

บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

ในบทที่ 5 นี้จะเป็นการนำเอาข้อมูลต่างๆที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ผ่านมา ทั้งในส่วน of ลักษณะธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของเขตกรุงเทพมหานคร ลักษณะของการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ของไทย และหลักกฎหมายต่างๆที่เกี่ยวข้องทั้งในกฎหมายธุรกิจ และกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ รวมไปถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร และแนวทางแก้ไขปัญหา มาสรุปใจความสำคัญ เพื่อที่จะแสดงให้เห็นถึงระบบธุรกิจรถแท็กซี่ในปัจจุบันว่ามีลักษณะในด้านต่างๆอย่างไรบ้าง สำหรับในหัวข้อข้อเสนอแนะ จะเป็นการแสดงความคิดเห็นว่าแต่ละฝ่ายในธุรกิจรถแท็กซี่ควรมีมาตรการ หรือดำเนินการอย่างไรในการที่จะบรรเทา และแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

5.1 ลักษณะทั่วไปของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์

ในหัวข้อนี้จะเป็นการนำเอาข้อมูลของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร และธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของต่างประเทศที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 มาสรุปว่าธุรกิจรถแท็กซี่ในปัจจุบันมีลักษณะอย่างไรบ้าง เพื่อที่จะแสดงให้เห็นถึงลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่อย่างชัดเจน ซึ่งแบ่งเป็นประเด็นๆได้ดังต่อไปนี้

5.1.1 ลักษณะของผู้ประกอบการรถแท็กซี่มิเตอร์

ผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ หมายถึง หน่วยงาน หรือองค์กร และบุคคลทั่วไปที่ดำเนินการเกี่ยวกับรถแท็กซี่โดยมีรถแท็กซี่อยู่ในความครอบครองเพื่อใช้รถแท็กซี่ประกอบการหารายได้เข้าสู่หน่วยงานหรือองค์กรดังกล่าว ไม่ว่าจะด้วยการให้เช่ารถแท็กซี่แก่ผู้ต้องการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ หรือเป็นหน่วยงาน หรือ องค์กรต้นสังกัดของผู้ประกอบธุรกิจ

รถแท็กซี่ที่มีการเก็บค่าสมาชิก ซึ่งในระบบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในปัจจุบันสามารถที่จะจำแนกประเภทของผู้ประกอบการออกเป็น 4 ประเภท คือ

(ก) ผู้ประกอบการที่มีรถแท็กซี่เป็นของตนเองและประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ด้วย

ผู้ประกอบการในลักษณะนี้จะเป็นผู้ประกอบการที่มีขนาดเล็กที่สุดในระบบธุรกิจรถแท็กซี่ ซึ่งจะเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการเกี่ยวกับรถแท็กซี่ และการให้บริการด้วยตนเองเป็นหลัก และอาจจะมีการว่าจ้าง หรือให้บุคคลอื่นเช่ารถแท็กซี่ของตนขับให้บริการ ในช่วงเวลาที่ตนไม่ได้ขับรถแท็กซี่

(ข) ผู้ประกอบการที่มีรถแท็กซี่เป็นของตนเอง แต่ไม่ได้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

ซึ่งเป็นลักษณะของการประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครเกือบทั้งหมด โดยจะเรียกผู้ประกอบการในลักษณะนี้ได้ว่า “เจ้าของอู่รถแท็กซี่” ซึ่งผู้ประกอบการในลักษณะนี้จะเป็นผู้ที่เป็นเจ้าของรถแท็กซี่จำนวนหนึ่งแต่ไม่จำเป็นที่จะต้องประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เพียงแต่นำรถแท็กซี่ของตนมาให้ผู้ที่ต้องการขับรถแท็กซี่ แต่ไม่มีรถแท็กซี่เป็นของตนเองมาเช่าไปขับ โดยทางเจ้าของอู่รถแท็กซี่จะจัดการเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับตัวรถแท็กซี่ทั้งหมดตั้งแต่การหาซื้อรถยนต์เพื่อนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ การติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ในรถแท็กซี่ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเอาไว้ การติดต่อกับบริษัทประกันภัยเพื่อทำประกันภัยรถยนต์ การจัดหาอะไหล่รถยนต์เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุง และว่าจ้างช่างซ่อมรถประจำอู่สำหรับการซ่อมบำรุงรถแท็กซี่ภายในอู่ การเสียภาษีรถยนต์ เป็นต้น จึงถือได้ว่าเจ้าของอู่รถแท็กซี่จะเป็นผู้จัดการระบบในการประกอบการของอู่ตนทั้งหมด โดยในปัจจุบันเจ้าของอู่รถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จะมีการเข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการในธุรกิจรถแท็กซี่ ไม่ว่าจะเป็นห้างหุ้นส่วนรถแท็กซี่ หรือบริษัทรถแท็กซี่ และที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ สหกรณ์รถแท็กซี่ แต่การเข้าร่วมเป็นสมาชิกกับหน่วยงานดังกล่าวไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะร่วมกันประกอบการในด้านต่างๆ แต่อย่างใด แต่เป็นการเข้าร่วมเป็นสมาชิกเพื่อที่จะใช้ชื่อได้เปรียบของการประกอบการในรูปแบบของนิติบุคคลที่มีมากกว่าการประกอบการในรูปแบบของบุคคลธรรมดา ทั้งในส่วนของความสามารถจดทะเบียนรถแท็กซี่ได้มากกว่า หรือการได้รับข้อยกเว้นในการเสียภาษีบางส่วน

(ค) ผู้ประกอบการที่เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางของผู้ประกอบการรายย่อย และมีรถแท็กซี่เป็นของตนเองด้วย

ซึ่งในธุรกิจรถแท็กซี่ของเขตกรุงเทพมหานครผู้ประกอบการที่ดำเนินงานในลักษณะนี้จะประกอบไปด้วย ห้างหุ้นส่วนรถแท็กซี่ บริษัทรถแท็กซี่ หรือสหกรณ์รถแท็กซี่ โดยจะเรียกรวมๆว่าคันสังกัด โดยผู้ประกอบการประเภทนี้จะมีการดำเนินงานในรูปแบบของศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่ที่เป็นสมาชิกของคนด้วย นอกจากนั้น ในปัจจุบันยังมีการประกอบการลักษณะที่คล้ายคลึงกับบริษัทขายรถยนต์ โดยจะมีการจัดจำหน่ายรถแท็กซี่ที่จะจดทะเบียนในนามของคนให้แก่เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ หรือบุคคลที่มีความสนใจ โดยเมื่อผู้ซื้อได้ดำเนินการติดต่อซื้อขายและนำรถไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่กับทางการขนส่งทางบกเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ก็จะนำรถแท็กซี่คันดังกล่าวไปประกอบการด้วยตนเอง และไม่มีความสัมพันธ์กับทางคันสังกัดในการประกอบการเท่าใดนัก นอกเสียจากการชำระค่าธรรมเนียมต่างๆที่ทางคันสังกัดกำหนดเอาไว้

(ง) ผู้ประกอบการที่เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางของผู้ประกอบการรายย่อยเพียงอย่างเดียว โดยไม่มีรถแท็กซี่ในการประกอบการ

ผู้ประกอบการในลักษณะนี้ได้แก่ ศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่ ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์วิทยุเท่านั้น ไม่มีการประกอบการในลักษณะมีรถแท็กซี่เป็นของหน่วยงานที่จะมีการออกวิ่งให้บริการ หรือบริษัทที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อดำเนินการขายรถยนต์ที่จะนำไปจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ โดยรถแท็กซี่ดังกล่าวจะจดทะเบียนในนามของนิติบุคคลอื่นๆ

โดยในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของเขตกรุงเทพมหานครจะมีผู้ประกอบการในลักษณะนี้ไม่มากนัก โดยเฉพาะในกรณีของศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่มิเตอร์ เพราะการใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านทางศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่มิเตอร์มีไม่มากนัก ดังนั้นการที่จะดำเนินการเป็นศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่อย่างเดียว ย่อมจะทำให้มีรายได้ไม่เพียงพอที่จะประกอบการต่อไป ประกอบกับทางคันสังกัดรถแท็กซี่ต่างๆ ได้มีการประกอบการเป็นศูนย์วิทยุสื่อสารรถแท็กซี่มิเตอร์เช่นกัน จึงส่งผลให้ผู้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับคันสังกัดดังกล่าวก็ใช้บริการกับทางศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่ของคันสังกัดนั้นไปด้วย ทำให้ช่องทางในการที่จะประกอบการเป็นศูนย์วิทยุสื่อสารเพียงอย่างเดียวจะไม่สามารถดำเนินการเพื่อผลกำไรได้มากนัก

5.1.2 ลักษณะของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มิเตอร์ในระบบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในประเทศไทย จะมียู่ด้วยกัน 2 ประเภท โดยการแบ่งประเภทของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มิเตอร์จะใช้หลักเกณฑ์ของความเป็นเจ้าของในตัวรถแท็กซี่ และลักษณะของการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ประกอบกัน โดยผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้ง 2 ประเภทมีดังนี้

1. ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่มีรถแท็กซี่เป็นของตนเอง
2. ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่เช่ารถแท็กซี่ขับให้บริการ

โดยในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของเขตกรุงเทพมหานคร จะมีผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่เช่ารถแท็กซี่ขับเป็นส่วนใหญ่ จะมีที่มีรถแท็กซี่เป็นของตนเองไม่มากนัก ซึ่งมีสาเหตุมาจากที่ผู้มาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่จะมีฐานะยากจน ไม่มีเงินทุนเพียงพอที่จะนำมาซื้อรถแท็กซี่เป็นของตนเอง ประกอบกับในเขตกรุงเทพมหานครมีผู้รถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก ทำให้การหารถแท็กซี่มิเตอร์มาเช่าขับไม่ยากมากนัก นอกจากนั้นการที่ไม่มีรถแท็กซี่เป็นของตนเอง ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ประเภทนี้จะไม่มีการค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆเกี่ยวกับตัวรถแท็กซี่ เพราะทางเจ้าของผู้รถแท็กซี่ หรือเจ้าของรถแท็กซี่จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ ซึ่งจะทำให้มีความสะดวก และไม่มีภาระหน้าที่ในการประกอบอาชีพมากเท่ากับการมีรถแท็กซี่เป็นของตนเอง และสาเหตุอีกประการที่ทำให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครนิยมเช่ารถแท็กซี่ขับ มาจากการที่ไม่ได้มีความคิดว่าจะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นการถาวร แต่เป็นการมาประกอบอาชีพในช่วงที่ไม่มีงานอื่นทำเท่านั้น ดังนั้นการที่จะลงทุนซื้อรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ จึงเป็นการลงทุนที่มากเกินไปในการที่จะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ชั่วคราวเท่านั้น จากสาเหตุทั้งสามประการประกอบกันจึงส่งผลให้ลักษณะของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร จะนิยมเช่ารถแท็กซี่จากทางเจ้าของผู้รถแท็กซี่มาขับให้บริการมากกว่าการที่จะมีรถแท็กซี่เป็นของตนเอง

โดยผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จะมีการการรวมกลุ่มกันเป็นหน่วยงาน หรือสมาคมผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่น้อยมาก ซึ่งผลจากการที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีการรวมกลุ่มกันในการประกอบอาชีพ จะทำให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีคุณภาพในการให้บริการมากขึ้น เพราะผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จะมีการช่วยกันส่งเสริมให้บริการของตนเป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ เพื่อที่ทางผู้ให้บริการจะได้เรียกใช้บริการรถแท็กซี่กับทาง

สังกัดของคนอื่น จึงทำให้ทางหน่วยงานต้นสังกัดดังกล่าวจะมีการกำกับดูแลสมาชิกของคนให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และควบคุมคุณภาพของสมาชิกภายในสังกัดของคนเป็นอย่างดี นอกจากนั้นหน่วยงาน หรือต้นสังกัดดังกล่าวยังได้เป็นตัวแทนของผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ในการเจรจากับทางภาครัฐ และผู้ประกอบการรายอื่นๆ เพื่อที่จะแสดงความเห็นในการดำเนินงาน และการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ในประเทศของคน ซึ่งจะทำให้ทางภาครัฐ และผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่มีการสื่อสารกันในด้านต่างๆ และจะช่วยให้ธุรกิจรถแท็กซี่ดำเนินไปในทิศทางที่ทั้งภาครัฐ และผู้ประกอบการมีความพึงพอใจ และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง ดังนั้น ถ้าสามารถทำให้ผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมีการรวมกลุ่มกันในลักษณะดังกล่าว อาจจะส่งผลให้คุณภาพของผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ และคุณภาพของการให้บริการรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมีมากขึ้นได้

5.1.3 ลักษณะของการให้บริการและใช้บริการรถแท็กซี่มีเตอร์

การให้ และใช้บริการรถแท็กซี่มีเตอร์ในปัจจุบันสามารถที่จะแบ่งตามลักษณะของการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ของผู้โดยสาร ประกอบกับลักษณะของการเข้าถึงตัวผู้โดยสารของผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่มีเตอร์ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ลักษณะด้วยกัน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) การเรียกใช้บริการตามท้องถนนทั่วไป และการขั้บรถแท็กซี่หาผู้โดยสาร

การให้บริการรถแท็กซี่ในลักษณะนี้ จะเป็นวิธีการที่สะดวกต่อผู้ใช้บริการมากที่สุด เพราะเมื่อทางผู้ใช้บริการมีความต้องการที่จะเรียกใช้บริการรถแท็กซี่มีเตอร์ ก็จะเรียกตามท้องถนนทั่วไปได้ทันที จึงทำให้รูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่ เป็นลักษณะการเรียกใช้บริการที่ได้รับความนิยมจากผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มากที่สุด โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร แต่สำหรับผู้ใช้บริการ หรือผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่แล้ว การเรียกใช้บริการในลักษณะนี้ จะทำให้ตนต้องขั้บรถแท็กซี่ตามท้องถนนเพื่อที่จะหาผู้โดยสาร ซึ่งถ้าเป็นผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ที่ไม่มีประสบการณ์ในการขั้บรถแท็กซี่มาก่อนจะหาผู้โดยสารได้ค่อนข้างลำบาก เพราะไม่มีความรู้ว่ามีบริเวณใดที่มีผู้ต้องการใช้บริการรถแท็กซี่มาเรียกใช้บริการ

การใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ในลักษณะดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่โดยตรง ในด้านของการที่จะต้องสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการขับรถหาผู้โดยสาร และจะส่งผลกระทบต่อระบบการจราจรด้วย เพราะเมื่อมีรถแท็กซี่ที่ไม่มีผู้โดยสารสัญจรไปมาตามท้องถนนเป็นจำนวนมาก ย่อมจะทำให้มีความคับคั่งของพาหนะบนท้องถนนมากตามไปด้วย ดังนั้น จึงเกิดรูปแบบของการให้บริการ และใช้บริการในลักษณะต่อไป เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาจากการใช้บริการรูปแบบดังกล่าว

(ข) การเรียกใช้บริการตามจุดจอดรถแท็กซี่ และการจอดรถแท็กซี่ตามจุดจอดรถแท็กซี่

การที่มีรูปแบบของการให้บริการรถแท็กซี่ลักษณะนี้ขึ้นมา มีสาเหตุมาจากความต้องการที่จะไม่ให้รถแท็กซี่ที่ไม่มีผู้โดยสารมาขยับหาผู้โดยสารตามท้องถนน ประกอบกับต้องการให้มีการจอดรถ – ส่งผู้โดยสารที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาจราจรไม่ให้มีรถขนคับบนท้องถนนมากเกินไป และไม่ให้รถแท็กซี่จอดในบริเวณที่จะสร้างความเดือดร้อนให้แก่ผู้สัญจรบนท้องถนนทั่วไป และการที่มีการกำหนดจุดจอดรถแท็กซี่ให้รถแท็กซี่มารอรับผู้โดยสาร จะเป็นการสร้างความมั่นใจให้ทั้งผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ และผู้โดยสารว่าเมื่อคนต้องการจะหาผู้โดยสารหรือต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ให้มายังบริเวณดังกล่าว จะสามารถหาผู้โดยสาร และรถแท็กซี่ได้ในบริเวณดังกล่าว ซึ่งจุดจอดรถแท็กซี่ หรือ Taxi Stand หรือ Taxi Rank นั้น จะมีทั้งที่อยู่ตามท้องถนนทั่วไป และสถานที่เฉพาะต่างๆ โดยถ้าเป็นจุดจอดรถแท็กซี่ตามท้องถนนทั่วไป ผู้ใช้บริการสามารถที่จะเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ได้โดยไม่ต้องเสียค่าบริการเพิ่ม แต่ในกรณีที่เรียกใช้บริการรถแท็กซี่จากจุดจอดรถแท็กซี่ของสถานที่เฉพาะบางแห่ง ผู้ใช้บริการจะต้องเสียค่าบริการเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ปรากฏบนมิเตอร์ และในบางกรณีผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่จะต้องมีการจ่ายค่าธรรมเนียมในการที่จะเข้ามาจอดรถแท็กซี่ในจุดจอดดังกล่าวด้วย อย่างเช่น ในบริเวณสนามบินต่างๆ

การให้บริการ และใช้บริการรถแท็กซี่ลักษณะนี้ในเขตกรุงเทพมหานครจะมีไม่มากนัก ส่วนใหญ่เมื่อผู้ใช้บริการต้องการที่จะเรียกรถแท็กซี่ ก็จะเรียกตามท้องถนนทั่วไปไม่มีการไปยังจุดจอดรถแท็กซี่ที่กำหนดเอาไว้ให้ นอกเสียจากว่าจะอยู่ในบริเวณที่มีการกำหนดจุดจอดรถแท็กซี่เอาไว้โดยเฉพาะ

(ค) การเรียกใช้บริการผ่านทางต้นสังกัดรถแท็กซี่ และการรับผู้โดยสารตามการ แจ้งงานของต้นสังกัด

การใช้บริการรถแท็กซี่ในลักษณะนี้ คือ การเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านทางศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่ หรือต้นสังกัดของผู้ประกอบการรถแท็กซี่ โดยทางต้นสังกัดรถแท็กซี่ จะดำเนินงานเป็นศูนย์บริการแจ้งความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่จากผู้ให้บริการผ่านทางโทรศัพท์ หรือวิธีการอื่นๆที่ทางต้นสังกัดกำหนดเอาไว้ แล้วแจ้งไปยังรถแท็กซี่ภายในสังกัดที่เข้าเป็นสมาชิกกับตนไม่ว่าจะทางวิทยุสื่อสารภายในรถแท็กซี่ หรือในบางประเทศที่ไม่มีการใช้วิทยุสื่อสารจะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่แทน เพื่อที่จะให้ไปรับผู้โดยสารตามเวลา และสถานที่ที่ตกลงกับทางต้นสังกัดเอาไว้ ซึ่งทางผู้ให้บริการรถแท็กซี่ในรูปแบบดังนี้ จะต้องมีการเสียค่าบริการเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ปรากฏบนมิเตอร์ค่าโดยสารตามจำนวนที่มีการกำหนดเอาไว้ ไม่ว่าจะมีการกำหนดในกฎหมายหรือในบางประเทศจะมีการกำหนดมาจากทางต้นสังกัดเอง เพื่อให้ผู้โดยสารเลือกใช้บริการกับทางต้นสังกัดที่ตนพอใจในค่าบริการ

สำหรับการใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร จะมีการการใช้บริการผ่านทางต้นสังกัดรถแท็กซี่ หรือศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่ไม่มากนัก แต่ก็จะมีมากกว่าการใช้บริการรถแท็กซี่ตามจุดจอดรถแท็กซี่ต่างๆ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ผ่านทางต้นสังกัด หรือศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่จะต้องเสียเวลาในการที่จะรอรถแท็กซี่ภายในต้นสังกัดนั้นมารับตน ไม่สะดวกเหมือนกับการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ตามท้องถนนทั่วไป และยังคงต้องมีการเสียค่าบริการเพิ่มเติมจากค่าโดยสารอีก 20 บาทในการใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร แต่ถ้ามีการเรียกใช้บริการนอกเขตกรุงเทพมหานครจะต้องเสียค่าบริการเพิ่มจากค่าโดยสาร 50 บาท จึงส่งผลให้การใช้บริการรถแท็กซี่ลักษณะนี้ไม่ได้รับความนิยมจากผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครเท่าที่ควร

5.1.4 ประเภทของรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

สำหรับประเภทรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้โดยอาศัยหลักเกณฑ์ของบุคคลที่นำรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ตามกฎหมายนั้นสามารถจำแนกประเภทของรถแท็กซี่มิเตอร์ได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

(ก) รถแท็กซี่ส่วนบุคคลหรือแท็กซี่บุคคลธรรมดา

รถแท็กซี่ส่วนบุคคลหรือแท็กซี่บุคคลธรรมดา หมายถึง เป็นรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนในนามของบุคคลธรรมดา ซึ่งจะสามารถจดทะเบียนได้บุคคลละ 1 คันเท่านั้น

(ข) รถแท็กซี่นิติบุคคล

รถแท็กซี่นิติบุคคล หมายถึง รถแท็กซี่ที่จดทะเบียนในนามของนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อประกอบการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร โดยรถแท็กซี่เป็นการเฉพาะ ตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้มีอยู่ด้วยกัน 6 ประเภท คือ ห้างหุ้นส่วนสามัญ, ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด, บริษัทจำกัด หรือ บริษัทมหาชน จำกัด, สหกรณ์ และองค์กรของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาล หรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ โดยจะเป็นนิติบุคคลประเภทใดประเภทหนึ่ง

ความแตกต่างของรถแท็กซี่ทั้งสองประเภทนอกจากรูปลักษณ์ภายนอกแล้ว ยังจะมีในประเด็นที่บุคคลภายนอกผู้สุจริตจะเข้าใจว่าผู้ที่ขับรถแท็กซี่คันนั้นทำการในนามของใคร โดยถ้าขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล ย่อมจะเข้าใจได้ว่ากระทำการในนามของตนเอง ถึงแม้ว่าจะไม่ได้เป็นรถของตนก็ตาม ส่วนการขับรถแท็กซี่ที่มีชื่อของนิติบุคคลใดปรากฏอยู่ที่ข้างรถ ย่อมจะทำให้บุคคลภายนอกผู้สุจริตเข้าใจไปว่าเป็นการขับรถแท็กซี่ในนามของสหกรณ์ ซึ่งจะมีผลต่อการพิจารณาในเรื่องความรับผิดชอบของตัวการตัวแทน

5.2 ลักษณะความสัมพันธ์ทางกฎหมายของหน่วยงาน และบุคคลต่างๆในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ความสัมพันธ์ทางกฎหมายของหน่วยงาน และบุคคลต่างๆในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครสามารถที่จะจำแนกออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ ความสัมพันธ์ระหว่างเอกชน กับเอกชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่ เจ้าของอยู่รถแท็กซี่ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ผู้โดยสาร และบุคคลภายนอก โดยจะมีหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ที่จะนำมาใช้ในการกำหนดสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของหน่วยงาน และบุคคลต่างๆ ซึ่งจะประกอบไปด้วยหลักกฎหมายของสัญญาเช่า สัญญารับขน สัญญา

ตัวการ ตัวแทน ละเมิด เป็นต้น ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐ กับเอกชนจะอยู่ในรูปแบบของการกำกับดูแล

5.2.1 ลักษณะการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์

นอกจากธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์จะมีการนำเอาหลักกฎหมายธุรกิจมาบังคับใช้แล้ว ยังมีกฎหมายเฉพาะที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อใช้กับธุรกิจรถแท็กซี่อีกด้วย โดยจะนำมาใช้ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ ซึ่งมีลักษณะของการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ ที่สามารถแบ่งประเภทของการกำกับดูแลออกได้เป็น 5 ประเภท ดังต่อไปนี้

(ก) การกำกับดูแลจำนวนของผู้ประกอบการ และรถแท็กซี่มิเตอร์

การกำกับดูแลจำนวนของผู้ประกอบการ และรถแท็กซี่มิเตอร์สามารถที่จะทำได้ โดยการจำกัดจำนวนของใบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบการ หรือใบอนุญาตสำหรับรถแท็กซี่ ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วการจำกัดจำนวนของผู้ประกอบการ หรือจำนวนรถแท็กซี่มิเตอร์ ทางหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่จะใช้นโยบาย หรือวิธีการในการจำกัดจำนวนป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ เพราะเมื่อมีการจำกัดจำนวนของป้ายทะเบียนรถแท็กซี่เอาไว้ จำนวนของผู้ประกอบการก็จะไม่เพิ่มขึ้น หรือมีมากกว่าจำนวนของป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ เพราะการที่บุคคลใดจะสามารถเข้ามาประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ทั้งที่เป็นผู้ประกอบการอาชีพขั้บรรดแท็กซี่เอง หรือเป็นผู้ปล่อยรถแท็กซี่ให้เขาได้นั้นจะต้องมีป้ายทะเบียนรถแท็กซี่เสียก่อน จึงจะสามารถประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งสาเหตุที่มีการใช้นโยบายการกำกับดูแลจำนวนของผู้ประกอบการ และรถแท็กซี่มิเตอร์ เพราะทางหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ มีเจตนาที่จะไม่ให้จำนวนรถแท็กซี่มิเตอร์มีมากกว่าความต้องการของผู้ใช้บริการมากเกินไป เพราะจะก่อให้เกิดปัญหาคุณภาพของการให้บริการได้เพราะ เมื่อมีผู้ประกอบการมากกว่าความต้องการของผู้ใช้บริการในจำนวนมาก จะส่งผลให้ผู้ประกอบการอาชีพขั้บรรดแท็กซี่มีการแข่งขันในการหาผู้โดยสารสูงตามไปด้วย ซึ่งจะทำให้การหารายได้ของผู้ประกอบการอาชีพขั้บรรดแท็กซี่ลำบากขึ้น และเมื่อมีผู้ประกอบการอาชีพขั้บรรดแท็กซี่บางส่วนที่มีรายได้ไม่เพียงพอที่จะประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่แข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้ ซึ่งจะส่งผลไปถึงผู้ประกอบการที่ปล่อยรถแท็กซี่ให้เขารายอื่นๆด้วย โดยอาจจะทำให้มีการลดค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนในการประกอบการ เพื่อให้ตนเองสามารถที่จะประกอบการต่อไปในธุรกิจรถแท็กซี่ต่อไปได้ จึงส่งผลให้คุณภาพของตัว

รถแท็กซี่อาจจะไม่ได้มาตรฐาน หรือไม่พร้อมในการให้บริการเท่าที่ควร เพราะค่าใช้จ่ายที่มีการตัดทอนออกไปอาจจะเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของค่าบริการรถแท็กซี่ จากปัญหาดังกล่าวจึงมีการใช้นโยบายจำกัดจำนวนของผู้ประกอบการ และรถแท็กซี่ขึ้นมา และในกรณีที่ผู้ประกอบการสามารถที่จะหาซื้อแผ่นป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มาได้ แต่จะต้องจ่ายเงินเป็นจำนวนมากในการซื้อป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มา จะส่งผลให้ต้นทุนในการประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่สูงกว่าที่ควรจะเป็น ดังนั้นผู้ประกอบการจะต้องผลัดภาระด้านต้นทุนในการประกอบการ ไปยังบุคคลที่เกี่ยวข้องอื่นๆ อย่างเช่น ในกรณีที่มีการปล่อยรถแท็กซี่ให้บุคคลอื่นเช่าไปขับ ก็จะมีการคิดค่าเช่ารถแท็กซี่สูงขึ้น จากเดิม เพื่อที่จะนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นนั้นมาทดแทนกับจำนวนเงินที่ใช้ไปในการซื้อป้ายทะเบียน หรือในกรณีที่ไม่มีกำหนดอัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่เอาไว้แน่นอนตายตัว ผู้ประกอบการก็จะคิดค่าโดยสารสูงขึ้น ด้วยเหตุผลเดียวกัน คือ มีต้นทุนในการประกอบการที่สูงขึ้น จึงต้องหาวิธีการที่จะประกอบการให้มีรายได้มากกว่าเดิม เพื่อที่จะชดเชยกับจำนวนเงินที่เสียไปจากการซื้อป้ายทะเบียนรถแท็กซี่

และถ้าการใช้นโยบายจำกัดจำนวนผู้ประกอบการ และรถแท็กซี่ไม่ได้มาจากการสำรวจ และเก็บข้อมูลการใช้บริการรถแท็กซี่ของประชาชนที่ดีพอ จะก่อให้เกิดปัญหาในธุรกิจรถแท็กซี่ได้เช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นการที่รถแท็กซี่มีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เพราะเมื่อมีการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่เอาไว้ แต่ความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ของประชาชนจะมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ดังนั้น ถ้าความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ของประชาชนเพิ่มมากขึ้น แต่ไม่มีการเพิ่มจำนวนรถแท็กซี่ให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ของประชาชน จะส่งผลให้จำนวนรถแท็กซี่ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน และทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกสบายในการใช้บริการรถแท็กซี่ โดยอาจจะต้องเสียเวลาในการรอรถแท็กซี่นานกว่าที่ควรจะเป็น นอกจากจะส่งผลกระทบต่อผู้โดยสาร หรือผู้ใช้บริการแล้ว การจำกัดจำนวนป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ยังมีผลต่อผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ในด้านของราคาป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ที่จะมีราคาสูงกว่าการที่ไปจดทะเบียนรถแท็กซี่กับทางหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการออกป้ายทะเบียนรถแท็กซี่อีกด้วย เพราะเมื่อผู้ประกอบการต้องการที่จะมีรถแท็กซี่มาใช้ในการให้บริการแก่ประชาชน จะต้องซื้อป้ายทะเบียนรถแท็กซี่เสียก่อน แต่เมื่อมีการจำกัดจำนวนของแผ่นป้ายทะเบียนรถแท็กซี่เอาไว้ ทำให้ผู้ประกอบการที่ต้องการจะได้แผ่นป้ายทะเบียนรถแท็กซี่จะต้องไปติดต่อขอซื้อป้ายทะเบียนรถแท็กซี่จากผู้ที่มีป้ายทะเบียนรถแท็กซี่อยู่แล้ว และเมื่อความต้องการในการหาซื้อป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มีมากขึ้น แต่จำนวนของป้ายทะเบียนยังมีอยู่เท่าเดิม ย่อมจะก่อให้เกิดสภาวะที่ผู้ที่มีป้ายทะเบียนรถแท็กซี่สามารถที่จะกำหนดราคาของป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ในอัตราที่สูงกว่าราคา หรือค่าใช้จ่ายในการยื่นขอรับป้ายทะเบียนรถแท็กซี่กับทางหน่วยงาน

ของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการออกป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ และยังมีความต้องการป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มากขึ้นเท่าใด ราคาของป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ที่มีการจำกัดจำนวนก็จะสูงขึ้นไปด้วย ซึ่งสถานะดังกล่าวจะส่งผลให้การเข้ามาประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่จะมีอุปสรรคทั้งในด้านการหาใบอนุญาต และต้นทุนในการประกอบการ ซึ่งอุปสรรคดังกล่าวของผู้ประกอบการจะส่งผลให้มีรถแท็กซี่ผิดกฎหมายที่ไม่ได้ผ่านการจดทะเบียนกับทางหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการออกป้ายทะเบียนรถแท็กซี่เพิ่มมากขึ้นด้วย เพราะเมื่อผู้ที่มีความประสงค์จะเข้ามาประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ แต่ไม่สามารถที่จะจดทะเบียนรถแท็กซี่เพื่อที่จะได้ป้ายทะเบียน หรือไม่สามารถที่จะหาซื้อป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ที่มีการซื้อขายกัน จึงทำให้นักคลกลุ่มดังกล่าวนำรถยนต์ที่ไม่ได้ผ่านการจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่มาวิ่งให้บริการแก่ประชาชน ซึ่งจะส่งผลให้มาตรฐานคุณภาพของรถแท็กซี่คือลงไปได้

(ข) การกำกับดูแลการเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่ของผู้ประกอบการ

การกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ในประเภทนี้ มีขึ้นเพื่อที่จะคัดสรรบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามาประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ ซึ่งความเหมาะสมดังกล่าวมีทั้งที่มาจากตัวผู้ประกอบการเอง และความเหมาะสมที่มาจากเครื่องมือในการประกอบการ ซึ่งก็คือ ตัวรถแท็กซี่ สำหรับผู้ประกอบการในลักษณะของอู่รถแท็กซี่ และอีกอย่าง คือ อุปกรณ์ต่างๆในการเป็นคันสังกัดรถแท็กซี่ สำหรับผู้ประกอบการที่ดำเนินงานเป็นคันสังกัดรถแท็กซี่อย่าง ศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่ เป็นต้น เพราะการที่บุคคลใดจะเข้ามาเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ได้ จำเป็นที่จะต้องมียุทธแท็กซี่เป็นของตนเองเพื่อใช้ในการประกอบการ ไม่ว่าจะเป็นการขับรถแท็กซี่ด้วยตนเอง หรือการปล่อยรถแท็กซี่ให้บุคคลอื่นมาเช่าไปขับ หรือว่าจ้างให้มาขับรถแท็กซี่ของตน หรือในกรณีที่ประกอบการเป็นคันสังกัดรถแท็กซี่ ก็จำเป็นที่จะต้องมียุทธแท็กซี่ที่สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น การกำกับดูแลการเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่ของผู้ประกอบการจะมีการพิจารณาไปยังตัวผู้ประกอบการ และเครื่องมือในการประกอบการประกอบกัน ซึ่งจะทำการให้บริการรถแท็กซี่มีคุณภาพตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ และเมื่อบุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติเพียงพอที่จะประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ และได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ บุคคลดังกล่าวจะได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่

(ค) การกำกับดูแลการเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่ของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

การกำกับดูแลการเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่ของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ก็มีสาเหตุเช่นเดียวกันกับการกำกับดูแลการเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่ของผู้ประกอบการ คือ เพื่อที่จะคัดสรรบุคคล

ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามาประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่ เพราะผู้ประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่จะมีความใกล้ชิดกับผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก ดังนั้น ถ้าบุคคลที่มีประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่เป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติไม่เหมาะสม อาจจะทำให้อันตรายกับผู้ใช้บริการทั้งในด้านทรัพย์สิน ร่างกาย และจิตใจได้ และอาจจะก่อให้เกิดปัญหากับผู้สัญจรไปมาตามท้องถนนทั่วไปได้อีกด้วย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่มาประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่ว่าจะต้องมีลักษณะอย่างไรบ้าง เพื่อเป็นเกณฑ์ในการคัดสรรบุคคลที่เหมาะสม

สำหรับหลักเกณฑ์ของผู้ที่จะมาประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร จะประกอบไปด้วยจะต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดเอาไว้ในกฎกระทรวง เพื่อจะเป็นการพิจารณาว่าผู้มาขอรับใบอนุญาตขั้บรดยนต์สาธารณะนั้น ๆ เป็นผู้ที่มีความสามารถ สภาพร่างกาย และคุณสมบัติที่เหมาะสมจะมาประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่หรือไม่ ซึ่งคุณสมบัติต่าง ๆ ที่จะใช้เป็นมาตรฐานในการพิจารณาบุคคลที่จะมาประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่นั้นจะมีบัญญัติอยู่ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เช่นเดียวกัน โดยผู้ที่ประสงค์จะขอใบอนุญาตจะต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติรถยนต์นี้จึงจะสามารถได้รับการอนุญาตให้ได้รับใบอนุญาตขั้บรดยนต์สาธารณะได้

(ง) การกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยของการให้บริการ

การกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยของการให้บริการสามารถที่จะจำแนกประเภทตามการกำกับดูแลได้ 3 ประเภทด้วยกัน คือ การกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยในการให้บริการของผู้ประกอบการ การกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยในการให้บริการของผู้ประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่ และการกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยของตัวรถแท้กซี่ อันมีสาเหตุมาจากการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวขึ้นมานั้นเพื่อสร้างคุณภาพ และความปลอดภัยในการให้บริการของทุกฝ่ายในธุรกิจรถแท้กซี่มิเตอร์ ไม่ว่าจะเป็นลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท้กซี่ อุปกรณ์และส่วนควบต่างๆของรถแท้กซี่ การตรวจสภาพรถแท้กซี่ประจำปี ลักษณะการขั้บรดแท้กซี่ให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจร ซึ่งหลักเกณฑ์ต่างๆนี้ ทางหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท้กซี่มิเตอร์สามารถที่จะกำหนดอย่างไรก็ได้ แต่สิ่งที่สำคัญคือ จะมีมาตรการอย่างไรในการที่จะสามารถบังคับใช้หลักเกณฑ์การกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยของการให้บริการได้จริง และมีประสิทธิภาพสูงสุด

* มาตรา 44 วรรคสอง ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

(จ) การกำกับดูแลอัตราค่าโดยสาร

ลักษณะการกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารของรถแท็กซี่มิเตอร์ในปัจจุบัน คือ การกำหนดอัตราค่าโดยสารเอาไว้แน่นอนตายตัว ซึ่งการกำหนดอัตราค่าโดยสารในลักษณะนี้ จะมาจากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ของประเทศ หรือเขตพื้นที่นั้นๆ จะทำการสำรวจ และเก็บข้อมูลด้านต่างๆของการประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่ ว่ามีต้นทุน และค่าใช้จ่ายในการประกอบการอย่างไรบ้าง ทั้งในส่วนของตัวรถแท็กซี่ อุปกรณ์ และส่วนควบต่างๆ ภายในตัวรถแท็กซี่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษารถแท็กซี่ นอกจากนี้จะมีการสำรวจ และเก็บข้อมูลในด้านของค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการแล้ว ยังจะมีการนำเอาข้อมูลด้านจำนวนรถแท็กซี่ และผู้ประกอบการมาพิจารณาว่าในธุรกิจรถแท็กซี่มีการแข่งขันมากน้อยเพียงใด และมีโอกาสในการหารายได้แข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นมากน้อยเพียงใด เพื่อที่จะนำเอาข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ว่าผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่จะมีต้นทุนในการประกอบการเท่าใด และมีโอกาสในการหารายได้ได้อย่างไรบ้าง และอัตราค่าโดยสารจำนวนเท่าใดจึงจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถที่จะดำเนินงานแล้วได้ผลกำไรเพียงพอที่จะประกอบการต่อไป แต่อัตราค่าโดยสารดังกล่าวก็จะต้องมีความเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ด้วย ไม่ใช่ที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้ประโยชน์แก่ผู้ประกอบการฝ่ายเดียว โดยจะต้องพิจารณาในด้านของผู้ใช้บริการด้วยว่าอัตราค่าโดยสารเท่าใดจึงจะเหมาะสมกับผู้ใช้บริการในช่วงเวลานั้นๆ โดยการกำหนดอัตราค่าโดยสารของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ส่วนใหญ่แล้วจะมีการประชุมปรึกษากับทางตัวแทนของผู้ประกอบการว่าอัตราค่าโดยสารที่กำหนดออกมานั้น เหมาะสมที่จะนำมาบังคับใช้หรือไม่ เพื่อที่จะปรึกษหาระหว่างหน่วยงานของรัฐ และผู้ประกอบการ ซึ่งจะทำให้สามารถหาอัตราค่าโดยสารที่พึงพอใจมากที่สุดทั้งสองฝ่าย นอกจากนี้ยังจะมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารในกรณีอื่นๆเอาไว้ด้วย อย่างเช่น การใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านทางศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่ หรือการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่จากเขตพื้นที่พิเศษ อย่างท่าอากาศยานว่าจะต้องมีการจ่ายค่าบริการเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ปรากฏบนมิเตอร์ค่าโดยสารจำนวนเท่าใด เป็นต้น

5.3 ปัญหาทางกฎหมายของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่ เจ้าของรถแท็กซี่ ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ ผู้โดยสาร และ

บุคคลภายนอกเอาไว้ จึงต้องมีการนำเอาหลักกฎหมายที่มีอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ มาใช้เท่าที่จะสามารถนำมาปรับใช้ได้ จึงก่อให้เกิดปัญหาในการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของหน่วยงาน และบุคคลต่างๆ ในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็น ปัญหาความรับผิดชอบของเจ้าของรถแท็กซี่ต่อผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอกที่ไม่มีการกำหนด ลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของรถแท็กซี่ผู้ให้เช่า กับทางผู้โดยสารที่มาใช้บริการรถแท็กซี่ของผู้ให้เช่า หรือบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากรถแท็กซี่ของผู้ให้เช่า ซึ่ง

นอกจากนั้นยังมีปัญหาในการที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่บัญญัติออกมาได้ เพราะ บทบัญญัติที่ไม่สอดคล้องกับรูปแบบของการประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ในช่วงเวลานั้นๆ ซึ่งนโยบายที่ออกมาอาจจะเป็นนโยบายที่ดี แต่สภาพของผู้ประกอบการ และตลาดธุรกิจรถแท็กซี่ ยังไม่พร้อมที่จะบังคับใช้กฎหมายในลักษณะดังกล่าว หรือกฎหมายที่บัญญัติออกมานั้น เมื่อนำไป บังคับใช้จริงได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ จึงได้มีการยกเลิกการบังคับใช้ หรือแก้ไข เพิ่มเติมให้กฎหมายฉบับดังกล่าวสามารถนำไปบังคับใช้ได้ หรือจะมีที่มาจากปัจจัยภายนอกอย่าง ตัวผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ที่ไม่พร้อมที่จะดำเนินการตามบทบัญญัติของกฎหมายที่ออกมา จึง ดำเนินการคัดค้านการบังคับใช้ หรือในส่วนของผู้ใช้บริการก็มีผลต่อการที่ไม่สามารถบังคับใช้ กฎหมายได้เช่นกัน เพราะถือว่าเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเปลี่ยนแปลงในธุรกิจรถ แท็กซี่ ดังนั้นเมื่อทางผู้ใช้บริการไม่ให้ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมาย กฎหมายที่บัญญัติ ออกมาก็ไม่สามารถที่จะนำไปบังคับใช้ได้จริง ซึ่งเหตุการณ์ในลักษณะนี้ได้เกิดขึ้นหลายครั้ง และ เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครในหลายด้าน ทั้งในส่วน ของคุณสมบัติของตัวรถแท็กซี่ อุปกรณ์ และส่วนควบต่างๆภายในรถแท็กซี่ ลักษณะของการ ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ของผู้ประกอบการ และรูปแบบของการให้บริการรถแท็กซี่ เป็นต้น ซึ่ง แสดงให้เห็นถึงการขาดการติดต่อสื่อสาร และสร้างความเข้าใจในทิศทางเดียวกันของฝ่ายกำกับ ดูแล และฝ่ายผู้ประกอบการ ซึ่งจะส่งผลให้ธุรกิจรถแท็กซี่ไม่สามารถพัฒนาไปข้างหน้าได้อย่างที่ ควรจะเป็น ซึ่งจะส่งผลเสียมาถึงธุรกิจรถแท็กซี่ทั้งระบบ รวมถึงผู้ใช้บริการด้วย

และปัญหาทางกฎหมายที่สำคัญอย่างต่อไป คือ การที่นิติบุคคลรถแท็กซี่ไม่ได้ จัดตั้งขึ้นตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย โดยเฉพาะนิติบุคคลในรูปของสหกรณ์ เพราะตาม วัตถุประสงค์ของกฎหมายแล้ว การจัดตั้งสหกรณ์เพื่อประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ ก็เพื่อที่จะให้เกิดการ รวมกลุ่มกันของผู้ประกอบอาชีพขั้บรถแท็กซี่ ที่จะมาร่วมกันช่วยประกอบธุรกิจ และช่วยกัน ขยายขีดความสามารถในการประกอบการของเหล่าสมาชิก ให้สามารถที่จะมีรถแท็กซี่เป็นของ ตนเองได้ และลดต้นทุนในการประกอบการของตนเองลง แต่ปรากฏว่าการจัดตั้งสหกรณ์ดังกล่าว เป็นการจัดตั้งขึ้นของเหล่าผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของอู่รถแท็กซี่ หรือเหล่านายทุนที่มาอาศัยข้อ

ได้เปรียบของการดำเนินการในรูปสหกรณ์ที่จะได้รับข้อยกเว้นทางภาษีมากกว่าการประกอบการในรูปของห้างหุ้นส่วน จำกัด หรือบริษัท จำกัด ดังนั้น สหกรณ์รุดแท็กซี่ส่วนใหญ่ในระบบของธุรกิจรุดแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จึงเป็นการจัดตั้งจากผู้ประกอบการในธุรกิจรุดแท็กซี่ ไม่ใช่ผู้ประกอบการอาชีพขั้บรุดแท็กซี่ และถึงแม้ว่าทางผู้ประกอบการจะสามารถจดทะเบียนองค์กรของคนเป็นสหกรณ์ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตามการจัดตั้งดังกล่าวก็ไม่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย เป็นแต่เพียงการใช้ข้อได้เปรียบของการดำเนินการในรูปของสหกรณ์เท่านั้น

จากลักษณะของการประกอบการดังกล่าวส่งผลให้ไม่มีความสัมพันธ์ในการดำเนินงานกับผู้ร่วมสังกัด ซึ่งถ้าจะพิจารณาในประเด็นของความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานที่เป็นต้นสังกัดรุดแท็กซี่ กับทางเจ้าของอู่รุดแท็กซี่ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกรุนั้น จะเห็นได้ว่ามีความสัมพันธ์ในด้านของการร่วมดำเนินการในธุรกิจรุดแท็กซี่จะมีน้อยมาก แต่จะมีความสัมพันธ์ในด้านของการจดทะเบียนรุดแท็กซี่ในนามของนิติบุคคลเท่านั้น ซึ่งสามารถที่จะกล่าวได้ว่ามีความสัมพันธ์ที่คล้ายคลึงกับบริษัทขายรุดแท็กซี่ กับทางผู้ที่ต้องการจะหาซื้ออู่รุดแท็กซี่มากกว่า ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ร่วมกันดำเนินการในธุรกิจรุดแท็กซี่ ดังนั้นเมื่อทางหน่วยงานต้นสังกัดรุดแท็กซี่ต่างๆ มีความสัมพันธ์กับทางสมาชิกเพียงการขายรุดแท็กซี่ในนามของคนเท่านั้น จึงส่งผลให้วัตถุประสงค์ในการที่จะให้ผู้ประกอบการมารวมตัวกัน เพื่อที่จะช่วยกันดำเนินงาน และยกระดับคุณภาพของการให้บริการรุดแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่สัมฤทธิ์ผล

นอกจากนั้นยังส่งผลให้ความชัดเจนขององค์กรต้นสังกัด หรือนิติบุคคลรุดแท็กซี่ไม่เกิดขึ้น เพราะการดำเนินงานต่างๆในระบบธุรกิจรุดแท็กซี่มิเตอร์ของเขตกรุงเทพมหานคร จะมาจากผู้ประกอบการรายย่อย หรือเจ้าของอู่รุดแท็กซี่ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกของนิติบุคคลต่างๆ ไม่ว่าจะ เป็นห้างหุ้นส่วน จำกัด บริษัท จำกัด หรือที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ สหกรณ์รุดแท็กซี่ ซึ่งก็เท่ากับว่ารูปแบบของการดำเนินงานของธุรกิจรุดแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่ได้มีความแตกต่าง หรือเปลี่ยนแปลงไปมากนักในด้านนี้ ยังคงเป็นการดำเนินงานของผู้ประกอบการ หรือเจ้าของอู่รุดแท็กซี่รายย่อยที่ต่างคนต่างประกอบการ จะต่างไปก็เพียงรุดแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบการเป็นรุดแท็กซี่ที่จดทะเบียนในนามของนิติบุคคลประเภทต่างๆเท่านั้น

และจากลักษณะของการประกอบการในที่กล่าวมาข้างต้น ได้ก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายต่อผู้ประกอบการรายย่อย ซึ่งหมายถึง เจ้าของอู่รุดแท็กซี่ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับนิติบุคคลรุดแท็กซี่ แต่มีการแยกพื้นที่ในการประกอบการต่างหากจากนิติบุคคลรุดแท็กซี่ และอาจจะมีรุดแท็กซี่เป็นจำนวนมาก แต่ผู้ประกอบการดังกล่าวนี้อาจจะไม่มีลักษณะ หรือคุณสมบัติตามที่

กฎหมายกำหนดเอาไว้ ไม่ว่าจะ เป็นอัตราส่วนระหว่างจำนวนรถแท็กซี่เปรียบเทียบกับพื้นที่ประกอบการ หรือทุนจดทะเบียนรถแท็กซี่ เป็นต้น อันเนื่องมาจากผู้ประกอบการลักษณะนี้ ได้ใช้รถแท็กซี่ในนามของสหกรณ์ในการประกอบการ และเป็นสมาชิกกับนิติบุคคลรถแท็กซี่ ทางกฎหมายจึงถือว่าเป็นผู้ประกอบการที่มีลักษณะตามที่กำหนดเอาไว้ แต่เมื่อพิจารณาตามความเป็นจริงแล้ว จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรายย่อยลักษณะนี้ที่เกิดขึ้นในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร ถือได้ว่าเป็นผู้ประกอบการอีกประเภทหนึ่งที่ไม่อยู่ในคำจำกัดความที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการประเภทนิติบุคคล เพราะไม่ได้มีการจดทะเบียนจัดตั้งเป็นนิติบุคคลแต่อย่างใด เพียงแต่เป็นสมาชิกของนิติบุคคลรถแท็กซี่นั้นๆ หรือจะเป็นผู้ประกอบการบุคคลธรรมดา เพราะรถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบการจะเป็นในนามของนิติบุคคลที่ตนเข้าร่วมเป็นสมาชิกแทบทั้งสิ้น และเมื่อพิจารณาจากลักษณะของการประกอบการจะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรายย่อยประเภทนี้ ที่มีการประกอบการที่เป็นเอกเทศ และไม่มีกรร่วมประกอบการกับนิติบุคคลรถแท็กซี่ที่ตนเข้าร่วมเป็นสมาชิกแต่อย่างใด จึงถือได้ว่าเป็นผู้ประกอบการอีกประเภทหนึ่งที่ไม่ได้เป็นผู้ประกอบการนิติบุคคล หรือผู้ประกอบการบุคคลธรรมดา ดังนั้น จึงเกิดปัญหาว่ากฎหมายไม่ได้มีการให้คำจำกัดความ หรือลักษณะของผู้ประกอบการในลักษณะนี้เอาไว้ จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการรายย่อยดังกล่าวอาจจะไม่มีคุณสมบัติ หรือลักษณะที่เหมาะสมที่จะดำเนินงานในธุรกิจรถแท็กซี่ ไม่ว่าจะ เป็นในด้านของพื้นที่ประกอบการ หรือความสามารถที่จะประกอบการ เป็นต้น เพราะกฎหมายไม่ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการประเภทนี้จะต้องมีคุณสมบัติ หรือลักษณะอย่างไร ประกอบกับไม่ต้องมีการจดทะเบียนเพื่อขอใบอนุญาตในการประกอบการอีกด้วย เพราะถือว่าได้เป็นสมาชิกของนิติบุคคลที่จดทะเบียนถูกต้องแล้ว และในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครจะมีผู้ประกอบการในลักษณะนี้เป็นจำนวนมาก ดังนั้น จึงอาจจะก่อให้เกิดปัญหาในด้านของคุณภาพของผู้ประกอบการได้ เพราะไม่มีการกำหนดมาตรฐานของผู้ประกอบการเอาไว้แต่อย่างใด

และจากปัญหาข้างต้นส่งผลให้ผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครขาดมาตรฐานในการดำเนินงานที่จะใช้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งระบบ ลักษณะของการดำเนินงานของแต่ละอู่รถแท็กซี่จะแตกต่างกันไปแล้วแต่ทางเจ้าของอู่รถแท็กซี่จะกำหนด ตัวอย่างเช่น การจัดเก็บข้อมูลในการเช่ารถแท็กซี่ บางอู่จะมีการทำเป็นสัญญาเช่ารถแท็กซี่ แต่บางอู่จะมีเพียงการจดบันทึกของเจ้าของอู่ เพราะกฎหมายไม่ได้กำหนดให้การเช่ารถแท็กซี่ ซึ่งเป็นสังหาริมทรัพย์จะต้องมีการทำเป็นหนังสือ ก็สามารถที่จะฟ้องร้องบังคับคดีกันระหว่างผู้ให้เช่าและผู้เช่าได้ แต่การเช่ารถแท็กซี่สามารถที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อบุคคลภายนอกได้ ซึ่งการที่เจ้าของอู่รถแท็กซี่ได้มีการทำสัญญาเช่าเป็นหนังสือเอาไว้ ย่อมที่จะสามารถนำมาใช้เป็นข้อมูล หรือ

หลักฐานในเรื่องของเวลาการเช่า รายชื่อของผู้เช่า และรายละเอียดต่างๆ ในการเช่าได้ นอกจากนั้น ยังจะสามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลในการทำประวัติผู้ประกอบการอาชีพขั้บรรดแท้กชี้ ได้อีกด้วย แต่จากการที่ไม่มีกฎหมายกำหนดมาตรฐานในการประกอบการของผู้ประกอบการประเภทต่างๆเอาไว้ ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจรดแท้กชี้ในเขตกรุงเทพมหานครขาดมาตรฐานในการประกอบการ ซึ่งถือได้ว่าเป็นปัญหาอีกประการหนึ่งที่เกิดขึ้น

5.4 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาข้อมูลด้านต่างๆของธุรกิจรดแท้กชี้มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร และข้อมูลของหน่วยงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรดแท้กชี้ ทั้งในส่วนของฝ่ายที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรดแท้กชี้ ไม่ว่าจะเป็นกรมการขนส่งทางบก ตำรวจจราจร ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ หรือในฝ่ายปฏิบัติงานที่จะประกอบด้วยค้ันสังกัดรดแท้กชี้ เจ้าของอู่รดแท้กชี้ ผู้ประกอบอาชีพขั้บรรดแท้กชี้ ช่างซ่อมรถประจำอู่ หรือในฝ่ายให้บริการผู้ประกอบการที่จะกล่าวถึงศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรดแท้กชี้ และฝ่ายสุดท้าย คือผู้ใช้บริการ หรือผู้โดยสาร ทำให้ผู้วิจัยสามารถที่จะวิเคราะห์ห้ลักษณะทั่วไปของธุรกิจรดแท้กชี้มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร และปัญหาที่เกิดขึ้นตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างค้ัน ค้ันนั้น ผู้วิจัยจึงขออนุญาตเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวของธุรกิจรดแท้กชี้มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยจะแบ่งเป็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกฎหมาย และข้อเสนอแนะทั่วไปสำหรับธุรกิจรดแท้กชี้ ค้ันต่อไปนี้

5.4.1 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกฎหมาย

1. บัญญัติกฎหมายเฉพาะที่จะนำมาบังคับใช้กับธุรกิจรดแท้กชี้มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครที่จะมีการกำหนด ความสัมพันธ์ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงาน และบุคคลต่างๆในธุรกิจรดแท้กชี้ซึ่งสามารถแบ่งออกได้ ค้ันนี้

- ความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรดแท้กชี้ กับเจ้าของอู่รดแท้กชี้
- ความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรดแท้กชี้ กับผู้ประกอบอาชีพขั้บรรดแท้กชี้

- ความสัมพันธ์ระหว่างนิติบุคคลรถแท็กซี่ กับผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอก
- ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของอู่รถแท็กซี่ กับผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่
- ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของอู่รถแท็กซี่ กับผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอก
- ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ กับผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอก

นอกจากนั้นควรจะมีการกำหนดความหมาย และลักษณะของผู้ประกอบการแต่ละประเภทให้ชัดเจนว่าหมายความว่าความถึงผู้ประกอบการในลักษณะใด เพื่อแบ่งประเภทของผู้ประกอบการให้สอดคล้องกับความเป็นจริง ซึ่งจะนำมาใช้เป็นมาตรฐานในการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะของผู้ประกอบการประเภทต่างๆด้วย

2. กำหนดเป็นกฎหมายให้ผู้ประกอบการอู่รถแท็กซี่ไม่ว่าจะเป็นต้นสังกัดรถแท็กซี่หรืออู่รถแท็กซี่ธรรมดาจะต้องมีการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการอู่รถแท็กซี่ เพราะในปัจจุบันอู่รถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครแทบทั้งหมด จะเข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางต้นสังกัดรถแท็กซี่ที่มีการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการ และได้รับใบอนุญาต เพื่อที่จะนำรถแท็กซี่ของต้นสังกัดนั้นมาดำเนินการเอง จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการในลักษณะนี้ไม่ได้มีการจดทะเบียนแต่อย่างใด เพราะถือว่าเป็นสมาชิกของต้นสังกัดรถแท็กซี่ที่ได้จดทะเบียนแล้ว แต่จากการที่การรวมกลุ่มกันประกอบการเป็นต้นสังกัดรถแท็กซี่ประเภทต่างๆ ไม่ได้มีการร่วมกันดำเนินงานแต่อย่างใดตามที่ได้กล่าวมาแล้ว จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการอู่รถแท็กซี่รายย่อยมีโอกาสที่จะประกอบการไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ทั้งในส่วนของพื้นที่ในการประกอบการ และลักษณะของการประกอบการ ซึ่งการกำหนดให้ต้องมีการจดทะเบียนผู้ประกอบการอู่รถแท็กซี่ทุกประเภทจะสามารถควบคุมคุณสมบัติของผู้ประกอบการได้ นอกจากนั้น ยังสามารถที่จะจัดให้มีการอบรมให้ความรู้ในการประกอบการแก่เจ้าของอู่รถแท็กซี่ เมื่อมาขึ้นคำร้องขอจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการได้อีกด้วย แต่จะต้องมีการกำหนดความหมายของผู้ประกอบการในลักษณะดังกล่าวว่าเป็นอย่างไร และจะต้องมีหลักเกณฑ์อย่างไรจึงจะต้องจดทะเบียน

4. กำหนดให้สัญญาเช่ารถแท็กซี่จะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ เพราะเมื่อพิจารณาถึงการเช่ารถแท็กซี่แล้วจะเห็นได้ว่า จะมีผลกระทบต่อบุคคลภายนอก นอกเหนือจากผู้ให้เช่า และผู้เช่า ดังนั้น การเช่าที่ไม่ได้มีการทำเป็นหนังสือถึงแม้จะบังคับใช้กันระหว่างผู้ให้เช่า และผู้เช่าได้ แต่ในการที่จะหาหลักฐานเกี่ยวกับการเช่าเพื่อใช้เป็นข้อมูลในด้านอื่น ไม่ว่าจะเป็นรายละเอียดของวันเวลาในการเช่า ราคาเช่า หรือใครเป็นผู้เช่า และมีวัตถุประสงค์ในการเช่าเพื่ออะไร เป็นต้น

ย่อมจะก่อให้เกิดความไม่สะดวกได้ ดังนั้น เพื่อที่จะแก้ปัญหาดังกล่าวจึงเห็นสมควรให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ว่าผู้ให้เช่ารถแท็กซี่จะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือของการเช่า

5. การบังคับใช้กฎหมายในการกำกับดูแลคุณภาพของธุรกิจรถแท็กซี่ให้มีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึงกฎกระทรวงต่างๆที่ออกตามพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับ และระเบียบต่างๆที่ออกมาจากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร เพราะมาตรการต่างๆในกฎหมายทุกฉบับ ถือได้ว่าเป็นมาตรการที่จะส่งผลให้การให้บริการ และรูปแบบการดำเนินงานในธุรกิจรถแท็กซี่ดำเนินไปอย่างที่ดีควรจะเป็น และมีคุณภาพ

6. กำหนดเป็นกฎหมายให้จัดตั้งศูนย์รับแจ้งข้อร้องเรียนของแต่ละต้นสังกัดรถแท็กซี่ เพื่อรับการแจ้งปัญหา หรือข้อบกพร่องในการให้บริการของผู้ประกอบการ และผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จากผู้ใช้บริการ และประชาชนทั่วไป ซึ่งลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครจะมีศูนย์วิทยุสำหรับรถแท็กซี่ของแต่ละต้นสังกัดอยู่แล้ว ดังนั้น สามารถที่จะกำหนดให้ศูนย์วิทยุสำหรับรถแท็กซี่ของแต่ละต้นสังกัดจะต้องมีหน้าที่ในการรับข้อร้องเรียนเพิ่มเติมได้ ซึ่งจะส่งผลให้การกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมีประสิทธิภาพมากขึ้น และจะส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีการร่วมกันดำเนินงานอย่างแท้จริง

5.4.2 ข้อเสนอแนะทั่วไปสำหรับธุรกิจรถแท็กซี่

1. จัดให้มีการเก็บข้อมูล และศึกษาธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างละเอียดในทุกๆฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อจะนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครว่ามีลักษณะอย่างไร ทั้งในส่วนของกำกับการดูแล การประกอบการ และการให้ และใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ ซึ่งจะช่วยให้สามารถทราบถึงปัญหาของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครได้ชัดเจนมากขึ้น และสามารถนำมาใช้ทบทวนนโยบายในการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ที่มีความเหมาะสมกับลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครหรือไม่ มีบทลงโทษที่เพียงพอที่จะกำกับดูแลผู้ประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่หรือไม่ และยังจะช่วยให้สามารถหามาตรการที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ตรงประเด็นสามารถนำไปใช้ได้จริง และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2. จัดให้มีการประชุมระหว่างฝ่ายกำกับดูแล และฝ่ายปฏิบัติงาน เพื่อสร้างความเข้าใจแนวทางปฏิบัติงานระหว่างกัน และหาแนวทางแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมกับทั้งสองฝ่าย

3. จัดให้มีการตรวจสอบคุณภาพ และขอความร่วมมือในการประกอบการของผู้ประกอบการทุกๆฝ่าย รวมถึงผู้ประกอบการอาชีพที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อที่จะคัดสรรบุคคลที่มีคุณสมบัติเพียงพอที่จะประกอบการในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร และเป็นการป้องกันปัญหาที่จะเกิดจากการประกอบการที่ไม่ได้คุณภาพ

4. ส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันที่หลากหลายมากขึ้น เพราะในปัจจุบันธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ของเขตกรุงเทพมหานครจะมีการแข่งขันในด้านคุณภาพของตัวรถแท็กซี่เป็นสำคัญ โดยผู้ใช้บริการไม่สามารถที่จะเห็นความแตกต่างของผู้ให้บริการได้นอกจากความเก่าใหม่ของตัวรถแท็กซี่ ส่วนคุณภาพของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ก็ไม่สามารถที่จะทราบได้จนกว่าจะใช้บริการแล้ว ซึ่งมีผลมาจากการที่ผู้ประกอบการไม่มีความชัดเจนที่เพียงพอในการดำเนินธุรกิจตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้น ก่อนอื่นจะต้องมีการสร้างความชัดเจนของผู้ประกอบการให้สำเร็จเสียก่อน โดยการทำให้มีการร่วมกันประกอบการจริงๆ เพราะเมื่อแต่ละคนสังกัดรถแท็กซี่มีความชัดเจนของตนเองแล้ว ผู้ใช้บริการจะสามารถแยกแยะในการที่จะใช้บริการได้ว่าจะใช้บริการกับรถแท็กซี่มิเตอร์ของคันสังกัดใด ซึ่งจะช่วยให้ทางภาครัฐสามารถกำหนดให้มีการแข่งขันในด้านของราคาค่าโดยสารเพิ่มขึ้นได้ โดยในบางประเทศคันสังกัดรถแท็กซี่สามารถที่จะกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถแท็กซี่ในสังกัดของตนเองได้ และเมื่อเกิดการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นมาย่อมจะส่งผลให้ผู้ใช้บริการมีโอกาสที่จะเลือกใช้บริการรถแท็กซี่มากขึ้น และจะได้รับการให้บริการที่มีคุณภาพมากขึ้นไปด้วย

5. ส่งเสริมให้มีการร่วมกลุ่มกันของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ไม่ว่าจะในรูปแบบของสหกรณ์ หรือสมาคมผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ เพื่อที่จะทำให้การกำกับดูแลผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่สะดวกขึ้นกำหนด โดยในบางประเทศจะมีการกำหนดให้ผู้ที่จะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จะต้องมีการเข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางต้นสังกัดใดสังกัดหนึ่ง แต่สำหรับประเทศไทยแล้วมีการใช้นโยบายดังกล่าวน้อยมาก จึงทำให้การกำกับดูแลผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่มีความยากลำบากพอสมควร นอกจากนั้นเมื่อผู้ประกอบการขับรถแท็กซี่มีการรวมกลุ่มกัน หรือเป็นสมาชิกกับสังกัดใดสังกัดหนึ่ง จะทำให้สามารถทำประวัติของผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งประวัติส่วนตัว และประวัติในการประกอบอาชีพ เพื่อที่จะนำมาใช้ในการติดต่อ หรือติดตามผู้ประกอบการขับรถแท็กซี่ได้สะดวกกว่าในปัจจุบันโดยผ่านทางต้นสังกัดของ

ผู้ประกอบการอาชีพบรรดแท้กซี่คนนั้นๆ เพราะว่าในปัจจุบันนโยบายในการทำประวัติผู้ประกอบการอาชีพบรรดแท้กซี่จะอาศัยการรายงานของเจ้าของธุรกิจแท้กซี่ ซึ่งไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง

6. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเจ้าของธุรกิจแท้กซี่ที่มีการรวมกลุ่มกันประกอบการเป็นต้นสังกัดครบแท้กซี่ประเภทต่างๆมีการร่วมกันดำเนินงานจริงๆ ไม่ใช่แค่เพียงเป็นการรวมตัวกันเพื่ออาศัยข้อได้เปรียบของการประกอบการในรูปของนิติบุคคล ไม่ว่าจะเป็นด้านจำนวนของตัวธุรกิจแท้กซี่ที่มีได้มากกว่า หรือการได้รับยกเว้นภาษี เพราะเมื่อทางต้นสังกัดแท้กซี่มีการร่วมกันประกอบการจะทำให้เกิดความชัดเจน และความแตกต่างกันของแต่ละต้นสังกัด ซึ่งจะเห็นได้ชัดเจนในด้านของคุณภาพการให้บริการ ทำให้ต้นสังกัดแต่ละแห่งต้องมีการแข่งขันกันด้านคุณภาพในการให้บริการ มิฉะนั้นอาจจะไม่มีผู้ใช้บริการกับบรรดแท้กซี่สังกัดของตน ซึ่งจะส่งผลดีต่อคุณภาพของธุรกิจแท้กซี่มีเคอร์รี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

7. พัฒนาคุณภาพของผู้ประกอบการอาชีพบรรดแท้กซี่มีเคอร์รี่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยการให้ความรู้ ความเข้าใจในการประกอบอาชีพ และสร้างทัศนคติที่ดีในการประกอบการ นอกเหนือจากแต่ความรู้ในการบรรดยนต์เท่านั้น ซึ่งสามารถที่จะบรรจุเนื้อหาดังกล่าวในขั้นตอนของการสอบใบอนุญาตขับรถสาธารณะ เพื่อที่จะไม่เป็นการทำให้ผู้ประกอบการอาชีพบรรดแท้กซี่เสียเวลาในการประกอบอาชีพ ซึ่งจะทำให้ไม่ได้รับการตอบรับจากผู้ประกอบการอาชีพบรรดแท้กซี่เท่าใดนัก นอกจากจะมีการพัฒนาคุณภาพในการให้บริการแล้ว อาจจะมีการให้ความรู้ในด้านของระบบการจัดการในการประกอบอาชีพของตน เพื่อที่ผู้ประกอบการอาชีพบรรดแท้กซี่จะสามารถพัฒนาคุณภาพชีวิตของตนเองได้ด้วย ไม่ว่าจะเป็นการจัดการในด้านรายรับรายจ่าย หรือในด้านของการประกอบด้วยตนเอง และการรวมกลุ่มกันประกอบการ เพื่อที่จะส่งเสริมให้ผู้ประกอบการอาชีพบรรดแท้กซี่มีเคอร์รี่มีโอกาสที่จะมีรถแท้กซี่เป็นของตนเองได้

8. ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ผู้ใช้บริการ และประชาชนทั่วไปในรูปแบบของการให้บริการรถแท้กซี่ว่ามีอย่างไรบ้าง ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการตามท้องถนนทั่วไป หรือการใช้บริการผ่านทางศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท้กซี่ และการเรียกรถแท้กซี่ตามจุดจอดรถแท้กซี่ต่างๆ เพื่อที่จะทำให้ผู้ใช้บริการสามารถเลือกรูปแบบในการใช้บริการได้อย่างเหมาะสม และทราบถึงข้อดีของการใช้บริการผ่านทางศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรถแท้กซี่ และการเรียกรถแท้กซี่ตามจุดจอดรถแท้กซี่ และนอกจากนั้นยังจะต้องมีนโยบายที่ส่งเสริมให้มีการใช้บริการรถแท้กซี่ในลักษณะดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดจุดจอดรถแท้กซี่ให้เพียงพอต่อจำนวนรถแท้กซี่ที่จะมาจอดรอรับผู้โดยสาร และกระจายไปยังจุดสำคัญต่างๆภายในตัวเมืองตามบริเวณที่มีผู้ต้องการใช้บริการรถแท้กซี่อยู่เป็นจำนวนมาก จึงจะสามารถทำให้มีนโยบายดังกล่าวสัมฤทธิ์ผล

นอกจากนั้นยังจะต้องมีการให้ความรู้ในช่วยกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครว่าสามารถปฏิบัติอย่างไรได้บ้าง รวมถึงสิทธิ และหน้าที่ของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ ซึ่งการดำเนินการในลักษณะนี้จะส่งผลให้ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์มีความเข้าใจในลักษณะของธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานครมากขึ้น และมีผลต่อการกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์มากขึ้นด้วย

