



กรมขนส่งฯ ใช้มาตรา 44
ปิดแอปฯ 'แกร็บ-อุเบอร์'
> 5

'กรมขนส่งฯ' ตรวจสอบ จัดระเบียบ 'แกร็บ - อุเบอร์'

● บวรสน เตชะสนีย์

แม้แอปพลิเคชันเรียกรถ **อุเบอร์ (Uber)** และ **แกร็บคาร์ (Grab Car)** จะถูกใจผู้โดยสารจำนวนหนึ่ง แต่บริการดังกล่าวไม่ใช่เรื่องถูกกฎหมายในประเทศไทย เนื่องจากเป็นการนำรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถป้ายดำออกมาวิ่งให้บริการแข่งกับรถป้ายเหลือง ซึ่งเป็นรถแท็กซี่สาธารณะตามกฎหมาย

กรณีนี้จึงมีความผิดฐานใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ ตามมาตรา 21 ประกอบมาตรา 60 ของ พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 มีอัตราโทษสูงสุดปรับไม่เกิน 2,000 บาท

ที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) พยายามปราบปรามแท็กซี่ป้ายดำและมีการเปรียบเทียบปรับเป็นระยะๆ โดยล่าสุดเมื่อวันที่ 6 มี.ค. ที่ผ่านมา ได้สนธิกำลังกับทหารและตำรวจทำการล็อคอู่ครั้งใหญ่ สามารถจับกุมรถแท็กซี่อุเบอร์ ผิดกฎหมายได้ 18 คัน แบ่งเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลป้ายดำ 16 คัน รถยนต์ส่วนบุคคลป้ายแดง 1 คัน และรถสิบล้อ 1 คัน ซึ่งได้เปรียบเทียบปรับในอัตราสูงสุด

นายณัฏฐพงศ์ เชิดชู รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ระบุว่า ต้องเข้มงวดเรื่องบริการรถอุเบอร์และแกร็บคาร์ เนื่องจากบริการดังกล่าวไม่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการขนส่งทางบก ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบที่มาที่ไปได้ทั้งผู้ขับขี เส้นทางและความเร็วของรถ ผู้โดยสารจึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือเกิดอันตรายได้มากกว่า



รถแท็กซี่ที่ถูกกฎหมาย ซึ่งต้องประชาสัมพันธ์ประเด็นนี้ให้ประชาชนเข้าใจ

สำหรับช่วงที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบกทำการล็อคอู่และเปรียบเทียบปรับอย่างต่อเนื่อง แต่ต้องยอมรับว่าจะวิ่งไล่จับแบบนี้ต่อไปก็คงไม่หมดและนับวันปัญหา ยิ่งมากขึ้น กรมการขนส่งทางบกจึงมีแนวคิดว่าจะควรมีการสั่งปิดแอปพลิเคชันซึ่งเป็นต้นทางของปัญหา

แนวทางคือจะประสานกับกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (DE) ให้ยกเลิกแอปพลิเคชันอุเบอร์และแอปพลิเคชันแกร็บทั้งหมด สำหรับแอปพลิเคชันแกร็บ แม้จะเคยเป็นดีก็แต่และมีบริการแกร็บ แท็กซี่ (Grab Taxi) ที่ถูกกฎหมายรวมอยู่ด้วย แต่กรมการขนส่งทางบกมองว่าเรื่องนี้ไม่ควรถูกกฎหมายแค่ครั้งๆ กลางๆ จึงจะเสนอให้

ปิดแอปพลิเคชันทั้งหมดเช่นกัน

กรมการขนส่งทางบกจะกดดันจับกุมรถอุเบอร์และแกร็บคาร์อย่างเข้มงวด แต่ขณะนี้ยังไม่ถึงขั้นต้องใช้มาตรา 44 เข้ามาบังคับใช้ตามกฎหมาย

เช่นเดียวกับนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ยืนยันว่ากระทรวงคมนาคมไม่ได้มีแนวคิดที่จะเสนอใช้มาตรา 44 เพื่อปิดบริการแอปพลิเคชันดังกล่าว และแอปพลิเคชันที่เกี่ยวข้องแต่อย่างใด เป็นเพียงการบังคับใช้กฎหมายตามปกติเท่านั้น

“สถานการณ์รุนแรงมากขึ้น เจ้าหน้าที่ของ ขบ. ถูกคุกคามและมีการทำลายระบบแท็กซี่ในต่างจังหวัด โดยมีการรณรงค์ในโซเชียลมีเดียให้ประชาชนแอนตี้รถในระบบและไปใช้รถนอกกรอบแทน ซึ่ง



ตอนคนไทยมีรถแท็กซี่ในระบบถึง 100,000 คัน เพราะไม่มีการกำหนดโควตา ถ้าหากมีการแก้ไขกฎหมาย ก็ย่อมส่งผลกระทบต่อระบบแท็กซี่โดยรวมอย่างแน่นอน

เป็นการเบียดเบียนประชาชนไปในทางที่ผิด”
นายถนัดพงษ์ศักดิ์ กล่าว

ส่วนก่อนหน้านี้ที่บริษัทอูเบอร์ไทยแลนด์
เสนอแนวทางประนีประนอม โดยขอให้
กระทรวงคมนาคมปรับปรุงกฎหมายเพื่อ
เปิดทางให้ใช้รถป้ายดำเป็นรถแท็กซี่อย่าง
ถูกต้องนั้น

รองอธิบดีกรมขนส่งฯ ระบุว่า จะไม่มี
การพิจารณาข้อเสนอดังกล่าวอย่างแน่นอน
เพราะไม่เข้ากับบริบทของเมืองไทย โดย
ตอนนี้ประเทศไทยมีรถแท็กซี่ในระบบ
มากถึง 100,000 คัน เพราะเป็นระบบเสรี

และไม่มีการกำหนดโควตา ถ้าหาก
มีการแก้ไขกฎหมายก็ย่อมส่งผล
กระทบต่อระบบแท็กซี่โดยรวมอย่าง
แน่นอน

อย่างไรก็ตาม ยอมรับว่ามีบาง
ประเทศที่อนุญาตให้ใช้รถบ้านเป็น
รถโดยสารสาธารณะได้ แต่ก็มิ

น้อยมาก และเป็นประเทศที่มีรถยนต์
ส่วนบุคคลและรถสาธารณะ
จำนวนน้อย ขณะที่ส่วนใหญ่อีกกว่า
70-80 ประเทศทั่วโลก ก็ถือว่าบริการ
ดังกล่าวฝ่าฝืนกฎหมายและเป็นปัญหา
เช่นเดียวกับในไทย

สำหรับกรณีนี้ที่ผู้โดยสารบางส่วน
เห็นว่า บริการของรถแท็กซี่ในปัจจุบัน
แย่แถมมีการปฏิเสธผู้โดยสาร จึง
ต้องการใช้รถอูเบอร์หรือแกร็บคาร์
มากกว่านั้น ขบ. ก็แก้ปัญหาด้วย
การพัฒนาแอปพลิเคชันเรียกรถ
แท็กซี่ของตนเองและพัฒนาบริการ
ของแท็กซี่ในระบบให้ดีขึ้น

**ขณะนี้ ได้ผลักดันกฎกระทรวง
เพื่อประกาศให้มีบริการแท็กซี่วีไอพี
ซึ่งมีบริการที่เหนือกว่าแท็กซี่ทั่วไป
เช่น รถคันใหญ่กว่า รูปลักษณ์หรูหรา
กว่า แรงม้าสูงกว่า เพื่อเป็นทางเลือก**

**และตอบสนองความต้องการที่หลากหลาย
ของผู้โดยสาร**

เบื้องต้นคาดว่าประชาชนจะ
ได้ใช้แท็กซี่ วีไอพี ไม่เกินกลางปี
เนื่องจาก ขบ. ได้เสนอกฎหมายให้
กระทรวงคมนาคมพิจารณาหลาย
เดือนแล้วและคาดว่าจะพิจารณาแล้ว
เสร็จเร็วนี้ๆ ขั้นตอนต่อไปคือเสนอ
เรื่องไปยังสำนักงานคณะกรรมการ
กฤษฎีกาก่อนประกาศใช้ต่อไป

แต่ทั้งนี้ ลูกค้ายก็ต้องยอมรับว่า
ค่าโดยสารของแท็กซี่ วีไอพี จะสูง
กว่าแท็กซี่ทั่วไปตามต้นทุนที่สูงขึ้น
ซึ่งตอนนี้ ขบ. ได้คำนวณต้นทุนและ
อัตราค่าโดยสารแล้ว แต่ตอนนี้ยังไม่
สามารถเปิดเผยได้

เติบโตก้าวกระโดด

แกร็บแท็กซี่ได้รับแบรนด์เป็น “แกร็บ”
เพื่อลดความสับสนการใช้บริการที่เพิ่ม
แผ่ขยายไปนอกเหนือจากการเรียกใช้
บริการแท็กซี่เพียงอย่างเดียว

จนปัจจุบันมีบริการที่หลากหลาย
มากขึ้นทั้งบริการเรียกรถแท็กซี่ (แกร็บ
แท็กซี่), บริการเรียกรถส่วนตัวรับจ้าง
(แกร็บคาร์) บริการเรียกรถมอเตอร์ไซด์
รับจ้าง (แกร็บไบค์) และบริการด้านการ
จัดส่ง (แกร็บเอ็กซ์เพรส)

ปัจจุบันมีจำนวนคนขับในระบบ
แล้วมากกว่า 2 แสนราย และผู้ดาวน์โหลด
แอปพลิเคชันผ่านมือถือมากกว่า
11 ล้านครั้ง

ตั้งแต่ปี 2558 บริการแกร็บคาร์
เติบโตเฉลี่ย 35% ต่อเดือน และบริการ
แกร็บไบค์เติบโตเฉลี่ยต่อเดือนที่ 75%
ทั่วทั้งภูมิภาค

ด้านผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเรียกรถ
ส่วนบุคคลรายใหญ่จากฝั่งสหรัฐอย่าง
“อูเบอร์” ที่โดดเด่นตลาดไทยอย่างเป็นทางการเมื่อปี 2557 และมีอัตราการเติบโต
มากขึ้นต่อเนื่อง ทั้งเชิงผู้โดยสาร ผู้ร่วมขับ
และจำนวนเที่ยวใช้งาน

ขณะเดียวกัน กำลังเป็นตลาดที่ถูก
จับตามองระดับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดย
ภาพรวมทั่วโลกอูเบอร์เพิ่งทำสถิติให้บริการ
ครบ 2 พันล้านทริปในรอบปีที่ผ่านมาหลัง
จากเปิดตัวในตลาดครั้งแรกเมื่อปี 2553

เหตุผลที่อูเบอร์ได้รับความนิยมแพร่หลาย
ในเวลารวดเร็วเพราะเป็นอีกหนึ่งตัวเลือกของ
การใช้บริการโดยสารในเมือง ความต้องการ
หารายได้เสริม นับเป็นการทำงานที่ยืดหยุ่น

สถิติระบุว่า ผู้ร่วมขับส่วนใหญ่ของ
อูเบอร์เข้ามาขับมาเป็นอาชีพเสริม โดย
67% ขับน้อยกว่า 25 ชั่วโมงต่อสัปดาห์
และ 33% มากกว่า 25 ชั่วโมงต่อสัปดาห์
นอกจากนี้ ข้อมูลจากอูเบอร์ยัง
ระบุว่า ผู้ใช้บริการอูเบอร์ในกรุงเทพฯ
คิดเป็นระยะทางรวมกันแล้วถึง 56 ล้าน
กิโลเมตรหรือคิดเป็นการเดินทางรอบ
โลกได้ 1,500 เที่ยว

อย่างไรก็ตาม แกร็บและอูเบอร์
ยังเป็นธุรกิจที่ยังต้องจับตา เพราะ
เป็นธุรกิจหน้าใหม่ภายใต้กฎกติกา
แบบเดิม ซึ่งต้องติดตามดูว่าการให้
บริการในประเทศไทยจะเป็นไปอย่าง
ราบรื่นหรือไม่