

มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง

นายวิฑูรย์ เวทยาวงศ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาดำเนินการตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์ ภาควิชานิติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2540

ISBN 974-639-006-6

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LEGAL MEASURES FOR CONTROL PUBLIC-MOTORCYCLE

Mr. Vittavat Vettayavong

A Thesis Submitted in Partial Fullfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School

Chulalongkorn University

Academic Year 1997


ISBN 974-639-006-6

หัวข้อวิทยานิพนธ์ มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง
โดย นายวิทวัส เวทยาวงศ์
ภาควิชา นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ประสิทธิ์ โฉ่ววิไลกุล

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต


.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ สุกวัดมัน ชุติวงศ์)


คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดำริห์ บูรณะนนท์)


.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ประสิทธิ์ โฉ่ววิไลกุล)


.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. กมลชัย รัตนสกววงค์)


.....กรรมการ
(พลตำรวจตรี สุพจน์ ณ บางช้าง)


.....กรรมการ
(อาจารย์ ปิยะพันธ์ จัมปาสุด)

รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ปรากฏในเขตกรุงเทพมหานคร ได้เริ่มมีขึ้นประมาณ พ.ศ. 2524 โดยบุคคลกลุ่มหนึ่งได้นำรถจักรยานยนต์มาให้บริการแก่ประชาชนในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะ จนทำให้การประกอบอาชีพนี้ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว อนึ่ง การให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ขยายการให้บริการอย่างไม่จำกัดในหลายรูปแบบ การดำเนินการดังกล่าวได้ก่อให้เกิดปัญหามากมาย เช่น (1) การให้บริการที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ของผู้ใช้บริการ (2) การฝ่าฝืนกฎจราจรที่ส่งผลกระทบต่อระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน (3) การแสวงหาผลประโยชน์อันมิชอบของบุคคลบางคนจากผู้ขับขี่ เป็นต้น กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ และความรับผิดชอบในการควบคุมดูแลสอดส่องรถรับจ้างสาธารณะทั่วไป ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย คือการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการและประชาชน แต่มีปัญหากฎหมายในการควบคุมกำกับดูแล เพราะ การตีความของคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้ตีความว่าการนำรถจักรยานยนต์มาใช้เป็นรถรับจ้างสาธารณะสามารถกระทำได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายห้าม ดังนั้น จึงไม่อาจนำกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มาลงโทษแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะได้ จึงทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลกำกับภายใต้กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งความจริงแล้วเจตนารมณ์ของกฎหมาย หากพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของผู้สร้าง, โรงงานผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ สภาพการใช้รถจักรยานยนต์จะเห็นได้ว่า ไม่มีวัตถุประสงค์ให้นำรถจักรยานยนต์มาใช้เป็นรถรับจ้างสาธารณะ กฎหมายจึงไม่มีข้อกำหนดในเรื่องนี้ กล่าวคือ โดยสภาพและความเป็นจริงแล้วกฎหมายไม่ได้อนุญาตให้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นรถรับจ้างเลขด้วยการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์จะมีความรับผิดชอบทางอาญา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจึงตีความในลักษณะเพื่อคุ้มครองผู้ขับขี่ไม่ให้ต้องรับโทษทางอาญา ที่จะนำมาลงโทษบุคคลได้ต่อเมื่อกฎหมายได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนแน่นอน กรณีดังกล่าวจึงทำให้เกิดช่องว่างของการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบจะค้นหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ปัญหานี้ได้เกิดขึ้นมาหลายปี และเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคม จึงเป็นปัญหาที่ยากต่อการที่จะแก้ไข ปัญหาได้อย่างรวดเร็วและมีความเห็นหลากหลาย การที่จะแก้ปัญหาดังกล่าวโดยไม่รบกวนแล้วอาจจะกลายเป็นปัญหาทางการเมือง ดังนั้น จึงจะต้องศึกษารวบรวมข้อมูลต่าง ๆ และวิเคราะห์หาแนวทางในการแก้ไขปัญหานี้อย่างรอบคอบ จึงจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาว่ากว่าการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จากการศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ปัญหา จึงมีความเห็นว่าควรจะมีแนวทางในการแก้ไขปัญหานี้เป็น 2 ขั้นตอน คือ

1) มาตรการระยะสั้น เมื่อยังไม่มียกกฎหมายเฉพาะมาควบคุมกำกับดูแลรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้ความร่วมมือเพื่อสอดส่องดูแลผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้างภายใต้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเท่าที่จะเอื้ออำนวยให้

2) มาตรการระยะยาว การแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีความยุ่งยากลำบากจึงต้องมีข้อมูลครบถ้วนชัดเจน และแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยความละเอียดรอบคอบเพื่อไม่ให้กลับกลายเป็นปัญหาทางการเมือง ดังนั้นจึงต้องใช้เวลาประมาณ 3 ปี เพื่อรวบรวมข้อมูลและศึกษาวิเคราะห์ปัญหา หากมีความจำเป็นดังกล่าวกฎหมายมาควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง ก็จะต้องมีบทบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสมครบถ้วนเพื่อใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าว ให้ลุล่วงไปด้วยดี

ภาควิชา นิติศาสตร์
สาขาวิชา นิติศาสตร์
ปีการศึกษา 2540

ลายมือชื่อนิสิต
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

C770931 : MAJOR LAW

KEY WORD: PUBLIC-MOTORCYCLE / LEGAL MEASURE

VITAVAT VETTAYAVONG : LEGAL MEASURES FOR CONTROL PUBLIC-MOTORCYCLE THESIS ADVISOR :
ASSOC. PROF. PRASIT KOVILAIKOOL. 121 PP. ISBN 974-639-006-6

Public motorcycles, which can be seen everywhere in the Bangkok Metropolitan area, first came into existence around the year 1981 when a group of people used their motorcycles to give public transport service and from then on, this practice has expanded rapidly. In addition, various services given by public motorcycles which have expanded without restriction have posed a number of problems, namely :

(1) the services are given without taking into consideration the safety of the life and property of the passengers

(2) the breach of traffic laws by public motorcyclist has affected the discipline of the motorists

(3) Illicit benefits are being sought from public motorcyclists by group of people including some policemen. The governmental agency responsible for control the public transport is the Department of Land Transportation. and taking care of the safety of life and property of the service users and the public. However, this agency has legal problems in fulfilling its duties because according to the interpretation of the law by the Office of Juridical Council, motorcycles can be used as a form of public transport vehicles since there is no law prohibiting it. This poses a problem because motorcyclists cannot be punished under the vehicles law. As a result, there is a problem in control public motorcycles under the vehicles law. However, if one takes the functions of motorcycles and the purposes of the creators and manufacturers into consideration, one can see that they do not intend to have the motorcycles used as a form of public transport vehicle. This, in fact, is also the objectives of the law. and this explains why there is no regulation concerning public motorcycles. In reality, the law does not allow motorcycles to be used for public transport vehicle at all. Since a person who violates the vehicles law is guilty with criminal liability, the Office of Juridical Council has interpreted the law so as to protect the motorcyclists from a criminal punishment. According to the criminal law, people can be punished only when there is a clear provision of law. The aforementioned case has created a gap in law enforcement and the agency concerned will have to find ways to solve this problem.

The problem concerning public motorcycles started many years ago and has become a social and economic one, therefore, it is difficult to solve it quickly. Also, there are various opinions how to deal with it. If it is not carefully handled, it will turn into a political problem. Therefore, agency concerned must study it closely, collect data, analyze it and find ways to address the problem carefully. This will take some time to do. The study and analysis of the above problem showed that the ways to solve this problem should be divided into two steps.

1. The short-term measure. As there is no specific law to control the public motorcycles, cooperation among the agencies concerned are needed. In particular, officials in these agencies should cooperate and look after the public motorcyclists under the existing concerning laws as much as possible.

2. The long-term measure. As the problem is very complicated. The data concerning this problem must be complete and accurate and the problem should be handled with care so that it will not turn into a political problem. Consequently, it will take about three years to collect the data and analyze the problem. If it is necessary to propose a law to control public motorcycles, the main provision of law must be complete and appropriate so that it can solve the problems.

ภาควิชา.....นิติศาสตร์

สาขาวิชา.....นิติศาสตร์

ปีการศึกษา.....2540

ลายมือชื่อนิสิต.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม..... -

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งของท่านรองศาสตราจารย์ ประสิทธิ์ โหมวิไลกุล ที่กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และได้กรุณาให้คำปรึกษาและแนะนำ ตลอดจนเสนอแนวคิดอันเป็นประโยชน์ ต่อการเขียนวิทยานิพนธ์ และแก้ไขวิทยานิพนธ์จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ซึ่งผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ คำรึห์ บุรณะนนท์ ที่กรุณาเป็นประธานในการสอบวิทยานิพนธ์นี้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. กมลชัย รัตนสกาวงศ์ , ท่านพลตำรวจตรี สุพจน์ ณ บางช้าง , ท่านปิยะพันธ์ จัมปาสุต ที่กรุณาให้แนวความคิด และ คำปรึกษา ตลอดจนกรุณาได้รับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณ คุณจินตวีร์ เกษมสุข , บรรณารักษ์ห้องสมุดคณะนิติศาสตร์ และ หอสมุดกลาง , เพื่อนๆทุกคน และญาติพี่น้อง สำหรับความช่วยเหลือและกำลังใจ ตลอดจนทุกท่านที่มีใจเอื้อนวม และเนื่องจากทุนการวิจัยครั้งนี้บางส่วนได้รับมาจากทุนอุดหนุนการวิจัยของบัณฑิตวิทยาลัย จึงขอขอบพระคุณบัณฑิตวิทยาลัยมา ณ ที่นี้ด้วย

ท้ายนี้ ผู้เขียนใคร่ขอกราบขอบพระคุณ บิดา-มารดา สำหรับความช่วยเหลือและความห่วงใย อีกทั้งกำลังใจที่มีให้กับผู้เขียนเสมอมาจนสำเร็จการศึกษา

วิฑวัส เวทยาวงศ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพและแผนภูมิ	ณ
บทที่	
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
สมมติฐานของการวิจัย	3
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	3
วิธีดำเนินการวิจัย	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	4
บทที่	
2 ประวัติความเป็นมาและลักษณะโดยทั่วไปในการประกอบอาชีพ ของรถจักรยานยนต์รับจ้าง	5
1. ประวัติความเป็นมาของรถจักรยานยนต์รับจ้าง	5
1.1 ปัจจัยที่ทำให้การประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัว	10
2. ลักษณะโดยทั่วไปในการประกอบอาชีพของรถจักรยานยนต์รับจ้าง	13
2.1 การจัดตั้ง “คิว” หรือ “วิน” รถจักรยานยนต์รับจ้าง	13

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.2	พื้นที่ที่มีการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	15
2.3	ค่าใช้จ่ายในการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง	16
2.4	การซื้อ - ขายหรือเช่าเป็นเจ้าของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง	20
2.5	การจัดคิวการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	20
2.6	การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง	22
2.7	กฎระเบียบในการควบคุมการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	25
2.8	จำนวนของคิวรถและผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	26
2.9	ข้อดีและข้อเสียของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	28

บทที่

3	บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์	32
1.	บทบัญญัติแห่งกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ ...	32
1.1	การกำหนดลักษณะของรถจักรยานยนต์	32
1.2	กฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ในส่วนของผู้ขับขี่	34
1.3	กฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ในส่วนของ การขับขี่	37

บทที่

4	บทวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายและอุปสรรคของรถจักรยานยนต์รับจ้าง	46
1.	สภาพปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง	46
1.1	ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ ในลักษณะของรถรับจ้าง	46
2.	ปัญหาที่เกี่ยวกับการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง	60
2.1	ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน	60
2.2	ปัญหาเกี่ยวกับการแสวงหาผลประโยชน์อันมิชอบจากผู้ขับขี่	65
3.	แนวทางในการควบคุมกำกับและสอดส่องดูแล รถจักรยานยนต์รับจ้างของเจ้าหน้าที่ของรัฐ	67
3.1	การควบคุมภายใต้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน	67
3.2	การนำผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมาบันทึกข้อมูลและประวัติ	68

	สารบัญ (ต่อ)	หน้า
	3.3 การจัดโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง	70
	3.4 การวางแผนทางจัดระเบียบและแก้ไขอุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง	73
บทที่		
	5 แนวทางแก้ไขปัญหาและการเสนอมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์รับจ้าง	76
	1. แนวทางแก้ไขโดยใช้มาตรการระยะสั้น	77
	2. แนวทางแก้ไขโดยใช้มาตรการระยะยาว	82
บทที่		
	6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	89
	รายการอ้างอิง	94
ภาคผนวก	ก. แบบสำรวจความคิดเห็นของประชาชนผู้ใช้บริการ , ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง และ เจ้าหน้าที่ตำรวจ	98
	ข. แสดงข้อมูลเกี่ยวกับ จำนวนของคิวรถ , ผู้ประกอบอาชีพ และค่าใช้จ่ายในการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง	109
	ประวัติผู้เขียน	121

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 3.1	42
ตารางที่ 3.2	43
ตารางที่ 4.1	65

สารบัญภาพและแผนภูมิ

หน้า

ภาพที่ 2.1	21
ภาพที่ 2.2	23
แผนภูมิที่ 4.1	64