

5 ความเห็น



M Flow เจ้าปัญหา

M Flow เจ้าปัญหา



การชำระด้วยระบบ QR Code และการชำระผ่านระบบตัดเงินอัตโนมัติ

กรณีที่ไม่ได้ลงทะเบียนสมัครใช้งานระบบ M-Flow และฝ่าฝืนมาใช้ช่องทางของระบบ M-Flow กรมทางหลวงจะแจ้งและสั่งให้ชำระค่าบริการ ตามเงื่อนไขที่กรมทางหลวงกำหนด ซึ่งหากไม่ติดต่อขอชำระค่าผ่านทางตามวิธีการที่กรมทางหลวงกำหนด เพื่อแสดงว่าไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการจ่ายค่าผ่านทาง กรมทางหลวงจะบูรณาการข้อมูลกับกรมการขนส่งทางบก เพื่อแจ้งไปยังเจ้าของรถ โดยกรมทางหลวงจะออกหนังสือติดตามให้บุคคลดังกล่าวมาชี้แจงและชำระค่าผ่านทางและค่าปรับต่อไป รวมถึงส่งข้อมูลให้เจ้าพนักงานจราจรออกไปสั่งฐานความผิดฝ่าฝืนป้ายบังคับห้ามรถยนต์ที่ไม่ได้ลงทะเบียนใช้ช่องทางระบบ M-Flow

ระบบ M Flow (Multi-lane Free Flow) เป็นระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Free Flow) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางด่วนและมอเตอร์เวย์ โดยการใช้เทคโนโลยี AI มาพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยกล้องตรวจจับภาพป้ายทะเบียนรถด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลแบบ Video Tolling แทนการเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบระบบไม้กั้น ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์สามารถขับขึ้นบริเวณด่านฯ โดยไม่ต้องหยุดหรือชะลอรถ ด้วยความเร็วได้ถึง 120 กม./ชม.

กระทรวงคมนาคมเชื่อว่า ระบบ M-Flow จะช่วยระบายรถได้ 2,000-2,500 คัน/ชม./ช่องทาง เร็วขึ้นกว่าระบบที่มีไม้กั้นปัจจุบันถึง 5 เท่า ทั้งรองรับการใช้งานกับรถยนต์ทุกประเภทที่ได้รับอนุญาตให้วิ่งบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือทางพิเศษ ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ 4 ล้อ รถยนต์ 6 ล้อ และรถยนต์มากกว่า 6 ล้อขึ้นไป

การชำระค่าธรรมเนียมสามารถทำได้ โดยผ่านวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์หลังการให้บริการ หรือ ระบบ Post Paid ทั้งแบบชำระเป็นรายครั้งหรือชำระตามรอบบิล รวมไปถึงการชำระผ่านเว็บไซต์ www.mflowthai.com หรือ โฆษณาแอปพลิเคชันของระบบ M-Flow ตลอดจน

การเปิดรับสมาชิกครั้งแรก คือ วันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ.2564 ถึง 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 ก่อนเปิดใช้งานระบบ M-Flow มีผู้ลงทะเบียนเป็นสมาชิกประมาณ 30,000 ราย และช่วงวันที่ 16-ช่วงปลาย กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 มีการสมัครเป็นสมาชิกเฉลี่ยร่วม 10,000 รายต่อวัน

ระบบ M-Flow ได้มีการเปิดตัวอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 กรมทางหลวงยังอนุโลมสำหรับผู้ที่ไม่ได้สมัครสมาชิก แต่เข้าใช้บริการช่อง M-Flow ซึ่งหมายถึง แล่นผ่านก่อน จ่ายทีหลัง

เมื่อเริ่มเปิดให้บริการ ผู้ที่ขับรถและใช้ถนนที่มี M Flow ส่วนใหญ่จะไม่ทราบเกี่ยวกับเรื่อง M Flow พอขับรถมาถึงหน้าด่าน จะสังเกตเห็นได้ว่าควร

จะต้องไปช่งไหน ทำให้รถต้องชะลอตัวและรถติดโดย
ไม่จำเป็น ทั้งที่เจตนาของกรมมี M Flow เพื่อให้รถ
เคลื่อนที่และไหลไปอย่างคล่องตัว ไม่ติดขัด

**แทนที่เจ้าหน้าที่ จะประกาศด้วยเครื่องขยาย
เสียงเพื่อแจ้งเตือนให้ผู้ขับรถ รู้ตัวก่อนพอสมควรว่า
ควรจะนำรถผ่านช่งไหน กลับไม่มีการประกาศ มีแต่
ป้ายแจ้งในระยะที่ใกล้ด่าน ซึ่งอ่านแล้วไม่เข้าใจ ยิ่ง
ทำให้เกิดความสับสนอลหม่านเข้าไปอีก**

นอกจากนี้แล้ว ยังมีข้อกำหนดอีกว่า เมื่อผ่านช่ง
M Flow แล้ว ไม่ชำระค่าบริการภายใน 2 วัน จะถูกปรับ
10 เท่า เช่น มีผู้ใช้บริการ ไป-กลับ ในเส้นทาง ค่าบริการ
เพียงแค่ 60 บาท ไม่ชำระเงินภายในกำหนด จะต้องเสีย
ค่าปรับถึง 600 บาท

มีผู้ถูกปรับมากมายหลายราย ต่างวิพากษ์วิจารณ์
ผ่านสื่อโซเชียลมีเดียต่าง ๆ ทั้งดารา คนดังมีชื่อเสียง และ
บุคคลทั่วไป หากเป็นสำนวนสมัยใหม่ เรียกว่า ทวีตลง
กระทรวงคมนาคมอย่างหนัก

**จนในที่สุด นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม ได้ออกมาขอโทษประชาชน “ปัญหา
ที่เกิดขึ้น ต้องกราบขออภัยพี่น้องประชาชน การสื่อสาร
ประชาสัมพันธ์อาจไม่ทั่วถึง หลายประเทศให้จ่ายวันต่อวัน
เพื่อป้องกันหนี้เสีย แต่ประเทศไทยให้เวลา 2 วัน เมื่อยังไม่
เพียงพอ ให้ขยายเวลาชำระเงินเป็น 7 วัน พร้อมสั่ง
กรมทางหลวงชะลอค่าปรับ 1 เดือนจนถึงวันที่ 31 มีนาคม
พ.ศ. 2565 ที่ปรับมาแล้วจะคืนเงินให้ทุกราย”**

สำหรับค่าปรับ M-Flow กำหนดตาม พ.ร.บ.
กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและ
สะพาน พ.ศ. 2497 และพ.ร.บ.ทางหลวง 2535

ตามมาตรา 7 ของพ.ร.บ.กำหนดค่าธรรมเนียม
การใช้นายยนต์ มีหลักว่า บุคคลใดใช้นายพาหนะ
บนทางหลวงหรือสะพานโดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่า

ธรรมเนียม มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวน
สิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนด และมาตรา 8
บุคคลใดฝ่าฝืนคำสั่งที่ออกให้มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐาน
เกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียม มีความผิด
ระวางโทษปรับไม่เกิน 200 บาท และพ.ร.บ.ทางหลวง
2535 ที่มีค่าปรับสูงสุด 5,000 บาท

**ค่าปรับ กรณีผิดชำระหนี้ M-Flow ตาม
กฎหมายทั้งสองฉบับ อาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงสุดถึง
184 เท่า ดังนั้น หากค่าผ่านทาง 30 บาท ค่าปรับอยู่ที่
5,520 บาท สำหรับในสหรัฐอเมริกามีการปรับถึง 1,000
ดอลลาร์สหรัฐ (กว่า 3 หมื่นบาท)**

กรณี M Flow ถือเป็นกรณีศึกษา ที่ได้เห็นการ
ทำงานแบบไทย ๆ ไม่มีกรวางแผนล่วงหน้าที่ชัดเจน

หากสอบถามคนทั่วไปถึงการรับทราบ ในการ
โฆษณาประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ M Flow คนทั่วไปจะ
ตอบว่า รู้จัก M Flow ครั้งแรกเมื่อ M Flow เป็นข่าว
เพราะมีปัญหาในการใช้งาน

แสดงว่า การโฆษณาประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ M Flow
ถือว่า น้อยมาก และไม่ทั่วถึง หากเป็นการสอบ ถือว่า
สอบตก ต้องสอบซ่อม

ผู้ที่วางแผนงานเกี่ยวกับเรื่องนี้ ไม่ได้คำนึงถึง
ความสะดวกในการใช้งานตามชีวิตจริงของผู้ใช้รถใช้ถนน
คำนึงแต่เพียงอย่างเดียวว่า เป็นผู้มีอำนาจออกกฎหมาย
และวางแผนงานในเรื่องนี้ จึงไม่สอดคล้องกับสภาพความ
เป็นจริง

ยังดีที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีคำสั่ง
แก้ไขในเรื่องนี้ แม้จะช้าไปบ้าง แต่ก็ยังไม่ช้าเกินไป

**ประเทศไทยลงใช้เวลาอีกนานพอสมควร ที่ผู้มีอำนาจ
จะคิดดำเนินการใดๆ โดยวางแผนงานไว้ก่อน เพื่อให้ทุกอย่าง
เป็นไปอย่างสะดวกและเป็นประโยชน์อย่างแท้จริง**