



Grab ถูกกฎหมาย เรื่องที่...ยอมไม่ได้!

ต้องยอมรับว่า แพลตฟอร์มลักษณะไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) หรือบริการร่วมเดินทาง อย่าง “Grab (แกร็บ)” ส่งผลต่อภาคแรงงานภาคบริการที่มีอยู่เดิมในเมืองไทย ดังจะเห็นว่าการขัดแย้งโดยทนายความไม่ได้ ด้วยเหตุบรรดา “รถรับจ้างสาธารณะ” ต่างเรียกร้องและคัดค้านการให้บริการ Grab หลายครั้ง อีกทั้งก่อเหตุรุนแรงถึงขั้นทะเลาะวิวาททำร้ายร่างกาย คนขับ Grab เป็นข่าวครึกโครมให้เห็นเป็นระยะๆ

ทั้งนี้ หลังกระแสข่าว กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เตรียมผลักดัน Grab ถูกกฎหมาย กลุ่มรถสาธารณะที่เคยร้องเรียนประเด็นการกระทำผิดกฎหมายของ Grab และไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม ได้เคลื่อนไหวเรียกร้องความชอบธรรมอีกครั้ง โดยเฉพาะกลุ่มเครือข่ายสหกรณ์แท็กซี่ และรถแดงเชียงใหม่ ที่ชุมนุมพล 2,465 คันประท้วง หาก Grab ถูกกฎหมาย เพราะกระทบรายได้หดหายไปกว่า 50 %

ย้อนกลับไปสัปดาห์ที่ผ่านมา กมล บุรณพงศ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้ประกาศเตรียมดัน Grab ถูกกฎหมาย พร้อมตั้งทีมกฎหมายกำหนดเงื่อนไข แก่ พ.ร.บ. ขนส่งฯ เพื่อรองรับการให้บริการในอนาคตอันใกล้ ขานรับนโยบายทำให้แอปพลิเคชันบริการขนส่ง Grab ถูกกฎหมาย ทั้ง Grab car, Grab Taxi, Grab Bike และ Grab Boat ตามที่ “เลี้ยว - อนุทิน ชาญวีรกูล” หัวหน้าพรรคภูมิใจไทย ประกาศไว้เมื่อตอนหาเสียงก่อนเลือกตั้ง พร้อมดูแลทุกฝ่ายแบบวิน-วิน ทั้ง แท็กซี่ วินมอเตอร์ไซด์ หรือรถรับจ้างสาธารณะ

โดยแนวทางเบื้องต้นจะมีการแก้กฎกระทรวงฯ และ พ.ร.บ.ขนส่งฯ รองรับการให้บริการ Grab ถูกกฎหมาย รวมทั้ง จำลองโมเดลการให้บริการ Grab ในต่างประเทศมาปรับใช้ในเมืองไทย ยังอยู่ระหว่างการศึกษาค้นคว้า อาทิ การกำกับดูแลผู้ขับซึ่งต้องมีใบขับขี่สาธารณะหรือไม่ หรืออาจเปลี่ยนใบขับขี่บุคคลเป็นใบขับขี่สาธารณะให้กับผู้ขับ Grab จะต้องกำหนดความรับผิดชอบเพิ่มเติมอย่างไรบ้าง

โดยกรมการขนส่งฯ ชี้แจงได้ยั่วว่า “ยังไม่มีนโยบายแก้ไขกฎหมายดังกล่าว เพียงแค่ตั้งทีมศึกษาเท่านั้น” เพื่อลดแรงเสียดทานในกลุ่มรถรับจ้างสาธารณะ แท็กซี่ วินมอเตอร์ไซด์ ฯลฯ ไม่ให้ระดมพลปิดถนน หรือหยุดวิ่งประท้วง หากไม่ได้รับคำตอบอันเป็นที่น่าพึงพอใจ

กล่าวสำหรับในแง่กฎหมาย แอปพลิเคชันบริการเรียกรถ Grab ไม่มีกฎหมายรองรับ ส่งผลให้ Grab ผิดกฎหมาย ในข้อหา นำรถส่วนบุคคลมาให้บริการลักษณะรับจ้าง ใช้รถผิดประเภท มีความผิดตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 23/1 มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท และในกรณีผู้ขับซึ่งไม่มีใบขับขี่สาธารณะ มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับไม่เกิน 1,000 บาท มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี

อย่างไรก็ตาม กระแสดัน Grab ถูกกฎหมาย ปลุกม็อบ “กลุ่มสหกรณ์แท็กซี่” รวมตัวเดินทางไปยังกรมการขนส่งทางบก เพื่อประท้วงการทำให้ Grab ถูกกฎหมาย และยื่นข้อเสนอไปยังรัฐบาล 4 ข้อ ได้แก่

1. หากดำเนินการในเรื่องนี้แล้วมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการ

อาชีพ จะต้องมีการเยียวยาอย่างเป็นรูปธรรม

2. จะต้องมีการปราบปรามรถผิดกฎหมายที่มีอยู่ในขณะนี้ให้เป็นที่ประจักษ์

3. ให้ทบทวนนโยบาย TAXI OK เนื่องจากไม่ประสบผลสำเร็จตามที่ได้ประกาศไว้

4. จะต้องมีการปรับอัตราค่าโดยสารให้เป็นธรรมและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

นายวิฑูรย์ นวพณิช ประธานเครือข่ายสหกรณ์แท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร กล่าวถึงความไม่เป็นธรรมว่า กรมการขนส่งทางบกมีแผนที่จะแก้ปัญหา Grab ผิดกฎหมายให้ถูกต้องตามกฎหมายเพื่อรองรับนโยบายรัฐบาลใหม่นั้น เครือข่ายสหกรณ์ฯ ซึ่งมีการจดทะเบียนรถแท็กซี่และให้บริการมากกว่า 40,000 คัน รวมถึงในส่วนของเครือข่ายอื่นๆ และรถแท็กซี่ส่วนบุคคลอีกมากกว่า 40,000 คัน จะได้รับผลกระทบต่อการประกอบการและการประกอบอาชีพอย่างรุนแรง นอกจากนี้ ยังกระจายความเดือดร้อนไปถึงรถรับจ้างสาธารณะในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด ที่ให้บริการรถรับจ้างสาธารณะถูกกฎหมายอยู่ก่อนหน้านี้

พร้อมเรียกร้องการแก้ไขปัญห Grab ด้วยว่า ต้องใช้ระบบเหมือนกับแท็กซี่ทั่วไป เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกันและมีความเท่าเทียมในการแข่งขัน โดยเฉพาะกรณีนำรถป้ายดำซึ่งต้นทุนประมาณคันละ 3 - 4 แสนบาท มารับส่งผู้โดยสาร ขณะที่ต้นทุนแท็กซี่คันละ 1 ล้านบาทบาท

อย่างไรก็ตาม ในแง่ของผู้โดยสารนิยมใช้บริการแอปพลิเคชัน Grab ในการเรียกรถ แม้มีอัตราค่าบริการสูงกว่าแท็กซี่เล็กน้อย แต่ได้รับการบริการที่สะดวกสบายมากมาย อีกทั้งประสบการณ์แย่ๆ จากการใช้บริการแท็กซี่เจอกับตัวทั้ง ปฏิเสธผู้โดยสาร คิด



ราคาเหมา กริยามารยาที่ไม่สุภาพ ฯลฯ ยิ่งทำให้ Grab กลายมาเป็นตัวเลือกสำคัญในการเดินทางของผู้คนยุคนี้

ข้อมูลสถิติการร้องเรียนรถแท็กซี่ผ่านทางสายด่วน 1584 ของกรมการขนส่งทางบก ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2560 - 30 กันยายน 2561 มีเรื่องร้องเรียนทั้งหมด 48,223 เรื่อง ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเรื่องร้องเรียน 5 อันดับแรก คือ การปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร, ร้องลงมา คือ แสดงกิริยาไม่สุภาพ ขับรถประมาทหวาดเสียว ไม่กีดมิเตอร์ และไม่ส่งผู้โดยสารตามที่ตกลง

งานวิจัยเรื่อง เศรษฐกิจแพลตฟอร์มและผลกระทบต่อแรงงานภาคบริการในประเทศไทย เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบที่มีต่อตลาดแรงงานภาคขนส่ง เทียบเคียงระหว่างบริการไรด์ แชร์ริ่ง และ

แท็กซี่มิเตอร์ ระบุตอนหนึ่งว่าเกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมกับคนขับแท็กซี่เดิม ต้นทุนในการประกอบอาชีพที่สูงกว่า การเรียกเก็บค่าโดยสารถูกกำหนดโดยรัฐ มาตรฐานรถสาธารณะตามกฎหมายจดทะเบียนแท็กซี่เครื่องยนต์ไม่ต่ำกว่า 1,500 cc ขณะที่บริการไรด์แชร์ริ่งสามารถนำรถอีโคคาร์เครื่อง 1,200 cc ขับรับส่งผู้โดยสารได้

อย่างไรก็ตาม Grab นับเป็นผู้ให้บริการเรียกรถรูปแบบไรด์แชร์ริ่ง ผูกขาดตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หลังจากควบรวมกิจการกับ Uber ในช่วงปี 2561 ขณะเดียวกัน กำลังต่อยอด Grab แพลตฟอร์ม เป็น Super App แห่งอาเซียน ภายใต้กลยุทธ์ Open Platform ด้วยการทำ Collaboration กับพันธมิตรธุรกิจใอุตสาหกรรมต่างๆ ส่งผลให้จากแอปฯ บริการเรียกรถสู่แพลตฟอร์มเปิดที่เปิดทางให้พันธมิตรทางธุรกิจ เสริมสร้างศักยภาพทางธุรกิจและขยายโอกาสทางเศรษฐกิจ

รวมทั้ง ลงนามความร่วมมือกับองค์กรต่างๆ ในระดับประเทศและระดับภูมิภาค อาทิ เซ็นทรัลกรุ๊ป ธนาคารกสิกรไทย ประเทศไทย, ธนาคารบีทีเอ็น และธนาคารแมนดี ในประเทศอินโดนีเซีย, ธนาคารยูโนิตีโอเวอร์ซีส์ ประเทศสิงคโปร์ ฯลฯ แน่นอนว่า Grab ไม่เพียงให้บริการเรียกรถ Grab car, Grab Taxi, Grab Bike แต่ยังมีบริการด้านอื่นๆ อาทิ Grab Food สำหรับส่งอาหาร, GrabExpress บริการรับส่งของ เป็นต้น

ปฏิเสธไม่ได้ว่า การถือกำเนิดของไรด์แชร์ริ่ง Grab เปิดโอกาสด้านอาชีพสร้างรายได้หลักหรือรายได้เสริมให้กับผู้ขับขี่ ทว่า ข้อเท็จจริงประการหนึ่งผู้ขับขี่ Grab ไม่มีอำนาจต่อรองใดๆ ตกอยู่ภายใต้สัญญาข้อตกลงที่ Grab เป็นผู้กำหนดเพียงฝ่ายเดียว โดยคนขับแบกรับความกดดันและต้นทุนต่างๆ ด้วยตัวเอง

ระบบ Grab จะหักส่วนแบ่งรายได้ 25 เปอร์เซ็นต์ ของค่าโดยสารในแต่ละเที่ยวการเดินทาง และหลายครั้งคนขับแบกรับอัตราค่าโดยสารที่ไม่สอดคล้องกับระยะทาง โดยเฉพาะในช่วงรถติด มีระบบเรตติ้งประเมินคนขับที่อาจเกิดการเลือกปฏิบัติ กรณีผู้โดยสารเกิดความไม่พอใจเกิดความขัดแย้งกับคนขับทั้งที่ตนเป็นฝ่ายผิด เช่น ปักหมุดจุดรับผิดทำให้รอนาน ปักหมุดจุดส่งผิดขอเปลี่ยนเส้นทางแล้วถูกคิดเงินเพิ่ม ตามข้อกำหนดราคามาตรฐานของ Grab ความไม่พอใจเหล่านี้ส่งผลต่อคะแนนเฉลี่ยผู้ขับ Grab ซึ่งหากต่ำกว่าเกณฑ์คนขับโดนปิดบัญชี

อีกทั้ง ต้นทุนต่างๆ เป็นภาระของผู้ขับ ค่าน้ำมัน ค่าสึกหรอ ค่าวัสดุสิ้นเปลืองต่างๆ รวมทั้ง ประกันอุบัติเหตุ ซึ่งบริษัทประกันไม่ให้คุ้มครองกรณีนำมาใช้ผิดประเภทและเกิดอุบัติเหตุขึ้น ความเสี่ยงจึงตกเป็นของผู้ขับและผู้ให้บริการ

คิดๆ ดูแล้ว คนขับ Grab มีต้นทุนที่ต้องแบกรับไม่น้อย อีกทั้งความเสี่ยงในการถูก “ล่อซื้อ” หรือ “จับกุม” ขณะให้บริการ ในข้อหาใช้งานรถผิดเพราะ “Grab ผิดกฎหมาย” โดนปรับ 2,000 บาท ก็ต้องจ่ายเอง Grab ไม่มีมาตรการช่วยเหลือเรื่องค่าปรับใดๆ ทั้งสิ้น

อย่างไรก็ตาม ต้องปรับมุมมองก่อนว่า Grab ไม่ได้เป็นคู่แข่งกับแท็กซี่ แต่เป็นทางเลือกให้กับประชาชน ดังที่ เลียหนุ-อนุทิน ชาญวีรกูล แห่งพรรคภูมิใจไทย กล่าวไว้ในช่วงหาเสียงก่อนการเลือกตั้ง 2562

“เราไม่ได้ปิดโอกาสแท็กซี่ป้ายเหลือง แต่เป็นคนละอีกตลาด ดังนั้น Grab ต้องมีมาตรฐาน เพื่อความปลอดภัยและไว้วางใจมาก

