



รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายเพื่อจัดทำ
(ร่าง) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกาย
ของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ.

๑. เว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (<https://www.law.go.th>)

The screenshot shows the Thai Law System (LAW) website. The main content area displays a draft regulation titled "(ร่าง) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหาย" (Draft Royal Decree on criteria and conditions for guaranteeing compensation). The regulation is dated 06 ก.พ. 69 - 22 ก.พ. 69. The website interface includes a header with the LAW logo, a navigation menu, and a sidebar with various links. The main content area also includes a section for "ข้อมูลการรับฟังความเห็น" (Information on public consultation) and a section for "ผู้ได้รับผลกระทบ" (Affected parties).

๒. เว็บไซต์กรมการขนส่งทางราง (<https://www.drt.go.th>)

The screenshot shows the Department of Rail Transport (DRT) website. The main content area displays a notice titled "รับฟังความเห็น (ร่าง) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหาย (วันที่ 6 - 22 กุมภาพันธ์ 2569 ระหว่างเวลา 17.30)" (Public Consultation (Draft Royal Decree on criteria and conditions for guaranteeing compensation (February 6 - 22, 2026, between 17.30))). The notice is dated 6 กุมภาพันธ์ 2026 9:53 น. and is signed by the Director of the Department of Rail Transport. The website interface includes a header with the DRT logo, a navigation menu, and a sidebar with various links.

๓. กรมการขนส่งทางรางได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/๒๔๖ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ และที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว ๒๔๗ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์แสดงความเห็นต่อร่างกฎกระทรวง

ด่วนที่สุด **บันทึกข้อความ**

ส่วนราชการ กรมการขนส่งทางราง กองกฎหมาย โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๒๒๖ ต่อ ๒๑๐๒
ที่ คค ๐๙๐๒.๓/๒๔๖ วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙
เรื่อง ขอความอนุเคราะห์แสดงความเห็นต่อร่างกฎกระทรวง

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ด้วยพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๕ กำหนดให้ในการจัดทำร่างกฎหมาย หน่วยงานของรัฐจึงได้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบที่เกี่ยวข้องจากกฎหมายอย่างรอบคอบและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นแก่ประชาชน และนำผลนั้นมาประกอบการพิจารณา

กรมการขนส่งทางราง ได้จัดทำร่างกฎกระทรวงยกเว้นค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง พ.ศ. ... และกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. ... จึงขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท่านร่วมแสดงความเห็นต่อร่างกฎกระทรวงทั้ง ๒ ฉบับดังกล่าว และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การรับฟังความคิดเห็นดังกล่าวภายในหน่วยงาน โดยสามารถแสดงความเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย www.law.go.th เว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางราง www.drt.go.th หรือผ่าน QR Code ที่แนบมาี้ ได้ตั้งแต่วันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ ถึงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ รายละเอียดปรากฏตามแนบ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไปด้วย จะขอขอบคุณ

(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

ด่วนที่สุด

ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว ๒๔๗

กรมการขนส่งทางราง
ถนนพหลโยธิน คู่มือ กฎหมาย ๑๐๑๐๐

๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์แสดงความเห็นต่อร่างกฎกระทรวง

เรียน ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม

สิ่งที่ส่งมาด้วย QR Code ฉบับรับฟังความคิดเห็น

ด้วยพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๕ กำหนดให้ในการจัดทำร่างกฎหมาย หน่วยงานของรัฐจึงได้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบที่เกี่ยวข้องจากกฎหมายอย่างรอบคอบและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นแก่ประชาชน และนำผลนั้นมาประกอบการพิจารณา

ในการนี้ กรมการขนส่งทางราง ได้จัดทำร่างกฎกระทรวงยกเว้นค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง พ.ศ. ... และกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. ... จึงขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท่านร่วมแสดงความเห็นต่อร่างกฎกระทรวงทั้ง ๒ ฉบับดังกล่าว และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การรับฟังความคิดเห็นดังกล่าวภายในหน่วยงาน โดยสามารถแสดงความเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย www.law.go.th เว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางราง www.drt.go.th หรือผ่าน QR Code ที่แนบมาี้ ได้ตั้งแต่วันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ ถึงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไปด้วย จะขอขอบคุณ

ขอแสดงความนับถือ

(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

กองกฎหมาย
โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๒๒๖ ต่อ ๒๑๐๒
โทรสาร ๐ ๒๑๖๔ ๒๒๐๖

การรับฟังความคิดเห็นต่อ
ร่างกฎกระทรวงยกเว้นค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง พ.ศ. ...
ตั้งแต่วันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ ถึงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙



QR - Code แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย
(www.law.go.th)

การรับฟังความคิดเห็นต่อ
ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกาย
ของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. ...
ตั้งแต่วันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ ถึงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙



QR - Code แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย
(www.law.go.th)

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น

ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ.

๑. วิธีการรับฟังความคิดเห็น

การรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านเว็บไซต์ของระบบกลางทางกฎหมาย <https://www.law.go.th> เว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางราง <http://www.drt.go.th> และหนังสือกรมการขนส่งทางราง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/๒๔๖ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ และหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๒๔๗ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์แสดงความเห็นต่อร่างกฎกระทรวง โดยมีข้อความจำนวน ๖ ข้อ

๒. ระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น จำนวน ๓๒ วัน

๒.๑ เปิดรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ สิ้นสุดวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙

๒.๒ เปิดรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๙ สิ้นสุดวันที่ ๑๓ เมษายน ๒๕๖๙

๓. ประเด็นที่มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย

ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. กรมการขนส่งทางรางได้พิจารณาดำเนินการร่างเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ซึ่งกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวงเงินความคุ้มครองของการประกันดังกล่าวให้เป็นไปตามมาตรฐานที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความคุ้มครองแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการอย่างเพียงพอและเป็นธรรม โดยร่างกฎกระทรวงฯ มีสาระสำคัญ ดังนี้

๑) กฎกระทรวงนี้ เรียกว่า “กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ.”

๒) กฎกระทรวงนี้ ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๑๑๖ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

๓) ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๔) ข้อ ๒ ในกฎกระทรวงนี้

“ผู้รับประกันภัย” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย

“ผู้โดยสาร” หมายความว่า บุคคลที่เข้าไปหรือมีส่วนหนึ่งของร่างกายที่เข้าไปในรถขนส่งทางรางที่ใช้โดยสารโดยมีสิทธิและประสงค์ที่จะเดินทางโดยรถขนส่งทางราง

“ผู้ให้บริการ” หมายความว่า บุคคลที่เข้ามาใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการต่างๆ ของสถานีหรือให้บริการขนส่งสินค้า

๕) ข้อ ๓ ผู้โดยสารที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎกระทรวงนี้ ได้แก่ ผู้โดยสารซึ่งเดินทางไปกับรถขนส่งทางรางและความเสียหายเกิดขึ้นขณะอยู่ในรถขนส่งทางราง

๖) ข้อ ๔ ผู้ใช้บริการที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายนี้ ได้แก่ บุคคลซึ่งได้ชำระค่าโดยสารหรือค่าขนส่ง หรือใช้ผลิตภัณฑ์ทางการโดยสารหรือขนส่งสินค้า หรือใช้บริการทางการเงินของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางยินยอมให้ใช้ และได้เข้าสู่พื้นที่สถานีโดยชอบเนื่องจากการขนส่งทางรางหรือเมื่อได้โดยสารหรือขนส่งสินค้าแล้ว

๗) ข้อ ๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องจัดให้มีการทำกรรมธรรม์ประกันภัยกับผู้รับประกันภัยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยและกำหนดความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการที่เกิดขึ้นจากเหตุอันเนื่องมาจากกิจการขนส่งทางราง เว้นแต่เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งที่มีได้มีนิติสัมพันธ์กับผู้โดยสารและผู้ให้บริการและผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเดินรถขนส่งทางรางที่ขนส่งสินค้าเท่านั้น

๘) ข้อ ๖ กรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายต้องมีจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ ๕ ไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่จะได้รับความเสียหายไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายอื่น

๙) ข้อ ๗ ในกรณีผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางไม่ได้จัดให้มีการทำกรรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ ๕ แต่ได้มีการจัดทำหลักประกันอย่างอื่นอันเป็นประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการแทน ซึ่งมีมูลค่าหรือราคาไม่น้อยกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหายตามข้อ ๖ และมูลค่าหรือราคานั้นไม่อาจผันแปรได้ ผู้ได้รับใบอนุญาตจะใช้หลักประกันนั้นแทนการจัดให้มีกรรมธรรม์ประกันภัยก็ได้

๑๐) ข้อ ๘ การประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการต้องมีอยู่ตลอดระยะเวลาที่ให้บริการขนส่งทางราง

๔. สรุปข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็น

ผู้มีส่วนได้เสียเข้ามาแสดงความคิดเห็น จำนวน ๑๔๔ คน ดังนี้

๑) หน่วยงานที่แสดงความคิดเห็น

- หน่วยงานของรัฐ จำนวน ๑๑๕ ราย
- เอกชน จำนวน ๕ ราย
- ประชาชน/บุคคลทั่วไป จำนวน ๒๔ ราย

รับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๑ (วันที่ ๖ - ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙)



การรับฟัง กม.ลำดับรองอื่นๆ เรื่อง (ร่าง) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกาย
ของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. ... หน้า 1/3

(ร่าง) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกาย ของผู้ โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ.

เลขที่ ID: 8502

ครั้งที่ 1

หน่วยงาน : กรมการขนส่งทางราง สังกัดคณะสาย : ไม่ระบุ ประเภทการรับฟัง : กม.ลำดับรองอื่นๆ

ช่วงเปิดรับความคิดเห็น : 06 ก.พ. 69 - 22 ก.พ. 69

จำนวนวันที่เปิดรับฟัง : 17 วัน

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น : 141

ยินยินด้วย

0

ลงความเห็น

0

ไม่ระบุชื่อ

141

มาจากลิงก์จดแจ้ง

0

มาจากลิงก์ทั่วไป

141

คำถามที่ 1 (Radiogroup)

หน้า: 1

ท่านคิดว่าข้อใดเข้าข่าย "กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. ...



ใช่ 112 79.43%

เอเจน 5 3.55%

ประชาชน/บุคคลทั่วไป 24 17.02%

อื่นๆ 0 0.00%



เห็นด้วย

ผู้ตอบคำถามนี้เห็นด้วย

จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 112 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 141 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 141 คน

ผู้เข้าชม 0 คน

คำถามที่ 2 (Radiogroup)

หน้า: 1

ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการกำหนดนิยาม "ผู้ให้บริการ" ให้มีความกว้างครอบคลุมถึงผู้ให้บริการที่ให้บริการนำผู้โดยสารขึ้นรถโดยสารสาธารณะ และจะยังไม่ได้เข้าขบวนรถ



เห็นด้วย 135 95.74%

ไม่เห็นด้วย 6 4.26%



เห็นด้วย

ผู้ตอบคำถามนี้เห็นด้วย

จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 135 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 141 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 141 คน

ผู้เข้าชม 0 คน



คำถามที่ 3 (Radiogroup)

หน้าที่ : 1

ท่านมีความเห็นว่าการให้ทางรถไฟของรัฐมีอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการหรือไม่



เห็นด้วย 140 99.29%

ไม่เห็นด้วย 1 0.79%



เห็นด้วย

ส่วนที่ออกข้อนี้คือ: เห็นด้วย
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้: 140 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 141 คน

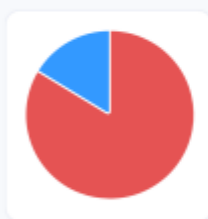
ผู้ตอบในข้อคำถาม: 141 คน

ผู้เข้าชม 0 คน

คำถามที่ 4 (Radiogroup)

หน้าที่ : 1

ท่านมีความเห็นว่าการกำหนดเงินประกันความเสียหายขั้นต่ำที่ 500,000 บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในต่อรถไฟมีความเหมาะสมหรือไม่



เห็นด้วย 118 83.68%

ไม่เห็นด้วย 23 16.31%



เห็นด้วย

ส่วนที่ออกข้อนี้คือ: เห็นด้วย
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้: 118 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 141 คน

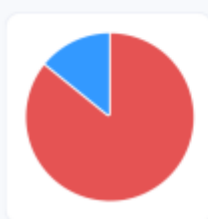
ผู้ตอบในข้อคำถาม: 141 คน

ผู้เข้าชม 0 คน

คำถามที่ 5 (Radiogroup)

หน้าที่ : 1

ท่านมีความเห็นว่าการกำหนดเงินประกันความเสียหายขั้นต่ำที่ 500,000 บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในต่อรถไฟมีความเหมาะสมหรือไม่



เห็นด้วย 121 85.82%

ไม่เห็นด้วย 20 14.18%



เห็นด้วย

ส่วนที่ออกข้อนี้คือ: เห็นด้วย
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้: 121 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 141 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม: 141 คน

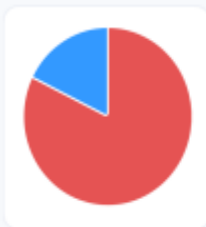
ผู้เข้าชม 0 คน



คำถามที่ 6 (Radiogroup)

หน้าที่ : 1

ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางจัดทำ "หลักประกันอย่างอื่น" แทนการซื้อค่าธรรมเนียมประกันภัย



● เห็นด้วย 116 82.27%

● ไม่เห็นด้วย 25 17.73%



เห็นด้วย

ส่วนใหญ่ออกความเห็น: เห็นด้วย
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 116 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 141 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 141 คน

ผู้ข้ามตอบ 0 คน

คำถามที่ 7 (Single Input)

หน้าที่ : 1

ท่านมีความเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับร่างกฎกระทรวงฉบับนี้หรือไม่ อย่างไร

109

จำนวนผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 141 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 109 คน

ผู้ข้ามตอบ 32 คน

รับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๒ (วันที่ ๓๐ มี.ค.- ๑๓ เม.ย. ๒๕๖๙)



การรับฟัง กม.ลำดับรองอื่นๆ เรื่อง (ร่าง) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. หน้า 1/3

(ร่าง) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ.

เลขที่ ID: 6887

ครั้งที่ 2

หน่วยงาน : กรมการขนส่งทางราง ศักดิ์สิทธิ์ หมาย : ไม่ระบุ ประเภทการรับฟัง : กม.ลำดับรองอื่นๆ

ช่วงเปิดรับความคิดเห็น : 30 มี.ค. 69 - 13 เม.ย. 69

จำนวนวันที่เปิดรับฟัง : 15 วัน

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น : 3

👤 ยินยแล้วตน

0

👤 ลงทะเบียน

0

👤 ไม่ระบุชื่อ

3

👤 มาจากลิงก์ตรง
แจ้ง

0

👤 มาจากลิงก์
ทั่วไป

3

คำถามที่ 1 (Radiogroup)

ท่านเกี่ยวข้องอย่างไรกับร่าง กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ.

หน้าที่ : 1



● หน่วยงานของรัฐ 3 100.00%

● เอกชน 0 0.00%

● ประชาชน/บุคคลทั่วไป 0 0.00%

● อื่น ๆ 0 0.00%



เห็นด้วย

ตัวเลือกยอดนิยม: หน่วยงานของรัฐ
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 3 ผู้ตอบ

👤 ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 3 คน

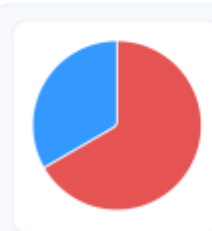
👤 ผู้ตอบในข้อคำถาม 3 คน

👤 ผู้ข้ามตอบ 0 คน

คำถามที่ 2 (Radiogroup)

ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการกำหนดนิยาม "ผู้ให้บริการ" ให้หมายความถึงบุคคลที่อยู่ในพื้นที่สถานีหลังจากชำระค่าโดยสารแล้ว แม้จะยังไม่ได้เข้าขบวนรถ

หน้าที่ : 1



● เห็นด้วย 2 66.67%

● ไม่เห็นด้วย 1 33.33%



เห็นด้วย

ตัวเลือกยอดนิยม: เห็นด้วย
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 2 ผู้ตอบ

👤 ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 3 คน

👤 ผู้ตอบในข้อคำถาม 3 คน

👤 ผู้ข้ามตอบ 0 คน



คำถามที่ 3 (Radiogroup)

ท่านคิดว่า การให้ความคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยเริ่มตั้งแต่เข้าสถานีขึ้นทางจนถึงออกจากสถานีปลายทาง มีความเหมาะสมและครอบคลุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจริงหรือไม่

หน้าที่ : 1



เหมาะสม 2 66.67% ไม่เหมาะสม 1 33.33%



ดีใจด้วย

ตัวเลือกยอดเยี่ยม: เหมาะสม
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 2 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 3 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 3 คน

ผู้เข้าชม 0 คน

คำถามที่ 4 (Radiogroup)

ท่านคิดว่า ควรมีการกำหนดวงเงินประกันขึ้นสูงสุดครั้งไว้หรือไม่

หน้าที่ : 1



เห็นด้วย 2 66.67% ไม่เห็นด้วย 1 33.33%



ดีใจด้วย

ตัวเลือกยอดเยี่ยม: เห็นด้วย
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 2 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 3 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 3 คน

ผู้เข้าชม 0 คน



การรับฟัง กม.ลำดับรองอื่นๆ เรื่อง (ร่าง) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกาย
ของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. หน้า 3/3

คำถามที่ 5 (Radiogroup)

หน้าที่ : 1

ท่านเห็นว่าการเงินประกันความเสียหายขึ้นค่าที่ 500,000 บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง มีความเหมาะสมหรือไม่



• เหมาะสม 2 66.67%

• ไม่เหมาะสม 1 33.33%



เห็นด้วย

ตัวเลือกยอดเยี่ยม: เหมาะสม
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 2 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 3 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 3 คน

ผู้เข้าชม 0 คน

คำถามที่ 6 (Radiogroup)

หน้าที่ : 1

ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางจัดทำ "หลักประกันอย่างอื่น" แทนการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัย



• เห็นด้วย 2 66.67%

• ไม่เห็นด้วย 1 33.33%



เห็นด้วย

ตัวเลือกยอดเยี่ยม: เห็นด้วย
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 2 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 3 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 3 คน

ผู้เข้าชม 0 คน

คำถามที่ 7 (Single Input)

หน้าที่ : 1

ท่านมีความเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับร่างกฎกระทรวงฉบับนี้หรือไม่ อย่างไร

2

จำนวนผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 3 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 2 คน

ผู้เข้าชม 1 คน

๕. สรุปผลจากการมีส่วนร่วมในการรับฟังความคิดเห็น

๕.๑ ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการกำหนดนิยาม “ผู้ใช้บริการ” ให้ความหมายถึงบุคคลที่อยู่ในพื้นที่สถานีหลังจากชำระค่าโดยสารแล้ว แม้จะยังไม่ได้เข้าชบวนรถ

๕.๑.๑ เห็นด้วย จำนวน ๑๓๗ คน

๕.๑.๒ ไม่เห็นด้วย จำนวน ๗ คน โดยมีความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ร่างกฎกระทรวงฯ กำหนดให้มีการประกันภัยสำหรับ “ผู้ใช้บริการ” และ “ผู้โดยสาร” โดยกำหนดเงื่อนไขเริ่มต้นของความคุ้มครองไว้ แต่ยังไม่ระบุจุดสิ้นสุดหรือขอบเขตสิ้นสุดความคุ้มครองอย่างชัดเจนอาจก่อให้เกิดปัญหาในการตีความค่านิยาม “ผู้โดยสาร” ที่ใช้ถ้อยคำว่า “มีสิทธิและประสงค์” ยังไม่มีหลักเกณฑ์ชัดเจนในการพิจารณา อีกทั้งคำว่า “พาหนะ” ก็ไม่ได้มีการกำหนดนิยามไว้ใน พรบ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ จึงอาจเกิดข้อโต้แย้งได้ ส่วนค่านิยาม “ผู้ใช้บริการ” ที่กำหนดว่าต้องชำระค่าโดยสารและเข้าสู่พื้นที่สถานีโดยชอบ ยังมีความไม่ชัดเจนว่าเมื่อใดจึงถือว่าชำระค่าโดยสารเสร็จสมบูรณ์ เช่น กรณีใช้บัตรเครดิต รวมถึงกรณีรอยต่อ เช่น ก่อนเข้าสู่พื้นที่สถานีหลังจากออกจากระบบแล้วแต่ยังอยู่ในสถานี หรือออกจากพาหนะแล้ว แต่ยังอยู่ในพื้นที่ Paid Area ว่าจะได้รับความคุ้มครองหรือไม่ จึงควรปรับปรุงค่านิยามและกำหนดขอบเขตความคุ้มครองให้ชัดเจนและสอดคล้องกับข้อเท็จจริงในการปฏิบัติ เพื่อลดปัญหาการตีความในอนาคต

๒) บุคคลที่เข้ามาในสถานีคือผู้ใช้บริการทุกคน ถึงแม้จะยังไม่ได้ชำระค่าโดยสาร

๓) ขอให้คำอธิบายให้ชัดเจนว่าครอบคลุมเฉพาะที่สถานีที่ให้บริการอย่างเดียวหรือไม่ เพราะสถานีที่ให้บริการบางแห่งมีจุดบริการครบในอาณาบริเวณเดียวกันกับสถานี เช่น ห้องสุขา จุดจำหน่ายตั๋ว และอื่นๆ แต่บางที่มีจุดบริการอื่นภายนอกตัวอาคารสถานีอาจไม่ครอบคลุมความหมายดังกล่าว

คำชี้แจง กรมการขนส่งทางรางพิจารณาแล้วเห็นว่า “ผู้ใช้บริการ” ให้ความหมายถึงบุคคลที่ชำระค่าโดยสารและเข้าสู่พื้นที่สถานีโดยชอบ แม้ยังไม่ได้ขึ้นชบวนรถ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความคุ้มครองครอบคลุมช่วงเวลาที่ความเสี่ยงในการเดินทางได้เริ่มต้นขึ้นและอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ประกอบการแล้ว กล่าวคือเมื่อบุคคลได้ชำระค่าโดยสารและผ่านเข้าสู่พื้นที่ควบคุมของระบบขนส่งทางรางย่อมถือว่าเข้าสู่กระบวนการให้บริการตามสัญญาการขนส่ง และสมควรได้รับความคุ้มครองตามหลักประกันที่กฎหมายกำหนด สำหรับข้อกังวลเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดความคุ้มครองนั้น โดยหลักแล้วความคุ้มครองย่อมผูกพันกับสถานะการเป็นผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสารภายใต้กระบวนการเดินทางของระบบราง ซึ่งครอบคลุมช่วงเวลาตั้งแต่เข้าสู่พื้นที่ควบคุมโดยชอบเพื่อการเดินทาง จนสิ้นสุดกระบวนการเดินทางและออกจากพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ การพิจารณาในทางปฏิบัติสามารถยึดถือข้อเท็จจริงและพฤติการณ์แห่งกรณีเป็นสำคัญโดยไม่จำเป็นต้องขยายความหมายให้ครอบคลุมเกินกว่ากิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งทางรางโดยตรง สำหรับข้อเสนอให้ถือว่าบุคคลทุกคนที่อยู่ในภายในสถานีเป็นผู้ใช้บริการแม้ยังมิได้ชำระค่าโดยสารนั้น เห็นว่าอาจกว้างเกินสมควรและไม่สอดคล้องกับหลักการประกันความเสี่ยงจากการขนส่งทางรางโดยตรง เนื่องจากบุคคลดังกล่าวอาจยังมิได้เข้าสู่กระบวนการเดินทางกับผู้ประกอบการ จึงกำหนดเงื่อนไขการชำระค่าโดยสารและการเข้าสู่พื้นที่ควบคุมเป็นเกณฑ์ที่เหมาะสมและได้สัดส่วน ส่วนกรณีพื้นที่ให้บริการที่มีองค์ประกอบแตกต่างกันในแต่ละสถานีไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ภายในอาคารหรือพื้นที่เชื่อมต่ออื่น ๆ ย่อมพิจารณาจากลักษณะการใช้พื้นที่นั้นว่ามีความเกี่ยวข้องกับกระบวนการเดินทางและอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้ประกอบการหรือไม่ เพื่อให้การบังคับใช้เป็นไปตามหลักการเดียวกัน ดังนั้น การกำหนดนิยามตามร่างกฎกระทรวงจึงมีความเหมาะสม สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ และคุ้มครองความเสี่ยงจากการขนส่งทางราง

๕.๒) ท่านคิดว่าการให้ความคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยเริ่มตั้งแต่เข้าสถานีต้นทางถึงออกจากสถานีปลายทาง มีความเหมาะสมและครอบคลุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจริงหรือไม่

๕.๒.๑ เหมาะสม จำนวน ๑๔๒ คน

๕.๒.๒ ไม่เหมาะสม จำนวน ๒ คน โดยมีความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- จากคำนิยาม “ผู้โดยสาร” และ “ผู้ให้บริการ” จะเห็นได้ว่าการกำหนดจุดเริ่มต้นหรือพื้นที่ในการให้ความคุ้มครอง แต่ไม่สามารถระบุจุดสิ้นสุดหรือพื้นที่สิ้นสุดการให้ความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ซึ่งอาจเป็นปัญหาในการตีความได้ คำนิยาม “ผู้ให้บริการ” ประเด็นว่า จะได้รับความคุ้มครองต่อเมื่อเป็น “บุคคลที่ได้ชำระค่าโดยสารและได้เข้าสู่พื้นที่สถานีโดยชอบเพื่อการโดยสารรถขนส่งทางราง” ดังนั้น หากบุคคลที่ประสงค์จะเดินทางโดยสารรถขนส่งทางรางได้ชำระค่าโดยสาร หรือรอชำระค่าโดยสารแต่ยังไม่ได้เข้าสู่พื้นที่สถานีโดยชอบเพื่อการโดยสารรถขนส่งทางราง รวมถึงบุคคลที่ได้เดินทางถึงสถานีปลายทางและได้ใช้บัตรออกจากพื้นที่ Paid Area แล้ว แต่ยังไม่อยู่ในบริเวณสถานี เช่นนี้จะได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขของร่างกฎกระทรวงฯ ฉบับนี้หรือไม่

คำชี้แจง กรมการขนส่งทางรางพิจารณาแล้วเห็นว่า การกำหนดให้ความคุ้มครองตั้งแต่เข้าสถานีต้นทางจนออกจากสถานีปลายทางมีความเหมาะสม เพราะเป็นช่วงเวลาที่ผู้โดยสารอยู่ในกระบวนการเดินทาง และอยู่ภายใต้การดูแลของผู้ประกอบการ โดยความคุ้มครองเริ่มเมื่อบุคคลได้ชำระค่าโดยสารและเข้าสู่พื้นที่ควบคุมเพื่อการเดินทาง และสิ้นสุดเมื่อออกจากพื้นที่ควบคุมที่สถานีปลายทางแล้ว จึงมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดตามสภาพการให้บริการที่ชัดเจน กรณีที่ยังไม่ได้ชำระค่าโดยสารหรือยังไม่เข้าสู่พื้นที่ควบคุมจะยังไม่ถือว่าอยู่ในกระบวนการเดินทาง ส่วนกรณีที่ยังไม่ชำระค่าโดยสารหรือยังไม่ชำระค่าโดยสารแต่ยังอยู่ในบริเวณสถานี ก็ถือว่าสิ้นสุดสถานะผู้ให้บริการตามการเดินทางแล้ว ดังนั้น หลักเกณฑ์ดังกล่าวจึงครอบคลุมความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยตรง และมีขอบเขตที่เหมาะสมชัดเจน

๕.๓) ท่านคิดว่าควรมีการกำหนดวงเงินประกันภัยขั้นสูงต่อครั้งไว้หรือไม่

๕.๓.๑ เห็นด้วย จำนวน ๑๒๐ คน

๕.๓.๒ ไม่เห็นด้วย จำนวน ๒๔ คน โดยมีความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) กรมบังคับคดีพิจารณาแล้วเห็นว่า ไม่ควรมีการกำหนดวงเงินประกันภัยขั้นสูงต่อครั้งไว้ ทั้งนี้ ให้พิจารณาจากความเสียหายตามจริง ในกรณีที่เกิดความเสียหายร้ายแรงต่อชีวิต ร่างกายโดยไม่จำกัดวงเงินประกันภัย

๒) ควรเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับใบอนุญาตฯ สามารถกำหนดวงเงินประกันภัยที่มากกว่าวงเงินขั้นสูงที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงได้

๓) เนื่องจากการขนส่งทางราง โดยเฉพาะคนโดยสารแต่ละรอบการเดินทาง บรรจุคนจำนวนมากในแต่ละขบวน ดังนั้น การกำหนดเพดานจึงอาจจะไม่เหมาะสม เพราะเกิดอุบัติเหตุที่กระทบต่อคนจำนวนมาก

๔) การที่ร่างกฎกระทรวงฯ ข้อ ๔ กำหนดไว้ว่า "กรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายต้องมีจำนวนเงินเอาประกันภัย ที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ ๓ ไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง" โดยไม่มีการกำหนดวงเงินประกันภัยขั้นสูงต่อครั้งไว้ ถือเป็นผลดีกับผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยหากเกิดอุบัติเหตุใหญ่ที่มีผู้บาดเจ็บจำนวนมาก การไม่กำหนดวงเงินประกันภัยขั้นสูงต่อครั้งไว้ ทำให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ บาท ให้ครบทุกคน ไม่สามารถอ้างได้ว่าวงเงินประกันภัยต่อครั้งครบแล้ว เพื่อหลีกเลี่ยง

คำชี้แจง กรรมการขนส่งทางรางพิจารณาแล้วเห็นว่า การกำหนดวงเงินดังกล่าวเป็นกลไกเพื่อบริหารความเสี่ยงและสร้างเสถียรภาพให้ระบบประกันภัย ทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถประเมินความเสี่ยงและคำนวณเบี้ยประกันได้อย่างเหมาะสม มิใช่เป็นการจำกัดสิทธิของผู้เสียหาย ทั้งนี้ ร่างกฎกระทรวงได้กำหนดเพียงวงเงินขั้นต่ำต่อคน แต่ยังคงสิทธิของผู้โดยสารและผู้ให้บริการในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามกฎหมายอื่น จึงไม่เป็นการตัดสิทธิเรียกร้องส่วนที่เกินกว่าเงินเอาประกันภัย นอกจากนี้ ผู้ประกอบการยังสามารถจัดทำประกันภัยในวงเงินที่สูงกว่าขั้นต่ำได้ การกำหนดกรอบวงเงินจึงเป็นมาตรการที่สร้างความชัดเจน สมดุล และความยั่งยืนแก่ระบบโดยสอดคล้องกับเจตนารมณ์ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ ที่มุ่งให้มีหลักเกณฑ์มาตรฐานในการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการอย่างเหมาะสม

๕.๔) ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางจัดทำ “หลักประกันอย่างอื่น” แทนการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัย

๕.๔.๑ เห็นด้วย จำนวน ๑๑๘ คน

๕.๔.๒ ไม่เห็นด้วย จำนวน ๒๖ คน โดยมีความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ไม่เห็นด้วย ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางควรมีการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้ให้บริการ

๒) กรมบังคับคดีพิจารณาแล้วไม่เห็นด้วย กับการที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางจัดทำ “หลักประกันอย่างอื่น” แทนการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจกับผู้โดยสารว่าจะได้รับการชดเชยกรณีมีความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกาย เห็นควรจัดทำเฉพาะกรรมธรรม์ประกันภัย

๓) เนื่องจากต้องมีการตีมูลค่าหรือราคาของหลักประกัน แต่กลับไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่แน่นอนสำหรับใช้ประกอบการตีมูลค่าหรือราคาของหลักประกันนั้น ประกอบกับมูลค่าหรือราคาของหลักประกันอาจมีการผันผวนขึ้นลงตามภาวะเศรษฐกิจ

๔) เนื่องจากการเยียวยาความเสียหายในลักษณะกรรมธรรม์ประกันภัยจะอยู่ภายใต้กฎหมายประกันภัยในลักษณะนั้น ๆ ซึ่งถือเป็นมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม หากการกำหนดหลักประกันอย่างอื่นสามารถเยียวยาผู้ให้บริการได้ดีกว่า ก็สามารถพิจารณาเป็นอีกกรณีหนึ่งได้ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ให้บริการเป็นที่สุด

๕) สภาพคล่องหรือความสะดวกต่อการบังคับไม่สามารถเยียวยาแก่ผู้เสียหายได้ทันทั่วทั้ง หากเป็นอสังหาริมทรัพย์หรือสังหาริมทรัพย์ที่เป็นวัตถุอันไม่ใช่ตัวเงินแล้ว การนำออกขายตลอด หรือการบังคับคดีหลุดมาเป็นเงิน ไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง สุดท้ายแล้วก็ต้องรอกระบวนการแปลงสภาพจากวัตถุเป็นเงินสดอยู่ดี ดังนั้น การจัดให้มีการประกันภัยอันเป็นตัวเงินจึงเหมาะสมที่สุดแล้ว

๖) หลักประกันควรมีมาตรฐานเดียวกัน หากสามารถอนุโลมให้เป็นหลักประกันอย่างอื่นได้ ต้องมีกฎหมายกำหนดไว้อย่างชัดเจน

๗) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการเดินรถต้องจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยเป็นสำคัญ แต่หลักประกันอย่างอื่นสามารถทำเพิ่มเติม

คำชี้แจง กรรมการขนส่งทางรางพิจารณาแล้วเห็นว่า ตามที่มีข้อคิดเห็นไม่เห็นด้วยต่อร่างกฎกระทรวงในส่วนที่เปิดช่องให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางสามารถจัดทำ “หลักประกันอย่างอื่น” แทนการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยได้นั้น บทบัญญัติดังกล่าวมิได้ขัดต่อเจตนารมณ์ของมาตรา ๑๑๖ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ ซึ่งมุ่งหมายให้มีหลักประกันที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพ และสามารถเยียวยาความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารได้อย่างแท้จริง หากแต่เป็นการกำหนดกลไกกำกับดูแลที่มีความยืดหยุ่น โดยยังคงรักษามาตรฐานความคุ้มครองขั้นต่ำไว้อย่างชัดเจน มาตรา ๑๑๖

ให้อำนาจรัฐมนตรีกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกันความเสียหายได้โดยกฎกระทรวง โดยมีได้จำกัดรูปแบบไว้เฉพาะการทำความผิดประทุษร้ายเท่านั้น ดังนั้น การกำหนดให้สามารถใช้หลักประกันอย่างอื่นได้ จึงเป็นการใช้อำนาจภายใต้กรอบกฎหมายแม่บท และสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลที่ได้สัดส่วนมุ่งเน้นผลลัพธ์ด้านการคุ้มครองผู้โดยสารเป็นสำคัญ มิใช่จำกัดเพียงรูปแบบของเครื่องมือทางกฎหมาย ในส่วนข้อกังวลเกี่ยวกับความไม่แน่นอนของมูลค่าและความล่าช้าในการบังคับหลักประกันนั้น ร่างกฎกระทรวงได้กำหนดเงื่อนไขสำคัญว่า หลักประกันอย่างอื่นต้องมีมูลค่าไม่น้อยกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยขั้นต่ำที่กำหนดไว้ และการใช้หลักประกันดังกล่าวต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีก่อน จึงมีใช้สิทธิที่ผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้ได้โดยเสรี กลไกการอนุญาตดังกล่าวทำหน้าที่เป็นระบบคัดกรองเพื่อพิจารณาความมั่นคง สภาพคล่องและความสามารถในการบังคับใช้ของหลักประกันแต่ละประเภทก่อนให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ ในทางปฏิบัติสามารถกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมให้ใช้เฉพาะหลักประกันที่มีสภาพคล่องสูง เช่น เงินสดหรือหนังสือค้ำประกันธนาคารซึ่งมีความมั่นคงและสามารถบังคับใช้ได้โดยรวดเร็ว ไม่ด้อยไปกว่าค่าธรรมเนียมประกันภัย โดยร่างกฎกระทรวงยังคงหลักประกันสิทธิของผู้เสียหายไว้อย่างครบถ้วน โดยมีได้ตัดสิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามกฎหมายอื่นแต่อย่างใด จึงไม่เป็นการลดทอนระดับความคุ้มครอง หากเป็นเพียงการเปิดทางเลือกในวิธีจัดให้มีหลักประกันเท่านั้น การเปิดให้มีทางเลือกมากกว่าหนึ่งรูปแบบยังช่วยลดภาระต้นทุนที่ไม่จำเป็นและเอื้อต่อการแข่งขันอย่างเป็นธรรม โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้ประกอบการบางรายมีฐานะทางการเงินมั่นคงสูง หรือเป็นกิจการที่รัฐมีส่วนร่วม การกำหนดรูปแบบตายตัวเพียงวิธีเดียวอาจเกินความจำเป็นเมื่อเทียบกับเป้าหมายการคุ้มครอง

๕.๕) ท่านเห็นว่าวงเงินประกันความเสียหายขั้นต่ำที่ ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง มีความเหมาะสมหรือไม่

๕.๕.๑ เหมาะสม จำนวน ๑๒๓ คน

๕.๕.๒ ไม่เหมาะสม จำนวน ๒๑ คน โดยมีความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ควรพิจารณาความเสียหายตามความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน

๒) พิจารณาจากค่ารักษาพยาบาลและความเสียหายทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน มองว่าวงเงินขั้นต่ำ ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคน มีแนวโน้มไม่เพียงพอสำหรับเหตุร้ายแรง แต่อาจจะเหมาะสมกับเหตุที่ไม่รุนแรง

๓) ควรกำหนดวงเงินประกันความเสียหายให้ชัดเจน อาทิ กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย (ทุพพลภาพบางส่วนชั่วคราว) กรณีบาดเจ็บโดยทุพพลภาพถาวร การสูญเสียอวัยวะ และการเสียชีวิต เป็นต้น

๔) ควรเป็นขั้นต่ำ ๑.๕ ล้านบาท ให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน

๕) บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (“บริษัทฯ”) ในฐานะผู้รับผิดชอบงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี มีความเห็น ดังนี้ ๑. ข้อ ๓ และข้อ ๔ ของร่างกฎกระทรวงฯ ได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางต้องจัดให้มีกรรมธรรม์ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยและกำหนดความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่เกิดขึ้นจากเหตุอันเนื่องมาจากการขนส่งทางราง โดยกรรมธรรม์ดังกล่าวต้องมีจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง ๒. สัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (“สัญญาร่วมลงทุน”) ได้กำหนดให้บริษัทฯ ต้องจัดหากรรมธรรม์ประกันภัยประเภทความรับผิดชอบต่อสาธารณะ (Public Liability) ซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงภัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บต่อร่างกายหรือการสูญเสียชีวิตที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าของบริษัทฯ ในวงเงินไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท “ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง” แต่ไม่ได้กำหนดวงเงินประกันภัย “ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นใน

แต่ละครั้ง” ๓. บริษัทฯ จึงขอสอบถามกรรมการขนส่งทางรางว่า บริษัทฯ สามารถใช้กรรมธรรม์ประกันภัยที่อยู่เดิมเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยตามกฎหมายได้หรือไม่ เนื่องจากภายใต้สัญญาร่วมลงทุน บริษัทฯ ได้จัดให้มีกรรมธรรม์ประกันที่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่เกิดขึ้นจากเหตุอันเนื่องมาจากการขนส่งทางรางที่มีวงเงินเอาประกันภัยเพียงพอแก่การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการอยู่แล้ว และการเปลี่ยนแปลงวงเงินเอาประกันให้เป็นไปตามที่กฎกระทรวงกำหนดจะทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่จะผิดสัญญาร่วมลงทุนที่มีอยู่กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ๔. เพื่อมิให้เกิดความสับสนในแง่ของการเอาประกันภัยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานและกฎหมายลำดับรอง ประกอบกับเพื่อให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการยังคงได้รับความคุ้มครองที่มากกว่าจากกรรมธรรม์ประกันภัยที่มีอยู่เดิมและเพื่อหลีกเลี่ยงข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ ขอเสนอให้มีการแก้ไขกฎกระทรวง ข้อ ๔ ดังนี้ “ข้อ ๔ กรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายต้องมีจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ ๓ ไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง [หรือมีจำนวนเงินเอาประกันภัยตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน] ทั้งนี้ ผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่ได้รับความเสียหายไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายอื่น”

๖) บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (“บริษัทฯ”) ในฐานะผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง มีความเห็นดังนี้ ๑. ข้อ ๓ และข้อ ๔ ของร่างกฎกระทรวงฯ ได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางต้องจัดให้มีกรรมธรรม์ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยและกำหนดความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่เกิดขึ้นจากเหตุอันเนื่องมาจากการขนส่งทางราง โดยกรรมธรรม์ดังกล่าวต้องมีจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง ๒. สัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง (“สัญญาร่วมลงทุน”) ได้กำหนดให้บริษัทฯ ต้องจัดหากรรมธรรม์ประกันภัยประเภทความรับผิดชอบต่อสาธารณะ (Public Liability) ซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงภัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บต่อร่างกายหรือการสูญเสียชีวิตที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลสืบเนื่องจากการทำงานของบริษัทฯ ในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าของบริษัทฯ ในวงเงินไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท “ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง” แต่ไม่ได้กำหนดวงเงินประกันภัย “ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง” ๓. บริษัทฯ จึงขอสอบถามกรรมการขนส่งทางรางว่า บริษัทฯ สามารถใช้กรรมธรรม์ประกันภัยที่อยู่เดิมเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยตามกฎหมายได้หรือไม่ เนื่องจากภายใต้สัญญาร่วมลงทุน บริษัทฯ ได้จัดให้มีกรรมธรรม์ประกันที่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่เกิดขึ้นจากเหตุอันเนื่องมาจากการขนส่งทางรางที่มีวงเงินเอาประกันภัยเพียงพอแก่การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการอยู่แล้ว และการเปลี่ยนแปลงวงเงินเอาประกันให้เป็นไปตามที่กฎกระทรวงกำหนดจะทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่จะผิดสัญญาร่วมลงทุนที่มีอยู่กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ๔. เพื่อมิให้เกิดความสับสนในแง่ของการเอาประกันภัยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานและกฎหมายลำดับรอง ประกอบกับเพื่อให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการยังคงได้รับความคุ้มครองที่มากกว่าจากกรรมธรรม์ประกันภัยที่มีอยู่เดิมและเพื่อหลีกเลี่ยงข้อพิพาท ที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ ขอเสนอให้มีการแก้ไขกฎกระทรวง ข้อ ๔ ดังนี้ “ข้อ ๔ กรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายต้องมีจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ ๓ ไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง (หรือมีจำนวนเงินเอาประกันภัยตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน) ทั้งนี้ ผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่ได้รับความเสียหายไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายอื่น”

๗) มากเกินไปหากมีคดีพิพาทเกิดขึ้นมันต้องใช้เวลานานในการหาผู้ต้องรับผิดชอบ ควรกำหนดขั้นต่ำประมาณ ๒๐,๐๐๐ บาท แล้วจ่ายจริงตามอาการเลยอาจทำให้ทางขนส่งเสียประโยชน์แน่ อยากให้รอบคอบมากกว่านี้ในการออกกฎ เป็นห่วงปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๘) ระบบรางเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักของประเทศ มีบทบาทเชิงนโยบายและความเชื่อมั่นสาธารณะ จึงควรกำหนดมาตรฐานความคุ้มครองที่สูงกว่าระบบขนส่งทั่วไป อีกทั้งวงเงินประกันที่สูงกว่าสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัย ลดความกังวลในการใช้บริการระบบราง และสนับสนุนนโยบายผลักดันการใช้งานส่งมวลชนให้ไปใช้บริการทางรางมากขึ้น

๙) ไม่เห็นด้วยกับการกำหนดวงเงินประกันความเสียหายขั้นต่ำเพียง ๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อคนตามร่างกฎกระทรวงฯ เนื่องจากเป็นอัตราที่ต่ำกว่ามาตรฐานประเทศผู้นำด้านระบบราง เช่น ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และจีน อย่างมีนัยสำคัญ และไม่สอดคล้องกับหลักการคุ้มครองชีวิตและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ในบริบทเศรษฐกิจปัจจุบัน ในเชิงเศรษฐศาสตร์วงเงินดังกล่าวไม่สะท้อนมูลค่าความเสียหายที่แท้จริง ทั้งในส่วนของโอกาสการสร้างรายได้ในอนาคตและความเสียหายที่มีชีวิตเงิน อีกทั้งยังไม่สอดคล้องกับภาวะเงินเฟ้อทางการแพทย์ ซึ่งค่ารักษาพยาบาลกรณีอุบัติเหตุรุนแรงสามารถเกินวงเงินนี้ได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ผู้เสียหายต้องรับภาระส่วนเกินเอง ในมิติรัฐธรรมนูญ การกำหนดวงเงินต่ำเกินไปอาจกระทบต่อหลักศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิผู้บริโภค และหลักการเยียวยาที่เหมาะสมตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. ๒๕๖๐ อีกทั้งยังผลักภาระการพิสูจน์และการฟ้องร้องไปยังผู้เสียหายขัดต่อหลักการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมที่สะดวกและมีประสิทธิภาพในเชิงระบบ วงเงินที่ต่ำอาจก่อให้เกิดภาวะภัยทางศีลธรรม (Moral Hazard) โดยไม่สร้างแรงจูงใจเพียงพอให้ผู้ประกอบการลงทุนด้านความปลอดภัย และยังเพิ่มแนวโน้มการฟ้องร้องต่อศาลทำให้กระบวนการเยียวยาล่าช้าและสิ้นเปลืองทรัพยากรของรัฐ ดังนั้น ควรปรับปรุงหลักเกณฑ์ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น โดย (๑) เพิ่มวงเงินขั้นต่ำกรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวรเป็นไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐,๐๐๐-๒,๐๐๐,๐๐๐ บาทต่อคน (๒) แยกวงเงินค่ารักษาพยาบาลออกจากค่าสินไหมกรณีเสียชีวิต และให้ครอบคลุมตามจริงภายในเขตแดนที่เพียงพอ (๓) กำหนดกลไกปรับเพิ่มวงเงินอัตโนมัติตามดัชนีเงินเฟ้อหรือ CPI เป็นระยะ และ (๔) จัดให้มีระบบจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นแบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้เสียหายโดยทันที ข้อเสนอเหล่านี้จะทำให้กฎหมายมีความเป็นธรรม ทันสมัย และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล อันนำไปสู่ระบบขนส่งทางรางที่ปลอดภัยและมีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้นสำหรับประชาชน

คำชี้แจง กรมการขนส่งทางรางพิจารณาแล้วเห็นว่า ตามผลการรับฟังความคิดเห็นมีข้อเสนอหลากหลายทั้งเสนอให้เพิ่มเป็น ๑-๒ ล้านบาท ๑.๕ ล้านบาท หรือ ๑๕ ล้านบาท เสนอให้กำหนดแยกตามลักษณะความเสียหาย ตลอดจนข้อกังวลเรื่องผลกระทบต่อสัญญาร่วมลงทุนของเอกชน และข้อเสนอให้กำหนดวงเงินที่ต่ำลงเพื่อป้องกันการฟ้องร้องเกินสมควร โดยการกำหนดวงเงิน ๕๐๐,๐๐๐ บาทที่กำหนดในร่างกฎกระทรวงเป็น “วงเงินขั้นต่ำต่อคนต่อเหตุการณ์” มีช่วงเงินสูงสุด และมีได้ตัดสิทธิผู้เสียหายในการเรียกร้องค่าสินไหมเพิ่มเติมตามกฎหมายอื่น ดังนั้น จึงเป็นเพียงหลักประกันขั้นต่ำเชิงระบบเพื่อให้มีความคุ้มครองแน่นอนในทุกกรณี โดยไม่กระทบสิทธิเรียกร้องเต็มจำนวนตามความเสียหายที่แท้จริง การกำหนดตัวเลขขั้นต่ำต้องคำนึงถึงความสมดุลระหว่างการคุ้มครองผู้โดยสารกับความยั่งยืนของระบบขนส่งทางรางโดยรวม หากกำหนดในระดับสูงมากโดยไม่พิจารณาผลกระทบด้านต้นทุนอาจส่งผลต่อค่าเบี้ยประกัน ต้นทุนการดำเนินงาน และภาระทางการเงินของโครงการ ซึ่งอาจสะท้อนกลับมายังค่าโดยสารหรือภาระงบประมาณของรัฐได้ การกำหนดขั้นต่ำไว้ก็เพื่อป้องกันมิให้ต่ำกว่ามาตรฐานที่สมควร ในส่วนข้อเสนอให้แยกวงเงินตามลักษณะความเสียหาย เช่น บาดเจ็บเล็กน้อย ทุพพลภาพถาวร หรือเสียชีวิต เป็นแนวคิดที่มีเหตุผลในเชิงเทคนิค ประกันภัย การกำหนดรายละเอียดดังกล่าวอาจทำให้โครงสร้างกฎเกณฑ์มีความซับซ้อน และไม่ยืดหยุ่นต่อการ

ออกแบบกรรมธรรม์ของแต่ละโครงการจึงกำหนดในลักษณะวงเงินขั้นต่ำต่อคน เพื่อเปิดโอกาสให้เงื่อนไขกรรมธรรม์สามารถออกแบบให้เหมาะสมยิ่งขึ้นได้ภายใต้กรอบขั้นต่ำดังกล่าว

สำหรับข้อเสนอของผู้รับสัมปทาน ได้แก่ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ซึ่งอ้างถึงสัญญาร่วมลงทุนกับ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่กำหนดวงเงินประกันภัยประเภทความรับผิดชอบต่อสาธารณะ ๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ต่ออุบัติเหตุต่อนั้น เห็นว่า วงเงินดังกล่าวเป็นวงเงินรวมต่อเหตุการณ์ ซึ่งให้ความคุ้มครองในระดับสูงกว่าขั้นต่ำต่อคนที่กำหนดในร่างกฎกระทรวงอยู่แล้วหากกรรมธรรม์ที่จัดทำตามสัญญาร่วมลงทุนมีขอบเขตความคุ้มครองครอบคลุมความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการจากการเดินรถ และมีวงเงินเพียงพอไม่น้อยกว่ามาตรฐานขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนด ก็ถือว่าเป็นไปตามเจตนารมณ์ของร่างกฎกระทรวงโดยสาระสำคัญ กล่าวคือ ร่างกฎกระทรวงมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนด “มาตรฐานขั้นต่ำ” ในการคุ้มครองมิได้มุ่งลดทอนหรือจำกัดความคุ้มครองที่สูงกว่าซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนเดิมแต่อย่างใด และการมีวงเงินรวมต่อเหตุการณ์ในระดับสูงย่อมยังคงหลักประกันความคุ้มครองผู้โดยสารได้อย่างครบถ้วนตามหลักการของกฎหมาย และข้อกังวลว่าการกำหนดวงเงินสูงจะทำให้เกิดการฟ้องร้องจำนวนมากนั้น ในทางกฎหมายการได้รับค่าสินไหมต้องเป็นไปตามเงื่อนไขกรรมธรรม์และข้อเท็จจริงแห่งความเสียหายมิใช่การจ่ายโดยอัตโนมัติและการกำหนดขั้นต่ำมิได้เป็นการส่งเสริมการเรียกร้องเกินสมควร ทั้งยังเป็นกลไกสร้างความมั่นใจแก่สาธารณะต่อระบบรางซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของประเทศ ข้อเสนอให้เพิ่มวงเงินเป็น ๑-๒ ล้านบาทหรือกำหนดกลไกปรับตามเงินเพื่อ เป็นข้อเสนอเชิงนโยบายที่มีเหตุผลในมิติความคุ้มครองระยะยาวซึ่งหน่วยงานสามารถนำไปพิจารณาประกอบการทบทวนในอนาคตได้ อย่างไรก็ตาม การกำหนดวงเงิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท เป็นการวางฐานขั้นต่ำเริ่มต้นที่สามารถบังคับใช้ได้ทางปฏิบัติ และยังเปิดช่องให้ผู้ประกอบการจัดให้มีการคุ้มครองในวงเงินที่สูงกว่าได้

๕.๖) ท่านมีความเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับร่างกฎกระทรวงฉบับนี้หรือไม่ อย่างไร

๕.๖.๑ ระบุ จำนวน ๑๐๗ คน แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- ๑) ควรให้จัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยให้ครอบคลุมภัยการก่อการร้ายและภัยธรรมชาติด้วย
- ๒) เนื่องจากร่างกฎกระทรวงนี้ อาจส่งผลให้เจ้าของโครงการหรือผู้รับใบอนุญาตมีภาระต้นทุนเพิ่มขึ้นจากการจัดทำประกันภัยหรือหลักประกันตามที่กำหนด รวมทั้งต้องบริหารจัดการความเสี่ยงและสภาพคล่องทางการเงินมากขึ้น ทั้งนี้ ควรพิจารณาความเหมาะสมของวงเงินคุ้มครองขั้นต่ำด้วย
- ๓) ๑. การคุ้มครองสิทธิที่ต้องไม่สร้างภาระเกินสมควร คือ การสร้างความสมดุล (Balance) ต้องกำหนดวงเงินคุ้มครองขั้นต่ำที่สะท้อนค่าครองชีพจริงในปัจจุบัน (เช่น กรณีเสียชีวิตไม่ควรต่ำกว่ามาตรฐาน พ.ร.บ. รถยนต์) แต่ในขณะเดียวกันต้องไม่กำหนดเบี้ยประกันสูงจนผู้ประกอบการต้องไปขึ้นค่าโดยสารกับประชาชนควรมีการเปรียบเทียบมาตรฐานกับการขนส่งมวลชนประเภทอื่น และรวบรวมสถิติอุบัติเหตุย้อนหลัง เพื่อให้ได้ตัวเลขวงเงินที่สมเหตุสมผลและอธิบายต่อสังคมได้ ๒. ความชัดเจนของขอบเขตความรับผิดชอบต้องรัดกุมตามหลักกฎหมาย เพื่อให้ผู้ประสบเหตุได้รับเงินเยียวยาทันทีโดยไม่ต้องรอผลคดีที่ยืดเยื้อซึ่งเป็นหัวใจของการบริการภาครัฐยุคใหม่ ๓. การมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็น มีความโปร่งใสและผลสรุปการรับฟังต้องถูกนำมาปรับปรุงร่างกฎหมายอย่างเป็นรูปธรรม ไม่ใช่เพียงแค่ทำตามขั้นตอนเพื่อให้ครบองค์ประกอบตามกฎหมายเท่านั้น

๔) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (“บริษัทฯ”) ในฐานะผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ได้พิจารณาร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. (“กฎกระทรวง”) แล้ว มีความเห็นดังนี้ ๑. ข้อ ๓ และข้อ ๔ ของร่างกฎกระทรวงฯ ได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางต้องจัดให้มีกรรมธรรม์

ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยและกำหนดความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่เกิดขึ้นจากเหตุอันเนื่องมาจากการขนส่งทางราง โดยกรมธรรม์ดังกล่าวต้องมีจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง ๒. สัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กทม. (“สัญญาสัมปทาน”) ได้กำหนดให้บริษัทฯ ต้องจัดหาระบบประกันภัยประเภทความรับผิดชอบต่อสาธารณะ (Public Liability) ซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงภัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บต่อร่างกายหรือการสูญเสียชีวิตที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลสืบเนื่องจากการทำงานของบริษัทฯ ในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำประกันภัยในวงเงินไม่น้อยกว่า ๒๕ ล้านดอลล่าร์สหรัฐ หรือประมาณ ๗๐๐ ล้านบาท “ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง” แต่ไม่ได้กำหนดวงเงินประกันภัย “ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง” ๓. บริษัทฯ จึงขอสอบถามกรมการขนส่งทางรางว่า บริษัทฯ สามารถใช้กรมธรรม์ประกันภัยที่อยู่เดิมเป็นกรมธรรม์ประกันภัยตามกฎหมายกระทรวงได้หรือไม่ เนื่องจากภายใต้สัญญาสัมปทาน บริษัทฯ ได้จัดให้มีกรมธรรม์ประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่เกิดขึ้นจากเหตุอันเนื่องมาจากการขนส่งทางรางที่มีวงเงินเอาประกันภัยเป็นไปตามสัญญาสัมปทานอยู่แล้ว อีกทั้งระบุทุนประกันในจำนวนที่สูงกว่าจำนวน ๕๐๐,๐๐๐ บาท หลายเท่าตัว หากแต่เป็นเพียงการกำหนดความเสียหายต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง และการเปลี่ยนแปลงวงเงินเอาประกันให้เป็นไปตามที่กฎกระทรวงกำหนดจะทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่จะผิดสัญญาสัมปทาน และจะไม่ให้เป็นการผิดสัญญาก็ต้องจัดให้มีการแก้ไขสัญญา ซึ่งอาจต้องใช้เวลาพอสมควร เนื่องจากคู่สัญญาอีกฝ่ายเป็นหน่วยงานของรัฐ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ๔. เพื่อมิให้เกิดความสับสนในแง่ของการเอาประกันภัยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานและกฎหมายลำดับรอง ประกอบกับเพื่อให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการยังคงได้รับความคุ้มครองที่มากกว่าจากกรมธรรม์ประกันภัยที่มีอยู่เดิมและเพื่อหลีกเลี่ยงข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ ขอเสนอให้มีการแก้ไขกฎกระทรวง ข้อ ๔ ดังนี้ “ข้อ ๔ กรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายต้องมีจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ ๓ ไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง [หรือมีจำนวนเงินเอาประกันภัยตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน] ทั้งนี้ ผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่ได้รับความเสียหายไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายอื่น”

๕) ควรกำหนดระยะเวลาความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยด้วย ดังเช่น กฎกระทรวงการวางหลักทรัพย์ จำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ และอัตราค่าใช้จ่ายเบื้องต้นสำหรับชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๘ บัญญัติว่า สัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัย ต้องมีระยะเวลาความคุ้มครองอย่างน้อยตลอดอายุปีภาษี

๖) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ มองว่าทางหน่วยงานที่รับผิดชอบควรมองถึง การคุ้มครองของผู้เสียหายเป็นหลัก ไม่เป็นภาระเกินสมควรแก่ผู้ประกอบการ มีความยืดหยุ่นและปรับตัวตามสภาพเศรษฐกิจ และที่สำคัญ คือ ตัวกฎหมายมีความชัดเจนและเชื่อถือได้

๗) วงเงินประกันความเสียหายขั้นต่ำที่ ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนสำหรับเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งเป็นเรื่องที่ดี แต่หากประกันกำหนดวงเงินความเสียหายเพียง ๑๐ ล้านบาท ต่อครั้ง อาจทำให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการได้รับเงินเพียง ๒๐ ราย ควรกำหนดวงเงินต่อครั้งให้เพียงพอต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถไฟ

๘) เห็นควรเพิ่ม เรื่องการจัดทำให้มีประกันตามข้อ ๓ ต้องมีผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไปเพื่อกระจายความเสี่ยง (risk diversification) และเพิ่มกลไกตรวจสอบความเสียหายโดยอิสระมากกว่าหนึ่งแหล่ง อันจะช่วยลดความเสี่ยงจากการเรียกร้องค่าสินไหมเกินกว่าความเสียหายที่แท้จริง (over-claim)

และเสริมความโปร่งใสในการพิจารณาค่าสินไหมในเหตุการณ์เดียวกัน ตัวอย่าง “ข้อ X จัดทำให้มีประกันตามข้อ ๓ ต้องมีผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไป”

๙) พิจารณาแล้วเห็นว่าควรกำหนดกลไกการกำกับ ติดตาม และตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยหรือหลักประกันอย่างอื่นอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ พร้อมทั้งกำหนดบทกำหนดโทษที่ชัดเจนและเหมาะสมในกรณีไม่ปฏิบัติตาม เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และกำหนดแนวทางหรือมาตรฐานกลางเกี่ยวกับกระบวนการเรียกร้องและการชำระค่าสินไหมทดแทน เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับความเป็นธรรม โปร่งใส และไม่เกิดความล่าช้าอันไม่สมควร ทั้งนี้ อาจพิจารณาดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับขอบเขตความคุ้มครองและสิทธิของผู้ใช้บริการให้ประชาชนทราบอย่างชัดเจนและทั่วถึง เพื่อเสริมสร้างความรับรู้และความเชื่อมั่นต่อระบบขนส่งทางราง โดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อให้การกำกับดูแลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

๑๐) ควรกำหนดเพิ่มเติมคำว่า “ผู้รับประกันภัย” ไว้ในข้อ ๓ และข้อ ๕ ด้วย ตามที่ได้กำหนดคำนิยามไว้ในข้อ ๒ ๒. ร่างกฎกระทรวงนี้มีการกำหนดคำนิยามของ “ผู้ให้บริการ” และ “ผู้โดยสาร” เฉพาะในกฎกระทรวงฉบับนี้ แต่ไม่มีการกำหนดคำนิยามไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่ง ทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ ดังนั้น หากต่อมามีการออกกฎกระทรวงฉบับอื่นๆ ที่เกี่ยวกับผู้โดยสาร และผู้ให้บริการ จะกำหนดคำนิยามเป็นอย่างเดียวกันหรือไม่ ๓. ควรแก้ไขนิยามของคำว่า “ผู้โดยสาร” ให้หมายความรวมถึง “ผู้ให้บริการ” ด้วย เนื่องจากการกำหนดดังกล่าวอาจทำให้บุคคลผู้เข้าไปในพาหนะหมายความรวมถึงบุคคล อื่นที่ไม่ใช่ผู้ให้บริการด้วย ทั้งนี้ หากกฎกระทรวงฉบับนี้มีเจตนารมณ์เพื่อคุ้มครองบุคคลอื่น ซึ่งถือผู้เป็นผู้โดยสารนอกจากที่เป็นผู้ให้บริการ ก็ควรกำหนดให้ชัดเจนว่า บุคคลดังกล่าวหมายถึงบุคคลใด ทั้งนี้ ตามเจตนารมณ์ของการออกกฎกระทรวงฯ

๑๑) องค์การสะพานปลา (อสป.) พิจารณาแล้ว เห็นชอบด้วยกับร่างกฎกระทรวงดังกล่าว และไม่มีข้อขัดข้องประการใด

๑๒) บันทึกหลักการและเหตุผล (ฉบับปรับปรุง) หลักการ กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องจัดให้มีหลักประกันความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และจิตใจของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยกำหนดโครงสร้างวงเงิน กระบวนการเรียกร้อง ระบบดิจิทัล การกำกับดูแล และบทลงโทษให้สอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยทุกมาตรา เหตุผลมาตรา ๑๑๖ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ บัญญัติให้ต้องมีการประกันตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง ร่างเดิมกำหนดวงเงิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งต่ำกว่ามาตรฐานสากลอย่างมาก สหภาพยุโรปกำหนดขั้นต่ำไม่น้อยกว่า ๑๗๕,๐๐๐ SDR หรือประมาณ ๘.๒ ล้านบาทต่อคน ได้วันกำหนด ๔.๕ ล้านดอลลาร์ได้วันต่อผู้เสียชีวิต และญี่ปุ่นใช้ระบบชดเชยสูงสุดกว่า ๑๒ ล้านเยน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นเสมอภาค และให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาอย่างรวดเร็ว เป็นธรรม และตรวจสอบได้ จึงจำเป็นต้องยกระดับกฎกระทรวงให้มีรายละเอียดครบถ้วน มีกลไกไม่ต้องพิสูจน์ความผิดในชั้นแรก มีระบบดิจิทัล และมีหลักประกันความต่อเนื่อง ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และจิตใจของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๑๑๖ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้ **ข้อ ๑** กฎกระทรวงนี้เรียกว่า กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และจิตใจของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. **ข้อ ๒** กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป **ข้อ ๓** ในกฎกระทรวงนี้ ผู้รับประกันภัย หมายความว่า บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย ผู้โดยสาร หมายความว่า บุคคลที่มีตั๋วโดยสารหรือสิทธิโดยชอบและ

ได้เข้าไปในยานพาหนะขนส่งทางรางเพื่อการเดินทาง ผู้ใช้บริการ หมายความว่า บุคคลที่ชำระค่าโดยสารแล้ว และอยู่ในเขตพื้นที่สถานี ขานขาลา ทางเชื่อม หรือพื้นที่ที่ผู้รับใบอนุญาตดูแล เพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้โดยสารโดยอ้อม หมายความว่า บุคคลที่เข้าช่วยเหลือผู้ประสบเหตุโดยสุจริตในบริเวณเกิดเหตุ เหตุอันเนื่องมาจากการขนส่งทางราง หมายความว่า เหตุที่เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ใช้บริการผ่านประตูตรวจตั๋ว จนถึงเวลาออกจากเขตสถานีปลายทาง รวมทั้งการขึ้นลงรถ การเปลี่ยนขบวน การอพยพฉุกเฉิน และการใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และจิตใจ หมายความว่า รวมถึง การเสียชีวิตการบาดเจ็บ การทุพพลภาพ และความผิดปกติทางจิตใจที่แพทย์ผู้เชี่ยวชาญรับรองว่าเกิดจากเหตุนี้ภายใน ๑๘๐ วัน

ข้อ ๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางต้องจัดให้มีกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและผู้ให้บริการตลอดระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาต โดยต้องต่ออายุล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓๐ วันก่อนหมดอายุ

ข้อ ๕ วงเงินความคุ้มครองขั้นต่ำต่อคนต่อครั้งต้องไม่น้อยกว่าดังต่อไปนี้ กรณีเสียชีวิต ห้าล้านบาท กรณีทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง ห้าล้านบาท กรณีทุพพลภาพถาวรบางส่วน ตามสัดส่วนที่แพทย์กำหนดโดยเทียบกับวงเงินในข้อ ๑ ค่ารักษาพยาบาลตามจริงแต่ไม่น้อยกว่าห้าแสนบาทต่อครั้ง และคุ้มครองต่อเนื่องจนกว่าจะสิ้นสุดการรักษา ค่าชดเชยการขาดรายได้ร้อยละเจ็ดสิบของค่าจ้างขั้นต่ำรายวัน สูงสุดไม่เกินสองปีนับแต่วันเกิดเหตุ ค่าเสียหายทางจิตใจที่แพทย์รับรอง ไม่น้อยกว่าหนึ่งแสนบาท

ข้อ ๖ ให้ปรับวงเงินตามข้อ ๕ ทุกสามปีโดยอัตโนมัติตามดัชนีราคาผู้บริโภคที่กระทรวงพาณิชย์ประกาศบวกเพิ่มร้อยละสอง เพื่อรักษาอำนาจซื้อและสอดคล้องกับหลักความคาดหมายได้ตามหลักนิติธรรม

ข้อ ๗ ต้องกำหนดวงเงินคุ้มครองรวมต่อเหตุการณ์หนึ่งครั้งไม่น้อยกว่าสามร้อยล้านบาทสำหรับกิจการรถไฟระหว่างเมือง และไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบล้านบาทสำหรับกิจการรถไฟฟ้าในเมือง หากความเสี่ยงเกินกว่านั้นให้จัดทำประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศที่ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ

ข้อ ๘ หลักประกันที่ใช้แทนกรรมธรรม์ได้ต้องเป็นหนึ่งในรูปแบบต่อไปนี้ และต้องได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรี หนังสือคำประกันของธนาคารพาณิชย์ในประเทศเต็มจำนวนตามข้อ ๗ เงินฝากคำประกันไว้กับกระทรวงการคลัง กองทุนร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาตหลายรายที่บริหารโดยนิติบุคคลภายใต้การกำกับของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

ข้อ ๙ ให้จัดโครงสร้างการจ่ายเป็นสองชั้น ชั้นที่หนึ่งเป็นการจ่ายแบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันได้รับเอกสารครบถ้วน โดยจ่ายร้อยละห้าสิบของวงเงินเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ และจ่ายค่ารักษาพยาบาลเต็มจำนวนตามใบเสร็จ ชั้นที่สองเป็นการเรียกร้องส่วนที่เหลือตามความรับผิดทางกฎหมาย

ข้อ ๑๐ ความคุ้มครองต้องมีผลต่อเนื่องตลอดยี่สิบสี่ชั่วโมงในช่วงที่เปิดให้บริการ รวมถึงช่วงทดลองเดินรถ ช่วงซ่อมบำรุงที่มีผู้โดยสารอยู่บนขบวน และช่วงอพยพ

ข้อ ๑๑ ผู้รับใบอนุญาตต้องจัดทำหนังสือรับรองการประกันภัยในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เชื่อมต่อกับระบบฐานข้อมูลกลางของกรมการขนส่งทางราง แสดงสถานะกรรมธรรม์ วงเงิน วันหมดอายุ และผู้รับประกันภัย ให้ประชาชนตรวจสอบได้แบบ real time

ข้อ ๑๒ สิทธิของผู้โดยสารและผู้ให้บริการตามกฎหมายกระทรวงนี้ไม่ตัดสิทธิการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือกฎหมายอื่น

ข้อ ๑๓ การยื่นขอรับค่าสินไหมทดแทนให้กระทำผ่านระบบแอปพลิเคชันกลางที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด หรือยื่นเป็นหนังสือ ณ สถานีใดก็ได้ โดยใช้บัตรประจำตัวประชาชนและหลักฐานการเดินทาง ระบบต้องดึงข้อมูลตัวโดยสารอัตโนมัติ ห้ามเรียกเอกสารเกินความจำเป็น

ข้อ ๑๔ ผู้รับประกันภัยต้องแจ้งผลการพิจารณาเบื้องต้นภายในเจ็ดวันทำการ และต้องจ่ายเงินชั้นที่หนึ่งภายในสิบห้าวันทำการ หากต้องตรวจสอบเพิ่มเติมต้องแจ้งเหตุผลเป็นหนังสือ

ข้อ ๑๕ กรณีจ่ายล่าช้าเกินกำหนดให้ผู้รับประกันภัยจ่ายดอกเบี้ยในอัตราร้อยละสิบห้าต่อปีของจำนวนที่ค้างจ่าย นับแต่วันครบกำหนด

ข้อ ๑๖ ห้ามผู้รับใบอนุญาตหรือผู้รับประกันภัยอ้างเหตุสุจริตภัยธรรมชาติ การก่อวินาศกรรม หรือการกระทำของบุคคลภายนอก เพื่อปฏิเสธการจ่ายในชั้นที่หนึ่ง หลักการนี้สอดคล้องกับแนวคำวินิจฉัยของศาลยุติธรรมยุโรปที่ยืนยันว่าการคุ้มครองพื้นฐานต้องไม่ถูกยกเว้น

ข้อ ๑๗

สำหรับกลุ่มเปราะบาง ได้แก่ เด็กอายุต่ำกว่าสิบห้าปี ผู้มีอายุเจ็ดสิบปีขึ้นไป และคนพิการที่มีบัตรประจำตัว ให้เพิ่มวงเงินคุ้มครองตามข้อ ๕ อีกร้อยละสามสิบโดยอัตโนมัติ และต้องจัดเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือด้านภาษาและกายภาพในการยื่นคำขอ ข้อ ๑๘ กรมการขนส่งทางรางต้องเผยแพร่ข้อมูลรายชื่อผู้รับใบอนุญาต สถานะการประกันภัย และสถิติการจ่ายค่าสินไหมในรูปแบบข้อมูลเปิด เพื่อให้ประชาชนตรวจสอบได้ สอดคล้องกับหลักความโปร่งใสของหลักนิติรัฐ ข้อ ๑๙ ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยร่วมกับกรมการขนส่งทางรางตรวจสอบความเพียงพอของหลักประกันเป็นประจำทุกปี และมีอำนาจสั่งให้เพิ่มวงเงินหรือเปลี่ยนผู้รับประกันภัยหากพบความเสี่ยง ข้อ ๒๐ ให้มีคณะกรรมการพิจารณาข้อร้องเรียนด้านการประกันภัยระบบราง ประกอบด้วยผู้แทนภาครัฐ ภาคผู้บริโภค สมาคมประกันวินาศภัยไทย และวิศวกรระบบราง มีอำนาจไกล่เกลี่ยและออกคำสั่งให้จ่ายภายในกำหนด คำวินิจฉัยให้ถือเป็นที่สุดที่สุดในชั้นบริหาร ผู้ไม่พอใจมีสิทธิฟ้องศาลปกครอง ข้อ ๒๑ ผู้ใดฝ่าฝืนไม่จัดให้มีประกันภัยตามข้อ ๔ ต้องระวางโทษปรับวันละสองแสนบาทจนกว่าจะดำเนินการให้ถูกต้อง และให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตไม่เกินเก้าสิบวัน หากฝ่าฝืนซ้ำให้เพิกถอนใบอนุญาต กรณีแจ้งข้อมูลเท็จปรับไม่เกินห้าล้านบาท ข้อ ๒๒ เพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการไทยและสร้างระบบนิเวศที่เกื้อกูล ให้ลดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตร้อยละสิบสำหรับผู้รับใบอนุญาตที่ทำประกันเกินกว่าชั้นต่ำร้อยละยี่สิบต่อเนื่องสามปีและไม่มีอุบัติเหตุร้ายแรง และให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับการทำประกันภัยต่อในประเทศ ข้อ ๒๓ บทเฉพาะกาล ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตอยู่ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับดำเนินการให้เป็นไปตามข้อ ๕ ถึงข้อ ๗ ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน สำหรับกิจการรถไฟท่องเที่ยวและรถไฟท่องเที่ยวขนาดเล็กให้เข้าร่วมกองทุนร่วมตามข้อ ๘ ได้ภายในสองปี ข้อ ๒๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกประกาศกำหนดแบบฟอร์ม วิธีการเชื่อมโยงข้อมูล และรายละเอียดทางเทคนิคเพื่อให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงโดยไม่ต้องแก้ไขกฎกระทรวง และให้ทบวงกฎหมายนี้ทุกห้าปีโดยรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ

๕.๖.๒ ไม่ระบุ จำนวน ๓๖ คน

๖. การนำผลการมีส่วนร่วมในการรับฟังความคิดเห็นไปปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง

กรมการขนส่งทางรางได้นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการพิจารณาเพื่อปรับปรุงร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ. ดังกล่าว เพื่อให้เกิดความคุ้มครองแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการอย่างเพียงพอและเป็นธรรม ตลอดจนเป็นกฎหมายที่ตรงตามเจตนารมณ์แห่งพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ กล่าวคือ หน่วยงานของรัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น ไม่เป็นการสร้างภาระแก่ประชาชนเกินความจำเป็น

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งได้ตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

(ร่าง) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ พ.ศ.

☒ กฎหมายใหม่ ☐ แก้ไข/ปรับปรุง ☐ ยกเลิก

หน่วยงานของผู้เสนอร่างกฎหมาย กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

☒ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในเรื่อง

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ บนพื้นฐานของแนวคิด “ปรับปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่างๆ ซึ่งรวมถึงโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล แผนย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศและรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ โดยมีค่าเป้าหมายสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ในปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗

☒ สอดคล้องกับแผนปฏิรูปประเทศในเรื่อง

แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center) ประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity)

ส่วนที่ ๑

เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๑. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

๑.๑ ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร

ปัจจุบันการให้บริการขนส่งทางรางอาจมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เช่น เหตุขัดข้องของระบบ การหยุดชะงักของการให้บริการ หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินรถ อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการอย่างชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการในกรณีเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวอาจไม่เพียงพอหรือไม่เป็นระบบ โดยสาเหตุของปัญหาเกิดจากการที่ยังไม่มีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการในระบบขนส่งทางรางอย่างชัดเจน เช่น ประเภทของการประกันภัย เงื่อนไขความคุ้มครอง หรือจำนวนเงินเอาประกันภัยขั้นต่ำที่ต้องจัดให้มี นอกจากนี้ ผู้ประกอบการแต่ละรายอาจมีแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่แตกต่างกันทำให้ระดับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และอาจก่อให้เกิดความไม่แน่นอนในการชดเชยความเสียหายเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิด ปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่ได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางไม่ได้รับการชดเชย

อย่างเหมาะสมหรือทันที่ รวมทั้งอาจก่อให้เกิดข้อพิพาทระหว่างผู้ได้รับความเสียหายกับผู้ประกอบการ นอกจากนี้ยังอาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของประชาชนต่อความปลอดภัยและมาตรฐานการคุ้มครองของระบบขนส่งทางราง หากไม่มีการกำหนดมาตรการที่ชัดเจน ปัญหาดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะยังคงเกิดขึ้นต่อไป และอาจส่งผลกระทบต่อภาพรวมของการคุ้มครองผู้ให้บริการในระบบขนส่งทางรางในระยะยาว

๑.๒ เหตุใดรัฐจึงแทรกแซงในเรื่องนี้

การให้บริการขนส่งทางรางเป็นบริการสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของประชาชนจำนวนมาก และอาจมีโอกาที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่กำหนดมาตรฐานการประกันความเสียหายดังกล่าวอย่างชัดเจนทำให้ผู้ประกอบการอาจกำหนดรูปแบบและระดับความคุ้มครองที่แตกต่างกัน อีกทั้งผู้ให้บริการอาจไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับเงื่อนไขหรือระดับความคุ้มครองได้อย่างเพียงพอ ดังนั้น รัฐจึงจำเป็นต้องกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกันความเสียหาย เพื่อกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นต่อการให้บริการขนส่งทางราง ทั้งนี้ หากรัฐไม่กำกับดูแลปัญหาความไม่เป็นมาตรฐานในการคุ้มครองผู้ให้บริการอาจยังคงเกิดขึ้น และอาจส่งผลให้ผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้รับการชดเชยอย่างเหมาะสม

๒. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง

เพื่อกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการจากการให้บริการขนส่งทางราง โดยกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายหรือหลักประกันในลักษณะเดียวกันที่มีมูลค่าไม่น้อยกว่าที่กำหนด เพื่อให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการได้รับการชดเชยความเสียหายอย่างเหมาะสมและทันที่เมื่อเกิดเหตุการณ์จากการให้บริการขนส่งทางราง รวมทั้งเพื่อให้เกิดมาตรฐานในการคุ้มครองผู้ให้บริการอย่างเป็นระบบ และเสริมสร้างความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการให้บริการขนส่งทางราง

๓. การแก้ไขปัญหาในปัจจุบัน

๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร

กรมการขนส่งทางราง ได้ดำเนินการร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ โดยกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการจากเหตุอันเนื่องมาจากการขนส่งทางราง โดยกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยขั้นต่ำไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ บาท ต่อคนต่อเหตุการณ์ และให้มีความคุ้มครองตลอดระยะเวลาที่ให้บริการขนส่งทางราง ทั้งนี้ อาจจัดให้มีหลักประกันอย่างอื่นที่มีมูลค่าไม่น้อยกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยดังกล่าวแทนได้ โดยต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี เพื่อให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการได้รับความคุ้มครองและสามารถได้รับการชดเชยความเสียหายเมื่อเกิดเหตุจากการขนส่งทางราง

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหานี้อย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่อย่างไร

- ไม่มี -

๔. การรับฟังความคิดเห็น

☒ ได้รับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องแล้ว

☒ ได้นำผลการรับฟังความเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

๕. ความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

ร่างกฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร
กฎหมายที่มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกัน มีดังนี้

๕.๑ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

๕.๒ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง

ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางราง มีหน้าที่ต้องจัดให้มีกรรมธรรม์ประกันภัยหรือหลักประกันอื่น เพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการตามวงเงินขั้นต่ำที่กำหนด และต้องมีความคุ้มครองตลอดระยะเวลาที่ให้บริการ รวมถึงผู้โดยสารและผู้ให้บริการระบบขนส่งทางรางที่จะได้รับสิทธิในการได้รับความคุ้มครอง และการชดเชยความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายจากเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรางตามที่กำหนดในกฎหมาย

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก้อันตราย คุ้มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้รับผลกระทบตามข้อ ๖.๑ อย่างไร

- มีการกำหนดกรอบและหลักเกณฑ์การประกันความเสียหายให้มีความชัดเจนเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้อย่างถูกต้องและมีมาตรฐานเดียวกัน

- มีการกำหนดให้การประกันความเสียหายต้องมีตลอดระยะเวลาที่ให้บริการขนส่งทางราง และการกำหนดให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามกฎหมายอื่นได้

๖.๓ กฎหมายนี้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

- ทำให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการได้รับความคุ้มครองและการชดเชยความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายจากเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางราง

- สร้างมาตรฐานด้านหลักประกันความปลอดภัยและการเยียวยาความเสียหายในระบบขนส่งทางราง

- เสริมสร้างความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการใช้บริการขนส่งทางราง

- ส่งเสริมให้การดำเนินกิจการขนส่งทางรางมีความรับผิดชอบต่อผู้ให้บริการและเป็นไปตามหลักการคุ้มครองผู้บริโภค

๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

๗.๒ มีแนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามหรือบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไรและมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือไม่

แนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามกฎหมาย โดยผู้ประกอบการขนส่งทางรางต้องจัดให้มีการทำประกันภัยหรือหลักประกันตามที่กำหนดก่อนหรือระหว่างการให้บริการขนส่งทางราง เพื่อให้มีความคุ้มครองแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการตลอดระยะเวลาที่ให้บริการ โดยหน่วยงานของรัฐที่กำกับดูแล จะดำเนินการกำกับ ตรวจสอบ และพิจารณาการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินการตามกฎหมายกระทรวงนี้สามารถใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการจัดทำหรือแสดงหลักฐานการประกันภัย การยื่นเอกสาร หรือการตรวจสอบข้อมูล เพื่ออำนวยความสะดวกและลดขั้นตอน

๗.๓ มีแนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

เริ่มตั้งแต่ช่วงเวลาที่มีการตรากฎหมายไปจนถึงก่อนกฎหมายจะมีผลใช้บังคับ กรมการขนส่งทางรางสามารถดำเนินการประชาสัมพันธ์เน้นย้ำสาระสำคัญของกฎหมายนี้เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจไปยังเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางราง ตลอดจนประชาชนทั่วไปในช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ

๗.๔ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายในระยะ ๓ ปีแรก เป็นจำนวน ...-...บาท (ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและบุคลากร) อัตราค่าจ้างที่ต้องใช้ ...-... อัตราอัตราค่าจ้างที่มีอยู่แล้ว ...-... อัตรา

สำหรับการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางอาจมีค่าใช้จ่ายในการจัดให้มีการประกันภัยหรือหลักประกันตามวงเงินที่กำหนด ส่วนหน่วยงานของรัฐอาจมีภาระค่าใช้จ่ายในการกำกับ ดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่อยู่ในขอบเขตการดำเนินงานตามปกติ

๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

อาจทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางมีภาระค่าใช้จ่ายในการจัดให้มีการประกันภัยหรือหลักประกันเพิ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันจะช่วยสร้างหลักประกันในการชดเชยความเสียหาย ลดความเสี่ยงทางการเงินจากเหตุการณ์ไม่คาดคิด และเสริมสร้างความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการใช้บริการขนส่งทางราง ซึ่งส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม

๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม

- ไม่มี -

๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ

- ไม่มี -

๘.๔ ผลกระทบอื่นที่สำคัญ

- ไม่มี -

ส่วนที่ ๒

เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ
การกำหนดโทษ และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

๙. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต

ร่างกฎหมายฉบับนี้ไม่มีการใช้ระบบอนุญาต

๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ

ร่างกฎหมายฉบับนี้ไม่มีการใช้ระบบคณะกรรมการ

๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการใช้กำหนดโทษอาญา

ไม่มีการกำหนดโทษอาญาไว้ในร่างกฎหมายฉบับนี้

๑๒. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินการทางปกครอง

เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถพิจารณาใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเหมาะสมหรือตามสมควรแก่กรณี

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว



(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

พฤษภาคม ๒๕๖๙

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ

โทรศัพท์

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์

กลุ่มพัฒนากฎหมาย กองกฎหมาย

นายรักษิต์ ไวติ (ผู้อำนวยการกองกฎหมาย)

๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๒๑๐๒

saraban@drt.go.th.