

หน่วยงาน	ความเห็น	เหตุผล / ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอ
1. สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	ไม่เห็นชอบ	<p>เนื่องจากสหกรณ์ฯ ได้ดำเนินการให้บริการศูนย์วิทยุคมนาคมเฉพาะสมาชิกสหกรณ์ภายใต้การบริการรูปแบบวิทยุคมนาคมเฉพาะกิจโดยเช่าโครงข่ายของ บมจ.กสท โทรคมนาคม และได้รับอนุญาตจากกรมไปรษณีย์โทรเลข ตามหนังสือที่ ทก 0304(ถว.1)/8178 ลงวันที่ 19 ธันวาคม 2546 ปัจจุบันมีรถแท็กซี่อยู่ในข่ายสื่อสารประมาณ 2500 - 3000 สถานี</p> <p>สหกรณ์ฯ มีความประสงค์ที่จะประกอบกิจการโทรคมนาคมโดยสามารถให้บริการแก่สมาชิกทั่วไปจากสหกรณ์อื่นๆหรือแท็กซี่ส่วนบุคคลได้เช่นเดียวกับศูนย์วิทยุคมนาคมทั่วไปเมื่อประกาศฉบับนี้ได้ถูกบังคับใช้ ดังนั้นในข้อ 14 ของร่างหลักเกณฑ์ปี 2550 นี้ จำเป็นต้องคุ้มครองรูปแบบของการบริการของสหกรณ์ที่มีมาตั้งแต่ปี 2546 ด้วย ในกรณีที่ไม่สามารถแก้ไขหลักเกณฑ์ข้อ 14 ได้ หลักเกณฑ์ข้ออื่นๆประกาศฉบับนี้ควรเปิดทางให้สหกรณ์ฯ สามารถขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมได้ อาทิเช่น ข้อ 6.1 มีจำนวนรถยนต์รับจ้างให้บริการในข่ายสื่อสารของตนเองขั้นต่ำไม่ควรเกิน 2500 คัน เป็นต้น และเทคโนโลยีวิทยุคมนาคมแบบ Simplex 2 Frequency ที่ใช้การสื่อสารทางเสียงเป็นหลักที่สหกรณ์ฯ ใช้บริหารศูนย์อยู่ ก็ควรจะผ่านหลักเกณฑ์เทคโนโลยีของประกาศฉบับนี้</p>
2. บริษัท นครชัยทรานสปอร์ตเตชั่น จำกัด	เห็นชอบ	<p><b>ข้อเสนอ / ข้อคิดเห็น ตามข้อ 5.</b></p> <p>ควรมีเฉพาะข้อ 5.1 ไม่ควรมีข้อ 5.2 ด้วยเหตุที่ว่า ปัจจุบันมีผู้ประกอบการในลักษณะการเช่าโครงข่ายโทรคมนาคมจากผู้ได้รับใบอนุญาตรายอื่นตามข้อ 5.2 อยู่แล้วทั้งสิ้น 11 รายจาก 12 ราย ผลปรากฏที่ผ่านมาจะเห็นว่ามียางรายที่ไม่ได้มุ่งเน้นการให้บริการประชาชนตามวัตถุประสงค์เพียงประกอบธุรกิจเพื่อให้รถแท็กซี่จดทะเบียนได้ตามกฎหมายเท่านั้น จึงเห็นว่า ผู้ประกอบการโทรคมนาคมสำหรับรถยนต์รับจ้างควรเป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่นตั้งใจประกอบการเพื่อให้บริการประชาชนอย่างแท้จริง และควรเป็นผู้มีความรู้ความสามารถที่จะสร้างโครงข่ายเป็นของตนเองในการให้บริการประชาชน (ผู้โดยสาร) ผู้เรียกใช้รถแท็กซี่ และเพื่อลดจำนวนผู้ประกอบการที่จะแฝงตัวเข้ามาโดยการเช่าสัญญาณ และหาประโยชน์เพียงเพื่อการจำหน่ายวิทยุสื่อสารมากกว่าที่จะเน้นการให้บริการแก่ผู้โดยสารตามเจตนาของกฎหมาย</p>

หน่วยงาน	ความเห็น	เหตุผล / ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอ
		<p><b>ข้อ 6. ควรแก้ไขเป็น</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. มีจำนวนรถยนต์รับจ้างที่ใช้บริการในข่ายสื่อสารของตนเองอยู่แล้วไม่ต่ำกว่า 2 พันคัน</li> <li>2. มีระบบการติดต่อสื่อสารทั้งทางเสียงและข้อมูล (มีหน้าจอบอกรายละเอียด) เพื่อการใช้ช่องความถี่อย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>3. มีระบบบอกตำแหน่งพิกัด (GPS) ของรถ เพื่อตรวจสอบและจ่ายงานอย่างรวดเร็ว</li> </ol> <p><b>ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม</b></p> <p>ผู้ประกอบการกิจการโทรคมนาคมสำหรับรถยนต์รับจ้างจะต้องมีหน้าที่ตรวจสอบการใช้งานของวิทยุสื่อสารในรถยนต์รับจ้างที่เข้าร่วมข่ายสื่อสาร เพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการมีและใช้วิทยุสื่อสารอย่างเคร่งครัด</p> <p><b>เหตุผล</b></p> <p>เนื่องจากยังขาดหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมตรวจสอบการมีและใช้วิทยุสื่อสารอย่างถูกต้อง เป็นเหตุให้การตรวจสอบควบคุมดูแลการมีและใช้วิทยุสื่อสารในรถยนต์รับจ้างไม่เป็นไปตามมาตรฐาน และอาจก่อให้เกิดปัญหาต่างๆตามมา เช่น การเปลี่ยนแปลงโยกย้ายโดยไม่แจ้ง การสูญหาย หรือการแก้ไขโดยไม่แจ้งให้ผู้รับผิดชอบทราบ</p>
3. สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	เห็นชอบ	
4. สหกรณ์แท็กซี่สยาม จำกัด		<p><b>ความเห็น ข้อ 4.</b></p> <p>ระบบใหม่ควรกำหนดชัดเจนว่า สามารถให้บริการติดต่อสื่อสารเสียง และข้อมูล และพหุสื่อได้ หมายถึงระบบใหม่เครื่องลูกข่ายควรมีหน้าจอรับข้อมูลและพหุสื่อได้</p> <p><b>ความเห็นข้อ 5.</b></p> <p>เห็นชอบกับข้อ 5.1 แต่เห็นว่าควรตัดข้อ 5.2 ทั้ง ทั้งนี้เพื่อให้ผู้สนใจจะให้บริการมีความตั้งใจจริงในการให้บริการ โดยดูจากเจตนาเริ่มต้น ในการลงทุนโครงข่ายเป็นของตนเอง เพื่อให้บริการมีประสิทธิภาพโดยตรงถึงสมาชิก โดยมีเพียงหวังผลกำไรจากการบริหารเครือข่ายการพัฒนาจะได้ดำเนินไปร่วมกันระหว่างเครือข่ายและระบบศูนย์วิทยุรับจ้างได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ</p> <p><b>ความเห็นข้อ 6.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. มีรถยนต์รับจ้างใช้บริการในข่ายสื่อสารของตนเองอยู่แล้วไม่ต่ำกว่า 5 พันคัน</li> <li>2. ต้องมีระบบ รับส่งข้อมูล แบบมีหน้าจอแสดง</li> </ol>

หน่วยงาน	ความเห็น	เหตุผล / ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอ
		<p>3. มีระบบ GPS เพื่อติดตามตำแหน่งรถได้อย่างถูกต้องแม่นยำประมาณเวลารถเข้ารับผู้โดยสารได้ใกล้เคียงและทำให้เกิดความเชื่อถือของประชาชนผู้ใช้บริการมากขึ้น</p> <p><b>ความเห็นข้อ 8.</b></p> <p>เนื่องจากระบบ Duplex สามารถครอบคลุมบริการได้หลากหลายรูปแบบ ควรมีการกำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตให้ทัดเทียมกัน เช่น เลือกใช้ระบบ Trunk หรือระบบมือถือ จะได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาต 2,140 บาท ขณะที่ระบบ Simplex-2 Frequency ยังต้องแบกรับภาระอยู่จึงต้องได้รับการยกเว้นค่าใบอนุญาต เช่นเดียวกันไม่เช่นนั้นจะเกิดความไม่เท่าเทียมกัน และทำให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบในเชิงธุรกิจ</p> <p>กำหนดบทบาทของผู้ประกอบการเพิ่มเติมให้มีหน้าที่ตรวจสอบการมีและใช้วิทยุคมนาคมของสมาชิก พร้อมกับได้สิทธิในการออกไปรับรองด้วย</p> <p>คำนิยามรถยนต์รับจ้างในระเบียบนี้ ควรใช้ข้อความของกรมการขนส่งทางบก คือ รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)</p> <p><b>ความเห็นข้อ 13.</b></p> <p>ขอตัดออกทั้งหมด เนื่องจากรถยนต์รับจ้างอื่นๆ มีหลายประเภทลักษณะการใช้งานก็ต่างกัน จำนวนรถยนต์มีจำนวนไม่มากนัก ซึ่งต่างกับรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีจำนวนมาก การใช้งานก็ลักษณะเดียวกัน จึงขอเสนอให้ตัดข้อ 13 ออก ให้ไปออกระเบียบใหม่ น่าจะเหมาะสมกว่า</p>
5. ชมรมศูนย์วิทยุสื่อสาร		<p><b>ความเห็น ข้อ 4.</b></p> <p>ระบบใหม่ควรกำหนดชัดเจนว่า สามารถให้บริการติดต่อสื่อสารเสียง และข้อมูล และพหูสือได้ หมายถึงระบบใหม่เครื่องลูกข่ายควรมีหน้าจอรับข้อมูลและพหูสือได้</p> <p><b>ความเห็น ข้อ 5.</b></p> <p>เห็นชอบกับข้อ 5.1 แต่เห็นว่าควรตัดข้อ 5.2 ทั้ง ทั้งนี้เพื่อให้ผู้สนใจจะให้บริการมีความตั้งใจจริงในการให้บริการ โดยดูจากเจตนารมณ์เบื้องต้น ในการลงทุนโครงข่ายเป็นของตนเอง เพื่อให้บริการมีประสิทธิภาพโดยตรงถึงสมาชิก โดยมีเพียงหวังผลกำไรจากการบริหารเครือข่ายการพัฒนาจะได้ดำเนินไปร่วมกันระหว่างเครือข่ายและระบบศูนย์วิทยุรับจ้างได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ</p>

หน่วยงาน	ความเห็น	เหตุผล / ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอ
		<p><b>ความเห็นข้อ 6.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 มีรถยนต์รับจ้างใช้บริการในข่ายสื่อสารของตนเองแล้วไม่ต่ำกว่า 5 คัน</li> <li>2 ต้องมีระบบ รับส่งข้อมูล แบบมีหน้าจอแสดง</li> <li>3 มีระบบ GPS เพื่อติดตามตำแหน่งรถได้อย่างถูกต้องแม่นยำประมาณเวลารถเข้ารับผู้โดยสารได้ใกล้เคียงและทำให้เกิดความเชื่อถือของประชาชนผู้ใช้บริการมากขึ้น</li> </ol> <p><b>ความเห็นข้อ 8.</b></p> <p>เนื่องจากระบบ Duplex สามารถครอบคลุมบริการได้หลากหลายรูปแบบ ควรมีการกำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตให้ทัดเทียมกัน เช่น เลือกใช้ระบบ Trunk หรือระบบมือถือ จะได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาต 2,140 บาท ขณะที่ระบบ Simplex-2 Frequency ยังต้องแบกรับภาระอยู่จึงต้องได้รับการยกเว้นค่าใบอนุญาต เช่นเดียวกันไม่เช่นนั้นจะเกิดความไม่เท่าเทียมกัน และทำให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบในเชิงธุรกิจ</p> <p>กำหนดบทบาทของผู้ประกอบการเพิ่มเติมให้มีหน้าที่ตรวจสอบการมีและใช้วิทยุคมนาคมของสมาชิก พร้อมกับได้สิทธิในการออกไปรับรองด้วย</p> <p>คำนิยามรถยนต์รับจ้างในระเบียบนี้ ควรใช้ข้อความของกรมการขนส่งทางบก คือ รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)</p> <p><b>ความเห็นข้อ 13.</b></p> <p>ขอตัดออกทั้งหมด เนื่องจากรถยนต์รับจ้างอื่นๆ มีหลายประเภทลักษณะการใช้งานก็ต่างกัน จำนวนรถยนต์มีจำนวนไม่มากนัก ซึ่งต่างกับรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีจำนวนมาก การใช้งานก็ลักษณะเดียวกัน จึงขอเสนอให้ตัดข้อ 13 ออก ให้ไปออกระเบียบใหม่ น่าจะเหมาะสมกว่า</p>
6. บริษัท ออริสคอม จำกัด		<p>ผมในนามของกรรมการผู้จัดการบริษัท ออริสคอม จำกัด ซึ่งทำธุรกิจทางด้านจำหน่ายระบบสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่และวางระบบซอฟต์แวร์ควบคุมศูนย์ CALL CENTER และระบบ GPS ให้กับศูนย์แท็กซี่ชั้นนำ อาทิเช่น ศูนย์แท็กซี่เจริญเมือง สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ สหกรณ์แท็กซี่ปทุมวัน และโครงการแท็กซี่เอื้ออาทรของธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และในอดีตเคยจำหน่ายวิทยุคมนาคมให้กับสหกรณ์แท็กซี่สยาม ศูนย์ TAXI RADIO (1661) บริษัท นครชัย ทรานสปอร์ตเทชั่น และสหกรณ์แท็กซี่ภูมิพลัง (ชื่อเดิม สหกรณ์แท็กซี่ธนบุรี) ด้วยประสบการณ์ทางด้านระบบสื่อสารในแท็กซี่กว่า 11 ปี จึงขอเสนอ</p>

หน่วยงาน	ความเห็น	เหตุผล / ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอ
		<p>แนวคิดในเรื่องประชาสัมพันธ์ในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้</p> <p><b>เรื่อง ด้านค่าใบอนุญาต กทช.</b></p> <p>ปัจจุบันวิทยุคมนาคม แบบ Simplex-2 Frequency ที่ใช้สำหรับรถแท็กซี่จะต้องเสียค่าใบอนุญาต มีและใช้เครื่องวิทยุคมนาคมให้กับ กทช. เครื่องละ 2,140 บาท แต่ระบบ TRUNKED RADIO และระบบโทรศัพท์มือถือ ได้รับยกเว้น ผมมีความเห็นว่าโดยหลักการของประกาศฉบับนี้ควรมีการระบุงการยกเว้นการเก็บค่าใบอนุญาตทุกเทคโนโลยี ทั้ง Simplex-2 Frequency และ Duplex หรือเก็บในอัตราที่เท่าเทียมกันทุกเทคโนโลยีเพื่อความยุติธรรมในการแข่งขัน</p> <p><b>เรื่องเทคโนโลยี</b></p> <p>ประกาศฉบับนี้ ควรมีความชัดเจนทั้งทางด้านเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด แก่เจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้โดยสาร โดยระบบสื่อสารสำหรับรถแท็กซี่จะมีลักษณะเฉพาะ เช่น การเน้นการ Broadcasting ในการรายงาน ผมขอยกตัวอย่าง อาทิเช่น ระบบสากลในการประกาศแจ้งงานสำหรับรถแท็กซี่ จะแยกออกเป็น 3 แบบ หลักๆ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 การประกาศแจ้งงานด้วยเสียง (Voice Broadcasting) ตัวอย่างระบบปัจจุบันของศูนย์ภายใต้ บมจ.กสท โทรคมนาคม</li> <li>2. การประกาศแจ้งงานด้วยข้อความ หรือภาพ (Data Broadcasting) ตัวอย่าง ระบบของศูนย์แท็กซี่ RADIO (1661)</li> <li>3. การระบุงการแจ้งงานแก่รถที่ละคันด้วยระบบอัตโนมัตินี้ (GPS identification) ปัจจุบันยังไม่มีใช้งานในประเทศไทย แต่ระบบนี้จะรายงานได้ช้าเพราะรถบางคันใกล้ลูกค้าแต่อาจไม่ยากไปปรับก็ได้ เทคโนโลยีบางอย่าง อาทิเช่น โทรศัพท์มือถือ หรือระบบ TRUNKED RADIO ที่มีระยะ CALL SET UP TIME นานๆ ไม่เหมาะสมแก่การนำมาให้บริการแบบ การประกาศแจ้งงานด้วยเสียง (Voice Broadcasting) เป็นต้น เพราะ เป็นไปไม่ได้ที่ผู้ให้บริการโทรศัพท์มือถือจะให้บริการ VOICE GROUP CALL ให้กับเครื่องลูกข่ายกระจายอยู่ทั่วกรุงเทพและปริมณฑลครั้งละหลายร้อยหรือหลายพันเครื่องได้</li> </ol> <p>หรือกรณีตัวอย่างการใช้ระบบ TRUNKED RADIO บางระบบที่มีเวลา CALL SET UP TIME นานกว่า 5-10 วินาที ในการทำ Multi Site Group Call มาให้บริการแบบ การประกาศแจ้งงานด้วยเสียง (Voice Broadcasting) อาจส่งผลให้การรายงานได้ช้ากว่าระบบ Simplex-2 Frequency ในปัจจุบันมากๆ</p>

หน่วยงาน	ความเห็น	เหตุผล / ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอ
		<p>หรือกรณีที่ต้องการเปิดศูนย์ TAXI CALL CENTER โดยใช้เครื่อง CB245 หรือ CB ความถี่อื่นๆ แล้วตั้งเสายืดของความถี่เหมือนที่เกิดที่ต่างจังหวัด ก็เรื่องไม่สมควรต่อความถี่สาธารณะ</p> <p>ดังนั้นผมขอเสนอว่า กทช. ควรระบุว่าผู้ที่เปิดศูนย์ TAXI CALL CENTER ใหม่ในกรุงเทพและปริมณฑลต้องใช้เทคโนโลยี การประกาศแจ้งงานด้วยข้อความ หรือภาพ (Data Broadcasting) เพื่อเป็นการพัฒนาระบบ และป้องกันการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาให้บริการแบบผิดประเภทเพื่อให้ผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารได้ประโยชน์สูงสุด ตามคำกล่าวอ้างของผู้ที่ได้จัดตั้งศูนย์ TAXI CALL CENTER ใหม่</p> <p><b><u>เรื่อง แนวคิดการเปิดเสรีแบบควบคุม</u></b></p> <p>ปัจจุบันศูนย์ TAXI CALL CENTER มีมากถึง 12 ศูนย์ใน กทมและปริมณฑล และผู้ค้าเครื่องวิทยุสื่อสารสำหรับกลุ่มรถแท็กซี่มีมากถึง 7-8 ราย สำหรับตลาดรถแท็กซี่ที่มีปริมาณจำกัดแค่ประมาณ 70,000 คัน โดยที่ติดตั้งวิทยุสื่อสารไปแล้วเกือบ 60,000 คัน ถือว่าเป็นการตลาดที่แข่งขันค่อนข้างสมบูรณ์ ไม่มีผู้ใดอยู่เหนือตลาดได้เหมือนกลุ่มค้าปลีกข้ามชาติ เช่น ห้างโลตัส หรือคาร์ฟู</p> <p>ตัวอย่างกรณีที่มีการเปิดเสรีให้มีการรับใบอนุญาตศูนย์ TAXI CALL CENTER ในเขตกรุงเทพและปริมณฑลมาก อาจมีศูนย์เกิดใหม่อีกหลายสิบศูนย์ อาจทำให้ประชาชนสับสนเรื่องการจดจำเบอร์โทรศัพท์ และอาจมีศูนย์ที่ไม่พร้อมในการให้บริการเกิดขึ้นจำนวนมาก เมื่อประชาชนเรียกใช้ซักสอง สามศูนย์ฯ และไม่มีรถไปรับก็จะเกิดความไม่เชื่อมั่นต่อการบริการของศูนย์ฯ ใดๆ เลย ส่งผลให้ผู้ให้บริการที่ดีอื่นๆ เสียหายไปด้วย ในที่สุดประชาชน ก็จะบอกกันปากต่อปากว่าการใช้บริการเรียกแท็กซี่ผ่านศูนย์ฯ ใช้ไม่ได้ ผู้โดยสารจำนวนมากก็จะเลิกใช้บริการแท็กซี่ผ่านศูนย์ฯ ทำให้บริการไม่ได้รับความนิยม แท็กซี่ก็ต้องวิ่งหาผู้โดยสารให้สิ้นเปลืองพลังงานต่อไป กทช. ควรเข้ามาควบคุมให้มีจำนวนศูนย์ฯ ที่เหมาะสม โดยอาจจะใช้ข้อมูลจากงานวิจัยจากต่างประเทศสำหรับเมืองที่มีจำนวนประชากรประมาณกรุงเทพและปริมณฑล มีกี่ศูนย์ และอย่างน้อยต้องมีรถกี่คันถึงจะพอให้บริการได้ ข้อมูลนี้อาจจะได้รับการสนับสนุนจากกรมการขนส่งทางบก</p>

หน่วยงาน	ความเห็น	เหตุผล / ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอ
		<p><b><u>เรื่อง ความแตกต่างของการบริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะและรถยนต์รับจ้างทั่วไป</u></b></p> <p>กทช. ควรแยกระเบียบของ TAXI และรถยนต์รับจ้างทั่วไป ออกจากกัน เนื่องจากกลุ่มของรถยนต์รับจ้างทั่วไปไม่ได้มีจำนวนมากเท่ากับรถแท็กซี่ใน กทช. และมีได้ต้องการความรวดเร็วในการให้บริการเหมือนกัน และการกระจายของผู้โดยสารต่างกัน</p> <p>สำหรับกลุ่มรถแท็กซี่ ถ้าจะให้บริการรถแท็กซี่ไปรับผู้โดยสารในเขตกรุงเทพและปริมณฑลให้ได้ภายใน 30 นาที และมีอัตราการปฏิเสธผู้โดยสารว่าหารรถไม่ได้ต่ำกว่า 30% รถแท็กซี่ในกลุ่มจะต้องมีมากกว่า 1000 คันขึ้นไป เพื่อการกระจายตัวที่เหมาะสม และควรใช้ระบบการรับส่งข้อมูลแทนการสื่อสารด้วยเสียง</p> <p>แต่สำหรับกลุ่มรถลีมูซีน มีจำนวนรถในกลุ่มน้อย มีการให้บริการเฉพาะจุด อาทิเช่น โรงแรม ห้างสรรพสินค้า และสนามบิน เป็นต้น ในระเบียบอาจจะไม่ต้องระบุจำนวนรถขั้นต่ำ หรือใช้เทคโนโลยีการสื่อสารที่สูงเกินไป</p> <p><b><u>เรื่อง ความแตกต่างของการบริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล กับต่างจังหวัด</u></b></p> <p>แท็กซี่ในกรุงเทพและปริมณฑล ถือเป็น FLEET รถขนาดใหญ่ที่มีรถยนต์อย่างน้อย 70,000 คัน เกี่ยวข้องกับคนขับกว่า 140,000 คน เพื่อให้บริการผู้โดยสารกว่า 12 ล้านคน และการบริการวิศุคคมนาคมผ่านศูนย์ฯ พัฒนามากกว่า 12 ปีแล้ว ซึ่ง กทช.เข้ามาควบคุมให้เกิดการพัฒนาโดยระบบเงื่อนไขทางเทคนิคที่สูงขึ้นเป็นเรื่องที่เหมาะสม</p> <p>แต่สำหรับรถแท็กซี่ในต่างจังหวัดที่ FLEET รถขนาดเล็กแค่หลักสิบล้านหรือร้อยคัน และระบบสื่อสารเพิ่งเริ่มต้น การสื่อสารแบบ Voice Broadcasting อาจเหมาะสมสำหรับขั้นเริ่มต้น</p>
7. สำนักนายกรัฐมนตรี	ไม่เห็นชอบ	<p>ข้อ 3.1 ร่างประกาศ กทช.ฯ ข้อ 1 กำหนดให้ยกเลิกระเบียบกรมไปรษณีย์โทรเลข ว่าด้วยขายสื่อสารในกิจการรถแท็กซี่ พ.ศ.2540 ประกาศ กทช. ดังกล่าวไม่อาจยกเลิกระเบียบกรมไปรษณีย์โทรเลข ว่าด้วยขายสื่อสารในกิจการรถแท็กซี่ พ.ศ.2540 ได้ เพราะมีฐานะแตกต่างกันและการยกเลิกระเบียบกรมไปรษณีย์โทรเลข จะต้องยกเลิกโดยระเบียบกรมไปรษณีย์โทรเลข</p> <p>ข้อ 3.2 ร่างประกาศฯ ข้อ 5. กำหนดว่าใบอนุญาตเพื่อประกอบกิจการโทรคมนาคมสำหรับรถยนต์รับจ้างมี 2 แบบ แต่ในร่างประกาศ ข้อ 5 มีได้กล่าวถึงลักษณะของใบอนุญาตแบบที่ 1 และแบบที่ 2 ไว้แต่ประการ จึงสมควรกำหนดลักษณะของใบอนุญาตทั้ง 2 แบบให้ชัดเจนด้วย</p>

หน่วยงาน	ความเห็น	เหตุผล / ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอ
8. บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)		<p>ข้อ 6.</p> <p>กสท. มีความเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตเพื่อประกอบกิจการโทรคมนาคมสำหรับรถยนต์รับจ้างต้องมีรถยนต์รับจ้างให้บริการในข่ายสื่อสารของตนไม่ต่ำกว่า 1,000 คันนั้น เป็นการจำกัดการแข่งขันและกีดกันผู้ประกอบการรายใหม่ ซึ่งขัดต่อนโยบายการเปิดเสรีบริการโทรคมนาคมตามเจตนารมณ์ของ กทช. ทั้งนี้ กทช. ควรมีการกำหนดจำนวนที่เหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว นอกจากนี้เห็นควรพิจารณาเพิ่มเติมด้วยว่า ในกรณีผู้ประกอบการซึ่งได้รับใบอนุญาตไปแล้ว หากต่อมามีจำนวนรถรับจ้างน้อยกว่า 1,000 คัน ถือว่าขาดคุณสมบัติ ต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่ หรือสามารถต่ออายุใบอนุญาตได้หรือไม่ อย่างไร</p> <p>ข้อ 9.5</p> <p>กสท. เห็นว่า ควรกำหนดให้ชัดเจนว่ามีข้อมูลใดบ้างที่ผู้ประกอบการต้องบันทึกและกำหนดระยะเวลาจัดเก็บข้อมูลด้วย</p> <p>ข้อ 9.9</p> <p>กสท. เห็นว่า ควรกำหนดระยะเวลาการจัดเก็บทะเบียนรายชื่อของผู้ได้รับการฝึกอบรม</p> <p>ข้อ 14.</p> <p>เนื่องจาก กสท. ได้ให้บริการวิทยุสำหรับรถยนต์รับจ้างสาธารณะก่อนวันที่ พ.ร.บ.ประกอบกิจการโทรคมนาคม พ.ศ.2544 มีผลใช้บังคับและจากข้อกำหนดนี้ กสท. พิจารณาแล้วเห็นว่าผู้ประกอบการให้บริการวิทยุสำหรับรถยนต์รับจ้างสาธารณะจำนวน 11 รายที่มีสัญญา กับ กสท. แต่เดิมยังมีสิทธิหน้าที่ในการประกอบกิจการตามขอบเขตที่ได้รับอนุญาตจาก กสท. ต่อไป โดยไม่ต้องขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่สองตามร่างประกาศที่ กทช. กำหนด</p>

จากความเห็นที่ได้รับฟังความเห็น จึงได้ปรับปรุงและเปรียบเทียบประกาศที่ได้ตัดออกและเพิ่มเติม ดังตารางข้างล่างนี้

เดิม	ใหม่
<p>ข้อ 5 วรรคสาม เดิมไม่มี</p>	<p>เพิ่มเติมวรรคสาม ดังนี้</p> <p>การประกอบกิจการโทรคมนาคมสำหรับรถยนต์รับจ้างตามข้อ 4.1 และ 4.2 หากมีการใช้คลื่นความถี่ ผู้ประกอบกิจการโทรคมนาคมสำหรับรถยนต์รับจ้างจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการเกี่ยวกับการจัดสรรคลื่นความถี่ หรือการใช้คลื่นความถี่ที่คณะกรรมการกำหนดด้วย</p>
<p>ข้อ 6 ผู้ขอรับใบอนุญาตเพื่อประกอบกิจการโทรคมนาคมสำหรับรถยนต์รับจ้าง ต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการประกอบกิจการโทรคมนาคม และประกาศคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติแบบที่สอง และต้องมีคุณสมบัติเพิ่มเติมดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) มีรถยนต์รับจ้างให้บริการในข่ายสื่อสารของตนเองไม่ต่ำกว่าหนึ่งคัน</li> <li>2) ....(รับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม)</li> </ol>	<p>ข้อ 6 ให้นำ หลัก เกณฑ์ และ กระบวนการยื่นขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่สอง ตามประกาศคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติแบบที่สอง มาใช้บังคับกับการยื่นขอรับใบอนุญาตตามประกาศนี้</p>
<p>ข้อ 13 ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการโทรคมนาคมที่ดำเนินการจัดให้มีข่ายสื่อสารเพื่อให้บริการติดต่อสื่อสารเสียง ข้อมูล และพหุสื่อ <u>แก่รถยนต์สาธารณะนอกเหนือ</u> จากรถยนต์รับจ้าง หรือให้บริการในพื้นที่นอกเหนือจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้ยื่นขอใบอนุญาตต่อคณะกรรมการ และให้นำความตามประกาศนี้มาใช้บังคับโดยอนุโลม ทั้งนี้ คณะกรรมการจะพิจารณาอนุญาตเป็นรายกรณีตามที่เห็นสมควร โดยคำนึงถึงการใช้ประโยชน์ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด</p>	<p>ตัดออกไม่มีข้อนี้</p>