

บทที่ 4

ปัญหาทางกฎหมายของรัฐกิจรดแท็กซีมิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร และแนวทางแก้ไขปัญหา

ในบทนี้จะนำเอาข้อมูลรัฐกิจรดแท็กซีมิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 2 และบทที่ 3 มาวิเคราะห์ว่าในระบบรัฐกิจรดแท็กซีมิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครนั้น มีปัญหาทางกฎหมายในส่วนต่างๆอย่างไรบ้าง และมีผลต่อผู้ประกอบการ ผู้ประกอบอาชีพขั้รดแท็กซี และบุคคลภายนอกอย่างไรบ้าง โดยรายละเอียดต่างๆที่ได้กล่าวมาข้างต้น จะมีดังต่อไปนี้

4.1 วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายของรัฐกิจรดแท็กซีมิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ในหัวข้อนี้จะวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้นในรัฐกิจรดแท็กซีมิเตอร์ โดยจะสามารถแบ่งเป็นประเด็นๆตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรัฐกิจรดแท็กซีมิเตอร์ตามที่ได้อธิบายมาแล้วในบทที่ 3 ซึ่งจะประกอบไปด้วยหลักกฎหมายเรื่องสัญญาเช่า สัญญารับขน ละเมิด สัญญาตัวแทน เป็นต้น นอกจากนี้ยังรวมถึงปัญหาของกฎหมายเฉพาะที่นำมาใช้กำกับดูแลรัฐกิจรดแท็กซีอีกด้วย ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) ปัญหาเกี่ยวกับหน้าที่ และความรับผิดชอบของเจ้าของอู่รดแท็กซีต่อผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก

ปัญหามาจากความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของอู่รดแท็กซี กับผู้ประกอบอาชีพขั้รดแท็กซีที่มาเช่ารดแท็กซีจากเจ้าของอู่รดแท็กซีที่มีต่อผู้โดยสาร และบุคคลภายนอก ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอกขึ้น เพราะเจ้าของอู่รดแท็กซีไม่มีความสัมพันธ์ใดๆกับผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอกเลย และไม่มีความหมายที่กำหนดสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของเจ้าของอู่รดแท็กซีที่มีต่อผู้โดยสาร และบุคคลภายนอกเอาไว้ ซึ่งจะเห็นได้จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้นำเอาหลักกฎหมายเรื่องตัวการ ตัวแทนมาใช้แทน โดยจะถือว่าเจ้าของรดแท็กซี หรือเจ้าของอู่รดแท็กซีเป็นตัวการ และผู้เช่ารดแท็กซีเป็นตัวแทน ดังนั้น เมื่อผู้เช่ารดแท็กซีได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอกในขอบเขตของการดำเนินงาน จะส่งผลให้เจ้าของอู่

รถแท็กซี่ หรือเจ้าของรถแท็กซี่จะต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว ซึ่งถ้าพิจารณาในความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของรถแท็กซี่ กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่แล้วจะเห็นได้ว่ามีความสัมพันธ์ตามสัญญาเช่า ไม่ได้มีการทำสัญญาตัวการ ตัวแทนแต่อย่างใด แต่การที่ศาลฎีกานำหลักกฎหมายตัวการ ตัวแทนมาปรับใช้ ก็เพื่อที่จะคุ้มครองผู้โดยสาร และบุคคลภายนอกให้ได้รับการชดเชยความเสียหายตามที่ควรจะเป็น และมาจากบุคคลที่สมควรที่จะมีหน้าที่ในการรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย เพราะเจ้าของรถแท็กซี่เป็นบุคคลที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการให้เช่ารถแท็กซี่ ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร และบุคคลภายนอก เจ้าของรถแท็กซี่จึงสมควรที่จะร่วมรับผิดชอบด้วย เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวควรที่จะมีการกำหนดกฎหมายในประเด็นความรับผิดชอบของเจ้าของรถแท็กซี่ที่มีต่อผู้โดยสาร และบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายเอาไว้ว่าจะต้องมีหน้าที่ในการร่วมรับผิดชอบกับผู้เช่ารถแท็กซี่ของตน โดยไม่ต้องมีการนำหลักกฎหมายตัวการ ตัวแทนมาปรับใช้ทั้งที่ไม่มีสัญญาดังกล่าวเกิดขึ้น

(ข) ปัญหาเกี่ยวกับแบบของสัญญาเช่ารถแท็กซี่

ประเด็นปัญหาแรกนั้น เกิดจากการที่กฎหมายไม่ได้มีการกำหนดแบบ หรือ หลักฐานการเช่าสังหาริมทรัพย์เอาไว้ ดังนั้น การเช่ารถแท็กซี่ซึ่งถือว่าเป็นสังหาริมทรัพย์ประเภทหนึ่งจึงอาจจะทำสัญญาด้วยวาจา โดยไม่ต้องปรากฏในรูปลายลักษณ์อักษรก็สามารถที่จะฟ้องร้องบังคับคดีระหว่างผู้ให้เช่า และผู้เช่าได้ แต่เมื่อพิจารณาถึงการเช่ารถแท็กซี่แล้วจะเห็นได้ว่า จะมีผลกระทบต่อบุคคลภายนอก มากกว่าที่จะมีเพียงผู้ให้เช่า และผู้เช่า ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องละเมิด ตัวการตัวแทน หรือสัญญารับขน ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีความสัมพันธ์ในด้านต่างๆระหว่างผู้ให้เช่า ผู้เช่า และบุคคลภายนอกซึ่งอาจจะเป็นผู้เสียหายในมูลละเมิด หรือสัญญารับขน โดยจะมีผู้ให้เช่าเป็นตัวการของผู้เช่าอีกชั้นหนึ่ง ดังนั้น การเช่าที่ไม่ได้มีการทำเป็นหนังสือถึงแม้จะบังคับใช้กันระหว่างผู้ให้เช่า และผู้เช่าได้ แต่ในการที่จะหาหลักฐานเกี่ยวกับการเช่าเพื่อใช้เป็นข้อมูลในด้านอื่น ไม่ว่าจะเป็นรายละเอียดของวันเวลาในการเช่า ราคาเช่า หรือใครเป็นผู้เช่า และมีวัตถุประสงค์ในการเช่าเพื่ออะไร เป็นต้น ย่อมจะก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเก็บบันทึกได้ ดังนั้น เพื่อที่จะแก้ปัญหาดังกล่าวให้หมดไป จึงเห็นสมควรให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ว่าผู้ให้เช่ารถแท็กซี่จะต้องมีการทำหลักฐานเป็นหนังสือเอาไว้ โดยอาจจะเป็นการออกกระเปียบ หรือคำสั่งซื้อบังคับจากกรมการขนส่งทางบก

(ค) ปัญหาความรับผิดชอบในกรณีเกิดการเช่าช่วงไม่ชอบ

การเช่าช่วงโดยไม่ชอบนั้นตรงกับข้อเท็จจริงในลักษณะการกระทำของผู้เช่ารถแท็กซี่บางราย ที่มีการนำเอารถแท็กซี่ไปให้บุคคลอื่นนำไปขับ โดยจะต้องจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ตน เพื่อที่ตนจะได้นำเงินดังกล่าวไปจ่ายให้แก่เจ้าของรถ โดยเจ้าของรถไม่ได้ให้ความยินยอม ซึ่งมี

สาเหตุด้วยกันหลายประการไม่ว่าจะเป็น คนเองไม่สามารถขับรถได้ แต่ได้เข้ามาแล้ว ดังนั้น ถ้าจอดไว้เฉยๆ ไม่มีรายได้ และจะทำให้คนขาดทุน จึงได้ให้บุคคลอื่นมาขับรถแท็กซี่คันดังกล่าวไปหารายได้ แล้วตกลงกันที่จะจ่ายเงินให้แก่ผู้เช่า หรืออาจจะเป็นในกรณีที่ผู้เช่าช่วงนั้น ไม่สามารถไปหารายได้ แท็กซี่จากอุโด้ได้ จึงมาขอเช่ากับผู้เช่าซึ่งเป็นคนรู้จักกับคน เป็นคัน ซึ่งถ้าเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ขึ้นมากฎหมายกำหนดให้ผู้ให้เช่าสามารถบอกเลิกสัญญาได้ โดยไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้า จึงเกิดปัญหาขึ้นมาว่า ถ้าผู้เช่าช่วงได้ไปก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอกขึ้นมา ทางผู้ให้เช่าสามารถที่จะปฏิเสธไม่ร่วมรับผิดชอบโดยอ้างว่าเป็นการเช่าช่วงโดยไม่ชอบ และคนไม่มีความผูกพันกับผู้เช่าช่วงได้หรือไม่

ในประเด็นปัญหานี้ เมื่อพิจารณาจากหลักกฎหมายจะเห็นได้ว่า ไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในกรณีที่มีการเช่าช่วงโดยไม่ชอบ และเกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอกเอาไว้ว่าผู้ให้เช่า ผู้เช่า ผู้เช่าช่วง และบุคคลภายนอกผู้เสียหายจะมีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างกันอย่างไร ดังนั้น เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวควรจะมีการกำหนดหลักกฎหมายที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ให้เช่า ผู้เช่า ผู้เช่าช่วง และบุคคลภายนอกที่เสียหายว่ามีความสัมพันธ์กันในลักษณะใด และมีสิทธิ หน้าที่ต่อกันอย่างไร โดยความเห็นของผู้เขียนเห็นว่า ควรจะกำหนดให้ผู้ให้เช่าซึ่งเป็นเจ้าของรถแท็กซี่จะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้เช่า และผู้เช่าช่วงต่อบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย แต่สามารถที่จะไปไล่เบี้ยเอาจากผู้เช่า และผู้เช่าช่วงได้ เพราะเมื่อพิจารณาจากสถานะของผู้ให้เช่าแล้ว จะเห็นได้ว่ามีหน้าที่ที่จะต้องดูแลผู้เช่าให้ปฏิบัติตามสัญญาเช่า โดยไม่นำรถแท็กซี่ไม่ให้บุคคลอื่นเช่าต่อ ประกอบกับเจ้าของรถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีสถานะทางการเงินที่ดีกว่าผู้เช่า และผู้เช่าช่วง ดังนั้น ความสามารถในการชดเชยค่าเสียหายย่อมจะดีกว่าผู้เช่า และผู้เช่าช่วง

(ง) ปัญหาการไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่บัญญัติออกมาได้

โดยความหมายของการ ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่บัญญัติออกมาได้ ณ ที่นี้หมายถึง การที่กฎหมายดังกล่าว เมื่อได้มีการประกาศใช้แล้ว ปรากฏว่าไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง หรือการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวไม่ได้ผลตามที่ต้องการ จนส่งผลให้ต้องมีการยกเลิกการบังคับใช้กฎหมายฉบับนั้น หรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายฉบับนั้นๆ เพื่อให้สามารถที่จะนำไปบังคับใช้ให้เกิดผลต่อธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครได้ โดยสาเหตุของปัญหาในลักษณะนี้มีอยู่ด้วยกันหลายประการ เช่น มีที่มาจากตัวนโยบายที่ทางกรมการขนส่งทางบก หรือกระทรวงคมนาคม บัญญัติออกมา ไม่สอดคล้องกับรูปแบบของการประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ในช่วงเวลานั้นๆ ซึ่งนโยบายที่ออกมาอาจจะเป็นนโยบายที่ดี แต่สภาพของผู้ประกอบการ และตลาดธุรกิจรถแท็กซี่ยังไม่พร้อมที่จะบังคับใช้กฎหมายในลักษณะดังกล่าว หรือกฎหมายที่บัญญัติออกมานั้น เมื่อนำไป

บังคับใช้จริงได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ จึงได้มีการยกเลิกการบังคับใช้ หรือแก้ไขเพิ่มเติมให้กฎหมายฉบับดังกล่าวสามารถนำไปบังคับใช้ได้ หรือจะมีที่มาจากปัจจัยภายนอกอย่างตัวผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ที่ไม่พร้อมที่จะดำเนินการตามบทบัญญัติของกฎหมายที่ออกมา จึงดำเนินการคัดค้านการบังคับใช้ หรือในส่วนของผู้ใช้บริการก็มีผลต่อการที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้เช่นกัน เพราะถือว่าเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเปลี่ยนแปลงในธุรกิจรถแท็กซี่ ดังนั้นเมื่อทางผู้ใช้บริการ ไม่ให้ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมาย กฎหมายที่บัญญัติออกมาก็ไม่สามารถที่จะนำไปบังคับใช้ได้จริง ซึ่งเหตุการณ์ในลักษณะนี้ได้เกิดขึ้นหลายครั้ง และเกี่ยวข้องกับการค้ากับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครในหลายด้าน ทั้งในส่วนของคุณสมบัติของตัวรถแท็กซี่ อุปกรณ์ และส่วนควบต่างๆภายในรถแท็กซี่ ลักษณะของการประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ของผู้ประกอบการ และรูปแบบของการให้บริการรถแท็กซี่ เป็นต้น โดยรายละเอียดของแต่ละเหตุการณ์สามารถแบ่งได้เป็นประเด็นๆดังต่อไปนี้

ในประเด็นของการกำหนดให้รถแท็กซี่ที่วิ่งให้บริการจำเป็นต้องมีการคิดมาตราค่าโดยสาร หรือมิเตอร์เพื่อที่จะใช้ในการคำนวณค่าโดยสารนั้น ได้มีการบัญญัติออกมาเป็นกฎหมายในปี พ.ศ. 2504 โดยกระทรวงมหาดไทยซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ในสมัยนั้น ได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 27 ตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 ให้มีการคิดราคาค่าโดยสารด้วยมาตรวัด หรือ Meter ซึ่งเป็นเพียงมาตรวัดระยะทางเท่านั้น โดยคิดอัตราค่าบริการกิโลเมตรแรกไม่เกิน 3 บาท กิโลเมตรต่อไปไม่เกินกิโลเมตรละ 1 บาท และเศษของกิโลให้คิดเป็นหนึ่งกิโลเมตร แต่ปรากฏว่าไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการ เพราะมีต้นทุนในการติดตั้งสูง ไม่คุ้มต่อการลงทุน และประชาชนก็ไม่ได้สนใจที่จะใช้มาตราค่าโดยสาร หรือมิเตอร์ในการคำนวณค่าโดยสาร ซึ่งมีสาเหตุมาจากการที่ไม่ทราบว่าค่าโดยสารจะมีราคาเท่าไร และเห็นว่าการตกลงราคากันเองระหว่างผู้ให้บริการ และผู้โดยสารสะดวกมากกว่า และสามารถทราบถึงอัตราค่าโดยสารได้ก่อนที่จะมีการใช้บริการ ประกอบกับทางภาครัฐ ไม่ได้บังคับใช้กฎหมายฉบับนี้อ่างจริงจังเท่าใดนัก เพราะทางกระทรวงมหาดไทยเห็นถึงความไม่พร้อมของทั้งฝ่ายผู้ประกอบการ และผู้ใช้บริการ จึงทำให้ต้องกลับมาใช้การคิดค่าบริการแบบเดิม คือการตกลงกันตั้งแต่แรกว่าจะมีราคาค่าโดยสารเท่าไร จนมาถึงในช่วงที่มีการใช้นโยบายแท็กซี่เสรี ทางกรมการขนส่งจึงใช้โอกาสนี้ในการที่จะพัฒนาธุรกิจรถแท็กซี่ไปด้วย จึงได้มีการกำหนดให้รถแท็กซี่ที่จะจดทะเบียนใหม่นั้นต้องมีการติดตั้งมาตราค่าโดยสาร เอาไว้สำหรับคำนวณค่าโดยสาร จนมาถึงปัจจุบันรถแท็กซี่ที่วิ่งให้บริการ ในเขตกรุงเทพมหานครทุกคันจะมีการติดตั้งมาตราค่าโดยสารเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

และในด้านของการพัฒนารูปแบบของการบริการรถแท็กซี่ให้มีความหลากหลายมากขึ้น และมีความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากขึ้น อย่างเช่นในการกำหนดให้มีจุดจอดรถแท็กซี่ หรือ

ที่ภาษาอังกฤษเรียกว่า Taxi Stand หรือ Taxi Rank นั้น เพื่อที่จะให้ผู้ขับรถแท็กซี่นำรถแท็กซี่มาจอด ในบริเวณที่ทางภาครัฐกำหนดเอาไว้ และให้ผู้โดยสารมาเรียกใช้บริการในบริเวณดังกล่าว ได้มีการ เริ่มดำเนินการในลักษณะประมาณนี้ในปี พ.ศ. 2523 โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบกจะเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการดำเนินการทำที่หยุดรับส่งผู้โดยสาร และที่จอด พักรถแท็กซี่ในย่านชุมชนต่างๆทั่วทั้งกรุงเทพมหานคร โดยจัดทำที่หยุดรับส่งแท็กซี่เอาไว้ทั้งสิ้น 26 จุด ที่จอดพักรถแท็กซี่ 110 จุด และจะมีการจัดให้มีโทรศัพท์ตามจุดต่างๆ 30 จุด โดย องค์การโทรศัพท์ได้มีโครงการจัดตั้งโทรศัพท์ตามจุดจอดรถแท็กซี่สำหรับบริการประชาชน เพื่อให้ ประชาชนสามารถเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ให้มารับตามจุดต่างๆ โดยจะติดตั้งในเขตนครหลวง- ธนบุรี ซึ่งสาเหตุที่มีการกำหนดนโยบายดังกล่าวก็เพื่อที่จะเป็นการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่ต้อง ให้รถแท็กซี่วิ่งหาผู้โดยสารตามท้องถนน แต่ให้ผู้โดยสารมาเรียกใช้บริการตามจุดต่างๆที่กำหนด เอาไว้ ซึ่งลดจำนวนของรถแท็กซี่ที่ไม่มีผู้โดยสารตามท้องถนน และจะช่วยลดปัญหาการจราจร ติดขัดได้ และทำให้รถแท็กซี่ของประเทศไทยมีระบบระเบียบมากขึ้น และโครงการนี้ได้ทำการ ทดลองเป็นเวลาหลายเดือน แต่ก็ไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากประชาชนเท่าที่ควร ประชาชน ผู้ใช้บริการยังคงเรียกรถแท็กซี่ตามท้องถนนทั่วไปตามเดิม เพราะสะดวกมากกว่าที่จะต้อง ไปเรียก ยังจุดจอดรถแท็กซี่ จึงส่งผลให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ไม่นำรถแท็กซี่ไปจอดยังจุดที่กำหนด เอาไว้ตามไปด้วย เพราะเกรงว่าจะไม่มีผู้มาใช้บริการในจุดจอดรถแท็กซี่ที่กำหนดเอาไว้ และการขับ รถแท็กซี่หาผู้โดยสารตามท้องถนนมีโอกาสมากกว่าที่จะมีผู้เรียกใช้บริการ ทำให้ต้องยกเลิก โครงการนี้ไปในเดือนพฤศจิกายนในปีเดียวกันนั่นเอง และต่อมาในช่วงที่มีการแก้ไขการกำกับดูแล ธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครที่จะมีการเปิดเสรีธุรกิจรถแท็กซี่ ทางภาครัฐจึงเห็นถึงโอกาส ที่จะดำเนินการในด้านนี้ด้วย จึงได้มีการกำหนดนโยบายไว้ในหนังสือ นร. 0206/3667 ลว. 26 กุมภาพันธ์ 2535 ที่เห็นชอบให้มีการจัดสถานที่หยุด-รับส่งผู้โดยสารในแหล่งชุมชนสำคัญๆที่ เหมาะสมจะจัดให้มีขึ้น โดยกระทรวงคมนาคมได้ขอความร่วมมือจากทางกรุงเทพมหานคร ให้ช่วย ดำเนินการพิจารณาว่าจะใช้พื้นที่ใดในการทำจุดจอดและหยุดรับ – ส่งผู้โดยสาร แต่ก็ปรากฏว่า นโยบายดังกล่าวก็ไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้จริงแต่อย่างใด

สำหรับการไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่ออกมาได้นั้น ยังมีในส่วนของ การพัฒนาคุณภาพของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ที่มีการเห็นชอบให้มีการจัดโครงการอบรมผู้ ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งในส่วนของแท็กซี่ส่วนบุคคล และแท็กซี่นิติบุคคล โดยกรมการ ขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจร กฎระเบียบต่างๆของทางราชการที่ผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จำเป็นต้องทราบจะได้ปฏิบัติ ตนตามกฎหมายนั้นๆ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนน แต่ปรากฏว่านโยบายดังกล่าว ไม่ได้ได้รับการตอบรับจากผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ทำให้การอบรมดังกล่าวไม่สัมฤทธิ์ผล ทาง

กรมการขนส่งทางบกจึงได้นำการอบรมดังกล่าวไปบรรจุอยู่ในขั้นตอนของการขอรับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่แทน นอกจากนั้นยังมีนโยบายที่จะจัดระบบของข้อมูลผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ให้มีข้อมูลของผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่มากขึ้น ทั้งในส่วนของประวัติส่วนบุคคล และประวัติของการขับรถแท็กซี่ ว่าขับรถแท็กซี่ในสังกัดของอุ้งรถแท็กซี่ไหน มีการเปลี่ยนแปลงต้นสังกัดหรือไม่ เป็นต้น โดยมีการกำหนดขอความร่วมมือจากทางเจ้าของรถแท็กซี่ที่ปล่อยรถแท็กซี่ให้บุคคลอื่นเช่าขับ ซึ่งก็คือเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่นั่นเอง จะต้องจัดทำประวัติ และรายงานแก่ฝ่ายรถรับจ้าง และรถบริการของกรมการขนส่งทางบก ภายใน 15 วันนับแต่ผู้ขับรถแท็กซี่ได้มาขับรถแท็กซี่กับตน ซึ่งจะมีรูปแบบของการรายงาน 2 ลักษณะ คือ แจ้งผ่านทาง Website ของกรมการขนส่งทางบก หรือแจ้งมายังฝ่ายรถรับจ้าง และรถบริการ โดยบันทึกเป็นแผ่นดิสก์ และมายื่นให้ แต่่นโยบายดังกล่าวก็ไม่สามารถบังคับใช้ได้เช่นกัน

นอกจากนั้นยังมีการที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดเอาไว้ โดยความหมายของการ ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดเอาไว้ในที่นี้ หมายถึง กฎหมาย หรือนโยบายที่ออกมาสามารถบังคับใช้ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครได้ แต่ปรากฏว่าการนำเอากฎหมาย หรือนโยบายดังกล่าวไปบังคับใช้ ไม่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการให้เป็น ซึ่งเหตุการณ์ในลักษณะนี้ได้เกิดขึ้นในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ของเขตกรุงเทพมหานคร ในส่วนของการที่มีกฎหมาย หรือนโยบายที่ต้องการจะให้ผู้ประกอบการมารวมกลุ่มกันเป็นนิติบุคคลที่ดำเนินงานในธุรกิจรถแท็กซี่ เพื่อที่จะเป็นการส่งเสริมให้ธุรกิจรถแท็กซี่มีคุณภาพมากขึ้น เพราะเมื่อมีการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการจะทำให้ผู้ประกอบการมีความสามารถในด้านต่างๆที่จะนำมาใช้ในการดำเนินงานในกิจการธุรกิจรถแท็กซี่มากขึ้น ไปด้วย ไม่ว่าจะเป็นในด้านต้นทุนในการประกอบการ และความสามารถในการจัดการภายในองค์กรที่จะมีการปรึกษาหารือกันระหว่างผู้ประกอบการ เพื่อที่จะหาวิธีดำเนินการที่มีประสิทธิภาพสูงสุดแก่องค์กรของตน นอกจากนั้นการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการจะส่งผลให้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐมีความสะดวก และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ไปด้วย แต่ปรากฏว่าการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการไม่ได้เกิดขึ้นจริง เพียงแต่เป็นการเข้าร่วมใช้ชื่อของนิติบุคคลที่มีการจัดตั้งขึ้น โดยบุคคลที่ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่เท่านั้น โดยไม่มีการร่วมดำเนินการกับนิติบุคคลดังกล่าวเลย มีเพียงแต่รถแท็กซี่ที่มีชื่อของนิติบุคคลที่ตนไปขอใช้ชื่อร่วม และตนก็นำมาประกอบการเอง ซึ่งสาเหตุที่เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น ก็เพราะมีผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ เห็นถึงช่องทางที่ตนจะสามารถมีจำนวนรถแท็กซี่ได้มากเท่าที่ตนต้องการ เพราะเมื่อดำเนินการในรูปแบบของนิติบุคคลแล้ว สามารถที่จะขอจดทะเบียนรถแท็กซี่กับทางกรมการขนส่งทางบกได้ในจำนวนที่มากกว่าการประกอบการในรูปแบบของบุคคลธรรมดา แล้วแต่ว่าขอจดทะเบียนจำนวนเท่าใด และสามารถขอจดทะเบียนเพิ่มได้จากที่เคอร์ร้องขอไว้ โดยจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการขนส่ง

ทางบก ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ทางกรมการขนส่งทางบกจะอนุญาตให้นิติบุคคลที่ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่สามารถจดทะเบียนรถแท็กซี่เพิ่มตามที่ร้องขอตลอดเวลา ดังนั้นผู้ประกอบการรถแท็กซี่จึงมาใช้การรวมกลุ่มกันประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ มาเพิ่มจำนวนรถแท็กซี่ของตนเท่านั้น แต่ไม่ได้มีการร่วมกันประกอบการแต่อย่างใด ซึ่งไม่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย

ซึ่งในประเด็นปัญหาของการไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายตามที่ได้บัญญัติออกมา เป็นปัญหาสำคัญที่มีผลต่อธุรกิจรถแท็กซี่ทั้งระบบ ไม่ว่าจะต่อฝ่ายใดก็ตามในธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร เพราะจะส่งผลให้คุณภาพของการบริการรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่ได้มาตรฐานตามที่ควรจะเป็น และอาจจะก่อให้เกิดอันตรายจากการให้บริการได้

(จ) ปัญหาทางกฎหมายอันเนื่องมาจากการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ที่เป็นนิติบุคคลไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย และไม่มีร่วมกันดำเนินงานอย่างแท้จริง

โดยผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ที่เป็นนิติบุคคลตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้มีอยู่ด้วยกัน 6 ประเภท คือ ห้างหุ้นส่วนสามัญ, ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด, บริษัทจำกัด หรือ บริษัท มหาชน จำกัด, สหกรณ์ และองค์กรของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาล หรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ ซึ่งรูปแบบของนิติบุคคลที่ได้รับความนิยมจากผู้ประกอบการรถแท็กซี่มีอยู่ด้วยกัน 3 ประเภทคือ ห้างหุ้นส่วน จำกัด, บริษัท จำกัด และ สหกรณ์ ซึ่งหน่วยงานที่ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ที่มีสถานะเป็นนิติบุคคล เริ่มปรากฏในธุรกิจรถแท็กซี่ของประเทศไทยอย่างชัดเจน ในช่วงที่มีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 34(พ.ศ.2513) ประกอบกับประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดท้องที่การประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยผู้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกินเจ็ดคนให้ดำเนินการ โดยบริษัทจำกัด หรือสหกรณ์ ที่มีสาระสำคัญให้ธุรกิจรถแท็กซี่จะต้องดำเนินการในรูปบริษัทจำกัด หรือสหกรณ์ เท่านั้น โดยการจดทะเบียนเป็นรูปบริษัท จำกัด ต้องมีเงินทุนไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท และต้องมีรถแท็กซี่ไม่น้อยกว่า 500 คัน ส่วนการจดทะเบียนในรูปสหกรณ์ จะต้องมีสมาชิกที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์จำนวนไม่น้อยกว่า 1,000 คน และต้องมีรถแท็กซี่ไม่น้อยกว่า 500 คัน แต่ปรากฏว่าไม่มีผู้ประกอบการรายใดสามารถที่จะปฏิบัติตามได้ จึงมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงฉบับที่ 34(พ.ศ. 2513) โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 36(พ.ศ.2519) กำหนดลดจำนวนสมาชิกของสหกรณ์เหลือเพียง 500 คน และการจัดตั้งสหกรณ์สามารถที่จะจัดตั้งสหกรณ์ขึ้นเองได้โดยไม่ต้องเข้าร่วมกับสหกรณ์ที่มีอยู่เดิมก็ได้ เพื่อที่จะสร้างโอกาสที่จะจัดตั้งสหกรณ์รถแท็กซี่ให้มีมากขึ้น ซึ่งวัตถุประสงค์ของการที่

ทางภาครัฐได้ออกนโยบายดังกล่าว ก็เพื่อที่จะสร้างความเป็นปึกแผ่น และรวมกลุ่มผู้ประกอบการ ให้เป็นกลุ่มให้ได้มากที่สุด ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความสะดวกในการกำกับดูแลผู้ประกอบการ เพราะมีเครือข่ายที่สัมพันธ์กันระหว่างผู้ประกอบการ และจะสะดวกในการกระจายข่าวสารให้แก่ผู้ประกอบการอีกด้วย และนอกจากนั้นเมื่อผู้ประกอบการมีการรวมตัวกันแล้ว ก็จะมีการร่วมกันประกอบการ ซึ่งจะทำให้คุณภาพของการให้บริการมีมากขึ้น และจะสามารถที่จะตั้งหน่วยงาน ศูนย์กลางสำหรับการยกระดับของการให้บริการของผู้ประกอบการอย่างเช่น ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ได้ และสาเหตุสำคัญอีกประการคือ นอกจากผู้ประกอบการอย่างเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่จะรวมตัวกันแล้ว ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ก็จะเกิดการรวมตัวกันไปด้วย และสามารถที่จะก่อตั้งสหกรณ์ที่มาจากผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ขึ้นได้ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่สามารถที่จะมีรถแท็กซี่เป็นของตนเองได้

แต่ในช่วงนั้นการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ยังไม่ได้ใช้นโยบายแท็กซี่เสรี และยังมี การจำกัดจำนวนของรถแท็กซี่อยู่ ดังนั้นผู้ประกอบการที่มีป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ จึงไม่เห็นถึงความจำเป็นที่ตนจะต้องมารวมกลุ่มกัน และจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ในรูปแบบของ นิติบุคคล เพราะการปฏิบัติดังกล่าวไม่ได้ส่งผลให้ตนได้รับประโยชน์แต่ประการใด และอาจจะ ส่งผลให้การดำเนินงานของตนมีความลำบากมากขึ้นอีกด้วย เพราะจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก ผู้ที่เป็นหุ้นส่วน หรือสมาชิกในนิติบุคคลที่ตนเป็นสมาชิกอยู่ แต่ถ้าประกอบธุรกิจด้วยตนเองไม่มีการเข้าร่วมเป็นสมาชิกกับใคร การดำเนินงานก็จะมีความสะดวกมากกว่า เพราะมาจากการตัดสินใจของเจ้าของอยู่เพียงคนเดียว และเมื่อทางผู้ประกอบการเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ที่เป็นผู้ที่มีป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ในครอบครอง ไม่ได้มีการรวมกลุ่มกัน ก็ส่งผลให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่ไม่มีรถแท็กซี่เป็นของตนเอง ก็ไม่สามารถที่จะรวมกลุ่มกันเพื่อจัดตั้งสหกรณ์รถแท็กซี่ได้ เพราะตนไม่มีป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ที่จะนำมาประกอบการด้วยตนเอง ดังนั้นนโยบายในการที่จะส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมารวมกลุ่มกันประกอบการจึงไม่ประสบความสำเร็จ เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ยังคงประกอบธุรกิจแยกกัน ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ก็ยังคงต้องเช่ารถแท็กซี่ จากเจ้าของอุ้งรถต่อไป

จนมาถึงในช่วงที่มีการแก้ไขปรับปรุงระบบธุรกิจรถแท็กซี่ให้มาใช้นโยบายแท็กซี่เสรีที่จะไม่มีการจำกัดจำนวนของรถแท็กซี่ และมีหลักเกณฑ์ในการรับจดทะเบียนรถแท็กซี่ซึ่งเป็นหลักสำคัญๆว่า บุคคลธรรมดาสามารถมีรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนในชื่อของตนได้คนละ 1 คันเท่านั้น ส่วนผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลสามารถที่จะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนรถแท็กซี่จำนวนเท่าใดก็ได้ แล้วแต่จะร้องขอกับทางกรมการขนส่งทางบก แต่จะต้องนำรถยนต์มาจดทะเบียนตามกำหนดเวลาที่ทางกรมการขนส่งทางบกกำหนดเอาไว้ มิฉะนั้นจำนวนรถแท็กซี่ที่ยังไม่ได้ทำการจดทะเบียนจะถือว่าสละสิทธิ และไม่สามารถนำเอาจำนวนดังกล่าวมาจดทะเบียนได้อีก แต่อย่างไรก็ตามทางนิติบุคคลก็สามารถที่จะดำเนินการร้องขอจดทะเบียนเพิ่มเติมได้อีก ด้วยหลักเกณฑ์ดังกล่าว จึงทำให้มี

ผู้ที่เห็นช่องทางที่จะใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวเพื่อที่จะเพิ่มจำนวนรุดแท็กซี่ของตนให้มากกว่าที่จะดำเนินการในลักษณะของบุคคลธรรมดา และจากการใช้ช่องทางดังกล่าวในการประกอบธุรกิจรุดแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร แต่วัตถุประสงค์ของกฎหมายในการที่ต้องการให้ผู้ประกอบการ หรือผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีการรวมกลุ่มกันในการประกอบธุรกิจ ก็เพื่อที่จะให้กลุ่มผู้ประกอบการ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่มีการร่วมกันประกอบธุรกิจ เพื่อที่จะได้ช่วยกันประกอบการ และพัฒนาธุรกิจรุดแท็กซี่ให้ดีขึ้น ซึ่งปรากฏว่าวัตถุประสงค์ข้อนี้ไม่สัมฤทธิ์ผล เพราะการร่วมเข้าเป็นสมาชิกของเจ้าของรถแท็กซี่ มีสาเหตุมาจากต้องการใช้ชื่อของนิติบุคคลนั้น เพื่อตนจะได้สามารถมีรุดแท็กซี่ในความครอบครองได้มากขึ้น เมื่อทางเจ้าของรถแท็กซี่ได้ดำเนินการจดทะเบียนรุดแท็กซี่เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ก็จะนำรุดแท็กซี่คันดังกล่าวไปดำเนินการเอง โดยทางนิติบุคคลที่ตนเป็นสมาชิกก็ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกันในการดำเนินธุรกิจของเจ้าของรถแท็กซี่ที่เป็นสมาชิกของคนแต่อย่างใด ถึงแม้ว่าในการเข้าเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลต่างๆ จะมีการกำหนดกฎระเบียบที่ผู้เข้าร่วมเป็นสมาชิกจะต้องปฏิบัติตาม แต่ในความเป็นจริงแล้ว ส่วนใหญ่ทางนิติบุคคลที่เป็นต้นสังกัดก็ไม่ได้เข้ามากำกับดูแลเจ้าของรถแท็กซี่ที่เป็นสมาชิกแต่อย่างใด จะมีก็แต่เพียงทางสมาชิกจะต้องจ่ายค่าบำรุงนิติบุคคลตามที่ได้ตกลงกันไว้ และไม่ได้มีการร่วมกันประกอบการแต่อย่างใด

และตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนถึงการที่นิติบุคคลไม่ได้จัดตั้งขึ้นตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย คือนิติบุคคลในรูปของสหกรณ์ เพราะตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายแล้ว การจัดตั้งสหกรณ์เพื่อประกอบธุรกิจรุดแท็กซี่ ก็เพื่อที่จะให้เกิดการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ที่จะมาร่วมกันช่วยประกอบธุรกิจ และช่วยกันยกระดับความสามารถในการประกอบการของเหล่าสมาชิก ให้สามารถที่จะมีรุดแท็กซี่เป็นของตนเองได้ แต่ปรากฏว่าการจัดตั้งสหกรณ์ดังกล่าว เป็นการจัดตั้งขึ้นของเหล่าผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของรถแท็กซี่ หรือเหล่านายทุนที่มาอาศัยข้อได้เปรียบของการดำเนินการในรูปสหกรณ์ที่จะได้รับข้อยกเว้นทางภาษีมากกว่าการประกอบการในรูปของห้างหุ้นส่วน จำกัด หรือบริษัท จำกัด ดังนั้นสหกรณ์รุดแท็กซี่ส่วนใหญ่ในระบบของธุรกิจรุดแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จึงเป็นการจัดตั้งจากผู้ประกอบการในธุรกิจรุดแท็กซี่ ไม่ใช่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ และถึงแม้ว่าทางผู้ประกอบการจะสามารถจดทะเบียนองค์กรของตนเป็นสหกรณ์ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตามการจัดตั้งดังกล่าวก็ไม่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย เป็นแต่เพียงการใช้ข้อได้เปรียบของการดำเนินการในรูปของสหกรณ์เท่านั้น และก็ไม่ได้มีการดำเนินการในรูปแบบของสหกรณ์แต่อย่างใด

จากลักษณะของการประกอบการดังกล่าวส่งผลให้ไม่มีความสัมพันธ์ในการดำเนินงานกับผู้ร่วมสังกัด ซึ่งถ้าจะพิจารณาในประเด็นของความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานที่เป็นต้นสังกัดรุดแท็กซี่ กับทางเจ้าของรถแท็กซี่ที่เข้ามาร่วมเป็นสมาชิกนั้น จะเห็นได้ว่ามี

ความสัมพันธ์ในด้านของการร่วมดำเนินการในธุรกิจรถแท็กซี่จะมีน้อยมาก แต่จะมีความสัมพันธ์ในด้านของการจดทะเบียนรถแท็กซี่ในนามของนิติบุคคลเท่านั้น ซึ่งสามารถที่จะกล่าวได้ว่ามีความสัมพันธ์ที่คล้ายคลึงกับบริษัทฯ รถแท็กซี่ กับทางผู้ที่ต้องการจะหาซื้อรถแท็กซี่มากกว่า ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ร่วมกันดำเนินการในธุรกิจรถแท็กซี่ ดังนั้นเมื่อทางหน่วยงานต้นสังกัดรถแท็กซี่ต่างๆ มีความสัมพันธ์กับทางสมาชิกเพียงการขายรถแท็กซี่ในนามของตนเท่านั้น จึงส่งผลให้วัตถุประสงค์ในการที่จะให้ผู้ประกอบการมารวมตัวกัน เพื่อที่จะช่วยกันดำเนินงาน และยกระดับคุณภาพของการให้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครไม่สัมฤทธิ์ผล เพราะเมื่อทางเจ้าของรถแท็กซี่ได้ดำเนินการจดทะเบียนรถแท็กซี่ในนามของนิติบุคคลเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ก็จะนำรถแท็กซี่ไปดำเนินการเอง ซึ่งถ้าทางเจ้าของรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกของหน่วยงานต้นสังกัดมีทัศนคติที่ดีในการประกอบการ ปัญหาของคุณภาพในการให้บริการรถแท็กซี่ก็จะมีไม่มากนัก แต่ถ้าเจ้าของรถแท็กซี่เป็นผู้ที่มีทัศนคติในการประกอบการที่ไม่ดี หรือไม่มีการจัดระบบในการประกอบการที่ได้มาตรฐาน ก็จะส่งผลให้คุณภาพของการให้บริการรถแท็กซี่ด้อยคุณภาพ ซึ่งถ้าทางหน่วยงานต้นสังกัดมีการกำกับดูแลผู้ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกได้ตามที่วัตถุประสงค์ของการให้ผู้ประกอบการรวมกลุ่มกันเป็นนิติบุคคล ปัญหาดังกล่าวก็จะมีน้อยลง และจะทำให้คุณภาพของการให้บริการ และคุณภาพของผู้ประกอบการมีมากขึ้นด้วย

นอกจากนั้นยังส่งผลให้ไม่เกิดความชัดเจนขององค์กรต้นสังกัด หรือนิติบุคคลรถแท็กซี่ เพราะการดำเนินงานต่างๆ ในระบบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของเขตกรุงเทพมหานคร จะมาจากผู้ประกอบการรายย่อย หรือเจ้าของรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกของนิติบุคคลต่างๆ ไม่ว่าจะ เป็นห้างหุ้นส่วน จำกัด บริษัท จำกัด หรือที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ สหกรณ์รถแท็กซี่ ซึ่งก็เท่ากับว่ารูปแบบของการดำเนินงานของธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่ได้มีความแตกต่าง หรือเปลี่ยนแปลงไปมากนักในด้านนี้ ยังคงเป็นการดำเนินงานของผู้ประกอบการ หรือเจ้าของรถแท็กซี่รายย่อยที่ต่างคนต่างประกอบการ จะต่างไปก็เพียงรถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบการเป็นรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนในนามของนิติบุคคลประเภทต่างๆ เท่านั้น

จากลักษณะของการประกอบการของเจ้าของรถแท็กซี่ที่ไม่ต่างไปจากในสมัยที่ยังไม่ได้ใช้นโยบายแท็กซี่เสรีมากนัก จึงส่งผลให้ทางต้นสังกัด หรือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ไม่มีความชัดเจน หรือแสดงให้กับทางประชาชนทั่วไป หรือผู้ใช้บริการเห็นถึงความแตกต่างระหว่างต้นสังกัด หรือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่แต่ละหน่วยงานได้ เพราะต้นสังกัด หรือนิติบุคคลดังกล่าวไม่ได้มีการดำเนินงานที่มีผลต่อธุรกิจรถแท็กซี่แต่ประการใด จะมีก็เพียงการขายรถแท็กซี่ในนามของนิติบุคคลนั้นๆ แก่เจ้าของรถแท็กซี่เท่านั้น ซึ่งจะต่างกับต้นสังกัด หรือนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ในต่างประเทศที่จะมีการดำเนินงานในด้านต่างๆ ของธุรกิจรถแท็กซี่ที่สร้างความชัดเจน และความ

แตกต่างของหน่วยงานของคนให้แก่ทางประชาชนทั่วไป และผู้ใช้บริการได้ทราบว่าทางนิติบุคคลของคนที่ดำเนินการอย่างไรบ้าง ไม่ว่าจะเป็นการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ในสังกัดของคน เพื่อที่จะเป็นการกำกับดูแลคุณภาพของการให้บริการของรถแท็กซี่ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ในสังกัดของคน หรือในบางประเทศที่ให้อำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารแก่หน่วยงานต้นสังกัด ความชัดเจนของแต่ละหน่วยงานต้นสังกัดก็จะมีมากขึ้นไปอีก เพราะผู้ใช้บริการ และประชาชนทั่วไปจะสามารถแยกแยะต้นสังกัดต่างๆ ได้จากอัตราค่าโดยสาร และจะสามารถที่จะเลือกใช้บริการรถแท็กซี่กับต้นสังกัดใดที่ตนพึงพอใจในอัตราค่าโดยสาร และในด้านของการกำกับดูแล ทางหน่วยงานต้นสังกัดก็จะมีกำกับดูแลบุคลากรที่เข้ามาร่วมเป็นสมาชิกกับตนอย่างเข้มงวด เพราะเมื่อความชัดเจนของตัวต้นสังกัดมีมาก การที่บุคคลในสังกัดของคนไปกระทำการใดๆ ที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือขาดคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ว่าให้สามารถประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ได้ ทางผู้ใช้บริการ หรือบุคคลทั่วไปย่อมจะทราบว่าเป็นการกระทำของบุคคลในหน่วยงาน หรือต้นสังกัดใด ซึ่งก็จะส่งผลให้ภาพลักษณ์ของทางต้นสังกัด หรือนิติบุคคลดังกล่าวเสื่อมเสียได้

ดังนั้นความชัดเจนขององค์กรต้นสังกัด หรือนิติบุคคลรถแท็กซี่จะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้คุณภาพของการให้บริการรถแท็กซี่มีมากขึ้นได้ แต่ในธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ของเขตกรุงเทพมหานคร ยังขาดความชัดเจนขององค์กรต้นสังกัด หรือนิติบุคคลรถแท็กซี่อยู่เป็นอย่างมาก เพราะตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการประกอบการต่างๆ ในธุรกิจรถแท็กซี่ ยังมาจากเจ้าของอู่รถแท็กซี่ที่ต่างคนต่างประกอบการ ไม่ได้มีการร่วมกันที่จะประกอบการในนามของนิติบุคคลที่ตนได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกแต่อย่างใด ดังนั้นประชาชนทั่วไป หรือผู้ใช้บริการก็ไม่สามารถที่จะทราบได้ว่านิติบุคคลรถแท็กซี่ หรือต้นสังกัดต่างๆ ที่อยู่ในระบบธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ของเขตกรุงเทพมหานครนั้น มีความแตกต่างกันอย่างไร ทั้งในด้านของคุณภาพการให้บริการ และด้านอื่นๆ จึงทำให้การใช้บริการรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้ใช้บริการจะไม่สามารถแยกแยะได้ว่าการใช้บริการกับทางรถแท็กซี่ของนิติบุคคลใดจะมีคุณภาพที่ดีกว่า เพราะรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครไม่ได้ดำเนินการโดยนิติบุคคลที่เป็นต้นสังกัด แต่เป็นการดำเนินงานโดยผู้ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิก และไม่ได้มีการกำกับดูแลในด้านต่างๆ จากหน่วยงานต้นสังกัด หรือทางนิติบุคคลรถแท็กซี่เท่าใดนัก ซึ่งส่งผลให้คุณภาพของการให้บริการรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร บางส่วนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการที่มีทัศนคติที่ไม่ดีในการประกอบการเป็นรถแท็กซี่ที่ไม่ได้มาตรฐานในการให้บริการ ทั้งในด้านของตัวรถแท็กซี่ และผู้ที่ขับรถแท็กซี่ เพราะฉะนั้นการสร้าง ความชัดเจนให้แก่องค์กรต้นสังกัด หรือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ จะสามารถช่วยให้ธุรกิจรถแท็กซี่มีคุณภาพมากขึ้นได้ แต่การที่จะสร้างความชัดเจนให้เกิดขึ้นได้ จะต้องเริ่มที่การทำให้การรวมตัวกันของผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ในรูปแบบของนิติบุคคล

ไม่ใช่เป็นแค่การใช้ชื่อของนิติบุคคลในการจดทะเบียนรถแท็กซี่เท่านั้น แต่จะต้องมีการร่วมกันดำเนินงานกันด้วย

(จ) ปัญหาช่องว่างทางกฎหมายของผู้ประกอบการรายย่อย

ช่องว่างทางกฎหมายที่เกิดขึ้นในส่วนของผู้ประกอบการรายย่อย หรือผู้รถแท็กซี่ที่ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลรถแท็กซี่ประเภทต่าง ๆ นั้น คือ การที่กฎหมายไม่ได้ให้ความหมาย หรือคำจำกัดความของผู้ประกอบการประเภทนี้เอาไว้ว่าจะต้องมีคุณสมบัติ หรือลักษณะอย่างไร โดยในกฎหมายจะมีการได้มีการแบ่งประเภทของผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ออกเป็น 2 ประเภท คือ ผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคล ซึ่งก็คือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นเพื่อรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่ และอีกประเภท คือ ผู้ประกอบการที่เป็นบุคคลธรรมดา โดยผู้ประกอบการทั้งสองประเภทนี้ จะมีการกำหนดลักษณะเอาไว้ว่าจะต้องมีลักษณะอย่างไรจึงจะเข้ามาประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ได้ ซึ่งสาเหตุที่ไม่มีการจำกัดความ หรือให้ความหมาย รวมไปถึงการกำหนดลักษณะของผู้ประกอบการรายย่อย หรือผู้รถแท็กซี่ที่มีอยู่ในธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ของกรุงเทพมหานครเอาไว้ เกิดจากการที่ผู้ประกอบการรายย่อยดังกล่าวได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของนิติบุคคลรถแท็กซี่ประเภทต่างๆ ดังนั้นทางกฎหมายจึงถือว่ามีสถานะเป็นสมาชิกของนิติบุคคลรถแท็กซี่ที่ตนเข้าร่วมเป็นสมาชิก แต่เมื่อมาพิจารณาตามความเป็นจริงแล้ว จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรายย่อยที่ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลรถแท็กซี่ได้นำรถแท็กซี่ไปประกอบการด้วยตนเอง และส่วนใหญ่แล้วจะมีรถแท็กซี่ที่ตนครอบครอง และให้เช่าเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจจะถือได้ว่ามีลักษณะของการประกอบการเฉกเช่นเดียวกับนิติบุคคลรถแท็กซี่ แต่ต่างกันตรงที่ไม่มีการกำหนดลักษณะของผู้ประกอบการรายย่อยเอาไว้ว่าจะต้องมีลักษณะ หรือคุณสมบัติอย่างไรในการประกอบการแต่อย่างใดเลย

จากช่องว่างทางกฎหมายในการแบ่งประเภทของผู้ประกอบการให้สอดคล้องตามความเป็นจริงดังกล่าว ส่งผลให้เกิดช่องว่างทางกฎหมายอีกประการ คือ ขาดการจดทะเบียนเพื่อประกอบการของผู้ประกอบการรายย่อย โดยขั้นตอนในการจดทะเบียนเพื่อประกอบการจะมีการกำหนดลักษณะบางประการอย่างเช่น พื้นที่ในการประกอบการจะต้องมีเท่าใด เมื่อเทียบกับจำนวนรถแท็กซี่ที่มีอยู่ หรือจะต้องมีทุนจดทะเบียนเท่าใดต่อรถแท็กซี่กี่คัน เป็นต้น เพื่อที่จะเป็นการสร้างมาตรฐานในการประกอบการของต้นสังกัด หรือนิติบุคคลรถแท็กซี่ที่มาจดทะเบียน และเป็นการพิจารณาคูณสมบัติของผู้ที่ขอมารถแท็กซี่เป็นผู้ประกอบการอีกด้วย ว่ามีคุณสมบัติที่จะมาประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่หรือไม่ จากการใช้ลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครเป็นการประกอบการ โดยผู้รถแท็กซี่ที่มีความเป็นเอกเทศในการประกอบการ ไม่ได้มีการร่วมดำเนินงานกันแต่อย่างใด แต่มีการเข้าร่วมเป็นสมาชิกของต้นสังกัด หรือนิติบุคคลรถ

แท็กซี่ก็ตาม ซึ่งเป็นเพียงการร่วมใช้ชื่อเพื่อจดทะเบียนรถแท็กซี่เท่านั้น ตามที่ได้อธิบายไปแล้วข้างต้น แต่เนื่องจากได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางคันสังกัดเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในทางกฎหมายจะถือว่าบุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติตามคันที่สังกัดที่ได้จดทะเบียนเอาไว้แล้ว แต่ในความเป็นจริงผู้ประกอบการรายย่อยไม่ได้มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ประการใดประการหนึ่ง อย่างเช่นพื้นที่ในการประกอบการตามอัตราที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ผู้ประกอบการรายย่อยบางรายอาจจะไม่มีตามที่กำหนดเอาไว้ จึงอาจจะต้องไปรุกกล้าในพื้นที่ของบุคคลอื่น หรือพื้นที่สาธารณะ ซึ่งถือได้ว่าเป็นการก่อให้เกิดปัญหาต่อบุคคลภายนอก และสังคมโดยรวม จึงเท่ากับว่า อู่รถแท็กซี่ หรือผู้ประกอบการรายย่อยต่างๆ จึงไม่มีมาตรฐานที่เป็นหลักเกณฑ์เดียวกันกับทางผู้ประกอบการรายย่อย หรืออู่รถแท็กซี่จะต้องประกอบการตามมาตรฐานนั้นๆ จึงส่งผลให้อู่รถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครบางอู่ดำเนินงานอย่างไม่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย หรือไม่มีคุณภาพในการประกอบการ เช่น ไม่มีพื้นที่แน่นอนในการประกอบการ ต้องมาใช้พื้นที่สาธารณะในการจอดรถแท็กซี่ หรือรับ – ส่งรถแท็กซี่ หรือไม่มีการกำหนดลักษณะของการประกอบการในด้านต่างๆ ของตัวอู่รถแท็กซี่ เพื่อที่จะได้ให้เจ้าของอู่รถแท็กซี่ยึดถือเป็นหลักเกณฑ์ในการประกอบการ จึงส่งผลให้อู่รถแท็กซี่บางอู่มีการประกอบการที่ไม่ได้มาตรฐาน และส่งผลเสียต่อสังคมโดยรวมอีกด้วย

แต่การที่จะให้ผู้ประกอบการรายย่อยใช้หลักเกณฑ์เช่นเดียวกับนิติบุคคลรถแท็กซี่ย่อมไม่เป็นธรรมต่อผู้ประกอบการรายย่อย จึงจะต้องมีการกำหนดความหมาย และลักษณะผู้ประกอบการรายย่อยว่าจะต้องมีคุณสมบัติในด้านต่างๆ อย่างไรบ้าง ถึงจะสามารถจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการได้ ต่างหากจากหลักเกณฑ์ของนิติบุคคลรถแท็กซี่ โดยอาจจะมีการกำหนดว่าผู้ประกอบการอู่รถแท็กซี่ที่ไม่ใช่นิติบุคคล หรือร่วมใช้ชื่อของนิติบุคคลแต่มีรูปแบบการดำเนินงานต่างหากจากสหกรณ์ อย่างเช่น ในส่วนของพื้นที่ที่ใช้เป็นอู่รถแท็กซี่ และมีรถแท็กซี่ในครอบครองตั้งแต่จำนวนเท่าใดที่จะต้องมีรถจดทะเบียน แต่สำหรับผู้ประกอบการรายย่อยที่ดำเนินการ โดยรถแท็กซี่ส่วนบุคคล หรือมีจำนวนรถแท็กซี่ไม่เกินจำนวนเท่าใดไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนแต่อย่างใด

4.2 แนวทางแก้ไขปัญหา

จากปัญหาของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ในฝ่ายต่างๆ ที่ได้กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น จะเห็นได้ว่ามีทั้งปัญหาที่มาจากตัวบทกฎหมายที่นำมาใช้ในการกำกับดูแล และปัญหาที่มาจากบุคคล หรือหน่วยงานที่ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขต

กรุงเทพมหานคร ซึ่งปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นนั้นจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพของการให้บริการรถแท็กซี่เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น การที่จะสามารถแก้ไขปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นได้นั้น จะต้องพิจารณาถึงลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าในแต่ละฝ่ายมีลักษณะของการดำเนินงานอย่างไร เพื่อที่จะนำมาวิเคราะห์หาวิธีการในการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมของแต่ละฝ่าย รวมถึงลักษณะของการใช้บริการของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ว่ามีรูปแบบของการใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์อย่างไรบ้าง เพื่อที่จะใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครให้สอดคล้องกับการใช้บริการของผู้โดยสาร เพราะเมื่อทางหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครสามารถที่จะเข้าใจถึงลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครทั้งระบบ และมีการออกนโยบายที่สอดคล้องกับลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร จะส่งผลธุรกิจรถแท็กซี่สามารถที่จะขับเคลื่อนไปได้อย่างราบรื่นทั้งระบบ และจะทำให้เกิดปัญหาในฝ่ายต่างๆน้อยลง โดยผู้วิจัย ได้แบ่งประเภทของมาตรการที่จะนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหารถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครออกเป็น 2 ประเภท คือ มาตรการระยะสั้น และมาตรการระยะยาว โดยรายละเอียดของมาตรการทั้งสองประเภทยังคงต่อไปนี้

4.2.1 มาตรการระยะสั้น

สำหรับการแก้ไขปัญหารถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้มาตรการระยะสั้น หมายถึง วิธีการในการแก้ไขปัญหาที่สามารถดำเนินการได้ในทันที ไม่ต้องมีการปรับเปลี่ยนนโยบาย หรือลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมากเท่าใดนัก โดยอาจจะดำเนินการตามที่มีกฎหมายกำหนดเอาไว้แล้ว หรือขอความร่วมมือไปยังหน่วยงาน หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งแต่ละฝ่ายในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของเขตกรุงเทพมหานครควรจะมีมาตรการระยะสั้นสำหรับแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

(ก) ฝ่ายกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

สำหรับฝ่ายกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะประกอบไปด้วยกรมการขนส่งทางบก ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยมาตรการระยะสั้นในการแก้ไขปัญหารถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครของหน่วยงานในฝ่ายกำกับดูแลจะมีดังต่อไปนี้

- การบังคับใช้กฎหมายในการกำกับดูแลคุณภาพของธุรกิจรถแท็กซี่ให้มีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึงกฎกระทรวงต่างๆที่ออกตามพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับ และระเบียบต่างๆที่ออกมาจากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร เพราะมาตรการต่างๆในกฎหมายทุกฉบับ ถือได้ว่าเป็นมาตรการที่จะส่งผลให้การให้บริการ และรูปแบบการดำเนินงานในธุรกิจรถแท็กซี่ดำเนินไปอย่างที่ควรจะเป็น และมีคุณภาพ เพราะจะมีการกำหนดลักษณะของผู้ที่จะเข้ามาประกอบการว่าจะต้องมีคุณสมบัติอย่างไร เพื่อที่จะคัดสรรบุคคลที่เหมาะสมที่จะมาให้บริการแก่ผู้โดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร รวมถึงคุณสมบัติของรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ และอุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ดังนั้น ถ้าสามารถที่จะการบังคับใช้กฎหมายในการกำกับดูแลคุณภาพของธุรกิจรถแท็กซี่ให้มีประสิทธิภาพ ย่อมจะทำให้ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมีคุณภาพตามไปด้วย

- การควบคุมเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานให้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด เพราะการที่จะสามารถทำให้กฎหมายฉบับต่างๆสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพจะต้องอาศัยการปฏิบัติงานของบุคลากรในหน่วยงานแต่ละหน่วยงานในฝ่ายกำกับดูแล ดังนั้น ถ้าเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานสามารถที่จะปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเคร่งครัด ย่อมจะส่งผลให้การกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมีคุณภาพตามที่ได้กำหนดเอาไว้ในกฎหมายฉบับต่างๆ

- จัดให้มีการประชุมระหว่างฝ่ายกำกับดูแล และฝ่ายปฏิบัติงาน เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหา ถึงแม้ว่าทางฝ่ายกำกับดูแลจะทราบถึงปัญหาของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครจากการสำรวจ หรือเก็บข้อมูลด้วยวิธีการต่างๆ แต่อย่างไรก็ตาม ฝ่ายที่จะทราบถึงปัญหาของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครในส่วนของประกอบการ ได้ดีที่สุดก็คือฝ่ายปฏิบัติงาน ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ ดันสั้งกัตรรถแท็กซี่ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ ดังนั้น การที่จะสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวในส่วนของการประกอบการ ทางหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลจะต้องทราบถึงสาเหตุที่ทางฝ่ายปฏิบัติงานไม่สามารถที่จะดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ได้ว่าเพราะเหตุใด เพื่อที่จะนำเอาปัญหาดังกล่าวมาร่วมกันปรึกษาหาแนวทางในการแก้ไขปัญหานั้นทั้งทางฝ่ายกำกับดูแล และฝ่ายปฏิบัติงานเห็นสมควรที่จะนำไปใช้ในการแก้ไขปัญหานี้ ซึ่งจะส่งผลให้แนวทางในการแก้ไขปัญหานี้สามารถที่จะนำเอาไปใช้ได้จริง เพราะมาจากการให้ความเห็นของผู้ประกอบการเอง ดังนั้น ทางฝ่ายผู้ประกอบการย่อมที่จะยินยอม และสามารถดำเนินการไปในทิศทางดังกล่าวที่ได้ตกลงกันไว้แล้ว นอกจากนั้น ยังเป็นการสร้างความเข้าใจกันระหว่างฝ่ายกำกับดูแล และฝ่ายผู้ประกอบการอีกด้วย

- จัดการอบรม หรือประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการ ผู้ประกอบอาชีพ ขั้บรดแท็กซี ทั้งในด้านของการประกอบการธุรกิจรดแท็กซีที่ถูกต้องตามกฎหมายเพื่อที่ทาง ผู้ประกอบการจะได้มีความเข้าใจว่าการประกอบการในธุรกิจรดแท็กซีมีเตอร์ในเขต กรุงเทพมหานครจะต้องมีการดำเนินงานอย่างไร สำหรับผู้ประกอบการอาชีพขั้บรดแท็กซีก็อาจจะจัด ให้มีการประชาสัมพันธ์ หรืออบรมให้ความรู้ในด้านต่างๆในการให้บริการนอกเหนือจากทักษะใน การขั้บรดยนต์ อย่างเช่น อบรมการจัดระบบการประกอบอาชีพว่าจะมีวิธีในการประกอบอาชีพ อย่างไรถึงจะสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของตนเองได้ สามารถที่จะมีรดแท็กซีเป็นของตนเองได้ และเมื่อผู้ประกอบการขั้บรดแท็กซีมีความรู้ความเข้าใจในการประกอบอาชีพของตน จะส่งผลให้ คุณภาพในการให้บริการมีมากขึ้นตามไปด้วย เพราะอย่างน้อยผู้ประกอบการขั้บรดแท็กซีจะ ทราบถึงวิธีการในการดำเนินงานที่ถูกต้อง แต่การจ้ดอบรมให้แก่ผู้ประกอบการ และผู้ประกอบการ อาชีพขั้บรดแท็กซีที่ผ่านๆมาจะไม่ค่อยได้รับความสนใจเท่าที่ควร เพราะผู้ประกอบการดังกล่าวจะ เห็นว่าเสียเวลาในการทำมาหากินของตน และไม่คิดว่าจะได้รับประโยชน์อะไร ดังนั้น ควรจะมีการ ให้สิทธิประโยชน์บางอย่างแก่ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมการอบรม เพื่อที่จะชักจูงให้ผู้ประกอบการมา เข้าร่วมการอบรม หรืออาจจะมีการนำเอาเนื้อหาของการอบรมไปบรรจุไว้ในหลักสูตรของการสอบ ขอรับใบอนุญาตประเภทต่างๆของผู้ประกอบการ เพื่อที่จะเป็นการบังคับให้ผู้ประกอบการจะต้อง ได้รับรู้ข้อมูลดังกล่าว

(ข) ฝ่ายปฏิบัติงานของธุรกิจรดแท็กซีมีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ฝ่ายปฏิบัติงานของธุรกิจรดแท็กซีมีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครจะประกอบไปด้วยผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคล เจ้าของอุดรดแท็กซี ผู้ประกอบอาชีพขั้บรดแท็กซี และช่างซ่อมรด ประจำอุดรดแท็กซี โดยในฝ่ายนี้จะมีมาตรการระยะสั้นในการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

- ขอความร่วมมือในการประกอบการให้ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ การแก้ไขปัญหาจากการประกอบการที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายของฝ่ายปฏิบัติงานในธุรกิจรดแท็กซี ภายในระยะเวลาไม่มากคงจะเป็นไปได้ยาก เพราะจะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายๆอย่างทั้งในด้านของ บทลงโทษว่ามีความรุนแรงเพียงพที่จะทำให้ผู้ประกอบการไม่กล้าที่จะดำเนินงานผิดไปจากที่ กฎหมายกำหนดเอาไว้หรือไม่ และในด้านของทัศนคติของผู้ประกอบการเองด้วยว่าจะมีความคิด ในการประกอบการที่ดีหรือไม่ เพราะถึงแม้ว่าจะมีบทลงโทษที่ร้ายแรง แต่ถ้าผู้ประกอบการมาทัศนคติ ในการดำเนินงานที่ไม่ดีก็ย่อมที่จะพยายามหลบเลี่ยง หรือฝ่าฝืนกฎหมายอยู่ดี ดังนั้น มาตรการระยะ สั้นในการแก้ไขปัญหาคุณภาพของฝ่ายผู้ประกอบการวิธีหนึ่ง คือ การขอความร่วมมือให้ ประกอบการตามที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้ โดยอาจจะมีการเสนอผลประโยชน์บางอย่างให้แก่

ผู้ประกอบการที่สามารถดำเนินงานได้ตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ เพื่อเป็นการชักจูงให้ผู้ประกอบการฝ่ายต่างๆพัฒนาการให้บริการของตนให้ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้

- ตรวจสอบคุณภาพของการประกอบการ ในฝ่ายของผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคล หรือค้ำประกันที่กระทำซึ่งจะดำเนินการตรวจสอบว่ายังคงมีคุณสมบัติตามที่ได้ขอจดทะเบียนหรือไม่ ไม่ว่าจะเป็นที่ของอู่รถแท็กซี่ต่อจำนวนรถแท็กซี่ว่าถูกต้องตามที่กำหนดเอาไว้หรือไม่ รูปแบบของการดำเนินงานเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้หรือไม่ เป็นต้น แต่สำหรับผู้ประกอบการอู่รถแท็กซี่รายย่อยซึ่งไม่ได้มีการกำหนดให้ต้องจดทะเบียนเพื่อขออนุญาตประกอบการ แต่จะเข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางค้ำประกันที่กระทำซึ่งต่างเพื่อใช้รถแท็กซี่ในนามของค้ำประกันนั้นมาประกอบการ จึงทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยประเภทนี้ ซึ่งมีเป็นจำนวนมากในธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่ได้มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ไม่ว่าจะเป็นที่ของการประกอบการต่อจำนวนรถแท็กซี่ หรือลักษณะของการดำเนินงาน ดังนั้น การตรวจสอบคุณภาพจะช่วยให้ทราบถึงการประกอบการที่ไม่ได้มาตรฐานว่ามีอยู่จำนวนเท่าใด เพื่อที่จะนำเอาข้อมูลดังกล่าวมาหาทางแก้ไขต่อไป หรือในกรณีที่มีผลเสียร้ายแรงต่อคุณภาพของการให้บริการอาจมีคำสั่งให้ผู้ประกอบการดังกล่าวหยุดการให้บริการเป็นการชั่วคราวจนกว่าจะแก้ไขความบกพร่อง และคุณภาพของการให้บริการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ถ้าผู้ประกอบการไม่ยินยอมที่จะปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าว หรือไม่สามารถที่จะดำเนินการตามคำสั่งได้ อาจจะต้องให้ผู้ประกอบการดังกล่าวเลิกการประกอบการเลยก็เป็นได้ เพื่อเป็นการป้องกันปัญหาต่างๆที่จะตามมาจากการประกอบการที่ไม่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้

(ค) ฝ่ายผู้ใช้บริการ

ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มีเตอร์ถือได้ว่าเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการประกอบการที่ไม่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้โดยตรง ดังนั้น ถ้าสามารถที่จะทำให้ผู้ใช้บริการมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ ย่อมจะส่งผลให้การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นอย่างแน่นอน โดยจะมีขั้นตอนดังนี้

- การให้ความรู้แก่ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ในการที่จะช่วยกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ อย่างเช่น การประชาสัมพันธ์หน้าที่ของศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะว่าเป็นอย่างไร และผู้ใช้บริการรถแท็กซี่สามารถที่จะช่วยให้การดำเนินงานของหน่วยงานดังกล่าวประสบผลสำเร็จได้อย่างไร และจะมีผลดีต่อตัวผู้ใช้บริการ และคุณภาพของธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครอย่างไรบ้าง เพื่อที่จะกระตุ้นให้ประชาชนทั่วไป และผู้ใช้บริการช่วยสอดส่องดูแลการดำเนินงานของผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ว่ามีข้อบกพร่องอย่างไรหรือไม่ และแจ้งมายังศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะเพื่อที่จะดำเนินการแก้ไขต่อไป เพราะเมื่อผู้ใช้บริการรถแท็กซี่

และประชาชนทั่วไปมีความเข้าใจในการช่วยกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ จะทำให้สามารถที่จะช่วยเหลือให้การกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมีประสิทธิภาพมากขึ้น

- การให้ความรู้ในการใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ ว่าผู้ใช้บริการมีสิทธิ และหน้าที่ หรือจะต้องปฏิบัติตัวอย่างใดในการใช้บริการรถแท็กซี่ เพื่อที่จะสร้างความเข้าใจในการใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์อย่างถูกต้อง ซึ่งจะทำให้ไม่เกิดปัญหาระหว่างผู้โดยสาร กับผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ นอกจากนั้น ควรจะมีการประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้ความเข้าใจรูปแบบของการให้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ในปัจจุบันว่ามีมากกว่าการเรียกใช้บริการตามท้องถนนทั่วไป อย่างเช่น การเรียกใช้บริการผ่านทางศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่ซึ่งเป็นต้นสังกัดของรถแท็กซี่ หรือการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ตามจุดจอดรถแท็กซี่ต่างๆ ว่าการให้บริการรถแท็กซี่ด้วยวิธีดังกล่าวจะมีผลดีต่อผู้ใช้บริการอย่างไรบ้าง เพื่อที่จะเป็นการส่งเสริมให้ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่สนใจที่จะเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ด้วยวิธีดังกล่าว อย่างเช่น การเรียกรถแท็กซี่ผ่านทางศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่ จะมีตัวอย่างของข้อดีเช่น ผู้ใช้บริการสามารถทราบข้อมูลของรถแท็กซี่ที่ตนใช้บริการอย่างละเอียดไม่ว่าจะเป็นข้อมูลของผู้ขับรถแท็กซี่ หรือหมายเลขทะเบียน และต้นสังกัดของรถแท็กซี่คันนั้นๆ เพราะทางศูนย์วิทยุจะมีการเก็บข้อมูลของรถแท็กซี่ที่ให้บริการเอาไว้ ดังนั้น ในกรณีที่ผู้โดยสารได้รับความไม่สะดวกในการให้บริการ หรือผู้ขับรถแท็กซี่ได้ก่อปัญหาต่างๆเกิดขึ้นแก่ผู้โดยสาร ทางผู้โดยสารสามารถที่จะสอบถามข้อมูลดังกล่าวกับทางศูนย์วิทยุเพื่อที่จะนำข้อมูลที่ได้มาไปดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อแก้ไขปัญหาคือไปได้อีก นอกจากนั้น ในกรณีที่มีการลี้ภัยสินบนรถแท็กซี่ก็สามารถที่จะติดตามได้ง่ายกว่าการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ทั่วไป เพราะผู้โดยสารไม่สามารถที่จะทราบถึงข้อมูลโดยละเอียดของรถแท็กซี่ที่ตนใช้บริการได้ หรือในกรณีที่มีความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ในช่วงเวลาที่ไม่สามารถไปเรียกตามท้องถนนทั่วไปได้ ก็สามารถที่จะเรียกให้รถแท็กซี่มารับคนยังจุดที่นัดหมายได้

หรือการให้ความเข้าใจว่าเพราะเหตุใดจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการกำหนดจุดจอดรถแท็กซี่มิเตอร์ เพื่อให้ผู้ใช้บริการมาเรียกรถแท็กซี่ตามบริเวณดังกล่าว หรือจะต้องให้ผู้ขับรถแท็กซี่มาจอดรถแท็กซี่รอรับผู้โดยสารในบริเวณที่กำหนดไว้ และการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว จะส่งผลดีต่อผู้ใช้บริการ และสังคมโดยรวมอย่างไร เพื่อที่จะทำให้ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ทราบว่านโยบายดังกล่าวจะช่วยให้ระบบของการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และสามารถที่จะช่วยลดปัญหาจากรถได้ เพราะจะช่วยลดจำนวนรถแท็กซี่มิเตอร์ที่ไม่มีผู้โดยสารจากท้องถนน และจะทำให้รถแท็กซี่มิเตอร์ไม่จอดรับ – ส่ง หรือรอผู้โดยสารในบริเวณที่อาจจะทำให้การจราจรติดขัดได้ เพราะเมื่อผู้ใช้บริการมีความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของนโยบายดังกล่าว ก็จะมีโอกาสที่จะให้ความร่วมมือปฏิบัติตามนโยบายนั้นมากขึ้น แต่จะต้องประกอบกับการที่นโยบายดังกล่าวมีการบังคับใช้ที่เหมาะสมกับการให้บริการรถแท็กซี่ อย่างในการกำหนดจุดจอดรถแท็กซี่ที่

อยู่ในบริเวณที่มีการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก เพื่อที่จะให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ และผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ที่จะปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว เป็นต้น

4.2.2 มาตรการระยะยาว

สำหรับการแก้ไขปัญหาของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้ มาตรการระยะยาว หมายถึง วิธีการในการแก้ไขปัญหาที่จะต้องมีการเก็บข้อมูลในด้านต่างๆของ ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลของฝ่ายปฏิบัติงาน หรือฝ่าย ผู้ใช้บริการ หรือแม้แต่ของฝ่ายกำกับดูแลเอง เพื่อที่จะนำเอาข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อที่จะหา มาตรการในการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมากที่สุด ซึ่งไม่สามารถที่จะดำเนินการและเห็นผลได้ในระยะเวลาอันสั้น โดยมาตรการระยะยาวในการแก้ไข ปัญหาธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครจะส่งผลให้ลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่ ทั้งใน ด้านของลักษณะของผู้ประกอบการ ลักษณะการประกอบการ ลักษณะการให้บริการ และการใช้ บริการมีการเปลี่ยนแปลงมากกว่ามาตรการระยะสั้น เพราะจะเป็นการแก้ไข และปรับเปลี่ยน ลักษณะของการประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ให้เป็นไปตามที่ควรจะเป็น หรือไปในทิศทาง ที่จะส่งผลให้ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมีคุณภาพมากขึ้น โดยมาตรการระยะยาว ในการแก้ไขปัญหาของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครจะสามารถสรุปรวมทั้งระบบ โดยมีขั้นตอนต่างๆดังต่อไปนี้

(ก) การศึกษา และเก็บข้อมูลของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

เพื่อที่จะทำให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ ในเขตกรุงเทพมหานครสามารถเข้าใจในลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นลักษณะของผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ฝ่ายต่างๆที่มีการประกอบการอย่างไร เป็น การประกอบการด้วยตนเอง หรือมีการรวมกลุ่มกันระหว่างผู้ประกอบการ มีรายรับรายจ่ายอย่างไร บ้าง รวมไปถึงทัศนคติในการประกอบการ เป็นต้น หรือลักษณะของผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ ว่ามีพื้นฐานอย่างไร มีลักษณะของการประกอบอาชีพอย่างไร รวมไปถึงทัศนคติในการประกอบ อาชีพ เป็นต้น และลักษณะของการให้ และใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ว่าผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มีการ ใช้บริการรถแท็กซี่ในลักษณะใดบ้าง หรือผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่จะมีการให้บริการ ใน ลักษณะใด เป็นต้น และเมื่อทางหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำกับดูแลมีความเข้าใจในลักษณะของ ธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร จะส่งผลทำให้สามารถที่จะวิเคราะห์ และกำหนด

นโยบายที่จะบัญญัติออกมาเพื่อบังคับใช้ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับการดำเนินงาน และประกอบการของฝ่ายต่างๆ ซึ่งจะทำให้เห็นนโยบาย หรือกฎหมายที่บัญญัติออกมาสามารถที่จะนำไปบังคับใช้ได้จริง นอกจากนั้น เมื่อเกิดปัญหาต่างๆขึ้นในระบบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของกรุงเทพมหานคร ฝ่ายกำกับดูแล หรือหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการศึกษา และเก็บข้อมูลจะสามารถเข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และมีโอกาสที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างตรงประเด็นมากขึ้น และข้อมูลของการศึกษาดังกล่าวยังสามารถที่จะนำไปใช้ในการสร้างความรู้ และความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการทุกๆฝ่าย และประชาชนทั่วไป ซึ่งจะทำให้บุคคลกลุ่มดังกล่าวเข้าใจในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมากขึ้นเช่นกัน โดยหน้าที่ดังกล่าวควรจะมีหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการ โดยเฉพาะ และควรจะมีการดำเนินงานประสานกับทางกรมการขนส่งทางบก เพื่อที่จะทำให้การศึกษา และเก็บข้อมูลดังกล่าวมีประสิทธิภาพสูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้

(ข) การทบทวนหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่ รวมถึงนโยบายในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

เมื่อได้มีการศึกษาและเก็บข้อมูลของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะสามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการวิเคราะห์ว่าลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครว่าธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ และหน่วยงาน หรือบุคคลในฝ่ายต่างๆในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์มีลักษณะการประกอบการอย่างไร และในแต่ละฝ่ายมีความสัมพันธ์ และผลกระทบระหว่างกันอย่างไรหรือไม่ นอกจากนั้นยังสามารถเห็นถึงลักษณะของการให้ และใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ได้อีกด้วย และจากการวิเคราะห์ลักษณะในด้านต่างๆของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร จะทำให้ได้ข้อมูลที่จะสามารถนำไปใช้ในการทบทวนนโยบายต่างๆที่ใช้ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าสอดคล้องกับลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์หรือไม่ ซึ่งจะทำให้เข้าใจได้ว่าเพราะเหตุใดกฎหมายบางฉบับจึงไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงหรือไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดเอาไว้ เพราะว่ามีนโยบาย หรือกฎหมายฉบับดังกล่าวมีการบังคับใช้ที่ไม่สอดคล้องกับลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในช่วงเวลานั้น เพราะฉะนั้นแล้ว จากการที่ได้มีการทบทวนนโยบายที่ใช้กำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร จะส่งผลให้ในการบัญญัติกฎหมาย หรือออกนโยบายใดๆที่จะมาใช้ในการกำกับดูแลในคราวต่อไปสามารถที่จะบัญญัติกฎหมาย หรือออกนโยบายที่ใช้บังคับใช้ได้จริง และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายได้มากขึ้น เพราะหลักเกณฑ์ดังกล่าวมีความสอดคล้องกับลักษณะของธุรกิจ และการประกอบการของแต่ละฝ่ายในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

(ค) กำหนดความหมาย และลักษณะของผู้ประกอบการรายย่อย

เพื่อนำมาใช้พิจารณาว่าจะต้องมีคุณสมบัติในด้านต่างๆอย่างไรบ้าง ถึงจะสามารถจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการได้ และจะต้องมีลักษณะต่างจากของนิติบุคคลธรรมดาที่แท้ก็เพราะ ผู้ประกอบการรายย่อยไม่สามารถที่จะจดทะเบียนในมาตรฐานเดียวกับนิติบุคคลธรรมดาที่แท้ก็ได้อันเนื่องมาจากจำนวนของรถแท็กซี่ หรือเงินทุนในการจดทะเบียนไม่มีสูงเหมือนกับทางนิติบุคคลธรรมดาที่แท้ เป็นต้น และเมื่อได้ความหมายของผู้ประกอบการรายย่อยแล้ว จะสามารถดำเนินการให้ผู้ประกอบการเจ้าของรถแท็กซี่รายย่อยต่างๆจดทะเบียนเพื่อขอรับใบอนุญาตในการประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ เพื่อที่จะพิจารณาคุณสมบัติของผู้ประกอบการดังกล่าวว่าเหมาะสมที่จะประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่หรือไม่ ทั้งในด้านของพื้นที่ในการประกอบการว่ามีพื้นที่เพียงพอต่อจำนวนรถแท็กซี่หรือไม่ หรือพิจารณาจากการบำรุงรักษาสภาพรถแท็กซี่ว่าพร้อมในการให้บริการหรือไม่ เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลให้คุณภาพของผู้ประกอบการเจ้าของรถแท็กซี่พัฒนาขึ้นมาได้

(ง) การบัญญัติกฎหมายที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่ เจ้าของรถแท็กซี่ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ผู้โดยสาร และบุคคลภายนอก

เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงาน และบุคคลต่างๆที่เกี่ยวข้องในธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครเอาไว้ จึงส่งผลให้เกิดความไม่สอดคล้องระหว่างบทบัญญัติที่มีอยู่ กับการดำเนินงานในธุรกิจรถแท็กซี่ จึงเห็นสมควรให้มีการบัญญัติกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับกับธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครเป็นการเฉพาะ โดยควรจะมีการกำหนดความสัมพันธ์ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงาน และบุคคลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่