

ความรับผิดชอบด้านการบริการสาธารณะขององค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศไทย

Public Service Liability of Taxi Service Providers in Thailand

บำรุง ตันจิตติวัฒน์และ ธนวิศิษฐ์ มหพฤทธิ์ไพศาล

บทคัดย่อ

“การให้บริการแท็กซี่” เป็นหนึ่งในการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนทั่วไปผู้ให้บริการรถแท็กซี่ในฐานะองค์กรธุรกิจมีวัตถุประสงค์ในการให้บริการขนส่งสาธารณะย่อมมีหน้าที่ปกป้องคุ้มครองผู้ใช้บริการ ให้ได้รับการปฏิบัติและเยียวยาความเสียหาย ภายใต้การควบคุมของรัฐ โดยเท่าเทียมกัน ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการให้บริการรถแท็กซี่ ไม่มีความรับผิดชอบต่อการให้บริการสาธารณะ เนื่องจากขาดมาตรการทางกฎหมายที่ปกป้องคุ้มครองความปลอดภัยในการให้บริการสาธารณะ เมื่อเกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ ผู้ประกอบการให้บริการรถแท็กซี่จึงไม่ทำหน้าทำให้ความคุ้มครองความปลอดภัยหรือเยียวยาความเสียหายต่อประชาชน ดังนั้น รัฐจึงควรจัดหามาตรการทางกฎหมาย กำหนดให้องค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่ มีความรับผิดชอบต่อประชาชน ผู้ใช้บริการและผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่ดังกล่าว

คำสำคัญ: แท็กซี่, ความรับผิดชอบ, ผู้ให้บริการแท็กซี่, การบริการสาธารณะ

Abstract

“Taxi service” is one of public services that provides for all people. Taxi service providers are business organizations, whose object is to provide public transport. They are required to protect, the state controls their treatment as well as compensates their customers. The result of the study shows that taxi service providers have no liability for their public services to the customers because of lack of legal measures for protecting the safety of public service. Hence, when damage happened to the customers by drivers, the taxi business organization has no duty to protect or compensate such damages or injuries. Therefore, state shall provide legal measures for liability of taxi service providers.

Key words: taxi, liability, business organization, public service

ความนำ

การให้บริการรถโดยสารส่วนบุคคลหรือเราเรียกว่า “แท็กซี่” ในประเทศไทยถือเป็นการให้บริการขนส่งให้ความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในกรุงเทพมหานครและในต่างจังหวัด เช่น จังหวัด

นครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุบลราชธานี และจังหวัดเชียงใหม่ เป็นต้น ซึ่งปริมาณการใช้บริการรถแท็กซี่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและการขยายเมืองในเกือบทุกจังหวัดในประเทศไทย ดังนั้นการเดินทางและการให้บริการจึง

มีความสำคัญและจำเป็นอย่างมาก การให้บริการรถแท็กซี่ส่วนบุคคล ถือเป็นการให้บริการขนส่งสาธารณะของเอกชนหรือองค์กรธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหาผลประโยชน์และกำไรจากการให้บริการขนส่งส่วนบุคคล ทั้งในนามของบุคคลธรรมดาหรือธุรกิจ ทำหน้าที่เสมือนตัวแทนของรัฐ โดยการให้บริการรถแท็กซี่ดังกล่าว ถือเป็นหนึ่งในบริการของรัฐที่เรียกว่า “การบริการสาธารณะ” ซึ่งกรณีนี้ถือเป็นการให้บริการขนส่งสาธารณะ โดยความหมายของคำว่า “การบริการสาธารณะ” ถือเป็นหนึ่งในบริการของรัฐที่มุ่งให้ความสะดวกสบายแก่ประชาชนทั่วไปที่เข้ามารับบริการจากรัฐหรือองค์กรหรือหน่วยงานที่ทำหน้าที่แทนรัฐ

ปัจจุบันการให้บริการรถแท็กซี่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยมีที่มาจากหน่วยงานหรือองค์กรที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับรถแท็กซี่ เช่น สหกรณ์รถแท็กซี่ ชมรมรถแท็กซี่ บริษัทจำกัด หรือหน่วยงานห้างร้านที่จดทะเบียนเพื่อประกอบธุรกิจในการให้บริการรถแท็กซี่ ตลอดจนบุคคลธรรมดาที่ยึดอาชีพให้บริการรถแท็กซี่ด้วยตัวเองไม่ได้สังกัดหน่วยงานหรือองค์กรธุรกิจใด ความเป็นอิสระของการประกอบอาชีพการให้บริการรถแท็กซี่มีมีที่มาที่หลากหลาย เมื่อเกิดความเสียหายจากการให้บริการของผู้โดยสาร เช่น รถประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บ การถูกทำร้ายระหว่างโดยสาร หรือเกิดความเสียหายต่อร่างกายหรือชีวิตจากการก่ออาชญากรรม หรือในมิติของผู้ให้บริการรถแท็กซี่ ที่มาจากการเป็นลูกจ้างองค์กร หรือเกี่ยวข้องกัน ในนามของสัญญาเช่ารถเพื่อประกอบอาชีพก็ตาม เมื่อเกิดความเสียหายทั้งฐานะผู้โดยสาร และฐานะคนขับผู้ให้บริการ ได้รับความเสียหายจากการบริการขนส่งแท็กซี่ในทุกๆ เหตุการณ์ บุคคลดังกล่าวต่างไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายจากหน่วยงานหรือองค์กรธุรกิจ ที่มีหน้าที่โดยตรงที่จะต้องปกป้องคุ้มครองประชาชน ตลอดจนการเยียวยาความเสียหายในลักษณะต่างๆ

เนื่องจากองค์กรธุรกิจเหล่านี้ถือว่าได้รับมอบอำนาจจากรัฐเพื่อจัดให้มีการบริการสาธารณะด้านการขนส่งเกิดขึ้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจึงทำให้ผู้โดยสารหรือผู้ขับให้บริการ ไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายนั้น เพราะองค์กรธุรกิจเหล่านั้นผลัดภาระให้เป็นความเสียหายของบุคคล หากเกิดจากผู้ขับรถแท็กซี่ให้บริการขนส่งส่วนบุคคลเป็นผู้กระทำความผิด หรือละเมิดในลักษณะต่างๆ องค์กรทางธุรกิจดังกล่าวก็ให้ถือเป็นความรับผิดชอบส่วนตัว โดยองค์กรหรือหน่วยงานไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในกรณีความเสียหายใดๆ และถือว่าความเสียหายนั้นมีกฎหมายที่ให้การเยียวยาอยู่แล้วในระบบเช่น พ.ร.บ. คุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 และพ.ร.บ. ประกันภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ายังไม่เพียงพอและถือเป็นการผลักภาระความรับผิดชอบให้กับผู้เสียหายโดยตรง ฉะนั้น การเยียวยาความเสียหาย หรือการป้องกันความเสียหายในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการของรัฐ จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้เลย

จากปัญหาดังกล่าวเมื่อพิจารณาตามหลักการของการประกอบธุรกิจขององค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่ ย่อมถือว่าเป็นการให้บริการภายใต้หลักการ “การให้บริการสาธารณะ” ด้านการขนส่ง ดังนั้น ก็ถือเสมือนว่าองค์กรทางธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่ได้รับอำนาจหรือประกอบธุรกิจในนามของรัฐ ซึ่งรัฐมีหน้าที่โดยตรงต่อการปกป้องคุ้มครองและเยียวยาประชาชนผู้ได้รับความเสียหายจากการบริการของรัฐอย่างเต็มที่ เมื่อองค์กรธุรกิจเข้ามาประกอบธุรกิจในนามของรัฐและมีผลประโยชน์และกำไรจากการประกอบธุรกิจจากประชาชนทั่วไป องค์กรธุรกิจจะต้องตระหนักในบทบาทสำคัญของการให้บริการสาธารณะ เมื่อเกิดความเสียหายแก่ประชาชน องค์กรธุรกิจ จึงมีหน้าที่ในการปกป้องคุ้มครอง และให้การเยียวยาในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในมิติของรัฐในฐานะผู้เป็นเจ้าของอำนาจ หรือเป็นผู้มอบหมายให้เอกชนหรือองค์กรธุรกิจใช้อำนาจในนามของตนจะต้องมีมาตรการการ

ควบคุม ทั้งกฎหมาย นโยบาย เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ภายใต้การให้บริการขนส่งสาธารณะนี้ได้รับการปกป้องคุ้มครอง ต่อร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สิน โดยเท่าเทียมกัน

ผู้เขียนเห็นว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งหมด องค์การธุรกิจในฐานะผู้ได้รับสิทธิในการใช้อำนาจเพื่อประกอบธุรกิจที่มีผลต่อประชาชนภายในรัฐ จำเป็นจะต้องมีความรับผิดชอบต่อบุคคลหรือหน่วยงานภายใต้การให้บริการขนส่งสาธารณะแท็กซี่ เมื่อเกิดความเสียหายจะต้องมีหน้าที่รับผิดชอบเยียวยาเสมือนหนึ่งว่ารับผิดชอบต่อในนามของภาครัฐ ภายใต้การควบคุมของรัฐบาล จึงจะทำให้การให้บริการสาธารณะนี้มีความถูกต้องชอบธรรมและเห็นผลประโยชน์สูงสุดของประชาชนเป็นหลัก พร้อมกับธุรกิจก็ต้องดำเนินต่อไป

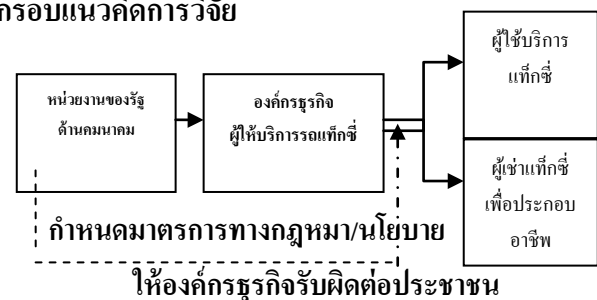
บทความเรื่องนี้จึงเขียนขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการเสนอแนวความคิดในการกำหนดความรับผิดชอบขององค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่ ต่อระบบการให้บริการสาธารณะ โดยเสนอประเด็นการศึกษิตตามลำดับดังนี้

- 1.ความเป็นมาและความสำคัญขององค์กรธุรกิจการให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศไทย
 - 2.แนวความคิดความเชื่อมโยงระหว่างองค์กรธุรกิจกับหลักการให้บริการสาธารณะ
 - 3.กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับการให้บริการรถแท็กซี่กับการขนส่งสาธารณะ
 - 4.ความรับผิดชอบต่อองค์กรธุรกิจกับปัญหาการให้บริการขนส่งสาธารณะ
 - 6.การวิเคราะห์และหาแนวทางการกำหนดความรับผิดชอบต่อองค์กรธุรกิจต่อการให้บริการขนส่งสาธารณะ
 - 7.บทสรุปและข้อเสนอแนะ
- ซึ่งผู้เขียนจะได้อธิบายและนำเสนอแต่ละประเด็นในลำดับถัดไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาความเป็นมาและความสำคัญขององค์กรธุรกิจการให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาแนวคิดทฤษฎีการให้บริการสาธารณะกับความรับผิดชอบต่อองค์กรธุรกิจ
3. เพื่อศึกษา กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่ควบคุมองค์กรธุรกิจการให้บริการรถแท็กซี่กับการขนส่งสาธารณะ
4. เพื่อศึกษาบทบาทและความรับผิดชอบต่อองค์กรธุรกิจกับปัญหาการให้บริการขนส่งสาธารณะ
5. เพื่อกำหนดแนวทางด้านกฎหมายและนโยบายให้้องค์กรธุรกิจมีความรับผิดชอบต่อบริการสาธารณะ

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร (documentary data) และข้อเท็จจริง ที่มุ่งเน้นโดยตรงต่อการศึกษาหลักความรับผิดชอบต่อบริการสาธารณะขององค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่ที่มีต่อประชาชน ผู้ใช้บริการและคู่สัญญาหรือผู้เช่าเพื่อประกอบอาชีพ โดยการศึกษาแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบริการสาธารณะที่รัฐหรือองค์กรที่ทำหน้าที่แทนรัฐจะต้องมีหน้าที่โดยตรงในการปกป้องคุ้มครอง

ประชาชนทั่วไปให้เกิดความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สินหรือต่อเสรีภาพของบุคคลระหว่างที่ใช้บริการรถแท็กซี่ โดยศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายปกครอง กฎหมายองค์กรธุรกิจ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกรณีศึกษาที่ปรากฏความเสียหายจากผู้ให้บริการรถแท็กซี่ อันเป็นการแสดงถึงความไม่รับผิดชอบ ทั้งที่มีหน้าที่โดยตรงในนามของรัฐต่อประชาชน โดยผู้เขียนจะนำมาวิเคราะห์โดยใช้วิธีการเชิงพรรณนาประกอบกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น เพื่อจะได้หาแนวทางในการกำหนดความรับผิดชอบขององค์กรธุรกิจต่อสาธารณะชนต่อไป

ผลการวิจัย

จากการศึกษาหลักความรับผิดชอบต่อ การให้บริการขนส่งสาธารณะขององค์กรธุรกิจผู้ให้บริการแท็กซี่ในประเทศไทยต่อประชาชนผู้ให้บริการและคู่สัญญาผู้ให้บริการในนามขององค์กรธุรกิจหรือในนามบุคคลธรรมดา เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจถึงกฎหมายที่ควบคุมและนโยบาย ตลอดจนระเบียบข้อบังคับ เพื่อให้ประชาชนได้รับการปกป้องคุ้มครอง หรือได้รับการเยียวยาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการขนส่งรถแท็กซี่ ผู้เขียนจึงขอเสนอประเด็นสำคัญ ดังต่อไปนี้

ความเป็นมาและความสำคัญขององค์กรธุรกิจ การให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศไทย

ความหมายและที่มาของรถแท็กซี่

คำว่า “แท็กซี่” สำหรับประเทศไทยจะเป็นที่เข้าใจที่เรียกชื่อว่า “แท็กซี่ มิเตอร์” สำหรับเป็นรถโดยสารที่ให้บริการส่วนบุคคล สำหรับการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ในเมืองใหญ่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 อนุมาตรา 24 ได้ให้ความหมาย “รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งตาม

กฎหมายฉบับนี้จะกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติตนในการขับขีรถแท็กซี่เป็นสำคัญ

ในประเทศไทย เริ่มมีแท็กซี่ให้บริการเป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2466 (ค.ศ. 1923) โดยพระยาเทพหัสดิน ร่วมกับ พระยาพิไชยชาญฤทธิ์ เป็นผู้ก่อตั้งบริษัท แท็กซี่สยาม ขึ้นเป็นครั้งแรก (วิกิพีเดีย, 2558) การให้บริการในท้องถนนแท็กซี่กลายเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาจราจร ดังนั้นใน พ.ศ. 2535 (ค.ศ. 1992) จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ โดยมีการออกกฎหมายให้รถแท็กซี่ที่จดทะเบียนใหม่ตั้งแต่ พ.ศ. 2535 เป็นต้นไป ต้องติดมิเตอร์ อีกทั้งกรมการขนส่งทางบกยังได้เปลี่ยนระบบป้ายทะเบียนแท็กซี่

องค์กรธุรกิจกับการให้บริการรถแท็กซี่

การประกอบธุรกิจให้บริการรถแท็กซี่เพื่อความสะดวกสบายรวดเร็วทันใจในการเดินทาง และได้รับความนิยมเป็นอันดับต้นๆ ประเทศไทยมีรถแท็กซี่มากกว่า 120,000 คัน มีคนขับแท็กซี่มากกว่าจำนวนรถ และมีผู้ให้บริการรถแท็กซี่ต่อวันหลายแสนคน รถแท็กซี่จึงจำเป็นต่อผู้คนเป็นอย่างมาก โดยปัจจุบันนี้ แท็กซี่นั้นมีอยู่ด้วยกัน 2 ประเภท คือ (1) รถแท็กซี่บุคคล ซึ่งจะเป็นรถแท็กซี่ สีเขียวเหลือง และ (2) รถแท็กซี่นิติบุคคล จดทะเบียนในรูปบริษัท หรือสหกรณ์ จะเป็นรถหลากหลาย โดยสัดส่วนรถแท็กซี่ ที่วิ่งอยู่บนท้องถนนนั้นส่วนใหญ่ จะอยู่ในประเภทของนิติบุคคล เช่น สหกรณ์ สมาคม บริษัทจำกัด ซึ่งมีมากถึง 80,000 คัน ซึ่งพบว่าสมาชิกของสหกรณ์แท็กซี่มากที่สุด

องค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่มีการจดทะเบียนเพื่อดำเนินธุรกิจในการให้บริการโดยสาร โดยมีแนวทางการทำงาน หลัก 2 รูปแบบ คือ

รูปแบบที่ 1 บริการให้เช่ารถแท็กซี่ โดยการทำสัญญาเช่า สำหรับให้บุคคลภายนอกเช่าเพื่อประกอบอาชีพเป็นรายวัน รายเดือน หรือตามกำหนดเวลาที่ตกลงกัน

รูปแบบที่ 2 รับผิดชอบต่อมาเป็นลูกจ้างชั่วคราว
แท็กซี่ โดยเป็นสัญญาจ้างแรงงาน ระหว่างองค์กร
ธุรกิจกับบุคคลในฐานะลูกจ้าง เพื่อให้บริการรถแท็กซี่
ในนามขององค์กรธุรกิจ

โดยทั้งสองรูปแบบที่กล่าวมารูปแบบที่ 1 คือ
บริการให้เช่าโดยทำสัญญาเช่าในนามของบุคคลต่อ
องค์กร เพื่อนำไปขับขีให้บริการในนามของผู้
ให้บริการตามสัญญาเช่า ทั้งนี้ สหกรณ์ สมาคม หรือ
บริษัทห้างร้านต่างๆ เป็นเพียงผู้ให้เช่ารถแท็กซี่ให้แก่
บุคคลที่เป็นสมาชิกขององค์กร ดังนั้น หน้าที่ความ
รับผิดชอบต่อความเสียหายต่อผู้โดยสารที่ย่อมเป็น
หน้าที่ของผู้ขับขีที่ทำสัญญาเช่ารถแท็กซี่ หน่วยงาน
หรือองค์กรจึงไม่ใช่ผู้ให้บริการโดยตรง

ส่วนรูปแบบที่ 2 ถือว่าเป็นลูกจ้างขององค์กร
ธุรกิจในฐานะลูกจ้างนายจ้าง ก็อาจมีความชัดเจนใน
เรื่องของความรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งต่อ
ผู้โดยสารและผู้ขับขีเพื่อให้บริการ ในฐานะนายจ้าง
และลูกจ้าง ความรับผิดชอบระหว่างกันจึงเกิดขึ้นตาม
สัญญาทั้งสองฝ่ายตามที่ตกลง

**แนวความคิดความเชื่อมโยงระหว่างองค์กร
ธุรกิจกับหลักการให้บริการสาธารณะ**

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับบริการสาธารณะ

ความหมายของบริการสาธารณะ

สุภชัย ยาวะประภาส (2539 อ้างถึงใน การณชัย
คล้ายคลึง, 2550, หน้า 27) ได้พิจารณานิยาม และ
ความหมายของคำว่า “บริการสาธารณะ” ว่าจะต้อง
พิจารณาจากองค์ประกอบ 2 ประการคือ

1. บริการสาธารณะ เป็นกิจการที่อยู่ในความ
อำนาจการ หรือความควบคุมของฝ่ายปกครอง
ลักษณะที่สำคัญที่สุดของบริการสาธารณะ คือ ต้องเป็น
กิจการที่รัฐจัดทำขึ้นเพื่อสนองความต้องการส่วนรวม
ของประชาชน

2. บริการสาธารณะ จะต้องมิวัตถุประสงค์
เพื่อสาธารณะประโยชน์ โดยความต้องการส่วนรวม

ของประชาชนอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ความ
ต้องการที่จะมีชีวิตอยู่อย่างสุขสบายและความต้องการ
ที่จะอยู่อย่างปลอดภัย ดังนั้น บริการสาธารณะที่รัฐ
จัดทำจึงต้องมีลักษณะที่สนองความต้องการของ
ประชาชนในทั้งสองประการดังกล่าว กิจการใดที่รัฐ
เห็นว่ามีมีความจำเป็นต่อการอยู่อย่างปลอดภัยหรือการ
อยู่อย่างสุขสบายของประชาชน รัฐก็ต้องเข้าไป
จัดทำกิจการนั้น

จิน เดอ โซโต (Jean de Soto, 1994 อ้างถึงใน
นันทวัฒน์ บรรณานันท์, 2547, หน้า 3-5) กล่าวว่า คำ
นิยามของบริการสาธารณะอาจแยกเป็นสองลักษณะ
โดยพิจารณาจากลักษณะทางด้านการเมืองกับลักษณะ
ทางด้านกฎหมาย ผู้เขียนสามารถอธิบายแนวทางการ
ให้บริการรถแท็กซี่กับแนวคิดทฤษฎีได้ กล่าวคือ

ก. ลักษณะทางการเมือง บริการสาธารณะ
ได้แก่ สิ่งที่รัฐจะต้องจัดทำเพื่อสนองความต้องการของ
คนในชาติไม่ว่าจะเป็นความต้องการขั้นพื้นฐาน เช่น
ความปลอดภัย จนกระทั่งถึงความต้องการทางด้าน
เศรษฐกิจ โดยรัฐอาจทำเองหรือมอบให้คนอื่นเป็น
ผู้ดำเนินการจัดทำก็ได้ ซึ่งในกรณีนี้ การที่องค์กรธุรกิจ
ดำเนินธุรกิจโดยการให้บริการสาธารณะ ย่อมเป็นการ
ใช้อำนาจในนามของรัฐ ที่มีผลต่อประชาชนทั่วไป คือ
ผู้โดยสาร หากเกิดความเสียหายใดๆ ต่อประชาชน รัฐ
จะต้องให้ความคุ้มครองและเยียวยาความเสียหายนั้น
อย่างเต็มที่เพื่อผลประโยชน์ของประชาชน

ข. ลักษณะทางด้านกฎหมาย บริการ
สาธารณะประกอบด้วยเงื่อนไขสามประการ คือ

1. เกิดขึ้นจากผู้ปกครองประเทศหรือ
รัฐวางแนวทางไว้
2. มีความต้องการจากประชาชนเพื่อ
ผลประโยชน์ส่วนรวม
3. เกิดความไม่เพียงพอหรือไม่
สามารถจัดทำได้โดยเอกชน

ซึ่งกรณีดังกล่าว ลักษณะทางด้านกฎหมายจึงสามารถกล่าวได้ว่าการให้บริการรถแท็กซี่เป็นการให้บริการสาธารณะด้านการขนส่งที่เกิดจากผู้ปกครองหรือรัฐกำหนดไว้และเกิดจากความต้องการของประชาชนส่วนรวมเนื่องจากเกิดความสะดวกสบาย อีกทั้งรัฐยังเห็นว่าการให้บริการดังกล่าวสามารถมอบหมายให้เอกชนทำแทนหรือในนามของรัฐได้ นั่นย่อมหมายความว่า หากเกิดความเสียหายใดต่อประชาชนผู้รับบริการ รัฐย่อมมีหน้าที่ปกป้องคุ้มครอง หรือเยียวยาประชาชนผู้ได้รับความเสียหายได้

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับองค์กรธุรกิจ

คำว่า “ธุรกิจ” (business) หมายถึงความพยายามของผู้ประกอบการที่จะผลิตหรือซื้อขายสินค้า (goods) หรือบริการ (services) เพื่อตอบสนองความต้องการของสังคม (ลูกค้า customer) โดยหวังที่จะได้ผลกำไร และยอมรับความเสี่ยงในการขาดทุนหรือไม่ได้ผลกำไรตามต้องการ โดยมีความรับผิดชอบต่อสังคม และมีจริยธรรมทางธุรกิจ ผู้ประกอบการจึงต้องทุ่มเทเวลา ความพยายามและเงินทุนเพื่อดำเนินธุรกิจให้ประสบความสำเร็จ ทั้งด้านประสิทธิผล (effectiveness) และประสิทธิภาพ (efficiency)

เป้าหมายแรกของธุรกิจ คือ กำไร (profit) หมายถึง ส่วนแตกต่างของรายได้จากการขายผลิตภัณฑ์ ซึ่งได้รับจากลูกค้ากับค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนของผลิตภัณฑ์ที่กิจการต้องจ่ายออกไป เรียกองค์กรที่ต้องการกำไร ว่า “องค์กรที่แสวงหากำไร (profit organization) แต่องค์กรบางลักษณะไม่ได้มีเป้าหมายพื้นฐานอยู่ที่การแสวงหากำไรเหมือนกัน เรียกองค์กรเหล่านั้นว่า “องค์กรไม่แสวงหากำไร (nonprofit organization) เพราะฉะนั้นเป้าหมายในการจัดทำธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจ นั่นคือ ความต้องการให้ได้มาซึ่งผลกำไรมากที่สุด (maximized profits) ในระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งก่อให้เกิดความมั่งคั่งแก่ผู้ประกอบการ ซึ่งผู้เขียนตั้งข้อสังเกตต่อไปว่า หากธุรกิจนั้นอาศัยอำนาจ

ของรัฐและมีผลกระทบโดยตรงต่อสิทธิและความปลอดภัยของประชาชนทั่วไป เมื่อเกิดความเสียหายจากการดำเนินธุรกิจ ใครจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

ดังนั้น การดำเนินธุรกิจที่มีความเกี่ยวพันโดยตรงต่อบุคคลในลักษณะการบริการสาธารณะ นั้นย่อมแสดงว่า เจ้าขององค์กรธุรกิจ หรือหน่วยงาน ซึ่งอาจจะมีชื่อเรียกที่แตกต่างกันออกไป อาทิเช่น สหกรณ์ แท็กซี่ ชมรมแท็กซี่ บริษัทจำกัด ฯลฯ ภายใต้แนวคิดของวัตถุประสงค์ของการทำธุรกิจ คือ การค้าหากำไรจะต้องคำนึงถึงสิทธิ และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เสมือนหนึ่งว่าได้กระทำแทนรัฐ อันเป็นหน้าที่โดยตรงที่จะต้องปกป้องคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชน หากเกิดความเสียหายใด ๆ องค์กรธุรกิจย่อมมีหน้าที่โดยตรงที่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายและจะปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้เลย ทั้งรัฐเองในฐานะผู้มอบอำนาจหรือให้สิทธิแก่องค์กรธุรกิจไปดำเนินการให้บริการแก่ประชาชนในนามของตนเอง รัฐก็ย่อมมีอำนาจในการควบคุมให้องค์กรทางธุรกิจมีความรับผิดชอบต่อประชาชน ผู้ใช้บริการ หากเกิดการละเลยหรือไม่มีความรับผิดชอบต่อรัฐจะต้องมีมาตรการ ทั้งทางกฎหมายและนโยบายเพื่อให้องค์กรธุรกิจรับผิดชอบในความเสี่ยงที่เกิดขึ้นหรือการกำหนดความผิดและโทษไว้แก่องค์กรธุรกิจนั้นเป็นการเฉพาะ

กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับกรให้บริการรถแท็กซี่กับการขนส่งสาธารณะ

การให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะคือ การให้บริการในนามขององค์กรธุรกิจและการให้บริการในนามส่วนบุคคล ในมุมมองของผู้ใช้บริการจะไม่อาจให้ความสำคัญว่าเขาใช้บริการแท็กซี่ส่วนบุคคลหรือในนามขององค์กรธุรกิจใด เนื่องจากวัตถุประสงค์ของการใช้บริการก็

เพียงเพื่อความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในอนุมาตรา 24 ได้ให้ความหมายแท็กซี่ หมายความว่า “รถยนต์ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน” โดยกฎหมายฉบับนี้ได้ให้ความหมายกับวิธีปฏิบัติของผู้ขับขีรถแท็กซี่เอาไว้ในลักษณะ 12 ตั้งแต่มาตรา 93-102 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้บริการของผู้โดยสาร เช่น ห้ามมิให้ปฏิเสธผู้โดยสาร เว้นแต่จะมีเหตุผลอันสมควร(มาตรา 93) หรือห้ามบรรทุกจำนวนคนเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (มาตรา 94) ห้ามเรียกราคาโดยสารเกินอัตราที่กำหนด(มาตรา 96) ตลอดจนการปฏิบัติตนขณะที่ขับขีรถแท็กซี่ (มาตรา 99) ซึ่งเป็นวิธีการเพื่อความปลอดภัย ที่ช่วยให้ผู้ขับขีและผู้ใช้บริการได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างถูกต้อง

ในกรณีนี้ รถแท็กซี่ ก็ถือเป็นรถยนต์สาธารณะที่ประชาชนคนทั่วไปสามารถใช้บริการ โดยพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยกฎหมายฉบับนี้ควบคุมเรื่องของการใช้รถยนต์ให้ตรงตามประเภทตามที่จดทะเบียนไว้ (ตามมาตรา 21) และให้ปฏิบัติระเบียบหรือกฎกระทรวงเป็นสำคัญ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่ได้ให้ความคุ้มครองผู้ใช้บริการโดยตรง แต่เป็นการควบคุมประเภทของรถยนต์เพื่อให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

สรุปกฎหมายที่ควบคุมองค์กรธุรกิจแท็กซี่ ไม่ได้กำหนดไว้โดยตรง มีเพียงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดแนวทางเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนหรือในการขับขีเพื่อออกให้บริการประชาชน แต่ยังไม่มียกกฎหมายที่ควบคุมหรือให้การปกป้องคุ้มครองประชาชนที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถแท็กซี่ หากเกิดความเสียหายนอกเหนือจากอุบัติเหตุ ตามที่กฎหมายกำหนด แต่ความหมายของผู้เขียนคือ ยังไม่มีกฎหมายที่จะให้การปกป้องคุ้มครองเรื่องสวัสดิภาพและความปลอดภัยของ

ประชาชน ทั้งที่องค์กรผู้ให้บริการแท็กซี่มีการจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามฐานเศรษฐกิจและการขยายเมืองใหญ่ในต่างจังหวัด หากรัฐไม่จำกัดมาตรการเพื่อคุ้มครองประชาชน หรือไม่กำหนดให้องค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่รับผิดชอบในความเสียหายหรือมีวิธีการปกป้องคุ้มครองเสมือนทำในนามของรัฐ ระบบการให้บริการแท็กซี่ก็จะไม่มีความมั่นคงด้านสวัสดิภาพของบุคคล ทั้งร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สิน ในขณะที่สังคมเมืองในจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศมีจำนวนองค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่มากขึ้นเรื่อยๆ

ความรับผิดชอบขององค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่กับปัญหาการให้บริการขนส่งสาธารณะ

องค์กรธุรกิจของผู้ให้บริการรถแท็กซี่ อาจจัดตั้งขึ้นมาตามสถานะทางกฎหมายที่ต่างกัน เช่น สหกรณ์รถแท็กซี่ สมาคมรถแท็กซี่ หรือ บริษัทจำกัด ตลอดจนการจดทะเบียนนิติบุคคลในรูปแบบอื่นๆ ปัจจุบันองค์กรธุรกิจที่มีจำนวนมากที่สุดคือ สหกรณ์รถแท็กซี่ โดยวัตถุประสงค์ของสหกรณ์ตั้งขึ้นมาภายใต้พระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ. 2542 ในรูปแบบของสหกรณ์การเดินรถ ซึ่งตั้งขึ้นในหมู่ผู้ประกอบการเดินรถเพื่อให้มีรายได้ และสามารถยึดเป็นอาชีพหลักได้ มีการจัดระเบียบการเดินรถ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ. 2542 ซึ่งกฎหมาย 2 ฉบับนี้จะเป็นเครื่องมือสำคัญที่เป็นการควบคุมให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการในระดับหนึ่ง

ปัจจุบันปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ และผู้ขับขีเพื่อให้บริการรถแท็กซี่ในฐานะผู้เช่ารถแท็กซี่จาก สหกรณ์แท็กซี่ต่างๆ จะเกิดจากความเสียหายทั้งฝ่ายผู้ใช้บริการ คือ ผู้โดยสาร และผู้ขับขีรถแท็กซี่เพื่อให้บริการ หากเป็นความเสียหายที่เกิดจากการขับขีรถยนต์ เช่น การประสบอุบัติเหตุ ทั้งฝ่ายผู้โดยสารและผู้ขับขีให้บริการก็จะได้รับความคุ้มครอง

และเยียวยาความเสียหาย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 ในมาตรา 4 ได้กำหนดความหมายเอาไว้เช่น คำว่าผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกบรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ซึ่งถึงแก่ความตายด้วย ส่วนคำว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ โดยค่าเสียหายทั้งหลายบุคคลจะได้รับการเยียวยาหรือชดเชยในเบื้องต้นเท่านั้น ซึ่งคำว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น

โดยการกำหนดค่าสินไหมทดแทนนั้น กฎหมายกำหนดเอาไว้ในมาตรา 20 คือ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย หากเกิดความเสียหาย บริษัทที่รับประกันภัยไว้ก็จะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามอัตราที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น หากมีความเสียหายเกินกว่าที่กฎหมายจะชดเชยให้ผู้ประสบภัยย่อมจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือชดเชยระหว่างคู่กรณีกันเอง

อย่างไรก็ตามปัจจุบันองค์กรธุรกิจผู้ให้เช่าหรือให้บริการรถแท็กซี่ได้มีการทำสัญญาประกันภัยประเภทต่างๆ อาทิเช่น ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ,พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 ตามความสมัครใจเพื่อคุ้มครองอุบัติเหตุให้แก่รถยนต์และบุคคลที่เกี่ยวข้อง แต่นั่นก็คือการเยียวยาของบริษัทประเภทต่างๆ เช่น ประกันภัย ชั้น 1, 2 หรือ ชั้น 3 ตามลักษณะประเภทที่ให้ความคุ้มครอง แต่

นั่นคือคุ้มครองและเยียวยากรณีเกิดอุบัติเหตุจากการขับที่รถยนต์เท่านั้น แต่ปัญหาการก่ออาชญากรรมและพฤติกรรม ลัก ่วิง ชิง ปล้น ที่เกิดความเสียหายทั้งทรัพย์สิน ร่างกาย และต่อชีวิต องค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่ในฐานะผู้ให้บริการสาธารณะก็ไม่ได้มีส่วนร่วมในความรับผิดชอบดังกล่าว เพราะไม่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดชอบในกรณีเกิดความเสียหายส่วนบุคคลของรัฐบาลที่มีต่อองค์กรธุรกิจก็ยังไม่มีส่วนหลักเกณฑ์ที่จะบังคับให้องค์กรธุรกิจมีหน้าที่รับผิดชอบต่อประชาชนที่ได้รับความเสียหาย จึงเป็นประเด็นสำคัญที่จะต้องมีการกฎหมายและนโยบายเข้ามากำหนดให้องค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่มีความรับผิดชอบและเยียวยาความเสียหายให้กับผู้ใช้บริการหรือในนามของลูกค้าขององค์กรให้ได้รับความคุ้มครองและเยียวยาความเสียหายในกรณีอื่นๆ นอกจากอุบัติเหตุ ทั้งด้านร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สิน อันเกิดจากการใช้บริการรถแท็กซี่

ที่กล่าวมาทั้งหมดเป็นหลักการที่ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในกรณีเกิดอุบัติเหตุ ส่วนกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างการให้บริการแล้วเกิดความเสียหายต่อประชาชน เช่น การก่ออาชญากรรมต่างๆ กรณีนี้ ยังไม่มีกฎหมายกำหนดให้องค์กรธุรกิจมีความรับผิดชอบเอาไว้โดยตรง ดังนั้นจึงควรมีมาตรการบางอย่างเพื่อบังคับให้องค์กรธุรกิจมีหน้าที่หรือความรับผิดชอบ หากไม่ปฏิบัติตามก็ควรมีความผิดและโทษที่จะลงแก่องค์กรธุรกิจนั้นๆ ซึ่งผู้เขียนจะขอกล่าวในบทวิเคราะห์ต่อไป

การวิเคราะห์ปัญหาและหาแนวทางการกำหนดความรับผิดชอบขององค์กรธุรกิจต่อการให้บริการขนส่งสาธารณะ

กฎหมายที่ควบคุมองค์กรธุรกิจกับปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติต่อผู้ใช้บริการ

กฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถแท็กซี่ เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.

2522 ,พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 มีเพียงพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ที่กำหนดเรื่องของการปฏิบัติตัวของผู้ให้บริการและระเบียบในการขับจี้รถแท็กซี่ให้เกิดความปลอดภัย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่กฎหมายบังคับให้เจ้าของรถจะต้องทำประกันภัย ส่วนกฎหมายอีก 2 ฉบับเป็นเพียงเป็นเพียงหลักเกณฑ์ให้ผู้เอาประกันทำสัญญาด้วยความสมัครใจในการคุ้มครองบุคคลต่างหาก โดยความเสียหายและปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการรถแท็กซี่ไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุอย่างเดียว แต่มีความเสียหายที่เกิดจากการก่ออาชญากรรม ที่ทำให้เกิดความเสียหายทั้งทรัพย์สิน ร่างกาย หรือต่อชีวิต ซึ่งผู้เขียนมองว่าองค์กรธุรกิจในฐานะผู้ให้บริการจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อบุคคล คือ จะต้องกำหนดมาตรการทางกฎหมาย ให้องค์กรธุรกิจรับผิดชอบในความเสียหายต่อประชาชนเสมือนหนึ่งว่าทำในนามของรัฐเนื่องจากองค์กรธุรกิจแท็กซี่ ได้ผลประโยชน์จากการดำเนินธุรกิจ องค์กรเหล่านั้นควรที่จะรับผิดชอบในความเสียหายต่อประชาชนนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ โดยรัฐจะเป็นผู้กำหนดกติกาและการตรวจสอบเพื่อให้ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายเข้าถึงระบบการร้องเรียนที่มีประสิทธิภาพผ่านองค์กรธุรกิจ หากองค์กรธุรกิจละเลยไม่รับผิดชอบในความเสียหายต่างๆ รัฐจะต้องมีมาตรการเพื่อเอาผิดองค์กรธุรกิจเหล่านั้นตามรูปแบบและวิธีการที่เหมาะสมต่อไป

**ปัญหาองค์กรธุรกิจผลกระทบความรับผิดชอบต่อ
ไม่ใช่ผู้ให้บริการโดยตรง**

องค์กรธุรกิจผู้ให้บริการแท็กซี่ ดำเนินธุรกิจ ทั้งให้เช่ารถแท็กซี่และจ้างลูกจ้างรายวันมาขับรถตามช่วงเวลา ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ องค์กรธุรกิจจะทำสัญญาให้เช่ารถเพื่อให้บุคคลทั่วไปนำไปออกไปให้บริการในนามส่วนตัว โดยเป็นสัญญาเสร็จเด็ดขาดหากมีความเสียหายจากการใช้รถใช้ถนนปกติก็จะได้รับการเยียวยาจากบริษัทประกันภัยตามกฎหมายที่กำหนดค่าเสียหายเอาไว้ในจำนวนที่จำกัด แต่ก็ได้ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสวัสดิภาพของประชาชน ดังนั้น องค์กรธุรกิจก็จะอ้างว่าไม่มีนิติสัมพันธ์กับผู้เสียหายเพราะความเสียหายนั้นเป็นปัญหาระหว่างผู้เช่ารถเพื่อนำออกไปให้บริการ ซึ่งเป็นไปตามสัญญา และถือเป็นความผิดระหว่างผู้เช่ากับลูกค้าที่มาใช้บริการ และองค์กรทางธุรกิจเป็นเพียงผู้ให้เช่ารถเพื่อนำไปให้บริการ และไม่ได้มีหน้าที่รับผิดชอบในความเสียหายเพราะไม่ใช่ผู้ให้บริการโดยตรงแต่เป็นผู้ให้เช่ารถตามสัญญาเช่า ความผิดทั้งหลายจึงเป็นเรื่องของผู้เช่ากับผู้เสียหาย

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่า การผลกระทบให้ผู้เช่ารถแท็กซี่เพื่อให้บริการเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้อง เพราะกรณีนี้ถือว่าองค์กรธุรกิจในฐานะผู้ให้บริการ แม้จะมีสัญญาการเช่ามาเป็นสาระสำคัญว่าไม่ได้มีหน้าที่โดยตรง เป็นปฏิเสธความรับผิดชอบที่มีต่อสาธารณะ ในฐานะผู้ให้บริการ จะใช้ชื่อว่าองค์กรอะไรก็ตาม ก็จะต้องถือว่ามีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อประชาชนทั้งสิ้น เพราะผลกำไรจากการทำธุรกิจและให้บริการจะบริการทำสัญญาให้เช่าหรือจ้างบุคคลเพื่อขับออกไปให้บริการก็ตาม ในทัศนะของผู้เขียนเห็นว่าย่อมมีหน้าที่โดยตรงต่อประชาชน หากเกิดความเสียหายใดๆ กับประชาชนผู้ใช้บริการ องค์กรธุรกิจเหล่านั้นจะต้องชดเชยและเยียวยาความเสียหายนั้นเสมือนในนามของรัฐ และหากความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำ ความผิดทางอาญาของผู้ให้บริการ เช่น การก่ออาชญากรรมต่างๆ ย่อมถือว่าองค์กรธุรกิจเหล่านี้มี

หน้าที่ที่จะต้องคัดกรองบุคคลที่จะมาเป็นคู่สัญญาเช่ารถ หากเกิดความเสียหายก็ย่อมหมายถึงกระบวนการคัดเลือกหรือคู่สัญญานั้นในนามองค์กรธุรกิจ จะต้องรับผิดชอบทั้งทางแพ่งและทางอาญา เพราะถือว่าองค์กรดังกล่าวได้ประโยชน์จากประชาชน จะต้องมีความรับผิดชอบต่อผู้เสียหายเช่นเดียวกับรัฐปฏิบัติต่อประชาชน

บทสรุป

การให้บริการรถแท็กซี่ ไม่ว่าจะบริการส่วนบุคคลหรือในนามขององค์กรธุรกิจ ก็ย่อมถือว่าเป็นการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนทั่วไป ผู้ให้บริการรถแท็กซี่ในฐานะองค์กรธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์ในคำหากำไรจากประชาชน ย่อมมีหน้าที่รับผิดชอบต่อสวัสดิภาพของผู้ใช้บริการทุกด้าน เสมือนหนึ่งว่าทำหน้าที่แทนรัฐบาลที่มีหน้าที่โดยตรงในการปกป้องคุ้มครองประชาชนผู้ให้บริการหรือผู้บริโภคเป็นหลักสำคัญ ซึ่งจะทำให้ผู้ให้บริการแท็กซี่และผู้เช่ารถแท็กซี่เพื่อใช้ในการประกอบอาชีพ ได้รับความคุ้มครองจากรัฐและองค์กรทางธุรกิจภายใต้การควบคุมของรัฐ โดยเท่าเทียมกัน

กฎหมายที่ใช้บังคับขณะนี้ เป็นเพียงการควบคุมวิธีปฏิบัติในการขับรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ประกอบกับการเยียวยาความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะถูกจำกัดจำนวนเงินที่ชดเชยความเสียหายซึ่งถือว่าเป็นการชดเชยในกรณีทั่วไป แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นเกิดจากความเสียหายที่ไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุจากการขับขี่แต่เกิดจากอุบัติเหตุสำหรับผู้โดยสารหรือผู้ขับขี่ที่ให้บริการ เช่น อาชญากรรมประเภทต่างๆ แต่องค์กรที่มีผลประโยชน์ทางธุรกิจกลับมองว่าเป็นเรื่องเคราะห์กรรมของผู้โดยสารหรือผู้ขับขี่ให้บริการ โดยองค์กรไม่ได้แสดงความรับผิดชอบต่อกรณีใดๆ จากปัญหาดังกล่าวจึงสามารถสรุปได้ว่า จะต้องมีกฎหมายควบคุมและบังคับให้ องค์กรธุรกิจผู้ให้บริการแท็กซี่มี

ความรับผิดชอบต่อประชาชนทุกด้าน โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัยในร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน หากเกิดความเสียหายต่อประชาชนขึ้นก็ย่อมหมายถึงเป็นความผิดขององค์กรธุรกิจนั้นในฐานะผู้ควบคุมดูแล และจะต้องถูกตรวจสอบโดยหน่วยงานของรัฐอีกชั้นหนึ่ง หากองค์กรทางธุรกิจละเลยไม่ปฏิบัติตามและปล่อยให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน องค์กรนั้นก็ย่อมมีความผิดทั้งทางแพ่ง ทางอาญา ทางปกครอง และจะต้องมีความผิดและได้รับโทษตามที่รัฐกำหนด หากมีมาตรการเช่นนี้ควบคุมองค์กรธุรกิจที่ให้บริการรถแท็กซี่ ประชาชนผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ก็จะถูกปกป้องคุ้มครองทั้งด้านร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สิน และจะทำให้รูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่ได้รับการยอมรับและใช้บริการในปริมาณเพิ่มมากขึ้นตามสถานะเศรษฐกิจในประเทศไทย

ข้อเสนอแนะ

การศึกษากฎหมาย และรูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่ ตลอดจนปัญหาที่เกิดขึ้นในสำหรับประชาชน ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ จึงขอเสนอแนะแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบก ควรแก้ไขกฎหมายเพื่อให้เป็นมาตรการบังคับหรือควบคุมให้องค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่ ในฐานะผู้ประกอบการธุรกิจในนามของรัฐมีหน้าที่รับผิดชอบต่อหาแนวทางป้องกันและเยียวยาความเสียหายแก่ประชาชน เช่นเดียวกับที่รัฐปฏิบัติแต่ประชาชน หากไม่ปฏิบัติตาม ควรกำหนดโทษไว้ทั้งทางแพ่ง ทางอาญา และทางปกครอง

2. กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบก ควรออกกฎหมาย หรือนโยบาย ในระดับกระทรวง กำหนดองค์กรธุรกิจแท็กซี่ให้เป็นองค์กรประเภทเดียวกันเพื่ออำนวยความสะดวกบริการจัดการ และสร้างกลไก

การตรวจสอบ ตลอดจนการสร้างระบบการตรวจสอบ
ประวัติผู้ขับขีรถแท็กซี่อย่างเคร่งครัด

3. สร้างกลไกที่สำคัญให้กับผู้เสียหายเพื่อให้
เกิดความสะดวกในการร้องเรียนหรือติดตาม หรือ
ช่องทางในการร้องเรียนสำหรับองค์กรแท็กซี่
โดยเฉพาะ เพื่อสร้างระบบการตรวจสอบจากภาครัฐต่อ
องค์กรธุรกิจอย่างเป็นรูปธรรม หากมีความเสียหายเกิดขึ้น
จะต้องสามารถเข้าถึงกระบวนการเยียวยาได้ทันที

4. ตั้งสำนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐด้านคมนาคม
ร่วมกับฝ่ายปกครอง ติดตามและขจัดรถแท็กซี่ที่ไม่จด
ทะเบียน(แท็กซี่เถื่อน) โดยเคร่งครัด เพื่อไม่ให้ลักลอบ

เข้ามาให้บริการโดยผิดกฎหมายและจะต้องมี
บทลงโทษที่หนักทั้งทางแพ่งและทางอาญา

5. สร้างระบบการจดทะเบียนให้ผู้ขับขีรถ
แท็กซี่ส่วนบุคคลที่ไม่ได้สังกัดองค์กรใด เข้ามาอยู่ใน
ระบบการตรวจสอบของรัฐหรือสร้างหน่วยงานเพื่อ
ตรวจตราความปลอดภัยให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่ว
ประเทศ หรืออาจรวมผู้ประกอบการรายย่อยให้อยู่
ภายใต้องค์กรเดียวกันหรือสังกัดของรัฐเพื่อให้เกิด
ความง่ายต่อการตรวจสอบ เพื่อให้มีการเยียวยาความ
เสียหายภายใต้ระบบเดียวกัน

เอกสารอ้างอิง

- การุณย์ คล้ายคลัง. (2550). ปัญหาการทับซ้อน ของอำนาจหน้าที่ในการจัดบริการสาธารณะในเขตองค์การบริหารส่วน
ตำบลสุเทพ จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- คณะกรรมการกลุ่มความร่วมมือทางวิชาการเพื่อพัฒนามาตรฐานการเรียนการสอนและการวิจัยด้านบริหารธุรกิจแห่ง
ประเทศไทย. (2555). แนวทางความรับผิดชอบต่อสังคมของกิจการ สถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (Corporate
Social Responsibility Institute: CSRI) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย.
- นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2541). หลักกฎหมายปกครองเกี่ยวกับบริการสาธารณะ (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2547). หลักกฎหมายปกครองเกี่ยวกับบริการสาธารณะ. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- วิกิพีเดีย. (2558). พระยาเทพหัสดิน (ผาด ณ อุรุยา). ค้นจาก <http://th.wikipedia.org/wiki>

