

การบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522: ศึกษากรณีการชำระเงินค่าเสีย วินรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจังหวัดนครสวรรค์

Enforcement of the Motor Vehicles Act B.E. 2522: A Case Study of
Payment for Motorcycle Taxis Vest in Nakhon Sawan Province

ปองปริดา ทองมาดี¹

Pongprida Thongmadee

Received: October 20, 2023

Revised: November 13, 2023

Accepted: December 09, 2023

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กรณีการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง 2) สาเหตุของปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย 3) วิธีแก้ไขปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติ และ 4) แนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมต่อการบังคับใช้กฎหมาย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่ง และองค์การบริหารส่วนตำบลที่เกี่ยวข้อง ได้มาโดยการสุ่มแบบเจาะจง ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกรายบุคคล วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหา นำเสนอข้อมูลด้วยการพรรณนา ผลการวิจัย พบว่า 1) ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเกิดจากการตรวจสอบไม่ทั่วถึงของเจ้าหน้าที่รัฐ รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เปิดเผย รถจักรยานยนต์แกร็บรับจ้าง การส่งส่วยหรือผู้มีอิทธิพล เจ้าของเสียวินเรียกเงินค่าเสียวินคืนไม่ได้ ความยินยอมของผู้ขับขีวิน 2) สาเหตุของปัญหาเกิดจากการแจ้งหรือทราบก่อนเข้าตรวจสอบหรือตรวจสอบเฉพาะกรณีที่มีการร้องเรียน ผู้ขับขีวินกับผู้รับบริการรู้จักเป็นการส่วนตัว การแย่งผู้โดยสารหรือทับเขตพื้นที่กัน กฎหมายที่ใช้บังคับแก้ปัญหาผู้มีอิทธิพลไม่ได้ มูลค่าของราคาเสียวินแพงขึ้น ความเกรงกลัวและเพื่อการดำรงชีพ 3)

¹ มหาวิทยาลัยเจ้าพระยา; Chao Phraya University

Corresponding author, e-mail: sptmd2555@gmail.com

วิธีแก้ไขปัญหการบังคับใช้กฎหมาย เพิ่มมาตรการเชิงรุกในการปราบปรามผู้มีอิทธิพล จัดสถานที่ตั้งวินโดยหน่วยงานของรัฐ เพิ่มบทลงโทษต่อผู้เกี่ยวข้องกับธุรกิจเสื้อวินผิดกฎหมาย ควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกประเภท และ 4) แนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมเจ้าหน้าที่รัฐควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด มีมาตรการในการป้องกันการข่มขู่หรือสร้างเงื่อนไขโดยผู้มีอิทธิพล มีมาตรการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพการเลือกใช้บริการของผู้รับบริการ

คำสำคัญ: การบังคับใช้กฎหมาย, พระราชบัญญัติรถยนต์, การชำระเงินค่าเสื้อวิน

Abstract

The purposes of this research article were 1) to study the problems in enforcing the Motor Vehicle Act B.E. 2522 in the case of payment for motorcycle taxi vest; 2) to find the causes of the problems in enforcing the law; 3) to find ways to solve the problems in enforcing the Act; and 4) to find appropriate guidelines for enforcing the law. It was the qualitative research. The key information provider group was motorcycle taxi service providers, transportation office staff and related subdistrict administrative organizations obtained by purposive sampling using individual in-depth interviews. Data were analyzed by content analysis and presented descriptively. The results of the research found that 1) problems in law enforcement arose from insufficient inspection by government officials, undisclosed motorcycle taxis, Grab motorcycles, tribute or influential person, the owner of motorcycle taxi vest cannot get the money back for the motorcycle taxi vest, rider's consent; 2) the causes of the problem were from being notified or known before inspecting or inspecting only in the case of complaints. The riders and the service recipients knew each other personally. There was competition for passengers or overlapping areas. The law in force could not solve the problem of influencers. The value of the vest price was more expensive. Although there was fear, it was for their own survival; 3) in terms of how to solve law enforcement problems, active measures have been taken to crack down on influencers. Motorcycle stands were organized by government agencies. Penalties have been increased for those involved in the illegal

vest business. All types of motorcycle taxis were controlled; and 4) in the aspect of appropriate practices, government officials should strictly enforce the law. There were measures in place to prevent intimidation or creating conditions by influential people. There were measures to protect the rights and freedoms of service recipients in choosing services.

Keywords: Law Enforcement, Motor Vehicle Act, Vest Payment

บทนำ

รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นรถจักรยานยนต์ที่นำมาปรับใช้ในการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร มีสถานที่บริการจะอยู่บริเวณชุมชน ปากซอย หรือหัวถนนต่าง ๆ จอดเรียงคิวกันรอให้บริการรับจ้างแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งได้กำหนดราคาให้บริการหรือตามข้อตกลงทั้งสองฝ่าย นิยมเรียกว่า “วินมอเตอร์ไซด์” ผู้ใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างจะต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 23/1 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถจักรยานยนต์เพื่อรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่รถจักรยานยนต์นั้นได้จดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ”

การวิวัฒนาการของรถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่เดิมกรุงเทพเป็นเมืองของการคมนาคมทางน้ำที่มีตัวแบบจากอยุธยา ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4 มีการเปลี่ยนแปลงการคมนาคมเป็นใช้เส้นทางทางบกแทนตามแนวคิดของตะวันตก ทำให้กรุงเทพขยายออกและมีการพัฒนาถนนขึ้น แต่จุดเปลี่ยนที่สำคัญ คือ การร่วมมือกันพัฒนาระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกาช่วงหลังสงครามเวียดนาม ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหลายอย่าง หนึ่งในนั้น คือ การพัฒนาผังเมืองช่วงที่กรุงเทพฯ ขยายตัวเกิดปัญหาการจราจรเป็นเงาตามตัวมา ด้วยระบบถนนที่ไม่พร้อมทำให้รัฐบาลไม่สามารถพัฒนาระบบการคมนาคมสาธารณะได้ รถเมล์และรถไฟฟ้าไม่สามารถเข้าไปในซอยได้ คนที่จะออกจากซอยก็ต้องมีรถยนต์ ปัญหาเหล่านี้ไม่ได้ถูกแก้ไขโดยรัฐบาล แต่กลายเป็นระบบเศรษฐกิจนอกระบบเข้ามาแก้ปัญหาแทน นั่นก็คือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในช่วงแรกสัญลักษณ์แสดงตัวของมอเตอร์ไซด์รับจ้างก็คือเสื้อกั๊ก มีการควบคุมเขตแดนโดยผู้มีอิทธิพล หากมีวินจำนวนมากแข่งกันก็เป็นบทบาทของผู้มีอิทธิพลที่จะเข้ามาควบคุมเขตพื้นที่ ต่อมาปี พ.ศ. 2546 รัฐบาลได้ออกนโยบายปราบปรามกลุ่มอิทธิพลหนึ่งในนั้นก็คือผู้มีอิทธิพลวินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง (เคลาดิโอ โซปรานเซตติ, 2559) ได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากปัจจุบันมีผู้นำรถจักรยานยนต์มาใช้รับส่งโดยสารเพื่อสินจ้างเป็น

จำนวนมาก แต่กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ยังไม่มีบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร สมควรกำหนดให้มีบทบัญญัติในลักษณะดังกล่าว เพื่อให้การรับจ้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และปลอดภัยแก่คนโดยสาร นอกจากนี้สมควรกำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจเรียกผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถมาตรวจสอบคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามภายหลังที่ได้รับใบอนุญาตไปแล้วได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติขึ้น

แนวความคิดในการจัดระเบียบ เกิดจากปัญหารถจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น อัตราค่าโดยสาร ความปลอดภัย การกีดขวางทางจราจร เป็นปัญหาที่สะสมมาโดยตลอด จนกระทั่งกรมการขนส่งทางบกมารับผิดชอบพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อปี พ.ศ. 2531 จึงคิดหาแนวทางที่จะควบคุมและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังนี้ (1) กระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบกดำเนินการยกร่างแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เพื่อแยกประเภทรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์สาธารณะ กำหนดให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ รวมทั้งการกำหนดมาตรการควบคุมและจัดระเบียบอื่น ๆ (2) นโยบายที่จะปราบปรามผู้ถือพิกุล โดยมีการจัดประเภทของผู้มีพิกุลเป็น 15 กลุ่ม ซึ่งกลุ่มที่ 2 คือ “การรับผลประโยชน์ของแก๊งค์มอเตอรืไซค์” จึงได้มีการผลักดันร่างพระราชบัญญัตินี้เพื่อควบคุมและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง (กองนิติการ กรมการขนส่งทางบก, 2547) แสดงให้เห็นว่าเป็นแนวความคิดเพื่อกวาดล้างผู้มีพิกุล โดยการให้หน่วยงานรัฐเข้าไปควบคุมธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้างบางส่วน

สาระสำคัญของการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 ดังนี้ (1) เพิ่มบทนิยามคำว่า “รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล” และ “รถจักรยานยนต์สาธารณะ” (2) แก้ไขมาตรา 5 (14) และ (15) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 ที่กำหนดให้มีอัตราจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ และกำหนดให้มีเครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับรถ ของรถจักรยานยนต์สาธารณะ (3) กำหนดให้ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์เพื่อรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร ต้องจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยยื่นคำขอต่อนายทะเบียน และให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนเมื่อปฏิบัติครบถ้วนตามเงื่อนไข (4) กำหนดกรณีใบอนุญาตใช้รถจักรยานยนต์เพื่อรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารสูญหาย (5) กำหนดเพิ่มประเภทใบอนุญาตขับรถโดยให้มีมาตรา 43 (6/1) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ (6) กำหนดอายุของใบอนุญาตและการต่อใบอนุญาต (7) กำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามสำหรับผู้ขอใบอนุญาต (8) กำหนดเกณฑ์สั่งพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ (9) กำหนดห้ามมิให้ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารเว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะ

ก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือคนโดยสาร (10) กำหนดพฤติกรรมแก่ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือจักรยานยนต์สาธารณะ (11) กำหนดระวางโทษตามพระราชบัญญัติ (12) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถ (จารุวรรณ ดวงวิชัย, 2557) แสดงให้เห็นว่าหน่วยงานรัฐได้เข้าควบคุมเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้างหลายประการด้วยกัน แต่สาระสำคัญโดยมากเป็นการควบคุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติตามกฎหมายต่าง ๆ

หลังจากที่รัฐบาลอุกรัฐประหารในปี 2549 ผู้มีอิทธิพลก็กลับมาเหมือนเดิม (เคลาดิโอ โซปรานเซตติ, 2559) ปัญหาผู้มีอิทธิพลวินรถจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบัน เช่น ชาวประจําวันเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2562 เจ้าหน้าที่ตำรวจและกรมการขนส่งทางบกร่วมกันแถลงผลจับกุมวินรถจักรยานยนต์ ย่านคลองเตย รวมทั้งสิ้น 13 วิน จำนวน 27 คน หลังร่วมกันลงพื้นที่กวาดล้างวินรถจักรยานยนต์ผิดกฎหมาย เช่น การนำเสื่อกี๊มาปล่อยเช่า การรับส่งผู้โดยสารนอกพื้นที่ นำรถจักรยานยนต์ส่วนตัวรับส่งผู้โดยสาร รวมถึงวินรถจักรยานยนต์เถื่อน (Amarin 34 HD, 2562) หรือชาวประจําวันเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2562 เจ้าหน้าที่ทหารกองร้อยรักษาความสงบอำเภอบางละมุงร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.เมืองพัทยา และเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองอำเภอบางละมุง ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบวินจักรยานยนต์สาธารณะ ภายหลังเจ้าหน้าที่สืบทราบว่ามีกรโพสต์ขายเสื่อวิน (Mthai, 2562) และชาวประจําวันเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2562 กลุ่มวินรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง 2 กลุ่ม ภายในซอยอุดมสุข (สุขุมวิท 103) ยกพวกตีกันเนื่องจากขัดผลประโยชน์ วินคู่อริวิ่งทับเส้นทางแย่งลูกค้ากัน “อาณาจกรวินมอเตอร์ไซค์” เติบโตด้วยผลประโยชน์มหาศาล ที่สำคัญคือเบี่ยงหน้าและเบี่ยงหลังการเรียกรับผลประโยชน์จากวินมอเตอร์ไซค์ที่มีการเรียกเก็บ “ค่าต่งใต้โต๊ะ” นั้น ล้วนแล้วแต่เกี่ยวข้องกับ “เจ้าหน้าที่ของรัฐ” แทบทั้งสิ้น (MGRonline, 2562) เมื่อรัฐไม่สามารถควบคุมกลุ่มผู้มีอิทธิพลได้จึงเกิดปัญหาต่าง ๆ เรื่อยมา

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่า ปัญหาเหล่านี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากหลายด้าน เช่น ปัญหาของผู้มีอิทธิพล ปัญหานโยบายของรัฐล้มเหลว ปัญหาความขัดแย้งและแบ่งแยกของผู้ให้บริการออกเป็น 2 ฝ่าย คือ เสื่อวินที่ออกโดยรัฐกับเสื่อวินที่ออกโดยผู้มีอิทธิพล ปัญหาผลประโยชน์ ปัญหาเจ้าหน้าที่ของรัฐ เป็นต้น ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นอยู่ไปทั่วประเทศ โดยจังหวัดนครสวรรค์ก็เป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งที่เกิดปัญหา โดยเฉพาะในเขตเมืองหรือนอกเมืองที่มีเส้นทางเข้าหมู่บ้านไกล ๆ หรือพื้นที่ที่ควบคุมไม่ทั่วถึง ซึ่งปัญหาในเขตจังหวัดนครสวรรค์มีลักษณะคล้ายกับปัญหาในเขตอื่น ๆ คือ ปัญหาความขัดแย้งที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทับเส้นทางกัน และปัญหาเกี่ยวกับเสื่อวิน และปัญหาเกี่ยวกับผู้มีอิทธิพล

ประโยชน์ที่ได้รับจากงานวิจัยนี้ เพื่อศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับปัญหา สาเหตุของการเกิดปัญหา วิธีการแก้ไขปัญหา และแนวทางการปฏิบัติที่เหมาะสมต่อการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นี้ ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสังคมที่มีการวิวัฒนาการเกี่ยวกับการให้บริการใหม่ ๆ ตอบรับต่อความต้องการของประชาชนผู้รับบริการเป็นจำนวนมาก มิให้เกิดการเอาเปรียบจากผู้มีอำนาจทางการเงินหรือผู้มีอำนาจทางสังคม ช่วยแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำให้ประชาชนที่มีอำนาจทางการเงินหรือมีอำนาจทางสังคมน้อย สามารถใช้ชีวิตอยู่ในสังคมได้อย่างเป็นธรรม ดังนั้นจึงกำหนดหัวข้อในการศึกษาค้นคว้าวิจัยเรื่อง “การบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522: ศึกษากรณีการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจังหวัดนครสวรรค์” โดยใช้จังหวัดนครสวรรค์เป็นพื้นที่ในการศึกษาค้นคว้าวิจัยต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กรณีการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. เพื่อศึกษาสาเหตุของปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กรณีการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง
3. เพื่อศึกษาวิธีแก้ไขปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กรณีการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง
4. เพื่อศึกษาแนวปฏิบัติที่เหมาะสมต่อการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กรณีการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีวิธีดำเนินการวิจัยและเก็บข้อมูลดังนี้

1. การศึกษาจากเอกสาร (Documentary Study) ศึกษาจากทฤษฎีแนวคิด เอกสาร ตำรา หนังสือ ผลงานวิจัย ผลงานวิชาการ ที่เกี่ยวกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. การศึกษาภาคสนาม (Field Study) โดยการใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล เพื่อได้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีขั้นตอนดังนี้ 1) กำหนดประชากรและพื้นที่วิจัย ได้แก่ ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจังหวัดนครสวรรค์ เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของการคมนาคม มีพื้นที่ติดต่อกับหลายจังหวัด ประกอบกับได้สำรวจเบื้องต้นพบว่ามีผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยและเขตชุมชนเป็น

จำนวนมาก 2) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ องค์การบริหารส่วนตำบล สำนักงานขนส่งจังหวัด 3) สร้างแบบสัมภาษณ์จากเอกสาร เพื่อกำหนดขอบเขตและเนื้อหาของแบบทดสอบ ให้มีความชัดเจนตามความมุ่งหมายการวิจัย 4) นำแบบสัมภาษณ์ ทดสอบความตรงเชิงลึก จากผู้เชี่ยวชาญได้พิจารณาตรวจสอบและขอคำแนะนำในการแก้ไข ปรับปรุงเพื่อให้อ่านแล้วมีความเข้าใจง่ายและชัดเจนตามความมุ่งหมายของการวิจัย 5) นำแบบสัมภาษณ์ที่แก้ไขตามคำแนะนำแล้ว นำแบบสัมภาษณ์ฉบับสมบูรณ์ไปสอบถามกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

3. กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ที่ใช้ในการสัมภาษณ์การวิจัย มีจำนวน 16 คน ได้กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญมาโดยการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive Sampling) และผ่านการให้คำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ คือ 1) ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอละ 1 คน จำนวน 10 อำเภอ 2) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในสำนักงานขนส่งจังหวัด จำนวน 3 คน 3) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในองค์การบริหารส่วนตำบล หน่วยงานละ 1 คน จำนวน 3 หน่วยงาน

4. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสัมภาษณ์รายบุคคล (Individual Interviews) สัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-depth Interviews) ข้อคำถามในการสัมภาษณ์มีโครงสร้างแบบปลายเปิด (Loosely Structure) มีความยืดหยุ่นและพร้อมที่จะมีการปรับเปลี่ยนถ้อยคำของข้อคำถามให้มีความสอดคล้องกับผู้ให้ข้อมูลแต่ละคน และการบันทึกภาคสนาม แบ่งออก 6 ส่วน คือ 1) ข้อคำถามเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง 2) ข้อคำถามเกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์เกี่ยวกับการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง 3) ข้อคำถามเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์เกี่ยวกับการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง 4) ข้อคำถามเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์เกี่ยวกับการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง 5) ข้อคำถามเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมต่อการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์เกี่ยวกับการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง (6) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

5. การเก็บรวบรวมข้อมูลวิจัย การสัมภาษณ์ปฏิบัติโดยผู้วิจัยและผู้ช่วยนักวิจัย ดำเนินการสัมภาษณ์ ตามข้อคำถามในแบบสัมภาษณ์ที่จัดทำขึ้น และบันทึกรวบรวมไว้เป็นข้อมูลตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์

6. การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) นำผลของข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์ข้อมูลแยกประเด็นตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

7. การนำเสนอข้อมูล ผู้วิจัยนำเสนอด้วยการพรรณนา ประกอบกับการบรรยายเรียงเรียง เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจ

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาค้นคว้าข้อมูล แนวคิดทฤษฎี กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูล แบ่งผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ดังนี้

1. ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522: กรณีการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง สรุปผลตามลำดับดังนี้

1.1 ปัญหาการตรวจสอบไม่ทั่วถึง พบว่า มีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเป็นจำนวนมาก และมีการซื้อขายหรือเช่าเสียวินในเขตเมืองหรือแหล่งชุมชนราคาประมาณตัวละ 30,000-50,000 บาท ในเขตชานเมืองราคาประมาณตัวละ 5,000-10,000 บาท และในเขตชนบทบางแห่งไม่มีค่าเสียวิน แต่เก็บค่าพื้นที่หรือค่าเส้นทางแทน

1.2 ปัญหารถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เปิดเผย พบว่า มีรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตชุมชนหรือหมู่บ้านที่เริ่มจากการรู้จักกันเป็นการส่วนตัวกับผู้รับจ้าง เมื่อต้องการรับจ้างก็จะเรียกใช้หรือโทรศัพท์ติดต่อเพื่อให้มารับจ้างตามวันเวลาที่กำหนด เมื่อให้บริการเป็นเวลานานจึงขยายตัวมากขึ้น รถจักรยานยนต์รับจ้างประเภทนี้จะไม่เสียวิน แต่มีค่าพื้นที่หรือค่าเส้นทางแทน

1.3 ปัญหารถจักรยานยนต์แกร็บรับจ้าง พบว่า เริ่มเป็นที่นิยมกันมากขึ้น เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยกว่าวินรับจ้าง ซึ่งแกร็บรับจ้างจะไม่ได้จดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะและไม่มีเสียวิน แต่ผู้มีสิทธิพลจะกำหนดเงื่อนไขการรับผู้โดยสารของแกร็บรับจ้างและรถรับจ้างทั่วไปว่า “แกร็บหรือรถรับจ้างทั่วไปสามารถนำผู้โดยสารมาส่งในเขตพื้นที่ได้ แต่ห้ามรับผู้โดยสารออก” หรือบางแห่งมีข้อตกลงว่า “ห้ามแกร็บหรือรถรับจ้างทั่วไปรับผู้โดยสารออก และถ้าผู้นำผู้โดยสารมาส่งให้ส่งแค่หน้าวิน ผู้โดยสารต้องจ้างวินต่อเข้าบ้านอีกทอดหนึ่ง”

1.4 ปัญหาการส่งส่วยหรือผู้มีสิทธิพล พบว่า มีการซื้อขายหรือเช่าเสียราคาแพง เนื่องจากเจ้าของวินต้องส่งเงินให้กับผู้มีสิทธิพลหรือผู้มีสิทธิพลเป็นเจ้าของวิน เพื่อเป็นค่าดูแลในการขับรับจ้างโดยสะดวกและคอยเคลียร์ปัญหาต่าง ๆ ให้ ปัญหานี้เกิดจากผู้มีสิทธิพลเดิมได้นำสถานที่ตั้งวินไปจดทะเบียน จึงมีอำนาจควบคุมวินและซื้อขายเสียวินสืบทอดกันตลอดมา

1.5 ปัญหาเจ้าของเสียวินเรียกเงินค่าเสียวินคืนไม่ได้ พบว่า ราคาเสียวินก่อนหรือหลังการบังคับใช้กฎหมายมีมูลค่าต่างกัน ผู้เป็นเจ้าของเสียวินไม่สามารถเรียกเงินคืนจากเจ้าของวิน

ได้หรือหากคืนเสื้อวินก็ไม่สามารถนำรถมาวิ่งรับจ้างได้ ทำให้กลุ่มผู้มีอิทธิพลกับเจ้าของเสื้อวินต้องปกป้องมูลค่าเสื้อวินที่ตนถืออยู่ เพื่อให้ธุรกิจเสื้อวินดำเนินต่อไป

1.6 ความยินยอมของผู้ขับขี่วิน พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างยินยอมชำระเงินค่าเสื้อวินให้กับผู้มีอิทธิพล โดยไม่ดำเนินคดี ช่วยเหลือ ปกปิดข้อมูล หรือสนับสนุนผู้มีอิทธิพล

2. สาเหตุของปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522: กรณีการชำระเงินค่าเสื้อวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง สรุปผลตามลำดับดังนี้

2.1 มีการแจ้งหรือทราบก่อนที่เจ้าหน้าที่รัฐจะเข้าตรวจสอบและตรวจสอบเฉพาะที่มีการร้องเรียน พบว่า มีการตรวจสอบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ตั้งวิน และเสื้อวิน เฉพาะที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้เท่านั้น ส่วนการเข้าพื้นที่ที่ตรวจมีการแจ้งล่วงหน้าก่อนเข้าตรวจสอบ ทำให้เจ้าของวินและผู้ให้บริการมีโอกาสเตรียมและปกปิดข้อมูล ประกอบกับมีการเข้าตรวจปีละหนึ่งครั้งหรือเมื่อมีการร้องเรียนเท่านั้น จึงไม่พบรถจักรยานยนต์รับจ้างผิดกฎหมายหรือข้อมูลการซื้อขายเสื้อวิน

2.2 ผู้ขับขี่วินกับผู้รับบริการรู้จักเป็นการส่วนตัว พบว่า เกิดจากการหารายได้ของคนที่มารถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นรถรับจ้างทั่วไป อาศัยการรู้จักกันเป็นการส่วนตัวกับผู้รับบริการ จึงเป็นเหตุให้ผู้มีอิทธิพลเรียกเก็บค่าพื้นที่หรือค่าเส้นทางแทนเสื้อวิน

2.3 การแย่งผู้โดยสารหรือทับเขตพื้นที่ พบว่า แกร็บรับจ้างหรือรถจักรยานยนต์รับจ้างทั่วไปไม่ต้องชำระเงินค่าเสื้อวิน แต่รถจักรยานยนต์รับจ้างต้องจ่ายเงินค่าเสื้อวินราคาแพง จึงเกิดความไม่เป็นธรรมและเกิดการเรียกร้อง ทำให้ผู้ขับขี่วินต้องอาศัยผู้มีอิทธิพลในการจัดปัญหา ประกอบกับผู้มีอิทธิพลก็ต้องดูแลปกป้องผลประโยชน์ของผู้ขับขี่วิน จึงกำหนดเงื่อนไขการรับผู้โดยสารของแกร็บรับจ้างและรถรับจ้างทั่วไป มิให้แย่งผู้โดยสารของวิน

2.4 กฎหมายที่ใช้บังคับแก้ปัญหาผู้มีอิทธิพลไม่ได้ พบว่า ผู้มีอิทธิพลที่ผิดกฎหมายได้นำสถานที่ตั้งวินไปจดทะเบียน จึงกลายเป็นผู้มีอิทธิพลที่ถูกกฎหมาย ยังคงมีอำนาจในการดูแลวินซื้อขายเสื้อวิน ค่าเส้นทาง ค่าอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่นเดิม

2.5 มูลค่าของราคาเสื้อวินแพงขึ้น พบว่า การบังคับใช้กฎหมายไม่มีผลทำให้ผู้เป็นเจ้าของเสื้อวินสามารถเรียกเงินค่าเสื้อวินคืนจากเจ้าของวินได้ เพียงแต่นำเสื้อวินที่มีอยู่เดิมไปจดทะเบียนหรือออกเสื้อใหม่ตามหมายเลขเสื้อเดิม ซึ่งราคาเสื้อวินแพงเหมือนเดิม ทำให้การซื้อขายเสื้อวินยังอยู่ภายใต้การควบคุมและแสวงหาผลประโยชน์ของผู้มีอิทธิพล

2.6 ความเกรงกลัวและเพื่อการดำรงชีพ พบว่า มีผลประโยชน์ร่วมกัน มีความเกรงกลัว ต้องพึ่งพาอาศัยผู้มีอิทธิพล และหากไม่ยินยอมตามเงื่อนไขก็ไม่สามารถนำรถจักรยานยนต์มาวิ่ง

รับจ้างได้ จึงจำเป็นต้องยินยอมที่จะไม่ดำเนินคดี ยอมชำระค่าเสียหาย และยอมปิดบังข้อมูลต่าง ๆ เพื่อแลกกับการได้วิ่งวินหารายได้

3. วิธีแก้ไขปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522: กรณีการชำระเงินค่าเสียหายรถจักรยานยนต์รับจ้าง สรุปผลตามลำดับดังนี้

3.1 เพิ่มมาตรการเชิงรุกในการปราบปรามผู้มีอิทธิพล พบว่า ควรเพิ่มมาตรการเชิงรุกในการปราบปรามผู้มีอิทธิพล เพื่อกวาดล้างผู้มีอิทธิพลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเสียวินหรือเขตพื้นที่วิ่งวิน และป้องกันการเอาเปรียบและหาผลประโยชน์จากผู้ให้บริการเกินควร

3.2 จัดสถานที่ตั้งวินโดยหน่วยงานรัฐ พบว่า ควรจัดตั้งวินโดยหน่วยงานรัฐ และยกเลิกสถานที่ตั้งวินที่เป็นของเอกชนทั้งหมด เนื่องจากสถานที่ตั้งวินเดิมเป็นของผู้มีอิทธิพล เมื่อกฎหมายอนุญาต ผู้มีอิทธิพลจึงนำที่ตั้งวินไปจดทะเบียน จึงเป็นการเปลี่ยนผู้มีอิทธิพลที่ผิดกฎหมายให้ถูกกฎหมาย ไม่ทำให้ธุรกิจมืดเหล่านี้หมดไปได้

3.3 เพิ่มบทลงโทษต่อผู้เกี่ยวข้องกับธุรกิจเสียวิน พบว่า เพื่อแก้ไขปัญหาคาไม่เกรงกลัวกฎหมาย ควรแก้ไขกฎหมายเพิ่มบทลงโทษต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับเสียวินเถื่อนหรือผู้สนับสนุนปกปิดข้อมูลที่น่าไปสู่การปราบปรามผู้มีอิทธิพล

3.4 ควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกประเภท พบว่า เพื่อแก้ไขปัญหาคาขาดแย้งระหว่างวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง แกร็บรับจ้าง และรถจักรยานยนต์รับจ้างทั่วไป วิ่งทับเส้นทาง แย่งผู้โดยสาร หรือแย่งเขตพื้นที่กัน และเป็นการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของผู้รับบริการในการเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

4. แนวปฏิบัติที่เหมาะสมต่อการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กรณีการชำระเงินค่าเสียหายรถจักรยานยนต์รับจ้าง สรุปผลตามลำดับดังนี้

4.1 เจ้าหน้าที่รัฐควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด พบว่า เพื่อเป็นแนวปฏิบัติในการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่ได้จดทะเบียน ธุรกิจผลประโยชน์เกี่ยวกับเสียวิน ควรสืบสวนติดตาม ลงตรวจพื้นที่แบบลับ มีมาตรการในการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล ดูแลผู้ให้บริการไม่ให้ตกอยู่ในอำนาจของผู้มีอิทธิพล

4.2 มีมาตรการในการป้องกันการข่มขู่หรือสร้างเงื่อนไขการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยผู้มีอิทธิพล พบว่า เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันมิให้กลุ่มผู้มีอิทธิพลใช้อำนาจสร้างเงื่อนไขกีดกันการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างประเภทอื่น ๆ ควรเปิดโอกาสให้รถจักรยานยนต์รับจ้างประเภทอื่นให้บริการอย่างเต็มความสามารถ

4.3 มีมาตรการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพการเลือกใช้บริการของผู้ใช้บริการ พบว่า เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติต่อผู้ให้บริการหรือผู้มีอิทธิพลไม่ให้ละเมิดเสรีภาพของผู้รับบริการในการเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกประเภท

อภิปรายผลการวิจัย

การอภิปรายผลของการวิจัยนี้เป็นการอภิปรายผลแบบรวม เรื่อง “การบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กรณีการชำระเงินค่าเช่าวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง” อภิปรายผลดังนี้

1. ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522: กรณีการชำระเงินค่าเช่าวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า 1) ปัญหาการตรวจสอบไม่ทั่วถึง ทั้งนี้เพราะมีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนบุคคล และการซื้อขายเช่าวินราคาแพง สอดคล้องกับงานวิจัยของเกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี (2563) พบว่า ถ้าใครที่ต้องการจะขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างต้องไปติดต่อกับวินเถื่อน โดยมีผู้มีอิทธิพลเรียกค่าเช่าวิน แต่ขับป้ายดำขาวเป็นวินมอเตอร์ไซด์ผิดกฎหมาย สอดคล้องกับงานวิจัยของชิดชนก กันภัย (2560) พบว่า ปัญหาไม่มีการตรวจสอบของรัฐที่เคร่งครัด เนื่องจากนโยบายการจัดระเบียบไม่มีการตรวจสอบของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบายอย่างเคร่งครัด ทำให้เกิดปัญหาวินเถื่อน 2) ปัญหารถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เปิดเผย ทั้งนี้เพราะมีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนบุคคลให้บริการเป็นจำนวนมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของเล็ก ทันทิสิทธิ์ (2559) พบว่า ผลสำรวจความเห็นโดยการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างป้ายดำหรือรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่ถูกต้อง เกิดจากการไม่ทราบข้อมูลการขึ้นทะเบียน 3) ปัญหารถจักรยานยนต์แกร็บรับจ้าง ทั้งนี้เพราะผู้มีอิทธิพลได้กำหนดเงื่อนไขการให้บริการของแกร็บรับจ้างและรถรับจ้างทั่วไป ไม่ให้แย่งผู้โดยสารหรือรับผู้โดยสารในเขตพื้นที่ สอดคล้องกับงานวิจัยของพักตร์ดิน ยะยอ (2562) พบว่า จากการที่รถแท็กซี่หรือรถจักรยานยนต์รับจ้างมักเกิดปัญหาและมีข่าวสารทางด้านลบบ่อย เช่น การปฏิเสธรับผู้โดยสาร การโกงราคา อาชญากรรม เป็นต้น การใช้บริการแกร็บคาร์จึงเป็นตัวเลือกอีกทางหนึ่งที่ผู้บริโภคส่วนใหญ่สนใจ 4) ปัญหาการส่งส่วยหรือผู้มีอิทธิพล ทั้งนี้เพราะมีการซื้อขายเช่าวินหรือค่าคุ้มครองจากผู้มีอิทธิพล สอดคล้องกับงานวิจัยของเกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี (2563) พบว่า แต่เดิมการเรียกรับผลประโยชน์นี้ เรียกว่า “ค่าอำนวยความสะดวก” คนที่ดูแลก็คือมาเฟียหรือผู้มีอำนาจ หรือค่าแป๊ะเจี๊ยะให้เทศกิจแทนค่าปรับ ถ้าใครที่ต้องการที่จะขับมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ต้องไปติดต่อกับวินเถื่อน โดยผู้มีอิทธิพลเรียกค่าเช่าวิน สอดคล้องกับงานวิจัยของเล็ก ทันทิสิทธิ์ (2559) พบว่า ปัญหาเรื่องรถจักรยานยนต์รับจ้างป้ายดำที่

มีการตั้งวินเดือนโดยผู้มีอิทธิพลและจัดเก็บค่าโดยสารสูงกว่าอัตราที่ทางราชการกำหนดไว้ 5) ปัญหาการเรียกเงินค่าเสื่อวินคืนไม่ได้ ทั้งนี้เพราะราคาค่าเสื่อวินก่อนหรือหลังบังคับใช้กฎหมายมีราคาแพง เจ้าของเสื่อวินอาจขายต่อหรือเจ้าของวินอาจผลิตเพิ่มเพื่อขายให้ผู้รับจ้างรายใหม่ในราคาแพง 6) ความยินยอมของผู้ขับขีวิน ทั้งนี้เพราะผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างยินยอมที่จะไม่ดำเนินคดี ยอมชำระค่าเสื่อวิน และยอมปิดบังข้อมูลต่าง ๆ เพื่อแลกกับการได้วิ่งวินหารายได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของเกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี (2563) พบว่าแต่เดิมการเรียกรับผลประโยชน์นี้ เรียกว่า “ค่าอำนวยความสะดวก” คนที่ดูแลก็คือ มาเฟียหรือผู้มีอิทธิพล หรือค่าแป๊ะเจี๊ยะให้เทศกิจแทนค่าปรับ ถ้าใครที่ต้องการที่จะขับมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ต้องไปติดต่อกับวินเดือน โดยผู้มีอิทธิพลเรียกค่าเสื่อวิน มีความสะดวกเร็วคนขับบางรายยินยอม

2. สาเหตุของปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522: กรณีการชำระเงินค่าเสื่อวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า 1) มีการแจ้งหรือทราบก่อนเข้าตรวจสอบและตรวจสอบเฉพาะมีการร้องเรียน ทั้งนี้เพราะก่อนลงพื้นที่ตรวจจะมีการแจ้งไปยังสถานที่ตั้งวิน เพื่อจัดเตรียมสถานที่ตั้งวิน ผู้ขับขีวิน และเสื่อวินให้เรียบร้อยก่อนเข้าตรวจ และมีการตรวจเฉพาะวินที่มีขนาดใหญ่ หรือตรวจสอบเฉพาะกรณีมีการร้องเรียนเท่านั้น สอดคล้องกับงานวิจัยของชิดชนก กันภัย (2560) พบว่าปัญหาไม่มีการตรวจสอบของรัฐที่เคร่งครัด เนื่องจากนโยบายการจัดระเบียบไม่มีการตรวจสอบของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบายอย่างเคร่งครัด ทำให้เกิดปัญหาวินเดือน 2) ผู้ขับขีวินกับผู้รับบริการรู้จักเป็นการส่วนตัว ทั้งนี้เพราะเริ่มจากการรับจ้างโดยอาศัยการรู้จักเป็นการส่วนตัว ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบหรือสังเกตได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของเล็ก พันพิสิทธิ์ (2559) พบว่า ผลสำรวจผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างป้ายดำ หรือรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่ถูกต้องเกิดจากการไม่ทราบข้อมูลการขึ้นทะเบียน 3) การแย่งผู้โดยสารหรือทักเบียดพื้นที่ ทั้งนี้เพราะแกร็บรับจ้างและรถรับจ้างทั่วไปเข้ามาแย่งผู้โดยสารในเขตพื้นที่ของวินรับจ้าง จึงเกิดความขัดแย้งและเกิดข้อตกลงเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ สอดคล้องกับงานวิจัยของฟักครุฑิน ยะยอ (2562) พบว่า จากการที่รถจักรยานยนต์รับจ้างมักเกิดปัญหาและมีข่าวสารทางด้านลบบ่อย เช่น การปฏิเสธรับผู้โดยสาร การโกงราคา อาชญากรรม เป็นต้น การใช้บริการแกร็บคาร์จึงเป็นตัวเลือกอีกทางหนึ่งที่ผู้บริโภคส่วนใหญ่สนใจ 4) กฎหมายที่ใช้บังคับแก้ปัญหาผู้มีอิทธิพลไม่ได้ ทั้งนี้เพราะมีการสืบทอดอำนาจของผู้มีอิทธิพลตลอดมา แม้มีการจดทะเบียนแล้วก็ตาม 5) มูลค่าของราคาค่าเสื่อวินแพงขึ้น ทั้งนี้เพราะผู้มีอิทธิพลที่ผิดกฎหมายเมื่อนำที่ตั้งวินไปจดทะเบียนจะกลายเป็นผู้มีอิทธิพลถูกกฎหมายทำให้ราคาค่าเสื่อวินก่อนและหลังจดทะเบียนก็ยังคงมีราคาแพงเหมือนเดิม สอดคล้องกับงานวิจัยของเกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี (2563) พบว่า แต่เดิมการเรียกรับผลประโยชน์นี้ เรียกว่า “ค่าอำนวยความสะดวก

สะดวก” คนที่ดูแลก็คือมาเฟียหรือผู้มีอำนาจ หรือค่าแป๊ะเจี๊ยะให้เทศกิจแทนค่าปรับ ถ้าใครที่ต้องการที่จะขับมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ต้องไปติดต่อกับวินเถื่อน โดยผู้มีอิทธิพลเรียกค่าเสื่อวิน 6) ความเกรงกลัวและการดำรงชีพ ทั้งนี้เพราะเพื่อแลกกับการได้รับจ้างหารายได้ จึงยินยอมจ่ายค่าเสื่อวิน ไม่ดำเนินคดี ปิดบังข้อมูล และสนับสนุนผู้มีอิทธิพล สอดคล้องกับงานวิจัยของเกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี (2563) พบว่า ถ้าใครที่ต้องการที่จะขับมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ต้องไปติดต่อกับวินเถื่อน โดยผู้มีอิทธิพลเรียกค่าเสื่อวิน แต่มีความสะดวกเร็วคนขับบางรายยินยอม

3. วิธีแก้ไขปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522: กรณีการชำระเงินค่าเสื่อวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า 1) เพิ่มมาตรการเชิงรุกในการปราบปรามผู้มีอิทธิพล ทั้งนี้เพราะการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเป็นวิธีแก้ปัญหาคำคัญของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง สอดคล้องกับงานวิจัยของมานพ สุคนธ์ธนพัฒน์ (2548) พบว่า มีประชาชนนำรถจักรยานยนต์มาขับรับส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก จึงเกิดผู้มีอิทธิพลแสวงหาผลประโยชน์จากผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง 2) จัดตั้งวินโดยหน่วยงานรัฐ ทั้งนี้เพราะการอนุญาตให้เอกชนจัดตั้งวิน เป็นเพียงเปลี่ยนจากผู้มีอิทธิพลที่ผิดกฎหมายมาเป็นผู้มีอิทธิพลที่ถูกกฎหมาย ควรการจัดตั้งวินโดยหน่วยงานของรัฐ สอดคล้องกับงานวิจัยของเกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี (2563) พบว่า โดยมีมาตรการการบริหารจัดการของมีภาครัฐและมาตรการการบริหารจัดการภายในของแต่ละวินเอง เพื่อให้ผู้ขับขี่ภายในวินมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น โดยมาตรการของภาครัฐได้เข้ามาแก้ไขปัญหามอเตอร์ไซค์รับจ้างเพื่อให้ผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น 3) การเพิ่มบทลงโทษต่อผู้เกี่ยวข้องกับธุรกิจเสื่อวิน ทั้งนี้เพราะการไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย เกิดการลักลอบทำการซื้อขายเสื่อนอกระบบ ยินยอมไม่ดำเนินคดี ยอมชำระค่าเสื่อวิน ปิดบังข้อมูลต่าง ๆ ของผู้มีอิทธิพล สอดคล้องกับงานวิจัยของเกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี (2563) พบว่า ภายหลังจากที่ภาครัฐได้มีการป้องปราบผู้มีอิทธิพล เจ้าหน้าที่ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องเข้ามาแก้ไขปัญหาการทำเสื่อวินไปขายต่อ ลงพื้นที่ดูแลเรื่องเสื่อวินอย่างใกล้ชิดและจริงจัง โดยจะไม่สามารถใช้อิทธิพลในการทำเสื่อวินและขายเสื่อวินได้ และจัดให้มอเตอร์ไซค์รับจ้างได้ปฏิบัติตามระเบียบ รวมถึงภาครัฐได้จัดสวัสดิการด้านต่าง ๆ ให้กับอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ทำให้อาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น 4) ควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกประเภท ทั้งนี้เพราะเพื่อการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์อย่างเสมอภาคกัน และคุ้มครองเสรีภาพของผู้รับบริการ สอดคล้องกับงานวิจัยของเกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี (2563) พบว่า หน่วยงานภาครัฐเป็นตัวกลางในการเจรจาตกลง เรื่องสถานที่จอดรถวินให้ทั้งสองฝ่ายคือทั้งฝ่ายวินมอเตอร์ไซค์และฝ่ายผู้ที่ให้เช่าพื้นที่ได้ตกลงค่าเช่าสถานที่ให้รับความยุติธรรม

4. แนวปฏิบัติที่เหมาะสมต่อการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กรณีการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า 1) เจ้าหน้าที่รัฐควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพราะเป็นแนวทางปฏิบัติที่ดีให้แก่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และควรมีมาตรการนำสืบถึงตัวผู้รับผลประโยชน์ ลงตรวจพื้นที่แบบลับ มีมาตรการในการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล สอดคล้องกับงานวิจัยของชิตชนก กันภัย (2560) พบว่า ปัญหาไม่มีการตรวจสอบของรัฐที่เคร่งครัด เนื่องจากนโยบายการจัดระเบียบไม่มีการตรวจสอบของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบายอย่างเคร่งครัด ทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้บริการและปัญหาวินเถื่อน 2) มีมาตรการในการป้องกันการข่มขู่หรือสร้างเงื่อนไขโดยผู้มีอิทธิพล ทั้งนี้เพราะเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการกวาดล้างผู้มีอิทธิพล ป้องกันการข่มขู่ สร้างเงื่อนไข แสวงหาผลประโยชน์กับรถจักรยานยนต์รับจ้าง สอดคล้องกับงานวิจัยของเกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี (2563) พบว่า เจ้าหน้าที่รัฐมีการมอบหมายให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง ลงพื้นที่ดูแลเรื่องเสียวินอย่างใกล้ชิดและจริงจัง โดยจะไม่สามารถใช้อิทธิพลในการทำเสียวินและขายเสียวินได้เหมือนเช่นในอดีตที่ผ่านมา 3) มีมาตรการคุ้มครองเสรีภาพของผู้รับบริการ ทั้งนี้เพราะเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกประเภท ไม่ให้คุกคามเสรีภาพของผู้รับบริการต่อการเลือกใช้บริการ และเสรีภาพในการประกอบอาชีพของแต่ละฝ่ายอย่างเป็นธรรม สอดคล้องกับโครงการของสำนักงานประชาสัมพันธ์ของแกร็บ (2562) พบว่า กิจกรรมโครงการของแกร็บที่มุ่งพัฒนาคุณภาพชีวิตพาร์ทเนอร์ผู้ขับซึ่งรวมถึงผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ ในการร่วมกันจัดระเบียบผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้าง

องค์ความรู้ใหม่

องค์ความรู้ใหม่ที่ได้จากการวิจัยเรื่อง “การบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522: ศึกษากรณีการชำระเงินค่าเสียวินรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจังหวัดนครสวรรค์” มีรายละเอียดดังนี้



ภาพที่ 1 แนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมกรณีชำระเงินค่าเลื้อวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ช่องที่ 1 ปัญหาการชำระเงินค่าเลื้อวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง เกิดจากการตรวจไม่ทั่วถึง รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เปิดเผย รถจักรยานยนต์แกร็บรับจ้าง การส่งส่วยหรือผู้มีอิทธิพล การเรียกเงินค่าเลื้อวินคืนไม่ได้ และความยินยอมของผู้ขับขี่

ช่องที่ 2 สาเหตุของปัญหา เกิดจากมีการแจ้งหรือทราบก่อนเข้าตรวจสอบ การให้บริการโดยอาศัยความเป็นส่วนตัวทำให้ตรวจสอบไม่พบ แกร็บรับจ้างหรือรถจักรยานยนต์รับจ้างทั่วไปไม่ได้ชำระเงินค่าเลื้อวินแต่วิ่งทับเส้นทางของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง รัฐแก้ปัญหามีอิทธิพล การส่งส่วย และค่าเลื้อวินไม่ได้ ความเกรงกลัวและเพื่อการดำรงชีพของผู้ขับขี่จึงเกิดความยินยอมในชำระเงินค่าเลื้อวิน

ช่องที่ 3 วิธีการแก้ไขปัญา ได้แก่ องค์กรปราบปรามผู้มีอิทธิพลหรือการส่งส่วยโดยตรง จัดสถานที่ตั้งวินโดยหน่วยงานรัฐ เพิ่มบทลงโทษผู้เกี่ยวข้องกับธุรกิจเลื้อวิน และควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกประเภท

ช่องที่ 4 แนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม ได้แก่ เจ้าหน้าที่ต้องเคร่งครัดต่อกฎหมายในการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง ตลอดจนการส่งส่วย ผู้มีอิทธิพล หรือการแสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบจากผู้ขับขี่ ป้องกันการข่มขู่หรือสร้างเงื่อนไขการให้บริการโดยผู้มีอิทธิพล คุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของผู้รับบริการ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

นโยบายการปราบปรามผู้มีอิทธิพลหรือการส่งส่วย เจ้าหน้าที่รัฐทั้งส่วนกลางและท้องถิ่น เพิ่มมาตรการเชิงรุกในการปราบปรามผู้มีอิทธิพลหรือการส่งส่วยวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง การจัดสถานที่ตั้งวินโดยหน่วยงานของรัฐ ควรเพิ่มบทลงโทษต่อผู้เกี่ยวข้องกับธุรกิจสีเทา ตามนโยบาย การปราบปรามผู้ทรงอิทธิพลของรัฐบาล กลุ่มที่ 2 คือ “การรับผลประโยชน์ของแก๊งค์มอเตอรืไซค์” ควรแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญาความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน เดิม ตามมาตรา 209 ความผิดฐานอั้งยี่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 7 ปีและปรับไม่เกิน 14,000 บาท และมาตรา 210 ความผิดฐานช่องโจร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท แก้ไขเพิ่มเติมเป็นตามมาตรา 209 ความผิดฐานอั้งยี่ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปีและปรับไม่เกิน 500,000 บาท และมาตรา 210 ความผิดฐานช่องโจร ต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่ 3 ปี แต่ไม่เกิน 7 ปี หรือปรับไม่เกิน 300,000 บาท และเพิ่มโทษอื่นที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้อง กัน และควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกประเภท โดยมาตรา 23/1 ควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง บรรทุกคนโดยสาร จึงหมายรวมถึงรถจักรยานยนต์แกร็บรับจ้างหรือรถจักรยานยนต์รับจ้างทั่วไปที่ บรรทุกคนด้วย เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ต่อหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัด ตำรวจจราจร องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล และผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์ รับจ้างทุกประเภท

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

เจ้าหน้าที่รัฐควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด มีมาตรการในการป้องกันการข่มขู่หรือ สร้างเงื่อนไขการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยผู้มีอิทธิพล มีมาตรการคุ้มครองสิทธิและ เสรีภาพของผู้ใช้บริการในการเลือกใช้บริการ โดยหน่วยงานฝ่ายปกครอง องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล เจ้าหน้าที่ตำรวจ และอีกทั้งผู้ให้บริการ ควรมีส่วนร่วมในการกำหนด มาตรการป้องกันและปราบปรามกลุ่มผู้มีผลประโยชน์หรือผู้มีอิทธิพล ที่เข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ โดยมิชอบ โดยใช้อิทธิพลในการข่มขู่และสร้างเงื่อนไขต่อผู้ให้บริการและผู้รับบริการรถจักรยานยนต์ รับจ้าง

เอกสารอ้างอิง

กองนิติการ กรมการขนส่งทางบก. (2547). *สรุปความเป็นมาและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติ รถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 (การควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง)*. เข้าถึงได้ จาก <http://www.tmea.or.th/Regulations/Law1.pdf>.

- เกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี. (2563). *มอเตอร์ไซด์รับจ้างกับการขนส่งสาธารณะในพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ*. (สารนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- เคลาดิโอ โซปรานเซตติ. (2559). *เปิดมุมมอง มอเตอร์ไซด์รับจ้าง การเมืองบนท้องถนน*. เข้าถึงได้จาก <http://mecom226example.blogspot.com/2016/11/>.
- จารุวรรณ ดวงวิชัย. (2557). *บันทึกท้ายพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557*. เข้าถึงได้จาก https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt_dl_link.php?nid=1572.
- ชิดชนก กันภัย. (2560). *การนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช) ไปปฏิบัติ กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก*. (สารนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ฟักครุฑิน ยะยอ. (2562). *ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการแกร็บคาร์ของนักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง*. (สารนิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต). บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- มานพ สุคนธ์ธพัฒน์. (2548). *การศึกษาทัศนะของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการที่มีต่อผลกระทบของมาตรการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร*. (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา). โครงการบัณฑิตศึกษา : มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี.
- เล็ก พันพิสิทธิ์. (2559). *การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะในกรุงเทพมหานคร เขตจตุจักร*. (สารนิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหารคณะรัฐศาสตร์). บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สำนักงานประชาสัมพันธ์ของแกร็บ. (2562). *โครงการเพื่อสังคมและมาตรฐานความปลอดภัย*. เข้าถึงได้จาก <https://www.grab.com/th/press/social-impact-safety/>.
- Amarin TV. (2562). *รวบวินเถื่อนปล่อยเลื้อยวินหลักแสน*. เข้าถึงได้จาก <https://thai.ac/news/show/223451>.
- MGR ONLINE. (2562). *ฝ่าอาณัติกรวินมอเตอร์ไซด์ เลื้อยวินทองคำกับผลประโยชน์มหาศาล*. เข้าถึงได้จาก: <https://mgronline.com/daily/detail/9620000059172>.

Mthai. (2562). ตำรวจตรวจจับวินจยย่รับจ้างหลังโพสต์ประกาศขายเสื้อวินราคาถูกกว่าแสนบาท.
เข้าถึงได้จาก <https://news.mthai.com/general.news/701649.html/gallery>.