หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

กิจการแท็กซี่กรุงเทพมหานคร

2.1 ประวัติและความเป็นมา[1]

นับตั้งแต่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์พุทธศักราช 2473 เป็นต้นมา ในระยะแรก ๆ ยังไม่มีการกำหนดกฎเกณฑ์ใด ๆ ต่อการขอจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างสาธารณะ ผู้ใดมีรถและมีความประสงค์ที่จะขอจดทะเบียนเป็นรถรับจ้าง เมื่อยื่นคำขอต่อเจ้าพนักงานจราจรก็สามารถประกอบการให้บริการได้โดยอิสระ มาจนถึงสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการแท็กซี่จึงมีการจัดดำเนินการและจัดตั้งขึ้นในรูปของบริษัทเพื่อการให้บริการ ตัวอย่าง เช่น บริษัท YELLOW TAXI เป็นต้น แต่ในขณะนั้นความนิยมของการใช้บริการมีน้อยมาก ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มักเป็นชาวต่างประเทศที่พักอาศัยอยู่ตามโรงแรมต่าง ๆ ส่วนการใช้บริการของประชาชนทั่วไป จะเกิดขึ้นก็แต่เฉพาะโอกาสพิเศษ หรือการไปงานสำคัญ ๆ เท่านั้น เช่น การไปงานสังคมในระดับสูง นอกจากนี้การเดินทางเพื่อสัญจรไป-มาที่นิยมใช้กันเป็นปกติจะได้แก่การใช้บริการของ รถลาก รถสามล้อ และรถราง

---

[1] คณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก, สำนักงาน. เอกสารประกอบการประชุมเรื่อง อัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่ 2523

ต่อมาในปี พ.ศ. 2499 ธุรกิจต่าง ๆ มีการขยายตัวเกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง การเดินทางเริ่มถือเป็นความจำเป็น บุคคลทุกระดับเริ่มให้ความนิยมต่อการใช้บริการแท็กซี่ บริษัทธนบุรีพานิชได้สั่งรถยนต์นั่ง REYNAULT ขนาดเล็กแบบ 4 ประตู เข้ามาจำหน่าย และในขณะเดียวกัน บริษัทดิทแฮล์มก็ได้สั่งรถยนต์นั่ง AUSTIN ในลักษณะของรถ VAN เข้ามาจำหน่ายด้วยเช่นกัน ปรากฏว่ารถยนต์ทั้ง 2 แบบถูกนำไปใช้เป็นรถแท็กซี่และได้รับความนิยมจากประชาชนอย่างมาก ต่อมาจนกระทั่งรถยนต์ทั้ง 2 แบบนี้ทรุดโทรมลงโดยไม่ปลอดภัยต่อการให้บริการ เจ้าพนักงานจราจรจึงได้ออกประกาศชักชวนประชาชนไม่สนับสนุนให้มีการใช้บริการจากรถที่มีสภาพไม่ปลอดภัยเหล่านี้ ดังนั้น รถยนต์แท็กซี่ทั้ง 2 แบบจึงหมดความนิยมไป เจ้าของรถก็ได้จัดหารถยนต์ใหม่มาทดแทน อันได้แก่ประเภทของรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ที่ยังคงใช้ให้บริการมาตราบเท่าทุกวันนี้

ในปี พ.ศ. 2504 ได้มีกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 5 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์พุทธศักราช 2473 เพื่อกำหนดให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คน (หมายถึงรถแท็กซี่) ต้องมีเครื่องวัดระยะทาง แสดงระยะทางและค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ด้วยกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 5 นี้ จึงทำให้เกิดมีการใช้มาตรแท็กซี่ขึ้นเป็นครั้งแรกสำหรับกิจการแท็กซี่กรุงเทพมหานคร (เดิมพระนคร-ธนบุรี) เพื่อคิดอัตราค่าบริการโดยคำนวณจากระยะทางของการโดยสาร มาตรแท็กซี่มีการใช้งานอยู่ได้เป็นระยะเวลาไม่นาน ทั้งผู้ประกอบอาชีพและผู้ใช้บริการต่างก็ร่วมใจกันเลิกใช้ แต่ก็มิได้มีการยกเลิกกันเป็นทางการในทางกฎหมายจนกระทั่งทุกวันนี้ และในปีเดียวกันนี้เอง ได้มีกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 28 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์พุทธศักราช 2473 เช่นเดียวกัน โดยกำหนดจำนวนรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร (เดิมพระนคร-ธนบุรี) ไว้เป็นจำนวน 9,000 คัน

ในปี พ.ศ. 2513 ได้มีกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 34 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์พุทธศักราช 2473 และประกาศของกระทรวงมหาดไทย ซึ่งออกในวันเดียวกัน คือ วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2513 โดยกำหนดเขตการประกอบการรถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ในเขตกรุงเทพมหานคร ต้องดำเนินการโดยบริษัท จำกัด หรือสหกรณ์เท่านั้น และให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2514 เป็นต้นไป นอกจากนี้ตามกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 34 ดังกล่าว

ยังได้เพิ่มจำนวนรถให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครไว้อีกเป็นจำนวนถึง 4,500 คัน โดยออกป้ายทะเบียนให้กับบริษัทและสหกรณ์ รวมเป็นจำนวนรถให้บริการทั้งสิ้นที่ได้รับอนุญาตคือ 13,500 คัน (ปัจจุบันมีจำนวนรถที่ได้รับอนุญาตจริง 13,492 คัน)

หลังจากที่ได้มีการประกาศใช้กฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 34 แล้ว กิจการแท็กซี่ก็ยังไม่สามารถที่จะจัดดำเนินการในรูปของบริษัทหรือสหกรณ์ได้ตามกฎหมาย ต่อมาจนถึงปี พ.ศ. 2517 จึงได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2517 ออกกำหนดขยายเวลาในการปฏิบัติตามกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 34 เฉพาะกรณีของรถแท็กซี่ที่ได้จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2514 ไว้อีกเป็นเวลา 2 ปี ในระหว่างนี้ผู้ประกอบกิจการและผู้ประกอบอาชีพได้ร้องเรียนต่อรัฐบาล โดยอ้างถึงความยุ่งยากต่อการปฏิบัติตามกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 34 มาโดยตลอด

ต่อมาในปี พ.ศ. 2519 จึงได้มีกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 36 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์พุทธศักราช 2473 เพื่อแก้ไขกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 34 โดยยกเลิกข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ผู้ประกอบกิจการไม่สามารถกระทำได้ เช่น การจัดตั้งสหกรณ์ หรือการจดทะเบียนในรูปของบริษัทจะต้องมีจำนวนรถไม่น้อยกว่า 500 คัน เป็นต้น ในปีนี้เองกิจการแท็กซี่กรุงเทพมหานครจึงได้มีการจัดดำเนินการในรูปของบริษัท จำกัด และสหกรณ์โดยสมบูรณ์ เป็นต้นมา

2.2 สภาพการในปัจจุบัน

2.2.1 บริษัทและสหกรณ์แท็กซี่

บริษัทและสหกรณ์แท็กซี่เกิดขึ้นตามกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 34 และแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 36 โดยนัยแห่งกฎหมายมีวัตถุประสงค์ที่จะให้กิจการแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครดำเนินการเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. รวมผู้เป็นเจ้าของรถแท็กซี่เพื่อการให้เช่าเข้าด้วยกันในรูปของบริษัท โดยให้เป็นผู้ดำเนินกิจการแท็กซี่มีฐานะเป็นนายจ้าง และเปลี่ยนแปลงฐานะเดิมของผู้เช่าเป็นลูกจ้าง

2. รวมผู้ประกอบอาชีพที่มีรถให้บริการเป็นของตนเองเข้าด้วยกัน เพื่อดำเนินกิจการแท็กซี่ในรูปของสหกรณ์ โดยผู้ประกอบอาชีพทุกคนมีฐานะเป็นสมาชิกของสหกรณ์

ทั้งนี้ ก็เพื่อมุ่งหวังที่จะให้กิจการแท็กซี่ทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานครดำเนินการภายใต้การควบคุมอย่างทั่วถึง ตลอดจนการเพิ่มความรับผิดชอบต่อการให้บริการและเพิ่มความมั่นคงให้กับตัวของผู้ประกอบอาชีพเองอีกด้วย แต่สภาพการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ถึงแม้กิจการแท็กซี่ทั้งหมดจะได้ดำเนินการภายใต้ชื่อของบริษัทและสหกรณ์อย่างถูกต้องตามกฎหมายก็ตาม สถานภาพต่าง ๆ ตามที่มุ่งหวังไว้ก็มิได้เป็นไปตามเจตนาของกฎหมาย กิจการแท็กซี่ทั้งหมดยังคงดำเนินการในรูปแบบของลักษณะเดิม กล่าวคือ บริษัทที่จัดตั้งขึ้นก็ยังคงเป็นผู้ให้เช่ารถ ผู้เช่าก็มิได้มีฐานะเป็นลูกจ้าง แม้แต่สหกรณ์แท็กซี่ที่ได้จัดตั้งขึ้น สมาชิกส่วนใหญ่ก็คือผู้เป็นเจ้าของรถรายย่อยที่มีไว้เพื่อการให้เช่าโดยที่มิได้เป็นผู้ประกอบอาชีพด้วยตนเอง สิ่งต่าง ๆ ตามที่ได้ระบุไว้ในกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 34 และแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 36 ผู้ประกอบกิจการก็ยังมิได้มีการกระทำใด ๆ อาทิเช่น การจัดหาที่จอดรถในเขตต่าง ๆ และการใช้เครื่องมือสื่อสารสำหรับการให้บริการ เป็นต้น ฉะนั้น จึงเท่ากับว่ากฎกระทรวงมหาดไทยตามที่ประกาศใช้เพื่อหวังจัดรูปของกิจการแท็กซี่กรุงเทพมหานครใหม่ มิได้ก่อให้เกิดประโยชน์อันใดเท่าที่ควร ตรงกันข้าม ตามกฎกระทรวงดังกล่าว กลับเพิ่มความยุ่งยากทางกฎหมายให้กับผู้ประกอบอาชีพที่มีรถให้บริการเป็นของตนเอง ซึ่งจะต้องนำรถไปเข้าชื่อภายใต้บริษัทหรือสหกรณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง จึงจะเป็นรถแท็กซี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย

ปัจจุบันกิจการแท็กซี่กรุงเทพมหานครดำเนินการภายใต้ชื่อของบริษัทและสหกรณ์ รวมทั้งสิ้น 18 แห่ง ดังนี้

<u>บริษัทแท็กซี่</u>

1. บริษัทนครชัยยนต์แท็กซี่ จำกัด
2. บริษัทสหยนต์แท็กซี่ จำกัด
3. บริษัทแท็กซี่สะพานเหลือง จำกัด
4. บริษัทสหไทยแท็กซี่ จำกัด
5. บริษัทส่วนหลวงแท็กซี่ จำกัด
6. บริษัททุ่งเพชรแท็กซี่ จำกัด
7. บริษัทแม้นศรีแท็กซี่ จำกัด
8. บริษัทศรีไทยแท็กซี่ จำกัด

สหกรณ์แท็กซี่

1. สหกรณ์แท็กซี่สยาม จำกัด
2. สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร จำกัด
3. สหกรณ์แท็กซี่บวร จำกัด
4. สหกรณ์แท็กซี่ธนบุรี จำกัด
5. สหกรณ์แท็กซี่เจริญเมือง จำกัด
6. สหกรณ์แท็กซี่อาสา จำกัด
7. สหกรณ์แท็กซี่ไทย จำกัด
8. สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัด
9. สหกรณ์แท็กซี่อิสระ จำกัด
10. สหกรณ์แท็กซี่สหมิตร จำกัด

จากการสอบถามความเห็นในเรื่องของการปรับปรุงกิจการแท็กซี่โดยทั่วไป ตลอดจนปัญหาต่าง ๆ ในการดำเนินกิจการจากผู้ประกอบกิจการหลาย ๆ แห่งของผู้วิจัย พอสรุปได้ว่าผู้ประกอบกิจการส่วนใหญ่ก็มีความปรารถนาที่จะดำเนินกิจการให้ได้ดีเท่าเทียมกับอารยะประเทศ แต่อุปสรรคที่สำคัญอันได้แก่ เงินทุน และองค์ประกอบแวดล้อมอื่นที่ไม่เอื้ออำนวยความสะดวกให้ ซึ่งส่วนใหญ่ก็มักจะเป็นข้อกำหนดของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น การขออนุญาตใช้ระบบสื่อสารทางวิทยุ การขอที่ตั้งสาธารณะในแหล่งชุมชนเพื่อให้เป็นที่จอดรถ และการขอลดภาษีจากอุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ เป็นต้น

ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ในทัศนะของผู้วิจัยโดยได้ประมวลจากสภาพการณ์ทั่วไปแล้วเห็นว่าน่าจะแก้ไขได้ โดยที่ผู้ประกอบกิจการทั้งหมดร่วมกันยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาล หรือหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ให้เป็นผู้จัดดำเนินการให้ในขอบเขตที่พึงกระทำได้ ทั้งนี้เพราะกิจการแท็กซี่เป็นส่วนหนึ่งของระบบสาธารณูปโภคที่ยังคงมีความสำคัญ และมีความจำเป็นต่อการขนส่งมวลชนส่วนหนึ่งในเขตกรุงเทพมหานคร จึงได้เสนอความคิดเห็นนี้ไว้กับผู้ประกอบกิจการ

2.2.2 ผู้ประกอบอาชีพ

ทั้งในอดีตและปัจจุบันอาชีพให้บริการแท็กซี่เป็นอาชีพอิสระ ผู้ประกอบอาชีพเป็นผู้รับผิดชอบต่อการกระทำแต่เพียงผู้เดียวโดยปราศจากข้อกำหนด หรือกฎเกณฑ์ใด ๆ ที่นอกเหนือไปจากกฎหมาย จากการสำรวจข้อมูลของผู้ประกอบอาชีพให้บริการแท็กซี่ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย เมื่อเดือนตุลาคม 2523 พบว่า

1. สถานภาพของผู้ประกอบอาชีพ

1.1 ร้อยละประมาณ 84.27 ของจำนวนผู้ประกอบอาชีพ ยึดถือการให้บริการแท็กซี่เป็นอาชีพหลัก และอีกร้อยละประมาณ 15.73 ยึดถือการให้บริการแท็กซี่เป็นอาชีพรองหรือเพื่อเป็นการหารายได้พิเศษ

1.2 ร้อยละประมาณ 19.19 ของจำนวนผู้ประกอบอาชีพมีรถให้บริการเป็นของตนเอง และอีกร้อยละ 81.81 ต้องเช่ารถเพื่อการให้บริการ

2. รายได้

ผู้ประกอบอาชีพมีรายได้โดยเฉลี่ยจากการให้บริการเมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้วประมาณวันละ 75 บาท แต่ไม่มีความแน่นอนใด ๆ กล่าวคือ บางวันอาจมีรายได้ต่ำกว่า 50 บาท และบางวันอาจมีรายได้มากกว่า 200 บาท ทั้งนี้แล้วแต่โอกาสและเหตุการณ์ และโดยเฉพาะกรณีของผู้เช่า บางวันอาจมีรายได้ไม่เพียงพอกับค่าเช่า

3. การทำงาน

ส่วนใหญ่ร้อยละประมาณ 75 ของจำนวนผู้ประกอบอาชีพต้องทำงานในการให้บริการมากกว่าวันละ 10 ชั่วโมง และร้อยละประมาณ 80 ต้องทำงานโดยไม่มีวันหยุด

4. การศึกษา

4.1 ร้อยละ 58.86 ของจำนวนผู้ประกอบอาชีพ มีระดับการศึกษาต่ำกว่าชั้นประถมปีที่ 4 (ป. 4)

4.2 ร้อยละ 28.38 ของจำนวนผู้ประกอบอาชีพ มีระดับการศึกษาอยู่ในระหว่าง ป.5 - ป.7

4.3 ร้อยละ 9.90 ของจำนวนผู้ประกอบอาชีพ มีระดับการศึกษาอยู่ในระหว่าง ม.ศ.1 - ม.ศ.3

4.4 ร้อยละ 2.10 ของจำนวนผู้ประกอบอาชีพ มีระดับการศึกษาอยู่ในระหว่าง ม.ศ.4 - ม.ศ.5

4.5 ร้อยละ 0.57 ของจำนวนผู้ประกอบอาชีพ มีระดับการศึกษาขั้นอาชีวศึกษา

4.6 ร้อยละ 0.19 ของจำนวนผู้ประกอบอาชีพ มีระดับการศึกษาขั้นปริญญาตรี

5. ความมั่นคงต่อการประกอบอาชีพ

เฉพาะผู้ประกอบอาชีพที่ยึดถือการให้บริการแท็กซี่เป็นอาชีพหลัก ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก และส่วนใหญ่ก็ต้องเช่ารถเพื่อการประกอบอาชีพ จากรายได้ที่ไม่แน่นอน ความเสี่ยงต่อการประกอบอาชีพ และไม่มีหลักประกันอื่นใดทางสังคม ย่อมแสดงให้เห็นได้ชัดว่าผู้ประกอบอาชีพให้บริการแท็กซี่ส่วนใหญ่เท่าที่เป็นอยู่ทุกวันนี้ขาดความมั่นคงต่อการประกอบอาชีพ

2.2.3 <u>ผู้เป็นเจ้าของรถ</u>

ผู้เป็นเจ้าของรถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ผู้เป็นเจ้าของรถเพื่อการให้เช่า และผู้เป็นเจ้าของรถที่เป็นผู้ประกอบอาชีพด้วยตนเอง

1. ผู้เป็นเจ้าของรถเพื่อการให้เช่า

ผู้เป็นเจ้าของรถก็คือผู้ลงทุน และเป็นผู้เก็บผลประโยชน์จากการลงทุนด้วยการให้เช่ารถ แต่ในปัจจุบันผู้เป็นเจ้าของรถอยู่ในสถานะที่เป็นผู้เก็บผลประโยชน์จากการให้เช่ารถเพียงอย่างเดียว มิได้กระทำหน้าที่ของผู้ลงทุนที่ถูกต้อง ทั้งนี้เพราะสภาพของรถให้บริการที่ปรากฏโดยทั่วไป ส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานมาแล้วประมาณ 15-20 ปี และตามสภาพของความเป็นจริงรถเหล่านี้ก็จัดได้ว่าอยู่ในสภาพที่ไม่เหมาะสมกับการให้บริการ ควรจะกำหนดให้เป็นรถที่หมดอายุการใช้งานได้แล้ว ในฐานะของผู้ลงทุนก็ควรจะจัดดำเนินการเพื่อทดแทนจำนวนรถเก่าเหล่านี้ด้วยรถใหม่

แต่ก็มิได้มีการดำเนินการทางด้านการลงทุนใหม่แต่อย่างใด สิ่งที่กระทำคือจัดซ่อมสภาพรถเก่าเท่าที่มีอยู่เพียงเพื่อให้สามารถออกวิ่งได้สำหรับการให้เช่าต่อไป โดยมิได้คำนึงถึงความรับผิดชอบและผลเสียหายที่จะเกิดขึ้นแต่อย่างใด

2. ผู้เป็นเจ้าของรถที่เป็นผู้ประกอบอาชีพด้วยตนเอง

ในฐานะของผู้เป็นเจ้าของรถก็คือผู้ลงทุน โดยทั่วไปจัดได้ว่ามีสภาพไม่แตกต่างไปกว่าผู้เป็นเจ้าของรถที่มีไว้เพื่อการให้เช่า

2.2.4 ผู้ใช้บริการ

ผู้ใช้บริการเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดกิจการแท็กซี่ ทั้งนี้เพราะสภาพความต้องการและความจำเป็นต่าง ๆ เพื่อการสัญจรไป-มาด้วยความเหมาะสมตามโอกาสและเหตุการณ์แล้วแต่กรณีของกลุ่มหรือบุคคล

จากการใช้บริการแท็กซี่ในปัจจุบันของกรุงเทพมหานคร กล่าวได้ว่า สถานภาพของผู้ใช้บริการยังไม่จัดอยู่ในขั้นที่ได้รับความพึงพอใจ ความมั่นใจ ความเชื่อถือ ความไว้วางใจ ความสะดวกจากกรณีจำเป็นในบางโอกาส ตลอดจนความเป็นธรรมและการคุ้มครองทางสังคมที่ควรจะได้รับจากการที่กิจการแท็กซี่เป็นสาธารณูปโภคอย่างหนึ่ง และจากสภาวะของเศรษฐกิจที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยที่รายจ่ายของบุคคลมีแนวโน้มสูงขึ้น แต่ในขณะเดียวกันรายได้ของบุคคลส่วนใหญ่ยังคงเปลี่ยนแปลงตามไม่ทันรายจ่าย ดังนั้น จึงพอสรุปได้ว่า การใช้บริการแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครของผู้ใช้บริการในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เกิดขึ้นด้วยความจำเป็นที่หลีกเลี่ยงได้ยากและไม่จัดอยู่ในฐานะที่จะจัดหารถเพื่อใช้เป็นการเฉพาะสำหรับการเดินทางได้ด้วยตนเอง ฉะนั้นจึงเท่ากับว่าตกอยู่ในสภาพที่ต้องจำยอมต่อการใช้บริการ ตัวอย่างเช่น

1. ความจำเป็นโดยกระทันหันจากอุบัติเหตุ หรือการเจ็บป่วยที่ต้องไปโรงพยาบาล
2. ความเร่งรีบที่ต้องการการเดินทางเพื่อทำธุรกิจหรือการนัดหมาย
3. สัมภาระติดตัวที่ไม่สามารถใช้บริการอื่นซึ่งประหยัดกว่าได้
4. เส้นทางที่ไม่อยู่ในขอบเขตของบริการอื่น หรือไม่ทราบจุดหมายที่แน่ชัดของการเดินทาง เป็นต้น

2.3 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม

การประกอบกิจการแท็กซี่ของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า ก่อให้เกิดผลเสียหายต่อเศรษฐกิจและสังคมอย่างมาก ผลเสียที่เกิดขึ้นมีทั้งส่วนที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการประกอบอาชีพ และเกิดขึ้นโดยทางอ้อมจากผลกระทบของการประกอบอาชีพ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

2.3.1 การสูญเปล่าของน้ำมันเชื้อเพลิง

การขับรถเปล่าของผู้ประกอบอาชีพเพื่อหาผู้ใช้บริการ เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดผลเสีย คือ

- การสูญเปล่าของน้ำมันเชื้อเพลิงโดยตรงจากส่วนของผู้ประกอบอาชีพ
- การสูญเปล่าของน้ำมันเชื้อเพลิงจากส่วนของผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น โดยเหตุอันเนื่องมาจากสภาพการติดขัดของการจราจรที่เพิ่มขึ้น (จากจำนวนรถเปล่า)
- เพิ่มสภาวะแวดล้อมของอากาศเป็นพิษจากไอเสียรถยนต์

เฉพาะการสูญเปล่าของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เกิดขึ้นโดยตรงจากส่วนของผู้ประกอบอาชีพ พอจะประเมินค่าหยาบ ๆ ถึงอัตราการสูญเสียนี้ได้โดยพิจารณาจากข้อมูลดังต่อไปนี้

(1) จำนวนรถให้บริการโดยเฉลี่ยในแต่ละวัน คือ 12,000* คัน

(2) อัตราการสิ้นเปลืองของน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ย 1** บาท/กิโลเมตร

(3) ระยะทางโดยเฉลี่ยของการโดยสาร 7* กิโลเมตร/ครั้ง

(4) รายจ่ายอันเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ประกอบอาชีพโดยเฉลี่ย 225[2] บาท/วัน

(5) จำนวนการรับผู้ใช้บริการโดยเฉลี่ย 11* ครั้ง/วัน/คัน

หมายเหตุ *ดูรายละเอียดในบทที่ 3

**จากการสอบถามผู้ประกอบอาชีพที่ใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิง (ข้อมูลปี 2523)

---

[2] คณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก, สำนักงาน. การสำรวจข้อมูลสภาพความเป็นอยู่และรายได้ของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ตุลาคม พ.ศ. 2523

กำหนดให้

มูลค่าสูญเปล่าของน้ำมันเชื้อเพลิง = มูลค่ารายจ่ายของค่าน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมด
- มูลค่าใช้งาน .....(1)

แทนค่าในสมการที่ (1) จากข้อมูล

= (1)x(4)-(1)x(2)x(3)x(5)

= (12,000x225)-(12,000x1x7x11)

= 2,700,000-924,000

= 1,776,000 บาท/วัน

ผลที่ได้

ในตารางที่ 1 จะแสดงมูลค่าสูญเปล่าของน้ำมันเชื้อเพลิงจากส่วนของผู้ประกอบอาชีพโดยคิดเปรียบเทียบเป็น วัน, เดือน, ปี และคิดเปรียบเทียบที่มูลค่าของการสูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์เป็น 100 %, 75 %, 50 % และ 25 % ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาถึงตัวเลขที่ได้จากการแทนค่าในสมการที่ (1) จะพบว่า 65.78 % ของน้ำมันเชื้อเพลิงต้องสูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์จากการประกอบกิจการแท็กซี่ในปัจจุบัน หรืออีกนัยหนึ่งประสิทธิภาพของการให้บริการแท็กซี่ในปัจจุบันมีเพียง 34.22 % เท่านั้น เมื่อคิดเปรียบเทียบกับรายจ่ายของค่าน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมด

007581

ตารางที่ 1 แสดงมูลค่าการสูญเปล่าของน้ำมันเชื้อเพลิงจากการประกอบกิจการแท็กซี่ในปัจจุบัน

การสูญเปล่าที่คิดในเวลา	มูลค่าของการสูญเปล่าที่ (หน่วย : บาท)			
	(1) 100%	(2) 75%	(3) 50%	(4) 25%
1 วัน	1,776,000*	1,332,000	888,000	444,000
1 เดือน	53,280,000	39,960,000	26,640,000	13,320,000
1 ปี	648,240,000	486,180,000	324,120,000	162,060,000

ที่มา (1) * จากสมการที่ (1)

(2) = (1)x0.75

(3) = (1)x0.50

(4) = (1)x0.25

หมายเหตุ ค่าที่คำนวณได้และได้แสดงไว้ในตารางที่ 1 ไม่ใช่ค่าที่เป็นมูลค่าของการสูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์อย่างแท้จริง แต่เป็นค่าที่คิดเปรียบเทียบเมื่อรถแท็กซี่ทุกคันใช้น้ำมันเบนซิน (ชนิดธรรมดา) เป็นเชื้อเพลิง ทั้งนี้เพราะในปัจจุบันมีรถแท็กซี่เป็นจำนวนมากพอสมควรที่ใช้แก๊สหุงต้มเป็นเชื้อเพลิงแทนน้ำมันเบนซิน จากความแตกต่างของราคาและอัตราความสิ้นเปลืองที่ไม่เท่ากัน จึงทำให้มูลค่าของการสูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์เปลี่ยนแปลงไปด้วย แต่จะไม่แสดงไว้ ณ ที่นี้

โดยการสอบถามจากผู้ประกอบอาชีพที่ใช้แก๊สหุงต้มเป็นเชื้อเพลิง พอสรุปได้ว่า การใช้แก๊สหุงต้มเป็นเชื้อเพลิงแทนน้ำมันเบนซินจะประหยัดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ 30%-40% แต่การที่ผู้ประกอบอาชีพหันไปใช้แก๊สหุงต้มเป็นเชื้อเพลิงนั้น อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อตัวผู้ประกอบอาชีพเองและผู้ใช้บริการอีกด้วย ตลอดจนอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุมีผลเสียหายมากกว่าการใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิง

2.3.2 อัตราค่าบริการ

ในปัจจุบันการคิดอัตราค่าบริการแท็กซี่ไม่มีมาตรฐานและไม่มีการใช้กฎเกณฑ์ใด ๆ เป็นตัวกำหนด แต่อัตราค่าบริการดังกล่าวเกิดขึ้นจากการต่อรองราคากันระหว่างผู้ประกอบอาชีพและผู้ที่ต้องการการใช้บริการ ในส่วนของผู้ใช้บริการ จากการต่อรองราคากันซึ่งมีทั้งที่พึงพอใจและไม่พึงพอใจ ก็ต้องตกอยู่ในสภาพที่ต้องจำยอมต่อการใช้บริการเมื่อถูกบีบบังคับจากเหตุของความจำเป็น ด้วยเหตุนี้จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นและก็ได้มีการร้องเรียนกันถึงเรื่องนี้อยู่บ่อย ๆ ฉะนั้นจึงถือได้ว่าลักษณะของการต่อรองราคากันอันเนื่องมาจากอัตราค่าบริการ เป็นส่วนหนึ่งที่ก่อให้เกิดปัญหาทางสังคม

โดยเหตุที่มีการต่อรองราคากัน จากความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการที่เกิดขึ้นกับรถคันหนึ่ง นำไปสู่การต่อรองราคากับรถอีกคันหนึ่ง ผลที่เกิดขึ้นก็คือ เวลาที่ต้องสูญเสียไปในการต่อรองราคา และเกิดเป็นสาเหตุของการติดขัดต่อการจราจรดังที่ปรากฏ จะมีส่วนทำให้เกิดการสูญเปล่าของน้ำมันเชื้อเพลิง และยังก่อให้เกิดความรำคาญต่อผู้อื่นที่ต้องสัญจรไป-มาอีกด้วย

2.3.3 สภาพรถเก่า

สภาพรถเก่าอาจก่อให้เกิดผลเสียได้หลาย ๆ อย่าง ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และเป็นเหตุที่ทำให้ผู้ประกอบอาชีพต้องมีอัตราการเสี่ยงต่อการประกอบอาชีพเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย เหตุที่อาจเกิดขึ้นได้จากสภาพรถเก่า เช่น

- ความไม่ปลอดภัยของผู้ประกอบอาชีพและผู้ใช้บริการ
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงที่สูงโดยไม่คุ้มกับผลที่ได้
- อัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงสูงกว่าปกติ และยังก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมของอากาศเป็นพิษเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย
- อุบัติเหตุบนท้องถนนที่อาจก่อให้เกิดการติดขัดของการจราจร ตลอดจนอาจก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินได้

2.3.4 อาชญากรรม

โดยเหตุที่ผู้ประกอบอาชีพไม่มีความมั่นคงต่อการประกอบอาชีพ ประกอบกับการศึกษาน้อย จึงไม่สามารถไปหางานอื่นที่ดีกว่าทำได้ ดังนั้น เมื่อมีรายได้ไม่เพียงพอและจากเหตุของความจำเป็นที่บีบบังคับ จะเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบอาชีพต้องกระทำในสิ่งที่ผิดต่อกฎหมายและผิดศีลธรรมกับผู้ใช้บริการจนถึงขั้นอาชญากรรมได้ โดยเฉพาะผู้ใช้บริการที่เป็นชาวต่างประเทศซึ่งส่วนใหญ่มักเป็นนักท่องเที่ยว บ่อยครั้งที่ถูกผู้ประกอบอาชีพกระทำในสิ่งที่ไม่บังควรอยู่เสมอ เช่น ยิงทรัพย์ หรือแย่งยิงสิ่งของในที่เปลี่ยว เป็นต้น การกระทำดังกล่าวเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียงของประเทศชาติอย่างยิ่ง ตลอดจนทำให้มีผลกระทบกระเทือนต่อรายได้จากการท่องเที่ยวของชาวต่างประเทศต้องลดน้อยลงอีกด้วย ซึ่งเป็นผลเสียทางเศรษฐกิจ

ในทางตรงกันข้าม จากสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่บีบรัดบุคคลทั่วไป จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้บุคคลบางคนต้องกระทำในสิ่งที่ขาดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือขาดความยั้งคิดกับผู้ประกอบอาชีพจนถึงขั้นอาชญากรรมได้เช่นเดียวกัน ทั้งนี้ โดยอาศัยการใช้บริการเป็นสิ่งบังหน้า ซึ่งกรณีนี้เป็นความเสี่ยงของผู้ประกอบอาชีพ และเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาสังคมที่เกิดขึ้นในปัจจุบันกับกิจการแท็กซี่กรุงเทพมหานคร

2.4 ความรับผิดชอบต่อสังคม

กิจการแท็กซี่เป็นส่วนหนึ่งของระบบสาธารณูปโภคที่ยังคงมีความจำเป็นอย่างมาก สำหรับการขนส่งมวลชนส่วนหนึ่งในเขตกรุงเทพมหานคร ฉะนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่กิจการแท็กซี่ควรจะได้รับการควบคุมดูแล หรือจัดให้อยู่ในรูปในกรอบที่ควรแก่การเป็นส่วนหนึ่งของระบบสาธารณูปโภค นับตั้งแต่มีการประกาศใช้กฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 34 และแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 36 เป็นต้นมา กฎกระทรวงดังกล่าว ซึ่งถือได้ว่าเป็นก้าวแรกของกิจการแท็กซี่กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหวังในการจัดรูปของการดำเนินกิจการใหม่ แต่ผลที่ได้ กฎหมายหรือกฎกระทรวงที่ตราออกมากลับไม่มีผลใด ๆ ในส่วนที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมเท่าที่ควร และบางส่วนของกฎหมายที่ผู้ประกอบกิจการยังมิได้กระทำ ก็มิได้มีการยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด ดังนั้น จึงเท่ากับว่ากิจการแท็กซี่ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันยังมีบางส่วนที่ยอมให้กระทำผิดต่อกฎหมาย และเท่าที่ปรากฏ

กิจการแท็กซี่ก็ยังไม่ได้รับการพิจารณาเพื่อเปลี่ยนแปลง หรือจัดดำเนินการใหม่ให้ดียิ่งกว่าเดิมแต่อย่างใด

ในบางปัญหาที่ได้มีการศึกษาเพื่อหาทางแก้ไข เช่น ปัญหาของอัตราค่าบริการ ผลที่ได้จากการศึกษาก็ไม่สามารถที่จะนำมาใช้ได้ ทั้งนี้เพราะมีข้อขัดแย้งอื่นเกิดขึ้น และที่สำคัญที่สุดก็คือการขาดมาตรการควบคุมเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดหรือกฎหมาย มิฉะนั้น ผลที่ได้ก็จะเป็นดังเช่นที่เคยเป็นมาแล้วในอดีต (เรื่องของมาตรแท็กซี่)

2.5 สรุป

ลักษณะของการประกอบกิจการแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน จัดว่าไม่สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นซึ่งมีผลเสียหายต่อเศรษฐกิจและสังคมได้ ทั้งนี้โดยได้มีการดำเนินการแก้ไขทางด้านกฎหมายมาแล้ว ฉะนั้น จึงควรมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะของการดำเนินกิจการใหม่ โดยศึกษาถึงระบบหรือรูปแบบของกิจการแท็กซี่ซึ่งสามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นให้ได้มากที่สุด และเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาในเรื่องการสูญเปล่าของน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งนับวันจะก่อให้เกิดความเสียหายทางด้านเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น จึงควรกำหนดให้มีการแก้ไขไว้เป็นกรณีพิเศษ