

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ในการศึกษาเรื่อง ปัญหาความขัดแย้งของขนส่งมวลชนรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่ สก. เมืองพัทยา ผู้ศึกษาได้ใช้กระบวนการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ ในการเก็บข้อมูลเชิงลึก โดยมีผลการศึกษา ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและความขัดแย้งขนส่งมวลชนรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่ สก. เมืองพัทยา

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์หากระบวนการในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งขนส่งมวลชนรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่ สก. เมืองพัทยา

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ตารางที่ 2 ข้อมูลทั่วไป

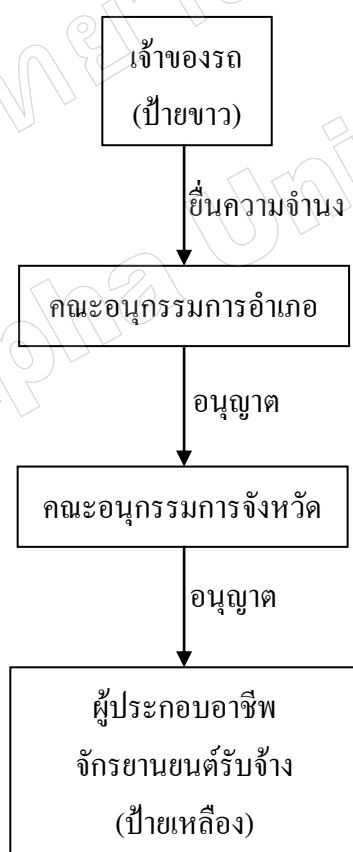
ชื่อ – สกุล	เพศ	อายุ	การศึกษา	เขตที่ตั้งวินฯ	ระยะเวลาการประกอบอาชีพ
นายสังวาลย์ กัญญาพงษ์	ชาย			วงเวียนปลาโลมา	
นายยิ่งยศ วงษ์เสี่ยม	ชาย	37 ปี	ม.6	หน้าโรงแรมริเชิ	10 ปี
นายเพชรรัตน์ สมชัย	ชาย	32 ปี	ป.6	ปากซอย 9	12 ปี
			ชายหาด		
นายประพันธ์ศักดิ์ โสมนาม	ชาย	41ปี	ป.6	ปากซอยสำเร็จ	2 ปี
นายทม ศรีบุญมี	ชาย	36 ปี	ม.3	ปากซอย17สาย3	5 ปี
นายอภิวิชย์ ศาสตร์เงิน	ชาย	23ปี	ปวส.	ซอยกรมที่ดิน 2	3 ปี
นายตุ้ย อะโนมา	ชาย	57ปี	ป.6	หน้าตึกคอมพ์	20ปี

1. การก่อตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการสอบถาม ผู้ประกอบอาชีพขับจිරรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้ทราบว่า การก่อตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ผู้ก่อตั้งวินฯ จะทำการสำรวจปริมาณผู้โดยสารตามซอย หรือ ถนนต่าง ๆ

โดยผู้ก่อตั้งวินฯ นั้น มี 2 ประเภท คือ 1. ผู้ก่อตั้งซึ่งเป็นคนในพื้นที่ และ 2. ผู้ก่อตั้งที่เป็นคนนอกพื้นที่ โดยวินจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่จะก่อตั้งโดยคนในพื้นที่ เนื่องจากมีความได้เปรียบในด้านข้อมูลและสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ในกรณีที่เส้นทางนั้น ๆ ยังว่างอยู่ โดยไม่มีการบริการขนส่งมวลชนประเภทอื่นอยู่ อาทิ รถสองแถว รถสี่ล้อเล็ก ผู้ก่อตั้งจะต้องติดต่อและทำความตกลงกับคนขับรถต่าง ๆ ก่อน ในกรณีของบุคคลภายนอกนั้น การก่อตั้งมักจะก่อตั้งในพื้นที่ที่ยังไม่มีรถรับจ้างประเภทอื่น ๆ และผู้จัดตั้งวินรถฯ มักขออนุญาตในการจัดตั้งวินรถฯ กับเจ้าหน้าที่ตำรวจก่อนเริ่มให้บริการ เพื่อป้องกันการทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ผู้ก่อตั้งวินรถฯ ส่วนใหญ่มักเป็นบุคคล 2 ประเภท คือ 1. ข้าราชการทหารหรือตำรวจและเจ้าหน้าที่เมืองพัทยา 2. ผู้มีอิทธิพลในพื้นที่

สำหรับการขออนุญาตประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่ถูกต้องนั้น ต้องดำเนินการสรุปเป็นแผนภาพได้ดังนี้



ภาพที่ 1 ขั้นตอนการขออนุญาตประกอบอาชีพขับจักรยานยนต์รับจ้าง

ซึ่งจากข้อมูลจากรายงานย่นได้รับจ้างในเขต สก. เมืองพัทยา ปรากฏผลดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ข้อมูลการขออนุญาตประกอบอาชีพขับจี้รถจักรยานยนต์รับจ้าง (สก. เมืองพัทยา, 2550)

จำนวน	ได้รับอนุญาตถูกต้อง	อยู่ระหว่างการพิจารณา	ผู้ยื่นความจำนงเพิ่มเติม
วิน	306	217	-
คน	4,014	2,833	70

จะเห็นว่า มีผู้ประกอบการอาชีพขับจี้จักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับอนุญาตถูกต้องมากถึง 4,014 คน คิดเป็น 306 วิน ซึ่งกระจายอยู่ทั่วไปในเขตพื้นที่เมืองพัทยา โดยเฉพาะในเขตเศรษฐกิจการท่องเที่ยว ซึ่งข้อมูลที่ปรากฏนี้ เป็นข้อมูลตามสถิติของผู้ประกอบการอาชีพที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้อง ตามกระบวนการ แต่ในสภาพความเป็นจริงแล้ว ยังมีผู้ประกอบการอาชีพวินจักรยานยนต์รับจ้างจำนวนหนึ่งที่ก่อตั้งวินฯ โดยไม่ได้มีการขออนุญาตตามกระบวนการที่ถูกต้อง หรือยังอยู่ในระหว่างการขออนุญาต แต่ผู้ก่อตั้งวินฯ ก็ดำเนินกิจการไปด้วยในขณะเดียวกัน อันเนื่องมาจาก ความเจริญของสังคมเมือง ที่ทำให้เกิดการก่อสร้างอาคารใหม่ ๆ ทั้งอาคารพาณิชย์ โรงแรม หรือที่อยู่อาศัย ทำให้เกิดช่องทางการประกอบอาชีพวินฯ ตามพื้นที่เหล่านั้น และทางผู้ประกอบการดังกล่าวเห็นว่า ขั้นตอนในการขออนุญาตนั้นทำให้เกิดการเสียเวลา ค่าเช่า อาจทำให้มีผู้อื่นมาแย่งพื้นที่ในการให้บริการไปได้ จึงมีการรีบก่อตั้งวินฯ ดังกล่าวขึ้นมา เพื่อเป็นการตัดหน้าผู้อื่นที่คิดจะก่อตั้งเช่นกัน ที่เรียกกันว่า “วินฯ เลื่อน” ซึ่งนับวันจะมีการเพิ่มจำนวนมากขึ้นตามสภาพความเจริญของเมืองพัทยา

2. ค่าใช้จ่ายในการประกอบอาชีพ

ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการประกอบอาชีพขับจี้รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น สามารถจำแนกได้เป็น 2 ลักษณะดังนี้

2.1 ค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในอดีตนั้น ผู้ก่อตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง แทบไม่ต้องลงทุนใด ๆ ในการก่อตั้ง แต่ในปัจจุบัน ผู้จัดตั้งวินรถฯ ต้องติดต่อประสานงานตามขั้นตอนการขออนุญาตประกอบอาชีพวินรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องตามขั้นตอน อีกทั้งยังต้องประสานกับตำรวจในพื้นที่เพื่อขออนุญาตและเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาอุปสรรคในการให้บริการ ซึ่งเป็นการซื้อความสะดวกนอกระบบ (Informal Sector) (สุภาพ ชัยชุมพล, 2547) ตลอดจนเพื่อที่จะได้รับความคุ้มครองจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่งผลให้ผู้ก่อตั้ง

วินรถฯ บางคนต้องจ่ายเงินบางส่วนให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้ สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ 1. ค่าจัดตั้งวินรถฯ และ 2. ค่าวินรถฯ

2.1.1 ค่าจัดตั้งวินรถฯ เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้จัดตั้งวินรถฯ ต้องจ่ายเงินให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งจะแตกต่างกันในแต่ละวินฯ แล้วแต่ทำเลที่ตั้งและจำนวนผู้โดยสาร ในกรณีที่ผู้ก่อตั้งเป็นข้าราชการหรือตำรวจ อาจไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้

2.1.2 ค่าวินรถฯ เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้ที่ต้องการเข้าร่วมให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จ่ายให้แก่ผู้ก่อตั้งวินรถฯ หลังจากที่ได้มีการจัดตั้งวินรถฯ แล้ว รูปแบบการจ่ายเงินอาจเป็นรายวันหรือรายเดือน แตกต่างกันไป แต่ส่วนมากมักจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอยู่ที่ประมาณเดือนละ 700 – 1,500 บาท

2.2 ค่าใช้จ่ายเพื่อการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

นอกจากผู้ที่เข้าร่วมในการให้บริการจะต้องจ่ายเป็นเงินค่าวินฯ แล้ว ยังต้องมีค่าใช้จ่ายใน 2 ลักษณะ คือ 1. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง และ 2. ค่าเสื่อวินฯ

2.2.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้ขับจ้รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ต้องซื้อรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ใช้วิธีผ่อนชำระเป็นรายเดือนซึ่งถือว่าเป็นภาระอย่างหนึ่งของผู้ขับจ้ หรือในบางกรณีอาจใช้วิธีเช่าเป็นรายวันหรือรายเดือนแล้วแต่ข้อตกลง และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าซ่อมแซม ค่าน้ำมัน ฯลฯ

2.2.2 ค่าเสื่อวินฯ เป็นสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นถึงสิทธิที่จะสามารถให้บริการในวินรถฯ นั้น ๆ ได้โดยที่ตัวเสื่อจะมีหมายเลขและอาจมีข้อความหรือสีของเสื่อที่ทำให้ทราบว่าคุณคนนั้นให้บริการอยู่วินรถฯ การได้มาซึ่งเสื่อวินฯ อาจทำได้ใน 2 ลักษณะ คือ 1. การซื้อ ซึ่งเป็นการซื้อเสื่อจากเจ้าของเสื่อวินฯ ซึ่งราคาดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับปริมาณรายได้ของวินรถฯ นั้น ๆ ซึ่งถ้ารายได้ดี ค่าเสื่อวินก็จะแพง จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องพบว่า เสื่อวินฯ มีการซื้อขายตั้งแต่ราคา 25,000 บาท ไปจนถึง 200,000 บาท ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งวินฯ 2. การเช่าโดยเจ้าของเสื่อที่ให้บริการอยู่ในวินรถฯ จะให้เช่า ซึ่งราคาขึ้นอยู่กับข้อตกลงแต่โดยส่วนใหญ่การเช่าจะเกิดขึ้นเมื่อเจ้าของเสื่อไม่สามารถให้บริการเองได้ ซึ่งค่าเช่าเสื่อวินฯ นั้นจะอยู่ที่ 700 – 1,500 บาทต่อเดือน

3. สถานที่จัดตั้งวินรถจักรยานยนต์

สถานที่จัดตั้งวินรถฯ สามารถจำแนกได้เป็น 4 กลุ่ม คือ 1. บริเวณในซอย 2. บริเวณถนนใหญ่ 3. บริเวณที่ชุมชน และ 4. บริเวณจุดเปลี่ยนการเดินทาง มีรายละเอียดดังนี้

3.1 บริเวณในซอย ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณปากซอย ซึ่งถ้าซอยไม่ลึกมาก จะมีเพียงวินเดียว แต่ถ้าหากซอยไม่ลึกมาก อาจมีวินอยู่กลางซอยและท้ายซอย โดยแต่ละวินจะไม่แย่ง

ผู้โดยสารกัน เนื่องจากเป็นที่รู้กันในหมู่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างว่าจะไม่รับผู้โดยสารหน้าวินรถฯ ที่ไม่ใช่วินฯ ของตน

3.2 บริเวณถนนใหญ่ มักอยู่ริมถนนสายหลักโดยเฉพาะในเขตพื้นที่เมือง โดยวินฯ อาจอยู่ปากซอย บนทางเดินเท้า หรือบางวินฯ อาจจอดอยู่ริมถนนใหญ่ โดยพื้นที่ให้บริการจะอยู่ไกลกว่าวินรถฯ ที่ต้องอยู่ในซอย การรับส่งจะคล้ายกับรถแท็กซี่และสามล้อ โดยมีความคล่องตัวสูง ราคาต่ำกว่า แต่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า

3.3 ที่ชุมชน บริเวณตลาด สถานที่ราชการ โรงพยาบาล ห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ ซึ่งมีผู้ที่มาติดต่อเป็นจำนวนมาก ดังนั้น วินรถฯ บริเวณนี้ส่วนใหญ่จึงมีจำนวนมากกว่า 1 วินรถฯ โดยตั้งอยู่ไม่ห่างกันมากนัก การใช้บริการจะขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้โดยสารที่จะเลือกใช้บริการ

3.4 จุดเปลี่ยนการเดินทาง เป็นจุดสิ้นสุดการเดินทางเพื่อเดินทางต่อ เช่น บริเวณท่าเรือ ป้ายหยุดรถประจำทาง สถานีรถไฟ เป็นต้น

4. การบริหารจัดการและกฎระเบียบในวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การบริหารจัดการวินรถฯ มีปัจจัยสำคัญที่วินรถฯ ดำเนินการอยู่ 3 ประการ คือ 1. การกำหนดอัตราค่าโดยสาร 2. การจัดคิวในการให้บริการ และ 3. กฎระเบียบในการให้บริการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1 การกำหนดอัตราค่าโดยสาร โดยส่วนใหญ่ผู้จัดตั้งวินฯ และผู้ให้บริการจะร่วมกันกำหนดอัตราค่าโดยสารที่แน่นอนให้ผู้ให้บริการรับทราบ และยอมรับเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาการเรียกค่าโดยสารแพงหรือการติดต่อดำเนินการค่าโดยสาร ซึ่งการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่แน่นอนนี้ มักเป็นการให้บริการในเส้นทางประจำ เช่น เส้นทางเข้าออกซอย เส้นทางที่ไม่ไกลมากนัก แต่อาจมีความแตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลา เช่น เวลากลางวันอัตราค่าโดยสารจะต่ำกว่าเวลากลางคืน เพราะช่วงเวลากลางคืนมีผู้ใช้บริการจำนวนน้อยกว่า แต่บางวินรถฯ หากมีจำนวนผู้ใช้บริการมากตลอดทั้งคืน ราคาค่าโดยสารอาจไม่แตกต่างกัน

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ใช้เส้นทางประจำ อัตราค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับรถตกลงระหว่างผู้โดยสารกับผู้ให้บริการ ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะมีอัตราสูงกว่าการเดินทางในเส้นทางประจำ ดังนั้น ตัวแปรสำคัญที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ก็คือ ระยะทาง รองลงมาคือ ความหนาแน่นของผู้โดยสารและความสามารถในการรับผู้โดยสารทั้งขาไปและขากลับ ซึ่งเป็นตัวแปรสำคัญที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสาร สำหรับรายได้ที่ได้จากการให้บริการนั้น อยู่ที่ประมาณวันละ 300 – 600 บาท

4.2 การจัดคิวในการให้บริการ รูปแบบการจัดคิวรถ อาจจำแนกเป็น 3 รูปแบบ คือ

1. การแขวนเบอร์หรือแขวนพวงกุญแจ 2. การเขียนเบอร์ และ 3. การจัดรถจักรยานยนต์ต่อคิว ซึ่งจะใช้รูปแบบใดนั้น ขึ้นอยู่กับจำนวนผู้ให้บริการและพื้นที่จอดรถ

4.3 กฎระเบียบในการให้บริการ โดยส่วนใหญ่แล้ววินรถฯ ทุกวินจะมีกฎระเบียบของตนเพื่อใช้ควบคุมผู้ให้บริการผู้โดยสารเป็นไปอย่างเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ เช่น การกำหนดอัตราค่าโดยสาร การจอดรถและการจัดคิวรถ การจำกัดความเร็วในการขับขี่ การห้ามดื่มสุราในระหว่างช่วงเวลาให้บริการ การให้บริการด้วยความสุภาพ การแต่งกายตามระเบียบ ฯลฯ ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะมีบทลงโทษ เช่น ห้ามให้บริการเป็นระยะเวลาหนึ่ง หรือห้ามให้บริการตลอดไปในวินฯ แล้วแต่จะกำหนดขึ้น ซึ่งแสดงถึงการยอมรับในกฎระเบียบหรือข้อตกลงร่วมกันของผู้ให้บริการที่จะแก้ไขปัญหาและเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ

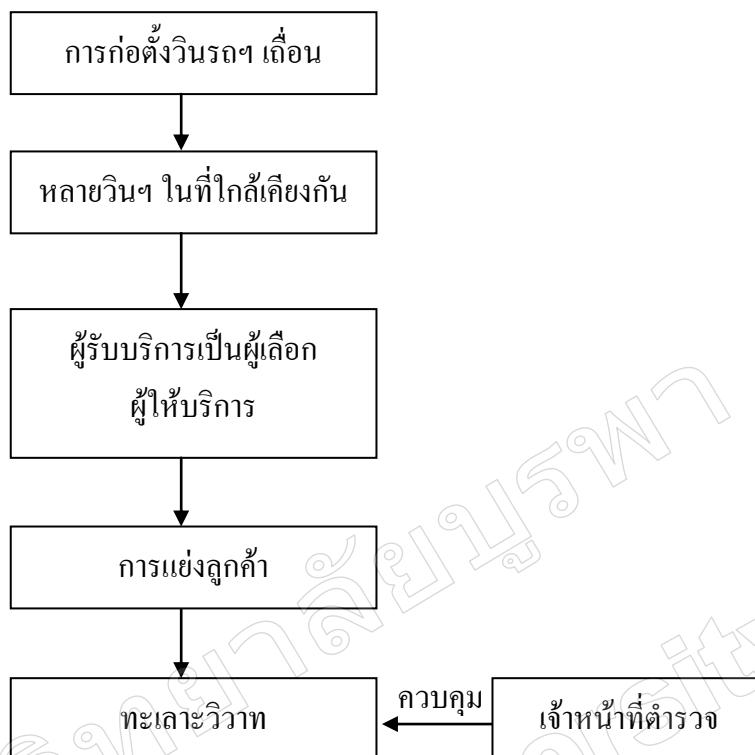
ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาความขัดแย้งขนส่งมวลชนรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่ สก.เมืองพัทยา

สถานการณ์ของปัญหาความขัดแย้ง

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ สก. เมืองพัทยา ปฏิบัติหน้าที่งานจราจร และผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 20 คน ทำให้ได้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาความขัดแย้งขนส่งมวลชนรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. การทะเลาะวิวาท

การทะเลาะวิวาทเป็นปัญหาความขัดแย้งขนส่งมวลชนรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเมืองพัทยาอย่างเห็นได้ชัดเจน เกิดการทะเลาะวิวาทระหว่างวินรถฯ อยู่เป็นประจำ ซึ่งปัจจัยที่ทำให้เกิดความขัดแย้งอยู่เสมอ ก็คือ การแย่งลูกค้า ยิงในบริเวณศูนย์การค้า หรือแหล่งท่องเที่ยวที่มีประชาชนหนาแน่นนั้น ผู้ใช้บริการมีสิทธิในการเลือกใช้บริการตามความต้องการของตน และโดยทั่วไปตามสถานที่เหล่านั้นจะมีวินรถฯ หลาย ๆ วินฯ รวมอยู่ใกล้เคียงกันในจุดดังกล่าวใน เนื่องด้วยเหตุผลที่การได้รับค่าตอบแทนที่คุ้มค่า มูลเหตุที่ทำให้เกิดการทะเลาะวิวาทผู้วิจัยสรุปได้ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 มูลเหตุที่ทำให้เกิดการทะเลาะวิวาทระหว่างวินฯ

จากภาพที่ 2 จะเห็นว่า มูลเหตุที่ทำให้เกิดการทะเลาะวิวาทระหว่างวินรชฯ นั้น สืบเนื่องมาจากการที่ผู้มีอิทธิพลสามารถก่อตั้งวินรชฯ เดือน ได้อย่างอิสระ เมื่อวินรชฯ หลาย ๆ วิน มาอยู่ในที่ใกล้เคียงกันย่อมเกิดการขัดแย้งกันในเรื่องของการแย่งลูกค้าเป็นธรรมดา ดังนั้น สำหรับการจัดการความขัดแย้ง ในประเด็นการทะเลาะวิวาทนี้ จึงควรมีการควบคุม ดูแลการก่อตั้งวินรชฯ เดือนนั้นอย่างจริงจัง เพราะเนื่องจากในสภาพการณ์ปัจจุบันนั้น ปัญหาความขัดแย้งด้านการทะเลาะวิวาทดังกล่าว มักจะถูกยุติโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่นั่นก็ไม่ได้ทำให้ปัญหาความขัดแย้งนั้นหมดไป เพราะตราบใดที่วินรชฯ เดือนถูกก่อตั้งขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก็ยังทำให้ปัญหาการทะเลาะวิวาทเพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว และโดยในแต่ละวินฯ นั้น มีผู้มีอิทธิพล หรือผู้มีสื่อบุ้เบื้องหลัง คอยจัดการปัญหาการทะเลาะวิวาท ให้ผู้กระทำความผิดพ้นความผิดได้ตามกฎหมาย ยังเป็นการเพิ่มภาระ และความลำบากใจให้กับการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ อีกทั้งยังเป็นปัญหาสังคมอีกด้วย เช่น การสร้างความรำคาญให้กับผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณนั้น หรือการทำลายข้าวของของประชาชนบริเวณนั้นเสียหาย เป็นต้น

วินรชฯ เดือนที่เกิดขึ้นใน สก. เมืองพัทยา เกิดจากผู้มีอิทธิพล หรือผู้มีสื่อบุ้เบื้องหลังการทำงานของแต่ละวินฯ สาเหตุเนื่องมาจากการก่อตั้งวินรชฯ เดือน นั้นหัวหน้าวินรชฯ ต้องประสานกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ เพื่อขออนุญาตหรือเพื่อหลีกเลี่ยงอุปสรรคที่ผิดกฎหมาย จึงมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เกิดขึ้น เพื่อ

ซื้อความสะดวกนอกระบบ ซึ่งค่าตอบแทนที่ได้ในส่วนนี้ก่อให้เกิดรายได้มากมายให้กับผู้ควบคุมวินรถฯ โดยไม่ต้องเสียภาษีให้กับรัฐ ดังนั้น ผู้มีอิทธิพล หรือ ผู้มีสื่อดังกล่าว จึงยินดีที่จะอำนวยความสะดวก หรือให้การดูแลวินรถฯ เดือนนั้น ๆ ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งในเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อน เพราะเมื่อการสร้างปัญหาให้กับสังคมเกิดจากวินรถฯ เดือนเหล่านั้นเกิดขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องเข้าไปจัดการกับปัญหาตามกฎหมายแล้ว ก็จะถูกแทรกแซงจากผู้คุมวินรถฯ นั้น ๆ ทำให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เป็นไปอย่างยากลำบาก หรือไม่สะดวกใจ เพราะด้วยสภาพการทำงานของสังคมไทยที่เป็นระบบอุปถัมภ์ การหลีกเลี่ยงความขัดแย้งในเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อนจึงเป็นทางเลือกส่วนใหญ่ของผู้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย จะเห็นว่าหากปัญหาความขัดแย้งเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อนนี้ยังคงอยู่ ก็ยังเป็นการดูแลให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายในคราบของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างมีเพิ่มมากขึ้น อันจะยังผลให้เกิดปัญหาสังคมใน สก. เมืองพัทยา และยังทำให้รัฐสูญเสียรายได้ในส่วนนี้เป็นจำนวนมาก

2. ผลประโยชน์ทับซ้อน

ความขัดแย้งเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อน เป็นความขัดแย้งระหว่างกลุ่มหรือคนมีสี หรือผู้มีอิทธิพลที่เป็นผู้คุมวิน นั้นๆ ซึ่งมูลเหตุการณ่เกิดปัญหาความขัดแย้งดังกล่าว โดยสรุปนั้น ปัจจัยหลักล้วนเกิดจากการตั้งวินรถฯ เดือน เพราะเมื่อเกิดวินรถฯ เดือน นั้นมักจะมีหัวหน้าวินรถ คอยคุ้มครองหรือประสานกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ เพื่อซื้อความสะดวกต่าง ๆ จึงต้องมีการจ่ายเงินใต้โต๊ะ ซึ่งค่าตอบแทนตรงนี้ทำให้เกิดรายได้ให้กับผู้ควบคุมวินรถฯ เป็นจำนวนมาก และไม่ต้องเสียภาษีให้แก่รัฐ เพื่อมีการอำนวยความสะดวกให้กับวินรถฯ เดือนนั้น ๆ การปฏิบัติดังกล่าว นอกจากจะเอื้อให้วินรถฯ เดือน เพิ่มจำนวนมากขึ้นแล้ว ยังยากต่อการควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพราะด้วยสภาพการทำงานของสังคมไทยที่เป็นระบบอุปถัมภ์เสียส่วนมาก จึงมักจะหลีกเลี่ยงปัญหาความขัดแย้งที่เกิดจากผลประโยชน์ทับซ้อน จึงเป็นทางเลือกส่วนใหญ่ของผู้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายเลือกที่จะรับผลประโยชน์ที่ถูกหีบยื่นให้

ระดับของความขัดแย้ง

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ พบว่า ระดับความขัดแย้งเริ่มแรกเป็นระดับบุคคลที่มีการเขม่นกันในการแย่งรับผู้โดยสาร แต่เมื่อเกิดหลายครั้งเข้าก็ทำให้เกิดความขัดเคืองไม่พอใจจนความขัดแย้งนั้นเลื่อนไปเป็นระดับกลุ่มที่มีการวิวาทกันระหว่างวิน นอกจากนี้ หากมองในแง่สังคม ความขัดแย้งนี้ก็ยังถือว่าเป็น ความขัดแย้งในระดับท้องถิ่น ในเมืองพัทยา โดยพิจารณาจากที่ปัญหานี้เป็นเพียงประเด็นข่าวในระดับท้องถิ่นเท่านั้น

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์หากระบวนการในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งขนส่งมวลชน รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่ สภ.เมืองพัทยา

1. มาตรการทางกฎหมาย

มาตรการที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ที่เห็นได้ชัดเจนที่สุดทั้งในอดีตที่ผ่านมาและที่ปรากฏอยู่ในขณะนี้ คือ มาตรการด้านกฎหมาย โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่ 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (สุภาพ ชัยชุมพล, 2547) ซึ่งเมื่อพิจารณาจากเนื้อหาของพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับในภาพรวม พบว่า พระราชบัญญัติดังกล่าวได้มีการกำหนดคุณลักษณะที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ไว้ 5 ประเด็น คือ 1. การกำหนดคุณลักษณะของรถจักรยานยนต์ 2. การกำหนดปริมาณมลพิษและมลภาวะที่จะเกิดขึ้นจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3. การกำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่ 4. การควบคุมผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และ 5. การควบคุมพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์

นอกจากนี้ จากการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมรถรับจ้างประเภทอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์และรถสามล้อ พบมาตรการที่น่าสนใจและน่าที่จะสามารถนำมาปรับใช้ในกรณีของรถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังนี้ คือ

1. การกำหนดให้ผู้ขับรถรับจ้างต้องดำเนินการ โดยบริษัทหรือสหกรณ์
2. การแยกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แน่นอน อาทิ ในกรณีของรถแท็กซี่ในช่วงระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก กำหนดอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 50 บาท กิโลเมตรต่อไปไม่เกินกิโลเมตรละ 12 บาท
3. การกำหนดสีของรถ เช่น รถแท็กซี่ของบุคคลธรรมดาให้ใช้สีแดงและสีเหลือง เป็นสีของตัวถังรถ รถแท็กซี่ของนิติบุคคลให้ใช้สีน้ำเงินและสีเหลืองเป็นสีของตัวถังรถ
4. การกำหนดเครื่องแต่งกายของผู้ขับขี่

จากมาตรการดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยตรง ในขณะที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทนี้มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และได้ก่อให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมา ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดบทบัญญัติในลักษณะดังกล่าว เพื่อให้การรับจ้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและปลอดภัยแก่คนโดยสาร นอกจากนี้ยังเป็นการกำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจเรียกผู้ได้รับอนุญาตขับรถมาตรวจสอบคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้าม ภายหลังจากที่ได้รับอนุญาตขับรถไปแล้วได้

2. มาตรการการจระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้างตามนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพลในพื้นที่

สำหรับมาตรการตลอดจนแนวทางการดำเนินงานนั้น สามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ การจัดระเบียบวินรถและผู้ขับขี่ ประกอบไปด้วยการจัดการวินรถฯ ให้เป็นจริง การทำประวัติให้เป็นปัจจุบัน การกวดขันให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การจัดอบรมให้ความรู้ การสำรวจผู้มีอิทธิพลในทางลับ และการกำชับเจ้าหน้าที่ไม่ให้เกี่ยวข้อง และมาตรการต่อผู้มีอิทธิพล เช่น การเปิดรับคำร้องเรียน การสืบสวน สอบสวน รวบรวมพยานหลักฐาน ซึ่งหากพบการกระทำความผิดสามารถดำเนินการขออนุมัติออกหมายจับและติดตามจับกุมมาดำเนินคดีตามกฎหมาย โดยในส่วนของการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น มีมาตรการดำเนินงานดังต่อไปนี้

2.1 การจัดทำประวัติผู้ขับขี่

การจัดระเบียบวินรถจักรยานยนต์ที่ดี ควรมีการจัดทำประวัติผู้ขับขี่โดยกำหนดให้มีหลักเกณฑ์ปฏิบัติ ทะเบียนบัญชี แผนผังที่ตั้ง บัตรและเสื้อประจำตัวผู้ขับขี่ให้ชัดเจน โดยให้ทุกเขตดำเนินการจัดทำทะเบียนบัญชีพร้อมแผนผังที่ตั้งโดยให้ประสานงานกับสถานีตำรวจในพื้นที่ ได้จัดให้มีการลงทะเบียนผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่

2.2 การกำหนดวิธีการคัดเลือกผู้บริหารวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

2.2.1 หัวหน้าวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้มาจากการเลือกตั้งจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างภายในวินฯ โดยหัวหน้าผู้บริหารสามารถแต่งตั้งผู้ช่วยได้

2.2.2 ต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตพื้นที่

2.2.3 หัวหน้าผู้บริหารฯ สามารถมีชื่อเป็นผู้บริหารวินรถจักรยานยนต์เพียง 1 วินรถฯ

2.2.4 หัวหน้าผู้บริหารฯ อยู่ในวาระได้คราวละ 1 ปี แต่สามารถจะเป็นต่อเนื่องได้ หากได้รับการเลือกตั้งจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในวินรถฯ

2.2.5 จะต้องไม่เป็นผู้มีประวัติต้องโทษในคดีอาญาถึงจำคุก ในความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพและความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือพินัยโทษมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี

2.3 การกำหนดอัตราค่าวินรถจักรยานยนต์ ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต้องจ่ายเป็นรายวัน ขึ้นอยู่กับคณะกรรมการบริหารวินรถจักรยานยนต์ระดับพื้นที่ จะเป็นผู้กำหนด ค่าใช้จ่ายในการบริหารกิจกรรมต่อวันอาจประกอบด้วยค่าใช้จ่ายดังนี้

2.3.1 ค่าจ้างผู้บริหารวินรถจักรยานยนต์รับจ้างรวมผู้ช่วยผู้บริหารฯ ทั้งนี้ให้พิจารณาจากอัตราค่าจ้างขั้นต่ำตามประกาศกระทรวงแรงงานของแต่ละพื้นที่เป็นหลัก

2.3.2 ค่าที่ตั้งหรือค่าเช่าที่จอดรถในกรณีเป็นที่สาธารณะหรือของเอกชน

2.3.3 ค่าเช่าที่ดิน

2.3.4 ค่าสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า ประปา)

2.3.5 น้ำแข็ง น้ำดื่ม

2.4 อัตราค่าโดยสาร ซึ่งอัตราการคิดค่าโดยสารขึ้นอยู่กับคณะกรรมการประจำอำเภอจะเป็นผู้พิจารณากำหนด โดยจะต้องติดประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารไว้ที่ตั่งวินรถให้เห็นโดยชัดเจนสามารถตรวจสอบได้

2.5 การกำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

2.5.1 ควรมีอายุไม่ต่ำกว่า 22 ปี บริบูรณ์

2.5.2 ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต้องมีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 46,47,49 และ 50

2.5.3 ควรมีการฝึกอบรมเกี่ยวกับการขับขี่ กฎหมายจราจร มารยาทในการให้บริการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

2.5.4 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต้องทำประวัติกับสถานีตำรวจเป็นที่เรียบร้อย แล้ว จึงสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้

2.6 การกำหนดคุณภาพรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบ

2.6.1 ขนาดของเครื่องยนต์ไม่น้อยกว่า 100 ซีซี. และไม่เกิน 150 ซีซีเพื่อให้รถจักรยานยนต์มีความสามารถในการบรรทุกผู้โดยสารและไม่มีความเร็วมากจนน่าจะเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร

2.6.2 มีการกำหนดการบรรทุกคนโดยสาร ซึ่งควรบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 1 คน

2.6.3 มีการกำหนดให้จัดทำเหล็กกันล้ม ที่ยึดจับสำหรับผู้โดยสารและเหล็กกันตกบริเวณท้าย

2.6.4 มีการกำหนดเบาะที่นั่งสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารให้ต้องอยู่ในระดับ/ระนาบ

2.6.5 มีหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม สำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารประจำรถ

2.7 แนวทางและมาตรการควบคุม

2.7.1 คณะกรรมการฯ มีการสุ่มตรวจสอบการบริหารวินรถจักรยานยนต์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นไปตามระยะที่กำหนด

2.7.2 คณะกรรมการฯ รายงานสภาพวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง พร้อมประวัติผู้บริหาร ผู้ขับขี่ให้ หน่วยเหนือทราบเป็นระยะ เพื่อจะได้เป็นปัจจุบัน

3. วิธีการจัดการความขัดแย้ง

เพื่อการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งขนส่งมวลชนดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีแนวทางวิธีการจัดการความขัดแย้ง ดังนี้

3.1 ด้วยวิธีการขออนุญาตประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ผ่านมานั้น เมื่อผู้ขออนุญาตได้รับการอนุญาตแล้ว ก็จะสามารถมาประกอบอาชีพได้อย่างอิสระ ขาดการติดตามดูแลจากหน่วยงานผู้ให้การอนุญาต ดังนั้น จึงมีการก่อตั้งวินรถฯ เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากมายโดยอาศัยช่องโอกาส ดังนั้น เมื่อมีการอนุญาตให้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างเรียบร้อยแล้ว ควรมีหน่วยงานที่มากควบคุมดูแลหรือตรวจสอบว่า มีวินรถฯ ไต่บ้างที่ได้รับการอนุญาตถูกต้อง วินรถฯ ไต่บ้างที่ยังไม่ได้รับการอนุญาต เพื่อเป็นการจัดระเบียบและควบคุมการก่อตั้งวินรถฯ ไม่ให้เกิดขึ้นมากมายเฉกเช่นปัจจุบันนี้ ซึ่งจะเป็วิธีการแก้ปัญหาที่ยั่งยืน เพราะเป็นการจัดการกับการเกิดวินรถฯ กันไว้สำหรับเป็นต้นเหตุของปัญหาต่าง ๆ ที่อาจตามมา

3.2 เมื่อเกิดความขัดแย้งระหว่างวินรถฯ เจ้าหน้าที่ตำรวจควรใช้วิธีการจัดการความขัดแย้ง โดยการพูดคุย เจริญกับผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น หัวหน้าวินรถฯ ลูกวินรถฯ หรือกับผู้ที่มีความขัดแย้งนั้นๆ ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหความขัดแย้งได้ชั่วระยะหนึ่ง สำหรับการแก้ปัญหความขัดแย้งในระยะยาวกว่านั้น อาจทำได้ดังนี้

3.2.1 นัดประชุมกลุ่มของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่ เพื่อสร้างข้อตกลงร่วมกันในการให้บริการ การกำหนดขอบเขตที่ชัดเจน เพื่อป้องกันการเกิดความขัดแย้งที่จะเกิดขึ้น

3.2.2 การขอความร่วมมือในการประชุมชี้แจงจากผู้คุมวินรถฯ เพราะถือได้ว่าเป็นผู้มีหน้าที่ในการจัดระเบียบ และกำหนดกฎเกณฑ์ภายในวินรถฯ เพื่อสร้างข้อตกลงร่วมกัน ในการให้บริการที่เอื้อประโยชน์ต่อกันและกันมากที่สุด และเสี่ยงต่อการเกิดปัญหามากที่สุด

3.3 การใช้มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาช่วยในการควบคุม ป้องกันปัญหาความขัดแย้งที่จะเกิดขึ้นจากวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

3.3.1 การกำหนดสถานที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ชัดเจน

ซึ่งกำหนดให้ผู้ที่ต้องการจะขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างหรือรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะตามนิยามของกฎหมายจะต้องแจ้งสถานที่ที่รอรับคนโดยสารประจำแก่นายทะเบียนและจะต้องให้นายทะเบียนออกหนังสือรับรองแจ้งไว้เป็นหลักฐาน จึงจะสามารถขับขี่ได้ ซึ่งหากมีการเปลี่ยนแปลงสถานที่จอดรับผู้โดยสาร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจะต้องแจ้งให้นายทะเบียน

ทราบและให้นายทะเบียนออกหนังสือรับรองแจ้งอีกครั้ง โดยหนังสือรับรองดังกล่าวถือได้ว่าเป็นใบอนุญาตให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการรับ – ส่งผู้โดยสารได้โดยให้พกติดตัว สามารถแสดงได้โดยทันทีเมื่อเจ้าพนักงานเรียกตรวจ

3.3.2 การกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์

สาธารณะ

3.3.3 การกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จะสามารถมีใบอนุญาตขับรถดังกล่าวได้ จะต้อง มีคุณสมบัติที่สำคัญ ดังนี้

1. มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่น้อยกว่า 1 ปี
2. มีความรู้ความสามารถในการขับรถจักรยานยนต์
3. มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถ
4. ไม่พิการจนทำให้ไม่สามารถขับรถได้
5. ไม่มีโรคประจำตัวซึ่งเป็นอันตรายขณะขับรถ
6. ไม่วิกลจริตฟั่นเฟือน
7. ไม่เคยต้องโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ ตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป

สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถ คือ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร เมาสุราหรือเมาอย่างอื่น กีดขวางจราจร ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ประมาทหรือขับหวาดเสียว ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

8. ไม่เคยได้รับโทษจำคุกในความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน

ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชกทรัพย์ ริดทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานข่มขืน ความผิดฐานรับของโจรและความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญาหรือความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ

9. มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์
10. รู้จักถนนและทางหลวงในพื้นที่พอสมควร
11. ไม่เป็นโรคติดต่อ
12. ไม่ติดสุรา ยาเมา หรือ ยาเสพติด

นอกจากนี้แม้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจะได้รับใบอนุญาตแล้วก็ตาม แต่นายทะเบียนมีสิทธิเรียกผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวมาตรวจสอบคุณสมบัติอีกได้

3.3.4 การรับ-ส่งผู้โดยสาร

การกำหนดการรับ – ส่งผู้โดยสาร 1. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจะปฏิเสธไม่รับผู้โดยสารไม่ได้ (ยกเว้นกรณีที่จะก่อให้เกิดอันตราย) 2. ผู้ขับขีรถจะต้องพาผู้โดยสารไปยังสถานที่ที่จ้างตามเส้นทางที่สั้นหรือเร็วที่สุด 3. ห้ามไม่ให้ทอดทิ้งผู้โดยสารกลางทาง

3.3.5 การกำหนดพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

พฤติกรรมที่กฎหมายห้ามไม่ให้ผู้ขับขีรถทำในขณะที่ขับรถ คือ 1. การสูบบุหรี่หรือการกระทำที่จะก่อให้เกิดความรำคาญให้แก่ผู้โดยสาร 2. การกล่าววาจาที่ไม่สุภาพ เสียดสี ดุหมั่น ก้าวร้าวต่อผู้โดยสาร

3.3.6 การลงโทษหากทำผิด

สำหรับการลงโทษผู้ขับขีรถที่กระทำความผิดนั้น ส่วนใหญ่เป็นการลงโทษโดยการเปรียบเทียบปรับ อาทิ ผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งต้องถูกปรับไม่เกิน 5,000 บาท ผู้ที่ขับรถเมื่อใบอนุญาตหมดอายุ ถูกสั่งพัก ถูกเพิกถอนจะต้องถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท ผู้ที่เรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่น ๆ เกินกว่าอัตราที่กำหนดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท เป็นต้น

3.3.7 การเสียภาษี

ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับใบอนุญาตจะต้องเสียภาษีปีละ 100 บาท/ คัน