

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร



นายเดชา พนาวรรกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2548

ISBN 974-53-2996-7

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LEGAL PROBLEMS RELATING TO OPERATING TAXIS METER SERVICES IN BANGKOK

Mr. Decha Panawarakul

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2005

ISBN 974-53-2996-7

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขต
กรุงเทพมหานคร

โดย

นายเดชา พนาวรรกุล

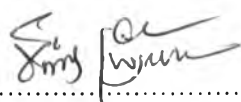
สาขาวิชา

นิติศาสตร์


อาจารย์ที่ปรึกษา

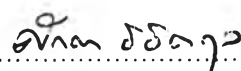
รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดา ธนิตกุล

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทนิติศาสตร์



..... คณบดีคณะนิติศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธิดิพันธุ์ เชื้อบุญชัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์สำเริง เมฆเกรียงไกร)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดา ธนิตกุล)


..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์)


..... กรรมการ
(อาจารย์สินพูน วิทยาวงศรุจี)

เดชา พนาวรรกุล : ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร. (LEGAL PROBLEMS RELATING TO OPERATING TAXIS METER SERVICES IN BANGKOK) อ. ที่ปรึกษา : รศ. ดร. ศักดา ธนิตกุล, 212 หน้า. ISBN 974-53-2996-7.

ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน และบุคคลต่างๆ ในธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ในกรุงเทพมหานครสามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ ความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนกับเอกชน ซึ่งประกอบไปด้วย นิติบุคคลรถแท็กซี่ เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ผู้โดยสาร และบุคคลภายนอก ส่วนความสัมพันธ์อีกประเภท คือ ความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับเอกชน โดยจะเป็นลักษณะการกำกับดูแล ทั้งการกำกับดูแลคุณภาพ ความปลอดภัยให้บริการ การเข้าสู่ธุรกิจรถแท็กซี่ และอัตราค่าโดยสาร

จากการศึกษาพบว่าความสัมพันธ์ระหว่างเอกชน กับเอกชนนั้นจะมีการนำเอาหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์มาใช้ เพราะไม่มีกฎหมายเฉพาะที่จะบังคับใช้ ไม่ว่าจะเป็นเช่าทรัพย์สิน รับขน ตัวการตัวแทน ละเมิด เป็นต้น แต่บทบัญญัติบางประการ ไม่สอดคล้องกับลักษณะการดำเนินงาน ในธุรกิจรถแท็กซี่ จึงก่อให้เกิดปัญหาขึ้น โดยเฉพาะการกำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการที่มีต่อผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอก เพราะไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างกันตามสัญญาใดๆ แต่มีการนำหลักตัวการตัวแทนมากำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการรถแท็กซี่ให้ร่วมรับผิดต่อผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอก ทั้งที่ไม่มีความสัมพันธ์ตามสัญญาตัวการ ตัวแทนแต่อย่างใด จึงถือได้ว่าผิดหลักกฎหมาย และก่อให้เกิดความไม่ชัดเจน ในการกำหนดความรับผิดในกรณีดังกล่าว ส่วนปัญหาของการกำกับดูแลที่สำคัญ คือ กฎหมายที่บัญญัติออกมาไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือไม่สามารถบังคับใช้ได้เลย เช่น การรวมกลุ่มกันประกอบการในรูปแบบนิติบุคคลนั้นเพื่ออาศัยข้อได้เปรียบในการประกอบการของนิติบุคคลทั้งจำนวนรถแท็กซี่ที่มีได้มากกว่าบุคคลธรรมดา และการได้รับยกเว้นภาษีในกรณีของสหกรณ์เท่านั้น ซึ่งไม่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย และทำให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมา อย่างเช่น ไม่มีการจดทะเบียนอุ้งรถแท็กซี่ เพราะถือว่าเป็นสมาชิกของนิติบุคคลรถแท็กซี่ซึ่งได้จดทะเบียนแล้ว และอาจจะทำให้เกิดปัญหาด้านคุณภาพในการให้บริการได้

จึงมีความเห็นว่าควรจะมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็น 2 ขั้นตอน คือ

1. มาตรการระยะสั้น เมื่อยังไม่มียกกฎหมายเฉพาะ จึงต้องอาศัยกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเท่าที่จะเอื้ออำนวยให้
2. มาตรการระยะยาว ศึกษาวิจัยเพื่อที่จะบัญญัติกฎหมายซึ่งมีการกำหนดค่าจำกัดความของบุคคลในธุรกิจรถแท็กซี่ และสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดระหว่างหน่วยงาน และบุคคลต่างๆ ในธุรกิจรถแท็กซี่ เพื่อนำมาบังคับใช้กับธุรกิจรถแท็กซี่โดยเฉพาะ

สาขาวิชา.....นิติศาสตร์.....ลายมือชื่อนิสิต.....๑๒๖ พนาวรรกุล.....
ปีการศึกษา.....2548.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....ศักดา ธนิตกุล.....

4586080034 : MAJOR LAWS

KEY WORD: LEGAL PROBLEMS / TAXIS METER

DECHA PANAWARAKUL : LEGAL PROBLEMS RELATING TO OPERATING TAXIS METER SERVICES IN BANGKOK. THESIS ADVISOR : ASSOC. PROF. SAKDA THANITCUL, 212 pp. ISBN 974-53-2996-7.

The relation between departments and interested persons who participates in Meter-Taxi Business in Bangkok can be classified into 2 types. First, the relation within the private sectors which consist of juristic persons, owners, drivers, customers and third persons. Secondly, the relation between governmental sectors and privates sectors concerning the supervision on the quality and security of services, entering into the business and cost of fares.

The study reveals that the relation within the private sectors is currently governed by the Civil and Commercial Code because there are no specific laws to enforce to such cases, for example, Hire of property, Carriage, Principal and Agency. This situation leads to some difficulties in the aforementioned business on account of applying the incompatible provisions, particularly in a claim on Taxi-owners' liability to customers without any obligations or contractual agreements.

Surprisingly, the Principal and Agency provisions is unsuitably brought to claim the Taxi-owners' liability but nevertheless there is no such link, in turn, is illegal and brings about ambiguity in standard practice. In a case of the supervision problem, the existent laws cannot be effectively applied in any circumstances. An example is that the juristic persons cunningly use the advantages of being aggregate of individual taxi-drivers to be exempt from paying taxes in the form of co-operatives. This unacceptable gap does not comply with the objectives of the laws and possibly causes upcoming trouble, for instance there will be the avoidance of registration for the Taxi-owners because they are members of the registered juristic persons. Additionally, it can lead to the problem in a standard of services.

Having said that, the solutions should be divided into 2 parts.

1. Short - term measure: Use the existent laws as far as they can be reasonably applied when there are no specific laws.
2. Long - term measure: Study and research the possibilities in order to legislate the laws which can define the meaning of various characteristics of the interested persons in Taxi-Meter Business, also the definition of rights, duty and the liabilities between departments and interested persons that is specifically applicable to Meter-Taxi Business.

Field of study.....Laws.....Student's signature.. Decha Panawarakul

Academic year.....2005.....Advisor's signature. x Sakda Thanitkul

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสะดวก และกรุณาเป็นอย่างยิ่งจากรองศาสตราจารย์ ดร.ศักดา ธนิตกุล ที่ได้กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ซึ่งท่านได้สละเวลาให้คำปรึกษา ข้อมูล ตลอดจนชี้แนะแนวทางในการเขียนวิทยานิพนธ์มาโดยตลอด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างสูง

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์สำเรียง เมฆเกรียงไกร ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ และอาจารย์สินพูน วิทยาวงศฤจิ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งท่านทั้งสามได้ให้ความสะดวก และกรุณาตรวจสอบ และให้ข้อคิดในการปรับปรุงแก้ไขวิทยานิพนธ์อันเป็นประโยชน์อย่างมากแก่ผู้เขียน และส่งผลให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จเรียบร้อย ซึ่งถ้าผู้เขียนไม่ได้รับความเมตตาจากท่านทั้งสาม วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะไม่สามารสรสำเร็จได้อย่างแน่นอน ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ทั้งสามเป็นอย่างสูง

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา และญาติพี่น้องทุกท่านเป็นอย่างสูงที่ได้ให้กำลังใจ และให้การสนับสนุน และถามไถ่ถึงความเป็นไปของการทำวิทยานิพนธ์ จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงเป็นที่เรียบร้อย

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณพี่ๆเพื่อนๆน้องๆ ทุกคนที่ได้ให้ความช่วยเหลือในด้านต่างๆ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา	1
สมมติฐานของการวิจัย	4
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
ขอบเขตของการวิจัย	5
วิธีดำเนินการวิจัย	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลการวิจัย	6
บทที่ 2 ประวัติความเป็นมา และลักษณะทั่วไปของธุรกิจรถแท็กซี่มีเดอวีในเขตกรุงเทพมหานคร...	10
2.1 ประวัติความเป็นมาในช่วงก่อนใช้นโยบายแท็กซี่เสรี	10
2.2 ประวัติความเป็นมาในช่วงการเปลี่ยนแปลงมาใช้นโยบายแท็กซี่เสรี	15
2.3 ประวัติความเป็นมาหลังใช้นโยบายแท็กซี่เสรีจนถึงปัจจุบัน	34
2.4 ลักษณะทั่วไปของธุรกิจรถแท็กซี่มีเดอวีในเขตกรุงเทพมหานคร	37
2.5 หน่วยงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร	42
2.5.1 ฝ่ายกำกับดูแลธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร	44
2.5.2 ฝ่ายปฏิบัติงานในธุรกิจรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร	56
(ก) อู่รถแท็กซี่	58
(ข) เจ้าของอู่รถแท็กซี่	60
(ค) ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ที่เป็นนิติบุคคล	63

(ง) ผู้ประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่	76
(จ) ข้างช่อมรดประจำอู่	87
2.5.3 ฝ่ายให้บริการผู้ประกอบการธุรกิจรดแท้กซี่	89
ศูนย์วิทยุสื่อสารสำหรับรดแท้กซี่	89
2.5.4 ฝ่ายผู้ให้บริการ	94
บทที่ 3 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างหน่วยงาน และบุคคลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรดแท้กซี่มีเตอร์ ในเขตกรุงเทพมหานคร.....	96
3.1 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างนิติบุคคลรดแท้กซี่ กับเจ้าของอู่รดแท้กซี่	96
3.2 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างเจ้าของอู่รดแท้กซี่ กับผู้ประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่	98
3.3 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างนิติบุคคลรดแท้กซี่ กับผู้ประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่	108
3.4 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างผู้ประกอบอาชีพขั้บรดแท้กซี่ กับผู้โดยสาร	111
3.5 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างเจ้าของอู่รดแท้กซี่ กับผู้โดยสาร	118
3.6 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างนิติบุคคล กับผู้โดยสาร	119
3.7 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างบุคคลภายนอก กับผู้ประกอบการธุรกิจรดแท้กซี่มีเตอร์ ..	122
3.8 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างหน่วยงานของรัฐ กับผู้ประกอบการธุรกิจรดแท้กซี่มีเตอร์ ..	124
3.8.1 หลักกฎหมายในการกำกับดูแลการเข้าสู่ธุรกิจรดแท้กซี่มีเตอร์	125
3.8.2 หลักกฎหมายในการกำกับดูแลคุณภาพ และความปลอดภัยในการให้บริการ	136
3.8.3 การกำกับดูแลอัตราค่าโดยสาร.....	153
บทที่ 4 ปัญหาทางกฎหมายของธุรกิจรดแท้กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร.....	160
4.1 วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายของธุรกิจรดแท้กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร	160
(ก) ปัญหาเกี่ยวกับหน้าที่ และความรับผิดชอบของเจ้าของอู่รดแท้กซี่ต่อผู้โดยสาร หรือ บุคคลภายนอก	160
(ข) ปัญหาเกี่ยวกับแบบของสัญญาเช่า	161
(ค) ปัญหาความรับผิดในกรณีเกิดการเข้าช่วงไม่ชอบ	161
(ง) ปัญหาการไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่บัญญัติออกมาได้	162

(จ) ปัญหาทางกฎหมายอันเนื่องมาจากการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่ที่เป็นนิติบุคคลไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย และไม่มีการร่วมกันดำเนินงานอย่างแท้จริง	166
(ฉ) ปัญหาช่องว่างของการจดทะเบียนผู้ประกอบการรายย่อย	171
4.2 แนวทางแก้ไขปัญหา.....	172
4.2.1 มาตรการระยะสั้น	173
4.2.2 มาตรการระยะยาว	178
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	180
รายการอ้างอิง	203
ภาคผนวก	207
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	212

สารบัญตาราง

	หน้า
ตาราง 2.1 : รายชื่อผู้ประกอบการและจำนวนรถแท็กซี่ของนิติบุคคล.....	16
ตาราง 2.2 : ตารางการซ่อมบำรุงรถแท็กซี่ใช้งานวันละ 400 กิโลเมตรเป็นเวลา 1 ปี (320 วัน).....	28
ตาราง 2.3 : ตารางอัตราค่าโดยสาร.....	29
ตาราง 3.1 : ตารางการคำนวณอัตราค่าโดยสาร.....	159