

บทที่ 2

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 บริการขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร

เครือข่ายการเดินทางในกรุงเทพมหานครในปัจจุบันเป็นเครือข่ายทางบกโดยส่วนใหญ่ เครือข่ายทางน้ำมีเพียงร้อยละ 1.3 ของระบบการโครงข่ายการเดินทางทั้งหมด การขนส่งเดินทางทางบกเป็นการเดินทางโดยพึ่งพาหนะส่วนบุคคลเป็นส่วนใหญ่ โดยอัตราส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีถึงร้อยละ 53 ในขณะที่สัดส่วนการใช้รถขนส่งมวลชนมีเพียงร้อยละ 47¹ บริการขนส่งสาธารณะทางบกในเขตกรุงเทพมหานครที่รัฐเป็นผู้ดำเนินการ หรือให้สัมปทานเอกชนเป็นผู้ดำเนินการนั้น อยู่ในรูปแบบของการบริการขนส่งมวลชน มีอยู่ 4 ประเภทด้วยกัน² คือ

- 1) รถโดยสารประจำทาง มีองค์ขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการเดินรถ ใน พ.ศ. 2550 ขสมก. มีรถโดยสาร 3,535 คัน ใน 108 เส้นทาง และส่วนที่ให้สัมปทานเอกชนดำเนินการ ได้แก่ รถร่วมบริการ 3,491 คัน ใน 119 เส้นทาง รถเล็กในซอย 2,293 คันใน 109 เส้นทาง รถตู้โดยสาร 6,515 คัน ใน 116 เส้นทาง และรถมินิบัส 1,069 คัน ซึ่งวิ่งในเส้นทางร่วมกับรถโดยสารประเภทอื่น
- 2) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ให้บริการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการขนส่งประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองและจังหวัดปริมณฑล ให้เข้ามาในกรุงเทพมหานครได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น เป็นเส้นทางสั้นๆ ที่มีความถี่ในการให้บริการสูงในช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเช้าและเย็น เช่น
 - สายเหนือ : หัวลำโพง – บางซื่อ – ดอนเมือง – อยุธยา – บ้านภาชี
 - สายตะวันออก : หัวลำโพง – มักกะสัน – ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา
 - สายใต้ : หัวลำโพง – บางซื่อ – นครปฐม
 - สายตะวันออก : วงเวียนใหญ่ – มหาชัย

¹สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, กองนโยบายและแผนงาน, ข้อมูลพื้นฐานเพื่อการผังเมือง, (พระนคร: บริษัท ส.พิจิตรา จำกัด, 2548), น.14

²เรื่องเดียวกัน

- 3) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เป็นระบบรถไฟฟ้ายกระดับเริ่มให้บริการใน พ.ศ. 2542 โดย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับสัมปทานเป็นเวลา 30 ปี มี 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท (จากสถานีอ่อนนุช ถึงสถานีหมอชิต) ระยะทางรวม 16.8 กิโลเมตร และสายสีลม (จากสถานีสถานกีฬาแห่งชาติ ถึงสถานีตากสิน) มีระยะทาง 6.3 กิโลเมตร และในอนาคตจะมีการต่อขยายเส้นทางให้บริการออกไปในเขตชานเมืองเพิ่มขึ้น เช่น โครงการต่อขยายช่วงอ่อนนุช ถึงสำโรง โครงการต่อขยายช่วงสะพานตากสิน ถึงศูนย์คมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้
- 4) การรถไฟฟ้าใต้ดิน ดำเนินการโดย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปัจจุบันมีเส้นทางให้บริการ 1 สาย คือ สายเฉลิมรัชมงคลจากหัวลำโพง ถึงบางซื่อ ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร ซึ่งในอนาคตมีแผนงาน-โครงการ จะเปิดให้บริการในอีกหลายเส้นทาง เช่น ส่วนต่อขยายจากหัวลำโพง-บางหว้า-บางแค ฯลฯ

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดเฉพาะส่วนรถโดยสารประจำทาง พบว่า จำนวนรถประจำทางในภาพรวมระหว่างปีงบประมาณ 2533-2550 มีปริมาณลดลงในช่วงปีงบประมาณ 2533 – 2541 และค่อยๆ เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปีงบประมาณ 2541 - ปัจจุบัน (รายละเอียดดูในตารางที่ 2.1 หน้า 9)

เมื่อพิจารณาเฉพาะจำนวนรถโดยสารประจำทางที่ดำเนินการโดย ขสมก. พบว่า มีแนวโน้มลดลง จากจำนวนรถโดยสารประจำทางที่มากที่สุดในปี พ.ศ. 2534 จำนวน 5,827 คัน เป็น 3,535 คันในปี พ.ศ. 2550 หรือลดลงกว่าร้อยละ 40 เช่นเดียวกับรถเมล์เล็กประเภทมินิบัส ที่มีจำนวนลดลงจาก 2,113 คันในปี พ.ศ. 2533 เป็น 1,069 คัน ในปี พ.ศ. 2550 หรือลดลงกว่าร้อยละ 50

ถึงแม้จำนวนรถโดยสารประจำทางที่ดำเนินการโดย ขสมก. และรถเมล์เล็กประเภทมินิบัส ซึ่งเป็นรถโดยสารประเภทที่ให้บริการในเส้นทางหลัก หรือตามท้องถนนจะมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่จำนวนรถร่วมบริการอื่นๆ และรถตู้โดยสารปรับอากาศกลับมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยรถร่วมให้บริการ มีจำนวนเพิ่มขึ้นจาก 1552 คันในปี พ.ศ. 2533 เป็น 3,491 ในปี พ.ศ. 2550 หรือเพิ่มขึ้นกว่า 2.25 เท่าของจำนวนในปี พ.ศ. 2533 ส่วนรถตู้โดยสารปรับอากาศ เพิ่มขึ้นจาก 1,295 คันในปี พ.ศ. 2543 เป็น 6,515 คันในปี พ.ศ. 2550 หรือเพิ่มขึ้นกว่า 5 เท่าของจำนวนในปี พ.ศ. 2533 ทำให้จำนวนรถในเส้นทางหลักโดยรวมแล้ว มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากจำนวน 8,497 คันในปี พ.ศ. 2533 เป็น จำนวน 14,610 คัน ในปี พ.ศ. 2550

ส่วนรถวิ่งในชอยนั้น มีแนวโน้มลดจำนวนลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2547 จากจำนวน 2,701 คัน เป็น 2,060 คัน แล้วค่อยเพิ่มจำนวนขึ้นเป็น 2,293 คัน ในปี พ.ศ. 2550

ตารางที่ 2.1

สถิติจำนวนรถโดยสารประจำทางในกำกับขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ระหว่างปีงบประมาณ 2533-2550

ปี	ขสมก.	รถร่วมบริการ					รถใน เส้นทาง หลัก	รวมทุก ประเภท
		รถร่วม บริการ	มินิบัส	รถตู้ โดยสาร	รถวิ่งใน ชอย	รวม		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)-(5)	(7)
2533	4,832	1,552	2,113	-	2,701	6,366	8,497	11,198
2534	5,287	1,575	2,056	-	2,414	6,045	8,918	11,332
2535	4,425	1,729	2,043	-	2,603	6,375	8,197	10,800
2536	4,825	1,844	2,016	-	2,551	6,411	8,685	11,236
2537	4,836	2,140	1,838	-	2,516	6,494	8,814	11,330
2538	4,752	2,559	1,770	-	2,497	6,826	9,081	11,578
2539	4,624	2,686	1,703	-	2,454	6,843	9,013	11,467
2540	4,235	1,865	1,622	-	2,448	5,935	7,722	10,170
2541	4,098	1,973	1,518	-	2,376	5,867	7,589	9,965
2542	4,267	2,190	1,390	-	2,202	5,782	7,847	10,049
2543	3,796	2,467	1,117	1,295	2,239	7,118	8,675	1,0914
2544	3,670	2,820	1,180	5,337	2,269	11,606	13,007	15,276
2545	3,655	3,010	1,179	4,610	2,208	11,007	12,454	14,662
2546	3,606	3,293	1,175	5,531	2,072	12,071	13,605	15,677
2547	3,578	3,360	1,157	5,570	2,060	12,147	13,665	15,725
2548	3,579	3,485	1,113	5,519	2,161	12,278	13,696	15,857
2549	3,579	3,500	1,078	6,217	2,215	13,010	14,374	16,589
2550	3,535	3,491	1,069	6,515	2,293	13,368	14,610	16,903

ที่มา: รายงานประจำปีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2533 – 2550

จากสถิติข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า รัฐได้พยายามลดบทบาทในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร แต่เพิ่มบทบาทในการส่งเสริมการให้บริการขนส่งสาธารณะระบบราง ทั้งรถไฟฟ้าบนดิน และใต้ดิน ส่วนการให้บริการขนส่งสาธารณะทางถนน อันได้แก่ รถประจำทาง รัฐได้ลดบทบาทจากการเป็นผู้ให้บริการ และเปิดโอกาสให้เอกชนรับสัมปทานการเดินรถมากขึ้น เมื่อพิจารณาจำนวนรถที่ให้บริการส่วนการให้บริการขนส่งสาธารณะในเส้นทางย่อย อันได้แก่ รถวิ่งในซอย พบว่า รัฐให้สัมปทานลดลงอย่างต่อเนื่อง จนเมื่อปี พ.ศ. 2547 จึงมีแนวโน้มที่จำนวนรถวิ่งในซอยจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น แสดงให้เห็นว่าในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2547 ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีระบบขนส่งสาธารณะในเส้นทางย่อยให้เลือกใช้อย่างจำกัด

2.2 การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

ก่อนการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในระยะช่วงแรกที่มีการนำรถจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2509 โดยบริษัทสยามยามาฮ่า นอกจากประชาชนจะใช้เป็นพาหนะในการเดินทางโดยทั่วไปแล้วยังมีการใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการขนส่งสิ่งของ หรือสินค้าเป็นการเฉพาะด้วย เช่น การรับจ้างขนส่งน้ำยางดิบ³ การขนส่งเอกสาร การขนส่งฟิล์มภาพยนตร์ที่เรียกว่า “วิ่งหนัง” หรือ การขนส่งตัวอย่างทางการแพทย์ เช่น ตัวอย่างเลือด หรือเนื้อเยื่อ เข้าตรวจในห้องแล็บต่างๆ⁴

การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครในระยะแรกนั้น เริ่มจากเขตชานเมือง ตามซอยเข้าหมู่บ้านจัดสรรที่ไม่มีรถโดยสารประจำทาง หรือรถสองแถวเข้าถึง คนที่มีรถจักรยานยนต์รับจ้างบางคนจะรับเพื่อนบ้าน หรือคนที่รู้จักออกมาด้วย โดยไม่คิดค่าโดยสาร ซึ่งต่อมาผู้โดยสารได้ช่วยเหลือออกค่าน้ำมันให้กับเจ้าของรถบ้าง ต่อมาจึงเริ่มมีการเก็บค่าโดยสาร⁵

การเกิดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในลักษณะเช่นนี้ เป็นการลักษณะการเกิดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในช่วงแรก ตัวอย่างของการเกิดวินในลักษณะนี้ ได้แก่ วินจักรยานยนต์รับจ้างในซอยงามดูพลี ซึ่ง พันจ่าเอกสมบุญ บุญสุชาติ ผู้จัดการวินในสมัยนั้น ได้

³ นิพนธ์ พัวพงศกร, “ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ”, สมุดปกขาวที่ตีอาร์ไอ, ฉบับที่ 4 เมษายน 2537

⁴ สันธนะ ประยูรรัตน์ (2541) หน้า 76

⁵ เรื่องเดียวกัน หน้า 77

อธิบายถึงที่มาของวินจักรยานยนต์รับจ้าง⁶ ว่า

“มีประชาชนอาศัยอยู่ในซอยนี้เป็นจำนวนมาก (ประมาณ 300 ครอบครัว ภายในแฟลตทหารเรือ ระยะทาง 800 เมตรจากถนนพระรามที่ 4 และครอบครัวในชุมชน ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร จากถนนพระรามที่ 4) ประชาชนส่วนใหญ่มีรายได้น้อย และไม่สามารถจ่ายค่ารถแท็กซี่ หรือรถสามล้อเพื่อเข้า-ออกซอยได้ทุกวันในยามค่ำคืน พวกเขาจะเดินทางกลับบ้านในซอยที่เปลี่ยวและมีด ซึ่งเสี่ยงต่ออันตราย เนื่องจากมีการก่ออาชญากรรมในซอยนี้บ่อยๆ แต่ละครอบครัวต้องดูแลตนเอง เช่น พ่อต้องออกมารับลูกสาว เมื่อลูกกลับบ้านในตอนกลางคืน ในเวลานั้น มีเจ้าของรถจักรยานยนต์ 3-4 คัน ในแฟลตทหารเรือส่งผู้อาศัยในย่านนี้ เข้า-ออกซอย โดยไม่คิดค่าโดยสาร

หลังจากนั้น ผู้ที่ใช้บริการมีความรู้สึก ว่าไม่เป็นธรรมสำหรับเจ้าของเลยที่สิ้นเปลืองน้ำมัน โดยไม่มีค่าตอบแทน ต่อมาในเดือนมิถุนายน 2524 นายทหารเรือเรียกเจ้าของรถจักรยานยนต์ เข้ามาร่วมเป็นกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างแฟลตทหารเรือ ให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารในช่วงเช้าและเย็น โดยคิดค่าโดยสาร 2-3 บาทต่อคน ในระยะแรกนั้นรถจักรยานยนต์รับจ้างเริ่มเป็นที่ยอมรับ และสามารถทำเงินได้มาก และเมื่อคนจำนวนมากต้องการเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงกลายเป็นธุรกิจเต็มรูปแบบตามเป้าหมายของกลุ่ม คือ ให้ความสะดวกปลอดภัยแก่ผู้พักอาศัยในชุมชน เพิ่มรายได้ให้แก่ครอบครัวทหารเรือ และให้สมาชิกในครอบครัวหรือญาติของทหารเรือมีงานทำและมีรายได้

ในอดีต พวกเราเคยประสบปัญหากับกลุ่มผู้ขับขี้อจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มอื่นที่ก่อตั้งขึ้นมาภายหลังพวกเรา แต่ปัจจุบันนี้ พวกเราได้ทำข้อตกลงกันกับกลุ่มอื่นๆ แล้วว่า บริเวณใดบ้างที่เราสามารถจะรับส่งผู้โดยสารได้ กลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างหลายกลุ่ม เช่น ซอยโปโล ซอย

⁶ “Soi Bikes”, Thailand Bussiness (October 1983) page 7 อ้างใน เรื่องเดียวกัน

สะพานคู่ และชอยตากสิน เป็นต้น ได้เริ่มต้นประกอบอาชีพนี้ โดยหัวหน้า
กลุ่มเหล่านั้น ก็เป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในแฟลตทหารเรือ”

นอกจากวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างในซอยงามดูพลีแล้ว ในระยะเวลาเดียวกัน ก็เริ่มมีการ
ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางกะปิ และดอนเมือง ซึ่งเป็นชานเมืองในสมัยนั้น⁷ และ
ต่อมาก็ขยายออกไปตามซอยของถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท และถนนสาธุ
ประดิษฐ์ โดยกลุ่มทหารเรือ กลุ่มทหารเรือ สามารถเข้ามาบทบาทสำคัญในการขยายตัวของการ
ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างยุคแรกนั้น เป็นเพราะมีช่วงเวลาในการทำงานที่ยืดหยุ่นกว่าอาชีพ
อื่นๆ จึงสามารถจัดสรรเวลาในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้ตรงกับเวลาที่ประชาชน
ต้องการ คือ ช่วงเช้าก่อนทำงาน และช่วงหลังเลิกงาน ประการต่อมา กลุ่มทหารเรือสามารถจัดหา
เงินทุน เช่น จากเงินสวัสดิการของหน่วยงาน มาใช้เป็นเงินลงทุนซื้อจักรยานยนต์ และประการ
สุดท้าย ซึ่งค่อนข้างมีความสำคัญ กลุ่มทหารเรือ เป็นกลุ่มที่ได้รับความนับถือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ
ทำให้ไม่ได้รับการขัดขวาง จากเจ้าหน้าที่ตำรวจในการให้บริการ⁸

สาเหตุที่ความนับถือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีความสำคัญต่อ การจัดตั้งวินจรรย์ยานยนต์
รับจ้างนั้น เป็นเพราะว่า สถานะทางกฎหมายของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นไม่แน่ชัด
ทำให้ในกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจเอง ก็มีความเห็นต่อการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างไม่เหมือนกัน
คือ มีทั้งที่เห็นว่า การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นผิดกฎหมาย และไม่ผิดกฎหมาย ดังนั้นหาก
กลุ่มผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ก็ย่อมทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มี
ความเห็นว่าการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นผิดกฎหมาย เกรงใจและไม่เข้ามาขัดขวางการ
ให้บริการ

อย่างไรก็ตาม กรมตำรวจ หรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติในปัจจุบัน ได้หาข้อปัญหาข้อ
กฎหมายนี้ ไปยังกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงมหาดไทย ได้หาข้อไปยังคณะกรรมการ
กฤษฎีกา ผลของการวินิจฉัยของคณะกรรมการกฤษฎีกา สรุปว่า การนำเอารถจักรยานยนต์
ออกมาวิ่งรับคนโดยสารไม่เป็นการกระทำผิด ตาม พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 21

⁷ Nuchjarin Kasemsukworarat (1990) page 35

⁸ Ibid, page 37

และ 22⁹ นิติกรของกรมขนส่งทางบก ซึ่งเป็นอีกหน่วยงานหนึ่ง ที่ดูแลเกี่ยวกับการจดทะเบียนยานพาหนะ และขอใบอนุญาตขับขี่ ก็มีปัญหาข้อกฎหมายในลักษณะเดียวกัน แต่อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้มีความเห็นเด็ดขาดว่า การนำเอารถจักรยานยนต์รับจ้างออกมาวิ่งรับคนโดยสารในเส้นทางที่รับอนุญาตให้มีรถยนต์โดยสารประจำทางนั้น ไม่เป็นการกระทำผิดทั้งตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4¹⁰

ถึงแม้ว่า ข้อสรุปในปัญหาข้อกฎหมายของทั้งสองหน่วยงาน จะออกมาในทิศทางเดียวกัน แต่เนื่องจากการเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร เจ้าหน้าที่ตำรวจเกรงว่า เมื่อเกิดปัญหาในอนาคตแล้ว จะยากต่อการติดตามสอบสวน และจับกุม จึงได้กำหนดว่า การจัดตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะต้องมาขออนุญาตกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจแห่งสถานีตำรวจนครบาลเจ้าของพื้นที่ก่อน และในทางปฏิบัติ หัวหน้าวินจะเป็นผู้ดำเนินการ ทำประวัติผู้ขับขี่ โดยประกอบด้วยหลักฐาน คือ สำเนาทะเบียนบ้าน ภูมิลำเนาปัจจุบัน บัตรประจำตัวประชาชน ใบอนุญาตขับขี่ ภาพถ่ายและรายละเอียดเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการให้บริการ และมีการจัดอบรมผู้ขับขี่ในแต่ละวัน ในเรื่องกฎหมายจราจร มารยาทในการขับขี่ ด้านความสำนึกในการเป็นพลเมืองดี การสังเกตลักษณะของผู้โดยสาร ซึ่งอาจเป็นคนร้าย การให้ข่าวสารแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ และการแจ้งเหตุ รวมถึงความรู้ในการร่วมรณรงค์ป้องกันอาชญากรรมทั่วไป

นอกจากจะต้องขออนุญาตจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่แล้ว หากพื้นที่ที่จะจัดตั้งวินยังไม่มีผู้ให้บริการการขนส่งประเภทอื่น การจัดตั้งวินก็จะเป็นไปโดยง่าย โดยเจ้าของวินติดต่อขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่ดูแลการจราจรในพื้นที่ ยิ่งเจ้าของวินเป็นคนในพื้นที่ หรือเป็นข้าราชการด้วยแล้ว การจัดตั้งวินก็แทบจะไม่มีอุปสรรคเลย แต่ถ้ามีการให้บริการขนส่งประเภทอื่นอยู่แล้ว เช่น รถสองแถว หรือรถสี่ล้อเล็ก เจ้าของวินก็จะติดต่อเจรจาเพื่อทำความเข้าใจกับผู้ให้บริการรายอื่นๆ ซึ่ง เจ้าของวินที่มีอิทธิพลในพื้นที่ หรือเจ้าของวินที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจเอง สามารถจัดตั้งวินได้โดยไม่มีอุปสรรค แต่สำหรับวินที่เจ้าของวินไม่ได้เป็นผู้มีอิทธิพล หรือข้าราชการ ก็อาจจะขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ให้มาเป็น

⁹ กองบัญชาการตำรวจนครบาล, บทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเมืองและการดำเนินการควบคุมของกรมตำรวจ (ม.ป.ท., 2531) หน้า 7 อ้างใน สันธนะ ประยูรรัตน์ (2541) หน้า

ตัวแทนเจรจากับผู้ให้บริการรายอื่นๆ¹¹

ผลสำรวจการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตปริมณฑล ในปี พ.ศ. 2533¹² พบว่า เจ้าของวินจักรยานยนต์รับจ้าง 48 วินที่ใช้เป็นตัวอย่างในการสำรวจนั้น เป็นกลุ่มผู้มีอิทธิพล 13 วิน (ร้อยละ 27.1 ของจำนวนตัวอย่าง) เป็นนักธุรกิจ 11 วิน (ร้อยละ 22.9) เป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างด้วยตนเอง 11 วิน (ร้อยละ 22.9) ข้าราชการพลเรือน 4 วิน (ร้อยละ 8.3) เจ้าหน้าที่ตำรวจ 4 วิน (ร้อยละ 8.3) ข้าราชการกลาโหม 5 วิน (ร้อยละ 10.5)

นอกจากนี้ ผลการสำรวจดังกล่าว ยังชี้ให้เห็นว่า เจ้าของวิน จากกลุ่มตัวอย่างเดียวกันมี คุณสมบัติที่สำคัญอย่างน้อยหนึ่งประการ ที่ทำให้การจัดตั้งวินประสบความสำเร็จ ดังนี้¹³

- 1) มีอิทธิพลในพื้นที่ เจ้าของวินที่เป็นผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ สามารถจัดตั้งวินขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ สะท้อนให้เห็นว่า เจ้าของวินกลุ่มนี้ สามารถปกป้องสิทธิในการดำเนินการให้บริการที่มีไม่เป็นที่ทางวินนั้นได้เอง
- 2) มีเครือข่ายความสัมพันธ์ เจ้าของวินที่มีความรู้จักมักคุ้น มีความสัมพันธ์ในทางส่วนตัวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ หรือ ผู้ประกอบการการขนส่งประเภทอื่น สามารถจัดตั้งวินขึ้นได้ โดยอาศัยความคุ้นเคยที่มี เจรจาทาความตกลงกับ ผู้ประกอบการรายอื่น หรือสามารถติดต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อขออนุญาต ซึ่งเมื่อขออนุญาตได้แล้ว เจ้าของวินก็สามารถดำเนินการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ดังกล่าว โดยไม่ถูกขัดขวางจากผู้ประกอบการรายอื่น หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- 3) เป็นข้าราชการกลาโหม เจ้าของวินที่เป็นข้าราชการกลาโหม มักจะได้รับความเกรงใจจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ จึงทำให้สามารถจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างได้โดยง่าย อย่างตัวอย่างวินชอยงามดูพลี ถึงแม้ว่า จะไม่ขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ก็ไม่ถูกขัดขวางจากเจ้าหน้าที่ตำรวจแต่อย่างไร

จะเห็นได้ว่า เจ้าของวิน ไม่ได้อาศัยเงินทุนในการจัดตั้งวิน แต่อย่างไร หากแต่อาศัยทุนทางสังคม ทั้งที่เป็นอิทธิพลในท้องที่ หรือความสัมพันธ์ส่วนตัวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือ

¹¹ Nuchjarin Kasemsukworarat (1990) page 57 - 60

¹² Ibid, page 61

¹³ Ibid, page 60-63

ผู้ประกอบการประเภทอื่นในท้องที่ ถึงแม้ว่า หากต้องเสียค่าใช้จ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการจัดตั้งวิน ก็มักเป็นเสียเป็นค่าใช้จ่ายรายเดือน หลังจากที่ประสบความสำเร็จในการเปิดให้บริการแล้ว

อย่างไรก็ตามเหตุผลที่ต้องจ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น โดยส่วนใหญ่เป็นเพราะต้องการหลีกเลี่ยงการเปรียบเทียบปรับในกรณีที่ทำผิดกฎจราจร มากกว่าเสียเป็นค่าใช้จ่ายในการขออนุญาตจัดตั้งวิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง วินจักรยานยนต์รับจ้างที่อาศัยไหล่ทางเป็นที่ตั้งวิน อาจถูกจับด้วยข้อหาปิดขวางทางจราจร หรือในกรณีอื่น ๆ เช่น ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย การขับขี่ย้อนศร การไม่ติดกระจกมองข้าง เพื่อป้องกันการเกี่ยวชน กับยานพาหนะประเภทอื่น ทำให้ส่วนประกอบของรถจักรยานยนต์ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดฯ ทั้งนี้ หากผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ถูกจับและเกิดการเปรียบเทียบปรับ 100 ถึง 400 บาท ทำให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการได้ไม่เต็มที่ ซึ่งส่งผลให้รายได้จากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่เจ้าของวินจะได้รับลดลง ดังนั้นการให้ผลประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อไม่ให้กวัดขั่นกฎจราจร จึงเป็นทางออกที่ดีให้ประโยชน์แก่เจ้าของวินมากกว่า¹⁴ จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2533 พบว่า ค่าใช้จ่ายที่เจ้าของวินเสียให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น อยู่ที่ประมาณร้อยละ 20¹⁵ ของรายได้ที่เจ้าของวินได้รับจากค่าวินที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเสียให้กับเจ้าของวินในแต่ละวัน ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายที่แต่ละวินเสียให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นแตกต่างกันไปตามความสามารถในการต่อรองและลักษณะข้อตกลงที่แต่ละวินมีกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น เสียค่าปรับในจำนวนที่น้อยกว่าปกติ หรือ การยกเว้นการกระทำผิดกฎหมายจราจรบางข้อ เป็นต้น

เจ้าของวินแล้วในแต่ละวินอาจจะตั้งหัวหน้าวินขึ้นมาเป็นตัวแทนของเจ้าของวินในการควบคุมการให้บริการของสมาชิกภายในวิน มีหน้าที่รักษากฎระเบียบการให้บริการที่กำหนดขึ้น จัดลำดับการให้บริการ เพื่อป้องกันความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้น ระหว่างผู้ให้บริการในวินจักรยานยนต์รับจ้างเดียวกัน โดยหัวหน้าวินจะได้รับค่าตอบแทนจากหัวหน้าวิน จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2533 พบว่า ผลตอบแทนอยู่ระหว่าง 1,200 – 4,500 บาทต่อเดือน หรือโดยเฉลี่ย 2,670 บาท ต่อเดือน¹⁶ โดยทั่วไป กฎระเบียบในแต่ละวินประกอบด้วย

¹⁴ Ibid, page 70

¹⁵ Ibid, page 74-76

¹⁶ Ibid, page 74

- 1) การจัดลำดับการรับผู้โดยสาร
- 2) คิดค่าบริการตามอัตราที่ตกลงกันภายในวิน
- 3) ขับขี่ด้วยความเร็วที่เหมาะสม เมื่อบรรทุกผู้โดยสาร
- 4) ไม่ดื่มสุรา ขณะปฏิบัติหน้าที่
- 5) ให้บริการแก่ผู้โดยสาร ด้วยความสุภาพ

นอกจากค่าใช้จ่ายที่เจ้าของวินต้องเสียเป็นค่าใช้จ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และหัวหน้าวินแล้ว หัวหน้าวินอาจให้บริการนำดื่มสำหรับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเฉลี่ย 15 -20 บาทต่อวัน หรือ 450 -600 บาทต่อเดือน และสำหรับวินที่เช่าที่ส่วนบุคคลเป็นที่จอดรถ เจ้าของวินก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายให้กับเจ้าของที่ เป็นค่าเช่า ซึ่งอยู่ระหว่าง 600 – 3,000 บาทต่อเดือน¹⁷

เจ้าของวิน ในฐานะเจ้าของสิทธิการให้บริการ เรียกเก็บ “ค่าวิน” เป็นค่าใช้จ่ายในการใช้วินในแต่ละวันของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง จากการสำรวจในปี พ.ศ.2533 พบว่า มีค่าใช้จ่ายประมาณ 3 – 20 บาทต่อวัน โดยเฉพาะวินที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเสียค่าวินให้กับเจ้าของวินในอัตราที่สูง เจ้าของวินจะช่วยให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเสียค่าปรับในกรณีที่ทำผิดกฎจราจรได้ในอัตราที่ต่ำกว่าปกติ หรือไม่ต้องเสียค่าปรับเลย ในทางกลับกันหากเจ้าของวินเก็บค่าวิน ในอัตราที่ต่ำ ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างก็ต้องเจรจากับเจ้าหน้าที่ตำรวจเอง ซึ่งผู้ให้บริการบางรายก็พอใจที่จะเจรจากับเจ้าหน้าที่ตำรวจเองมากกว่าจะต้องเสียค่าวินที่แพงขึ้นให้กับเจ้าของวิน

ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ต้องมีเสื้อวินก่อนที่จะเข้ามาให้บริการในวิน อาจจะได้อะมาโดยการซื้อ หรือการเช่าเป็นรายวัน หรือรายเดือนก็ตาม ค่าเสื้อวินจึงเปรียบเสมือนเป็นค่าธรรมเนียมในการเข้าสู่ตลาด ค่าเสื้อวินจะมีราคาไม่แพงนัก สำหรับวินจักรยานยนต์รับจ้างที่เพิ่งเปิดให้บริการ ซึ่งอยู่ระหว่าง 100 ถึง 1,500 บาทต่อตัว¹⁸

แต่ต่อมาเมื่อตลาดขยายตัวขึ้น มีผู้ใช้บริการมากขึ้น พบว่า ค่าเสื้อวิน มีอัตราที่แตกต่างกันระหว่าง วินที่มีเจ้าของเป็นกลุ่มผู้ให้บริการด้วยตนเอง กับวินที่มีเจ้าของคนเดียว ในกรณีที่เจ้าของวินเป็นกลุ่มผู้ให้บริการด้วยตนเอง พบว่า อัตราค่าเสื้อวินก็ไม่ได้เพิ่มขึ้นจากเดิมมากนัก หรือในบางวินก็ไม่ได้เก็บค่าเสื้อวินเลย แต่ทั้งนี้ผู้ให้บริการรายใหม่ต้องเป็นที่ยอมรับของผู้ให้บริการ

¹⁷ Ibid, page 76

¹⁸ Ibid, page 113

รายเดิม ส่วนใหญ่ผู้ให้บริการรายใหม่ จึงมักเป็นญาติ เพื่อน หรือผู้ที่รู้จักมักคุ้นกับผู้ให้บริการรายเดิมที่อยู่ในวิน จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2533 พบว่า วินจักรยานยนต์รับจ้างที่เจ้าของวินเป็นกลุ่มผู้ให้บริการด้วยกันเองนั้น โดยส่วนใหญ่จะจำกัดจำนวนเสื้อวิน แต่อย่างไรก็ตาม ก็เปิดโอกาสให้ผู้ที่เป็นเจ้าของเสื้อวินชาย หรือให้เช่า แก่ผู้ให้บริการรายใหม่ได้ ซึ่งราคา หรือราคาเช่า เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างเจ้าของเสื้อ กับผู้ให้บริการรายใหม่ ทางกลุ่มไม่ได้เข้าไปมีส่วนแทรกแซงแต่อย่างใด¹⁹

ในกรณีวินที่มีเจ้าของคนเดียว ซึ่งเจ้าของวินมักจะเพิ่มราคาเสื้อวินให้สูงขึ้น ตามความต้องการเข้าสู่ตลาดที่มากขึ้นของผู้ให้บริการรายใหม่ โดยจะใช้ราคาเสื้อวินล่าสุดเป็นเกณฑ์ในการคิดค่าเสื้อวินสำหรับผู้ให้บริการรายใหม่ นอกจากนี้ทำเลที่ตั้ง จำนวนสมาชิกที่มีอยู่เดิมของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ยังเป็นปัจจัยกำหนดราคาของเสื้อวินด้วย โดยวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีทำเลดี อัตราค่าเสื้อวินจะสูงกว่า วินจักรยานยนต์รับจ้างในย่านเดียวกัน แต่มีทำเลที่ตั้งที่ด้อยกว่า หรือวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนผู้ให้บริการมากกว่า จะเก็บค่าเสื้อวินในอัตราที่ต่ำกว่าวินจักรยานยนต์รับจ้างในย่านเดียวกันที่มีจำนวนผู้ให้บริการน้อยกว่า²⁰

2.3 การจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ

ในปี พ.ศ. 2546 รัฐบาลต้องการแก้ไขปัญหาความยากจนของประชาชน เมื่อเริ่มดำเนินนโยบายดังกล่าว รัฐบาลให้เปิดให้ประชาชนเข้ามาร้องทุกข์ ซึ่งหลักจากในสรุปผลข้อร้องเรียนต่างๆ พบว่า ปัญหาความยากจนส่วนหนึ่งที่มีสาเหตุจากการเรียกเอาผลประโยชน์โดยมิชอบของผู้มีอิทธิพลที่ใช้อำนาจเหนือกฎหมาย รัฐบาลจึงได้ประกาศนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพล เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน ซึ่งการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างก็เป็นอีกอาชีพหนึ่ง ที่รัฐบาลได้รับการร้องเรียนว่า มีปัญหาผู้มีอิทธิพลเรียกเก็บผลประโยชน์โดยมิชอบ

ในการแก้ไขปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง รัฐบาลได้จัดทำขั้นตอนและแนวทางในการจัดระเบียบวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยแบ่งการดำเนินงาน

¹⁹ Ibid, page 114

²⁰ Ibid, page 114 - 115

ออกเป็น 3 ระยะด้วยกัน²¹ คือ

- 1) ระยะเร่งด่วน (20 พฤษภาคม – 20 มิถุนายน 2546) โดยมีการดำเนินการดังต่อไปนี้ คือ
 - สำรวจ คัดกรองผู้ขับขี
 - กำหนดแนวทางปฏิบัติร่วมกับกรุงเทพมหานคร
 - มาตรการกีดกัน ปรามปรามผู้มีอิทธิพล (สืบ-สอบ-จับ)
 - เปิดช่องทางการรับแจ้งเบาะแส
 - ให้ความคุ้มครองความปลอดภัยผู้ขับขี
 - สรุปผลปฏิบัติการ (30วัน)
- 2) ระยะที่ 2 (21 มิถุนายน – 20 กรกฎาคม 2546) มีการดำเนินงานดังนี้
 - การแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนอย่างต่อเนื่อง
 - การกำหนดเป้าหมายในการจัดระเบียบวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง (เน้นการบริหาร จัดการ ความปลอดภัย) สถานีตำรวจนครบาลแต่ละเขต สถานีละร้อยละ 10 ของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่
 - กีดกัน ปรามปรามผู้มีอิทธิพลอย่างต่อเนื่อง
- 3) ระยะที่ 3 (21 กรกฎาคม – 20 สิงหาคม 2546)
 - การจัดระเบียบวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง
 - ให้ความคุ้มครอง
 - ผลักดันกฎหมายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง
 - ประเมินผลการปฏิบัติ

ในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 เป็นการตรวจสอบจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการอยู่จริง ดำเนินการสืบสวนและปรามปรามผู้มีอิทธิพล สำหรับระยะที่ 3 ซึ่งเป็นระยะการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง การดำเนินการขั้นตอนหนึ่ง คือ การออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในส่วนนี้ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้เสนอปรับข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ โดยการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติรถยนต์ และกฎ

²¹ สุภาวดี มิตรสมหวัง, โครงการศึกษาการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร: รายงานฉบับสมบูรณ์, (กรุงเทพฯ, 2547) หน้า 2-25

กระทรวงที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้มีการประกาศใช้แล้ว สรุปได้ดังนี้

1) พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547

กำหนดให้รถจักรยานยนต์มี 2 ประเภท คือ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ป้ายทะเบียนรถอักษรดำ พื้นขาว) และรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ป้ายทะเบียนรถอักษรดำ พื้นเหลือง) และข้อกำหนดในมาตราอื่น ซึ่งเป็นที่มาของกฎกระทรวงในลำดับต่อไป

2) กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์สาธารณะ จำนวน 9 ฉบับ ประกอบด้วย

- กฎกระทรวงว่าด้วยคณะกรรมการประจำจังหวัด และเงื่อนไขการขอจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ.2548

กำหนดให้กรุงเทพมหานครมีคณะกรรมการประจำจังหวัดกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในเรื่องการพิจารณาสถานที่รับคนโดยสาร เส้นทางหรือท้องที่ในการรับจ้างบรรทุกโดยสาร การกำหนดหลักเกณฑ์การออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ และออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ กำหนดค่าจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารหรือค่าบริการอย่างอื่น และแต่งตั้งคณะอนุกรรมการประจำท้องที่เพื่อปฏิบัติตามที่คณะกรรมการประจำจังหวัดมอบหมาย

- กฎกระทรวงกำหนดขนาดความจุของกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2548

กำหนดให้รถจักรยานยนต์สำหรับผู้ขับขี่ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ ต้องมีขนาดบรรจุของกระบอกสูบรวมกันไม่เกิน 120 ลูกบาศก์เซนติเมตร

- กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2548

กำหนดให้เก็บค่าธรรมเนียมในการออกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ฉบับละ 150 บาท

- กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ.2548

กำหนดหลักฐานและวิธีการขอและการออกใบอนุญาต และการขอต่อใบอนุญาตขับ

รถจักรยานยนต์สาธารณะ เป็นต้นว่า หลักฐานที่ใช้ในการขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ประกอบด้วย บัตรประจำตัวประชาชน สำเนาทะเบียนบ้าน ใบรับรองแพทย์ เป็นต้น

- กฎกระทรวงกำหนดเครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับรถ บัตรประจำตัวคนขับรถ และการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนาจร และรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ.2548

กำหนดให้ในขณะขับรถรับจ้าง คนขับรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องแต่งกายให้สะอาด สุภาพเรียบร้อย และรัดกุม ด้วยเครื่องแต่งกาย และมีสัญลักษณ์แสดงชื่อตัว ชื่อสกุล ชื่อสถานที่หรือรับคนโดยสาร และหมายเลขประจำตัวคนขับรถ ระบุบนเสื้อก็กตามที่มีกรมขนส่งทางบกประกาศกำหนด

- กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ.2548

กำหนดให้อัตราค่าโดยสารระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ไม่เกิน 25 บาท และกิโลเมตรต่อไปไม่เกินกิโลเมตรละ 5 บาท ระยะทางที่เกินกว่า 5 กิโลเมตรขึ้นไป อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตามที่ผู้ขับและผู้โดยสารตกลงกัน และกำหนดให้คณะกรรมการประจำจังหวัดหรือคณะอนุกรรมการประจำท้องที่ มีอำนาจกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์ไม่เกินอัตราต่างที่กำหนดข้างต้น และให้กำหนดวิธีการแสดงค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ณ สถานที่หรือรับคนโดยสาร

- กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ.2548

กำหนดให้ในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยดังต่อไปนี้

1. จัดให้มีหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะโดยสารไว้สำหรับให้คนโดยสารสวมใส่ขณะโดยสาร โดยจะต้องทำรักษาความสะอาดของหมวกอยู่เสมอ
2. ต้องให้คนโดยสารขึ้นนั่งประจำที่ให้พร้อมก่อนเคลื่อนรถ
3. ไม่บรรทุกสิ่งของไปกับคนโดยสาร เว้นแต่เป็นสัมภาระของคนโดยสารที่ไม่ส่งผล

กระทบต่อความปลอดภัยในการขับรถและการโดยสาร

4. ไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เครื่องมือ หรืออุปกรณ์สื่อสารอื่นใดในขณะที่ขับรถรับจ้าง บรรทุกคนโดยสาร
 5. ดูแลคนโดยสารให้ได้รับความปลอดภัยตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสาร และในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควร
- กฎกระทรวง ฉบับที่ 45 (พ.ศ.2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

กำหนดให้รถจักรยานยนต์สาธารณะต้องมีอุปกรณ์อันจำเป็นเพื่อความปลอดภัยของคนโดยสาร คือ ที่พนักท้ายทั้งสองด้านของตัวรถ ฝาครอบโช้หรือบังโคลน รวดยึดเหนี่ยวที่ด้านท้ายหรือด้านข้างตัวรถ แผ่นป้องกันความรื้อยจากท่อไอเสียในกรณีเป็นรถจักรยานยนต์ที่มีท่อไอเสียอยู่สูงกว่าที่วางเท้า

- กฎกระทรวง ฉบับที่ 46 (พ.ศ.2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

กำหนดให้รถจักรยานยนต์สาธารณะต้องมีความกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 2.50 เมตร และมีขนาดกระบอกสูบไม่เกิน 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร

การจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างในส่วนกรุงเทพมหานคร ก่อนหน้าที่จะมีการตรากฎหมายต่างๆ จะเกิดขึ้น และมีการบังคับใช้ ในระหว่างวันที่ 24-30 พฤษภาคม 2546 กรุงเทพมหานคร ได้มีนโยบายเร่งด่วนในการจัดวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยกำหนดหลักเกณฑ์ปฏิบัติ ทะเบียนบัญชี แผ่นผังที่ตั้ง บัตรและเสื้อประจำตัวผู้ขับขี่ให้ชัดเจน จึงมีการดำเนินการจัดทำประวัติ และรวบรวมข้อมูลของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยความร่วมมือกันระหว่างสำนักงานเขต และสถานีตำรวจในท้องที่²²

กรุงเทพมหานครได้ตั้งคณะกรรมการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างระดับพื้นที่ ซึ่งประกอบด้วย หัวหน้าสถานีตำรวจ ผู้แทนสำนักงานเขต ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ผู้แทนภาคประชาชน รองผู้กำกับการ (จราจร) เพื่อออกมาตรการในการจัดระเบียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีผู้แทนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเข้าร่วมรับฟังการพิจารณาและเป็นผู้ชี้แจงข้อเท็จจริง

²² เรืองเดียวกัน หน้า 2-26

โดยคณะกรรมการชุดดังกล่าวมีหน้าที่ดังนี้

- 1) กำหนดหลักเกณฑ์การออกหนังสือรับรองการใช้จักรยานยนต์สาธารณะ เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการขอจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะต่อนายทะเบียน
- 2) ออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยให้ประธานอนุกรรมการหรืออนุกรรมการที่ประธานอนุกรรมการมอบหมาย เป็นผู้ลงนามในหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ
- 3) กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร หรือค่าบริการอื่น ในแต่ละเส้นทางหรือท้องที่โดยให้ยึดถืออัตราค่าโดยสารที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเป็นเกณฑ์ ทั้งนี้ต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- 4) ควบคุมให้ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะปิดป้ายแสดงค่าบริการ ณ สถานที่ตั้งวิน โดยเปิดเผยตามมาตรการปิดป้ายแสดงค่าบริการ ตามกฎหมายว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ
- 5) พิจารณาเกี่ยวกับสถานที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งนี้ต้องไม่ขัดขวางการจราจร และไม่ต้องตามลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 57

2.4 จำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

จากการทบทวนเอกสารงานวิจัยที่ผ่านมา พบว่า ในระหว่างปี พ.ศ.2531 ถึง พ.ศ.2538 มีการอ้างอิงข้อมูลจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครจาก 2 แหล่งด้วยกัน คือ

- 1) จำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง จากการสำรวจโดยกรมการขนส่งทางบก
- 2) จำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง จากการเก็บข้อมูลเพื่อเป็นฐานข้อมูลสำหรับการดูแลรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการฯ โดยกองบัญชาการตำรวจนครบาล

ใน พ.ศ.2546 รัฐบาลมีนโยบายจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อปราบปรามผู้มีอิทธิพลที่เกี่ยวข้องอยู่ในธุรกิจดังกล่าว ในระหว่างรอการแก้ไขกฎหมาย รัฐบาลได้ขอความร่วมมือผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเข้าจดทะเบียนเพื่อสำรวจจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างและวินให้บริการ จึงมีการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างอีกครั้งหนึ่ง โดยกรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบการขึ้นทะเบียนและรวบรวมข้อมูลดังกล่าว จำนวนผู้

ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง และวินในบริการในแต่ละปี ซึ่งมีการอ้างอิงในงานวิจัยต่างๆ แสดงในตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2

จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และจำนวนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง
ที่ปรากฏในรายงานวิจัยระหว่างปี พ.ศ. 2531 ถึง พ.ศ. 2550

ปี	2531 ^ก	2531 ^ข	2534 ^ค	2537 ^ง	2538 ^จ	2546 ^ฉ	2550 ^ฉ
จำนวนผู้ขับขี่ (คน)	16,051	16,528	31,420	37,500	46,087	109,506	110,677
จำนวนวิน (วิน)	479	831	1,415	1,570	2,426	4,440	4,524

ที่มา: ก. Metropolitan Police Bureau, Role of Hired-Motorcycle in Urban Areas and Control and Supervision of the Royal Thai Police Department. August 1988 อ้างใน Nuchjarin Kasemsukworarat (1990) page. 30 ดูเพิ่มเติมหน้า 45

- ข. กรมการขนส่งทางบก, กองวิชาการและวางแผน, ฝ่ายสถิติการขนส่ง, รายงานการสำรวจรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร (กรุงเทพฯ, 2535), หน้า 43 อ้างใน สันธนะ ประยูรรัตน์, แนวทางการจัดเก็บภาษีรายได้บุคคลธรรมดาจากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง: ศึกษาเฉพาะพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต(นิติศาสตร์) บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง (ม.ป.ท., 2541) หน้า 97
- ค. กองบัญชาการตำรวจนครบาล, บทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเมืองและการดำเนินการควบคุมดูแลของกรมตำรวจ (ม.ป.ท., 2531), หน้า 30 – 46 อ้างใน สันธนะ ประยูรรัตน์, เรื่องเดิม, หน้า 99
- ง. มติชน (13 มีนาคม 2537) หน้า 13 อ้างใน นิพนธ์ พัวพงศกร, “ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ”, สมุดปกขาวที่ดีอาร์ไอ, ฉบับที่ 4 เมษายน 2537
- จ. สันธนะ ประยูรรัตน์, เรื่องเดิม, หน้า 99
- ฉ. สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, กองนโยบายและแผนงาน, รายงานผลการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง (ม.ป.ท., 2551). หน้า 2

หลังจากการประกาศใช้ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547 กรมขนส่งทางบกมีหน้าที่จดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ ซึ่งเป็นประเภทรถที่กฎหมายอนุญาตให้ใช้รับจ้างขนส่งผู้โดยสารได้ และเป็นผู้ออกใบอนุญาตผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะแก่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อให้ผู้ให้บริการฯ สามารถให้บริการรับจ้างขนส่งผู้โดยสารได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายเช่นกัน จากสถิติการจดทะเบียนรถ ซึ่งเริ่มใน พ.ศ. 2548 พบว่า มีรถจักรยานยนต์สาธารณะจดทะเบียนรถจักรยานยนต์รับจ้างสะสม และจำนวนใบอนุญาตผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะสะสม จนถึง 31 ธันวาคม พ.ศ.2549 ดังแสดงในตารางที่ 2.3

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ. 2546 จากตารางที่ 2.4 กับจำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะ หรือจำนวนใบอนุญาตผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ จากตารางที่ 2.4 จะเห็นได้ว่า จำนวนสะสมของรถจักรยานยนต์สาธารณะหรือจำนวนใบอนุญาตมีความแตกต่างจากจำนวนผู้ขับขี่ซึ่งมีการเก็บรวบรวมข้อมูลไว้ในปี พ.ศ.2546 ค่อนข้างมาก นอกจากนี้เมื่อพิจารณาจำนวนใบอนุญาตผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะกับจำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะที่มาจดทะเบียน ในตารางที่ 2.3 พบว่า ยังมีความแตกต่างพอสมควร

ตารางที่ 2.3

จำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะจดทะเบียน และจำนวนใบอนุญาตผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี พ.ศ. 2548 พ.ศ. 2549 และ พ.ศ. 2550

จำนวนสะสม ณ วันที่	31 ธ.ค. 2548	31 ธ.ค. 2549	31 ธ.ค. 2550
จำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะจดทะเบียน			
ทั่วประเทศ	-	128,135	156,040
ส่วนกลาง (กรุงเทพมหานคร)	-	67,112	73,627
ส่วนภูมิภาค	-	61,023	82,413
จำนวนใบอนุญาตผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ			
ทั่วประเทศ	63,816	162,352	189,179
ส่วนกลาง (กรุงเทพมหานคร)	34,429	63,001	70,459
ส่วนภูมิภาค	29,387	99,351	118,720

ที่มา : กรมขนส่งทางบก

2.5 อัตราค่าโดยสาร

ผู้เขียนได้สำรวจข้อมูลราคาค่าโดยสารจักรยานยนต์รับจ้างจากงานวิจัย พบว่า ราคาค่าโดยสารจักรยานยนต์รับจ้าง จากการสำรวจที่ปรากฏในเอกสารวิจัยต่างๆ มีดังนี้

- 1) พ.ศ. 2530 ค่าโดยสาร 3 บาท ต่อ 1-2 กิโลเมตรแรก²³
- 2) พ.ศ. 2536 ค่าโดยสาร 5 บาท ต่อ 1-2 กิโลเมตรแรก²⁴
- 3) พ.ศ. 2538 ค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 5-10 บาทต่อเที่ยว ในเส้นทางเข้าออกซอย และคิดว่าบริการขั้นต่ำ 10 บาทต่อเที่ยว สำหรับบริการนอกเส้นทางให้บริการปกติ²⁵

นอกจากนี้ สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ มีการรายงานราคาเฉลี่ยของค่าโดยสารจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจค่าบริการจักรยานยนต์รับจ้างระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร ของกลุ่มตัวอย่างวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร และใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำดัชนีราคาผู้บริโภค รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.4 ดังนี้

ตารางที่ 2.4

ค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างเฉลี่ยในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี พ.ศ.2541 – พ.ศ.2549

หน่วย: บาท/เที่ยว(ไม่เกิน3 กิโลเมตร)

ปี	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
ราคาค่าโดยสาร โดยเฉลี่ย ต่อเที่ยว	14.55	13.89	13.96	14.38	14.64	14.64	15.42	16.88	18.75

ที่มา: สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

อย่างไรก็ตามหลังจากการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ.2546 มีการเสนอแนะแนวทางการคิดอัตราค่าโดยสาร ตามมาตรการจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ตาม

²³ นิพนธ์ พัวพงศกร (2537)

²⁴ เรื่องเดียวกัน

²⁵ สันธนะ ประยูรรัตน์ (2541) หน้า 108

นโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ ดังนี้²⁶

การคิดค่าโดยสารขึ้นอยู่กับคณะกรรมการบริหารวินรถจักรยานยนต์ระดับพื้นที่ที่จะเป็นผู้พิจารณากำหนด โดยจะต้องติดประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารไว้ที่วินรถจักรยานยนต์ให้เห็นชัดเจน โดยมีหลักในการพิจารณาอัตราค่าโดยสารดังนี้

- 1) ข้อมูลอัตราค่าโดยสารเดิมที่วินรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ใช้อยู่
- 2) รายจ่ายที่ต้องเสียก่อนที่จะมีการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่ ค่าเช่าเสื้อวินรถฯ ค่าวินรถฯ
- 3) รายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการลดค่าใช้จ่าย ค่าวินรถจักรยานยนต์รับจ้างและค่าเช่าเสื้อวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งจะต้องนำมาคำนวณเพื่อเฉลี่ยคืนให้กับผู้โดยสารและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เท่าๆ กัน

โดยมีข้อเสนอการคิดค่าโดยสาร ซึ่งแยกตามพื้นที่ให้บริการ ดังนี้

- 1) ในเขตพื้นที่ให้บริการ
 - ในเขตพื้นที่ย่านธุรกิจให้คิดอัตราค่าโดยสารในอัตรา 1 กิโลเมตรแรก 5 บาท กิโลเมตรต่อไป กิโลเมตรละ 5 บาท ทั้งนี้ตลอดเขตพื้นที่บริการตามปกติต้องไม่เกิน 15 บาท
 - ในเขตพื้นที่ย่านชานเมือง ให้คิดอัตราค่าโดยสารในอัตรา 1 กิโลเมตรแรก 5 บาท กิโลเมตรต่อไป กิโลเมตรละ 3 บาท ทั้งนี้ตลอดเขตพื้นที่บริการตามปกติต้องไม่เกิน 15 บาท
- 2) นอกเขตพื้นที่ให้บริการ ให้ขึ้นอยู่กับความตกลงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกับผู้โดยสาร

²⁶ สุภาวดี มีตรสมหวัง (2547) หน้า 2-31

2.6 โครงสร้างรายได้และต้นทุนในการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

Nuchjarin Kasemsukworarat (1990) ได้ศึกษาโครงสร้างต้นทุนและรายได้เฉลี่ยต่อวัน โดยอาศัยข้อมูลจากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างของวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลในปี พ.ศ.2533 จำนวน 48 กลุ่มตัวอย่าง โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามขนาดของวิน ลักษณะที่ตั้งของวิน ลักษณะของเจ้าของวิน และพื้นที่ให้บริการ ดังนี้

- 1) การแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามขนาดของวิน แบ่งออกเป็น 3 ขนาด ดังนี้
 - ขนาดเล็ก มีจำนวนเลื้อวินน้อยกว่า 30 ตัว
 - ขนาดกลาง มีจำนวนเลื้อวินระหว่าง 31-70 ตัว
 - ขนาดใหญ่ มีจำนวนเลื้อวินมากกว่า 70 ตัว
- 2) การแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามลักษณะที่ตั้งของวิน 3 ลักษณะ ได้แก่
 - ตั้งอยู่บริเวณถนนสายหลัก
 - ตั้งอยู่บริเวณเขตชุมชน
 - ตั้งอยู่ในซอย
- 3) การแบ่งกลุ่มตัวอย่างตามลักษณะเจ้าของวิน 2 ประเภท ได้แก่
 - เจ้าของวินเป็นบุคคลเดียว
 - เจ้าของวินเป็นกลุ่มบุคคล
- 4) การแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามพื้นที่ให้บริการ 19 พื้นที่ ครอบคลุมพื้นที่ในเขต กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ

ผลการสำรวจดังกล่าว Nuchjarin Kasemsukworarat (1990) ได้คำนวณเป็นต้นทุนและรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อคนดังแสดงในตารางที่ 2.5

ตารางที่ 2.5

ต้นทุนและรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อคน ของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ.2533

รายการ	บาท / วัน / คน	ร้อยละ
รายได้	249	100
ค่าน้ำมัน	47	18.88
ค่าเช่ารถจักรยานยนต์	69	27.71
ค่าเช่าเสื้อวินรถฯ	26	10.44
ค่าวินรถฯ	9	3.61
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	16	6.43

ที่มา: Nuchjarin Kasemsukworarat (1990) Page 121, 147

นิพนธ์ พัวพงศกร (2537) ได้ศึกษาการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ.2536 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานนั้นมาคิดเป็นสัดส่วนต่อรายได้เฉลี่ยต่อวัน ซึ่งเท่ากับ 350-400 บาทต่อวันนั้น พบว่า เป็นค่าเช่ารถจักรยานยนต์ร้อยละ 23.5 เป็นค่าเช่าเสื้อกั๊กหรือเสื้อวินร้อยละ 8.8 เป็นค่าบริการวินร้อยละ 3.1 และเป็นค่าน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ร้อยละ 21.4

ผู้เขียนได้คำนวณค่าใช้จ่ายดังกล่าวให้เป็นมูลค่าเฉลี่ยต่อวันต่อคน โดยอาศัยสัดส่วนที่ได้จากการศึกษาข้างต้น คูณกับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อคนของผู้ให้บริการ ดังแสดงในตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6

ต้นทุนและรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อคน ของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ.2536

รายการ	บาท / วัน / คน ^ก	ร้อยละ ^ข
รายได้	350 - 400	100
ค่าเช่ารถจักรยานยนต์	82.25 – 94.00	23.5
ค่าเช่าเสื้อกั๊ก	30.80 – 35.20	8.8
ค่าบริการวิน	10.85 – 12.40	3.1
ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	74.90 – 85.60	21.4

ที่มา: ก. การคำนวณโดยผู้เขียน

ข. นิพนธ์ พัวพงศกร (2537)

สันธนะ ประยูรรัตน์ ได้สำรวจการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ตามถนนสายสำคัญรวม 32 สาย โดยแบ่งกลุ่มผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างออกตามที่ตั้งและขนาดของวิน ดังนี้

- 1) การแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามที่ตั้งของวิน แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มได้แก่
 - ที่ตั้งบริเวณซอย
 - ที่ตั้งบริเวณถนนใหญ่
 - ที่ตั้งบริเวณที่ชุมนุมชน
 - ที่ตั้งบริเวณจุดเปลี่ยนการเดินทาง
- 2) การแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามขนาดของวิน แบ่งออกเป็น 3 ขนาด ดังนี้
 - ขนาดเล็ก มีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่เกิน 30 คัน
 - ขนาดกลาง มีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างระหว่าง 31-70 ตัว
 - ขนาดใหญ่ มีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่า 70 ตัว

ผลการสำรวจดังกล่าว สันธนะ ประยูรรัตน์ (2541) ได้คำนวณเป็นต้นทุนและรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อคนดังแสดงในตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.7

ต้นทุนและรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อคน ของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ.2538

รายการ	บาท / วัน	ร้อยละ
รายได้เฉลี่ยต่อวัน	425	100
ค่าน้ำมัน	50	11.76
ค่าผ่อนรถ	80	18.82
ค่าเช่าเสื้อกั๊ก	30	7.06
ค่าบริการวิน	20	4.71
ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	20	4.71

ที่มา: สันธนะ ประยูรรัตน์ (2541) หน้า 113

จากการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์รับจ้างในงานวิจัยของสุภาวดี มิตรสมหวัง (2547) พบว่า รัฐบาลได้จัดทำร่างขั้นตอนและแนวทางในการจัดระเบียบวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงมาตรการและแนวทางการดำเนินงาน ซึ่งในส่วนแนวทางการดำเนินงาน มีการแสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายและรายได้ของผู้ขับที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเฉลี่ยในเขตกรุงเทพมหานครก่อนการจัดระเบียบ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกเป็นภาพรวมโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายของผู้ขับที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนที่สองเป็นการแจกแจงรายละเอียดต้นทุนของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ภาพรวมโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายของผู้ขับที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเฉลี่ยในเขตกรุงเทพมหานครก่อนการจัดระเบียบ แสดงในตารางที่ 2.8

ตารางที่ 2.8

ต้นทุนและรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อคน ของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ.2546

รายการ	พื้นที่ย่านธุรกิจ	พื้นที่ย่านชานเมือง
ค่าวินรถ	10-100 บาท/วัน	
ค่าเช่าเสื้อ	20-60 บาท/วัน	
รายได้เฉลี่ย กรณีขับเต็มวัน (หลังหักค่าใช้จ่าย)	200-300 บาท/วัน	
จำนวนเที่ยววิ่งเฉลี่ย กรณีขับเต็มวัน	20-30 เที่ยว/วัน	30-50 เที่ยว/วัน
อัตราค่าโดยสาร	เริ่มต้น 10 บาท สูงสุด 20 บาท	เริ่มต้น 5 บาท สูงสุด 20 บาท

ที่มา: สุภาวดี มิตรสมหวัง (2547) หน้า 2-32

- 2) ต้นทุนของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์

- ต้นทุนเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ ได้แก่
 - ค่าผ่อนชำระ (ถ้ามี) ประมาณ 1,500 – 2,000 บาทต่อเดือน (คำนวณจากราคารถจักรยานยนต์ 30,000 – 40,000 บาท ระยะเวลาผ่อนชำระ 48 เดือน)

- ค่าสีกรหและกำรบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ประมาณ 150 บาท (ค่าน้ำมันเครื่อง ค่าปะยาง ค่าซ่อมแซมอื่นๆ)
- ค่าภาษีประจำปี 100 บาท/ปี
- ค่าจัดทำ พ.ร.บ. คຸ້มครองผู้ประสบกัยจากรถฯ 350 บาท/ปี
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ยผู้ขับที่จักรยานยนต์รับจ้างจะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสูงสุดประมาณ 2-3 ลิตรต่อวัน คิดเป็นเงินประมาณ 30-45 บาท (อัตราความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของรถจักรยานยนต์ 1 ลิตร ราคา 15 บาท จะวิ่งได้ประมาณ 25 – 30 กิโลเมตร)
- ค่าใช้จ่ายในการวิ่งวินรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย
 - ค่าวินรถฯ ที่ผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ต้องจ่ายต่อวัน อยู่ในอัตราประมาณ 10-100 บาท²⁷
 - ค่าเช่าเสื้อวินรถฯ อยู่ในอัตราประมาณ 20-60 บาท/วัน
 - ค่าเปลี่ยนหน้าอยู่ระหว่าง 500-2,000 บาท (เสียครั้งเดียวเฉพาะกรณีเปลี่ยนผู้ขับที่เข้ามาขับรถจักรยานยนต์ในวินรถฯ)
- รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถฯ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิง และค่าใช้จ่ายในการวิ่งวินรถฯ ต่อวันสูงสุดประมาณ 270 บาท

อย่างไรก็ตามหลังจากการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง รัฐได้เสนอแนวทางการคำนวณโครงสร้างต้นทุน และรายได้ตามมาตรการจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ตามนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ ดังนี้

ยกเลิกค่าใช้จ่ายในการวิ่งวินรถจักรยานยนต์ตามโครงสร้างต้นทุน และรายได้ ปี พ.ศ. 2546 ก่อนการจัดระเบียบฯ เปลี่ยนมาเป็นค่าวินรถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับที่จักรยานยนต์รับจ้างต้องจ่ายเป็นรายวัน โดยการกำหนดอัตราค่าวินรถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับที่จักรยานยนต์รับจ้างต้องจ่ายเป็นรายวัน มีดังนี้

²⁷ สุภาวดี มิตรสมหวัง (2547) หน้า 2-18 อ้างถึงเอกสารประกอบการประชุมคณะกรรมการการรัฐสภา(2546) ที่ระบุว่า ผู้ขับที่จักรยานยนต์รับจ้างต้องจ่ายค่าวินรถฯ ประมาณ 700 – 1500 บาทต่อเดือน

$$\frac{\text{ค่าคิวที่ผู้ขับชีรถจักรยานยนต์รับจ้างต้องจ่ายต่อวัน}}{\text{(ทั้งนี้ไม่เกิน 20 บาท/วัน)}} = \frac{\text{ค่าใช้จ่ายในการบริการคิวรวมต่อวัน}}{\text{ผู้ขับชีรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมดในคิว}}$$

โดยค่าใช้จ่ายในการบริการคิวรวมต่อวัน (ไม่เกิน 20 บาทต่อวัน²⁸) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายดังนี้

- ค่าจ้างผู้บริหารวินรถจักรยานยนต์รับจ้างรวมค่าผู้ช่วยบริหารฯ ทั้งนี้ให้พิจารณาจากอัตราค่าจ้างขั้นต่ำตามประกาศกระทรวงแรงงานของแต่ละพื้นที่เป็นหลัก
- ค่าเช่าสถานที่จอดรถ ค่าเช่าเต็นท์ ค่าสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า, ประปา) ค่า น้ำแข็ง น้ำดื่ม

ทั้งนี้อาจมีการพิจารณาหลักเกณฑ์เพิ่มเติมดังต่อไปนี้

- กรณีมีผู้ขับชีรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวน้อยกว่า 20 คน อาจพิจารณาไม่ต้องมีหัวหน้าผู้บริหารวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งอาจไม่มีค่าใช้จ่าย หากมีการคิดค่าใช้จ่ายอื่นๆ อาจเก็บค่าบริการวินรถจักรยานยนต์ได้ไม่เกิน 5-20 บาท/วัน/คัน
- กรณีมีผู้ขับชีรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวมากกว่า 20 คน แต่ไม่เกิน 100 คน ให้มีหัวหน้าผู้บริหารวินรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ 1 คน และอาจมีผู้ช่วยได้อีก 1 คน ซึ่งอาจไม่มีค่าใช้จ่าย หากมีการคิดค่าใช้จ่ายอื่นๆ อาจเก็บค่าบริการวินรถจักรยานยนต์ได้ไม่เกิน 5-15 บาท/วัน/คัน
- กรณีมีผู้ขับชีรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวมากกว่า 100 คนขึ้นไป ให้มีหัวหน้าผู้บริหารวินรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ 1 คน และอาจมีผู้ช่วยได้อีก 2 คน ซึ่งอาจไม่มีค่าใช้จ่าย หากมีการคิดค่าใช้จ่ายอื่นๆ อาจเก็บค่าบริการวินรถจักรยานยนต์ได้ไม่เกิน 5-10 บาท/วัน/คัน

²⁸ ค่าใช้จ่ายในการบริการคิวรวมต่อวันไม่เกิน 20 บาท เป็นข้อกำหนดในแนวทางดำเนิน ที่กรุงเทพมหานคร ได้รับจากรัฐบาล อ้างใน สุภาวดี มิตรสมหวัง (2547) หน้า 2-30