



## บทที่ 2

# ประวัติความเป็นมาและลักษณะทั่วไปของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

ในบทนี้จะกล่าวถึงความเป็นมาของธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ว่ามีที่มาอย่างไร บุคคลใดเป็นผู้เริ่มประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร และธุรกิจรถแท็กซี่มีรูปแบบการดำเนินงานอย่างไร จะมีความคล้ายคลึง หรือแตกต่างกันหรือไม่ ในช่วงที่ยังไม่ได้ใช้นโยบายแท็กซี่เสรี กับใช้นโยบายแท็กซี่เสรีแล้ว และลักษณะของการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่เป็นอย่างไร มีหน่วยงานหรือบุคคลใดบ้างที่อยู่ในธุรกิจรถแท็กซี่ เพื่อที่จะนำมาวิเคราะห์สภาพธุรกิจของรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร และเห็นถึงภาพรวมของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 2.1 ประวัติความเป็นมาในช่วงก่อนใช้นโยบายแท็กซี่เสรี

ในประเทศไทยเริ่มมีการใช้รถยนต์เป็นพาหนะในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยใช้เป็นรถยนต์พระที่นั่งของพระเจ้าแผ่นดิน และของเจ้านายชั้นสูง หรือของประชาชนผู้มีฐานะร่ำรวยที่มีเงินมากพอที่จะหาซื้อรถยนต์ซึ่งถือว่าเป็นสินค้าที่มีราคาสูง เพราะต้องสั่งนำเข้าจากต่างประเทศมาใช้เป็นพาหนะส่วนบุคคล ส่วนประชาชนที่มีเบียดน้อยหย่อนน้อยก็จะยังคงใช้รถลาก รถม้า หรือเรือเป็นพาหนะตามปกติวิสัยของคนในสมัยนั้น จึงปรากฏว่าในสมัยนั้นมีรถยนต์บนท้องถนนเพียงไม่กี่คันเท่านั้น รถยนต์เริ่มได้รับความนิยมและมีจำนวนมากขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 แต่ก็ยังคงเป็นเครื่องใช้ไม้สอยของกลุ่มบุคคลชั้นสูงในสังคมเหมือนในสมัยรัชกาลที่ 5 เพียงแต่มียอดของการสั่งนำเข้าจากต่างประเทศมากขึ้น โดยผู้ที่สั่งนำเข้าจะเป็นเหล่าขุนนาง หรือข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ และหนึ่งในนั้นก็คือ พลโท พระยาเทพหัสดิน หรือ ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเป็นขุนนางชั้นผู้ใหญ่ในกระทรวงกลาโหม ท่านได้สั่งซื้อรถยนต์มาจากประเทศอังกฤษจำนวน 2 คัน ท่านจึงมีความคิดที่จะให้ลูกหลานของท่านนำรถยนต์อีกคันที่ท่านไม่ได้ใช้ออกวิ่งรับจ้างให้บริการแก่ประชาชน ผู้ที่ต้องการ โดยसारรถยนต์ จึงถือได้ว่าธุรกิจรถรับจ้างมีที่มาจากเหตุนี้เอง

พลโท พระยาเทพหัสดิน ได้เริ่มธุรกิจรถรับจ้างในปีพุทธศักราช 2466 เป็นต้นมา หลังจากที่ท่านได้ประกอบธุรกิจรถยนต์รับจ้างได้ระยะหนึ่ง ท่านได้สั่งซื้อรถยนต์หือ ออสติน โดยตัวรถเป็นสีดำ จำนวน 4 คัน มาเพิ่มรวมแล้วเป็น 6 คัน โดยให้ออกวิ่งบริการในเขตจังหวัดพระนคร และจังหวัดธนบุรี ซึ่งก็คือเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ลักษณะของรถรับจ้างในสมัยนั้นจะมีการคิดป้ายค่าว่ารับจ้างเอาไว้บริเวณด้านหน้าและด้านหลังของตัวรถ และจะคิดค่าบริการจากรยะทางที่โดยสาร ซึ่งมีหน่วยในการวัดระยะทางเป็น ไมล์ จึงทำให้ประชาชนในสมัยนั้นเรียกรถรับจ้างประเภทนี้ว่า “รถไมล์” ส่วนคำว่ารถแท็กซี่นั้นมาเรียกกันภายหลัง โดยเป็นการใช้คำทับศัพท์มาจากภาษาอังกฤษ แต่การให้บริการรถรับจ้างประเภทนี้ไม่ค่อยได้รับความนิยมจากประชาชนคนธรรมดาเท่าใดนัก อันเนื่องมาจากค่าโดยสารมีอัตราที่สูงกว่าการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ ส่วนใหญ่แล้วกลุ่มผู้ใช้บริการจะเป็นชาวต่างชาติที่เข้ามาพักอาศัยอยู่ตามโรงแรมต่างๆ ซึ่งมีความคุ้นเคยกับการใช้บริการรถรับจ้างดังกล่าวแล้ว และอีกกลุ่มหนึ่งคือประชาชนในสังคมชั้นสูงที่ต้องการโดยสารรถยนต์ในโอกาสพิเศษเช่น เดินทางไปในงานสำคัญๆหรืองานสังคม เพราะความคิดของคนในสมัยนั้นจะมองว่าการใช้บริการรถยนต์รับจ้างเป็นการใช้บริการของผู้ที่มีฐานะร่ำรวยเท่านั้น เพราะค่าใช้บริการ หรือค่าโดยสารแต่ละครั้งจะมีอัตราค่าบริการค่อนข้างสูง จากการที่รูปแบบธุรกิจรถยนต์รับจ้างไม่ค่อยได้รับความนิยมจากประชาชน ประกอบกับต้นทุนในการประกอบธุรกิจค่อนข้างสูง จึงส่งผลให้มีรถยนต์รับจ้างที่ปรากฏในทะเบียนกรมทางหลวงแผ่นดินเพียง 14 คันเท่านั้น และเมื่อประกอบธุรกิจได้ไม่นานนักก็ต้องเลิกให้บริการในที่สุด

การให้บริการรถยนต์รับจ้างเริ่มได้รับการตอบรับจากประชาชนในวงกว้างมากขึ้น ในสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งมีสาเหตุมาจากสังคมได้รับอิทธิพลจากต่างประเทศมากขึ้น ทำให้รูปแบบการดำเนินชีวิตของประชาชนมีการเปลี่ยนแปลง มีกิจกรรมทางสังคมลักษณะใหม่ๆ เกิดขึ้น การเดินทางเป็นกิจกรรมทางสังคมลักษณะหนึ่งที่มีความสำคัญต่อประชาชนในสมัยนั้น โดยมีปัจจัยในเรื่องของเวลาและความสะดวกสบายมาเกี่ยวข้องด้วย คือมีความต้องการที่จะเดินทางไปยังที่ต่างๆโดยใช้ระยะเวลาที่น้อยที่สุด และได้รับความสะดวกสบายมากกว่าเดิมเมื่อเปรียบเทียบใช้รถลาก รถม้า หรือเรือแจว ดังนั้นการให้บริการรถยนต์รับจ้างจึงสามารถสนองตอบความต้องการของประชาชนได้เป็นอย่างดี ทำให้มีนักธุรกิจหลายรายได้เห็นถึงช่องทางในการประกอบธุรกิจ จึงได้มีการสั่งรถยนต์จากต่างประเทศเพื่อนำมาทำเป็นรถรับจ้าง ซึ่งลักษณะของการประกอบธุรกิจยังคงมีรายละเอียดคล้ายกับธุรกิจสมัยแรกๆ ทั้งในเรื่องของตัวรถที่ลักษณะภายนอกยังคงคล้ายของเดิม และเรื่องอัตราค่าบริการที่ยังคงคิดจากรยะทางที่โดยสาร ซึ่งในสมัยนั้นคิดค่าโดยสารกิโลเมตรละ 2 บาท จนมาถึงปีพุทธศักราช 2470 มีรถยนต์รับจ้างประมาณ 720 คัน

ตั้งแต่มีธุรกิจรถยนต์รับจ้างเกิดขึ้นจากพลโท พระยาเทพหัสดิน มาจนกระทั่งสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่บัญญัติเพื่อใช้กำกับดูแลรถยนต์รับจ้างแต่อย่างใด

ทั้งในเรื่องการกำหนดจำนวนของรถยนต์รับจ้าง หรือลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาทำเป็นรถรับจ้างว่าจะต้องมีมาตรฐานอย่างไร ความจุเครื่องเท่าใด หรือผู้ประกอบการจะต้องประกอบธุรกิจ สถานภาพใดไม่ว่าจะเป็นสหกรณ์ บริษัท ห้างหุ้นส่วน ดังนั้นเมื่อผู้ใดมีความต้องการจะประกอบธุรกิจรถยนต์รับจ้างก็เพียงแต่นำรถยนต์ที่จะนำไปออกวิ่งให้บริการไปจดทะเบียนเป็นรถรับจ้าง ก็สามารถที่จะนำรถออกวิ่งให้บริการได้แล้ว ในเวลาต่อมาเมื่อรถยนต์รับจ้างมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทางภาครัฐจึงเห็นถึงความจำเป็น ที่จะต้องมีการออกกฎหมายมาควบคุมรถยนต์รับจ้างเป็นการเฉพาะจึงได้ออกพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2473 โดยในพระราชบัญญัตินี้ได้กล่าวได้ให้มีการให้ความหมายของรถยนต์รับจ้างสาธารณะไว้เป็นครั้งแรกในมาตรา 4 (3) ด้วย จึงถือได้ว่ารถรับจ้างหรือรถแท็กซี่ได้ปรากฏอย่างเป็นทางการ ณ เวลานั้นเอง แต่อย่างไรก็ตามรถแท็กซี่ยังไม่ได้อยู่ในความควบคุมตามพระราชบัญญัติ การขนส่ง พ.ศ. 2497 จึงไม่มีการควบคุมจำนวนรถแท็กซี่ และรูปแบบการประกอบธุรกิจว่าผู้ประกอบการจะต้องมีสถานภาพในรูปแบบใด ดังนั้นผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ก็เพียงแต่นำรถยนต์ของตนเองไปดำเนินการจดทะเบียน และเสียภาษีกับเจ้าพนักงานกองทะเบียน กรมตำรวจ เพราะในสมัยนั้นกรมตำรวจเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องรถแท็กซี่ และไม่มีการต้องนำรถไปตรวจสภาพประจำปี หรือติดต่อกับกรมการขนส่งแต่อย่างใด<sup>1</sup> และต่อมาในปี พ.ศ. 2499 ธุรกิจต่างในเขตกรุงเทพมหานครได้มีการขยายตัวอย่างกว้างขวาง ส่งผลให้การเดินทางมีความสำคัญมากขึ้นกว่าแต่ก่อน บุคคลทุกระดับเริ่มที่จะให้ความสนใจจะใช้บริการของรถแท็กซี่มากขึ้นไปอีก บริษัท ธนบุรีพานิช จึงได้ทำการสั่งรถยนต์ยี่ห้อ REYNAULT ขนาดเล็ก 4 ประตูเข้ามาจำหน่ายเพื่อนำไปทำเป็นรถแท็กซี่ และในขณะเดียวกัน บริษัทคิทแฮล์ม ก็ได้สั่งรถยนต์ยี่ห้อ AUSTIN ในลักษณะของรถแวนเข้ามาจำหน่ายเพื่อนำไปทำเป็นรถแท็กซี่เช่นกัน และปรากฏว่ารถยนต์ทั้งสองรุ่นนี้ได้รับความนิยมเป็นอย่างสูงในการซื้อไปทำเป็นรถแท็กซี่ ต่อมาจนกระทั่งรถยนต์รุ่นนี้ทั้ง 2 รุ่นนี้ได้ผ่านการให้บริการมานานจนทำให้สภาพของรถยนต์ทั้ง 2 รุ่นนั้นทรุดโทรมเป็นอย่างมาก และส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ เจ้าพนักงานจราจรจึงได้มีการออกประกาศชักชวนให้ประชาชนเลิกใช้บริการจากรถแท็กซี่ที่มีสภาพไม่ปลอดภัยเหล่านั้น จึงทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ต้องหารถใหม่มาทดแทน

จนกระทั่งปี พ.ศ. 2504 กระทรวงมหาดไทยได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 27 ตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 ให้มีการคิดราคาค่าโดยสารด้วยมาตรวัด หรือ Meter ซึ่งเป็นเพียงมาตรวัดระยะทางเท่านั้น โดยคิดอัตราค่าบริการกิโลเมตรแรกไม่เกิน 3 บาท กิโลเมตรต่อไปไม่เกินกิโลเมตรละ 1 บาท และเศษของกิโลให้คิดเป็นหนึ่งกิโลเมตร แต่ปรากฏว่าไม่ได้รับ

<sup>1</sup> กรมการขนส่งทางบก, เอกสารทางวิชาการเรื่องการควบคุมการขนส่งทางถนนของประเทศไทย (กรุงเทพฯ: (ว.ป.ท.), 2512), หน้า 17.

ความร่วมมือจากประชาชนเพราะว่าไม่ทราบราคาโดยสารจะมีราคาเท่าไร จึงทำให้ต้องกลับมาใช้การคิดค่าบริการแบบเดิม คือการตกลงกันตั้งแต่แรกว่าจะมีราคาค่าโดยสารเท่าไร และยังได้มีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 28 ตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 กำหนดจำนวนแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครให้มีได้เพียง 9,000 คัน โดยใช้หมายเลขป้ายทะเบียนเรียงกันตั้งแต่ 1 ท 0001 ไปจนถึง 1 ท 9000 ซึ่งคนในวงการรถแท็กซี่จะเรียกป้ายทะเบียนกลุ่มนี้ว่า “ป้ายเก่า”

หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2512 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยซึ่งในสมัยนั้นคือ จอมพล ประภาส จารุเสถียร มีอำนาจระบุท้องที่ที่ทำการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ และต้องดำเนินการโดยบริษัทจำกัด หรือสหกรณ์ ดังนั้นจึงส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2513 มีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 34 ให้การประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ต้องประกอบการเป็น รูปบริษัทจำกัด หรือสหกรณ์จำกัดเท่านั้น โดยมีหลักเกณฑ์ เช่น ถ้าจะจดทะเบียนเป็นรูปบริษัท จำกัด ต้องมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท และต้องมีรถแท็กซี่ไม่น้อยกว่า 500 คัน หรือถ้าจดทะเบียนเป็นสหกรณ์ จำกัด จะต้องสมาชิกซึ่งมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะไม่น้อยกว่า 1,000 คน และต้องมีรถแท็กซี่ไม่ต่ำกว่า 500 คัน เช่นเดียวกัน ซึ่งกฎกระทรวงนี้จะมีผลบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2517 และในกรณีที่ยังไม่สามารถปฏิบัติตามได้ ให้อำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยสามารถผ่อนผันได้ไม่เกิน 2 ครั้งๆละไม่เกิน 2 ปี เมื่อกระทรวงมหาดไทยได้ออกกฎดังกล่าวมาใช้บังคับ ได้มีผู้ประกอบการหลายรายพยายามที่จะรวบรวมรถแท็กซี่ให้ได้ตามเกณฑ์ที่กฎกระทรวงได้กำหนดไว้ แต่ปรากฏว่าไม่มีผู้ประกอบการรายใดสามารถทำสำเร็จเลย และนอกจากนั้นเจ้าของรถแท็กซี่ก็กลัวว่าเมื่อทำการโอนรถแท็กซี่ของตนเข้าเป็นชื่อของบริษัทแล้ว จะไม่สามารถนำรถออกวิ่งให้บริการได้ตามความต้องการเหมือนเดิม ซึ่งเป็นความเข้าใจผิดในสาระสำคัญของการบังคับใช้กฎกระทรวงดังกล่าว ส่งผลให้รัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยในขณะนั้นจำเป็นต้องผ่อนผันการบังคับใช้กฎกระทรวงนี้ออกไปก่อน

ต่อมาได้มีการเปลี่ยนยี่ห้อรถที่จะนำมาทำเป็นรถแท็กซี่เป็นยี่ห้อ Nissan รุ่น Blue Bird เนื่องจากเป็นรถที่มีอายุการใช้งานที่นาน และรถยี่ห้อนี้เป็นรถที่ทำกำไรได้สูงให้แก่ตัวเจ้าของรถเมื่อนำไปโอนขายต่อ และสามารถนำไปใช้เป็นข้ออ้างในการขึ้นค่าเช่ารถแท็กซี่ต่อกะ แต่อัตราค่าโดยสารยังคงเท่าเดิม หลังจากนั้นในช่วงปี 2517 - 2518 ราคาของป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ 1 ท. เริ่มมีราคาสูงขึ้นถึง 70,000 บาท เพราะความต้องการในการเป็นผู้ให้บริการรถแท็กซี่เพิ่มขึ้นอย่างมาก แต่จำนวนของรถแท็กซี่ยังคงมีการจำกัดจำนวนเอาไว้

ในปี 2519 พ.ศ.ท. บุญเลิศ เลิศปรีชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เห็นว่ากฎกระทรวงฉบับที่ออกในสมัยของ จอมพลประภาส จารุเสถียรนั้น ไม่มีผู้ประกอบการรายใดเลยที่สามารถที่จะปฏิบัติตามได้ จึงได้มีคำสั่งให้ยกเลิกกฎกระทรวงฉบับที่ 34 โดยกำหนดให้

สหกรณ์มีจำนวนสมาชิกไม่น้อยกว่า 500 คน ซึ่งแต่เดิมกำหนดไว้ 1,000 คน และลดจำนวนรถที่จะต้องมีในบริษัท หรือสหกรณ์เป็น 100 คัน ไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 36 โดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้จับใจรวมตัวกันได้ง่ายขึ้น และการจัดตั้งสหกรณ์แก่ผู้ประกอบกิจการสามารถจัดตั้งสหกรณ์ได้เอง โดยไม่จำเป็นต้องเข้าร่วมกับสหกรณ์ที่มีอยู่แล้ว ซึ่งการจัดตั้งในรูปแบบสหกรณ์ หรือบริษัทนั้น สะดวกสำหรับทางราชการที่จะเข้ามากำกับดูแล และได้มีการกำหนดเพิ่มจำนวนรถแก่ผู้ที่เป็น 13,500 คัน เพิ่มจากเดิมอีก 4,500 คัน ตามหนังสือมท.ที่ 0100/892 ลงวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2519 โดยรถแก่ผู้ซึ่งเพิ่มขึ้นมาจะมีหมายเลขป้ายทะเบียน 2 แบบคือ 1 ท 9001 ถึง 1 ท 9999 และ 2 ท 0001 ถึง 2 ท 3500 ป้ายที่เพิ่มขึ้นมาคนในวงการรถแก่ผู้ซึ่งจะเรียกว่า “ป้ายใหม่” โดยความแตกต่างของป้ายทะเบียน 1 ท. กับ 2 ท. นั้นคือป้ายทะเบียน 1 ท. สามารถที่จะซื้อขายโอนย้ายไปอยู่กับบริษัท จำกัด หรือสหกรณ์ไหนก็ได้ เพราะมีสถานะเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล ส่วนป้ายทะเบียน 2 ท. สามารถซื้อขายได้ แต่ไม่สามารถโอนย้ายไประหว่างบริษัท หรือสหกรณ์ได้ เพราะป้ายทะเบียน 2 ท. ถือเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท จำกัด หรือสหกรณ์แห่งใดแห่งหนึ่งเท่านั้น ซึ่งได้มีการจัดสรรให้แก่สหกรณ์และบริษัทจำกัดต่างๆตามขนาดและฐานะของสหกรณ์ หรือบริษัท จำกัดนั้นๆ จุดประสงค์ของการออกนโยบายให้แก่ผู้ซึ่งทุกคนต้องขึ้นกับสหกรณ์ หรือบริษัท จำกัดนั้น คือต้องการจัดระเบียบของธุรกิจรถแก่ผู้ และต้องการให้คนขับรถแก่ผู้ซึ่งสามารถที่จะมีรถแก่ผู้ซึ่งเป็นของตนเองได้ ซึ่งจะเป็นการยกระดับฐานะความเป็นอยู่ของคนขับรถแก่ผู้ให้ดีขึ้น โดยทางภาครัฐได้ดำเนินการออกป้ายทะเบียนรถแก่ผู้แก่ผู้ยื่นคำขอในรูปแบบสหกรณ์ แต่จำนวนของป้ายทะเบียนจะได้ไม่เท่ากันทุกสหกรณ์ แล้วแต่ขนาดและฐานะของสหกรณ์นั้นๆบางแห่งได้ 600-700 ป้าย บางแห่งได้ 800-1,000 ป้าย<sup>2</sup> แต่ก็มีการวิพากษ์วิจารณ์ว่านโยบายสหกรณ์แก่ผู้ซึ่งตั้งขึ้นด้วยวัตถุประสงค์ทางการเมือง คือเป็นการใช้นโยบายเอื้อประโยชน์ให้แก่บุคคลบางกลุ่ม เพื่อให้บุคคลกลุ่มนั้นๆ เป็นฐานคะแนนเสียงทางการเมืองให้แก่ผู้ออกนโยบาย ทำให้การดำเนินงานของสหกรณ์แก่ผู้ซึ่งไม่เข้าไปในรูปแบบของสหกรณ์ และ ไม่มีการขยายตัวเท่าใดนัก ความจริงแล้วสหกรณ์แก่ผู้ซึ่งเกิดขึ้นครั้งแรกในเมืองไทยปี พ.ศ. 2511 ซึ่งเป็นความสมัครใจที่จะรวมตัวกันเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถแก่ผู้ โดยได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ชั้นผู้ใหญ่ในกระทรวงพัฒนาการ สมัยรัฐมนตรีพจน์ สารสิน และจากการส่งเสริมของเจ้าหน้าที่ในกรมสหกรณ์ โดยใช้ชื่อว่า สหกรณ์แก่ผู้ซึ่งกรุงเทพ จำกัด แต่ไม่ได้รับความสนใจจากผู้ประกอบอาชีพขับรถแก่ผู้ซึ่งเท่าใดนัก เพราะมีความไม่เข้าใจในรูปแบบของการดำเนินงานของสหกรณ์ และยังไม่เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมาเป็นสมาชิก เพราะส่วนใหญ่ยังเห็นว่าผู้ได้รับประโยชน์คือ กรรมการของสหกรณ์ไม่ใช่สมาชิก<sup>3</sup> ใจน

<sup>2</sup> อย่ยมองข้ามกฎหมายแก่ผู้ซึ่ง, ปฏิญญา 2:27 (7 มีนาคม 2523 ): 27.

<sup>3</sup> สหกรณ์แก่ผู้ซึ่ง ทำคิตีเลลว , เศรษฐกิจ 1:15 (15 เมษายน 2521):14-16.

มีคำพูดติดปากในวงการรถแท็กซี่ว่า สหกรณ์เป็นเสือนอนกิน จนกระทั่งมีการออกกฎหมายบังคับให้รถรับจ้างจะต้องรวมตัวกันจดทะเบียนเป็นสหกรณ์ หรือบริษัท จำกัด ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จึงเริ่มที่จะมาสมัครเป็นสมาชิกของสหกรณ์ แต่ปรากฏว่าในความเป็นจริงแล้ว สหกรณ์ที่เกิดขึ้นใหม่นั้นยังคงผูกพันอยู่กับเหล่านายทุนเช่นเดิม เพราะผู้เป็นกรรมกรก็คือกลุ่มนายทุน รูปแบบของธุรกิจรถแท็กซี่จึงไม่ได้เปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด ยังคงเป็นกลุ่มนายทุนที่ออกมาแล้วปล่อยเช่าให้แก่ผู้ที่ต้องการขับรถแท็กซี่ ดังนั้นทำให้ป้ายทะเบียนที่ออกมาใหม่ที่ต้องการจะให้ผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นเจ้าของ ก็ยังคงตกไปอยู่ในมือของนายทุนเช่นเดิม ส่วนสหกรณ์ก็มีหน้าที่เป็นเพียงหน่วยประสานงานต่อทะเบียนรถยนต์ หรือเข้าร่วมรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ซึ่งได้รับอันตรายหรือเกิดความเสียหายจากรถแท็กซี่ ส่งผลให้จุดมุ่งหมายที่จะส่งเสริมให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จริงๆ มีรถเป็นของตนเอง และให้ธุรกิจรถแท็กซี่รวมตัวกันในรูปแบบสหกรณ์นั้นไม่สามารถประสบผลสำเร็จได้

ต่อในปี พ.ศ. 2523 น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูง ผู้ประกอบการรถแท็กซี่บางรายจึงแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการเปลี่ยนมาใช้แก๊สแทน และทำให้เจ้าของอุธรณ์มาเป็นข้ออ้างในการที่จะขึ้นราคาค่าเช่ารถแท็กซี่อีกครั้งหนึ่ง ด้วยสาเหตุนี้ทำให้นักลงทุนเห็นว่าธุรกิจเกี่ยวกับรถแท็กซี่ยังพอจะมีทางทำกำไรได้อีก ทำให้ความต้องการป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มีราคาสูงขึ้นอีกครั้ง และราคาของป้าย 1 ท. มีราคาสูงกว่า ป้าย 2 ท. อันเนื่องมาจากป้าย 1 ท. สามารถที่จะทำการโอนขายได้อย่างอิสระ ไม่เหมือนป้าย 2 ท. ที่จะโอนขายได้แต่ในสหกรณ์ หรือบริษัทเดียวกันเท่านั้น และในช่วงเดือนมิถุนายนปีเดียวกัน องค์การโทรศัพท์ได้มีโครงการจัดตั้งโทรศัพท์ตามจุดจอดรถแท็กซี่สำหรับบริการประชาชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ให้มารับตามจุดต่างๆ โดยจะติดตั้งในเขตนครหลวง-ธนบุรี ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจะเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการดำเนินการทำให้หยุดรับส่งผู้โดยสาร และที่จอดรถแท็กซี่ในย่านชุมชนต่างๆทั่วทั้งกรุงเทพมหานคร โดยจัดทำที่หยุดรับส่งแท็กซี่เอาไว้ทั้งสิ้น 26 จุด ที่จอดรถแท็กซี่ 110 จุด จัดให้มีโทรศัพท์ตามจุดต่างๆ 30 จุด เพื่อที่จะเป็นการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงลดการจราจรติดขัด และทำให้รถแท็กซี่ของประเทศไทยมีระบบระเบียบมากขึ้น และโครงการนี้ได้ทำการทดลองเป็นเวลาหลายเดือน แต่ก็ไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากประชาชนเท่าที่ควร ทำให้ต้องยกเลิกโครงการนี้ไปตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนในปีเดียวกันนั่นเอง

และปัญหาของรถแท็กซี่ที่มีผลต่อสังคมก็ยังคงมีอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะในเรื่องของรถแท็กซี่ผิดกฎหมาย ซึ่งรถแท็กซี่ประเภทนี้จะไม่มีการขอจดทะเบียนขออนุญาตในการให้บริการ และไม่มีการตรวจสภาพรถยนต์แต่อย่างใด เพราะผู้ประกอบการเหล่านี้ไม่ต้องการที่จะต้องลงทุนไปกับราคาป้ายทะเบียนที่มีราคาสูง ซึ่งก็คือการลดต้นทุนในการประกอบการ ทำให้สภาพของรถทรุดโทรม ไม่ปลอดภัยในการให้บริการ ทางกรมตำรวจได้ทำการสอดส่องจับกุม และ

ให้ยกเลิกการให้บริการ และการต่อทะเบียนโดยไม่มีการผ่อนผันใดๆทั้งสิ้น แต่อย่างไรก็ตามจากการที่เจ้าพนักงานบางรายไม่มีความสุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ รับสินบนจากผู้ขับรถแท็กซี่ทำให้รถแท็กซี่ผิดกฎหมายยังคงมีให้เห็นบนท้องถนนในขณะนั้นอยู่

ในช่วงเดียวกันนี้เองพวกนักลงทุนเริ่มทำการสะสมป้ายทะเบียนไว้เก็งกำไร และได้มีการปรับปรุงรถแท็กซี่ โดยนำรถไปติดเครื่องปรับอากาศในรถแท็กซี่เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งส่งผลให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้นกว่าเดิมมาก ทำให้ค่าเช่าต่อกะสูงขึ้นไปอีก จากนั้นราคาของป้ายทะเบียนเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ จนถึงหลักแสน ผู้ที่มีป้ายทะเบียนอยู่ในครอบครองจึงขายป้ายทะเบียนให้แก่พวกนักลงทุนที่ขอซื้อ แล้วตนก็กลับมาเช่ารถแท็กซี่ขับแทนเหมือนแต่ก่อนที่ยังไม่มีจำนวนของป้ายทะเบียนที่มากพอต่อความต้องการ และเหตุการณ์ลักษณะนี้ส่งผลให้วัตถุประสงค์ของรัฐบาลในการเพิ่มจำนวนป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ เพื่อที่จะให้แก่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่จริงๆ ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งเอาไว้ ต่อมาในปี พ.ศ. 2530 ราคาของป้ายทะเบียนขึ้นไปถึงสามแสนกว่าบาทสำหรับป้าย 2 ท. และสี่แสนบาทสำหรับป้าย 1 ท. อีกทั้งยังมีการคิดราคาค่าเช่าแตกต่างกันไปตามความเก่าใหม่ของรถแท็กซี่อีกด้วย

ในปี พ.ศ. 2531 กรมตำรวจซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดการเรื่องรถแท็กซี่มาโดยตลอดได้โอนงานด้านทะเบียน และใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์และล้อเลื่อน พ.ศ. 2522 ให้แก่กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานในการจัดการแทน เพื่อความเหมาะสมในการปฏิบัติงาน และในขณะนั้นมีรถแท็กซี่ที่ถูกต้องตามกฎหมายวิ่งให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครประมาณ 13,500 คัน แต่ในสภาพความเป็นจริงมีรถแท็กซี่ที่วิ่งให้บริการถึงประมาณ 30,000 คัน ซึ่งมีผลมาจากการที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหารถแท็กซี่ผิดกฎหมายได้นั้นเอง และจากการที่ป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ไปตกอยู่ในมือของนักลงทุนเสียส่วนใหญ่ ทำให้อำนาจในการต่อรองคกไปอยู่ในมือของนักลงทุนเช่นกัน ซึ่งส่งผลให้ราคาค่าเช่ารถแท็กซี่เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย ทำให้คนขับรถแท็กซี่เรียกค่าบริการที่สูง เพื่อที่จะสามารถหาเงินไปจ่ายค่าเช่ารถได้ และในขณะนั้นรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครได้ถูกจำกัดจำนวนไว้โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 34 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 ประกอบกับได้มีประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 27 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องอีกหลายฉบับในห้วงรับจดทะเบียนรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดปัญหาต่างๆตามมามากขึ้นเรื่อยๆ

## 2.2 ประวัติความเป็นมาในช่วงการเปลี่ยนแปลงมาใช้นโยบายแท็กซี่เสรี

การใช้นโยบายจำกัดป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆดังต่อไปนี้

1. รถแท็กซี่ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เนื่องจากประชากรในเขตกรุงเทพมหานครมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นจากสมัยก่อนเป็นอย่างมาก และด้วยสภาพสังคมมีการเปลี่ยนแปลงเป็นสังคมเมืองมากขึ้นส่งผลให้ประชากรจะมีการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ไม่ว่าจะด้วยเหตุใดก็ตาม ทำให้ความต้องการใช้บริการรถยนต์โดยสารเพิ่มขึ้นไปด้วย ไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารประจำทาง มอเตอร์ไซด์ จ้าง หรือรถแท็กซี่ เป็นต้น แต่ทว่ารถยนต์โดยสารประเภทอื่น ๆ มีการเพิ่มจำนวนเพื่อรองรับกับความต้องการของประชาชนอยู่เป็นระยะๆ ดังนั้นจึงไม่เกิดปรากฏการณ์ที่จำนวนของรถยนต์โดยสารไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน แต่สำหรับรถแท็กซี่แล้วไม่เป็นเช่นนั้น รถแท็กซี่ถูกจำกัดจำนวนการจดทะเบียนมาตั้งแต่ช่วงแรกๆ แต่ก็มี การเพิ่มจำนวนการรับจดทะเบียนมาไม่กี่ครั้งเท่านั้น และครั้งละไม่มาก และครั้งสุดท้ายตั้งแต่ปี พ.ศ. 2519 เนื่องจากในสมัยก่อนจำนวนรถแท็กซี่ที่มีถือได้ว่าเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครอยู่แล้ว ในปี พ.ศ. 2513 มีสัดส่วนรถแท็กซี่ ต่อประชากรเท่ากับ รถแท็กซี่ 1 คันต่อประชากร 261 คน แต่พอมาถึงปี พ.ศ. 2535 แล้วสัดส่วนกลายเป็นรถแท็กซี่ 1 คันต่อประชากร 702 คน ดังนั้นเมื่อความต้องการใช้บริการมีมากขึ้นกว่าสมัยก่อนประมาณสามเท่าตัว แต่จำนวนของรถแท็กซี่ไม่ได้เพิ่มขึ้นตามความต้องการ ยังคงหยุดอยู่ที่จำนวน 13,500 คันโดยประมาณ ทำให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่จำเป็นต้องโดยสารรถแท็กซี่เป็นอย่างมาก ที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือ กว่าจะสามารถเรียกรถแท็กซี่ได้จะใช้ระยะเวลาานพอสมควร แล้วในบางครั้งเมื่อสามารถเรียกได้แล้ว คนขับรถแท็กซี่ก็ไม่ยอมที่จะรับผู้โดยสาร ไปส่งยังจุดหมายที่ต้องการ โดยส่วนใหญ่คนขับจะหาสาเหตุมาอ้างอย่าง ต้องไปส่งรถคืนให้อู่แล้ว หรือไกลเกินไปไปส่งรถไม่ทัน แต่ในความเป็นจริงแล้วสาเหตุคือ คนขับรถแท็กซี่ได้ประเมินแล้วว่าถ้ารับผู้โดยสารคนนี้อาจจะทำให้ตนเสียโอกาสในการรับผู้โดยสารคนอื่นหรือไม่ เพราะอาจจะไกลเกินไป หรือต้องผ่านถนนสายที่มีการจราจรคับคั่งทำให้เสียเวลามากเกินไป และเสียรายได้ที่จะเอาไปจ่ายค่าเช่ากับเจ้าของอู่ และปัญหานี้ได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ อันเนื่องมาจากอำนาจต่อรองคก ไปยังคนขับรถแท็กซี่มากกว่าผู้โดยสาร

2. เกิดการผูกขาดในธุรกิจรถแท็กซี่ จากนโยบายที่ภาครัฐบัญญัติ ในกฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 34 พ.ศ. 2513 ออกมาให้ธุรกิจรถแท็กซี่ต้องดำเนินการในรูปแบบบริษัท จำกัด หรือสหกรณ์เท่านั้น และการจัดสรรป้ายทะเบียนไปให้แก่บริษัท จำกัด หรือสหกรณ์นั้น จะพิจารณาจากขนาดของบริษัท จำกัด หรือสหกรณ์ แต่ปรากฏว่าวิธีการดังกล่าวเมื่อนำไปปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม และเอื้อประโยชน์ให้แก่บริษัท จำกัด หรือสหกรณ์บางกลุ่ม ทำให้ป้าย



ทะเบียนที่เพิ่มขึ้นมาตกไปยังบุคคลบางกลุ่มเท่านั้น และบุคคลกลุ่มดังกล่าวก็คือกลุ่มบุคคลที่ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่อยู่แล้ว ส่งผลให้รถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครถูกผูกขาดโดยผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ไม่กี่รายเท่านั้น ซึ่งมีรายละเอียดตามตารางด้านล่างนี้

**ตาราง 2.1 :** รายชื่อผู้ประกอบการและจำนวนรถแท็กซี่ของนิติบุคคล

รายชื่อผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่	ทะเบียน 1 ท.	ทะเบียน 2 ท.
1. สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัด	2,579 คัน	-
2. สหกรณ์ธนบุรีแท็กซี่ จำกัด	138 คัน	-
3. สหกรณ์บวรแท็กซี่ จำกัด	65 คัน	311 คัน
4. สหกรณ์แท็กซี่อิสระ จำกัด	1,685 คัน	-
5. สหกรณ์แท็กซี่สยาม จำกัด	156 คัน	679 คัน
6. สหกรณ์แท็กซี่ไทย จำกัด	267 คัน	570 คัน
7. สหกรณ์เจริญเมืองแท็กซี่ จำกัด	769 คัน	-
8. สหกรณ์แท็กซี่ร่วมมิตร จำกัด	782 คัน	-
9. สหกรณ์สหมิตรแท็กซี่ จำกัด	477 คัน	794 คัน
10. สหกรณ์แท็กซี่อาสาสมัคร จำกัด	320 คัน	300 คัน
11. สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด	493 คัน	-
12. สหกรณ์แท็กซี่สามัคคีธรรม จำกัด	361 คัน	-
13. บริษัทแท็กซี่สะพานเหลือง จำกัด	472 คัน	150 คัน
14. บริษัททุ่งเพชรแท็กซี่ จำกัด	329 คัน	-
15. บริษัทสหไทย จำกัด	178 คัน	-
16. บริษัทนครชัย จำกัด	275 คัน	230 คัน
17. บริษัทสวนหลวงแท็กซี่ จำกัด	336 คัน	230 คัน
18. บริษัทสหยนต์แท็กซี่ จำกัด	302 คัน	230 คัน
19. รถส่วนบุคคล ไม่สังกัดนิติบุคคล	5 คัน	-
รวม	9,989 คัน	3,494 คัน

จากการกระจุกตัวของผู้ประกอบการนี้เองที่มีผลให้เกิดการผูกขาดของธุรกิจรถแท็กซี่ในสมัยนั้น และก่อปัญหาต่างๆตามมาอีกหลายประการ

3. ป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มีราคาสูง สาเหตุที่ป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มีราคาสูงเป็นเพราะความต้องการของประชาชนที่จะใช้บริการมีมากขึ้นแต่จำนวนของรถแท็กซี่ยังเท่าเดิม และยังไม่มียกเลิกทางภาครัฐจะมีการอนุญาตให้รับจดทะเบียนรถแท็กซี่เพิ่มแต่อย่างใด จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการธุรกิจแท็กซี่ หรือนักธุรกิจเล็งเห็นถึงช่องทางในการประกอบธุรกิจโดยอาศัยความไม่สมดุลกันระหว่างความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ของประชาชน กับปริมาณของรถแท็กซี่ในขณะนั้น เพราะเมื่อปริมาณรถแท็กซี่ไม่เพิ่มขึ้น แต่ความต้องการใช้บริการเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ย่อมจะส่งผลให้ผู้ที่มีรถแท็กซี่เป็นกรรมสิทธิ์สามารถหารายได้จากรถแท็กซี่นั้น ได้อย่างแน่นอน แต่ผลกำไรที่แน่นอนนั้นจะต้องอาศัยเวลาพอสมควร และจะต้องมีการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ คือ ปล่อยให้ผู้ที่ต้องการเช่าไปขับ นอกจากนั้นยังจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายต่างๆจากรถแท็กซี่ ซึ่งถ้าเป็นผู้ที่ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่อยู่แล้วย่อมจะไม่มีปัญหาแต่อย่างใด แต่ทว่าผู้ที่เล็งเห็นถึงช่องทางในการประกอบกำไร ไม่ได้มีเพียงแต่ผู้ที่ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่เท่านั้น แต่ยังมีเหล่านักธุรกิจ และนายทุนอีกด้วย ดังนั้นการที่จะต้องมาเริ่มกิจการอีกประเภทที่จะต้องให้เวลาในการกำกับดูแลกิจการเกือบตลอด 24 ชั่วโมง และยังคงรับผิดชอบต่อความเสียหายต่างๆจากรถแท็กซี่ในความครอบครองของตน ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ยุ่งยาก เพราะฉะนั้นจึงก่อให้เกิดวิธีการที่จะแสวงหาผลกำไรได้รวดเร็ว และไม่ต้องประกอบกิจการรถแท็กซี่ให้ยุ่งยาก นั่นก็คือการ โอนขายกรรมสิทธิ์รถแท็กซี่ของตนให้แก่บุคคลที่สนใจจะซื้อต่อ และสิ่งที่เป็นตัวแทนของกรรมสิทธิ์รถแท็กซี่ก็คือ ป้ายทะเบียนนั่นเอง และวิธีการแบบนี้ก็ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เพราะความรวดเร็ว และสะดวกสบายในการได้มาซึ่งผลกำไร ดังนั้นจึงถือได้ว่าป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ไม่ได้เป็นเพียงสิ่งที่แสดงกรรมสิทธิ์ของเจ้าของรถเท่านั้น แต่กลายเป็นสินค้าที่ใช้ในการซื้อขายแลกเปลี่ยนเพื่อผลกำไรในตลาดธุรกิจรถแท็กซี่ไปแล้ว

โดยในช่วงปี พ.ศ. 2517 – 2518 ป้ายทะเบียน 1 ท. เริ่มมีมูลค่าประมาณ 50,000 บาท และมูลค่าของป้ายทะเบียนก็เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จนมาถึงในปี พ.ศ. 2522 ซึ่งมีการเปิดให้จดทะเบียนเพิ่มขึ้นอีก 4,500 คัน และเริ่มมีการแบ่งประเภทของป้ายทะเบียนเป็นแบบ 1 ท. และแบบใหม่ 2 ท. โดยป้ายทะเบียน 1 ท. จะมีราคาขายกันประมาณ 100,000 บาท ส่วนป้ายทะเบียน 2 ท. ขายกันประมาณ 100,00 บาท สาเหตุที่ราคาไม่เท่ากันมีสาเหตุมาจากการที่ป้ายทะเบียน 1 ท. เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลสามารถที่จะ โอนขายข้ามบริษัท จำกัด หรือสหกรณ์ได้ แต่ป้ายทะเบียน 2 ท. ไม่สามารถทำได้ จึงส่งผลให้ป้ายทะเบียน 1 ท. มีสภาพคล่องในการ โอนขายเปลี่ยนมือมากกว่า เพราะไม่ต้องผูกมัดว่าเมื่อซื้อไปแล้วจะต้องเป็นสมาชิกของบริษัท จำกัด หรือสหกรณ์แต่อย่างใดเลย และสาเหตุที่ราคาเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆเป็นเพราะการซื้อขายกลายเป็นการเก็งกำไรโดยเหล่านายทุน และเมื่อการซื้อขายป้ายทะเบียนมีมากขึ้นผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในป้ายทะเบียนจึงเริ่มที่จะขยับราคาให้สูงมากขึ้น โดยจะรวมกลุ่มกันขายในราคาที่สูงเมื่อมีกำลังซื้อสูง แต่ถ้าหากกำลังซื้อลดลงก็

จะลดราคา และหากในช่วงใดที่ราคาของปายทะเบียนมีราคาสูงขึ้นก็จะเกิดการเทขายปายทะเบียน เพื่อให้ในตลาดมีจำนวนปายทะเบียนมากจนราคาต่ำลง และเมื่อราคาของปายทะเบียนมีราคาตกลงก็จะเกิดการซื้อปายทะเบียนอีก เพื่อให้ในตลาดมีความต้องการปายทะเบียนมากขึ้น ราคา ก็จะสูงขึ้นอีก ซึ่งการกระทำดังกล่าวนี้ที่ส่งผลให้ราคาของปายทะเบียนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ครั้งละประมาณ 10,00 -20,000 บาท การกระทำดังกล่าวเช่นนี้เหมือนกับลักษณะของการปั่นหุ้นนั่นเอง โดยการซื้อขายส่วนใหญ่จะกระทำผ่านบริษัท ไฟแนนซ์ ดังนั้นบริษัท ไฟแนนซ์จึงกลายเป็นตลาดในการซื้อขายปายทะเบียนไปโดยปริยาย และในปี พ.ศ. 2530 เศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว จึงยิ่งทำให้กำลังการซื้อมีมากขึ้นตามไปด้วย จึงเกิดภาวะปายทะเบียนขาดตลาด ราคาก็สูงมากขึ้นเรื่อยๆ จนมาถึงปี พ.ศ. 2533 ปายทะเบียนมีราคาสูงที่สุดเท่าที่เคยมีมา โดยปายทะเบียน 1 ท. จะมีราคาประมาณ 600,00 บาท ส่วนปายทะเบียน 2 ท. จะมีราคาประมาณ 500,000 บาท

4. มีรถแท็กซี่เดือนเป็นจำนวนมาก รถแท็กซี่เดือนในที่นี้หมายถึงรถแท็กซี่ที่ไม่ได้ผ่านการจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกแต่อย่างใด แต่ได้ออกวิ่งให้บริการบนท้องถนน เหมือนกับรถแท็กซี่ที่ถูกกฎหมาย การที่เกิดแท็กซี่เดือนเกิดจากการที่ผู้ที่ต้องการจะประกอบธุรกิจรถแท็กซี่มีมากขึ้น เพราะธุรกิจรถแท็กซี่ให้ผลตอบแทนในระดับที่สูง และในขณะนั้นปริมาณของความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่มีมาก แต่จำนวนรถแท็กซี่มีไม่เพียงพอ จึงส่งผลให้มีผู้เห็นถึงช่องทางในการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ ที่จะมารองรับความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ที่ยังไม่ได้รับการตอบรับจากรถแท็กซี่ในตลาดที่มีในขณะนั้น และทางภาครัฐก็ยังไม่มึน โขบายที่จะเพิ่มการจดทะเบียนรถแท็กซี่ ในขณะนั้นมีรถแท็กซี่ที่ถูกต้องตามกฎหมายวิ่งให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร ประมาณ 13,500 คัน แต่ในสภาพความเป็นจริงมีรถแท็กซี่ที่วิ่งให้บริการถึงประมาณ 30,000 คัน ดังนั้นจึงมีปริมาณของรถแท็กซี่เดือนบนท้องถนนที่ออกวิ่งให้บริการอยู่ประมาณ 16,500 คัน ซึ่งเป็นจำนวนมากกว่ารถแท็กซี่ถูกกฎหมายเสียอีก ซึ่งปัญหาจากรถแท็กซี่เดือนนั้น คือ คุณภาพของตัวรถแท็กซี่ที่ได้ออกวิ่งให้บริการ ไม่ได้มาตรฐานตามกฎหมายในขณะนั้น เพราะรถแท็กซี่เดือนไม่จำเป็นต้องนำรถไปจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสอบสภาพรถก่อนทำการจดทะเบียนแต่อย่างใด ดังนั้นจึงเกิดรถแท็กซี่ที่ไม่ได้มาตรฐานในการให้บริการแก่ประชาชน ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และปัญหามลภาวะทั้งทางอากาศ และทางเสียงขึ้นได้

5. ค่าเช่ารถแท็กซี่มีราคาสูง การที่ค่าเช่ารถแท็กซี่มีราคาสูงมากขึ้นเป็นเพราะต้นทุนในการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่มีอัตราที่เพิ่มมากขึ้น จากการที่เจ้าของอยู่จะต้องซื้อปายทะเบียนที่มีราคาสูงมาก และนอกจากนั้นยังจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่รถแท็กซี่ประสบอุบัติเหตุไปก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นด้วย ดังนั้นเจ้าของอยู่จึงต้องเพิ่มค่าเช่ารถให้เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน เพื่อที่จะทำให้เจ้าของอยู่สามารถหากำไรจากการประกอบธุรกิจได้ เพื่อจะนำผลกำไรที่ได้มานั้นไปชำระต่อไฟแนนซ์ที่ตนใช้เป็นสื่อกลางในการซื้อปายทะเบียนมา ในกรณีที่ซื้อมาโดยการผ่อน

ชำระเป็นงวดๆ หรือถ้าซื้อมาด้วยเงินสด เจ้าของรถก็ต้องการ ได้กำไรให้เร็วที่สุด ดังนั้นจึงต้องผลักรถดังกล่าวให้แก่คนที่มาเช่ารถแท็กซี่ และผู้ที่มาเช่ารถแท็กซี่ก็ไม่สามารถที่จะต่อรองของลดราคาเช่าได้ เพราะในขณะนั้นจำนวนของรถแท็กซี่และรถแท็กซี่ในตลาดมีจำนวนจำกัด ทำให้อำนาจต่อรองตกไปยังเจ้าของรถ เพราะถ้าคนที่ต้องการเช่ารถแท็กซี่มีมากกว่ารถแท็กซี่ ทั้งในด้านจำนวน และความต้องการที่จะเช่ารถแท็กซี่ ดังนั้นถ้าไม่พอใจเจ้าของรถก็ไม่จำเป็นต้องให้เช่ารถได้ เพราะเจ้าของรถมั่นใจว่าอย่างไรก็จะมีคนอื่นมาขอเช่ารถอย่างแน่นอน แต่การที่ค่าเช่ารถเพิ่มขึ้นไม่ได้มาจากเจ้าของรถเพียงฝ่ายเดียว ยังมีกรณีผู้ที่มาเช่าให้ราคาสูงกว่าคนที่มาเช่ารายอื่น เพื่อที่จะได้รถไปขับ เพราะคนที่มาเช่าเห็นว่าคนสามารถหาเงินจากการออกวิ่งหาผู้โดยสารเพียงพอที่จะนำมาจ่ายค่าเช่าได้ โดยในช่วงก่อนปีพ.ศ. 2506 ราคาเช่ารถแท็กซี่มีราคา 50 บาทสำหรับกะกลางวัน และ 40 บาทสำหรับกะกลางคืน<sup>4</sup> และราคาเช่ารถแท็กซี่ก็มีอัตราเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆตามราคาที่เพิ่มมากขึ้นของป้ายทะเบียน ในปี พ.ศ. 2519 ค่าเช่ารถเพิ่มขึ้นไปเป็น 100 บาท จนกระทั่งถึง 250 บาท ต่อกะ และขยับเป็น 350-380 บาท จนถึง 450 บาทต่อกะในปี พ.ศ. 2530 และปัญหาค่าเช่ารถแท็กซี่มีราคาสูงขึ้นได้ก่อให้เกิดปัญหาในข้อต่อไป

6. อัตราค่าโดยสารสูงขึ้น ปัญหานี้มีผลมาจากการที่ค่าเช่ารถมีราคาสูงขึ้น ส่งผลให้คนขับรถแท็กซี่ต้องผลักรถให้แก่ผู้โดยสารต่อไป เพราะไม่เช่นนั้นแล้วอาจจะไม่สามารถหาเงินให้เพียงพอที่จะนำไปจ่ายค่าเช่ากับเจ้าของรถ และผู้โดยสารก็ไม่สามารถที่จะต่อรองได้นัก อันเนื่องมาจากจำนวนของรถแท็กซี่ยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ อันจะทำให้ผู้โดยสารสามารถที่จะเลือกใช้บริการตามอย่างที่คุณต้องการได้

ด้วยปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นจากการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ ทางภาครัฐจึงได้พยายามที่จะหาหนทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยได้มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2532 ให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบเรื่องรถแท็กซี่โดยตรงไปศึกษาหาข้อเท็จจริงว่ามีอย่างไร ปัญหาเป็นเช่นไร และให้สำรวจความต้องการในการใช้รถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อที่จะนำไปใช้ในการพิจารณาแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น และกำหนดจำนวนรถแท็กซี่ที่จะให้จดทะเบียนเพิ่มเติม โดยในมติคณะรัฐมนตรีได้กำหนดระยะเวลาให้ไว้ไม่เกิน 2 ปี

เมื่อกรมการขนส่งทางบกได้รับหน้าที่ในการศึกษาถึงปัญหาที่เกิดขึ้น ได้พบว่าจำนวนรถแท็กซี่ยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ซึ่งเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาราคาค่าโดยสารแพง ผู้ใช้บริการต้องรอเป็นเวลานานกว่าจะสามารถเรียกรถแท็กซี่ได้

<sup>4</sup> ปลดแกระบบแท็กซี่ไทย ล้มระบบเจ๊กคิวรถแท็กซี่, ผู้จัดการรายวัน (29 ก.ค. 2534)

โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ตลอดจนทำให้เกิดปัญหาสิทธิกฎหมายในรูปแบบต่างๆ เช่นการสวมทะเบียนเป็นต้น เพราะไม่สามารถที่จะนำรถมาจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายได้ เพราะมีการจำกัดจำนวนของรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครเอาไว้ ทั้งๆที่ความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่อยู่ในระดับสูง

และเมื่อได้ปฏิบัติงานตามความต้องการของรัฐบาลเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ได้ทำการศึกษาเรื่องความต้องการใช้รถแท็กซี่ในปี พ.ศ. 2532 โดยใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการจำนวน 17,187 ราย และผู้ให้บริการจำนวน 916 ราย แล้วนำผลการสำรวจไปคำนวณความต้องการใช้รถแท็กซี่ว่าในปี พ.ศ. 2535 จะมีความต้องการใช้รถแท็กซี่เป็นจำนวนเท่าใด ซึ่งได้ผลการคาดคะเนประมาณ 23,050 คัน แต่ในช่วงที่ทำการศึกษาอยู่นั้นมีรถแท็กซี่อยู่แล้วในตลาดจำนวน 13,493 คัน ดังนั้นจึงควรที่จะเพิ่มอีกจำนวน 9,557 คัน และกรมการขนส่งทางบกได้เสนอทางเลือกไว้ 2 แนวทาง ในบันทึกที่ คค. 0100/194 ลว. 12 กุมภาพันธ์ 2535 โดยมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางที่ 1 เพิ่มจำนวนรถแท็กซี่อีก 9,557 คัน โดยอาจจะเพิ่มเป็นระยะๆตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ของบ้านเมืองไม่ว่าจะเป็นเรื่องปัญหาการจราจร เรื่องเข้าสู่การแข่งขันกับรถแท็กซี่เดิมในตลาด เรื่องภาระการลงทุน และความสามารถในการปฏิบัติตามเงื่อนไขของทางราชการ ซึ่งแนวทางนี้จะมีข้อดี คือ สามารถที่จะควบคุมจำนวนรถไม่ให้เกินความจำเป็นได้ ก่อให้เกิดการแข่งขัน ผู้ใช้บริการได้รับประโยชน์ และลดความขัดแย้ง และแย่งผลประโยชน์ระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันเอง ส่วนข้อเสีย คือ ผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อาจจะมีรายได้ลดลง และรัฐจะได้รับภาษีจากรถแท็กซี่เพิ่มเพียงเล็กน้อย

แนวทางที่ 2 เพิ่มรถแท็กซี่โดยอาศัยกลไกตลาดเป็นตัวกำหนดและไม่มีจำกัดจำนวน จึงถือได้ว่าเป็นระบบแท็กซี่เสรี ซึ่งวิธีนี้จะมีข้อดี คือ ก่อให้เกิดการแข่งขันทางด้านมาตรฐานของการบริการ ด้านราคาระหว่างผู้ประกอบการ ซึ่งจะส่งผลดีแก่ผู้โดยสาร และอาจจะลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ด้วย เพราะคุณภาพดีขึ้น และราคาไม่สูงเหมือนแต่ก่อน ส่งเสริมให้ประชาชนมีธุรกิจเป็นของตนเองมากขึ้น และมีเสรีภาพในการประกอบอาชีพมากขึ้น และประการสุดท้าย รัฐจะได้ภาษีจากรถแท็กซี่มากขึ้น ส่วนข้อเสีย คือ อาจจะนำไปสู่การแข่งขันในเชิงทำลายผู้ประกอบการด้วยกันเอง เพราะจะมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการรายเดิมที่ได้ลงทุนเอาไว้สูงมากก่อนแล้ว อาจเกิดการแย่งผู้โดยสารกันจนเกิดอุบัติเหตุขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาจราจร เพราะมีจำนวนรถมากขึ้น และถ้าจำนวนรถแท็กซี่ที่เพิ่มขึ้นมามีจำนวนมากเกินความจำเป็นอาจจะส่งผลเสียต่อเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศ และสูญเสียพลังงานเชื้อเพลิงโดยไม่จำเป็น

ทั้งนี้ เพื่อที่จะให้หลักการที่กรมขนส่งทางบกเสนอมาสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด จึงได้มีการกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

- ยกเลิกกฎกระทรวงฉบับก่อนๆ เพื่อแก้ไขคุณสมบัติของผู้ประกอบการให้มี 2  
ลักษณะ คือ บุคคลธรรมดาและนิติบุคคล

- กำหนดสถานที่จอดรถและส่งผู้โดยสาร หรือ Taxi-Stand
- กำหนดให้มีระบบวิทยุสื่อสาร
- กำหนดให้มีการติดมิเตอร์เพื่อใช้เป็นมาตรวัดค่าโดยสาร
- กำหนดลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนว่าจะต้องเป็นรถใหม่ มีความจุไม่น้อยกว่า 1800 cc. และจะมีอายุใช้งานไม่เกิน 7 ปี
- กำหนดว่าจะต้องมีการนำรถมาตรวจสภาพประจำปี ปีละ 2 ครั้ง
- กำหนดสีของตัวรถเพื่อแสดงความแตกต่างของต้นสังกัดของรถแท็กซี่

เมื่อกรมการขนส่งทางบกได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงได้รายงานให้แก่กระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อจะให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาตัดสินใจว่าจะเสนอนโยบายแก่รัฐบาลตามแนวทางไหน ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ให้ข้อเสนอที่จะต้องมีการเพิ่มจำนวนของรถแท็กซี่โดยเร็วที่สุด เพราะจำนวนของรถแท็กซี่ในตลาดมีไม่เพียงพอต่อความต้องการในชั้นวิกฤต ส่วนในประเด็นที่จะเพิ่มเท่าไร จะเพิ่มตามจำนวน 9,577 คัน หรือไม่ นั้น กระทรวงคมนาคมเห็นว่าตัวเลขดังกล่าวเป็นเพียงการเทียบบัญญัติไตรยางค์จากแบบสอบถามประชาชนจำนวน 16,162 คน และนักท่องเที่ยว 1,025 คน ของปี พ.ศ. 2532 แล้วนำมาคาดคะเนว่าในปี พ.ศ. 2535จะมีความต้องการเท่าใด ซึ่งจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามคิดได้เพียงร้อยละ 0.2 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น ดังนั้นผลการศึกษาในประเด็นนี้จึงไม่เห็นสมควรที่จะนำมาใช้ ทางกระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรที่จะใช้แนวทางที่ 2 คือ ใช้ระบบแท็กซี่เสรี โดยให้กลไกตลาดเป็นเครื่องมือในการกำหนดจำนวนรถแท็กซี่ที่เหมาะสมที่สุด และเมื่อได้ทำการวิเคราะห์ในระบบแบบมีการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ กับการใช้ระบบแท็กซี่เสรีโดยพิจารณาผลกระทบที่มีต่อฝ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ในระบบที่มีการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่

- ผู้ลงทุน จะได้ประโยชน์ เพราะรถที่ตนเองมีอยู่ยังได้รับความคุ้มครองว่าป้ายทะเบียนที่ตนมีจะยังมีราคาสูงอยู่ และป้ายทะเบียนใหม่ก็จะยังคงมีราคาเช่นกัน
- ผู้ใช้บริการ จะเสียประโยชน์ เพราะราคาค่าโดยสารจะยังคงอยู่ในอัตราที่สูงอยู่

- คนขับรถแท็กซี่ เสียประโยชน์ เพราะยังจะต้องจ่ายค่าเช่าในราคาที่สูงอยู่ อันเนื่องมาจากราคาป้ายทะเบียนยังราคาสูง

- รัฐบาล จะเสียประโยชน์ในด้านรายได้จากค่าธรรมเนียมต่างๆ ในการจดทะเบียน และด้านภาษี

#### ส่วนในระบบแท็กซี่เสรี

- ผู้ลงทุน จะเสียประโยชน์ ในด้านราคาของป้ายทะเบียน เพราะจะมีป้ายใหม่เข้ามาอย่างไม่จำกัดทำให้ราคาของป้ายทะเบียนที่เคยมีจะไม่มีอีกเลย และทำให้มีการแข่งขันมากขึ้น ซึ่งในระยะสั้นย่อมก่อให้เกิดความลำบากต่อผู้ประกอบการแน่นอน ที่จะต้องมีการพัฒนาการบริการ และด้านอื่นๆ ด้วย และจะทำให้ได้รายได้ลดลงจากเดิม

- ผู้ใช้บริการ ได้ประโยชน์ เพราะจะได้รับผลดีจากการที่มีการแข่งขันในตลาด ทั้งในด้านคุณภาพของการบริการ และด้านราคา

- ผู้ขับรถแท็กซี่ ได้รับประโยชน์ ประการสำคัญคือสามารถที่จะมีรถเป็นของตนเองได้ ส่วนลำดับรองๆ ลงมาคือ ราคาเช่าจะลดลง

- รัฐบาล ได้รับประโยชน์เพราะจะได้รับรายได้จากการเรื่องค่าธรรมเนียมต่างๆ และค่าใช้จ่ายทางภาษี

ส่วนเรื่องขนาดของเครื่องยนต์ สมควรจะให้เป็นที่เลือกของผู้ลงทุน เพราะต้องการเปิดโอกาสให้เปิดกว้างมากที่สุด ไม่ใช่ให้โอกาสแก่กลุ่มผู้ลงทุนที่มีทุนทรัพย์มาก ดังนั้นผู้ที่มียานยนต์ส่วนบุคคลก็จะสามารถเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ของตนเองได้ แต่อย่างไรก็ตามควรมีคุณสมบัติพื้นฐานบางประการที่สำคัญ เช่น ต้องเป็นรถที่สภาพดี แต่ไม่จำเป็นต้องเป็นรถใหม่แต่ต้องมีอายุใช้งานมาไม่เกิน 2 ปี และใช้งานมาแล้วไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร

ส่วนประเด็นเรื่องเงื่อนไขการจดทะเบียน เช่น ในเรื่องคุณสมบัติของผู้มาจดทะเบียน ให้มีรายละเอียดเหมือนที่กรมการขนส่งเสนอมานี้ แต่ให้จดทะเบียนโดยไม่จำกัดจำนวน และผู้จดทะเบียนหากเป็นบุคคลธรรมดาต้องมีใบอนุญาตขับรถชนิดสาธารณะมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี เป็นต้น

จากรายงานการศึกษาของกรมการขนส่งทางบก คณะกรรมการกั่นกรองฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณา และคณะรัฐมนตรีลงมติเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2535 (อ้างจาก หนังสือ นร. 0206/3667 ลว. 26 กุมภาพันธ์ 2535) มีรายละเอียดที่สามารถแบ่งเป็นประเด็นได้ดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง เห็นชอบให้รับจดทะเบียนรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยไม่จำกัดจำนวน และเวลา เพื่อที่จะทำให้จำนวนของรถแท็กซี่มีเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และเพื่อให้เกิดการแข่งขันในการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องมีการพัฒนาคุณภาพของการบริการ และอัตราค่าโดยสาร โดยผู้ที่ได้รับประโยชน์ก็คือผู้โดยสาร เนื่องจากถ้าคณะรัฐมนตรีเลือกการเพิ่มจำนวนรถแท็กซี่ 9,557 คัน นั้น อาจจะก่อให้เกิดความยุ่งยาก และความไม่เป็นธรรมในการจัดสรรป้ายทะเบียนให้กับสหกรณ์หรือบริษัทต่างๆ ที่มาขอขึ้น ดังที่เคยได้เกิดในการจัดสรรป้ายทะเบียนครั้งที่ผ่านๆ มา ดังนั้น คณะรัฐมนตรีชุด นายอานันท์ ปันยารชุน จึงเป็นผู้ยุติปัญหาดังกล่าว และเสนอให้รถแท็กซี่มีการติดตั้งวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์ ให้ออด ฌ ที่จอด และให้ติดมิเตอร์เพื่อเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง และเวลาที่ให้บริการ ความคิดนี้ได้ออกมาในสมัยรัฐบาลอานันท์ 1 เป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 10 ตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ลงนามโดยนายอนุถล ประจวบเหมาะ ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประเด็นที่สอง เห็นชอบให้มีการกำหนดลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก เพื่อจะได้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งหมด ซึ่งมีลักษณะต่างๆ เช่น จะต้องเป็นรถใหม่ หรือรถที่เคยใช้งานมาแล้วไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก หรือวิ่งมาแล้วไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร ขนาดความจุของเครื่องยนต์จะต้องมีความจุตั้งแต่ 1,500 cc. ขึ้นไป และลักษณะที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด คือมีการกำหนดให้รถแท็กซี่จะต้องทำการติดมิเตอร์เพื่อให้เป็นมาตรวัดระยะทางที่โดยสาร และนำมาคำนวณอัตราค่าโดยสาร แทนการต่อรองกันเองระหว่างคนขับรถแท็กซี่ กับผู้โดยสาร และต้องมีเครื่องหมายติดเอาไว้บนหลังคาคำว่า "TAXI -METER" และยังมีการกำหนดประเภทสีของตัวรถแท็กซี่ตามสถานะของรถแท็กซี่ คือ ถ้าเป็นแท็กซี่ส่วนบุคคล จะใช้สีเขียว และสีเหลือง และข้างตัวรถทั้งสองด้านจะต้องพ่นคำว่า แท็กซี่ส่วนบุคคล พร้อมทั้งหมายเลขทะเบียนรถแท็กซี่ด้วย ส่วนแท็กซี่ของนิติบุคคลจะใช้สีตามข้อเสนอของนิติบุคคลที่เสนอให้แก่กรมการขนส่งพิจารณา และได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก และข้างตัวรถทั้งสองด้านจะต้องมีการพ่นชื่อของนิติบุคคลนั้นๆ และหมายเลขทะเบียนให้สังเกตได้อย่างชัดเจน และจะต้องมีการทำประกันภัยบุคคลที่สามด้วย

โดยให้ส่วนของอัตราค่าโดยสารที่คำนวณจากมิเตอร์นั้นได้มีการกำหนดและผ่านความเห็นชอบจากผู้แทนจากหลายฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชน โดยคณะทำงานได้ทำการศึกษาถึงต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของผู้ขับรถแท็กซี่มิเตอร์ เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมมากที่สุด



ประเด็นที่สาม เห็นชอบให้ผู้ประกอบการรถแท็กซี่จะต้องนำรถมาตรวจสภาพที่กรมการขนส่งทางบกทุก 6 เดือน หรือปีละ 2 ครั้ง โดยการนำรถมาตรวจสภาพจะมีการตัวทั้งตัวรถและตัวมิเตอร์ด้วย เพื่อเป็นการตรวจสอบว่ารถแท็กซี่คันดังกล่าวมีสภาพที่พร้อมให้บริการต่อประชาชนได้อย่างปลอดภัย และเป็นธรรมหรือไม่ และกำหนดอายุการใช้งานของรถแท็กซี่เอาไว้ไม่ให้เกิน 7 ปี

ประเด็นที่สี่ เห็นชอบให้ติดตั้งเครือข่ายการสื่อสารในรถแท็กซี่ โดยกระทรวงคมนาคมได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ประกอบการรถแท็กซี่มาร่วมหารือเพื่อตกลงและกำหนดแนวทางในเรื่องการดำเนินงานพัฒนาระบบรถแท็กซี่ให้มีการติดตั้งวิทยุสื่อสารในรถแท็กซี่เพื่อให้ประชาชนสามารถเรียกใช้บริการได้อย่างสะดวกมากขึ้น ซึ่งทุกฝ่ายเห็นสมควรที่จะดำเนินการตามหลักการนี้ ดังนั้นกรมไปรษณีย์โทรเลขได้ดำเนินการอนุมัติคลื่นความถี่ย่าน UHF/FM จำนวน 10 คู่ความถี่ ให้แก่การสื่อสารแห่งประเทศไทยเพื่อที่จะใช้ในการติดต่อสื่อสารในกิจการรถแท็กซี่

ประเด็นที่ห้า เห็นชอบให้มีการจัดสถานที่หยุด-รับส่งผู้โดยสาร หรือ Taxi-Stand ในแหล่งชุมชนสำคัญที่เหมาะสมจะจัดให้มีขึ้น เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรที่อาจจะเกิดขึ้นได้ เพราะจำนวนของรถบนท้องถนนจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยกระทรวงคมนาคมได้ขอความร่วมมือจากกรุงเทพมหานคร ให้ช่วยดำเนินการพิจารณาว่าจะใช้พื้นที่ใดในการทำจุดจอดรถแท็กซี่ และหยุดรับ - ส่งผู้โดยสาร

ประเด็นที่หก เห็นชอบให้มีการจัดโครงการอบรมผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งในส่วนของแท็กซี่ส่วนบุคคล และแท็กซี่นิติบุคคล โดยกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจร กฎระเบียบต่างๆของทางราชการที่ผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จำเป็นต้องทราบจะได้ปฏิบัติตามกฏนั้นๆ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนน และยังถือได้ว่าเป็นการสร้างความสัมพันธ์กันระหว่างทางภาครัฐกับผู้ประกอบการจนถึงผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และยังสามารถใช้การอบรมดังกล่าวนี้เป็นสถานที่ในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของแต่ละฝ่ายเพื่อสร้างความเข้าใจให้ตรงกันอีกด้วย

ประเด็นที่เจ็ด เห็นชอบให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปศึกษาความต้องการใช้รถยนต์รับจ้างของประชาชนว่าจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นหรือลดลง

ซึ่งทั้งหมดนี้ เป็นหลักการที่ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในสมัยรัฐบาลอานันท์ ในพ.ศ. 2535 ที่พิจารณาจากผลการศึกษาของกรมการขนส่งทางบกในปี พ.ศ. 2532 ดังนั้น

คณะรัฐมนตรีชุด นายอานันท์ ปันยารชุนจึงเป็นผู้มีปัญหาดังกล่าว และเสนอให้รุดแท็กซี่มีการติดตั้งวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์ ให้ออด ฉ ที่จอด และให้คิมีเตอร์เพื่อเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง และเวลาที่ให้บริการ ความคิดนี้ได้ออกมาในสมัยรัฐบาลอานันท์ 1 เป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 10 ตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ลงนามโดยนายอนุกุล ประจวบเหมาะ ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่เมื่อข่าวของการที่จะมีการปรับปรุงโครงสร้างของธุรกิจรุดแท็กซี่ตามหลักการต่างๆข้างต้นได้แพร่ออกไป ส่งผลให้กลุ่มผู้ที่มีผลประโยชน์จากการมีป้ายทะเบียนอยู่ในความครอบครองทั้งเจ้าของอยู่ นายทุน และบริษัทไฟแนนซ์ได้ออกมาคัดค้านไม่เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยอ้างว่าการที่กรมการขนส่งแก้ไขปัญหาคิววิธีการเช่นนี้เป็นการแก้ไขแบบเผด็จการ และขาดข้อมูลที่ถูกต้องเพราะดำเนินการเพียงฝ่ายเดียว โดยได้เสนอว่าควรจะทยอยเพิ่มรุดแท็กซี่ปีละ 1,000-2,000 คัน และยินดีที่จะเจรจาแก้ไขปัญหาเรื่องค่าโดยสารและที่จอดรถ ซึ่งถ้าเหตุ การณ์นี้เกิดขึ้นในสมัยที่รัฐบาลจะยังต้องอาศัยฐานคะแนนทางการเมืองจากกลุ่มผู้ได้ประโยชน์จากธุรกิจรุดแท็กซี่ หลักการดังกล่าวคงไม่สามารถที่จะบรรลุผลสำเร็จได้ แต่รัฐบาลของนาย อานันท์ ปันยารชุน มีข้อได้เปรียบในการบริหารนโยบายได้อย่างอิสระ เนื่องจากไม่ได้มาจากการเลือกตั้งจึงไม่ติดกับการจะต้องจัดสรรผลประโยชน์ภายในรัฐบาล และได้รับความร่วมมือจากภาครัฐและเอกชนในความคล่องตัวในการเสนอและผ่านกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มผู้เสียประโยชน์ยังคงพยายามที่จะหาวิธีการแก้ไขมตรัฐมนตรีเพื่อเลื่อนการประกาศใช้ออกไป และหวังที่จะให้เกิดการดำเนินงานหลังจากที่ได้รัฐบาลชุดใหม่ที่มาจากการเลือกตั้ง เพื่อหวังว่านโยบายดังกล่าวจะตกไปเหมือนที่เคยผ่านมา โดยมีการเกณฑ์คนขับรถแท็กซี่ให้ไปชุมนุมกันที่ลานพระบรมรูปทรงม้าเป็นจำนวนมาก

ต่อมามีการปรับเปลี่ยนรัฐบาลชุดใหม่ที่ได้มาจากการเลือกตั้งโดยมี นายบรรหาร ศิลปอาชาดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ยืนยันที่จะปฏิบัติตามนโยบายเดิมของรัฐบาลชุดก่อน และได้ลงนามในประกาศกระทรวงคมนาคม เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารรุดแท็กซี่ เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2535 และมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก ออกประกาศให้ผู้ที่มีความประสงค์จะขึ้นขอป้ายทะเบียนรุดแท็กซี่ไปยื่นขอความจำนงต่อกรมการขนส่งทางบกได้ตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2535 โดยมีวัตถุประสงค์หลักดังนี้

- เพื่อให้ประชาชนมีรุดแท็กซี่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ
- เพื่อให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสาร
- เพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการที่มีคุณภาพดีขึ้น

เพื่อให้วัตถุประสงค์ดังกล่าวสัมฤทธิ์ผล รัฐบาลได้มีการวางหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขต่างๆที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐบาลเปิดโอกาสให้ผู้ที่ต้องการลงทุนในธุรกิจนี้สามารถที่จะยื่นขอจดทะเบียนได้ ทั้งในรูปส่วนบุคคล และนิติบุคคล ผู้ที่ยื่นจดทะเบียนในรูปส่วนบุคคลนั้นสามารถนำรถยนต์มาจดทะเบียนได้ 1 คันต่อ 1 คันเท่านั้น แต่สำหรับการขอจดทะเบียนในรูปนิติบุคคลอย่าง บริษัท จำกัด ห้างหุ้นส่วน จำกัด สหกรณ์ หรือองค์กรของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาล หรือกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ แต่ละรายสามารถนำรถมาจดทะเบียนได้โดยไม่จำกัดจำนวน และไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ลงทุนในรูปส่วนบุคคล หรือนิติบุคคลสามารถยื่นขอจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้ตลอดเวลา โดยไม่มีการจำกัดจำนวนผู้ประกอบการ ส่วนรถที่จะนำมาจดทะเบียนต้องเป็นรถใหม่ หรือมีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปีนับตั้งแต่วันจดทะเบียนครั้งแรก และใช้งานมาแล้วเป็นระยะทางไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร ต้องเป็นรถยนต์นั่งสองตอน มีประตูไม่ต่ำกว่า 4 ประตู ขนาดกว้างของรถไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 6 เมตร และเครื่องยนต์ต้องมีความจุในกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 1500 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป

นอกจากนี้รัฐบาลยังมีการกำหนดสีของตัวถังรถแท็กซี่ส่วนบุคคลต้องเป็นสีเขียว และสีเหลือง ส่วนรถแท็กซี่มิเตอร์ของผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลแต่ละรายนั้นให้ใช้สีที่แตกต่างกัน แต่ต้องเป็นสีที่นายทะเบียนเห็นชอบว่าสามารถใช้ได้ รถแท็กซี่ต้องมีเครื่องหมายเป็นอักษรโรมัน “TAXI METER” อยู่ภายในกรอบติดไว้บนหลังคา และต้องมีเครื่องหมายแสดงข้อความว่า “ว่าง” เมื่อไม่มีผู้โดยสาร และมีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 7 ปี นับแต่วันที่รถยนต์คันนั้นได้จดทะเบียนเป็นครั้งแรก ส่วนป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ส่วนบุคคลจะขึ้นต้นด้วย 5ท.-xxxx ซึ่งแตกต่างกับป้ายทะเบียนของรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนในรูปของนิติบุคคลที่จะขึ้นต้นด้วย 6ท.-xxxx 7ท.-xxxx และ 8ท.-xxxx เป็นต้น และเมื่อผู้ยื่นขอจดทะเบียนได้รับหนังสือแจ้งจากกรมการขนส่งทางบกให้นำรถยนต์ไปจดทะเบียนภายใน 180 วันนับจากได้รับหนังสือจากนายทะเบียน และเมื่อได้รับการจดทะเบียนแล้วห้ามทำการจำหน่ายโอนแก่บุคคลอื่น เว้นแต่โอนให้แก่ทายาทที่มีคุณสมบัติตามระเบียบที่กำหนด

สำหรับการคิดราคาค่าโดยสารสำหรับรถแท็กซี่ทุกคัน ต้องใช้มาตรวัดค่าโดยสาร หรือที่เรียกกันว่า Meter โดยที่ราคาค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับระยะทาง และเวลาที่ผู้โดยสารใช้ในการเดินทาง ซึ่งจะถูกกำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก โดยการกำหนดราคาค่าโดยสารจากการคำนวณของมิเตอร์นั้น ได้ผ่านความเห็นชอบจากตัวแทนหลายฝ่ายทั้งภาครัฐ และเอกชน โดยคณะทำงานได้ทำการศึกษาถึงต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการประกอบการของผู้ขับรถแท็กซี่มิเตอร์ พร้อมทั้งมีการทำตารางการซ่อมบำรุงรถแท็กซี่ให้เข้าใจ ดังนี้

ค่าใช้จ่ายต่อกิโลเมตร ถ้าใช้รถวันละ 400 กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2539

1. ราคารถยนต์ใหม่	650,000	
2. อายุการใช้งานเฉลี่ย(ปี)	7	
3. ค่าซากรถเมื่อครบ 7 ปี (%)	20	
4. ราคารถเพื่อการวิเคราะห์	520,000	
5. ค่าเสื่อมราคาต่อปี (คอกเบี้ย 15 %)	124,987	391
6. ค่าทะเบียนและภาษี	1,800	6
7. ค่าประกันภัยชั้นหนึ่ง	15,000	47
8. ค่าซ่อมบำรุงรวมค่ายาง	99,959	312
9. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	137,600	430
10. ค่าแรงช่างซ่อมรถ	160,000	500
11. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ(5% ของ 5-10)	26,967	
<u>ต้นทุนรวม</u>	<u>566.314</u>	<u>1.769.73</u>
<u>ต้นทุนหักค่าน้ำมันและค่าแรง</u>	<u>268.714</u>	<u>840</u>
<u>ต้นทุนหักค่าแรง/ปี</u>	<u>406.314</u>	<u>1.270</u>
<u>ต้นทุนรวม/กิโลเมตร</u>	<u>4.42</u>	
<u>ต้นทุนหักค่าน้ำมันและค่าแรง/กิโลเมตร</u>	<u>2.10</u>	
<u>ต้นทุนหักค่าแรง/กิโลเมตร</u>	<u>3.17</u>	

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 2.2 ตารางการซ่อมบำรุงรถแท็กซี่ ใช้งานวันละ 400 กิโลเมตร เป็นเวลา 1 ปี (320 วัน)

รายการ	ก.ม.ใช้ งานต่อ ปี	ระยะ การ ซ่อม บำรุง (ก.ม.)	จำนวน ครั้งที่ บริการ	ปริมาณ ที่ใช้ งาน แต่ละ ครั้ง	ปริมาณ ที่ใช้ ต่อปี	ราคา ต่อ หน่วย	ค่าของ	ค่า แรง แต่ ละ ครั้ง	รวมค่า แรง	รวมค่า ใช้ จ่าย
น้ำมันเครื่อง	128,000	3,000	42.67	3.5	149.33	80	11,947	20	853	12,800
น้ำมันเกียร์	128,000	25,000	5.12	3.5	17.92	160	2,687	10	51	2,918
ไส้กรอง น้ำมันเครื่อง	128,000	3,000	42.67	1	42.67	110	4,693	10	427	5,120
ไส้กรอง อากาศ	128,000	40,000	3	1	3.20	450	1,440	10	32	1,472
อัดจารบี	128,000	20,000	6	4	0	95	608	0	0	608
ลูกปืนล้อ	128,000	45,000	2.84	4	11.38	550	6,258	100	284	6,542
ชกคลัช	128,000	160,000	1	4	3.20	3,500	11,200	800	640	11,840
เบรกและ ผ้าเบรก	128,000	22,500	5.69	4	22.76	1,200	27,307	100	569	27,876
ช่วงล่าง	128,000	160,000	1	4	3.20	1,800	5,760	1,000	800	6,560
หัวเทียน และจูน เครื่อง	128,000	160,000	1	4	3.20	200	640	100	80	720
อัดฉีด	128,000	150,000	0.85	0	0	150	128	0	0	128
ล้างรถ	128,000	500	256	0	0	0	0	20	5,120	5,120
น้ำยาแอร์	128,000	15,000	8.53	1	8.53	120	1,024	0	0	1,024
ล้างแอร์	128,000	128,000	1	0	0	0	0	1,000	1,000	1,000
แบตเตอรี่	128,000	160,000	0.80	1	0.80	950	760	50	40	800
ยาง	128,000	45,000	2.84	4	11.38	1,250	14,222	100	284	14,507
สายพาน เพาเวอร์	128,000	90,000	1.42	1	1.42	550	782	100	142	924
รวมราคา เครื่อง เบนซิน					278.99	11,165	89,636	3,420	10,323	99,959

จากการคำนวณของคณะกรรมการตามผลการศึกษาดำเนินการทั้ง 2 ตารางข้างต้น จึงได้ทำการตั้งราคาที่เหมาะสม และเป็นธรรมต่อทั้งผู้ประกอบการ ผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มิเตอร์ และผู้ใช้บริการโดยสาร โดยมีรายละเอียดตามตาราง 2.3 ดังนี้

ระยะทาง (กิโลเมตร)	อัตราค่าโดยสาร (บาท)
1	35
2	35
3	39.5
4	44
5	48.5
6	53
7	57.5
8	62
9	66.5
10	71
11	75.5
12	80
13	85
14	90
15	95
16	100
17	105
18	110
19	115
20	120
21	125.5
22	131
23	136.5
24	142
25	147.5
26	153
27	158.5

28	164
29	169.5
30	175
31	180.5
32	186
33	191.5
34	197
35	202.5
40	230
45	257.5
50	285
55	312.5
60	340

- หมายเหตุ**
1. 1-2 ก.ม.แรก 35 บาท
  2. 3-12ก.ม.ละ 4.5 บาท
  3. ก.ม.ที่13-20 ก.ม.ละ5 บาท
  4. ตั้งแต่ก.ม.ที่ 21 ก.ม.ละ5.5 บาท
  5. ในกรณีที่ยึดไม่เคลื่อนที่คิดนาทีละ 1 บาท

**ที่มา :** กรมการขนส่งทางบก

โดยมิเตอร์ที่จะนำมาติดนั้นจะต้องได้รับการตรวจสอบโดยกรมการขนส่งทางบกก่อน โดยได้ออกประกาศให้ผู้ที่เป็นผู้ผลิตหรือจัดจำหน่ายนำมาให้กรมการขนส่งตรวจสอบว่ามีได้ประสิทธิภาพ และถูกต้องตามหลักเกณฑ์หรือไม่ ถ้าผ่านกรมการขนส่งทางบกจะออกใบรับรองให้ โดยมีผู้เชี่ยวชาญของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบังมาช่วยในการตรวจสอบ ซึ่งในขณะนั้นมีบริษัทที่ผ่านการตรวจสอบ และได้รับใบรับรองอยู่ 3 บริษัท คือ บริษัท กฤษฎา โฮลดิ้ง อินเตอร์เนชั่นแนล คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท เอ็นซีแอดเจริอูซึย จำกัดและบริษัท แมคโคร ซีพีเอส จำกัด และเมื่อมีการติดมิเตอร์ไปแล้วจะต้องนำรถมาตรวจสภาพพร้อมกับมิเตอร์ปีละ 2 ครั้ง ซึ่งมิเตอร์ที่ได้รับการติดตั้งไปแล้วจะมีการบันทึกชิลตะกั่วทั้ง 2 ด้านและประทับตราเพื่อป้องกันการถอดมิเตอร์มาัดคแปลง โดยเจ้าหน้าที่จะตรวจตะกั่วทั้งสองด้านทุกครั้งที่น่ามาตรวจ และถ้าหากตะกั่วมีการถูกแกะออก หรือหลุดออกไปบริเวณที่ประทับตราไว้ จะได้ทราบว่ามี การทุจริต

และนอกจากนั้นเจ้าของรถแท็กซี่มิเตอร์ยังจะต้องทำประกันความเสียหายแก่บุคคลที่สามอีกด้วย ซึ่งรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

- ความเสียหายต่อชีวิต และร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งในแต่ละครั้ง
- ความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

ส่วนในเรื่องการโอนขายเมื่อได้มีการจดทะเบียนไปแล้ว รถแท็กซี่ส่วนบุคคลไม่สามารถที่จะจำหน่าย ง่าย โอนแก่บุคคลอื่นได้ เว้นแต่จะเป็นการ โอนให้แก่ทายาท แต่สามารถนำรถดังกล่าวออกให้เช่าได้ รายละเอียดต่างๆที่กล่าวมาข้างต้นนี้ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปแล้ว ซึ่งจะกล่าวต่อไปในบทที่เกี่ยวกับกฎหมายในธุรกิจรถแท็กซี่

จากหลักการต่างๆข้างต้นถือได้ว่าเป็นหลักการที่จะส่งผลให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่สามารถที่จะมีรถแท็กซี่เป็นของตนเองได้ และนอกจากนั้นยังสามารถแก้ปัญหาต่างๆจากการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ แต่ปรากฏว่ามีปัญหาต่างๆเกิดขึ้นทั้งที่เกิดกับผู้ที่ต้องการ ไปจดทะเบียน คือไม่มีทุนทรัพย์ที่จะไปหาซื้อรถยนต์ เพราะสถาบันการเงินต่างๆไม่กล้าที่จะให้กู้เงินไปลงทุนไปควานและผ่อนรถ เนื่องมาจากกลุ่มบุคคลดังกล่าวไม่มีหลักประกันที่น่าเชื่อถือเพียงพอ นอกจากนั้นบริษัทประกันภัยบางบริษัทยังไม่กล้าที่จะเสี่ยงให้ประกันรถยนต์ จึงส่งผลให้วัตถุประสงค์ที่จะให้ผู้ที่มีอาชีพขับรถแท็กซี่จริงๆ ไม่สามารถเป็นเจ้าของรถเองได้ และยังคงจะต้องไปเช่าจากเจ้าของที่มีเงินทุน และได้รับความเชื่อถือจากสถาบันการเงิน และบริษัทประกันภัย ส่วนปัญหาที่มีต่อผู้ใช้บริการคือ ยังไม่มีความเข้าใจในระบบการคิดค่าโดยสารด้วยมิเตอร์ ดังนั้นจึงเกิดความกลัวที่จะใช้บริการ เพราะกลัวว่าจะแพงกว่าการคิดค่าโดยสารแบบเก่า แต่ปัญหานี้ก็เป็นแค่ในช่วงแรกเท่านั้น เพราะเมื่อประชาชนได้ลองใช้บริการจริงๆแล้วก็รู้ได้ว่าการคิดค่าบริการแบบใช้มิเตอร์มีความเป็นธรรมมากกว่า ส่วนปัญหาที่เกิดกับผู้ประกอบการรายเดิมที่มีป้ายทะเบียน 1 ท. และ 2 ท. ก็คือเสียราคาจากป้ายทะเบียนไป เพราะมีป้ายทะเบียนเข้าสู่ตลาดอย่างไม่จำกัด และค่าจดทะเบียนยังมีค่าธรรมเนียมเพียง 5 บาทเท่านั้น ทำให้การเก็งกำไรจากป้ายทะเบียนไม่สามารถทำได้ อีกต่อไป และยิ่งไปกว่านั้นคนขับรถแท็กซี่เริ่มที่จะต้องการขับรถแท็กซี่ที่มีมิเตอร์มากขึ้น และนานเข้าเรื่อยๆก็เปลี่ยนเป็นไม่ยอมขับรถทะเบียน 1 ท. และ 2 ท. เลย เพราะผู้โดยสารเลือกที่จะใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์มากกว่า จึงส่งผลให้เจ้าของรถต้องลดราคาเช่ารถเก่าลงเรื่อยๆจาก 500-400 บาท เหลือเพียง 350-250 บาท แต่ก็ไม่ได้ ทำให้คนขับรถแท็กซี่สนใจที่จะเช่ารถดังกล่าวไปขับให้บริการ จนทำให้สถานะเศรษฐกิจของเจ้าของรถไม่คล่องเมื่อแต่ก่อน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อสถาบันการเงินเช่นกันเพราะเจ้าของรถไม่สามารถหาเงินไปชำระหนี้ผ่อนที่ตนได้เป็นหนี้อยู่กับสถาบันการเงินต่างๆ



ทำให้เจ้าของอยู่หลายรายไม่สามารถส่งเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยได้ตามสัญญาที่มีกับบริษัทไฟแนนซ์ได้ ซึ่งจากเดิมที่สินเชื่อของแท็กซี่ทะเบียน 1 ท. และ 2 ท. มีจำนวนเงินสูงถึง 5-6 แสนบาท แต่เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น ทำให้ราคาของรถลดลงกว่า 50-60 % จนต่อมาไม่มีการปล่อยสินเชื่อประเภทนี้อีกเลย

ต่อมาไม่นานเมื่อผลกระทบที่มีต่อผู้ประกอบการรายเดิมมีมากขึ้น ผู้ประกอบการกลุ่มนี้จึงจำเป็นต้องหาหนทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น และทำให้รถทะเบียน 1 ท. และ 2 ท. กลับมาออกวิ่งให้บริการและมีผู้โดยสารเรียกใช้บริการตามเดิม ซึ่งวิธีการที่จะทำให้รถแท็กซี่เก่ากลับได้รับความนิยมได้นั้นก็คือ การที่สามารถติดมิเตอร์ในรถแท็กซี่เก่าได้ จึงได้มีการรวมตัวเป็นสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์รับจ้าง(แท็กซี่) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพยายามที่จะให้มีการแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2535 ที่มีหลักการบัญญัติว่า รถเก่าจะไม่สามารถทำการติดมิเตอร์ได้ เว้นแต่จะปฏิบัติตามเงื่อนไขของแท็กซี่ใหม่ แต่ปรากฏว่าการเรียกร้องประเด็นดังกล่าวไม่ได้รับการตอบรับจากทางภาครัฐแต่อย่างใด ทั้งกระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางบก และเมื่อไม่ได้รับการตอบรับจากทางภาครัฐ ผู้ประกอบจึงตัดสินใจที่จะติดมิเตอร์ด้วยตนเอง และมีการคิดอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่าของแท็กซี่ที่ติดมิเตอร์ที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก โดยกิโลเมตรแรกคิดในอัตรา 20 บาท กิโลเมตรที่ 2-9 คิดเพิ่มอีก 5 บาท แต่ตั้งแต่กิโลเมตรที่ 10 เป็นต้นไปค่าโดยสารจะใกล้เคียงกับรถแท็กซี่ใหม่ และกรณีที่รถติดก็จะมีคิดนาทีละ 1 บาทเช่นกัน ซึ่งมีมิเตอร์ที่นำมาติดตั้งก็มาจากผู้ผลิตรายเดียวกันกับที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก โดยมีราคาเครื่องละประมาณ 6,000 บาท และรถที่ทำการติดมิเตอร์แล้วจะมีการติดป้ายอักษรที่หน้ารถว่าบริการทอง เพื่อให้ผู้โดยสารทราบว่าเป็นรถเก่าที่ติดมิเตอร์แล้ว ซึ่งการกระทำดังกล่าวนี้สามารถที่จะแก้ปัญหาได้พอสมควรเพราะค่าเช่าของรถเก่านี้ปรับราคาขึ้นมาอยู่ที่ประมาณ 350-400 บาท ซึ่งเมื่อเทียบกับรถใหม่ที่มีค่าเช่าประมาณ 450-500 บาท โดยทางกรมการขนส่งโดยนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักรได้มีการดักเตือนไปยังผู้ประกอบการเพื่อไม่ให้กระทำดังกล่าว แต่ก็ไม่ได้รับความร่วมมือ ดังนั้นทางภาครัฐจึงต้องใช้ประเด็นที่สภาพรถของรถแท็กซี่ทะเบียน 1 ท. และ 2 ท. มีสภาพที่ทรุดโทรมมาก และเกรงว่าจะเกิดอันตรายระหว่างการให้บริการได้ และนอกจากนั้นยังมีการเตือนเรื่องห้ามติดโป๊ะไฟขนาดความยาวเกิน 35 เซนติเมตร แต่อย่างไรก็ตามทางกรมการขนส่งทางบกก็เห็นว่าถ้าไปกดดันผู้ประกอบการรายเดิมมากเกินไปจะส่งผลให้เกิดความขัดแย้งที่ใหญ่โตและถูกลามไปไม่สิ้นสุด ดังนั้นจึงพยายามที่จะใช้มาตรการในการกำกับดูแลเรื่องคุณภาพของตัวรถให้มากที่สุด เพื่อลดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้ดูแล และนอกจากนั้นยังได้นำปัญหานี้มาศึกษาโดยสำนักทะเบียนรถยนต์ กรมการขนส่งทางบก จึงพบว่าแท็กซี่เก่าที่มีอายุใช้งานต่ำกว่า 5 ปี มีมากกว่า 16 % ส่วนที่มีอายุใช้งาน 5-7 ปี มีอยู่ 26% และรถที่มีอายุใช้งาน 7-10 ปีมีมากกว่า 20 % และรถที่ใช้งานมา 10-15 ปี มี 20 % ส่วนที่เหลือมีอายุใช้งานมากกว่า 15 ปีแล้ว

ดังนั้นจึงมีความเห็นว่าแท็กซี่รุ่นเก่าที่มีอายุใช้งานมาไม่เกิน 5 ปี สามารถที่นำมาติดมิเตอร์ได้ ซึ่งเป็นวิธีที่จะประนีประนอมกันระหว่าง 2 ฝ่ายได้ดีที่สุด จนในที่สุดเมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2536 กรมการขนส่งทางบกฯ ได้มีประกาศห้ามรถแท็กซี่ทะเบียน 1 ท. และ 2 ท. ทำการติดมิเตอร์เป็นอันขาด และถ้าฝ่าฝืนจะถูกดำเนินการถอนใบอนุญาต จึงถือเป็นจุดสิ้นสุดของรถแท็กซี่ป้ายทะเบียน 1 ท. และ 2 ท.

แต่ปัญหาที่ไม่ได้มีแค่เพียงรถแท็กซี่เก่าเท่านั้น รถแท็กซี่ใหม่ก็มีเช่นกันเช่น มีการโกงมิเตอร์ ทำให้ค่าโดยสารมีราคาสูงกว่าปกติ หรือไม่ก็ไม่ยอมใช้มิเตอร์โดยอ้างว่าเสีย แล้วใช้วิธีต่อรองกันแบบเดิม หรือไม่ยอมรับผู้โดยสารที่เรียกไปไกลเพราะคนขับรถแท็กซี่เชื่อว่าการวิ่งในระยะทางไกลๆ นั้นรายได้ที่ได้ไม่คุ้มกับเวลาที่เสียไป ทำให้คนขับรถแท็กซี่ประเมินแล้วว่าไม่คุ้มที่จะเสียเวลา เพราะอาจจะเสียโอกาสรับผู้โดยสารคนอื่น นอกจากนั้นยังมีการเปลี่ยนล้อรถที่มีรอบสั้นกว่าปกติเพื่อที่จะทำให้มีระยะทางที่วิ่งมากกว่าความเป็นจริง ซึ่งกรมการขนส่งทางบกฯ ได้ออกบทลงโทษในเรื่องนี้เอาไว้ตั้งแต่การดักเดือน จนถึงถูกเพิกถอนใบอนุญาต แต่การที่จะสามารถจับได้อย่างชัดเจนทำได้ยาก จึงได้มีการขอความร่วมมือจากประชาชนที่พบเห็นให้แจ้งเข้ามาที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ กรมการขนส่งทางบกฯ เพื่อจะได้ดำเนินการต่อไป และปัญหาอีกอย่างคือ รถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ขาดตลาด อันเนื่องมาจากลักษณะของรถที่จะนำมาจดทะเบียนในสมัยนั้นยังมีน้อย และความต้องการของผู้ประกอบการมีสูงมาจึงทำให้ผู้ผลิตผลิตไม่ทัน จึงทำให้มีคนเห็นช่องทาง ที่จะหารถมือสองที่มีลักษณะเข้ากับที่กรมการขนส่งกำหนดเอาไว้มาจดทะเบียนทำเป็นแท็กซี่ หรือไม่ก็เป็นนายหน้าหารถประเภทนี้มาให้กับเจ้าของอยู่ แต่ทว่ามีผู้ประกอบการบางรายไม่สนใจว่ารถคันดังกล่าวจะเคยประสบอุบัติเหตุรุนแรงหรือไม่ ทำให้เกิดปัญหาเรื่องคุณภาพของรถที่นำมาจดทะเบียนขึ้น

ส่วนในประเด็นการติดตั้งเครือข่ายวิทยุสื่อสารในรถแท็กซี่ และก็มีปัญหาเช่นกัน คือเป็นการลงทุนที่มีราคาสูงทั้งในด้านของตัววิทยุสื่อสาร และค่าธรรมเนียมในการติดตั้ง และเป็นสมาชิก ซึ่งผู้ประกอบการยังไม่มั่นใจว่าจะคุ้มกับการลงทุน ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงหาทางที่จะแก้ไขโดย ออกประกาศกระทรวงคมนาคมให้มีค่าใช้บริการที่ผู้โดยสารต้องจ่ายให้แก่คนขับรถแท็กซี่เพิ่มอีก 20 บาทต่อครั้ง เพื่อเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ลงทุน และให้เพิ่มความถี่เพื่อให้เอกชนดำเนินการ และให้ลดค่าธรรมเนียมต่างๆ เพื่อลดต้นทุน และจัดให้มีแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำมาเป็นแหล่งเงินทุนให้ผู้ประกอบการ และปัจจัยที่ทำให้ระบบการใช้วิทยุสื่อสารไม่ได้รับความนิยมอีกประการหนึ่งคือ ไม่มีจุดจอดรอรับผู้โดยสารที่เพียงพอทำให้ยังคงออกวิ่งหาผู้โดยสารเหมือนเดิม ดังนั้นทางกรุงเทพมหานครจึงได้ดำเนินการจัดให้มีสถานที่หยุดรับ - ส่งผู้โดยสารจำนวน 128 จุด โดยสามารถนำรถเข้าไปจอดได้แล้วประมาณ 70 จุด และยังได้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่ามีการให้บริการในรูปแบบนี้ แต่ประชาชนไม่นิยมใช้บริการประเภทนี้ด้วยสาเหตุที่ต้องจ่ายเงินเพิ่ม

มากกว่าปกติ 20 บาท และยังคงเสียเวลารอรถที่ตนเองเรียกผ่านศูนย์วิทยุอีกด้วย ซึ่งในช่วงแรก ผู้ประกอบการยังไม่ได้ให้การตอบรับที่จะคิดวิทยุสื่อสารเท่าใดนัก จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2539 มีการออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 26 ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์พุทธศักราช 2522 กำหนดให้รถแท็กซี่มิเตอร์ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2540 ต้องติดตั้งวิทยุสื่อสาร และรถแท็กซี่มิเตอร์ของนิติบุคคลที่จดทะเบียนก่อนหน้านี้ต้องติดตั้งวิทยุสื่อสารภายใน 2 ปี

## 2.3 ประวัติความเป็นมาหลังใช้นโยบายแท็กซี่เสรีจนถึงปัจจุบัน

ซึ่งผลที่ได้จากการใช้นโยบายแท็กซี่เสรีนั้น สามารถที่จะแก้ไขปัญหาต่างที่ได้กล่าวมาข้างต้นทุกประการ จนมาถึง พ.ศ. 2539 รัฐบาลในขณะนั้นมีความเห็นว่าจำนวนของรถแท็กซี่ที่ได้มีการเปิดเสรีมีจำนวนที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการแล้ว จึงได้มีการออกกฎกระทรวงเรื่อง การกำหนดจำนวนรถแท็กซี่ที่จะจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งการออกกฎกระทรวงดังกล่าวนี้ ได้ส่งผลให้สมาคมพิทักษ์ผลประโยชน์ผู้ขับรถแท็กซี่ ได้ออกมาคัดค้านว่าไม่เป็นธรรมต่อผู้ประกอบการอาชีพแท็กซี่ เพราะถือได้ว่าเป็นการปิดกั้นโอกาส และจำกัดสิทธิเสรีภาพในการประกอบอาชีพ ทำให้สมาคมพิทักษ์ผลประโยชน์ผู้ขับรถแท็กซี่ร้องขอให้กระทรวงมหาดไทย ระวังการออกกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว และเมื่อคณะกรรมการวินิจฉัยร้องทุกข์ได้พิจารณาคำคัดค้านจึงมีความเห็นว่าควรจะมีการระวังกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวไว้ก่อน เพื่อที่จะให้เวลาองค์กรที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาถึงสภาพของตลาด และลักษณะของการให้บริการในปัจจุบันเสียก่อนว่าควรจะมีการแก้ไขปัญหา หรือจำกัดจำนวนหรือไม่อย่างไร จึงทำให้มาตรการทางกฎหมายในการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ไม่ได้มีการนำออกมาใช้แต่อย่างใด จนกระทั่งปัจจุบันมาตรการในการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ก็ไม่ได้มีการนำออกมาใช้

หลังจากที่มีการใช้นโยบายแท็กซี่เสรี ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ ก็ได้มีการดำเนินการเพิ่มจำนวนรถแท็กซี่ภายในอุ้งของตนเพื่อที่จะรองรับความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ของประชาชน และในส่วนของผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลก็มีการจดทะเบียนเพิ่มขึ้นจำนวนมากทั้งที่เป็นในรูปของสหกรณ์ ห้างหุ้นส่วน และบริษัท ในส่วนของผู้ประกอบการอาชีพแท็กซี่ก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน เพราะผู้ที่ต้องการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในช่วงก่อนที่จะมีการประกาศใช้นโยบายแท็กซี่เสรี เห็นถึงโอกาสที่จะเข้ามาสู่ธุรกิจรถแท็กซี่ได้

ง่ายมากกว่าแต่ก่อน เพราะมีจำนวนรถแท็กซี่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ดังนั้นเมื่อธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว จึงมีนักธุรกิจที่เห็นถึงช่องทางทางธุรกิจที่คนสามารถจะดำเนินการเพื่อมารับการขยายตัวของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครได้ ตัวอย่างเช่น มีบริษัทที่ดำเนินการขายรถแท็กซี่โดยเฉพาะ และมีการจดทะเบียนเป็นต้นสังกัดรถแท็กซี่อีกด้วย แต่ไม่ได้ดำเนินการในรูปแบบของอู่รถแท็กซี่ เพียงแต่เป็นผู้ที่ขายรถแท็กซี่ในนามของต้นสังกัดให้แก่เจ้าของอู่รถแท็กซี่ต่างๆ ที่มีความต้องการจะหาซื้อรถยนต์ไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ ซึ่งทางบริษัทจะดำเนินการในส่วนของตัวรถ ให้มีคุณสมบัติตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเอาไว้ เพื่อความสะดวกของผู้ที่ต้องการซื้อ ซึ่งก็เป็นธุรกิจที่ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีจากผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ หรืออีกตัวอย่างที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือ ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่มีจำนวนมากขึ้นกว่าแต่ก่อนมาก เพราะการที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้รถแท็กซี่ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2540 ต้องติดตั้งวิทยุสื่อสาร ทำให้ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ในขณะนั้นมีจำนวนไม่เพียงพอกับจำนวนรถแท็กซี่ที่เพิ่มขึ้นมา จึงส่งผลให้มีการจัดตั้งศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่มิเตอร์เพิ่มขึ้นมา ซึ่งมีทั้งที่ประกอบการเป็นศูนย์วิทยุอย่างเดียว ไม่มีรถแท็กซี่เป็นของตนเอง กับอีกรูปแบบคือ เป็นศูนย์วิทยุที่ประกอบการเป็นอู่รถแท็กซี่ไปด้วย ซึ่งก็คือเป็นต้นสังกัดรถแท็กซี่นั่นเอง โดยในปัจจุบันศูนย์วิทยุส่วนใหญ่จะดำเนินการเป็นต้นสังกัดรถแท็กซี่ และเป็นศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ไปด้วย เพราะการประกอบการเป็นศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่อย่างเดียวนั้น ไม่สามารถหาผลกำไรได้เท่าใดนัก เพราะในการใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่จะเป็นการใช้บริการจากการเรียกตามท้องถนนทั่วไป มีน้อยมากที่จะติดต่อผ่านทางศูนย์วิทยุ ดังนั้นรายได้ของทางศูนย์วิทยุจึงมีไม่มากนัก แต่การขยายตัวของธุรกิจรถแท็กซี่ก็ต้องหยุดชะงักลงในปี พ.ศ. 2541 เพราะประเทศไทยได้ประสบภาวะเศรษฐกิจตกต่ำอย่างรุนแรง จึงส่งผลให้ธุรกิจรถแท็กซี่สะดุด และก่อให้เกิดความกังวลว่ารถแท็กซี่จะขาดตลาด จึงได้มีการออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 29 ออกมาขยายอายุการใช้งานจากไม่เกิน 7 ปีเป็นไม่เกิน 9 ปี และในปีพ.ศ. 2544 ภาวะเศรษฐกิจยังไม่ดีขึ้นเท่าใดนัก ทางกรมการขนส่งทางบกจึงเห็นสมควรที่จะเพิ่มอายุการใช้งานเพิ่มไปอีก โดยมีการออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 37 เพิ่มเป็น 12 ปี จนมาถึงในปัจจุบันได้มีการลดอายุการใช้งานของรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนหลังจากวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2548 มาเหลือ 9 ปีอีกครั้ง

ในประเด็นของการติดตั้งวิทยุสื่อสารในรถแท็กซี่มิเตอร์ก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน จากที่มีการออกกฎกระทรวงในปี พ.ศ. 2539 ซึ่งคือกฎกระทรวง ฉบับที่ 26 ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์พุทธศักราช 2522 กำหนดให้รถแท็กซี่มิเตอร์ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2540

\* กฎกระทรวง ฉบับที่ 47 และ 48 (พ.ศ. 2548) ออกตามความพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

ต้องคิดตั้งวิทยุสื่อสาร และรถแท็กซี่มีเตอร์ของนิติบุคคลที่จดทะเบียนก่อนหน้านี้ต้องคิดวิทยุสื่อสารภายใน 2 ปี แต่เมื่อถึงกำหนดระยะเวลาที่กำหนดเอาไว้ยังมีผู้ประกอบการเป็นจำนวนมากที่ปฏิบัติตามไม่ได้ เพราะภาวะเศรษฐกิจยังคงตกต่ำอยู่ และยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ จึงได้มีการออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์พุทธศักราช 2522 ในปี พ.ศ. 2542 เพื่อขยายระยะเวลาให้แก่ผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ที่ยังไม่ได้ดำเนินการคิดตั้งวิทยุสื่อสารออกไป โดยในส่วนของนิติบุคคลจะขยายเวลาให้ทั้งสิ้นเป็น 5 ปีตั้งแต่กฎกระทรวงดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ส่วนของบุคคลธรรมดา จะคิดตั้งวิทยุหรือไม่ก็ได้ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วรถแท็กซี่ในปัจจุบันจะมีการคิดตั้งวิทยุสื่อสารทุกคัน เพราะทางบริษัทขยายรถแท็กซี่จะมีการคิดตั้งวิทยุสื่อสารมาให้อยู่แล้ว นอกจากนั้น บางบริษัทยังมีการติดตั้งระบบ GPS ในตัวรถแท็กซี่ เพื่อที่ทางคันสังกัดจะสามารถทราบถึงตำแหน่งของรถแท็กซี่ เพื่อใช้ในการติดตามรถ หรือพิจารณาในการจ่ายงานผ่านทางวิทยุสื่อสารได้

แต่ถึงแม้จะมีการใช้นโยบายแท็กซี่เสรีแล้ว รูปแบบของการประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ของเขตกรุงเทพมหานครก็ยังไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปแต่อย่างใด ยังคงเป็นการประกอบการของเจ้าของรถแท็กซี่ที่ปล่อยรถแท็กซี่ให้แก่ผู้ที่ต้องการจะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เข้าไปขับเป็นส่วนใหญ่เช่นเดิม ดังนั้นวัตถุประสงค์ที่ต้องการจะให้ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ มีรถแท็กซี่เป็นของตนเองจึงไม่เห็นผลมากนัก ทางภาครัฐจึงได้ริเริ่มโครงการ”แท็กซี่เอื้ออาทร” ขึ้นมา ซึ่งเป็นความร่วมมือกันระหว่างกระทรวงพลังงาน และบริษัท ปตท.จำกัด และธนาคารกรุงไทย โดยภาครัฐจะขายรถแท็กซี่ให้แก่ผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในราคาประมาณคันละไม่เกิน 700,000 บาท สำหรับการชำระเงินค่ารถแท็กซี่นั้น จะชำระด้วยการผ่อนส่งวันละประมาณ 500 ถึง 600 บาท ซึ่งมีอัตราเทียบเท่ากับการเช่ารถแท็กซี่ขับ จึงเป็นช่องทางที่จะส่งเสริมให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่สามารถที่จะมีรถแท็กซี่เป็นของตนเองได้ แต่มาถึงในปัจจุบันโครงการดังกล่าวก็ยังไม่เห็นผลที่ชัดเจนมากนัก ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ก็ยังคงเช่ารถขับจากรถแท็กซี่เหมือนเดิม

นอกจากนั้นยังได้มีการนำเอาการจัดการเกี่ยวกับจุดจอดรถแท็กซี่ หรือ Taxi Stand หรือ Taxi Rank มาดำเนินการอีกครั้ง หลังจากที่ไม่ประสบความสำเร็จ โดยทางศูนย์อำนวยการแก้ไขปัญหารถสาธารณะ สำนักนายกรัฐมนตรีจะเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการเรื่องดังกล่าว โดยใช้ชื่อโครงการว่า”โครงการถนนยิ้ม” ซึ่งจะมีการกำหนดจุดจอดรถแท็กซี่ทั่วเขตกรุงเทพมหานครทั้งสิ้น 683 จุด และสามารถจอดรถแท็กซี่ได้ประมาณ 4,000 คัน ดังนั้นเมื่อจะเรียกใช้บริการจะต้องเรียก ณ จุดจอดรถแท็กซี่ โดยจะเริ่มทดลองใช้ในถนน 3 สายหลัก คือ ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี และถนน พระราม 4 ก่อน

## 2.4 ลักษณะทั่วไปของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่ในสมัยก่อนใช้รถโบบายแท็กซี่เสรี และในสมัยใช้รถโบบายแท็กซี่เสรีแล้ว จะมีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน และแตกต่างกันในหลายๆด้าน ซึ่งลักษณะที่เหมือนกันไม่ว่าจะเป็นในยุคสมัยไหนของธุรกิจรถแท็กซี่ คือ ในด้านการเป็นเจ้าของในตัวเองแท็กซี่ส่วนใหญ่เจ้าของรถแท็กซี่จะไม่ได้เป็นผู้ที่มีอาชีพขับรถแท็กซี่ แต่จะมีรถแท็กซี่เพื่อปล่อยให้บุคคลที่มีความต้องการจะขับรถแท็กซี่มาเช่าไปขับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงก่อนมีการใช้รถโบบายแท็กซี่เสรีจะเป็นในลักษณะนี้ทั้งหมดก็ว่าได้ จนเมื่อมีการออกนโยบายเปิดเสรีธุรกิจรถแท็กซี่ที่ยกเลิกการจำกัดจำนวนป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ ซึ่งเอื้อให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีโอกาที่จะสามารถเป็นเจ้าของรถแท็กซี่เองได้ง่ายขึ้น เพราะไม่จำเป็นต้องมีเงินลงทุนเป็นจำนวนมากที่จะไปหาซื้อป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มาเป็นของตนเองอีกต่อไปแล้ว จึงส่งผลให้จำนวนผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีรถเป็นของตนเองไม่ต้องไปเช่ารถขับเหมือนแต่ก่อนมากขึ้น โดยดำเนินการขอจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล แต่อย่างไรก็ตามลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่ด้านนี้ก็ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงเท่าใดนัก เพราะโดยลักษณะของผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีการศึกษาน้อย จึงทำให้ไม่มีความสามารถในการจัดการและวางแผนในการประกอบอาชีพได้มากนัก และนอกจากนั้นยังมีเงินที่จะนำมาลงทุนไม่มากพอที่จะหาซื้อรถยนต์ไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ ประกอบกับแหล่งเงินทุนที่จะไปกู้ยืมมาเพื่อไปซื้อรถไม่ยอมที่จะปล่อยกู้ให้กับบุคคลกลุ่มดังกล่าว เพราะไม่มั่นใจว่าบุคคลกลุ่มดังกล่าวนี้จะสามารถหาเงินมาผ่อนชำระหนี้แก่คนได้ ดังนั้นจึงทำให้ ลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่ยังคงเป็นไปในรูปแบบของการที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จะต้องไปเช่ารถกับอยู่แท็กซี่เพื่อนำรถแท็กซี่ไปขับให้บริการ แล้วก็นำรายได้มาจ่ายค่าเช่าให้แก่เจ้าของอยู่ในอัตราที่ตกลงกันได้

ความคล้ายคลึงกันอีกประการคือ ในด้านเวลาการออกรถที่จะมีการแบ่งเป็น 2 ช่วงในแต่ละวัน ซึ่งจะเรียกกันว่า "กะ" โดยจะแบ่งเป็นกะกลางวันหรือกะเช้า กับกะกลางคืนหรือกะเย็น และในแต่ละกะจะมีระยะเวลาประมาณกะละ 12 ชั่วโมงที่จะให้ผู้ขับรถแท็กซี่ออกรถวิ่งให้บริการ ส่วนผู้ขับจะขับกี่ชั่วโมงก็แล้วแต่ผู้ขับจะตัดสินใจ โดยในแต่ละกะจะมีคนขับรถแท็กซี่รับผิดชอบอยู่กะละ 1 คน โดยจะมีการแบ่งประเภทคนขับรถแท็กซี่ได้ 2 ประเภท คือ "คนขับประจำ" หมายถึงคนขับรถแท็กซี่ที่ขับอยู่กับอยู่รถแท็กซี่ซึ่งได้รับความไว้วางใจจากเจ้าของรถแท็กซี่ขับเป็นประจำ โดยไม่ต้องกังวลว่าจะไม่มีรถให้ขับ และถ้าไม่มาขับเจ้าของรถจะปล่อยรถให้แก่คนขับอีกประเภทที่เรียกกันว่า "อะไหล่" ซึ่งหมายถึง คนขับรถแท็กซี่ที่อาจจะเพิ่งเริ่มขับแท็กซี่มาไม่นาน

หรือขั้บมานานแล้วแต่ยังไม่ได้รับความไว้วางใจจากเจ้าของอู่ให้เป็นคนขับประจำ โดยคนขับที่เป็นอะไหล่จะมีโอกาสได้ออกรถก็ต่อเมื่อคนขับประจำไม่ได้ออกรถ

ส่วนลักษณะที่แตกต่างกันของธุรกิจรถแท็กซี่ ระหว่างช่วงที่ยังไม่ได้ใช้นโยบายแท็กซี่เสรีกับช่วงที่ใช้นโยบายแท็กซี่เสรีแล้ว มีอยู่ด้วยกันหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นในด้านสถานะของผู้ประกอบการธุรกิจแท็กซี่หรือเจ้าของอู่ ในด้านหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลรถแท็กซี่ ในด้านลักษณะและประเภทรถแท็กซี่และในด้านรูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่ที่มีวิธีการเรียกใช้บริการหลายวิธีกว่าแต่ก่อน

ในด้านสถานะของผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่หรือเจ้าของอู่ในช่วงที่ยังไม่ได้เปิดเสรีจะไม่มีกำหนดว่าผู้ประกอบการจะต้องมีสถานะอย่างไร ดังนั้นเมื่อบุคคลใดต้องการจะประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ก็เพียงแต่หาซื้อป้ายทะเบียน และนำรถไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่กับหน่วยงานที่กำกับดูแลก็เพียงพอแล้วที่จะเป็นผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ แต่มาในช่วงที่ใช้นโยบายแท็กซี่เสรี ทางภาครัฐได้ออกนโยบายมาบังคับให้ผู้ที่ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่จะต้องมีสถานะเป็น นิติบุคคลไม่ว่าจะเป็นบริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือสหกรณ์ จำกัด ด้วยเหตุผลที่ต้องการให้ผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ มีระบบการจัดการในมาตรฐานที่เท่าเทียมกัน และง่ายต่อการกำกับดูแลเพราะจะสามารถทราบว่ามีผู้ประกอบการกี่รายในตลาดและมีสำนักงานที่ใดบ้าง และสาเหตุสำคัญอีกประการที่มีการออกนโยบายดังกล่าวก็เพื่อให้ผู้มีอาชีพขั้บรถแท็กซี่เกิดการรวมกลุ่มกันเป็นสหกรณ์ โดยให้ดูแลและบริหารงานกันเองของผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ เพื่อที่จะยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ให้ดีขึ้น เพราะสามารถที่จะมีรถแท็กซี่เป็นของตนเอง ไม่ต้องไปเช่ากับอู่แท็กซี่ทำให้มีรายได้มากขึ้น แต่ปรากฏว่าความเป็นจริงไม่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของนโยบายดังกล่าว อันเนื่องจากลักษณะของผู้ที่ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ที่ได้กล่าวข้างต้นว่ามีการศึกษาน้อยและมีเงินทุนในการลงทุนต่ำ ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามนโยบายได้อย่างเต็มที่ ประกอบกับผู้ประกอบการรายเดิมที่มีประสบการณ์และเงินทุนมากกว่า และเห็นช่องทางจากนโยบายได้อย่างเต็มที่ และมีประสิทธิภาพมากกว่ากลุ่มผู้มีประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ ทำให้สถานภาพของนิติบุคคลของผู้ประกอบการรายเดิมมีความมั่นคงและน่าเชื่อถือมากกว่า จึงส่งผลให้ผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ไม่เป็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมารวมกลุ่มกัน เพราะสามารถที่จะหารถเช่าขับได้อยู่แล้ว และไม่มั่นใจว่าการรวมกลุ่มกันจะประสบผลสำเร็จหรือไม่ เพราะฉะนั้นในด้านสถานะของผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันระหว่างช่วงใช้นโยบายแท็กซี่เสรีกับไม่ใช้นโยบายแท็กซี่เสรี จึงแตกต่างกันเพียงสถานภาพของตัวองค์กร แต่ผู้ที่ประกอบการในองค์กรยังเป็นคนในกลุ่มเดิม

ส่วนด้านหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจแท็กซี่ ในสมัยเริ่มแรก หน่วยงานที่รับผิดชอบได้แก่ กรมตำรวจ โดยจะดูแลงานด้านทะเบียนรถทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นการจดทะเบียนรถยนต์เป็นรถแท็กซี่ การขอต่อทะเบียนรถประจำปี และการออกทะเบียนรถยนต์ และนอกจากนั้นยังจะดูแลงานด้านใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และล้อเลื่อน พ.ศ. 2522 ดังนั้น ผู้ที่จะสามารถประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้จะต้องไปติดต่อขอสอบใบอนุญาตขับรถรับจ้างกับกรมตำรวจก่อน เพื่อกรมตำรวจจะได้ทำการทดสอบความสามารถในการขับขี่ และสภาพร่างกายของผู้ขออนุญาตว่าเหมาะสมที่จะประกอบอาชีพขับรถรับจ้างได้หรือไม่ และยังจะได้มีข้อมูลของผู้ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างไว้เป็นฐานข้อมูลเอาไว้เพื่อในการติดต่อผู้ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างและเป็นสถิติที่จะได้ทราบว่าในขณะนั้น ๆ มีผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างอยู่เท่าใด แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2531 กรมตำรวจได้ทำการโอนงานด้านทะเบียนและใบอนุญาตขับรถรับจ้างตามพระราชบัญญัติรถยนต์และล้อเลื่อน พ.ศ. 2522 ไปให้แก่กรมการขนส่งทางบกดำเนินการแทน ด้วยเห็นว่า ลักษณะงานในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่นั้นสอดคล้องกับความรับผิดชอบของกรมการขนส่ง ดังนั้น การโอนงานด้านทะเบียนรถและใบอนุญาตให้แก่กรมการขนส่งทางบก จึงน่าจะส่งผลให้ลักษณะการปฏิบัติงานสะดวกและรวดเร็วมากขึ้นและมีความเหมาะสมมากกว่าการกำกับดูแลโดยกรมตำรวจ จนกระทั่งมาถึงปัจจุบันหน่วยงานที่รับผิดชอบกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ก็ยังคงเป็นกรมการขนส่งทางบกเช่นเดิม โดยจะอยู่ในการดูแลของฝ่ายรถรับจ้างและรถบริการ

ด้านลักษณะและคุณสมบัติของรถแท็กซี่ ในสมัยเริ่มแรกจะไม่มีกำหนดลักษณะของรถแท็กซี่เอาไว้แล้ว ทั้งในเรื่องขนาดของเครื่องยนต์ อายุการใช้งานของรถยนต์ที่นำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ว่าจะต้องไม่เกินกี่ปี และในด้านคุณสมบัติว่าจะต้องมีการทำประกันภัยรถยนต์หรือไม่ นอกจากนั้นก็ยังไม่มีการกำหนดว่าจะต้องมีการนำรถไปตรวจสภาพทุก ๆ กี่ปี และเรื่องกำหนดอายุการใช้งานของรถแท็กซี่เอาไว้ ดังนั้นผู้ที่มีความประสงค์จะประกอบธุรกิจรถแท็กซี่จึงสามารถที่จะนำรถยนต์ที่มีลักษณะและคุณสมบัติอย่างไรก็ได้ไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ แต่ต่อมาทางภาครัฐเห็นถึงความสำคัญของการกำหนดลักษณะ และคุณสมบัติของรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็น รถแท็กซี่เพื่อที่จะกำหนดเป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ ซึ่ง จะก่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ตัวผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่และตัวผู้โดยสาร อันเนื่องมาจากในช่วงที่ยังไม่ได้มีการกำหนดลักษณะและคุณสมบัติของรถแท็กซี่นั้น สภาพของรถแท็กซี่ที่วิ่งให้บริการนั้นค่อนข้างที่จะไม่มีคุณภาพที่เหมาะสมที่จะออกวิ่งให้บริการ ทั้งความเก่าของตัวรถที่มีอายุการใช้งานมาแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ปี และยังไม่มีการทำประกันภัยรถยนต์อีกด้วย ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้เกิดความไม่แน่ใจว่าในคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ขึ้นมา จนในช่วงแรกทางภาครัฐได้ออกประกาศขอความร่วมมือจากประชาชน ไม่ใช้บริการรถแท็กซี่ที่มีสภาพไม่ปลอดภัยในการให้บริการ เพื่อที่จะเป็นการกดดันให้ผู้ประกอบการดำเนินการเปลี่ยนรถที่ดี



ลักษณะและคุณสมบัติที่คิดว่ามาจกทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ แทนรถแท็กซี่ที่มีอายุการใช้งานมากเกินไป ซึ่งประกาศขอความร่วมมือดังกล่าวถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการเห็นความสำคัญของการกำหนดลักษณะและคุณสมบัติของรถแท็กซี่ขึ้นมา จนกระทั่งในช่วงที่จะมีการเปลี่ยนแปลงมาใช้นโยบายแท็กซี่เสรี ทางภาครัฐจึงเห็นสมควรที่จะใช้โอกาสนี้กำหนดลักษณะและคุณสมบัติของรถแท็กซี่ขึ้นมา เพื่อเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งระบบ โดยในช่วงแรกจะมีการกำหนดเงื่อนไขให้รถที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่จะต้องเป็นรถใหม่ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่ต่ำกว่า 1,500 ซีซี หรือมีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรกหรือวิ่งมาไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร และจะต้องมีการทำประกันภัยบุคคลที่สามด้วย นอกจากนี้ยังมีการเปลี่ยนแปลงมาใช้มาตรมิเตอร์ในการคิดค่าโดยสารแทนการตกลงกันเองระหว่างคนขับกับผู้โดยสาร และยังมีกำหนดให้ต้องนำรถมาตรวจสภาพพร้อมกับมิเตอร์ทุก 6 เดือน หรือปีละ 2 ครั้ง และมีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 7 ปี แต่ต่อมาคุณสมบัติและลักษณะบางประการได้มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมตามยุคตามสมัย อย่างเช่น ในคุณสมบัติอายุการใช้งาน ได้มีการขยายออกไปเป็น 9 ปี และ 12 ปี ตามลำดับ เพราะในช่วงนั้นเกิดวิกฤติเศรษฐกิจขึ้น จึงเห็นสมควรขยายอายุการใช้งานออกไป มิฉะนั้นแล้วผู้ประกอบการอาจจะไม่มีเงินลงทุนมากพอที่จะหารถใหม่มาจดทะเบียน และอาจจะส่งผลให้เกิดภาวะแท็กซี่ขาดตลาดได้ นอกจากนี้ยังมีความแตกต่างในการกำหนดประเภทของรถแท็กซี่อีกด้วย ซึ่งในช่วงก่อนใช้นโยบายแท็กซี่เสรีจะไม่มีแบ่งประเภทของรถแท็กซี่ แต่อย่างไรก็ตามเป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคลหรือนิคมบุคคล แต่จะมีการแบ่งประเภทของป้ายทะเบียนเป็นประเภท 1 ท กับ 2ท ซึ่งการแบ่งดังกล่าวไม่ได้แบ่งจากประเภทของรถแท็กซี่ แต่เป็นการแบ่งประเภทจากป้ายทะเบียนเพื่อให้ทราบถึงจำนวนป้ายทะเบียนที่เพิ่มขึ้นมาจากป้ายทะเบียน 1ท แต่ในช่วงที่ใช้นโยบายแท็กซี่เสรีแล้วนั้น จะมีการแบ่งประเภทของรถแท็กซี่อย่างชัดเจนเป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่นิคมบุคคล โดยรถแท็กซี่ส่วนบุคคลจะมีสีเหมือนกันหมดคือ เขียวและเหลือง ซึ่งจะ เป็นรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนโดยบุคคลธรรมดาหรือห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียน ส่วนรถแท็กซี่นิคมบุคคลจะมีสีตามที่กรมการขนส่งทางบกเห็นชอบ ตามการเสนอของนิคมบุคคล โดยรถแท็กซี่นิคมบุคคลจะเป็นรถแท็กซี่ของจดทะเบียนจากห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด บริษัทจำกัด และสหกรณ์จะเห็นได้ว่าในช่วงใช้นโยบายแท็กซี่เสรีแล้ว จะมีการกำหนดลักษณะคุณสมบัติและประเภทละเอียดกว่าในช่วงไม่ใช้นโยบายแท็กซี่เสรี

ลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่ที่ต่างกันของช่วงไม่ใช้นโยบายแท็กซี่เสรี และใช้นโยบายแท็กซี่เสรีอีกประการ คือ การกำหนดจำนวนรถแท็กซี่ในตลาด โดยในช่วงที่ยังไม่มีการเปิดเสรีจะมีการจำกัดจำนวนของรถแท็กซี่จากภาครัฐเป็นจำนวนที่แน่นอนตายตัว จนกระทั่งได้เกิดวิกฤติการณ์ป้ายทะเบียนขาดแคลนและรถแท็กซี่ไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน ทาง

ภาครัฐจึงเห็นสมควรที่จะมีการเปิดเสรีรถแท็กซี่ โดยไม่มีการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่อีกต่อไป แต่จะปล่อยให้เข้าไปตามกลไกตลาดที่จะกำหนดจำนวนที่เหมาะสมของรถแท็กซี่เอง

ด้านรูปแบบการให้บริการมีความแตกต่างเป็นอย่างมาก เพราะในช่วงแรกเริ่มจนกระทั่งมาถึงช่วงก่อนเริ่มใช้นโยบายแท็กซี่เสรีรูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่ จะเป็นไปในรูปแบบที่รถแท็กซี่ออกวิ่งตามท้องถนนหรือจอดรอให้มีผู้โดยสารเรียกใช้บริการ ส่วนการคิดค่าโดยสารเกิดจากการตกลงกันเป็นที่พอใจทั้ง 2 ฝ่าย แต่พอมาถึงช่วงเริ่มใช้นโยบายแท็กซี่เสรีเริ่มที่จะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการให้บริการในเรื่องการคิดค่าบริการ โดยเปลี่ยนมาใช้มิเตอร์แทนการตกลงกันเอง ซึ่งมีเตอร์จะมีอัตราค่าโดยสารตามที่ภาครัฐกำหนดมาให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งหมดสาเหตุที่เปลี่ยนมาใช้มิเตอร์เป็นเพราะต้องการสร้างอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ไม่ให้คนขับรถแท็กซี่สามารถจะคิดค่าโดยสารแพงเกินความเป็นจริงไปได้ ดังนั้นภาครัฐจึงได้กำหนดให้รถแท็กซี่ทุกคันจะต้องติดมิเตอร์ มิฉะนั้นจะไม่รับจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ให้แก่ผู้จดทะเบียน เพราะถือว่าเป็นลักษณะสำคัญที่รถแท็กซี่ทุกคันจะต้องมี และต่อมาได้มีการกำหนดลักษณะเพิ่มเติมอีกประการคือ รถแท็กซี่ที่จดทะเบียนใหม่ตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2545 จะต้องติดตั้งวิทยุสื่อสาร ส่วนรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนก่อนวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2540 อนุโลมให้ไม่ต้องติดก็ได้ จากการกำหนดลักษณะดังกล่าวส่งผลให้เกิดการตั้งศูนย์วิทยุขึ้นเพื่อเป็นหน่วยงานสื่อกลางในการใช้วิทยุสื่อสารของรถแท็กซี่มิเตอร์ ซึ่งปัจจุบันนี้ศูนย์วิทยุที่เปิดดำเนินการทั้งในรูปสหกรณ์และบริษัท รวมมากกว่า 11 ราย ดังนั้นรูปแบบของการให้บริการของรถแท็กซี่มิเตอร์ก็มีความก้าวหน้ากว่าเดิม เพราะรถแท็กซี่มิเตอร์ไม่จำเป็นต้องออกวิ่งหาผู้โดยสารเสมอไป แต่อาจจะจอดรอแล้วเมื่อมีผู้โดยสารติดต่อผ่านทางศูนย์วิทยุสื่อสารต้นสังกัดของตน ทางศูนย์วิทยุก็จะแจ้งมาทางวิทยุสื่อสารว่าขณะนี้ผู้โดยสารอยู่ ณ จุดไหน ต้องการใช้บริการไปยังจุดไหนแล้ว ถ้าคนขับแท็กซี่คนใดต้องการไปรับผู้โดยสารคนดังกล่าว ก็จะใช้วิทยุสื่อสารติดต่อกลับไปยังศูนย์วิทยุว่าตนไปรับผู้โดยสารดังกล่าวเอง โดยผู้โดยสารจะต้องเสียค่าบริการเพิ่มจากเดิม 20 บาท

ทั้งหมดนี้ก็คือ ลักษณะทั่วไปของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ทั้งในช่วงไม่ใช้นโยบายแท็กซี่เสรีและช่วงที่เปิดเสรีธุรกิจรถแท็กซี่แล้ว ซึ่งจะเห็นได้ว่าธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์มีบุคคลและหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนเกี่ยวข้องหลายฝ่ายด้วยกัน ดังนั้นในหัวข้อต่อไปจะเป็นการกล่าวถึงบุคคล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่ทั้งหมดเพื่อที่จะทำให้สามารถเห็นภาพของการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ให้ชัดเจนมากขึ้นว่าบุคคลและหน่วยงานนั้น ๆ มีรูปแบบการดำเนินงานอย่างไร มีหน้าที่อย่างไรบ้าง

## 2.5 หน่วยงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

ในธุรกิจรถแท็กซี่สามารถจะแบ่งประเภทของหน่วยงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้องได้ เป็น 4 ฝ่ายด้วยกัน คือ ฝ่ายกำกับดูแล ฝ่ายปฏิบัติงาน ฝ่ายให้บริการผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่และ ฝ่ายผู้ใช้บริการ โดยแต่ละฝ่าย จะมีหน่วยงานและบุคคลในฝ่ายดังนี้

ฝ่ายกำกับดูแลมีฝ่ายรถรับจ้าง และรถบริการในสังกัดกรมการขนส่งทางบกที่ขึ้นตรงกับกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ทั้งระบบ แต่ในช่วงแรกงานในด้านทะเบียนและใบอนุญาตขับรถรับจ้างจะเป็นหน้าที่รับผิดชอบของกรมตำรวจ จนในปี พ.ศ. 2539 กรมตำรวจจึงได้โอนงานด้านทะเบียนและใบอนุญาตมาให้แก่ฝ่ายรถรับจ้างและรถบริการของกรมการขนส่งทางบกดูแลแทน เพื่อความเหมาะสมของลักษณะงานที่ทางกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเรื่องการขนส่งทางบกทั้งหมดอยู่แล้ว และเพื่อที่จะทำให้มาตรการต่างๆที่กระทรวงคมนาคมบัญญัติออกสามารถบังคับใช้ได้จริง นอกจากนี้จะมีฝ่ายรถรับจ้างและรถบริการในสังกัดกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานในการกำกับดูแลแล้ว ยังมีสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่มีกองบังคับการตำรวจจราจรมาช่วยเป็นผู้กำกับดูแลให้ผู้ปฏิบัติงานในธุรกิจรถแท็กซี่ ปฏิบัติตามกฎหมายที่บัญญัติออกมาอีกหน่วยงานหนึ่ง นอกจากนี้ยังมีศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะที่จัดตั้งขึ้น โดยกระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นศูนย์ปฏิบัติงานในการรับข้อร้องเรียนจากผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทุกประเภทรวมถึงรถแท็กซี่ด้วย เพื่อเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่

ฝ่ายปฏิบัติงานในธุรกิจรถแท็กซี่ ในฝ่ายนี้จะประกอบไปด้วยสหกรณ์แท็กซี่ ห้างหุ้นส่วนจำกัด และบริษัทจำกัดที่ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ เจ้าของธุรกิจรถแท็กซี่หรือเจ้าของอยู่ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่หรือคนขับรถแท็กซี่ และช่างซ่อมรถประจำอยู่ โดยเจ้าของธุรกิจรถแท็กซี่หรือเจ้าของอยู่นั้น จะมีหน้าที่ในการจัดระบบการดำเนินงานของกิจการให้มีความเหมาะสมในเรื่องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องที่ตั้งของจุดรถแท็กซี่จำนวนรถแท็กซี่ของอยู่ การจัดคนขับในแต่ละวันว่าจะให้ใคร ๆ ขับรถคันไหน การกำหนดเวลาขับและส่งรถ การจัดหาซื้ออะไหล่รถและอุปกรณ์ต่างๆ การติดต่อขอเป็นสมาชิกกับสหกรณ์หรือบริษัทรถแท็กซี่ และการติดต่อผู้เป็นสมาชิกของศูนย์วิทยุเป็นต้น จากตัวอย่างข้างต้นจะเห็นได้ว่าการดำเนินการต่าง ๆ นั้นเป็นการจัดระบบของธุรกิจรถแท็กซี่ทั้งระบบนั่นเอง ส่วนผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ถือได้ว่าเป็นกลุ่มบุคคลที่มีความสำคัญในธุรกิจรถแท็กซี่เป็นอย่างมาก เพราะกลุ่มบุคคลดังกล่าวเป็นผู้ให้บริการที่ใกล้ชิดกับผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มากที่สุด และบุคคลสุดท้ายในฝ่ายปฏิบัติงานในธุรกิจแท็กซี่คือ ช่างซ่อมรถประจำอยู่ซึ่งจะมีหน้าที่ในการดูแลความพร้อมของตัวรถแท็กซี่ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมออกวิ่งให้บริการแก่ผู้โดยสาร

สำหรับฝ่ายให้บริการผู้ประกอบการที่ก็จะประกอบไปด้วยกลุ่มบุคคล และหน่วยงานในสาขาอาชีพที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์และอุปกรณ์หรืออะไหล่รถยนต์ ธุรกิจเชื้อเพลิง ทั้งน้ำมันแก๊ส และธุรกิจประกันภัยรถยนต์ ฝ่ายให้บริการผู้ประกอบการที่ก็จะเป็ฝ่ายที่คอยสนับสนุน การดำเนินธุรกิจของเจ้าของอู่แท็กซี่ในเรื่องการจัดหาซื้อรถมาเป็นแท็กซี่ เรื่องของ อุปกรณ์และอะไหล่รถยนต์และการรับประกันภัยรถแท็กซี่ ส่วนผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ จะได้รับการบริการในเรื่องของเชื้อเพลิงทั้งน้ำมันและแก๊ส ดังนั้นในฝ่ายนี้จะประกอบไปด้วยบริษัท จัดจำหน่ายรถยนต์ รัยขายอะไหล่รถยนต์และอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ บริษัทประกันภัย ป้มน้ำมัน ป้มน้ำมัน แก๊ส ศูนย์วิทยุสื่อสารและอู่ซ่อมรถ ความสำคัญของฝ่ายให้บริการผู้ประกอบการที่ก็คือ การให้ความสะดวกในการปฏิบัติงานแก่ผู้ประกอบการที่ในต่าง ๆ ที่ผู้ประกอบการ ไม่มีความสามารถจะจัดการเองได้เพื่อเป็นการก่อให้เกิดธุรกิจแท็กซี่ดำเนินไปได้อย่างครบวงจร โดยที่ผู้ประกอบการ ไม่จำเป็นจะต้องมีธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจแท็กซี่ในการดูแลของตน ทั้งหมด ซึ่งจะทำให้เกิดความยุ่งยากและซับซ้อนแก่ผู้ประกอบการ ไว้ ดังนั้นเมื่อมีฝ่ายให้บริการผู้ประกอบการที่ก็มาให้ความช่วยเหลือในเรื่องต่าง ๆ ในธุรกิจแท็กซี่จึงส่งผลให้ธุรกิจ รถแท็กซี่สามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

และฝ่ายสุดท้ายคือ ฝ่ายผู้ให้บริการหรือผู้โดยสารนั่นเอง ในฝ่ายนี้มีความสำคัญต่อ ธุรกิจแท็กซี่ในเรื่องรายได้ของผู้ปฏิบัติงานในธุรกิจแท็กซี่ เพราะถือได้ว่าผู้ให้บริการหรือ ผู้โดยสารเป็นแหล่งที่มาของรายได้แหล่งเดียวของผู้ประกอบการที่

จากการแบ่งหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจแท็กซี่ออกเป็น 4 ฝ่าย จะมี ข้อสังเกตในเรื่องการจัดประเภทของหน่วยงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจแท็กซี่ที่ว่าในฝ่าย กำกับดูแลธุรกิจแท็กซี่จะมีหน่วยงานของภาครัฐเท่านั้นที่จะอยู่ในประเภทนี้ได้ หน่วยงานและ บุคคลในฝ่ายอื่นไม่สามารถอยู่ในฝ่ายกำกับดูแลได้ แต่สำหรับ 2 ฝ่ายต่อมาคือ ฝ่ายปฏิบัติงานและ ฝ่ายให้บริการผู้ปฏิบัติงานในธุรกิจแท็กซี่ หน่วยงานและบุคคลใน 2 ฝ่ายข้างต้นนี้สามารถจะอยู่ ในฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือมากกว่าฝ่ายเดียวก็ได้ ตัวอย่างเช่น เจ้าของอู่แท็กซี่ถูกจัดอยู่ในฝ่ายปฏิบัติงาน ในธุรกิจแท็กซี่เพราะหน้าที่และความรับผิดชอบ อันดับแรกคือ การประกอบธุรกิจแท็กซี่ แต่อย่างไรก็ตามเจ้าของอู่แท็กซี่บางรายก็มีการเปิดให้บริการซ่อมรถ หรือขายอะไหล่และอุปกรณ์ รถยนต์ด้วย จึงสามารถที่จะจัดให้เจ้าของอู่แท็กซี่ที่มีการประกอบธุรกิจอื่นไปด้วยอยู่ในฝ่าย ให้บริการผู้ปฏิบัติงานในธุรกิจแท็กซี่ได้เช่นกัน ดังนั้นการจัดให้หน่วยงานและบุคคลใดอยู่ใน ฝ่ายไหนนั้นจะพิจารณาจากหน้าที่ และความรับผิดชอบว่ามีความสำคัญในเรื่องใดเป็นอันดับแรก อย่างเจ้าของอู่มีหน้าที่และความรับผิดชอบในเรื่องการประกอบธุรกิจแท็กซี่เป็นอันดับแรกก็จะ จัดว่าอยู่ในฝ่ายปฏิบัติงาน แต่สำหรับฝ่ายผู้ให้บริการเป็นฝ่ายที่บุคคลในทุกฝ่ายสามารถที่จะอยู่ใน

ฝ่ายนี้ได้ เพราะทุกคนสามารถที่จะใช้บริการรถแท็กซี่ได้ ดังนั้น การจัดหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่ว่าอยู่ในฝ่ายใดนั้นจะมีหลักเกณฑ์ในการจัดตามที่ได้กล่าวมา

จากการแบ่งประเภทของหน่วยงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้องในธุรกิจรถแท็กซี่จะเห็นได้ว่า มีหน่วยงานและบุคคลหลายฝ่ายด้วยกันทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่จะมีการอธิบายถึงหน่วยงานและบุคคลในแต่ละฝ่ายว่ามีรายละเอียดอย่างไรบ้าง โดยจะอธิบายเฉพาะหน่วยงาน หรือบุคคลที่มีผลสำคัญต่อปัญหาธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อที่จะแสดงให้เห็นถึงบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ รวมไปถึงความเป็นมาและลักษณะของหน่วยงานและบุคคลใน แต่ละฝ่ายว่ามีลักษณะอย่างไร และมีผลกระทบต่อธุรกิจรถแท็กซี่อย่างไรบ้าง โดยจะเริ่มจากฝ่ายกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่เป็นอันดับแรกและอธิบายตามลำดับจนถึงฝ่ายผู้ให้บริการเป็นอันดับสุดท้าย

### 2.5.1 ฝ่ายกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

ในฝ่ายนี้จะมีกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักในการควบคุมและ จัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนดำเนินการด้าน ทะเบียนและภาษีรถและใบอนุญาตขับรถให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน เพื่อการพัฒนาาระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถ ใช้ถนนให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความมั่นคงของประเทศ ทั้งนี้ ตามพระราชกฤษฎีกา แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2538 กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ไว้ดังต่อไปนี้

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
3. ร่วมมือและประสานงานกับองค์การ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบกและในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศ

4. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือ คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

โดยโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งแบ่งส่วนราชการตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2538 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2538 มีดังนี้

(ก) ราชการบริหารส่วนกลาง ซึ่งประกอบไปด้วย

- สำนักงานเลขานุการกรม
- กองการเจ้าหน้าที่
- กองคลัง
- กองนิติการ
- กองวิชาการและวางแผน
- สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย
- สำนักควบคุมการขนส่ง
- สำนักทะเบียนและภาษีรถ

(ข) ราชการบริหารส่วนภูมิภาค

- สำนักงานขนส่งจังหวัด

ซึ่งแต่ละหน่วยงานจะมีหน้าที่ และความรับผิดชอบของส่วนราชการ ดังต่อไปนี้

#### 1. สำนักงานเลขานุการกรม

สำนักงานเลขานุการกรม มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับราชการทั่วไปของกรม และราชการ ที่มีได้แยกเป็นหน้าที่ของกองหรือส่วนราชการใดโดยเฉพาะ อำนาจหน้าที่ดังกล่าวให้รวมถึง

(ก) ปฏิบัติงานสารบรรณและงานวิทยุสื่อสารของกรม

(ข) ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวกและงานเลขานุการของกรม

(ค) ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร ผลการปฏิบัติงาน และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงานของกรม

(ง) ดำเนินการเกี่ยวกับการออกแบบและควบคุมการก่อสร้างอาคาร และสิ่งปลูกสร้างของกรม

(จ) ดำเนินการเกี่ยวกับอาคารสถานที่ และยานพาหนะของกรม

(ฉ) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

## 2. กองการเจ้าหน้าที่ มีอำนาจหน้าที่

(ก) จัดระบบงานและบริหารงานบุคคลของกรม

(ข) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

## 3. กองคลัง มีอำนาจหน้าที่

(ก) ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี และการงบประมาณของกรม รวมทั้งเงินทุนหมุนเวียนเพื่อจัดทำแผ่นป้ายทะเบียนรถ

(ข) ดำเนินการเกี่ยวกับการพัสดุ และงานผลิตแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์

(ค) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

#### 4. กองนิติกร มีอำนาจหน้าที่

(ก) ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านกฎหมาย ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(ข) ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบ ในทางแพ่ง และงานคดีที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม เว้นแต่งานคดีที่กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักควบคุมการขนส่ง

(ค) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

#### 5. สำนักจัดระบบการขนส่ง มีอำนาจหน้าที่

(ก) ดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาการขนส่งทางบกในด้านรูปแบบและวิธีการ ตลอดจนการประสานระหว่างการขนส่งต่างระบบ

(ข) จัดทำและประสานแผนการปฏิบัติงานของกรมให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนแม่บทของกระทรวงรวมทั้ง เร่งรัด ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัด

(ค) ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อกำหนดอัตราค่าระวาง ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียมและค่าบริการอื่น ๆ สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งทางบก

(ง) จัดระบบการสำรวจ การเก็บ และการใช้ประโยชน์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัดและเป็นศูนย์ข้อมูลของกรม

(จ) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระเบียบการขนส่งประจำทางไม่ประจำทางและรถขนาดเล็ก

(ฉ) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การระหว่างประเทศหรือหน่วยงานต่างประเทศในด้านความช่วยเหลือ และร่วมมือในด้านการขนส่งทางบก รวมทั้งการจัดประชุม และเจรจาตามที่ได้รับมอบหมาย



(ซ) ดำเนินการเกี่ยวกับงานห้องสมุดของกรม และเผยแพร่เอกสารทางวิชาการ  
เกี่ยวกับการขนส่ง

(ซ) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง  
หรือที่ได้รับมอบหมาย

## 6. สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย มีอำนาจหน้าที่

(ก) กำหนดแบบมาตรฐานและให้ความเห็นชอบรถ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ  
ของรถ

(ข) ให้ความเห็นชอบรถดัดแปลงรถที่ประกอบขึ้นเองภายในประเทศ และรถที่มีการ  
การเปลี่ยนแปลงลักษณะหรือมาตรฐาน

(ค) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรฐานการตรวจสภาพรถ และมาตรฐาน  
ควบคุมมลพิษที่เกิดจากการใช้รถ

(ง) กำหนดมาตรการป้องกัน หรือลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจาก  
ความบกพร่องของรถ

(จ) ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตและกำกับดูแลการดำเนินการของสถานตรวจ  
สภาพรถเอกชน

(ฉ) ตรวจ ซ่อม บำรุง และรักษาเครื่องมือตรวจสภาพรถของกรม ทั้งใน  
ส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค

(ช) ให้คำปรึกษา แนะนำ และฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้ การตรวจสอบ การซ่อม  
และการบำรุงรักษาเครื่องมือตรวจสภาพรถ

(ซ) เผยแพร่และแนะนำความรู้ด้านวิศวกรรมยานยนต์แก่ผู้ประกอบการผู้ซ่อม  
หรือประกอบตัวถังรถ และประชาชนทั่วไป

(ฌ) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง  
หรือที่ได้รับมอบหมาย

(ณ) คำเนินการเกี่ยวกับการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมการขนส่งทางบกให้ปลอดภัย

(ญ) คำเนินการเกี่ยวกับการจัดอบรมและสัมมนาผู้ประจํารถ ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ และผู้สนใจทั่วไป

(ฎ) คำเนินการเกี่ยวกับการจัดการเรียนการสอนของโรงเรียนการขนส่งของกรม ตลอดจนคำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตและควบคุมโรงเรียนการขนส่งของเอกชน

(ฏ) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

#### 7. สำนักจัดระบบการขนส่ง มีอำนาจหน้าที่

(ก) คำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตให้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่า ด้วยรถยนต์ และการอนุญาตให้รับจัดการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

(ข) คำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ค) ตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง

(ง) ปฏิบัติงานและประสานงานเกี่ยวกับงานของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง คณะอนุกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ประจําจังหวัด และคณะกรรมการอื่นที่ได้รับมอบหมาย

(จ) ควบคุมและตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้ประจํารถ และรถที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งสืบสวนจับกุมผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และคำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกในส่วนที่เป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ตรวจการ

(ฉ) คำเนินการเกี่ยวกับการสอบสวน เปรียบเทียบปรับ และดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นตามที่ได้รับมอบหมาย

(ช) ดำเนินการเกี่ยวกับงานสถานีขนส่ง

(ซ) ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนด คิดตั้ง ยกเลิก หรือย้ายที่หยุดรถโดยสารในเขต กรุงเทพมหานคร รวมทั้งดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตให้โฆษณาที่ตัวถังรถโดยสาร หรือป้ายหยุดรถโดยสาร

(ฌ) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

#### 8. สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ มีอำนาจหน้าที่

(ก) ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะนโยบายเกี่ยวกับระบบและมาตรการด้านงานทะเบียนและภาษีรถ

(ข) ดำเนินการด้านทะเบียน การจัดเก็บภาษี การออกใบอนุญาตขับรถ และใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน

(ค) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

#### 9. สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ มีอำนาจหน้าที่

(ก) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องภายในจังหวัด

(ข) วางแผนการขนส่งทางบกและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบกภายในจังหวัด

(ค) กำกับดูแลและสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาและสถานีขนส่ง

(ง) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

จากหน้าที่ความรับผิดชอบตาม โครงสร้างของกรมการขนส่งทางบกจะเห็นได้ว่ามีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ของกรมการขนส่งทางบกอยู่ด้วยกัน 4 ฝ่าย คือ กองนิติการที่เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านกฎหมายที่จะนำมาใช้กำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ อีกฝ่าย คือ กองวิชาการและวางแผนที่มีหน้าที่ในการศึกษาทำการวิจัย เพื่อที่จะนำเอาผลการศึกษามาใช้ประกอบกับการออกมาตรการใดๆมากำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ ซึ่งจะส่งผลให้มาตรการที่ออกมาสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และตรงตามสถานการณ์ปัจจุบันของธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร อีกฝ่ายคือ สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย ที่มีหน้าที่ดูแลในเรื่องของลักษณะของรถยนต์ และอุปกรณ์ ส่วนควบต่างๆที่จะนำมาใช้ในรถยนต์ ว่ามีความปลอดภัยที่จะนำมาใช้หรือไม่ รวมถึงการตรวจสภาพรถยนต์ และฝ่ายสุดท้าย คือ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ ซึ่งมีหน้าที่ในการออกใบอนุญาตต่างๆที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของใบขับขี่ การรับจดทะเบียนรถแท็กซี่ โดยจะมีฝ่ายรถรับจ้างและรถบริการเป็นหน่วยงานที่ดูแลในธุรกิจรถแท็กซี่ทั้งหมด

และนอกจากกรมการขนส่งทางบกแล้ว ยังมีอีกหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการช่วยกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งก็คือ ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ ที่เกิดจากคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 410/2545 ลงวันที่ 7 ตุลาคม 2545 แต่งตั้งคณะกรรมการคุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะขึ้น โดยมีหน้าที่สำคัญประการหนึ่งคือตรวจสอบพิจารณาข้อร้องเรียนของประชาชน หรือสื่อมวลชนในเรื่องการบริการขนส่งสาธารณะด้วยรถโดยสารทุกประเภทซึ่งกรมการขนส่งทางบกพิจารณาแล้วเห็นว่าเพื่อให้ประชาชน และสื่อมวลชนสามารถร้องเรียนหรือแจ้งข้อมูลในเรื่องการบริการรถขนส่งสาธารณะได้โดยตรง และสามารถแก้ไขปัญหาได้ทันท่วงที จึงได้มีคำสั่ง ที่ 633/2545 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2545 จัดตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โดยมีหน้าที่ดังนี้

1. ดำเนินการเกี่ยวกับการรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถสาธารณะและสื่อมวลชนแขนงต่างๆ
2. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนต่างๆและติดตามตรวจสอบข้อเท็จจริง ตลอดจนแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนหลังจากที่ได้รับแจ้งเหตุ
3. รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียนและรายงานผลการดำเนินการให้ผู้เกี่ยวข้องและคณะกรรมการคุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะทราบ

เพื่อที่จะเป็นการทำให้ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ สามารถที่จะปฏิบัติงาน ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในกรุงเทพมหานคร ได้จริง จึงมีการกำหนดให้มีการ ดำเนินการบางประการเพื่อส่งเสริมโครงการดังกล่าวให้พร้อมที่จะปฏิบัติงาน ตัวอย่างเช่น

1. จัดทำคู่มือเกี่ยวกับขั้นตอน ระยะเวลา และวิธีดำเนินงานในกรณีพิจารณาเรื่อง ร้องเรียนการกระทำผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และจัดทำ แบบฟอร์มรับเรื่องร้องเรียน

2. จัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์คุ้มครองฯ และประชุมซักซ้อมความเข้าใจแก่ เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ฯ เกี่ยวกับขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก วิธีการรับ เรื่องร้องเรียน และการสอบถามข้อมูล

3. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบถึงขอบเขตอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกและการรับแจ้งเรื่องร้องเรียนของศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะผ่านทาง โทรศัพท์หมายเลข 1584

โดยวิธีในการแจ้งข้อร้องเรียนสามารถใช้วิธีการ โทรศัพท์ไปยังหมายเลข 1584 และหมายเลข 0-2272-5671-2 หรือแจ้งไปทางโทรสารหมายเลข 0-2272-5681 ซึ่งให้บริการ ตลอด 24 ชั่วโมง นอกจากนั้นยังมีหมายเลขโทรศัพท์อีกจำนวนสองหมายเลข คือ 0-2272-5460 และ 0-2272-5465 ที่จะใช้ได้เฉพาะเวลาราชการเท่านั้น โดยหมายเลขดังกล่าวจะมีเจ้าหน้าที่รับแจ้ง เรื่องร้องเรียนประจำศูนย์วันละ 1 ชุด ชุดๆ ละ 3 คน ในปัจจุบันได้ขอความร่วมมือผู้ตรวจการ ส่วนตรวจการขนส่ง สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก (จำนวน 1 ชุด), ศูนย์สารสนเทศ สำนัก จัดระบบการขนส่งทางบก, สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย เป็นเจ้าหน้าที่รับแจ้งเรื่องร้องเรียน

สำหรับขั้นตอนในการแก้ไขปัญหาตามข้อร้องเรียนจะเริ่มจากเมื่อเจ้าหน้าที่ประจำ ศูนย์ฯ ได้รับเรื่องร้องเรียนแล้ว จะดำเนินการจัดส่งให้ฝ่ายเลขานุการของศูนย์ฯ ภายในวันทำการ ถัดไป และในกรณีที่เหตุเป็นเหตุด่วน จะให้ชุดผู้ตรวจการประจำศูนย์ฯ ดำเนินการออกตรวจสอบ ข้อเท็จจริงในท้องที่เกิดเหตุ พร้อมทั้งรายงานให้ผู้อำนวยความสะดวกศูนย์ฯทราบ และฝ่ายเลขานุการศูนย์ คุ้มครองฯ จะดำเนินการคัดแยกเรื่องร้องเรียนที่ไม่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ออกและสำเนาเรื่องที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ส่งให้แก่หน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อดำเนินการตรวจสอบ แก้ไขปรับปรุงหรือจัดให้มีการลงโทษตามข้อร้องเรียนซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการจะต้อง มีการรวบรวมรายงานผลการดำเนินการตามแบบรายงานที่กำหนด และแจ้งมายังฝ่ายเลขานุการ ศูนย์ฯ ทราบภายในวันที่ 25 ของทุกเดือนเพื่อที่ทางฝ่ายเลขานุการศูนย์ฯจะได้ติดตามผลและ รวบรวมสรุปรายงานผลการดำเนินการต่อไป

โดยขั้นตอนในการคัดแยกเรื่องร้องเรียนเพื่อพิจารณาคำเนินการนั้น จะพิจารณาจากข้อมูลที่ได้รับแจ้งมาเป็นสำคัญ ถ้าเป็นกรณีเรื่องร้องเรียนมีข้อมูลเกี่ยวกับหมายเลขทะเบียนรถ วัน เวลา สถานที่เกิดเหตุ และพฤติการณ์ในการกระทำความผิดชัดเจน จะดำเนินการคัดแยกว่าข้อร้องเรียนดังกล่าวเป็นข้อร้องเรียนที่อยู่ในฐานความผิดของกำหนดฉบับใด เพื่อที่จะพิจารณาเลือกวิธีในการแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้อง ซึ่งสามารถแยกเป็นกรณีต่างๆ ได้ดังนี้

1. การร้องเรียนนั้นเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 จะทำหนังสือเรียกตัวผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถหรือผู้ขับรถ แล้วแต่กรณีมาชี้แจงข้อเท็จจริง ภายใน 3 วันนับแต่ทางผู้กระทำความผิดได้รับแจ้ง

2. การร้องเรียนนั้นเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จะมีหนังสือแจ้งเจ้าของรถหรือผู้ขับรถ เพื่อเป็นการปรามและตักเตือน และจัดทำหนังสือแจ้งให้ผู้ร้องเรียนทราบว่าได้มีการแก้ไขปัญหาแล้ว

3. กรณีร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำผิดทางอาญา หรือความผิดที่มีโทษจำคุก เช่น การกระทำอนาจาร , ทำร้ายร่างกายจะดำเนินการแจ้งผู้ร้องเรียนให้แจ้งความร้องทุกข์ต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อดำเนินคดีด้วยตนเอง เพราะไม่ใช่อำนาจหน้าที่ของทางศูนย์ฯ ที่จะดำเนินการกับผู้กระทำความผิด

นอกจากนั้นยังมีการแยกข้อร้องเรียนกรณีขอให้ติดตามทรัพย์สินหายหรือลืมไว้บนรถ โดยจะประสานงานไปยังรายการวิทยุเพื่อประชาชน เช่น จ.ส.100, ร่วมด้วยช่วยกัน เพื่อประกาศให้ผู้ขับรถนำทรัพย์สินมาคืน กรณีนี้จะแจ้งให้ผู้ร้องทราบและติดตามคืนด้วยตนเอง แต่สำหรับกรณีที่เรื่องร้องเรียนมีข้อมูลที่ยังไม่ชัดเจน จะส่งผู้ตรวจการไปดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงหากพบว่าการกระทำความผิดจริงตามข้อร้องเรียน ผู้ตรวจการจะทำการจับกุมและลงโทษผู้กระทำผิดโดยการเปรียบเทียบปรับ ณ จุดตรวจ หรือออกคำสั่งให้แก้ไขทันที และแจ้งผลการดำเนินการให้ผู้ร้องทราบต่อไป แต่กรณีที่ผู้ตรวจการตรวจสอบพบว่าการกระทำความผิดจริงแต่ไม่สามารถดำเนินการจับกุม และลงโทษผู้กระทำผิดได้ในทันที จะทำการบันทึกรายละเอียดและถ่ายภาพไว้แล้ว เพื่อรายงานผู้บังคับบัญชาให้ทราบ และจัดทำหนังสือเรียกตัวผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ หรือผู้ขับรถแล้วแต่กรณี มาชี้แจงข้อเท็จจริงและดำเนินการลงโทษที่ส่วนตรวจการขนส่ง หนังสือเรียกตัวผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถหรือผู้ขับรถ จะกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ขับรถหรือเจ้าของรถ มารายงานตัวต่อเจ้าหน้าที่ภายใน 15 วัน นับแต่ได้รับหนังสือเรียกตัว หากผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถหรือผู้ขับรถ ไม่มารายงานตัวภายในกำหนดเวลา จะอาศัยการดำเนินการทางทะเบียน ภายใน 30 วัน นับแต่วันออกหนังสือเรียกตัว

เมื่อผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ขับรถหรือเจ้าของรถ มาพบเจ้าหน้าที่ จะทำการสอบข้อเท็จจริงและพิจารณาจะดำเนินการ ซึ่งสามารถแบ่งลักษณะของการประกอบการได้ ดังนี้

ในกรณีที่ผลการสอบข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ถูกร้องเรียน ขอมรับสารภาพว่าได้กระทำความผิดตามข้อร้องเรียนจริง จะทำการเปรียบเทียบปรับตามความผิด ทำให้คดีเลิกกันตามกฎหมาย ต่อจากนั้นจะรายงานผลการดำเนินการให้ผู้บังคับบัญชาทราบ ก่อนแจ้งไปยังผู้ร้องเรียนเพื่อทราบ ภายในระยะเวลา 3 วัน

แต่ผู้ถูกร้องเรียนขอมรับสารภาพว่า กระทำความผิดตามข้อร้องเรียนจริง แต่ไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือไม่ชำระค่าปรับ ภายใน 30 วัน หากเป็นกรณีที่หน่วยงานรัฐเป็นผู้เสียหาย ก็ จะดำเนินการเพื่อแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ ภายในระยะเวลา 5 วัน แต่หากเป็นกรณีความผิดส่วนตัวซึ่งผู้ร้องเป็นผู้เสียหายก็จะแจ้งให้ผู้ร้องทราบ เพื่อให้แจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบโดยตรงต่อไป

สำหรับกรณีข้อร้องเรียนนั้น เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และผลการสอบข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ถูกร้องเรียนให้การปฏิเสธความผิดตามข้อร้องเรียน จะแบ่งลักษณะการดำเนินการออกตามสถานะของผู้เสียหาย โดยถ้าประชาชนเป็นผู้เสียหาย จะดำเนินการแจ้งผู้ร้องเรียนให้ดำเนินคดีด้วยตนเอง ภายใน 3 วันหลังจากทำการสอบสวน แต่ถ้าหน่วยงานของรัฐเป็นผู้เสียหาย จะดำเนินการทำหนังสือร้องทุกข์ดำเนินคดี ภายใน 5 วันหลังจากทำการสอบสวน

แต่เมื่อดำเนินการแจ้งให้ผู้กระทำความผิดมารายงานตัวแล้ว แต่ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ หรือผู้ขับรถ ไม่มาพบเจ้าหน้าที่ภายในกำหนดรายงานตัวเพื่อสอบข้อเท็จจริง ถ้าเป็นกรณีประชาชนเป็นผู้เสียหาย (ความผิดต่อส่วนตัว) จะดำเนินการแจ้งผู้ร้องเรียนเพื่อแจ้งความดำเนินคดีด้วยตนเอง โดยตรง ภายในกำหนด 30 วัน นับแต่วันพ้นกำหนดให้รายงานตัว แต่ถ้ากรณีเป็นความผิดต่อแผ่นดิน (กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้เสียหาย) จะดำเนินการแจ้งความร้องทุกข์ต่อเจ้าพนักงานสอบสวน ภายใน 5 วัน เมื่อดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วจะมีหนังสือแจ้งผล หรือแจ้งผลทางโทรศัพท์ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณีทราบภายใน 5 วัน

แต่สำหรับกรณีที่ทางศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะได้ตรวจสอบคำร้อง และพิจารณาแล้วเห็นว่า การกระทำความผิดดังกล่าวขาดองค์ประกอบของการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 หรือข้อมูลไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ไม่อาจติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาพิจารณาลงโทษได้ จะเสนอความเห็นเพื่อยุติการดำเนินการ และแจ้งเรื่องให้ผู้บังคับบัญชาทราบ และจะแจ้งให้ผู้ร้องทราบต่อไป ตัวอย่างของ

เรื่องร้องเรียนที่อาจพิจารณาได้ เช่น ข้อร้องเรียนขาดรายละเอียดของวัน เวลา หรือสถานที่เกิดเหตุ หรือขาดรายละเอียดเกี่ยวกับทะเบียนรถหรือหมายเลขข้างรถคันที่เกิดเหตุ รวมถึงรายละเอียด พฤติกรรมของผู้ถูกร้องเรียนไม่ชัดเจน เช่น ร้องเรียนว่าผู้ขับรถหรือผู้เก็บค่าโดยสารพุดจาไม่สุภาพ กับผู้โดยสารแต่ไม่ได้ระบุรายละเอียดว่าไม่สุภาพอย่างไร หรือผู้ขับรถขับรถประมาทหวาดเสียวๆ ก็ ไม่ได้ระบุพฤติกรรมในการขับรถ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะพิจารณาการดำเนินการ เจ้าหน้าที่จะดำเนินการติดต่อผู้ร้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อขอข้อมูลเพิ่มเติม โดยหากได้ข้อมูลครบถ้วนก็ จะดำเนินการต่อไป สำหรับกรณีที่จะต้องมีการตรวจสอบข้อเท็จจริงก่อน จะแจ้งให้ฝ่าย ตรวจสอบดำเนินการตรวจสอบ ภายในระยะเวลา 7 วันหลังจากได้รับคำสั่ง และจะแจ้งเป็นหนังสือ ให้ผู้ประกอบการขนส่ง หรือผู้ประจำรถที่ถูกร้องเรียนมาชี้แจงข้อเท็จจริง และเปรียบเทียบปรับ ภายในระยะเวลา 20 วัน และถ้าผู้ถูกร้องเรียนมารายงานตัวภายในระยะเวลาที่กำหนด และยอมรับ ว่ากระทำผิดตามข้อร้องเรียน เจ้าหน้าที่ก็จะทำการเปรียบเทียบปรับบุคคลดังกล่าว มีผลให้คดีเลิก กันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และจะมีการรายงานผลการ ดำเนินการให้ผู้บังคับบัญชาเพื่อทราบ ภายในระยะเวลา 3 วันหลังจากดำเนินการเสร็จสิ้น แต่กรณีผู้ ถูกร้องเรียน ไม่มารายงานตัวภายในระยะเวลาที่กำหนด จะมีการจัดทำหนังสือแจ้งเตือนให้มา รายงานตัวภายในระยะเวลา 20 วัน โดยผู้ถูกแจ้งเตือนมีความผิดฐานฝ่าฝืนคำสั่งนายทะเบียนเพิ่มขึ้น อีกบทหนึ่ง หากผู้ถูกแจ้งเตือนไม่มารายงานตัวภายในระยะเวลาที่กำหนด การดำเนินการของ เจ้าหน้าที่ก็จะเข้าสู่กระบวนการในการแจ้งความร้องทุกข์เพื่อดำเนินคดี หรือแจ้งผู้ร้องเรียนเพื่อ ดำเนินการดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

แต่อย่างไรก็ตามการดำเนินการของศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะที่ได้กล่าว มาข้างต้น ก็ได้ประสบปัญหาในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครเช่นกัน ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นมีทั้งที่เกิดจากกระบวนการของศูนย์ฯ เอง และก็มีมาจากตัวผู้ร้องเรียนด้วย ซึ่งมีมี สาเหตุด้วยกันหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นการประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้แก่ประชาชนในอำนาจ หน้าที่ของศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ และความสำคัญในการให้ความร่วมมือของ ประชาชน ที่จะมีผลต่อการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ให้มีคุณภาพมากขึ้น ยังน้อยไป หรือไม่ สามารถเข้าถึงประชาชนทั่วไปได้เพียงพอ ที่จะสามารถปลูกจิตสำนึกในการที่จะช่วยกันสอดส่อง ดูแลว่ามีการกระทำความผิดกฎหมายของผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่หรือไม่ และ สาเหตุที่มาจากตัวประชาชนทั่วไปเอง ที่เพิกเฉยในการให้ความร่วมมือ เพราะเห็นว่าไม่ได้เป็น หน้าที่ที่ตนจะต้องปฏิบัติแต่อย่างใด หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นคนไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องแต่ประการใด ดังนั้นจึงเห็นว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องแจ้งไปยังศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ หรือมีความ กลัวว่าจะต้องเสียเวลาของตน เพื่อไปเป็นฝ่ายผู้เสียหายในการดำเนินการ เป็นต้น โดยปัญหาที่



เกิดขึ้นจะส่งผลให้การกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมีประสิทธิภาพลดลงไป

จึงถือได้ว่าเป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่มีหน้าที่โดยตรง ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครที่จะช่วยให้มีการตรวจสอบคุณภาพของการให้บริการอยู่เสมอ นอกจากนี้ยังมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่จะช่วยในการสอดส่องดูแลผู้ประกอบการอาชีพขั้บรถแท็กซี่ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ขณะที่กำลังปฏิบัติงาน เพื่อที่จะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้ใช้บริการ และบุคคลอื่นๆที่สัญจรไปมาตามท้องถนน รวมไปถึงสามารถที่จะเรียกตรวจรถแท็กซี่ที่มีคุณสมบัติตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเอาไว้ไม่ครบถ้วน และออกคำสั่งให้แก่ผู้ขั้บรถแท็กซี่ไปทำการแก้ไขให้รถแท็กซี่ที่ตนขั้บนั้น มีคุณสมบัติ และสภาพพร้อมแก่การให้บริการ ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ประกอบการ และผู้ขั้บรถแท็กซี่จะต้องดูแลรถแท็กซี่ของตนให้มีคุณสมบัติ และสภาพที่พร้อมแก่การให้บริการอย่างดีที่สุด ทำให้คุณภาพของการบริการ และความปลอดภัยในการใช้บริการมีโอกาสมิ่จะมีมากขึ้นได้ ดังนั้นตำรวจจราจรจึงเป็นอีกหนึ่งหน่วยงานของภาครัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่

## 2.5.2 ฝ่ายปฏิบัติงานในธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

ฝ่ายปฏิบัติงานในธุรกิจรถแท็กซี่ หรือผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ในที่นี้หมายถึง หน่วยงานหรือองค์กร และบุคคลทั่วไปที่ดำเนินการเกี่ยวกับรถแท็กซี่โดยมีรถแท็กซี่อยู่ในความครอบครองเพื่อใช้รถแท็กซี่ประกอบการหารายได้เข้าสู่หน่วยงานหรือองค์กรดังกล่าว ไม่ว่าจะด้วยการให้เช่ารถแท็กซี่แก่ผู้ต้องการประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ หรือเป็นหน่วยงาน หรือ องค์กรต้นสังกัดของผู้ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ที่มีการเก็บค่าสมาชิก และหน่วยงานหรือองค์กรที่ประกอบการ โดยการจำหน่ายรถแท็กซี่ในนามของตน และยังหมายความรวมถึงบุคคลากรที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานดังกล่าวนี้ด้วย

จากความหมายของผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่จะมีอยู่ด้วยกันหลายประเภท ซึ่งแบ่งตามลักษณะของการดำเนินงานของหน่วยงาน หรือองค์กรนั้นๆ โดยถ้าลักษณะการดำเนินงานเป็นไปในลักษณะของการให้เช่ารถแท็กซี่แก่ผู้ที่ต้องการประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่แต่ไม่มีรถแท็กซี่เป็นของตนเอง จะเรียกหน่วยงานหรือองค์กรที่มีการดำเนินงานเช่นนี้ว่า "อู่แท็กซี่" แต่ถ้าลักษณะการดำเนินงานเป็นไปในรูปแบบของการเป็นศูนย์กลางของผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ หรือเป็นหน่วยงานหรือ

องค์กรที่เกิดจากการรวมตัวกันของผู้ประกอบการ จะเรียกหน่วยงานหรือองค์กรที่มีการดำเนินงาน เช่นนี้ว่า "ต้นสังกัด" โดยต้นสังกัดจะมีอยู่ด้วยกันหลายประเภทด้วยกันทั้งในรูปแบบของสหกรณ์ ห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทที่ประกอบการเกี่ยวกับรถแท็กซี่ ส่วนหน่วยงานหรือองค์กรอีกประเภทคือ หน่วยงานหรือองค์กรที่ดำเนินธุรกิจ โดยการจัดจำหน่ายรถแท็กซี่ที่มีชื่อเป็นของหน่วยงาน หรือ องค์กรของคนให้แก่บุคคลที่สนใจจะซื้อรถแท็กซี่ ซึ่งหน่วยงาน หรือองค์กรนั้นๆอาจจะไม่มีการ ประกอบการเป็นอยู่รถแท็กซี่ที่มีการปล่อยรถให้เช่า แต่จะดำเนินงานในลักษณะเป็นบริษัทขายรถ เพียงอย่างเดียว

เมื่อพิจารณาในตัวของหน่วยงาน หรือองค์กรในธุรกิจรถแท็กซี่ที่เป็น ผู้ประกอบการ ในธุรกิจรถแท็กซี่จะเห็นความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน หรือองค์กรต่างๆดังนี้ คือ อยู่แท็กซี่จะเป็นหน่วยงานที่มีขนาดเล็กที่สุดในระบบของผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ และจะต้อง ได้รับความช่วยเหลือในการดำเนินงานจากหน่วยงาน หรือองค์กรอื่นๆในระบบ ตั้งแต่การหาซื้อรถ แท็กซี่ การจดทะเบียนรถแท็กซี่ว่าจะจดทะเบียนในนามของสหกรณ์ หรือบริษัทใด ในกรณีที่ไม่ได้ จดทะเบียนในลักษณะรถแท็กซี่บุคคลธรรมดา และเมื่อมีการรวมกลุ่มกันระหว่างผู้ประกอบการราย ย่อยจะด้วยสาเหตุใดก็ตาม ก็จะกลายเป็นห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทแล้วแต่กรณีไป ซึ่งลักษณะของ หน่วยงาน หรือองค์กรผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้เป็นลักษณะของหน่วยงาน หรือองค์กร ในปัจจุบัน แต่ในสมัยเริ่มแรกที่มีธุรกิจรถแท็กซี่เกิดขึ้นจะยัง ไม่มีหน่วยงาน หรือองค์กร ลักษณะดังกล่าว แต่จะมีเพียงผู้ที่มีรถแล้วนำออกวิ่งให้บริการ โดยไม่ได้เป็นการให้เช่ารถ ไปขับ แต่ จะให้คนในบังคับบัญชาเป็นคนขับรถให้บริการแล้วแบ่งรายได้ที่ได้มา แต่ต่อมาเมื่อธุรกิจรถแท็กซี่ ได้รับความนิยมนมากขึ้นจากประชาชนทั้งที่ต้องการ ใช้บริการ และต้องการเป็นคนขับรถแท็กซี่ ทำ ให้มีนักธุรกิจเห็นถึงช่องทางในการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับรถแท็กซี่ขึ้นมา โดยได้หารถแท็กซี่มา ปล่อยเช่าให้แก่บุคคลที่สนใจจะมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ด้วยสาเหตุนี้เองจึงเกิดอยู่แท็กซี่ขึ้นมา แต่ก็ยัง ไม่มีการรวมตัวและจัดระบบของผู้ประกอบการในรูปแบบของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทแต่อย่างใด เพราะผู้ประกอบการแต่ละรายไม่เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการเปลี่ยนสถานะของตนเป็นนิติ บุคคล จะมีก็แค่การรวมตัวของผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ที่มีรถแท็กซี่ของตนเองมารวมกลุ่มกัน เป็นสหกรณ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยกันดูแลในเรื่องต่างๆระหว่างสมาชิกสหกรณ์ แต่ต่อมาเมื่อทาง ภาครัฐ ได้มีการออกกฎหมายบังคับให้ผู้ประกอบการต้องมีสถานะเป็นสหกรณ์ ห้างหุ้นส่วนหรือ บริษัท จึงทำให้ผู้ประกอบการอยู่แท็กซี่ต้องมีการปรับเปลี่ยนสถานะของตนให้เป็นไปตามที่กฎหมาย กำหนดไว้ ประกอบกับทางเจ้าของอยู่แท็กซี่มีความต้องการจะมีจำนวนรถแท็กซี่ในครอบครอง เป็นจำนวนมากๆ ดังนั้นถ้าไม่ประกอบการในรูปแบบของนิติบุคคล หรือในนามนิติบุคคลก็จะไม่ สามารถมีรถแท็กซี่ในอยู่ของตนจำนวนมากๆได้ เพราะตามกฎหมายแล้วบุคคลธรรมดาสามารถจะมี รถแท็กซี่เป็นของตนเองได้คนละ 1 คันเท่านั้น แต่ถ้าเปลี่ยนไปประกอบการเป็นห้างหุ้นส่วน หรือ

บริษัทแล้วทางกฎหมายจะถือว่ารถแท็กซี่คันดังกล่าวที่ของจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ของนิติบุคคล เพราะฉะนั้นย่อมจะทำให้เจ้าของรถแท็กซี่สามารถมีรถแท็กซี่ในครอบครองได้มากกว่า 1 คัน จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของรถแท็กซี่หันมาประกอบการในนามของสหกรณ์ ห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทเช่นในปัจจุบัน

ดังนั้นเพื่อที่จะสามารถทราบถึงรายละเอียดของผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ แต่ละประเภทได้อย่างครบถ้วน ในลำดับต่อไปจะกล่าวถึงผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่แต่ละประเภท ทั้งส่วนของรถแท็กซี่ สหกรณ์แท็กซี่ ห้างหุ้นส่วน และบริษัทรถแท็กซี่ ซึ่งในส่วนของสหกรณ์แท็กซี่ ห้างหุ้นส่วน และบริษัทรถแท็กซี่จะกล่าวรวมกันในหัวข้อผู้ประกอบการรถแท็กซี่ที่เป็นนิติบุคคล รวมถึงบุคลากรในแต่ละฝ่ายด้วย ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### (ก) ผู้รถแท็กซี่

ผู้รถแท็กซี่ หมายถึง หน่วยธุรกิจที่ดำเนินงาน โดยการมีรถแท็กซี่ให้ผู้ที่ต้องการขับรถแท็กซี่ แต่ไม่มีรถแท็กซี่ของตนเองเช่าขับ และมีรายได้หลักจากการเก็บค่าเช่ารถ โดยมีเจ้าของรถเป็นผู้ดูแล และจัดการเรื่องต่างๆ ในผู้รถแท็กซี่ โดยผู้รถแท็กซี่จะมีอยู่หลายขนาดตั้งแต่มีรถแท็กซี่ไม่ถึง 10 คัน จนถึงมีรถแท็กซี่มากกว่า 100 คัน นอกจากเจ้าของผู้รถแท็กซี่แล้ว ภายในผู้รถแท็กซี่ยังมีบุคลากรที่ปฏิบัติงานในหน้าที่อื่นๆ ด้วย ทั้งคนที่มาเช่ารถแท็กซี่ไปขับซึ่งก็คือ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ หรือคนขับแท็กซี่นั่นเอง หรือบุคคลที่มีหน้าที่ในการดูแลเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงรถแท็กซี่ ภายในผู้ โดยได้รับการว่าจ้างจากเจ้าของรถ ซึ่งบุคลากรทั้งสองประเภทข้างต้นนี้จะมีอยู่ในผู้รถแท็กซี่ ไม่ว่าจะเป็นผู้รถแท็กซี่ขนาดใดก็ตาม เพราะบุคลากรทั้งสองประเภทนี้มีความสำคัญต่อการดำเนินงานของผู้รถแท็กซี่เป็นอย่างมาก เพราะถ้าผู้รถแท็กซี่ผู้ไหนขาดคนที่มาเช่ารถแท็กซี่ไปขับก็ จะไม่มีรายได้ และจะต้องเลิกกิจการไปในที่สุด ส่วนช่างซ่อมรถประจำอู่ก็มีความจำเป็นเช่นกัน เพราะรถแท็กซี่มีการใช้งานในหนึ่งวันเกือบจะ 24 ชั่วโมง ดังนั้นย่อมจะเกิดการสึกหรอ หรือความขัดข้องเกี่ยวกับเครื่องยนต์ได้ หรือมีความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุที่จะต้องได้รับการแก้ไขซ่อมบำรุง เพราะฉะนั้นผู้รถแท็กซี่จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีส่วนช่างซ่อมรถประจำอู่เพื่อมีหน้าที่ในการดูแล ตรวจเช็คความพร้อมของรถแท็กซี่ และซ่อมแซมเมื่อเกิดความเสียหายกับรถแท็กซี่ การที่ผู้รถแท็กซี่มีส่วนช่างซ่อมรถประจำอู่จะช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่าย และเวลาสำหรับงานซ่อมบำรุง เพราะการนำรถไปซ่อมกับอู่ซ่อมรถจะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อครั้งไม่ต่ำกว่า 300 บาท และถ้าผู้รถแท็กซี่ใดมีรถแท็กซี่ใน ความครอบครองเป็นจำนวนมากก็จะมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ในอัตราที่สูงมากต่อเดือน เพราะรถแท็กซี่ จะมีการซ่อมบำรุง และตรวจเช็คสภาพค่อนข้างบ่อย แต่ถ้ามีการว่าจ้างช่างซ่อมรถประจำอู่ที่มีค่าจ้าง เป็นรายเดือนก็จะลดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้มาก เพราะไม่ว่าจะมีงานมากเท่าใดก็มีค่าใช้จ่ายในส่วน ค่าแรงในอัตราที่แน่นอนทุกเดือน นอกจากนั้นการมีส่วนช่างซ่อมรถประจำอู่ยังช่วยในเรื่องของการ

ประหยัดเวลาในการซ่อมบำรุงด้วย เพราะทางเจ้าของผู้ไม่ต้องการควมซ่อมเหมือนกับการนำรถไปซ่อมกับช่างซ่อมรถทั่วไปที่จะมีรถของบุคคลอื่นๆ ทำให้ต้องมีลำดับการซ่อมบำรุงตามลำดับการมาก่อนหลัง และนอกจากนั้นเจ้าของผู้ยังสามารถที่จะจัดลำดับการซ่อมบำรุงด้วยตนเองอีกด้วย ซึ่งจะตอบสนองความต้องการในการซ่อมบำรุงของเจ้าของผู้ได้มากกว่าการนำรถไปซ่อมกับช่างซ่อมรถทั่วไป และการที่มีการจ้างช่างซ่อมรถประจำเอาไว้ จะเป็นหลักประกันอีกประการที่จะทำให้ผู้รถแท็กซี่นั้นมีช่างซ่อมรถตลอด 24 ชั่วโมง

ด้วยสาเหตุต่างๆ ที่ได้กล่าวมาจึงส่งผลให้ผู้รถแท็กซี่ทั้งหมดจะต้องมีบุคคลากรสองฝ่ายนี้ แต่ยังมีบุคคลากรบางประเภทที่ไม่ได้มีอยู่ในทุกๆ ผู้รถแท็กซี่ แต่จะมีอยู่ในผู้แท็กซี่ที่เจ้าของผู้มีการจัดรูปแบบการดำเนินงานที่เป็นระบบระเบียบ ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นผู้รถแท็กซี่ที่มีขนาดใหญ่ หรือมีรถแท็กซี่ในความครอบครองเป็นจำนวนมาก จึงส่งผลให้ต้องมีระบบการดำเนินงานที่ซับซ้อนมากขึ้น มีแผน หรือฝ่ายที่จะมารับผิดชอบดูแลงานในด้านต่างๆ ให้ครอบคลุมทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน เพราะเจ้าของผู้ไม่สามารถที่จะดูแล และจัดการให้ครบถ้วนได้ด้วยตัวคนเดียว จึงต้องมีการกำหนดให้มีบุคคลากรฝ่ายต่างๆ มาช่วยดำเนินการ ตัวอย่างเช่น มีการจ้างพนักงานบัญชีเพื่อมาช่วยในการจัดการเก็บข้อมูลของรายได้รายจ่ายให้เป็นระบบ เพราะผู้รถแท็กซี่ขนาดใหญ่จะมีทั้งรายได้และรายจ่ายเป็นเงินจำนวนมาก ถ้าไม่มีการทำบัญชีให้ถูกต้องแล้ว ย่อมจะเกิดความสับสนในเรื่องดังกล่าวได้ ซึ่งอาจจะส่งผลให้ผู้รถแท็กซี่นั้นเกิดปัญหาด้านการเงิน เพราะไม่มีระบบการจัดการด้านบัญชีที่ดีพอหรือมีการว่าจ้างพนักงานสำหรับจัดการเกี่ยวกับเรื่องประกันภัย โดยเฉพาะให้มีหน้าที่ในการดูแลเรื่องของการทำประกันภัยรถยนต์และเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถชนกันขึ้นมา ถ้าจะต้องไปยังที่เกิดเหตุ หรือติดต่อกับทางสถานีตำรวจก็จะเป็นบุคคลากรในฝ่ายนี้ที่ต้องไป เป็นต้น การที่เจ้าของผู้ได้มีการจ้างพนักงานให้ดูแลในฝ่ายต่างๆ แทนตนเองตามที่ได้กล่าวมา มีสาเหตุสำคัญมาจากการที่งานในผู้รถแท็กซี่มีมากจนไม่สามารถจะดำเนินการคนเดียวได้ หรือถ้าสามารถดำเนินการได้ แต่เจ้าของผู้เห็นว่าถ้ามีคนมาช่วยก็จะแบ่งเบาภาระไปได้มาก และตัวเจ้าของผู้ก็จะไม่เหนื่อยเกินไป งานก็จะมีประสิทธิภาพมากขึ้น

แต่สำหรับผู้รถแท็กซี่ที่มีจำนวนรถแท็กซี่ในผู้ไม่มากนัก หรือเจ้าของผู้ไม่ได้มีการจัดระบบการดำเนินงาน แต่จะดำเนินงานด้วยตนเองทั้งหมด หรือมีการให้คนในครอบครัวเป็นผู้ช่วย ดังนั้นรูปแบบการดำเนินงานของผู้รถแท็กซี่จะขึ้นอยู่กับตัวเจ้าของผู้รถแท็กซี่ว่าเห็นถึงความจำเป็นของการจัดระบบงานภายในผู้ให้มีบุคคลากรฝ่ายต่างๆ มาช่วยดำเนินงานหรือไม่ และอีกปัจจัยหนึ่งก็คือจำนวนของรถแท็กซี่ ถ้ามีรถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก งานในผู้ก็จะมีความตามไปด้วย จึงต้องมีการกำหนดให้มีบุคคลากรฝ่ายต่างๆ มาช่วยดำเนินการ แต่ก็ไม่เสมอไปที่ผู้รถแท็กซี่ที่มีจำนวนรถแท็กซี่เป็นจำนวนมากจะมีการจัดระบบการดำเนินงานให้มีฝ่ายต่างๆ มาช่วยเจ้าของผู้ หรือในทางตรงกันข้ามอยู่ที่มีรถแท็กซี่จำนวน ไม่มาก ก็อาจจะมีการแบ่งงานออกเป็นฝ่ายๆ ได้

ดังนั้นเพื่อที่จะได้ทราบถึงรายละเอียดของฝ่ายปฏิบัติงานในธุรกิจรถแท็กซี่ได้อย่างครบถ้วน ในลำดับต่อไปผู้วิจัยจะอธิบายถึงบุคคลที่อยู่ในฝ่ายปฏิบัติงานของรถแท็กซี่ที่มีผลต่อปัญหาของธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้แก่ เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ช่างซ่อมรถประจำอุ้งรถแท็กซี่ตามลำดับ

#### (ข) เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่

เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ คือบุคคลที่เป็นเจ้าของรถแท็กซี่จำนวนหนึ่งแต่ไม่จำเป็นที่จะต้องประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เพียงแต่นำรถแท็กซี่ของตนมาให้ผู้ที่ต้องการขับรถแท็กซี่ แต่ไม่มีรถแท็กซี่เป็นของตนเองมาเช่าขับ โดยทางเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่จะจัดการเรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับตัวรถแท็กซี่ทั้งหมดตั้งแต่การหาซื้อรถยนต์เพื่อนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ การติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆในรถแท็กซี่ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเอาไว้ การติดต่อกับบริษัทประกันภัยเพื่อทำประกันภัยรถยนต์ การจัดหาอะไหล่รถยนต์เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุง และว่าจ้างช่างซ่อมรถประจำอุ้งสำหรับการซ่อมบำรุงรถแท็กซี่ภายในอุ้ง การเสียบภาษีรถยนต์ ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวมาจึงเท่ากับว่าเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่มีหน้าที่ในการจัดการทุกอย่างที่เกี่ยวกับตัวรถแท็กซี่ ส่วนผู้ที่มาเช่ารถแท็กซี่ไปขับนั้นมีหน้าที่เพียงจ่ายค่าเช่ารถตามที่ได้ตกลงกันไว้ และเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้เท่ากับตอนที่มารับรถไป และในกรณีที่รถแท็กซี่ที่เช่า ไปขับ ได้รับความเสียหาย ผู้เช่าหรือคนขับรถแท็กซี่จะต้องมีการจ่ายเงินชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย ไม่ว่าจะจ่ายครั้งเดียว หรือผ่อนจ่ายเป็นงวดๆ ดังนั้นจึงถือได้ว่าเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่เป็นบุคลากรที่มีความสำคัญต่อธุรกิจรถแท็กซี่เป็นอย่างมาก เพราะเป็นผู้ที่หาซื้อรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ และเป็นผู้ที่ดูแล และจัดการเรื่องต่างๆในอุ้งรถแท็กซี่

เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่มีมาตั้งแต่สมัยก่อนขึ้น โยบายแท็กซี่เสรีแล้ว แต่ลักษณะจะแตกต่างกับเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ในปัจจุบันบางประการ คือในช่วงแรกที่มีการเริ่มให้บริการรถแท็กซี่เกิดจากผู้ที่เป็นเจ้าของรถนำรถออกวิ่งให้บริการ โดยนำเอาคนของตนมาเป็นคนขับรถ แล้วรายได้ก็แบ่งกันไปตามที่มีการตกลงเอาไว้ หรือรายได้เป็นของเจ้าของรถทั้งหมด แต่คนขับรถจะมีเงินเดือนที่แน่นอน ไม่เหมือนกับในปัจจุบันที่เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ไม่ได้หาคนมาขับรถแท็กซี่ของตน แต่จะมีผู้ที่สนใจจะขับแท็กซี่มาขอเช่ารถแท็กซี่ของเจ้าของอุ้งไปขับ ส่วนรายได้ที่ได้มาจะเป็นของคนขับรถแท็กซี่ทั้งหมดหลังจากที่มีการจ่ายค่าเช่า และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว จึงเท่ากับว่าสถานะของเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ในสมัยเริ่มแรกจะเป็นนายจ้างที่จ้างลูกจ้างมาขับรถแท็กซี่ แต่ในปัจจุบันจะมีสถานะเป็นผู้ให้เช่ากับผู้เช่า โดยความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีที่มาจากกรณีที่นักธุรกิจเห็นถึงช่องทางในการประกอบธุรกิจที่จะนำเอารถแท็กซี่ออกวิ่งให้บริการประกอบกับมีผู้ที่ต้องการจะขับรถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก แต่ถ้าจะมีการจ้างคนมาขับ ก็จะมีค่าใช้จ่ายที่สูง เพราะจะต้องมีการจ่ายเงินเดือนให้แก่คนขับรถแท็กซี่ แต่ถ้าเปลี่ยนสถานะของเจ้าของอุ้งมาเป็นผู้ให้เช่าแล้ว เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ ก็ไม่ต้อง

จ่ายเงินเดือนให้แก่คนขับรถแท็กซี่แต่อย่างใด เพราะถือว่าคนขับรถแท็กซี่เป็นผู้มาเช่ารถไปขับ ไม่ได้เป็นลูกจ้างของเจ้าของรถ และเจ้าของรถแท็กซี่ก็จะได้รับรายได้จากคนขับรถโดยถือว่าเป็นค่าเช่าตามอัตราที่ตกลงกันได้ ซึ่งรูปแบบของความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของรถแท็กซี่กับผู้มาเช่ารถแท็กซี่ขับในรูปแบบนี้ ได้รับการยอมรับจากผู้ประกอบการรถแท็กซี่เป็นอย่างดี และนำไปปฏิบัติกันจนรูปแบบการดำเนินธุรกิจรถแท็กซี่ได้กลายเป็นรูปแบบของการเช่ารถไปขับอย่างเช่นในปัจจุบัน

และความแตกต่างอีกประการระหว่างเจ้าของรถแท็กซี่ในสมัยที่ยังไม่ได้ใช้นโยบายแท็กซี่เสรีที่มีการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ กับเจ้าของรถแท็กซี่ในสมัยที่ใช้นโยบายแท็กซี่เสรีแล้วที่ไม่มีจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ คือความยากง่ายในการเข้ามาในธุรกิจรถแท็กซี่ เพราะในสมัยที่มีการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ การที่จะเข้ามาประกอบการเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ได้นั้นจะต้องเป็นเจ้าของป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ที่แสดงว่าตนเป็นหนึ่งในผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในจำนวนรถแท็กซี่ที่มีจำนวนจำกัดเสียก่อน จึงจะสามารถมีรถแท็กซี่ในผู้อื่นเช่าได้ถูกต้องตามกฎหมาย แต่ถ้าไม่มีป้ายทะเบียนแล้วนำรถยนต์ไปทำเป็นรถแท็กซี่รถแท็กซี่คันดังกล่าวถือว่าเป็นรถแท็กซี่ที่ผิดกฎหมาย และในขณะนั้นในตลาดมีความต้องการที่จะเป็นเจ้าของป้ายทะเบียนรถแท็กซี่กันอย่างมาก ทำให้ป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มีราคาสูงเป็นหลักแสนเลยทีเดียว ซึ่งจะเห็นได้ว่าในสมัยที่ยังมีการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ความยากในการเข้ามาเป็นผู้ประกอบการรถแท็กซี่จะมีความยากมากกว่าในสมัยนี้เป็นอันมาก เพราะตั้งแต่ทางภาครัฐได้เลิกจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ และเปิดเสรีในการจะนำรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ ส่งผลให้ผู้ที่สนใจจะเข้ามาประกอบการเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ไม่มีความจำเป็นต้องไปหาซื้อป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ที่มีอยู่อย่างจำกัดอีกต่อไป เพียงแต่นำรถยนต์ที่มีลักษณะตามที่กรมการขนส่งกำหนดเอาไว้ว่าสามารถนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ได้ ก็สามารถจะเข้ามาเป็นผู้ประกอบการเจ้าของรถแท็กซี่ได้แล้ว โดยจะทำการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลที่ดำเนินงานด้านรถแท็กซี่โดยเฉพาะก็ได้ หรือจะไปเข้าร่วมขอใช้ชื่อของนิติบุคคลต่างๆที่ดำเนินงานด้านรถแท็กซี่ก็ได้ ซึ่งในปัจจุบันการจะเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่สามารถทำได้ง่ายกว่าในสมัยก่อนเป็นอย่างมาก ดังนั้นจึงส่งผลให้เกิดผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาสู่ธุรกิจรถแท็กซี่อยู่เรื่อยๆ โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายเล็กๆที่มีรถแท็กซี่ไม่กี่คัน โดยนำรถยนต์ไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ในส่วนบุคคล แต่การประกอบการรถแท็กซี่ในรูปแบบของส่วนบุคคลนี้ จะทำให้สามารถมีรถแท็กซี่ได้ไม่มากนัก เพราะผู้ประกอบการที่ยื่นจดทะเบียนในส่วนบุคคล จะสามารถนำรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ได้ 1 คันต่อ 1 คันเท่านั้น จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการ หรือเจ้าของรถรายย่อยจะ ไปขอร่วมใช้ชื่อกับผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีการขอจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งเป็นนิติบุคคลที่ดำเนินงานด้านธุรกิจรถแท็กซี่เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งทางนิติบุคคลจะสามารถยื่นขอจดทะเบียนรถแท็กซี่มิเตอร์ได้ไม่จำกัดจำนวน แล้วแต่ว่าจะยื่นขอต่อกรมการขนส่งจำนวนเท่าใด และเมื่อใด ซึ่ง

รถแท็กซี่ซึ่งเป็นของผู้ขอร่วมใช้ชื่อ โดยรถแท็กซี่จะมีชื่อของนิติบุคคลนั้นๆเป็นต้นสังกัดของรถแท็กซี่คันนั้น โดยในปัจจุบันลักษณะของการดำเนินงานของเจ้าของรถแท็กซี่จะมีรูปแบบเช่นนี้เป็นส่วนมาก

สำหรับลักษณะการหาซื้อรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ของเจ้าของรถแท็กซี่ในอดีตที่ยังไม่มีการเปิดเสรี หลังจากมีป้ายทะเบียนแล้วจะไปหาซื้อรถยนต์ตามลักษณะที่หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลกำหนดไว้จากบริษัทฯรถยนต์ แล้วก็นำไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการรับจดทะเบียนรถแท็กซี่ แต่ในปัจจุบันรูปแบบของการหาซื้อรถของเจ้าของรถแท็กซี่ได้เปลี่ยนแปลงจากเดิมที่จะซื้อรถจากบริษัทฯรถยนต์ทั่วไป มาซื้อกับทางนิติบุคคลที่ดำเนินงานด้านรถแท็กซี่โดยเฉพาะ และรถแท็กซี่ที่ซื้อก็จะถือเป็นรถแท็กซี่ที่มีชื่อร่วมกับนิติบุคคลที่เจ้าของรถแท็กซี่ไปติดต่อขอซื้อ โดยกรรมสิทธิ์ในตัวรถจะเป็นของผู้ซื้อสาเหตุที่เจ้าของรถแท็กซี่นิยมที่จะซื้อรถแท็กซี่จากนิติบุคคลที่ดำเนินงานด้านรถแท็กซี่โดยเฉพาะ เพราะทางนิติบุคคลจะอำนวยความสะดวกในด้านการเตรียมรถก่อนจะไปจดทะเบียนเป็นอย่างดี ทั้งในเรื่องตัวรถที่มีลักษณะตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเอาไว้ และอุปกรณ์ ส่วนควบต่างๆที่ต้องมีในรถแท็กซี่ และยังมีการเข้าเป็นสมาชิกของนิติบุคคลนั้นอีกด้วย ซึ่งจะทำให้รถแท็กซี่คันดังกล่าวเข้าเป็นสมาชิกของศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ของนิติบุคคลนั้นๆ ซึ่งก็เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าของรถแท็กซี่อีกทางหนึ่ง จึงช่วยให้ผู้ซื้อรถยนต์ไปจดทะเบียนมีความมั่นใจว่ารถยนต์ที่ตัวเองซื้อสามารถนำไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ได้อย่างแน่นอน และมีความสะดวกมากกว่าการซื้อกับบริษัทฯรถยนต์ที่ไม่ได้ดำเนินการด้านรถแท็กซี่โดยเฉพาะ

สำหรับลักษณะของการชำระราคารถยนต์ที่ซื้อมาเพื่อที่จะนำไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ เกือบทั้งหมดเจ้าของรถแท็กซี่จะชำระด้วยวิธีการชำระเป็นงวดๆ หรือการผ่อนนั่นเอง โดยจะนำเงินที่ได้จากการปล่อยรถให้เช่ารถมาผ่อนชำระ เพราะราคาของรถยนต์มีราคาสูง การที่จะชำระครั้งเดียวนั้น ถือว่าเป็นภาระหนักที่เดียว และถึงแม้ว่าจะต้องมีการเสียดอกเบี้ยจากการผ่อนชำระที่ส่งผลให้ราคาของรถจะสูงกว่าปกติพอสมควร ทางเจ้าของรถแท็กซี่ก็ยินยอมที่จะรับภาระดังกล่าวแทนที่จะต้องชำระราคารถยนต์เป็นเงินสดครั้งเดียว เพราะอย่างไรคนก็จะได้รับเงินค่าเช่ารถจากคนขับรถแท็กซี่เป็นประจำอยู่แล้ว และสามารถนำเงินค่าเช่านี้ไปผ่อนชำระได้ จากการที่เจ้าของรถแท็กซี่จะต้องเป็นผู้ที่ดูแล และจัดการเรื่องต่างๆในรถแท็กซี่ทุกคัน จึงทำให้ลักษณะของการของเจ้าของรถแท็กซี่จะต้องครอบคลุมการดำเนินงานของรถแท็กซี่ในทุกๆเรื่อง ทั้งในส่วนของตัวรถแท็กซี่ที่เริ่มตั้งแต่การหาซื้อรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ว่าจะซื้อกับใคร จะจดทะเบียนร่วมกับนิติบุคคลใดหรือไม่ จะทำประกันกับรถยนต์กับบริษัทไหนจะหาซื้ออุปกรณ์ส่วนควบที่ต้องติดตามที่กฎหมายกำหนดที่ไหน จะให้ใครเป็นคนคิดคั้ง และเมื่อคิดคั้งเสร็จแล้วจะนำไปจดทะเบียนเมื่อไหร่ หรือในส่วนของระบบการปฏิบัติงานในว่าจะใช้พื้นที่บริเวณใดเป็นรถแท็กซี่

จะคิดค่าเช่าต่อกะเท่าไร จะให้มีเวลารับ-ส่งรถเวลากี่โมง จะให้คนขับคนไหนออกรถคันไหน และ จะควบคุมคนขับในอุ้งของคนอย่างไร ถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นมา ใครจะต้องไปติดต่อกับสถานีตำรวจ หรือ บริษัทประกันภัย จะต้องมีการหาช่างซ่อมรถประจำอยู่หรือไม่ จะหาซื้ออะไหล่สำหรับการซ่อมบำรุง ที่ไหน เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่จะต้องดูแลในทุกด้านตั้งแต่การหาซื้อรถ และการเตรียมรถให้พร้อมที่จะนำไปจดทะเบียนจนกระทั่งการควบคุมการดำเนินงานภายในอุ้ง ซึ่งถือว่าเป็นงานที่เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ทุกคนจะต้องเจอเหมือนกัน แต่สิ่งที่แตกต่างกันระหว่างเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่แต่ละอุ้ง คือ ระบบของการดำเนินงาน ที่เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่แต่ละคนจะมีการวางระบบการดำเนินงานภายในอุ้งที่แตกต่างกัน โดยความแตกต่างดังกล่าวเกิดจากปัจจัยบางประการอย่างเช่น จำนวนของรถแท็กซี่ในอุ้ง เพราะถ้าเป็นอุ้งที่มีรถแท็กซี่ไม่ถึง 10 คัน งานต่างๆที่เจ้าของอุ้งจะต้องเป็นผู้ดำเนินการก็สามารถที่จะจัดการด้วยตัวคนเดียวได้ หรือไม่ก็ให้คนในครอบครัวเป็นผู้ช่วย ซึ่งก็คือการดำเนินงานภายในครอบครัวที่ไม่ต้องมีการจัดระบบของการดำเนินงานภายในอุ้งที่ซับซ้อนมากนัก แต่ถ้าในอุ้งมีรถแท็กซี่ 50-100 คัน หรือมากกว่านั้น การจัดระบบการดำเนินงานเป็นสิ่งสำคัญ เพราะมีฉะนั้นอาจจะก่อให้เกิดความบกพร่องในการดำเนินงานได้ ตัวอย่างของการจัดระบบการดำเนินงานเช่น อาจจะมีการตั้งฝ่ายบัญชีขึ้นมาเพื่อมารับผิดชอบดูแลเกี่ยวกับรายรับรายจ่ายของอุ้ง หรืออาจจะมีการตั้งฝ่ายซ่อมบำรุงขึ้นมาเพื่อให้มีหน้าที่ดูแลสภาพตัวรถแท็กซี่โดยเฉพาะ หรืออาจจะมีการตั้งฝ่ายดูแลเรื่องอุบัติเหตุขึ้นมา เผื่อในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น และต้องมีการติดต่อกับหน่วยงานอื่นๆ จะได้ให้ฝ่ายดังกล่าวเป็นผู้ประสานงาน เป็นต้น

#### (ค) ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ที่เป็นนิติบุคคล

ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในยุคสมัยเริ่มแรกที่ยังมีการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่อยู่ และไม่ได้ใช้นโยบายแท็กซี่เสรีจะไม่มีสถานะขององค์กรที่ชัดเจน เพราะผู้ประกอบการรถแท็กซี่ หรืออุ้งรถแท็กซี่ในสมัยนั้นเกิดจากการที่ผู้ที่ต้องการจะประกอบธุรกิจรถแท็กซี่จะไปหาซื้อป้ายทะเบียนรถแท็กซี่จากผู้ที่ครอบครองอยู่ และมีความต้องการที่จะขายป้ายทะเบียน เมื่อได้ป้ายทะเบียนมาแล้วก็สามารถที่จะประกอบการเป็นอุ้งแท็กซี่ได้แล้ว เพราะในสมัยนั้นสาระสำคัญของการที่จะเป็นผู้ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ได้นั้น ขึ้นอยู่กับการที่จะต้องซื้อป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ในครอบครอง โดยไม่ต้องการจดทะเบียนเพื่อจะเป็นผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่แต่อย่างใด ดังนั้นผู้ประกอบการในสมัยนั้นจึงไม่มีสถานะของตัวองค์กร เป็นเพียงเจ้าของป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ที่มาประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ มีน้อยมากที่จะมีการดำเนินการในรูปนิติบุคคล ตัวอย่างเช่น สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัด ซึ่งได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ.2511 ที่มีวัตถุประสงค์ในการจะเป็นศูนย์กลางของผู้มีอาชีพขับรถแท็กซี่ เพื่อที่จะได้ช่วยเหลือซึ่งกันและกันทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมของสมาชิกสหกรณ์ แต่ในยุคนั้นยังไม่ได้รับการยอมรับจากผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เท่าใดนัก เพราะยังไม่มีความเข้าใจว่าระบบสหกรณ์จะมีผลดีต่อตัวเองอย่างไร



สำหรับรูปแบบของนิติบุคคลที่สามารถมาขึ้นของจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการรุดแท็กซ์ตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ว่ามีอยู่ด้วยกัน 6 ประเภท คือ ห้างหุ้นส่วนสามัญ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด สหกรณ์และองค์กรของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ ซึ่งรูปแบบของนิติบุคคลที่ได้รับความนิยมจากผู้ประกอบการรุดแท็กซ์มีอยู่ด้วยกัน 3 ประเภทคือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัดและสหกรณ์ โดยแต่ละประเภทมีรายละเอียดของความหมาย วิธีการจัดตั้ง และการขึ้นของจดทะเบียน ดังต่อไปนี้

### ห้างหุ้นส่วน

ห้างหุ้นส่วน คือ การประกอบการที่มีบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไป เรียกว่า “ผู้เป็นหุ้นส่วน” ได้ตกลงที่จะนำเงิน สินทรัพย์ หรือแรงงาน มาร่วมทุนเข้าหุ้นเพื่อดำเนินกิจการร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์นำผลกำไรที่ได้มาแบ่งกัน โดยห้างหุ้นส่วนที่มีสภาพเป็นนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ห้างหุ้นส่วนสามัญ และห้างหุ้นส่วน จำกัด ซึ่งห้างหุ้นส่วนทั้ง 2 ประเภทนี้มีรายละเอียดที่แตกต่างกันบางประการดังนี้

ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล คือ ห้างหุ้นส่วนประเภทซึ่งมีผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกเดียว คือหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิด โดยผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคนต้องรับผิดชอบร่วมกันในบรรดาหนี้ส่วนทั้งปวงของห้างหุ้นส่วน โดยไม่จำกัดจำนวน และในระหว่างผู้เป็นหุ้นส่วนด้วยกันเอง จะตกลงให้มีผู้เป็นหุ้นส่วนคนเดียวหรือหลายคนเป็นผู้จัดการของห้างหุ้นส่วนก็ได้ แต่สำหรับห้างหุ้นส่วนจำกัด คือ ห้างหุ้นส่วนประเภทซึ่งมีผู้เป็นหุ้นส่วน 2 จำพวก ดังนี้คือ

1. หุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิด ได้แก่ ผู้เป็นหุ้นส่วน คนเดียวหรือหลายคน ซึ่งรับผิดชอบในบรรดาหนี้สินทั้งปวงของห้างหุ้นส่วน โดยไม่จำกัดจำนวน และหุ้นส่วนจำพวกนี้เป็นหุ้นส่วนผู้จัดการของห้างได้

2. หุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิด ได้แก่ ผู้เป็นหุ้นส่วนคนเดียวหรือหลายคน ซึ่งรับผิดชอบจำกัดเพียงจำนวนเงินที่ตนรับว่าจะลงหุ้นในห้างหุ้นส่วนเท่านั้น และเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการของห้างไม่ได้

ซึ่งการลงหุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนทั้ง 2 ประเภทนี้ก็มีความแตกต่างกันโดยหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิด สามารถลงหุ้นได้ทั้ง เงินสด ทรัพย์สิน และแรงงาน แต่สำหรับหุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิดนั้น ถูกจำกัดให้ลงหุ้นได้เฉพาะเงินสด และทรัพย์สินเท่านั้น จะลงหุ้นด้วยแรงงานไม่ได้ และนอกจากนั้นยังมีผลในการเลือกว่าจะให้หุ้นส่วนคนใดเป็นผู้จัดการอีกด้วย โดย

ในการแต่งตั้งหุ้นส่วนผู้จัดการของห้างหุ้นส่วนนั้น จะต้องคัดเลือกหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบเท่านั้นเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ

สำหรับการจดทะเบียนจัดตั้งห้างหุ้นส่วนจำกัดและห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคลจะใช้วิธีการเช่นเดียวกัน โดยข้อมูลที่ต้องใช้ ในการจดทะเบียนตั้งห้างหุ้นส่วนนั้น ผู้ประสงค์จะจดทะเบียนต้องเตรียมข้อมูลดังต่อไปนี้ เพื่อกรอกในคำขอและเอกสารประกอบการจดทะเบียน ซึ่งประกอบไปด้วย

1. ชื่อของห้างหุ้นส่วน หุ้นส่วนผู้จัดการต้องยื่นขอตรวจและจองชื่อห้างด้วยแบบจองชื่อนิติบุคคลเสียก่อนว่า ชื่อที่ใช้นั้นจะเหมือนคล้ายกับชื่อที่คนอื่นได้จดทะเบียนไว้ก่อนหรือไม่ และต้องไม่ขัดกับกฎหมายและระเบียบของทางราชการ ชื่อที่ใช้จะต้องเป็นภาษาไทยจะภาษาต่างประเทศด้วยก็ได้ และเมื่อได้ชื่อแล้วจะต้องยื่นขอจดทะเบียนตั้งห้างหุ้นส่วนภายใน 30 วัน นับแต่วันที่มิคำสั่งอนุญาตให้ใช้ชื่อได้

2. วัตถุประสงค์ของห้าง

3. ที่ตั้งสำนักงานแห่งใหญ่และสาขา (ถ้ามี)

4. ชื่อ ที่อยู่ อายุ สัญชาติ และสิ่งที้นำมาลงหุ้นของ หุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบ และหุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิดชอบแต่ละคน

5. ชื่อหุ้นส่วนผู้จัดการ

6. ชื่อจำกัดอำนาจหุ้นส่วนผู้จัดการ (ถ้ามี)

7. ควบตราสำคัญของห้างหุ้นส่วน

การลงลายมือชื่อในคำขอจดทะเบียนตั้งห้างหุ้นส่วน ผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคนจะต้องลงลายมือชื่อด้วยตนเอง โดยเฉพาะหุ้นส่วนผู้จัดการจะต้องลงลายมือชื่อในคำขอจดทะเบียน ต่อหน้านายทะเบียนพร้อมแสดงบัตรประจำตัว หรือลงลายมือชื่อต่อหน้าพนักงานฝ่ายปกครอง ตำรวจชั้นผู้ใหญ่ในท้องถิ่นที่ลงลายมือชื่อมีภูมิลำเนา หรือสามัญสมาชิกหรือวิสามัญแห่งเนติบัณฑิตยสภา ก็ได้ โดยการจดทะเบียนจะแบ่งออกเป็น 6 ขั้นตอน คือ

1. จัดทำคำขอจดทะเบียนตั้งห้างหุ้นส่วนและเอกสารประกอบการจดทะเบียน ยื่นต่อนายทะเบียนเพื่อให้ตรวจพิจารณา

2. แก้ไขข้อบกพร่องในคำขอตามคำสั่งของนายทะเบียนให้ถูกต้องครบถ้วน

3. รับใบสั่งชำระค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน
4. ชำระค่าธรรมเนียมตามใบสั่งของเจ้าหน้าที่
5. ถ้าประสงค์จะได้หนังสือรับรองรายการในทะเบียน และ / หรือสำเนาเอกสารให้ยื่นคำและ ชำระค่าธรรมเนียมต่อเจ้าหน้าที่
6. รับใบสำคัญแสดงการจดทะเบียน / หนังสือรับรองรายการในทะเบียน / สำเนาเอกสาร (ถ้ามีการยื่นขอไว้)

เมื่อได้ทำการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และห้างหุ้นส่วนดังกล่าวมีความประสงค์ที่จะดำเนินธุรกิจรถแท็กซี่โดยมีรถแท็กซี่ที่มีชื่อในการจดทะเบียนเป็นของห้างหุ้นส่วนเอง ห้างหุ้นส่วนจะต้องไปยื่นขอจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการรถแท็กซี่ต่อกรมการขนส่งทางบก ซึ่งการขอจดทะเบียนรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครสำหรับห้างหุ้นส่วน จะต้องมีการแยกประเภทว่าเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ หรือห้างหุ้นส่วน จำกัด โดยถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจะมีเอกสารที่ใช้ยื่นประกอบกับคำขอต่อนายทะเบียนดังนี้

1. รายชื่อผู้ถือหุ้นส่วนทุกคน
2. ภาพถ่ายบัตรประชาชน หรือภาพถ่ายบัตรอื่นซึ่งใช้แทนบัตรประชาชน ของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
3. สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
4. ตัวอย่างรอยประทับตราของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา ถ้ามี
5. รูปถ่ายสำนักงาน ขนาด 7.60 x 12.70 ซม. จำนวน 2 รูป

แต่สำหรับห้างหุ้นส่วน จำกัดจะมีหลักฐานที่ใช้ยื่นประกอบกับคำขอ ดังนี้

1. หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด
2. ภาพถ่ายบัตรประชาชน หรือภาพถ่ายบัตรอื่นซึ่งใช้แทนบัตรประชาชน ของผู้มีอำนาจ

3. สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้มีอำนาจ ตัวอย่างรอยประทับตราของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา ถ้ามี

4. รูปถ่ายสำนักงาน ขนาด 7.60 x 12.70 ซม. จำนวน 2 รูป

#### บริษัท จำกัด

บริษัทจำกัด คือ นิติบุคคลประเภทซึ่งตั้งขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินกิจการเพื่อหากำไรมาแบ่งกัน โดยมีการแบ่งทุนเป็นหุ้นมีมูลค่าเท่า ๆ กัน ซึ่งจะมีผู้ถือหุ้นตั้งแต่ 7 คน แต่ไม่ถึง 100 คน โดยผู้ถือหุ้นต่างรับผิดชอบจำกัดเพียงไม่เกินจำนวนเงิน ที่ตนยังส่งใช้ไม่ครบมูลค่าของหุ้นที่ตนถือ ตามความในมาตรา 1096 ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยการจัดตั้งบริษัท จำกัด จะมีขั้นตอนดำเนินการตามลำดับ ดังนี้

1. ผู้เริ่มก่อการยื่นขอตรวจและจองชื่อบริษัท ด้วยแบบจองชื่อนิติบุคคลเสียก่อนว่าชื่อที่ใช้ นั้น จะเหมือนคล้ายกับชื่อที่คนอื่น ได้จดทะเบียนไว้ก่อนหรือไม่ และต้องไม่ขัดกับกฎหมายและระเบียบของทางราชการ ชื่อที่ใช้ต้องเป็นภาษาไทยจะมีภาษาต่างประเทศด้วยก็ได้ และเมื่อจองชื่อได้แล้ว จะต้องขอจดทะเบียนหนังสือบริคณห์สนธิ ภายใน 30 วัน

2. เมื่อได้ชื่อแล้ว บุคคลผู้ซึ่งเป็นผู้เริ่มก่อการตั้งแต่ 7 คนขึ้นไป เข้าชื่อกันจัดทำคำขอจดทะเบียนหนังสือบริคณห์สนธิและเอกสารประกอบแล้วนำไปจดทะเบียน

3. เมื่อได้จดทะเบียนหนังสือบริคณห์สนธิแล้ว ผู้เริ่มก่อการต้องจัดให้หุ้นของบริษัทที่คิดจะตั้งขึ้นนั้น มีผู้เข้าชื่อจองซื้อหุ้นจนครบ

4. ดำเนินการประชุมตั้งบริษัท โดยต้องส่งคำบอกกล่าวนัดประชุมให้ผู้จองหุ้นทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน ก่อนวันประชุม

---

<sup>1</sup> มาตรา 1097 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

<sup>2</sup> มาตรา 1104 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

<sup>3</sup> มาตรา 1107 และ 1108 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

5. เมื่อได้ประชุมตั้งบริษัท และที่ประชุมได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทแล้ว ผู้เริ่มก่อการต้องมอบหมายกิจการให้กรรมการบริษัทรับไปดำเนินการต่อไป<sup>1</sup>

6. กรรมการบริษัทจัดการเรียกให้ผู้เริ่มก่อการและผู้ของงหุ้นชำระค่าหุ้นอย่างน้อยร้อยละ 25 ของมูลค่าหุ้น<sup>2</sup>

7. เมื่อได้รับเงินค่าหุ้นแล้ว กรรมการต้องจัดทำคำขอจดทะเบียนตั้งบริษัทและเอกสารประกอบนำไปจดทะเบียนเป็นบริษัทภายใน 3 เดือน ภายหลังจากการประชุมตั้งบริษัท<sup>3</sup>

โดยการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทจำกัด แบ่งออกเป็นสองขั้นตอน คือ การจดหนังสือบริคณห์สนธิ และการจดทะเบียนตั้งบริษัท จำกัด สำหรับการการจดหนังสือบริคณห์สนธิมีข้อมูลหลักฐานที่ต้องใช้ดังต่อไปนี้

1. ชื่อของบริษัท
2. ที่ตั้งสำนักงานแห่งใหญ่ (ตั้งอยู่ ณ จังหวัดใด)
3. วัตถุประสงค์ของบริษัท
4. ทุนจดทะเบียน จำนวนหุ้น มูลค่าหุ้น
5. ชื่อ ที่อยู่ อายุ อาชีพ จำนวนหุ้นของผู้เริ่มก่อการจัดตั้งบริษัทซึ่งมีจำนวนไม่น้อยกว่า 7 คน
6. ชื่อ ที่อยู่ อายุ สัญชาติ ของพยาน 2 คน
7. อากรแสดคมปี 200 บาท

โดยการลงลายมือชื่อในคำขอจดทะเบียนหนังสือบริคณห์สนธิ ผู้เริ่มก่อการทุกคนจะต้องลงลายมือชื่อด้วยตนเอง โดยเฉพาะผู้เริ่มก่อการซึ่งเป็นผู้ของจดทะเบียน จะต้องมาลงลายมือชื่อในคำขอจดทะเบียนต่อหน้านายทะเบียนพร้อมแสดงบัตรประจำตัวหรือลงลายมือชื่อต่อหน้า

<sup>1</sup> มาตรา 1110 วรรคแรก ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

<sup>2</sup> มาตรา 1110 วรรคสอง ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

<sup>3</sup> มาตรา 1112 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

พนักงานฝ่ายปกครอง ดำรวจชั้นผู้ใหญ่ในท้องถิ่นที่ผู้ลงลายมือชื่อมีภูมิฐานะ หรือสามัญสมาชิก หรือสมาชิกวิสามัญแห่งนิติบุคคลวิสาหกิจก็ได้ โดยการจดทะเบียนหนังสือบริคณห์สนธิ จะแบ่ง ออกเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. จัดทำคำขอจดทะเบียนหนังสือบริคณห์สนธิและเอกสารประกอบคำขอจดทะเบียน ยื่นต่อนายทะเบียนเพื่อให้ตรวจพิจารณา

2. แก้ไขข้อบกพร่องในคำขอตามคำสั่งของนายทะเบียน (ถ้ามี) ให้ถูกต้องครบถ้วน

3. รับใบสั่งชำระค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน

4. ชำระค่าธรรมเนียมตามใบสั่งของเจ้าหน้าที่

เมื่อได้ดำเนินการจดทะเบียนเป็นบริษัท จำกัดเรียบร้อยแล้ว และบริษัท จำกัดดังกล่าวต้องการจะประกอบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ บริษัท จำกัดดังกล่าวจะต้องดำเนินการขอจดทะเบียนรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยทางบริษัทจะต้องยื่นขอจดทะเบียนต่อนายทะเบียน พร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอต่อไปนี้

1. หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นบริษัท จำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด

2. ภาพถ่ายบัตรประชาชน หรือภาพถ่ายบัตรอื่นซึ่งใช้แทนบัตรประชาชน ของกรรมการผู้มีอำนาจ

3. สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของกรรมการผู้มีอำนาจ รายชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้นทุกคน และจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคนถือ

4. สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบริคณห์สนธิ และข้อบังคับฉบับตีพิมพ์

5. ตัวอย่างรอยประทับตราของผู้ยื่นคำขอ 2 ครา ถ้ามี

6. รูปถ่ายสำนักงาน ขนาด 7.60 x 12.70 ซม. จำนวน 2 รูป

## สหกรณ์

สหกรณ์ เป็นการรวมตัวกันโดยสมัครใจของกลุ่มคนที่มีความต้องการคล้ายๆกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สมาชิกของสหกรณ์ดำเนินกิจการร่วมกัน และช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนในการประกอบอาชีพ และช่วยยกระดับฐานะความเป็นอยู่ของสมาชิกทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของสมาชิกสหกรณ์ โดยสหกรณ์สามารถแบ่งได้ทั้งสิ้น 6 ประเภท คือ

1. ประเภทการเกษตร คือ การรวมตัวของบุคคลที่ประกอบอาชีพทางการเกษตร
2. ประเภทประมง คือ การรวมตัวของบุคคลที่ประกอบอาชีพทางการประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ทั้งน้ำจืด น้ำเค็ม และน้ำกร่อย
3. ประเภทนิคม คือ การรวมตัวของบุคคลที่ประสงค์จะได้สิทธิหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินเพื่อการเกษตรตามพระราชบัญญัติ จัดที่ดินเพื่อการครองชีพ พ.ศ.2511
4. ประเภทร้านสหกรณ์ คือ การรวมตัวของบุคคลเพื่อการจัดหา จัดจำหน่ายสินค้า ที่เกี่ยวกับเครื่องอุปโภค บริโภค
5. ประเภทออมทรัพย์ คือ การรวมตัวบุคคลเพื่อให้บริการทางการเงินลักษณะต่าง ๆ อาจจัดตั้งได้ในกลุ่มบุคคลที่รับราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ หรือในสถานประกอบการ เอกชน หรือประชาชนทั่วไป
6. ประเภทบริการ คือ การรวมตัวของบุคคลที่ต้องการรับบริการในด้านต่าง ๆ เช่น การเดินทาง การขนส่ง การเคหะ การหัตถกรรม เป็นต้น ดังนั้นสหกรณ์ที่จัดตั้งขึ้นถือว่าเป็นสหกรณ์ บริการ

การรวมกลุ่มของบุคคลกลุ่มใดจะถือว่าเป็นสหกรณ์ จะต้องมีการจัดทะเบียน สหกรณ์เสียก่อน โดยขั้นตอนในการจัดตั้งสหกรณ์ และจดทะเบียนนั้นมีอยู่ด้วยกัน 6 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 รวบรวมกลุ่มบุคคล บุคคลที่จะรวมกลุ่มกันตั้งสหกรณ์ต้องมีลักษณะ ดังนี้

1. เป็นบุคคลธรรมดาบรรลุนิติภาวะ
2. มีจำนวนบุคคลไม่น้อยกว่าสิบคน

3.บุคคลที่มาร่วมกัน ควรมีอาชีพอย่างเดียวกัน หรือใกล้เคียงกัน หรือมีปัญหาความเดือดร้อนทางเศรษฐกิจหรือสังคม และต้องการร่วมมือกันแก้ไขปัญหา โดยทำกิจการเพื่อมุ่งให้ได้ประโยชน์ร่วมกัน ตามประเภทของสหกรณ์ ที่ของจดทะเบียน

4.ทุกคนต้องสมัครใจรวมกันลงทุนด้วยวิธีการถือหุ้นอย่างน้อยหนึ่งหุ้น (ตามที่ข้อบังคับสหกรณ์กำหนด)

5.ยินยอมปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของกฎหมาย และกติกา (ข้อบังคับ) ที่พวกตนกำหนดขึ้นอย่างเคร่งครัด ด้วยความเสียสละ มีวินัย และซื่อสัตย์สุจริต

ขั้นตอนที่ 2 เตรียมการจัดตั้งสหกรณ์ เมื่อเกิดกลุ่มบุคคลแล้ว ให้กลุ่มบุคคลประชุมกัน เรียกว่า “การประชุมผู้ซึ่งประสงค์จะเป็นสมาชิกสหกรณ์” เพื่อดำเนินการ ดังนี้

1. คัดเลือกบุคคลจากที่ประชุม นั้น จำนวนไม่น้อยกว่า 10 คนเป็นผู้แทนกลุ่มเพื่อดำเนินการจัดตั้งสหกรณ์ เรียกว่า “คณะผู้จัดตั้งสหกรณ์”

2. กำหนดชื่อสหกรณ์อย่างน้อย 3 ชื่อ เรียงลำดับตามความต้องการเพื่อนายทะเบียนสหกรณ์ตรวจสอบความซ้ำซ้อนกับชื่อสหกรณ์ที่ได้รับการจดทะเบียนไว้แล้ว

ขั้นตอนที่ 3 คณะผู้จัดตั้งสหกรณ์ต้องไปดำเนินการ ดังนี้

1. จองชื่อสหกรณ์เพื่อป้องกันการซ้ำซ้อน สามารถดำเนินการ โดยคณะผู้จัดตั้งสหกรณ์สามารถดำเนินการจองชื่อผ่าน Web site ของกรมส่งเสริมสหกรณ์ได้

2. จัดประชุมคณะผู้จัดตั้งสหกรณ์เพื่อดำเนินการต่อไปนี้

- พิจารณาเลือกประเภทของสหกรณ์ที่จะจัดตั้งตามกำหนดในกฎกระทรวงและกำหนดวัตถุประสงค์ของสหกรณ์ที่จะจัดตั้งนั้น เพื่อดำเนินการอำนวยความสะดวกต่อสมาชิก และสอดคล้องกับประเภทของสหกรณ์

- จัดทำแผนดำเนินการเกี่ยวกับธุรกิจหรือกิจกรรมของสหกรณ์ที่จะจัดตั้ง โดยกำหนดกิจกรรมให้สอดคล้องกับประเภทและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสหกรณ์ อย่างน้อยต้องประกอบด้วยกำหนดระยะเวลาการดำเนินงานตามแผน ต้องไม่น้อยกว่า 1 ปี ทางบัญชี, การรับสมัครสมาชิกเพิ่ม, การดำเนินธุรกิจโดยสมาชิกมีส่วนร่วม, การจัดหาทุนดำเนินการ, การฝึกอบรม เพื่อให้ความรู้แก่สมาชิก และการจัดให้มีผู้จัดทำบัญชีสหกรณ์



- จัดทำบัญชีรายชื่อบุคคลที่ประสงค์จะเป็นสมาชิกสหกรณ์ ซึ่งต้องประกอบด้วย ลำดับที่ ชื่อ-สกุล อายุ เลขหมายบัตรประจำตัวประชาชน ที่อยู่ อาชีพ จำนวนหุ้นที่จะถือแรกตั้ง จำนวนเงินค่าหุ้น และลายมือชื่อผู้ซึ่งจะเป็นสมาชิกสหกรณ์

- ร่างข้อบังคับสหกรณ์ ซึ่งต้องอยู่ในข้อจำกัด 2 ประการ คือ

1. ข้อบังคับสหกรณ์จะต้องมีข้อความที่ไม่ขัดต่อกฎหมายใด ๆ และต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของประชาชน

2. ข้อบังคับสหกรณ์อย่างน้อยต้องมีรายการ ดังต่อไปนี้

2.1 ชื่อสหกรณ์ ซึ่งต้องมีคำว่า “จำกัด” อยู่ท้ายชื่อ ทั้งนี้ โดยชื่อสหกรณ์ต้องเป็นภาษาไทยเท่านั้น แต่ละชื่อไม่เกิน 100 ตัวอักษร และหากสหกรณ์ประสงค์จะใช้ชื่อหน่วยงานซึ่งเป็นภาษาอื่น เป็นส่วนหนึ่งของชื่อสหกรณ์ ต้องทับศัพท์เป็นภาษาไทย ซึ่งในกรณีที่สหกรณ์ต้องการกำหนดชื่อสหกรณ์เป็นภาษาอื่น เช่น ภาษาอังกฤษด้วย ให้ใช้ชื่อภาษาไทยเป็นชื่อในการจดทะเบียนสหกรณ์ และกำหนดชื่อภาษาอื่นในข้อบังคับสหกรณ์ต่อจากชื่อที่เป็นภาษาไทย

2.2 ประเภทของสหกรณ์

2.3 วัตถุประสงค์ ต้องกำหนดให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่ทำร่วมกันและอยู่ในขอบเขตตามประเภทของสหกรณ์

2.4 ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ และที่ตั้งสำนักงานสาขา

2.5 ทุน ซึ่งแบ่งเป็นหุ้น มูลค่าหุ้น การชำระค่าหุ้นด้วยเงินหรือทรัพย์สินอื่น การขายและการโอนหุ้นตลอดจน การจ่ายคืนค่าหุ้น

2.6 ข้อกำหนดเกี่ยวกับการดำเนินงาน การบัญชี และการเงินของสหกรณ์

2.7 คุณสมบัติของสมาชิก วิธีรับสมาชิก การขาดจาก สมาชิกภาพ ตลอดจนสิทธิและหน้าที่ของสมาชิก

2.8 ถ้าต้องการรับสมาชิกสมทบต้องกำหนดคุณสมบัติของสมาชิก วิธีการรับสมัคร และการขาดจากสมาชิกภาพ ตลอดจนสิทธิและหน้าที่ของสมาชิกสมทบให้ชัดเจนไว้ในข้อบังคับ

## 2.9 ข้อกำหนดเกี่ยวกับการประชุมใหญ่

2.10 การเลือกตั้ง การดำรงตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่ง และการประชุมของคณะกรรมการดำเนินการของสหกรณ์

2.11 การแต่งตั้ง การดำรงตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่ง การกำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้จัดการ

3. จัดประชุมสมาชิกสหกรณ์ที่มีชื่อในบัญชีรายชื่อ เรียกว่า “ประชุมผู้ซึ่งจะเป็นสมาชิกสหกรณ์” เพื่อให้รับทราบชื่อสหกรณ์ซึ่งผ่านการตรวจสอบแล้ว จากนายทะเบียนสหกรณ์ การกำหนดประเภทสหกรณ์ วัตถุประสงค์ แผนดำเนินการเกี่ยวกับธุรกิจหรือกิจกรรมของสหกรณ์ และร่วมกันพิจารณาข้อบังคับของสหกรณ์เพื่อตกลงกันกำหนดให้เป็นข้อบังคับของสหกรณ์

### ขั้นตอนที่ 4 การขอจดทะเบียนสหกรณ์

คณะผู้จัดตั้งสหกรณ์ดำเนินการจัดทำเอกสารเพื่อจดทะเบียนสหกรณ์ โดยยื่นเอกสารที่สำนักงานสหกรณ์จังหวัดแห่งท้องที่ที่ตั้งสำนักงานสหกรณ์ เพื่อกลุ่มจัดตั้งและส่งเสริมสหกรณ์ตรวจเอกสาร หลักฐาน วิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ และรายงานสหกรณ์จังหวัดในฐานะรองนายทะเบียนสหกรณ์ เพื่อรับจดทะเบียน สหกรณ์ เอกสารประกอบการขอจดทะเบียน ดังนี้

1.คำขอจดทะเบียนสหกรณ์ จำนวน 2 ชุดซึ่งมีรายละเอียดครบถ้วนตามแบบที่กำหนด และจำนวนคณะผู้จัดตั้งสหกรณ์พร้อมลงลายมือชื่อครบทุกคน

2. สำเนารายงานการประชุมผู้ซึ่งประสงค์จะเป็นสมาชิกสหกรณ์ จำนวน 2 ชุด อย่างน้อยต้องมีรายละเอียดวาระการประชุมตามที่กำหนด โดยประธานหรือรองประธานหรือเลขานุการคณะผู้จัดตั้งเป็นผู้ลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้อง

3. สำเนารายงานการประชุมผู้ซึ่งจะเป็นสมาชิกสหกรณ์ จำนวน 2 ชุด ซึ่งอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดวาระการประชุมตามที่กำหนด และประธานหรือรองประธานหรือเลขานุการคณะผู้จัดตั้งเป็นผู้ลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้อง

4. บัญชีรายชื่อผู้ซึ่งจะเป็นสมาชิกสหกรณ์ จำนวน 2 ชุดมีรายละเอียดครบถ้วนตามแบบที่กำหนด และประธานหรือรองประธานและเลขานุการคณะผู้จัดตั้งเป็นผู้ลงลายมือชื่อรับรองทำบัญชีรายชื่อภายใต้ข้อความ “ขอรับรองว่าเป็นรายชื่อและข้อมูลของผู้ซึ่งจะเป็นสมาชิกสหกรณ์... (ชื่อสหกรณ์นั้นๆ) ....จริง”

5. แผนดำเนินการเกี่ยวกับธุรกิจหรือกิจกรรมของสหกรณ์ จำนวน 2 ชุด ที่มีกำหนดกิจกรรมให้สอดคล้องกับประเภทและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่สหกรณ์กำหนดไว้ในข้อบังคับ ซึ่งกิจกรรมที่กำหนดต้องเป็นไปตามระเบียบนายทะเบียนสหกรณ์ว่าด้วยวิธีดำเนินการจัดตั้งสหกรณ์ พ.ศ. 2547

6. ข้อบังคับสหกรณ์ จำนวน 4 เล่ม ประกอบด้วยต้นฉบับ 1 ฉบับและคู่ฉบับ 3 ฉบับ (ให้ถ่ายข้อบังคับคู่ฉบับจากต้นฉบับ) โดยการพิจารณากำหนดข้อบังคับให้พิจารณาจากข้อบังคับฉบับตัวอย่าง และการจัดทำข้อบังคับของสหกรณ์ ต้องเป็นไปตามระเบียบนายทะเบียนสหกรณ์ว่าด้วยการจัดทำข้อบังคับสหกรณ์เพื่อใช้ในการจดทะเบียนสหกรณ์ พ.ศ. 2545

### 7. ใบสำคัญรับจดทะเบียนสหกรณ์

ในกรณีไม่รับจดทะเบียนสหกรณ์ ให้แจ้งคณะผู้จัดตั้งทราบพร้อมด้วยเหตุผลเป็นหนังสือ คณะผู้จัดตั้งสหกรณ์มีสิทธิอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการพัฒนาการสหกรณ์แห่งชาติโดยยื่นคำอุทธรณ์ต่อนายทะเบียนสหกรณ์ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง

#### ขั้นตอนที่ 5 การดำเนินการของสหกรณ์หลังจากได้รับจดทะเบียนจัดตั้งสหกรณ์

1. สหกรณ์ที่จดทะเบียนแล้วมีสถานภาพเป็นนิติบุคคล
2. บุคคลตามบัญชีรายชื่อผู้ซึ่งจะเป็นสมาชิกสหกรณ์มีสถานภาพเป็นสมาชิกตั้งแต่วันที่นายทะเบียนสหกรณ์รับจดทะเบียนสหกรณ์ และได้ชำระค่าหุ้น ค่าธรรมเนียมแรกเข้าตามจำนวนที่กำหนดครบถ้วนแล้ว
3. คณะผู้จัดตั้งสหกรณ์มีอำนาจหน้าที่และสิทธิเช่นเดียวกับคณะกรรมการดำเนินการสหกรณ์ จนกว่าจะมีการเลือกตั้งคณะกรรมการดำเนินการ
4. คณะผู้จัดตั้งสหกรณ์ดำเนินกิจการสหกรณ์ได้ตามที่กำหนดในข้อบังคับ
5. คณะผู้จัดตั้งสหกรณ์ต้องจัดประชุมสมาชิกสหกรณ์ เป็นการประชุมใหญ่สามัญครั้งแรกภายใน 90 วัน นับแต่วันที่จดทะเบียนสหกรณ์เพื่อเลือกตั้งคณะกรรมการดำเนินการสหกรณ์หรืออนุมัติแผนดำเนินการเกี่ยวกับธุรกิจหรือกิจกรรมของสหกรณ์ และมอบหมายงานทั้งปวงให้กับคณะกรรมการดำเนินการสหกรณ์

6. สหกรณ์ที่ได้รับการจดทะเบียนแล้วไม่เริ่มดำเนินกิจการตามแผนดำเนินการเกี่ยวกับธุรกิจหรือกิจกรรมของสหกรณ์ภายใน 1 ปีนับแต่วันที่จดทะเบียนนายทะเบียนสหกรณ์มีอำนาจสั่งเลิกสหกรณ์ได้

ขั้นตอนที่ 6 ในกรณีรับจดทะเบียนสหกรณ์ สหกรณ์จังหวัดดำเนินการจัดส่งเอกสารดังนี้

1. แจ้งให้สหกรณ์ที่ได้รับการจดทะเบียนรับทราบพร้อมกับข้อบังคับสหกรณ์ 1 ฉบับ (ฉบับจริง), ใบสำคัญรับจดทะเบียนสหกรณ์ (ฉบับจริง)

2. แจ้งสำนักจัดตั้งและส่งเสริมสหกรณ์ โดยการส่งข้อบังคับสหกรณ์ 1 ฉบับ (คู่ฉบับ), สำเนาใบสำคัญรับจดทะเบียนสหกรณ์ 1 ฉบับ, คู่ฉบับเอกสารการจดทะเบียน 1 ฉบับ และสำเนานั่งสื่อกณะผู้จัดตั้งสหกรณ์ (ในกรณีที่มีการแก้ไขเอกสาร ให้สำเนานั่งสื่อกณะผู้จัดตั้งสหกรณ์ฉบับที่จัดส่งเอกสารชุดที่สมบูรณ์ครั้งสุดท้าย) จำนวน 1 ฉบับ, สำเนานั่งสื่อกองการรับจดทะเบียนสหกรณ์ จำนวน 1 ฉบับ

3. แจ้งสำนักงานตรวจบัญชีสหกรณ์ และทำการส่งข้อบังคับสหกรณ์ 1 ฉบับ (คู่ฉบับ) ไปด้วย

เมื่อได้มีการจดทะเบียนจัดตั้งสหกรณ์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และสหกรณ์ดังกล่าวต้องการจะประกอบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร จะต้องดำเนินการขอจดทะเบียนรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยยื่นขอจดทะเบียนต่อนายทะเบียน พร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอ ดังนี้

1. ภาพถ่ายใบสำคัญรับจดทะเบียนสหกรณ์
2. บัญชีรายชื่อสมาชิกของสหกรณ์ฉบับที่นายทะเบียนสหกรณ์รับรอง
3. สำเนาหรือภาพถ่ายข้อบังคับของสหกรณ์
4. ตัวอย่างรอยประทับตราของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา ถ้ามี
5. รูปถ่ายสำนักงาน ขนาด 7.60 x 12.70 ซม. จำนวน 2 รูป

โดยผู้ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับสหกรณ์รถแท็กซี่จะต้องมีการทำสัญญาร่วมกิจการรถยนต์รับจ้างกับทางสหกรณ์นั้นก่อน และจะต้องมีการเข้าถือหุ้นของสหกรณ์นั้นๆด้วย โดย

แต่ละสหกรณ์จะมีข้อกำหนดเอาไว้ว่าจะต้องถือหุ้นขั้นต่ำเท่าใด ซึ่งในสัญญาจะมีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของสหกรณ์ที่เป็นสาระสำคัญ ดังนี้

- กรรมสิทธิ์ในป้าย และทะเบียนรถยนต์ ที่ในสัญญากำหนดให้เป็นของสหกรณ์ ส่วนผู้ร่วมจะมีสิทธิ์ในรถยนต์ที่สามารถจะนำไปออกกั๊งให้บริการ หรือนำไปให้ผู้อื่นเช่าขับก็ได้

- ในส่วนของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับตัวรถอย่าง ค่าภาษีทะเบียน ค่าซ่อมแซม ค่าอะไหล่รถ ตลอดจนภาษีรายได้ ผู้ร่วมจะเป็นผู้ชำระเองทั้งหมด

- ในกรณีที่ผู้ร่วมนำรถไปให้ผู้อื่นเช่าขับ ผู้ร่วมเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจว่าจะให้บุคคลใดเป็นผู้ขับ และรายได้จากการให้เช่าจะเป็นของผู้ร่วม

- ผู้ร่วมยินยอมจะชำระค่าบำรุงสหกรณ์ และ ค่าช่วยเหลือสหกรณ์ตามที่ตกลงกันไว้

- ความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลภายนอกเพราะรถแท๊กซี่ หรือจากคนของผู้ร่วมไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งทางแพ่ง และทางอาญา ผู้ร่วมจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้ทั้งสิ้น และความเสียหายแก่สหกรณ์ที่เกิดขึ้นนั้น ผู้ร่วมจะต้องชดใช้ให้แก่สหกรณ์ และสหกรณ์มีสิทธิ์บังคับเอาจากบุคคล หรือทรัพย์สินที่ประกันไว้ หรือยึดรถยนต์ของผู้ร่วม หรือทั้งสองวิธี จนกว่าทางสหกรณ์จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจนครบถ้วน

- สำหรับผู้ที่จะมาขับรถแท๊กซี่ของผู้ร่วม เป็นสิทธิของผู้ร่วมในการเลือก

- สำหรับค่าจ้าง และค่าใช้จ่ายต่างๆ สำหรับผู้ขับรถแท๊กซี่ของผู้ร่วม รวมถึงรถยนต์ผู้ร่วมจะเป็นผู้จ่าย และค่าเช่า หรือผลประโยชน์อื่นที่ได้จากตัวรถแท๊กซี่นั้นผู้ร่วมจะเป็นผู้รับ

#### (ง) ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท๊กซี่

ในหัวข้อนี้จะแสดงรายละเอียดด้านต่าง ๆ ของผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท๊กซี่หรือคนขับรถแท๊กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครว่ามีอายุเท่าใด เพศอะไร มีภูมิลำเนาอยู่ที่ใด จบการศึกษาสูงสุดเท่าใด มีอาชีพอะไรมาก่อนจะขับรถแท๊กซี่เข้าสู่อาชีพ ขับรถแท๊กซี่ได้อย่างไร ขับรถแท๊กซี่ในช่วงเวลาใดและมีระยะเวลาที่ออกรถกี่ชั่วโมงต่อวัน มีวันหยุดไม่ออกรถอย่างไร มีอาชีพเสริมใด ๆ หรือไม่ ความเป็นเจ้าของตัวรถแท๊กซี่ รายได้และรายจ่ายในแต่ละวันที่ออกรถ โดยรายละเอียดต่าง ๆ ข้างต้นทั้งหมดได้ข้อมูลจากเอกสารการวิจัยในหัวข้อที่เกี่ยวกับธุรกิจรถแท๊กซี่และตัวผู้

ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ประกอบกับการสัมภาษณ์และสังเกตการณ์ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ของย่านรองเมืองจำนวน 2 อยู่ จากการประมวลผลได้รายละเอียดในแต่ละหัวข้อดังต่อไปนี้

อายุ จากข้อมูลทั้งหมดช่วงอายุของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จะมีตั้งแต่ 20 ปี ไปจนถึง 56 ปี โดยช่วงอายุที่มีจำนวนมากที่สุดคือในช่วงอายุ 30 ปี - 40 ปี เพราะช่วงอายุดังกล่าวเป็นช่วงอายุในวัยแรงงานที่มีสภาพร่างกายสมบูรณ์แข็งแรง เพราะโดยลักษณะงานของคนขับรถแท็กซี่จะมีช่วงเวลาดำเนินงานนานและต้องอยู่ในสภาพแวดล้อมที่จำกัดพื้นที่ในการปฏิบัติงาน เพราะต้องนั่งในรถเป็นเวลานาน ๆ รวมทั้งต้องเผชิญกับความเครียดของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และมลภาวะบนท้องถนน ดังนั้น ผู้ประกอบอาชีพที่มีอายุมากกว่า 40 ปี จึงมีการเลิกประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เพราะสภาพร่างกายเริ่มจะไม่สามารถทนต่อลักษณะงานดังกล่าวได้ แต่มีข้อสังเกตประการหนึ่งคือ จากข้อมูลมีผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อายุต่ำกว่า 25 ปี จำนวนหนึ่ง ตามหลักกฎหมายแล้วผู้ที่จะสามารถประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้จะต้องมีอายุ 25 ปีขึ้นไป เพราะมีหลักเกณฑ์ว่าการจะสอบอนุญาตใบขับขี่รถสาธารณะได้นั้นจะต้องมีอายุ 25 ปีขึ้นไป ดังนั้น จึงเท่ากับว่าบุคคลกลุ่มดังกล่าวขับรถแท็กซี่โดยไม่มีใบอนุญาต ซึ่งปัญหาดังกล่าวมาจากความหยาบของเจ้าของรถที่ไม่ได้ตรวจสอบเรื่องใบขับขี่สาธารณะของผู้ขับรถแท็กซี่ในผู้ของตน หรือในบางกรณีทางเจ้าของรถทราบว่าผู้ขับขี่อายุไม่ถึงและไม่มียานยนต์สาธารณะแต่ก็ให้ออกรถเพราะไม่อยากขาดรายได้ไป

เพศ จากการสำรวจพบว่าเพศของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เกือบทั้งหมด มีที่เป็นเพศหญิงน้อยมาก หรืออาจจะเรียกว่าไม่มีเลยก็ได้ ในย่านรองเมืองแห่งหนึ่งมีผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่เป็นผู้หญิงอยู่ 1 คน จากจำนวนคนขับในรถประมาณ 90 คน ที่ขับอยู่เป็นประจำ ดังนั้น ถ้าคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ก็เป็นเพียง 1.11% แต่ถ้าเทียบกับผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งหมดแล้วเปอร์เซ็นต์ที่ออกมาคงจะน้อยกว่า 1% แน่แน่นอน และเมื่อไปพิจารณาจากเอกสารการวิจัยในเรื่องธุรกิจรถแท็กซี่ ส่วนของข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จะพบว่าเอกสารการวิจัยเกือบทุกฉบับจะไม่มีการแยกเพศของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ว่าเป็นเพศชายหรือเพศหญิงแต่อย่างใด อันน่าจะมีสาเหตุมาจากซึ่งข้อมูลในการวิจัยที่เก็บมานั้นมีแต่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นเพศชายทั้งหมด จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการออกข้อมูลเป็นเพศชายและเพศหญิงแต่อย่างใด ซึ่งเห็นได้ว่ามีความสอดคล้องกับข้อมูลที่ผู้วิจัยได้สังเกตการณ์และเก็บข้อมูลมา สาเหตุที่อาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีผู้ประกอบอาชีพเป็นเพศหญิงน้อยมากนั้น เนื่องมาจากลักษณะของการประกอบอาชีพที่มีความลำบากและเสี่ยงค่อนข้างมาก ความลำบากในที่นี้ไม่ได้เป็นความลำบากในแง่ที่ต้องมีการใช้แรงงานแบกหามอย่างงานกรรมกร แต่หมายถึง ความลำบากที่จะต้องปฏิบัติงานในพื้นที่จำกัดเป็นเวลานาน ๆ และยังคงต้องอดทนต่อสภาพการจราจรที่คับคั่ง ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งถือได้ว่าเป็นอาชีพที่มีความลำบากและต้องการความอดทนที่สูงจากผู้ที่จะ

ประกอบอาชีพขบรดแท็กซี ดังนั้น จากกายภาพร่างกายระหว่างเพศชายและเพศหญิง กายภาพของเพศชายจึงมีความเหมาะสมมากกว่าเพศหญิงในการประกอบอาชีพขบรดแท็กซี แต่สาเหตุที่สำคัญเป็นอันดับแรกที่ส่งผลให้อาชีพขบรดแท็กซีไม่ค่อยจะมีผู้หญิงเป็นผู้ประกอบการคือ เป็นอาชีพที่ความเสี่ยงภัยในด้านต่าง ๆ สูงพอสมควร ทั้งความเสี่ยงที่มาจากการทำงานที่สามารถเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ตลอดเวลาจากตนเองและจากผู้ขับขี่ยานอื่น และความเสี่ยงต่ออาชญากรรมที่มาจากผู้โดยสารที่ไม่ได้มีจุดประสงค์ที่จะได้โดยสารรถแท็กซีแต่อย่างใด แต่มีวัตถุประสงค์ที่จะกระทำการปล้นจากผู้ขบรดแท็กซี ดังนั้น ผู้หญิงซึ่งถือได้ว่าเป็นเพศที่มีความแข็งแรงทางกายภาพน้อยกว่าเพศชายจึงมีความเสี่ยงสูงที่จะถูกผู้ร้ายปล้นได้มาก เพราะผู้ร้ายจะเห็นว่าผู้ประกอบอาชีพขบรดแท็กซีที่เป็นผู้หญิงไม่สามารถต่อสู้ขัดขืนตนได้เท่ากับเพศชาย จึงส่งผลให้เกิดความกลัวที่จะมาประกอบอาชีพดังกล่าวจากเพศหญิง แต่ก็เชื่อว่าผู้ชายจะไม่มี ความหวาดกลัวต่อความเสี่ยงภัยดังกล่าวข้างต้นจากการพิจารณาจากข้อมูลเอกสารวิจัยจะพบว่าผู้ชายที่ประกอบอาชีพขบรดแท็กซีก็มีความหวาดกลัวต่ออาชญากรรมและความเสี่ยงภัยต่าง ๆ จากการขบรดแท็กซีเช่นกัน แต่ด้วยคุณสมบัติของผู้ประกอบอาชีพขบรดแท็กซีส่วนใหญ่จะไม่มีการศึกษาที่สูงนักจึงไม่สามารถเลือกงานได้ตามที่ตนเองต้องการ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องประกอบอาชีพอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อเลี้ยงปากท้อง โดยงานนั้นจะต้องไม่มีการจำกัดวุฒิการศึกษาที่สูงมากเพื่อที่ตนเองจะได้มีคุณสมบัติที่จะมาสมัครงานได้ ดังนั้น การประกอบอาชีพขบรดแท็กซี จึงเป็นงานประเภทหนึ่งที่อยู่ในเงื่อนไขที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้ผู้ชายที่มีการศึกษาไม่สูงและไม่มีความสามารถอย่างอื่นเป็นพิเศษ สนใจที่จะมาประกอบอาชีพขบรดแท็กซี โดยรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับประเด็นนี้จะกล่าวต่อไปในหัวข้อการเข้าสู่อาชีพขบรดแท็กซีในหัวข้อต่อ ๆ ไป

ภูมิลำเนา ผู้ประกอบอาชีพขบรดแท็กซีในเขตกรุงเทพมหานครมีภูมิลำเนามาจากทุก ๆ ภาคของประเทศ แต่จากการพิจารณาข้อมูลของเอกสารวิจัยต่าง ๆ ประกอบกับการเก็บข้อมูลของผู้ทำวิจัยเองจะพบว่าผู้ประกอบอาชีพขบรดแท็กซีในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาเดิมมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือภาคอีสานนั่นเอง ส่วนที่รองลงมาจะเป็นภาคกลาง และภาคใต้ตามลำดับ แต่สำหรับภาคหรือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือในเอกสารการวิจัยบางฉบับภาคเหนือจะอยู่อันดับสุดท้าย แต่บางฉบับก็เป็นภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นอันดับสุดท้าย สำหรับข้อมูลที่ผู้วิจัยมีนั้นพบว่าผู้ประกอบอาชีพขบรดแท็กซีมีภูมิลำเนาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่สุด โดยสาเหตุที่ภูมิลำเนาของผู้ประกอบอาชีพขบรดแท็กซีในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เป็นภาคตะวันออกเฉียงเหนือนี้น่าจะมาจากปัจจัยบางประการอย่างสภาพสังคม สภาวะเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมาประกอบกันแล้วส่งผลให้ผู้ที่อาศัยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่มีการย้ายถิ่นฐานเข้ามากรุงเทพฯ เพื่อหางานทำ เพราะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมีรูปแบบการประกอบอาชีพในภาคเกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ และเมื่อหมดฤดูการทำเกษตรแล้วในท้องถิ่น

จะไม่มีงานให้ทำ คน ในท้องถิ่นนั้นจึงต้องมีการย้ายถิ่นมาหาแหล่งที่มีงานให้ทำซึ่งก็คือ กรุงเทพฯ นั้นเอง แต่ด้วยสาเหตุที่ระดับการศึกษาของคนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือส่วนใหญ่ไม่สูงมาก จึงส่งผลให้ผู้ย้ายถิ่นเข้ามาไม่สามารถเลือกงานได้มากนัก ดังนั้น ลักษณะงานที่สามารถทำได้จะเป็นงานในลักษณะการใช้แรงงาน ซึ่งงานในธุรกิจรถแท็กซี่ก็เป็นหนึ่งในงานที่ได้รับความสนใจจากผู้ย้ายถิ่นเข้ามาหางานทำในกรุงเทพมหานครที่มีการศึกษาน้อย เพราะเมื่อเปรียบเทียบกันเรื่องรายได้แล้ว การประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีโอกาที่จะได้รายได้สูงกว่าการไม่รับจ้างทั่วไป ถึงแม้ว่าจะมีความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ มากกว่างานอื่นก็ตาม และอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้มีภูมิลำเนาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มากกว่าคนจากภาคอื่น ๆ คือ การได้รับการชักชวนจากผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่แล้วที่เป็นญาติมิตรของตนเพราะการที่จะเข้ามาขับรถแท็กซี่ตามอยู่ต่าง ๆ ได้เช่น ถ้าได้รับการแนะนำจากผู้ที่ยังขับรถในอยู่นั้น ๆ อยู่แล้วกับเจ้าของอยู่จะมีโอกาสที่เจ้าของอยู่จะรับให้มาขับรถแท็กซี่มากกว่าการที่จะเดินเข้าไปติดต่อด้วยตนเองโดยตรง เพราะจะได้รับความน่าเชื่อถือจากเจ้าของอยู่มากกว่าเพราะอย่างน้อยก็ถือได้ว่ารู้ว่าเป็นคนมาจากที่ใด ไม่ใช่เป็นผู้ที่เป็นใครมาจากไหนก็ไม่ทราบ ไม่รู้ว่าจะเข้ามาขับรถแท็กซี่หรือมาขโมยรถกันแน่ ดังนั้นจากการที่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครมีภูมิลำเนาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากอยู่แล้วก็เพิ่มมากขึ้นไปอีก

การศึกษา ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะจบการศึกษาไม่สูงนัก ซึ่งส่วนใหญ่จะจบการศึกษาเพียงชั้นประถมศึกษาเท่านั้น แต่มีบ้างที่จบมัธยมศึกษาตอนต้นหรือตอนปลายหรือปวช. และมีผู้ที่จบการศึกษาในระดับอนุปริญญาและปริญญาตรีเช่นกันแต่น้อยมาก ซึ่งความแตกต่างของผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในระดับการศึกษาต่าง ๆ คือ ผู้ที่มีระดับการศึกษาที่ต่ำจะมีโอกาสที่จะจัดการขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพหลัก แต่ถ้าเป็นผู้ที่มีการศึกษาในระดับที่สูงมากขึ้นเรื่อย ๆ จะมีโอกาสน้อยลงที่จะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพหลัก ผลที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากเมื่อมีการศึกษามากขึ้นจะก่อให้เกิดโอกาสในการเลือกอาชีพมากขึ้นตามไปด้วย และเมื่อบุคคลกลุ่มดังกล่าวมีโอกาสที่จะสามารถเลือกอาชีพอื่นนอกจากการขับรถแท็กซี่ได้ บุคคลกลุ่มดังกล่าวก็จะเลือกที่จะทำงานประเภทอื่นแทน เพราะจากลักษณะของการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่จะต้องเผชิญการทำงานอย่างน้อย 8-9 ชั่วโมง ในพื้นที่ที่จำกัดจะต้องเผชิญกับสภาพการจราจรที่คับคั่งในกรุงเทพมหานคร และต้องเสี่ยงภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์หรือภัยจากการก่ออาชญากรรม นอกจากนี้ยังจะต้องเผชิญกับการนำเงินให้เพียงพอกับค่าเช่ารถที่จะต้องจ่ายให้กับเจ้าของอยู่ ประกอบกับการขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีความมั่นคงค่อนข้างต่ำ เพราะปัจจัยต่าง ๆ จะขึ้นอยู่กับบุคคลภายนอกทั้งสิ้น ทั้งด้านรายได้ที่จะได้มากก็ไม่ได้มีความแน่นอนแล้วแต่ว่าจะหาผู้โดยสารได้มากน้อยเพียงใด ด้านกรรมสิทธิ์ในตัวรถแท็กซี่ก็จะเป็นของเจ้าของอยู่ ถ้าเจ้าของอยู่เลิกกิจการขึ้นมาก็จะต้องหารถแท็กซี่ขับจากผู้อื่นแทน ดังนั้น เมื่อมีโอกาสที่จะเลือกอาชีพที่มีสภาพการทำงาน



ที่สบายกว่า และมีความมั่นคงในอาชีพมากกว่า จึงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนไปประกอบอาชีพอื่นแทน

อาชีพก่อนจะมาขั้บรรดแท้กชี้ ผู้ประกอบอาชีพขั้บรรดแท้กชี้ส่วนใหญ่แล้ว ก่อนจะมาขั้บรรดแท้กชี้จะประกอบอาชีพรับจ้างมาก่อนทั้งสิ้นไม่ว่าจะรับจ้างในสาขาอาชีพด้านใด เช่น กรรมกรแบกหาม พนักงานทำความสะอาด พนักงานร้านอาหาร ร้านขายของ ห้างสรรพสินค้า หรือ พนักงานขั้บรรด เป็นต้น สาเหตุมาจากระดับจากระดับการศึกษาของผู้ประกอบอาชีพขั้บรรดแท้กชี้ส่วนใหญ่ไม่สูงนักจะอยู่ในเกณฑ์ภาคบังคับเท่านั้น จึงทำให้ไม่มีคุณสมบัติเพียงพอที่จะสมัครงานประเภทอื่น ๆ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อการศึกษา แต่ก็มีอีกส่วนหนึ่งที่มีจำนวนพอ ๆ กันกับเคยรับจ้างทั่วไปมาก่อนคือ เป็นเกษตรกรในภูมิลำเนาของตน แต่เมื่อหมดฤดูกาลการเกษตรกรรมแล้วในท้องถิ่นไม่มีงานให้ทำ จึงได้เข้ามาหางานทำในกรุงเทพ โดยได้รับจากชักชวนจากญาติ พี่น้องหรือเพื่อนที่เข้ามาขั้บรรดแท้กชี้ในกรุงเทพฯ อยู่แล้ว แต่ไม่ใช่ว่าจะเปลี่ยนจากการทำการเกษตรเข้าสู่การขั้บรรดแท้กชี้ในทันที โดยจะมีการเคยผ่านประสบการณ์ในการรับจ้างขั้บรรดมาก่อน โดยเฉพาะการขั้บรรดสามล้อหรือรับจ้างขั้บรรดส่งของ เป็นต้น แต่ก็มีจำนวนที่น้อยมาก ๆ ที่ไม่เคยผ่านอาชีพอื่นมาแล้วมาขั้บรรดแท้กชี้เลย และมีอีกจำนวนที่น้อยกว่าสองรูปแบบแรกที่ประกอบอาชีพประเภทอื่นอย่างข้าราชการ พนักงานในบริษัทเอกชน หรือเจ้าของกิจการที่มาขั้บรรดแท้กชี้ด้วยสาเหตุต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นอาชีพเสริมหรือตกงาน เป็นต้น ซึ่งรายละเอียดจะกล่าวต่อไปในหัวข้อการเข้าสู่อาชีพขั้บรรดแท้กชี้ในหัวข้อต่อไป

การเข้าสู่อาชีพขั้บรรดแท้กชี้ วิธีการเข้าสู่อาชีพการขั้บรรดแท้กชี้มีอยู่ด้วยกันหลายแนวทาง ตามความเป็นอยู่ในสังคมและโอกาสของบุคคลนั้น ๆ โดยผู้ที่จะมาขั้บรรดแท้กชี้จะต้องมีคุณสมบัติพื้นฐานบางประการอย่างต้องขั้บรรดเป็น มีหลักประกันให้กับเจ้าของอู่ทั้งที่เป็นหลักประกันจากบุคคลที่จะแนะนำให้กับเจ้าของอู่ไว้เนื้อเชื่อใจที่จะยอมให้ขั้บรรดแท้กชี้ในอู่ของตน และหลักประกันที่เป็นตัวเงินที่เจ้าของอู่จะเรียกไว้จำนวนหนึ่งเพียงเป็นการประกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น ได้จากการขั้บรรดแท้กชี้ และหลักฐานที่สำคัญที่จะต้องแสดงให้กับเจ้าของอู่อีกอย่างคือ ใบขั้บขั้สาธารณะ โดยสิ่งที่สำคัญที่สุดคือ หลักประกันจากบุคคล เพราะหลักประกันที่เป็นตัวเงินและใบขั้บขั้สามารถหามาได้ตามระบบอยู่แล้ว แต่หลักประกันจากบุคคลนั้นจะต้องอาศัยความสัมพันธ์ทางสังคมของบุคคลนั้น ๆ ซึ่งไม่สามารถซื้อหาได้ตามปกติ และถ้าหลักประกันจากบุคคลที่มีหากเป็นบุคคลที่ได้รับความน่าเชื่อถือจากเจ้าของอู่แล้วอาจจะเพราะขั้บรรดในอู่นั้นมานานและไม่เคยมีปัญหามาก่อน จะส่งผลให้การเข้าสู่อาชีพการขั้บรรดแท้กชี้ง่ายขึ้นแต่การเข้าสู่อาชีพขั้บรรดแท้กชี้ของแต่ละบุคคลก็แตกต่างกันไป ซึ่งการเริ่มต้นเข้าสู่อาชีพขั้บรรดแท้กชี้จะมีเส้นทางแตกต่างและมีรายละเอียดดังนี้

- การเข้ามาขั้บรดแท็กซีเพราะมีคนชักชวน โดยอาจจะเป็นญาติพี่น้อง หรือเพื่อนฝูงที่ขั้บรดแท็กซีอยู่ก่อนแล้ว โดยผู้ขั้บรดแท็กซีบางคนไม่เคยคิดหรือตั้งใจว่าจะมาขั้บรดแท็กซีแต่อย่างใด ซึ่งอาจจะมืงงานทำประจำอยู่แล้ว หรือบางคนไม่มีงานทำและเมื่อได้รับการชักชวนจากคนที่ขั้บรดแท็กซีอยู่จึงเกิดความสนใจ และตัดสินใจที่จะมาเริ่มประกอบอาชีพขั้บรดแท็กซี

- การเข้ามาขั้บรดแท็กซีเพราะตกงาน กลุ่มนี้จะมีมาในช่วงที่ประเทศไทยประสบกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำที่ส่งผลให้เกิดการเลิกจ้างจากเจ้าของกิจการต่าง ๆ มากมาย เพราะมีการลดจำนวนคนงานในกิจการ หรือในบางกรณีก็เลิกกิจการไปเลย ทำให้ผู้ที่ตกงานจำเป็นต้องหางานใหม่ ทำ แต่ก็ไม่ปรากฏว่ากิจการที่มีอยู่ก็ไม่มีความสามารถที่จะรับคนงานเข้าทำงานได้เพราะก็ประสบกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำเช่นกัน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมาพิจารณาตลาดแรงงานอีกประเภทหนึ่งที่ไม่มืเงื่อนไขในการรับคนเข้าทำงานมากนัก และไม่ประสบภาวะเศรษฐกิจตกต่ำจนไม่สามารถรับคนเข้าทำงานได้ ซึ่งธุรกิจรดแท็กซีเป็นหนึ่งในธุรกิจที่ยังจะพอรับแรงงานเข้ามาในระบบได้ จึงทำให้เกิดการโอนถ่ายแรงงานมายังธุรกิจรดแท็กซีเป็นจำนวนมากพอสมควร

- การเข้ามาขั้บรดแท็กซีเพราะปัจจัยบางประการของอาชีพเดิมที่ไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ดำเนินงาน ปัจจัยที่ว่านี้เช่นอัตราเงินเดือน กฎระเบียบในที่ทำงาน เป็นต้น เนื่องจากการทำงานรับจ้างหรือการทำงานในองค์กรธุรกิจตามปกติทั่วไป หรือในหน่วยงานราชการจะต้องอยู่ภายใต้กฎระเบียบและข้อปฏิบัติของนายจ้างหรือผู้บังคับบัญชาในเรื่องต่าง ๆ และมีความอิสระในการทำงานไม่มากเท่าที่ขั้บรดแท็กซี เพราะผู้ประกอบอาชีพขั้บรดแท็กซีสามารถกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติงานได้ด้วยตนเองว่าจะขั้บวันไหน หยุดวันไหน ถึงแม้ในอุดรแท็กซีจะมีกฎระเบียบข้อปฏิบัติเช่นกัน แต่ถ้าเปรียบเทียบกันเวลา การขั้บรดแท็กซีจะมีความอิสระมากกว่า แต่อย่างไรก็ตามอาชีพขั้บรดแท็กซีก็มีความเสี่ยงมากมายหลายด้านตามที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่ก็มีบุคคลบางกลุ่มที่ยอมจะรับโอกาสเสี่ยงดังกล่าวแทนที่จะต้องปฏิบัติงานตามกฎระเบียบ ข้อปฏิบัติ ที่ไม่สอดคล้องกับความต้องการของตน ซึ่งก็เป็นอิสระในการประกอบอาชีพของแต่ละบุคคลที่จะตัดสินใจเลือกว่าจะทำงานในสาขาอาชีพใด

- การเข้ามาขั้บรดแท็กซีเพื่อหารายได้เสริม ในประเด็นนี้เกิดจากการที่ผู้มืงานทำอยู่แล้วแต่มีรายได้ไม่มากเท่าที่ต้องการ ในการใช้สอยจึงต้องหางานที่จะได้มาซึ่งรายได้เสริม โดยที่สามารถปฏิบัติแล้วเลิกงานประจำหรือวันหยุดของงานประจำได้ ดังนั้น ลักษณะงานที่จะสามารถสนองต่อความต้องการของบุคคลกลุ่มดังกล่าวนี้จึงจำเป็นต้องมีลักษณะสำคัญอยู่ 3 ประการ คือ ไม่มีเวลาทับซ้อนกับงานประจำ ไม่มีควมลำบากยุ่งยากมากนักในการที่จะเข้าไปสมัครงาน และมีความอิสระในการที่จะเลือกว่าจะไปประกอบอาชีพเสริมเวลาใดที่เหมาะสมที่สุด ปัจจัยทั้ง 3 ประการดังกล่าว มีขึ้นเพื่อที่จะไม่ให้การประกอบอาชีพเสริมมาก่อให้เกิดความเสียหายต่ออาชีพ

หลักที่คนมีหน้าที่อยู่ เพราะฉะนั้น อาชีพที่จะรองรับความต้องการนี้ ได้จึงต้องเป็นสาขาอาชีพ ประเภทรับจ้างอิสระที่ผู้ประกอบการอาชีพเสริม ไม่มีข้อผูกมัดกับผู้รับเข้าทำงานมากนักจะมีก็เพียงต้องสามารถปฏิบัติงานในหน้าที่ของคุณได้ตามวัตถุประสงค์ของอาชีพนั้น ตัวอย่างเช่น ตัวแทนขาย ประกันภัยที่มีหน้าที่หลัก ๆ ในการขายประกันภัยให้แก่ลูกค้า และดูแลลูกค้าของคุณในการเรียกเอา ประกันภัย โดยทางบริษัทประกันภัยไม่สามารถที่จะบังคับว่าตัวแทนจะต้องขายประกันให้ได้ เท่านั้นเท่านั้นถึงจะยังเป็นตัวแทนขายประกันภัยในบริษัทนั้นได้ และไม่มีกำหนดเวลาทำงานที่ตายตัว สามารถจะขายประกันภัย ณ เวลาใดก็ได้ สถานที่ใดก็ได้ซึ่งจะเห็นได้ว่าการเป็นตัวแทนขาย ประกันภัยเป็นงานที่มีอิสระในการทำงานที่สูงมาก สามารถประกอบอาชีพไปพร้อม ๆ กับอาชีพหลักได้ จึงเป็นอาชีพเสริมที่ได้รับความนิยมเป็นอันดับต้น ๆ นอกจากนั้นก็ยังมีการขายตรงหรือ Direct Sale ที่ได้รับความนิยมพอ ๆ กันกับการขายประกันภัย แต่ตัวอย่าง 2 อาชีพข้างต้นนั้นผู้ที่ จะเข้าไปประกอบอาชีพได้จะต้องเผชิญกับเงื่อนไขบางประการที่ผู้ที่มีความรู้หรือเงินทุนน้อยจะมีความลำบากที่จะเข้าไปประกอบอาชีพนั้นได้ อย่างการเป็นตัวแทนขายประกันภัยนั้นก่อนที่จะเป็น ตัวแทนได้จะต้องมีการสอบข้อเขียนกับทางบริษัทประกันภัยนั้น ๆ ก่อน เพื่อที่ทางบริษัทจะได้ดู คุณสมบัติของคุณคนนั้น ๆ ว่าเหมาะสมกับการจะมาขายประกันให้บริษัทของคุณหรือไม่ ดังนั้น ผู้ที่มีความรู้ก็จะต้องมีความลำบากในการที่จะสอบให้ผ่านตามที่บริษัทประกันภัยตั้งมาตรฐานเอาไว้ และสำหรับการขายตรงหรือ Direct Sale ก็จะมีปัญหาในเรื่องของเงินทุนเพราะผู้ที่ประกอบ อาชีพ Direct Sale จะต้องต้องมีเงินทุนพอประมาณในการที่จะใช้เป็นเงินในการสมัครเป็นสมาชิกของ บริษัทขายตรง และยังคงต้องใช้เงินในการซื้อของเพื่อที่จะเอาไปขายต่อให้แก่ลูกค้า

จากปัญหาที่กล่าวมาส่งผลให้ผู้ที่ต้องการหาอาชีพเสริมที่ดี การศึกษาไม่สูงและมี เงินทุนน้อยหรือไม่เลยให้ความสนใจในอาชีพเทรดแท็กซ์เพราะเป็นอาชีพที่ไม่มีการกำหนดวุฒิ การศึกษาไว้ว่าต้องจบการศึกษาขั้นต่ำเท่าใดจึงจะมาเทรดแท็กซ์ได้ ประกอบกับการเทรดแท็กซ์ ไม่จำเป็นต้องใช้ความรู้จากการศึกษาขั้นพื้นฐานเท่าใดนัก เพียงแต่เทรดแท็กซ์และมีใบขับขี่ สาธารณะก็เพียงพอแล้วในการจะประกอบอาชีพเทรดแท็กซ์ ส่วนเรื่องเงินทุนก็มีเพียง 1,000-2,000 บาท ก็เพียงพอแล้วสำหรับการใช้เป็นเงินประกันความเสียหายที่จะต้องจ่ายให้แก่ เจ้าของตู้ แต่ในบางกรณีที่ไม่จำเป็นที่จะต้องจ่ายเงินประกันถ้าได้รับการแนะนำจากคนที่เป็นที่ไว้ใจ ของเจ้าของตู้ ดังนั้น อาชีพเทรดแท็กซ์จึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการจะประกอบเป็นอาชีพเสริม เพื่อหารายได้เพิ่มเติม

- การเข้ามาเทรดแท็กซ์ตามค่านิยมของสังคมท้องถิ่น บางสังคมในชนบทจะมี ค่านิยมหรือความคิดต่ออาชีพเทรดแท็กซ์ว่าเป็นอาชีพนอกระบบที่ดีกว่าอาชีพนอกระบบประเภท อื่น ๆ โดยจะดูจากด้านรายได้เป็นสำคัญ เพราะผู้ที่ย้ายถิ่นเข้ามาประกอบอาชีพเทรดแท็กซ์ในเขต กรุงเทพมหานคร สามารถที่จะส่งเงินกลับไปให้ครอบครัวได้มากกว่าอาชีพอื่น ทำให้สภาพความ

เป็นผู้ดีขึ้นกว่าเดิม ประกอบกับในสังคมท้องถิ่นบางแห่งมีผู้ย้ายถิ่นฐานมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก อันเนื่องมาจากการแนะนำกันเป็นทอด ๆ ของญาติพี่น้อง หรือในหมู่เพื่อน จึงยิ่งทำให้ค่านิยมและความคิดต่ออาชีพขับรถแท็กซี่มีมากขึ้น ไปด้วย เพราะมีตัวอย่างให้เห็นมากขึ้นจากรูปแบบการใช้ชีวิตของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่เปลี่ยนไป ทั้งการแต่งตัวที่มีเสื้อผ้าดี ๆ สวมใส่ มีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นทั้งในด้านที่อยู่อาศัยที่สามารถซ่อมแซมหรือปรับปรุงที่พักอาศัยให้ดีขึ้นได้ สามารถหาซื้อเครื่องใช้ในครัวเรือนทั้งที่จำเป็นและไม่จำเป็นอย่างโทรทัศน์ เครื่องเล่นวีซีดี เครื่องเล่นคาราโอเกะ ตู้เย็น เป็นต้น จากการเปลี่ยนแปลงที่ดีเช่นนี้จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดค่านิยมในด้านที่ดี และทำให้มีคนต้องการเข้ามาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แต่อย่างไรก็ตามก็มีผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่แต่ไม่ได้มีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ด้วยสาเหตุการใช้จ่ายฟุ่มเฟือย ดิการพัน ดิดเกล้า หรือปฏิบัติตัวดีแต่ไม่สามารถหาเงินจากการขับรถแท็กซี่ได้ เพราะปัจจุบันมีรถแท็กซี่ออกวิ่งให้บริการมากมาย จนทำให้หาผู้โดยสารยากขึ้นตามไปด้วย จนได้เงินมาไม่พอที่จะส่งไปให้ที่บ้านเพราะค่าใช้ในกรุงเทพฯ ก็มากพอสมควร จึงทำให้ไม่มีเงินเหลือพอที่จะส่งไปให้ที่บ้าน แต่สาเหตุที่ภาพดังกล่าวไม่อยู่ในความคิดของชาวบ้านเพราะบุคคลประเภทนี้ เวลากลับมาบ้านจะไม่พยายามทำตัวเป็นจุดสนใจแก่คนรอบข้างจะได้ไม่ต้องตอบคำถามในเรื่องการประกอบอาชีพของตน ภาพของความสับสนดังกล่าวจึงไม่เด่นชัดพอที่จะทำให้คนในท้องถิ่นสามารถเห็นภาพของอาชีพขับรถแท็กซี่ในด้านอื่น ๆ และเข้าใจรูปแบบและความเสี่ยงของอาชีพขับรถแท็กซี่ได้

ลักษณะการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ในหัวข้อนี้อธิบายถึงช่วงเวลาในการขับรถแท็กซี่ว่าในกะกลางวันและกะกลางคืนมีลักษณะการทำงานต่างกันอย่างไรบ้าง มีระยะเวลาทำงานกี่ชั่วโมงต่อวัน มีวันหยุดบ้างหรือไม่ เพื่อที่จะสามารถทราบถึงรูปแบบการขับรถแท็กซี่ของผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครว่าเป็นอย่างไร

ในแต่ละวันจะมีช่วงเวลาในการขับรถแท็กซี่ 2 ช่วงเวลา หรือที่เรียกกันว่า “กะ” ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่ คือ กะกลางวันหรือกะเช้า กับกะกลางคืนหรือ กะเย็น โดยลักษณะการขับรถในแต่ละกะและทัศนคติของผู้ขับรถแท็กซี่แต่ละกะจะมีความแตกต่างกัน คือ การขับรถกะกลางวันจะเริ่มประมาณเวลาตี 1 จนถึงประมาณเวลาตี 4 ดังนั้น ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะขับไปรอผู้โดยสารตามแหล่งสถานบันเทิงต่าง ๆ ที่จะมีผู้โดยสารรอใช้บริการรถแท็กซี่อยู่ ทั้งนักเที่ยวกลางคืนและพนักงานหรือคองงานในสถานบันเทิงนั้น ๆ หรือในบางกรณีที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มานานแล้วก็จะมีผู้โดยสารขาประจำที่จะนัดเวลาให้มารับก็จะตรงไปรับเลย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นพนักงานหรือคองงานในสถานบันเทิง หรือแม่ค้าที่จะออกไปขายของเป็นต้น หลังจากรับผู้โดยสารรายแรกได้แล้วถ้ายังเข้าอยู่และรถไม่ติดส่วนใหญ่จะขับออกไปบริเวณชานเมืองเพื่อจะหาผู้โดยสารที่จะใช้บริการแท็กซี่เข้ามาในตัวเมืองหรือจะไปจอดรอผู้โดยสารตามสถานีขนส่งต่าง ๆ ที่จะมีเขาเข้ามาในช่วงเช้ามืด โดยเฉพาะในวันจันทร์และอังคารที่จะมี

ผู้โดยสารกลับจากต่างจังหวัดมากกว่าวันอื่น ๆ หลังจากที่ไปส่งผู้โดยสารยังจุดหมายแล้วลักษณะการขั้บรถหาผู้โดยสารก็จะขั้บในบริเวณที่ส่งผู้โดยสาร จะไม่พยายามขั้บรถกลับไปยังที่เดิม เพราะช่วงเวลานั้นการจราจรเริ่มจะคับคั่งแล้ว แต่การจะเลือกที่จะขั้บรถไปหาผู้โดยสารที่ใดก็จะใช้การพิจารณาจากสถานที่ที่อยู่ ณ ตอนนั้นว่าบริเวณใกล้เคียงนั้นมีสถานที่ใดน่าจะมีผู้โดยสารรอใช้บริการอยู่ซึ่งส่วนใหญ่ก็จะขั้บรถในบริเวณที่มีสำนักงานหรือแหล่งชุมชนในกรุงเทพมหานครมี ส่วนน้อยที่จะจอดรอผู้โดยสารตามสถานที่ต่าง ๆ หรือรอการเรียกใช้บริการทางวิทยุสื่อสาร ลักษณะการขั้บรถแท็กซี่ในกะกลางวันก็จะเป็นเช่นนี้ไป โดยการขั้บรถวนหาผู้โดยสาร จนเมื่อใกล้เวลาที่จะต้องส่งรถก็จะขั้บรถหาผู้โดยสาร ใกล้ ๆ กับอยู่ แต่ถ้ามีผู้โดยสารเรียกใช้บริการแต่เรียกให้ไปส่งไกลอู่มากก็จะไม่รับผู้โดยสารคนนั้นเพราะกลัวว่าจะกลับมาส่งรถไม่ทัน และก่อนจะส่งรถจะต้องล้างรถทำความสะอาดและเติมเชื้อเพลิงให้เต็มถัง โดยผู้ที่ขั้บรถแท็กซี่ในกะกลางวันส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีครอบครัวและอาศัยอยู่กับครอบครัว เนื่องจากต้องการมีเวลาให้ครอบครัวในตอนเย็นเป็นต้นไป และมีเวลานอนปกติคือนอนตอนกลางคืนและทำงานตอนกลางวัน เพราะถ้าขั้บรถกะกลางวันจะเริ่มประมาณบ่าย 2 โมง ไปจนถึงประมาณตี 2 ซึ่งจะทำให้รูปแบบการใช้ชีวิตต่างไปจากคนปกติทั่วไป แต่ผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะไม่ชอบขั้บรถกะกลางวัน สาเหตุมาจากกะกลางคืนจะหาเงินได้ง่ายกว่า ส่วนสาเหตุรองลงมาเช่น ต้องเครียดกับการจราจรอากาศร้อน เป็นต้น แต่ก็มีผู้ขั้บรถแท็กซี่ที่ชอบจะขั้บรถแท็กซี่ในกะกลางวันเพราะมีความปลอดภัยสูงกว่ามีผู้โดยสารตลอดเวลาและมีรูปแบบการใช้ชีวิตตามปกติ

ส่วนการขั้บรถแท็กซี่ในกะกลางคืนจะเริ่มเวลาประมาณบ่ายโมงไปถึงบ่าย 4 โมง และมีเวลาส่งรถในเวลาประมาณตี 1 ถึงตี 4 แล้วแต่การตกลงกับเจ้าของอู่ โดยลักษณะการขั้บรถแท็กซี่ ในกะกลางคืนจะเริ่มออกรถไปยังบริเวณย่านชุมชนหรือย่านสำนักงานที่มีผู้คนสัญจรกันมาก ๆ เพราะเป็นบริเวณที่มีโอกาสจะมีผู้รอใช้บริการรถแท็กซี่รออยู่ทั้งพนักงานในสำนักงานต่าง ๆ เด็กนักเรียนหรือคนที่ต้องเดินทางไปทำงานตอนกลางคืน เป็นต้น คนขั้บรถแท็กซี่บางคนก็จะขั้บรถไปยังแหล่งอุตสาหกรรมแถบชานเมืองเพื่อรอรับผู้โดยสารที่จะกลับเข้ามายังกรุงเทพมหานคร โดยการจะเลือกขั้บรถไปยังที่ใดบ้างนั้นคนขั้บรถจะพิจารณาจากบริเวณที่ตนมารั้บรถว่ามีสถานที่ใดที่มีผู้คนต้องการใช้บริการรถแท็กซี่บ้างและไม่ไกลหรือต้องฝ่าการจราจรที่คับคั่งไปยังจุดนั้น หลังจากรับผู้โดยสารได้แล้วและส่งไปยังจุดหมายปลายทางแล้วก็จะขั้บรถในบริเวณนั้นต่อไปเพื่อหาผู้โดยสาร ลักษณะการขั้บรถแท็กซี่ของกะกลางคืนจะขั้บในบริเวณเขตเมืองเป็นส่วนใหญ่เพราะเป็นเวลากลางคืนแล้วบริเวณชานเมืองจะไม่ค่อยมีผู้โดยสาร และเสี่ยงต่อการถูกปล้นจี้ได้ หรือถ้ามีผู้โดยสารขาประจำที่นัดเวลาให้ไปรับก็จะขั้บไปตามที่นัดหมายเอาไว้ โดยเมื่อใกล้เวลาส่งรถก็จะขั้บเข้ามาใกล้กับอู่เพื่อเตรียมตัวส่งรถและก็ต้องปฏิบัติอย่างเดียวกับผู้ที่ขั้บกะกลางวันคือ ล้างรถและเติมเชื้อเพลิงให้เต็มถัง สำหรับผู้ที่ขั้บรถกะกลางคืนส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่ย้ายเข้ามา

ในกรุงเทพมหานครตามลำพังทั้งที่แต่งงานแล้วและยังไม่ได้แต่งงาน เพราะรูปแบบการทำงานจะเป็นการทำงานในเวลากลางคืน ซึ่งถ้ามีครอบครัวแล้วจะใช้ชีวิตกับครอบครัวลำบาก แต่ถ้าเทียบกันระหว่างกะกลางวันกับกะกลางคืนแล้วผู้ขับรถแท็กซี่ชอบที่จะขับรถแท็กซี่กะกลางคืนมากกว่า เพราะหารายได้ได้มากกว่ากะกลางวัน พอเริ่มกะก็ใกล้กับเวลาเลิกงานพอดีก็จะมีผู้โดยสารมากกว่าในช่วงนั้น แต่ไม่มีตลอดเหมือนกะกลางวัน และนอกจากนั้นก็อย่างอากาศไม่ร้อน รถไม่ติด และสามารถไปทำธุระต่าง ๆ ในตอนกลางวันได้โดยไม่ต้องหยุด แต่อย่างไรก็ตามก็มีผู้ที่ไม่ชอบการขับรถแท็กซี่ในกะกลางคืนเพราะความเสี่ยงอันตรายในการโอนปล้นจี้มีมากกว่า โอกาสเกิดอุบัติเหตุก็มากกว่าและที่สำคัญคือ เวลาในการดำเนินชีวิตต่างไปจากคนทั่วไปที่ต้องทำงานตอนกลางวันและนอนตอนกลางคืน

โดยระยะเวลาในการทำงานของแต่ละกะจะอยู่ที่ 12 ชั่วโมง เพราะใน 1 วัน มีการแบ่งเป็น 2 กะ แต่ในความเป็นจริงไม่ได้ขับรถตลอด 12 ชั่วโมง แต่จะอยู่ประมาณที่ 9-10 ชั่วโมง เพราะจะต้องมีการใช้เวลาในการเตรียมรถก่อนออกรถไปและการนำรถมาส่ง รวมถึงการจอดพักด้วย โดยปัจจัยที่จะส่งผลให้ผู้ขับรถแท็กซี่ขับรถที่ชั่วโมงนั้นก็คือได้รายได้พอหรือยัง ถ้าพอแล้วสำหรับค่าเช่าและมีกำไรแล้วผู้ขับรถแท็กซี่ก็อาจจะมีการจอดรถแล้วนอนพักหรือทำธุระอย่างอื่นแล้วแต่กรณีไป ทำให้การขับรถอาจจะไม่ถึง 9 หรือ 10 ชั่วโมง แต่ถ้ายังหาเงินไม่พอค่าเช่าหรือยังได้กำไรไม่เท่าที่ต้องการก็อาจจะไม่มีการจอดรถพักเลยก็เป็นได้ ดังนั้น ระยะเวลาในการขับรถแท็กซี่แต่ละกะจะมีเวลาให้ 12 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลารับรถที่ตกลงกันไว้กับเจ้าของผู้ขับจะขับกี่ชั่วโมงก็ได้แล้วแต่ส่วนบุคคลไป

แต่จะมีลักษณะการขับรถแท็กซี่อีกประเภทที่เรียกกันว่า “ควงกะ” คือ การขับรถควงทั้งกะกลางวันและกลางคืนติดต่อกันโดยคนคนเดียวโดยจะเริ่มที่กะใดก็ได้ สาเหตุที่เกิดการควงกะขึ้นมีสาเหตุ 2 ประการ คือ จากตัวเจ้าของรถที่ไม่อยากให้รถแท็กซี่ของตนจอด เพราะจะทำให้ขาดรายได้ไปจึงให้ผู้ขับรถแท็กซี่ในกะก่อนหน้านั้นออกรถต่อไปเลย โดยอาจจะลดค่าเช่าให้ถูกกว่าปกติเพื่อเป็นแรงจูงใจให้คนขับรถแท็กซี่สนใจจะขับต่ออีกกะ ส่วนอีกสาเหตุมาจากตัวผู้ขับรถแท็กซี่เองที่อยากจะหารายได้มาก ๆ จึงต้องเพิ่มเวลาการทำงานของตนออกไปซึ่งการควงกะที่มีสาเหตุมาจากตัวผู้ขับรถแท็กซี่ เจ้าของรถอาจจะไม่ทราบได้เพราะคนขับรถแท็กซี่จะไม่เอารถมาส่งตามเวลาที่กำหนดเอาไว้ และอาจจะไม่คิดต่อมาบอกเจ้าของรถเลยก็มี จนหาเงินได้พอแล้วหรือเหนื่อยเกินไปก็จะนำรถมาส่งคืนให้เจ้าของรถแล้วจ่ายค่าเช่า แต่ในบางกรณีอาจจะเอารถคืนแต่ไม่ได้จ่ายค่าเช่าก็มี หรืออาจจะมีสาเหตุมาจากคู่กะไม่มาออกรถและไม่ต้องการให้คนขับคนอื่นที่ไม่ใช่คู่กะของตนมาขับก็จะควงกะไปเลย หรือกรณีที่ได้รับผู้โดยสารที่ว่าจ้างไปต่างจังหวัดและจะกลับมาส่งรถไปทันทีก็จะควงกะไปเลย โดยรูปแบบการขับรถแท็กซี่ที่ควงกะมาจะต้องมีการปรับการขับให้เข้ากับกะที่ขับอยู่ตอนนั้น และจะมีการจอดพักเวลาที่ร่างกายอ่อนเพลียโดยอาจจะกลับเข้าห้องพักเลย

ก็เป็นได้ แต่การควงกะไม่นิยมทำกันมากนักถ้าไม่จำเป็นจริง ๆ เพราะผู้ขับรถแท็กซี่จะเหนื่อยกว่าปกติมาก และในกรณีที่ควงกะโดยไม่บอกเจ้าของรถก็จะถูกเจ้าของรถต่อว่าได้ซึ่งจะส่งผลให้ความน่าเชื่อถือที่ได้รับจากเจ้าของรถลดลงได้ นอกจากนี้ยังจะมีการที่ผู้เช่ารถแท็กซี่ได้นำรถแท็กซี่ไปให้บุคคลอื่นขับให้บริการแทนตนโดยเจ้าของรถแท็กซี่ไม่ได้ยินยอมอีกด้วย ซึ่งทั้งสองกรณีจะมีผลในทางกฎหมายอย่างไรจะกล่าวในบทต่อไป

สำหรับการหยุดไม่ขับรถนั้นตามทฤษฎีแล้วอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีอิสระสูง ผู้ขับรถแท็กซี่สามารถที่จะหยุดวันใดก็ได้ที่ต้องการ เพราะไม่มีข้อบังคับในการทำงานว่า จะต้องมาทำงานวันใดบ้าง จะหยุดได้วันใดบ้างเหมือนกับงานรับจ้างทั่ว ๆ ไป แต่ในทางปฏิบัติตามความเป็นจริงนั้นผู้ขับรถแท็กซี่ไม่ค่อยจะได้หยุดเท่าใดนัก ด้วยสาเหตุบางประการอย่างเช่น สาเหตุด้านรายได้ถ้าหยุดขับรถก็จะไม่มีรายได้ที่จะเอามาใช้จ่ายสอย ดังนั้น จึงจำเป็นจะต้องขับรถแท็กซี่เกือบตลอด หรือสาเหตุด้านการได้รับความไว้วางใจจากเจ้าของรถ เพราะถ้าคนขับรถคนใดหยุดออกรถบ่อย ๆ ก็จะไม่ได้รับการไว้วางใจจากเจ้าของรถให้ขึ้นเป็นคนขับประจำแต่จะเป็นอะไหล่ต่อไป เพราะเจ้าของรถไม่ไว้วางใจถ้าให้เป็นคนขับประจำแล้วจะไม่หยุดบ่อย ๆ ซึ่งจะทำให้เจ้าของรถขาดรายได้ตามที่ควรจะเป็น ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้คนขับรถแท็กซี่มีความจำเป็นที่จะต้องออกรถเกือบทุกวันและหยุดในกรณีที่จำเป็นจริง ๆ เท่านั้น โดยการหยุดออกรถในแต่ละบุคคลก็จะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับความรับผิดชอบประกอบกับลักษณะนิสัย ซึ่งโดยส่วนใหญ่ผู้ที่มีการครบครันแล้ว จะหยุดรถน้อยมาก บางคนใน 1 ปี แทบจะไม่หยุดเลยเพราะมีภาระที่จะต้องหาเงินให้กับครอบครัว แม้มีอาการเจ็บป่วยที่ไม่รุนแรงอย่างปวดหัว เป็นไข้ก็จะรับประทานยาแล้วก็ออกรถตามปกติ แต่ถ้าเป็นคนขับรถแท็กซี่ที่เป็นโรคจะมีการหยุดรถบ่อยกว่าอาจจะเป็นเพราะไม่มีภาระที่ต้องดูแลก็เป็นได้ และปัจจัยด้านอายุก็มีผลต่อการหยุดออกรถเช่นกันคือ ถ้ามีอายุไม่มากหรืออยู่ในช่วงวัยรุ่นตอนปลายหรือวัยหนุ่มจะมีการหยุดรถบ่อย เพราะมีการยังไม่มีการครบครันและยังมีความรับผิดชอบไม่มากนัก แต่ถ้าเป็นคนขับรถที่มีอายุมากขึ้นจะมีการหยุดรถน้อยลงจนถึงไม่มีการหยุดเลย และ การหยุดรถจะเพิ่มมากขึ้นอีกครั้งเมื่อคนขับรถแท็กซี่มีอายุมากกว่า 45 ปีขึ้นไป อันเนื่องมาจากสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวยกับลักษณะการทำงานที่จะต้องขับรถเป็นเวลาดึกดื่นประมาณ 9-10 ชั่วโมงต่อวัน

ด้วยลักษณะนิสัยและภาระครอบครัวที่แตกต่างกันไปส่งผลให้การหยุดออกรถของแต่ละคนก็แตกต่างกันไปตั้งแต่มีการหยุดออกรถทุกสัปดาห์ หยุดออกรถเดือนละ 1 วัน จนกระทั่งใน 1 ปี หยุดออกรถไม่ถึง 1 สัปดาห์ก็คิด ซึ่งถือได้ว่าเป็นปัญหาอีกประการหนึ่งของธุรกิจรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครที่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่อาจจะมีสภาพร่างกายไม่พร้อมในการขับรถแท็กซี่ให้บริการ อันเนื่องมาจากการขาดการพักผ่อนที่เพียงพอ

ความเป็นเจ้าของในตั๋วรถแท็กซี่ที่ขับ จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่าผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เกือบทั้งหมดเป็นผู้ที่มีฐานะยากจนและมีการศึกษาน้อย ดังนั้น จึงไม่มีความสามารถในการจัดการหาซื้อรถยนต์เพื่อมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ เพราะฉะนั้น การที่จะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จะต้องไปเช่ารถแท็กซี่จากผู้ที่มีอยู่มากมายในกรุงเทพมหานคร โดยอาจจะเลือกจากการที่ตนรู้จักกับคนขับรถแท็กซี่ในอุ้นั้น ๆ และอีกสาเหตุหนึ่งที่ผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นเจ้าของรถแท็กซี่คันที่ขับอยู่คือ มีรถแท็กซี่ให้เช่าอยู่มากมายในท้องตลาด จนผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีความเห็นว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องซื้อรถแท็กซี่เป็นของตนเองหาเช่าเองก็ได้ และการเช่ารถแท็กซี่จะช่วยลดภาระต่าง ๆ ทั้งการต้องมีค่าใช้จ่ายในการดูแลรถ การซื้ออะไหล่มาซ่อมแซมรถ เป็นต้น นอกจากนี้ถ้ามีรถแท็กซี่เป็นของตนเองแล้วเกิดเหตุออกรถก็จะขาดรายได้ที่จะนำมาผ่อนรถไปด้วย ภาระต่าง ๆ นี้เองทำให้มีผู้ขับรถแท็กซี่จำนวนมากที่ยังไม่มีความพร้อมในการดูแลรถแท็กซี่จึงเช่ารถแท็กซี่

รายได้และรายจ่ายในวันที่มีการออกรถ ในทุกวันที่มีการออกรถจะมีรายได้และรายจ่ายเสมอแต่อาจจะมากบ้างน้อยบ้างแล้วแต่ในวันนั้น ๆ มีผู้โดยสารมากแค่ไหน และมีการใช้จ่ายอะไรบ้าง และยังขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจด้วย โดยในยุคสมัยที่เศรษฐกิจดีรายได้ของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ก็จะดีตามไปด้วย มีเงินเหลือเมื่อจ่ายค่าเช่าและเดิมเชื่อเพลิงกับล้างรถแล้วมากพอสมควร แต่ในยุคที่เศรษฐกิจตกต่ำรายจ่ายยังเท่าเดิมหรืออาจจะมากขึ้น แต่รายได้กลับลดลงจนในบางวันรายได้ไม่พอจ่ายค่าเช่าต้องติดค่าเช่ากับเจ้าของรถ หรือยืมเงินเพื่อนมาจ่ายก็มี ซึ่งรายละเอียดของรายได้และรายจ่ายดังต่อไปนี้

รายได้ของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จะได้มาจากการรับผู้โดยสารไปส่งยังที่ต่าง ๆ เท่านั้น โดยอาจจะเป็นการรับไปส่งเป็นเที่ยว ๆ ไป หรืออาจจะได้รับการเหมาทั้งกะเพื่อไปต่างจังหวัดก็มี ซึ่งรายได้ในแต่ละวันจะไม่เท่ากันมากบ้างน้อยบ้างแล้วแต่จะมีผู้โดยสารมากน้อยเพียงใด ส่วนรายจ่ายที่เกี่ยวกับตัวรถนั้นจะประกอบไปด้วยค่าเช่ารถ ค่าเชื้อเพลิง ค่าล้างรถ และนอกจากนั้นยังมีรายจ่ายในการใช้ชีวิตประจำวันอย่างค่าอาหาร ค่าเครื่องดื่ม ค่าบุหรี และเหล้า สำหรับคนที่เสพ ค่าเช่าห้องพักซึ่งก็คือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการอุปโภคบริโภคนั่นเอง ในบางกรณีก็จะมีรายจ่ายอื่น ๆ ที่ไม่ได้จ่ายทุกวันแต่ออกรถ แต่อาจจะมีการใช้จ่ายในบางครั้ง เช่น ค่าปรับจากใบสั่งตำรวจจราจร ค่าหนังสือพิมพ์หรือสื่อสิ่งพิมพ์อื่น ๆ ค่าพวงมาลัย ค่าดอกไม้ที่ใส่บูชาสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ค่าของใช้ในรถที่ทางอุ้มไม่มีให้อย่างสเปรย์ปรับอากาศในรถยนต์

#### (จ) ช่วงซ่อมรถประจำอยู่

เนื่องด้วยลักษณะของการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ที่รถแท็กซี่จะต้องออกวิ่งให้บริการเกือบจะตลอด 24 ชั่วโมงต่อวัน ดังนั้น รถแท็กซี่ย่อมจะมีโอกาสที่จะมีการสึกหรือชำรุด



ได้มากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคลทั่วไปที่มีการใช้งานไม่มากเท่ากับรถแท็กซี่ จึงจะต้องมีการซ่อมบำรุง และตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมที่จะออกวิ่งให้บริการอยู่เสมอ ผู้ประกอบการรถแท็กซี่หรือเจ้าของรถ จึงจำเป็นต้องหาช่างซ่อมรถประจำอยู่เพื่อให้รับผิดชอบในการซ่อมบำรุงรถแท็กซี่ในู่ของตน เพราะการที่จะส่งรถแท็กซี่ไปซ่อมยังอู่ซ่อมรถทุกครั้งที่จะต้องมีการซ่อมบำรุงหรือตรวจเช็คสภาพ รถย่อมจะก่อให้เกิดความไม่สะดวกและล่าช้าได้ และจะทำให้ทางอู่ขาดรายได้ที่จะได้จากการปล่อย รถแท็กซี่ให้คนขับรถแท็กซี่เข้าไปเพราะจะต้องมีการทิ้งรถเอาไว้ให้กับทางอู่ซ่อมรถ แต่ถ้ามีช่าง ซ่อมรถประจำอยู่ เมื่อช่างได้ซ่อมบำรุงและตรวจเช็คเรียบร้อยแล้วก็จะสามารถปล่อยรถได้ทันที ไม่เสียเวลาในการรอคิวซ่อมและสาเหตุสำคัญอีกประการที่ทางอู่รถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะมีการจ้างช่าง ซ่อมรถประจำอยู่เพราะจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงรถไปได้มาก โดยการส่งรถไป ให้แก่ทางอู่ซ่อมรถซ่อมนั้น โดยเฉลี่ยแล้วจะเสียค่าใช้จ่ายต่อคันไม่น้อยกว่า 300 บาท ต่อครั้ง (รวมค่าแรงและค่าอะไหล่แล้ว) ซึ่งถ้าอู่ไหน ๆ รถแท็กซี่ในครอบครองจำนวนค่อนข้างมากก็จะมี ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เป็นจำนวนมากตามไปด้วย แต่ถ้ามีช่างซ่อมรถประจำอยู่ซึ่งจะจ่ายค่าจ้างเป็น รายเดือนก็จะลดค่าใช้จ่ายส่วนนี้ได้ เพราะไม่ว่าจะมีงานซ่อมต่อเดือนกี่ครั้งก็ตามก็จะมีค่าใช้จ่าย ในค่าแรงที่แน่นอน แต่ก็เชื่อว่าทุกอู่จะมีการจ้างช่างซ่อมรถประจำอยู่ ถ้าเป็นอู่ขนาดเล็กที่มีรถแท็กซี่ไม่ กี่คัน การจะจ้างช่างซ่อมรถประจำอยู่ก็จะไม่คุ้มเพราะงานซ่อมจะมีไม่มากนัก ส่วนการเช็คตรวจสอ บสภาพรถก็จะอาศัยประสบการณ์ที่มีดูแลกันเอง แต่ถ้าเป็นการซ่อมที่ต้องอาศัยทักษะทางช่างยนต์ ก็จะต้องส่งซ่อมกับทางอู่ซ่อมรถ ดังนั้น การที่อู่แท็กซี่ไหนจะมีช่างซ่อมรถประจำอยู่เจ้าของอู่จะพิจารณา เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายระหว่างค่าจ้าง ช่างซ่อมประจำอู่กับการส่งรถให้ทางอู่ซ่อมรถซ่อมว่าวิธีไหน มีค่าใช้จ่ายน้อยกว่ากัน ประกอบกับวิธีไหนจะมีวิธีปฏิบัติที่สะดวกในการดำเนินธุรกิจมากกว่ากัน

สำหรับช่างซ่อมรถประจำอู่ในแต่ละอู่ก็จะมีจำนวนไม่เท่ากันขึ้นอยู่กับจำนวนของ รถ ในอู่ที่ว่ามีจำนวนมากน้อยเพียงใด ถ้ามีรถแท็กซี่ในอู่เป็นจำนวนมากก็จะมีช่างจ้างช่างซ่อม รถประจำอู่หลายคน เพื่อที่จะได้สามารถดูแลงานด้านการซ่อมบำรุงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจำนวนก็จะขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของเจ้าของอู่ว่าจะต้องมีช่างซ่อมรถประจำอู่กี่คนที่ จะผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันมาปฏิบัติหน้าที่ เพราะตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่างานในอู่แท็กซี่จะมีเวลาการ ปฏิบัติงานไม่แน่นอน บางทีก็จะมีรถแท็กซี่เข้ามาที่อู่เพื่อให้ตรวจดูเครื่องยนต์หรือความพร้อมด้าน ต่าง ๆ นอกเวลาที่มาส่งรถ ดังนั้น ถ้ามีช่างซ่อมเพียงคนเดียวก็จะทำให้ช่างซ่อมคนนั้นมีภาระ การทำงานที่หนักเกินไปได้ แต่ในประเด็นนี้ก็อยู่ที่การตัดสินใจของเจ้าของอู่ว่าจะเป็นอย่างไร แต่ในทุกอู่แท็กซี่ที่มีช่างซ่อมรถประจำอู่จะมีลักษณะซึ่งเหมือนกันคือจะมีช่างซ่อมรถที่มี ประสบการณ์มากกว่าหรือมีฝีมือดีกว่าที่เรียกว่า “ช่างใหญ่” เป็นคนคอยควบคุมการซ่อมบำรุง และ จะมีคนอีกคนหนึ่งที่อาจจะมึประสบการณ์หรือไม่เกี่ยวข้องกับการซ่อมรถมาเป็นคนคอยช่วยเหลือ ในเรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ หรือเป็นลูกมือให้ช่างใหญ่นั้นเอง

โดยช่างซ่อมรถประจำอู่จะมีที่มาในการเข้ามาสู่ออาชีพเป็นช่างซ่อมรถด้วยกันอยู่ 2 วิธีหลักๆ คือ เคยได้ทำงานในอู่ซ่อมรถมาก่อนทั้งที่เป็นอู่ซ่อมรถโดยเฉพาะและอู่ซ่อมรถในอู่แท็กซี่กับได้ศึกษามาด้้นช่างยนต์โดยเฉพาะ ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นในลักษณะที่เรียนรู้วิธีการซ่อมรถยนต์มาจากประสบการณ์ทำงาน โดยไม่ได้เคยเรียนด้้นเครื่องยนต์มาก่อนแต่อย่างใด โดยจะเริ่มจากการเป็นผู้ช่วยหรือลูกมือของช่างในอู่ที่มีประสบการณ์มากกว่า เพื่อที่จะเรียนรู้วิธีการซ่อมรถจากช่างที่มีความรู้มากกว่า และเมื่อมีความรู้พอสมควรจากการเก็บเกี่ยวประสบการณ์จากการทำงานในอู่ซ่อมรถพอที่จะซ่อมรถด้วยตนเองได้แล้วก็อาจจะมีการปรับเปลี่ยนสถานที่ทำงานและอู่แท็กซี่ก็เป็นทางเลือกหนึ่งของผู้ที่มีประสบการณ์ในอาชีพซ่อมรถมาก่อน ส่วนอีกลักษณะหนึ่งคือได้เรียนมาด้้นเครื่องยนต์โดยเฉพาะแล้วเมื่อสำเร็จการศึกษาแล้วก็มาทำงานในอู่แท็กซี่ แต่สาเหตุที่มีช่างซ่อมรถประจำอู่ที่มาจากการเรียนรู้จากการทำงานมากกว่าผู้ที่เรียนมาโดยตรงเป็นเพราะลักษณะงานของอู่รถแท็กซี่ที่จะมีความไม่แน่นอนในเวลางานสูงตามที่ได้กล่าวมา ซึ่งถือได้ว่าเป็นการหนักทีเดียวที่จะต้องรับผิดชอบงานซ่อมบำรุง เมื่อมีรถแท็กซี่เข้ามาให้ตรวจเช็คสภาพหรือซ่อมบำรุงโดยไม่รู้ว่าจะเข้ามาในเวลาใดบ้าง นอกจากเวลาเปลี่ยนกะแล้วแต่ว่าจะมีรถเสียเมื่อไหร่ และในบางกรณีอาจจะต้องมีการออกไปซ่อมรถนอกสถานที่อีกด้วย ซึ่งสำหรับผู้เรียนมาโดยตรงแล้วมีอนุปริญาแล้วนั้นสามารถที่จะเลือกสมัครงานที่มีเวลางานที่แน่นอนกว่าได้โดยใช้วุฒิการศึกษาไปสมัครงาน แต่สำหรับผู้ที่ไม่ได้เรียนมาโดยตรงไม่มีวุฒิการศึกษาใด ๆ ย่อมจะมีทางเลือกไม่มากนัก และถึงแม้ว่างานในอู่แท็กซี่จะมีเวลาไม่แน่นอนบ่อยครั้ง แต่ถ้าเทียบกับการเป็นผู้ช่วยหรือลูกมือในอู่ซ่อมรถแล้วรายได้จากการเป็นช่างประจำอู่แท็กซี่อาจจะดีกว่า จึงเป็นแรงจูงใจที่จะมาทำงานในอู่แท็กซี่แทน

### 2.5.3 ฝ่ายให้บริการผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่

ในความเป็นจริง หน่วยงานที่อยู่ในประเภทของฝ่ายให้บริการผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่จะมีอยู่ด้วยกันหลายหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นบริษัทขายรถยนต์ ร้านขายอะไหล่รถยนต์ ปิมน้ำมัน แต่ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะกล่าวถึงเพียงศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่เท่านั้น

#### ศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่

จากปัญหาการจราจรที่คับคั่งในกรุงเทพมหานครที่มีสาเหตุมาจากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นอย่างไม่มีที่สิ้นสุดทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์โดยสารสาธารณะโดยเฉพาะรถแท็กซี่เพราะการขาดการวางแผนและการประสานงานจัดเตรียมระบบขนส่งมวลชนให้มี

ประสิทธิภาพและเพียงพอต่อความต้องการของประชาชน จึงทำให้ประชาชนนิยมที่จะเดินทางด้วยวิธีที่สะดวกสบายมากกว่าการโดยสารด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีข้อจำกัด ด้านประสิทธิภาพในการไปถึงยังจุดหมาย เช่น กว่าจะไปถึงที่หมายอาจจะต้องมีการโดยสารมากกว่าหนึ่งเที่ยว ซึ่งก่อให้เกิดความลำบากในการเดินทาง หรือใช้เวลานานกว่าจะไปถึงจุดหมายเพราะต้องมีการจอดรับผู้โดยสารตามสถานีเป็นระยะ ๆ เป็นต้น ซึ่งวิธีนั้นก็คือการโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนตัวสำหรับผู้ที่มีฐานะเพียงพอที่จะหาซื้อรถยนต์เป็นของตนเอง แต่สำหรับผู้ที่มีรายได้ไม่เพียงพอที่จะมีรถยนต์ส่วนตัวก็จะหันมาใช้บริการรถแท็กซี่ จากความนิยมใช้บริการรถแท็กซี่เพราะความสะดวกสบายและรวดเร็วกว่าการโดยสารด้วยระบบขนส่งมวลชน และมีค่าใช้จ่ายไม่สูงเท่ากับการใช้รถยนต์โดยสารส่วนตัว จึงมีผู้ของจดทะเบียนรถแท็กซี่เพื่อออกวิ่งให้บริการทั้งในรูปแบบบุคคล และนิติบุคคล ในเขตกรุงเทพมหานครมากขึ้นเรื่อย ๆ ดังนั้น ทางภาครัฐจึงเห็นสมควรที่จะแก้ปัญหาจราจรที่มีรถยนต์วิ่งบนท้องถนนเกินความสามารถในการรองรับของถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ ด้วยวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการให้บริการของรถแท็กซี่โดยใช้วิทยุสื่อสารในการติดต่อขอรับบริการผ่านทางต้นข่าของวิทยุสื่อสาร ซึ่งก็คือศูนย์วิทยุรถแท็กซี่นั่นเองจะเป็นไปในรูปแบบที่รถแท็กซี่ รถแท็กซี่ออกวิ่งหาผู้โดยสารบนท้องถนนทำให้มีรถแท็กซี่วิ่งอยู่บนถนนเป็นจำนวนมาก ซึ่งการนำเอาวิทยุสื่อสารมาใช้ในการให้บริการรถแท็กซี่จะช่วยให้ผู้ขับรถแท็กซี่ไม่จำเป็นที่จะต้องขับรถแท็กซี่หาผู้โดยสาร แต่สามารถที่จะจอดรอแล้วรอการเรียกใช้บริการจากผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารจะแจ้งความประสงค์ใช้บริการผ่านทางศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ด้วยการโทรศัพท์เข้าไปแจ้ง และทางศูนย์วิทยุก็จะแจ้งไปยังผู้ขับรถแท็กซี่เพื่อให้ไปรับผู้โดยสาร ซึ่งวิธีการในการใช้ระบบวิทยุสื่อสารจะกล่าวโดยละเอียดในลำดับต่อ ๆ ไป

วิธีการแก้ปัญหารถจราจร โดยลดจำนวนรถแท็กซี่ในท้องถนนด้วยการนำเอาระบบวิทยุสื่อสารมาใช้เริ่มต้นในปี พ.ศ. 2536 โดยกระทรวงคมนาคมได้เห็นควรให้มีการจัดข่ายวิทยุสื่อสารในรถแท็กซี่ แต่ผู้ประกอบการรถแท็กซี่เกือบทั้งหมดไม่ได้มีการตื่นตัวที่จะปฏิบัติตามความเห็นดังกล่าวของกระทรวงคมนาคม เพราะยังไม่มีความเข้าใจว่าวิธีการใช้วิทยุสื่อสารจะมีผลดีต่อตนเองอย่างไร และผู้ประกอบการรถแท็กซี่ยังต้องการจะศึกษาวิธีการดำเนินการและต้นทุนในการใช้วิทยุสื่อสารด้วยว่าเป็นอย่างไร ภายหลังจากนโยบายดังกล่าวออกมาได้ไม่นานก็เริ่มมีบริษัทผู้ประกอบการด้านการให้บริการศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่มีเตอร์เกิดขึ้นมาอย่างบริษัท วิ.เอ็ม.เอส. คอมมูนิเคชั่น จำกัด ซึ่งได้รับการอนุมัติคลื่นความถี่จากการสื่อสารแห่งประเทศไทย และบริษัทยังได้จัดตั้งศูนย์วิทยุสื่อสารที่มีชื่อเรียกว่า ศูนย์ปฏิบัติการวิทยุสื่อสารสำหรับรถรับจ้างสาธารณะจากการสื่อสารแห่งประเทศไทย บริษัท วิ.เอ็ม.เอส. คอมมูนิเคชั่น จำกัด ได้มาเพียง 1 ช่องสัญญาณโดยสามารถรองรับรถได้ประมาณ 1,000 คัน สำหรับความถี่ที่ใช้เป็นความถี่ย่าน UHF ระบบ Duplex โดยใช้หลักการรับและส่งคนละความถี่ (สัญญาณความถี่ภาคส่งจะต้องส่งไปที่

reporter หรือตัวทวนสัญญาณ หลังจากนั้น reporter จะแปลงสัญญาณมาในความถี่ใหม่ที่เป็นความถี่ภาครับ ซึ่งทำให้สัญญาณแรงขึ้นหรือถูกขยายในรถแท็กซี่มิเตอร์จะรับคลื่นได้ดีขึ้น) และมีการใช้ระบบ Automatic Number Identification (A.N.I.) ที่มีความสามารถในการบันทึกเวลาการติดต่อระหว่างรถแท็กซี่มิเตอร์และศูนย์ควบคุม นอกจากนี้ยังสามารถเก็บรายละเอียดของรถแท็กซี่มิเตอร์และคนขับที่ใช้วิทยุของบริษัท โดยจะมี i.d.code เป็นของตนเองเพื่อป้องกันการลักลอบใช้คลื่นวิทยุจากบุคคลภายนอกที่จะแอบอ้างว่าเป็นผู้ขับรถแท็กซี่

สำหรับค่าใช้จ่ายในการขอใช้บริการผู้ประกอบการรถแท็กซี่มิเตอร์จะต้องจ่ายค่าเครื่องวิทยุ ค่าใบอนุญาต ค่ามัดจำ ค่าติดตั้งเสาอากาศและค่าบริการ รวมประมาณ 15,000 บาท ต่อเครื่อง โดยค่ามัดจำประกันสัญญาสามารถขอคืนได้เมื่อเลิกใช้วิทยุแล้ว และจะต้องเสียค่าใช้จ่ายงจรสื่อสารของการสื่อสารแห่งประเทศไทยอีกเดือนละ 1,800 บาท โดยทางบริษัทจะคิดค่าบริการรายเดือน จากผู้ขับรถแท็กซี่เพราะถือว่าคนขับรถแท็กซี่ได้รายได้เสริมจากการใช้วิทยุสื่อสาร แต่ในความเป็นจริงแล้วผู้ที่จ่ายก็ยังคงเป็นเจ้าของรถที่เป็นเจ้าของรถตัวจริง จากค่าใช้จ่ายที่สูงถึง 15,000 บาท ต่อเดือนต่อคัน และยังมีค่าใช้จ่ายรายเดือนอีกเดือนละ 1,800 บาท ทำให้ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ไม่สนใจที่จะคิดวิทยุสื่อสาร เพราะถือว่าเป็นการเพิ่มต้นทุนในการประกอบธุรกิจที่ไม่มีความจำเป็นจะต้องทำเพราะไม่มีกฎหมายใดบังคับเอาไว้ว่ารถแท็กซี่มิเตอร์จะต้องมีการคิดวิทยุสื่อสาร ด้วยสาเหตุดังกล่าวทำให้มีรถแท็กซี่ที่ทำการติดตั้งวิทยุสื่อสารในเดือนเมษายน พ.ศ. 2539 เพียง 849 คันเท่านั้น

รูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่โดยเรียกผ่านศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ในช่วงเริ่มแรกจะเป็นไปในรูปแบบที่ผู้ที่มีความประสงค์ต้องการใช้บริการรถแท็กซี่จะโทรศัพท์ไปยังหมายเลขของศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยจะต้องแจ้งชื่อ สถานที่ที่ต้องการให้รถไปรับ และทางศูนย์วิทยุ จะติดต่อผ่านทางวิทยุสื่อสารไปยังรถแท็กซี่ในเครือข่ายของคนเพื่อแจ้งว่ามีผู้ต้องการใช้บริการอยู่ในจุดไหน และมีผู้ขับรถแท็กซี่คนใดสามารถไปรับได้ เมื่อได้ผลแล้วว่รถแท็กซี่คันใดสามารถไปรับได้ ทางศูนย์วิทยุก็จะแจ้งหมายเลขทะเบียนให้ผู้ต้องการใช้บริการทราบ โดยในช่วงแรกจะไม่มีบริการพิเศษจากราคาที่มิเตอร์แสดงเพราะยังไม่มีกฎกระทรวงใด ๆ ออกมาทำให้สามารถคิดเพิ่มได้ แต่รูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่โดยผ่านทางศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ไม่ได้รับความนิยมจากผู้ให้บริการในสมัยนั้นเพราะไม่มีความจำเป็นที่ตนจะต้องโทรศัพท์ไปเรียกรถแท็กซี่เพื่อใช้บริการ เพียงแต่ออกไปที่ริมถนนก็สามารถหารถแท็กซี่ได้แล้ว ไม่ต้องเสียเวลาในการที่จะรอรถแท็กซี่ที่ตนเรียกจากศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ โดยปกติแล้วจะต้องรอประมาณ 5-10 นาทีกว่าที่รถแท็กซี่จะมาถึง แต่ก็มิใช่ผู้ใช้บริการที่เรียกใช้บริการอยู่เหมือนกัน แต่จะเรียกใช้ในกรณีที่ไม่สามารถหารถแท็กซี่ได้จริง ๆ หรือเป็นเวลาที่คึกมาก ๆ จนการไปขึ้นเรียกรถแท็กซี่ริมถนนอาจเกิดอันตรายจากอาชญากรรมได้ จึงโทรศัพท์ไปศูนย์วิทยุรถแท็กซี่เพื่อให้รถแท็กซี่มารับถึงที่

จนมาถึงในปี พ.ศ. 2539 ได้มีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 26 ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522 ที่กำหนดให้รถแท็กซี่มีเตอร์ที่จดทะเบียนตั้งแต่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2540 ต้องติดวิทยุสื่อสาร โดยรถแท็กซี่ในนามนิติบุคคลที่จดทะเบียนก่อนหน้าวันที่กำหนดมาจะต้องดำเนินการติดตั้งภายใน 2 ปี แต่ปรากฏว่าในขณะนั้นประเทศไทยได้เกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทำให้ผู้ประกอบการอยู่แท็กซี่ได้รวมตัวกันและยื่นข้อเรียกร้องต่อกรมการขนส่งทางบกกว่าในขณะนี้ไม่มีความสามารถที่จะเพิ่มต้นทุนในการประกอบธุรกิจได้เพราะรายได้ลดลงอย่างมาก ถ้าต้องมารับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นประมาณ 1 หมื่นกว่าบาทต่อคัน คงจะทำให้ธุรกิจไม่สามารถดำเนินต่อไปได้ ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2542 ได้มีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 33 ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522 เพื่อขยายระยะเวลาการบังคับให้มีการติดตั้งวิทยุสื่อสารในรถแท็กซี่มีเตอร์ออกไป โดยแท็กซี่ในนามนิติบุคคลที่เดิมกำหนดไว้ 2 ปี นับแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2540 ขยายเป็น 5 ปี สำหรับรถแท็กซี่ส่วนบุคคลได้เปลี่ยนให้ไม่ต้องติดตั้งวิทยุสื่อสารก็ได้ ซึ่งก็เป็นที่น่าพอใจสำหรับผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ จนกระทั่งสภาวะเศรษฐกิจเริ่มกลับมาสู่ภาวะปกติพอสมควรทางกระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบกจึงได้นำนโยบายในการที่รถแท็กซี่จะต้องติดตั้งวิทยุสื่อสารกลับมาพิจารณาอีกครั้ง เพื่อที่จะเป็นการยกระดับการให้บริการของรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครให้มีประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้โดยสารได้ดีที่สุด และเป็นการแก้ไขปัญหาจราจร เคยมีวัตถุประสงค์ในสมัยก่อนให้สามารถดำเนินการได้อีกครั้ง จึงได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 39 ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522 ได้กำหนดให้รถแท็กซี่มีเตอร์ที่จดทะเบียนใหม่ นับตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2545 จะต้องติดตั้งวิทยุสื่อสารทุกคัน ส่วนรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนก่อนวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2540 อนุโลมให้ว่าจะติดตั้งวิทยุสื่อสารหรือไม่ก็ได้จนครบระยะเวลาไม่เกิน 12 ปี นับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก ดังนั้น จึงก่อให้เกิดศูนย์วิทยุสื่อสารรถแท็กซี่เกิดขึ้นมาเพื่อรองรับกับจำนวนรถแท็กซี่มีเตอร์ที่มีอยู่มากมาย โดยรูปแบบของศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ในปัจจุบันจะมีอยู่ด้วยกัน 2 ประเภทคือ บริษัทที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบการเป็นต้นขายและดูแลจัดการเกี่ยวกับวิทยุสื่อสารในรถแท็กซี่โดยเฉพาะ ซึ่งจะไม่มียุทธแท็กซี่มีเตอร์ในนามของบริษัทนั้น กับอีกประเภทคือ เป็นบริษัทหรือสหกรณ์รถแท็กซี่อยู่แล้วจึงได้ประกอบการด้านวิทยุสื่อสารในรถแท็กซี่ไปด้วยเลย ซึ่งทั้ง 2 ประเภทนี้จะต้องไปขอเช่าความถี่จากการสื่อสารแห่งประเทศไทยในย่านความถี่ UHF ซึ่งจะเป็นความถี่ตั้งแต่ 400 MHz ขึ้นไป ทั้งนี้บริษัทหรือสหกรณ์ดังกล่าวจะต้องเสียค่าบริการเช่าสัญญาให้การสื่อสารแห่งประเทศไทยเป็นรายเดือน และจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอีก 150 บาท ต่อคันต่อเดือน สำหรับการให้รถแท็กซี่ลูกค้าเข้าใช้ความถี่ นอกจากนี้ทางการสื่อสารแห่งประเทศไทยยังมีกฎบังคับให้แต่ละศูนย์เพิ่มปริมาณรถที่จะให้บริการขึ้นทุกปี หากศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ใดไม่สามารถดำเนินการตามนี้ได้ทางการสื่อสารแห่งประเทศไทยก็จะขอความถี่นั้น ๆ คืน

สำหรับผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถแท็กซี่มิเตอร์ที่เข้าเป็นสมาชิกกับศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ใดก็จะต้องไปติดตั้งขอสมัครเข้าเป็นสมาชิกในเครือข่ายวิทยุสื่อสารตามบริษัทที่ตนเองต้องการ แต่ถ้าผู้ซื้อรถแท็กซี่ได้ซื้อรถแท็กซี่จากบริษัทขายรถที่มีศูนย์วิทยุของตนเอง ส่วนใหญ่ทางบริษัทขายรถสหกรณ์หรือบริษัทนั้น ๆ ก็จะพยายามให้ใช้ศูนย์วิทยุของตนเอง ในบางกรณีมีข้อตกลงถึงขนาดว่าถ้าจะซื้อรถจากบริษัท หรือสหกรณ์ของคนจะต้องใช้บริการศูนย์วิทยุของตนเท่านั้น มิฉะนั้นจะไม่ขายรถให้ก็มี เมื่อเจ้าของรถแท็กซี่ได้สมัครเข้าเป็นสมาชิกในศูนย์วิทยุนั้น ๆ แล้วก็จะมีการจ่ายค่าเช่าที่ต้องชำระคือ ค่าอุปกรณ์วิทยุสื่อสารซึ่งมีราคาประมาณ 25,000 บาท และจะต้องเสียค่าบริการรายเดือน 250-400 บาทต่อเดือน โดยจะมีการรวมยอดจ่ายเป็นทุก ๆ 6 เดือน หรือ 1 ปีแล้วแต่จะตกลงกัน (ในส่วนของราคาจะมีความแตกต่างกันไปแล้วแต่ศูนย์วิทยุจะกำหนดมา)

อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่า การให้บริการในรูปแบบนี้ได้รับการตอบรับจากประชาชนที่จะเรียกใช้บริการยังมีไม่มากนัก เพราะประชาชนเห็นว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเรียกแท็กซี่ผ่านทางศูนย์วิทยุ เพียงแต่ไปยื่นหรือเรียกบนท้องถนนก็ได้ ซึ่งจะสะดวกรวดเร็วกว่าไม่ต้องรอนกว่ารถแท็กซี่ที่ได้รับมอบหมายจะมารับ ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นมาจากการขาดการประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนว่าการใช้บริการผ่านศูนย์วิทยุมีข้อดีอย่างไร และมีวิธีการเรียกใช้บริการอย่างไร เพราะในบางกรณีสาเหตุที่ประชาชนไม่ได้ใช้บริการผ่านศูนย์วิทยุเพราะจำหมายเลขที่จะต้องโทรศัพท์ไปติดต่อไม่ได้

สำหรับรูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่ผ่านทางศูนย์วิทยุก็ยังคงมีรูปแบบคล้ายรูปแบบเดิมในสมัยเริ่มแรกจะต่างกันเพียงรายละเอียดบางประการเท่านั้น คือ ผู้ที่ต้องการใช้บริการจะต้องโทรศัพท์ไปยังศูนย์วิทยุรถแท็กซี่เพื่อแจ้งความต้องการ โดยจะต้องแจ้งเวลาและสถานที่ที่จะให้ไปรับและให้ไปส่งที่ใด โดยรายละเอียดต่าง ๆ จะถูกบันทึกลงไปในฐานข้อมูลของศูนย์วิทยุ เมื่อในกรณีที่ผู้ใช้บริการต้องการรายละเอียดการให้บริการ หลังจากทางศูนย์วิทยุได้รับข้อมูลจากผู้โดยสารแล้วเจ้าหน้าที่ของศูนย์วิทยุก็จะทำการออกอากาศความต้องการของผู้ใช้บริการผ่านทางช่องสัญญาณความถี่ให้แก่รถแท็กซี่ในเครือข่ายทราบ ต่อจากนั้นเมื่อผู้ขับรถแท็กซี่ได้ขึ้นผ่านทางวิทยุสื่อสารแล้วและมีความประสงค์จะไปรับผู้โดยสารคนดังกล่าวก็จะแจ้งกลับไปยังศูนย์วิทยุด้วยวิทยุสื่อสาร โดยทางเจ้าหน้าที่จะพิจารณาจากว่าผู้ขับรถแท็กซี่สามารถไปรับผู้โดยสารได้ตามที่ตกลงได้หรือไม่ และใช้เวลาเท่าไร ซึ่งเจ้าหน้าที่จะเลือกจากรถแท็กซี่คันที่ใช้ระยะเวลาสั้นที่สุดในการจะไปรับผู้โดยสาร โดยจะมีการใช้คอมพิวเตอร์ในการตรวจเช็คหาตำแหน่งของรถแท็กซี่ในเครือข่ายที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับจุดไปรับผู้โดยสาร เมื่อได้ทราบแล้วว่ารถแท็กซี่คันใดจะไปรับผู้โดยสาร ทางเจ้าหน้าที่จะทำการบันทึกข้อมูลการให้บริการลงฐานข้อมูลในคอมพิวเตอร์แล้วเจ้าหน้าที่ก็จะทำการยืนยันหมายเลขทะเบียนรถแท็กซี่ที่จะไปให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ และ

นอกจากจะสามารถใช้บริการได้ทันทีแล้วยังสามารถที่จะโทรศัพท์ไปแจ้งการขอใช้บริการล่วงหน้าได้อีกด้วย สำหรับการให้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ผ่านศูนย์วิทยุ ผู้โดยสารจะต้องเสียค่าบริการเพิ่มจากค่าโดยสารจำนวน 20 บาทต่อครั้ง สำหรับการเรียกใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร ถ้าเป็นเรียกจากปริมณฑลหรือภายในท่าอากาศยานจะเป็นอัตรา 50 บาทต่อครั้ง โดยในปัจจุบันการให้บริการรูปแบบนี้มีเพิ่มมากขึ้นกว่าสมัยก่อนมาก จากข้อมูลของศูนย์วิทยุ แท็กซี่นครชัยมีสถิติว่าโดยเฉลี่ยใน 1 นาที จะมีลูกค้าโทรศัพท์มาแจ้งขอใช้บริการจำนวน 2 ราย ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้หญิง เพราะผู้ใช้บริการกลุ่มดังกล่าวมีความมั่นใจด้านความปลอดภัยของคนขับรถแท็กซี่มากกว่าการเรียกเองจกถนน เพราะทางศูนย์จะมีข้อมูลการให้บริการอยู่ ดังนั้น ถ้าเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ขึ้นมาสามารถที่จะเช็คข้อมูลได้ จึงเป็นการสร้างความมั่นใจในการใช้บริการรถแท็กซี่จากรูปแบบการให้บริการรูปแบบนี้

#### 2.5.4 ฝ่ายผู้ให้บริการ

เมื่อทำการเปรียบเทียบการเดินทางด้วยการบริการคมนาคมขนส่งทั้งของภาครัฐและเอกชนไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าทั้งลอยฟ้าและใต้ดิน รถสามล้อ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง และรถแท็กซี่มิเตอร์ จะเห็นได้ว่าการใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์จะมีความสะดวกสบายมากกว่าการให้บริการในรูปแบบอื่น ๆ เพราะไม่ต้องไปขึ้นรถให้บริการตามป้ายโดยสารตามจุดที่กำหนดไว้สามารถเรียกแท็กซี่บริเวณไหนก็ได้ และในปัจจุบันสามารถเรียกใช้บริการทางศูนย์วิทยุได้อีกด้วย นอกจากนั้นยังไม่ต้องใช้บริการร่วมกับใครที่จะต้องกังวลว่าจะมีที่นั่งหรือไม่จะมีคนแน่นหรือเปล่า อย่างการให้บริการรถโดยสารประจำทางหรือรถไฟฟ้า และการใช้บริการรถแท็กซี่ก็ยังมีที่นั่งหรือที่โดยสารสบาย มีเครื่องปรับอากาศและมีหลังคาคอยกันแดดกันฝนไม่เหมือนกับการใช้บริการรถสามล้อ หรือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ส่วนประเด็นของความรวดเร็วในการไปยังจุดหมายก็อยู่ในอันดับต้น ๆ เพราะไม่มีการหยุดจอดรับผู้โดยสารตามป้ายโดยสารต่าง ๆ และไม่จำเป็นต้องวิ่งไปตามทางที่กำหนดเอาไว้ ถ้าเส้นทางที่ใช้มีการจราจรคับคั่งก็สามารถเลือกใช้ถนนเส้นทางอื่นได้ถึงแม้ว่าจะไม่รวดเร็วเท่ากับการใช้บริการมอเตอร์ไซด์รับจ้างแต่ก็มีปัจจัยเรื่องความปลอดภัยมากกว่ามาทดแทน เพราะฉะนั้นจึงทำให้การให้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ฯ ได้รับความนิยมาจกประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร แม้ว่าการให้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์จะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าการใช้บริการการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยอื่น ๆ แล้ว ผู้โดยสารก็ยินยอมที่จะจ่ายค่าโดยสารที่สูงกว่าแต่ได้รับการบริการที่ตนเองเห็นว่าตอบสนองต่อความต้องการของตนในด้านต่าง ๆ ได้มากกว่า

จากปัจจัยด้านต่าง ๆ การใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์สามารถให้ความสะดวกสบายและความรวดเร็วอยู่ในอันดับต้น ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับบริการโดยสารรูปแบบอื่น ๆ ส่งผลให้ได้รับความนิยมจากผู้ให้บริการ หรือผู้โดยสารในวงกว้างไม่ว่าจะเป็นเพศอะไร อายุเท่าไร มีการศึกษาสูงสุดชั้นไหน มีรายได้มากน้อยเท่าไร เป็นต้น โดยจะมีความดีในการใช้บริการแตกต่างกันไปแล้วแต่บุคคลว่าบุคคลคนนั้นจำเป็นต้องเป็นต้องเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ บ่อยครั้งเพียงใด และมีรายได้เพียงพอที่จะนำมาใช้เป็นค่าโดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์หรือไม่ ถ้าเป็นบุคคลที่มีความจำเป็นต้องเดินทางไปติดต่อธุระบ่อยครั้งและมีรายได้พอสมควรที่จะใช้จ่ายเป็นค่าโดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์ที่มีอัตราค่าโดยสารสูงกว่าการให้บริการการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่นก็จะมีค่าในการใช้บริการมากกว่า แต่ก็ใช่ว่าผู้ที่มีรายได้น้อยจะไม่ใช้บริการรถแท็กซี่เลย เพราะในบางสถานการณ์ที่มีความจำเป็นจริง ๆ อย่างเช่น ต้องมีการขนของจำนวนมาก ๆ แต่ไม่มีรถเป็นของตนเอง การที่จะใช้บริการรถประเภทอื่นคงไม่สะดวกก็อาจจะมีการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ได้ ในทางกลับกันผู้ที่มีฐานะร่ำรวยและมีรถยนต์ส่วนตัวก็อาจจะมีการใช้บริการรถแท็กซี่ได้เช่นกัน โดยอาจจะต้องเผชิญกับสถานการณ์ที่จำเป็นหรือตัดสินใจใช้บริการรถแท็กซี่แทนที่จะโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนตัว เพราะสถานที่ที่จะไปอาจจะหาที่จอดรถลำบาก หรือไม่ต้องการจะขับรถยนต์ส่วนตัวไม่ว่าด้วยเหตุผลใด เป็นต้น ดังนั้น ความดีของการใช้บริการรถแท็กซี่จะขึ้นอยู่กับว่าบุคคลนั้นมีรถส่วนตัวหรือไม่ ประกอบกับความจำเป็นที่จะต้องใช้บริการการคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวกและรวดเร็วในอันดับต้น ๆ และอย่างไรก็ตามอาจจะกล่าวได้ว่าการบริการรถแท็กซี่เป็นรูปแบบการบริการการคมนาคมขนส่งที่ผู้ใช้บริการทุกระดับสามารถที่จะเข้าถึงได้ง่าย และมีโอกาสในการเรียกใช้บริการแล้วแต่โอกาสหรือสถานการณ์ของแต่ละบุคคล ซึ่งประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครเกือบทั้งหมดได้มีโอกาสที่จะใช้บริการรถแท็กซี่ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุประการใดก็ตาม

โดยผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสารจะมีความคาดหวังต่อการใช้บริการรถแท็กซี่ที่ตนจะได้รับอยู่ 2 ประการหลัก ๆ คือ คุณภาพของการให้บริการ และความปลอดภัยในการใช้บริการ ในส่วนของคุณภาพของการให้บริการจะประกอบไปด้วยความรู้เส้นทางของคนขับรถแท็กซี่เพื่อความคาดหวังอีกประการที่จะได้สามารถไปถึงจุดหมายปลายทางได้รวดเร็วที่สุด และความพร้อมของตัวรถแท็กซี่ทั้งด้านเครื่องยนต์และภายในห้องโดยสาร ซึ่งความคาดหวังเรื่องความพร้อมของตัวรถแท็กซี่ก็จะเชื่อมโยงไปยังเรื่องความปลอดภัยในการใช้บริการอีกต่อหนึ่ง โดยความปลอดภัยในการใช้บริการก็คือ การไปถึงจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัยทั้งร่างกายและทรัพย์สินนั่นเอง ซึ่งคุณภาพของการให้บริการและความปลอดภัยในการใช้บริการจะต้องมีควบคู่กันไป