

แนวทางการกำกับดูแลโดยสภาวิชาชีพประเทศไทย
: กรณีศึกษาอัตราค่าโดยสารรถยนต์สามล้อ
(ฉบับสมบูรณ์)

นายสุพจน์ บุญวิบูลย์

เอกัตศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2562

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของเอกัตศึกษาที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของเอกัตศึกษาที่ส่งผ่านทางคณะที่สังกัด

The abstract and full text of individual study in Chulalongkorn University Intellectual Repository(CUIR)
are the individual study authors' files submitted through the faculty.

บทคัดย่อ

เอกัตศึกษา เรื่อง “แนวทางการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย กรณีศึกษาอัตราค่าบริการรถยนต์สามล้อ” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารสาธารณะในประเทศไทย และบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะของประเทศไทย เพื่อศึกษาศึกษาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารรถยนต์สามล้อของกฎหมายประเทศอินเดีย เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์และบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะของประเทศญี่ปุ่น เพื่อวิเคราะห์ปัญหา ความเหมาะสมในการคิดอัตราค่าโดยสารและการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อในประเทศไทย และหาแนวทางและปรับใช้กฎหมายต่างประเทศกับประเทศไทย การดำเนินการศึกษาเป็นการวิจัยเชิงเอกสารโดยดำเนินการศึกษารวบรวมข้อมูลจากเอกสารเพื่อวิเคราะห์ปัญหา และหาข้อสรุปของการศึกษา

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งซึ่งมีการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะจำนวนมากในทุกพื้นที่ของประเทศ เนื่องจากเป็นประเทศที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่และมีผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะจำนวนมาก อย่างไรก็ตามแม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป รวมถึงผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะก็ตาม แต่ยังคงฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่ทั่วไป ทั้งนี้ในงานวิจัยนี้ผู้เขียนศึกษาเจาะจงไปที่ผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะประเภทรถยนต์สามล้อ

จากการศึกษาพบว่า การให้บริการรถยนต์โดยสารประเภทรถยนต์สามล้อมีปัญหาเรื่องการเก็บค่าโดยสารที่ไม่มีกฎหมายที่แน่นอนซึ่งนำไปสู่การเรียกเก็บค่าโดยสารแพงเกินสมควรและปัญหาการให้บริการที่ไม่เป็นมิตรต่อผู้รับบริการและเป็นการกระทำซึ่งเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายจราจรในหลายกรณี ดังนั้นจากการศึกษาวิจัยผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าประเทศไทยควรนำบทบัญญัติกฎหมายของประเทศอินเดียและประเทศญี่ปุ่นมาเป็นแนวทางในการออกกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดราคาค่าบริการของรถโดยสารสาธารณะประเภทรถยนต์สามล้อให้มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนและนำมิเตอร์เรียกเก็บเงินมาใช้กับรถยนต์โดยสารสาธารณะประเภทรถยนต์สามล้อเพื่อให้การเก็บค่าโดยสารเป็นไปโดยถูกต้องและได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนการแก้ไขปัญหามาตรฐานที่ไม่เหมาะสมต่อผู้ใช้บริการนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรเพิ่มโทษกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายเนื่องจากโทษที่มีการบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรปัจจุบันเป็นโทษปรับซึ่งมีอัตราโทษปรับไม่สูงเพียงพอที่จะทำให้ผู้อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายเกิดความเกรงกลัว รวมไปถึงการใช้กลไกตลาดผ่านการสนับสนุนเทคโนโลยีมาเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการหลายรายเพื่อให้ผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะทุกชนิดแข่งขันเพื่อให้บริการที่ดีที่สุดในราคาที่ได้มาตรฐานอันจะนำมาซึ่งผลประโยชน์สูงสุดกับผู้รับบริการ และแก้ไขปัญหามาตรฐานรถโดยสารสาธารณะและเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานการให้บริการรถโดยสารของประเทศไทยให้เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

เอกัตศึกษาเรื่อง แนวทางการกำกับดูแลธโดยสสารสาธารณะในประเทศไทย ศึกษากรณีอัตราค่าโดยสารรถยนต์สามล้อ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีด้วยความกรุณาจากท่านศาสตราจารย์ ดอกเตอร์ วิโรจน์ วาทินพงศ์พันธ์ อาจารย์ที่ปรึกษาเอกัตศึกษา ที่ท่านเสียสละเวลาอันมีค่าเพื่อให้คำปรึกษาและแนะนำแนวทาง รวมถึงข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการจัดทำเอกัตศึกษานี้ ตลอดจนตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อให้เอกัตศึกษานี้สำเร็จโดยสมบูรณ์ที่สุด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ที่เคารพเป็นอย่างสูงที่ให้คำปรึกษา คำแนะนำอย่างดีแก่ผู้เขียนมาโดยตลอด

ผู้เขียนขอขอบพระคุณคณาจารย์ประจำหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายเศรษฐกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทุกท่าน และคณาจารย์พิเศษทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายและธุรกิจด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดีตลอดมา รวมถึงเจ้าหน้าที่ประจำหลักสูตรสำหรับการประสานงานด้านเอกสารและการนัดหมายต่างๆ

ผู้เขียนขอขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ และเพื่อนๆ ที่เป็นกำลังใจและให้การสนับสนุนในทุกๆ ด้าน และพร้อมช่วยเหลือตลอดระยะเวลาในการศึกษาจนทำให้ประสบความสำเร็จได้ตามจุดมุ่งหมาย

สุพจน์ บุญวิบูลย์

สารบัญ

หน้า

| | |
|--|----|
| บทคัดย่อ | ข |
| กิตติกรรมประกาศ | ค |
| สารบัญ | ง |
| สารบัญตาราง | ช |
| สารบัญภาพ | ซ |
| บทที่ 1 บทนำ | 1 |
| 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา | 2 |
| 1.3 สมมติฐานของการศึกษา | 2 |
| 1.4 ขอบเขตของการศึกษา | 2 |
| 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา | 3 |
| 1.6 วัตถุประสงค์ของการศึกษา | 3 |
| บทที่ 2 ประเภท ลักษณะแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะ | 4 |
| 2.1 ประเภทและลักษณะการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย | 5 |
| 2.1.1 ประเภทและลักษณะการให้บริการของรถยนต์สามล้อ | 5 |
| 2.1.2 ประเภทและลักษณะการให้บริการของรถยนต์แท็กซี่ | 6 |
| 2.1.3 ประเภทและลักษณะการให้บริการของรถโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง | 8 |
| 2.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ | 9 |
| 2.2.1 แนวคิดของการขนส่ง | 9 |
| 2.2.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าโดยสาร | 10 |
| บทที่ 3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะของประเทศไทยและต่างประเทศ | 12 |
| 3.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอัตราค่าโดยสารรถสาธารณะในประเทศไทย | 12 |
| 3.1.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถแท็กซี่ในประเทศไทย | 12 |

บทที่ 3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะของประเทศไทยและต่างประเทศ (ต่อ)

| | | |
|-------|---|----|
| 3.1.2 | กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย..... | 14 |
| 3.1.3 | กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถสามล้อในประเทศไทย..... | 16 |
| 3.2 | กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะในประเทศญี่ปุ่น..... | 17 |
| 3.2.1 | การขอใบอนุญาตขับขี่..... | 18 |
| 3.2.2 | การอบรมและฝึกฝนผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ..... | 20 |
| 3.2.3 | บทลงโทษ..... | 21 |
| 3.3 | กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะประเทศอินเดีย..... | 22 |
| 3.3.1 | อัตราค่าบริการรถยนต์สามล้อ (มิเตอร์)..... | 22 |
| 3.3.2 | บทลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรของประเทศอินเดีย..... | 25 |

บทที่ 4 วิเคราะห์สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขหลักเกณฑ์การควบคุม รถโดยสารสาธารณะรถยนต์สามล้อในประเทศไทย.....26

| | | |
|-------|--|----|
| 4.1 | วิเคราะห์ปัญหาการให้บริการสาธารณะประเภทรถยนต์สามล้อในประเทศไทย..... | 26 |
| 4.1.1 | วิเคราะห์เปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารการขนส่งในประเทศไทย..... | 27 |
| 4.1.2 | ปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ประเภทสามล้อในประเทศไทย..... | 29 |
| 4.2 | แนวทางการปรับปรุงการใช้กฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายต่างประเทศ..... | 30 |
| 4.2.1 | วิเคราะห์และปรับใช้มาตรการทางคิดอัตราค่าโดยสารรถยนต์ประเภทสามล้อในประเทศไทยกับประเทศอินเดีย..... | 30 |
| 4.2.2 | วิเคราะห์แนวทางการควบคุมพฤติกรรมของผู้ให้บริการในประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่น..... | 32 |
| 4.3 | วิเคราะห์ประเด็นความไม่เป็นธรรมสำหรับผู้ให้บริการและผู้รับบริการ..... | 36 |
| 4.3.1 | วิเคราะห์ประเด็นเสรีภาพในการกำหนดราคา..... | 36 |
| 4.3.2 | มาตรฐานคุณภาพของการให้บริการรถยนต์สามล้อในประเทศไทย..... | 37 |
| 4.3.3 | การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของกลุ่มอุตสาหกรรม..... | 38 |

| | |
|----------------------------------|----|
| บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ..... | 40 |
| 5.1 บทสรุป..... | 40 |
| 5.2 ข้อเสนอแนะ..... | 40 |
| บรรณานุกรม..... | 44 |

สารบัญตาราง

| | หน้า |
|---|------|
| ตารางที่ 1 : ตารางแสดงอัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์ พ.ศ. 2560 | 13 |
| ตารางที่ 2 : ตารางแสดงอัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง พ.ศ. 2560 | 15 |
| ตารางที่ 3 : ประเภทใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารประเทศญี่ปุ่น | 18 |
| ตารางที่ 4 : อัตราค่าโดยสารรถสามล้อเพิ่มเติมประเทศไทย | 24 |
| ตารางที่ 5 : อัตราค่าโดยสารรถสามล้อประเทศไทย | 25 |
| ตารางที่ 6 : เปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย | 27 |
| ตารางที่ 7 : ปรับใช้มาตรการคิดอัตราค่าโดยสารรถยนต์ประเภทสามล้อในประเทศไทย กับประเทศไทย | 32 |

สารบัญภาพ

| | หน้า |
|--|------|
| รูปที่ 1 : รถสามล้อส่วนบุคคล (รย.4) | 5 |
| รูปที่ 2 : รถสามล้อส่วนบุคคล (รย.8) | 5 |
| รูปที่ 3 : รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (รย.5) | 6 |
| รูปที่ 4 : รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน7คน (รย.6) | 7 |
| รูปที่ 5 : รถยนต์รับจ้างแท็กซี่กรณีบุคคลธรรมดา | 7 |
| รูปที่ 6 : รถยนต์รับจ้างแท็กซี่กรณีนิติบุคคล | 8 |
| รูปที่ 7 : รถจักรยานยนต์สาธารณะ (รย.17) ไม่ต้องกำหนดลักษณะ | 9 |

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันสังคมไทยมีการใช้บริการสัญจรรถโดยสารสาธารณะโดยเฉพาะกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจของประเทศไทย เนื่องด้วยราคาที่ดินที่มีมูลค่าสูง ทำให้ผู้คนไม่สามารถซื้อที่อยู่อาศัยในตัวเมืองได้ จึงจำเป็นต้องซื้อที่อยู่อาศัยในรอบนอกเมือง ปัจจัยสำคัญที่ใช้ในการเดินทางมีทั้งรถยนต์ส่วนตัวและรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งรถโดยสารสาธารณะ แบ่งออกเป็นหลายประเภท เช่น รถแท็กซี่ รถสามล้อ รถไฟฟ้า หรือเรือ เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม รถไฟฟ้า หรือเรื่อนั้นต้องเดินทางไปขึ้นที่สถานีของแต่ละประเภทไม่สามารถมารับผู้โดยสารจากที่อยู่อาศัยได้ แต่ต่างกับรถแท็กซี่และรถยนต์สามล้อที่สามารถรับผู้โดยสารได้ถึงหน้าบ้าน ทำให้เป็นที่นิยมสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการจะเข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานคร

รวมถึงรถโดยสารสาธารณะยังเป็นปัจจัยสำคัญของนักท่องเที่ยวต่างประเทศอีกด้วยจาก¹ ข้อมูลสถิติการสำรวจสุดยอดจุดหมายปลายทางโลกของมาสเตอร์การ์ด (GDCI) โดยจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในกรุงเทพ ปี 2018 ในกรุงเทพมีจำนวน 21.1 ล้านคน และจุดหมายปลายทางอีก 2 แห่งในประเทศไทย คือ ภูเก็ตและพัทยา โดยอยู่ในอันดับที่ 7 (จำนวนนักท่องเที่ยว 9.9 ล้านคน) และอันดับที่ 8 (จำนวนนักท่องเที่ยว 9.4 ล้านคน) ซึ่งประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุดของประเทศอีกด้วยเช่นกัน ซึ่งรถสาธารณะที่นักท่องเที่ยวใช้ในการเดินทางส่วนมากจะเป็น รถแท็กซี่ และรถยนต์สามล้อ ดังนั้นรถแท็กซี่และรถยนต์สามล้อจึงเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจในประเทศไทย

ซึ่งปัจจุบันภาครัฐได้มีมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะอยู่หลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) รถยนต์ พ.ศ. 2522, พ.ร.บ.การจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ควบคุมสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะสำหรับผู้ขับขี่ทั้งรถแท็กซี่ และรถยนต์สามล้อแต่อย่างไรก็ตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะดังกล่าวไม่ได้ครอบคลุมถึงการกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถยนต์ประเภทสามล้อรวมถึงบทลงโทษของที่ไม่รุนแรง จึงทำให้เกิดความเสี่ยงทั้งด้านภาพลักษณ์ของประเทศไทย² และเป็นปัจจัยที่ส่งผลทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยลดลงอีกด้วยเช่นกัน

¹ Lupang, กรุงเทพ แชมป์สุดยอดเมืองจุดหมายปลายทางโลกติดต่อกัน 3 ปีซ้อน, เข้าถึงเมื่อ 14 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://www.marketingoops.com/news/biz-news/bangkok-globaldestination/>

² ทีมงานข่าวอาชญากรรม, จับแก๊งตุ๊กตุ๊กรวมหัวร้านค้าโกงนักท่องเที่ยว, เข้าถึงเมื่อ 14 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://mgronline.com/crime/detail/9580000057910>

จากปัญหาดังกล่าวผู้เขียนเห็นว่าควรมีแนวทางการกำกับดูแลโดยสาธารณะโดยเฉพาะรถยนต์สามล้อของประเทศไทยในเรื่องของการคิดอัตราค่าโดยสารของผู้ขับขี่โดยเฉพาะรถยนต์สามล้อ จึงได้ศึกษากฎหมายของต่างประเทศ ซึ่งจะศึกษาอัตราค่าโดยสารของประเทศอินเดีย และกฎหมายควบคุมผู้ขับขี่ของประเทศไทย และนำมาเป็นแนวทางในการปรับเปลี่ยนกฎหมายในประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีในประเทศไทยอีกด้วยเช่นกัน

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารรถสาธารณะในประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะในประเทศไทย
3. เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารรถยนต์สามล้อของกฎหมายประเทศอินเดีย
4. เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์และบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะในประเทศไทย
5. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา ความเหมาะสมในการคิดอัตราค่าโดยสารของผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อในประเทศไทย
6. เพื่อหาแนวทางและปรับใช้กฎหมายต่างประเทศกับประเทศไทย

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ประเภทสามล้อในประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ในการคิดอัตราค่าโดยสารที่แน่นอน รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลผู้ขับขี่มีบทลงโทษที่มีไม่มากพอสำหรับการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ทำให้เกิด การโกงราคาค่าโดยสารที่เกินความเป็นจริง ส่งผลทำให้ผู้โดยสารทั้งในประเทศไทยและนักท่องเที่ยวไม่ได้รับความเป็นธรรม

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยในเรื่องของการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและกำกับอัตราค่าโดยสารของรถยนต์สาธารณะโดยเฉพาะรถสามล้อ และศึกษาข้อกำหนดของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถยนต์สามล้อของประเทศไทย รวมถึงศึกษาปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นในประเทศไทยเพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสม และเสนอแนวทางในการกำหนดมาตรฐานของรถรับจ้างสามล้อให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

ศึกษาโดยวิธีการดำเนินการดำเนินทางเอกสาร (Documentary Research) เกี่ยวกับแนวทางการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย โดยรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร กฎหมายตำราวิชาการที่เกี่ยวข้องรวมถึงบทความวิทยานิพนธ์เอกัตศึกษาและสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อินเทอร์เน็ตเป็นเครื่องมือช่วยค้นหาเพื่อสามารถวิเคราะห์ปัญหา เสนอความเห็น ข้อเสนอแนะ และหาข้อสรุปของการศึกษาต่อไป

1.6 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารรถสาธารณะในประเทศไทย
2. ทำให้ทราบถึงบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะในประเทศไทย
3. ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารรถยนต์สามล้อของกฎหมายประเทศอินเดีย
4. ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์และบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะในประเทศญี่ปุ่น
5. ทำให้ทราบถึง ความเหมาะสมในการคิดอัตราค่าโดยสารของผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อในประเทศไทย
6. ทำให้ทราบแนวทางและปรับใช้กฎหมายต่างประเทศกับประเทศไทย

บทที่ 2

ประเภท ลักษณะแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะ

การขนส่งทางบกมีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาประเทศและมีความสำคัญต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีโครงสร้างระบบขนส่งที่เข้าถึงทุกพื้นที่ สะดวก และมีมาตรฐานในการให้บริการทั้งเรื่องราคา ความปลอดภัย และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เคารพต่อข้อกำหนดจราจร นอกจากนี้ประเทศที่มีระบบขนส่งที่พัฒนาแล้วยังส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและยังลดมลภาวะที่เป็นพิษภายในพื้นที่อีกด้วย

ปัจจุบันการประกอบธุรกิจต่างๆ ในประเทศล้วนแล้วอยู่ในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล ซึ่งพื้นที่ที่ผู้ประกอบการธุรกิจส่วนใหญ่ทั้งในและต่างประเทศ เลือกที่จะลงทุนทำธุรกิจและยังเป็นจุดศูนย์กลางของเศรษฐกิจอีกด้วย ทำให้เศรษฐกิจส่วนใหญ่จะกระจุกอยู่ในเมืองหลวงของประเทศ ดังนั้นการเดินทางนั้นสำคัญอย่างยิ่ง นอกจากนี้ยังเป็นสถานที่ดึงดูดสำคัญสำหรับชาวต่างชาติที่เลือกเดินทางมาสัมผัสบรรยากาศแบบเมืองไทยอีกด้วย ทำให้ระบบคมนาคมสาธารณะต่างๆ เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง

ในปัจจุบันรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยมีหลากหลายประเภทที่เช่น เรือ รถไฟฟ้ารถแท็กซี่ รถบัส รถทัวร์ รถไฟใต้ดิน รถมอเตอร์ไซด์ และที่เป็นเอกลักษณ์ของประเทศไทย คือ รถยนต์สามล้อ และระบบขนส่งสาธารณะที่กล่าวมานั้นมีลักษณะการให้บริการที่แตกต่างกัน ตั้งแต่การเข้าถึงพื้นที่การบริการของระบบรถโดยสารสาธารณะในแต่ละพื้นที่ก็แตกต่างกัน เช่น รถไฟฟ้าหากต้องใช้บริการต้องไปขึ้นที่สถานีหรือรถแท็กซี่หรือสามล้อ สามารถโบกเรียกได้ตามท้องถนน เป็นต้น รวมถึงความชำนาญของผู้ขับขี่ของรถโดยสารแต่ละประเภท ตลอดไปจนถึงหลักเกณฑ์ในการคำนวณอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภทโดยมีหลักเกณฑ์อาจคิดจากรยะทาง หรือระยะเวลาเป็นเกณฑ์ในการคำนวณอัตราค่าโดยสาร แต่อย่างไรก็ตามอัตราค่าโดยสารของประเภทสามล้อนั้นไม่มีหลักเกณฑ์ในการคำนวณอัตราค่าโดยสารที่แน่นอน

ดังนั้นผู้เขียนจะพูดถึงประเด็นการให้บริการรถโดยสารสาธารณะรถยนต์สามล้อ เนื่องจากขนส่งแต่ละประเภทมีมาตรฐานในการคำนวณอัตราค่าโดยสารที่ชัดเจน แต่รถยนต์สามล้อในประเทศยังไม่มีหลักเกณฑ์ในการคิดอัตราค่าโดยสารที่เป็นมาตรฐานที่ชัดเจน ส่งผลให้ประชาชนในประเทศและชาวต่างชาติไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการคิดอัตราค่าโดยสารที่ไม่ชัดเจน จึงส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารและภาพลักษณ์ที่ไม่ดีแก่ประเทศ

ผู้เขียนจึงนำข้อหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าบริการของระบบขนส่งรถโดยสารสาธารณะชนิดอื่นๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์อัตราค่าโดยสารและการพัฒนาการให้บริการของรถยนต์ประเภทสามล้อ ตลอดไปถึงการนำแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการมาใช้ในงานเอกัตศึกษานี้

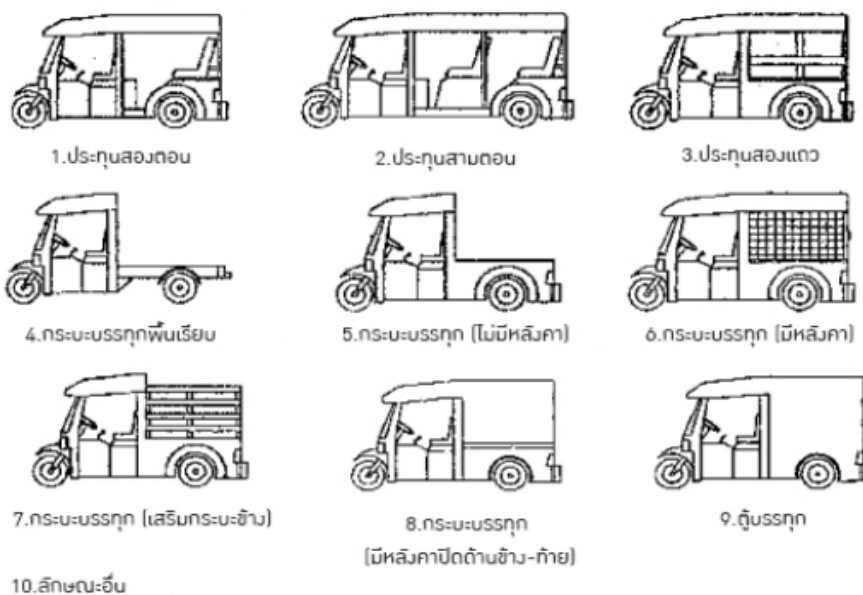
2.1 ประเภทและลักษณะการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย

โดยแบ่งออกได้เป็นดังนี้

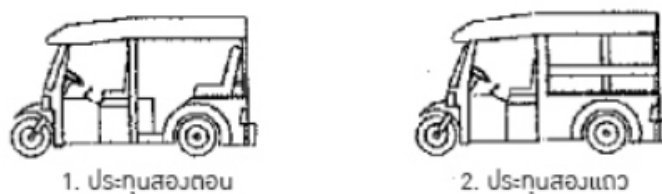
2.1.1 ประเภทและลักษณะการให้บริการของรถยนต์สามล้อ

รถตุ๊กตุ๊ก หรือ รถสามล้อเครื่อง มีอัตราประโยชน์ในการใช้งานสูง ทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้า ประกอบกับเป็นรถที่มีเอกลักษณ์ที่โดดเด่นและมีรูปลักษณ์ที่แตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ทั้งสีสັນ รูปทรง และเสียงของเครื่องยนต์

รถตุ๊กตุ๊กได้รับการจดทะเบียนมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 โดยกฎหมายกำหนดให้จดทะเบียนได้ 2 ประเภท คือ รถยนต์ประเภท 4 (รย.4) สำหรับรถสามล้อส่วนบุคคล และ รถยนต์ประเภท 8 (รย.8) สำหรับรถสามล้อรับจ้าง



รูปที่ 1 รถสามล้อส่วนบุคคล (รย.4)



รูปที่ 2 รถสามล้อส่วนบุคคล (รย.8)

ณ วันที่ 30 มีนาคม 2560 มีรถสามล้อจดทะเบียน ส่วนบุคคล (รย.4) จำนวน 1,636 คัน และสามล้อรับจ้าง (รย.8) จำนวน 20,389 คัน รวมทั้งสิ้น 22,025 คัน จำนวนรวมทั้งสิ้น 22,025 คัน และเป็นรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครรวม 10,201 คัน และเป็นรถสามล้อรับจ้างประมาณ 9,000 คัน³

โดยลักษณะการให้บริการของรถยนต์สามล้อคือการรับส่งผู้โดยสารในแต่พื้นที่แบบสะดวกรวดเร็ว และได้รับบรรยากาศ การเรียกใช้บริการปัจจุบันจะเป็นการโบกเรียกตามจุดที่ให้บริการในแต่ละพื้นที่ ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ที่สามารถเรียกรถตุ๊กตุ๊กได้จะอยู่ภายในกรุงเทพตามจุดท่องเที่ยวและจุดโดยสารในย่านเศรษฐกิจ การชำระค่าโดยสารขึ้นอยู่กับกรจราจรจากผู้ให้บริการ ซึ่งแต่ละคันจะประเมินราคาต่างกันออกไป

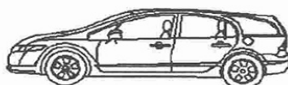
2.1.2 ประเภทและลักษณะการให้บริการของรถยนต์แท็กซี่

รถยนต์แท็กซี่ คือรถยนต์โดยสารสาธารณะ 4 ล้อ ประเภทหนึ่งสำหรับผู้โดยสารคนเดียวหรือกลุ่มเล็กๆ ซึ่งกฎหมายไทยระบุไม่ให้นั่งเกิน 7 คนโดยลักษณะทั่วไปของรถแท็กซี่ คือ รถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน โดยลักษณะของรถยนต์สาธารณะแยกตามลักษณะที่จดทะเบียนว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกตามประเภทที่ 5 คือ รย.5 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด และประเภทที่ 6 รย.6 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน⁴

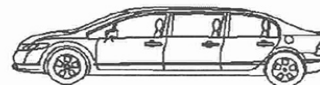
5. รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (รย.5)



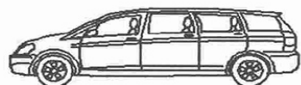
5.1 เก๋งสองตอน



5.2 เก๋งสองตอนแวน



5.3 เก๋งสามตอน



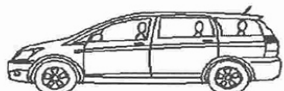
5.4 เก๋งสามตอนแวน



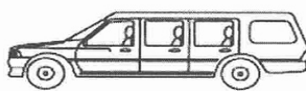
5.5 นั่งสองตอน



5.6 นั่งสองตอนแวน



5.7 นั่งสามตอน



5.8 นั่งสามตอนแวน

รูปที่ 3 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (รย.5)

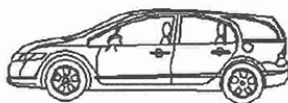
³ โครงการสนับสนุนการใช้งานรถตุ๊กตุ๊กเป็นรถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้า, การใช้งานรถตุ๊กตุ๊กในปัจจุบัน, [19 มิถุนายน 63], [ออนไลน์], แหล่งที่มา <http://www.enconlab.com/etuktuk/index.php/menu-news-etuktuk/7-a-type-tuktuk>

⁴ กรมการขนส่งทางบก

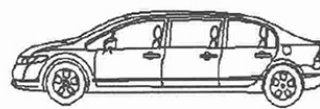
6. รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (รย.6)



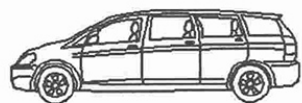
6.1 เก๋งสองตอน



6.2 เก๋งสองตอนแวน



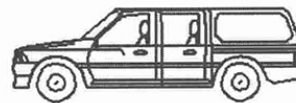
6.3 เก๋งสามตอน



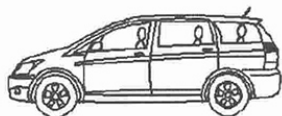
6.4 เก๋งสามตอนแวน



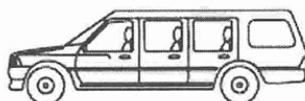
6.5 นั้งสองตอน



6.6 นั้งสองตอนแวน



6.7 นั้งสามตอน



6.8 นั้งสามตอนแวน

รูปที่ 4 รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน (รย.6)

ปัจจุบันรถยนต์แท็กซี่ในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลักๆ คือ

1. กรณีบุคคลธรรมดา จะมีลักษณะตัวรถยนต์เป็นสีเขียว – เหลือง



รูปที่ 5 รถยนต์รับจ้างแท็กซี่ กรณีบุคคลธรรมดา

2. กรณีนิติบุคคล จะมีลักษณะสีเหลืองเป็นสีของตัวรถ และสีน้ำเงินเป็นสีของข้อความและเครื่องหมายต่างๆ



รูปที่ 6 รถยนต์รับจ้างแท็กซี่ กรณีนิติบุคคล

เมื่อก่อนหากเจ้าของรถต้องการมีแท็กซี่มากกว่าหนึ่งคันต้องจดทะเบียนในรูป “นิติบุคคล” (บริษัทหรือสหกรณ์) และต้องกำหนดสีตัวรถของบริษัทหรือสหกรณ์นั้นๆ ยื่นต่อกรมการขนส่งทางบก โดยห้ามแต่ละบริษัทหรือสหกรณ์ใช้สีซ้ำกัน ในปัจจุบันก็จะเห็นว่ายังมีแท็กซี่เป็นสีอื่นๆ เช่น ฟ้า แดง ชมพู เหลือง ส้ม เป็นต้น ดังนั้นแท็กซี่ที่เป็นสีต่างๆ คือแท็กซี่ของนิติบุคคล

แต่กรมการขนส่งฯ ได้ประกาศให้รถแท็กซี่นิติบุคคลที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2551 ต้องใช้ตัวรถ “สีเหลือง” และพ้นข้อความหรือเครื่องหมายต่างๆ ด้วย “สีน้ำเงิน” เท่านั้น

โดยการให้บริการของรถยนต์แท็กซี่นั้น รับว่าจ้างโดยผู้ขับจะส่งผู้โดยสารระหว่างที่หนึ่งไปยังที่หนึ่งตามที่อยู่โดยสารอยากจะไป และมีการเก็บค่าโดยสารที่ต้องมีและใช้มาตราค่าโดยสาร ตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบกไว้ด้านซ้ายของผู้ขับรถ

2.1.3 ประเภทและลักษณะการให้บริการของรถโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง

รถจักรยานยนต์ หรือ มอเตอร์ไซค์รับจ้าง หรือ Bike Taxi เป็นอีกหนึ่งของระบบรถสาธารณะ ที่ให้บริการตามจุดต่างๆ และยังเป็นที่ความนิยมของประชาชนในการเดินทาง รวมถึงความสะดวกรวดเร็ว การเข้าถึงพื้นที่ และการเดินทางในระยะสั้นๆ โดยลักษณะของรถจักรยานยนต์สาธารณะแยกตามลักษณะที่จดทะเบียนว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประเภทที่ 17 (รย.17)

17. รถจักรยานยนต์สาธารณะ (รย. 17) ไม่ต้องกำหนดลักษณะ



รูปที่ 7 : รถจักรยานยนต์สาธารณะ (รย.17) ไม่ต้องกำหนดลักษณะ

มอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ มีประมาณ 2 แสนคน แต่ละคนขับกันประมาณ 20-30 เที่ยวต่อวัน เมื่อรวมแล้วมอเตอร์ไซค์รับจ้างทั้งหมดวิ่งรับส่งเป็นจำนวน 4-6 ล้านเที่ยวต่อวัน มากกว่าจำนวนเที่ยวของรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้ามหานครรวมกันแล้วถึง 4 เท่า เป็นระบบคมนาคมที่มหึมา มีให้เห็นอยู่แทบทุกพื้นที่ และที่สำคัญคือคนกรุงเทพฯ ใช้บริการบ่อยมากๆ บทบาทของมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเมืองนั้นไม่ได้มีแค่ในบริบทการขนส่งเท่านั้น แต่ยังเป็นคนที่รับส่งสินค้า เอกสาร อาหาร หรืออะไรก็ตามที่คนในพื้นที่ต้องการ

รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีลักษณะเป็นรถจักรยานที่มีใช้กำลังเครื่องยนต์ หรือเครื่องยนต์ไฟฟ้า และมีสองล้อในการเคลื่อนที่ สามารถเรียกบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ตามพื้นที่ถนนต่างๆ รวมไปถึงตรอกซอยที่มีความหนาแน่นของประชากร การให้บริการของจักรยานยนต์รับจ้างตามกฎหมายแล้วจะคิดราคา 25 บาท ที่ 2 กิโลเมตรแรก และยังไม่มีการใช้มิเตอร์ในการคำนวณระยะทางและอัตราค่าโดยสาร ดังนั้นการชำระค่าโดยสารเป็นการบอกเส้นทางที่ผู้โดยสารต้องการไปและตกลงราคาก่อนใช้บริการ ส่วนบางวินรับจ้างจะระบุเส้นทางและค่าโดยสารที่ชัดเจนและติดป้ายราคาที่หน้าจุดให้บริการเพื่อให้ผู้ใช้บริการรับทราบก่อนตัดสินใจขึ้น

2.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ

2.2.1 แนวคิดของการขนส่ง

การขนส่ง คือ การเคลื่อนย้ายคน และสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งการขนส่ง แบ่งออกเป็นหมวดใหญ่ ดังนี้ การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ และอื่นๆ โดยการขนส่งนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยของโครงสร้างและลักษณะของการเคลื่อนย้ายเป็นสำคัญ เช่น การขนส่งทางบก ใช้ทางถนนและทางรถไฟ หรือการขนส่งทางอากาศ จะใช้เครื่องบินในการขนส่ง เป็นต้น โดยการขนส่งนั้นจำแนกประเภทระบบขนส่งสาธารณะตามประเภทของบริการโดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ

1. **การขนส่งส่วนบุคคล** เป็นการขนส่งที่ผู้ครอบครองยานพาหนะเป็นผู้ใช้พาหนะนั้นในการเดินทางด้วยตัวเอง มักใช้ในการเดินทางบนเส้นทางสาธารณะและถนนที่จัดไว้สำหรับการสัญจรรูปแบบยานพาหนะที่จัดอยู่ในการขนส่งประเภทนี้ ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล นอกจากนี้ยังรวมถึงรถจักรยานยนต์รถจักรยาน และการเดินทางด้วยการเดิน

2. **การขนส่งผู้โดยสารแบบรับจ้าง** โดยเป็นการขนส่งที่จัดให้ผู้ให้บริการ เพื่อให้บริการกับผู้โดยสารทั่วไป โดยผู้โดยสารและผู้ให้บริการจะทำการตกลงราคาค่าบริการล่วงหน้าก่อนใช้บริการรูปแบบการขนส่งดังกล่าวมักจะไม่มีการระบุเส้นทาง และตารางการให้บริการที่แน่นอน รูปแบบการขนส่งที่จัดอยู่ในเกณฑ์ดังกล่าวได้แก่ แท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก มอเตอร์ไซค์รับจ้าง การขนส่ง ส่งผู้โดยสารแบบรับจ้างนั้นเส้นทาง การให้บริการและตารางเวลาการเดินทางสามารถเปลี่ยนแปลง ได้ตามความต้องการของผู้ใช้บริการแต่ละคน ดังนั้นจึงถือได้ว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร

3. การขนส่งผู้โดยสารด้วยบริการสาธารณะ เป็นระบบขนส่งที่มีการกำหนดเส้นทางและตารางเวลาของการให้บริการเป็นที่แน่นอนไว้แล้วล่วงหน้า ผู้ใช้บริการต้องชำระค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ ระบบขนส่งที่จัดอยู่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถราง รถไฟ เป็นต้น

4. ระบบขนส่งสาธารณะเขตเมือง คือ การขนส่งที่รวมทั้งระบบขนส่งแบบมวลชน และการขนส่งบริการสาธารณะเข้าเป็นกลุ่มเดียวกันโดยพิจารณาว่าทั้งขนส่งมวลชนและโดยสารสาธารณะเข้าด้วยกัน แต่โดยส่วนมากแล้ว คือ การขนส่งแบบมวลชน เป็นหลัก

นอกจากการจำแนกประเภทระบบขนส่งโดยใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวแล้ว ยังสามารถแบ่งประเภทระบบขนส่งโดยใช้หลักเกณฑ์อื่นในระดับรองลงมา โดยอาจแยกเป็นการขนส่งเฉพาะกลุ่มหรือส่วนบุคคล และการขนส่งแบบรวมกลุ่มผู้โดยสาร โดยการขนส่งเฉพาะกลุ่มหรือส่วนบุคคลหมายถึง ระบบขนส่งที่จัดขึ้นมาสำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะเป็นรายบุคคล หรือกลุ่มองค์กร และการขนส่งแบบรวมกลุ่มผู้โดยสาร หมายถึง ระบบขนส่งที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารทั่วไปโดยผู้โดยสารเหล่านั้นไม่จำเป็นต้องรู้จักกันหรืออยู่หมู่คณะเดียวกัน

2.2.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าโดยสาร

การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะแบ่งได้ดังนี้

1. อัตราค่าโดยสารแบบคงที่ตลอดเส้นทาง เป็นวิธีการจัดเก็บค่าโดยสารที่มีข้อดีหลายประการไม่ว่าจะเป็นเรื่องของความไม่ซับซ้อนของการคำนวณค่าโดยสารผู้โดยสารเข้าใจง่าย และยังง่ายต่อการจัดเก็บ แต่อย่างไรก็ตามระบบดังกล่าวก็มีข้อเสียเช่นกัน คือ ก่อให้เกิดความเสียเปรียบและสูญเสียรายได้ของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการโดยสารที่มีระยะทางไกล ในบางแห่งที่ใช้นโยบายดังกล่าวนี้ อัตราค่าโดยสารจะถูกกำหนดให้มีราคาแตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่มของผู้ใช้บริการ เช่น ผู้สูงอายุ เด็กนักเรียน ซึ่งคนกลุ่มนี้จะได้ชำระค่าบริการที่ต่ำกว่าปกติตามที่กำหนดไว้ หรือในบางที่อาจมีการจัดเก็บค่าโดยสารที่มีราคาสูงกว่าเดิมในบางช่วงเวลา เช่น เวลาตั้งแต่ 22.00 น. เป็นต้น ในการจัดเก็บค่าโดยสารแบบคงที่นี้สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นด้วยการนำกล่องชำระค่าโดยสารอัตโนมัติมาประยุกต์ใช้อุปกรณ์ดังกล่าวนี้ช่วยให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการชำระค่าโดยสาร และมีส่วนช่วยในการประหยัดค่าใช้จ่ายด้านการดำเนินการให้ผู้ประกอบการได้อีกทางหนึ่งด้วย

2. อัตราค่าโดยสารแบ่งตามเขตพื้นที่ เป็นวิธีการคำนวณค่าอัตราค่าโดยสารทั่วไปแล้วจะใช้พื้นที่ที่มีลักษณะเป็นศูนย์กลางชุมชนซึ่งมีขอบเขตกว้างขวาง และมีพื้นที่ย่อยขนาดเล็กกระจายล้อมอยู่บริเวณรอบนอก ค่าโดยสารจะถูกกำหนดราคาเริ่มต้นคงที่ไว้เป็นราคารฐานผู้โดยสารจะต้องชำระ ค่าโดยสารเพิ่มจากราคารฐานตามเส้นทางที่รถโดยสารวิ่งผ่านไปในแต่ละเขตพื้นที่การคำนวณราคารฐานตามเส้นทางที่รถโดยสารวิ่งผ่านไปในแต่ละเขตพื้นที่การคำนวณราคาราค่าโดยสารด้วยวิธีนี้จะก่อให้เกิดความได้เปรียบต่อผู้ให้บริการ

ในกรณีที่ผู้โดยสารเดินทางในระยะไกลที่ต้องวิ่งผ่านไปในเขตพื้นที่ต่างๆ หลายเขตในทางตรงกันข้ามวิธีดังกล่าว จะก่อให้เกิดความเสียเปรียบต่อผู้ใช้บริการในกรณีที่ผู้ใช้บริการเดินทางด้วยเที่ยวการเดินทางที่สั้น แต่จุดปลายทางที่ต้องไปนั้นตั้งอยู่คนละเขตพื้นที่เป็นเหตุให้มีการเดินทางข้ามเขตพื้นที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้บริการท่านนั้น ต้องเสียค่าโดยสารเพิ่มจากราคาฐานขณะที่ ถ้าเป็นเที่ยวการเดินทางที่ไกลกว่านี้ แต่ละจุดปลายทางอยู่ในจุด พื้นที่เดียวกันกับในกรณีแรกผู้ใช้บริการในกรณีหลังก็จะใช้ค่าโดยสารในราคาเท่ากันกับผู้ใช้บริการในกรณีแรกการคำนวณอัตราค่าโดยสารด้วยวิธีนี้อาจก่อให้เกิดความล่าช้า ในขณะที่ให้บริการนี้ได้ในกรณีที่ต้องใช้ พนักงานขับรถทำหน้าที่เก็บค่าโดยสารด้วยในเวลาเดียวกัน การนำเทคโนโลยีต่างๆ มาประยุกต์ใช้จึงเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกและช่วยให้เกิดความรวดเร็วในการชำระค่าโดยสาร

3. การชำระค่าโดยสารล่วงหน้าก่อนใช้บริการ ผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะบางแห่ง มีการกำหนดนโยบายที่ส่งเสริมให้ผู้โดยสารชำระค่าโดยสารล่วงหน้าก่อนใช้บริการ ด้วยการซื้อตั๋วชำระค่าโดยสารที่กำหนดให้ใช้ได้ในช่วงเวลาที่ระบุไว้แน่นอน เช่น ตั๋วชำระค่าโดยสารรายวัน รายสัปดาห์ หรือรายปี เป็นต้น โดยไม่จำกัดจำนวนของการใช้บริการในช่วงเวลาดังกล่าว วิธีดังกล่าว มีส่วนสนับสนุนให้มีผู้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ช่วยอำนวยความสะดวกในการชำระค่าโดยสารให้กับผู้ใช้บริการที่ไม่ต้องพกเหรียญเป็นจำนวนมาก และต้องเตรียมค่าโดยสารให้พอดี ในการชำระค่าโดยสาร และเป็นวิธีการที่ช่วยลดจำนวนตัวที่ใช้ให้น้อยลงได้อีกด้วยอีกทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายรายเดือนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะให้กับผู้โดยสารทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางโดยเสียค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่ามากเมื่อเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประโยชน์ด้วยการลดค่าใช้จ่ายในส่วนเกี่ยวกับการควบคุมและจัดเก็บเงินสดภายในรถประจำทางชำระแบบเหมาจ่าย เป็นต้น

4. อัตราค่าโดยสารตามระยะทาง เป็นการจัดเก็บค่าโดยสารในอัตราที่เพิ่มขึ้นตามระยะทางที่ผู้โดยสารใช้บริการ โดยมีสมมติฐานที่ว่าเมื่อระยะทางให้บริการเพิ่มขึ้น ระบบขนส่งสาธารณะจะมีต้นทุนดำเนินการเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ด้วยเหตุนี้เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการใช้บริการผู้โดยสารที่เดินทางระยะทางไกลกว่าก็ควรที่จะต้องชำระค่าโดยสารที่สูงกว่าตามไปด้วย อย่างไรก็ตามการจัดเก็บอัตราค่าโดยสารลักษณะนี้จะสร้างปัญหาและความยุ่งยากในการจัดเก็บเพราะต้องใช้พนักงานจัดเก็บหรือต้องติดตั้งอุปกรณ์เก็บค่าโดยสารที่สามารถระบุระยะทางของการใช้บริการได้สำหรับรถโดยสารประจำทาง นิยมใช้พนักงานเก็บค่าโดยสาร และสำหรับระบบรถไฟฟ้า นิยมติดตั้งอุปกรณ์ชำระค่าโดยสาร อัตโนมัติบริเวณทางเข้าออกของการใช้บริการ เช่น รถแท็กซี่ เป็นต้น

บทที่ 3

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะของประเทศไทยและต่างประเทศ

ในปัจจุบันประเทศไทยมีการออกมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอัตราโดยสาธารณะในประเทศไทยหลายมาตรการ เช่น มาตรการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่มีมาตรฐานในการให้บริการต่อผู้บริโภครถโดยสาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์ค่าโดยสารที่ใช้มาตรฐานระยะทางสำหรับรถยนต์แท็กซี่ หรือ การกำหนดอัตราค่าโดยสารตามเส้นทางประจำสำหรับรถโดยสารประจำทาง มาตรการคุ้มครองผู้บริโภครถโดยสารทั้งความปลอดภัยในการใช้บริการและสภาพการใช้งานของรถโดยสารสาธารณะ และมาตรการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในเรื่องของการเคารพกฎจราจรเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและผู้ใช้ท้องถนนร่วม ดังนั้นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอัตราค่าโดยสารสาธารณะในประเทศไทยโดยจะยกตัวอย่างรถสาธารณะมา 3 ประเภท คือ รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์ และรถสามล้อ

3.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอัตราค่าโดยสารรถสาธารณะในประเทศไทย

ปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะอยู่หลากหลายฉบับ และในแต่ละบทบัญญัติควบคุมประเภทรถโดยสารที่แตกต่างกันโดยผู้เขียนจะยกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอัตราค่าโดยสารของ รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์สาธารณะ และรถสามล้อ โดยแบ่งออกเป็นดังนี้

3.1.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถแท็กซี่ในประเทศไทย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอัตราค่าโดยสารของรถแท็กซี่ในประเทศไทยมีดังนี้

1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคิดอัตราค่าโดยสาร

ปัจจุบันประเทศไทยกำหนดให้ใช้หลักเกณฑ์การคำนวณระยะทางค่าบริการโดยใช้มิเตอร์ ตามมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ซึ่งในปัจจุบันกระทรวงคมนาคมมีอำนาจในการคำนวณอัตราและประกาศค่าโดยสารมิเตอร์เริ่มต้นของรถโดยสารสาธารณะประเภทแท็กซี่ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและสถานะสังคมที่เปลี่ยนแปลง ความต้องการใช้บริการ และการดำรงชีพของผู้ประกอบอาชีพขับรถรับจ้าง รวมไปถึงต้นทุนการให้บริการของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ การคำนวณอัตราค่าโดยสารจึงมีการเปลี่ยนแปลง การประกาศจากกระทรวงคมนาคมจึงมีผลบังคับใช้ให้กับผู้ขับขี่

ตารางแสดงอัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์ พ.ศ. 2560 กำหนดดังนี้⁵

| อัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์ | | |
|--|-------------|--------------------|
| ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก | | 40.00 บาท |
| ระยะทางกิโลเมตรที่ 2 ขึ้นไป ถึง กิโลเมตรที่ 10 | กิโลเมตรละ | 6.00 บาท |
| ระยะทางกิโลเมตรที่ 10 ขึ้นไป | กิโลเมตรละ | 10.00 บาท |
| กรณีไม่สามารถเคลื่อนที่ หรือเดินรถไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตร/ชม. | นาทีละ | 1.00 บาท |
| ค่าบริการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้รับจ้าง | บริการเพิ่ม | เริ่มต้น 20.00 บาท |

ตารางที่ 1 ตารางแสดงอัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์ พ.ศ. 2560

ซึ่งอัตราที่แสดงในตารางอัตราค่าโดยสารนี้ ยังไม่รวมค่าบริการเรียกรถพิเศษ เช่น การเรียกรถจากในพื้นที่สนามบินจะคิดเพิ่มไว้ 50 บาท และ ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับค่าโดยสารตามมิเตอร์ เช่น ค่าทางด่วน ค่าเข้าสถานที่ เป็นต้น

ตัวอย่าง 1 นาย ก. เรียกใช้บริการแท็กซี่จากสนามบินดอนเมืองปลายทางสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ระยะเวลาโดยประมาณ 14 กิโลเมตร โดยเรียกรถจากในพื้นที่สนามบิน โดยนาย ก. จะถูกเก็บค่าบริการเพิ่ม 50 บาท จากนั้น นาย ก. ต้องการให้แท็กซี่ขึ้นทางด่วนมอเตอร์เวย์เพื่อต้องการความรวดเร็วโดยค่าบริการทางด่วนนั้นอยู่ที่ประมาณ 40 บาท ซึ่งนาย ก. จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายบนทางด่วนเอง เมื่อถึงจุดปลายทาง นาย ก. จะต้องชำระค่าบริการตามอัตรามิเตอร์ที่ปรากฏรวมถึงชำระค่าเรียกรถจากพื้นที่สนามบิน ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในการเดินทางครั้งนี้ คำนวณได้ดังนี้

| | |
|--|----------------|
| ค่าบริการเรียกรถจากในพื้นที่สนามบิน | 50 บาท |
| ค่าบริการทางด่วน | 40 บาท |
| ค่าเดินทาง 2 กิโลเมตรแรก | 40 บาท |
| ระยะทางกิโลเมตรที่ 2 ขึ้นไป ถึง กิโลเมตรที่ 10 | 42 บาท |
| ระยะทางกิโลเมตรที่ 10 ขึ้นไป | 20 บาท |
| รวมค่าบริการโดยประมาณทั้งสิ้น | <u>192 บาท</u> |

⁵ ประกาศกระทรวงคมนาคม , กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกินเจ็ดคน, เข้าถึงวันที่ 19 มิถุนายน 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <http://www.ratchakittha.soc.go.th/DATA/PDF/2560/E/070/6.PDF>

จากกรณีดังกล่าวเป็นเพียงการประมาณการตัวเลขจากระยะทางและค่าบริการเท่านั้น ราคานี้ อาจจะมีปัจจัยอื่นๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้องได้เช่นกรณีของ กรณีไม่สามารถเคลื่อนที่ หรือเดินรถไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตร/ชม.หรือค่าบริการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้รับจ้าง ส่งผลทำให้ค่าบริการรถยนต์แท็กซี่นั้นอาจจะมีค่าบริการเพิ่มมากขึ้น

2. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการคิดอัตราค่าโดยสาร

เป็นกรณีของผู้ขับขี่เนื่องจากโงกราคาค่าโดยสาร หรือไม่ใช่มาตรวัดมิเตอร์ตามที่กฎหมายกำหนด ขณะให้บริการมีโทษปรับ 500 บาท ตามอำนาจพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รถโดยสารสาธารณะประเภทรถแท็กซี่ และโทษปรับ 1,000 บาท และพักใบอนุญาต 1 เดือน ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 5 (2) และนอกจากนี้ยังมีโทษปรับอีก 5,000 บาท ประกอบกับ มาตรา 66/5 ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 อีกด้วย

ตัวอย่าง 2 นาย ข. เป็นขับแท็กซี่ที่สนามบินดอนเมือง ติดป้ายราคาเหมาจ่ายค่าเดินทางไปตัวเมืองกรุงเทพ 1,500 บาท พักยา 3,500 บาท หัวหิน 5,500 บาท เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว การกระทำของนาย ข. เป็นการละเมิดกฎหมายที่ระบุเรื่องอัตราค่าบริการอย่างชัดเจน ดังนั้น นาย ข. ต้องระวางโทษปรับสูงสุด 5,000 บาท และถูกพักใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 1 เดือน โดยผู้พบเห็นการกระทำแบบ นาย ข. สามารถแจ้งศูนย์ร้องเรียนได้ที่เบอร์ 1584

3.1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์สาธารณะในประเทศไทย มีดังนี้

1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคิดอัตราค่าโดยสาร

ปัจจุบันในประเทศไทยรถจักรยานยนต์กำหนดอัตราตามกิโลเมตรแต่ยังไม่มี การนำมิเตอร์มาใช้เพื่อคำนวณระยะทาง และค่าบริการอย่างจริงจัง

การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยกำหนดโดยกฎกระทรวง ที่อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 5 (14) ว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎและ กำหนดอัตราค่าบริการสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตารางแสดงอัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง พ.ศ. 2560 กำหนดดังนี้⁶

| อัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์ | | |
|--|-------------|-------------------|
| ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก | - | 25.00 บาท |
| ระยะทางกิโลเมตรต่อไป แต่ไม่เกิน 5 กิโลเมตร | กิโลเมตรละ | 5.00 บาท |
| ระยะทางเกินกว่า 5 กิโลเมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 15 กิโลเมตร | กิโลเมตรละ | 10.00 บาท |
| ระยะทางเกินกว่า 15 กิโลเมตรขึ้นไป ให้เป็นไปตามตกลง หากไม่ตกลงกันก่อนรับจ้าง | กิโลเมตรละ | ไม่เกิน 10.00 บาท |
| ค่าบริการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้รับจ้าง | บริการเพิ่ม | 20.00 บาท |

ตารางที่ 2 : ตารางแสดงอัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง พ.ศ. 2560

การปรับปรุงอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะเพื่อให้มีความเหมาะสมกับระยะทางที่ใช้รับจ้างและเป็นธรรมแก่ผู้โดยสารยิ่งขึ้นจึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้ และความสอดคล้องกับเศรษฐกิจและการให้บริการในสภาวะปัจจุบัน

ตัวอย่าง 1 นาย ค. เป็นผู้โดยสาร ต้องการให้นาย ง. ผู้ให้บริการวินมอเตอร์ไซค์ไปส่งจากหัวลำโพง และปลายทางที่เยาวราช ซึ่งมีระยะทาง 700 เมตร นาย ง. จึงเรียกเก็บค่าบริการ 25 บาท และนาย ค. ตกลงเหตุการณ์นี้ นาย ง. ผู้ให้บริการ คิดอัตราค่าโดยสารถูกต้องตามกฎหมายซึ่งเก็บค่าโดยสารระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร ที่ราคา 25 บาท

2. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการคิดอัตราค่าโดยสาร

สำหรับบทลงโทษของผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีพฤติกรรมการคิดอัตราค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่ประกาศจากกรมการขนส่งกำหนด ต้องระวางโทษปรับตามที่กฎหมายกำหนดต่อไปนี้ พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 66/5 ผู้ใดเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท⁷

⁶ ประกาศกระทรวงคมนาคม , กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ, เข้าถึงเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2563, [ออนไลน์],

แหล่งที่มา: <http://www.ratchakittha.soc.go.th/DATA/PDF/2559/A/026/8.PDF>

⁷ กรมขนส่ง เตรียมเปิดแอปพลิเคชันแก้ปัญหาวินคิดราคาเกิน, เข้าถึงเมื่อ 23 มิถุนายน 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <http://www.voicetv.co.th/read/Sk4MSHK0f>

ตัวอย่าง 2 นาย ค. ต้องการให้ นาย ง. ผู้ให้บริการวินมอเตอร์ไซด์ไปส่งจาก สนามหลวงไปอนุสาวรีย์ ที่มีระยะทางประมาณ 5.3 กิโลเมตร และคิดราคากันที่ 75 บาท การกระทำของนาย ง. ถือเป็นการคิดอัตราค่าโดยสารที่เกินตามกฎหมายกำหนด ซึ่งระยะทาง 5.3 กิโลเมตร มีค่าบริการเพียง 60 บาท หรือไม่เกิน 60 บาท นาย ค. สามารถร้องเรียนพฤติกรรมของผู้ให้บริการในการคิดอัตราค่าโดยสารที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด นาย ง. มีฐานความผิดในการเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกำหนด ต้องโดนโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท และนาย ค. สามารถร้องเรียนได้ที่กระทรวงกรมการขนส่ง หรือโทร1584

3.1.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถสามล้อในประเทศไทย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอัตราค่าโดยสารรถสามล้อสาธารณะในประเทศไทยมีดังนี้

1. กฎหมายที่เกี่ยวกับการคิดอัตราค่าโดยสาร

ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานการควบคุมราคา ไม่มีกรอบหรือข้อกำหนดในการควบคุมให้เป็นเรื่องการตกลงกันเองระหว่างตุ๊กตุ๊กกับผู้โดยสาร เนื่องจากส่วนใหญ่ตุ๊กตุ๊กให้บริการขนส่งให้พ่อค้าแม่ค้า ก่อนจะได้รับค่านิยมจากกลุ่มนักท่องเที่ยว แต่อย่างไรก็ตามกรมการขนส่งทางบกได้กำชับทางสหกรณ์ฯ ว่าอย่าให้คนขับเก็บค่าโดยสารเกินราคา⁸

2. กฎหมายที่เกี่ยวกับบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการคิดอัตราค่าโดยสาร

กรณีผู้ให้บริการรถโดยสารสามล้อรับจ้างคิดอัตราค่าโดยสารเกินความจริงหรือเอาเปรียบผู้โดยสารมากเกินไปมีฐานความผิดตาม พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 66/5 ผู้ใดเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท ปัจจัยหลักในการกระทำผิดเนื่องจาก การไม่มีมาตรฐานของการกำหนดราคาที่ชัดเจนเป็นการเปิดช่องให้ผู้บริการเอาคิดค่าโดยสารที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสารโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบ่อยและส่งผลกระทบต่อประเทศด้านการท่องเที่ยว

ตัวอย่าง นาย ค. เป็นผู้โดยสาร ต้องการให้นาย ง. ผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อไปส่งจากหัวลำโพงไปเยาวราช ซึ่งมีระยะทาง 700 เมตร นาย ง. ซึ่งราคาเฉลี่ยของผู้ขับซึ่งตั้งค่าบริการอยู่ที่ประมาณ 60 - 100 บาท

ซึ่งอัตราค่าโดยสารของรถยนต์สามล้อยังไม่มีมาตรฐานในการกำหนดโดยชัดเจน ดังนั้น นาย ค. ต้องการเจรจาเรทราคากับ นาย ง. กันเองตามความสมัครใจ แต่หากนาย ง. ผู้ให้บริการ มีการเรียกเก็บเกินความเป็นจริงก็เป็นทางเลือกให้กับนาย ค. ผู้เป็นผู้บริโภคได้ตัดสินใจเอง

⁸ จส100, ขนส่งรับยังไม่มีความมาตรฐานกำหนดราคาโดยสารตุ๊กตุ๊ก, เข้าถึงเมื่อ 23 มิถุนายน 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://www.naewna.com/local/416366>

จากตัวอย่างที่กล่าวมาข้างต้นนั้นการให้บริการของรถสามล้อไม่มีมาตรฐานในการคิดอัตราค่าบริการโดยสารซึ่งส่งผลให้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับบทลงโทษของรถยนต์ประเภทสามล้อนั้นไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เมื่อเทียบกับรถยนต์ประเภทอื่นที่กล่าวมาข้างต้นนั้น มีหลักเกณฑ์ในการคำนวณอัตราค่าบริการส่งผลให้กฎหมายมีหลักเกณฑ์ที่สามารถบังคับใช้ในการลงโทษได้อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากมีหลักเกณฑ์ในการคำนวณอัตราค่าโดยสารที่ชัดเจน โดยคำนวณจากระยะทางในการเดินทาง รวมถึงคำนวณจากระยะเวลาในการให้บริการค่าโดยสาร เป็นต้น

ซึ่งจะส่งผลให้การคิดค่าบริการของรถยนต์ประเภทสามล้อนั้นเกิดความเป็นธรรมต่อผู้โดยสารทั้งคนไทย และคนต่างประเทศที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย และยังส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทยในเรื่องของการท่องเที่ยวอีกด้วยโดยจะสังเกตได้จากตามสื่อต่างๆ⁹ ว่าผู้ให้บริการรถสามล้อนั้นโก่งอัตราค่าโดยสารผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างประเทศ จากกรณีนี้เกิดขึ้นเนื่องจากการคิดอัตราค่าโดยสารรถสามล้อนั้นยังเป็นการคิดค่าบริการที่ยังเป็นการเจรจาอยู่ ทำให้เกิดช่องว่างของผู้ให้บริการรถสามล้อสามารถเรียกค่าโดยสารโดยไม่มีมาตรวัดต่างๆ เข้ามาควบคุมอัตราค่าโดยสารของรถสามล้อ

ดังนั้นผู้เขียนจึงศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคิดอัตราค่าโดยสารของต่างประเทศโดยจะศึกษากฎหมายของประเทศญี่ปุ่นและประเทศอินเดียเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถสามล้อโดยประเทศญี่ปุ่นนั้นจะศึกษาถึงเรื่องของมาตรฐานในการให้บริการรวมถึงศึกษาปัจจัยต่างๆ ในการคิดค่าบริการของรถโดยสารสาธารณะ และศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคิดอัตราค่าโดยสารรถสามล้อของประเทศอินเดียโดยระบบการขนส่งของประเทศอินเดียมีความหลากหลายที่คล้ายกับของบ้านเรา และหนึ่งการเดินทางรถโดยสารสาธารณะที่เหมือนกับประเทศไทยคือ รถอโต้ริกซ์หรือบางทีก็เรียกสั้นๆ ว่า “อโต้” หรือ “ริกซ์” ก็คือรถสามล้อเครื่อง ที่รูปร่างหน้าคล้ายคลึงกับรถตุ๊กตุ๊ก บ้านเรานี่เอง แต่ที่มีดีเหนือกว่าประเทศไทยก็คือ “มิเตอร์” ที่ติดตั้งบนริกซ์ของอินเดียทุกคัน และมีประกาศ จากกรมขนส่งเกี่ยวกับการติดตั้งมิเตอร์บนรถยนต์สามล้อเพื่อบริการประชาชนและนักท่องเที่ยวอย่างมีมาตรฐาน¹⁰

3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะในประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีพื้นฐานในการให้บริการระดับสูงและมีมาตรฐานที่ชัดเจนในทุกอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในด้านคมนาคมของประเทศญี่ปุ่นที่มีประสิทธิภาพและความเข้มงวดของกฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนและผู้โดยสาร จึงมีกฎหมายเข้ามากำหนดกฎเกณฑ์มาตรฐาน

⁹ ไทยรัฐออนไลน์, ไม่เหมือนที่คุยกันไว้ ฝรั่งเหมาตุ๊กตุ๊ก 500 แต่ต้องจ่ายคนขับ 1,500, [9 กุมภาพันธ์ 2563], [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://www.thairath.co.th/news/society/1576055>

¹⁰ Seed of Hope, ออโต้ริกซ์ รถตุ๊กๆ สไต้ลอินเดีย, เข้าถึงเมื่อ 9 กุมภาพันธ์ 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://learningpune.org/2016/03/14/autorickshaw-2/>

ในการให้บริการและบทลงโทษที่รุนแรงต่อผู้ฝ่าฝืน เพื่อรักษามาตรฐานและการพัฒนาด้านคมนาคมของประเทศ ลักษณะการสอบรับใบอนุญาตของผู้ให้บริการหรือขั้นตอนการอบรมจึงเข้มงวดมากสำหรับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะในประเทศนี้¹¹

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะของประเทศญี่ปุ่น

3.2.1 การขอใบอนุญาตขับขี่

ในประเทศญี่ปุ่นถือว่าเป็นประเทศที่มีความเข้มงวดอย่างมากในออกใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.2536 มาตรา 84

ผู้ที่ต้องการขั้ยานพาหนะหรือขี่จักรยานมอเตอร์ (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ยานยนต์หรือจักรยานยนต์”) ต้องได้รับใบขับขี่ (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ใบอนุญาต” หรือ “ใบอนุญาต”) จากคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะเพื่อทำการขับขี่บนท้องถนน

มาตรา 86 (1) ผู้ที่ต้องการขั้ยานยนต์ตามที่ระบุไว้ในคอลัมน์ด้านซ้ายของตารางต่อไปนี้เป็นยานยนต์ที่ใช้สำหรับบริการผู้โดยสารเพื่อขนส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการบริการขนส่งผู้โดยสารต้องได้รับการบริการที่สอดคล้องกัน สิทธิการใช้งานคลาส 2 ที่กำหนดไว้ในคอลัมน์ด้านขวาของตารางนั้น

| ประเภทยานยนต์ | ประเภทใบอนุญาตประเภท 2 |
|----------------------|------------------------|
| ยานยนต์ขนาดใหญ่ | Class 2 L-MVL |
| ยานยนต์ขนาดกลาง | Class 2 M-MVL |
| ยานยนต์มาตรฐาน | Class 2 S-MVL |
| ยานยนต์ขนาดใหญ่พิเศษ | Class 2 SL-MVL |

ตารางที่ 3 : ประเภทใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารประเทศญี่ปุ่น

การขอใบอนุญาตขับขี่ของประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้ใบอนุญาตขับรถจะแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. ใบอนุญาตประเภท 1 ออกให้สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล

¹¹ นรินทร์ ใจหวัง, ส่อง กฎหมายจราจรญี่ปุ่น เข้มขัน-โทษแรง, [9 กุมภาพันธ์ 2563], [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://www.posttoday.com/politic/report/313237>

2. ใบอนุญาตประเภท 2 ออกให้สำหรับรถสาธารณะ เช่น รถรับจ้างส่วนบุคคล (TAXI) รถโดยสาร และรถบรรทุก

3. ใบอนุญาตประเภท 3 จะออกให้สำหรับผู้หัดขับซีเพื่อรับใบอนุญาตประเภท 1 ซึ่งมีอายุการใช้งาน 6 เดือน

วิธีการขอใบอนุญาต

โดยในเบื้องต้นผู้เริ่มขับรถทุกคนจะต้องเข้าสู่กระบวนการขอใบอนุญาตประเภท 3 เป็นลำดับแรก ซึ่งวิธีการที่รัฐกำหนดเพื่อให้บุคคลทั่วไปได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถประเภทนี้มี 2 วิธีคือ

วิธีที่ 1 การผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถที่มีมาตรฐานในระดับสูง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการอบรม ตกประมาณ 300,000 เยน (คิดเป็นเงินไทยเกือบ 1 แสนบาท) ใช้เวลาอบรมอย่างน้อย 15 วัน

วิธีที่ 2 คือการทดสอบ ณ ศูนย์การสอบใบขับขี่ประจำจังหวัด ซึ่งมีอัตราการผ่านการทดสอบต่ำมาก เพราะมีการทดสอบอย่างเข้มงวดถึง 4 ขั้นตอน ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 การทดสอบทั่วไป ประกอบด้วย การทดสอบ สายตา ตาบอดสีและการได้ยิน

ขั้นตอนที่ 2 การสอบผ่านข้อเขียนจำนวน 50 ข้อ โดยต้องตอบถูกไม่น้อยกว่า 45 ข้อ (ร้อยละ 90) และสอบปฏิบัติในสนามสอบ เพื่อให้ได้ใบอนุญาตหัดขับซี

ขั้นตอนที่ 3 การฝึกขับซีบนถนนจริง โดยใช้ใบอนุญาตประเภท 3 เป็นเวลา 10 ชั่วโมง โดยใช้เวลาอย่างน้อย 5 วัน ภายใน 3 เดือน ซึ่งในการฝึกหัดขับรถจะต้องมีบุคคลที่ได้รับใบอนุญาตขับซีประเภท 1 มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือได้รับใบอนุญาตขับซีประเภท 2 หรือครูฝึกของโรงเรียนสอนขับรถนั้นๆ ควบคุมไปด้วย

ขั้นตอนที่ 4 ซึ่งเป็นขั้นตอนสุดท้ายคือการสอบผ่าน ข้อเขียนจำนวน 100 ข้อ โดยต้องตอบถูก 90 ข้อ (ร้อยละ 90) และการสอบปฏิบัติบนถนนจริงอีกครั้ง จากเหตุผล ดังกล่าว ผู้ขอรับใบอนุญาตส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 จึงเลือกที่จะเข้ารับการอบรมในโรงเรียนสอนขับรถตามวิธีที่ 1 เพราะหากได้รับใบรับรองผ่านการอบรมแล้วจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องเข้ารับการทดสอบตามวิธีที่ 2 ซึ่งมีความยากมากกว่า

ทั้งนี้การเป็นผู้ให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศญี่ปุ่นนั้นต้องผ่านการอบรมและข้อสอบ เช่น การสอบวิชาภูมิศาสตร์ การอบรมมารยาทในการบริการและมารยาทบนท้องถนน และยังต้องมีประสบการณ์บนท้องถนนถึงตั้ง 3 ปี ทั้งนี้ก็เพื่อการให้บริการกับผู้โดยสารที่มีมาตรฐานและไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ร่วมใช้ถนนอีกด้วย

3.2.2 การอบรมและฝึกฝนผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ

การฝึกอบรมผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจร มาตรา 108-2¹²

คณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะจะดำเนินการฝึกอบรมดังต่อไปนี้ตามคำสั่งสำนักงานคณะกรรมการรัฐมนตรี

1. การฝึกอบรมผู้ควบคุมความปลอดภัยเบื้องต้น
2. การฝึกอบรมสำหรับผู้ที่ถูกปฏิเสธหรือถอนสิทธิการขับขี่และผู้สูญเสียสิทธิการขับขี่
3. การฝึกอบรมสำหรับผู้แสวงหา L-MVL, M-MVL, SM-MVL หรือ S-MVL ในการขับขี่ยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตที่ผู้ขับขี่ต้องการ
4. การฝึกอบรมสำหรับผู้แสวงหา L-ML หรือ S-ML ในการขับขี่ยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตที่ผู้ขับขี่ต้องการ
5. การฝึกอบรมสำหรับผู้แสวงหา MBL ในการขับขี่จักรยานที่มีเครื่องยนต์
6. การฝึกอบรมสำหรับผู้แสวงหา L-MVL รุ่นที่ 2, M-MVL ระดับ 2 หรือ S-MVL ระดับ 2 ในการขับขี่ยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตที่พวกเขาแสวงหา;
7. การฝึกอบรมสำหรับผู้แสวงหา L-MVL, M-MVL, SM-MVL, S-MVL, L-ML, S-ML, คลาส 2 L-MVL, คลาส 2 M-MVL หรือคลาส 2 S-MVL ในการปฐมพยาบาล (หมายถึงการตอบสนองฉุกเฉินที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บที่เกิดเหตุอุบัติเหตุทางจราจร)
8. การฝึกอบรมสำหรับพนักงานโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับมอบหมายซึ่งคำสั่งรัฐมนตรีกำหนด
9. การฝึกอบรมสำหรับผู้เริ่มหัดขับเป้าหมาย (นอกเหนือจากผู้ที่ถูกระงับใบอนุญาต) ในทักษะที่จำเป็นและความรู้ในการขับขี่ยานพาหนะบุคคลที่ได้รับใบอนุญาตขับรถจะดำเนินการตามใบอนุญาตแต่ละประเภท
10. การฝึกอบรมสำหรับผู้ที่ต้องการต่ออายุใบอนุญาต ผู้ถือใบอนุญาตหมดอายุที่ระบุหรือบุคคลที่ระบุไม่ได้รับสิทธิพิเศษในการขับขี่ดำเนินการในประเภทระเบียบที่เป็นแบบอย่างผู้ขับขี่ที่มี

¹² พระราชบัญญัติจราจรทางบกประเทศญี่ปุ่น Road Traffic Act 1911, เข้าถึงเมื่อ 5 มีนาคม 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail/?printID=&re=02&id=2962&lvm=01&vm=02>

บันทึกที่น่าพอใจและผู้ขับขี่ที่มีการละเมิดหรือบันทึกสันตามที่กำหนดไว้ในคอลัมน์ด้านซ้ายของตารางตาม มาตรา 92-2 วรรค

11. การฝึกอบรมสำหรับผู้ที่มีอายุ 70 ปีขึ้นไปในวันสุดท้ายของระยะเวลาการต่ออายุ สำหรับผู้ที่ระบุใบอนุญาตหมดอายุและบุคคลที่ระบุถูกต้องสิทธิ์การขับขี่ที่มีอายุ 70 ปีขึ้นไปในวันที่ส่งใบสมัครเป็นลายลักษณ์อักษรสำหรับใบอนุญาตตามมาตรา 89 วรรค (1) และสำหรับบุคคลที่ได้รับแจ้งตาม ข้อ 101-7 วรรค (5) เพื่อช่วยให้พวกเขาเข้าใจว่าการเชื่อมสมรรถภาพทางร่างกายที่เกี่ยวข้องกับอายุอาจ ส่งผลต่อการขับขี่ยานยนต์และจักรยานยนต์

12. การฝึกอบรมสำหรับผู้ที่มีใบขับขี่และใบขับขี่สากลและใบขับขี่ที่กระทำความผิดเล็กน้อยและมีความประพฤติมาตามเกณฑ์ที่คณะกรรมการสั่งกำหนดซึ่งอ้างถึงในข้อ 102-2

13. การฝึกอบรมเพื่อป้องกันอันตรายจากการจราจรที่เกิดจากการขี่จักรยาน

นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในรายการในวรรคก่อนคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะ จะต้องฝึกผู้ขับขี่ยานพาหนะ เพื่อพัฒนาทักษะและความรู้ในการขับขี่ยานพาหนะ

คณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะอาจขอให้บุคคลที่สำนักงานคณะกรรมการสั่งให้ จัดการฝึกอบรมตามรายการ 1 รายการ 3 ถึง 9 และรายการ 11 ถึง 14 ของวรรค (1) หรือจัดการ การฝึกอบรมตามที่กำหนดไว้ในวรรคก่อน

3.2.3 บทลงโทษ

กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น ได้ชื่อว่าเป็นประเทศที่สามารถลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยการกำหนดบทลงโทษต่าง ๆ ดังนี้

1. กรณีที่ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยมีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 300,000 เยน หรือ ประมาณ 88,000 บาท

2. ไม่พกใบขับขี่ติดตัว โทษปรับ 3,000 เยน หรือประมาณ 1,000 บาท

3. รถยนต์ 4 ล้อ หากจอดรถในที่ห้ามจอดบางพื้นที่ในโตเกียวค่าปรับสูงสุด 20000 เยน ต่ำสุด 10000 เยน หรือประมาณ 3,000 - 6,000 บาท

สำหรับรถขนาดใหญ่ ค่าปรับสูงสุดถึง 27000 เยน ประมาณ 8,000 บาท

4. บทลงโทษสำหรับการใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับรถผู้ใช้สมาร์ตโฟนระหว่างขับรถ จะได้รับโทษที่แรงกว่าและจะได้โทษทันที ด้วยการถูกจำคุกไม่เกิน 1ปีหรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน นอกจากนี้ยังจะถูกลงโทษทางอาญาอีกด้วย

บทลงโทษนี้ถูกปรับให้มีความเข้มข้นขึ้นถึง 3 เท่าเนื่องจากตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 เป็นต้นมา เกิดการสูญเสียเนื่องจากเล่นสมาร์ตโฟนขณะขับรถ กฎหมายข้างต้นจึงถูกปรับและบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2562

1. บทลงโทษของผู้ขับขี่มาแล้วขับตามมาตรา 65 ของ พรบ.การจราจรของญี่ปุ่นมีการพิจารณาตามสภาพว่าไม่อยู่ในอาการที่จะควบคุมการขับขี่ได้ตามปกติ เช่น เคนเซ ตาปรี้อ หน้าแดงกำก่า ฯลฯ โทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000เยน หักคะแนน 35 แต้ม และเพิกถอนใบขับขี่ 3 ปี มีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 0.15 mg ต่อลมหายใจ 1 ลิตรโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน หักคะแนน 13-25 แต้ม และยึดใบขับขี่ตั้งแต่ 90 วัน ไปจนถึงเพิกถอนใบขับขี่ 2 ปี

2. ผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะมีโทษจำคุกและโทษปรับเท่ากับผู้ขับขี่ ผู้จำหน่ายสุรา ผู้สนับสนุนให้ดื่ม หรือผู้ร่วมโดยสารมาด้วย กรณีผู้ขับขี่มาแล้วขับโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000เยน กรณีผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย โทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน

3. ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดบนทางหลวง 1-39km/h ค่าปรับสูงสุดถึง 35000 เยน

4. หากขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดตั้งแต่ 40km/h ขึ้นไปอาจจะโดนปรับสูงสุด 100000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน6เดือนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดบนถนนทั่วไป 1-29km/h ค่าปรับสูงสุดถึง 18000 เยน

5. หากขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดตั้งแต่ 30km/h ขึ้นไปอาจจะโดนปรับสูงสุด 1แสนเยน (10ใบ) หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน

3.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะประเทศอินเดีย

3.3.1 อัตราค่าบริการรถยนต์สามล้อ (มิเตอร์)

ประกาศสาธารณะของรัฐบาลแห่งสหประชาชาติ ของกรมการขนส่งเดลี: การขนส่งแห่งรัฐ 5/9 ภายใต้การใช้ถนน Delhi-110054 กำหนดอัตราค่าโดยสารรถสามล้อเครื่อง¹³

¹³ กระทรวงการขนส่งนิวเดลี, ประกาศการเปลี่ยนอัตราค่าบริการรถโดยสารสามล้อมิเตอร์และแท็กซี่มิเตอร์, เข้าถึงเมื่อ 6 มีนาคม 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

https://transport.delhi.gov.in/sites/default/files/ALL-PDF/rev_rate230614.pdf

ค่าโดยสารมิเตอร์เริ่มต้น

อัตราค่าโดยสารรถสามล้อมิเตอร์เมืองนิวเดลี (แก้ไข2019) วางหลักว่า ค่าโดยสารเริ่มต้นที่ Rs.25 สำหรับ 1.5 กิโลเมตรแรก (หรือประมาณ 10บาท)

อัตราค่าโดยสารรถสามล้อมิเตอร์เมืองมุมไบ (ตั้งแต่2015) วางหลักว่า ค่าโดยสารเริ่มต้นที่ Rs.18 สำหรับ 1.5 กิโลเมตรแรก (หรือประมาณ 8บาท)

ค่าโดยสารสำหรับกิโลเมตรถัดไป

อัตราค่าโดยสารรถสามล้อมิเตอร์เมืองนิวเดลี (แก้ไข2019) วางหลักว่า กิโลเมตรหลังจาก 1.5 กิโลเมตรแรก ให้คิดอัตราค่าโดยสารเพิ่มขึ้น Rs.9.5 สำหรับกิโลเมตรถัดไป (หรือประมาณ 4 บาท)

อัตราค่าโดยสารรถสามล้อมิเตอร์เมืองมุมไบ (ตั้งแต่ 2015) วางหลักว่า กิโลเมตรหลังจาก 1.5 กิโลเมตรแรก ให้คิดอัตราค่าโดยสารเพิ่มขึ้น Rs.12.19 สำหรับกิโลเมตรถัดไป (หรือประมาณ 6 บาท)

เพิ่มค่าโดยสารตอนกลางคืน

อัตราการชาร์จค่าโดยสารในการให้บริการเวลากลางคืนที่เมืองนิวเดลี (ฉบับ 2013) สามารถชาร์จอัตราค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ตั้งแต่ 5 ทุ่มถึงตี 5

อัตราการชาร์จค่าโดยสารในการให้บริการเวลากลางคืนที่เมืองมุมไบ (ฉบับ 2015) สามารถชาร์จอัตราค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 ตั้งแต่ เที่ยงคืนถึงตี 5

เพิ่มค่าโดยสารในการรอ

อัตราการชาร์จค่าโดยสารในการรอที่เมืองนิวเดลี (ฉบับ2019) กำหนดว่าสามารถชาร์จอัตราค่าโดยสารในการรอได้ Rs.0.75 ต่อนาที หรือประมาณ 0.5 สตางค์ (ไม่จำกัดขั้นต่ำ 15นาที ในฉบับ 2013) ต่อเมื่อยานพาหนะจอดอยู่กับที่หรือ ติดขัดในการจราจรหรือเคลื่อนที่ช้ากว่า 1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

อัตราการชาร์จค่าโดยสารในการรอที่เมืองมุมไบ (ฉบับ2015) กำหนดว่าสามารถชาร์จอัตราค่าโดยสารในการรอได้ Rs.1.2 ต่อนาที หรือประมาณ 1 บาท (ไม่จำกัดขั้นต่ำ 15 นาทีในฉบับ 2013) ต่อเมื่อยานพาหนะจอดอยู่กับที่หรือ ติดขัดในการจราจร

เพื่อค่าโดยสารในการขนย้ายกระเป๋าเดินทาง

อัตราการชาร์จในการขนย้ายกระเป๋าเดินทางที่เมืองนิวเดลี (ฉบับ 2013) ระบุว่า ผู้ให้บริการสามารถเรียกเก็บค่าขนย้ายกระเป๋าเดินทางเพิ่มได้ Rs.7.50 หรือประมาณ 3 บาท แต่ไม่สามารถชาร์จกระเป๋าจำพวก กระเป๋าซอปปิ้งและกระเป๋าเดินทางขนาดเล็ก

อัตราการชาร์จในการขนย้ายกระเป๋าเดินทางที่เมืองมุมไบ (ฉบับ 2015) ระบุว่า ผู้ให้บริการสามารถเรียกเก็บค่าขนย้ายกระเป๋าเดินทางเพิ่มได้ Rs.3 หรือประมาณ 1 บาท สำหรับกระเป๋าที่ขนาดใหญ่กว่า 60 เซนติเมตร คูณ 40 เซนติเมตร และไม่สามารถชาร์จกระเป๋าจำพวก กระเป๋าถือและกระเป๋าเอกสาร

| Delhi Auto Fare Revision ค่าโดยสารรถสามล้อประเทศอินเดีย ฉบับ พ.ศ. 2562 | | | |
|--|--|--|---|
| ข้อกำหนด | นิวเดลี ตั้งแต่ พ.ศ. 2556 | นิวเดลี ฉบับ พ.ศ.2562 | มุมไบ ฉบับปัจจุบัน |
| มิเตอร์ | ค่าโดยสาร 2 กิโลเมตรแรก 25 รูปี | ค่าโดยสาร 1.5 กิโลเมตรแรก 25 รูปี | ค่าโดยสาร 1.5 กิโลเมตรแรก 18 รูปี |
| ราคาต่อกิโลเมตร | กิโลเมตรถัดไป 8 รูปี | หลังจาก 1.5 กิโลเมตร คิด 9.5 รูปี | หลังจาก 1.5 กิโลเมตร คิด 12.19 รูปี |
| ค่าโดยสารการรอ | ชาร์จเพิ่ม 0.5 รูปี ทุกนาที ไม่จำกัดขั้นต่ำ | ชาร์จเพิ่ม 0.75 รูปี ทุกนาที ไม่จำกัดขั้นต่ำ | ชาร์จเพิ่ม 1.2 รูปี ทุกนาที ไม่จำกัดขั้นต่ำ |
| ค่าบริการตอนกลางคืน | ระหว่าง 5ทุ่ม-ตี5 ชาร์จเพิ่ม 25% | ระหว่าง 5ทุ่ม-ตี5 ชาร์จเพิ่ม 25% | ระหว่าง เที่ยงคืน-ตี5 ชาร์จเพิ่ม 50% |
| ค่าขนย้ายกระเป๋า | ชาร์จเพิ่ม 7.5 รูปี ยกเว้นกระเป๋าจำพวก ใส่เอกสาร | ชาร์จเพิ่ม 7.5 รูปี ยกเว้นกระเป๋าจำพวกใส่ เอกสาร | ชาร์จเพิ่ม 3 รูปี กระเป๋าขนาด 60ซม. X 40ซม. |

ตารางที่ 4 : อัตราค่าโดยสารรถสามล้อเพิ่มเติมประเทศอินเดีย

รายละเอียดของค่าโดยสารที่ได้รับการแก้ไขระยะทางของรถริกซอร์เพื่อความสะดวกของผู้สัญจรนั้นเป็นไปตามตารางกิโลเมตรดังนี้

| อัตราค่าโดยสารรถสามล้อประเทศอินเดีย | | |
|--|------------|------------|
| ระยะทาง 0 – 1.5 กิโลเมตรแรก | - | 25.00 รูปี |
| ระยะทางกิโลเมตรที่ 1.5 กิโลเมตรขึ้นไป ถึง กิโลเมตรที่ 35 | กิโลเมตรละ | 9.00 รูปี |
| ระยะทางหลักเมตรที่ 100 เมตร ขึ้นไป | เมตรละ | 0.95 รูปี |

ตารางที่ 5 : อัตราค่าโดยสารรถสามล้อประเทศอินเดีย

3.3.2 บทลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรของประเทศอินเดีย

จากข้อมูลบทลงโทษและค่าปรับในปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) มีบทลงโทษดังนี้¹⁴

หากผู้ขับขี่รถสาธารณะคิดอัตราค่าโดยสารเกินข้อกำหนด มีฐานความผิดตามพระราชบัญญัติยานยนต์ พ.ศ. 2531(Motor Vehicles Act of 1988) มาตรา 84(3) กล่าวว่า หากผู้ถือใบอนุญาตให้บริการเรียกเก็บค่าโดยสารตามที่รัฐบาลกำหนดหากมีการฝ่าฝืนจะถูกระงับใบอนุญาตตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติการขนส่งทางถนนและความปลอดภัย และสามารถร้องเรียนได้กับกรมการขนส่งทางถนน Road Transport & Safety Act

¹⁴ Rakesh Dubbudu, Who Decides Auto & Taxi Fares, เข้าถึงเมื่อ 23 มีนาคม 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://factly.in/who-decides-auto-taxi-fare-rules-in-india/>

บทที่ 4

วิเคราะห์สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขหลักเกณฑ์การควบคุม

รถโดยสารสาธารณะรถยนต์สามล้อในประเทศไทย

จากข้อมูล que ศึกษาพบว่า การควบคุมรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย มีข้อกำหนดของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดเรื่องพฤติกรรมและอัตราค่าบริการ และมีพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดเกี่ยวกับการขออนุญาตและบทโทษที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตของผู้ขับขี่ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดเรื่องของประเภทรถโดยสารสาธารณะและใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และประกาศที่เกี่ยวข้องกับการบริการ และคุณสมบัติของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ ทางผู้เขียนจะกล่าวถึงปัญหาต่างๆ ของหลักเกณฑ์การให้บริการรถสาธารณะประเภทรถยนต์สามล้อในประเทศไทยและนำมาเปรียบเทียบกับข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับการการคิดอัตราค่าโดยสารรถยนต์ประเภทสามล้อของประเทศอินเดีย รวมถึงเปรียบเทียบกับ การควบคุมพฤติกรรมและบทลงโทษกรณี que ให้บริการกระทำผิดผู้โดยสาร กับประเทศญี่ปุ่น เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งโดยรถโดยสารสาธารณะประเภทสามล้อ

4.1 วิเคราะห์ปัญหาการให้บริการสาธารณะประเภทรถยนต์สามล้อในประเทศไทย

ปัญหาการให้บริการของสาธารณะประเภทรถยนต์สามล้อในประเทศไทยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ปัญหา คือ ปัญหาการคิดอัตราค่าโดยสารของรถยนต์สามล้อไม่มีหลักเกณฑ์ในการเก็บค่าโดยสารที่แน่นอน เหมือนกับรถโดยสารประเภทอื่น ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสาร¹⁵

กฎหมายของประเทศไทยมีหลักเกณฑ์และบทลงโทษที่ไม่รุนแรงเพียงพอให้ ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะเคารพและเกรงกลัวต่อกฎหมาย จึงทำให้มีการกระทำความผิดบนท้องถนนต่อผู้โดยสาร คนไทยและนักท่องเที่ยวต่างประเทศ ส่งผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสร้างความเสียหายให้ภาพลักษณ์ของประเทศไทย¹⁶

¹⁵ จส.100, สู้ร่วจกันหนอย! ประชาชนขึ้นตุ้กตุ้ก ค่าโดยสารเท่าไรกันบ้าง, เข้าถึงเมื่อ 14 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์] แหล่งที่มา: https://www.js100.com/en/site/post_share/view/72862

¹⁶ สำนักงานข่าว Amarin, สามล้อพกอาวุธ, เข้าถึงเมื่อ 28 พฤษภาคม 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://www.amarintv.com/news/detail/24913>

4.1.1 วิเคราะห์เปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารการขนส่งในประเทศไทย

ปัจจุบันการขนส่งสาธารณะทางบกของประเทศไทยมีกฎหมายในการคิดค่าโดยสารใน แต่ละประเภท โดยผู้เขียนเปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารสาธารณะโดยจะยกตัวอย่าง ของรถยนต์แท็กซี่ รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และรถสามล้อ ดังนี้¹⁷

| อัตราค่าโดยสารรถโดยสารสาธารณะ | | |
|-------------------------------|---|--|
| ประเภทรถโดยสาร | กิโลเมตร | ค่าบริการปัจจุบัน(บาท) |
| 1. รถยนต์แท็กซี่ | กิโลเมตรแรก | 35 |
| | 1 -10 กม. | 6.50 |
| | 10-20 กม. | 7 |
| | 20-40 กม. | 8 |
| | 40-60 กม. | 8.50 |
| | 60-80 กม. | 9 |
| | 80 กม. ขึ้นไป | 10.50 |
| 2. รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง | 2กิโลเมตรแรก | 25 |
| | ไม่เกิน 5กิโลเมตร | กิโลเมตรละ 5 |
| | 5 กิโลเมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 15 กิโลเมตร | ตั้งแต่กิโลเมตรแรก จนถึงสิ้นสุดการจ้างต้องไม่เกินกิโลเมตรละ 10 บาท |
| | ระยะทางเกิน 15 กิโลเมตรขึ้นไป | ตกลงก่อนรับจ้าง หรือให้คิดอัตราไม่เกิน กิโลเมตรละ 10 บาท |
| 3. รถยนต์สามล้อ | ไม่มีอัตรา | ไม่มีอัตรา |

ตารางที่ 6 : เปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย

¹⁷ สำนักงานข่าว Thai Publica กล่าวพูดความจริง, สํารวจค่าใช้จ่ายค่าเดินทางคนกรุงเทพฯ, เข้าถึงวันที่ 16 ตุลาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://thaipublica.org/2015/02/bangkok-public-transportation/>

จะเห็นได้ว่า รถโดยสารสาธารณะประเภท รถแท็กซี่ และรถโดยสารประจำทางนั้น มีกฎเกณฑ์ในการคำนวณอัตราค่าโดยสารจากกฎหมาย แต่รถยนต์ประเภทรถยนต์สามล้อนั้นไม่มีกฎเกณฑ์ในการคิดค่าโดยสารที่ตายตัว ทำให้ผู้ให้บริการโดยสาธารณะสามล้อสามารถเรียกราคาได้อย่างอิสระ ส่งผลให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสาร

โดยผู้เขียนจะยกต้นทุนการประกอบการของรถแท็กซี่และจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครมาคำนวณมาโดยตามปกติแล้วจะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันที่เกี่ยวข้องกับการคำนวณอัตราค่าบริการรถแท็กซี่หลักๆ อยู่ 4 ประการ¹⁸ คือ

| ค่าใช้จ่ายแท็กซี่ | เฉลี่ยต่อวัน |
|-------------------------------|---------------------|
| 1. ค่าผ่อนรถ/เช่าซื้อ/เช่าขับ | 721.66 บาท |
| 2. ค่าบำรุงรักษารถ | 80.03 บาท |
| 3. ค่าเชื้อเพลิง | 340.12 บาท |
| 4. ค่าบริหารจัดการ | 33.57 บาท |
| รวม | <u>1,175.38 บาท</u> |

ซึ่งค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 1,175.38 บาทต่อวัน ดังนั้นอัตราค่าบริการรถแท็กซี่ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอัตราค่าบริการรถแท็กซี่จึงจำเป็นต้องสอดคล้องกับลักษณะของต้นทุนดังกล่าว จะเห็นได้ว่าเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับต้นทุนของรถประเภทรถมอเตอร์ไซด์ ต้นทุนเฉลี่ยต่อวันจะแตกต่างกันทั้ง 4 ปัจจัยหลักๆ จะสังเกตได้ว่าค่าบริการต่อกิโลเมตรของรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างจะมีอัตราค่าบริการต่อกิโลเมตรที่ต่ำกว่าค่าบริการของรถยนต์ประเภทแท็กซี่เนื่องจากต้นทุนต่างๆ ไม่เท่ากัน

ต้นทุนในการประอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถจำแนกได้เป็น 2 ลักษณะ คือการจัดตั้งวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างและค่าใช้จ่ายในการให้บริการ ในส่วนนี้ผู้เขียนให้ความสำคัญที่ค่าใช้จ่ายเพื่อให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ต้นทุนในการให้บริการ มี 2 ลักษณะคือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์และค่าเช่าเสื่อวิน กล่าวได้คือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์คือการให้บริการของรถมอเตอร์ไซด์เช่น ค่าน้ำมัน ค่าบำรุงรักษารถ ค่าอะไหล่ หรือรวมไปถึงต้นทุนในการซื้อรถมอเตอร์ไซด์ส่วนใหญ่เป็นการซื้อผ่อนชำระรายเดือน

¹⁸ โครงการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุน

และการประกอบการ, เข้าถึงเมื่อ 23 มิถุนายน 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

https://tdri.or.th/wp-content/uploads/2018/06/Taxi-ppt_all-parts_14June2018.pdf

ส่วนค่าเสียเงินเป็นค่าการให้บริการที่ผู้ขับซึ่งจะต้องชำระและเป็นส่วนที่สำคัญที่สุดในการให้บริการเพราะถือเป็นสัญลักษณ์ของอาชีพ ดังนั้นผู้เขียนจึงคำนวณต้นทุนของผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างดังนี้

| ค่าใช้จ่ายรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง | เฉลี่ยต่อวัน |
|---|------------------|
| 1. ค่าเช่าเสียเงิน ตามพื้นที่ เฉลี่ยเดือนละ 1,000 บาท | 33.33 บาท |
| 2. ค่าเช่าวินฯ ตามพื้นที่ เฉลี่ยเดือนละ 500 บาท | 16.67 บาท |
| 3. ค่าบำรุงท้องที่ให้เทศบาล เดือนละ 1,000 บาท | 33.33 บาท |
| 4. ค่าเชื้อเพลิง | 100 บาท |
| รวม | <u>183.33บาท</u> |

จากที่กล่าวมานั้นต้นทุนของรถสาธารณะประเภทรถรับจ้างมอเตอร์ไซค์เป็นต้นทุนประเภทของการเช่าเสียเงิน แต่หากเป็นราคาซื้อเสียเงินนั้นอาจจะมีมูลค่าต้นทุนเพิ่มขึ้น ซึ่งตามปกติแล้วราคาซื้อขายซื้อวินมอเตอร์ไซค์นั้นจะแบ่งออกเป็น 3 ระดับก็คือ

1. วินให้บริการในซอย ราคาซื้อขายจะอยู่ที่ 30,000 บาท
2. วินปากซอยทั่วไป อยู่ที่ราคา 150,000 บาท และ
3. วินให้บริการพื้นที่เศรษฐกิจจะมีราคาซื้อขายเสียเงินอยู่ที่ 150,000 บาท ซึ่งยังไม่รวมถึงราคาของอุปกรณ์ต่างๆ เช่น หมวกกันน็อค หรือค่าบำรุงรักษารถมอเตอร์ไซค์จะเป็นปัจจัยที่ทำให้ต้นทุนสำหรับการให้บริการวินมอเตอร์ไซค์เพิ่ม มากขึ้นอีกด้วยเช่นกัน

ดังนั้นรถยนต์สามล้อจึงควรมีมาตรวัดในการคำนวณการคิดค่าบริการตามอัตราระยะทางการบริการเพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนที่กล่าวมาข้างต้น โดยใช้ 4 ปัจจัยหลักที่กล่าวมาเป็นตัวช่วยในการคำนวณอัตราค่าบริการของรถสามล้อตลอดจนใช้กฎหมายของประเทศ อินเดียเข้ามาเป็นแนวทางในการคำนวณค่าโดยสารของรถยนต์สามล้อเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้โดยสารตลอดจนก่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อประเทศอีกด้วย

4.1.2 ปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ประเภทสามล้อในประเทศไทย

จากการเติบโตและการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลต่างๆ ตามสื่อหนังสือพิมพ์ สำนักงานข่าว และเข้าการถึงข้อมูลผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้อย่างสะดวกสบายและรวดเร็วมากขึ้น จึงเป็นเหตุในการรับรู้ข่าวสารภายในประเทศ

เราจะเห็นว่าผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยมีพฤติกรรมไม่ค่อยเหมาะสมต่อเพื่อนร่วมงานหรือผู้โดยสารได้บ่อยครั้ง ผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อมีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมกับผู้โดยสารเป็นจำนวนมากจนทำให้เกิดการร้องเรียนไปที่กรมการขนส่งทางบกอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งปัจจัยที่ทำให้ผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อมีดังนี้

1. หลักเกณฑ์การให้ใบขับขี่รถยนต์สามล้อสำหรับประกอบอาชีพรถสามล้อได้มาง่ายขึ้น ด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์ของกรมขนส่งทางบกระบุถึงคุณสมบัติ เอกสารประกอบ และขั้นตอนในการขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามล้อสาธารณะมีหลักเกณฑ์ในการขอใบอนุญาตที่ไม่เข้มงวดมากพอ

2. การจัดอบรมการให้กับผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อ ด้านการให้บริการ ด้านความปลอดภัย ต่อผู้ร่วมสัญจร การให้ความรู้ความเข้าใจต่อผู้ขับขี่รถสามล้อนั้นไม่มากพอที่จะตระหนักถึงข้อเสียที่จะเกิดขึ้นในระยะยาว รวมไปถึงการกระจายข่าวสารที่สำคัญในด้านกฎระเบียบคมนาคม ด้านการจัดอบรมสัมมนา รวมถึงความถี่ในการจัดอบรม ต่อปีน้อยเกินไป ส่งผลทำให้ผู้ให้บริการขับขี่รถยนต์สามล้อเกิดการละเมิดต่อผู้ขับขี่บนท้องถนนหรือผู้โดยสาร ตลอดจนทะเลาะวิวาทต่อผู้คนสัญจรในระแวกนั้นอีกด้วย

3. บทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดไม่รุนแรงมากพอ ที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อบริการตระหนักถึงการทำความผิด เช่น การคิดอัตราบริการที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสาร หรือการละเมิดกฎระเบียบจราจร ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรอบข้างดังนั้น กฎหมายที่ยังไม่รุนแรง อาจทำให้ผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎระเบียบต่อสาธารณะและผู้โดยสารทั้งชาวไทยและต่างประเทศ จึงควรมีแนวทางบทลงโทษที่มากและรุนแรงขึ้นเพื่อให้ผู้ขับขี่ประเภทสามล้อเคารพต่อกฎหมาย

4.2 แนวทางการปรับปรุงการใช้กฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายต่างประเทศ

เนื่องจากปัญหาการคิดอัตราค่าบริการรถยนต์ประเภทสามล้อไม่เป็นธรรมต่อผู้บริโภค ผู้เขียนจึงนำข้อกฎหมายของประเทศอินเดียมาปรับใช้กับการคิดค่าบริการประเภทรถยนต์สามล้อเพื่อให้มีหลักเกณฑ์ในการคิดคำนวณอัตราค่าโดยสาร และเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้โดยสาร รวมถึงนำกฎเกณฑ์การควบคุมของผู้ให้บริการขับขี่ของประเทศญี่ปุ่นมาปรับใช้กับกฎหมายประเทศไทยเพื่อให้ผู้ขับขี่ไม่กล้าทำความผิดต่อผู้โดยสาร ส่งผลให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีกับประเทศไทย

4.2.1 วิเคราะห์และปรับใช้มาตรการทางคิดอัตราค่าโดยสารรถยนต์ประเภทสามล้อในประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

การนำอัตราค่าโดยสารรถยนต์สามล้อของประเทศอินเดียที่มีประกาศจากภาครัฐในการคิดอัตราค่าโดยสารรถยนต์สามล้อโดนใช้มาตรมิเตอร์ในการคำนวณระยะทางและค่าโดยสาร โดยผู้เขียนคำนวณปัจจัยในการคิดค่าบริการด้วยระยะทาง (กิโลเมตร) เป็นหลักในการคิดค่าบริการ นอกเหนือจากนี้ยังมี

ปัจจัยพื้นฐานของประเทศและการบริโภคภายในประเทศที่แตกต่างกัน จึงอาจทำให้การคิดอัตราค่าบริการเริ่ม กิโลเมตรแรกและในระยะถัดไปต่างกันออกไปได้

เมื่อนำมาปรับใช้กับประเทศไทย สามารถคิดค่าโดยสารได้ดังนี้

| ระยะทาง (กม.) | ค่าโดยสาร (บาท) | ระยะทาง (กม.) | ค่าโดยสาร (บาท) | ระยะทาง (กม.) | ค่าโดยสาร (บาท) | ระยะทาง (กม.) | ค่าโดยสาร (บาท) | ระยะทาง (กม.) | ค่าโดยสาร (บาท) |
|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|
| 0 – 1.5 | 10 | 4.1 | 23 | 6.7 | 34 | 9.3 | 47 | 13.5 | 66 |
| 1.6 | 10.5 | 4.2 | 23.5 | 6.8 | 34.5 | 9.4 | 47.5 | 14 | 68 |
| 1.7 | 11 | 4.3 | 24 | 6.9 | 35 | 9.5 | 48 | 14.5 | 70 |
| 1.8 | 11.5 | 4.4 | 24.5 | 7 | 35.5 | 9.6 | 48.5 | 15 | 72 |
| 1.9 | 12 | 4.5 | 25 | 7.1 | 36 | 9.7 | 49 | 15.5 | 74 |
| 2 | 12.5 | 4.6 | 25.5 | 7.2 | 36.5 | 9.8 | 49.5 | 16 | 76 |
| 2.1 | 13 | 4.7 | 26 | 7.3 | 37 | 9.9 | 50 | 16.5 | 78 |
| 2.2 | 13.5 | 4.8 | 26.5 | 7.4 | 37.5 | 10 | 50.5 | 17 | 80 |
| 2.3 | 14 | 4.9 | 27 | 7.5 | 38 | 10.1 | 51 | 17.5 | 82 |
| 2.4 | 14.5 | 5 | 27.5 | 7.6 | 38.5 | 10.2 | 51.5 | 18 | 84 |
| 2.5 | 15 | 5.1 | 28 | 7.7 | 39 | 10.3 | 52 | 18.5 | 86 |
| 2.6 | 15.5 | 5.2 | 28.5 | 7.8 | 39.5 | 10.4 | 52.5 | 19 | 88 |
| 2.7 | 16 | 5.3 | 29 | 7.9 | 40 | 10.5 | 53 | 19.5 | 90 |
| 2.8 | 16.5 | 5.4 | 29.5 | 8 | 40.5 | 10.6 | 53.5 | 20 | 92 |
| 2.9 | 17 | 5.5 | 30 | 8.1 | 41 | 10.7 | 54 | 20.5 | 94 |
| 3 | 17.5 | 5.6 | 30.5 | 8.2 | 41.5 | 10.8 | 54.5 | 21 | 96 |
| 3.1 | 18 | 5.7 | 31 | 8.3 | 42 | 10.9 | 55 | 21.5 | 98 |
| 3.2 | 18.5 | 5.8 | 31.5 | 8.4 | 42.5 | 11 | 55.5 | 22 | 100 |
| 3.3 | 19 | 5.9 | 32 | 8.5 | 43 | 11.1 | 56 | 22.5 | 102 |
| 3.4 | 19.5 | 6 | 32.5 | 8.6 | 43.5 | 11.2 | 56.5 | 23 | 104 |
| 3.5 | 20 | 6.1 | 33 | 8.7 | 44 | 11.3 | 57 | 23.5 | 106 |
| 3.6 | 20.5 | 6.2 | 33.5 | 8.8 | 44.5 | 11.4 | 57.5 | 24 | 108 |
| 3.7 | 21 | 6.3 | 34 | 8.9 | 45 | 11.5 | 58 | 24.5 | 110 |
| 3.8 | 21.5 | 6.4 | 34.5 | 9 | 45.5 | 12 | 60 | 25 | 112 |
| 3.9 | 22 | 6.5 | 35 | 9.1 | 46 | 12.5 | 62 | 25.5 | 114 |
| 4 | 22.5 | 6.6 | 35.5 | 9.2 | 46.5 | 13 | 64 | 26 | 116 |

ตารางที่ 7 : ปรับใช้มาตรการทางคิดอัตราค่าโดยสารรถยนต์ประเภทสามล้อในประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

จากการปรับใช้จะเห็นได้ว่า การนำหลักเกณฑ์ในการคำนวณค่าโดยสารของประเทศอินเดีย มาปรับใช้กับประเทศไทย ทำให้การคิดอัตราค่าโดยสารสามล้อมีอัตราค่าบริการที่เป็นมาตรฐานที่ชัดเจน การใช้มิเตอร์เป็นมาตรวัดระยะทางจะช่วยพัฒนาขนส่งประเภทรถยนต์สามล้อเพื่อให้บริการที่ดีและถูกต้องต่อผู้บริโภค การใช้มิเตอร์เป็นมาตรวัดระยะทางจะช่วยพัฒนาขนส่งประเภทนี้ ในระยะยาวเป็นส่งเสริมและพัฒนาให้กับผู้ขับขี่ในการสร้างรายได้ที่ยั่งยืน

ทั้งนี้จะเห็นได้จากวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นเดินทางที่ 0 กิโลเมตรแรก จนถึง 1.5 กิโลเมตร อัตราค่าบริการที่ควรเป็นอยู่ที่ 10 บาท และอัตราค่าบริการจะคำนวณเพิ่มขึ้น 0.5 สตางค์ ทุกๆ 100 เมตร ตลอดจนถึงสิ้นสุดการเดินทาง

4.2.2 วิเคราะห์แนวทางการควบคุมพฤติกรรมของผู้ให้บริการในประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่น

เมื่อพิจารณาถึงสภาพปัญหาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ให้บริการสามล้อในประเทศไทยพบว่า ผู้ให้บริการสามล้อในประเทศไทยการให้บริการมีการกระทำการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติของกฎหมายอยู่เสมอ เช่น การปฏิเสธผู้โดยสาร การคิดค่าโดยสารในราคาสูงเกินสมควร การใช้ถ้อยคำที่ไม่สุภาพกับผู้โดยสาร การขับรถที่มีลักษณะเป็นอันตราย การขับรถผิดกฎจราจรตลอดจนมี การก่ออาชญากรรมต่อผู้โดยสาร การแย่งผู้โดยสารจากผู้ให้บริการรายอื่น เป็นต้น โดยสามารถวิเคราะห์สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจากการให้บริการของรถสามล้อในประเทศไทยได้ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและกระบวนการในการเรียกร้องสิทธิของผู้เสียหาย

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติตามกฎหมายของไทยในการควบคุมดูแลผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อของประเทศไทยจะพบว่าพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาแก่ผู้โดยสารเหล่านี้เป็นผลโดยตรงมาจากการออกกฎหมายของประเทศไทยที่ใช้ในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ให้บริการรถสามล้อไม่มีประสิทธิภาพในการนำมาใช้บังคับเท่าที่ควรโดยเฉพาะ บทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมของผู้ให้บริการรถสามล้อตามกฎหมายของไทยมีลักษณะเป็นการออกกฎหมายทั่วๆ ไปที่จะมีการบัญญัติห้ามการกระทำบางประการไว้และหากมีการฝ่าฝืนก็จะมีโทษในทางอาญาเมื่อพิจารณาการกระทำที่ห้ามปฏิบัติก็จะพบว่าการกระทำส่วนใหญ่ที่กฎหมายห้ามไว้ครอบคลุมการกระทำทั้งหลายที่มีการ ฝ่าฝืนของผู้ให้บริการรถสามล้อในปัจจุบันอยู่แทบทุกประการ ซึ่งโดยสภาพแล้วเมื่อผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อฝ่าฝืนบทบัญญัติที่กฎหมายห้ามไว้ก็ย่อมต้องถูกลงโทษตามกฎหมาย ซึ่งบทกำหนดโทษส่วนใหญ่จะเป็นการลงโทษปรับแต่เป็นโทษปรับที่ไม่สูง ดังนั้นในประเด็นว่าบทบัญญัติของกฎหมายไม่ครอบคลุมการกระทำทั้งหลายในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อเป็นเรื่องที่ไม่ถูกต้องเนื่องจากบทบัญญัติของกฎหมายไทยได้มีการบัญญัติไว้ชัดเจนถึงการกระทำทั้งหลายเกี่ยวกับพฤติกรรมที่ควรและไม่ควรกระทำต่อผู้โดยสาร

การที่ยังมีปัญหาการละเมิดกฎหมายเกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุผลหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของ การลงโทษกับผู้กระทำความผิด แต่พบไม่มีผลในการลงโทษผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อในทางปฏิบัติ ยิ่งไปกว่านั้นกระบวนการในการลงโทษผู้กระทำความผิดจะเป็นการใช้มาตรการเชิงรับเป็นส่วนใหญ่ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือหากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น ผู้โดยสารจะต้องแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการควบคุมดูแลและเอาผิดกับผู้ให้บริการรถสามล้อ ซึ่งโดยลักษณะโดยสภาพของผู้รับบริการที่อาจได้รับความเดือดร้อนรำคาญหากไม่ใช่เป็นปัญหาที่ร้ายแรง เช่น ค่าบริการแพงเกินสมควร หรือใช้วาจาไม่สุภาพ หรือลักษณะการกระทำความผิดอื่นใดซึ่งมีลักษณะเป็นเรื่องเล็กน้อยโดยส่วนใหญ่แล้วผู้โดยสารมักจะไม้อเอาผิดกับผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อเนื่องจากมองว่าเป็นเรื่องเสียเวลาและกระบวนการในการดำเนินคดีกับผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อมีความยุ่งยากและมีต้นทุนต่อผู้รับบริการ การไม่ใช้บริการหรือการเปลี่ยนไปใช้บริการผู้ให้บริการรายอื่นเป็นเรื่องที่มีความยุ่งยากน้อยกว่ามาก ยิ่งไปกว่านั้นหากเป็นผู้โดยสารชาวต่างชาติ หากได้รับความเดือดร้อนเสียหายผู้เสียหายที่เป็นชาวต่างชาติก็มักจะไม่มีความยุ่งยากในการเอาผิดกับ ผู้ให้บริการรวมถึงการติดต่อสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ ดังนั้นโดยส่วนใหญ่แม้จะมีการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติของกฎหมายที่ควบคุมพฤติกรรมของผู้ให้บริการรถสามล้อ แต่โดยโครงสร้างของกฎหมายไม่เอื้ออำนวยให้มีการเอาผิดกับผู้กระทำความผิดหรือแม้แต่จะมีการเอาผิดกับผู้กระทำความผิดจริงโทษที่ลงกับผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อก็ไม่มี ความรุนแรงเพียงพอที่จะควบคุมหรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ให้บริการรถสามล้อ ดังนั้น จากลักษณะโครงสร้างในการออกกฎหมายที่มีในปัจจุบันอาจเรียกได้ว่ากฎหมายในการควบคุมการให้บริการของรถยนต์สามล้อในปัจจุบันควรมีการปรับปรุงแก้ไขรูปแบบในการลงโทษผู้กระทำความผิดและใช้มาตรการที่มีความรุนแรงและมีประสิทธิภาพเพียงพอในการยับยั้งไม่ให้ผู้กระทำความผิด คือ ผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อกระทำความผิดซ้ำโดยไม่เกรงกลัวต่อบทบัญญัติของกฎหมาย ดังนั้นประเทศไทยควรแก้ไขเปลี่ยนแปลงบทบัญญัติของกฎหมายโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของบทลงโทษที่จะต้องมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นทางโทษจำคุกและโทษปรับ รวมไปถึงการพักใบอนุญาต และหากเป็นการกระทำความผิดซ้ำผู้กระทำความผิดจะต้องรับโทษหนักขึ้นยิ่งไปกว่านั้นกระบวนการในการเอาผิดกับผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อ ในประเทศไทยจะต้องสามารถดำเนินได้โดยง่ายผ่านช่องทางที่สะดวกต่อผู้โดยสารและนำเทคโนโลยีมาใช้ในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ให้บริการรถสามล้อเหมือนเช่นที่มีการออกกฎหมายในประเทศญี่ปุ่นทั้งในส่วนของ การลงโทษที่มีมาตรการสถานีกับบุคคลที่ฝ่าฝืนกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นรวมถึงการนำเทคโนโลยีในการนำส่งพยานหลักฐานและออฟฟิศจับผู้กระทำความผิดผ่านช่องทางแอปพลิเคชันและช่องทางออนไลน์อื่น ๆ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินคดีในทางกฎหมายกับผู้ให้บริการโดยไม่เป็นภาระต่อผู้รับบริการ

2. มาตรฐานในการออกใบขับขี่ให้กับผู้ประกอบการอาชีพรถสามล้อยังมีข้อบกพร่องที่จะต้องพัฒนาระบบการออกใบอนุญาตให้มีมาตรฐานมากขึ้น

ในประเทศไทยจะมีการออกใบอนุญาตขับขี่รถประเภทต่างๆ ผ่าน 2 ช่องทางหลักคือ ผ่านกรมการขนส่งและผ่านผู้ให้บริการซึ่งเป็นเอกชน อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาในทางปฏิบัติ หากเป็นการ

ดำเนินการออกใบอนุญาตใบขับขี่ซึ่งเป็นการดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐจะมีมาตรฐานในการออกใบขับขี่ที่ค่อนข้างดี แต่อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบกับ การออกใบขับขี่ โดยเอกชน สภาพโครงสร้างของการที่รัฐมอบหมายการออกใบอนุญาตให้กับเอกชนแม้จะเป็นสิ่งที่ดีในการแบ่งเบาภาระในการจัดทำบริการสาธารณะของหน่วยงานของรัฐก็ตาม แต่เมื่อเป็นการออกใบอนุญาตโดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ตอบแทนในทางธุรกิจ โดยสภาพผู้ออกใบอนุญาต ที่เป็นเอกชนย่อมต้องหาแนวทาง ให้มีผู้มาใช้บริการกับเอกชนเหล่านั้นให้มากที่สุดเพื่อป้องกัน การขาดทุนและแสวงหาผลกำไรให้มากที่สุด ในทางปฏิบัติพบว่าผู้ให้บริการเอกชนหลายแห่งใช้ช่องทางช่วยเหลือผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ที่เป็นการทุจริตกระบวนการในการออกใบอนุญาต ทั้งในส่วนของ การสอบข้อเขียนและสอบปฏิบัติ สอบข้อเขียนอาจมีการนำข้อสอบที่จะใช้สอบมาให้ผู้สอบใบขับขี่ดูเป็นแนวทางก่อน ส่วนในขั้นตอนของการสอบปฏิบัติจะมีการอนุโลมและช่วยเหลือในการสอบเพื่อให้ผู้ขอใบขับขี่สามารถได้รับใบขับขี่ได้ง่ายที่สุด นำไปสู่การบอกต่อและชักจูงบุคคลอื่นให้มาใช้บริการกับผู้ให้บริการออกใบขับขี่เอกชนเหล่านั้นในอนาคต ผลที่ตามมาคือผู้ที่ได้รับใบขับขี่ซึ่งรวมถึงผู้รับใบอนุญาตขับขี่ในการให้บริการรถยนต์สามล้อจำนวนหนึ่งได้ใบอนุญาตมาโดยไม่ได้มีความรู้ และส่วนที่สำคัญที่สุด คือ หน้าที่และความรับผิดชอบในการที่จะต้องเคารพกฎหมายจราจรให้มากที่สุด ดังนั้นในการแก้ปัญหาในส่วนของการออกใบอนุญาตขับขี่นี้จะต้องนำมาตรการและวิธีการในการออกใบอนุญาตขับขี่ของประเทศญี่ปุ่นที่มีกระบวนการในการออกใบอนุญาตขับขี่ที่มีความเข้มงวดและมีการระบุวิธีการขอใบอนุญาตในแต่ละขั้นตอนที่ต้องได้มาตรฐาน และหากตรวจพบว่าผู้ขับขี่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายจราจรเมื่อใดจะถูกลงโทษพักใบอนุญาตได้โดยง่ายทั้งในรูปแบบ ถูกพักชั่วคราวและถูกพักการใช้ใบอนุญาตถาวร การใช้มาตรการที่เข้มงวดดังกล่าวส่งผลให้ผู้ที่ได้ใบขับขี่และขับรถอยู่บนท้องถนนเป็นผู้ที่ผ่านมาตรฐานในการขับรถ

3. ปัญหาการขาดการให้ความสำคัญในการอบรมข้อเสียที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจราจร

ในส่วนของ การอบรมที่เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตขับขี่ไม่ว่าจะเป็นการขอใบอนุญาตขับขี่รถส่วนบุคคลหรือรถโดยสารสาธารณะซึ่งหมายความรวมถึงรถยนต์สามล้อ จะมีกระบวนการในการอบรมทั้งในส่วนของ การขอใบอนุญาตขับขี่รายใหม่และในส่วนของ การต่อใบอนุญาต ซึ่งเมื่อพิจารณาการอบรมส่วนใหญ่จะเป็นการอบรมไปในลักษณะเป็นแค่แบบพิธี เพื่อให้ครบขั้นตอนของกฎหมาย แต่ขาดประสิทธิภาพในการสร้างเสริมจิตสำนึกในการไม่ฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติของกฎหมาย จนแทบอาจจะเรียกได้ว่าวัฒนธรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในประเทศไทยเป็นเรื่องที่ปกติ มาตรการส่งเสริมให้มีการอบรมและปลูกฝังจิตสำนึกเกี่ยวกับผลเสียหายที่จะตามมาหากมีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจะทำได้ไม่มากนัก แต่การปลูกฝังจิตสำนึกดังกล่าว ยังคงต้องมีความเข้มข้นมากเพียงพอในระดับเดียวกันกับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าปัญหาที่เกิดขึ้นจากผู้ให้บริการรถสามล้อในประเทศไทยเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นต่อเนื่องมายาวนาน ผู้เขียนจึงอยากเสนอให้มีการใช้มาตรการใหม่ๆ ในการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมการฝ่าฝืนกฎหมายของผู้ให้บริการรถสามล้อ อย่างไรก็ตามแม้จะมีการ

แก้ไขกฎหมายให้มีการลงโทษที่เพิ่มหนักขึ้นอย่างที่คุณเขียนเสนอก็ตาม แต่หากกลไกการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงบุคลากรที่จะนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมให้ปฏิบัติตามกฎหมายยังมีไม่เพียงพอ

ดังนั้น ในความเห็นของคุณเขียน เห็นว่ากลไกที่น่าจะมีประสิทธิภาพสูงในการแก้ไขปัญหา การฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายโดยเฉพาะในส่วนของพฤติกรรมของผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อ ควรนำมาตรการในภาคเอกชนมาใช้เป็นเครื่องมืออีกส่วนหนึ่งในการแก้ไขปัญหาด้วย เครื่องมือที่สำคัญคือเครื่องมือ ทางด้านการแข่งขันโดยใช้กลไกตลาดผ่านเทคโนโลยี เพราะว่าหากมีการแข่งขันในตลาดโดยผู้แข่งขันหลายราย โดยสภาพจะทำให้ผู้โดยสารมีโอกาสเลือกในการที่จะใช้หรือไม่ใช้ผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อรายใดก็ได้ และการใช้เทคโนโลยีนั้นจะต้องมีการรวบรวมประวัติการให้บริการและระดับการให้บริการที่มีต่อลูกค้าคนก่อนผ่าน ระบบการให้คะแนน ดังนั้น หากผู้ให้บริการรถสามล้อรายใดซึ่งมีการกระทำที่ไม่ถูกต้องและฝ่าฝืนกฎหมาย รวมถึงมีพฤติกรรมที่ไม่เป็นมิตรต่อผู้รับบริการ ข้อมูลต่างๆ จะปรากฏอยู่ในระบบ ซึ่งใช้ประกอบการตัดสินใจ ของผู้ใช้บริการ

ผู้เขียนกำลังเสนอให้ระบบการเรียกใช้บริการขนส่งสาธารณะผ่าน แอปพลิเคชันไม่ว่าจะเป็นของหน่วยงานภาครัฐที่จัดทำขึ้นหรือของบริษัทเอกชน มาเป็นเครื่องมือในการควบคุมการปฏิบัติตาม กฎหมายและพฤติกรรมของผู้ให้บริการรถยนต์สามล้อ จะทำให้กลไกตลาดสามารถควบคุมการกระทำฝ่าฝืน กฎหมายของผู้ให้บริการรถสามล้อได้ และหากมีผู้กระทำความผิดหรือให้บริการที่เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย ผู้รับบริการสามารถรวบรวมหลักฐานผ่านวิดีโอคลิปหรือหลักฐานอื่นใดเพื่อแจ้งให้เจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่ รับผิดชอบดำเนินการลงโทษตามกฎหมายไม่ว่าจะเป็นการลงโทษปรับ โทษจำคุก หรือการพักใบอนุญาต

ข้อเสนอนี้ให้หมายความรวมถึงการขยายการให้บริการไปสู่รถส่วนบุคคลที่นำมาวิ่งเป็น รถสาธารณะให้สามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายแต่ต้องยื่นขออนุญาตและดำเนินการตรวจสอบรถและ ใบขับขี่เช่นเดียวกับผู้ให้บริการรถโดยสารปกติ และมีสัญลักษณ์ที่ชัดเจนว่าเป็นรถ ที่เข้าร่วมวิ่งรับผู้โดยสาร ปรากฏชัดเจนอยู่ที่ตัวรถ การใช้เทคโนโลยีเข้ามาควบคุมการให้บริการดังกล่าวจะทำให้ควบคุมการกระทำ ความผิดอาญาได้อย่างมีประสิทธิภาพไม่ว่าจะเป็นกฎหมายอาญาทั่วไปและกฎหมายจราจร ทางนี้ตามแนวทาง ที่มีการใช้บังคับมาแล้วเกิดประสิทธิภาพในประเทศญี่ปุ่น จากที่กล่าวมาข้างต้น

จะเห็นได้ว่ากฎหมายประเทศญี่ปุ่นมีหลักเกณฑ์ในการควบคุมสำหรับผู้ให้บริการขับขี่ รถสาธารณะรวมถึงส่งผลทำให้ผู้ให้บริการขับขี่ตระหนักถึงโทษที่จะตามมา จนทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีกับ ประเทศอีกด้วย

4.3 วิเคราะห์ประเด็นความไม่เป็นธรรมสำหรับผู้ให้บริการและผู้รับบริการ

4.3.1 วิเคราะห์ประเด็นเสรีภาพในการกำหนดราคา

กรณีไม่มีมิเตอร์ (สำหรับผู้ให้บริการ)

ผู้ให้บริการหรือผู้ซบซึ่มีสิทธิเสรีภาพในการกำหนดอัตราค่าโดยสารได้ตามหลักเสรีภาพในการประกอบธุรกิจและสามารถกำหนดราคาจากการเจรจาต่อรองกับผู้โดยสารโดยสามารถเลือกให้บริการต่อ ผู้โดยสารคนใดก็ได้ตามอย่างเสรีและผู้ให้บริการบางรายอาจคิดอัตราโดยสารเกินความเป็นจริงหรือมีค่าโดยสารที่สูงกว่ารถโดยสารประเภทอื่นซึ่งมีระยะทางและต้นทุนในการประกอบอาชีพที่ใกล้เคียงกันอย่างเช่น รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถไฟฟ้า นอกจากนี้ยังมีเสรีภาพในการคิดอัตราค่าโดยสารต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ค่อนข้างสูงกว่านักท่องเที่ยวคนไทย ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้บริโภคในด้านราคา ซึ่งทำให้อัตราค่าโดยสารประเภทนี้มีรอบวิ่งที่ไม่เอื้อเท่าที่ควรและก่อเกิดมลพิษทางจราจรหรือจอดในพื้นที่ที่เป็นทางเดินรถสาธารณะอีกด้วย

กรณีไม่มีมิเตอร์ (สำหรับผู้ใช้บริการ)

ในแง่ของผู้ใช้บริการถูกเลือกปฏิบัติในแง่ของราคาค่าโดยสารที่ไม่เท่ากันต่อผู้ให้บริการหนึ่งคัน ถึงแม้จะเป็นเส้นทางเดียวกันก็ตามก็ขึ้นอยู่กับการเจรจาต่อรองและความพึงพอใจที่จะให้บริการสำหรับผู้ซบซึ่และความยอมรับในอัตราค่าโดยสาร เหตุนี้เป็นการสร้างความเหลื่อมล้ำของการให้บริการที่ไม่มีมาตรฐานในกำหนดราคาที่ชัดเจนซึ่งขึ้นอยู่กับการเจรจาตกลงเท่านั้น ทำให้ผู้บริโภคไม่อาจคำนวณราคาค่าโดยสารเองได้นอกจากการต่อรองความไม่เป็นธรรมในเรื่องราคานี้ไม่ได้รับการพัฒนามาเป็นระยะเวลาานในแง่ของผู้ใช้บริการในประเทศนั้นจึงไม่ค่อยเป็นที่นิยมเมื่อเปรียบเทียบกับความสะดวกสบายที่ได้รับจากขนส่งประเภทอื่น

กรณีติดตั้งมิเตอร์ (สำหรับผู้ให้บริการ)

ถูกจำกัดเสรีภาพในการคิดอัตราค่าโดยสารตามใจชอบ โดยกรมขนส่งควรประกาศการใช้กฎเกณฑ์การคำนวณระยะทางและต้นทุนการให้บริการของรถยนต์สามล้อเช่นเดียวกับการคำนวณค่าโดยสารตามระยะทางของรถโดยสารประเภทอื่นส่งผลให้มีการควบคุม และปรับปรุงราคาตามที่กรมขนส่งได้ประกาศเพื่อสอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจและการบริโภคของตลาด การสร้างมาตรฐานในการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่ชัดเจน เป็นการพัฒนาระบบขนส่งประเภทนี้ให้มีการปรับตัวอย่างจริงจัง เนื่องจากการให้บริการรถยนต์สามล้อเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่นสำหรับประเทศไทยแล้ว ควรมีการกำหนดค่าโดยสารและเพิ่มประสิทธิภาพให้กับผู้ซบซึ่สามารถเพิ่มรายได้ต่อเดือนจากการให้บริการที่เพิ่มขึ้น

กรณีติดตั้งมิเตอร์ (สำหรับผู้ใช้บริการ)

ได้รับความเป็นธรรมในด้านการคิดอัตราค่าบริการที่มีมาตรฐานที่ชัดเจนในการเดินทาง จึงสะดวกต่อการคำนวณเงินก่อนเลือกใช้บริการและเสริมสร้างความมั่นใจให้กับผู้บริโภคทั้งในประเทศและ

ต่างประเทศในแง่ดี และลดเวลาในการตัดสินใจเลือกใช้บริการเมื่อเทียบกับขนส่งประเภทอื่นๆ การติดตั้งมิเตอร์ส่งผลดีต่อผู้บริโภคและได้รับความเป็นธรรมในการใช้บริการ และผู้บริโภคมีโอกาสได้รับการบริการอื่นๆ ของรถโดยสารสามล้อในกรณีที่มีการกำหนดอัตราค่าบริการที่ชัดเจนอีกด้วย

นอกจากนี้ยังเป็นลดการทะเลาะระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการอีกด้วยเนื่องจากราคาที่เป็นประเด็นมายาวนาน การชำระค่าบริการรถยนต์สามล้อโดยการติดตั้งมิเตอร์จึงมีความเป็นธรรมต่อฝ่ายผู้ให้บริการในทางที่ดีและเป็นการระงับข้อโต้แย้งในเรื่องของค่าโดยสารที่ไม่ชัดเจน

4.3.2 มาตรฐานคุณภาพของการให้บริการรถยนต์สามล้อในประเทศไทย

กรณีไม่มีมิเตอร์ (สำหรับผู้ให้บริการ)

คุณภาพในการให้บริการด้านความปลอดภัยต่อและพฤติกรรมในการให้บริการที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุในการขับขี่บนทางถนน นอกจากนี้ส่งผลกระทบต่อผู้ร่วมขับขี่บนท้องถนนรายอื่นอีกด้วย เนื่องจากไม่มีการควบคุมสภาพรถที่ให้บริการที่มากเพียงพอ และการออกมาตรการควบคุมเฉพาะรถโดยสาร ประเภทสามล้อที่เข้มงวดทำให้ผู้ขับขี่ไม่ใส่ใจในการดูแลสมรรถภาพของรถโดยสารเท่าที่ควร จึงทำให้ขาดมาตรฐานและคุณภาพที่เหมาะสมสำหรับการให้บริการ

กรณีไม่มีมิเตอร์ (สำหรับผู้ใช้บริการ)

เสี่ยงในการเดินทางและไม่ปลอดภัยเนื่องจากสภาพของรถโดยสารสามล้อที่ไม่มีมาตรฐานในการซ่อมบำรุงหรือได้รับการตรวจสอบสมรรถภาพของรถชนิดนี้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารโดยพื้นฐานแล้วรถยนต์สามล้อเป็นรถที่มีความเร็วและเป็นรถถึง รถจักรยานยนต์และรถยนต์ แต่ความปลอดภัยเทียบเท่ากับรถจักรยานยนต์มากกว่า จึงควรมีการตรวจสอบสมรรถภาพความปลอดภัยรายปีก่อนให้บริการกับผู้บริโภคเพื่อเสริมสร้างความมั่นใจ ในการเดินทาง การเสียเวลาในการเลือกใช้บริการของรถแต่ละคัน เนื่องจากการต่อรองราคากับผู้ให้บริการต่อหนึ่งคันส่งผลกระทบต่อจราจร ในพื้นที่และอารมณ์ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ ดังนั้นการที่ไม่มีมิเตอร์กำหนดราคาไว้ทำให้ ผู้ใช้บริการต้องเลือกผู้ขับขี่ที่มีเหตุผลและไม่คิดราคาที่สูงเกินความเป็นจริง

กรณีติดตั้งมิเตอร์ (สำหรับผู้ให้บริการ)

เพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เป็นการพัฒนาด้านมาตรฐานการให้บริการและคุณภาพของตัวรถโดยสารไม่ใช่แค่เป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยให้ผู้ใช้บริการเท่านั้นแต่การพัฒนาคุณภาพการให้บริการส่งผลดีต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้ขับขี่บนท้องถนนรายอื่นอีกด้วย นอกจากนี้ ผู้ให้บริการมีโอกาสในการพัฒนาวิชาชีพในระยะยาวเพื่อสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจในประเทศ การเริ่มพัฒนาคุณภาพการให้บริการของรถสามล้อจะส่ง กระแสที่ดีสำหรับ

ผู้ให้บริการและเป็นการเสริมสร้างการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรม การพัฒนาทางด้านคุณภาพการให้บริการเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นสำหรับขนส่งประเภทนี้เป็นอย่างมาก เนื่องจากปัจจุบันยังมีการบังคับใช้กฎหมายเก่ากับรถโดยสาร ประเภทนี้อยู่ ซึ่งเป็นกฎหมายฉบับ ตั้งแต่แรกเริ่มที่มีรถสามล้อและขาดการพัฒนามาเป็นเวลานาน การแก้ไขหรือเสริมกฎหมายให้กับรถโดยสารประเภทนี้เป็นการกำหนดมาตรฐานที่ผู้ขับขี่พึงปฏิบัติ และเป็นการพัฒนาระบบการให้บริการที่ต่อคุณภาพให้ดีกว่าเดิม

กรณีติดตั้งมิเตอร์ (สำหรับผู้ให้บริการ)

ลดระยะเวลาในการเลือกใช้บริการให้กับผู้ขับขี่แต่ละคันหรือสามารถขึ้นได้ทุกคัน โดยปราศจากการเลือก การลดระยะเวลาตัดสินใจในการเลือกใช้บริการนั้นเป็นการเสริม ความมั่นใจในการบริการของผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพและมาตรฐานของรถสามล้อทุกคัน การเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ให้บริการก่อนใช้บริการเดินทาง ความปลอดภัยและ พฤติกรรมของผู้ให้บริการที่จะไม่เป็นอันตรายต่อผู้บริโภคนั้นเป็นเพิ่มภาพลักษณ์ที่ดีต่อมุมมองของผู้บริโภคและเพิ่มการตัดสินใจในการบริโภคสำหรับผู้ให้บริการภายในประเทศ

4.3.3 การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของกลุ่มอุตสาหกรรม

กรณีไม่มีมิเตอร์ (สำหรับผู้ให้บริการ)

ผู้ขับขี่ในวันเดียวกันสามารถรู้อัตราค่าบริการกันตามพื้นที่ ซึ่งส่งผลให้ราคา ค่าบริการที่ค่อนข้างสูงขึ้นทำให้ได้รับผลประโยชน์ทางรายได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อในแง่ของการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างมาก เพราะการรู้ราคาให้ทำผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการจ่าย ราคาที่ไม่เป็นธรรม รอบในการให้บริการของผู้ขับขี่จึงต่ำกว่าเท่าที่ควร การส่งเสริมทางด้านเศรษฐกิจโดยเอกชนน้อยกว่าขนส่ง ประเภทอื่น เนื่องจากการ กำหนดราคามาตรฐานการให้บริการที่ไม่ชัดเจนทำให้การแข่งขัน การให้บริการต่ำ หากมีกฎหมายที่กำหนด อัตราค่าโดยสารผ่านระบบมาตรมิเตอร์ จะทำให้บริษัทเอกชนเข้ามาพัฒนาและเสริมสร้างการแข่งขันในระบบ ขนส่งนี้ได้ดียิ่งขึ้น

กรณีไม่มีมิเตอร์ (สำหรับผู้ให้บริการ)

ทำให้ผู้ให้บริการรับผลกระทบสำหรับอัตราค่าบริการที่ไม่แน่นอนและตัวเลือกในการใช้บริการ เช่นการเรียกใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชัน การเลือกประเภทการให้บริการผ่านระบบปัจจุบัน การรับส่งอาหารหรือพัสดุ การติดตามสถานะการให้บริการ มีน้อยกว่าขนส่งประเภทอื่น ทำให้ผู้ให้บริการเลือกใช้ขนส่ง ประเภทอื่นมากกว่า

กรณีติดตั้งมิเตอร์ (สำหรับผู้ให้บริการ)

การเพิ่มการแข่งขันของอุตสาหกรรมจะส่งผลกระทบต่อในด้านที่ดีต่อผู้ให้บริการที่ปราศจากเรื่องของราคาให้ทำผู้ขับขี่มีโอกาสเติบโตขึ้นในสายอาชีพ นอกจากนี้ยังเพิ่มตำแหน่งงานในอุตสาหกรรม

การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจจะส่งเสริมการให้บริการของรถโดยสารสามล้อเนื่องจากการท่องเที่ยวที่มีอัตราส่วนทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย การพัฒนาคุณภาพสามล้อไทย ยังเป็นจุดเพิ่มความมั่นใจในด้านรายได้ให้กับผู้ขับขี่และเพิ่มคุณภาพให้กับผู้โดยสารอีกด้วย

นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยังสามารถคำนวณระยะทางต่อรอบ ต่อวัน เพื่อเป็นการคำนวณรายได้ที่แน่นอนให้กับผู้ขับขี่แต่ละคน หากอุตสาหกรรมถูกการพัฒนาแล้วจะเป็นการเพิ่มทางเลือกในการให้บริการกับผู้ขับขี่ทางอ้อม เนื่องจากการรับส่งบรรทุกผู้โดยสารอย่างเดียวยังไม่เพียงพอ ในสภาวะเศรษฐกิจปัจจุบันการพัฒนาและส่งเสริมการแข่งขันจะให้ผู้ขับขี่ไม่แข่งกันเรื่องราคา อย่างเดียวแต่เป็นการเน้นการให้บริการที่สะดวก ปลอดภัย รวดเร็ว และมีอัตราค่าบริการที่ชัดเจน ระบุไว้ก่อนให้บริการ

กรณีติดตั้งมิเตอร์ (สำหรับผู้ให้บริการ)

บริษัทเอกชนที่เข้ามาพัฒนาอุตสาหกรรมจะคุ้มครองผู้บริโภคด้านราคาเนื่องจากการกำหนดอัตราระยะทางที่ชัดเจนก่อนให้บริการทำให้ผู้โดยสารในประเทศหันมาบริโภคมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับนักท่องเที่ยวที่ให้ความสนใจในเอกลักษณ์ของรถโดยสารสามล้อเป็นการส่งเสริมและจูงใจนักท่องเที่ยวและผู้ให้บริการให้หันมาบริโภคสามล้อมากขึ้น หากบริษัทเอกชนหรือรัฐบาลเข้ามาส่งเสริมจะเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ให้บริการ เนื่องจากพื้นฐานรถสามล้อมีความสะดวกและรวดเร็วเมื่อขับอยู่ในเมือง ทางเลือกให้บริการที่เพิ่มขึ้นจะเป็นการสร้างความสะดวกสบายให้กับผู้บริโภคในยุคนี้และอนาคต

ระบบออนไลน์เข้ามามีส่วนประกอบสำคัญของระบบเศรษฐกิจ การนำสามล้อเข้ามาประยุกต์กับระบบนี้จำเป็นที่จะต้องมียอดค่าบริการที่คำนวณจากต้นทุนของผู้ขับขี่และต้องมีกฎหมายที่เข้ามากำหนดอย่างชัดเจนก่อนที่พัฒนาเพิ่มทางเลือกให้กับผู้บริโภค ผู้ให้บริการทั้งในและต่างประเทศต่างตื่นตัวและชอบในการนั่งรถสามล้อดังนั้นการปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งชนิดนี้จะทำให้มีมาตรฐานและสามารถต่อยอดทางเศรษฐกิจได้อีกมากมาย

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งซึ่งมีการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเป็นจำนวนมาก เนื่องจากจำนวนประชากรที่มีจำนวนมากและความจำเป็นเร่งด่วนในชีวิตประจำวัน การใช้รถโดยสารประจำทางจึงเป็นตัวเลือกหนึ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ในขณะเดียวกันในแง่มุมของกฎหมาย ประเทศไทยมีกฎหมายหลายฉบับถูกนำมาใช้ในการควบคุมรถโดยสารสาธารณะ กฎหมายฉบับที่สำคัญที่สุด คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดหน้าที่ของผู้ให้บริการรถโดยสารใน 2 ส่วนที่สำคัญ คือ การให้บริการและการคิดค่าบริการ นอกจากนี้กฎหมายยังขยายขอบเขตครอบคลุมถึงขั้นตอนเกี่ยวกับการขออนุญาตใบอนุญาติขับขี่ และบทลงโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรด้วย

อย่างไรก็ตามแม้ประเทศไทยจะมีบทบัญญัติของกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับมาอย่างยาวนาน และมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของสังคมไทยที่เปลี่ยนแปลงไปก็ตาม แต่ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการและปัญหาเกี่ยวกับราคาค่าโดยสารยังเป็นปัญหาที่พบได้บ่อยครั้งในประเทศไทย ซึ่งผู้เขียนจะเจาะจงประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะประเภทสามล้อโดยได้เปรียบเทียบกับบทบัญญัติกฎหมายในต่างประเทศ 2 ประเทศ คือ ประเทศญี่ปุ่นและประเทศอินเดีย เพื่อเปรียบเทียบบทบัญญัติของกฎหมายทั้งสองประเทศที่มีการใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมรถโดยสารสาธารณะในประเด็นเกี่ยวกับการให้บริการและค่าโดยสารมาอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายจราจรของประเทศไทยต่อไป

5.2 ข้อเสนอแนะ

เนื่องจากประเด็นปัญหาที่ผู้เขียนทำการศึกษาจะมี 2 ประเด็นหลักคือประเด็นเรื่องของการฝ่าฝืนกฎหมายในการคิดอัตราค่าโดยสารและประเด็นเกี่ยวกับพฤติกรรมกรให้บริการของรถยนต์สามล้อ ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ออกกฎหมายหรือประกาศให้นำมิเตอร์โดยสารมาใช้กับรถยนต์โดยสารสามล้อ

สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นภายใต้กฎหมายไทยในการเก็บค่าโดยสารจะแบ่งออกเป็นการคิดค่าโดยสารโดยไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนซึ่งแตกต่างจากการคิดค่าโดยสารของรถโดยสารสาธารณะประเภทอื่นซึ่งมีระเบียบเฉพาะในการคิดอัตราค่าโดยสาร ดังนั้นการคิดค่าโดยสารสำหรับรถยนต์โดยสารสาธารณะสามล้อจึงเกิดความไม่เป็นธรรมได้ง่ายกับผู้รับบริการ ผู้เขียนจึงเสนอแนะให้นำวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารของ

รถยนต์สามล้อของประเทศอินเดียที่มีการประกาศจากรัฐที่มีรายละเอียดแน่นอนเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารรถยนต์สามล้อ รวมไปถึงการกำหนดให้รถโดยสารสามล้อมีมาตรมิเตอร์ในการคำนวณระยะทางและอัตราค่าโดยสาร เพื่อป้องกันปัญหาการโกงราคาค่าโดยสารและจะได้มีเกณฑ์ในการคิดค่าโดยสารที่เป็นธรรมและจริงอยู่กับต้นทุนที่แท้จริงอาจใช้วิธีการคำนวณค่าโดยสารโดยอิงกับอัตราค่าโดยสารเชิงเปรียบเทียบกับค่าโดยสารของแท็กซี่มิเตอร์ซึ่งมีประกาศกรมการขนส่งของประเทศไทยออกมาอย่างชัดเจน

นอกจากนี้ผู้เขียนได้เปรียบเทียบการคำนวณอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารแท็กซี่และจักรยานยนต์รับจ้างเพื่ออ้างอิงระยะทางและปัจจัยต้นทุนของการให้บริการเพื่อสอดคล้องกับการกำหนดรถยนต์สามล้อในการใช้มาตรวัดระยะทางและคำนวณมิเตอร์ให้มีประสิทธิภาพต่อผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

2. เพิ่มโทษเอาผิดกับผู้ให้บริการรถโดยสารสามล้อที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายจราจร

จากการศึกษาจะพบว่าบทบัญญัติตามกฎหมายของไทยเกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรทุกฉบับจะมีลักษณะที่เหมือนกัน คือ มีอัตราโทษในทางอาญาที่ต่ำส่วนใหญ่จะเป็นอัตราโทษปรับและเป็นการปรับในจำนวนเงินที่น้อยและไม่สอดคล้องกับอัตราเงินเฟ้อ ทำให้มาตรการการลงโทษผู้กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติกฎหมายจราจรในประเทศไทยไม่มีประสิทธิภาพและผู้ให้บริการรถยนต์โดยสารสามล้อไม่ได้มีความเกรงกลัวต่อกฎหมายในการกระทำการฝ่าฝืน ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าควรปรับบทลงโทษของการกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทุกฉบับให้มีอัตราโทษที่สูงขึ้นเพียงพอในการลงโทษผู้กระทำความผิดและโทษปรับให้มีการเปลี่ยนแปลงตามอัตราเงินเฟ้อโดยอิงจากประกาศกรมการขนส่งในทุกปี

นอกจากนี้หากเป็นการกระทำความผิดซ้ำให้ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษในเชิงลงโทษเพิ่มสูงขึ้นกว่าอัตราปกติ อีก 1.5 เท่าหรืออีก 2 เท่าเพื่อเป็นการลงโทษให้เด็ดขาด รวมถึงการพักใบอนุญาตขับขี่ทั้งแบบชั่วคราว ระยะสั้น ระยะยาว และตลอดชีวิตขึ้นอยู่กับฐานความผิดที่ได้กระทำและพฤติการณ์การกระทำความผิดซ้ำหรือไม่ การเพิ่มโทษทางความผิดฐานคิดอัตราค่าโดยสารเกินความเป็นจริงต้องคำนวณจากปัจจัยรายได้ของผู้ให้บริการซึ่งมีความต่างจากขนส่งประเภทอื่น ดังนั้นการตั้งโทษปรับจึงต้องระบุเฉพาะรถยนต์โดยสารประเภทรถยนต์สามล้อ

3. เพิ่มมาตรการเข้มงวดในการควบคุมตรวจสอบการออกใบขับขี่ให้กับรถโดยสารสาธารณะทุกประเภทรวมถึงรถยนต์โดยสารสามล้อ

เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่อนุญาตให้เอกชนสามารถดำเนินการออกใบขับขี่รถโดยสารบางประเภทได้ การให้เอกชนเข้ามามีส่วนในการออกใบขับขี่ดังกล่าวมีส่วนทำให้มาตรฐานในการออกใบขับขี่ต่ำลงเนื่องจากมีส่วนที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ในทางธุรกิจ ดังนั้น รัฐควรออกมาตรการในการตรวจสอบการออกใบขับขี่ของเอกชนให้มีมาตรการที่เข้มงวดและถอนใบอนุญาตในกรณีพบว่าปล่อยปละ

ละเอียดในการออกแบบซัพซี้รวมถึงให้มีโทษในทางอาญาหากพบว่าเป็นการจงใจช่วยเหลือผู้รับบริการให้ได้ใบซัพซี้ได้โดยง่ายอันมีลักษณะเป็นการฝ่าฝืนต่อมาตรฐานในการออกแบบซัพซี้ตามที่กฎหมายกำหนดการลงโทษในทางอาญาดังกล่าวอาจจะเป็นเพียงแค่การลงโทษปรับแต่เป็นการลงโทษปรับในเชิงลงโทษด้วยการปรับเป็นจำนวนเงินเท่ากับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจากรากผู้ซัพซี้รถยนต์โดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และให้ถือเป็นการนำมาตราการลงโทษปรับเชิงลงโทษมาใช้กับผู้ประกอบการที่มีอำนาจในการออกแบบอนุญาตซัพซี้

การนำวิธีการสอบใบซัพซี้ของประเทศญี่ปุ่นมาปรับใช้อาจส่งผลต่อในการสร้างมาตรฐานการให้บริการที่ดีต่อผู้บริโภค รวมถึงการสร้างความวินัยสำคัญและให้การจรรยาบรรณให้กับผู้ให้บริการเป็นสิ่งที่ไม่ควรมองข้ามเพื่อยกระดับและสร้างประสิทธิภาพการขนส่งให้กับประเทศ การออกแบบอนุญาตให้บริการจึงต้องมีความเข้มงวดเพื่อเป็นมาตรฐานและเป็นการส่งเสริมสัมมาอาชีพการให้บริการด้านขนส่งที่ดีอีกด้วย

4. ออกกฎหมายเพื่อสร้างระบบในการร้องเรียนหรือเอาผิดกับผู้ให้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะที่เป็นรถสามล้อและรถยนต์โดยสารประเภทอื่นให้มีรายละเอียดในการเอาผิดผ่านช่องทางออนไลน์ที่สามารถกระทำได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ

ปัญหาหนึ่งที่เกิดขึ้นจากการที่ยังมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเนื่องมาจากการที่จะบังคับหรือเรียกร้อยสิทธิ์ในทางอาญากับผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นเรื่องที่มีความยุ่งยากและใช้เวลายาวนานทำให้การเอาผิดกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและเอาผิดกับผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะมีไม่มากนัก ผู้เขียนจึงเสนอให้มีการออกกฎหมายหรือกฎหมายลำดับรองที่อนุญาตให้ผู้รับบริการโดยบุคคลทั่วไปสามารถแจ้งเบาะแสรายละเอียดเกี่ยวกับหลักฐานการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรผ่านช่องทางออนไลน์เพื่อให้ดำเนินคดีในทางอาญาและเพิกถอนใบอนุญาตกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย รวมถึงการให้เงินรางวัลส่วนหนึ่งซึ่งหักจากค่าปรับให้กับผู้แจ้งการฝ่าฝืนการกระทำกฎหมาย ซึ่งแม้ว่าในปัจจุบันจะมีกฎหมายที่อนุญาตให้สามารถดำเนินการในทางออนไลน์เพื่อเอาผิดกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายได้ แต่ยังเป็นดำเนินการเปิดช่องให้กับการกระทำความผิดทั่วไปและรูปแบบในการแจ้งเบาะแสยังไม่มีความชัดเจนรวมถึงการประชาสัมพันธ์ที่มีศักยภาพมากนัก หากสามารถนำกระบวนการในการเอาผิดผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรผ่านช่องทางเทคโนโลยีและอาศัยความร่วมมือของเอกชนจะทำให้ปัญหาการละเมิดกฎหมายจราจรลดน้อยลงอย่างมาก

5. ผู้เขียนสนับสนุนให้ส่งเสริมกลไกตลาดในการแข่งขันธุรกิจให้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ที่ผ่านมาปัญหาหนึ่งที่เกิดขึ้นกับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่สม่ำเสมอเกิดขึ้นจากปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย และการที่กฎหมายไม่ได้ส่งผลโดยตรงต่อผู้ให้บริการขับรถโดยสารสาธารณะ トラบิตที่ไม่มีบุคคลใดไปแจ้งความร้องทุกข์เพื่อผิดกับผู้ให้บริการ ผู้ให้บริการก็ยังสามารถกระทำความผิดกฎหมายจราจรได้อย่างต่อเนื่องและยาวนาน ผู้เขียนเชื่อว่าการใช้กลไกการแข่งขันในตลาดรถโดยสารจะเป็นตัวช่วยในการผลักดันโดยอ้อมที่ไม่ใช่มาตรการทางกฎหมายให้ผู้ให้บริการรถโดยสารจะต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการให้บริการไม่เช่นนั้นจะทำให้ไม่มีผู้โดยสารว่าจ้างและจะต้องหยุดการให้บริการไปในที่สุด เทคโนโลยีดังกล่าว

อาจจะเป็นเทคโนโลยีที่เป็นของภาคเอกชนหรือเป็นการจัดทำโดยภาครัฐก็ได้ เพื่อให้มีคนไกลในการส่งเสริมการแข่งขันในตลาดให้บริการรถสาธารณะและเป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแสผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร และการใช้เทคโนโลยีดังกล่าวในการส่งเสริมการแข่งขันในตลาดย่อมหมายถึงการออกกฎหมายอนุญาตให้แอปพลิเคชันทางเอกชนซึ่งให้บริการเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะเป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมายด้วย เพียงแต่รถส่วนบุคคลที่จะนำมาวิ่งรับผู้โดยสารได้จะต้องขออนุญาตจากกรมการขนส่งและมีการตรวจสภาพรถและตรวจใบขับขี่เป็นประจำเพื่อให้มีความมั่นใจว่ารถที่นำมาใช้วิ่งโดยสารเป็นรถที่มีความปลอดภัยทั้งตัวรถและเจ้าของรถผู้ให้บริการ

จะเห็นได้ว่าธุรกิจการให้บริการรถขนส่งสาธารณะเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของคนไทยมาอย่างช้านาน หากไม่มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความปลอดภัยและมีการบริการที่ดีอาจจะส่งผลกระทบต่อ การลดลงของนักท่องเที่ยวหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับผู้ให้บริการที่เป็นคนไทย ดังนั้นหากมีการปรับปรุงแก้ไข ทั้งในส่วนของกฎหมายและมาตรการอื่นๆ ที่ไม่ใช่กฎหมายจะทำให้ระบบการให้บริการรถสาธารณะรวมถึง รถยนต์สามล้อของประเทศไทยมีมาตรฐานในการให้บริการที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

สื่ออิเล็กทรอนิกส์/สื่อออนไลน์

Lupang, กรุงเทพฯ แชมป์สุดยอดเมืองจุดหมายปลายทางโลกติดต่อกัน 3 ปีซ้อน,

เข้าถึงเมื่อ 14 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

<https://www.marketingoops.com/news/biz-news/bangkok-globaldestination/>

ทีมงานข่าวอาชญากรรม, จับแก๊งตักตักรวมหัวร้านค้าโก่งนักท่องเที่ยวน, เข้าถึงเมื่อ 14 ธันวาคม 2562,

[ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://mgronline.com/crime/detail/9580000057910>

รศ.ดร.พสุ เดชะรินทร์, การเติบโตของมหานคร Urbanization, เข้าถึงเมื่อ 28 พฤษภาคม 2563, [ออนไลน์],

แหล่งที่มา: <https://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/634355>

บริษัท เว็บบอร์ด จำกัด (มหาชน), การเดินทางในกรุงเทพฯ, เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์],

แหล่งที่มา: <http://www.sawadee.co.th/bangkok/gettingaround.html>

เว็บไซต์ Sanook, ประวัติตุ๊กตุ๊กในประเทศไทย, เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์],

แหล่งที่มา: <https://guru.sanook.com/9156/>

นางสาวสิริโฉม พรหมโฉม, กฎหมายนำรู้เกี่ยวกับการให้บริการและการใช้บริการรถแท็กซี่ (TAXI),

เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub_Jun/12know/k121%20jun_12_2.pdf

กรมขนส่งทางบก, การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่), เข้าถึงเมื่อ 16 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์],

แหล่งที่มา: https://www.dlt.go.th/th/vehicle-registration/view.php?_did=46

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ต้นทุนการประกาศ:รถโดยสารประจำทาง VS รถบรรทุก

ในประเทศไทย, เข้าถึงเมื่อ 16 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์],

แหล่งที่มา: <https://tdri.or.th/wp-content/uploads/2012/09/wb84.pdf>

คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา อาจารย์ปาริฉัตร ป๋องโล่, ดร.อนุรัตน์ อรรถนาธร,

อาจารย์ธีระพงษ์ ภูริปาณิก, รายงานการวิจัยความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการบริการของเทศบาลตำบลหนองไผ่แก้ว, เข้าถึงเมื่อ 18 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

http://www.nongpaikaew.go.th/news/doc_download/a_130619_115757.pdf

วรชนก เต็งวงษ์วัฒน์, รายงาน คุณภาพการให้บริการ การตระหนักถึงราคา ภาพลักษณ์ตราสินค้าและ การบอกต่อที่ส่งผลกระทบต่อความคิดเห็นเลือกใช้บริการขนส่งพัสดุของบริษัทเอกชนในประเทศไทย, เข้าถึงเมื่อ 26 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

http://dspace.bu.ac.th/bitstream/123456789/2111/1/worachanok_teng.pdf

อภิวิทย์ ยั่งยืนสถาพร, วิจัยพฤติกรรมผู้บริโภคที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้ห้องบันทึกเสียงสร้างมูลค่ามัลติมีเดีย และงานตัดต่อ, เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

http://dspace.bu.ac.th/bitstream/123456789/1661/1/apitvit_youn.pdf

ฤทธาทิตย์ สูญพันธ์, วิจัยคุณค่าตราสินค้า ความภักดีในตราสินค้า การรู้จักตราสินค้า การรับรู้ในคุณภาพ ความคุ้มค่าของตราสินค้า ความชื่นชอบในตราสินค้า ที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจซื้อเครื่องติดตาม ความแอคทีฟในเขตกรุงเทพมหานคร, เข้าถึงเมื่อ 27 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

<http://dspace.bu.ac.th/bitstream/123456789/2858/1/ritthatith.soon.pdf>

อักรินทร์ หาญสมบูรณ์เดช, วิจัยปัจจัยที่มีอิทธิพลเชิงบวกต่อการตัดสินใจซื้อเครื่องประดับเงินหรือพลอยของ ลูกค้าในกรุงเทพมหานคร, เข้าถึงเมื่อ 27 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

http://dspace.bu.ac.th/bitstream/123456789/2319/1/akarin_hans.pdf

ไพศาล เกษมพิพัฒน์กุล, วิจัยปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และอิทธิพลต่อการตั้งใจซื้อข้าวเวชภัณฑ์ยา ที่ผลิตในประเทศไทย, เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

http://dspace.bu.ac.th/bitstream/123456789/983/1/phaisan_kase.pdf

สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร, อนาคตระบบขนส่งไทย ผันที่เป็นจริงหรือความหวังอันเลื่อนลอย, เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2562, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

https://www.bu.ac.th/knowledgecenter/executive_journal/july_sep_11/pdf/aw14.pdf

OakkyBear, 6 ขั้นตอนในการทำให้ขับขี่สาธารณะไม่ยากอย่างที่คิด, เข้าถึงเมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://www.autostation.com/knowledge/public-driver-license>

นรินทร์ ใจหวัง, ส่อง กฎหมายจราจรญี่ปุ่น เข่นขัน-โทษแรง, เข้าถึงเมื่อ 9 กุมภาพันธ์ 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://www.posttoday.com/politic/report/313237>

Seed of Hope, ออโต้ริกซ์ รดตุ๊กๆ สไต้ลอินเดีย, เข้าถึงเมื่อ 9 กุมภาพันธ์ 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://learningpune.org/2016/03/14/autorickshaw-2/>

พระราชบัญญัติจราจรทางบกประเทศญี่ปุ่น Road Traffic Act 1911, เข้าถึงเมื่อ 5 มีนาคม 2563, [ออนไลน์],
แหล่งที่มา:

<http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail/?printID=&re=02&id=2962&lvm=01&vm=02>

กระทรวงการขนส่งนิวเดลี, ประกาศการเปลี่ยนอัตราค่าบริการรถโดยสารสามล้อมิเตอร์และแท็กซี่มิเตอร์,
เข้าถึงเมื่อ 6 มีนาคม 2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา:

https://transport.delhi.gov.in/sites/default/files/All-PDF/rev_rate230614.pdf

กระทรวงคมนาคม Transport Department, Gov. of Bihar, บทลงโทษและค่าปรับ, เข้าถึงเมื่อ 10 มีนาคม
2563, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <http://transport.bih.nic.in/Penalties.htm>

จส.100, สำรวจกันหน่อย! ประชาชนขึ้นตุ๊กตุ๊ก ค่าโดยสารเท่าไรกันบ้าง, เข้าถึงเมื่อ 14 ธันวาคม 2562,
[ออนไลน์], แหล่งที่มา: https://www.js100.com/en/site/post_share/view/72862

สำนักงานข่าว Amarin, สามล้อพอกอาวูธ, เข้าถึงเมื่อ 28 พฤษภาคม 2563, [ออนไลน์],
แหล่งที่มา: <https://www.amarintv.com/news/detail/24913>

สำนักงานข่าว Thai Publica กล่าวพูดความจริง, สำรวจค่าใช้จ่ายค่าเดินทางคนกรุงเทพ,
เข้าถึงวันที่ 16 ตุลาคม 2562, [ออนไลน์],
แหล่งที่มา: <https://thaipublica.org/2015/02/bangkok-public-transportation/>