

**รายการสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
ต่อประเด็นของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.**

๑. วิธีการในการรับฟังความคิดเห็น

๑.๑ กรมการขนส่งทางรางมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๘ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ และด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๙ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ถึงผู้เกี่ยวข้องเพื่อขอรับฟังความคิดเห็น

๑.๒ กรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (<https://lawtest.egov.go.th/>) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔

๑.๓ กรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง (<https://www.drt.go.th/>) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔

ซึ่งเป็นการดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒

๒. จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นแต่ละครั้ง

๒.๑ กรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (<https://lawtest.egov.go.th/>) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน

๒.๒ กรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง (<https://www.drt.go.th/>) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน

๓. พื้นที่ในการรับฟังความคิดเห็น

กรมการขนส่งทางรางจัดรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จากผู้เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และภาคประชาชน โดยเปิดโอกาสในการรับฟังความคิดเห็น ผ่านระบบกลางทางกฎหมายและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง

๔. ความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง

๔.๑ ความเห็นจากการที่กรมการขนส่งทางรางมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๘ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ และด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๙ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ถึงผู้เกี่ยวข้องเพื่อขอรับฟังความคิดเห็น

ประเด็นที่ ๑ ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน

รวมทั้งมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และมีความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้น กรมการขนส่งทางรางจึงเป็นหน่วยงานที่ความเหมาะสมแล้วในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

๒) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

- เห็นควรแบ่งประเภทแผนให้ชัดเจน เช่น แผนพัฒนาระบบขนส่งทางราง “ในเขตเมือง” และแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่ “เชื่อมโยงระหว่างเมือง”

- การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางควรลดขั้นตอนที่เป็นปัญหาอุปสรรคในการบรรจุโครงการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไว้ในแผนพัฒนาระบบขนส่งทางราง

- ภูมิภาคต่าง ๆ ของไทยในปัจจุบันได้พัฒนาเมืองเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการจราจรหนาแน่น ติดขัด การขนส่งทางรางจึงเป็นทางเลือกหนึ่งในการแก้ไขปัญหาจึงควรมีหน่วยงานกลางที่รวบรวมแผนการพัฒนาขนส่งทางรางและให้คำแนะนำ ปรีกษา ในการดำเนินการ

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : แผนการพัฒนาขนส่งควรจัดทำเป็นแผนในภาพรวมเพื่อก่อให้เกิดการบูรณาการของการขนส่งและการจราจรทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งแผนการพัฒนาขนส่งในภาพรวม มีหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่ในการจัดทำแผนดังกล่าวอยู่แล้ว และแผนการพัฒนาขนส่งทางรางควรเป็นส่วนหนึ่งของแผนดังกล่าว

ประเด็นที่ ๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางนั้น จำเป็นที่จะต้องทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เพื่อกำหนดแนวเส้นทางของการขนส่งทางรางให้เหมาะสมกับการบริการสาธารณะและมีความปลอดภัยแก่ประชาชน การที่มาตรา ๑๕ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น เช่น การจัดทำเป็นประกาศกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจปิดไว้ ณ ที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และในบริเวณที่จะทำการสำรวจการกำหนดช่วงเวลาของการเข้าไปในเขตที่ดินโดยให้กระทำได้ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก การแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบล่วงหน้าในกรณีมีความจำเป็นต้องเข้าไปในเขตที่ดิน เป็นต้น ล้วนเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสมแล้ว

๒) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

- การจัดทำประกาศกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจนอกจากจะปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และในบริเวณที่จะสำรวจแล้ว ควรเพิ่มเติมช่องทางการประกาศในระบบสารสนเทศ (Website) ของกรมการขนส่งทางราง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพื้นที่ที่จะทำการสำรวจ และอำเภอ

- ควรเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ประกาศผ่านสถานีวิทยุชุมชน เสียงตามสาย และหอกระจายข่าว เพื่อให้ผู้ที่ไม่สามารถเข้าถึงระบบสารสนเทศเข้าถึงข้อมูลในประกาศดังกล่าว ก่อให้เกิดการรับรู้และการมีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้น

- เห็นควรเพิ่มการกำหนดกรอบระยะเวลาที่กระชับและชัดเจนหรือร่วมสำรวจพร้อมกับผู้เจ้าของโครงการ

- ประเด็นหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ตามมาตรา ๑๕ (๒) และ (๓) โดย (๒) เห็นควรกำหนดเวลาการสำรวจพื้นที่ เพื่อไม่ให้เกิดความยุ่งยากในการตีความอีกว่า เวลาที่เข้าทำการสำรวจอยู่ในเวลาพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตกหรือไม่ และใน (๓) เห็นควรบัญญัติให้กรมการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการสำรวจโดยมิให้เกิดความเสียหาย แต่หากมีความจำเป็นเพื่อการสำรวจและเกิดความเสียหายขึ้น เจ้าของพื้นที่มีสิทธิเรียกร้องให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการชดเชยค่าเสียหาย

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : การเข้าสำรวจพื้นที่เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่จัดทำแผนการพัฒนาขนส่งในภาพรวม

๔) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ในขั้นตอนการจัดทำแผนการขนส่งทางรางเป็นการกำหนดเป้าหมายของโครงการ ซึ่งยังไม่มีข้อมูลชัดเจนเรื่องพื้นที่โครงการทำให้ยากในการกำหนดจุดสำรวจ อีกทั้งก่อนการเสนออนุมัติโครงการ จะต้องมีการจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ (FS) และการออกแบบรายละเอียด (DD) ซึ่งจะต้องมีการสำรวจพื้นที่ในระหว่างทำการศึกษาอยู่แล้ว จึงไม่เห็นด้วยกับการสำรวจพื้นที่กับมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ และมาตรา ๑๗

๕) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ : เห็นด้วย โดยมีข้อสังเกตตามมาตรา ๑๕ การกำหนดหลักเกณฑ์การเข้าไปในเขตที่ดินเพื่อสำรวจนั้นควรจะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของความยินยอมจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินด้วย เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นเพียงเพื่อประโยชน์ในการทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เท่านั้น ดังนั้น การกำหนดหลักเกณฑ์เพียงแต่แจ้งเพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินทราบวันและเวลาในการเข้าไปในเขตที่ดิน จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้ หากปรากฏว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินนั้นไม่ยินยอม

ประเด็นที่ ๓ ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการกลางหรือหน่วยงานกลางในการทำหน้าที่ แต่ควรให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางเพื่อการพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะ อัตราค่าโดยสารถือเป็นบำเหน็จที่ผู้ให้บริการต้องเรียกเก็บจากประชาชนผู้ใช้บริการ ดังนั้น การกำหนดเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารอย่างเหมาะสมจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ควรกระทำในรูปแบบของคณะกรรมการซึ่งประกอบไปด้วยกรรมการที่มีความรู้ความสามารถในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีความเป็นอิสระในการดำเนินการ ทั้งนี้ เพื่อให้มีมาตรฐานและเกิดความเป็นธรรมแก่ทั้งฝ่ายผู้ให้บริการและประชาชนผู้ใช้บริการ

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจากคณะกรรมการที่จะทำหน้าทีกำหนดอัตราค่าโดยสารควรมาจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงร่วมกันพิจารณาผลกระทบที่มีต่อโครงการที่ได้ดำเนินการแล้ว

๔) ฝ่ายบริการสินค้า (รฟท.) : หากรัฐมีนโยบายที่จะอนุญาตให้เอกชนหรือหน่วยงานต่าง ๆ มาดำเนินการให้บริการขนส่งทาง มากกว่า ๑ ราย ในเส้นทางเดียวกันแล้วควรกำหนดเฉพาะค่าใช้จ่าย ส่วนอัตราค่าบริการ ควรให้ผู้ให้บริการเป็นผู้กำหนด และควรแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางหรือผู้เกี่ยวข้องพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ก่อนการอนุมัติให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางราง ทั้งนี้เพื่อให้ เกิดการแข่งขัน และเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : เนื่องจากโครงสร้างค่าโดยสาร ควรสะท้อนต้นทุนของหน่วยงานหรือต้นทุนของสินค้า/บริการ นั้น ๆ การกำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานจะมีผลดีต่อผู้ใช้บริการ แต่อาจจะไม่สะท้อนต้นทุนของหน่วยงาน เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีโครงสร้างต้นทุนไม่เหมือนกัน

ประเด็นที่ ๔ ท่านเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : ปัจจุบันการนำเสนอโครงการโดยเจ้าของโครงการมีกฎหมายและขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจนแล้ว ดังนั้น การดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ในประเด็นนี้อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นการเพิ่มขึ้นขั้นตอนในการดำเนินงานได้

๒) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : ควรให้เอกชนที่ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการรางโดยไม่ร่วมลงทุนกับรัฐ สามารถเสนอโครงการโดยตรงต่อกรมการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณา เสนอต่อคณะกรรมการได้ เพราะกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจในการสำรวจและกำหนดแนวเส้นทาง การขนส่งทางรางและมีอำนาจเวนคืนตามมาตรา ๑๕ และมาตรา ๒๕

๓) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่จะเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางต้องจัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ และรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการ (กรณีรถไฟและรถไฟฟ้า) และจัดทำรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการ (กรณีรถราง) ล้วนเป็นกรณีที่มีความสำคัญที่จะใช้เป็นฐานข้อมูลประกอบการพิจารณาของผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่อไป

๔) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเห็นเพิ่มเติมว่า ในกรณีที่ เป็นโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนควรพิจารณาว่ามีขั้นตอนใดบ้างที่เจ้าของโครงการต้องดำเนินการซ้ำซ้อนกับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ หรือไม่

๕) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ปัจจุบันเจ้าของโครงการจะต้องเสนอโครงการให้กระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีพิจารณา รวมถึงขอความเห็นจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอยู่แล้ว

กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดมาตรฐานระบบรางเพื่อให้เจ้าของโครงการปฏิบัติตาม ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางอาจพิจารณากำหนดขั้นตอนการเสนอโครงการเพื่อให้มั่นใจว่าโครงการระบบรางจะเป็นไป

ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนดขึ้น ทั้งนี้ ขั้นตอนการเสนอโครงการไม่ควรซ้ำซ้อน และสามารถดำเนินการได้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

๖) ฝ่ายบริการสินค้า (รฟท.) : หน้า ๒ หมวดที่ ๒ ส่วนที่ ๒ บรรทัดสุดท้ายของพารากราฟแรก ควรเป็นการจัดสรรให้ "หน่วยงานนั้น ๆ" ไม่ใช่ "หน่วยงานต่าง ๆ" เพราะหากจัดสรรให้หน่วยงาน ที่ไม่ใช่เจ้าของโครงการ อาจทำให้การดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่แจ้งไว้

หน้าที่ ๓ ส่วนที่ ๓ พารากราฟที่ ๓ กรรมสิทธิ์ในรางและทรัพย์สินที่ใช้ประกอบกิจการขนส่งทางราง หากอยู่ในพื้นที่ของเอกชน และไม่ใช้การให้บริการ แบบสาธารณะ ควรให้เป็นของเอกชน ทั้งนี้ เมื่อไม่ได้เกิดภาระ ในการบำรุงรักษาของภาครัฐ

ประเด็นที่ ๕ ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแล การก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : ปัจจุบันการก่อสร้างโครงการระบบรางทุกโครงการของ รฟม. ได้ดำเนินการตามกฎหมายกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๔๙ ที่กำกับดูแลโดยกระทรวงแรงงานอยู่แล้ว ซึ่งเป็นการออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๑๐๓ แห่ง พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ ทั้งนี้ หากกรมการขนส่งทางรางจะกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการฯ ก็จะต้องอ้างอิงกฎกระทรวงดังกล่าว อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนของการกำกับดูแลจากหลายหน่วยงาน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์แผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐาน และระเบียบทางด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการขนส่งทางรางอยู่แล้ว จึงย่อมมีความเหมาะสมที่จะอำนาจในการกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเพิ่มเติมว่า ภูมิภาคต่าง ๆ ได้เสนอทางเลือกการพัฒนาขนส่งทางรางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร หากปริมาณความต้องการจำนวนมาก กรมการขนส่งทางรางมีการวางแผนรองรับเพียงพอหรือไม่ หรือมีแนวทางปฏิบัติเช่นไร การใช้บุคลากรของกรมการขนส่งทางรางอาจไม่เพียงพอ

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจาก เจ้าของโครงการมีหน้าที่ที่จะต้องกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยอยู่แล้ว

กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดมาตรฐานการออกแบบ จัดทำ ก่อสร้าง ติดตั้ง และทดสอบโครงการระบบรางเพื่อความปลอดภัย ในทำนองเดียวกับมาตรฐาน EN-๕๐๑๒๖ Railway Application – The Specification and Demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) เพื่อให้เจ้าของโครงการกำกับดูแลออกแบบ จัดทำ ก่อสร้าง ติดตั้ง และทดสอบโครงการระบบรางตามมาตรฐานดังกล่าว โดยที่กรมการขนส่งทางรางควรทำหน้าที่ในลักษณะของ auditor/assessor เพื่อตรวจสอบและประเมินว่า เจ้าของโครงการ ผู้ประกอบการ และผู้เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยดังกล่าว ทั้งนี้กรมการ

ขนส่งทางรางอาจพิจารณาแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็น Independence certify engineer เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินดังกล่าวแทน

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ในการก่อสร้างผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยต่างๆ อยู่แล้ว และหากมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยโครงการระบบรางผู้รับจ้างก็ต้องปฏิบัติตามด้วยเช่นกัน ซึ่งสามารถกำหนดไว้ใน TOR หรือเอกสารประกวดราคาได้ จึงทำให้ไม่แน่ใจว่าอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยจะมีขอบเขตการดำเนินการแค่ไหน/อย่างไร

ประเด็นที่ ๖ ทานเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ แต่ควรมีผู้เชี่ยวชาญจากภาคเอกชนเป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการ

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการสอบสวนอุบัติเหตุในรูปแบบของคณะกรรมการนั้นย่อมทำให้การสอบสวนมีความเป็นอิสระและป้องกันการแทรกแซงการสอบสวนจากอำนาจที่ไม่ชอบธรรมทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งนี้ เพื่อให้การสอบสวนได้มาซึ่งข้อมูลที่ถูกต้อง ตรงไปตรงมา อันจะนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงระบบด้านความปลอดภัยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะทำนองเดียวกันนั้นขึ้นอีก รวมทั้งสามารถนำผลรายงานการตรวจสอบมากำหนดเป็นมาตรการเชิงป้องกันได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมอันจะเป็นประโยชน์กับประชาชนผู้ใช้บริการต่อไป

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : ไม่เห็นด้วยเนื่องจากการจัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเป็นภารกิจปกติโดยไม่จำเป็นต้องบัญญัติไว้เป็นกฎหมายให้เข้าซ้อนกับพนักงานสอบสวนตามกฎหมายอาญาและกฎหมายจราจร

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจาก คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางควรทำการสอบสวนอุบัติเหตุและเหตุการณ์สำคัญเท่านั้น อุบัติเหตุและเหตุการณ์ที่ไม่สำคัญ ควรทำการสอบสวนโดยเจ้าของโครงการ ผู้ให้บริการ หรือผู้ประกอบการ และรายงานผลการสอบสวนให้กรมการขนส่งทางรางทราบ ทั้งนี้ควรมีการกำหนดนิยามให้ชัดเจนสำหรับอุบัติเหตุที่กรมการขนส่งทางรางจะต้องแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหน่วยงานจะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดให้หน่วยงานรายงานผลการสอบสวนให้ทราบหรือเรียกให้เข้าชี้แจงได้ แล้วนำผลการสอบสวนไปวิเคราะห์เพื่อหาทางป้องกันได้ หากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนของกรมการขนส่งทางรางขึ้นมาอีกคณะหนึ่งอาจจะเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน

ประเด็นที่ ๗ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการกำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ เช่น การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวน การวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการขนส่งทางราง และข้อมูลอุบัติเหตุ การจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ การเสนอแนะมาตรการเชิงป้องกันให้แก่หน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งทางราง และการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ล้วนแต่เป็นประโยชน์ต่อภารกิจด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางราง

๒) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : ไม่เห็นด้วยเนื่องจากการจัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเป็นภารกิจปกติโดยไม่จำเป็นต้องบัญญัติไว้เป็นกฎหมายให้เข้าซ้อนกับพนักงานสอบสวนตามกฎหมายอาญาและกฎหมายจราจร

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจาก หน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางควรสอดคล้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุสำคัญเท่านั้น

๔) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหน่วยงานจะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดให้หน่วยงานรายงานผลการสอบสวนให้ทราบหรือเรียกให้เข้าชี้แจงได้ แล้วนำผลการสอบสวนไปวิเคราะห์เพื่อหาทางป้องกันได้ หากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนของกรมการขนส่งทางรางขึ้นมาอีกคณะหนึ่งอาจจะเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน

ประเด็นที่ ๘ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางรางต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาต แต่ควรมีการกำหนดระดับใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ให้ชัดเจน เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟฟ้า

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการเดินรถขนส่งทางรางนั้น เป็นการบริการสาธารณะที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ ฝ่ายผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการย่อมต้องมีความพร้อมในทุกด้าน โดยเฉพาะบุคคลที่จะมาเป็นผู้ประจำหน้าที่ในการขนส่งทางรางนั้น ย่อมต้องมีข้อกำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และคุณสมบัติต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น การมีใบอนุญาต ระเบียบวินัยด้านความปลอดภัย การมีความรู้และความชำนาญในหน้าที่ การมีสุขภาพร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรง และการมีมาตรการหรือหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการพักใช้ใบอนุญาตและเพิกถอนใบอนุญาตสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกรณีต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เป็นต้น ซึ่งล้วนแต่เป็นเรื่องที่มีความเหมาะสมทั้งสิ้น

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางรางหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวต้องได้รับใบอนุญาต และจำเป็นต้องมีการทดสอบความพร้อมก่อนการปฏิบัติหน้าที่ทุกครั้ง รวมทั้งให้มีการกำหนดลงโทษทางวินัยกับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าว โดยให้มีการพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาต แล้วแต่กรณี

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เนื่องจากระบบขนส่งทางรางในแต่ละโครงการมีลักษณะทางกายภาพ เส้นทาง อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่แตกต่างกัน ทำให้ กฎ ระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติในแต่ละโครงการมีความแตกต่างกัน ดังนั้น ผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมและทดสอบว่าเป็นผู้มีคุณสมบัติเป็นผู้ประจำหน้าที่ในโครงการหนึ่งไม่สามารถที่จะทำหน้าที่เดียวกันในอีกโครงการหนึ่งได้

กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการระบบรางในแต่ละโครงการมีกระบวนการในการฝึกอบรม ตรวจสอบและรับรองคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่พร้อมกับนำเสนอรายชื่อของผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการตรวจสอบและรับรอง มายังกรมการขนส่งทางรางเพื่อเก็บไว้เป็นฐานข้อมูล รวมถึงกำหนดให้มีการฝึกอบรมทบทวน ที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าผู้ประจำหน้าที่ ได้รับการตรวจสอบและรับรองคุณสมบัติ เป็นระยะตามห้วงเวลาที่เหมาะสม

ประเด็นที่ ๙ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางต้องผ่านการจดทะเบียน แต่ควรมีการกำหนดประเภทหรือแบ่งประเภทของรถขนส่งทางรางที่ต้องผ่านการจดทะเบียนให้ชัดเจน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการขนส่งทางรางเป็นบริการสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง ย่อมต้องคำนึงถึงความสะดวก ความรวดเร็ว และความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ ดังนั้น รถขนส่งทางรางที่จะนำมาใช้ในการขนส่งทางรางจึงต้องผ่านขั้นตอนของการจดทะเบียนก่อนที่จะนำมาให้บริการ เพื่อให้มีการตรวจสอบและควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อเป็นการตรวจสอบความพร้อมของตัวรถ สมรรถนะ การกำหนดความเร็ว เพื่อความปลอดภัยทั้งตัวผู้ใช้บริการขนส่งทางราง รวมถึงชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วไป

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ควรกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งทางรางหรือผู้ประกอบการ ให้มีการบริหารจัดการในการจัดหาและนำรถขนส่งทางรางมาใช้งานในแต่ละโครงการ พร้อมกับนำเสนอข้อมูลรถแต่ละประเภทที่ใช้งานมายังกรมการขนส่งทางรางเพื่อเป็นฐานข้อมูล

ประเด็นที่ ๑๐ ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : เนื่องจาก พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กำหนดให้ รฟม. เป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทาน ดังปรากฏตามมาตรา ๙ (๑๐) มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๗๕ เป็นต้น หาก พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางเป็นกิจการที่กระทบต่อประโยชน์สาธารณะโดยตรงและอาจกระทบถึงความมั่นคงของรัฐได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้ามาเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางผ่านระบบการให้ใบอนุญาตประกอบกิจการแต่ละประเภท ดังนั้น การนำระบบอนุญาตมาใช้ในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางจึงมีความเหมาะสมแล้ว

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ และประชาชน

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ระบบใบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางควรมีวัตถุประสงค์มุ่งเน้นไปที่การทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าผู้ประกอบกิจการมีความสามารถในการให้บริการได้ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด นอกจากนี้ ระยะเวลาและขั้นตอนในการออกใบอนุญาตให้ผู้ประกอบกิจการก็ควรให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับระยะเวลาที่ผู้ประกอบการจะต้องเริ่มให้บริการตามแต่ละโครงการกำหนด

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : เนื่องจากในปัจจุบัน รฟท. เป็นทั้งผู้สร้างเส้นทางและเดินรถ หรือ รฟม. สร้างเส้นทาง แล้วให้สัมปทานเดินรถ ลักษณะการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามหรือขัดแย้งกับระบบอนุญาตหรือไม่ และระบบอนุญาตจะมีผลกระทบกับหน่วยงานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายเดิมหรือไม่/อย่างไร

ประเด็นที่ ๑๑ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. หรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : เนื่องจาก พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กำหนดให้ รฟม. เป็นผู้ที่มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทานดังปรากฏตามมาตรา ๙ (๑๐) มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๗๕ เป็นต้น หาก พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางนั้นเป็นบริการสาธารณะที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนเป็นสำคัญ จึงต้องมีการกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อปกป้องและคุ้มครองประชาชนผู้ให้บริการให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด ดังนั้น การกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางมีหน้าที่ เช่น ต้องดำเนินการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานของการขนส่งทางรางต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางรางและต้องให้บริการแก่ผู้โดยสารอย่างเสมอภาค เป็นต้น ล้วนเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เป็นการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมาย

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรา ๕๗ ขอเสนอให้มีการพิจารณาเรื่องการให้สิทธิผู้ประกอบกิจการที่ได้รับใบอนุญาตสามารถยื่นเรื่องมายังกรมการขนส่งทางรางในเรื่องของการขอโอนสิทธิ์ใบอนุญาตหากมีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้น เพื่อให้

กรมการขนส่งทางรางได้มีข้อมูลในการพิจารณาโดยละเอียดทุก ๆ ด้าน ว่าจะสามารถอนุญาตให้มีการโอนสิทธิ์ใบบอนุญาตได้หรือไม่

ประเด็นที่ ๑๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่
มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : เนื่องจาก พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มาตรา ๙ (๓) ระบุว่า รฟม. มีอำนาจเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ ค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการ และความสะดวกต่างๆ ในกิจการรถไฟฟ้า หาก พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ.กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ทับซ้อนกัน จะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

๒) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยว่าควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสาร แต่ภาคเอกชนควรมีส่วนร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูง

๓) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการกำหนดผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกาศอัตราค่าโดยสารและค่าบริการอื่นที่เกี่ยวข้องให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าก่อนที่จะบังคับใช้อัตราขั้นสูง รวมทั้งการกำหนดให้การเก็บค่าโดยสารและค่าบริการอื่นที่เกี่ยวข้องต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด ถือเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

๔) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อเป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการโดยอาศัยหลักวิชาการในการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ รวมทั้งผู้ใช้บริการสามารถวางแผนค่าใช้จ่ายได้ล่วงหน้า

๕) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : การกำหนดอัตราค่าโดยสารควรมีนโยบายให้บรรลุวัตถุประสงค์ของภาครัฐซึ่งอาจจะมีความแตกต่างกันในแต่ละโครงการ อันเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ และประเภทของธุรกิจระบบขนส่งทางราง

๖) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ไม่เห็นด้วยสำหรับการกำหนดอัตราค่าบริการของ รฟท. จะถูกกำหนดตามประเภทของการให้บริการ เช่น (๑) รถบริการเชิงสังคม (รถชานเมือง/ท้องถิ่น) ราคาจะถูกมากและต้องได้รับการชดเชยรายได้จากรัฐบาล (๒) รถบริการพาณิชย์ (รถระหว่างเมือง) จะมีการคิดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามรูปแบบบริการที่แตกต่างกัน (๓) รถนำเที่ยว คิดค่าบริการอัตราพิเศษ หากมีการกำหนดอัตราขั้นสูงอาจทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการกำหนดค่าบริการขบวนรถเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะต้องกำหนดให้เหมาะสมกับรูปแบบบริการและต้นทุนที่เกิดขึ้น แต่จะเหมาะสมกับการให้บริการเชิงสังคม เพราะมีมาตรฐานการให้บริการที่แน่นอน (รูปแบบเดียวกัน)

ประเด็นที่ ๑๓ ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถ และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : หากนำมาใช้กับระบบรถไฟฟ้าในเมืองซึ่งมีระยะห่างระหว่างขบวน (Headway) ค่อนข้างต่ำ ประมาณ ๒ - ๓ นาที และระบบรถไฟฟ้าในเมืองมีผู้ดำเนินการ (Operator) หลายรายทำให้ยากต่อการบริหารจัดการรถไฟฟ้า จึงไม่สามารถที่จะใช้ทางร่วมได้

๒) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : ควรให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๖๔ ด้วย

๓) สำนักงานเครือข่ายลัดอุบัติเหตุ (สคอ.) : การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันเป็นสิ่งที่ดี แต่มีความจำเป็นต้องจัดสรรตารางเวลาการเดินทางและเส้นทางให้ชัดเจน เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้การขนส่งทางรางร่วมกัน

๔) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันจะทำให้เกิดโครงข่ายการเชื่อมต่อระบบรางที่สมบูรณ์และครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางรางได้รับการพัฒนาไปในทิศทางที่มีประสิทธิภาพและครอบคลุมมากขึ้น อันส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้ การกำหนดให้การดำเนินการ ขั้นตอนการจัดสรรความจุ ตารางเวลา และเส้นทาง เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางประกาศกำหนดก็ล้วนแต่มีความเหมาะสมเช่นกัน

๕) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อเป็นการเชื่อมโยงการเดินทางให้ผู้ใช้บริการมีความสะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา ลดการใช้พาหนะส่วนตัวซึ่งมีผลถึงการลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ลดภาวะก๊าซเรือนกระจก

๖) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ควรเริ่มจากการนำปัญหาทางด้านเทคนิคต่างๆที่สำคัญ เช่น โครงสร้างพื้นฐานของระบบราง รถขนส่งทางรางที่จะนำมาใช้ และการจัดตารางเวลาในการเดินทาง มาทำการพิจารณาก่อนที่จะให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน เนื่องจากระบบขนส่งทางรางแต่ละระบบจะมีคุณสมบัติเฉพาะในการใช้งานและให้บริการที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละโครงการ ซึ่งหากพิจารณาในประเด็นนี้ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันของระบบรางในเมืองจะมีข้อจำกัดมาก

ประเด็นที่ ๑๔ ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุที่ยักรถล่าช้าหรือถูกยกเลิกการประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) สำนักงานเครือข่ายลัดอุบัติเหตุ (สคอ.) : เห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ขณะเดียวกันก็ต้องคุ้มครองผู้ให้บริการตามความเหมาะสม เพราะบางครั้งผู้โดยสารและผู้ให้บริการก็เป็นผู้ทำให้ผู้บริการเกิดความเสียหายด้วยเช่นกัน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางเป็นบริการสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง ประชาชนเปรียบเสมือนศูนย์กลางของระบบที่ภาครัฐต้องดูแลเพื่อให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย และเป็นธรรมมากที่สุด ดังนั้น การคุ้มครองผู้บริโภคผู้โดยสารและผู้ให้บริการไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ได้รับ ความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุที่ยักรถล่าช้าหรือถูกยกเลิกการประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก และการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย เป็นต้น ล้วนแต่เป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยเนื่องจากการร้องเรียนกรณีผู้โดยสารได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการ ควรอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารสามารถร้องเรียนได้หลายช่องทาง อาทิ การร้องเรียนด้วยตัวเองที่กรมการขนส่งทางราง การร้องเรียนทางไปรษณีย์ และการร้องเรียนผ่านระบบสารสนเทศ (Website) นอกจากนี้ กรณีมีการร้องเรียนไปยังกรมการขนส่งทางรางซึ่งมาตรา ๑๐๘ วรรค ๒ ได้กำหนดให้อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายดำเนินการสำรวจข้อเท็จจริงและให้มีคำสั่งโดยเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียนนั้น ควรเพิ่มเติมข้อกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางแจ้งผลการดำเนินการให้ผู้ร้องเรียนทราบ เมื่อครบกำหนดเวลาดังกล่าวด้วย

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ในปัจจุบันเจ้าของโครงการ ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการ มีการชดเชยและคุ้มครองผู้โดยสารอยู่แล้ว ทั้งนี้ ข้อกำหนดเพื่อคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ควรมีการพิจารณาร่วมกันเพื่อหาแนวทางที่ปฏิบัติได้จริงและป้องกันไม่ให้มีผู้นำข้อกำหนดในการชดเชยมาใช้ผิดวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหาผลประโยชน์เฉพาะตน

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ไม่เห็นด้วย กรณีที่ ๑ หากเป็นการคุ้มครองโดยไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากที่ระบุไว้ในราคาคาบนตัวโดยสารเห็นด้วยกับข้อความข้างต้น

กรณีที่ ๒ หากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเกี่ยวกับการคุ้มครองดังกล่าว ควรให้ผู้ให้บริการเลือกรเองว่าจะยอมเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อประกันความเสียหายจากเหตุข้างต้นหรือไม่

ประเด็นที่ ๑๕ ความคิดเห็นเพิ่มเติมต่อร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

๑) การรถไฟฟ้ามวลชนแห่งประเทศไทย : กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่ายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั้งทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

- การดำเนินการโครงการการขนส่งทางรางในส่วนที่ ๓ เช่น กรณีการให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๒๕ (๓) ควรเป็นการดำเนินการในกรณีที่อยู่นอกเหนือจากอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานรัฐอื่นๆ แล้วเท่านั้น เนื่องจากกรมการขนส่งทางรางควรมีบทบาทในฐานะผู้กำกับดูแล (Regulator) หากมาดำเนินการเองอาจขัดหรือแย้งกับหลักการตรวจสอบและถ่วงดุล (Check and Balance)

- การดำเนินการตามมาตรา ๒๖ ในการตรวจพิจารณาเห็นชอบแผนผังบริเวณแบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนว่าเป็นไปตามมาตรฐาน ควรมุ่งให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของหน่วยงานของรัฐ มีประสิทธิภาพและไม่มีขั้นตอนในการพิจารณาเกินความจำเป็นตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งตอบสนองความต้องการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

๒) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม มีความเห็นเพิ่มเติมว่า

๒.๑) คำนิยามตามมาตรา ๓ ของคำว่า “อุบัติเหตุร้ายแรง” ซึ่งปรากฏในมาตรา ๑๓๗ มีความเห็นดังนี้

- การไม่แจ้งต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย หรือไม่จัดทำรายงานเบื้องต้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ เป็นคำสั่งทางปกครอง จำเป็นต้องระบุในกฎกระทรวงหรือไม่ การพิจารณาความบกพร่องสามารถดำเนินการได้ เมื่อเกิดความผิดพลาดอยู่แล้ว

- การกำหนดนิยามของอุบัติเหตุร้ายแรงคือเหตุการณ์รถชนส่งทางรางชนกันหรือตกราง ซึ่งทำให้บุคคลเสียชีวิตอย่างน้อย ๑ คน หรือมีผู้บาดเจ็บสาหัสตั้งแต่ ๕ คนขึ้นไป ใช้มาตรฐานใดตามข้อกำหนดที่ใช้ในการพิจารณาอุบัติเหตุร้ายแรงของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะอยู่ที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตรวมกันไม่น้อยกว่า ๔ คนขึ้นไป

๒.๒) มาตรา ๓๔ กำหนดให้อธิบดีมีอำนาจในการประกาศกำหนดเงื่อนไขการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้าง ไม่ได้ระบุว่าหากจะก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้างผู้ใดจะเป็นผู้อนุญาต ซึ่งโดยปกติแล้วผู้ที่กำหนดเงื่อนไขหรือผู้ซึ่งผู้ที่กำหนดเงื่อนไขมอบหมายหรือแต่งตั้งจะเป็นผู้อนุญาตในการดำเนินการดังกล่าว

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : ความเป็นมา กระทรวงมหาดไทย ได้ขอความร่วมมือจากการทรวงคมนาคมพิจารณาติที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานี (กรอ. จังหวัดอุดรธานี) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย สนับสนุนวางรถไฟจากสถานีหนองตะไก้ถึงจุดเชื่อมต่อกับพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ระยะทาง ๒.๓ กิโลเมตร ต่อมากระทรวงคมนาคมได้แจ้งว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีข้อขัดข้อง แต่ในส่วนของการก่อสร้างวางรถไฟไปยังนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี เห็นควรให้นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด เนื่องจากเป็นพื้นที่ของเอกชน หากการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายจะเป็นการขัดต่อระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย และอาจเกิดข้อพิพาทตามมา เนื่องจากที่ผ่านมาการก่อสร้างทางรถไฟเข้าไปในพื้นที่ของเอกชน เช่น การสร้างทางรถไฟเข้าไปในคลังน้ำมันของบริษัท ปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) และการสร้างทางรถไฟเข้าไปในพื้นที่ไซโลของบริษัท ทีพีไอ จำกัด (มหาชน) ทั้ง ๒ กรณี บริษัทเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด

ข้อเสนอแนะ เมื่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ผ่านแล้ว เห็นควรให้มีกฎหมายประกอบพระราชบัญญัติดังกล่าวว่าด้วย การก่อสร้างทางรถไฟเข้าไปในพื้นที่ของเอกชน ให้มีการกำหนดทั้งแนวทางการขอรับการสนับสนุน แนวทางการก่อสร้าง แหล่งงบประมาณ การบำรุงรักษา ฯลฯ ให้มีความชัดเจน เพื่อให้เป็นแนวทางปฏิบัติบังคับใช้และรับรู้กันทั่วประเทศ

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : อำนาจหน้าที่ของผู้ตรวจการ

ในปัจจุบัน เจ้าของโครงการทำหน้าที่กำกับดูแลการให้บริการขนส่งทางรางของผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการอยู่แล้ว โดยที่ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการจัดทำแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ ขั้นตอนปฏิบัติ และส่งให้เจ้าของโครงการพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้ เจ้าของโครงการจะติดตามตรวจสอบว่า ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการปฏิบัติตามแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติดังกล่าวหรือไม่ เพื่อให้มั่นใจว่าการให้บริการขนส่งทางรางมีคุณภาพและความปลอดภัย

กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดกระบวนการที่เจ้าของโครงการใช้ในการกำกับดูแลผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการ และกรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่กำกับดูแลการกำกับดูแลของเจ้าของโครงการ

อีกชั้นหนึ่ง ในลักษณะของ auditor/assessor เพื่อตรวจสอบและประเมินว่าเจ้าของโครงการทำการกำกับดูแลตามกระบวนการกำกับดูแลหรือไม่

ในกรณีที่เจ้าของโครงการและผู้ให้บริการเป็นหน่วยงานเดียวกัน เจ้าของโครงการควรจัดทำแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ ขั้นตอนปฏิบัติ และส่งให้กรรมการขนส่งทางรางพิจารณา และกรรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินว่าเจ้าของโครงการ ปฏิบัติตามแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติดังกล่าวหรือไม่

ดังนั้น อำนาจของผู้ตรวจการตามปรากฏในร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ควรปรับให้สอดคล้องกับการทำหน้าที่ในลักษณะของ auditor/assessor ดังกล่าวข้างต้น

๕) สภาวิศวกร : ข้อเสนอแนะแก้ไขเพิ่มเติมในมาตรา ๒๙ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ดังนี้ “ในการทดสอบการเดินรถขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการจัดให้มีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระที่เป็นนิติบุคคลซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร และมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐานและทดสอบการเดินรถ ซึ่งอธิบดีให้ความเห็นชอบ มีหน้าที่ตรวจสอบระบบและความปลอดภัยของการเดินรถพร้อมที่จะให้บริการแก่ประชาชน” ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๒

๔.๒ ความคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (<https://lawtest.egov.go.th/>) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จำนวน ๒๒ ราย

ประเด็นต่อร่าง พ.ร.บ.ฯ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่ระบุ ความเห็น
๑. ท่านเห็นด้วยที่กรรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางรางหรือไม่	๑๘	๒	๒
๒. ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่ อย่างไร	๑๕	-	๗
๓. ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่	๑๔	๑	๗
๔. ท่านเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๓	๑	๘
๕. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย	๑๒	๒	๘
๖. ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรรมการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๔	-	๘
๗. ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรรมการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๔	-	๘

ประเด็นต่อร่าง พ.ร.บ.ฯ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่ระบุ ความเห็น
๘. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง ต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่	๑๔	-	๘
๙. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่	๑๔	-	๘
๑๐. ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๔	๑	๗
๑๑. ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. หรือไม่	๑๓	๑	๘
๑๒. ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่	๑๔	๑	๗
๑๓. ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินทาง และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร	๑๕	-	๗
๑๔. ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุเหี่ยวรถล่าช้าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร	๑๕	-	๗

๔.๓ ความคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ของกรมการขนส่งทางราง (<https://www.drt.go.th/>) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จำนวน ๙ ราย

ประเด็นที่ ๑ ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) จะต้องมีหน่วยงานกลางเพื่อที่จะเข้ามาควบคุมกิจการระบบรางโดยการมีส่วนร่วม

๒) ไม่ควรเป็นอำนาจผูกขาดแก่กรมการขนส่งทางรางแต่เพียงผู้เดียว ควรเป็นในรูปแบบของความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่มีความรู้ความสามารถโดยเฉพาะ เช่น รฟท., กระทรวงวิทย์ฯ, มหาวิทยาลัย. อีกทั้งในการจะจัดทำแผนการพัฒนานั้น จะต้องคำนึงถึงหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย ว่ามีคุณสมบัติเพียงพอ หรือมีแนวโน้มและการสนับสนุน ที่จะสามารถทำให้บรรลุเป้าหมายของนโยบายได้จริงหรือไม่ ยกตัวอย่าง เช่น หน่วยงานอุดมศึกษา (กระทรวงวิทย์ และมหาวิทยาลัย) บางแห่งจะมีศูนย์เทคโนโลยีความเป็นเลิศทางระบบ

ทางด้านใดด้านหนึ่ง (เช่น Rolling stock, Signalling, Electrification ฯลฯ) อยู่แล้ว การมอบหมายนโยบาย จึงควรมีความสอดคล้องกับความสามารถของหน่วยงานนั้นๆ

๓) เพราะถ้ากรมการขนส่งทางรางนั้นเขาใช้ความคิดแต่อะไรเดิมไม่มีอะไรใหม่เพื่อเข้ามาพัฒนาระบบขนส่งทางรางนั้นประเทศเราก็ไม่ได้คำว่าเจริญ แล้วลองเอาเด็กคนรุ่นใหม่ที่เรียนคณะระบบรางหรือวิศวกรรมขนส่งมาช่วยหาแนวคิดว่าจะไปอย่างไรดีเพราะความคิดของเด็กคนรุ่นใหม่อาจจะพัฒนาไปได้และไม่ต้องเสียเงินสร้างสิ่งใหม่อะไรเดิมเขาอาจจะกลับมาใช้งานได้ด้วยและต้องควบคู่กับความปลอดภัยเพราะผู้โดยสารคือผู้คน

ประเด็นที่ ๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) ควรอธิบายหรือเพิ่มเติมนิยามความหมายคำว่า “สำรวจ” ในมาตรา ๑๕ ไปด้วย เช่น ถ้า (๓) ให้อำนาจกรมการขนส่งทางรางในการขุดเจาะที่ดินและเก็บหิน ดิน น้ำ ฯลฯ จุดนี้ควรมีคำอธิบายที่เข้าใจง่าย เพื่อไม่ให้เกิดการตีความกันเองภายหลัง นอกจากนี้อำนาจดังกล่าวของกรมฯ ต้องระบุให้ชัดเจนหรือไม่ ว่าต้องเป็นบุคลากรของกรมขนส่งทางรางเท่านั้น เป็นต้น และมาตรา ๑๖ วรรคสี่

- กรณีเมื่อกรมนำเงินค่าเสียหายไปฝากธนาคารให้กรมมีหนังสือแจ้ง ในส่วนนี้ควรเพิ่มช่องทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์หรือ SMS เพิ่มเติมด้วย เพราะเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันมากกว่า

- กรณีผู้มีสิทธิรับเงินค่าเสียหายไม่มารับเงินค่าเสียหายภายในเวลาที่กำหนดให้ประกาศหนังสือพิมพ์รายวันที่มีจำหน่ายในท้องถิ่นอย่างน้อยสามวันติดต่อกัน แต่ในพื้นที่ท้องถิ่นหลายแห่งอาจไม่มีหนังสือพิมพ์รายวันแล้ว กรณีนี้ควรเปลี่ยนเป็นแจ้งตรงให้กับเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิทราบอีกครั้งผ่านจดหมายอิเล็กทรอนิกส์หรือ SMS ที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันมากกว่า

๒) กรมการขนส่งทางรางจะได้เข้าถึงและได้ข้อมูลที่เป็นจริง

ประเด็นที่ ๓ ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) คณะกรรมการดังกล่าวควรมีสัดส่วนองค์ประกอบของภาคประชาชน เช่น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค หรือสภาองค์กรของผู้บริโภค ที่เป็นองค์กรสาธารณประโยชน์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ที่มีประสบการณ์และบทบาทการคุ้มครองผู้บริโภคและการทำงานด้านขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเป็นธรรม มากกว่าผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่แม้จะเป็นหน่วยงานของรัฐแต่ก็ไม่ได้มีบทบาทการทำงานด้านขนส่งมวลชน เพราะจะทำให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

๒) การจัดทำมาตรฐาน ควรระบุชัดเจนว่าคิดจากปัจจัยใดบ้าง เพื่อให้ประชาชนไม่เกิดความสงสัย และควรมีความเหมาะสมกับค่าครองชีพของประชาชน

๓) มาตรฐานของค่าเงินในประเทศไทยคนที่หาเข้ากินค่ายังไม่สิทธิ์ได้นั่งรถไฟฟ้าเลย และรถไฟฟ้าสายสีแดงที่กำลังจะเกิดขึ้นค่าแรกเข้าก็ ๑๔ บาทแล้วมันแพงไปสำหรับพ่อค้าแม่ค้า

ประเด็นที่ ๔ ท่านเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

- ๑) ไม่เห็นด้วยเพราะมันจะเหมือนให้คนไม่มีสิทธิ์มีเสียงในการพัฒนาระบบขนส่งทางราง
- ๒) หากเป็นกิจการที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายร่วมลงทุนอยู่แล้วไม่ควรถูกเสนอต่อกรมอีก

ประเด็นที่ ๕ ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

มีความเห็นดังนี้

- ๑) กรมการขนส่งทางรางจะเป็นหน่วยงานกลางที่จะตรวจสอบแทนประชาชน
- ๒) ควรมีการร่วมมือระหว่าง กรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่ดำเนินงานก่อสร้างดังกล่าวด้วย เนื่องจากเป็นเรื่องละเอียดอ่อน ต้องใช้ความชำนาญ และความรู้เฉพาะด้านมาก

ประเด็นที่ ๖ ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

- ๑) แต่คณะกรรมการดังกล่าวควรมีสัดส่วนองค์ประกอบของภาคประชาชน เช่น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค หรือ สภาองค์กรของผู้บริโภค ที่เป็นองค์กรสาธารณประโยชน์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ที่มีประสบการณ์และบทบาทการคุ้มครองผู้บริโภคและการทำงานด้านขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเป็นธรรม มากกว่าผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่แม้จะเป็นหน่วยงานของรัฐแต่ก็ไม่ได้มีบทบาทการทำงานด้านขนส่งมวลชน
- ๒) เนื่องจากการสอบสวนอุบัติเหตุ นั้น ต้องใช้ความรู้เฉพาะทางขั้นสูง การที่กรมรางจะปฏิบัติงานนี้ได้ จำเป็นต้องมีบุคลากรที่จบสายนี้มาโดยเฉพาะ อีกทั้งต้องมีเทคโนโลยีที่สามารถวิเคราะห์ขั้นสูงได้ ในปัจจุบันกระทรวงวิทย์ฯ มีหน่วยงานที่รับการวิเคราะห์อุบัติเหตุอยู่แล้ว และมีเทคโนโลยีที่สามารถวิเคราะห์อยู่แล้วเช่นกัน หรือควรเป็นการร่วมมือกันระหว่าง กระทรวงวิทย์ฯ และกรมการขนส่งทางรางในการสอบสวนอุบัติเหตุ มากกว่าการผูกขาดอำนาจแต่เพียงผู้เดียว
- ๓) เพราะให้ความเชื่อมั่นกับผู้โดยสารได้

ประเด็นที่ ๗ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

- ๑) อ้างอิงจากบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง : กรมการขนส่งทางรางถูกจัดตั้งขึ้นในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีภารกิจเกี่ยวกับ การเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐาน และระเบียบ ทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิด

อุตสาหกรรมการขนส่งทางราง ขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชน ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง จะเห็นว่า การสอบสวนอุบัติเหตุที่อยู่นอกเหนือ ขอบเขตภารกิจ ของกรมการขนส่งทางราง ในเบื้องต้น ภารกิจของกรมราง จะมีประเด็นหลักที่การจัดตั้งและเสนอ นโยบายเพื่อการพัฒนากระบวนกรในประเทศไทย และการควบคุมมาตรฐานต่างๆที่เกี่ยวกับระบบรางในประเทศไทย

๒) เพราะให้ความเชื่อมั่นกับผู้โดยสารได้

ประเด็นที่ ๘ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง ต้องมี ใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) จะได้เป็นการควบคุมเพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๒) เห็นด้วย แต่ไม่ควรเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าสมัครสอบ ค่ารักษาใบอนุญาตต่าง ๆ ฯลฯ จากผู้ประจำ หน้าที่ แต่สามารถเรียกเก็บจากหน่วยงาน/องค์กร ได้ตามสมควร

๓) เพราะคนที่เขาอายุเยอะ เขามีเทคนิคใหม่ในการจอดหรืออะไร

๔) ควรอย่างยิ่งเพื่อความปลอดภัยของประชาชน

ประเด็นที่ ๙ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ใน การประกอบกิจการหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) จะได้สามารถตรวจสอบได้

๒) เอกสารในประเทศหลายชั้นตอนกว่ารถไฟจะได้วิ่ง

๓) ควรอย่างยิ่งเพื่อความปลอดภัยของประชาชน

ประเด็นที่ ๑๐ ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) จะได้เป็นหน่วยงานกำกับดูแลแทนประชาชน

๒) แต่อาจไม่สัมฤทธิ์ผลในช่วงแรกคงต้องใช้ระยะเวลา

ประเด็นที่ ๑๑ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติ การขนส่งทางราง พ.ศ. หรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) ควรกำหนดหน้าที่หลักของผู้ประกอบกิจการที่ต้องปฏิบัติหากฝ่าฝืนควรกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจน อย่างไรก็ตามหากมีหน้าที่เพิ่มเติมในกฎกระทรวงควรกำหนดบทลงโทษในกฎหมายหลักด้วย

ประเด็นที่ ๑๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) แต่การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ ค่าโดยสารควรเพิ่มหลักเกณฑ์การกำหนดค่าโดยสารด้วยการยึดหลักค่าแรงขั้นต่ำเป็นหลักเกณฑ์ของ พ.ร.บ. ด้วย

๒) เพราะขึ้นรถไฟแพงเกินราคาที่ยัง

๓) การกำหนดเพดานอัตราค่าโดยสารหรือค่าบริการต่าง ๆ ควรมีหลักเกณฑ์และควรมีระยะเวลาในการทบทวนอัตราค่าโดยสารและค่าบริการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์

ประเด็นที่ ๑๓ ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุตารางเวลาการเดินทาง และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) เพราะถ้าสร้างที่ละนิดที่ละหน่อยก็สามารถทำให้เป็นหนี้ได้ก็ต้องรางเดียวกันและพวกสัญญาไฟฟ้การเดินทางต้องเป็นด้วยและ

๒) เห็นด้วย เป็นการเปิดโอกาสทางเลือกให้ประชาชน และเป็นการแข่งขันทางธุรกิจ

ประเด็นที่ ๑๔ ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุที่ยุทธศาสตร์ล่าช้าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) มาตรา ๑๐๖ การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย ควรเพิ่มประเด็นของทรัพย์สินเข้าไปด้วย เพราะถ้าเป็นเรื่องความเสียหายต้องควบคู่กันกับการประกันภัย มาตรา ๑๐๘ ที่กำหนดให้ร้องเรียนต่ออธิบดี กรณีนี้อาจจะทำให้เกิดอุปสรรคหรือขั้นตอนในการร้องเรียนของผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหาย

๒) เห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง ในหลายประเทศ เช่น UK มีการจัดตั้งหน่วยงาน เพื่อ "Claim" โดยตรงสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์นี้ <https://www.accidentclaims.co.uk/personal-injury-compensation/station-accident-compensation-claims#TSA๑๐>

๓) เห็นด้วยเพราะเขาต้องเสียทั้งค่ารถและค่าอย่างอื่นอีกมากมาย

๔) เพื่อคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการ ควรกำหนดอย่างยิ่ง

๕. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย

๕.๑) **ประเด็นที่ ๒** ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่ อย่างไร

➤ ความคิดเห็น : ในขั้นตอนการจัดทำแผนการขนส่งทางราง เป็นการกำหนดเป้าหมายของโครงการ ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนเรื่องพื้นที่โครงการทำให้ยากให้การกำหนดจุดสำรวจ อีกทั้งก่อนการเสนออนุมัติโครงการ จะต้องมีการจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ (FS) และการออกแบบรายละเอียด (DD) ซึ่งจะต้องมีการสำรวจพื้นที่ในระหว่างทำการศึกษาอยู่แล้ว จึงไม่เห็นด้วยกับการสำรวจพื้นที่กับมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ และมาตรา ๑๗

➤ คำชี้แจง : การสำรวจตามมาตรา ๑๕, ๑๖ และ ๑๗ เป็นการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น ในขั้นตอนการจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งทางราง เพื่อประโยชน์ในการทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เพื่อกำหนดแนวเส้นทางในการดำเนินโครงการให้เป็นไปโดยเหมาะสม

การสำรวจพื้นที่เบื้องต้นในขั้นตอนการจัดทำแผนฯ เนื่องมาจากการกำหนดแนวเส้นทางต้องมีการศึกษาความเหมาะสมด้านต่าง ๆ จึงจำเป็นต้องทราบรายละเอียดของทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างเพื่อประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของแนวเส้นทางเลือกให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

นอกจากนี้ จากข้อเท็จจริงในการดำเนินโครงการที่ผ่านมา ซึ่งมีการสำรวจพื้นที่ในระหว่างการออกแบบรายละเอียด ก็ยังประสบปัญหาการประมาณราคาค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และต้องเสนอขอปรับกรอบวงเงินโครงการ ทำให้มูลค่าโครงการปรับเพิ่มสูงขึ้นกว่าที่เคยได้รับอนุมัติไว้

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีหลักเกณฑ์ในการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น ตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ และมาตรา ๑๗ ไว้

๕.๒) ประเด็นที่ ๓ ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

➤ ความคิดเห็น : หากรัฐมีนโยบายที่จะอนุญาตให้เอกชนหรือหน่วยงานต่าง ๆ มาดำเนินการให้บริการขนส่งทางราง มากกว่า ๑ ราย ในเส้นทางเดียวกันแล้ว ควรกำหนดเฉพาะค่าใช้จ่าย ส่วนอัตราค่าบริการควรให้ผู้ใช้บริการเป็นผู้กำหนด และควรแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางหรือผู้เกี่ยวข้องพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ก่อนการอนุมัติให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางราง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการแข่งขันและเป็นประโยชน์ต่อผู้ให้บริการ

➤ คำชี้แจง : ในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าธรรมเนียมอื่น ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าธรรมเนียมอื่น และกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารฯ รวมถึงได้กำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ประกาศหลักเกณฑ์และวิธีการในการขอทบทวนอัตราขั้นสูง เพื่อให้เป็นมาตรฐาน มีความเหมาะสมและเป็นธรรมทั้งแก่ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ

๕.๓) ประเด็นที่ ๔ ท่านเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่

➤ ความคิดเห็น : ปัจจุบันการนำเสนอโครงการโดยเจ้าของโครงการมีกฎหมายและขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจนแล้ว ดังนั้น การดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ในประเด็นนี้อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นการเพิ่มขั้นตอนในการดำเนินงานได้

➤ คำชี้แจง : การบริหารกิจการขนส่งทางรางที่ผ่านมาเป็นอำนาจของรัฐวิสาหกิจและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานทางรางแต่ละโครงการ ทำให้ขาดความเป็นเอกภาพในการกำหนดและผลักดันมาตรฐานบริการขนส่งทางรางของประเทศ

๕.๔) ประเด็นที่ ๕ ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

➤ ความคิดเห็น : ปัจจุบันการก่อสร้างโครงการระบบราง ทุกโครงการของ รฟม. ได้ดำเนินการตามกฎหมายกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๔๙ ที่กำกับดูแลโดยกระทรวงแรงงานอยู่แล้ว ซึ่งเป็นการออกกฎหมายตามมาตรา ๑๐๓ แห่ง พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ ทั้งนี้ หากกรมการขนส่งทางรางจะกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการฯ ก็จะต้องอ้างอิงกฎหมายดังกล่าว อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนของการกำกับดูแลจากหลายหน่วยงาน

➤ คำชี้แจง : มาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางจะกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางเป็นมาตรฐานด้านเทคนิค ด้านความปลอดภัย ด้านคุณลักษณะเฉพาะและด้านการทดสอบ เพื่อกำกับการก่อสร้างให้เกิดความปลอดภัย ดังนั้นจึงไม่ซ้ำซ้อนกับกระทรวงแรงงาน ซึ่งมุ่งเน้นความปลอดภัยและสวัสดิภาพของแรงงานเป็นหลัก

➤ ความคิดเห็น : ในการก่อสร้างผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยต่าง ๆ อยู่แล้ว และหากมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยโครงการระบบรางผู้รับจ้างก็ต้องปฏิบัติตามด้วยเช่นกัน ซึ่งสามารถกำหนดไว้ใน TOR หรือเอกสารประกวดราคาได้ จึงทำให้ไม่แน่ใจว่าอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยจะมีขอบเขตการดำเนินการแค่ไหน/อย่างไร

➤ คำชี้แจง : มาตรฐานเพื่อความปลอดภัยที่ ขร. จะกำหนด จะเป็นข้อกำหนดซึ่งเป็นมาตรฐานขั้นต่ำในดำเนินงานก่อสร้างให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย โดยคำนึงถึงสาธารณะชนเป็นหลัก ทั้งนี้ในการกำหนด TOR หรือเอกสารประกวดราคา จะต้องกำหนดให้มีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด

๕.๕) ประเด็นที่ ๖ ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

➤ ความคิดเห็น : ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหน่วยงานจะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดให้หน่วยงานรายงานผลการสอบสวนให้ทราบ หรือเรียกให้เข้าชี้แจงได้ แล้วนำผลการสอบสวนไปวิเคราะห์เพื่อหาทางป้องกันได้ หากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนของกรมการขนส่งทางรางขึ้นมาอีกคณะหนึ่งอาจจะเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน

➤ คำชี้แจง : คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางจะแต่งตั้งจากผู้ซึ่งมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางราง ด้านวิศวกรรม ด้านวิทยาศาสตร์ ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง โดยจะดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจโดยอิสระปราศจากการแทรกแซง เพื่อให้ได้ผลการสอบสวนที่ถูกต้องและสามารถนำผลรายงานการตรวจสอบมากำหนดมาตรการเชิงป้องกันได้ถูกต้องเหมาะสม เพื่อวิเคราะห์และหามาตรการป้องกันแทนการมุ่งหาบุคคลมาลงโทษที่เป็นอำนาจของเจ้าพนักงานตำรวจและต้องดำเนินการแยกออกจากการสอบสวนหรือการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม

๕.๖) ประเด็นที่ ๑๐ ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่

➤ **ความคิดเห็น :** เนื่องจาก พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กำหนดให้ รฟม. เป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทาน ดังปรากฏตามมาตรา ๙ (๑๐) มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๗๕ เป็นต้น หาก พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

➤ **ความคิดเห็น :** เนื่องจากในปัจจุบัน รฟท. เป็นทั้งผู้สร้างเส้นทางและเดินรถ หรือ รฟม. สร้างเส้นทาง แล้วให้สัมปทานเดินรถ ลักษณะการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามหรือขัดแย้งกับระบบอนุญาตหรือไม่ และระบบอนุญาตจะมีผลกระทบต่อหน่วยงานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายเดิมหรือไม่/อย่างไร

➤ **คำชี้แจง :** ไม่ซ้ำซ้อน รฟม. จะต้องกำกับดูแลผู้รับสัมปทานให้เป็นไปตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด

๕.๗) ประเด็นที่ ๑๑ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. หรือไม่

➤ **ความคิดเห็น :** หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรา ๕๗ ขอเสนอให้มีการพิจารณาเรื่องการให้สิทธิผู้ประกอบกิจการที่ได้รับใบอนุญาตสามารถยื่นเรื่องมายังกรมการขนส่งทางรางในเรื่องของการขอโอนสิทธิ์ใบอนุญาตหากมีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้น เพื่อให้กรมการขนส่งทางรางได้มีข้อมูลในการพิจารณาโดยละเอียดทุก ๆ ด้าน ว่าจะสามารถอนุญาตให้มีการโอนสิทธิ์ใบอนุญาตได้หรือไม่

➤ **คำชี้แจง :** ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางแต่ละประเภท กรมการขนส่งทางรางจะพิจารณาผู้ที่ขออนุญาตประกอบกิจการเฉพาะราย ว่ามีความน่าเชื่อถือทางธุรกิจ มีความสามารถในการดำเนินการด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารเป็นไปตามมาตรฐาน มีความเหมาะสมทางการเงินและการประกันความรับผิดชอบอันอาจเกิดขึ้นจากการให้บริการ โดยการออกใบอนุญาตจะช่วยส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพได้อย่างแท้จริง จึงได้กำหนดข้อห้ามเรื่องการโอนสิทธิตามใบอนุญาตไว้

๕.๘) ประเด็นที่ ๑๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่

➤ **ความคิดเห็น :** เนื่องจาก พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มาตรา ๙ (๓) ระบุว่า รฟม. มีอำนาจเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ ค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการ และความแตกต่าง ๆ ในกิจการรถไฟฟ้า หาก พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกัน จะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

➤ **ความคิดเห็น :** การกำหนดอัตราค่าบริการของการรถไฟฟ้า จะถูกกำหนดตามประเภทของการให้บริการ เช่น (๑) รถบริการเชิงสังคม (รถชานเมือง/ท้องถิ่น) ราคาจะถูกมากและต้องได้รับการชดเชยรายได้จากรัฐบาล (๒) รถบริการพาณิชย์ (รถระหว่างเมือง) จะมีการคิดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามรูปแบบบริการที่แตกต่างกัน (๓) รถนำเที่ยว คิดค่าบริการอัตราพิเศษ หากมีการกำหนดอัตราขึ้นสูงอาจทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการกำหนดค่าบริการขบวนรถเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะต้องกำหนดให้เหมาะสมกับรูปแบบบริการและต้นทุนที่เกิดขึ้น แต่จะเหมาะสมกับการให้บริการเชิงสังคม เพราะมีมาตรฐานการให้บริการที่แน่นอน (รูปแบบเดียวกัน)

➤ **คำชี้แจง :** ไม่ซ้ำซ้อน รฟม. รฟท. จะต้องกำหนดอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ ที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด

๕.๙) **ประเด็นที่ ๑๓** ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินทาง และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

➤ **ความคิดเห็น :** หากนำมาใช้กับระบบรถไฟฟ้าในเมืองซึ่งมีระยะห่างระหว่างขบวน (Headway) ค่อนข้างต่ำ ประมาณ ๒ - ๓ นาที และระบบรถไฟฟ้าในเมืองมีผู้ดำเนินการ (Operator) หลายรายทำให้ยากต่อการบริหารจัดการรถไฟฟ้า จึงไม่สามารถที่จะใช้ทางร่วมได้

➤ **คำชี้แจง :** การใช้รางร่วมกัน และการจัดสรรตารางการเดินทาง ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ มุ่งเน้น การดำเนินการในเส้นทางที่เปิดให้มีการเปิดเสรีการเดินทางเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้ประโยชน์ราง ที่ยังมีความจุเหลือโดยเฉพาะอย่างยิ่งในโครงข่ายเส้นทางรถไฟของประเทศ ซึ่งไม่รวมถึงเส้นทางรถไฟฟ้าในเมือง ที่มีผู้รับผิดชอบอยู่แล้ว

๕.๑๐) **ประเด็นที่ ๑๔** ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุที่ยวรถล่าช้าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร

➤ **ความคิดเห็น :** หากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเกี่ยวกับการคุ้มครองดังกล่าว ควรให้ผู้ให้บริการเลือกเองว่าจะยอมเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อประกันความเสียหายจากเหตุข้างต้นหรือไม่

➤ **คำชี้แจง :** การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เป็นการคุ้มครองและเยียวยาในเบื้องต้น ให้ได้รับความเป็นธรรมกรณีได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการระบบขนส่งทางราง ซึ่งผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ เพิ่มเติม

จัดทำโดย กรมการขนส่งทางราง

ตุลาคม ๒๕๖๖