สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

๑. วิธีการในการรับฟังความคิดเห็น/จำนวนและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็น

๑.๑ กรมการขนส่งทางรางมีหนังสือที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๘๐ ลงวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๗ และที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๘๔ ลงวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๗ เรื่อง ขอเชิญร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ถึงผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางเพื่อขอรับฟังความคิดเห็น

๑.๒ ผ่านเว็บไซต์กรมการขนส่งทางราง (www.drt.go.th) ระหว่างวันที่ ๑๒ - ๓๑ มกราคม ๒๕๖๗ รวม ๒๐ วัน

๑.๓ ผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๓๑ มกราคม ๒๕๖๗ รวม ๑๗ วัน

๒. พื้นที่/กลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็น

กรมการขนส่งทางรางจัดรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องการขนส่งทางราง ทั้งหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และภาคประชาชน โดยเปิดโอกาสในการรับฟังความคิดเห็น ผ่านระบบกลางทางกฎหมายและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง

๓. ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น/สรุปความเห็นในแต่ละประเด็นของฝ่ายต่าง ๆ ในแต่ละช่องทาง

- ความคิดเห็นที่แจ้งเป็นหนังสือถึงกรมการขนส่งทางราง จำนวน ๑ ราย
- ความคิดเห็นจากเว็บไซต์กรมการขนส่งทางราง (www.drt.go.th) ระหว่างวันที่ ๑๒ - ๓๑ มกราคม ๒๕๖๗ รวม ๒๐ วัน เป็นจำนวน ๒๐๒ ราย
- ความคิดเห็นจากระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๓๑ มกราคม ๒๕๖๗ รวม ๑๗ วัน เป็นจำนวน ๒๖ ราย

รวมจำนวนผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติฯ ๒๒๙ ราย โดยแยกจำนวนผู้ที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยเป็นแต่ละประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่แสดงความคิดเห็น	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
๑. ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางรางหรือไม่	๒๐๓ (๘๘.๖๕%)	๒๖ (๑๑.๓๕%)
๒. ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่	๒๐๖ (๘๙.๙๖%)	๒๓ (๑๐.๔%)
๓. ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๙๘ (๘๖.๔๖%)	๓๑ (๑๓.๕๔%)
๔. ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๙๗ (๘๖.๐๓%)	๓๒ (๑๓.๙๗%)
๕. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง ต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่	๒๐๕ (๘๙.๕๒%)	๒๔ (๑๐.๔๘%)
๖. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่	๒๐๗ (๙๐.๓๙%)	๒๒ (๙.๖๑%)

ประเด็นที่แสดงความคิดเห็น	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
๗. ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่	๒๐๐ (๘๗.๓๔%)	๒๙ (๑๒.๖๖%)
๘. ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... หรือไม่	๒๐๓ (๘๘.๖๕%)	๒๖ (๑๑.๓๕%)
๙. ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่	๑๙๘ (๘๖.๔๖%)	๓๑ (๑๓.๕๔%)
๑๐. ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อและร่วมใช้รางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถ และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร	๒๐๑ (๘๗.๗๗%)	๒๘ (๑๒.๓๓%)
๑๑. ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุเที่ยวรถล่าช้าและถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร	๒๑๘ (๙๕.๒๐%)	๑๑ (๔.๘๐%)
๑๒. ประเด็นอื่นที่ท่านเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติฯ เป็นอุปสรรคหรือข้อขัดข้อง (หากมี)	-	-
รวม	**๘๘.๗๗%**	**๑๑.๒๓%**

ทั้งนี้ หากพิจารณาความคิดเห็นที่มีผู้เข้ามาแสดงในแต่ละช่องทางจะปรากฏดังนี้

๓.๑ ความคิดเห็นจากเว็บไซต์กรมการขนส่งทางราง (www.drt.go.th) ระหว่างวันที่ ๑๒ - ๓๑ มกราคม ๒๕๖๗ รวม ๒๐ วัน และความคิดเห็นที่เป็นหนังสือถึงกรมการขนส่งทางรางโดยตรง มีผู้ร่วมแสดงความคิดเห็นเป็นจำนวนรวม ๒๐๓ ราย สรุปความเห็นในแต่ละประเด็นได้แก่

ประเด็นที่ ๑ : ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางรางหรือไม่

เห็นด้วย (๑๘๘ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เพื่อประโยชน์ในการกำหนดนโยบายและพัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศ ให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง

๒. เห็นควรรวมแผนพัฒนาไว้ที่ส่วนเดียว หากกรมการขนส่งทางรางเป็นผู้รับนโยบายจากกระทรวงคมนาคม ก็อาจจะเป็นหน่วยงานที่เหมาะสม ที่จะมีอำนาจหน้าที่ดังกล่าว

๓. เพื่อเป็นหน่วยงานภาครัฐ ที่เข้าไปควบคุม และตรวจตราระบบการเดินรถ การให้บริการ และรักษาความปลอดภัย ให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ

๔. ควรจัดทำการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางนั้น เพื่อการสร้างทรัพยากรมนุษย์ในสายงานนี้ และสามารถจัดทำแผนในการสร้างนวัตกรรมมาใช้กับงานด้านขนส่งทางราง

๕. เพื่อให้หน่วยงานรัฐสามารถเข้าไปเป็นตัวแทน ผู้ใช้บริการในการเสนอ แผนงานข้อใดที่ให้ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการอย่างสมเหตุสมผล เพื่อการพัฒนาการให้บริการที่สามารถอยู่ได้ทั้งผู้ให้และผู้รับบริการ ที่อาจจะมีผลในการตัดสินใจการลงทุน ร่วมลงทุน ขยายเครือข่ายการขนส่งสาธารณะทางรางในอนาคต

๖. กรมการขนส่งทางรางมีพันธกิจด้านการขนส่งที่จำเป็นต่อสาธารณะจึงต้องมีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อนำไปสู่การพัฒนาประเทศได้อย่างยั่งยืน

๗. กรมการขนส่งทางรางมีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบ ทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทางและการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง

๘. นโยบายขนส่งทางรางควรต้องมีแผนที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อในการทำงานและการเดินทางของผู้ใช้บริการ

๙. เห็นว่าควรมีหน่วยงานกลางที่กำหนดแผนหรืออัตรค่าโดยสารสาธารณะของการขนส่งทางรางในภาพรวมของประเทศ ซึ่งก็คือกรมการขนส่งทางราง

๑๐. กรมการขนส่งทางรางควรมีอำนาจโดยจัดทำแผนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น รฟท. รฟม. เพราะมีประสบการณ์ทำงานมาก่อนกรมการขนส่งทางราง

๑๑. ประชาชนอยากเห็นแต่ละโครงการที่ดูแลโดยต่างองค์กร สามารถเชื่อมโยงกัน เป็นแบบแผนเดียวกัน ทิศทางเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นการจัดเก็บค่าโดยสาร การให้สัมปทานการเดินรถ การจัดซื้อจัดจ้างผู้รับจ้างก่อสร้าง เป็นต้น

๑๒. เพื่อให้การบริหารจัดการระบบขนส่งมีประสิทธิภาพประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุด มีหน่วยงานรับผิดชอบอย่างเป็นเอกภาพ

๑๓. ลดการใช้รถส่วนตัว และลดภาวะรถล้นถนน ซึ่งเป็นสาเหตุของรถติด

๑๔. อำนาจหน้าที่ตามกรอบภารกิจการจัดทำแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร ซึ่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ สนข. ดังนั้น แผนพัฒนาการขนส่งทางรางนับเป็นส่วนหนึ่งที่จะต้องผนวกกับแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนหลักด้านการขนส่งและจราจร ที่เป็นแผนหลักของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมอบหมายให้ สนข. เป็นผู้ดำเนินการโดยจะต้องบูรณาการรูปแบบการขนส่งและจราจรในทุกมิติ สาขาการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศและทางราง เพื่อให้การจัดทำแผนในแต่ละระดับ ประสานและสอดคล้องกันอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถแปลงไปสู่การปฏิบัติได้จริง

๑๕. ประเด็นความซ้ำซ้อนกับภารกิจและอำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ที่มีภารกิจในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บทและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ ซึ่งการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาระบบคมนาคมดังกล่าว โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ควรจะมุ่งเน้นการจัดทำข้อเสนอแนะ/นโยบาย/แผนด้านการกำกับดูแล ตรวจสอบ และส่งเสริมระบบการขนส่ง/การประกอบกิจการการขนส่งทางรางให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผน/ส่งเสริมให้การขนส่งทางรางมีการเชื่อมต่อระบบการขนส่งอื่น ๆ ตามบทบาทหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) มากกว่าการจัดทำแผน

ไม่เห็นด้วย (๑๕ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. การพัฒนาการขนส่งทางรางต้องใช้หน่วยงานหลายภาคส่วน ใหญ่เกินอำนาจกรมการขนส่งทางราง

๒. เห็นควรเป็นแผนการขนส่งที่ต้องบูรณาการภาคการขนส่งทั้งหมด ทั้งทางบก (ถนนและราง) ทางน้ำและทางอากาศ มิฉะนั้น จะเกิดปัญหาเช่นปัจจุบัน คือ การก่อสร้างทางรถไฟฟ้า (สายสีเหลือง หรือสายสีชมพู) ที่ต้องหลบทางด่วนและระบบขนส่งอื่น จนทำให้แนวรางไม่เป็นระดับเดียวกัน

๓. มีหน่วยงานที่ทำงานอยู่แล้ว เช่น รฟท. และ รฟม.

๔. กรมการขนส่งทางรางสมควรมีหน้าที่กำหนดมาตราฐาน เหมือนกับกรมขนส่งทางบกเท่านั้น

๕. ไม่คัดค้านการพัฒนา แต่การพัฒนาต้องไม่ฆ่าประชาชน บทบัญญัติของกฎหมายต้องไม่ใช่การเอื้อให้นายทุนเอกชน

๖. กรมการขนส่งทางราง ปัจจุบันนี้ภายใต้รัฐบาลที่ผ่านมาจัดตั้งขึ้นและเสนอสนองกฎหมายภายใต้พระราชบัญญัติพระราชกฤษฎีกาภายใต้พระมหากษัตริย์อันเป็นประมุข กรมการขนส่งทางราง ไม่สมควรก่าวก่ายออกคำสั่งกับการรถไฟกดขี่บังคับกฎหมายละเมิดกับการรถไฟผู้ซึ่งเป็นองค์กรเพื่อประชาชนไม่แสวงหาผลประโยชน์และเป็นหน่วยงานของรัฐมากจนเกินไปจนทุกวันนี้คนรถไฟพนักงานลูกจ้างจะไม่มีทำงานแล้วบ้างเกษียณบ้างลาออกหางานอื่น เพียงเพราะกฎหมายละเมิดที่กรมการขนส่งทางรางเป็นคนเสนอและสนองตามรัฐมนตรีและนักการเมืองโดยไม่คำนึงถึงประโยชน์ขององค์กรของรัฐและไม่คำนึงถึงประชาชน เห็นแก่ประโยชน์พวกพ้องและตนเองในฐานะประชาชนคนหนึ่งผู้ชื่นชอบและรักรถไฟไทยอยากเห็นรถไฟไทยพัฒนาประเทศพัฒนาขึ้นไม่ใช่พัฒนาลง กรมการขนส่งทางรางไม่สมควรยุ่งการรถไฟไม่สมควรออกคำสั่งใด ๆ กับการรถไฟรวมถึงละเมิดเพื่อเอื้อแก่นักการเมืองและรัฐมนตรีที่แสวงหาผลประโยชน์

๗. หน่วยงานรัฐ มีกฎหมายอยู่แล้วต้องไม่มีการมาฆ่ากฎหมายที่หน่วยรัฐมีอยู่เดิม ให้มีเฉพาะเจาะจงใช้กับเอกชนที่มาทำระบบรางที่เกิดขึ้นใหม่ ยกเว้น รฟท. กับ รฟม. ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ พ.ร.บ. การขนส่งทางรางมีหน้าที่ กำกับ ดูแล มาตราฐาน ความปลอดภัย เท่านั้น ห้ามแปรรูปรัฐวิสาหกิจทุกรูปแบบ

๘. การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางควรให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (สนข.) เป็นผู้จัดทำ เพื่อที่จะได้เห็นการเชื่อมต่อของโครงข่ายการขนส่งในภาพรวมได้ อย่างไรก็ดี กรมการขนส่งทางรางสามารถที่จะจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางของแผนพัฒนาดังกล่าวและบรรลุผลต่อไปได้

ประเด็นที่ ๒ : ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

เห็นด้วย (๑๙๐ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เพื่อประโยชน์ในการมีมาตรฐานค่าโดยสารที่ผ่านการศึกษาและวิเคราะห์จากผู้ที่เกี่ยวข้อง

๒. เห็นควรต้องมีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อดูแลมาตรฐาน การให้บริการและกำหนดอัตราค่าบริการ

๓. เพื่อให้ธุรกิจระบบรางมีมาตรฐานและเป็นธรรมกับผู้ใช้บริการ

๔. เพื่อป้องกันการผูกขาดด้านการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ที่ไม่เหมาะสมกับสภาวะทางเศรษฐกิจทั้งนี้เข้าใจว่าตั้งแต่การทำสัญญาคงมีการกำหนดเรื่องอัตราค่าโดยสารไว้แล้วล่วงหน้า รวมถึงอัตราค่าโดยสารที่ไม่ควรเอาเรื่องมูลค่าการลงทุนมาเป็นตัวกำหนดอัตราค่าโดยสาร ที่จะทำให้บางเส้นทางอาจมีผู้ใช้บริการไม่เป็นไปตามแผนงาน

๕. เพื่อให้การบริหารจัดการเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารของการขนส่งทางรางเป็นธรรมเป็นไปด้วยความโปร่งใส

๖. การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ควรมีการประชุมจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้อัตราค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและเกิดความเป็นธรรมกับผู้ใช้บริการมากที่สุด

๗. เพื่อพิจารณารายรับ รายจ่าย ความคุ้มค่า คุ้มทุน ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ด้านการปฏิบัติ

๘. เพื่อให้การดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการครอบคลุมมิติที่เกี่ยวข้อง เช่น สุขภาพ การค้าขาย การใช้ทรัพยากรป่าไม้ในการสร้างเส้นทาง เสนอให้เพิ่ม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงอุตสาหกรรม เข้าเป็นคณะกรรมการ

๙. การกำหนดค่าโดยสารในรูปคณะกรรมการจะได้ข้อสรุปที่ชัดเจน เป็นธรรมกับทั้งผู้ให้และผู้ใช้บริการเนื่องจาก มีการพิจารณาข้อมูลอย่างครบถ้วน รอบด้าน จากคณะกรรมการ

๑๐. เพื่อให้ได้อัตราค่าโดยสารที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ แต่อัตราค่าโดยสารจะเป็นเท่าใด ควรที่จะต้องมีการศึกษาความเหมาะสมและศึกษากฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องประกอบ เพื่อให้ได้ความชัดเจนและมีเหตุผลอ้างอิงในการกำหนดราคากลาง และมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ประชาชน

๑๑. การดำเนินงานในรูปแบบคณะกรรมการจะทำให้เกิดความเป็นธรรมในการบริหารจัดการเรื่องอัตราค่าโดยสารมากขึ้น

๑๒. การกำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นเรื่องที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อประชาชนผู้ใช้บริการ การกำหนดราคาเพื่อให้เป็นมาตรฐานจึงจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้เป็นฐานข้อมูลในการพิจารณา

ไม่เห็นด้วย (๑๓ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เห็นว่าไม่สามารถแก้ไขปัญหาโครงสร้างราคาได้จริง ทางออกต้องมีกฎหมายคุ้มครองผู้ใช้บริการขนส่งทางรางที่เข็มแข็งมีบทลงโทษปรับหนักมาก ขึ้นบัญชีดำ จะเป็นประโยชน์กว่า

๒. เห็นว่าไม่ว่าจะเป็นเช่นใด ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๔๑ ก็ยังมุ่งหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นบริการสาธารณูปโภค ซึ่งนโยบายของรัฐบาลจะเข้ามาบิดเบือนกลไกราคาในองค์กร จนทำให้เกิดภาวะการขาดทุนสะสมของการรถไฟแห่งประเทศไทยมาโดยตลอด

๓. เห็นว่าจะเกิดการกำหนดราคาที่กระทบต่อภาคประชาชน

๔. การบริการสาธารณะ ต้องอยู่ภายใต้การบริการมากกว่าแสวงหาผลกำไร

๕. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๔๑ ก็มีจุดมุ่งหมายให้การรถไฟเป็นการบริการสาธารณูปโภค ซึ่งนโยบายของรัฐบาลจะเข้าไปเปลี่ยนแปลง จนทำให้เกิดภาวะการขาดทุนสะสมของการรถไฟฯ

๖. เห็นว่าจะสิ้นเปลืองงบประมาณ ให้หน่วยงานเป็นคนกำหนดก็ได้ ไม่จำเป็นต้องมี คณะกรรมการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ห้ามแปรรูปรัฐวิสาหกิจทุกรูปแบบ

๗. กรรมการโดยตำแหน่ง ควรมีผู้แทนจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการขนส่งทางราง เช่น รฟม. รฟท. เข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย

๘. คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางควรมีหน้าที่และอำนาจในเรื่องการกำหนดนโยบายด้านการขนส่งทางราง หรือกำหนดอัตราขั้นสูงของอัตราค่าโดยสาร แต่สำหรับการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง หรือค่าใช้ประโยชน์ต่าง ๆ ซึ่งเป็นรายละเอียด ควรบัญญัติให้เป็นเป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการออกเป็นกฎกระทรวง เพื่อให้สามารถใช้บังคับเป็นการทั่วไปได้ทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง และสามารถดำเนินการแก้ไขในภายหลังได้ โดยผ่านมติคณะรัฐมนตรีด้วย อีกทั้งหากจะมีการยกเว้นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าโดยสารหรือค่าบริการต่าง ๆ ก็จะสามารถดำเนินการได้โดยการออกเป็นกฎกระทรวงในภายหลังเช่นกัน ซึ่งกลไกนี้จะสอดคล้องกับแนวทางของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม หรือตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนตร์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๔๙๗ เช่นกัน

ประเด็นที่ ๓ : ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

เห็นด้วย (๑๘๔ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เพื่อประโยชน์ในการใช้ข้อมูลสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยในการขนส่งทางราง

๒. หากมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถจะยิ่งดีมาก เพราะสามารถสอบสวน และบังคับตามกฎหมายในหน่วยงานเดียว

๓. เมื่อเกิดเหตุจะได้มีผู้รับผิดชอบ เนื่องจากผู้ให้บริการที่ต่างเส้นทาง อาจโยนความผิดกัน

๔. กรณีเกิดอุบัติเหตุทุกปัญหาต้องมีการตรวจสอบแก้ไข

๕. เห็นควรมีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเพราะการสืบสวนจะมีความโปร่งใสและยุติธรรมต่อพนักงานและผู้บริโภค

๖. เห็นด้วยอย่างยิ่ง รวมถึงควรให้อำนาจในการสั่งการระงับการดำเนินงานใด ๆ ที่พิจารณาแล้วว่าจะเป็นอันตรายต่อผู้ใช้บริการ และประชาชนรอบบริเวณ ทั้งนี้ ต้องรวดเร็ว ชัดเจน สาธารณะรับทราบผลได้ไม่เก็บเงียบ ให้เป็นที่สงสัย

๗. การสอบสวนอุบัติเหตุจะได้นำข้อมูลมาปรับปรุงการให้บริการ

๘. เพื่อปกป้องผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุให้ได้รับความเป็นธรรม

๙. เห็นสมควรมี การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ หรือทำทางสำหรับการเดินข้ามทางรถไฟที่ไม่ต้องใช้งบประมาณมีการเรียนการสอน ระดับ ม.๑ - ม.๖ และ ป.๕ - ป.๖ ด้วย บอกเหตุผลและผลที่ได้รับจากการฝ่าฝืน

๑๐. องค์ประกอบของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ตามมาตรา ๖๖ ควรปรับเพิ่มหรือแก้ไขถ้อยคำ "กรรมการ...ผู้ซึ่งมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ...ด้านวิทยาศาสตร์..." เป็น "ด้านนิติวิทยาศาสตร์"

๑๑. การกำหนดให้หน่วยงานกลางพิจารณาหรือสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรางที่อาจก่อผลกระทบต่อบุคคลภายนอกหรือประชาชนทั่วไปจะมีความเหมาะสม

๑๒. เพื่อทำให้ทราบข้อมูล/ข้อเท็จจริงเชิงลึกเกี่ยวอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามปัจจัยและองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุ

๑๓. เห็นควรให้มีทีมในลักษณะสหสาขา และให้คนในพื้นที่ หรือผู้นำชุมชนในบริเวณที่เกิดเหตุ ร่วมให้ข้อมูลด้วย

๑๔. เพื่อความเป็นเอกภาพและแบ่งความรับผิดชอบในแต่ละด้านเพื่อจัดเก็บข้อมูลนำมาปรับปรุงในส่วนที่ยังบกพร่อง

๑๕. เพื่อให้ได้สาเหตุเชิงลึกจากบุคลากรสหวิชาชีพ นำไปสู่การวางมาตรการ แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในครั้งต่อไปได้ตรงจุดมากขึ้น

๑๖. เพื่อให้มีการกำกับดูแลหน่วยงานในระบบรางและเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

๑๗. เพื่อเป็นการสืบสวนสอบสวนให้ได้ข้อเท็จจริงที่ชัดเจนและเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย

ไม่เห็นด้วย (๑๙ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. ต้องตั้งหน่วยงานที่เป็นอิสระทำหน้าที่ อยู่ในอำนาจตุลาการ ไม่ใช่อยู่ภายใต้อำนาจบริหาร

๒. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้กำหนดแนวทางในเรื่องนี้ไว้แล้ว ซึ่งหากจะมีการสอบสวนโดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางอีกก็ย่อมเกิดความล่าช้า ทั้งยังอาจกระทบกับการให้บริการแก่ประชาชน เนื่องจากเวลาเกิดเหตุคณะกรรมการชุดดังกล่าว ย่อมไม่อาจเข้าสอบสวนเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นได้ทันที เนื่องจากพื้นที่รางรถไฟมีกว่า ๔๗ จังหวัด

๓. การสอบสวนอุบัติเหตุตามร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง เกิดความล่าช้าในการสอบสวน และการเคลียร์พื้นที่ในการเดินรถ

๔. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย ๒๔๙๔ และมีกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้กำหนดแนวทางในเรื่องนี้ไว้แล้วโดยมีคณะกรรมการเป็นคณะในการสอบสวน ไม่จำเป็นต้องมีกรมการขนส่งทางรางเข้ามาสอบสวน

๕. หน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีอำนาจหน้าที่ที่ซ้ำซ้อนกับอำนาจและหน้าที่ของกองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทางของกรมการขนส่งทางราง อาจจะไม่มีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุขึ้น

๖. หน่วยงานของรัฐ มีคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว เช่น รฟท. ห้ามแปรรูปรัฐวิสาหกิจทุกรูปแบบ

๗. กำหนดให้มีฐานะแค่คณะทำงานก็น่าจะเพียงพอ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการทำงานแล้วจึงนำเสนอผลการสอบสวนต่อคณะกรรมการนโยบายรับทราบ เพื่อพิจารณาปรับปรุงนโยบายในอนาคตน่าจะดีกว่า

๘. เห็นควรเพิ่มคณะกรรมการที่มีองค์ความรู้ด้านเวชศาสตร์การจราจรเพิ่มเป็นหนึ่งในคณะกรรมการอีก ๑ ด้าน เพราะผู้ที่ศึกษาด้านเวชศาสตร์การจราจรมีองค์ความรู้ด้านการแพทย์และความรู้ด้านวิศวกรรมจราจร สามารถเชื่อมโยงการบาดเจ็บ และสาเหตุการบาดเจ็บได้ หรือให้ข้อเสนอแนะในเชิงป้องกันได้อย่างเหมาะสม

๙. เมื่อตรวจสอบร่างพระราชบัญญัติแล้วเห็นว่า มีถ้อยคำและเนื้อหาที่คล้ายกับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวได้เพิ่มเติมเรื่องคณะกรรมการสอบสวนฯ และการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ขึ้นมา ทั้งนี้ ขอเรียนว่า เหตุที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ต้องได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องคณะกรรมการสอบสวนฯ รวมถึงการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์นั้น เนื่องจากเป็นการแก้ไขข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO ที่กฎหมายต้องกำหนดให้มีคณะกรรมการดังกล่าวและสำนักงานการสอบสวนฯ ซึ่งต้องเป็นกลางและปราศจากการแทรกแซง จึงเป็นเหตุให้ต้องมีบทบัญญัติดังกล่าว ดังนั้นหากการขนส่งทางรางไม่ต้องอนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาหรือหลักเกณฑ์ขององค์การระหว่างประเทศประการใด อาจไม่จำเป็นต้องมีคณะกรรมการสอบสวนฯ

ประเด็นที่ ๔ : ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

เห็นด้วย (๑๘๓ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เห็นควรเพิ่มเติมเกี่ยวกับระยะเวลาการดำเนินการเมื่อได้รับแจ้งเหตุ จนสิ้นสุดการรายงานผล

๒. เห็นควรเพิ่มเรื่องอำนาจหน้าที่ของการเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคลหรือข้อมูลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ เพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างราบรื่น ไม่ติดขัดในเชิงกฎหมาย PDPA

๓. เมื่อตรวจสอบร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางฯ ในส่วนของการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ มีบทบัญญัติคล้ายกับหมวด ๗ ส่วนที่ ๒ ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ มาตรา ๖๔/๖ ถึงมาตรา ๖๔/๑๙ ซึ่งเหตุที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ต้องบัญญัติไว้เช่นกันเพื่อที่จะคุ้มครองพยานหลักฐานในทางเทคนิคที่อาจสูญหายหรือถูกทำลายเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ได้ เช่น กล่องดำในห้องนักบิน อีกทั้ง ยังต้องมีการรายงานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ไปยังรัฐต่างประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องบัญญัติไว้ แต่การบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางฯ อาจไม่มีความจำเป็นเพราะอาจทำให้ซ้ำซ้อนกับการใช้อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้ ทั้งนี้ขอเสนอว่าหากประสงค์จะให้มีการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติหรือสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ สามารถมอบหมายให้หน่วยงานใดดำเนินการได้ ไม่จำเป็นต้องมีคณะกรรมการฯ ก็ได้

๔. เห็นด้วย เพราะจะมีได้กำหนดอำนาจและหน้าที่การปฏิบัติงานให้ชัดเจน เพื่อมิให้ไปก้าวก่ายกับหน่วยงานอื่น ๆ ภายในองค์กร

๕. เห็นว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่สอบสวนและตัดสินการกระทำความผิด

๖. หน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็นเลขานุการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุฯ ควรเป็นหน่วยงานอื่น ซึ่งมิใช่กรมการขนส่งทางราง เพื่อความโปร่งใสและเป็นอิสระในการตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอกที่เป็นมาตรฐานสากล

๗. เห็นควรทำให้มีหลักเกณฑ์ แนวทางและมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุการขนส่งทางรางที่เป็นรูปธรรมและแก้ไขปัญหาได้จริง

๘. เห็นควรพิจารณาให้ครอบคลุมกรณีที่เกิดอุบัติเหตุร่วมกับยานพาหนะอื่น คน สัตว์ หรือการลุกลามเป็นสาธารณภัย

๙. เห็นควรเสนอให้นำมาตรา ๗๒ และมาตรา ๗๔ – ๗๗ ออกเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ตามมาตรา ๗๓ ที่กำหนดให้การสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ตามพระราชบัญญัตินี้ เป็นไปเพื่อประโยชน์ในการใช้ข้อมูลสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยในการขนส่งทางรางเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ทำนองเดียวกันขึ้นอีก โดยมิใช่เป็นการสอบสวนเพื่อการกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับผิดไม่ว่าทางใด ๆ ดังนั้น คณะกรรมการสอบสวนจึงไม่ควรมีอำนาจเช่นเดียวกับเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

ไม่เห็นด้วย (๒๐ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้กำหนดแนวทางในเรื่องนี้ไว้แล้ว และยังไม่มีความเชื่อมั่นว่าคณะกรรมการดังกล่าว จะมีองค์ความรู้เท่ากับผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟฯ ที่สั่งสมองค์ความรู้ในรูปแบบรถไฟมานานกว่า ๑๐๐ ปี

๒. เห็นว่ามีการสอบสวนหลายหน่วยงานมากเกินสมควร

๓. การสอบสวนอุบัติเหตุ เป็นเรื่องของขบวนการทางกฎหมาย ไม่สมควรทำให้ซ้ำซ้อนกัน

๔. เห็นว่ามีอำนาจหน้าที่ที่ซ้ำซ้อนกับอำนาจและหน้าที่ของกองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทางของกรมการขนส่งทางราง

๕. เห็นว่าทับซ้อนกับองค์กร ที่มีการสอบสวนอุบัติเหตุ เช่น รฟท. ห้ามแปรรูปรัฐวิสาหกิจทุกรูปแบบ

๖. เห็นว่าควรเป็นบุคคลที่ ๓ ไม่ใช่ operator หรือ regulator

๗. ขอให้พิจารณาใหม่ว่าเป็นอำนาจที่ซ้อนทับกับหน่วยงานอื่น เช่น ตำรวจหรือไม่

ประเด็นที่ ๕ : ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง ต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่

เห็นด้วย (๑๙๐ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เป็นการช่วยเพิ่มระบบ Scoring ความประพฤติด้วย

๒. เห็นว่าผู้ประจำหน้าที่ต้องมีความรู้และทักษะตามประเภทและลักษณะการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ ทั้งนี้ เพื่อเหตุผลด้านความปลอดภัย

๓. เห็นควรให้มีการกำหนดกฎหมายลูกสำหรับการทดสอบให้มีการตรวจประเมินสมรรถนะของผู้ขับขี่เป็นไปตามแนวทางการประเมินสมรรถนะความพร้อมทางการแพทย์ในการขับขี่ (Medical Fitness For Drive)

๔. เห็นควรกำหนดไว้ เพื่อให้ผู้ขับรถขนส่งทางรางมีความชำนาญในการขับขี่รถประเภทดังกล่าวเพียงพอ และเป็นมาตรฐานเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นพนักงานของรัฐ เช่น พนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้ประจำหน้าที่ของผู้ประกอบการเอกชนในอนาคต ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของประชาชนผู้โดยสารและสินค้าในการขนส่งทางราง

๕. เพื่อเป็นหนึ่งในกลไกควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบกิจการ ให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางราง และสร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชนผู้ใช้บริการ

๖. เห็นว่าต้องมีการผ่านมาตรฐานผู้ที่จะเข้ามาให้บริการเป็นพนักงานขับรถโดยต้องมีระเบียบวินัย ในการให้บริการตามมาตรฐาน

๗. เพื่อความปลอดภัยในการขนส่งทางราง และให้ทราบเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ และข้อบังคับในการใช้รถขนส่งทางราง สุดท้ายให้เป็นมาตรฐานในการขับรถขนส่งทางราง

๘. เพื่อให้สามารถรักษามาตรฐาน เพิ่มความมั่นใจกับผู้รับบริการ และเช่นเดียวกับงานด้านอื่น หากเกิดความผิดพลาด ก็ควรมีบทกำหนดลงโทษ ไม่ควรงดเว้น ถึงจะมีบุคคลากรจำกัด เพื่อไม่ให้เกิดอภิสิทธิ์ในหน้าที่ที่รับผิดชอบ

๙. เห็นว่าจะได้มีความชำนาญ ความรู้ ความสามารถ ในแต่ละด้านอย่างชัดเจน

๑๐. เห็นว่าผู้ที่มีหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ดังกล่าวเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วย ดังนั้น การมีใบอนุญาต รวมถึงการกำหนดวินัยจจะทำให้ผู้ประจำหน้าที่ตระหนักถึงความปลอดภัยอยู่เสมอและมีประสิทธิภาพ สามารถตรวจสอบได้ด้วย

๑๑. เพื่อรักษาคุณภาพการทำงาน ให้ได้มาตรฐาน และควรจัดให้ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องด้วย

๑๒. เพื่อให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นในความปลอดภัยในการเดินทาง

๑๓. เพื่อเป็นการป้องปรามไม่ให้ผู้ถือใบอนุญาตให้ระมัดระวังในการทำงานมากขึ้น

๑๔. มาตรา ๙๔ เห็นควรเพิ่มเติมข้อความในส่วนท้ายให้เป็นดังต่อไปนี้ “ในขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางเมื่อขอตรวจ โดยให้ผู้ประจำหน้าที่สามารถแสดงใบอนุญาตโดยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์” เพื่อสนองนโยบายภาครัฐที่ต้องการนำเทคโนโลยีที่มาประยุกต์ใช้ในการจัดทำบริการสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวก

๑๕. การขนส่งทางรางส่งผลกระทบต่อสาธารณะโดยตรง จึงควรพิจารณาคุณสมบัติของบุคคลให้เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ดังกล่าว และทำให้ผู้ใช้บริการมีความมั่นใจในการใช้บริการขนส่งทางรางมากยิ่งขึ้น

๑๖. เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพราะบุคคลที่จะขับรถประเภทนี้ได้ ต้องมีความรู้ความสามารถพิเศษเฉพาะที่เหนือขึ้นไปจากบุคคลธรรมดา ดังนั้น การอบรม การฝึกปฏิบัติ และการสอบใบอนุญาต จึงเป็นสิ่งสำคัญ

๑๗. การดำเนินการตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๔๘ ที่กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือผู้รับสัมปทาน ผู้ร่วมลงทุนกับรัฐ และผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ และให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต่ออธิบดีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยควรพิจารณาและคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติตามระยะเวลาที่กำหนดด้วย

๑๘. เห็นด้วยเนื่องจากเป็นคุณสมบัติพื้นฐานของผู้ปฏิบัติงานที่ต้องมี และเพื่อเป็นการควบคุมการปฏิบัติงานในอนาคต ผู้ปฏิบัติงานจะได้ปฏิบัติงานอย่างรอบคอบและมีประสิทธิภาพในการให้บริการ

ไม่เห็นด้วย (๑๓ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. ผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟฯ ก็ถือเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายลักษณะอาญาอยู่แล้ว ทั้งนี้ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๑๘ ทั้งผู้ปฏิบัติงานเหล่านี้ก็มีคำบรรยายลักษณะงาน และยังต้องมีบัตรเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งระบุตำแหน่งไว้อย่างชัดเจนแล้ว นอกจากนั้นหากผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟฯ รายใดรายหนึ่ง ปฏิบัติผิดกฎระเบียบ ก็จะต้องถูกลงโทษทั้งทางวินัย ทางอาญา และยังต้อง

รับผิดชดใช้ค่าเสียหายตามกฎหมายความรับผิดทางละเมิดอยู่แล้ว ดังนั้น การกำหนดบทบัญญัติในส่วนนี้จึงย่อมเป็นการซ้ำซ้อน และสร้างภาระเกินสมควร

๒. เห็นว่า รฟท. ได้มีการกำหนดคุณสมบัติและมาตรฐานอยู่แล้ว

๓. เห็นว่าพนักงานการรถไฟฯ เป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมาย ทั้งนี้ ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๑๘ ทั้งผู้ปฏิบัติงานเหล่านี้มีคำบรรยายลักษณะงาน และยังต้องมีบัตรเจ้าหน้าที่ของรัฐระบุตำแหน่งไว้อย่างชัดเจน และมีระเบียบในการลงโทษพนักงานกรณีปฏิบัติหน้าที่ไม่ถูกต้องและต้องรับผิดชอบความเสียหายต่าง ๆ แล้วด้วย

ประเด็นที่ ๖ : ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่

เห็นด้วย (๑๙๒ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เห็นควรจะต้องมีระบบทำเป็นมาตรการ ไม่ให้รถที่ไม่ผ่านการตรวจสอบมาตรฐานนำมาให้บริการแก่ประชาชน

๒. เพื่อความปลอดภัยในการขนส่งทางราง และลดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่จะเกิดขึ้น

๓. เห็นควรต้องกำหนดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งานเครื่องจักร

๔. เห็นควรเพิ่มความครอบคลุมการจดทะเบียนไปยังส่วนพ่วง หรือพาหนะส่วนอื่นที่ลากจูงด้วย

๕. รถขนส่งทางรางจะได้รับการตรวจสอบจากกรมการขนส่งทางรางอย่างมีมาตรฐานเดียวกันที่จะนำมาใช้ขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร หรือวัตถุอันตรายต่อไปได้

๖. เพื่อเป็นหนึ่งในกลไกควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบกิจการ ให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางราง และสร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชนผู้ใช้บริการ

๗. รถขนส่งทางรางที่เป็นระบบรถไฟฟ้า หรือระบบขนส่งทางราง จำเป็นต้องมีข้อมูลจากการลงทะเบียนของผู้ประกอบการที่สามารถจะสืบประวัติ และกิจกรรมในการให้บริการ ในปัจจุบันและที่ผ่านมา

๘. เห็นว่าจะต้องตรวจตารถขนส่งในการใช้ปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยของพนักงานผู้ขับและผู้บริโภค

๙. การจดทะเบียนหรือขึ้นทะเบียนจะเป็นการช่วยคัดกรองยานพาหนะให้มีคุณภาพและปลอดภัยเป็นมาตรฐานเดียวกัน

๑๐. เห็นควรจะต้องมีข้อมูลอื่น ๆ ด้วย เช่น ประวัติการซ่อมบำรุง หมายเลยเลข MSN มี Logbook เป็นต้น (คล้ายกับเครื่องบิน)

๑๑. มาตรา ๑๐๑ วรรคสอง – เสนอให้แก้ไขข้อความเป็นดังต่อไปนี้ “อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว นำรถขนส่งทางรางที่มีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้และอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น หรืออาจส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งทางรางหรือสิ่งแวดล้อม หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภยันตรายเข้ารับการตรวจสภาพตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนดได้” เนื่องจากผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ในการบำรุงรักษารถขนส่งทางรางอยู่แล้ว ดังนั้น อธิบดีจึงไม่ควรมีอำนาจในการสั่งให้ตรวจสภาพอีก เว้นแต่รถขนส่งทางรางที่มีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้และอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น หรืออาจส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งทางรางหรือสิ่งแวดล้อม หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภยันตรายขึ้น ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า จะดำเนินการให้รถไฟฟ้าเข้ารับการตรวจสภาพอย่างไร

๑๒. มาตรา ๑๐๒ – มีข้อสังเกตว่า การบำรุงรักษาตามปกติ เช่น การสลับล้อ หรือส่วนประกอบของรถไฟฟ้า จะต้องมีการแจ้งนายทะเบียนหรือไม่ หากต้องแจ้ง เห็นว่า จะก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ"

๑๓. มาตรา ๔๕ ระยะเวลาในการดำเนินการดังกล่าวน้อยไป หากจะหารายใหม่มาดำเนินการแทน

๑๔. การพิจารณาคุณลักษณะของรถขนส่งทางรางและการจดทะเบียนต่อนายทะเบียนทำให้การบริหารจัดการการขนส่งอย่างเป็นระบบ

๑๕. เห็นว่าช่วยให้ทราบถึงประวัติของรถขนส่งทางราง เอกชนที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ และเป็นฐานข้อมูลสำหรับหน่วยงานของรัฐเพื่อความสะดวกในการควบคุม และการปฏิบัติตามกฎหมาย

๑๖. การดำเนินการตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๔๙ ที่กำหนดให้รถขนส่งทางรางที่ใช้ในการดำเนินการหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับยังคงใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางต่อไปได้ และให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองยื่นคำขอจดทะเบียนต่อนายทะเบียนภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยควรพิจารณาและคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติตามระยะเวลาที่กำหนดด้วย

ไม่เห็นด้วย (๑๑ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. รถขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ถือเป็นทรัพย์สินของรัฐที่ต้องขึ้นทะเบียนสินทรัพย์ถาวรของหน่วยงานอยู่แล้ว (และยังต้องมีการตรวจซ่อมตามวาระอยู่ตลอดเวลา) ซึ่งการต้องจดทะเบียนตามร่างกฎหมายนี้อีก จะเป็นการเพิ่มต้นทุนแก่หน่วยงาน เสมือนเช่นกรณีที่รัฐออกกฎหมายภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งเป็นสร้างภาระแก่หน่วยงานของรัฐโดยใช่เหตุ อนึ่ง หากประสงค์จะตรวจสอบทรัพย์สินดังกล่าวของการรถไฟแห่งประเทศไทย ก็อาจใช้ขั้นตอนในทางบริหาร ทั้งนี้ ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย มาตรา ๒๒ ก็ได้

๒. เห็นว่าจะทำให้เกิดภาระเกิดความจำเป็นสำหรับ รฟท. ที่มีการกำหนดตามมาตราฐานเจ้าหน้าขับรถไฟอยู่ก่อนแล้ว

๓. เห็นว่าถ้าเป็นของเอกชนสมควรมี แต่ถ้าเป็นของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ไม่จำเป็นต้องมี

๔. รถขนส่งทางรางมีมาตรฐานที่ต้องผ่านมาก่อนหน้าที่จะเดินรถแล้ว การจดทะเบียนเพิ่มเติมจะเป็นการเพิ่มขึ้นตอน และสุ่มเสี่ยงในการนำไปสู่การคอรัปชัน ในการให้อนุญาตจดทะเบียน

ประเด็นที่ ๗ : ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่

เห็นด้วย (๑๘๗ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เพื่อเป็นหนึ่งในกลไกควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบกิจการ ให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางราง และสร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชนผู้ใช้บริการ

๒. การประกอบกิจการขนส่งทางราง ควรจะมีระบบการอนุญาตหรือพักการอนุญาตในกรณีที่มีผลการบริการที่ไม่เหมาะสม

๓. เพื่อจะได้ทราบว่ามีผู้ประกอบการมีกี่ราย และสามารถตรวจสอบที่เกิดจากความผิดว่าบุคคลและรถมาจากผู้ประกอบการรายใด

๔. เพื่อประโยชน์ และเพื่อการพัฒนาการให้บริการให้ดีขึ้น

๕. เพื่อควบคุมกำกับดูแลให้การดำเนินกิจการมีคุณภาพ มีมาตรฐาน และเป็นธรรมกับผู้ใช้บริการ

๖. เพื่อความปลอดภัยในการขนส่งทางราง และลดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่จะเกิดขึ้น

๗. เพื่อเป็นการควบคุมและเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

๘. เพื่อรับรองความรู้ ประสบการณ์การทำงาน มีความตระหนักถึงความปลอดภัย และบทลงโทษที่ได้รับ

๙. กิจการขนส่งทางรางเป็นกิจการที่ส่งผลกระทบต่อประโยชน์สาธารณะโดยตรงและอาจเกิดผลกระทบต่อความมั่นคงของรัฐ จึงจำเป็นต้องพิจารณาคุณสมบัติผู้ที่จะเข้ามาเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางผ่านการให้ใบอนุญาตแต่ละประเภท

๑๐. การดำเนินการตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๔๖ วรรคสอง ที่กำหนดให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่ผู้ได้รับสัมปทาน ผู้ร่วมลงทุนกับรัฐ หรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยควรพิจารณาและคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติตามระยะเวลาที่กำหนดด้วย

๑๑. รถขนส่งทางรางจะได้รับการตรวจสอบตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางรางก่อนที่จะนำมาใช้ขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร หรือวัตถุอันตรายต่อไป

ไม่เห็นด้วย (๑๖ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. ปัจจุบันระบบรางหรือการจัดซื้อจัดหารถขนส่งทางรางก็เป็นของเอกชนหมดทำให้ตกภาระมาที่ประชาชน

๒. ไม่เห็นด้วยกับการนำมาใช้กับหน่วยงานของรัฐ (โดยเฉพาะในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย) เพราะตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ..๒๔๙๔ มาตรา ๖ (ซึ่งเป็นกฎหมายจัดตั้งองค์กร) ก็ได้ระบุภารกิจของหน่วยงานไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

๓. เห็นว่าจะทำให้เกิดสภาพ กรมขนส่งทางราง มามีอำนาจครอบงำ รฟท. ซึ่งขึ้นตรงต่อกระทรวงคมนาคมอยู่แล้ว

๔. ไม่เห็นด้วยกับการนำระบบอนุญาตมาใช้กับหน่วยงานของรัฐ โดยเฉาะในส่วนของการรถไฟเพราะตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๖ ก็ได้ระบุภาระกิจของหน่วยงานไว้เป็นการเฉพาะอยู่แล้ว

๕. หน่วยงานรัฐวิสาหกิจไม่จำเป็นต้องมีระบบอนุญาต ถ้าของเอกชนต้องมีระบบอนุญาต

๖. พ.ร.บ. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ กำหนดให้ รฟม. เป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทาน ดังปรากฏตามมาตรา ๙ (๑๐) มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๗๕ เป็นต้น หาก พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

ประเด็นที่ ๘ : ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... หรือไม่

เห็นด้วย (๑๘๘ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. การกำหนดหน้าที่ซึ่งครอบคลุมทุกมิติ ทั้งการดำเนินการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดและการจัดให้มีการควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ รวมถึงการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการอย่างเสมอภาค ตลอดจนการให้ความร่วมมือแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการตามกฎหมาย

๒. การประกอบกิจการขนส่งทางรางควรจะมีหน่วยงานที่ดูแล และเป็นพันธกิจซึ่งผู้ให้บริการต้องปฏิบัติตาม เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการคมนาคม ซึ่งนานาชาติยึดถือปฏิบัติกัน

๓. เห็นว่าจะได้กำหนดหน้าที่ให้เป็นสัดส่วนและเป็นมาตรฐานในการปฏิบัติงาน

๔. เห็นว่าทำให้การดำเนินกิจการมีกรอบที่ชัดเจน มีความโปร่งใส และมีมาตรฐานสากล

๕. การกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการไว้ จะทำให้ผู้ประกอบกิจการมีความตระหนักถึงหน้าที่และความปลอดภัยของยานพาหนะที่จะนำมาใช้งาน ทั้งนี้ การกำหนดหน้าที่ตามร่าง พรบ. ฉบับนี้ ค่อนข้างเยอะพอสมควร ฉะนั้น หน่วยงานกลางที่มีหน้าที่วางมาตรฐานของการขนส่งทางรางจะต้องดำเนินการไปด้วยความเป็นธรรมและชัดเจน ตรวจสอบได้เช่นกัน เพื่อมิให้เกิดข้อสงสัยแก่ผู้ประกอบกิจการที่เป็นบุคคลภายนอก

๖. ผู้ประกอบกิจการจะต้องมีความรับผิดชอบ คือต้องมีมาตรการลงโทษหากไม่ทำตามเงื่อนไข

๗. เห็นด้วยและควรเพิ่มการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการอย่างชัดเจน เพื่อให้มีผู้มีความรู้หรือผ่านการอบรมเฉพาะ ทำหน้าที่ในการตรวจสอบความปลอดภัย ความพร้อมของก่อนเดินรถเป็นประจำ รวมถึงการจัดให้มีผู้ควบคุมความปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนดในระหว่างเดินรถ เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัยในการเดินทางไกล ความปลอดภัยของสุภาพสตรี หรือผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษ

๘. ผู้ประกอบกิจการต้องได้รับอนุญาตตามประเภทและเงื่อนไขที่กำหนด เพื่อจัดให้มีประกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น เพื่อให้ผู้ใช้บริการมั่นใจและปลอดภัยในการใช้บริการ

ไม่เห็นด้วย (๑๕ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. การนำมาใช้กับหน่วยงานของรัฐ (โดยเฉพาะในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย) เพราะตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๖ (ซึ่งเป็นกฎหมายจัดตั้งองค์กร) ก็ได้ระบุภารกิจของหน่วยงานไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

๒. เห็นว่าจะเกิดความซ้ำซ้อนกันหลายหน่วยงานเกินสมควร

๓. การนำมาใช้กับหน่วยงานของรัฐ ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ก็ได้ระบุหน้าที่ตามภารกิจอยู่แล้ว

๔. ร่างพระราชบัญญัติสามารถบัญญัติหน้าที่และอำนาจของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางได้ แต่สำหรับรายละเอียดอื่น ๆ เช่นเรื่องการจัดให้มีคู่มือ เห็นว่าสามารถกำหนดไว้เป็นเงื่อนไขของใบอนุญาตประกอบกิจการฯ ได้

ประเด็นที่ ๙ : ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่

เห็นด้วย (๑๘๕ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เพื่อความเป็นธรรมต่อทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ

๒. เห็นควรระบุไว้ว่าเพดานค่าโดยสารที่กำหนด หากกระทบสัญญาสัมปทาน หรือ รายได้เอกชนจะต้องมีการชดเชยรายได้ ให้ชัดเจนไว้ด้วย สำหรับกรณีธนาคารประเมินความเสี่ยงเอกชนในการปล่อยกู้

๓. เห็นด้วยเนื่องจากอัตราค่าบริการ หรืออัตราค่าโดยสาร ควรต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์โดยมีหน่วยงานภาครัฐ หรือคณะกรรมการตามพระราชบัญญัตินี้ เป็นผู้อนุญาตและมีส่วนในการกำหนดหลักเกณฑ์ อัตราค่าโดยสาร

๔. ตามร่างมาตรา ๔๗ ควรกำหนดช่องทางการประกาศค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์ที่ผู้ประกอบกิจการกำหนด ให้ชัดเจน

๕. การกำหนดหลักเกณฑ์ค่าโดยสารโดยหน่วยงานกลางจะสร้างมาตรฐานเดียวกันในการขนส่งทางรางทุกรูปแบบทั่วประเทศไทย ซึ่งประชาชนจะได้รับความเป็นธรรมและเท่าเทียมกันรวมถึงอาจเข้าถึงได้มากยิ่งขึ้น

๖. เพื่อจะได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ไม่ใช่ขึ้นอยู่กับเจ้าของโครงการ

๗. เพื่อมีความเหมาะสม และปรับเปลี่ยนได้ในอนาคต

๘. เพื่อความเป็นธรรม ในช่วงระบบเศษฐกิจของประเทศไม่ดี หรือค่าครองชีพของประชาชนสูง

๙. การกำหนดอัตราดังกล่าว ควรพิจารณาถึงความสามารถในการจ่ายของประชาชนร่วมด้วยหลายคน ค่าโดยสารต่อวันเกือบ ๒๐๐ บาท

๑๐. เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและความเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ รวมทั้งให้สอดคล้องสภาวะทางเศรษฐกิจและประเภทของการให้บริการ

๑๑. เห็นควรที่จะมีการศึกษาถึงความเหมาะสมให้ละเอียดและรอบคอบ เป็นมาตรฐานกลาง และสอบถามความเห็นจากทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมถึงประชาชนด้วย

๑๒. การกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามมาตรา ๔๘ วรรคสอง ควรคำนึงถึงโครงการที่ได้มีการให้สัมปทานเอกชนไปแล้ว และโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในอนาคต (Public

Private Partnership : PPP) ในการกำหนดอัตราค่าแรกเข้า และการกำหนดอัตราค่าโดยสาร รวมทั้งคำนึงถึงหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... มาตรา ๒๕ ที่กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์โดยเฉพาะข้อ (๑) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการ เพื่อใช้ประกอบการกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ต่อไปด้วย

๑๓. เห็นควรกำหนดในราคาที่เหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจ และประชาชนสามารถเข้ารับบริการได้อย่างทั่วถึง

ไม่เห็นด้วย (๑๘ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เห็นว่าไม่ว่ากรณีจะเป็นเช่นใด ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๔๑ ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องไว้โดยเฉพาะ (เนื่องจากเห็นว่ากิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นกิจการสาธารณูปโภค) จนทำให้เกิดการบิดเบือนกลไกราคา ซึ่งส่งผลให้เกิดภาวะการขาดทุนสะสมขององค์กรมาโดยตลอด

๒. เพื่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อภาคประชาชน เพราะการขนส่งสาธารณะ รัฐจะต้องควบคุมให้เป็นธรรม เช่น รฟท. มีอัตราค่าโดยสารต่ำมาก และเป็นประโยชน์ต่อประชาชน

๓. เห็นว่าการปรับอัตราค่าโดยสาร ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขการบริการเชิงสาธารณะ

๔. เห็นว่าไม่ว่าจะเป็นเช่นใด ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย ๒๔๙๔ มาตรา ๔๑ ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้โดยเฉพาะ เนื่องจากกิจการรถไฟเป็นสาธารณูปโภค

๕. เห็นควรเพิ่มการพิจารณากำหนดแนวทางกลางในการคิดอัตราค่าโดยสาร และกำหนดรูปแบบการชำระค่าโดยสารที่เป็น platform เดียวกันและสะดวกต่อการใช้บริการของประชาชนด้วย น่าจะทำให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

๖. พ.ร.บ. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๙ (๓) ระบุว่า รฟม. มีอำนาจเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ ค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการ และความสะดวกต่างๆ ในกิจการรถไฟฟ้า หาก พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ทับซ้อนกัน จะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

๗. ร่างบทบัญญัติในส่วนที่ ๓ กำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ มีหลายมาตราที่สามารถกำหนดไว้ในกฎหมายลำดับรองได้ เพราะเป็นเรื่องในรายละเอียดและอาจมีความเปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ การกำหนดไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติอาจทำให้ไม่มีความคล่องตัวในการแก้ไข

ประเด็นที่ ๑๐ : ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อและร่วมใช้รางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถ และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

เห็นด้วย (๑๘๕ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการกระทำอันมีลักษณะเป็นการผูกขาด ลดหรือจำกัดการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน และการเจรจาทำความตกลงในสัญญาการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน รวมถึงการมีกลไกในการยุติข้อพิพาท

๒. การกำหนดอัตราค่าบริการที่ไม่ซ้ำซ้อน และเป็นการให้ประโยชน์กับประชาชนผู้ใช้บริการที่สามารถเชื่อมต่อเส้นทางที่ใช้ในการดำรงชีวิต เนื่องจากตำแหน่งที่พักอาศัย และตำแหน่งปลายทาง อาจอยู่คนละมุมที่อาจมีผู้ให้บริการที่ต่างกัน แต่อยู่ในระยะทาง ที่ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานราคา ให้สามารถใช้ตั๋วที่มีอยู่สามารถเชื่อมต่อได้โดยไม่ต้องเสียค่าเริ่มต้นของผู้ให้บริการนั้น ๆ ซึ่งนี่จะเป็นการดึงดูดให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าในฐานะผู้บริการรถสาธารณะ ลดการใช้รถส่วนตัวและหันมาใช้รถสาธารณะแทน

อีกทั้ง ควรจะต้องระบุถึงการแสดงผลบนหน้าจอ เพื่อให้ข้อมูลสถานะของรถ และเวลาที่จะมาถึงในสถานีนั้น ๆ เพื่อให้มีความโปร่งใสในการแสดงผลการให้บริการในการเดินทางของเส้นทางนั้น ๆ ที่ให้บริการแบบ Real Time ให้ประชาชนทราบ

๓. การดำเนินการดังกล่าวเป็นการเชื่อมต่อรางและการใช้รางร่วมกันอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และหากการเดินทางสะดวกมากขึ้น อาจทำให้มีการลดการใช้ยานพาหนะส่วนตัว ด้านการจราจรที่ติดขัดก็อาจดีขึ้น รวมถึงเป็นการลดมลพิษไปด้วย

๔. เพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมและการพัฒนาการขนส่งทางรางและการโลจิสติกส์ รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และส่งเสริมการพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน

๕. เห็นด้วยอย่างยิ่ง เพื่อให้เกิดความครอบคลุมทั้งระบบ และประชาชนสามารถเข้าถึงบริการได้อย่างทั่วถึง และอำนวยความสะดวกแก่ภาคประชาชนอย่างเป็นธรรม

ไม่เห็นด้วย (๑๘ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เห็นว่าผู้ให้บริการแต่ละสายมีทรัพยากรไม่เท่ากัน การจะจัดให้ลงตัว ทำได้แค่บางเที่ยว

๒. เห็นว่าตามภารกิจขององค์กรดังที่ระบุไว้ใน พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๔๙๔ ก็ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้เป็นการเฉพาะแล้ว และหากจะให้บทบัญญัติในร่างกฎหมายดังกล่าวมีผลใช้บังคับถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย ก็ย่อมส่งผลกระทบกับกิจการสาธารณูปโภคของประชาชนอีกด้วย

๓. เห็นว่าตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย ๒๔๙๔ ก็ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้เป็นการเฉพาะแล้ว และหากจะให้บทบัญญัติในร่างกฎหมายดังกล่าวมีผลใช้บังคับถึงการรถไฟฯ ก็ย่อมส่งผลกระทบกับกิจการสาธารณูปโภคกับประชาชน

๔. การพิจารณาเรื่องการเชื่อมต่อการเดินทาง ควรอยู่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบราง ซึ่งบทบาทหลักของ ขร. ควรมุ่งเน้นส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบรางเพิ่มมากขึ้น และการพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางราง ในปัจจุบันและอนาคตที่ตอบสนองต่อมิติการพัฒนาและการเชื่อมโยงโครงข่ายเชิงพื้นที่เป็นหลักสำคัญ หากแต่การบูรณาการในลักษณะการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transport) ควรเป็นบทบาท อำนาจหน้าที่หลักของ สนข. ที่จะร่วมบูรณาการกับกรมการขนส่งทางราง เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายหรือการขนส่งคนและสินค้าในภาพรวมของประเทศ หากนำมาใช้กับระบบรถฟ้าในเมืองซึ่งมีระยะห่างระหว่างขบวน (Headway) ค่อนข้างต่ำประมาณ ๒ - ๓ นาที และระบบรถไฟฟ้าในเมืองมีผู้ดำเนินการ (Operator) หลายรายทำให้ยากต่อการบริหารจัดการรถไฟฟ้า จึงไม่สามารถที่จะใช้ทางร่วมได้

ประเด็นที่ ๑๑ : ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุเที่ยวรถล่าช้าและถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร

เห็นด้วย (๑๙๔ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เพื่อเป็นหลักประกันให้ผู้ใช้บริการ และสร้างความมั่นใจให้ผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้น

๒. เพื่อได้เป็นกฎ ระเบียบ และข้อบังคับ ที่เกิดความเสียหายของผู้ประกอบการเอง และ ผู้บริโภค เพื่อมิให้ผู้ประกอบการกระทำความผิด และผู้บริโภคเองก็ไม่ควรทำผิดกฎ ระเบียบ และข้อบังคับ ทำให้ทั้งสองฝ่ายเกิดความปลอดภัยและยุติธรรมในการใช้ระบบงานขนส่งทางราง

๓. เห็นว่ากรณีมีการต่อเส้นทางการใช้งาน ผู้รับบริการควรจ่ายเฉพาะค่าโดยสารตามระยะทางที่ต่อไปเท่านั้น ไม่ควรต้องจ่ายค่าโดยสารเริ่มต้นเส้นทางอีกครั้ง เพื่อลดค่าใช้จ่าย และกระตุ้นให้มีผู้ใช้งาน

เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ไม่ควรให้เป็นภาระของผู้ใช้บริการ รวมถึงกรณีรถขนส่งทางรางไม่สามารถให้บริการตามตารางได้ ควรมีการหักลดค่าโดยสารตามระยะลง กรณีหักบัตรต่าง ๆ หรือรายเดือน เพื่อกระตุ้นให้ผู้ให้บริการต้องหันมาใส่ใจ และให้ความสำคัญในการบริหารจัดการงานด้านนี้ ซึ่งจะกลายเป็นมาตรฐานที่ดีด้านหนึ่ง

๔. มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมคือ ควรกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการให้เกิดความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย ทั้งผู้ประกอบกิจการและผู้ใช้บริการ มีการตรวจสอบเหตุผลความจำเป็น จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

๕. เห็นว่าจะได้เป็นมาตรฐาน และอยากให้มี เจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยดับเพลิง ที่สังกัดกรมการขนส่งทางรางโดยตรง (ส่วนกลาง) หมุนเวียนกันไปดูแลความปลอดภัยให้ประชาชนที่ใช้บริการระบบการขนส่งทางราง รวมถึงการดูแลรักษาความปลอดภัยเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางด้วยจะได้เป็นมาตรฐาน และยังเป็นการตรวจสอบระบบการรักษาความปลอดภัยของแต่ละโครงการ ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

๖. เห็นด้วยกับหลักการในเรื่องนี้ แต่อาจมีความยากในการปฏิบัติ เพราะลักษณะการขนส่งทางรางอาจมีทั้งกรณีที่มีการจองตั๋วโดยการแสดงชื่อนามสกุล และแบบจองตั๋วที่ไม่ต้องระบุตัวบุคคล เช่น หากเกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารรถไฟที่มีการจองตั๋วและทราบตัวผู้โดยสารที่แน่นอน การเยียวยาอาจทำได้ไม่ยาก แต่หากเป็นกรณีรถไฟฟ้าที่อยู่ภายใต้ รฟม. หรือ รฟฟท. เมื่อเกิดความเสียหายอาจทำให้ไม่สามารถทราบตัวบุคคลที่ได้รับความเสียหายได้อย่างแน่ชัด เพราะไม่ได้มีการจองตั๋วโดยใช้ชื่อนามสกุล

ไม่เห็นด้วย (๙ จาก ๒๐๓) สรุปความเห็นได้ดังนี้

การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกควรเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นที่ ๑๒ : ประเด็นอื่นที่ท่านเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติฯ เป็นอุปสรรคหรือข้อขัดข้อง (หากมี)

๑. เห็นควรพิจารณาชดเชยรายได้ภาคเอกชนกรณีเป็นผลกระทบจากนโยบายภาครัฐ

๒. คณะตรวจสอบสอบสวนอุบัติเหตุ ต้องไม่ใช่สังกัดกรมการขนส่งทางราง และต้องเป็นหน่วยงานอิสระ

๓. เห็นว่าหากร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... เป็นไปตามข้อ ๑ ถึงข้อ ๑๑ น่าจะครอบคลุมการปฏิบัติภารกิจของหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งเป็นการควบคุมและดูแลการให้บริการ และอัตราค่าบริการตามมาตรฐานนานาชาติ ตลอดจนเป็นการให้บริการแก่ประชาชน

๔. การบังคับใช้กฎหมายควรมีความรวดเร็ว เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐ

๕. ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างแน่นอน และอาจส่งผลให้องค์กรมีจุดจบดังเช่น รสพ. (ในอดีต)

๖. คณะกรรมการนโยบายไม่ควรกำหนดให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เห็นควรให้รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ไม่งั้นจะเบ็ดเสร็จเกินไป

๗. ความซ้ำซ้อนกับหน่วยงานอื่น ที่ทำหน้าที่อยู่แล้ว และมี สนข. ดูแลกำกับการขนส่งทั้งหมดอยู่แล้ว

๘. การออกกฎหมายบังคับใช้โดยเป็นการกำหนดมาตราการในการเดินรถเท่านั้น

๙. ร่างกฎหมายฉบับนี้ที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของการรถไฟฯ ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในด้านการบริการ ซึ่งมีพระราชบัญญัติรองรับไว้อยู่แล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นอย่างรอบด้าน กับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย

๑๐. ร่าง พ.ร.บ. นี้ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการดำเนินงานของ การรถไฟฯ อย่างมาก อาจทำให้องค์กรมีปัญหาในการบริหารแล้วจบสิ้นลง

๑๑. เห็นว่าเป็นร่างกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของการรถไฟ ในฐานะที่เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในการให้บริการด้านสาธารณูปโภค ซึ่งมีพระราชบัญญัติในการจัดตั้งรองรับไว้แล้ว

๑๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเปิดเวทีสาธารณะรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียอย่างเปิดกว้าง

๑๓. กรมการขนส่งทางรางจะต้องเข้าใจบทบาทตัวเอง ไม่ทำงานซ้ำซ้อนกับ คค. สนข.

๑๔. เรื่องบทกำหนดโทษ หากเป็นเหตุซึ่งหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของคนโดยสาร ควรต้องมีพนักงานเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางรางโดยตรง เป็นผู้มีอำนาจจับผู้กระทำความผิด และมีพนักงานเจ้าหน้าที่เปรียบเทียบปรับดำเนินการเปรียบเทียบปรับเอง หากมีความผิดทางอาญา (กรณีเหตุซึ่งหน้า) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจับกุมตัวผู้กระทำความผิดส่งให้พนักงานสอบสวน สถานีตำรวจท้องที่ที่จับกุมตัวผู้กระทำความผิดได้ ดำเนินคดีทางอาญาตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. ....

๑๕. เห็นควรให้พิจารณาทบทวนความทับซ้อน ซ้ำซ้อน กับกฎหมายด้านการขนส่งสาธารณะหรือความปลอดภัยอื่นใด ที่มีความเกี่ยวข้องกันด้วย ทั้งในด้านคณะกรรมการ บทบาท อำนาจ หน้าที่ ในแต่ละประเด็นที่เสนอมา

๑๖. เห็นควรให้พิจารณาถึงจุดเชื่อมต่อต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวก เป็นการส่งเสริมให้คนเปลี่ยนมาใช้ระบบรางด้วย เช่น จัดให้มี feeder หรือ shuttle bus ต่าง ๆ

๑๗. เห็นควรเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้ ท้องถิ่น อำเภอและจังหวัด อาจเป็นในรูปแบบคณะกรรมการ เพราะกรณีที่มีการพัฒนาเมืองด้วยระบบราง การให้อำนาจหน้าที่แก่จังหวัดและท้องถิ่นเป็นเรื่องสำคัญ เพื่อให้การพัฒนาเมืองร่วมกับกรมการขนส่งทางรางเป็นอย่างราบรื่น และสอดคล้องกับที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางกำหนดไว้

๑๘. เห็นควรระบุให้ชัดเจนเรื่องราง, สถานีและพื้นที่รอบ ๆ รางเป็นของใคร ใครเป็นผู้มีอำนาจในการจัดการ

๑๙. มีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

มาตรา ๓ นิยาม “รถขนส่งทางราง” ควรระบุให้มีความชัดเจนเป็นกรณีนิยามสำหรับรถที่มีกำลังขับเคลื่อนด้วยตัวเองเพียงอย่างเดียวหรือไม่ อย่างไร เนื่องจากมีการอ้างอิงในเรื่องการจดทะเบียนรถขนส่งทางรางในหมวดที่ ๙ การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง

มาตรา ๓ นิยาม “ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” ไม่มีความชัดเจนกรณีมีนัยตัวบุคคลหรือนิติบุคคล เนื่องจากถูกระบุให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งหรือใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง ซึ่งตามหมวดที่ ๔ มาตรา ๒๘ กำหนดผู้ขอรับใบอนุญาตต้องเป็นนิติบุคคล ทั้งนี้ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานได้ถูกนำไปใช้ในหมวดที่ ๕ เรื่องการใช้รางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน โดยมีอำนาจและหน้าที่ให้ต้องปฏิบัติตามมาตรา ๖๐ ถึงมาตรา ๖๔

มาตรา ๑๓ กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางราง อนุมาตรา (๓) จะครอบคลุมถึงมาตรฐานงานก่อสร้างความปลอดภัยขณะการก่อสร้างหรือไม่ อย่างไร

การกำหนดนิยาม “ราง” และ “ทางเฉพาะ” ควรมีการยกตัวอย่างการใช้คำศัพท์ “ทางเฉพาะ” เนื่องจากเบื้องต้นกำหนดให้เป็นการขยายความภายใต้กฎกระทรวงซึ่งจะมีการดำเนินการในภายหลังอาจทำให้มีการขยายขอบเขตอำนาจหน้าที่เกินความจำเป็น

มาตรา ๑๔ วรรค ๑ เรื่องแนวทางการจัดทำแผนของ ขร. ควรเพิ่มเติมเนื้อความของการดำเนินการในอันที่จะมีความสอดคล้องกับทิศทางของแผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศด้วย เพื่อบูรณาการภาพรวมของนโยบายของกระทรวงคมนาคมและการกำกับดูแลด้านการขนส่งทางรางให้มีความเป็นเอกภาพ

หมวดที่ ๓ ว่าด้วยเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ควรต้องมีความสอดคล้องกับขอบเขตการเวนคืนที่ดิน และการละเมิดสิทธิของเอกชนหรือบุคคลภายนอกที่มีอยู่เดิมก่อนกฎหมายมีผลบังคับใช้

๒๐. ความชัดเจนในกรรมสิทธิ์ของที่ดินภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางจะตกเป็นของผู้ใดตามร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. ....

๒๑. ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ตามมาตรา ๓๓ วรรค ๓ กำหนดให้ใบอนุญาตจะมีการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่ก็ได้ ตามที่รัฐมนตรีอาจกำหนด ซึ่งจะส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวเนื่องในมาตรา ๓๕ (๒) และ (๕) มาตรา ๓๖ (๑) และมาตรา ๓๙ แห่งร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. ....

๒๒. หมวดที่ ๘ ผู้ประจำหน้าที่ ไม่มีบทบัญญัติที่แสดงให้เห็นปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้ประจำหน้าที่กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางในการกำกับการปฏิบัติงานของผู้ประจำหน้าที่ ซึ่งส่งผลต่อการกำหนดบทลงโทษ มาตรา ๑๓๗ ที่เอาผิดได้เฉพาะผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากอธิบดี หรือผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกพักใช้ใบอนุญาต ทั้งนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางที่อาจรู้ หรือยินยอม หรือไม่กำกับดูแลผู้ประจำหน้าที่ให้เป็นตามกฎหมาย ควรจะต้องมีบทกำหนดโทษทางปกครองหรืออาญาด้วยเช่นกัน

๒๓. ประเด็นคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ที่กำหนดองค์ประกอบตามมาตรา ๕ (๑) นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ และกำหนดหน้าที่และอำนาจตามมาตรา ๙ (๑) กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ โดยให้มีความเห็นของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกประกอบการพิจารณาไปพร้อมกัน ซึ่งองค์ประกอบและหน้าที่และอำนาจดังกล่าวอาจทำให้การปฏิบัติงานมีความซ้ำซ้อนกับองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๔ ให้มีคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ และมาตรา ๕ เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งการกำหนดนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเป็นส่วนหนึ่งของอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกด้วยแล้ว

๒๔. มีความเห็นว่าอำนาจของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางว่า มีความทับซ้อนกับภารกิจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจรหรือไม่

๒๕. มีความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารร่วมในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

ในมาตรา ๙ (๖) ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่ง

มาตรา ๑๓ (๔) ให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าโดยสารร่วม ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่งเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการประกอบพิจารณากำหนดตามมาตรา ๙ (๖)

มาตรา ๔๘ (๔) ในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางตามมาตรา ๔๗ วรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนดโดยการบูรณาการค่าโดยสารระหว่างค่าโดยสารรถขนส่งทางรางกับการให้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

ซึ่งอาจมีความซ้ำซ้อนกับร่างพระราชบัญญัติบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในมาตรา ๓ ที่ได้กำหนดคำนิยาม "อัตราค่าโดยสารร่วม" หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดแต่ไม่หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม และมาตรา ๒๕ (๑) ให้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบาย

ระบบตั๋วร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยการบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบแบบต่างผู้ให้บริการขนส่ง ตามที่สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม กลุ่มกำกับและบริหารระบบตั๋วร่วม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๘๐๕.๓/๒๒ ลว. ๓๑ มกราคม ๒๕๖๗

๒๖. เห็นควรพิจารณานิยามของคำว่า “ราง” และ “ทางเฉพาะ” ให้ชัดเจน โดยให้หมายความรวมถึงรางเสมือน และทางเฉพาะสำหรับรถขนส่งมวลชนที่ยานพาหนะอื่นสามารถใช้ร่วมได้ด้วย

๒๗. การกำหนดและประกาศเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางตามมาตรา ๑๙ ควรกำหนดเป็นหน้าที่ของ ขร. ในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบเป็นผู้จัดทำและดำเนินการโดยอาจให้เจ้าของโครงการสนับสนุนจัดทำแผนที่หรือแผนผังประกอบการจัดทำประกาศดังกล่าว และประกาศดังกล่าวจะจัดทำในรูปแบบใดควรระบุให้ชัดเจน นอกจากนี้การกำหนดเป็น ๒ เขต ควรระบุให้ชัดเจนเช่นกันว่ามีขอบเขต ข้อห้ามหรือข้อกำหนดในการดำเนินการแต่ละเขตที่แตกต่างกันอย่างไร

๒๘. การพิจารณาอนุญาตในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามมาตรา ๒๑ นอกจากจะต้องแจ้งให้อธิบดีทราบและเข้าร่วมพิจารณาแล้ว ควรให้เจ้าของโครงการทราบและมีอำนาจเข้าร่วมพิจารณาด้วย

๒๙. การพิจารณาอนุญาตให้หน่วยงานที่มีหน้าที่และอำนาจในการดำเนินกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคเข้าดำเนินการในเขตระบบรถขนส่งทางราง นอกจากให้ทำความตกลงกับ ขร. แล้ว ควรกำหนดให้ต้องเจรจากับเจ้าของโครงการด้วย

๓๐. ขอให้พิจารณาบทบัญญัติตามมาตรา ๘๕ วรรคแรกและวรรคสองว่า สอดคล้องกันหรือไม่ โดยมาตรา ๘๕ วรรคแรก บัญญัติว่า “...มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย” แต่มาตรา ๘๕ วรรคสอง บัญญัติว่า “ผู้ซึ่งมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต่างประเทศ...”

๓๑. ร่างพระราชบัญญัติฯ มีบทบัญญัติเฉพาะกรณีการเชื่อมต่อทางรางและทางเฉพาะเท่านั้น อาจไม่ครอบคลุมถึงกรณีเอกชนขอเช่าใช้รางของ รฟท. และ รฟม. และการเชื่อมต่อการให้บริการหรือการเชื่อมต่อระหว่างโครงสร้างอื่นๆ ในการให้บริการขนส่งทางราง เช่น ทางเดินเชื่อมสถานี ระบบพลังงาน ระบบควบคุมการเดินรถ ระบบสื่อสาร ระบบตั๋วร่วม เป็นต้น ซึ่งควรมีบทบัญญัติที่ระบุให้ต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อโครงสร้างหรือการให้บริการแก่ผู้ได้รับอนุญาตรายอื่นด้วย

๓๒. ตามที่คณะกรรมาธิการของสภาผู้แทนราษฎรชุดก่อนได้มีการอภิปรายและพิจารณากรณีเกี่ยวกับการขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามหมวด ๔ และบทเฉพาะกาลตามมาตรา ๑๖๑ จนได้ข้อสรุปว่า บทเฉพาะกาลตามมาตรา ๑๖๑ (ปัจจุบันแก้ไขเป็นมาตรา ๑๔๕) มีความมุ่งหมายให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมต้องดำเนินการออกใบอนุญาตทุกลักษณะหรือทุกประเภทตามร่างมาตรา ๔๒ (ปัจจุบันแก้ไขเป็นมาตรา ๒๗) ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และ รฟม. ตามลักษณะของหน้าที่และอำนาจที่ รฟท. และ รฟม. มีตามกฎหมายทั้งหมดและไม่อาจนำเรื่องกำหนดอายุใบอนุญาตตามร่างมาตรา ๔๙ (ปัจจุบันแก้ไขเป็นมาตรา ๓๔) และการเพิกถอนใบอนุญาตตามร่างมาตรา ๕๑ (ปัจจุบันแก้ไขเป็นมาตรา ๓๖) มาใช้บังคับได้ ซึ่งจากข้อสรุปดังกล่าวจึงเห็นได้ว่า รฟท. และ รฟม. ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับใบอนุญาตแต่อย่างใด แต่จากการที่บทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวไม่มีความชัดเจนจนเกิดเป็นประเด็นที่ต้องมีการอภิปรายในที่ประชุมคณะกรรมาธิการของสภาผู้แทนราษฎรอย่างกว้างขวาง ดังนั้นเพื่อให้บทบัญญัติดังกล่าวมีความชัดเจนและเป็นไปตามเจตนารมณ์ดังกล่าว จึงมีข้อเสนอให้แก้ไขเป็นสองแนวทางคือ

(๑) แนวทางที่ ๑ แก้ไขบทบัญญัติในมาตรา ๒๕ ให้เป็นไปตามร่างของคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ ๔ “ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับ (update ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๓)” ที่บัญญัติว่า

“เว้นแต่รัฐวิสาหกิจที่มีกฎหมายเฉพาะกำหนดให้ดำเนินกิจการขนส่งทางราง ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการขนส่งทางราง นอกจากจะได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี การประกอบกิจการขนส่งทางรางของรัฐวิสาหกิจตามวรรคหนึ่งต้องปฏิบัติตามมาตรฐานตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้”

(๒) แนวทางที่ ๒ เพิ่มเติมบทบัญญัติขึ้นมามาตราหนึ่งกำหนด “มิให้นำความในมาตรา ๒๘ - ๓๗ มาใช้บังคับแก่ รฟท. และ รฟม.” เนื่องจากบทบัญญัติในส่วนดังกล่าวไม่สอดคล้องกับโครงสร้างและการบริหารของ รฟท. และ รฟม. ที่เป็นรัฐวิสาหกิจและอาจมีประเด็นตีความในอนาคตทำให้ รฟท. และ รฟม. ขาดคุณสมบัติได้ นอกจากนี้ยังควรเพิ่มข้อความในมาตรา ๑๔๕ ตอนท้ายของวรรคหนึ่งว่า “...ตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทยและกฎหมายว่าด้วยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย”

๓๓. มีความเห็นดังนี้ ๑) มาตรา ๑๗ ให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานทางรางเป็นของรัฐ ควรระบุหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบให้ชัดเจน เพื่อการดำเนินการให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. ของหน่วยงานรัฐ นั้น ๆ

๒) มาตรา ๒๑ วรรคสี่ ...การแจ้งให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเข้าร่วมการพิจารณาด้วย เป็นการเพิ่มขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ อาจส่งผลต่อการพิจารณาการก่อสร้าง กรณีการก่อสร้างที่มีความซับซ้อนและต้องการการตัดสินใจที่เร่งด่วน เพื่อความปลอดภัย

๓๔. มีความเห็นดังนี้ มาตรา ๓ ข้อสังเกต >> “เจ้าของโครงการ” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่ดำเนินการเกี่ยวกับกิจการขนส่งทางราง

ข้อเสนอแนะ >> เห็นควรให้ตัดข้อความ “หรือเอกชน” ออก เพื่อให้เอกชนที่ร่วมลงทุน หรือได้รับสัมปทานหรือดำเนินการในกิจการอื่นๆของรัฐที่ไม่มีความรับผิดชอบในการดำเนินโครงการต่างๆ ซ้อนทับกับรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการจัดทำการบริการสาธารณะของการขนส่งทางรางหรือการพิจารณาการอนุญาตต่างๆ บนพื้นฐานความปลอดภัย เช่น การอนุญาตก่อสร้างตามมาตรา ๒๑ และยังมีความขัดหรือแย้งกับการระบุข้อความที่มีเฉพาะหน่วยงานของรัฐเท่านั้นภายในกฎหมายฉบับนี้ด้วย เช่น มาตรา ๑๔ “กำหนดหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการ”

มาตรา ๓ วรรค ๒ “รถขนส่งทางราง” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยขับเคลื่อนไปบนทางซึ่งมีราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถราง และให้หมายความรวมถึงรถที่ใช้วิ่งบนรางหรือทางเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย

ข้อสังเกต >> เทคโนโลยีปัจจุบัน และอนาคต ได้มีการทดลองเทคโนโลยีรางเสมือน หากไม่ระบุไว้อาจจะทำให้ รฟม. ไม่สามารถดำเนินการได้ในอนาคต

ข้อเสนอแนะ >> “รถขนส่งทางราง” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยขับเคลื่อนไปบนทางซึ่งมีราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถราง รางเสมือน และให้หมายความรวมถึงรถที่ใช้วิ่งบนรางหรือทางเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย

มาตรา ๓ วรรค ๔ “กิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า การประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง การประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

ข้อสังเกต >> หากในอนาคตได้มีการกำหนดนิยามการขนส่งทางรางในความหมายอื่น ๆ ที่ละเอียดไปมากกว่าเดิม รฟม. จะสามารถดำเนินการได้ เพราะได้ระบุเป็น “กิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง” ไว้แล้ว

ข้อเสนอแนะ >> “กิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า การประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งการประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง หรือกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง

มาตรา ๓ วรรค ๑๐ “สถานี” หมายความว่า สถานที่ที่ใช้รับส่งผู้โดยสารหรือรับขนสินค้าในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

ข้อสังเกต >> ขอบเขตของ “สถานี” รวมหมายถึง ทางขึ้นลง และทางเดินเชื่อมต่อด้วยหรือไม่

ข้อเสนอแนะ >> ขอให้พิจารณาขอบเขตความหมายของ “สถานี” ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๔ วรรค ๕ “สถานีรถไฟฟ้า” หมายความว่า อาคารและสถานที่ซึ่งใช้เป็นที่จอดรถไฟฟ้าเพื่อรับและส่งคนโดยสาร และให้ความหมายรวมถึงอาณาบริเวณ ตลอดจนอุปกรณ์ที่ใช้ในการให้บริการอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในกิจการรถไฟฟ้าด้วย

มาตรา ๑๖ ข้อสังเกต >> “กำหนดให้บริเวณพื้นที่ใดเป็นเขตความปลอดภัยในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางได้”

ข้อเสนอแนะ >> มิได้ระบุความหมายและขอบเขตของการดำเนินงานของ “เขตความปลอดภัย” จะก่อให้เกิดความสับสนกับเขตต่าง ๆ และจะมีการทับซ้อนกับการดำเนินงานภายในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือไม่

มาตรา ๑๗ ข้อสังเกต >> “ให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานทางรางเป็นของรัฐ...”

ข้อเสนอแนะ >> โครงสร้างพื้นฐานทางราง ได้ครอบคลุมถึงโครงสร้างขั้นพื้นฐานอื่น ๆ ของเจ้าของโครงการเช่นสถานีไฟฟ้าสำหรับจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับระบบรถไฟฟ้าโครงการแล้วหรือไม่ อย่างไร

หมวด ๓ เขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง

มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๔

ข้อเสนอแนะ >> เห็นว่า ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... มีลักษณะการซ้อนทับกับอำนาจหน้าที่ของ รฟม. ที่มีอยู่ ซึ่งมีข้อความต่าง ๆ ปรากฏอยู่ตรงกับ พ.ร.บ. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ข้อความที่ปรากฏในร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าวอาจจะเป็นการเพิ่มขั้นตอนและระยะเวลาการทำงานหรือกระบวนการซับซ้อนขึ้น ในบางกรณีต้องการการตัดสินใจที่เร่งด่วน เพื่อความปลอดภัย ซึ่งอาจจะกระทบต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการโดยตรงที่เกี่ยวกับการบำรุงรักษาและป้องกันอันตรายระบบรถไฟฟ้าของเขตระบบรถไฟฟ้าและเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า

๓๕. คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางมีองค์ประกอบที่ทำให้การทำงานไม่คล่องตัว เนื่องจากมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และกรรมการเป็นรัฐมนตรีว่าการหรือปลัดกระทรวง ทำให้จัดการประชุมได้ยาก ทั้งนี้ เห็นควรกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

๓.๒ ความคิดเห็นจากระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๓๑ มกราคม ๒๕๖๗ รวม ๑๗ วัน มีผู้ร่วมแสดงความคิดเห็นจำนวน ๒๖ ราย สรุปความเห็นเป็นแต่ละประเด็น ได้แก่

ประเด็นที่ ๑ : ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางรางหรือไม่

เห็นด้วย ๑๕ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. เห็นว่าการทำแผนดังกล่าวสมควรที่จะสร้างความสอดคล้องกับภาคการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เพื่อป้องกันปัญหาที่ระบบรางรถไฟจะต้องหลบทางเส้นทางของการขนส่งทางอื่น ๆ เพื่อความเป็นระเบียบของการขนส่งในทุกภาคส่วน

๒. กรมการขนส่งทางรางควรทำหน้าที่แทน สนข. หรือ สนข. ควรทำหน้าที่แทนกรมการขนส่งทางราง ไม่ควรมี ๒ หน่วยงานทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง กรมการขนส่งทางรางต้องมีสิทธิ์เรียกขอข้อมูลจากผู้ประกอบการ (เช่น สถิติผู้ใช้บริการในสถานี ตำแหน่งขบวนรถ) เพื่อให้หน่วยงานอื่นหรือบุคคลอื่นสามารถนำข้อมูลนั้นไปใช้ต่อได้ (เช่น ทำระบบกลางบอกเวลารถไฟเข้า/ออก หรือประกาศขบวนรถล่าช้าข้ามสาย) เพื่อป้องกันปัญหาที่เกิดกับรถเมล์ ที่ผู้ประกอบการบางรายไม่เปิดเผยตำแหน่งรถของตัวเอง เพื่อบังคับ

ให้คนมาใช้ระบบบอกตำแหน่งรถของตน และกรมการขนส่งทางรางควรเป็นหน่วยงานกลางที่เผยแพร่ข้อมูลเหล่านั้น

๓. เห็นสมควรจัดทำแผนการขนส่งที่ต้องบูรณาการภาคการขนส่งทั้งหมด ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ มิฉะนั้น จะเกิดปัญหาเช่นปัจจุบัน คือ การก่อสร้างทางรถไฟฟ้า ที่ต้องหลบทางด่วนและระบบขนส่งอื่น จนทำให้แนวรางไม่เป็นระดับเดียวกัน

ไม่เห็นด้วย ๑๑ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. การจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางรางเพียงอย่างเดียว โดยไม่ได้ประสานงานกับการขนส่งในทางอื่น ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ จะทำให้เกิดความยากลำบากต่อประชาชนในการเดินทาง อำนาจในการจัดทำแผนการขนส่งจึงสมควรจัดทำเป็น "แผนพัฒนาการขนส่ง" ที่เชื่อมโยงทุกการขนส่งเข้าด้วยกัน

๒. เห็นควรจัดทำแผนการขนส่งที่ครอบคลุมภาคการขนส่งทั้งหมด ทั้งทางบก (ถนน และราง) ทางน้ำ และทางอากาศ

๓. เห็นว่าการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ก็ควรที่จะจัดทำแผนพัฒนาการการขนส่งทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มิฉะนั้น จะทำให้เกิดปัญหาเช่นเดียวกันกับปัจจุบัน คือ ปัญหาการก่อสร้างทางรถไฟที่ต้องหลบทางด่วนและระบบขนส่งอื่น จนทำให้แนวรางไม่เป็นระดับเดียวกัน

ประเด็นที่ ๒ : ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

เห็นด้วย ๑๖ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

เพื่อจัดเก็บค่าโดยสารให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมกับประชาชน ทั้งนี้ต้องไม่สร้างภาระให้กับหน่วยงานที่ให้บริการ

ไม่เห็นด้วย ๑๐ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๔๑ มีเจตนารมณ์ให้การรถไฟฯ เป็นผู้ให้บริการสาธรณูปโภคอยู่แล้ว ดังนี้การที่รัฐบาลจะเข้ามาทำการบิดเบือนกลไกราคาในองค์กร ย่อมทำให้เกิดภาวะการขาดทุนสะสมทางการเงินของการรถไฟฯ โดยตลอด

๒. เพราะไม่ว่าจะเป็นเช่นใด ตาม พรบ.การรถไฟแห่งประเทศไทย มุ่งหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นบริการสาธารณูปโภค ซึ่งนโยบายของรัฐบาลจะเข้ามาบิดเบือนกลไกราคาในองค์กร จนทำให้เกิดภาวะการขาดทุนสะสมของการรถไฟแห่งประเทศไทยมาโดยตลอด

๓. การกำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรการและกลไกการควบคุมราคา เพื่อประชาชนที่ต้องใช้กับหน่วยงานเอกชน การกำหนดอัตราค่าโดยสารการขนส่งทางรางที่มีหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการดำเนินการร่วมด้วยนั้น ย่อมเป็นการขัดต่อนโยบายของรัฐที่ประสงค์ให้เป็นบริการสาธารณะ และมีกลไกการควบคุมอัตราค่าโดยสารที่อยู่ภายใต้นโยบายของรัฐอยู่แล้ว

๔. ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๔๑ มุ่งหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นบริการสาธารณูปโภค แต่นโยบายของรัฐบาลจะทำให้เกิดภาวะการขาดทุนสะสมของการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลจะเข้ามาบิดเบือนกลไกราคาภายในขององค์กร

ประเด็นที่ ๓ : ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

เห็นด้วย ๑๔ ราย

- ไม่ระบุความเห็น

ไม่เห็นด้วย ๑๒ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๔๙๔ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้กำหนดแนวทางในเรื่องนี้ไว้แล้ว ซึ่งหากจะมีการสอบสวนโดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุดังกล่าว ย่อมก่อให้เกิดความล่าช้า ทั้งยังลดความสามารถในการให้บริการแก่ประชาชนผู้มาขอรับบริการ และคณะกรรมการฯ ย่อมไม่สามารถเข้าสอบสวนเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นได้ทันที เนื่องจากพื้นที่ของรถไฟมีกว่า ๔๗ จังหวัด

๒. เห็นว่ามีการกำหนดกฎและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ในแนวทางเรื่องดังกล่าวไว้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งหากมีคณะดังกล่าวจะเป็นการทับซ้อนจนอาจจะทำให้เกิดความล่าช้าซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนในการเดินทาง

๓. เห็นว่าหน้าที่และอำนาจซ้ำซ้อนกับหน้าที่และอำนาจของการรถไฟฯ ที่กำหนดระเบียบ ขั้นตอนและวิธีการเป็นการเฉพาะแล้ว

๔. การรถไฟฯ มีกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบุคลากรที่รับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวอยู่แล้ว ซึ่งหากกฎหมายฉบับนี้กำหนดให้มีการสอบสวน โดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางอีก ก็ย่อมเกิดความล่าช้าทั้งยังกระทบกับการให้บริการแก่ประชาชน นอกจากนี้ คณะกรรมการฯ ดังกล่าวย่อมไม่อาจเข้าสอบสวนเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นได้ทันที เนื่องจากพื้นที่รางรถไฟมีกว่า ๔๗ จังหวัด

๕. ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องได้มีการกำหนดแนวทางการสอบสวนไว้อยู่แล้ว หากจะมีการกำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางเพิ่มเติมขึ้นมาอีกย่อมจะทำให้การสอบสวนเกิดความล่าช้า คณะกรรมการดังกล่าวอาจไม่สามารถเข้าสอบสวนอุบัติเหตุหรือเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นได้ในทันที

ประเด็นที่ ๔ : ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

เห็นด้วย ๑๔ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

ตามมาตรา ๗๑ เห็นควรแก้ไขคำว่าสอบสวนโดยเร็ว เป็นการระบุจำนวนวันที่ชัดเจนไปเลย เช่น ภายใน ๓ วันทำการนับแต่ได้รับแจ้ง

ไม่เห็นด้วย ๑๒ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้กำหนดแนวทางหน้าที่และอำนาจในเรื่องนี้ไว้แล้ว รวมทั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุดังกล่าวอาจไม่มีข้อมูลและความสามารถเทียบเท่ากับผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟฯ ที่มีความรู้ความสามารถมากกว่าเนื่องจากเป็นผู้อยู่ในรูปแบบของการรถไฟมานาน

๒. ขอบเขตอำนาจหน้าที่ไม่ชัดเจน ไม่ควรมีหน้าที่ในการพิจารณาเรื่องโทษทางปกครอง ควรมีหน้าที่เพียงหาข้อเท็จจริง

๓. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มีการกำหนดแนวทางในเรื่องดังกล่าวไว้อยู่แล้ว และยังคงไม่เชื่อมั่นว่าคณะกรรมการมีองค์ความรู้ที่มากพอกับผู้ที่ปฏิบัติงานอยู่ก่อนแล้วหรือไม่

๔. เห็นว่าหน้าที่และอำนาจซ้ำซ้อนกับหน้าที่และอำนาจของการรถไฟฯ ที่กำหนดระเบียบ ขั้นตอนและวิธีการเป็นการเฉพาะแล้ว รวมทั้งหน้าที่และอำนาจดังกล่าวของคณะกรรมการฯ จะทำให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติหน้าที่ ในขณะที่หน้าที่และอำนาจของการรถไฟฯ ในการสอบสวนสามารถจัดการพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุทางรางได้รวดเร็ว เป็นประโยชน์กับบริการสาธารณะและประชาชนมากกว่า

๕. การรถไฟฯ มีกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบุคลากรที่รับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวอยู่แล้ว ซึ่งหากกฎหมายฉบับนี้กำหนดให้มีการสอบสวนโดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่ง

ทางรางอีก ก็ย่อมเกิดความล่าช้าทั้งยังกระทบกับการให้บริการแก่ประชาชน นอกจากนี้ คณะกรรมการฯ ดังกล่าวย่อมไม่อาจเข้าสอบสวนเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นได้ทันที เนื่องจากพื้นที่รางรถไฟมีกว่า ๔๗ จังหวัด

๖. ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๔๙๔ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้มีการกำหนดแนวทางการสอบสวนไว้อยู่แล้ว หากจะมีการกำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางเพิ่มเติมขึ้นมาอีกย่อมจะทำให้การสอบสวนเกิดความล่าช้า คณะกรรมการดังกล่าวอาจไม่สามารถเข้าสอบสวนอุบัติเหตุหรือเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นได้ในทันที ทั้งนี้ ผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟย่อมมีประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ ชำนาญในเรื่องดังกล่าวมากกว่า

ประเด็นที่ ๕ : ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง ต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่

เห็นด้วย ๑๕ ราย

- ไม่ระบุความเห็น

ไม่เห็นด้วย ๑๑ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. ผู้ที่ปฏิบัติงานของการรถไฟฯ ถือเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายลักษณะอาญา ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๑๘ ทั้งผู้ปฏิบัติงานเหล่านี้มีการบรรยายลักษณะงานและยังต้องมีบัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งระบุตำแหน่งไว้อย่างชัดเจน หากผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟรายใดปฏิบัติผิดกฎระเบียบ ย่อมต้องถูกลงโทษทางวินัย ทางอาญา และยังต้องรับผิดทางละเมิดด้วย ดังนี้การกำหนดบทบัญญัติในส่วนนี้จึงเป็นส่วนที่ซ้ำซ้อน และสร้างภาระเกินสมควร

๒. ซ้ำซ้อน สร้างภาระค่าใช้จ่ายให้กับหน่วยงานที่มีพนักงานขับรถที่ผ่านการอบรมและมีประสบการณ์มาอย่างยาวนาน

๓. ผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟฯ ถือเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญาอยู่แล้ว ซึ่งมีคำบรรยายการปฏิบัติงานไว้อย่างชัดเจนและการขอใบอนุญาตนั้น ถือเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายให้ผู้ปฏิบัติงานอีกด้วย

๔. การกำหนดผู้ประจำหน้าที่ดังกล่าว เป็นการควบคุมและตรวจสอบที่เหมาะสมกับผู้ประกอบธุรกิจภาคเอกชนเท่านั้น การบังคับใช้กับหน่วยงานของรัฐที่มีระบบการฝึกฝน การปฏิบัติ และระเบียบข้อบังคับที่เข้มงวดและเป็นการเฉพาะอยู่แล้ว จึงเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้ปฏิบัติงานและเป็นการกำหนดที่ซ้ำซ้อนไม่เกิดประโยชน์ในทางปฏิบัติ

๕. การกำหนดบทบัญญัติในส่วนนี้ย่อมเป็นการซ้ำซ้อน และสร้างภาระเกินสมควรให้แก่ผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟฯ ที่ถือเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายลักษณะอาญาอยู่แล้ว ทั้งผู้ปฏิบัติงานเหล่านี้ก็มีคำบรรยายลักษณะงาน และยังต้องมีบัตรเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งระบุตำแหน่งไว้อย่างชัดเจนแล้วด้วย

ประเด็นที่ ๖ : ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่

เห็นด้วย ๑๕ ราย

- ไม่ระบุความเห็น

ไม่เห็นด้วย ๑๑ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. รถขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ถือเป็นทรัพย์สินของรัฐที่ต้องขึ้นทะเบียนสินทรัพย์ถาวรของหน่วยงานอยู่แล้ว (และยังต้องมีการตรวจซ่อมตามวาระอยู่ตลอด) หากต้องมีการจดทะเบียนตามร่างกฎหมายนี้อีก จะเป็นการเพิ่มต้นทุนแก่หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นการเพิ่มภาระแก่หน่วยงานของรัฐเกินสมควร (อนึ่งหากต้องการตรวจสอบทรัพย์สินของการรถไฟฯ ย่อมใช้ขั้นตอนในทางบริหารตาม พ.ร.บ. การรถไฟฯ มาตรา ๒๒)

๒. การขนส่งทางรางเป็นระบบขนส่งที่วิ่งในทางเฉพาะต่างจากรถยนต์ เครื่องบิน และเรือ ที่วิ่งในทางหรือพื้นที่สาธารณะ ซึ่งหน่วยงานที่มีอยู่เดิมมีมาตรฐานในการดูแลมาตรฐานรถอยู่แล้ว

๓. การกำหนดให้จดทะเบียนรถขนส่งทางรางก่อนนำมาใช้ประกอบกิจการสมควรใช้บังคับเฉพาะผู้ประกอบธุรกิจภาคเอกชนเท่านั้น หน่วยงานของรัฐมีการจดทะเบียนสินทรัพย์ของหน่วยงานอยู่แล้ว รวมทั้งมีระเบียบเป็นการเฉพาะในการซ่อมบำรุงและดูแลรักษา การกำหนดดังกล่าวจึงเป็นการเพิ่มภาระ ซ้ำซ้อน และเพิ่มต้นทุนให้หน่วยงานของรัฐโดยไม่จำเป็น

๔. รถขนส่งทางรางของการรถไฟฯ ถือเป็นทรัพย์สินของรัฐที่ต้องขึ้นทะเบียนสินทรัพย์ถาวรของหน่วยงานอยู่แล้ว (และยังต้องมีการตรวจ ซ่อมตามวาระอยู่ตลอดเวลา) ซึ่งการต้องจดทะเบียนตามร่างกฎหมายนี้อีก จะเป็นการเพิ่มต้นทุนแก่หน่วยงาน

ประเด็นที่ ๗ : ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่

เห็นด้วย ๑๓ ราย

- ไม่ระบุความเห็น

ไม่เห็นด้วย ๑๓ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. การให้บริษัทเอกชนมาเข้าร่วมประกอบกิจการขนส่งทางราง การขนส่งทางรางควรดำเนินการโดยหน่วยงานรัฐหรือรัฐวิสาหกิจเพื่อเป็นบริการพื้นฐานของประชาชน ไม่ใช่การทำเพื่อแสวงหากำไรเพียงอย่างเดียว

๒. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๖ ได้ระบุภารกิจของหน่วยงานไว้เป็นการเฉพาะแล้ว (ซึ่งเป็นกฎหมายจัดตั้งองค์กร)

๓. หน่วยงานของรัฐมี พ.ร.บ.การจัดตั้งองค์กรอยู่แล้ว / ควรที่จะระบุเฉพาะผู้ประกอบกิจการที่เป็นเอกชน

๔. ทับซ้อนกับหน่วยงานที่มีอยู่เดิม

๕. การนำไปใช้กับหน่วยงานของรัฐ พ.ร.บ. จัดตั้งองค์กรของแต่ละหน่วยงานมีการระบุภารกิจไว้อย่างชัดเจนแล้ว

๖. การใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการสมควรใช้บังคับกับผู้ประกอบธุรกิจภาคเอกชนเท่านั้น หน่วยงานของรัฐไม่จำเป็นต้องใช้ระบบอนุญาตอีก เพราะมีกฎหมายกำหนดหน้าที่และอำนาจไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

๗. การนำมาใช้กับหน่วยงานของรัฐ (โดยเฉพาะในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย) เพราะตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๖ (ซึ่งเป็นกฎหมายจัดตั้งองค์กร) ก็ได้ระบุภารกิจของหน่วยงานไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

ประเด็นที่ ๘ : ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... หรือไม่

เห็นด้วย ๑๕ ราย

- ไม่ระบุความเห็น

ไม่เห็นด้วย ๑๑ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๖ ได้ระบุภารกิจของหน่วยงานไว้เป็นการเฉพาะแล้ว (ซึ่งเป็นกฎหมายจัดตั้งองค์กร)

๒. หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางมี พ.ร.บ. ระบุหน้าที่อยู่แล้ว

๓. การนำไปใช้กับหน่วยงานของรัฐเพราะ พ.ร.บ. ของแต่ละหน่วยงานมีการระบุภารกิจไว้อย่างชัดเจน

๔. หน้าที่ดังกล่าวไม่สมควรใช้บังคับกับหน่วยงานของรัฐ เนื่องจากหน่วยงานของรัฐมีกฎหมายกำหนดหน้าที่และอำนาจไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

๕. การนำมาใช้กับหน่วยงานของรัฐ (โดยเฉพาะในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย) เพราะตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๖ (ซึ่งเป็นกฎหมายจัดตั้งองค์กร) ก็ได้ระบุภารกิจของหน่วยงานไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

ประเด็นที่ ๙ : ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่

เห็นด้วย ๑๓ ราย

- ไม่ระบุความเห็น

ไม่เห็นด้วย ๑๓ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงได้รับการทบทวนแค่ห้าปีต่อครั้งอาจทำให้อัตราค่าโดยสารไม่สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายจริงของผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการที่มีการเปลี่ยนแปลงไป

๒. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๔๑ มีเจตนารมณ์ให้การรถไฟฯ เป็นผู้ให้บริการสาธรณูปโภคอยู่แล้ว ดังนี้การที่รัฐบาลจะเข้ามาทำการบิดเบือนกลไกราคาในองค์กร ย่อมทำให้เกิดภาวะการขาดทุนสะสมทางการเงินของการรถไฟฯ โดยตลอด

๓. เห็นควรให้กำหนดการทบทวนอัตราค่าโดยสารจากห้าปี ลดลงมาเหลือสามปี

๔. กรมการขนส่งทางรางต้องมีอำนาจในการให้เงินหนุนค่าโดยสาร หรือมีกลไกในการเสนอขอรับการอุดหนุนค่าโดยสารด้วย มิฉะนั้นกรมการขนส่งทางรางจะไม่สามารถบังคับใช้ค่าโดยสารที่กรมกำหนดได้ ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน และไม่สร้างภาระให้กับหน่วยงานที่ให้บริการ เพราะไม่ว่ากรณีจะเป็นเช่นใด พ.ร.บ. การรถไฟฯ มีการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้โดยเฉพาะจนทำให้เกิดการบิดเบือนกลไกราคาจนส่งผลให้การขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

๕. หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการสมควรใช้บังคับกับผู้ประกอบธุรกิจภาคเอกชนเท่านั้น ไม่สามารถนำมาใช้กับหน่วยงานของรัฐที่ประกอบกิจการที่เป็นบริการสาธารณะได้ เพราะหน่วยงานของรัฐมีกฎหมายกำหนดเรื่องดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะแล้ว เช่น พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๔๑ ที่กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกเช่นว่านั้นอันจะเป็นการขัดกับนโยบายของคณะรัฐมนตรีในทางเศรษฐกิจและการคลัง ให้คณะรัฐมนตรีแจ้งนโยบายดังกล่าวในวรรคก่อนให้คณะกรรมการทราบ

๖. ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๔๑ ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้โดยเฉพาะ (เนื่องจากเห็นว่า กิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นกิจการสาธารณูปโภค) จนทำให้เกิดการบิดเบือนกลไกราคา ซึ่งส่งผลให้เกิดภาวะการขาดทุนสะสมขององค์กรมา โดยตลอด

๗. ตามมาตรา ๔๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๔๙๔ ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

ประเด็นที่ ๑๐ : ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อและร่วมใช้รางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถ และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

เห็นด้วย ๑๖ ราย

- ไม่ระบุความเห็น

ไม่เห็นด้วย ๑๐ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. ตามภารกิจขององค์กรรถไฟฯ ซึ่งกำหนดใน พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ได้กำหนดบทบัญญัติเรื่องนี้ไว้โดยเฉพาะแล้ว หากจะให้มีบทบัญญัติในร่างกฎหมายดังกล่าวอีก ย่อมจะส่งผลกระทบกับกิจการสาธารณูปโภคของประชาชนได้

๒. ตามร่างกฎหมายยังไม่มีรายละเอียดที่มีความชัดเจน การเชื่อมต่ออย่างไร/ และอำนาจหน้าที่ในการจัดสรรความจุที่ยังมีความซ้ำซ้อน เพราะตามภารกิจมีการบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะ เมื่อร่างดังกล่าวมีผลบังคับใช้จะส่งผลกระทบกับกิจการสาธาณูปโภคของประชาชนเป็นอย่างมาก

๓. หลักเกณฑ์ดังกล่าวสมควรใช้บังคับกับผู้ประกอบธุรกิจภาคเอกชนเท่านั้น หน่วยงานของรัฐมีกฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

๔. ตามภารกิจขององค์กรดังที่ระบุไว้ใน พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ก็ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้เป็นการเฉพาะแล้ว และหากจะให้บทบัญญัติในร่างกฎหมายดังกล่าวมีผลใช้บังคับถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย ก็ย่อมส่งผลกระทบกับกิจการสาธารณูปโภคของประชาชนอีกด้วย

ประเด็นที่ ๑๑ : ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุเที่ยวรถล่าช้าและถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร

เห็นด้วย ๒๔ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

เห็นควรออกเอกสารรับรองความล่าช้าของขบวนรถเหมือนของประเทศญี่ปุ่น

ไม่เห็นด้วย ๒ ราย สรุปความเห็นได้ดังนี้

๑. การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เป็นผู้ให้บริการแก่ประชาชนผู้เข้ามาขอใช้บริการ แต่ประสบปัญหาจากทางภาครัฐที่ไม่อาจจัดสรรงบประมาณให้แก่องค์กรได้อย่างเต็มที่ จะเห็นได้จากการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยขอให้รัฐจ่ายเงินชดเชยผลการขาดทุน ตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๔๓ วรรคท้าย แต่ไม่ได้รับเงินเต็มตามจำนวน

๒. การรถไฟฯ พยายามทำให้ประชาชนมาโดยตลอด แต่ติดขัดจากภาครัฐที่ไม่อาจจัดสรรงบประมาณให้แก่องค์กรได้อย่างเต็มที่

ประเด็นที่ ๑๒ : ประเด็นอื่นที่ท่านเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติฯ เป็นอุปสรรคหรือข้อขัดข้อง (หากมี)

๑. การเปิดให้บริษัทเอกชนเข้ามาร่วมในกิจการขนส่งทางรางอาจทำให้เกิดข้อพิพาทระหว่างบริษัทเอกชนต่าง ๆ และระหว่างบริษัทเอกชนและรัฐบาลได้จนทำให้ประชาชนและผู้โดยสารเดือดร้อน จึงอยากให้มีการให้อำนาจกรมขนส่งทางรางในการควบคุมและจัดการปัญหาเหล่านี้ได้เคร่งครัดมากขึ้น

๒. เกิดปัญหา ในทางปฏิบัติมีความซ้ำซ้อน กับหน่วยงานที่มีอยู่แล้ว เช่น รฟท. และ รฟม. อีกทั้งมี สนข. เป็นผู้บริหารจัดการทั้งหมดในภาคขนส่งอยู่แล้ว

๓. ร่าง พ.ร.บ. นี้ อาจก่อให้เกิดปัญหาและอุปสรรคต่อการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้อย่างแน่นอน และหากประสงค์ที่จะสนับสนุนให้ร่างนี้นำมาซึ่งความเจริญและความพัฒนาของประเทศสมควรที่จะพิจารณาให้มีความสอดคล้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะผู้ให้บริการหลักก่อน

๔. ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้เป็นอุปสรรค และส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการด้านสาธารณูปโภค ซึ่งมีกฎหมายในการจัดตั้งรองรับอยู่แล้ว แต่ร่าง พ.ร.บฉบับนี้ มีเนื้อหาที่ขัดหรือแย้งกับ พ.ร.บ.การจัดตั้งของการรถไฟ อาจทำให้อำนาจหน้าที่หลายประการของการรถไฟเกิดปัญหาในการดำเนินงานได้

๕. เห็นควรเพิ่มประเด็นเกี่ยวกับการเปิดโอกาสให้เอกชนมาลงทุนด้านโครงสร้างระบบรางเส้นทางใหม่ รวมถึงการเปิดช่องให้เอกชนมาติดตั้งระบบไฟฟ้าเหนือหัว หากเอกชนรายนั้นมีความประสงค์

๖. เห็นควรวิเคราะห์ความจำเป็นเฉพาะเรื่องการนำระบบกรรมการและระบบการอนุญาตมาใช้ไว้ด้วย

๗. เห็นว่าเป็นการก้าวก่ายอำนาจของ รฟท หรือไม่ และเป็นการเปิดช่องให้เอกชนเข้ามาทำระบบทางราง และอีกทั้งคณะกรรมการทรงวุฒิเป็นเอกชนทั้งสิ้น มีความเหมาะสมหรือไม่

๘. เห็นว่ามีหลาย ๆ ประเด็นซ้ำซ้อนกับ พ.ร.บ. ที่ออกมาก่อนอย่างตาม พ.ร.บ. การรถไฟฯ หรือ พ.ร.บ. การรถไฟฟ้าฯ ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางควรมีหน้าที่ในการ "สนับสนุน" ไม่ใช่ "ควบคุม" โดยขาดความเข้าใจของบริบทของการขนส่งทางราง

๙. ร่าง พ.ร.บ. นี้ ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างแน่นอน และอาจส่งผลให้องค์กรมีจบจุดดังเช่น รสพ. ในอดีต

๑๐. เห็นว่าไม่สมควรนำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... มาใช้บังคับกับหน่วยงานของรัฐ เนื่องจากการควบคุมตามร่างกฎหมายดังกล่าวเป็นการแทรกแซงหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานของรัฐที่มีกฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ร่างกฎหมายดังกล่าวจึงเป็นการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐมีสถานะเช่นเดียวกับผู้ประกอบธุรกิจเอกชนรายหนึ่ง

๑๑. การกำหนดหน่วยงานการกำกับดูแลตามร่างกฎหมายดังกล่าวให้อำนาจผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจในการกำกับดูแล ซึ่งขัดกับหลักการที่ประสงค์ให้กรมการขนส่งทางรางต้องเป็นผู้กำกับดูแล

๑๒. ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ สมควรใช้บังคับกับหน่วยงานที่ไม่มีกฎหมายเฉพาะในการบังคับใช้เท่านั้น ไม่สมควรใช้บังคับกับการรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีกฎหมายเฉพาะบังคับใช้อยู่แล้ว

๔. การปรับปรุงหรือไม่ปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

๔.๑ ตารางแสดงประเด็นที่มีการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

ลำดับ	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เดิม	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ปรับปรุง	เหตุผลประกอบการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ
๑.	โดยที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้	โดยที่นโยบายสำคัญและแผนงานของรัฐบาลยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ สร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้	ปรับแก้เหตุผลร่างพระราชบัญญัติฯ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๖

ลำดับ	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เดิม	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ปรับปรุง	เหตุผลประกอบการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ
๒.	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “รถขนส่งทางราง” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า โดยขับเคลื่อนไปบนทางซึ่งมีราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถราง และให้หมายความรวมถึงรถที่ใช้วิ่งบนรางหรือทางเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “รถขนส่งทางราง” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า โดยขับเคลื่อนไปบนทางซึ่งมีราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถราง และให้หมายความรวมถึงรถที่ใช้วิ่งบนรางหรือทางเฉพาะหรือรางเสมือน ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย	เพื่อให้ครอบคลุมความหมายของรถขนส่งทางรางที่เคลื่อนไปบนรางเสมือน เผื่อในอนาคตเทคโนโลยีการขนส่งทางรางเปลี่ยนไป
๓.	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “ทางเฉพาะ” หมายความว่า ทางที่มีลักษณะเป็นการบังคับรถขนส่งทางรางให้ขับเคลื่อนไปตามทางนั้น	เพื่อให้คำจำกัดความที่ชัดเจนในระดับพระราชบัญญัติ เพราะร่างเดิมไม่ได้กำหนดไว้
๔.	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “กิจการรางอื่น ๆ” หมายความว่า กิจการที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางราง	เพื่อรองรับเหตุการณ์ในอนาคตอาจมีกิจการอื่นที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการขนส่งทางรางที่มีความจำเป็นที่จะต้องมาขออนุญาตต่อกรมการขนส่งทางราง เช่น กิจการซ่อมบำรุง กิจการให้บริการสถานี เป็นต้น
๕.	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “สถานี” หมายความว่า สถานที่ที่ใช้รับส่งผู้โดยสารหรือรับขนสินค้าในการประกอบกิจการขนส่งทางราง	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “สถานี” หมายความว่า อาคารและสถานที่ซึ่งใช้เป็นที่จอดรถขนส่งทางราง เพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือรับขนสินค้าในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และให้หมายความรวมถึงอาณา	แก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ คำว่า “สถานี” ตามนิยามใน พ.ร.บ. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งระเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ เพื่อให้คำเดียวกันในกฎหมาย ๒ ฉบับ มีความหมายสอดคล้อง

ลำดับ	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เดิม	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ปรับปรุง	เหตุผลประกอบการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ
		บริเวณ ตลอดจนอุปกรณ์ที่ใช้ในการให้บริการ อำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในกิจการรถขนส่งทางรางด้วย	กัน ไม่เกิดปัญหาในทางปฏิบัติที่จะต้องตีความและสอดคล้องกับบทบัญญัติที่กำหนดให้อธิบดีออกประกาศให้ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการหรือบุคคลอื่นที่อยู่ในบริเวณสถานีปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยซึ่งจะรวมอาณาบริเวณตลอดจนอุปกรณ์ที่ใช้ในการให้บริการ เช่น บันไดเลื่อน หรือลิฟท์ ที่ห้ามมิให้วิ่งขณะใช้บันไดเลื่อนและจะต้องจับราวบันไดเลื่อนเพื่อความปลอดภัย
๖.	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” หมายความว่า ผู้ดูแลบริหารจัดการรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง โดยเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งหรือใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” หมายความว่า ผู้ดูแลบริหารจัดการรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง โดยเป็น<u>ผู้มีอำนาจจัดการแทนของ</u>ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งหรือใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง	เพื่อให้มีความหมายชัดเจนว่าผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานหมายถึงบุคคลธรรมดาที่มีอำนาจจัดการแทนผู้รับใบอนุญาต ซึ่งเป็นนิติบุคคล
๗.	มาตรา ๒๑ ภายในเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง และเขตระบบรถขนส่งทางรางให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดข้อห้ามการกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการ	มาตรา ๒๑ ภายในเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง และเขตระบบรถขนส่งทางรางให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดข้อห้ามการกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการขนส่ง	เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเข้าร่วมการพิจารณาอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลงหรือรื้อถอนอาคาร

ลำดับ	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เดิม	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ปรับปรุง	เหตุผลประกอบการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ
	ขนส่งทางราง หรือข้อกำหนดอันเป็นเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการขนส่งทางราง ประกาศตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง รวมทั้งแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบ ในการอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อยู่ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสองพิจารณาตรวจสอบให้เป็นไปตามประกาศตามวรรคหนึ่งก่อนและแจ้งให้อธิบดีทราบด้วย ในการพิจารณาอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสาม ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารแจ้งให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเข้าร่วมการพิจารณาด้วย	ทางราง หรือข้อกำหนดอันเป็นเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการขนส่งทางราง ประกาศตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง รวมทั้งแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบ ในการอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อยู่ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสองพิจารณาตรวจสอบให้เป็นไปตามประกาศตามวรรคหนึ่งก่อนและแจ้งให้อธิบดีทราบด้วย ในการพิจารณาอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสาม ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารแจ้งให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย<u>และหน่วยงานเจ้าของโครงการ หรือผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานหรือผู้ได้รับมอบหมาย</u>เข้าร่วมการพิจารณาด้วย	หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อยู่ภายในเขตระบบรถขนส่งทางราง

ลำดับ	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เดิม	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ปรับปรุง	เหตุผลประกอบการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ
๘.	มาตรา ๒๔ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางราง ให้หน่วยงานของรัฐนั้นแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบเพื่อทำความตกลงร่วมกัน และเมื่อได้ทำความตกลงร่วมกันแล้ว จึงจะกระทำการนั้นได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่เขตระบบรถขนส่งทางรางได้	มาตรา ๒๔ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางราง ให้หน่วยงานของรัฐนั้นแจ้งให้กรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานเจ้าของโครงการ ทราบเพื่อทำความตกลงร่วมกัน และเมื่อได้ทำความตกลงร่วมกันแล้ว จึงจะกระทำการนั้นได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่เขตระบบรถขนส่งทางรางได้	เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่ทราบข้อเท็จจริงเข้าร่วมการพิจารณาด้วย
๙.	มาตรา ๗๑ เมื่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายได้รับแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้แจ้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อทำการสอบสวนโดยเร็ว	มาตรา ๗๑ เมื่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายได้รับแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้แจ้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อเริ่มทำการสอบสวนโดยเร็ว	เพื่อให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุมีจุดเริ่มต้นในการนับระยะเวลาดำเนินการหลังจากได้รับแจ้งเหตุจากอธิบดี
๑๐.	มาตรา ๗๘ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว รายงานการสอบสวนตามวรรคหนึ่ง ไม่สามารถนำไปใช้ในกระบวนการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กระบวนการยุติธรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ที่มุ่งกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับโทษ	มาตรา ๗๘ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ให้แล้วเสร็จ*โดยเร็ว* ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากอธิบดี ถ้ามีความจำเป็นให้ขยายระยะเวลาออกไปไม่เกินสองครั้ง ครั้งละไม่เกินสามสิบวันแต่ต้องบันทึกเหตุผลและความจำเป็นในการขยายระยะเวลาทุกครั้งไว้ในรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์	เพื่อให้มีระยะเวลาเร่งรัดในการดำเนินการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ

ลำดับ	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เดิม	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ปรับปรุง	เหตุผลประกอบการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ
		รายงานการสอบสวนตามวรรคหนึ่ง ไม่สามารถนำไปใช้ในกระบวนการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กระบวนการยุติธรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ที่มุ่งกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับโทษ	
๑๑.	มาตรา ๘๕ ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดี หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ผู้ซึ่งมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต่างประเทศซึ่งจะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักรหรือไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา ๔๖ ถ้าได้นำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้นให้อธิบดีรับรองแล้ว ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดีตามพระราชบัญญัตินี้	มาตรา ๘๕ ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดี หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ผู้ซึ่งมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต่างประเทศ<u>ที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย</u> ซึ่งจะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักรหรือไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา ๔๖ ถ้าได้นำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้นให้อธิบดีรับรองแล้ว ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดีตามพระราชบัญญัตินี้	เพื่อให้ข้อความในวรรคแรกและวรรคสองสอดคล้องกัน โดยผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางของต่างประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย เดินรถขนส่งทางรางผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร หรือผ่านไปยังอีกประเทศหนึ่งได้ โดยนำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ให้อธิบดีรับรอง และถือเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตตามร่างพระราชบัญญัติฯ นี้
๑๒.	มาตรา ๙๔ ในขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางเมื่อขอตรวจ	มาตรา ๙๔ ในขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางเมื่อขอตรวจ <u>โดยให้ผู้ประจำหน้าที่สามารถแสดงใบอนุญาตโดยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้</u>	เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลดิจิทัลและอำนวยการความสะดวกกับผู้ประจำหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่

๔.๒ คำชี้แจงในประเด็นที่ไม่ได้ปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

๑. นิยามคำว่า “เจ้าของโครงการ” มีความหมายชัดเจนและสอดคล้องกับพระราชบัญญัติร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ตามมาตรา ๔ นิยามคำว่า “ร่วมลงทุน” ที่หมายความรวมถึง “...การมอบให้เอกชนลงทุนเพียงฝ่ายเดียว...” และกรณีเอกชนดำเนินกิจการรางเพื่อกิจการของตน เอกชนก็เป็นเจ้าของโครงการตามบทนิยามนี้เช่นเดียวกัน จึงไม่มีความจำเป็นต้องตัดนิยามคำว่า “...เอกชน...” ออกแต่อย่างใด

๒. ความเห็นเกี่ยวกับมาตรา ๕ องค์ประกอบคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง เห็นควรให้เป็นนายกรัฐมนตรีตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และคณะกรรมาธิการวิสามัญสภาผู้แทนราษฎร (ชุดที่แล้ว) ที่เห็นว่านโยบายการขนส่งทางรางเป็นเรื่องที่สำคัญ ควรให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธานเช่นเดียวกับคณะกรรมการนโยบายระดับชาติด้านอื่น ๆ และเห็นควรไม่กำหนดเพิ่มรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงอุตสาหกรรม เข้าเป็นคณะกรรมการฯ เนื่องจากไม่มีภารกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางรางโดยตรง เป็นเพียงหน่วยงานสนับสนุน หากมีรัฐบาลมีนโยบายให้หน่วยงานดังกล่าวส่งเสริมภารกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางราง นายกรัฐมนตรีสามารถมอบหมายในการประชุมคณะรัฐมนตรีได้ กรรมการโดยตำแหน่งที่กำหนดไว้ตามร่างพระราชบัญญัติฯ สามารถให้ความเห็นได้อย่างครอบคลุมตามหน้าที่และอำนาจแล้ว

๓. ความเห็นเกี่ยวกับมาตรา ๙ (๖) มาตรา ๑๓ (๔) และมาตรา ๔๘ (๔) ที่กำหนดหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางและกรมการขนส่งทางราง ในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงค่าโดยสาร ค่าขนส่งและค่าใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่งไม่มีคำซ้ำซ้อนกับร่างพระราชบัญญัติบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... แต่อย่างใด เนื่องจากเป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงในระบบการขนส่งทางรางเท่านั้น หากคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมในระหว่างระบบการขนส่งอื่น ๆ อัตราค่าโดยสารร่วมนั้น เพียงแต่จะไม่เรียกเก็บค่าโดยสารซ้ำซ้อนกัน เมื่อมีการเดินทางร่วมระหว่างระบบการขนส่งทางรางกับระบบการขนส่งอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมกำหนด โดยไม่กระทบกับอัตราค่าโดยสารขั้นสูงของระบบการขนส่งทางราง

๔. ความเห็นเกี่ยวกับมาตรา ๑๓ (๓) หน้าที่และอำนาจของกรมการขนส่งทางราง ในการจัดทำมาตรฐานด้านต่าง ๆ รวมถึงมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างด้วย ที่จะกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งปฏิบัติ

๕. ความเห็นเกี่ยวกับมาตรา ๑๔ แนวทางจัดทำแผนการขนส่งทางรางที่มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม บัญญัติในมาตรา ๑๓ (๒) การเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งอื่น ๆ ศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบกนิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นไปตามหลักการและเหตุผลของร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ และนโยบายสำคัญของรัฐบาล

๖. ความเห็นเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ที่ดินภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางจะตกเป็นของผู้ใดตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ตามมาตรา ๑๗ กำหนดให้กรรมสิทธิ์โครงสร้างพื้นฐานทางรางเท่านั้นที่ตกเป็นของรัฐ สำหรับที่ดินในเขตระบบรถขนส่งทางรางเป็นของรัฐตามกฎหมายอื่นอยู่แล้ว เพียงแต่อยู่ภายใต้การดูแลรักษาของหน่วยงานเจ้าของโครงการระบบการขนส่งทางราง ไม่ว่าจะเป็นการรถไฟ

แห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือกรุงเทพมหานคร ซึ่งรวมถึงพื้นที่โดยรอบสถานีด้วยที่หน่วยงานดังกล่าวดูแล

๗. ความเห็นเกี่ยวกับความซ้ำซ้อนของหน้าและอำนาจของกรมการขนส่งทางรางกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางกับคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกนั้น ได้ข้อสรุปเป็นที่ยุติแล้ว เมื่อมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบการก่อตั้งกรมการขนส่งทางราง นำมาซึ่งการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม โดยแยกสำนักงานโครงการพัฒนาระบบรางออกจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยให้กรมการขนส่งทางรางรับผิดชอบในการเสนอแผนการขนส่งทางรางต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ส่วนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ยังคงมีหน้าที่ในการจัดทำแผนการขนส่งระบบอื่นที่ไม่ใช่การขนส่งทางรางเสนอ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เพียงแต่ให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกให้ความเห็นประกอบการพิจารณาแผนการขนส่งทางรางด้วย เพื่อให้แผนการขนส่งทางรางกับแผนการขนส่งระบบอื่นๆ เชื่อมต่อกัน โดยในส่วนขององค์ประกอบคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง มีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการด้วย เพื่อให้ความเห็นต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเกี่ยวกับแผนการขนส่งทางรางกับแผนการขนส่งระบบอื่นมีการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ

๘. ความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานตกเป็นของรัฐและทรัพย์สินที่ใช้ในการบริการขนส่งสาธารณะทางราง ไม่ว่าของรัฐหรือเอกชน ไม่อยู่ในความรับผิดแห่งการบังคับคดี เนื่องจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง เป็นการจัดทำบริการสาธารณะ ซึ่งโดยหลักเป็นหน้าที่ของรัฐ แต่เมื่อรัฐได้มอบหมายให้เอกชนดำเนินกิจการแทน ตามหลัก “การจัดทำบริการสาธารณะต้องต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก” จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานตกเป็นของรัฐ เพื่อให้การจัดทำบริการสาธารณะต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก แม้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายนั้นไม่สามารถจะประกอบกิจการต่อไปได้ไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ รัฐโดยกรมการขนส่งทางรางสามารถมอบหมายให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายอื่นดำเนินกิจการแทนได้ เพราะทรัพย์สินที่ใช้ในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางราง ไม่ว่าเป็นของรัฐหรือเอกชนไม่อยู่ในความรับผิดแห่งการบังคับคดี ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานทางรางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการบริการขนส่งสาธารณะทางรางด้วย จึงต้องตกเป็นของรัฐ เพื่อให้การจัดทำบริการสาธารณะต่อเนื่องไม่หยุดชะงักอันจะส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้บริการขนส่งทางรางได้รับผลกระทบและความไม่สะดวกในการเดินทางระบบการขนส่งทางราง

๙. ความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางราง และเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางที่อาจกระทบสิทธิของเอกชนที่มีอยู่เดิมก่อนกฎหมายใช้บังคับนั้น เห็นว่า สำหรับโครงการที่จะเกิดขึ้นใหม่ภายหลังร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... มีผลใช้บังคับสอดคล้องกับผู้ให้ความเห็นที่ควรจะต้องกำหนดขอบเขตตั้งแต่มีการเวนคืนที่ดินในการจัดทำโครงการ เพื่อให้มีแนวเขตที่ดินเพียงพอในการประกาศกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางเพราะการประกาศกำหนดเขตระบบทั้งสอง เป็นการกระทำที่กระทบสิทธิของเอกชน เนื่องจากมีการห้ามการกระทำบางประการที่อาจก่อให้เกิดอันตรายกับการเดินรถขนส่งทางรางอันเป็นการริดรอนสิทธิของเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องกำหนดค่าทดแทนเพื่อการรอนสิทธิเช่นเดียวกับกฎหมายการไฟฟ้า กรณีปักเสาพาดสายหรือกฎหมายพลังงาน กรณีวางท่อก๊าซ หรือกฎหมายการประปา กรณีวางท่อประปา เพื่อชดเชยความเสียหายแก่เจ้าของกรรมสิทธิ์ ดังนั้น โครงการที่มีอยู่ก่อนกฎหมายนี้ใช้บังคับ บทเฉพาะกาลจึงกำหนดให้เขตระบบรถไฟฟ้า

และเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าตามกฎหมาย รฟม. และเขตทางรถไฟตามกฎหมาย รฟท. ยังคงใช้บังคับต่อไป จนกว่าจะมีการประกาศกำหนดเขตระบบทั้งสอง ซึ่งหากมีการประกาศในภายหลังและกระทบสิทธิของเอกชน ก็จะต้องกำหนดค่าทดแทนหรือจะต้องเวนคืนแล้วแต่กรณี เพื่อชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบในการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ได้กำหนดสิทธิให้สามารถดำเนินการใด ๆ บางประการได้ในเขตระบบรถขนส่งทางราง เพียงแต่ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีและหน่วยงานเจ้าของโครงการ ส่วนเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ไม่สามารถดำเนินการใด ๆ ได้เลย หากกระทำการฝ่าฝืนมีโทษทางอาญา เนื่องจากเป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรงอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง

๑๐. ความเห็นเกี่ยวกับผู้มีหน้าที่ในการประกาศเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง ควรเป็นหน้าที่ของกรมการขนส่งทางรางนั้น เห็นว่า การที่กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้เจ้าของโครงการเป็นผู้มีหน้าที่ประกาศกำหนดเขตระบบทั้งสอง เนื่องจาก เจ้าของโครงการทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับแนวที่ดินของโครงการของตนที่จะนำมาประกาศเขตระบบทั้งสอง ว่าสามารถทำได้หรือไม่ และกระทบกับสิทธิของเอกชนอย่างไรบ้าง สำหรับการประกาศกำหนดข้อห้ามกระทำการใดๆ ในเขตระบบทั้งสองนั้น เป็นเรื่องของรายละเอียดซึ่งไม่เหมาะสมที่จะกำหนดไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ แต่ควรนำไปกำหนดไว้ในกฎหมายลำดับรอง หากมีการแก้ไขสามารถกระทำได้โดยสะดวก เมื่อกฎหมายฉบับนี้มีผลใช้บังคับ กรมการขนส่งทางรางจะเชิญผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการมาร่วมกันกำหนดข้อห้ามการกระทำต่างๆ ในการจัดทำกฎหมายลำดับรองเกี่ยวกับเรื่องนี้ เพราะเป็นผู้ที่ทราบข้อเท็จจริงเป็นอย่างดีถึงข้อห้ามการกระทำที่อาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินรถขนส่งทางราง และขั้นตอนการขออนุญาตหากมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการบางประการ เพื่อประโยชน์เกี่ยวกับกิจการอันเป็นสาธารณูปโภค หรือการขออนุญาตของเอกชนในกรณีที่มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการที่อาจจะมีผลกระทบต่อการเดินรถขนส่งทางราง

๑๑. ความเห็นเกี่ยวกับการใช้ระบบอนุญาตกับเอกชนผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง โดยยกเว้นไม่ใช้กับหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ รฟท. และ รฟม. เนื่องจากมีกฎหมายจัดตั้งองค์กรกำหนดไว้โดยเฉพาะนั้น เห็นว่า หลักการสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ที่กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นระบบอนุญาต เนื่องจากการขนส่งทางรางเป็นการขนส่งสาธารณะ ซึ่งเป็นหน้าที่ของรัฐในการจัดทำบริการสาธารณะอันเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชน สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๕๖ วรรคสอง ที่กำหนดให้ “โครงสร้าง หรือโครงข่ายขั้นพื้นฐานของกิจการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของรัฐอันจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของรัฐ รัฐจะกระทำด้วยประการใดให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนหรือทำให้รัฐเป็นเจ้าของน้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดมิได้” การใช้ระบบอนุญาตการประกอบกิจการขนส่งทางรางทำให้รัฐสามารถกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนดไว้ โดยกรรมสิทธิ์ในโครงสร้างหรือโครงข่ายขั้นพื้นฐานยังคงเป็นของรัฐเช่นเดียวกับระบบสาธารณูปโภคด้านอื่น ๆ ที่ใช้ระบบอนุญาต โดยได้พิจารณาประกอบกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๕ ที่กำหนดให้ “รัฐต้องไม่ประกอบกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับเอกชน เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐ การรักษาผลประโยชน์ส่วนรวม การจัดให้มีสาธารณูปโภค หรือการจัดทำบริการสาธารณะ” เป็นไปตามหลักเศรษฐกิจเสรีที่การแข่งขันที่เสรีผลประโยชน์จะเกิดกับผู้บริโภค ยกตัวอย่างเช่น การเปิดเสรีด้านโทรคมนาคมส่งผลให้ค่าโทรศัพท์ค่าอินเตอร์เน็ตถูกลง การเปิดเสรีทางด้านการบินส่งผลให้ค่าโดยสารเครื่องบินถูกลง ซึ่งการเปิดเสรีในการจัดทำสาธารณูปโภคทั้งสองอย่างข้างต้นดำเนินการโดยใช้ระบบอนุญาตเช่นเดียวกัน แต่กลับกันสาธารณูปโภคด้านอื่น ๆ ที่รัฐยังผูกขาดยังคงมีราคาต้นทุนที่สูงก่อให้เกิดความ

เดือดร้อนแก่ประชาชนที่ต้องจ่ายในราคาที่สูง กรมการขนส่งทางราง เห็นว่า การกำหนดระบบอนุญาตในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... จะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทำให้เกิดการแข่งขันเสรีด้านการขนส่งทางราง ส่งผลให้ค่าโดยสาร ค่าขนส่งทางรางลดต่ำลงซึ่งผลประโยชน์จะเกิดกับประชาชนผู้บริโภค

๑๒. ความเห็นเกี่ยวกับคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุฯ และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ ที่ว่ามีความซ้ำซ้อนกับคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของ รฟท. ทั้งนี้ เห็นว่าคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการขนส่งทางรางควรเป็นไปโดยอิสระปราศจากการแทรกแซงเพื่อให้ได้ผลการสอบสวนที่ถูกต้องอันจะส่งผลให้หน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งทางรางสามารถนำผลรายงานการตรวจสอบมากำหนดมาตรการเชิงป้องกันได้ถูกต้องเหมาะสม อันจะเป็นประโยชน์ให้กับผู้ประกอบกิจการและผู้โดยสารต่อไป ควรกำหนดให้การสอบสวนมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และหามาตรการป้องกันแทนการมุ่งหาบุคคลมาลงโทษที่ควรเป็นอำนาจของเจ้าพนักงานตำรวจ และต้องดำเนินการแยกออกจากการสอบสวนหรือการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม ดังนั้น การตั้งคณะกรรมการสอบสวนฯ เป็นการภายในของหน่วยงานจึงไม่มีความเป็นอิสระ อาจจะถูกแทรกแซงโดยผู้บังคับบัญชาหรือมีการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ไม่สามารถเปิดเผยผลการสอบสวนให้สาธารณะทราบได้ การสอบสวนโดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุฯ ที่เป็นอิสระสามารถนำรายงานผลการสอบสวนนั้นเปิดเผยต่อสาธารณะได้ และนำเสนอรายงานให้หน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งทางราง นำไปกำหนดมาตรฐานให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางปฏิบัติตามหรือแก้ไขปรับปรุง เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำขึ้นอีก เพื่อประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการขนส่งทางราง

๑๓. ความเห็นเกี่ยวกับมาตรา ๓๓ วรรคสาม ที่กำหนดให้การออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง รัฐมนตรีอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางไว้ในใบอนุญาตด้วยก็ได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการบังคับใช้กฎหมาย ที่เกี่ยวเนื่องกันในมาตรา ๓๕ (๒) และ (๕) มาตรา ๓๖ (๑) และมาตรา ๓๙ นั้น เห็นว่าต้องเป็นเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่รัฐมนตรีอาจกำหนดเพิ่มเติมโดยต้องพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชน ความมั่นคงของรัฐ รวมตลอดถึงประโยชน์สาธารณะ ซึ่งหากไม่ใช่กรณีสามประการดังกล่าว รัฐมนตรีไม่สามารถกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมในใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางได้ และหากการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวส่งผลให้ผู้ประกอบกิจการต้องรับภาระเพิ่มขึ้น รัฐต้องชดเชยในส่วนนั้นดังเช่นกรณีรถไฟฟ้ายี่สิบบาทตลอดสายที่รัฐจะต้องชดเชยรายได้ให้กับผู้ประกอบกิจการ ทั้งนี้ กรณีเป็นโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนไม่สามารถดำเนินการได้ตามมาตรา ๓๓ วรรคสาม หรือหากเป็นโครงการสัญญาสัมปทาน ก็ไม่สามารถดำเนินการได้เช่นเดียวกันเพราะได้รับความคุ้มครองตามบทเฉพาะกาล

๑๔. ความเห็นเกี่ยวกับผู้ประจำหน้าที่ ไม่มีบทบัญญัติที่เชื่อมโยงกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น เห็นว่าผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนดไว้ และรักษาวินัยของผู้ประจำหน้าที่หากฝ่าฝืนก็มีโทษปรับทางพินัย โทษปรับทางปกครอง หรือโทษทางอาญา แล้วแต่ความร้ายแรงของการกระทำความผิดที่ฝ่าฝืนซึ่งมาตรฐานที่กำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติจะสอดคล้องกับมาตรฐานด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและการให้บริการ ถ้าหากผู้ประจำหน้าที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่จะส่งผลให้การประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางไม่เป็นไปตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางด้วย เช่น ความผิดตามมาตรา ๑๒๙ ผู้ได้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามาตรา ๓๙ โดย (๑) ดำเนินการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางราง และ (๒) จัดให้มีผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างเพียงพอและมีระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรดังกล่าว ซึ่งหาก

ผู้ประจำหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายและพิสูจน์ได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตไม่มีระบบควบคุมดูแลจนก่อให้เกิดความเสียหายผู้ได้รับใบอนุญาตก็จะมีความผิดตามมาตรา ๑๒๙

๑๕. ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องบทกำหนดโทษ หากเป็นเหตุความผิดซึ่งหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยผู้โดยสาร เห็นควรให้พนักงานเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางรางเป็นผู้อำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดและมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับความผิดอาญาได้นั้น เห็นว่าผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจในการดำเนินการกับผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นการขนส่งสาธารณที่เกี่ยวข้องกับประชาชน สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคมในวงกว้างเป็นไปด้วยความปลอดแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนดไว้ จึงต้องมีอำนาจบางประการที่เจ้าพนักงานตำรวจในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามี เช่น การยึดหรืออายัดหลักฐานเกี่ยวกับการกระทำความผิด เพื่อตรวจสอบหรือเข้าไปในสถานที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือขบวนรถเพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงต่าง ๆ แล้วจึงให้ไปรายงานตัวต่ออธิบดีเพื่อดำเนินการต่อไป หรือกรณีมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่ามีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากเสพสุรา ยาเสพติดหรือวัตถุออกฤทธิ์อื่น ๆ ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจหรือทดสอบ สั่งให้รับการตรวจหรือทดสอบว่ามีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่ หากไม่ยอมตรวจหรือทดสอบ ก็สั่งให้ระงับการปฏิบัติหน้าที่ และมีอำนาจกักตัวไว้ แต่ไม่มีอำนาจจับกุมและเปรียบเทียบปรับตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งเป็นอำนาจของเจ้าพนักงานตำรวจในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ผู้ตรวจการขนส่งทางรางเป็นเพียงเครื่องมือหนึ่งของกรมการขนส่งทางรางในฐานะหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) ให้การประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางราง

๔.๓ มีการปรับแก้เลขมาตราในร่างพระราชบัญญัติฯ โดยแก้ไขจากมาตรา ๗/๑ เป็นมาตรา ๘ และแก้ไขมาตรา ๘/๑ เป็นมาตรา ๑๐

กรมการขนส่งทางราง
กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗