

กระทู้ถามที่ ๑๓๒๐ ร.

สภาผู้แทนราษฎร

๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ปัญหารถแท็กซี่ที่ไม่มีผู้โดยสาร

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ตามนายกรัฐมนตรี ดังต่อไปนี้

ในปัจจุบันมีรถแท็กซี่จำนวนมากที่วิ่งบนท้องถนนแต่ไม่มีผู้โดยสารทำให้เกิดการสูญเสียน้ำมันไปโดยเปล่าประโยชน์ และก่อให้เกิดการจราจรติดขัดบนถนน ซึ่งรถแท็กซี่ดังกล่าวควรไปรับผู้โดยสารซึ่งตกค้างอยู่ที่สนามบินเป็นจำนวนมาก และอัตราค่าบริการของรถแท็กซี่ก็มีราคาสูงกว่าแท็กซี่ที่ทำอากาศยานดอนเมืองซึ่งต้องจ่ายค่าบริการเพิ่มจากเดิมอีก ๕๐ บาท จากราคาปกติ ทำให้ผู้โดยสารที่ทำอากาศยานดอนเมืองต้องได้รับความเดือดร้อนจากการรอรถแท็กซี่นานและการเพิ่มค่าบริการของทำอากาศยานดอนเมือง ด้วยเหตุผลดังกล่าว จึงขอเรียนถามว่า

๑. รัฐบาลมีนโยบายและมาตรการในการช่วยเหลือรถแท็กซี่ที่ไม่มีผู้โดยสารบนท้องถนนเพื่อให้สามารถหาผู้โดยสารได้อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๒. รัฐบาลจะสามารถช่วยเหลือรถแท็กซี่ที่ไม่มีผู้โดยสารให้ไปรับผู้โดยสารที่สนามบินดอนเมืองได้หรือไม่ อย่างไร เพื่อให้ผู้โดยสารภายในทำอากาศยานดอนเมืองได้ใช้บริการจากรถแท็กซี่อย่างเพียงพอ ขอทราบรายละเอียด

๓. รัฐบาลจะสามารถแก้ปัญหาค่าบริการรถแท็กซี่ที่ทำอากาศยานดอนเมืองที่มีอัตราเพิ่มขึ้นจากราคาปกติ ๕๐ บาทได้หรือไม่ ถ้าไม่ได้เพราะเหตุใด ขอทราบรายละเอียด

ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

วิรัตน์ ตยางคนนท์

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคไทยรักไทย

คำตอบกระทู้ถามที่ ๑๓๒๐ ร.

ของ นายวิรัตน์ ดยงคนนท์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ระบบบัญชีรายชื่อ)

เรื่อง ปัญหารถแท็กซี่ที่ไม่มีผู้โดยสาร

ข้าพเจ้า นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้รับมอบหมายจาก ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ให้เป็นผู้ชี้แจงตอบกระทู้ถามเรื่อง ปัญหารถแท็กซี่ที่ไม่มีผู้โดยสาร ข้าพเจ้า ขอตอบกระทู้ถามของท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ ดังนี้

คำตอบข้อ ๑ ขอเรียนว่า รัฐบาลมีนโยบายและมาตรการในการช่วยเหลือรถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่ไม่มีผู้โดยสาร ดังนี้

๑. กำหนดให้รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เป็นต้นไป ทั้งประเภทบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล จะต้องมิและใช้เครื่องสื่อสารตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๖ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และเครื่องสื่อสารดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมไปรษณีย์โทรเลข และในปัจจุบันมีศูนย์วิทยุสื่อสารดังกล่าว ทั้งหมด ๑๑ แห่ง ในการให้บริการประชาชนสำหรับเรียกใช้รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ผ่านศูนย์วิทยุ ดังกล่าวทำให้ผู้ขับรถรถยนต์สาธารณะ (TAXI) สามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารมากขึ้นกว่าปกติ ซึ่งการนำ เครื่องสื่อสารมาติดตั้งในรถยนต์สาธารณะดังกล่าว นอกจากจะเป็นการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการ ของรถยนต์สาธารณะ (TAXI) ให้ทันสมัยยิ่งขึ้นแล้วยังก่อให้เกิดประโยชน์กับผู้ให้บริการในค่าบริการที่ เพิ่มขึ้นอีก ๒๐ บาท และประชาชนผู้ใช้บริการโดยเฉพาะผู้ใช้บริการที่อยู่ห่างไกลจากถนนใหญ่ หรือ กรณีผู้ใช้บริการมีเหตุฉุกเฉินหรือรีบด่วนก็สามารถเรียกใช้บริการผ่านศูนย์วิทยุสื่อสารดังกล่าวได้อีกด้วย

๒. รัฐบาลโดยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มอบหมายให้กรุงเทพมหานคร ดำเนินการจัดหาสถานที่จอดรถยนต์สาธารณะ (TAXI) ตามถนนสายต่างๆ ประมาณ ๑๒๘ แห่ง ทั่วกรุงเทพมหานคร และยังได้ขอความร่วมมือกับภาคเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งห้างสรรพสินค้า และบริษัทอื่นๆ ให้จัดหาสถานที่จอดรถยนต์สาธารณะ (TAXI) เพื่อรองรับผู้โดยสารอีกประมาณ ๑๘๗ แห่งทั่วกรุงเทพมหานคร ให้ผู้ใช้บริการรถยนต์สาธารณะ (TAXI) สามารถเรียกใช้รถยนต์สาธารณะได้ โดยสะดวกยิ่งขึ้น

คำตอบข้อ ๒ ขอเรียนว่า รัฐบาลโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีนโยบาย เปิดกว้างให้รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่ถูกกฎหมายเข้าไปให้บริการผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานกรุงเทพได้ ทั้งรับและส่งเพียงแต่มีการควบคุมและจัดระเบียบเพื่อให้เกิดความเรียบร้อย ผู้โดยสารสามารถใช้บริการ

รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ได้อย่างสะดวกเป็นธรรมและปลอดภัย ซึ่งบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดวิธีการควบคุมรถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่เข้าไปให้บริการในท่าอากาศยานกรุงเทพ ทั้งรถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่มีผู้โดยสารและไม่มีผู้โดยสาร ไว้ดังนี้

๑. รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่มีผู้โดยสาร บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อนุญาตให้รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่มีผู้โดยสารเข้าไปส่งผู้โดยสารในท่าอากาศยานกรุงเทพได้ ณ จุดส่งผู้โดยสาร (Drop Zone) ที่กำหนดไว้ ปัจจุบันมี ๓ จุด คือ บริเวณชานชาลาขาออกของอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศอาคาร ๑ อาคาร ๒ และอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และเมื่อส่งผู้โดยสารแล้วให้กลับออกทันทีห้ามจอดรอรับผู้โดยสารออกไป ยกเว้นมีผู้โดยสารเรียกใช้บริการในทันทีที่ส่งเสร็จ กรณีนี้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อนุญาตให้รับผู้โดยสารออกไปได้ และจะบันทึกชื่อผู้ขับขี่และหมายเลขทะเบียนของรถยนต์สาธารณะ (TAXI) รวมทั้งจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารไว้เป็นข้อมูลด้วย

๒. รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่ไม่มีผู้โดยสาร บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดระเบียบการควบคุมไว้ ดังนี้

๑) รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่ไม่มีผู้โดยสารที่ไม่อยู่ในความควบคุมของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตามกฎกระทรวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๘ ออกตามความในพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ ห้ามมิให้รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่ไม่มีผู้โดยสารเข้าไปในพื้นที่ของท่าอากาศยานกรุงเทพ รถจำพวกนี้จึงจอดรอให้บริการผู้โดยสารที่ถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณหน้าอาคารผู้โดยสารทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศของท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งไม่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หากมีการฝ่าฝืนจะถูกจับกุมและเปรียบเทียบปรับรวมทั้งบันทึกประวัติ หากทำผิดถึง ๓ ครั้ง บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะแจ้งให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาโทษต่อไป

๒) รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่ไม่มีผู้โดยสารที่อยู่ในความควบคุมของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รถจำพวกนี้เป็นพวกที่สมัครใจเข้ามาอยู่ในความควบคุมของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เปิดเสรีให้สมัครได้ทุกคันโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ผู้ที่สมัครใจนี้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะจัดทำประวัติผู้ขับขี่และบันทึกทะเบียนรถไว้เป็นหลักฐานสำหรับการตรวจสอบ และอนุญาตให้เข้าไปรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานกรุงเทพได้ ปัจจุบันมีอยู่ประมาณ ๒,๖๐๐ คัน มีพื้นที่จอดรอ (Pool) อยู่ที่พื้นที่ของเอกชนและมีบริษัทเอกชน

ควบคุมดูแลอีกทอดหนึ่ง และในการเข้าไปให้บริการผู้โดยสารจะต้องออกจากจุดจอดรอไปเข้าคิวรอให้บริการ ณ จุดขึ้นรถยนต์สาธารณะ (TAXI) ที่กำหนด และต้องปฏิบัติตามระเบียบในการรับผู้โดยสารตามวิธีการที่กำหนดด้วย

คำตอบข้อ ๓ ขอเรียนว่า สำหรับค่าบริการเพิ่ม (Surcharge) ที่ผู้โดยสารต้องจ่ายเพิ่มจากค่าโดยสารตามมิเตอร์อีก ๕๐ บาท เป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกินเจ็ดคนกรณีการจ้างจากท่าอากาศยานกรุงเทพ ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากค่าบริการเพิ่มคือ รถยนต์สาธารณะ (TAXI) ตามข้อ ๒) ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ได้รับผลประโยชน์ใดๆ จากค่าบริการเพิ่มนี้ โดยคิดคำนวณจากต้นทุนการเดินรถ ระยะเวลาที่รถยนต์สาธารณะ (Taxi Stand) แต่ละคันจะต้องจอดรอรับผู้โดยสารรวมถึงการบริการขนส่งสิ่งของที่มีมากกว่าผู้โดยสารทั่วไป ซึ่งค่าบริการดังกล่าวมีความสอดคล้องกับต้นทุนการเดินรถอยู่แล้ว