



### บทที่ 3

## ความสัมพันธ์ทางกฎหมายของหน่วยงานและบุคคลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ในบทที่ 3 นี้จะแบ่งเนื้อหาออกเป็นสองส่วนด้วยกัน โดยในส่วนแรกจะกล่าวถึง สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของหน่วยงาน และบุคคลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครว่าเป็นอย่างไร มีความสัมพันธ์ตามกฎหมายระหว่างกันในลักษณะใดบ้าง ซึ่งจะประกอบไปด้วยนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินงานธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์โดยเฉพาะ หรือนิติบุคคลรถแท็กซี่ เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ผู้ให้บริการ และบุคคลภายนอก ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายเรื่องเช่าทรัพย์สิน ค่าประกัน รัยชน ตัวการ - ตัวแทน ละเมิด เป็นต้น ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างเอกชน กับเอกชนนั่นเอง และในส่วนที่สองจะกล่าวถึงความสัมพันธ์ของทางภาครัฐ กับเอกชน ซึ่งจะมีความสัมพันธ์ในรูปแบบการกำกับดูแล เพื่อแสดงให้เห็นว่าการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครว่าเป็นอย่างไร และมีบทบัญญัติของกฎหมายฉบับใดบ้างที่นำมาใช้ในการกำกับดูแลทั้งส่วนของการกำกับดูแลการเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่ของเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ นิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบการในธุรกิจบรรทุกคน โดยสารด้วยรถแท็กซี่โดยเฉพาะ และผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ การกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยในการให้บริการ และการกำกับดูแลอัตราค่าโดยสาร เพื่อที่จะทำให้เห็นภาพรวมของความสัมพันธ์ทางกฎหมายของฝ่ายต่างๆในธุรกิจรถแท็กซี่ว่าเป็นอย่างไร และจะได้นำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ว่ามีปัญหาทางกฎหมายประการใดหรือไม่ในลำดับต่อไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 3.1 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่ กับเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่

โดยความสัมพันธ์ทางกฎหมายของนิติบุคคลรถแท็กซี่กับทางเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่นั้น จะเกิดขึ้นจากการที่เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของนิติบุคคลรถแท็กซี่ เพื่อที่จะนำรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนในนามของนิติบุคคลรถแท็กซี่มาประกอบการในอุ้งรถแท็กซี่ของตน โดยการเข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลรถแท็กซี่นั้น ทางนิติบุคคลรถแท็กซี่จะมีการกำหนดให้ผู้ที่ประสงค์จะเข้ามาเป็นสมาชิกในนิติบุคคลรถแท็กซี่ จะต้องมีการทำสัญญาเข้าร่วมกิจการกับทางนิติ

บุคคลนั้นๆ โดยในสัญญาดังกล่าวจะมีการกำหนดวิธีการในการเข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลรด์แท็กซีเอาไว้ว่าจะต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะมีการกำหนดให้ผู้เข้าร่วมเป็นสมาชิกจะต้องมีการชำระค่าสมาชิกให้แก่ทางนิติบุคคลรด์แท็กซี และนอกจากนั้นจะมีการกำหนดให้ทางสมาชิกจะต้องมีการถือหุ้นของทางนิติบุคคลรด์แท็กซีขั้นต่ำเอาไว้อีกด้วย และจากการที่มีการทำสัญญาร่วมกิจการระหว่างนิติบุคคลรด์แท็กซี กับเจ้าของอู่รด์แท็กซี ส่งผลให้สิทธิหน้าที่ รวมถึงความรับผิดชอบต่างๆจะเป็นไปตามที่กำหนดเอาไว้ในสัญญา ซึ่งจะมีรายละเอียดดังนี้

1. ผู้เข้าร่วมเป็นสมาชิกจะมีสิทธิในรด์แท็กซี แต่สำหรับฝ่ายทะเบียนจะลงชื่อเป็นของนิติบุคคลรด์แท็กซีเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์

2. ในการประกอบการเกี่ยวกับรด์แท็กซีของสมาชิก ทางนิติบุคคลรด์แท็กซีจะกำหนดให้เป็นหน้าที่ของทางสมาชิกที่จะดำเนินการด้วยตนเอง ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดให้บุคคลใดมาขับรด์แท็กซีให้บริการ หรือการทำสัญญาเช่ารด์แท็กซีกับบุคคลใดก็ตาม ตลอดจนถึงค่าใช้จ่ายต่างๆในการประกอบการทางเจ้าของอู่รด์แท็กซีจะเป็นผู้ที่มีหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชอบ ไม่ว่าจะเป็นค่าทะเบียนรด์ ค่าซ่อมแซมรด์ ค่าอะไหล่ น้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงภาษีต่างๆ

3. ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกไม่ว่ากรณีใดๆทั้งทางแพ่ง และทางอาญา อันเนื่องมาจากรด์แท็กซี หรือผู้ขับรด์แท็กซีที่ดำเนินงานให้แก่เจ้าของอู่รด์แท็กซี ทางเจ้าของอู่รด์แท็กซีจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น และในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่นิติบุคคลรด์แท็กซี ทางเจ้าของอู่รด์แท็กซีที่เป็นสมาชิกจะต้องร่วมรับผิดชอบให้แก่นิติบุคคลรด์แท็กซีด้วย

จากข้อความในสัญญาร่วมกิจการที่ทางเจ้าของอู่รด์แท็กซีได้ตกลงทำกับทางนิติบุคคลรด์แท็กซีนั้นจะเห็นได้ว่าการกำหนดสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของทั้งทางเจ้าของอู่รด์แท็กซีที่เข้าร่วมเป็นสมาชิก และทางนิติบุคคลรด์แท็กซี โดยทางเจ้าของอู่รด์แท็กซีจะมีสิทธิในการประกอบการ โดยใช้รด์แท็กซีที่จดทะเบียนในนามของนิติบุคคลที่เข้าร่วมได้อย่างอิสระ ไม่จะเป็นการทำสัญญาเช่ารด์แท็กซีว่าจะตกลงทำสัญญากับบุคคลใด ทางนิติบุคคลรด์แท็กซีจะไม่เข้ามาแทรกแซงการดำเนินงานของเจ้าของอู่รด์แท็กซี แต่ทางเจ้าของอู่รด์แท็กซีก็จะมีหน้าที่ในการจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายต่างๆในการประกอบการทั้งหมด และในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก ทางเจ้าของอู่รด์แท็กซีจะมีหน้าที่ที่จะต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว และถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นส่งผลต่อนิติบุคคลรด์แท็กซีอย่างเช่น ทางนิติบุคคลจะต้องชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายจำนวนเงินเท่าใด ทางเจ้าของอู่รด์แท็กซีจะต้องรับผิดชอบให้แก่ทางนิติบุคคลด้วย

จึงเห็นได้ว่าความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างนิติบุคคลธรรมดาแก่กชี้ กับเจ้าของอู่รถแก่กชี้ ทั้งในส่วนของสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบต่างๆของทั้งสองฝ่ายนั้นจะพิจารณาตามสัญญาร่วมกิจการที่ได้ตกลงทำระหว่างกันไว้ ว่ามีการกำหนดเอาไว้อย่างไรบ้าง

### 3.2 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างเจ้าของอู่รถแก่กชี้กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแก่กชี้

จากลักษณะ หรือรูปแบบการดำเนินงานของผู้ประกอบการในธุรกิจรถแก่กชี้มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งได้กล่าวมาแล้วว่าผู้ประกอบอาชีพขับรถแก่กชี้มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่ไม่มียรถแก่กชี้เป็นของตนเอง แต่จะไปติดต่อกับเจ้าของอู่รถแก่กชี้ หรือผู้ที่มีรถแก่กชี้ เพื่อที่จะนำรถแก่กชี้มีเตอร์ของเจ้าของอู่รถแก่กชี้ หรือผู้ที่คนไปติดต่อนั้นๆมาใช้ขับให้บริการแก่ประชาชนทั่วไป โดยยินยอมที่จะจ่ายเงินเป็นค่าตอบแทนในการที่ตนได้ใช้ประโยชน์จากรถแก่กชี้มีเตอร์ให้แก่ผู้ที่เป็นเจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถแก่กชี้มีเตอร์คั่นดังกล่าว ซึ่งจากลักษณะของการดำเนินงานของผู้ประกอบการในธุรกิจรถแก่กชี้มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครดังกล่าว จะตรงกับความหมายของการเช่าทรัพย์สินที่มีการบัญญัติเอาไว้ในมาตรา 537 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ที่บัญญัติเอาไว้ว่า “อันว่าเช่าทรัพย์สิน คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้ให้เช่าตกลงให้บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าผู้เช่าได้ใช้ หรือได้รับประโยชน์ในทรัพย์สินอย่างใดอย่างหนึ่งชั่วระยะเวลาอันมีจำกัด และผู้เช่าตกลงจะให้ค่าเช่าเพื่อการนั้น” จากมาตราดังกล่าวทำให้เห็นได้ว่าการเช่าทรัพย์สินนั้นเป็นสัญญาประเภทหนึ่งให้ผู้ให้เช่าตกลงที่จะให้ผู้เช่าได้ใช้สอย หรือได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินที่ตกลงจะให้เช่าโดยจะมีระยะเวลาอันจำกัด และผู้เช่าตกลงที่จะให้ค่าเช่าเป็นการตอบแทน ดังนั้น ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างเจ้าของอู่รถแก่กชี้และผู้ประกอบอาชีพขับรถแก่กชี้ในลักษณะดังกล่าว คือ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้เช่า และผู้เช่าโดยจะมีลักษณะสำคัญของสัญญาเช่าทรัพย์สินดังต่อไปนี้

1. เช่าทรัพย์สินมีลักษณะเป็นสัญญาต่างตอบแทน กล่าวคือ ผู้ให้เช่ามีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนจากผู้เช่า และผู้เช่าเองก็มีสิทธิที่จะได้ใช้สอย หรือได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินที่ได้ตกลงกันว่าจะเช่า ซึ่งการดำเนินงานในธุรกิจรถแก่กชี้มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมีการทำสัญญาในรูปแบบนี้เช่นกัน โดยผู้ประกอบอาชีพขับรถแก่กชี้ หรือผู้ที่มีความต้องการที่จะขับรถแก่กชี้มีเตอร์ให้บริการแก่ประชาชน แต่ไม่มีรถแก่กชี้เป็นของตนเอง จะไปติดต่อกับเจ้าของอู่รถแก่กชี้ หรือบุคคลใดที่มีรถแก่กชี้มีเตอร์ให้เช่า เพื่อที่จะนำรถแก่กชี้คั่นดังกล่าวไปขับให้บริการ โดยผู้

ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ หรือผู้ที่มีความต้องการที่จะขับรถแท็กซี่มิเตอร์ให้บริการที่ได้คิดต่อขอใช้ประโยชน์จากรถแท็กซี่มิเตอร์จากเจ้าของรถแท็กซี่ หรือบุคคลใดที่มีรถแท็กซี่มิเตอร์ให้เช่าจะจ่ายค่าเช่าให้แก่เจ้าของรถแท็กซี่มิเตอร์เพื่อเป็นการตอบแทนที่เจ้าของรถแท็กซี่มิเตอร์ได้ให้คนได้ใช้ประโยชน์จากรถแท็กซี่มิเตอร์คันดังกล่าว จึงถือได้ว่าทั้งฝ่ายเจ้าของรถแท็กซี่มิเตอร์ให้เช่า และผู้เช่าได้รับผลประโยชน์ทั้งสองฝ่าย และมีลักษณะเป็นสัญญาต่างตอบแทน

2. ในการเช่าทรัพย์สินจะต้องมีวัตถุแห่งสัญญาเช่าทรัพย์สิน คือ ทรัพย์สิน โดยจะหมายถึงวัตถุที่มีรูปร่าง และไม่มีรูปร่างซึ่งอาจมีราคา และถือเอาได้ และจะเป็นอสังหาริมทรัพย์ หรือสังหาริมทรัพย์ก็ได้ โดยในการทำสัญญาเช่าระหว่างเจ้าของรถแท็กซี่มิเตอร์ กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มิเตอร์ จะมีรถแท็กซี่มิเตอร์เป็นวัตถุแห่งสัญญาเช่าทรัพย์สิน

3. สัญญาเช่าทรัพย์สินไม่มีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่า โดยผู้เช่ามีเพียงสิทธิครอบครอง และใช้สอยทรัพย์สินที่เช่า แต่กรรมสิทธิ์ยังคงเป็นของผู้ให้เช่าเช่นเดิม และไม่ว่าผู้เช่าจะได้ชำระค่าเช่าให้แก่ผู้ให้เช่า ไปจำนวนเท่าใดแล้วก็ตาม ถึงแม้ว่าจะเป็นจำนวนเงินที่สามารถซื้อทรัพย์สินดังกล่าวได้ ก็ไม่ส่งผลให้กรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินที่เช่าตกไปเป็นของผู้เช่า ซึ่งจะต่างกับการเช่าซื้อ เพราะการเช่าซื้อเมื่อผู้เช่าซื้อได้ชำระค่าเช่าซื้อครบตามที่ได้ตกลงกันไว้ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะโอนไปยังผู้เช่าซื้อ เช่นเดียวกันกับผู้เช่ารถแท็กซี่มิเตอร์จากเจ้าของรถแท็กซี่ที่กรรมสิทธิ์ของรถแท็กซี่มิเตอร์คันที่ตนเช่าจะยังเป็นของเจ้าของรถแท็กซี่ โดยผู้เช่าจะมีเพียงสิทธิครอบครอง และใช้สอยทรัพย์สินที่เช่าเท่านั้น

4. ผู้ให้เช่าไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ตกลงกันว่าจะให้เช่า อันเนื่องมาจากการเช่าไม่ได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ไปให้ผู้เช่าแต่อย่างใด และเมื่อผู้เช่าได้ตกลงทำสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะยกข้อต่อสู้ว่าผู้ให้เช่าไม่ใช่เจ้าของทรัพย์สิน ไม่ได้

5. สิทธิของผู้เช่ามีสภาพเป็นสิทธิเฉพาะตัว หากผู้เช่าตายข้อมที่จะไม่ตกทอดเป็นมรดกไปยังทายาท และไม่โอนตามนิติกรรมที่ไม่ได้มีข้อตกลงในสัญญาเช่าว่าให้โอนได้ หรือไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ให้เช่าเสียก่อน ซึ่งมีสาเหตุมาจากการเช่าทรัพย์สินโดยทั่วไป เจ้าของทรัพย์สิน หรือผู้ให้เช่าข้อมที่จะคำนึงถึงคุณสมบัติของผู้เช่าเป็นสำคัญว่าควรที่จะให้บุคคลดังกล่าวเช่าทรัพย์สินของตนหรือไม่ เพราะการเช่าทรัพย์สินนั้นทรัพย์สินของผู้ให้เช่าจะต้องตกไปอยู่ในความครอบครองของผู้เช่า ดังนั้น ถ้าผู้เช่าไม่สามารถที่จะดูแลรักษา หรือใช้ทรัพย์สินที่เช่าได้อย่างตามที่

---

\* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 82/2491, 54/2507, 410/2515, 573/2515, 1593/2524, 102/2525 และ

ควรจะเป็น อาจส่งผลให้ทรัพย์สินดังกล่าวเกิดความเสียหายขึ้นมาได้ และจะส่งผลร้ายต่อเจ้าของทรัพย์สินได้ และในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครก็เช่นกัน ที่สิทธิในการเช่ารถแท็กซี่มิเตอร์จะเป็นสิทธิเฉพาะตัวไม่มีการโอนตามกฎหมายมรดก หรือการโอนสิทธิการเช่าโดยนิติกรรมแต่อย่างใด เพราะเจ้าของรถแท็กซี่มิเตอร์จะต้องพิจารณาคุณสมบัติของผู้ที่มาเช่ารถแท็กซี่ของคนว่าเหมาะสมที่จะมาขับรถแท็กซี่ของคนหรือไม่ ทั้งในส่วนของทักษะในการขับรถ และความไว้วางใจว่าไม่ใช่มิจฉาชีพที่จะมาขโมยรถแท็กซี่ของคน นอกจากนี้ยังอาจจะมีการพิจารณาว่าผู้ที่มาเช่าสามารถที่จะจ่ายค่าเช่าตามที่ตกลงได้หรือไม่อีกด้วย เพื่อที่จะเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดจากการให้เช่ารถแท็กซี่มิเตอร์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้

6. ผู้เช่ามีสิทธิได้ใช้สอย หรือได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินเป็นระยะเวลาอันจำกัด หมายถึงจะมีการกำหนดระยะเวลาในการเช่าเอาไว้ว่าผู้เช่ามีสิทธิในการใช้สอย หรือได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่าในระยะเวลาเท่าใด โดยสัญญาเช่านั้นอาจจะกำหนดระยะเวลาตลอดอายุของผู้ให้เช่า หรือผู้เช่าก็ได้ แต่สำหรับการตกลงเช่ารถแท็กซี่มิเตอร์นั้นส่วนใหญ่จะมีการกำหนดระยะเวลาในการเช่าแน่นอนตายตัว และจะต้องนำรถมาคืนให้กับเจ้าของรถในเวลาประมาณเท่าไร โดยส่วนใหญ่ในหนึ่งวันจะแบ่งออกเป็น 2 ช่วงเวลา คือ ตั้งแต่เวลาประมาณเที่ยงคืนจนถึงเที่ยงวัน หรือที่เรียกกันว่ากะกลางวัน และในช่วงเวลาเที่ยงวันจนถึงเที่ยงคืน หรือที่เรียกว่ากะกลางคืน ซึ่งแต่ละผู้รถแท็กซี่จะมีการกำหนดเวลาที่แตกต่างกัน บางผู้อาจจะกำหนดเอาไว้ที่เวลา 13.00 น. ถึง 01.00 น. หรือ 01.00 น. จนถึง 13.00 น. โดยในแต่ละช่วงเวลาจะมีระยะเวลาในการใช้สอยประมาณ 12 ชั่วโมง และเมื่อครบตามกำหนดระยะเวลาที่เจ้าของรถแท็กซี่ได้ตกลงกับผู้เช่า ทางผู้เช่ารถแท็กซี่จะต้องนำรถแท็กซี่มาคืนให้กับเจ้าของรถ เพื่อที่ทางเจ้าของรถแท็กซี่จะได้นำรถคันดังกล่าวให้บุคคลอื่นเช่าขับในช่วงเวลาถัดไป

ซึ่งตามธรรมเนียมในการเช่ารถแท็กซี่ระหว่างเจ้าของรถแท็กซี่ กับผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ที่เช่ารถแท็กซี่ขับนั้น จะมีการตกลงเช่ารถแท็กซี่กันเป็นกะ โดยส่วนใหญ่จะไม่มีการทำสัญญาเช่ารถแท็กซี่ที่กำหนดระยะเวลาในการเช่าว่าจะเช่ากันกี่วัน หรือกี่เดือน หรือกี่ปี แต่จะพิจารณาการเช่ากันเป็นกะๆตามแต่ละช่วงเวลาว่าจะเช่ารถแท็กซี่ในกะใด โดยจะมีธรรมเนียมปฏิบัติว่า ถ้าผู้เช่ารายเดิมที่เคยเช่ารถแท็กซี่คันดังกล่าวมาเช่ารถในกะเดิมของวันต่อมา ทางเจ้าของรถแท็กซี่จะให้ผู้เช่ารถแท็กซี่ดังกล่าวเช่ารถแท็กซี่ ซึ่งในกรณีจะเรียกผู้เช่าว่า “ขับประจำ” แต่ถ้าผู้เช่าประจำในรถแท็กซี่ไม่ได้มาเช่ารถแท็กซี่ไปขับ ทางเจ้าของรถแท็กซี่จะทำสัญญาเช่ากับบุคคล

อื่นแทน โดยผู้ที่ไม่ได้ชำระดอกเบี้ย หรือชำระดอกเบี้ยประจำ จะเรียกบุคคลกลุ่มดังกล่าวว่า “อะไหล่” ซึ่งการทำสัญญาเช่าในลักษณะนี้ถือได้ว่าเป็นการเช่าที่มีกำหนดระยะเวลาอันมีจำกัด

แต่จะกรณีและผู้เช่ารายใดก็ได้ชำระดอกเบี้ยจากเจ้าของอู่รถแท็กซี่ หรือเจ้าของรถแท็กซี่มาเป็นระยะเวลาพอสมควร หรือผู้เช่ามีความสนิทสนม หรือรู้จักกับเจ้าของรถแท็กซี่ทำให้เจ้าของรถแท็กซี่มีความไว้วางใจในคำผู้เช่าว่าจะสามารถชำระดอกเบี้ยที่เช่าไปได้อย่างเหมาะสม และดูแลรักษาได้เป็นอย่างดี ประกอบกับสามารถที่จะจ่ายค่าเช่าตามที่ตกลงกันเอาไว้ได้ในกรณีดังกล่าวนี้อาจจะมีการตกลงให้ผู้เช่าชำระดอกเบี้ยเป็นระยะเวลาที่วัน หรือกี่เดือนก็ได้ ตามแต่ที่จะตกลงกัน หรืออาจจะไม่มีการกำหนดระยะเวลาเอาไว้ และเมื่อผู้เช่าไม่ต้องการที่จะชำระดอกเบี้ยต่อไปก็จะนำรถแท็กซี่มาคืนให้แก่เจ้าของอู่รถแท็กซี่ หรือในกรณีที่ทางเจ้าของอู่รถแท็กซี่ไม่ต้องการที่จะให้ชำระดอกเบี้ยของคนต่อไป ก็จะดำเนินการเลิกสัญญาเช่า โดยการบอกกล่าวไปยังผู้เช่าให้ทราบ และให้นำรถแท็กซี่มาคืนให้กับตน ซึ่งการเช่าในลักษณะดังกล่าวนี้ถือได้ว่าเป็นการเช่าที่ไม่มีการกำหนดระยะเวลาเอาไว้ ซึ่งการเกิดขึ้นของสัญญาเช่าที่ไม่มีกำหนดระยะเวลาในธุรกิจรถแท็กซี่นั้นจะเกิดขึ้นได้ 2 ลักษณะด้วยกัน คือ

- คู่สัญญา ไม่ได้มีการกำหนดระยะเวลาเช่ากันเอาไว้ตั้งแต่เริ่มทำสัญญา

- สัญญาเช่าเดิมได้สิ้นสุดลงแล้วตามระยะเวลาที่ได้กำหนดเอาไว้ แต่ผู้เช่ายังคงครอบครองทรัพย์สินที่เช่าอยู่ และผู้ให้เช่าก็ทราบ แต่ไม่ได้ทักท้วง

7. สัญญาเช่าจะต้องมีการชำระค่าเช่าให้แก่ผู้ให้เช่า โดยไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นเงินตราเสมอไป อาจจะเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นอย่างใดแทนได้ โดยตามธรรมเนียมปฏิบัติระหว่างเจ้าของอู่รถแท็กซี่ หรือเจ้าของรถแท็กซี่ กับผู้เช่า หรือผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ ค่าเช่าจะตกลงกันให้ชำระด้วยเงิน แต่ในกรณีที่ผู้เช่าไม่สามารถหาเงินมาชำระค่าเช่าได้ ผู้เช่าอาจจะนำทรัพย์สินอื่น ๆ มาชำระเป็นค่าเช่าแทน โดยทางเจ้าของอู่รถแท็กซี่ หรือเจ้าของรถจะตัดสินใจว่าจะรับการชำระค่าเช่าด้วยทรัพย์สินอื่นหรือไม่

สำหรับการเช่ารถแท็กซี่มิเตอร์ ซึ่งเป็นสังหาริมทรัพย์ กฎหมายไม่ได้มีการกำหนดแบบ หรือหลักฐานการเช่าทรัพย์สินเอาไว้ ดังนั้น การเช่ารถแท็กซี่มิเตอร์จึงอาจจะทำสัญญาด้วยวาจา โดยไม่ต้องปรากฏเป็นลายลักษณ์อักษร หรือไม่มีสัญญาที่ลงนามเอาไว้ทั้งผู้ให้เช่า และผู้เช่าก็ได้ โดยการเช่าดังกล่าวถือว่าสมบูรณ์สามารถบังคับระหว่างผู้ให้เช่า กับผู้เช่าให้ปฏิบัติตามที่ตกลงกันไว้ได้ และฟ้องร้องบังคับคดีได้ แต่อย่างไรก็ตามการเช่าสังหาริมทรัพย์ที่สามารถที่จะตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษรได้เช่นกัน ซึ่งในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยส่วนใหญ่แล้ว จะไม่มีการทำสัญญากันเป็นลายลักษณ์อักษร แต่จะตกลงกันด้วยวาจาว่าต้องการที่จะเช่ารถแท็กซี่

คั่นใด และมีค่าเช่าเท่าใด และจะต้องนำรอมาคืนในเวลาเท่าใด โดยทางเจ้าของอู่จะมีการจดบันทึกว่าบุคคลใดได้มาเช่ารถแท็กซี่ของตน ซึ่งในแต่ละอู่รถแท็กซี่จะมีรูปแบบการดำเนินงานแตกต่างกันไปตามแต่เจ้าของอู่รถแท็กซี่จะตัดสินใจให้มีรูปแบบการดำเนินงานอย่างไร ซึ่งถ้ามีการทำสัญญาเช่ากันเอาไว้จะมีผลดีต่อการตรวจสอบรายละเอียดของการดำเนินงานทั้งในส่วนของเจ้าของอู่รถแท็กซี่ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ ซึ่งสามารถนำไปเป็นหลักฐานในการเช่ารถแท็กซี่ได้ และนอกจากนั้น ยังจะสามารถกำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญาเช่าได้อย่างชัดเจนอีกด้วย

เมื่อความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของอู่รถแท็กซี่ กับผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่เกิดจากสัญญาเช่าทรัพย์ ดังนั้น สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบต่างๆของทั้งฝ่ายเจ้าของอู่รถแท็กซี่ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ย่อมจะเป็นไปตามหลักกฎหมายของการเช่าทรัพย์ ซึ่งการกำหนดสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของทั้งคู่ให้เช่า และผู้เช่าเอาไว้

โดยหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ให้เช่าจะมีอยู่ด้วยกัน 5 ประการดังนี้

1. ผู้ให้เช่ามีหน้าที่ส่งมอบทรัพย์สินให้แก่ผู้เช่าในสภาพอันซ่อมแซมดีแล้ว<sup>\*</sup>
2. ผู้ให้เช่ามีหน้าที่มอบทรัพย์สินให้ผู้เช่าโดยสภาพเหมาะแก่การใช้ประโยชน์ที่เช่ามา และหากฝ่าฝืนผู้เช่าสามารถที่จะบอกเลิกสัญญาได้<sup>\*\*</sup>
3. ผู้ให้เช่าต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายที่ผู้เช่าจ่ายไปโดยความจำเป็น และสมควรเพื่อรักษาทรัพย์สินที่เช่า ยกเว้น ค่าใช้จ่ายเพื่อบำรุงรักษาทรัพย์สินตามปกติ และเพื่อซ่อมแซมเล็กน้อย<sup>\*\*\*</sup>
4. ผู้ให้เช่าต้องรับผิดชอบในทรัพย์สินที่ให้เช่าในความชำรุดบกพร่อง และการโอนสิทธิ โดยให้นำบทบัญญัติเรื่องซื้อขายมาบังคับโดยอนุโลมตามสมควร<sup>†</sup>
5. ผู้ให้เช่าต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่อง และต้องซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่า ยกเว้นการซ่อมแซมที่มีจาริตประเพณีว่าผู้เช่าจะต้องดำเนินการเอง หรือการซ่อมแซมเพียงเล็กน้อย<sup>††</sup> และหากความชำรุดบกพร่องที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่เช่าไม่ถึงกับเป็นเหตุให้ผู้เช่าต้อง

\* มาตรา 546 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

\*\* มาตรา 548 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

\*\*\* มาตรา 547 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

† มาตรา 549 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

†† มาตรา 550 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

ปราศจากการใช้ประโยชน์ และผู้ให้เช่าสามารถที่จะแก้ไขได้ ผู้เช่าต้องบอกกล่าวไปยังผู้ให้เช่าเพื่อ  
ดำเนินการแก้ไข แต่ถ้าผู้ให้เช่าไม่ดำเนินการแก้ไขผู้เช่ามีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาได้ หากความ  
ชำรุดบกพร่องดังกล่าวส่งผลร้ายแรงให้ผู้เช่าไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่าได้

สำหรับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้เช่าจะมีบัญญัติเอาไว้ตั้งแต่มาตรา 552 ถึง  
มาตรา 563 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ผู้เช่ามีหน้าที่ใช้ทรัพย์สินที่เช่าตามข้อตกลงในสัญญา หรือตามประเพณีนิยม<sup>\*\*</sup>  
ดังนั้น ในการเช่ารถแท็กซี่ผู้เช่ามีหน้าที่ใช้รถแท็กซี่ในการขับรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร
2. ผู้เช่ามีหน้าที่สงวนทรัพย์สินที่เช่าเสมือนวิญญูชนพึงสงวนทรัพย์สินของตน ทั้ง  
ต้องซ่อมบำรุงซ่อมแซมเล็กน้อย<sup>\*\*\*</sup> จึงเท่ากับว่าผู้เช่าจะต้องดูแลรักษารถแท็กซี่ที่เช่ามานั้นเหมือน  
เป็นรถของตน และจะมีการซ่อมบำรุงในรายละเอียดเล็กน้อย อย่างเช่น การปะยาง เป็นต้น
3. ผู้เช่ามีหน้าที่ต้องยอมให้ผู้ให้เช่า หรือตัวแทนตรวจสอบทรัพย์สินที่เช่าเป็นครั้ง  
คราวในเวลา และระยะอันสมควร<sup>†</sup> ในประเด็นนี้ ไม่ได้นำมาใช้ในการเช่ารถแท็กซี่มากนัก เพราะ ผู้  
เช่าจะต้องนำรถแท็กซี่มาคืนให้แก่เจ้าของ เมื่อครบกำหนดเวลาที่ตกลงกันว่าจะเช่าแล้ว ทำให้  
เจ้าของรถแท็กซี่สามารถเห็นถึงสภาพของรถแท็กซี่ของตนเป็นประจำอยู่แล้ว แต่อาจจะมีในกรณีที่  
ผู้ให้เช่าได้ตกลงที่ให้เช่ารถแท็กซี่เป็นระยะเวลานานก็อาจจะต้องนำหลักเกณฑ์นี้มาใช้
4. ผู้เช่ามีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้ให้เช่าทราบ ในกรณีที่ทรัพย์สินที่เช่าชำรุดบกพร่อง  
และต้องมีการซ่อมแซม เพื่อป้องกันภัยอันตรายแก่ทรัพย์สินที่เช่า หรือเมื่อมีบุคคลภายนอกรุกล้ำเข้า  
มาในทรัพย์สินที่เช่า และอ้างสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งเหนือทรัพย์สิน ถ้าผู้เช่าละเลย และเกิดความ  
เสียหายต่อผู้ให้เช่า ผู้เช่าจะต้องรับผิดชอบ<sup>††</sup>

<sup>\*</sup> มาตรา 551 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

<sup>\*\*</sup> มาตรา 552 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

<sup>\*\*\*</sup> มาตรา 553 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

<sup>†</sup> มาตรา 555 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

<sup>††</sup> มาตรา 557 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์



5. ผู้เช่ามีหน้าที่ไม่คิดแปลง หรือต่อเติมทรัพย์สินที่เช่าโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ให้เช่า ถ้าผู้เช่าฝ่าฝืน ผู้ให้เช่ามีสิทธิเรียกขังให้ผู้เช่าดำเนินการให้ทรัพย์สินที่เช่ากลับคืนสู่สภาพเดิม และจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากการคิดแปลงนั้นด้วย<sup>\*</sup>

6. ผู้เช่ามีหน้าที่ต้องชำระค่าเช่า ซึ่งสามารถที่จะแยกพิจารณาเป็นการชำระค่าเช่าที่มีการกำหนดเวลาชำระค่าเช่าไว้ในสัญญา หรือโดยจารีตประเพณี กับการชำระค่าเช่าในสัญญาเช่าที่ไม่มีการกำหนดเวลาชำระค่าเช่าเอาไว้ในสัญญาหรือจารีตประเพณี ซึ่งจากลักษณะของการดำเนินงานของเจ้าของอู่รถแท็กซี่ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ที่มาเช่ารถแท็กซี่นั้น จะถือได้ว่าการกำหนดเวลาในการชำระค่าเช่าโดยจารีตประเพณี เพราะโดยทั่วไปผู้เช่ารถแท็กซี่จะชำระค่าเช่าในเวลาที่นำรถมาคืนให้แก่เจ้าของรถ หรือสำหรับผู้ขับขี่รถแท็กซี่คันเดิมเป็นประจำจะชำระค่าเช่าเมื่อมาออกรถในกะต่อไป และหากไม่ชำระค่าเช่าตามระยะเวลาที่กำหนดเอาไว้จะตกเป็นผู้ผิดนัด โดยมีพักต้องเดือนเลข ตามมาตรา 204 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ แต่อย่างไรก็ดี ถ้าผู้ให้เช่าไม่ได้ถือเอากำหนดระยะเวลาในการชำระค่าเช่าเป็นสาระสำคัญ หรือมีการปฏิบัติที่ยอมผ่อนผันเลื่อนระยะเวลาการชำระค่าเช่าเสมอ หรือมีการยอมผ่อนผันให้รวมค่าเช่าหลายงวดมารวมชำระเป็นงวดเดียว จะต้องถือกำหนดเวลาตามที่ผ่อนผัน ซึ่งในการเก็บค่าเช่าจากผู้เช่ารถแท็กซี่ก็มีลักษณะเช่นนี้ และถ้าผู้เช่าไม่ชำระค่าเช่าตามที่ตกลงเอาไว้ผู้ให้เช่าสามารถที่บอกเลิกสัญญาเช่าได้ตามมาตรา 560 วรรคแรก ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

7. ผู้เช่ามีหน้าที่ส่งคืนทรัพย์สินในสภาพอันซ่อมแซมดีแล้ว เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าทรัพย์สินนั้นมีได้ซ่อมแซมไว้ดีในขณะที่ส่งมอบ<sup>\*\*</sup>

8. ผู้เช่าจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือบุบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่เช่า เพราะความผิดของผู้เช่าเอง หรือบุคคลที่อยู่กับผู้เช่า หรือของผู้เช่าช่วง แต่ถ้าความสูญหาย หรือบุบสลายเกิดจากการใช้ทรัพย์สินโดยชอบ ผู้เช่าไม่ต้องรับผิดชอบ ซึ่งเป็นหลักที่บัญญัติไว้ในมาตรา 562 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

นอกจากสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของเจ้าของอู่รถแท็กซี่ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ตามหลักกฎหมายในเรื่องการเช่าทรัพย์สินแล้ว ยังมีหลักกฎหมายในสัญญาเช่าทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครอีกประเด็นหนึ่ง คือ การเช่าช่วง ซึ่งหมายถึง การที่ผู้เช่าได้นำทรัพย์สินที่เช่าไปให้บุคคลอื่นเช่าอีกทอดหนึ่ง ผู้เช่าทอดหลังนี้เรียกว่า “ผู้

\* มาตรา 558 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

\*\* มาตรา 561 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

เช่าช่วง” ซึ่งการเช่าช่วงสามารถที่จะจำแนกออกได้ 2 ลักษณะ คือ การเช่าช่วงโดยไม่ชอบ และการเช่าช่วงโดยชอบ โดยการเช่าช่วงทั้ง 2 ลักษณะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

การเช่าช่วงโดยไม่ชอบเป็นไปตามความของมาตรา 544 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ที่บัญญัติเอาไว้ว่า “ทรัพย์สินซึ่งเช่านั้น ผู้เช่าจะให้เช่าช่วงหรือโอนสิทธิของตน อันมีในทรัพย์สินนั้น ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้บุคคลภายนอก ท่านว่าหาอาจทำได้ไม่ เว้นแต่ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญาเช่า” ในมาตรา 544 วรรคสอง บัญญัติเอาไว้ว่า “ถ้าผู้เช่าประพฤติฝ่าฝืนบทบัญญัติ ผู้ให้เช่าจะบอกเลิกสัญญาได้” จากบทบัญญัติดังกล่าวส่งผลให้เกิดหลักในการเช่าช่วงขึ้นมาว่าผู้เช่านำทรัพย์สินที่เช่าให้บุคคลภายนอกเช่าช่วงไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาต หรือได้รับการยินยอมจากผู้ให้เช่า และถ้าผู้เช่าฝ่าฝืนผู้ให้เช่าสามารถที่จะบอกเลิกสัญญาได้ โดยการเช่าช่วงโดยไม่ชอบจะไม่ส่งผลให้สัญญาเช่าช่วงตกเป็นโมฆะ หรือบังคับใช้ไม่ได้ เพียงแต่มีผลให้ผู้ให้เช่ามีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาเช่าได้ และถ้าผู้ให้เช่าไม่ได้บอกเลิกสัญญา สัญญาเช่า และสัญญาเช่าช่วงจะยังคงมีผลสมบูรณ์ต่อไป โดยการบอกเลิกสัญญาของผู้ให้เช่า ไม่จำเป็นที่จะต้องมีการบอกกล่าวล่วงหน้าตามมาตรา 566 หรือมาตรา 560 เพราะถือได้ว่าเป็นความผิดของผู้เช่า และสำหรับสถานะของผู้เช่าช่วงจะมีฐานะเป็นบริวารของผู้เช่า

แต่สำหรับการเช่าช่วงโดยชอบจะหมายถึง การเช่าช่วงที่ผู้เช่าให้ผู้เช่าช่วง โดยได้รับอนุญาตจากผู้ให้เช่า ซึ่งการอนุญาตจากผู้ให้เช่าอาจจะมีการระบุไว้ในสัญญาเช่า หรือได้รับความยินยอมภายหลังก็ได้ ซึ่งมีการบัญญัติผลของการเช่าช่วงโดยชอบเอาไว้ในมาตรา 545 วรรคแรกของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์เอาไว้ ดังนี้ “ถ้าผู้เช่าเอาทรัพย์สินซึ่งตนเช่าไปให้ผู้อื่นเช่าช่วงอีกทอดหนึ่งโดยชอบ ท่านว่าผู้เช่าช่วงย่อมต้องรับผิดชอบกับผู้ให้เช่าเดิมโดยตรง ในกรณีเช่นนี้หากผู้เช่าช่วงได้ใช้ค่าเช่าให้แก่ผู้เช่าไปก่อน ท่านว่าผู้เช่าช่วงหาอาจจะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ผู้ให้เช่าได้ไม่” ส่วนมาตรา 545 วรรคสองบัญญัติเอาไว้ว่า “อนึ่ง บทบัญญัติอันนี้ไม่ห้ามการที่ผู้ให้เช่าจะใช้สิทธิของตนต่อผู้เช่า” จากบทบัญญัติดังกล่าวส่งผลให้การเช่าช่วงโดยชอบ จะมีผลต่อผู้เช่าช่วงต้องรับผิดชอบต่อผู้ให้เช่ารายเดิมโดยตรง หากผู้เช่าช่วงได้ชำระค่าเช่าแก่ผู้เช่าไปก่อนแล้ว จะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้กับผู้ให้เช่ารายเดิมไม่ได้ และในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้เช่า และผู้เช่าช่วงยังคงเป็นไปตามเดิม

ซึ่งการเช่าช่วงโดยชอบจะมีผลต่อความสัมพันธ์ของผู้ให้เช่า ผู้เช่า และผู้เช่าช่วง ต่างไปจากการเช่าช่วงโดยมิชอบ คือ ผู้เช่าช่วงโดยชอบจะมีไต่บริวารของผู้เช่า หากมีการฟ้องขับไล่หรือไม่ให้ทรัพย์สินที่เช่าอีกต่อไป ผู้ให้เช่าจะต้องฟ้องร้องบังคับทั้งผู้เช่า และผู้เช่าช่วงด้วย ไม่สามารถที่จะฟ้องร้องเฉพาะผู้เช่าเพียงรายเดียว เพราะผลการบังคับจะไม่บังคับตลอดถึงผู้เช่าช่วงโดยชอบ และยังคงส่งผลให้ผู้เช่าช่วงโดยชอบต้องรับผิดชอบต่อผู้ให้เช่าโดยตรง ซึ่งหมายความว่า นอกจากผู้เช่าช่วงจะต้องรับผิดชอบตามสัญญาเช่าช่วงกับผู้เช่าแล้ว ยังต้องรับผิดชอบตามสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าอีกด้วย

และหากก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เช่าจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายต่อผู้ให้เช่าด้วย นอกจากนี้ยังมีหลักเกณฑ์อื่นๆอีกในการเช่าช่วงโดยชอบ อย่างเช่น การเช่าช่วงเป็นสัญญาเช่าชนิดหนึ่งจึงต้องบังคับตามกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สิน หากเป็นการเช่าช่วงอสังหาริมทรัพย์จะต้องมีการทำหลักฐานการเช่าเป็นหนังสือ และจดทะเบียนด้วย เป็นต้น

จากลักษณะของการเช่าช่วงที่ได้กล่าวมาข้างต้น เมื่อนำมาพิจารณาเปรียบเทียบกับลักษณะของการดำเนินงานในธุรกิจรถแท็กซี่ของทั้งเจ้าของรถแท็กซี่ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ที่มาเช่ารถแท็กซี่ไปขับ จะเห็นได้ว่าสอดคล้องกับกรณีที่ผู้เช่ารถแท็กซี่ได้นำรถแท็กซี่ไปให้บุคคลภายนอกขับให้บริการอีกทอดหนึ่ง ประเด็นที่จะต้องพิจารณา คือ การเช่าช่วงดังกล่าวเป็นการเช่าช่วงโดยชอบ หรือเป็นการเช่าช่วงโดยไม่ชอบ จากข้อมูลการดำเนินงานของเจ้าของรถแท็กซี่ที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 จะเห็นได้ว่าในการที่เจ้าของรถแท็กซี่จะให้บุคคลใดเช่ารถแท็กซี่ของตนไปขับให้บริการนั้น ทางเจ้าของรถแท็กซี่จะมีการพิจารณาถึงคุณสมบัติ และลักษณะของผู้มาเช่าว่าบุคคลดังกล่าวสามารถที่จะดูแลรักษารถแท็กซี่ของตนได้หรือไม่ ทักษะในการขับรถ และยังคงต้องพิจารณาว่าบุคคลดังกล่าวสามารถที่จะจ่ายค่าเช่าตามที่ตกลงกันได้หรือไม่ ดังนั้นเจ้าของรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ หรืออาจจะกล่าวได้ว่าทั้งหมดจะไม่ทราบ และไม่ยินยอมที่จะให้ผู้เช่านำรถแท็กซี่ของตนไปให้บุคคลอื่นเช่าต่อ จึงกล่าวได้ว่าการเช่าช่วงที่เกิดขึ้นในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครจะเป็นการเช่าช่วงโดยไม่ชอบแทบทั้งสิ้น ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่มีในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครที่จะส่งผลต่อผู้ประกอบการ และผู้ใช้บริการ เพราะจะต้องมีการพิจารณาในเรื่องของความรับผิดชอบของผู้เช่า และผู้ให้เช่าที่มีต่อบุคคลภายนอกกว่าเป็นอย่างไร ซึ่งจะกล่าวต่อไปในบทที่ 4

สำหรับหลักกฎหมายในสัญญาเช่าทรัพย์สินอีกประการที่มีความสำคัญต่อเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ให้เช่า และผู้เช่า คือ ความระงับของสัญญาเช่า เพราะเมื่อสัญญาเช่าระงับลงย่อมจะส่งผลให้สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ให้เช่า และผู้เช่าหมดลงไปด้วย แต่ถ้าสัญญาเช่ายังคงมีผลอยู่ สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้สัญญาเช่าทรัพย์สินจะยังมีอยู่ โดยสัญญาเช่าจะมีสาเหตุของการระงับอยู่ด้วยกันหลายสาเหตุ ดังนี้

1. การระงับตามกำหนดระยะเวลา เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า ตามมาตรา 564 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์
2. การระงับของสัญญาเช่าเกิดจากการที่ทรัพย์สินที่เช่าสูญหายทั้งหมด<sup>๑</sup>

<sup>๑</sup> มาตรา 567 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

3. ผู้เช่าถึงแก่ความตาย เพราะสัญญาเช่ามีสภาพเป็นสิทธิเฉพาะตัวผู้เช่าเท่านั้น

4. มีการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่า

5. มีการเลิกสัญญาเช่า โดยอาจจะมาจากการเลิกสัญญาของผู้ให้เช่า เพราะทางผู้เช่ากระทำผิดหน้าที่ตามสัญญา หรือหน้าที่ตามกฎหมาย อย่างเช่น ผู้เช่าไม่ชำระค่าเช่า โดยจะต้องแยกพิจารณาว่ามีการกำหนดระยะเวลาในการชำระค่าเช่าอย่างไร ถ้ากำหนดระยะเวลาในการชำระค่าเช่าน้อยกว่าการชำระเป็นรายเดือน เช่น ชำระกันทุกวัน หรือทุกสัปดาห์ ในกรณีนี้ผู้ให้เช่าสามารถบอกเลิกสัญญาได้ทันทีเมื่อผู้เช่าไม่ชำระค่าเช่า โดยผู้ให้เช่าไม่จำเป็นต้องบอกกล่าวแก่ผู้เช่าให้ชำระค่าเช่าก่อน แต่ถ้ามีการกำหนดระยะเวลาในการชำระค่าเช่ากันเป็นรายเดือน หรือยาวกว่านั้น เมื่อผู้เช่าผิดนัดไม่ชำระค่าเช่า ผู้ให้เช่าไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้ทันที แต่จะต้องมีการบอกกล่าวให้ทางผู้เช่านำค่าเช่ามาชำระแก่ตนเสียก่อน โดยจะต้องมีการกำหนดระยะเวลาให้ผู้เช่านำค่าเช่ามาชำระ และระยะเวลาดังกล่าวจะนานเท่าใดก็ได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่า 15 วัน<sup>\*</sup> และในการบอกกล่าวนั้นสามารถที่จะกำหนดว่าถ้าผู้เช่าไม่มาชำระค่าเช่าตามระยะเวลาที่กำหนดเอาไว้ ให้ถือว่าเป็นการบอกเลิกสัญญา ก็สามารถทำได้ แต่อย่างไรก็ตาม หน้าที่ในการบอกกล่าวให้ผู้เช่าชำระค่าเช่าก่อนที่ผู้ให้เช่าจะบอกเลิกสัญญานั้น มิใช่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้น คู่สัญญาอาจจะตกลงกันเป็นอย่างอื่นได้ เช่น สามารถบอกเลิกสัญญาได้ในทันที หรืออาจจะเป็นการบอกเลิกสัญญาของผู้เช่าด้วยสาเหตุ เช่น ผู้ให้เช่าส่งมอบทรัพย์สินซึ่งโดยสภาพไม่เหมาะสมแก่การที่จะใช้ประโยชน์ หรือทรัพย์สินที่เช่าชำรุดบกพร่อง และผู้ให้เช่าไม่แก้ไขในระยะเวลาอันควรเมื่อผู้เช่าบอกกล่าว เป็นต้น

ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วความระงับแห่งสัญญาเช่ารถแท็กซี่ จะมีอยู่ด้วยกัน 2 สาเหตุ คือ ระงับเมื่อสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาที่ตกลงกันเอาไว้ และอีกกรณี คือ ผู้เช่าผิดสัญญาการเช่าไม่ว่าจะเป็นการไม่ชำระค่าเช่า หรือการนำรถแท็กซี่ไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อตัวรถแท็กซี่ได้ เจ้าของรถแท็กซี่จึงบอกเลิกสัญญาเช่า

\* มาตรา 560 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

\*\* มาตรา 560 วรรคสอง ของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

### 3.3 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างนิติบุคคลรณรงค์กับผู้ประกอบอาชีพขบรด รณรงค์

ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างนิติบุคคลรณรงค์กับผู้ประกอบอาชีพขบรดรณรงค์นั้น จะต้องแยกพิจารณาออกเป็น 3 ลักษณะ ดังนี้

1. ความสัมพันธ์ตามสัญญาเข้าร่วมกิจการที่ตกลงกันระหว่างนิติบุคคล และผู้ประกอบอาชีพขบรดรณรงค์ ความสัมพันธ์ในลักษณะนี้เกิดจากการที่ผู้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลรณรงค์เป็นผู้ที่ประกอบอาชีพขบรดรณรงค์ด้วย ดังนั้น สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบต่างๆ ของนิติบุคคลรณรงค์ และผู้ประกอบอาชีพขบรดรณรงค์ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลรณรงค์นั้น จะเป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆที่อยู่ในสัญญาเข้าร่วมกิจการที่ได้ทำระหว่างกันไว้ ซึ่งจะเหมือนกับความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรณรงค์กับเจ้าของอู่รณรงค์ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลรณรงค์

2. ความสัมพันธ์ตามสัญญาเช่า เพราะ นิติบุคคลรณรงค์ถือได้ว่าเป็นอู่รณรงค์เช่นกัน ดังนั้น ถ้ามีการดำเนินงานในลักษณะที่เป็นเจ้าของรณรงค์ และได้ให้ผู้ที่ต้องการที่จะขบรดรณรงค์ให้บริการ แต่ไม่มีรณรงค์เป็นของตนเอง มาเช่ารณรงค์จากคนไปขบให้บริการ และจะต้องจ่ายค่าตอบแทนให้แก่นิติบุคคลรณรงค์ด้วย ก็สามารถที่กล่าวได้ว่าความสัมพันธ์ดังกล่าวเป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้เช่า และผู้เช่า เพราะฉะนั้น สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบต่างๆ ระหว่างนิติบุคคลรณรงค์กับทางผู้ประกอบอาชีพขบรดรณรงค์จะเป็นไปตามหลักกฎหมายเช่าทรัพย์สิน เช่นเดียวกันกับความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างเจ้าของอู่รณรงค์กับผู้ประกอบอาชีพขบรดรณรงค์ที่ได้กล่าวมาแล้ว

3. ความสัมพันธ์ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็น ความสัมพันธ์ในลักษณะนี้จะเกิดขึ้นในกรณีที่ผู้ประกอบอาชีพขบรดรณรงค์ได้เช่ารณรงค์จากเจ้าของอู่รณรงค์ที่เป็นสมาชิกของนิติบุคคลรณรงค์ โดยทางผู้ประกอบอาชีพขบรดรณรงค์จะมีความสัมพันธ์กับทางเจ้าของอู่รณรงค์ในสัญญาเช่ารณรงค์ แต่จะไม่ได้มีความสัมพันธ์ใดๆเลยกับทางนิติบุคคลรณรงค์ เพราะจากลักษณะของการดำเนินงานของเจ้าของอู่รณรงค์ที่จะเป็นผู้ที่ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะให้บุคคลใดเช่ารณรงค์ของตน โดยทางนิติบุคคลรณรงค์ไม่มีส่วนรับรู้แต่อย่างใด ดังนั้น เมื่อพิจารณาในความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรณรงค์กับผู้ประกอบอาชีพขบรดรณรงค์แล้วจะเห็นว่าไม่มีความสัมพันธ์กันไม่ว่าจะเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สิน หรือสัญญาเข้าร่วมกิจการ

แต่เนื่องจากกฎหมายเห็นถึงความสำคัญที่จะให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรตแท้กัและผู้ประกอบอาชีพขัรบรตแท้กัในกรณีนี้ขึ้น เพื่อให้นิติบุคคลรตแท้กัเป็นคู่สัญญากับบุคคลภายนอก หรือเพื่อให้นิติบุคคลรตแท้กัต้องรับผิดชอบกับบุคคลภายนอก ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวตรงกับหลักกฎหมายตัวการ ตัวแทน เพราะฉะนั้น นิติบุคคลรตแท้กัจะมีความสัมพันธ์ทางกฎหมายกับผู้ประกอบอาชีพขัรบรตแท้กัในลักษณะของตัวการ ตัวแทน โดยนิติบุคคลรตแท้กัจะเป็นตัวการ และผู้ประกอบอาชีพขัรบรตแท้กัเป็นตัวแทน

โดยความเป็นตัวแทน หมายถึง ความสัมพันธ์ทางกฎหมายที่บุคคลหนึ่งเรียกว่า “ตัวแทน” ที่จะกระทำการในนามของอีกบุคคลหนึ่งที่เรียกว่า “ตัวการ” ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงสถานะทางกฎหมายของตัวการให้มีความผูกพันกับบุคคลภายนอกในกิจการ หรือการกระทำที่ตัวแทนได้ตกลงทำสัญญากับบุคคลภายนอก โดยความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้เป็นความสัมพันธ์ทางกฎหมาย ไม่จำเป็นที่จะต้องอาศัยเจตนาของคู่สัญญาในการสร้างความสัมพันธ์นี้ขึ้น ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างตัวการ และตัวแทนนั้นสามารถที่จะเกิดขึ้นมาได้ 3 กรณีด้วยกัน คือ

1. ตัวแทนที่เกิดขึ้นด้วยกฎหมาย (By operation of law) หมายถึง กรณีที่กฎหมายกำหนดให้เป็นตัวแทนขึ้น เพื่อให้ตัวการเป็นคู่สัญญากับบุคคลภายนอก หรือเพื่อให้ตัวการต้องรับผิดชอบกับบุคคลภายนอกเมื่อตรงกับหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ เช่น ตัวแทนในเหตุฉุกเฉินตามมาตรา 802 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือตัวแทนเชิด ตามมาตรา 821 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือตัวแทนโดยกฎหมายปิดปาก ตามมาตรา 822 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นต้น

2. ตัวแทนที่เกิดจากข้อตกลงในสัญญา (By agreement whether contractual or not) หมายถึง ตัวแทนที่เกิดขึ้นจากข้อตกลงระหว่างตัวการ และตัวแทน ทำให้เกิดสัญญาตัวแทนขึ้นมา โดยสัญญาตัวแทนที่เกิดขึ้นไม่จำเป็นที่จะต้องทำตามแบบแห่งสัญญา แต่จะต้องมีการมอบอำนาจของตัวการแก่ตัวแทน เพื่อที่จะให้ตัวแทนทำงานให้แก่ตน โดยมาตรา 797 วรรค 2 ได้แบ่งการเกิดตัวแทนโดยสัญญาเป็น 2 ประเภท คือ การแต่งตั้งตัวแทน โดยชัดแจ้ง และการเกิดขึ้น โดยการแต่งตั้งตัวแทนโดยปริยาย

3. ตัวแทนที่เกิดขึ้นโดยการให้สัตยาบัน (By subsequent ratification) หมายถึง ตัวแทนที่เกิดขึ้นภายหลังจากทำงานให้ตัวการแล้ว แต่การทำงานดังกล่าวเป็นการทำงานแทนตัวการโดยปราศจากอำนาจ หรือนอกเหนืออำนาจ แต่เมื่อตัวการเห็นว่างานดังกล่าวเป็นประโยชน์แก่ตนจึงได้ให้สัตยาบันแก่การทำงานนั้น และเข้ามาผูกพันกับบุคคลภายนอกเหมือนกับสัญญาตัวแทนทั่วไป

โดยประเภทของสัญญาตัวแทนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมากที่สุด คือ ความสัมพันธ์ระหว่างตัวการ และตัวแทนที่เกิดขึ้นด้วยกฎหมายในลักษณะของตัวแทนเซด โดยเรื่องตัวแทนเซดนั้น ได้มีการบัญญัติเอาไว้ในมาตรา 821 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งการที่กฎหมายกำหนดให้มีตัวแทนเซดขึ้นมานั้นเพื่อที่จะคุ้มครองบุคคลภายนอกผู้สุจริต โดยให้ตัวการจะต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอก และไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดชอบโดยอ้างว่าไม่ได้เป็นตัวแทนไม่ได้ ซึ่งการเกิดตัวแทนเซดนั้นสามารถที่จะเกิดขึ้นได้เมื่อตัวการทราบว่ามีบุคคลคนหนึ่งแสดงออกด้วยวาจา ท่าทาง หรือการกระทำอื่นๆที่ส่งผลให้บุคคลภายนอกเข้าใจได้ว่าคนได้มอบอำนาจให้บุคคลคนนั้นเป็นตัวแทนของตน ซึ่งในความเป็นจริงมิได้มีการมอบอำนาจให้เป็นตัวแทนกันแต่อย่างใดเลย แต่ตัวการก็ไม่ได้กระทำการใดๆเพื่อป้องกันผลอันเกิดขึ้นมานั้น จนบุคคลภายนอกเชื่อ โดยสุจริตว่าเป็นตัวแทน ซึ่งถ้าเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ทางตัวการจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเสมือนหนึ่งว่าบุคคลอีกคนหนึ่งนั้นเป็นตัวแทนของตน และถ้าตัวแทนเซดทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก ตัวการจะต้องรับผิดชอบในละเมิดนั้นด้วย ซึ่งจะกล่าวในหัวข้อหลักกฎหมายละเมิดที่เกี่ยวกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครในลำดับต่อไป โดยการเป็นตัวแทนเซดนี้อาจเป็นไปได้ทั้งกรณีที่ตัวการเซดบุคคลอีกคนหนึ่งแสดงว่าเป็นตัวแทน หรืออีกกรณีคือ ตัวแทนได้เซดตัวเองโดยตัวการไม่ได้ขังขวางแต่อย่างใด

เพราะจากลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของอู่รถแท็กซี่ นิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ โดยเฉพาะ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ที่มีลักษณะของการดำเนินงานที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางกฎหมายในลักษณะของตัวแทนเซดเกิดขึ้น เพราะจากที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ที่เจ้าของอู่รถแท็กซี่รายย่อยในปัจจุบันจะเข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลที่จดทะเบียนเพื่อดำเนินการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่เป็นการเฉพาะ ซึ่งจะส่งผลให้รถแท็กซี่มิเตอร์ของเจ้าของอู่รถแท็กซี่ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลดังกล่าวจะมีรถแท็กซี่ในนามของนิติบุคคลนั้นๆ และเมื่อเจ้าของอู่รถแท็กซี่ได้ให้ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่เช่ารถแท็กซี่ในนามของนิติบุคคลไปขับให้บริการ จะมีผลเท่ากับว่าผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นตัวแทนเซดของนิติบุคคลดังกล่าว เพราะบุคคลภายนอกผู้สุจริตจะเข้าใจว่าผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ได้ขับรถแท็กซี่ในนามของนิติบุคคลนั้นๆ

โดยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่ กับผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ในลักษณะนี้มีแนวคำพิพากษาวางหลักเอาไว้ดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3116/2523 สหกรณ์แท็กซี่ยินยอมให้จำเลยที่ 1 นำรถแท็กซี่ของสหกรณ์เดินรับบรรทุกคนโดยสารในกิจการของสหกรณ์ ถือว่าเป็นการเซดให้เข้าใจว่าจำเลยที่

1 เป็นตัวแทน ดังนั้น เมื่อจำเลยที่ 1 ละเมิดชนรตโจทก์ สหกรณ์ต้องรับผิดชอบด้วย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 และ 821

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 243/2530 จำเลยที่ 3 ยอมให้รถยนต์แท็กซี่คันเกิดเหตุออกแล่นรับคนโดยสารในนามของบริษัทจำเลยที่ 3 โดยเปิดเผย และจำเลยที่ 3 ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากการอนุญาตให้ใช้ตราบริษัทจำเลยที่ 3 ดิจข้างตัวรถ บุคคลทั่วไปย่อมเข้าใจว่า จำเลยที่ 3 เป็นผู้ประกอบการเดินรถโดยสารในกิจการของจำเลยที่ 3 เอง ดังนี้ได้ชื่อว่าจำเลยที่ 3 เซ็ดจำเลยที่ 1 ผู้ขับรถแท็กซี่คันเกิดเหตุเป็นตัวแทน จึงต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเสมือนจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2452/2531 ผู้มีชื่อนารถแท็กซี่มาจดทะเบียนเป็นชื่อของบริษัทจำเลยที่ 2 ซึ่งมีสัตบุประสงค์ประกอบการเดินรถยนต์บรรทุกคนโดยสาร แล้วจำเลยที่ 2 ยอมให้จำเลยที่ 1 นำรถคันดังกล่าวออกวิ่งรับคนโดยสาร โดยมีตราบริษัทจำเลยที่ 2 ติดอยู่ที่ข้างตัวรถ และจำเลยที่ 2 ได้รับผลประโยชน์จากการนี้ด้วย ดังนี้ เท่ากับว่าจำเลยที่ 2 เซ็ดให้จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร จำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมรับผิดชอบต่อโจทก์ผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของจำเลยที่ 1

### 3.4 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างผู้ประกอบการแท็กซี่กับผู้ให้บริการ

ตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นสามารถที่จะพิจารณาได้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการแท็กซี่และผู้ให้บริการนั้นตรงกับหลักกฎหมายในเรื่องสัญญารับขน โดยพิจารณาจากความหมายของสัญญารับว่าสัญญารับขนคืออะไร ซึ่งได้มีผู้ทรงคุณวุฒิทางกฎหมายได้ให้ความหมายของสัญญารับขนเอาไว้หลายท่าน ตัวอย่างเช่น

สัญญารับขน หมายถึง สัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการขนส่งของ หรือผู้โดยสารจากที่หนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย<sup>1</sup>

<sup>1</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน (กรุงเทพมหานคร : (ม.ป.ท.), 2543), หน้า 173.



สัญญารับขน หมายถึง สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการขนส่งของ หรือคนโดยสารจากที่หนึ่ง ไปยังอีกที่หนึ่ง โดยเรียกค่าสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะ หรือค่าโดยสาร แล้วแต่กรณีจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ส่ง หรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่ง<sup>2</sup>

สัญญารับขน หมายถึง สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่ง หรือผู้โดยสาร ที่จะขนของ หรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่ง ไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวาง หรือค่าโดยสารเป็นการตอบแทน<sup>3</sup>

สัญญารับขน หมายถึง สัญญาที่มีคู่กรณีสองฝ่าย ฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่ง ซึ่งตกลงว่าจะทำการขนของ หรือคนโดยสารจากที่หนึ่ง ไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกค่าสินจ้างตอบแทนซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะ หรือค่าโดยสารแล้วแต่กรณีจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ที่เรียกว่าผู้ส่ง หรือผู้ตราส่ง โดยผู้รับขนจะต้องทำการรับขนเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติ

จากคำอธิบายสัญญารับขนดังกล่าวข้างต้น ทำให้เห็นได้ว่าสัญญารับขนสามารถที่จะแยกสาระสำคัญได้เป็น 3 ส่วนหลักๆ ดังนี้

1. สัญญารับขนมีคู่สัญญาด้วยกันสองฝ่าย คือ ผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่ง และผู้ส่งหรือผู้โดยสารอีกฝ่ายหนึ่ง สำหรับผู้ขนส่งนั้นในมาตรา 608 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ให้ความหมายเอาไว้ว่า ผู้ขนส่ง (Carrier) หมายถึง บุคคลผู้รับขนส่งของ หรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน เมื่อพิจารณาจากคำจำกัดความดังกล่าวจะเห็นได้ว่าผู้ขนส่งจะมีลักษณะดังต่อไปนี้

- เป็นบุคคลที่เป็นผู้รับขนส่งของ หรือคนโดยสาร โดยบุคคลนี้จะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อประกอบการในลักษณะรับขนส่งของ หรือผู้โดยสารอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือทั้งสองอย่างก็ได้ อย่างเช่น ในธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครจะมีผู้ขนส่งทั้งที่เป็นบุคคลธรรมดาที่ไ้รถแท็กซี่ส่วนบุคคลในการให้บริการรับขนคนโดยสาร และจะมี

<sup>2</sup> กมล สนธิเกษตริน, ประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน (กรุงเทพมหานคร : สุทธิสารการพิมพ์, 2528), หน้า 41.

<sup>3</sup> ไพทิต เอกจริยกร. คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน (กรุงเทพมหานคร : (ม.ป.ท.), 2546), หน้า 202.

ห้างหุ้นส่วน บริษัท หรือสหกรณ์รดแท้กซี่ที่จัดตั้งขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบการในการ  
รับขนคนโดยสารโดยเฉพาะ และจะมีรดแท้กซี่มิเตอร์ในนามของนิติบุคคลของตนเองด้วย

- การงานที่ผู้ขนส่งตกลงจะดำเนินการนั้น คือ การขนส่งของ หรือคนโดยสารจาก  
สถานที่หนึ่ง ไปยังอีกสถานที่หนึ่ง โดยธุรกิจรดแท้กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครถือได้ว่าเป็น  
กิจการที่รับขนส่งคนโดยสาร จึงถือได้ว่าธุรกิจรดแท้กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครเป็นกิจการที่  
อยู่ในสัญญารับขนประเภทหนึ่ง

- ผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่รับขนของ หรือคนโดยสารเพื่อำาหนึ่ง ซึ่งำาหนึ่งในการ  
รับขนของจะเรียกว่า ค่าระวางพาหนะ แต่ในกรณีที่เป็นารรับขนคนโดยสารจะเรียกว่า ค่าโดยสาร  
ดังนั้น หากปรากฏว่าบุคคลใดรับขนของ หรือคนโดยสารที่ทำให้เปล่า ไม่มีการเรียกำาหนึ่ง บุคคล  
นั้นไม่ถือว่าเป็นผู้รับขนตามความหมายที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติเอาไว้ ซึ่งการรับ  
ขนคนโดยสารของแท้กซี่มิเตอร์นั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะได้เงินจากผู้โดยสาร หรือที่เรียกว่าค่า  
โดยสาร สำหรับค่าที่ว่า “เพื่อำาหนึ่งเป็นทางค้าปกติ” หมายถึง สินจ้างที่ให้เป็นการตอบแทนการ  
รับขนของ หรือรับขนคนโดยสารเท่านั้น

- บุคคลที่เป็นผู้ขนส่งตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น  
จะต้องประกอบอาชีพในการรับขนส่งของ หรือรับขนส่งคนโดยสารเป็นปกติธุระของตน ซึ่ง  
หมายความว่า เป็นบุคคลที่ประกอบอาชีพรับขนคนโดยสารเป็นประจำ มิใช่รับขนเป็นครั้งคราว  
ดังนั้น ถ้าบุคคลดังกล่าวรับขนคนโดยสารเป็นครั้งคราวเท่านั้นจะไม่ถือว่าเป็นสัญญารับขน  
ถึงแม้ว่าจะมีการเรียกเอาค่าำาหนึ่งก็ตาม

ซึ่งการที่จะต้องพิจารณาว่าบุคคลใดเป็นผู้ขนส่งหรือไม่นั้น เพื่อที่จะเป็นการ  
กำหนดว่าจะต้องนำหลักกฎหมายเรื่องรับขนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้หรือไม่  
และในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่สินค้า หรือคนโดยสาร บุคคลใดจะต้องรับผิดชอบในฐานะผู้  
ขนส่ง และคู่สัญญามีสิทธิ และหน้าที่อย่างไรบ้าง ดังนั้น ในกรณีที่ปรากฏว่ากรณีใดๆเป็นกรณีที่  
ไม่ใช่สัญญารับขน จะต้องนำหลักของสัญญาประเภทอื่นมากำหนดสิทธิ และหน้าที่ของคู่สัญญา  
แล้วแต่ว่าจะเป็นสัญญาประเภทใด

2. วัตถุประสงค์ของสัญญารับขน คือ การที่ผู้ขนส่งของ หรือขนคนโดยสาร  
เคลื่อนย้าย หรือเคลื่อนที่ส่งของ หรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ซึ่งธุรกิจรดแท้กซี่มิเตอร์  
ในเขตกรุงเทพมหานครก็มีวัตถุประสงค์ในการเคลื่อนย้ายคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง  
เช่นกัน

3. สัญญารับขนเป็นสัญญาต่างตอบแทน เพราะผู้ขนส่งจะได้รับค่าบำเหน็จในการขนส่งสินค้า หรือขนคนโดยสาร สำหรับคนโดยสารจะได้รับการตอบแทนจากการโดยสารไปยังสถานที่ที่ตนต้องการ หรือส่งของของตน ไปยังสถานที่ที่ตนต้องการ ให้ส่งไปถึง

ซึ่งสัญญารับขนจะมีความคล้ายคลึงกับสัญญาประเภทอื่นในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นสัญญาจ้างทำของ และสัญญาจ้างแรงงาน ดังนั้น จึงอาจจะก่อให้เกิดความสับสนในการพิจารณาว่าเป็นสัญญาประเภทใด ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาในการพิจารณาถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ดังนั้น การที่จะสามารถจำแนกว่าเป็นสัญญาประเภทใดนั้น จะต้องพิจารณาถึงหลักกฎหมายของสัญญาประเภทต่างๆว่าเป็นอย่างไร โดยจะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### ก. สัญญารับขน กับสัญญาจ้างทำของ

สัญญาทั้งสองประเภทนี้จะมีความคล้ายคลึงกัน คือ เป็นสัญญาไม่มีแบบ และไม่มี การกำหนดบังคับให้ต้องทำเป็นหนังสือ หรือมีหลักฐานเป็นหนังสือ ดังนั้น สามารถที่จะตกลงกัน โดยวาจาก็สามารถบังคับใช้กันระหว่างคู่สัญญาได้ และความคล้ายคลึงอีกประการ คือ สัญญาทั้งสองประเภทนี้มีผู้ว่าจ้างความประสงค์ในผลสำเร็จของงาน ส่วนผู้ถูกว่าจ้างมีต้องการที่จะได้รับการจ่ายสินจ้างตอบแทน

ส่วนความแตกต่างของสัญญารับขน และสัญญาจ้างทำของ คือ สัญญารับขนจะมีการดำเนินงานเป็นทางการค้าปกติ แต่สัญญาจ้างทำของจะทำเป็นครั้งคราว หรือทำเป็นทางการค้าปกติก็ได้ และสัญญารับขนจะต้องมีการใช้ยานพาหนะในการดำเนินการรับขน แต่สำหรับสัญญาจ้างทำของนั้นอาจจะใช้หรือไม่ใช้ยานพาหนะก็ได้

#### ข. สัญญารับขน กับสัญญาจ้างแรงงาน

สัญญาสองประเภทนี้จะมีความคล้ายคลึงกัน คือ เป็นสัญญาไม่มีแบบ และไม่มี การกำหนดบังคับให้ต้องทำเป็นหนังสือ หรือมีหลักฐานเป็นหนังสือ ดังนั้น สามารถที่จะตกลงกัน โดยวาจาก็สามารถบังคับใช้กันระหว่างคู่สัญญาได้ และความคล้ายคลึงอีกประการ คือ จะต้องมีการจ่ายสินจ้างตอบแทน

ส่วนความแตกต่างของสัญญารับขน และสัญญาจ้างแรงงาน คือ สัญญารับขนผู้ว่าจ้างจะไม่มีอำนาจบังคับบัญชาในการทำงาน ผู้ขนส่งมีอิสระในการดำเนินการขนส่งภายใต้ ข้อตกลงของสัญญารับขนที่ตกลงกันไว้ แต่สัญญาจ้างแรงงานผู้ว่าจ้างจะมีอำนาจบังคับบัญชาใน

การทำงานของลูกจ้าง และนอกจากนั้น สัญญาจ้างประสงค์ต่อผลสำเร็จของงาน แต่สัญญาจ้างแรงงาน นายจ้างต้องการให้ลูกจ้างทำงานให้ตนตามเงื่อนไขที่กำหนดเอาไว้

โดยประเภทของสัญญาจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะมีการจำแนกเอาไว้ 2 ประเภท คือ การรับขนของ ซึ่งจะบัญญัติหลักเกณฑ์ต่างๆตั้งแต่มาตรา 610 – 633 และการรับขนคนโดยสาร ซึ่งจะบัญญัติหลักเกณฑ์ต่างๆตั้งแต่มาตรา 636 – 639 โดยหลักเกณฑ์ในการจำแนกประเภทของการรับขนดังกล่าวจะจำแนกโดยพิจารณาจากสิ่งที่ทำการขนส่งเป็นหลักว่าเป็นสิ่งของ หรือคน ดังนั้น ธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครจึงถือได้ว่าเป็นสัญญาจ้างขนคนโดยสารชนิดหนึ่ง ดังนั้น เมื่อผู้ประกอบการแท็กซี่มีความสัมพันธ์กับผู้โดยสารตามสัญญาจ้างขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ ส่งผลให้สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบต่างๆจะต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายของสัญญาจ้างขนด้วย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### ก. สิทธิ และหน้าที่ของผู้ขนส่ง

สิทธิของผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องกับผู้ขนส่งคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครนั้น คือ การมีสิทธิได้รับค่าบำเหน็จ หรือค่าโดยสารนั่นเอง แต่สิทธิที่มีกำหนดเอาไว้จะมีอยู่ด้วยกันอีก 3 ลักษณะ คือ สิทธิในการยึดหน่วงเครื่องเดินทาง สิทธิเป็นเจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิพิเศษเหนือสังหาริมทรัพย์ ซึ่งก็คือเครื่องเดินทางของผู้โดยสารเหนือกว่าเจ้าหนี้รายอื่น และสิทธิในการนำเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาด เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์ของสิทธิ 3 อย่างหลังจะเห็นได้ว่าไม่สอดคล้องกับรูปแบบของการขนส่งคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่เท่าใดนัก

หน้าที่ของผู้ขนส่งจะประกอบไปด้วยความรับผิดชอบต่อคนโดยสารซึ่งจะแบ่งได้เป็นการรับผิดชอบในความเสียหายต่อคนโดยสาร และความรับผิดชอบต่อเครื่องเดินทาง โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารดังนี้

1. รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร ในด้านการได้รับบาดเจ็บ ถึงแก่ความตาย อันเกิดจากการรับขน ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ เพราะผู้รับขนจะต้องมีหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารให้ไปถึงจุดหมายปลายทางโดยสวัสดิภาพ สำหรับค่าเสียหายนั้น ไม่ได้มีการบัญญัติเอาไว้ในส่วนของสัญญาจ้าง ดังนั้น จะต้องพิจารณาในเรื่องละเมิด และหนี้ ซึ่งเป็นหลักกฎหมายทั่วไปเพื่อที่จะกำหนดค่าเสียหายที่ผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบ

---

\* มาตรา 608 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2. รับผิดชอบในความเสียหายใดๆอันเป็นผลโดยตรงในการที่ต้องชดเชยเพราะการขนส่ง เพราะผู้ขนส่งจะต้องขนส่งให้ตรงตามกำหนดเวลา ดังนั้น ถ้าเกิดความล่าช้า และก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสาร ผู้ขนส่งย่อมจะต้องรับผิดชอบต่อผลของความล่าช้า นั้น เช่น ขาดพาหนะที่ขนส่งเสียระหว่างทาง ทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถไปขึ้นเครื่องบินได้ทัน ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ แต่มีข้อยกเว้นให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าความเสียหาย หรือการชดเชยดังกล่าวเกิดจากเหตุสุดวิสัย ตามความหมายในมาตรา 8 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น น้ำท่วม ถนนขาด หรือแผ่นดินไหวเป็นต้น และอีกกรณี คือ ความเสียหาย หรือการชดเชยเกิดเพราะผู้โดยสารเอง แต่ความรับผิดชอบในประเด็นนี้ เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าไม่สอดคล้องกับรูปแบบของการขนส่งคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่มิเตอร์เท่าใดนัก เพราะการเดินทางด้วยรถแท็กซี่มิเตอร์ไม่มีการกำหนดระยะเวลาในการที่จะเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งเอาไว้ และผู้ขนส่งไม่สามารถที่จะกำหนดระยะเวลาในการเดินทางได้แน่นอนตายตัว ดังนั้นการที่จะนำมาตราดังกล่าวไปใช้จะต้องพิจารณาเป็นกรณีๆไป

สำหรับความรับผิดชอบต่อเครื่องเดินทาง จะมีบัญญัติในมาตรา 635 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่า เครื่องเดินทางที่ไปพร้อมกับผู้โดยสารนั้น เมื่อไปถึงจุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบเครื่องเดินทางให้แก่ผู้โดยสารทันที ดังนั้น ถ้าผู้โดยสารรถแท็กซี่ที่มีเครื่องเดินทาง หรือสัมภาระในการโดยสาร เมื่อถึงจุดหมายปลายทางคนขับรถแท็กซี่จะต้องส่งมอบเครื่องเดินทางดังกล่าวให้แก่ผู้โดยสาร นอกจากนั้นยังมีการกำหนดให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อของผู้โดยสารบังคับตามหมวด 1 ว่าด้วยการรับขนของ ในกรณีที่มีการมอบหมายของนั้นแก่ผู้ขนส่ง ตัวอย่างเช่น

- รับผิดชอบเมื่อเครื่องเดินทางของผู้โดยสารสูญหาย หรือบุบสลาย หรือชดเชย เว้นแต่จะมีสาเหตุมาจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากสภาพของ หรือความผิดของคนโดยสารเอง<sup>\*</sup>

- ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบหากผู้โดยสารไม่ได้แจ้งให้ทราบกรณีเครื่องเดินทางมีสภาพจะก่อให้เกิดอันตรายได้<sup>\*\*</sup>

- ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบหากผู้โดยสารไม่มีการแจ้งราคา และสภาพของสิ่งมีค่า<sup>\*\*\*</sup>

\* มาตรา 616 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

\*\* มาตรา 619 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

\*\*\* มาตรา 620 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

และในมาตรา 638 ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนไม่ได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหาย หรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง และมีการบัญญัติให้การกำหนดข้อตกลงยกเว้น และจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในตัว ใบรับ และเอกสารอื่นทำนองนั้น ให้ถือว่าเป็นโมฆะ อย่างไรก็ตาม หากผู้โดยสารตกลงอย่างชัดแจ้งข้อตกลงดังกล่าวก็สามารถที่จะใช้ได้ และสามารถทำการตกลงด้วยวาจา หรือโดยลายลักษณ์อักษรอย่างใดอย่างหนึ่งก็ได้

ซึ่งหลักเกณฑ์ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น โดยหลักแล้วจะต้องรับผิดชอบโดยทันทีเมื่อผู้โดยสารได้รับความเสียหาย โดยผู้โดยสารไม่จำเป็นที่จะต้องพิสูจน์ถึงการจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งแต่อย่างใดเลย ดังนั้น หากผู้ขนส่งต้องการที่จะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบนั้น จะต้องพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเข้าเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประการใดประการหนึ่ง ใน 2 ประการ คือ เกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้โดยสารเอง ซึ่งหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบดังกล่าวจะแตกต่างกับหลักเกณฑ์ของเรื่องละเมิด เพราะถ้าเป็นเรื่องละเมิดแล้ว ผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ถึงความจงใจ หรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420

#### ข. สิทธิ และหน้าที่ของผู้โดยสาร

สิทธิของผู้โดยสารจะประกอบไปด้วย สิทธิในการเรียกให้ผู้รับขนนำผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง อย่างปลอดภัยตามเส้นทาง และกำหนดระยะเวลาตามสัญญา แต่ในการโดยสารรถแท็กซี่ซึ่งจะไม่มีกำหนดเส้นทาง และระยะเวลาที่แน่นอนตายตัวที่จะไปถึงจุดหมายปลายทาง ดังนั้น หลักเกณฑ์นี้จะนำไปใช้ได้แค่ส่วนการเรียกให้ผู้รับขนนำผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง อย่างปลอดภัยเท่านั้น และสิทธิอีกประการ คือ การเรียกเครื่องเดินทางเมื่อถึงยังจุดหมายปลายทาง

สำหรับหน้าที่ของผู้โดยสารที่สำคัญในสัญญารับขน คือ การจ่ายค่าโดยสารให้แก่ผู้รับขนตามที่ตกลงกันไว้ หรือในกรณีของรถแท็กซี่มิเตอร์ คือ การจ่ายค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏบนมาตรค่าโดยสาร หรือในกรณีที่ใช้บริการนอกเขตพื้นที่ที่ใช้มาตรค่าโดยสาร ผู้โดยสารจะต้องจ่ายค่าโดยสารตามที่ได้ตกลงกันไว้แล้วล่วงหน้า นอกจากนี้ ยังจะต้องมีหน้าที่ในการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ หากเครื่องเดินทางมีสภาพจะก่อให้เกิดอันตรายตามมาตรา 619 และ 637 หรือเป็นของมีค่าตามมาตรา 620 และมาตรา 637

และหลักกฎหมายในเรื่องรับขนคนโดยสารที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครประเด็นสุดท้าย คือ ความระงับแห่งสัญญารับขนคนโดยสาร โดยจะเกิดขึ้นเมื่อผู้โดยสารเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางที่ตกลงกันเอาไว้ และได้ส่งมอบเครื่องเดินทางเป็นที่

เรียบร้อย จนได้รับชำระค่าโดยสารแล้ว และเหตุแห่งความระงับสัญญาับขนคนโดยสารอีก ลักษณะหนึ่ง คือ มีการระงับก่อนที่จะขนส่งสำเร็จ ไม่ว่าจะมาจากการที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามที่ตกลงกันไว้ จึงส่งผลให้คู่สัญญาอีกฝ่ายบอกเลิกสัญญา หรืออีกกรณี คือ การชำระหนี้ ตกเป็นพ้นวิสัย เช่น ไม่มีพาหนะที่จะใช้ในการโดยสาร หรือผู้รับขนถูกเพิกถอนใบอนุญาตรับขนคนโดยสาร ตามมาตรา 218 หรือ 219 แล้วแต่กรณี โดยลูกหนี้จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่เจ้าหนี้เพื่อค่าเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งอันเกิดจากการที่ไม่ได้ชำระหนี้ แต่ถ้าไม่ใช่ความผิดของลูกหนี้ ลูกหนี้ก็ไม่มี ความจำเป็นที่จะต้องชำระหนี้ หรือใช้ค่าสินไหมทดแทนแต่อย่างใด

นอกจากความสัมพันธ์ทางกฎหมายในด้านของสัญญาับขนแล้ว ผู้ประกอบอาชีพ ขั้บรรดแท็กซี่ และผู้โดยสารยังอาจจะมี ความสัมพันธ์ทางกฎหมายในเรื่องละเมิด ได้อีกด้วย ซึ่ง ความสัมพันธ์ในส่วนนี้จะเกี่ยวข้องกับ ผู้ประกอบอาชีพ ขั้บรรดแท็กซี่มีเตอร์เป็นส่วนใหญ่ เพราะผู้ ขั้บรรดแท็กซี่อาจจะมี ขั้บรรดเกิดอุบัติเหตุ และก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสาร จึงจำเป็นที่จะต้องมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งจะเป็นไปตามตามบทบัญญัติของ มาตรา 420 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการ นั้น”

### 3.5 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่กับผู้โดยสาร

จากลักษณะของการดำเนินงานในธุรกิจรถแท็กซี่ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ผู้ประกอบอาชีพ ขั้บรรดแท็กซี่ส่วนใหญ่จะเช่ารถแท็กซี่จากทางเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่มาขับให้บริการ ดังนั้น ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ กับผู้ประกอบอาชีพ ขั้บรรดแท็กซี่จะเป็นไปตามสัญญาเช่า และเมื่อทางผู้ประกอบอาชีพ ขั้บรรดแท็กซี่ได้รับผู้โดยสาร ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบอาชีพ ขั้บรรดแท็กซี่ กับผู้โดยสารจะเป็นไปตามสัญญาับขน แต่เมื่อมาพิจารณาใน ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ กับผู้โดยสารจะเห็นได้ว่าไม่มีความสัมพันธ์กันในสัญญา ประเภทใดในประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์เลย ดังนั้น เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ และผู้โดยสารจึงไม่มีความสัมพันธ์ตามสัญญาแต่ประการใด

---

\* มาตรา 387 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

จึงเกิดปัญหาขึ้นมาว่า ในกรณีที่ผู้เช่ารถแท็กซี่จากเจ้าของรถแท็กซี่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารขึ้น แน่แน่นอนว่าทางผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ที่มีความสัมพันธ์ทางกฎหมาย กับผู้โดยสารย่อมจะต้องมีหน้าที่ในการรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายเรื่องสัญญารับขนที่กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร แต่ทางเจ้าของรถแท็กซี่ซึ่งไม่ได้มีความสัมพันธ์ใดๆเลยกับผู้โดยสาร และไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามกฎหมายรับขน ดังนั้นจะต้องรับผิดชอบค่าเสียหายดังกล่าวที่เกิดขึ้นหรือไม่ หรือมีกฎหมายกำหนดให้ทางเจ้าของรถแท็กซี่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารอย่างไรหรือไม่ ซึ่งเป็นปัญหาที่จะวิเคราะห์ในลำดับต่อไป

### 3.6 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่กับผู้โดยสาร

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่ กับผู้โดยสารจะเห็นได้ว่ามีความคล้ายคลึงกับความสัมพันธ์ของเจ้าของรถแท็กซี่กับผู้โดยสาร เพราะไม่มีความสัมพันธ์ในด้านสัญญาใดๆเลยระหว่างกัน เพราะผู้โดยสารได้ตกลงทำสัญญากับทางผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ในลักษณะของสัญญารับขน โดยตรง แต่จะมีความแตกต่างอยู่ประการหนึ่ง คือ รถแท็กซี่ที่ให้บริการนั้นจะมีชื่อของนิติบุคคลรถแท็กซี่ปรากฏอยู่ที่ข้างตัวรถ ซึ่งส่งผลให้ผู้ใช้บริการ หรือนุคคลภายนอกเข้าใจได้ว่ารถแท็กซี่คันดังกล่าวเป็นรถแท็กซี่ที่ประกอบการในนามของนิติบุคคล แต่กฎหมายเห็นถึงความสำคัญที่จะให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่ และผู้โดยสารรถแท็กซี่ในกรณีนี้ขึ้น เพื่อให้นิติบุคคลรถแท็กซี่เป็นคู่สัญญากับผู้โดยสาร เพื่อให้นิติบุคคลรถแท็กซี่ต้องรับผิดชอบกับบุคคลภายนอกในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารขึ้น ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวตรงกับหลักกฎหมายตัวแทนเชิดที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น เพราะฉะนั้น นิติบุคคลรถแท็กซี่จึงมีความสัมพันธ์ทางกฎหมายกับผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ในลักษณะของตัวแทน โดยนิติบุคคลรถแท็กซี่จะเป็นตัวการ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นตัวแทนเชิด ดังนั้น ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสาร โดยผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ที่มาเช่ารถแท็กซี่กับทางนิติบุคคลรถแท็กซี่ กฎหมายจะกำหนดให้นิติบุคคลรถแท็กซี่ร่วมรับผิดชอบกับผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ที่เช่ารถจากนิติบุคคลรถแท็กซี่ในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายเรื่องตัวแทนเชิด

ดังนั้น นิติบุคคลรถแท็กซี่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจะมาจากหลักกฎหมายเรื่องความรับผิดเพื่อละเมิดโดยการกระทำของบุคคลอื่น คือ ความรับผิดของตัวการในมูลละเมิดที่ตัวแทนกระทำในกิจการที่ทำแทน เพราะจากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ความสัมพันธ์



ระหว่างนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่มิเตอร์ โดยเฉพาะ เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ที่มาเช่ารถแท็กซี่ไปขับนั้น มีความสัมพันธ์กันในลักษณะของตัวการ ตัวแทน โดยนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่มิเตอร์ โดยเฉพาะ ไม่ว่าจะเป็นห้าหุ้นส่วนต่างๆ บริษัทต่างๆ และสหกรณ์รถแท็กซี่ จะมีสถานะเป็นตัวการ เพราะรถแท็กซี่ที่ให้บริการอื่นนำไปใช้ประโยชน์นั้นมีชื่อของนิติบุคคลปรากฏอยู่ที่ตัวรถ ซึ่งทำให้บุคคลภายนอกผู้สุจริตเข้าใจได้ว่าผู้ที่ขับรถแท็กซี่คันนั้นได้กระทำการในนามของนิติบุคคลดังกล่าว ดังนั้น ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จึงเป็นตัวแทนเจ็ดส่วนเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคล และได้รับผลประโยชน์จากตัวแทนเจ็ดส่วนเช่นกัน จึงถือได้ว่าเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่เป็นหนึ่งในตัวการ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ถือได้ว่าเป็นตัวแทนของเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ด้วย ดังนั้น เมื่อผู้ขับรถแท็กซี่ได้กระทำละเมิดขึ้น ทางนิติบุคคลรถแท็กซี่ต่างๆ และเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ซึ่งเป็นบุคคลที่ครอบครองรถแท็กซี่ และได้รับประโยชน์จากแท็กซี่คันดังกล่าว ย่อมจะต้องรับผิดชอบในฐานะตัวการของมูลละเมิดที่ตัวแทนกระทำในกิจการที่ตัวแทนไปนั้น

โดยความรับผิดชอบของตัวการในผลแห่งละเมิดที่ตัวแทนกระทำในทางที่ทำการแทน ได้มีบัญญัติเอาไว้ในมาตรา 427 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “บทบัญญัติในมาตราทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการ และตัวแทนด้วย โดยอนุโลม” ซึ่งหมายความว่า ความรับผิดในละเมิดที่เกิดมาจากการกระทำกิจการให้แก่ นายจ้าง หรือเกิดในขณะกระทำการงานให้นายจ้าง รวมถึงสิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างที่มีตามมาตรา 426 นั้นกฎหมายกำหนดให้นำมาใช้กับกรณีตัวการตัวแทนด้วย อันมีสาเหตุมาจากการกระทำการแทนตัวการนั้นมีความคล้ายคลึงกับการทำงานแทนให้นายจ้าง เพราะประโยชน์ที่มีขึ้นนั้นย่อมตกไปยังตัวการ ดังนั้น ถ้าเกิดความเสียหายใดๆ ขึ้นมาจากการกระทำของตัวแทนก็ควรที่จะต้องรับผิดชอบด้วย โดยจะต้องพิจารณาว่าตัวแทนได้กระทำไปในขอบอำนาจของตนหรือไม่ด้วย เพราะถ้าตัวแทนไม่ได้กระทำในขอบอำนาจของตน ไม่ว่าจะเป็นอำนาจทั่วไป หรืออำนาจโดยเฉพาะแล้วแต่จะกำหนดเอาไว้ แต่ถ้าหากตัวแทนทำไปนอกขอบอำนาจที่ได้รับ เบื้องต้นย่อมจะต้องถือว่าไม่ผูกพันกับตัวการให้ต้องร่วมรับผิดชอบไม่จะเป็นความรับผิดทางสัญญา หรือละเมิดก็ตาม เว้นแต่ว่าตัวการจะเข้ามารับเอาการกระทำดังกล่าวของตัวแทนเป็นการกระทำของตน โดยอาจจะให้สัตยาบัน

นอกจากนั้น ยังมีการกำหนดให้นายจ้างมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากลูกจ้างได้ เมื่อนายจ้างได้ร่วมรับผิดชอบในละเมิดที่ลูกจ้างกระทำในทางที่จ้าง ซึ่งบัญญัติในมาตรา 426 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่บัญญัติเอาไว้ว่า “นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น” ซึ่งมีสาเหตุมาจากความรับผิดของนายจ้างที่เกิดขึ้นมานั้นเป็นการรับผิดชอบโดยกฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดชอบ และถือได้

ว่าเป็นความรับผิดชอบโดยไม่มีข้อยกเว้น คือ เป็นความรับผิดชอบที่นายจ้างจะปฏิเสธไม่ได้ ถ้าหากผู้เสียหายสามารถนำสืบได้ว่าเป็นการละเมิดที่ลูกจ้างก่อขึ้นในมาทางการที่จ้าง แต่เมื่อนายจ้างได้ชดใช้ให้บุคคลภายนอกไปแล้ว จึงไม่มีเหตุผลใดที่นายจ้างจะต้องรับผิดชอบผู้เดียว ทั้งที่มีได้เป็นการกระทำละเมิดของตนเองโดยตรง ซึ่งหลักเกณฑ์ที่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 426 นี้คือ การรับช่วงสิทธิในลักษณะหนึ่งนั่นเอง โดยนายจ้างสามารถที่จะมีสิทธิได้รับชดใช้คืนเต็มจำนวนที่ตนได้ชดใช้ให้แก่ผู้เสียหาย แต่อย่างไรก็ตาม ในระหว่างนายจ้าง กับบุคคลภายนอกนั้นจะต้องถือว่านายจ้างเป็นลูกหนี้ร่วมกับลูกจ้าง ดังนั้น บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องให้นายจ้าง หรือลูกจ้างคนใดคนหนึ่งชำระหนี้ให้แก่ตนโดยสิ้นเชิง ซึ่งในปัจจุบันได้มีการพัฒนาที่จะฟ้องเรียกเอาจากนายจ้างแต่ผู้เดียว เพราะนายจ้างในปัจจุบันสามารถที่จะเอาประกันกับความเสียหายในการประกอบการไว้กับบริษัทประกันภัยได้ เพราะฉะนั้น เจ้าของรถแท็กซี่ที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ย่อมสามารถที่จะไล่เบี้ยจากผู้เช่าได้เช่นกัน

ซึ่งประเด็นปัญหาทางกฎหมายที่จะต้องพิจารณา คือ ความรับผิดชอบในละเมิดของตัวแทนในทางการที่ทำแทนตัวการนั้นจะหมายความถึงการเป็นตัวการตัวแทนในทุกรณีหรือไม่ เพราะตามหลักกฎหมายมีตัวแทนอยู่หลายประเภท โดยเฉพาะในลักษณะของตัวแทนเชิด เพราะการเกิดขึ้นของตัวการลักษณะนี้ไม่ได้มีการทำสัญญาแต่งตั้งมอบหมายให้ทำการแทนแต่อย่างใด แต่เป็นการที่กฎหมายกำหนดให้ตัวการจะต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกด้วย ซึ่งในกรณีของตัวแทนเชิดตามมาตรา 821 นั้น มีข้อถกเถียงกันอยู่มากกว่าเป็นตัวการตัวแทนลักษณะหนึ่งหรือไม่ ซึ่งมีสาเหตุมาจากขาดองค์ประกอบสำคัญในส่วนของ การตกลงกันเป็นตัวการตัวแทนให้ทำการใดๆ แทนตัวการ โดยกฎหมายมุ่งที่จะคุ้มครองบุคคลภายนอกโดยปิดปากมิให้ตัวการที่ได้รับประโยชน์จากการที่ตัวแทนเชิดซึ่งทำการกับบุคคลภายนอกปฏิเสธความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก จึงหาใช่สภาพตัวการตัวแทนแต่อย่างใดไม่ โดยมีแนวคำพิพากษาศาลฎีกาในประเด็นดังกล่าวดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 944/2536 จำเลยที่ 2 เป็นสหกรณ์จำกัดที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยสหกรณ์ มีวัตถุประสงค์ในการเดินรถขนรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยจำเลยที่ 2 ขอมให้จำเลยที่ 1 นำรถแท็กซี่ของคนวิ่งรับคนโดยสาร โดยมีเครื่องหมายของจำเลยที่ 2 ติดไว้ที่ข้างรถทั้งสองข้าง แสดงให้บุคคลทั่วไปเข้าใจว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 ในการวิ่งรับคนโดยสารตามวัตถุประสงค์ของจำเลยที่ 2 ถือได้ว่าจำเลยที่ 2 ได้เชิดให้จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของคนเมื่อจำเลยที่ 1 ได้ขับรถแท็กซี่โดยประมาทชนรถยนต์ของโจทก์เสียหายอันเป็นการกระทำละเมิดจำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 ในผลแห่งละเมิดด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1627/2544 รถแท็กซี่คันเกิดเหตุมีชื่อของจำเลยที่ 2 และหมายเลขโทรศัพท์ของจำเลยที่ 2 ปรากฏอยู่ข้างรถ การที่จำเลยที่ 1 นำรถคันดังกล่าวออกมาขับรถ

รับผู้โดยสาร ย่อมเป็นการแสดงออกต่อใจทักซึ่งเป็นบุคคลภายนอกผู้สุจริตว่า จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนเชิดของจำเลยที่ 2 เจ้าของรถในการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร จำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมรับผิดชอบจำเลยที่ 1 ในผลแห่งละเมิดที่เกิดขึ้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 427 และ 821

และนอกจากนั้นยังมีคำพิพากษาศาลฎีกาวางหลักไว้ว่า ห้ามนิติบุคคลรถแท็กซี่ปฏิบัติเสถียรความรับผิดชอบโดยอ้างว่าให้เช่ารถแท็กซี่อีกด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4771/2533 จำเลยที่ 2 เป็นบริษัทจำกัดที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร โดยใช้รถแท็กซี่ โดยให้จำเลยที่ 1 เช่ารถแท็กซี่ของคนไปขับเมื่อจำเลยที่ 1 เติมน้ำมันรับจ้างโดยสารดังกล่าวกระทำในนามของจำเลยที่ 2 การที่จำเลยที่ 1 ขับรถแท็กซี่ของจำเลยที่ 2 ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น จำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นตัวการจะปฏิบัติเสถียรความรับผิดชอบโดยอ้างว่าให้เช่ารถแท็กซี่ไม่ได้

จากแนวของคำพิพากษาศาลฎีกาย่อมจะทำให้เห็นได้ว่าการแปลความหมายในมาตรา 427 นั้น จะหมายความรวมถึงตัวการตัวแทนทุกประเภท จึงเท่ากับว่าตัวแทนเชิดก็อยู่ในการบังคับใช้ของมาตรา 427 ด้วย จึงสามารถที่จะสรุปได้ว่านิติบุคคลรถแท็กซี่ที่ได้ให้ผู้อื่นเช่ารถแท็กซี่ของคนไปขับนั้นจะต้องร่วมรับผิดชอบต่อความเสียหายที่ผู้เช่าได้ก่อให้เกิดแก่บุคคลภายนอกด้วย

### 3.7 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างบุคคลภายนอกกับผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์

บุคคลภายนอกสามารถที่เกิดความสัมพันธ์ทางกฎหมายกับผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ได้ ในกรณีที่บุคคลภายนอกได้รับความเสียหายจากผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ซึ่งก็คือเรื่องละเมิดนั่นเอง โดยจะสามารถแบ่งความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างบุคคลภายนอก กับผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ออกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ

1. ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลภายนอก กับผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ โดยความสัมพันธ์จะเกิดขึ้นจากมูลละเมิด เพราะผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ได้กระทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก ดังนั้น ย่อมจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหาย ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นเหตุการณ์ที่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ได้ขับไปชนทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และเกิดความเสียหายขึ้นมา หรือจะเป็นกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่มีความเสียหายต่อบุคคลภายนอกไม่ว่าจะเป็นชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน

2. ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลภายนอก กับเจ้าของอู่รถแท็กซี่ เมื่อมาพิจารณาในความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของอู่รถแท็กซี่ กับบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายจะเห็นได้ว่าไม่มีความสัมพันธ์กันในสัญญาประเภทใดในประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์เลย แต่ได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาได้วางหลักเอาไว้ให้เจ้าของอู่รถแท็กซี่จะต้องร่วมรับผิดกับผู้เช่ารถแท็กซี่ของตน โดยอาศัยหลักกฎหมายเรื่องตัวการ ตัวแทน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3147/2532 รถแท็กซี่เป็นของจำเลยที่ 2 นำมาใช้วิ่งในนามของสหกรณ์จำเลยที่ 3 โดยเสียค่าบำรุงเป็นรายเดือนให้แก่จำเลยที่ 3 ทั้งมีตราของสหกรณ์จำเลยที่ 3 อยู่ที่ตัวรถ คนทั่วไปที่พบเห็นย่อมจะเข้าใจว่าเป็นรถของจำเลยที่ 3 เท่ากับจำเลยที่ 3 เชิดให้จำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นผู้ขับรถแท็กซี่เป็นตัวแทนในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารของจำเลยที่ 3 จำเลยที่ 3 จึงต้องร่วมรับผิดในการกระทำละเมิดของจำเลยที่ 1 ส่วนจำเลยที่ 2 ก็มีผลประโยชน์ร่วมกับจำเลยที่ 3 และจำเลยที่ 1 ถือว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 ดังนั้น จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดกับจำเลยที่ 1 เช่นกัน

จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวข้างต้น ด้วยความเคารพอย่างสูง ผู้เขียนเห็นว่าความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของอู่แท็กซี่ หรือเจ้าของรถแท็กซี่ กับผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ นั้นเป็นไปตามสัญญาเช่าทรัพย์สินที่ตกลงกันไว้ ดังนั้น สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบต่างๆย่อมเป็นไปตามหลักกฎหมายเช่าทรัพย์สิน ไม่ได้มีความสัมพันธ์ในฐานะตัวการ ตัวแทนแต่อย่างใด ดังนั้น การที่ศาลฎีกาได้พิพากษาให้เจ้าของรถแท็กซี่จะต้องร่วมรับผิดกับผู้เช่าในฐานะตัวแทนนั้น ผู้เขียนเห็นว่าไม่น่าจะถูกต้องนัก ซึ่งผู้เขียนเข้าใจว่าสาเหตุที่ศาลฎีกาได้วินิจฉัยเช่นนั้น เพราะหลักกฎหมายเช่าทรัพย์สินนั้นกำหนดเอาไว้เพียงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้เช่า และผู้เช่า ไม่ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการรับผิดต่อบุคคลภายนอกของผู้ให้เช่า และผู้เช่าเอาไว้ แต่เมื่อพิจารณาลักษณะของการดำเนินงานในธุรกิจรถแท็กซี่ จะเห็นได้ว่าเจ้าของอู่รถแท็กซี่ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่ารถแท็กซี่ ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นต่อบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผลโดยตรงจากการให้เช่ารถแท็กซี่ ศาลฎีกาจึงมีความประสงค์ให้เจ้าของอู่รถแท็กซี่ร่วมรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ประกอบกับถ้าให้ผู้เช่ารถแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีรายได้น้อย ดังนั้นถ้าจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นผู้รับผิดชอบแต่ฝ่ายเดียว อาจจะทำให้ไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้อย่างเหมาะสม

3. ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลภายนอก กับนิติบุคคลรถแท็กซี่ จะเหมือนกับความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่ กับผู้โดยสาร เพราะบุคคลภายนอกจะเข้าใจเช่นกันว่ารถแท็กซี่คันดังกล่าวดำเนินงานในนามของนิติบุคคลรถแท็กซี่นั้นๆ ตามชื่อที่ปรากฏที่ข้างตัวรถแท็กซี่ เพราะฉะนั้น ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลภายนอกกับทางนิติบุคคลรถแท็กซี่จะนำเรื่องตัวแทนเชิด

เข้ามาบังคับใช้ เช่นเดียวกับหลักเกณฑ์ความสัมพันธ์ของนิติบุคคลรถแท็กซี่ กับผู้โดยสารตามที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่ กับผู้โดยสาร

### 3.8 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างหน่วยงานของรัฐกับผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์

ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ กับผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่จะหมายถึง การกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครนั่นเอง โดยจะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างกระทรวงคมนาคมที่มีอำนาจหน้าที่ในการออกนโยบายในด้านต่างๆเพื่อที่จะนำมากำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานได้บังคับบัญชาที่จะนำเอานโยบายต่างๆที่ออกมาไปปฏิบัติ และนอกจากนั้นยังมีหน่วยงานราชการอีกหน่วยงานหนึ่งที่มีหน้าที่ในการตรวจสอบ และดูแลให้ผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครปฏิบัติตามนโยบายที่ออกมา นั่นก็คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีกองบังคับการตำรวจจราจรเป็นฝ่ายดูแลให้ผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครปฏิบัติตามนโยบายที่ทางกระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางบกออกมา ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 หรือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงต่างๆที่ออกตามความในพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับข้างต้น และนอกจากนั้นยังมีหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อเป็นศูนย์ในการรับแจ้งข้อเรียกร้องจากประชาชนในการใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งก็คือ ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ เพื่อที่จะเป็นการช่วยให้การกำกับดูแลของหน่วยงานของภาครัฐมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพราะได้รับข้อมูลมาจากผู้ใช้บริการเองเลย และเป็นการเพิ่มหน่วยงานในการตรวจสอบคุณภาพของการให้บริการโดยปริยายอีกด้วย ซึ่งรายละเอียดของหน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อของฝ่ายกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครข้างต้น ดังนั้นในลำดับต่อไปจะกล่าวถึงนโยบายในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครว่ามีเนื้อหาอย่างไร มีกฎหมายฉบับใดบ้างที่เกี่ยวข้อง และมีการกำกับดูแลในด้านใดบ้าง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 3.8.1 หลักกฎหมายในการกำกับดูแลการเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์

ในการกำกับดูแลเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์นั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะเป็นการพิจารณาว่าผู้ที่เข้ามาประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์นั้นมีคุณสมบัติ และลักษณะที่เหมาะสมในการจะมาประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ ซึ่งถือได้ว่าการกำกับดูแลในลักษณะนี้จะมีผลต่อคุณภาพ และความปลอดภัยในการให้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ เพราะได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เอาไว้แล้วว่าผู้ที่เข้ามาในธุรกิจรถแท็กซี่จะต้องมีคุณสมบัติอย่างไร และจะต้องปฏิบัติตามอย่างไร ถึงจะได้รับการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกให้เข้ามาสู่ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ได้

โดยในหัวข้อนี้จะเริ่มอธิบายจากวิธีการเข้ามาสู่ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของตัวเจ้าของรถแท็กซี่ทั้งที่เป็นบุคคลธรรมดา และนิติบุคคล ว่าจะต้องผ่านกระบวนการอย่างไรบ้าง ซึ่งกระบวนการดังกล่าวในการกำกับดูแลการเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของผู้ประกอบการรถแท็กซี่ทั้งที่เป็นบุคคลธรรมดา และนิติบุคคลก็คือการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างนั่นเอง และต่อมาก็จะอธิบายในส่วนของผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ว่าจะต้องดำเนินการอย่างไรถึงจะได้รับการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกให้เป็นผู้ที่สามารถจะมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มิเตอร์ได้ ซึ่งก็คือการได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะนั่นเอง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) กระบวนการรับจดทะเบียนรถแท็กซี่มิเตอร์ การรับจดทะเบียนรถแท็กซี่มิเตอร์ หรือรถยนต์รับจ้างนั้น จะนำไปตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยจะประกอบไปด้วย 2 ขั้นตอนด้วยกัน ได้แก่ ขั้นตอนแรก คือ การขอความเห็นชอบการจดทะเบียน ส่วนขั้นตอนที่สอง คือ การนำรถยนต์มาจดทะเบียนตามที่ได้อำนาจไว้ โดยในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงขั้นตอนแรก ส่วนขั้นตอนที่สองจะกล่าวในหัวข้อการกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยในการให้บริการ ซึ่งการขอความเห็นชอบการจดทะเบียนจะแบ่งได้เป็นในส่วนของบุคคลธรรมดา และนิติบุคคล ซึ่งในขั้นตอนนี้จะเป็นการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้จดทะเบียนว่าเหมาะสมที่จะมาประกอบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์หรือไม่

ในกรณีของบุคคลธรรมดาในส่วนของรถแท็กซี่ส่วนบุคคลจะมีขั้นตอน 2 ขั้นตอน คือ การขอความเห็นชอบจดทะเบียนและเมื่อผ่านความเห็นชอบแล้วจึงสามารถนำรถมาจดทะเบียน ซึ่งจะต้องมีการตรวจสอบว่าผู้ที่ยื่นขอจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะจริงหรือไม่ และการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ส่วนบุคคล ขออนุญาตจดทะเบียนได้คนละ 1 คัน และกรณีที่เคยมีรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ส่วนบุคคล ในชื่อของตนเองมาก่อน จะต้องโอนเป็นชื่อของบุคคลอื่นแล้ว หรือแจ้งเลิกใช้ตลอดไป หรือเปลี่ยนประเภทการจดทะเบียน หรือเป็นรถที่

ครบกำหนดสิบสองปีแล้ว ซึ่งในขั้นตอนของการขอความเห็นชอบจดทะเบียนจะต้องทำการยื่นต่อ นายทะเบียน โดยมีเอกสารดังนี้

1. ภาพถ่ายบัตรประชาชน หรือบัตรอื่นที่ชี้แทนบัตรประชาชน
2. สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน
3. ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะที่ยังไม่สิ้นอายุ ในกรณีที่ เป็นใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายขนส่ง ต้องเป็นใบอนุญาตทุกประเภท ชนิดที่ 2 ขึ้นไป

เมื่อตรวจสอบหลักฐานแล้ว เห็นว่าผู้จดทะเบียนมีคุณสมบัติ และหลักฐาน ถูกต้องครบถ้วน ให้นายทะเบียนนำเสนอผู้มีอำนาจในการพิจารณาให้ความเห็นชอบการจดทะเบียน ผู้ได้รับความเห็นชอบการจดทะเบียนต้องนำรถมาตรวจสภาพและจดทะเบียนภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือ กรณีไม่นำรถมาจดทะเบียนหรือจดทะเบียนไม่ครบตามจำนวนที่ได้รับ ความเห็นชอบ ให้ถือว่าผู้นั้นไม่ประสงค์จะขอจดทะเบียนรถอีกต่อไป แต่ถ้ายังมีความประสงค์อยู่ก็ ต้องเริ่มต้นยื่นคำขอใหม่

ส่วนกรณีที่ผู้ยื่นขอจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลก็จะมีสองขั้นตอนเช่นกัน แต่จะมี คุณสมบัติที่จะต้องพิจารณาแตกต่างกัน โดยการจดทะเบียนรถรับจ้าง (แท็กซี่) นิติบุคคล ต้อง ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนพร้อมด้วยหลักฐานตามที่ระเบียบกำหนด เมื่อตรวจสอบหลักฐานแล้วเห็น ว่าผู้จดทะเบียนมีคุณสมบัติและหลักฐานถูกต้องครบถ้วน ให้นายทะเบียนนำเสนอผู้มีอำนาจใน การพิจารณาให้ความเห็นชอบการจดทะเบียน จำนวนรถ และสีรถ เมื่อนายทะเบียนเห็นชอบจะมี หนังสือให้ผู้ยื่นคำขอรอบ ผู้ได้รับความเห็นชอบการจดทะเบียนต้องนำรถมาตรวจสภาพและจด ทะเบียนภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือ กรณีไม่นำรถมาจดทะเบียนหรือจดทะเบียนไม่ครบ ตามจำนวนที่ได้รับความเห็นชอบ ให้ถือว่าได้รับความเห็นชอบจำนวนรถเพียงเท่าที่ได้จดทะเบียน ไว้แล้วเท่านั้น โดยจะต้องมีการยื่นเอกสาร และแผนปฏิบัติงานซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. จำนวนรถที่ประสงค์จะใช้เพื่อประกอบการ กรณีของห้างหุ้นส่วน หรือบริษัท ให้ใช้เกณฑ์ทุนจดทะเบียนหนึ่งล้านบาทต่อจำนวนรถ 10 คัน ส่วนของสหกรณ์ ให้เป็นไปตาม คุณสมบัติของนายทะเบียน แต่ไม่เกินจำนวนของสมาชิกสหกรณ์นั้น
2. กำหนดการ และระยะเวลาที่จะนำรถเข้ามาจดทะเบียนจนครบตามจำนวนที่ขึ้น คำขอ

3. สถานที่เก็บรด คือให้พิจารณาว่ามีพื้นที่ในการประกอบได้จริง และเพียงพอกับจำนวนรดแท่งชี้ที่ของจดทะเบียน หรืออย่างน้อยต้องมีร้อยละ 70 โดยคิดพื้นที่ 15 ตารางเมตร ต่อรด 1 คัน

4. สถานที่รองรับผู้โดยสาร ตลอดจนเครื่องอำนวยความสะดวก

เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาของนายทะเบียน พร้อมด้วยหลักฐานของนิติบุคคลที่ของจดทะเบียน โดยแยกประเภทของนิติบุคคลเป็น ห้างหุ้นส่วนสามัญ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัท จำกัดหรือบริษัท มหาชน จำกัด สหกรณ์ และองค์กรของรัฐ ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาลหรือกฎหมายว่าด้วยการนั้น โดยนิติบุคคลแต่ละประเภทก็จะมีเอกสารที่ต้องยื่นแตกต่างกันไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

โดยห้างหุ้นส่วนสามัญจะมีเอกสารที่ใช้ดังนี้

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

ส่วนห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัดจะมีเอกสารดังนี้

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



ส่วนบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด มีเอกสารดังนี้

1. หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นบริษัท จำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด
2. ภาพถ่ายบัตรประชาชน หรือภาพถ่ายบัตรอื่นซึ่งใช้แทนบัตรประชาชน ของ กรรมการผู้มีอำนาจ
3. สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของกรรมการผู้มีอำนาจ รายชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้นทุกคน และจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคนถือ
4. สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบริคณสนธิ และข้อบังคับฉบับตีพิมพ์
5. ตัวอย่างรอยประทับตราของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา ถ้ามี
6. รูปถ่ายสำนักงาน ขนาด 7.60 x 12.70 ซม. จำนวน 2 รูป

ส่วนสหกรณ์จะมีเอกสารดังนี้

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

และเมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบเรื่องราวคำขอแล้วมีความเห็นว่า ผู้ขอมีคุณสมบัติ ถูกต้องครบถ้วนตามระเบียบ ให้ประมวลเรื่องราวคำขอพร้อมด้วยเอกสารหลักฐานต่างๆ เสนอขอความเห็นชอบต่อนายทะเบียนผู้มีอำนาจ และเมื่อผ่านความเห็นชอบจากนายทะเบียนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ให้มีหนังสือแจ้งไปยังผู้ยื่นคำขอให้นำรถมาจดทะเบียน ซึ่งเมื่อมาถึงขั้นตอนนี้ ถือได้แล้วว่าผู้ประกอบการ ได้เข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์แล้ว

(ข) การขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ การเข้ามาประกอบอาชีพรับจ้างรถ ขับรถแท็กซี่จะต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะเสียก่อน จึงจะสามารถขับรถแท็กซี่ได้อย่าง ถูกต้องตามกฎหมาย เพราะในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติเอาไว้ว่า “ผู้ขับรถต้อง

“ได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถในขณะที่ขับ” ซึ่งใบอนุญาตขับรถมีอยู่ด้วยกันทั้งสิ้น 10 ชนิด<sup>\*</sup> โดยใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ถูกจัด อยู่ในชนิดใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตามมาตรา 43 (4) ที่จะมีอายุ 3 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาต และอาจขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถได้คราวละ 5 ปี หรือ 3 ปี แล้วแต่กรณี โดยผู้ขอต่ออายุจะต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดเอาไว้ในกฎกระทรวง<sup>\*\*</sup> เพื่อจะเป็นการพิจารณาว่าผู้มาขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะนั้น ๆ เป็นผู้ที่มีความสามารถ สภาพร่างกาย และคุณสมบัติที่เหมาะสมจะมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่หรือไม่ ซึ่งคุณสมบัติต่าง ๆ ที่จะใช้เป็นมาตรฐานในการพิจารณานักลที่จะมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่นั้นจะมีบัญญัติอยู่ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เช่นเดียวกัน โดยผู้ที่ประสงค์จะขอใบอนุญาตจะต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติรถยนต์นี้จึงจะสามารถได้รับการอนุญาตให้ได้รับใบอนุญาตขับรถสาธารณะได้<sup>†</sup>

สำหรับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ที่มีสิทธิจะได้รับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่นั้นจะประกอบไปด้วย

- ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลหรือจักรยานยนต์ชนิดชั่วคราวไม่น้อยกว่า 1 ปี และมีอายุไม่ต่ำกว่า 22 ปีบริบูรณ์
- มีสัญชาติไทย
- รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ได้ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร
- ไม่เป็นโรคติดต่อร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 47 (3)
- ไม่มีลักษณะตามมาตรา 49 (8) แต่ก็เชื่อว่าผู้ที่เคยต้องโทษจำคุกมาก่อนจะไม่สามารถขอใบอนุญาตได้อีกเลย เพราะตามกฎหมายได้อนุญาตให้ผู้ที่ขาดคุณสมบัติตามมาตรา 49

\* มาตรา 42 วรรคแรก ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

\*\* มาตรา 43 วรรคแรก ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

\*\*\* มาตรา 44 วรรคสอง ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

† มาตรา 48 วรรคแรก ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

(8) แต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน สำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกิน 3 เดือน หรือ 1 ปี สำหรับจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกิน 3 เดือน และ 1 ปี กับ 6 เดือน สำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาเกิน 3 เดือน แต่ไม่เกิน 3 ปี สามารถมาขึ้นคำร้องต่อนายทะเบียนโดยชี้แจงเหตุผลที่ตนต้องโทษ ประกอบกับแสดงหลักฐานว่าตนเป็นบุคคลที่มีความประพฤติที่สามารถประกอบอาชีพ ข้าราชการได้ โดยทางนายทะเบียนผู้มีหน้าที่ในการพิจารณาจะดำเนินการสอบสวนคำร้อง ถ้าเห็นสมควรให้บุคคลดังกล่าวสามารถขบรณต์สาธารณะได้ก็จะออกคำสั่งให้บุคคลผู้นั้นไปดำเนินการขอรับใบอนุญาตขบรณต์สาธารณะตามขั้นตอนต่อไป แต่ในกรณีที่นายทะเบียนไม่เห็นสมควรก็จะสั่งยกเลิกคำร้องขอและแจ้งให้ผู้ขอทราบ แต่ถ้าผู้ร้องขอเห็นว่าคำสั่งของนายทะเบียนไม่เป็นธรรม ผู้ร้องขอก็สามารถอุทธรณ์เป็นหนังสือต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้ ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน และให้ถือคำสั่งของอธิบดีเป็นที่สุด<sup>\*</sup>

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขบรณต์สาธารณะไปแล้ว แต่ต่อมาได้ปรากฏว่าผู้ขอเป็นผู้ขาดคุณสมบัติ หรือมีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดไว้ นายทะเบียนสามารถเพิกถอนใบอนุญาตได้<sup>\*\*</sup> และในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขบรณต์สาธารณะแล้ว แต่ภายหลังได้ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก หรือต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดฐานขบรณต์หรือกระทำการใด ๆ อันน่าจะเป็นภัยต่อประชาชน หรือมีผู้กล่าวโทษว่าทำลายความสงบสุขของประชาชนในท้องถนนและทางหลวง ไม่ว่าจะด้วยการกระทำในรูปแบบใดที่มีผลต่อผู้ใช้ถนนด้วยกันหรือผู้โดยสาร นายทะเบียนสามารถเรียกใบอนุญาตมายึดไว้ได้ แต่ห้ามยึดเกิน 1 ปี<sup>\*\*\*</sup>

จากรายละเอียดทั้งหมดข้างต้นเป็นการกล่าวถึงคุณสมบัติและลักษณะของผู้มีสิทธิได้รับใบอนุญาตขบรณต์สาธารณะ ซึ่งจะมีบัญญัติไว้ในหมวด 3 ของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แต่สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบอนุญาตจะกำหนดเอาไว้ในกฎกระทรวงคมนาคมว่าผู้ที่มาขอใบอนุญาตจะต้องเตรียมหลักฐานอะไรมาแสดงบ้าง ในที่นี้จะขอเริ่มอธิบายกฎกระทรวงที่ออกมาในช่วงที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายแท็กซี่มาจนถึงในปัจจุบัน เพื่อให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบอนุญาตว่าเป็นอย่างไ โดยกฎกระทรวงฉบับที่ออกมาเพื่อกำหนดเรื่องการขอใบอนุญาตขบรณต์ให้หมา

\* มาตรา 50 ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

\*\* มาตรา 53 ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

\*\*\* มาตรา 54 ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

สมกับสภาพการณ์ในสมัยนั้นที่ถือได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญได้แก่ กฎกระทรวง ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2531) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติเดิม (กฎกระทรวงมหาดไทยออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 (ฉบับที่ 5) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 31 (พ.ศ. 2505) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473) ซึ่งยังใช้บังคับอยู่ตามบทเฉพาะกาลตามมาตรา 70 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 ยังไม่เหมาะสม สมควรปรับปรุงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตขับรถ และการต่ออายุใบอนุญาตขับรถและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมยิ่งขึ้น และโดยที่มาตรา 44 วรรคสอง และมาตรา 45 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 บัญญัติว่าการขอใบอนุญาตขับรถ และการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงจึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้ออกมา ซึ่งมีรายละเอียดสำหรับผู้ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถชนิดสาธารณะตามมาตรา 43 (4) ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ว่าจะต้องยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ พร้อมด้วยหลักฐานดังนี้

- ภาพถ่ายใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลชั่วคราวหรือใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคลชั่วคราวตามมาตรา 43 (1) หรือใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลตามมาตรา 43 (2) หรือใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สามล้อส่วนบุคคลตามมาตรา 43 (3) หรือใบแทนใบอนุญาตดังกล่าว แล้วแต่กรณี

- ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรอื่นซึ่งใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชน

- ภาพถ่ายหรือสำเนาทะเบียนบ้าน

- ใบรับรองแพทย์แสดงว่าผู้ขอไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ และไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ไม่เป็นผู้ติดยาเสพติดหรือยาเสพติดให้โทษ และไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน

- รูปถ่ายขนาด 3 x 4 เซนติเมตร จำนวน 2 รูป และขนาด 5 x 6.5 เซนติเมตร จำนวน 3 รูป ซึ่งเป็นรูปถ่ายครึ่งตัวหน้าตรง ไม่สวมหมวกและแว่นตาดำ เว้นแต่จะมีเหตุ

จำเป็นต้องสวมหมวกหรือ โปกผ้าตามศาสนาของตน และภาพดังกล่าวต้องถ่ายก่อนวันขึ้นคำขอไม่เกิน 6 เดือน<sup>1</sup>

และผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะจะต้องผ่านการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถ และความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกตามระเบียบของกรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้<sup>2</sup> โดยผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะที่มีภูมิลำเนาถิ่นที่อยู่ในกรุงเทพมหานครให้ยื่นคำขอต่อกรมการขนส่งทางบก แต่ถ้าผู้ขอเป็นผู้มีภูมิลำเนา ถิ่นที่อยู่ในจังหวัดอื่นให้ยื่นขอต่อสำนักงานขนส่งจังหวัดหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา<sup>3</sup>

ในกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวนี้ ได้กล่าวถึงการขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะไว้ด้วย<sup>4</sup> โดยผู้ที่มีความประสงค์ขอต่ออายุใบอนุญาตให้ยื่นคำขอต่อกรมการขนส่งทางบกพร้อมกับหลักฐานดังนี้

(1) กรณีใบอนุญาตเดิมยังไม่สิ้นอายุหรือสิ้นอายุแล้วไม่เกินหกเดือน

(ก) ใบอนุญาตเดิมหรือใบแทน

(ข) รูปถ่าย ขนาด 3 x 4 เซนติเมตร จำนวน 2 รูป ซึ่งเป็นรูปถ่ายครึ่งตัวหน้าตรง ไม่สวมหมวกและแว่นตาดำ เว้นแต่บุคคลซึ่งจำเป็นต้องสวมหมวกหรือ โปกผ้าตามสิทธิ ศาสนาของตน และถ่ายก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหกเดือน ในกรณีที่ต้องเปลี่ยนใบอนุญาตใหม่

(2) กรณีใบอนุญาตเดิมสิ้นอายุเกินหกเดือน

(ก) ใบอนุญาตเดิมหรือใบแทน

<sup>1</sup> ข้อ 4 ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2531) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

<sup>2</sup> ข้อ 10 ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2531) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

<sup>3</sup> ข้อ 9 ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 31 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

<sup>4</sup> ข้อ 8 ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 31 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

(ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรอื่นซึ่งใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชน

(ค) ภาพถ่ายหรือสำเนาทะเบียนบ้าน

(ง) รูปถ่าย ขนาด 3 x 4 เซนติเมตร จำนวน 2 รูป ซึ่งเป็นรูปถ่ายครึ่งตัวหน้าตรง ไม่สวมหมวกและแว่นตา เว้นแต่จำเป็นต้องสวมหมวกหรือโพกผ้าตามศาสนาของตน และรูปถ่ายต้องถ่ายมาก่อนวันยื่นขอต่ออายุไม่เกิน 6 เดือน สำหรับกรณีที่ต้องเปลี่ยนใบอนุญาตใหม่

จนต่อมาหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ได้มีการเปลี่ยนแปลงใน พ.ศ. 2535 จากกฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แต่กฎกระทรวงฉบับนี้ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะแต่อย่างใด แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2541 ได้มีการเพิ่มเติมหลักฐานที่ต้องมีมาแสดงต่อกรมการขนส่งทางบกในกฎกระทรวง ฉบับที่ 31 (พ.ศ. 2541) ที่มีการเพิ่มหลักฐานการรับรองซึ่งแสดงว่าผ่านการอบรมและจบหลักสูตรการอบรมจากรมการขนส่งทางบก หรือโรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่กรมการขนส่งทางบกรับรองตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แต่การเพิ่มเติมต่าง ๆ ข้างต้นถือว่าเป็นการในรายละเอียดปลีกย่อยเล็ก ๆ น้อย ๆ เท่านั้น จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2546 ได้มีการออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอ และการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2546 ซึ่งเหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546 ได้ยกเลิกการออกใบอนุญาตขับรถตลอดชีพและปรับปรุงอายุของใบอนุญาตขับรถทุกชนิด ตลอดจนปรับปรุงคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถบางชนิด รวมถึงเงื่อนไขในการขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ทำให้หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถตามที่กำหนดไว้เดิมไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติของกฎหมายในปัจจุบัน สมควรแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถเสียใหม่ จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้ออกมา ดังนั้นจึงส่งผลให้ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะมีการเปลี่ยนแปลงไปด้วย โดยในด้านของหลักฐานที่ต้องยื่นพร้อมคำขอตามแบบต่อกรมการขนส่งทางบกมีดังนี้

1. ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือ ใบแทนใบอนุญาตขับรถดังกล่าวพร้อมด้วยภาพถ่ายแล้วแต่กรณี

2. บัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชน พร้อม  
ด้วยภาพถ่าย

3. ภาพถ่ายหรือสำเนาทะเบียนบ้าน

4. ใบรับรองแพทย์แสดงว่าผู้ขอไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ  
และไม่มีผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือ  
ยาเสพติดให้โทษและไม่มีบุคลลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรอง  
กำหนด แต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหนึ่งเดือน

5. หลักฐานการรับรองซึ่งแสดงว่าผ่านการอบรมและจบหลักสูตรการอบรมจาก  
กรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรองตามกฎหมายว่าด้วย  
การขนส่งทางบก

6. รูปถ่าย ขนาด 3 x 4 เซนติเมตร จำนวน 2 รูป และขนาด 5 x 6.5 เซนติเมตร  
จำนวน 3 รูป ซึ่งเป็นรูปถ่ายครึ่งตัวหน้าตรง ไม่สวมหมวกหรือแว่นตาสีเข้ม และไม่ใส่ผ้าคลุม  
ใบหน้าหรือผ้าโพกศีรษะ เว้นแต่ผู้ซึ่งมีความจำเป็นตามศาสนา นิกายของศาสนา หรือลัทธินิยมของ  
ศาสนาของตนและถ่ายก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหกเดือน

และมีการเพิ่มเติมให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ หรือผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ  
ต้องผ่านการอบรมและทดสอบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด  
ประกอบไปด้วย

- การอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและมารยาทในการขับรถ

- การทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถและความรู้ในข้อบังคับการเดินรถ  
ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และ

---

ข้อ 4 กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออก  
ใบอนุญาตขับรถ... พ.ศ. 2546.

- การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย ซึ่งอย่างน้อยต้องทำการทดสอบความสามารถในการทดสอบปฏิกิริยา และการทดสอบสายตา<sup>1</sup>

สำหรับสถานที่ในการยื่นคำขอรับใบอนุญาตขับรถก็เช่นกันมีการเพิ่มให้ผู้มีภูมิลำเนาในเขต กทม. สามารถยื่นต่อสำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ได้ นอกจากกรมการขนส่งทางบก แต่สำหรับผู้มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดอื่นยังให้ยื่นต่อสำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาเช่นเดิม

และการขอต่ออายุใบอนุญาตก็มีการเปลี่ยนแปลงในส่วนของหลักฐานที่ต้องนำมาแสดงต่อกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีหลักฐานดังนี้

1. ใบอนุญาตเดิมหรือใบแทน
2. บัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชน พร้อมด้วยภาพถ่าย
3. ภาพถ่ายหรือสำเนาทะเบียนบ้าน
4. ใบรับรองแพทย์แสดงว่าผู้ขอไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ และไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ไม่เป็นผู้ติดสุรา ยาเมาหรือยาเสพติดให้โทษและไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนด แต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหนึ่งเดือน
5. รูปถ่าย ขนาด 3 x 4 เซนติเมตร จำนวน 2 รูป ซึ่งเป็นรูปถ่ายครึ่งตัวหน้าตรงไม่สวมหมวกหรือแว่นตาสีเข้ม และไม่ใช้ผ้าคลุมใบหน้าหรือผ้าโพกศีรษะ เว้นแต่ผู้ซึ่งมีความจำเป็นตามศาสนา นิกายของศาสนาหรือลัทธินิยมของศาสนาของตน และถ่ายก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหกเดือน<sup>2</sup> และไม่มีอาการแบ่งประเภทของใบอนุญาตเดิมว่าหมดอายุแล้วไม่เกิน 6 เดือน และใบอนุญาตเดิมหมดอายุมาแล้วเกิน 6 เดือน

<sup>1</sup> ข้อ 12 กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ... พ.ศ. 2546.

<sup>2</sup> ข้อ 4 กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ... พ.ศ. 2546.



### 3.8.2 หลักกฎหมายในการกำกับดูแลคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการ

การกำกับดูแลในด้านนี้จะเป็นการกำกับดูแลที่ต่อเนื่องมาจากการกำกับดูแลการเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ ซึ่งเมื่อผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครได้รับการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกให้สามารถที่จะประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ได้แล้ว ก็จะต้องปฏิบัติตามนโยบายที่ทางภาครัฐได้บัญญัติออกมาเพื่อใช้ในการกำกับดูแล และควบคุมการประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่สมควรจะเป็นทั้งในด้านของตัวรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ และอุปกรณ์ส่วนควบต่างๆที่ได้ทำการติดตั้งในรถแท็กซี่ รวมไปถึงตัวผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่มิเตอร์ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในการขับรถแท็กซี่มิเตอร์ออกให้บริการอีกด้วย ซึ่งวัตถุประสงค์ของการกำกับดูแลในลักษณะนี้ ก็เพื่อที่จะทำให้การประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ไม่ว่าจะในส่วนของตัวเจ้าของธุรกิจแท็กซี่ หรือผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นการประกอบการที่มีคุณภาพทั้งตัวรถแท็กซี่ และผู้ที่มาทำหน้าที่ในการขับ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการใช้บริการของผู้โดยสาร และตัวผู้ประกอบการเองด้วย และที่สำคัญจะส่งผลดีต่อสังคมโดยรวม ไม่ก่อความเดือดร้อนให้แก่บุคคลในสังคมทั้งทางตรง และทางอ้อม เพื่อที่จะทำให้การประกอบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์สามารถที่จะอยู่ในสังคมของกรุงเทพมหานครได้อย่างกลมกลืน และเป็นหนึ่งเดียวกับสังคมโดยรวม

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยในการให้บริการนั้นจะมีผลต่อทั้งตัวเจ้าของธุรกิจ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ เพราะการกำกับดูแลในส่วนนี้จะเริ่มตั้งแต่การนำรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่กับกรมการขนส่งทางบก โดยทางกรมการขนส่งทางบกจะทำการตรวจสอบนำรถยนต์ที่นำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่นั้นมีคุณสมบัติตามที่กำหนดเอาไว้หรือไม่ ซึ่งในส่วนนี้ส่วนใหญ่แล้วทางเจ้าของธุรกิจแท็กซี่จะเป็นฝ่ายที่ถูกกำกับดูแล เพราะลักษณะของการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครจะเป็นไปในลักษณะที่มีเจ้าของธุรกิจแท็กซี่ปล่อยรถแท็กซี่มิเตอร์ให้เช่าแก่ผู้ที่มีความต้องการจะขับรถแท็กซี่ออกให้บริการ ดังนั้นทางเจ้าของธุรกิจแท็กซี่จึงจะต้องนำรถยนต์ที่มีคุณสมบัติที่ตรงตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเอาไว้ไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ และเมื่อได้รับการจดทะเบียนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงจะสามารถนำมาปล่อยให้เช่าเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ได้ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งการกำหนดลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ก็เพื่อที่จะเป็นการทำให้รถแท็กซี่มีคุณภาพตามมาตรฐานที่จะนำมาใช้งานเป็นรถแท็กซี่ที่จะมีรูปแบบการใช้งานที่หนักกว่ารถยนต์ทั่วไป ดังนั้นถ้ารถที่นำมาใช้เป็นรถแท็กซี่ไม่มีสมรรถภาพที่เพียงพอแล้ว ย่อมอาจจะ

ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับรถแท็กซี่เอง และตัวผู้โดยสาร รวมไปถึงผู้ใช้ท้องถนนทั่วไปได้ และเมื่อรถแท็กซี่มีเตอร์ได้ผ่านการใช้งานมาถึงระยะเวลาที่ทางกรมการขนส่งทางบกกำหนดเอาไว้ ก็จะมีการกำหนดให้เจ้าของรถแท็กซี่มีเตอร์ต้องนำรถแท็กซี่ของตนมาตรวจสภาพกับทางกรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นการตรวจว่ารถแท็กซี่คันนั้นๆยังมีคุณสมบัติที่เพียงพอจะใช้เป็นรถแท็กซี่หรือไม่ และนอกจากการกำกับดูแลในส่วนของตัวรถแท็กซี่มีเตอร์แล้ว ยังมีการกำกับดูแลคุณภาพของตัวผู้ขับรถแท็กซี่อีกด้วย เพราะถึงแม้ว่าตัวรถแท็กซี่มีเตอร์จะอยู่ในสภาพที่พร้อมที่จะใช้งาน แต่ถ้าตัวผู้ขับรถแท็กซี่ไม่มีคุณสมบัติที่พร้อมในการขับขี่ทั้งที่มาจากสภาพร่างกาย หรือมาจากลักษณะของการขับรถแท็กซี่ ย่อมจะสามารถก่อให้เกิดอันตรายจากการขับรถแท็กซี่มีเตอร์ออกให้บริการได้ ซึ่งการกำกับดูแลในส่วนของการคัดสรร และอนุญาตให้เข้ามาสู่ธุรกิจรถแท็กซี่เป็นการกำกับดูแลในขั้นแรกที่จะพิจารณาว่าบุคคลใดสามารถที่จะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้หรือไม่ ซึ่งก็สามารถจะช่วยในการกำกับดูแลคุณภาพของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้ในขั้นแรก แต่ต่อมาเมื่อผู้ที่ได้รับอนุญาตได้มาขับรถแท็กซี่ออกให้บริการจริงๆแล้ว ก็จำเป็นที่จะต้องมีนโยบายในการที่จะกำกับการขับรถแท็กซี่ของผู้นั้นให้เป็นไปในทางที่ถูกต้อง ไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อน หรือรำคาญต่อบุคคลทั่วไป ดังนั้นจึงต้องมีนโยบายที่บัญญัติออกมาในการกำกับดูแลการขับรถแท็กซี่ ซึ่งก็คือพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมไปถึงกฎกระทรวงต่างๆที่ออกตามความพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว โดยรายละเอียดของการกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยในการให้บริการทั้งในส่วนของตัวรถแท็กซี่ และผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) ลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ ในหัวข้อนี้จะอธิบายถึงลักษณะของรถยนต์ที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ที่สามารถนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ โดยการอธิบายจะไม่ได้กล่าวถึงกฎหมายในยุคเริ่มแรกที่มีการกำหนดลักษณะรถที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่เพราะในยุคนั้นจะมีการกำหนดลักษณะของรถยนต์ไม่มากนักขอเพียงเป็นรถยนต์ก็สามารถนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ได้แล้ว แต่จะเริ่มอธิบายในช่วงที่ธุรกิจรถแท็กซี่เริ่มขยายตัว และได้รับความนิยมนจากประชาชนจนส่งผลให้ทางภาครัฐต้องมีการออกกฎหมายมากำหนดลักษณะของรถยนต์ที่เป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่รถยนต์คันนั้นต้องมี เพื่อที่จะเป็นการสร้างมาตรฐานของรถแท็กซี่ให้มีมาตรฐานเดียวกันทั้งระบบ ซึ่งมาตรฐานที่กำหนดมาจะพิจารณาจากความเหมาะสมในการใช้เป็นรถแท็กซี่ ความปลอดภัยในการใช้บริการของผู้โดยสาร และในบางกรณีก็เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพของการให้บริการ ดังนั้นเพื่อเป็นการแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาของการกำหนดลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีสาระสำคัญอันมีผลต่อสภาพธุรกิจรถแท็กซี่ จึงขอเริ่มอธิบายที่กฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นอันดับแรก

สำหรับกฎกระทรวง ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2524) ฉบับดังกล่าวนี้ได้ออกมาในช่วงยุคก่อนมี การใช้นโยบายแท็กซี่เสรี หรือที่เรียกว่ายุคแท็กซี่ 1ท 2ท เพื่อจะกำหนดมาตรฐานของรถที่กรมการขนส่งทางบกจะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่าง ๆ ทั้งรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง รถยนต์บริการ รถยนต์ส่วนบุคคล รถสามล้อ เป็นต้น และยังมีการกำหนดลักษณะ ขนาด และกำลังของเครื่องยนต์ของรถที่นำมาจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ ประเภทรถยนต์รับจ้างหรือที่เรียกกันว่า รถแท็กซี่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้คือ รถยนต์คันดังกล่าวต้องเป็นรถเก๋งสองตอน ขนาดความกว้างของรถไม่เกิน 2.50 เมตร มีความยาวตัวรถไม่เกิน 6 เมตร มีประตูไม่ต่ำกว่า 4 ประตู และเครื่องยนต์ต้องมีความจุในกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป ดังนั้นผู้ที่ต้องการจะนำรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่จะต้องนำรถยนต์ที่มีลักษณะตามมาตรฐานที่กำหนดมา ทางกรมการขนส่งทางบกจึงจะรับจดทะเบียนให้

ต่อมาในปี พ.ศ. 2535 ทางกระทรวงคมนาคมได้มีความต้องการจะแก้ปัญหาเรื่องค่าโดยสารที่สูงเกินความเป็นจริง อันมีสาเหตุมาจากในขณะนั้นปริมาณของรถแท็กซี่ยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนที่จะใช้บริการ ทำให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีอำนาจต่อรองมากกว่าผู้โดยสาร ประกอบกับยังไม่มีการใช้มาตรการค่าโดยสารเป็นอุปกรณ์ในการคิดค่าโดยสาร แต่ใช้วิธีการต่อรองราคากันเองระหว่างผู้โดยสารกับคนขับรถแท็กซี่ จึงทำให้คนขับรถแท็กซี่สามารถคิดค่าโดยสารสูงกว่าความเป็นจริงได้ ทางกระทรวงคมนาคมจึงได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถยนต์รับจ้างหรือรถแท็กซี่ที่จะมาจดทะเบียนใหม่ต้องมีและใช้มาตรการค่าโดยสารคิดตั้งไว้ และมาตรการค่าโดยสารดังกล่าวต้องเป็นแบบที่แสดงจำนวนเงินค่าโดยสารตามระยะทางและระยะเวลาที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก<sup>\*</sup> การออกกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวจึงส่งผลให้รถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครที่จะมาจดทะเบียนใหม่ต้องมีการคิดตั้งมาตรการค่าโดยสารหรือมิเตอร์เสียก่อน มิฉะนั้นแล้วทางกรมการขนส่งทางบกจะไม่ทำการรับจดทะเบียนให้

แต่ในปัจจุบันลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนได้มีการเปลี่ยนแปลงไปบ้างในรายละเอียดเล็กๆน้อยๆ โดยจะมีลักษณะตามที่บัญญัติในกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 พ.ศ. 2537 และฉบับที่ 26 พ.ศ.2539 ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 ประกอบกับกฎกระทรวงที่มีการแก้ไขลักษณะรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ที่มีการเพิ่มลักษณะของรถเพิ่มเติมจากเดิมในกฎกระทรวงฉบับที่ 43 พ.ศ. 2548 และฉบับที่ 44 พ.ศ. 2548 และยังมี

\* ข้อ 1 (1) (ข) กฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2524)

\*\* ข้อ 3 กฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2535)

บัญญัติในระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง(รถแท็กซี่)ในเขตกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2536,ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2536 และฉบับที่ 6 พ.ศ. 2538 โดยทั้งในส่วน ของรถแท็กซี่บุคคล และรถแท็กซี่นิติบุคคลจะมีลักษณะ และคุณสมบัติที่เหมือนกัน แต่จะแตกต่างกันในการใช้สีที่ตัวรถ และนอกจากนั้นมีการออกกฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ขนาดหรือกำลัง เครื่องยนต์ และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่างๆ พ.ศ. 2548 ซึ่งก็มีสาระสำคัญ และเนื้อหาเหมือนกับกฎกระทรวงข้างต้น ดังนั้นเพื่อที่จะแสดงให้เห็นถึงลักษณะของรถแท็กซี่ทั้งสอง ประเภทในปัจจุบันให้เห็นได้อย่างชัดเจน จึงจะอธิบายเป็นแต่ละประเภทไป โดยจะเริ่มจากรถ แท็กซี่ส่วนบุคคลก่อน โดยรถแท็กซี่มิเตอร์ส่วนบุคคลจะมีลักษณะดังนี้

1.รถที่นำมาจดทะเบียนต้องเป็นรถยนต์นั่งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋ง สามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน หรือรถลักษณะอื่นตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ ต้องมีขนาดความกว้างของรถไม่เกิน 2.50 เมตร ความยาวไม่เกิน 6 เมตร ความสูงไม่เกิน 2 เมตร ในกรณีที่เป็นรถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน หรือรถยนต์ นั่งสามตอนแวน เบาะนั่งต้องมีความสูงจากพื้นถึงส่วนบนสุดของเบาะนั่งไม่น้อยกว่า ๒๕ เซนติเมตรและความสูงจากส่วนต่ำสุดของเบาะนั่งถึงหลังคาต้องไม่น้อยกว่า ๘๕ เซนติเมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุระบอบรวมกันตั้งแต่ 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป ต้องเป็นรถใหม่ หรือมีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก และใช้งานมาแล้วเป็นระยะทางไม่ เกิน 20,000 กิโลเมตร ซึ่งต้องเป็นประเภที่มีได้ติดตั้งระบบควบคุมการปิดเปิดประตูรถจากศูนย์กลาง (CENTRAL LOCK) กระจกกันลมทุกด้านต้องเป็นกระจกที่โปร่งใส สามารถมองเห็นสภาพภายใน รถและสภาพการจราจรภายนอกได้ชัดเจน และห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่ง ส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมายหรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด หรือการติด วัสดุสำหรับบังหรือกรองแสงแดดที่กระจกกันลมด้านหน้าตามขนาดที่กรมการขนส่งทางบก กำหนด

2.สีรถ จัดให้ตัวรถมีสีเขียวและสีเหลือง โดยสีเขียวให้เริ่มตั้งแต่ด้านล่างของตัวถึง จนถึงที่ปิด - เปิดประตูเป็นแนวนานกับพื้นตลอดรอบตัวรถ และสีเหลืองให้เริ่มถัดต่อจากสีเขียว ขึ้นไปจนถึงด้านบนหลังการถ

3.ติดตั้งมาตรค่าโดยสาร ตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบกไว้ด้านซ้ายของผู้ขับรถ

4.โป้ะไฟบนหลังคา จัดให้มีเครื่องหมายเป็นอักษรโรมันว่า "TAXI - METER" อยู่ ภายในกรอบขนาดไม่น้อยกว่า 60\*15 เซนติเมตร ติดตั้งไว้บนหลังคาให้เห็นชัดเจนจากด้านหน้ารถ

โดยตัวอักษรดังกล่าวมีขนาดสูงไม่น้อยกว่า 7 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 1.20 เซนติเมตร และให้มีแสงไฟพร้อมด้วยกรอบที่บังคับแสงให้เห็นเครื่องหมายได้ชัดเจนในเวลากลางคืน

5.จัดให้มีเครื่องหมาย อักษร "แท็กซี่ส่วนบุคคล" อักษร "กทม." หมายเลขทะเบียนรถ ให้ปรากฏที่ประตูหน้าด้านนอกทั้งสองข้าง โดยตัวอักษรดังกล่าวมีขนาดไม่น้อยกว่า 7.30 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 1.30 เซนติเมตร โดยใช้สีขาวเป็นสีเครื่องหมาย

6.จัดให้มีเครื่องหมายอักษรว่า "ว่าง" เมื่อไม่มีผู้โดยสาร โดยติดตั้งไว้ด้านซ้ายของคนขับรถ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนจากภายนอกทั้งเวลากลางวันและกลางคืน

7.จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สาม อันเกิดจากการใช้รถยนต์รับจ้างแต่ละคัน กรณีความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

8.จัดให้มีที่หรือกรอบสำหรับติดบัตรประจำตัวผู้ขับรถไว้ด้านหน้ารถ ในลักษณะที่ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

9.จัดให้มีเครื่องหมาย "งครับจ้าง" ที่มีพื้นสีขาวกรอบสีแดง ขนาดไม่น้อยกว่า 10\*22 เซนติเมตร เส้นกรอบหนา 0.5 เซนติเมตร ตัวอักษรคำว่า "งครับจ้าง" ให้มีสีแดง ขนาดความสูงไม่น้อยกว่า 5 เซนติเมตร เส้นตัวอักษรหนาไม่น้อยกว่า 0.5 เซนติเมตร<sup>\*</sup>

10.จัดให้มีเครื่องหมายเป็น "เลขทะเบียนรถ" พื้นเป็นสีเหลือง หมายเลขทะเบียนและกรองเป็นสีดำ มีลักษณะและขนาดตามที่กำหนด ไว้ที่แผงหน้าปัด และที่แนวกึ่งกลางประตูรถด้านในได้ขอบกระจกประตูทั้งสองบาน ให้ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

11.ติดตั้งวิทยุสื่อสารที่ได้รับอนุญาตจากกรมไปรษณีย์โทรเลขในระบบ SIMPLEX-2-FREQUENCIES<sup>\*\*</sup>

สำหรับรถแท็กซี่ของนิติบุคคลก็จะมีลักษณะของตัวรถยนต์เหมือนกันกับของรถแท็กซี่ส่วนบุคคล แต่จะมีความแตกต่างกันในเรื่องของการใช้สีที่ตัวรถแท็กซี่ และเครื่องหมายที่ติด

<sup>\*</sup>ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการกำหนดลักษณะ ขนาด และวิธีการแสดงเครื่องหมายงครับจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้าง พ.ศ. 2536

<sup>\*\*</sup>กฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

ข้างตัวรถแท็กซี่ จัดให้ตัวรถมีสีแดงและสีฟ้า โดยสีแดงให้เริ่มตั้งแต่ด้านล่างสุดของตัวถังจนถึงที่ปิด - เปิดประตูเป็นแนวนานกับพื้นตลอดรอบตัวรถ และสีฟ้าให้เริ่มถัดจากสีแดงขึ้นไปจนถึงด้านบนหลังคา รถชนิดนี้บุคคลที่มีรถตั้งแต่ 1,000 คันขึ้นไป ประสงค์จะใช้สีรถเฉพาะของตนเอง ให้ยื่นขอความเห็นชอบในสีอื่นได้ ทั้งนี้ตามเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนด ส่วนเครื่องหมายจะต้องมีจัดให้มีเครื่องหมาย อักษรชื่อของนิติบุคคล และอักษร "กทม." ประกอบกับหมายเลขทะเบียนรถ ให้ปรากฏที่ประตูหน้าด้านนอกทั้งสองข้าง โดยตัวอักษรดังกล่าวมีขนาดไม่น้อยกว่า 7.30 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 1.30 เซนติเมตร โดยใช้สีขาวเป็นสีเครื่องหมาย

ซึ่งทั้งหมดนี้คือลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ทั้งในส่วนของรถแท็กซี่ส่วนบุคคล และของนิติบุคคล ในลำดับต่อไปจะกล่าวถึงลักษณะของมาตรา โดยสารที่ทางกรมการขนส่งทางบกกำหนดเอาไว้

(ข) ลักษณะของมาตราโดยสารที่ถูกต้องตามกฎหมาย การนำเอามาตราโดยสารหรือที่เรียกกันติดปากว่า “มิเตอร์” นั้นมาคิดเป็นอุปกรณ์ของรถแท็กซี่นั้นไม่ว่าจะสามารถนำเอามาตราโดยสารใดมาคิดก็ได้ แต่จะต้องเป็นมาตราโดยสาร ที่ได้ผ่านการพิจารณาและให้ความเห็นชอบแล้ว โดยอธิบดีกรมการขนส่งทางบกที่ได้รับการเสนอจากคณะกรรมการพิจารณาการให้ความเห็นชอบมาตราโดยสาร โดยรองอธิบดี (ฝ่ายปฏิบัติการ) จะเป็นผู้ดูแล ทั้งในส่วนของตัวมาตราโดยสารและอุปกรณ์ของตัวมาตราโดยสาร รวมถึงจะต้องมีการคำนวณค่าโดยสารตามอัตราที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเอาไว้ จึงจะสามารถนำมาใช้เป็นมาตราโดยสารที่ถูกต้องตามกฎหมายได้ การที่มาตราโดยสารใดจะได้รับความเห็นชอบนั้นจะต้องมีลักษณะต่าง ๆ ตามที่กำหนดเอาไว้ในระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบมาตราโดยสาร โดยผู้ที่มีความประสงค์จะให้ทางกรมการขนส่งทางบก ให้ความเห็นชอบแก่มาตราโดยสารของตน (ซึ่งก็คือบริษัทผู้ผลิตมาตราโดยสาร) จะต้องยื่นคำขอต่อกรมการขนส่งทางบกพร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้

1. รายละเอียดแสดงคุณสมบัติและชุดคำสั่ง (Program) แสดงวงจรการทำงานที่สมบูรณ์ของมาตราโดยสารอย่างน้อยจำนวน 2 ชุด
2. มาตราโดยสารตัวอย่างอย่างน้อยจำนวน 2 เครื่อง พร้อมเครื่องมือตรวจสอบความเที่ยงตรงจำนวน 1 ชุด

ซึ่งเอกสารต่าง ๆ รวมทั้งมาตรค่าโดยสารตัวอย่างและเครื่องมือตรวจสอบความเที่ยงตรงที่ขึ้นเป็นหลักฐานพร้อมคำขอจะต้องมอบให้เป็นสมบัติของกรมการขนส่งทางบก<sup>๑</sup>

สำหรับลักษณะของมาตรค่าโดยสารที่จะนำมาให้ทางกรมการขนส่งทางบกพิจารณา ให้ความเห็นชอบนั้นจะต้องมีส่วนประกอบสำคัญอยู่ด้วยกัน 2 ส่วน คือ ตัวมิเตอร์ที่เป็นส่วนที่ใช้บรรจุวงจรีเล็กทรอนิกส์แสดงข้อมูลและอัตราค่าโดยสาร และเซนเซอร์ที่เป็นตัววัดระยะทางการเคลื่อนที่ของรถแล้วทำการส่งสัญญาณไปยังมิเตอร์เพื่อคำนวณค่าโดยสาร<sup>๒</sup> แต่ตัวเซนเซอร์ฯ ไม่จำเป็นต้องมีเมื่อนำมาตรค่าโดยสารไปติดตั้งกับรถยนต์ชนิดและแบบที่มีเซนเซอร์ชนิดวงจรีเล็กทรอนิกส์อยู่แล้ว<sup>๓</sup>

ส่วนคุณสมบัติของมาตรค่าโดยสารจะต้องมีลักษณะ ดังนี้

1. วงจรภายในทำงานด้วยไมโครคอมพิวเตอร์ ใช้กระแสไฟจากแบตเตอรี่ของรถยนต์ มาตรค่าโดยสารที่บรรจุวงจรีไว้ในต้องมีลักษณะปิดมิดชิด แต่มีช่องระบายความร้อนได้ และต้องผ่านการประทับเครื่องหมายรับรอง (Seal) จากกรมการขนส่งทางบกเพียงจุดเดียว เมื่อผ่านการประทับเครื่องหมายรับรองแล้วไม่สามารถถอดเอาวงจรีภายในออกมาได้โดยไม่ทำลายเครื่องหมายรับรอง และตำแหน่งที่ประทับเครื่องหมายรับรองต้องมองเห็น ได้ชัดเจนเมื่อติดตั้งมาตรค่าโดยสารเข้าไว้ที่ตัวรถแล้ว
2. คำนวณค่าโดยสารจากระยะทางที่โดยสาร และเวลา (ในกรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ขณะทำการโดยสารตามอัตราค่าโดยสารที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ระยะทางที่โดยสารต้องได้จากการทำงานของเซนเซอร์ และเวลาในการโดยสารต้องได้จากการทำงานของวงจรีที่อยู่ภายในมิเตอร์
3. สามารถแสดงข้อมูลให้ผู้โดยสารทราบดังต่อไปนี้

<sup>๑</sup> ข้อ 3 ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบมาตรค่าโดยสาร (Taxi-Meter) พ.ศ. 2535.

<sup>๒</sup> ข้อ 4 ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบมาตรค่าโดยสาร (Taxi-Meter) พ.ศ. 2535.

<sup>๓</sup> ข้อ 2 ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบมาตรค่าโดยสาร (Taxi-Meter) (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535.

(ก) ระยะทางในการโดยสารมีหน่วยเป็นกิโลเมตรมีทศนิยม 1 ตำแหน่ง (100 เมตร) ระยะทางในการโดยสารสูงสุดต้องแสดงได้อย่างน้อย 99.9 กิโลเมตร โดยแสดงเป็นตัวเลขขนาดสูงไม่น้อยกว่า 0.3 นิ้ว

(ข) เวลาในการโดยสารมีหน่วยเป็นชั่วโมงและนาที เวลาในการโดยสารสูงสุดต้องแสดงได้อย่างน้อย 9 ชั่วโมง 59 นาที โดยแสดงเป็นตัวเลขขนาดสูงไม่น้อยกว่า 0.3 นิ้ว

(ค) ค่าโดยสารมีหน่วยเป็นบาท สามารถแสดงอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นและการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารที่คำนวณจากระยะทางและเวลา (ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ตลอดเวลาของการโดยสาร โดยเมื่อจำนวนค่าโดยสารครบ 2 บาท ให้แสดงการเปลี่ยนแปลงทุกครั้งเป็นตัวเลขขนาดสูงไม่น้อยกว่า 0.5 นิ้ว

การแสดงผลตาม (ก) และ (ข) ต้องปรากฏให้เห็นได้ตลอดเวลาหรือเปิดเมื่อผู้โดยสารต้องการทราบ ส่วนการแสดงผลตาม (ค) ต้องปรากฏอยู่ตลอดเวลาของการโดยสาร ตัวเลขที่แสดงผลต้องมีแสงสว่างที่ตัวเลข และสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน

4. ด้านหน้ามีสวิทช์ใช้กดเมื่อเริ่มการเดินทาง และสวิทช์สำหรับกดเมื่อสิ้นสุดการเดินทาง การคำนวณค่าโดยสารจะเริ่มเมื่อกดสวิทช์เริ่มการเดินทางและสิ้นสุดการคำนวณค่าโดยสารเมื่อกดสวิทช์สำหรับสิ้นสุดการเดินทาง

5. บนหน้าปัดมีข้อความอธิบายสวิทช์ และช่องตัวเลขแสดงผลเป็นภาษาไทยและมีภาษาอังกฤษกำกับทุกแห่ง

6. การแก้ไขอัตราค่าโดยสาร กระทำได้โดยการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงเฉพาะหน่วยความจำของไมโครคอมพิวเตอร์เท่านั้น

7. ตัวมิเตอร์และเซนเซอร์สามารถทำงานได้ปกติแม้จะวิ่งด้วยความเร็วเกินกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในที่ซึ่งมีอุณหภูมิเกินกว่า 60 องศาเซนติเกรด

8. ไม่สามารถปรับแต่งวงจรภายในตัวมาตรค่าโดยสารได้จากภายนอกด้วยวิธีการใด ๆ ทั้งสิ้น

9. มีหมายเลขประจำแต่ละเครื่องเก็บอยู่ในชุดคำสั่ง (Program) สามารถแสดงออกมาทางส่วนแสดงผลได้เมื่อต้องการทราบ



10. มี Connector สำหรับต่อสายไฟจากมิเตอร์ไปยังเครื่องหมายซึ่งแสดงข้อความว่า “ว่าง” เมื่อไม่มีผู้โดยสาร ตัวอักษรคำว่าว่างบนเครื่องหมายดังกล่าวจะต้องมีความสูงไม่น้อยกว่า 2 นิ้ว และสามารถมองเห็นได้ชัดเจนจากภายนอกทั้งเวลากลางวันและกลางคืน

(ก) เป็นแบบใช้ใบพัดตัดลำแสงอินฟราเรดที่ส่งออกจากตัวส่งและรับโดยตัวรับ ใบพัดต่ออยู่ระหว่างสายวัดความเร็วกับเครื่องวัดความเร็วของรถ

(ข) ไม่มีวงจรอิเล็กทรอนิกส์อื่นใด นอกจากตัวส่งแสงและตัวรับแสง

(ค) ระหว่างเซนเซอร์และมิเตอร์มีสายไฟได้เพียง 3 เส้น เท่านั้น 2 เส้น สำหรับเป็นกระแสไฟเลี้ยงและสายดิน (Ground) ของตัวส่งแสงและรับแสง ส่วนอีก 1 เส้น สำหรับส่งสัญญาณกลับไปยังมิเตอร์

(ง) เมื่อสายวัดความเร็วหมุนไป 1 รอบ ใบพัดซึ่งมีเพียง 1 ช่อง ทำให้มีสัญญาณส่งกลับไปยังมิเตอร์เพียง 1 พัลส์ (Pulse) เท่านั้น

11. โดยมาตราค่าโดยสารที่กำปรณชนิดชนิดและแบบที่มีเซนเซอร์ชนิดวงจรอิเล็กทรอนิกส์อยู่แล้ว การกำหนดพัลส์ (Pulse) ที่ส่งไปยังมิเตอร์ให้มีอัตราส่วนจำนวนพัลส์เป็นไปตามระบบการทำงานของเซนเซอร์วงจรอิเล็กทรอนิกส์ของรถยนต์แบบนั้น ๆ

12. กรณีเซนเซอร์มีคุณสมบัติแตกต่างไปจากที่กำหนดในข้อ 5 (11) เมื่อคณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบมาตราค่าโดยสาร (TAXI METER) พิจารณาเห็นว่าคุณสมบัติของเซนเซอร์ดังกล่าวสามารถใช้งานได้ดีมีมาตรฐานเดียวกัน หรือสูงกว่าที่กำหนดให้ใช้เซนเซอร์ที่มีคุณสมบัติแตกต่างไปจากที่กำหนดดังกล่าวนี้ได้

มาตราค่าโดยสารแบบหรือชนิดใดที่กรมการขนส่งทางบกเห็นชอบไปแล้วมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงวงจร ชุดคำสั่ง (Program) ตลอดจนคุณสมบัติอื่นให้ผิดไปจากเดิมจะต้องยื่นขอรับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบกก่อน<sup>\*\*\*</sup> และนอกจากนั้นถ้ามาตราค่าโดยสารแบบหรือ

\* ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบมาตราค่าโดยสาร (Taxi-Meter) (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535.

\*\* ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบมาตราค่าโดยสาร (Taxi-Meter) (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535.

ชนิดใดที่กรมการขนส่งทางบกเห็นชอบไปแล้วมีความบกพร่อง คลาดเคลื่อน หรือมีลักษณะและประสิทธิภาพการทำงานแตกต่างไปจากมาตราโดยสาร ตัวอย่างที่มอบให้กับกรมการขนส่งทางบก ให้คณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบมาตราโดยสาร (TAXI METER) เรียกผู้ขอรับความเห็นชอบนำมาตราโดยสารแบบหรือชนิดดังกล่าวมาทดสอบเป็นการเพิ่มเติมหรือเสนออธิบดีกรมการขนส่งทางบกเพื่อยกเลิกการให้ความเห็นชอบมาตราโดยสารแบบหรือชนิดดังกล่าวได้

(ค) การติดตั้งระบบเชื้อเพลิงแบบใช้ก๊าซ จากสถานการณ์ปัจจุบันที่ราคาน้ำมันมีราคาสูงขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลให้ผู้ประกอบการผู้แท็กซี่และคนขับรถแท็กซี่ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนการประกอบการในอัตราที่สูงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าวจึงมีการหันไปใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงทดแทนการใช้ น้ำมัน เพราะมีราคาถูกกว่าน้ำมันเป็นอย่างมาก โดยการทำให้รถยนต์ของรถสามารถใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงได้นั้นจะต้องมีการติดตั้งระบบเชื้อเพลิงเสริมขึ้นมาจากเดิม เพราะตามปกติรถยนต์ที่ขายกันในท้องตลาดจะเป็นรถยนต์ที่ผลิตมาเพื่อใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงเท่านั้น การติดตั้งระบบเชื้อเพลิงไปใช้ก๊าซจะต้องมีการติดตั้งที่จะเอาไว้บรรจุก๊าซเพื่อทำหน้าที่เหมือนถังน้ำมัน และจะต้องมีการปรับแต่งเครื่องยนต์และติดตั้งอุปกรณ์อื่น ๆ ลงไปเพิ่ม ซึ่งถือได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงระบบภายในของรถยนต์ที่เป็นส่วนสำคัญ ดังนั้นเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถและผู้โดยสารจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ได้จากการเปลี่ยนแปลงระบบเชื้อเพลิง ทางกระทรวงคมนาคมจึงได้มีการออกกฎกระทรวงมากำหนดอุปกรณ์และส่วนควบที่จะมาใช้ติดตั้ง วิธีการติดตั้งที่ถูกต้อง คุณภาพของอุปกรณ์ที่นำมาติดตั้ง วิธีการตรวจสอบความเรียบร้อยของการติดตั้งเพื่อใช้เป็นมาตรฐานในการติดตั้งระบบเชื้อเพลิงเป็นการใช้ก๊าซ

โดยก๊าซที่ใช้กันในปัจจุบันมีอยู่ด้วยกัน 2 ชนิด คือ ก๊าซหุงต้ม หรือก๊าซ LPG และก๊าซ NGV แต่ไม่ว่าจะใช้ก๊าซชนิดใดเป็นเชื้อเพลิงก็จะต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงบัญญัติออกมาเพื่อควบคุมการติดตั้งระบบเชื้อเพลิงแบบใช้ก๊าซ ซึ่งกฎกระทรวงที่ออกมาควบคุมเรื่องดังกล่าวคือกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2536) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยกฎกระทรวงฉบับนี้จะบัญญัติถึงความหมายของก๊าซธรรมชาติอัด อุปกรณ์ที่นำมาติดตั้ง วิธีการ

---

\*\*\* ข้อ 7 ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบมาตราโดยสาร (Taxi-Meter) พ.ศ. 2535.

\* ข้อ 8 ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบมาตราโดยสาร (Taxi-Meter) พ.ศ. 2535.

ติดตั้ง และวิธีการตรวจสอบคุณภาพของการติดตั้งระบบเชื้อเพลิงแบบใช้ก๊าซว่าปลอดภัย พร้อมในการใช้งานซึ่งจะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวได้อธิบายเอาไว้ว่า ก๊าซธรรมชาติอัด คือ ก๊าซธรรมชาติที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในสภาพที่ถูกอัดจนมีความดันสูง มีส่วนประกอบส่วนใหญ่เป็นก๊าซมีเทน และมีสถานะเป็นก๊าซ และนอกจากนั้นยังได้ให้ความหมายของถังว่าเป็นภาชนะบรรจุก๊าซธรรมชาติอัดเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถ<sup>\*</sup> และได้มีการกำหนดเอาไว้ในข้อ 2 ของกฎกระทรวงว่ารถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิงจะต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบอย่างน้อยดังนี้

- (1) ถังชนิดทนความดันในการใช้งานสูงสุดไม่น้อยกว่า 20.68 เมกาปาสกาล
- (2) ถังปิดเปิดก๊าซของถังที่มีลักษณะตามที่กำหนดในข้อ 5
- (3) ถังปิดเปิดสำหรับท่อก๊าซที่ปิดเปิดด้วยมือและสามารถทนความดันในการใช้งานสูงสุดของก๊าซได้อย่างปลอดภัย
- (4) เครื่องวัดความดันก๊าซที่สามารถแสดงค่าความดันในถังได้ทุกขณะการใช้งาน
- (5) ถังปิดเปิดอัตโนมัติที่สามารถหยุดการจ่ายก๊าซไปยังเครื่องยนต์ได้โดยอัตโนมัติ เมื่อเครื่องยนต์หยุดทำงาน
- (6) ท่อก๊าซและข้อต่อที่มีลักษณะตามที่กำหนดในข้อ 7
- (7) หัวรับเติมก๊าซและถังกันกลับ
- (8) เครื่องปรับความดันก๊าซที่สามารถทนความดันใช้งานสูงสุดของก๊าซได้อย่างปลอดภัย
- (9) เครื่องผสมอากาศ

โดยเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบตามข้างต้นต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหรือได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

\* ข้อ 1 วรรคแรก ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2536)

\*\* ข้อ 1 วรรคสอง ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2536)

ส่วนสำหรับวิธีการติดตั้งมีกำหนดไว้ในข้อ 3 ของกฎกระทรวงอย่างเช่น การยึดติดกับ ตัวรถต้องติดตั้งในบริเวณที่มีความแข็งแรง เมื่อรถมีการสันตะเทือนถึงต้องไม่มีการขยับเขยื้อน หรือกรณีที่ติดตั้งถึงขนาดกับความยาวของตัวรถให้ติดตั้งอุปกรณ์ยึดหรือยันด้านหัวและด้านท้ายถึงเพื่อป้องกันถึงเคลื่อนตัวในแนวนอน เป็นต้น และเมื่อได้ทำการติดตั้งถึงเรียบร้อยแล้ว จะต้องมีการนำด้มาตรวจและทดสอบทุก ๆ 5 ปี เพื่อจะได้พิจารณาว่าถึงก๊าซยังอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้หรือไม่ นอกจากนี้จะกล่าวถึงถึงการติดตั้งถึงก๊าซแล้วยังมีการกล่าวถึงถึงการติดตั้งถึงปิดเปิด การติดตั้งท่อก๊าซ<sup>\*</sup> ว่าจะต้องมีวิธีปฏิบัติอย่างไรและเมื่อได้ทำการติดตั้งเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบครบถ้วนแล้วจะต้องมีการตรวจสอบและทดสอบส่วนประกอบทั้งหมด ซึ่งจะต้องปฏิบัติทุกหนึ่งปี และทุกครั้งที่มีการซ่อมแซมแก้ไข<sup>\*\*</sup> โดยการตรวจสอบจะต้องได้รับจากส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติตามที่กรมการขนส่งทางบกเห็นชอบ และเมื่อได้ผ่านการตรวจสอบจะมีการออกหนังสือรับรองการตรวจ และทดสอบตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้<sup>†</sup> และเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถจะต้องคิดเครื่องหมายแสดงการใช้ก๊าซธรรมชาติ อีกเป็นเชื้อเพลิงไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถในลักษณะที่เห็นได้ชัดเจนขณะใช้รถ

จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2547 ทางกระทรวงคมนาคมได้ประกาศยกเลิกกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2536) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และได้ประกาศใช้กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอีกเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. 2547 แทน ซึ่งมีสาเหตุมาจากที่กฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2536) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอีกเป็นเชื้อเพลิงได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และมีข้อขัดข้องในทางปฏิบัติหลายประการ ทำให้เจ้าของรถไม่สามารถติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ได้ ประกอบกับในปัจจุบันได้มีการพัฒนารูปแบบของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ให้ได้มาตรฐานยิ่งขึ้น

(ง) การตรวจสภาพรถแท็กซี่มิเตอร์ เจ้าของรถแท็กซี่มิเตอร์มีหน้าที่ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพกับทางกรมการขนส่งทางบกปีละ 2 ครั้ง สำหรับรถที่มีอายุไม่เกิน 7 ปีสำหรับรถที่มีอายุเกิน 7 ปี แต่ไม่เกิน 12 ปี ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพปีละ 3 ครั้ง โดยการตรวจสภาพครั้งแรก ได้แก่ วันครบรอบชำระภาษีประจำปี ส่วนรอบต่อๆ ไปจะดูได้จากสติ๊กเกอร์ที่ติดหน้ารถ เจ้าของรถ

\* ข้อ 6 กฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2536)

\*\* ข้อ 8 กฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2536)

\*\*\* ข้อ 13 กฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2536)

† ข้อ 14 กฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2536)

สามารถดำเนินการตรวจล่วงหน้าก่อนวันที่ดังกล่าวได้ไม่เกิน 1 เดือน การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว ต้องเปรียบเทียบปรับ 1,000 บาทต่อรอบที่ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพ ซึ่งการตรวจสภาพจะมีรายการที่ต้องตรวจสอบทั้งสิ้น 9 รายการประกอบไปด้วย

- ความถูกต้องของเลขเครื่องยนต์และเลขตัวรถ
- ความถูกต้องของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ
- ความมั่นคงแข็งแรงของรถและความปลอดภัยสำหรับการใช้รถ
- สภาพตัวถังและโครงรถ
- ระบบการบังคับเลี้ยว พวงมาลัยและเครื่องล่าง
- ระบบการห้ามล้อ
- ระบบไอเสีย
- ระบบเครื่องระงับเสียง
- ระบบแสงไฟ

(จ) ลักษณะการขับรถแท็กซี่ที่ต้องตามกฎหมาย โดยการขับรถแท็กซี่มีเตอร์นั้น ได้มีการบัญญัติเอาไว้ในลักษณะ 12 ของพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายที่กำหนดเอาไว้ในมุ้งนั้นใน 2 ประเด็น คือ ด้านการขับรถแท็กซี่มีเตอร์ว่าจะมีวิธีในการบังคับรถอย่างไรบ้างจึงจะถูกต้องตามกฎหมาย”และอีกประเด็นคือ

ประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่อง ให้เจ้าของรถยนต์รับจ้าง(รถแท็กซี่มีเตอร์)ในเขตกรุงเทพมหานคร นำรถไปตรวจสภาพ

“ มาตรา 94 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ในการนับจำนวนคนโดยสาร ให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา 99 ในขณะที่ขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่

(1) สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำด้วยประการใดใด ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

ด้านวิธีการในการปฏิบัติงานว่าจะต้องปฏิบัติคนอย่างไรบ้าง โดยในด้านนี้จะกำหนดลักษณะของการบริการทั้งหมดว่าจะต้องปฏิบัติอย่างไรบ้าง

(2) ขึ้นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณตามมาตรา 37

(3) จับคันบังคับด้วยมือเพียงข้างเดียวเว้นแต่มีเหตุจำเป็น

(4) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณ โรงพยาบาล สถานที่ทำงาน หรือสถานศึกษา

(5) ให้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถคันอื่น

(6) แชนหรือตัดหนักรถอื่นในลักษณะฉวัดเฉวียน เป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิดอันตราย

(7) ขับรถเข้าบริเวณบ้านของผู้อื่น

(8) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจรห้ามรับผู้โดยสาร

(ต่อ)(9) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี คูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยา ในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสาร หรือผู้อื่น

มาตรา 93 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกคนนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่คนหรือแก่คนโดยสาร

- ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

- วิธีการแสดงป้าย และลักษณะของป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 95 ห้ามมิให้ผู้ใด

1. เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึง หรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น

2. ด้อน ดิ่ง เหนียว หรือยัดเยียดคน หรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

มาตรา 96 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 97 คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

มาตรา 100 ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่จ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

-ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง ไม่ว่าด้วยประการใดๆ

(จ) การแต่งกายของผู้ขับขีรถแท็กซี่ กฎหมายที่บัญญัติมาเพื่อกำหนดลักษณะการแต่งกายของผู้ขับขีรถแท็กซี่ในปัจจุบันมีอยู่ด้วยกัน 3 ฉบับ คือ ประกาศกรมตำรวจ เรื่อง กำหนดลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายของผู้ขับขีรถแท็กซี่ ลงวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2522 ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายของผู้ขับขีรถแท็กซี่ ลงวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2545 และกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งในปัจจุบันที่ใช้บังคับลักษณะการแต่งกายของผู้ขับขีรถแท็กซี่ให้บริการจะมีหลักเกณฑ์มาจากกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ประกอบกับประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยเนื้อหาของหลักเกณฑ์จะเหมือนกันจะต่างกันบ้างเล็กน้อย เพียงแต่กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ฉบับดังกล่าวจะมีหลักเกณฑ์ในเรื่องอื่นด้วย นอกจากเรื่องของเครื่องแต่งกายของผู้ขับขีรถแท็กซี่ ยังมีลักษณะเครื่องแต่งกายของคนขับรถประเภทอื่นด้วยอย่างรถยนต์บริการธุรกิจและรถยนต์บริการทัศนาจร<sup>\*</sup> และยังมีการกำหนดให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่ต้องแสดงบัตรประจำตัวของตน โดยใส่กรอบติดไว้ภายในด้านหน้าของรถหรือบริเวณที่ผู้โดยสารจะเห็นได้อย่างชัดเจน<sup>\*\*</sup>

สำหรับลักษณะเครื่องแต่งกายที่กำหนดไว้ในประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดลักษณะเครื่องแต่งกายของผู้ขับขีรถแท็กซี่จะมีลักษณะดังต่อไปนี้<sup>\*\*\*</sup>

- เสื้อเชิ้ตคอพับแขนยาวหรือแขนสั้น ไม่มีลวดลาย การสวมเสื้อให้สอดชายล่างของเสื้ออยู่ภายในกางเกง

มาตรา 101 ผู้ขับขีรถแท็กซี่ต้องแต่งกาย และมีเครื่องหมายเย็บติด หรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย

ลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศของอธิบดีใช้บังคับ

มาตรา 153 ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยใช้รถแท็กซี่ ผู้ใดไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนดตามพระราชกฤษฎีกา ซึ่งออกตามมาตรา 102 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หนึ่งพันบาท

- \* ข้อ 2 ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524)
- \*\* ข้อ 4 ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524)
- \*\*\* ข้อ 2 ในประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดลักษณะเครื่องแต่งกายของผู้ขับขีรถแท็กซี่

- กางเกงขาวาวสีเดียวกับเสื้อและไม่มีลวดลาย โดยสีกางเกงอาจจะเข้มกว่าสีเสื้อ  
ได้

- รองเท้าเป็นรองเท้าหุ้มส้นหรือหุ้มข้อ แต่ผืนหนังให้ในกรณีเท้าเจ็บจนไม่สามารถสวมได้

- ถ้าจะสวมหมวกจะต้องเป็นหมวกทรงหม้อตาล สีเดียวกับสีเสื้อ

ซึ่งลักษณะของเครื่องแต่งกายจะมีหลักเกณฑ์คล้ายคลึงกับของกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จะต่างกันเพียงรายละเอียดเล็กน้อยเท่านั้น อย่างเช่น หมวกทรงหม้อตาลจะต้องมีกระบังหน้าสีดำ ซึ่งเป็นรายละเอียดปลีกย่อย แต่อย่างไรก็ตามเหมือนพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าเป็นลักษณะการแต่งกายที่เหมือนกัน และยังมีการกำหนดให้ผู้ขับรถแท็กซี่ต้องติดเครื่องหมายซึ่งแสดงถึงชื่อและนามสกุลของผู้ขับรถแท็กซี่ที่ออกด้านซ้าย ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.50 cm ตัวอักษรต้องเป็นแบบตัวพิมพ์อ่านได้ง่าย โดยเขียนติดหรือปักไว้กับเสื้อ และสีของตัวอักษรให้เป็นสีที่ติดกับสีเสื้อที่เห็นได้ชัด\*\*

แต่ความแตกต่างกันของกฎหมาย 2 ฉบับนี้คือ กฎกระทรวงบัญญัติมาด้วยอำนาจของมาตรา 5 (15) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่ให้อำนาจรัฐมนตรีที่มีหน้าที่รักษาการตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ซึ่งในขณะนั้นเป็นหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย แต่ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั้นอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 101\*\*\* ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่อยู่ในลักษณะ 12 ที่เป็นหมวดที่กล่าวถึงรถแท็กซี่และคนขับ ทั้งในส่วนของการขับรถและวิธีการปฏิบัติคนเมื่อมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แต่ความแตกต่างดังกล่าวก็ไม่ได้มีผลอย่างไรกับการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว อาจจะมีเพียงปัญหาของความทับซ้อนของกฎหมายเท่านั้น

ในความเป็นจริงแล้วลักษณะการแต่งกายของผู้ขับรถแท็กซี่ก็ไม่ได้เป็นไปตามที่กำหนดมาอย่างเคร่งครัด แต่ก็มีรูปแบบที่เป็นที่ยอมรับกันในแนวทางการปฏิบัติคือ สวมเสื้อเชิ้ตคอ

\* ข้อ 1 (3) ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524)

\*\* ข้อ 3 ในกฎกระทรวง และข้อ 3 ในประกาศฉบับเดียวกัน.

\*\*\* มาตรา 101 ผู้ขับรถแท็กซี่ต้องแต่งกายและมีเครื่องหมายเขียนติดหรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย ลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา



พับหรือคอปกสีฟ้าอ่อนหรือเข้ม ไม่มีลวดลาย และไม่จำเป็นต้องสอดชายเสื่อในกางเกง ส่วนกางเกงจะเป็นกางเกงขาขาวแต่ไม่มีประเทขของกางเกงเฉพาะอาจจะเป็นกางเกงผ้าธรรมดา หรือกางเกงยีนส์ สำหรับรองเท้าส่วนใหญ่จะสวมรองเท้าหุ้มส้นหรือข้อตามที่กำหนดมา แต่สำหรับหมวกนั้นไม่ได้มีการใส่หมวกทรงหม้อตาลแต่ส่วนใหญ่จะสวมหมวกธรรมดาทั่วไป และก็มีกรคิดป้ายชื่อตามที่กำหนดไว้ซึ่งวิธีปฏิบัติก็คือการแต่งกายให้เรียบร้อยและรัดกุม แต่ก็มีผู้ขับรถแท็กซี่ที่ไม่ได้ปฏิบัติตามอาจจะสวมเสื้อยืด รองเท้าแตะก็มี ซึ่งก็เป็นปัญหาประการหนึ่งที่พบในส่วนของผู้ขับรถแท็กซี่ แม้ว่าจะไม่ได้เป็นปัญหาที่ส่งผลต่อการขับขี่ประการใด แต่ก็เป็นกรก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยในหมู่ของผู้ขับรถแท็กซี่ให้บริการ เพราะสาเหตุที่มีการออกบทบัญญัติออกมา ก็เพื่อเป็นการจัดระบบการแต่งกายของผู้ขับรถแท็กซี่ให้มีลักษณะอย่างเดียวกัน ซึ่งสามารถเข้าใจได้ว่า เป็นระเบียบของผู้ขับรถแท็กซี่อื่นจะส่งผลให้เกิดความเรียบร้อยและเป็นรูปแบบเดียวกันทั้งระบบ

ความต้องการให้ผู้ขับรถแท็กซี่มีเครื่องแต่งกายแบบเดียวกันนั้นมิมาตั้งแต่สมัยแรก ๆ ที่มีรถแท็กซี่เกิดขึ้น โดยได้มีการออกกฎกระทรวงมหาดไทยออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 (ฉบับที่ 6) ที่กำหนดให้ผู้ขับรถยนต์สาธารณะต้องมีเครื่องหมายที่เจ้าพนักงานจัดให้ติดไว้บนนอกเสื้อของผู้ขับเหนือราวมด้านซ้าย ซึ่งแสดงให้เห็นได้ว่าเรื่องของเครื่องแต่งกายเป็นสิ่งที่รัฐมีความต้องการให้เป็นรูปแบบเดียวกันทั้งระบบเพื่อความเรียบร้อยของผู้ขับขี่แท็กซี่จะสะท้อนให้เห็นถึงความมีระบบระเบียบของธุรกิจรถแท็กซี่ได้เช่นกัน

จนกระทั่งปี พ.ศ. 2548 ทางกระทรวงคมนาคม ได้ออกกฎกระทรวงกำหนดเครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับรถ บัตรประจำตัวคนขับรถ และการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนจร และรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548 มาเพื่อที่จะแก้ไขปรับปรุงเรื่องการแต่งกาย การใช้บัตรประจำตัว และการทำประวัติคนขับรถให้มีประสิทธิภาพมากกว่าเดิม โดยได้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และใช้กฎกระทรวงฉบับนี้แทน แต่ในส่วนของเครื่องแต่งกายยังมีลักษณะเหมือนเดิม

\* ข้อ 1 กฎกระทรวงกำหนดเครื่องแต่งกายฯ พ.ศ. 2548.

### 3.8.3 การกำกับดูแลอัตราค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสารสำหรับการใช้บริการรถแท็กซี่ในปัจจุบันจะเป็นอัตราที่แน่นอนตายตัวตามเกณฑ์ระยะทางและระยะเวลาที่ถูกกำหนดเอาไว้แล้วจากกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะมีอุปสรรค ในการแสดงอัตราค่าโดยสารที่เรียกว่า “มาตราค่าโดยสาร” หรือที่เรียกกันติดปากว่า “มิเตอร์” แต่ก่อนที่จะมีการนำมาตราค่าโดยสารมาใช้นั้นอัตราค่าโดยสารของรถแท็กซี่จะเกิดจากการตกลงกันเองระหว่างคนขับและผู้โดยสารว่าจะตกลงกันได้ ในอัตราเท่าใด ซึ่งวิธีดังกล่าวนี้ได้ก่อให้เกิดปัญหาความแน่นอนและความเป็นธรรมในค่าโดยสาร เพราะในบางกรณีผู้โดยสารมีความจำเป็นรีบด่วนที่จะใช้บริการรถแท็กซี่และเกรงว่าจะไม่สามารถหารรถแท็กซี่คนอื่นได้ในขณะนั้น จึงส่งผลให้ต้องยินยอมจ่ายค่าโดยสารตามที่คนขับเป็นผู้กำหนดมา ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะมีอัตราที่สูงกว่าที่ควรจะเป็น ปัญหาดังกล่าวได้มาถึงจุดวิกฤติในช่วงก่อนใช้นโยบายแท็กซี่เสรีที่จำนวนรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน จึงยังส่งผลให้อำนาจต่อรองเรื่องอัตราค่าโดยสารของผู้ใช้บริการมีน้อยลงไปเรื่อย ๆ จนต้องจ่ายค่าโดยสารในอัตราที่ไม่เป็นธรรม จากปัญหาที่เกิดขึ้นทางกระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรที่จะมีการนำเอามาตราค่าโดยสารมาใช้ และกำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นที่แน่นอนเพื่อเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งหมดอย่างจริงจัง และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง เพราะนโยบายรูปแบบนี้เคยได้มีการนำมาบัญญัติในกฎกระทรวงฉบับที่ 27 (พ.ศ. 2504) ให้ผู้ขับรถแท็กซี่และผู้ประกอบการปฏิบัติตาม โดยมีกำหนดให้รถแท็กซี่จะต้องมีเครื่องวัดระยะทางที่สามารถแสดงระยะทางและค่าโดยสารซึ่งก็คือมาตราค่าโดยสารนั่นเอง ส่วนอัตราค่าโดยสารมีการกำหนดให้คิดตามระยะทางในอัตราหนึ่งกิโลเมตรแรกไม่เกิน 3 บาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไปไม่เกินกิโลเมตรละ 1 บาท ส่วนเศษของกิโลเมตรให้คิดเป็น 1 กิโลเมตร<sup>\*</sup> แต่นโยบายดังกล่าวไม่ได้รับการตอบรับทั้งจากผู้ขับรถแท็กซี่ ผู้ประกอบการ และผู้ให้บริการ เพราะไม่เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องใช้มาตราค่าโดยสารประกอบกับอัตราค่าโดยสารที่ทางภาครัฐกำหนดมานั้นถือได้ว่าเป็นอัตราที่สูงเกินไปจนผู้โดยสารไม่สามารถจะใช้บริการได้ตามอัตราดังกล่าว ผู้ขับรถแท็กซี่จึงไม่ใช้มาตราค่าโดยสารในการคิดค่าโดยสาร แต่จะใช้นโยบายตกลงกันเองระหว่างผู้โดยสาร จนได้ราคาค่าโดยสารที่พอใจทั้ง 2 ฝ่ายแทน เพื่อที่จะให้ผู้มาใช้บริการสามารถใช้บริการรถแท็กซี่ได้ ส่วนคนจะได้มีรายได้จากการประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่และสาเหตุสำคัญที่นโยบายดังกล่าวไม่ได้ถูกนำไปปฏิบัติจริง เพราะทางภาครัฐไม่ได้มีการเข้มงวดที่จะบังคับใช้

\* ข้อ 2 ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 27 (พ.ศ. 2504)

\*\* ข้อ 3 ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 27 (พ.ศ. 2504)

ประกอบกับในขณะนั้นยังไม่มีปัญหาของความไม่เป็นธรรมของค่าโดยสารอย่างเช่นช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงมาใช้นโยบายแท็กซี่เสรี ทางภาครัฐจึงเห็นว่าเมื่อคนขับรถแท็กซี่และผู้โดยสารสามารถตกลงกันในการใช้บริการได้ตามที่ควรจะเป็นอยู่แล้ว ดังนั้นก็ยังไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้มาตรการค่าโดยสารตามที่กำหนดออกมา

จนกระทั่งปี พ.ศ. 2535 ทางกระทรวงคมนาคมเห็นสมควรจะต้องมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่มีมาตรฐานเดียวกัน จึงได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (รถแท็กซี่) โดยมาตรการค่าโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีการกำหนดค่าโดยสารเอาไว้ดังนี้

ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ค่าโดยสาร 35 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 2 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 3 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 5 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 3 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 5 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 4.50 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 5 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 7 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 4 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 7 ขึ้นไปค่าโดยสารกิโลเมตรละ 3.50 บาท

กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ค่าโดยสารนาทีละ 1 บาท

โดยอัตราค่าโดยสารดังกล่าวเป็นมาตรฐานในการคิดคำนวณอัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่ตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา จนมาถึงปี พ.ศ. 2539 ทางกระทรวงคมนาคมเห็นสมควรให้มีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารในการใช้บริการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในขณะนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงได้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่องกำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (รถแท็กซี่) โดยมาตรการค่าโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครที่ประกาศ ณ วันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2535 และได้ใช้ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าโดยสารมาตรฐานค่าโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน (รถแท็กซี่) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ที่ประกาศ ณ วันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2539 แทน โดยในประกาศฉบับดังกล่าวมีสาระสำคัญในด้านอัตราค่าโดยสาร<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ข้อ 1 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถแท็กซี่โดยมาตรการค่าโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร 22 พฤศจิกายน 2539

และที่เพิ่มมาคือ มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ที่จะใช้อัตราค่าโดยสารอัตราที่กำหนดมา\* ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ค่าโดยสาร 35 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 2 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 12 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 4.50 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 12 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 20 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 5 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 20 ขึ้นไป ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 5.50 บาท

ในกรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ค่าโดยสารนาทีละ 1.25 บาท

ส่วนการกำหนดขอบเขตพื้นที่ของการใช้อัตราค่าโดยสารตามที่กำหนดข้างต้นให้ใช้ในขอบเขตพื้นที่ตามแนวถนนที่เชื่อมโยงระหว่างจุดสิ้นสุดที่กำหนดไว้ และให้ครอบคลุมถึงถนน สายย่อย ตรอกหรือซอยที่เชื่อมต่อออกไปจากแนวเขตและจุดสิ้นสุดดังกล่าวในรัศมีไม่เกิน 2 กิโลเมตรด้วย ซึ่งมีพื้นที่แบ่งเป็นทิศต่าง ๆ ของเขตกรุงเทพมหานครดังต่อไปนี้

(1) ทิศเหนือ

(1.1) ถนนพหลโยธิน สิ้นสุดที่ศูนย์สรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ค

สาขารังสิต

(1.2) ถนนรังสิต – ปทุมธานี สิ้นสุดที่สะพานข้าทางรถไฟ

(1.3) ถนนรังสิต – นครนายก สิ้นสุดที่คลองสาน

(1.4) ถนนติวานนท์ สิ้นสุดที่ทางแยกสวนสมเด็จพระย่า

(2) ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ

(2.1) ถนนลำลูกกา สิ้นสุดที่คลองสี่

---

\* ข้อ 2 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถแท็กซี่โดยมาตราค่าโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร 22 พฤศจิกายน 2539

- (2.2) ถนนสายใหม่ สิ้นสุดที่ทางแยกถนน กม. 11
- (2.3) ถนนหทัยราษฎร์ สิ้นสุดที่ทางแยกถนนวัดคูบัวอน
- (2.4) ถนนนิมิตรใหม่ สิ้นสุดที่วัดบัวแก้ว
- (3) ทิศตะวันออก
- (3.1) ถนนราษฎร์อุทิศ ถนนเลียบวารี สิ้นสุดที่สถานีตำรวจ  
นครบาลหนองจอก
- (3.2) ถนนบุรีภิรมย์ สิ้นสุดที่ทางแยกถนนสังฆมสันติสุข ตัดกั  
ถนนอยู่วิทยา
- (3.3) ถนนสุวินทวงศ์ สิ้นสุดที่ทางแยกสุวินทวงศ์ ตัดถนน  
เชื่อมสัมพันธ์และถนนฉลองกรุง
- (3.4) ถนนหลวงแพ่ง สิ้นสุดที่ซอยหลวงแพ่ง 1 (ซอยวัดพล  
มานีย์)
- (3.5) ถนนราษฎร์อุทิศ (ถนนวัดกิ่งแก้ว) สิ้นสุดที่หลักเขต  
กรุงเทพมหานคร กับจังหวัดสมุทรปราการ
- (4) ทิศตะวันออกเฉียงใต้
- (4.1) ถนนบางนา – ตราด สิ้นสุดที่ทางแยกถนนรามคำแหง 2
- (4.2) ถนนศรีนครินทร์ สิ้นสุดที่ทางแยกถนนเทพารักษ์
- (5) ทิศใต้
- (5.1) ถนนสุขุมวิท สิ้นสุดที่ตลอดสศปู้เจ้าสมิงพราย และตาม  
แนวถนนปู้เจ้าสมิงพรายจนถึงท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา
- (5.2) ถนนสุขสวัสดิ์ สิ้นสุดที่โรงเรียนราชประชานุบาล
- (5.3) ถนนประชาอุทิศ สิ้นสุดที่ทางแยกถนนครุโน
- (5.4) ถนนบางขุนเทียน สิ้นสุดที่ทางแยกวัดหัวกระบือ

(5.5) ถนนธนบุรี – ปากท่อ สิ้นสุดที่ทางแยกถนนวงแหวน  
รอบนอก

(6) ทิศตะวันตกเฉียงใต้

(6.1) ถนนเอกชัย สิ้นสุดที่ทางแยกถนนบางบอน 3

(6.2) ถนนเพชรเกษม สิ้นสุดที่หลักเขตกรุงเทพมหานครกับ

จังหวัดนครปฐม

(6.3) ถนนเลียบบคลองทวีวัฒนา สิ้นสุดที่สถานีตำรวจนครบาล

ศาลาแดง

(7) ทิศตะวันตก

(7.1) ถนนปิ่นเกล้า – นครชัยศรี สิ้นสุดที่ทางแยกถนนพุทธ

มณฑลสายสอง

(7.2) ถนนรัตนานิเบศร์ สิ้นสุดที่ทางแยกที่ถนนรัตนานิเบศร์

บรรจบวงแหวนรอบนอก

และนอกจากค่าโดยสารตามปกติที่จ่ายให้จากการใช้บริการแล้ว ในปัจจุบันยังมีเงินที่ผู้โดยสารจะต้องชำระให้แก่ผู้ขับรถแท็กซี่ในกรณีพิเศษต่าง ๆ เช่น ในกรณีที่ผู้โดยสารได้ใช้บริการจากภายในบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ ณ จุดที่ได้จัดไว้เป็นการเฉพาะ ผู้โดยสารจะต้องชำระเงินเพิ่มจากค่าโดยสารที่ปรากฏตามมาตรค่าโดยสารอีก 50 บาท ในอีกกรณีคือ ผู้โดยสารได้เรียกใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านทางศูนย์บริการสื่อสารหรือศูนย์วิทยุแท็กซี่ ผู้โดยสารจะต้องชำระเงินเพิ่มจากค่าโดยสารที่ปรากฏตามมาตรค่าโดยสารอีก 20 บาท<sup>\*\*</sup> และกรณีสุดท้าย คือ ในระหว่างใช้บริการ โดยสารรถแท็กซี่ผู้โดยสารต้องการให้ผู้ขับรถแท็กซี่ ขับรถขึ้นทางด่วน ค่าทางด่วนนั้นผู้โดยสารต้องเป็นผู้จ่าย

\* ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกโดยสารสำหรับรถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน กรณีจ้างจากท่าอากาศยานกรุงเทพ.

\*\* ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกโดยสารสำหรับรถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสาร

และสำหรับการให้บริการรถแท็กซี่นอกเหนือจากพื้นที่ดังกล่าวข้างต้นนั้นจะใช้การคำนวณอัตราค่าโดยสารโดยใช้มาตราค่าโดยสาร หรือจะใช้การตกลงกันระหว่างผู้ขับรถแท็กซี่และผู้โดยสารเป็นกรณีพิเศษก็ได้ ซึ่งหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาก็ยังใช้ในปัจจุบันอยู่ แต่ก็มีมีการปรับเปลี่ยนแก้ไขในรายละเอียดบางประการ เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นกว่าเดิม เช่น มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารในระยะทางแต่ละช่วงละเอียดมากขึ้น โดยมีรายละเอียดตามตารางด้านล่างนี้ แต่อย่างไรก็ตามยังคงใช้เกณฑ์การคำนวณในอัตราเดิมเพียงแต่แสดงให้เห็นละเอียดมากขึ้น เพื่อให้ผู้โดยสารเข้าใจการคิดคำนวณค่าโดยสารได้ง่ายขึ้น



---

\* ข้อ 3 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถแท็กซี่โดยมาตราค่าโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร 22 พฤศจิกายน 2539

ระยะทาง(กม.) DISTANCE (KML)	ค่าโดยสาร (บาท) FARE(BAHT)	ระยะทาง(กม.) DISTANCE (KML)	ค่าโดยสาร (บาท) FARE(BAHT)	ระยะทาง(กม.) DISTANCE (KML)	ค่าโดยสาร (บาท) FARE(BAHT)
2	35	14.20	91	29.64	173
2.44	37	14.60	93	30.36	177
2.89	39	15.00	95	31.09	181
3.33	41	15.40	97	31.82	185
3.78	43	15.80	99	32.54	189
4.22	45	16.20	101	33.27	193
4.67	47	16.60	103	34	197
5.11	49	17.00	105	34.73	201
5.56	51	17.40	107	35.45	205
6.00	53	17.80	109	36.18	209
6.44	55	18.20	111	36.91	213
6.89	57	18.60	113	37.64	217
7.33	59	19.00	115	38.36	221
7.78	61	19.40	117	39.09	226
8.22	63	19.80	119	40.54	233
8.67	65	20.20	121	41.27	237
9.11	67	20.99	125	42	241
9.56	69	21.68	129	42.73	245
10.00	71	22.36	133	43.45	249
10.44	73	23.09	137	44.18	253
10.89	75	23.82	141	44.91	257
11.33	77	24.54	145	45.64	261
11.78	79	25.27	149	46.36	265
12.22	81	26.00	153	47.09	269
12.67	83	26.73	157	47.82	273
13.00	85	27.45	161	48.54	277
13.40	87	28.18	165	49.27	281
13.80	89	28.91	169	50.00	285

ตารางที่ 3.1