

ปลดล็อกแอปเรียกรถ ดึงเข้าระบบคุมเข้มให้บริการ



6 เมื่อพูดถึงการให้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน ถือว่าปัจจุบันได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก ด้วยวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไป คนต้องการความสะดวกสบายมากขึ้นในการเดินทาง จึงกลายเป็นส่วนหนึ่งของการใช้ชีวิตประจำวัน ซึ่งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ผู้เล่นหลายรายที่กระโดดลงมาในตลาด ไม่ว่าจะเป็น อูเบอร์ (Uber) แกร็บ (Grab) ลิฟท์ (Lyft) หรือดีดี (Didi) และทั้งหมดนี้ก็ได้พัฒนาเทคโนโลยีและการให้บริการอย่างต่อเนื่องเพื่อดึงดูดลูกค้า แต่สิ่งที่ยังมองข้ามไม่ได้คือความปลอดภัยในการเดินทาง

ดังนั้นหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะกระทรวงคมนาคม จึงต้องยกระดับการบริการและความปลอดภัยของผู้โดยสาร ออกร่างกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ซึ่งเมื่อวันที่ 23 มิ.ย.2564 เว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษาได้ประกาศเผยแพร่

กฎกระทรวง รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งได้กำหนดให้รถยนต์หรือการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภท เป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน

สำหรับขั้นตอนหลังจากนี้ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) จะต้องออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข การรับรองผู้ให้บริการและแอปพลิเคชันที่จะนำมาให้บริการตามฐานอำนาจที่กำหนดในร่างกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว โดยจะรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องและออกประกาศ โดยใช้เวลาประมาณ 1 เดือน (30 วัน)

และหากไม่มีการคัดค้านการออกกฎหมายฉบับดังกล่าว หลังกฎกระทรวงประกาศมีผลบังคับใช้แล้วจะมีการออกประกาศกฎหมายรับรองเพื่อกำหนดคุณสมบัติ รูปแบบการจดทะเบียนรถสาธารณะ และเงื่อนไขผู้ให้บริการรถสาธารณะ

ผ่านแอปพลิเคชัน 4-5 ฉบับ เพื่อรองรับกฎกระทรวง หลัง
จากนั้นจะเริ่มให้บริการแอปพลิเคชันได้ภายในปลายเดือน
กรกฎาคม 2564

ทุนแอปเรียกรถ

อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้มีทั้งผู้เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย
โดยผลการสำรวจของ **สวนดุสิตโพล มหาวิทยาลัยสวนดุสิต**
จากกลุ่มตัวอย่าง 567 คน ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล
สำรวจระหว่างวันที่ 29 เม.ย.-3 พ.ค.2564 พบว่า กลุ่มตัวอย่าง
เป็นคนที่เคยใช้บริการแอปเรียกรถ 85.71% และเป็นผู้ที่ไม่เคย
ใช้ 14.29% โดยภาพรวม 97.00 เห็นด้วยกับการที่กระทรวง
คมนาคมกำลังผลักดันให้บริการแอปเรียกรถถูกกฎหมาย โดยไม่
เห็นด้วยเพียง 3.00%

นอกจากนี้ยังเห็นด้วยหากมีการติดสัญลักษณ์เพื่อบ่งบอก
ว่ารถคันนี้เข้าร่วมบริการ 89.95% โดยความคิดของประชาชน
86.77% ยังระบุว่าเห็นด้วยหากมีการกำหนดราคาอย่างเหมาะสม
กับขนาดหรือประเภทของรถ ส่วน 80.07% เห็นด้วยกับกรณี
รถยนต์ส่วนบุคคลต้องให้บริการผ่านแอปเท่านั้น รวมถึงยินดี
จ่ายในราคาที่สูงขึ้นเพื่อคุณภาพที่ดีกว่า 77.60% และเห็นด้วย
หากขยายอายุการใช้งานของรถส่วนตัวที่จะให้บริการผ่านแอป
ได้ถึง 12 ปี คิดเป็น 67.72%

และ 5 ปัจจัยแรกที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญในการเลือก
ใช้บริการเรียกรถผ่านแอปคือ ความสะดวกสบาย 62.08% รองลง
มาคือ มีความโปร่งใสในการแสดงราคา 60.85% ไม่ถูกปฏิเสธ/ไป
ส่งทุกที่ 58.55% มีมาตรฐานความปลอดภัย 57.50% และมีการนำ
ระบบเทคโนโลยีมาช่วยดำเนินการ 52.73%

เช่นเดียวกับ **นายจิรภัทร โสภาลัย** ตัวแทนประชาชนผู้สนับสนุน
แอปเรียกรถ และตัวแทนเครือข่ายผู้ขับขี่แท็กซี่ ชมรมผู้ขับขี่
แท็กซี่ 4.0 และชมรมแท็กซี่พัฒนา ได้ยื่นหนังสือขอคุณถึงนายกรัฐมนตรีผ่านสมพาศ นิลพันธ์ ที่ปรึกษาสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ในโอกาสที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเห็นชอบในหลักการร่างกฎกระทรวงดังกล่าว

“ส่วนตัวไม่กังวลใจว่าการนำรถบ้านมาวิ่งเป็นรถรับจ้าง
สาธารณะจะทำให้รถแท็กซี่ทั่วไปอยู่ไม่ได้ เนื่องจากรถแท็กซี่
สามารถเข้าร่วมเป็นสมาชิกวิ่งรถผ่านแอปคู่ขนานไปกับการวิ่ง
รับ-ส่งโดยสารตามรายทาง ซึ่งรถบ้านที่เปลี่ยนมาเป็นรถรับจ้าง
สาธารณะผ่านแอปไม่ได้สามารถทำได้ เพราะกฎหมายกำหนดเอาไว้ชัดเจน” นายจิรภัทรกล่าว

ยื่นศาลคุ้มครองชั่วคราว

ด้าน **นายวรพล แกมขุนทด** นายกสมาคมวิชาชีพผู้ขับขี่
รถยนต์สาธารณะแท็กซี่ กล่าวว่า กรณีที่มีประกาศราชกิจจานุเบกษา ให้

รถส่วนบุคคลจดทะเบียนวิ่งรับจ้างผ่านแอปในวันที่ 1 กรกฎาคม
นี้ สมาคมจะเดินทางไปยื่นหนังสือต่อศาลปกครองสูงสุดเพื่อขอให้
คุ้มครองคำสั่งชั่วคราว และยื่นหนังสือต่อศาลรัฐธรรมนูญชี้ขาดต่อ
กฎหมายขัดต่อ พ.ร.บ. พ.ศ.2522 ห้ามนำรถส่วนตัววิ่งรับจ้าง ขณะ
เดียวกันจะยื่นหนังสือถึงกรมสอบสวนคดีพิเศษ (DSI) ในเรื่องการ
ฟอกเงินของบริษัทแอปพลิเคชันรายดำ โดยฝ่ายกฎหมายจะ
รวบรวมหลักฐานจากการกระทำผิดในการนำรถป้ายดำมาวิ่งรับจ้าง
ให้บริการ

“การออกมาแสดงจุดยืนของสมาคมไม่ต้องการที่จะล้มใคร
แต่เราจะมายึดอาชีพรถไปเป็นของนายทุน วันนี้จะออกมาสู้เพื่อคน
ข้างหลัง ที่จะออกมาประกอบอาชีพขับแท็กซี่ ซึ่งตาม พ.ร.บ.รถยนต์
พ.ศ.2522 นั้น ห้ามเด็ดขาดการเอารถยนต์ส่วนบุคคลมาวิ่งรับจ้าง แม้
ภายหลังจดทะเบียนก็ยังให้ใช้ป้ายรถยนต์ส่วนบุคคล จึงเป็นการใช้
รถยนต์ผิดประเภทผิดกฎหมาย ประเด็นสำคัญปัจจุบันผู้ประกอบการ
แท็กซี่มีจำนวนหลายแสนคัน ในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัด
ใกล้เคียง มีการเรียกผ่านทางออนไลน์ ผ่านมือถือ ซึ่งแทบไม่มีผู้
โดยสาร อาชีพแท็กซี่ที่รับจ้างลำบากแสนสาหัสอยู่แล้วในภาวะ
ปัจจุบัน แน่แน่นอนว่าจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมอย่างยิ่ง และซ้ำ
เติมผู้ประกอบการ” นายวรพลกล่าว

องจดทะเบียน

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า การออก
กฎกระทรวงฉบับนี้ กรมการขนส่งทางบกจะเป็นผู้ดำเนินการ
ย่อยกระตือรือร้นให้บริการรถสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันทั้ง
ระบบ และสามารถควบคุมกลุ่มแท็กซี่ป้ายดำให้อยู่ในกฎระเบียบ
ถูกต้องตามกฎหมาย ขณะเดียวกันจะช่วยให้ผู้ใช้บริการรถ
สาธารณะปลอดภัยและมั่นใจมากขึ้น เช่น การประกันคุ้มครอง
รถสาธารณะ การตรวจสอบสภาพรถที่ให้บริการ ผู้ให้บริการมีใบขับขี่
สาธารณะ ฯลฯ

“เบื้องต้นเจ้าของรถส่วนบุคคลสามารถนำรถมาวิ่งเป็น
รถรับจ้างสาธารณะผ่านแอปได้ แต่จะต้องนำไปขึ้นทะเบียน
เปลี่ยนสถานะเป็นรถยนต์รับจ้างสาธารณะ อีกทั้งผู้ขับขี่จะต้อง
สอบใบขับขี่สาธารณะไม่ต่างจากรถแท็กซี่ทั่วไป นอกจากนี้ การ
เรียกเก็บค่าโดยสาร รถแท็กซี่ที่เข้าร่วมวิ่งรถผ่านแอปสามารถ
จะเก็บเงินผ่านแอปได้เช่นกัน ขณะที่ผู้โดยสารจะไม่ถูกปฏิเสธ
เรียกใช้บริการได้ง่าย รู้ค่าโดยสารล่วงหน้าก่อนจะตัดสินใจใช้
บริการ” นายศักดิ์สยามกล่าว

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีแท็กซี่ที่จดทะเบียนในระบบกับ
กรมการขนส่งฯ รว 100,000 คัน แต่จากสถานการณ์การ
แพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ระบาด ส่งผลให้แท็กซี่ในระบบ
สามารถวิ่งให้บริการราว 40,000-50,000 คัน.