



รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายเพื่อจัดทำ
(ร่าง) กฎกระทรวงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการขอ
ต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ.

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

The screenshot shows the Law.go.th website interface. At the top, there is a navigation bar with the 'LAW' logo and a menu icon. Below the navigation bar, there is a search bar and a list of categories. The main content area displays the title of the draft Royal Decree: 'โครงการรับฟังร่างกฎกระทรวงหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ.' (Draft Royal Decree on the criteria for issuing licenses for permanent staff). Below the title, there is a brief description of the draft and a list of related documents. The website is in Thai language.

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

The screenshot shows the official website of the Department of Rail Transport (DRT). The header includes the DRT logo and the name of the department in Thai and English. The main content area features a large banner with the DRT logo and a brief description of the department's mission. Below the banner, there is a list of services and a contact information section. The website is in Thai language.

© 2004 Blackwell Publishing Ltd
Journal of Internal Medicine 255: 103–110

ពី ភា. ចៅហ្វាយស្រុកស្រែក



กรมการขนส่งทางบก
ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10140

VI INTERNATIONAL EDITION

[illegible]

- คำชี้แจง : ๑. หนังสือโครงการการขนส่งสาธารณะ ส่วนที่สิบ คือ ๐๐๒-๐๖๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
๒. หนังสือโครงการการขนส่งสาธารณะ ส่วนที่สิบ คือ ๐๐๒-๐๖๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๓
๓. หนังสือโครงการการขนส่งสาธารณะ ส่วนที่สิบ คือ ๐๐๒-๐๖๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๓

ตามนโยบายที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ว่า การดำเนินงานด้านการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ จะต้องดำเนินการภายใต้กรอบนโยบายที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ ดังนี้

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๔ ที่กำหนด
ให้การรับใช้สาธารณะคดีแพ่งหรืออาญาแบบอื่นๆ ที่เราอยู่ตรงกลาง คือเมื่อระยะเวลาในการรับใช้ไม่น้อยกว่า ๑๐ วัน
กรรมการนอกระบบหรืออาสาสมัครเวลาการรับใช้สาธารณะคดีแพ่งหรืออาญาแบบอื่นๆ มีจำนวนจากกลุ่มอายุ
www.law.go.th และเว็บไซต์สำนักงานการนอกระบบ www.dit.go.th โดยมีรายละเอียดดังนี้

๓. ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยวิธียกภาษีและหนี้ในการไปมาและขนส่งระหว่างท่าเรือ
และท่าอากาศยานซึ่งมีผลใช้บังคับ พ.ศ. ... ข้าราชการสภาการรถไฟมีความคิดเห็นเป็นไปในที่ ... มีนามว่า ...
เมื่อวันที่ ... เมษายน ...

- [illegible]

๓. จำแนกประเภทคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง เรื่อง กำหนดโครงสร้างขององค์การที่เป็นองค์การการ ก่อขึ้นเพื่อจัดทำทางรพ. พ.ศ. ... และจำแนกประเภทคณะกรรมการการขนส่งทางราง เรื่อง การพิจารณาความถูกต้องของการเดินรถของทางราง และเส้นทาง พ.ศ. ... ขยายผลผลการปฏิบัติงานตามมติที่ประชุมวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๖๑

เงื่อนไขการปล่อยไม่ครบถ้วน

การผสมผสานกับ...

done

(នាយកដ្ឋាន គុណបរិក្ខារ)
 ការងារអភិវឌ្ឍន៍បច្ចេកវិទ្យា



www.bjpr.com

00000000
 00000000
 00000000

รายชื่อตำบลใน

- [illegible]

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น

ร่างกฎกระทรวงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ.

๑. วิธีการรับฟังความคิดเห็น

การรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านเว็บไซต์ของระบบกลางทางกฎหมาย <https://www.law.go.th> เว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางราง <https://www.drt.go.th> และหนังสือกรมการขนส่งทางราง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/๔๓๔ ลงวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๙ และที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว ๔๓๕ ลงวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๙ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์แสดงความคิดเห็นต่อร่างกฎหมาย โดยมีข้อความถามจำนวน ๗ ข้อ

๒. ระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น จำนวน ๓๐ วัน

เริ่มเปิดรับฟังความคิดเห็นเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม - ๘ เมษายน ๒๕๖๙

๓. ประเด็นที่มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย

ร่างกฎกระทรวงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ. มีหลักการสำคัญเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ทั้งพนักงานขับรถขนส่งทางรางและพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง โดยจำแนกประเภทตามลักษณะการเดินรถขนส่งทางราง ได้แก่ รถขนส่งทางรางระหว่างเมือง รถขนส่งทางรางในเมือง และรถขนส่งทางรางความเร็วสูง ซึ่งใบอนุญาตประเภทต่าง ๆ มีอายุไม่เกินห้าปี พร้อมทั้งกำหนดเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาตที่ต้องผ่านการฝึกอบรมจากสถาบันที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง มีใบรับรองแพทย์และใบรับรองการทดสอบด้านจิตวิทยา ตลอดจนขั้นตอนการออกใบอนุญาตภายในสามสิบวันนับแต่วันยื่นเอกสารครบถ้วน และการต่ออายุใบอนุญาตล่วงหน้าที่ต้องแสดงหลักฐานประสบการณ์ปฏิบัติหน้าที่ รวมถึงกรณีการต่ออายุใบอนุญาตเพื่อกำกับดูแลผู้ประจำหน้าที่ให้มีคุณสมบัติและทักษะครบถ้วนตามมาตรฐานความปลอดภัย โดยร่างกฎกระทรวงฯ มีสาระสำคัญ ดังนี้

๑) ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๒) ข้อ ๒ ในกฎกระทรวงนี้

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง

“สถาบัน” หมายความว่า หน่วยงานหรือสถาบันที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางราง ในการฝึกอบรมความรู้และทักษะในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ ทั้งในภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

“ใบรับรอง” หมายความว่า ใบรับรองการจบหลักสูตรฝึกอบรมผู้ประจำหน้าที่จากสถาบัน

“ผู้ประจำหน้าที่” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ได้แก่ พนักงานขับรถขนส่งทางราง พนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หรือพนักงานประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“พนักงานขับรถขนส่งทางราง” หมายความว่า พนักงานผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับควบคุม ขับเคลื่อน ชะลอ หรือหยุด รวมถึงควบคุมสภาวะการเคลื่อนที่และทิศทางของรถ โดยกระทำการดังกล่าวจากห้องขับหรือห้องควบคุมภายในตัวรถ

“พนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง” หมายความว่า พนักงานผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการควบคุมจัดการหรือสั่งการเกี่ยวกับเส้นทางการเดินรถ โดยกระทำการดังกล่าวจากศูนย์ควบคุมการเดินรถ สถานี หรือจุดควบคุมอื่น

ที่มีใช้ห้องขี้นภายในตัวรถ และให้หมายความรวมถึงผู้มีหน้าที่ในการตัดสินใจสั่งการด้านการเดินรถให้แก่พนักงานขับรถขนส่งทางรางด้วย

“รถขนส่งทางรางในเขตเมือง” หมายความว่า รถขนส่งทางรางที่ให้บริการระบบขนส่งทางรางภายในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่จังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับกรุงเทพมหานคร ได้แก่ จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดฉะเชิงเทรา และให้หมายความรวมถึงรถขนส่งทางรางที่ให้บริการเฉพาะภายในพื้นที่จังหวัดนั้น ๆ

“รถขนส่งทางรางระหว่างเมือง” หมายความว่า รถขนส่งทางรางที่ให้บริการระบบขนส่งทางรางจากจังหวัดหนึ่งไปอีกจังหวัดหนึ่ง หรือให้บริการระหว่างประเทศ ที่มีใช้รถขนส่งทางรางในเขตเมือง

๓) ข้อ ๓ ใบอนุญาตพนักงานขับรถขนส่งทางราง แบ่งเป็นประเภท ดังต่อไปนี้

- (๑) ใบอนุญาตพนักงานขับรถขนส่งทางรางระหว่างเมือง (Intercity Lines)
- (๒) ใบอนุญาตพนักงานขับรถขนส่งทางรางในเมือง (Urban Lines)
- (๓) ใบอนุญาตพนักงานขับรถขนส่งทางรางความเร็วสูง (High Speed Train)
- (๔) ใบอนุญาตประเภทอื่น ๆ ตามที่อธิบดีกำหนด

ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้มีอายุไม่เกินห้าปี โดยให้มีเงื่อนไขเป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด

๔) ข้อ ๔ ใบอนุญาตพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง แบ่งเป็นประเภท ดังต่อไปนี้

- (๑) ใบอนุญาตพนักงานควบคุมรถขนส่งทางรางระหว่างเมือง (Intercity Lines)
- (๒) ใบอนุญาตพนักงานควบคุมรถขนส่งทางรางในเมือง (Urban Lines)
- (๓) ใบอนุญาตพนักงานควบคุมรถขนส่งทางรางความเร็วสูง (High Speed Train)
- (๔) ใบอนุญาตประเภทอื่น ๆ ตามที่อธิบดีกำหนด

ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้มีอายุไม่เกินห้าปี โดยให้มีเงื่อนไขเป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด

หมวด ๑

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต และการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

๕) ข้อ ๕ ผู้ใดประสงค์จะขอใบอนุญาตให้ยื่นคำขอต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยตรง ทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ หรือผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานต่อไปนี้

- (๑) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
- (๒) รูปถ่ายหน้าตรงไม่สวมหมวกและแว่นตา ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกินหกเดือน
- (๓) สำเนาใบรับรองการผ่านการฝึกอบรมจากสถาบันที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง ซึ่งออกไว้ไม่เกินหนึ่งปี
- (๔) ใบรับรองแพทย์ซึ่งแสดงผลการทดสอบสมรรถภาพด้านร่างกาย โดยต้องออกก่อนวันยื่นคำขอรับใบอนุญาตไม่เกินหนึ่งเดือน

(๕) ใบรับรองการทดสอบด้านจิตวิทยา โดยต้องออกก่อนวันยื่นคำขอรับใบอนุญาตไม่เกินหนึ่งปี

๖) ข้อ ๖ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับคำขอและเอกสารหลักฐานตามข้อ ๕ แล้ว ให้ออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ขอภายในสามสิบวัน เมื่อปรากฏว่า

- (๑) ผู้ขอมีคุณสมบัติในเรื่องอายุ สุขภาพ ความรู้และความชำนาญครบถ้วน
- (๒) คำขอและเอกสารหลักฐานที่ยื่นตามข้อ ๕ ถูกต้องครบถ้วน
- (๓) ผู้ขอชำระค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แล้ว

หมวด ๒

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

๗) ข้อ ๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาต ให้ยื่นคำขอต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวิธีการที่กำหนดในข้อ ๕ ภายในระยะเวลาเก้าสิบวันก่อนวันที่ใบอนุญาตฉบับเดิมหมดอายุ พร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(๑) รูปถ่ายหน้าตรงไม่สวมหมวกและแว่นตา ถ่ายไว้ไม่เกิน ๖ เดือน

(๒) หนังสือรับรองจากผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการเดินรถขนส่งทางรางหรือผู้ประกอบการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนว่ายังคงมีประสบการณ์ในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ ซึ่งออกไว้ไม่เกินหนึ่งปี หรือในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ในขณะยื่นคำขอให้ใช้หลักฐานการผ่านการอบรมเพื่อทบทวนความรู้ หรือการทดสอบสมรรถนะ จากสถาบันที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง ซึ่งออกไว้ไม่เกินหนึ่งปี

(๓) ใบรับรองแพทย์ซึ่งแสดงผลการทดสอบสมรรถภาพด้านร่างกาย โดยต้องออกก่อนวันยื่นคำขอรับใบอนุญาตไม่เกินหนึ่งเดือน

(๔) ใบรับรองการทดสอบด้านจิตวิทยา โดยต้องออกก่อนวันยื่นคำขอรับใบอนุญาตไม่เกินหนึ่งปี

เมื่ออธิบดีได้รับคำขอตามวรรคหนึ่งและตรวจสอบแล้ว เห็นว่าผู้ขอมีคุณสมบัติและเอกสารหลักฐานถูกต้องครบถ้วน และได้ชำระค่าธรรมเนียมแล้ว ให้ต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ให้มีอายุไม่เกินห้าปี โดยนับระยะเวลาต่อจากระยะเวลาที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตฉบับเดิม

๘) ข้อ ๘ กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาต หลังจากที่ได้รับใบอนุญาตเดิมหมดอายุลงแล้ว พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานตามข้อ ๗

เมื่ออธิบดีได้รับคำขอตามวรรคหนึ่งและตรวจสอบแล้ว เห็นว่าผู้ขอมีคุณสมบัติและเอกสารหลักฐานถูกต้องครบถ้วน และได้ชำระค่าธรรมเนียมแล้ว ให้ต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ให้มีอายุไม่เกินห้าปี โดยเริ่มนับระยะเวลาใหม่ตั้งแต่วันที่ต่ออายุ

๙) ข้อ ๙ พนักงานเจ้าหน้าที่อาจเรียกเอกสารหรือหลักฐานอื่นเพิ่มเติมที่แสดงว่าผู้ขอมีคุณสมบัติ ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ด้านการขับรถขนส่งทางราง ด้านการควบคุมรถขนส่งทางราง หรือด้านอื่น ๆ เพื่อประกอบการพิจารณาในการออกใบอนุญาต หรือต่ออายุใบอนุญาตได้ตามที่เห็นสมควร

หมวด ๓

เปิดเตล็ด

๑๐) ข้อ ๑๐ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือเพิ่มเติมข้อมูลเกี่ยวกับผู้ได้รับใบอนุญาต รวมทั้งเอกสารหลักฐานที่ต้องแสดงประกอบการขอใบอนุญาตหรือการต่ออายุใบอนุญาต ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบถึงกรณีดังกล่าว

๑๑) ข้อ ๑๑ แบบใบอนุญาต ให้เป็นไปตามแนบท้ายกฎกระทรวงนี้ ดังต่อไปนี้

(๑) แบบใบอนุญาตพนักงานขับรถขนส่งทางราง ให้ใช้แบบที่ ๑

(๒) แบบใบอนุญาตพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง ให้ใช้แบบที่ ๒

๑๒) ข้อ ๑๒ แบบคำขอรับใบอนุญาต และแบบคำขอต่ออายุใบอนุญาต ให้ใช้แบบ ขร. ๐๒

๔. สรุปข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็น

ผู้มีส่วนได้เสียเข้ามาแสดงความคิดเห็น จำนวน ๒๐๗ ราย ดังนี้

๑) หน่วยงานของรัฐ	จำนวน ๑๔๕	ราย
๒) รัฐวิสาหกิจ	จำนวน ๒๘	ราย
๓) เอกชน	จำนวน ๔	ราย
๔) ประชาชนทั่วไป	จำนวน ๓๐	ราย



การรับฟัง กม. ลำดับรองอื่นๆ เรื่อง โครงการรับฟังร่างกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบ
อนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ. หน้า 1/4

โครงการรับฟังร่างกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ.

เลขที่: 0612 ครั้งที่: 1

หน่วยงาน: กองการเจ้าหน้าที่ กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ช่วงเปิดรับความคิดเห็น: 09 มี.ค. 63 - 08 เม.ย. 63

จำนวนวันที่เปิดรับ: 30 วัน

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น: 207

• เห็นด้วย

0

• ไม่เห็นด้วย

0

• ไม่ระบุชื่อ

207

• มาจากสื่อสังคม

0

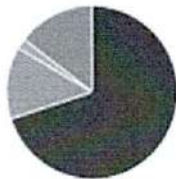
• มาจากสื่อทั่วไป

207

คำถามที่ 1 (Pollgroup)

หน้า: 1

ท่านมีเสียงเกี่ยวกับการร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ในทางใด



• เห็นด้วย 145 70.05%

• ไม่เห็นด้วย 28 13.53%

• ไม่ระบุชื่อ 4 1.93%

• มาจากสื่อทั่วไป 30 14.49%



เห็นด้วย

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น: 145 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 207 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 207 คน

ผู้เข้าชม 0 คน

คำถามที่ 2 (Pollgroup)

หน้า: 1

ท่านมีเสียงเกี่ยวกับการร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ในทางใด



• เห็นด้วย 190 91.79%

• ไม่เห็นด้วย 17 8.21%



เห็นด้วย

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น: 190 ผู้ตอบ

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 207 คน

ผู้ตอบในข้อคำถาม 207 คน

ผู้เข้าชม 0 คน

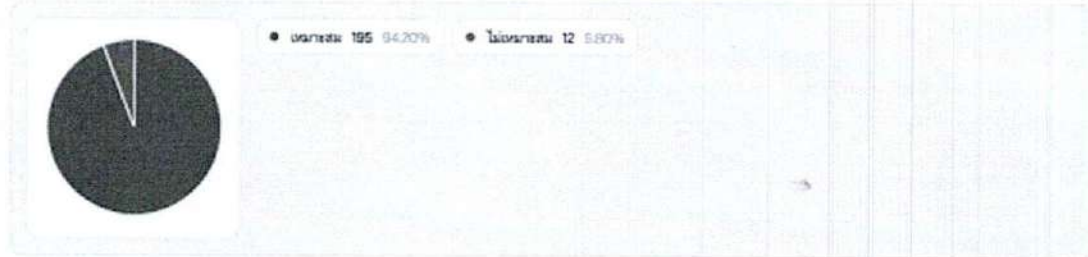


การรับฟัง ความคิดเห็นเรื่อง โครงการรับฟังร่างกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบ
อนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ. ... หน้า 2/4

คำถามที่ 3 (Polling)

หน้า 1

ท่านเห็นว่าหลักการประกอบคำขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ท่านพึงพอใจ 5 รายการ ในข้อ 5 มีความเหมาะสมและเพียงพอหรือไม่



เห็นด้วย

ตัวชี้วัดการยอมรับ: เหมาะสม
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 195 ผู้ตอบ



ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 207 คน



ผู้ตอบในข้อคำถาม 207 คน

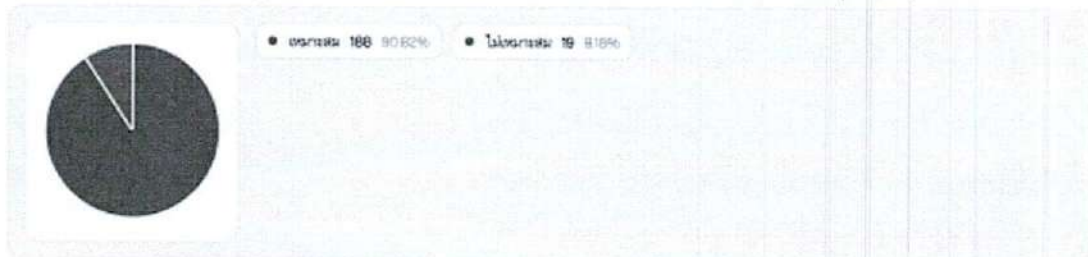


ผู้ข้ามตอบ 0 คน

คำถามที่ 4 (Polling)

หน้า 1

ท่านเห็นว่าระยะเวลาในการพิจารณาออกใบอนุญาตภายใน "สามสิบวัน" นับแต่วันที่ได้รับเอกสารครบถ้วน มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการตรวจสอบคุณสมบัติหรือไม่



เห็นด้วย

ตัวชี้วัดการยอมรับ: เหมาะสม
จำนวนที่ให้ความเห็นนี้ 188 ผู้ตอบ



ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 207 คน



ผู้ตอบในข้อคำถาม 207 คน



ผู้ข้ามตอบ 0 คน



การรับฟัง ความคิดเห็นเรื่อง โครงการรับฟังร่างกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบ
อนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ. ... หน้า 3/4

คำถามที่ 5 (Radiogroup)

ท่านเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประกอบการต้องออกใบอนุญาตก่อนการดำเนินการในระยะเวลาที่กำหนดไว้โดยใบอนุญาตฉบับเดิมหมดอายุ หรือหมดอายุแล้ว 7 วันมีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

หน้าที่ : 1



คำถามที่ 6 (Radiogroup)

ท่านเห็นว่าหากการกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประกอบการต้องออกใบอนุญาตก่อนการดำเนินการในระยะเวลาที่กำหนดไว้โดยใบอนุญาตฉบับเดิมหมดอายุ หรือหมดอายุแล้ว 7 วันมีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

หน้าที่ : 1





การรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชน เรื่อง โครงการรับฟังร่างกฎกระทรวงว่าด้วยรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า เรื่อง การขอรับใบอนุญาต การออกใบ
อนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ. ... หน้า 4/4

คำถามที่ 7 (Polling)

ท่านเห็นว่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่จดทะเบียนแล้วสามารถวิ่งบนถนนสาธารณะได้หรือไม่ อย่างไร

หน้า 1



• ใช่ 201 97.10%

• ไม่ใช่ (ไม่ระบุ) 6 2.90%



เห็นด้วย

ส่วนที่ออกข้อนี้เลย ใช่
จำนวนที่ได้ความเห็นนี้ 201 ผู้ตอบ



ผู้ร่วมแสดงความเห็น 207 คน



ผู้ตอบในข้อคำถาม 207 คน

ผู้ข้ามตอบ 0 คน

คำถามที่ 6 (Polling)

ท่านมีความเห็นถึงข้อควรระวังในการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าหรือไม่ อย่างไร

หน้า 1



• มี (ไม่ระบุ) 31 14.99%

• ไม่มี 176 85.00%



เห็นด้วย

ส่วนที่ออกข้อนี้เลย ไม่มี
จำนวนที่ได้ความเห็นนี้ 176 ผู้ตอบ



ผู้ร่วมแสดงความเห็น 207 คน



ผู้ตอบในข้อคำถาม 207 คน

ผู้ข้ามตอบ 0 คน

๕. สรุปผลจากการมีส่วนร่วมในการรับฟังความคิดเห็น

๕.๑ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดอายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่กำหนดให้มีอายุไม่เกินห้าปี หรือไม่

๕.๑.๑ เห็นด้วย ๑๙๐ คน

๕.๑.๒ ไม่เห็นด้วย ๑๗ คน โดยสรุปความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ใบอนุญาตควรมีอายุไม่เกิน ๑๐ ปี เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการต่อใบอนุญาตของผู้ประกอบการ (หรือพนักงาน) รวมถึงลดความถี่ในการจัดเตรียมเอกสารที่ใช้ในการขอต่อใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

๒) ไม่เห็นด้วย เนื่องจากเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายในการต่ออายุ (อัตราค่าธรรมเนียม ๒,๐๐๐ บาท)

๓) ควรเพิ่ม ๑๐ - ๑๕ ปี หรือตลอดชีพ

๔) อาจหย่อนความรับผิดชอบเพราะอาจลืมสิ่งที่อบรมการปฏิบัติหน้าที่ระหว่างเวลา ๕ ปี
ควรไม่เกิน ๒ ปี

๕) ไม่เห็นด้วย ควรกำหนดไว้อย่างน้อย ๑๐ ปี

๖) ควรมีกำหนดควรมีกำหนดระยะเวลามากกว่า ห้าปี เพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณ
เว้นแต่กรณีบัตรชำรุด

คำชี้แจง เห็นควรคงหลักการตามร่างเดิม เนื่องจากกรอบระยะเวลาไม่เกิน ๕ ปี เป็นมาตรฐานสากล
ที่เหมาะสมในการรักษาสตวรรษระหว่างการไม่สร้างภาระแก่ผู้ประกอบการจนเกินไป และการควบคุม
ความปลอดภัยสาธารณะ เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ประจําหน้าที่จะได้รับการตรวจสอบสมรรถภาพและทบทวนความรู้
อย่างสม่ำเสมอ

๕.๒ ท่านเห็นว่าหลักฐานประกอบคำขอรับใบอนุญาตผู้ประจําหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ทั้ง ๕ รายการ
ในข้อ ๕ มีความเหมาะสมและเพียงพอแล้วหรือไม่

๕.๒.๑ เห็นด้วย ๑๙๕ คน

๕.๒.๒ ไม่เห็นด้วย ๑๒ คน โดยสรุปความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ใบรับรองการทดสอบด้านจิตวิทยา โดยต้องออกก่อนวันยื่นคำขอรับใบอนุญาตไม่เกิน ๑ ปี
ซึ่ง ๑ ปี เป็นระยะเวลานานเกินไป ควร เห็นควรให้ไม่เกิน ๓ - ๕ เดือน

๒) เรื่องสำเนาใบรับรองไม่ควรมีอายุ เนื่องจากผ่าน การอบรมแล้ว

๓) อาจพิจารณาเพิ่มเติมเอกสารเกี่ยวกับประวัติอาชญากรรม เพื่อเป็นเอกสารประกอบ
การอนุญาตเช่นเดียวกับการต้องประเมินทดสอบด้านจิตวิทยา (ข้อ ๕(๕))

๔) ปัจจุบันมีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๑ ให้ยกเลิกการขอสำเนาบัตร
ประจําตัวประชาชน

คำชี้แจง ๑. การขอรับบริการของกรมการขนส่งทางราง สามารถดำเนินการผ่านระบบ e-License R
โดยไม่ต้องใช้สำเนาบัตรประจําตัวประชาชน

๒. ประเด็นใบรับรองจิตวิทยาคงไว้ ๑ ปี เพื่อความยืดหยุ่น แต่ผู้ประกอบการสามารถ
กำหนดมาตรการสุ่มตรวจภายในได้

๓. ประเด็นประวัติอาชญากรรมได้รับการควบคุมผ่านคุณสมบัติต้องห้ามในแบบ ขร. ๐๒ แล้ว

๔. ตามข้อ ๙ ของร่างกฎกระทรวง มีความจำเป็นต้องคงไว้กรณีเอกสารมีเหตุอันควรสงสัย
เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแล

๕.๓ ท่านเห็นว่าระยะเวลาในการพิจารณาออกใบอนุญาตภายใน “สามสิบวัน” นับแต่วันที่ไต่ยื่น
เอกสารครบถ้วน มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการตรวจสอบคุณสมบัติหรือไม่

๕.๓.๑ เหมาะสม ๑๘๘ คน

๕.๓.๒ ไม่เหมาะสม ๑๙ คน โดยสรุปความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ขอเสนอให้ออกใบอนุญาตไม่เกิน ๗ วัน หรืออย่างช้าไม่เกินกว่า ๑๕ วัน นับแต่วันที่ไต่ยื่น
เอกสารครบถ้วน เนื่องจากเป็นการทำในระบบออนไลน์อิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด

๒) เนื่องจากมีเอกสารหลักฐานในการพิจารณาแค่ ๕ ฉบับ ไม่ควรใช้เวลาพิจารณาเกิน ๑๕ วัน

๓) ควรใช้ระยะเวลา ๑๔ - ๒๑ วัน และเพิ่มเติมเงื่อนไขในการขอขยายระยะเวลาการพิจารณา
ออกไปตามเหตุสมควร

๔) ไม่เหมาะสม เพราะหลักฐานทั้ง ๕ รายการ ที่กำหนดให้ต้องยื่นนั้น เป็นใบรับรองจากแพทย์ และสถาบันที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางรางแล้ว

๕) ระยะเวลายาวนานเกินไป ควรไม่เกิน ๑๕ วัน

๖) ระยะเวลาพิจารณาออกใบอนุญาต ควรไม่เกิน ๗ วัน หรือ ๑๕ วันทำการ เป็นอย่างช้า คุณสมบัติระบุให้ชัด โดยระบุเกณฑ์การทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติอย่างละเอียด และจำแนกประเภท แบ่งระดับใบอนุญาตตามความยากและความรับผิดชอบ

๗) ควรพิจารณาภายใน ๒๐ วัน เนื่องจากการตรวจสอบพร้อมคุณสมบัติที่มีการยื่นหลักฐาน ครบถ้วนแนบให้เรียบร้อยแล้วควรจะใช้เวลาไม่นานภายใต้การมีหลักฐานที่พร้อมมูลแล้ว

คำชี้แจง เห็นควรคงหลักการร่างเดิม โดยกำหนดระยะเวลา ๓๐ วัน ไว้เป็นกรอบเพดานสูงสุด ตามกฎหมายเพื่อรองรับกรณีระบบขัดข้องหรือเอกสารต้องได้รับการตรวจสอบเชิงลึก อย่างไรก็ตาม ในกระบวนการปฏิบัติงานจริงผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ กรมการขนส่งทางราง จะเร่งรัดดำเนินการให้เสร็จสิ้น โดยเร็วที่สุด

๕.๔ ท่านเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตดำเนินการภายใน ระยะเวลาเก้าสิบวันก่อนวันที่ใบอนุญาตฉบับเดิมหมดอายุ พร้อมเอกสารตามข้อ ๗ มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

๕.๔.๑ เหมาะสม ๒๐๐ คน

๕.๔.๒ ไม่เหมาะสม ๗ คน โดยสรุปความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ถ้าเทียบกับใบอนุญาตขับรถยนต์สามารถทำล่วงหน้าได้ ๖ เดือน

๒) ควรดำเนินการภายในระยะเวลา ๖๐ วัน

คำชี้แจง เห็นควรคงหลักการตามร่างเดิม เนื่องจากระยะเวลา ๙๐ วัน มีความเหมาะสมเพียงพอ ให้ผู้ประกอบการเตรียมการตรวจร่างกายและทดสอบจิตวิทยา และอำนวยความสะดวกให้นายทะเบียนมีเวลา พิจารณาตรวจสอบเพื่อไม่ให้ใบอนุญาตเดิมสิ้นอายุลง

๕.๕ ท่านเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประกอบการที่ต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลง แก้ว หรือเพิ่มเติมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้ได้รับใบอนุญาตให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบ ภายในสิบห้าวัน มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

๕.๕.๑ เหมาะสม ๑๙๓ คน

๕.๕.๒ ไม่เหมาะสม ๑๔ คน โดยสรุปความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ควรกำหนดเวลาแจ้งการเปลี่ยนแปลง แก้ว หรือเพิ่มเติมข้อมูลเป็น ๓๐ วัน เป็นอย่างน้อย เพื่อให้เพียงพอต่อการปฏิบัติจริง

๒) ควรกำหนดเวลาแจ้งการเปลี่ยนแปลงข้อมูลเป็น ๓๐ วัน เป็นอย่างน้อย เพื่อให้เพียงพอ ต่อการปฏิบัติจริง

๓) ควรเพิ่มให้มีการแจ้งผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด

๔) ๕๐ วันเยอะเกินสมควร อาจกำหนดให้ดำเนินการภายใน ๒ อาทิตย์

๕) ควรให้ระยะเวลาแจ้งภายในสามสิบวัน เพื่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจะได้มีเวลาเพียงพอสำหรับ เตรียมเอกสารหลักฐานการเปลี่ยนแปลงและดำเนินการแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ทันภายในกำหนดระยะเวลา

คำชี้แจง เห็นควรคงหลักการกำหนดเวลา ๑๕ วัน เพื่อให้ฐานข้อมูลความปลอดภัยเป็นปัจจุบันที่สุด แต่จะปรับปรุงระเบียบปฏิบัติ โดยเปิดช่องทางให้ผู้ได้รับใบอนุญาตสามารถแจ้งเปลี่ยนแปลงข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมการขนส่งทางรางได้โดยสะดวก

๕.๖ ท่านเห็นว่าหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ จะช่วยยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัยในการขนส่งทางรางได้หรือไม่ อย่างไร

๕.๖.๑ เห็นด้วย ๒๐๑ คน

๕.๖.๒ ไม่เห็นด้วย ๖ คน โดยสรุปความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

เนื่องจากโดยปกติแล้ว พนักงานขับรถขนส่งทางรางและพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง ต้องผ่านการคัดเลือก อบรม และทดสอบ ความรู้ความสามารถของแต่ละ Rail operator ก่อนปฏิบัติงานอยู่แล้ว อีกทั้งเมื่อได้ใบอนุญาตจากกรมการขนส่งทางรางแล้ว ก็ไม่สามารถนำไปใช้ปฏิบัติงานข้าม Rail operator ได้

คำชี้แจง ผู้ประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางแต่ละรายจะมีระบบคัดเลือก อบรม และทดสอบ พนักงานก่อนปฏิบัติงานอยู่แล้ว แต่หลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นมาตรฐานภายในของแต่ละองค์กร ซึ่งอาจมีความแตกต่างกันในด้านหลักสูตร วิธีการประเมิน และเกณฑ์สมรรถนะ ร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ จึงมีวัตถุประสงค์ เพื่อกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำกลางด้านคุณสมบัติ ความรู้ ความชำนาญ สุขภาพ และความพร้อมทางจิตวิทยาของผู้ประจำหน้าที่ในระบบขนส่งทางรางให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ อันเป็นกลไกการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยโดยรัฐ ทั้งนี้ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่มิได้ใช้ทดแทนการรับรองหรือการอบรมเฉพาะของผู้ประกอบการแต่ละราย เนื่องจากผู้ได้รับใบอนุญาตยังต้องผ่านการอบรมและการรับรองตามระบบปฏิบัติการเฉพาะของผู้ประกอบการนั้นเพิ่มเติมก่อนปฏิบัติงานจริง จึงไม่เป็นการซ้ำซ้อนแต่เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมาตรฐานกลางของรัฐกับมาตรฐานเฉพาะของผู้ประกอบการ เพื่อยกระดับความปลอดภัย ประสิทธิภาพในการกำกับดูแล และสร้างความเชื่อมั่นต่อระบบขนส่งทางรางในภาพรวม โดยเฉพาะตำแหน่งที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเดินรถและความปลอดภัยสาธารณะ ซึ่งจำเป็นต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลตามกฎหมายอย่างเหมาะสม

๕.๗ ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับร่างกฎกระทรวงฉบับนี้หรือไม่ อย่างไร

๕.๗.๑ ระบุเหตุผลจำนวน ๑๖ คน โดยสรุปความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ๑. ข้อ ๓ และข้อ ๔ ของร่างกฎกระทรวงที่กำหนดใบอนุญาตไว้ ๓ ประเภท ซึ่งไม่มีนิยามของใบอนุญาตแต่ละประเภท จึงอาจสร้างความสับสนว่าต้องขออนุญาตประเภทใด เช่น หากเป็นผู้ประจำหน้าที่ขับรถขนส่งทางรางที่มีเส้นทางในเมืองและมีความเร็วสูง ต้องขอใบอนุญาตประเภทขบวนรถขนส่งทางรางในเมือง (Urban Lines) ใบอนุญาตประเภทขบวนรถขนส่งทางรางความเร็วสูง (High Speed Train) หรือใบอนุญาตประเภทอื่นๆ เป็นต้น /๒. ใบอนุญาตประเภทอื่นๆ ตามที่อธิบดีกำหนด จะมีการกำหนดประเภทใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำหน้าที่ของผู้รับสัมปทานก่อนวันที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางรางมีผลใช้บังคับหรือไม่ หากไม่มีผู้ประจำหน้าที่ต้องขออนุญาตตามข้อใดในกฎกระทรวงฉบับนี้ /๓. หากผู้ประสงค์ขออนุญาตยื่นคำขอผ่านทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ ตามข้อ ๕ หากข้อมูลไม่ครบถ้วน เจ้าหน้าที่จะติดต่อผู้ประสงค์ผ่านช่องทางใด หรือผู้ประสงค์ต้องติดตามความคืบหน้าของการขออนุญาตอย่างไร /๔. ในกรณีที่กิจการใดมีการให้บริการขนส่งทางรางโดยใช้วิธีขับเคลื่อน หรือควบคุมรถขนส่งทางรางแบบระบบอัตโนมัติ ผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องยื่นขอใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ในประเภทใดระหว่างพนักงานขับรถขนส่ง

ทางราง หรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง ทั้งนี้ หากถือว่าเป็นพนักงานขับรถขนส่งทางราง หรือ พนักงานควบคุมรถขนส่งทางรางประเภทใดประเภทหนึ่ง ควรกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ประเภทนั้น ๆ หมายความว่ารวมถึงผู้บังคับควบคุมการขับเคลื่อนรถขนส่งทางแบบระบบอัตโนมัติด้วย เพื่อความชัดเจนและไม่เกิดความสับสนในการยื่นขอประเภทใบอนุญาต /๕. ใบอนุญาตควรมีอายุไม่เกิน ๑๐ ปี เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการต่อใบอนุญาตของผู้ประกอบการ (หรือพนักงาน) รวมถึงลดความถี่ในการจัดเตรียมเอกสารที่ใช้ในการขอต่อใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ๑. ใบรับรองแพทย์ซึ่งแสดงผลการทดสอบสมรรถภาพด้านร่างกาย โดยต้องออกก่อนวันยื่นคำขอรับใบอนุญาตไม่เกินหนึ่งเดือน (ชื่อเอกสารค่อนข้างกว้าง หากหมายถึงการทดสอบตาบอดสี การได้ยินเสียงปกติ หรือหัวข้อการตรวจสุขภาพประจำปีอื่นๆ ที่ทาง CCR, Train Crew ต้องทำการตรวจเพิ่มเติมจากพนักงานทั่วไป) ควรเป็นใบรับรองแพทย์ที่ออกก่อนวันขออนุญาตไม่เกิน ๑ ปี ซึ่งตรงกับรอบตรวจสุขภาพประจำปี ๒. ใบรับรองการทดสอบด้านจิตวิทยา (ปัจจุบันทางบริษัท ใช้แบบทดสอบ Uchida Test เท่านั้น ซึ่งหากไม่ใช่แบบทดสอบดังกล่าว ผู้ประกอบการจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการทำแบบทดสอบทางด้านจิตวิทยาอื่นๆ เพิ่มเติม ๖. ควรกำหนดเวลาแจ้งการเปลี่ยนแปลงข้อมูลเป็น ๓๐ วัน เป็นอย่างน้อย เพื่อให้เพียงพอต่อการปฏิบัติจริง

๒) เพื่อให้ร่างกฎกระทรวงฯ มีความชัดเจน ไม่มีปัญหาในการปฏิบัติ เห็นควรมีความเห็นเพิ่มเติมเพื่อ ขร. ประกอบการพิจารณา ดังนี้ ๑) ร่างข้อ ๒ บทนิยาม- การที่บทนิยามกำหนดว่า “พนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง” หมายความว่าผู้ที่มีหน้าที่ในการตัดสินใจสั่งการด้านการเดินรถให้แก่พนักงานขับรถขนส่งทางรางด้วย” นั้น มีข้อสังเกตว่า ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาของพนักงานควบคุมรถขนส่งทางรางย่อมมีหน้าที่สั่งการด้วยจะต้องได้รับใบอนุญาตฯ ด้วยหรือไม่ นอกจากนี้ ตามร่างกฎกระทรวงฯ ฉบับนี้ ได้กำหนดบทนิยามทั้งคำว่า “รถขนส่งทางรางในเขตเมือง” และคำว่า “รถขนส่งทางรางระหว่างเมือง” แต่ไม่ได้กำหนดบทนิยามคำว่า “รถขนส่งทางรางความเร็วสูง” ควรกำหนดหรือไม่- นิยาม “พนักงานขับรถขนส่งทางราง” อาจไม่ครอบคลุมถึงพนักงาน Train Attendant ในรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง) และรถไฟฟ้ามหานครสายวิวัฒน์นคร (สายสีชมพู) เนื่องจากในการให้บริการปกติ ขบวนรถไฟฟ้าถูกควบคุมโดยระบบอัตโนมัติไร้คนขับ (Driverless) อีกทั้งไม่มีห้องขับหรือห้องควบคุมภายในตัวรถ ๒) ร่างข้อ ๓(๒) คำว่า “ใบอนุญาตพนักงานขับรถขนส่งทางรางในเมือง” หมายถึง “ใบอนุญาตพนักงานขับรถขนส่งทางรางในเขตเมือง” หรือไม่ ๓) ร่างข้อ ๓ วรรคสอง และร่างข้อ ๔ ได้กำหนดไว้เช่นเดียวกันว่า “ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งให้มีอายุไม่เกินห้าปี โดยให้มีเงื่อนไขเป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด” แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาหมวด ๑ แล้วพบว่าเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต และการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ จึงมีข้อสังเกตว่า การกำหนดเงื่อนไขตามหมวด ๑ นี้ จะเป็นการกำหนดเงื่อนไขที่ซ้ำซ้อนกับร่างข้อ ๓ วรรคสองและร่างข้อ ๔ วรรคสอง หรือไม่ ๔) ร่างข้อ ๕ ที่กำหนดว่า “ผู้ใดประสงค์จะขอใบอนุญาตให้ยื่นคำขอต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยตรง...” นั้น มีข้อสังเกตว่า คำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” ตามคำนิยามหมายถึง อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้ง ดังนั้น ก็ต้องยืนต่อบุคคลดังกล่าวโดยตรง กรณีนี้ควรระบุเป็นหน่วยงานหรือไม่ และคำว่า “โดยตรง” หมายความว่าอย่างไร จะทราบได้อย่างไรว่าเป็นเจ้าหน้าที่ฯ คนใด ๕) ร่างข้อ ๖ ที่กำหนดว่า “เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับคำขอและเอกสารหลักฐานตามข้อ ๕ แล้ว ให้ออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ขอ...” นั้น มีข้อสังเกตว่า ผู้ที่มีอำนาจออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ คือ อธิบดี ตามมาตรา ๙๔ วรรคหนึ่ง แต่การที่ร่างข้อ ๖ ใช้คำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” จะรวมถึงผู้ที่อธิบดีมอบหมายด้วย ซึ่งมีใช้เพียงแต่อธิบดีเท่านั้น ๖) ร่างข้อ ๗(๒) ที่กำหนดว่า “...ว่ายังคงมีประสบการณ์ในการปฏิบัติหน้าที่...” นั้น หมายความว่า

อย่างไร เพราะเป็นกรณีต่อใบอนุญาต ซึ่งเมื่อเคยได้รับใบอนุญาตแล้วก็ควรถือว่ามีประสบการณ์แล้วหรือไม่ นอกจากนี้ คำว่า “มีประสบการณ์” มีความหมายเพียงใด ต้องปฏิบัติหน้าที่ต่อเนื่องหรือไม่ เพียงใด หรือต้องมีชั่วโมงบิน (Driving Hours/Control Hours) ขั้นต่ำเท่าไร ซึ่งอาจกลายเป็นช่องโหว่ที่ทำให้เกิดมาตรฐานที่ไม่เท่ากันระหว่างแต่ละหน่วยงาน (เช่น พนักงานที่ไม่ได้ขับรถจริงมาหลายปีแต่ยังมีชื่ออยู่ในสังกัดอาจได้รับหนังสือรับรองได้) กรณีกำหนดให้ยื่นใบรับรองแพทย์และใบรับรองการทดสอบทางจิตวิทยาโดยปกติ ผู้รับสัมปทานมีมาตรฐานการตรวจสุขภาพพนักงานที่เข้มงวดอยู่แล้ว ร่างกฎหมายควรระบุให้ชัดเจนว่าสามารถใช้ผลตรวจสุขภาพประจำปีของหน่วยงานได้หรือไม่ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนของพนักงาน ๓) ขอให้ตรวจสอบร่างข้อ ๘ ว่า มีเนื้อหาครบถ้วนหรือไม่ ๘) ร่างข้อ ๑๐ ปรากฏคำว่า “ผู้ได้รับใบอนุญาต” แต่อย่างไรก็ตาม คำว่า “ผู้ได้รับใบอนุญาต” ตามมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งน่าจะไม่มี ความเกี่ยวข้องกับร่างกฎกระทรวงฯ ฉบับนี้แต่อย่างใด ขอให้ตรวจสอบ ๙) มาตรา ๘๔ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ ให้อำนาจร่างกฎกระทรวงฯ ฉบับนี้ ในเรื่องการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต การต่ออายุใบอนุญาต และการขอรับใบแทนใบอนุญาต และการออกใบแทนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ดังนั้น ต้องระบุเรื่องดังกล่าวในร่างกฎกระทรวงฯ ฉบับนี้ให้ครบถ้วนทุกเรื่องหรือไม่ เช่น ขาดบทบัญญัติรองรับกรณี “ใบอนุญาตถูกพักใช้หรือเพิกถอน” ไม่มีการระบุหลักเกณฑ์การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตไว้อย่างชัดเจนในกรณีที่พนักงานทำผิดวินัยร้ายแรงหรือเกิดอุบัติเหตุจากความประมาท เลินเล่ออย่างร้ายแรงขณะปฏิบัติหน้าที่

๓) การออกใบอนุญาตควรบังคับเฉพาะกรณีที่มี Rail operators หลายรายแต่เดินรถบนทางร่วมกัน ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีรถแบบนี้

๔) ควรต้องมีการตรวจสอบว่าผู้ขอใบอนุญาต มีประวัติ หรือคดีความที่เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนหรือไม่

๕) ๑. ไม่เห็นด้วยกับการแยกประเภทของใบอนุญาตขับรถในเขตเมือง และใบอนุญาตขับรถระหว่างเมือง เหตุเพราะพนักงานขับรถของการรถไฟฟ้า สามารถขับรถได้ทั้งในเขตเมืองและระหว่างเมือง อยู่แล้ว นอกจากนี้ การแยกใบอนุญาตตามประกาศนี้ยังเป็นการเพิ่มภาระเรื่องค่าใช้จ่ายในการต่ออายุทุกๆ ๕ ปีอีกด้วย ๒. เห็นควร กำหนดประเภทของใบอนุญาตตามประเภทของรถ เช่น (๑) ใบอนุญาตขับรถไฟ (๒) ใบอนุญาตขับรถไฟฟ้าความเร็วปกติ (๓) ใบอนุญาตขับรถไฟฟ้าความเร็วสูง เป็นต้น ๓. เพื่อให้การบริการสาธารณะในการขนส่งทางรางเป็นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น การรถไฟฟ้า จึงได้กำหนดความในข้อ ๒๔๗ ของข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. ๒๕๔๙ ไว้ให้ช่างไฟที่ ๑ (หรือในปัจจุบัน คือ ช่างเครื่อง ๑) สามารถกระทำการแทนพนักงานขับรถได้ ในกรณีที่พนักงานขับรถหมดความสามารถที่จะขับรถในระหว่างทาง ดังนั้น ช่างเครื่อง ๑ ของการรถไฟฟ้า จึงย่อมถือว่าเป็นพนักงานขับรถขนส่งทางรางที่ต้องขอรับใบอนุญาตด้วย เพราะตามความหมายในบทนิยามได้ระบุว่า “พนักงานขับรถขนส่งทางราง” ให้หมายความถึง พนักงานผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับควบคุม ขับเคลื่อน ชะลอ หรือหยุด รวมถึงควบคุมสถานะการเคลื่อนที่และทิศทางของรถ โดยกระทำการดังกล่าวจาก ห้องขับหรือห้องควบคุมภายในตัวรถ ๔. ตามบทนิยามของคำว่า “พนักงานควบคุมการเดินรถขนส่งทางราง” จึงส่งผลให้ นายสถานีทางสะดวก นายสถานีแขวง และพนักงานรักษารถ ของการรถไฟฟ้า (ซึ่งกำหนดอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่เหล่านี้ไว้ในข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. ๒๕๔๙) ถือเป็นพนักงานควบคุมการเดินรถขนส่งทางรางที่ต้องขอรับใบอนุญาตด้วย

๖) (๑) ชื่อของร่างกระทรวง ระบุว่า “...และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ. ...” แต่ตามหมวด ๒ ระบุว่า “หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่” ไม่มีคำว่า “ขอ” (๒) ได้มีการกำหนดกรณีที่ปรากฏว่าคำขอรับใบอนุญาตหรือเอกสารหลักฐานไม่ถูกต้องครบถ้วนตามที่กำหนด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่พิจารณาคำขอรับใบอนุญาตแจ้งให้ผู้ขออนุญาตแก้ไขหรือจัดส่งเอกสารหลักฐานให้ถูกต้องครบถ้วน และในกรณีที่ผู้ขออนุญาตไม่แก้ไขหรือไม่จัดส่งเอกสารหลักฐานให้ถูกต้องครบถ้วน ภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าไม่ประสงค์จะขออนุญาต (๓) กรณีการต่อใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ร่างกฎกระทรวงไม่ได้กำหนดให้ต้องใช้สำเนาใบอนุญาตฉบับเดิมเป็นเอกสารหลักฐานที่ต้องยื่นพร้อมกับคำขอ ประกอบกับเมื่อพิจารณาแบบคำขอต่อใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (แบบ ขร. ๐๒) ก็ไม่ปรากฏให้ต้องกรอกข้อมูลเลขที่ใบอนุญาตฉบับเดิม ซึ่งอาจก่อให้เกิดความยุ่งยากต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและอายุคงเหลือในใบอนุญาตฉบับเดิม

๗) ไม่ควรมีการขอเอกสารเพิ่มเติมตามข้อ ๙ ควรระบุให้ครบถ้วนในข้อ ๕ และข้อ ๗ เพราะเอกสารบางอย่างอาจต้องใช้เวลาในการได้มา

คำชี้แจง ๑. การแยกประเภทในเมืองและระหว่างเมืองมีความจำเป็นทางเทคนิค เนื่องจากระบบอาณัติสัญญาณ ทางวิ่ง และโครงสร้างพื้นฐานมีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง ทั้งนี้ พนักงานที่ผ่านเกณฑ์สามารถถือครองใบอนุญาตทั้งสองประเภทพร้อมกันได้

๒. ระบบเดินรถอัตโนมัติได้รับการควบคุมผ่านนิยามของพนักงานควบคุมรถขนส่งทางรางในร่างกฎกระทรวงแล้ว

๓. กรณีเสนอให้ช่างเครื่อง ๑ ของการรถไฟฟ้า ต้องได้รับใบอนุญาตพนักงานขับรถด้วย เนื่องจากตามข้อบังคับสามารถปฏิบัติหน้าที่แทนพนักงานขับรถได้กรณีฉุกเฉิน โดยช่างเครื่อง ๑ หากผ่านการรับรองเป็นพนักงานขับรถขนส่งทางรางจากสถาบันฝึกอบรมผู้ประจำหน้าที่ สามารถยื่นขอรับใบอนุญาตพนักงานขับรถได้

๖. การนำผลกระทรมมีส่วนร่วมในการรับฟังความคิดเห็นไปปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง

กรมการขนส่งทางรางได้นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการพิจารณาเพื่อปรับปรุงร่างกฎกระทรวงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ. ดังกล่าว เพื่อกำกับดูแลผู้ประจำหน้าที่ให้มีคุณสมบัติและทักษะครบถ้วนตามมาตรฐานความปลอดภัย ตลอดจนเป็นกฎหมายที่ตรงตามเจตนารมณ์แห่งพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมาย และการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ กล่าวคือ หน่วยงานของรัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงพอที่จำเป็น ไม่เป็นการสร้างภาระแก่ประชาชนเกินความจำเป็น

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งได้ตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

จัดทำโดย

กลุ่มพัฒนากฎหมาย กองกฎหมาย

กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

(ร่าง) กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ 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

ปัจจุบันยังไม่มีหลักเกณฑ์กลางในการกำกับดูแลผู้ปฏิบัติหน้าที่ในระบบขนส่งทางรางเกี่ยวกับคุณสมบัติความรู้ ความสามารถ และสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ ส่งผลให้มาตรฐานของผู้ประจำหน้าที่อาจแตกต่างกันในแต่ละหน่วยงาน และอาจกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินรถและการควบคุมการเดินรถ ซึ่งเป็น

ภารกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความปลอดภัยของประชาชน ประกอบกับประเทศไทยมีการพัฒนาระบบขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่อง ทั้งรถไฟในเขตเมือง รถไฟระหว่างเมือง และรถไฟความเร็วสูง จึงมีความจำเป็นต้องกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำหนดมาตรฐานด้านการฝึกอบรม การตรวจสอบสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจ เพื่อให้ ผู้ปฏิบัติหน้าที่มีความพร้อมและเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อบริการการบังคับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ ที่กำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ต้องได้รับใบอนุญาตตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้

๑.๒ เหตุใดรัฐจึงแทรกแซงในเรื่องนี้

รัฐจำเป็นต้องเข้าแทรกแซงในเรื่องนี้ เนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถขนส่งทางราง และพนักงานควบคุมการเดินรถเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความปลอดภัยสาธารณะหากผู้ปฏิบัติหน้าที่ขาดความรู้ ความชำนาญ หรือมีสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจไม่เหมาะสมอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนได้ นอกจากนี้ ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศที่ต้องอาศัยมาตรฐานด้านความปลอดภัยและการควบคุมที่เหมาะสม จึงจำเป็นที่รัฐต้องกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติ การฝึกอบรม การออกใบอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ เพื่อให้สามารถกำกับดูแล ตรวจสอบ และรับรองมาตรฐานของบุคลากรในระบบขนส่งทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการและระบบคมนาคมของประเทศ

๒. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง

วัตถุประสงค์ของการกำหนดกฎกระทรวงนี้ คือ เพื่อให้มีระบบการกำกับดูแลและรับรองมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ในระบบขนส่งทางรางที่มีความชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยกำหนดกระบวนการในการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาต รวมถึงการรับรองการฝึกอบรมและการประเมินความพร้อมของผู้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเหมาะสม ส่วนเป้าหมายของการดำเนินการ คือ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐสามารถกำกับดูแลและตรวจสอบผู้ประจำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมให้ผู้ประกอบกิจการมีบุคลากรที่ผ่านมาตรฐานและรองรับการพัฒนาการพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศให้มีความเป็นสากลและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๓. การแก้ไขปัญหาในปัจจุบัน

๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร

ปัจจุบันการกำกับดูแลผู้ปฏิบัติหน้าที่ในระบบขนส่งทางรางยังอาศัยหลักเกณฑ์และมาตรการภายในของผู้ประกอบกิจการแต่ละรายเป็นสำคัญ โดยผู้ประกอบกิจการจะเป็นผู้กำหนดคุณสมบัติ วิธีการคัดเลือก การฝึกอบรม และการประเมินสมรรถภาพของพนักงานขับรถขนส่งทางรางและพนักงานควบคุมการเดินรถตามมาตรฐานของหน่วยงานตนเอง ซึ่งอาจมีรายละเอียดและมาตรฐานแตกต่างกัน ทำให้การกำกับดูแลในภาพรวมยังขาดมาตรฐานกลางที่ใช้บังคับร่วมกันทั่วประเทศ ในการแก้ปัญหาดังกล่าว กรมการขนส่งทางรางจึงได้ดำเนินการจัดทำร่างกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ. เพื่อกำหนดมาตรฐานกลางเกี่ยวกับ คุณสมบัติ การฝึกอบรม การตรวจสอบสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจ ตลอดจนกระบวนการออกใบอนุญาตและ

ต่ออายุใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำหน้าที่ในระบบขนส่งทางรางซึ่งจะช่วยให้การกำกับดูแลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกันต่อไป

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหาอย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่ อย่างไร

- ไม่มี -

๔. การรับฟังความคิดเห็น

☒ ได้รับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องแล้ว

☒ ได้นำผลการรับฟังความเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

๕. ความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

ร่างกฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร

ร่างกฎกระทรวงนี้มีลักษณะใกล้เคียงกับกฎหมายด้านการคมนาคมขนส่งประเภทอื่น เช่น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งกำหนดให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ต้องได้รับอนุญาตและผ่านการรับรองสมรรถนะก่อนปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์ด้านความปลอดภัยสาธารณะ

๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง

ร่างกฎกระทรวงนี้มีลักษณะเป็นการกำกับการประกอบวิชาชีพผู้ประจำหน้าที่ในระบบขนส่งทางราง โดยกำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน จึงเป็นการจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพบางประการของบุคคลที่เกี่ยวข้อง ในขณะเดียวกันร่างกฎกระทรวงยังก่อให้เกิดภาระหน้าที่แก่ผู้ขอรับใบอนุญาตและผู้ได้รับใบอนุญาต เช่น การจัดเตรียมเอกสารหลักฐาน การเข้ารับการฝึกอบรม การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจ และการยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตตามระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งก่อภาระแก่ผู้ประกอบการและหน่วยงานของรัฐในการรับรอง ออกใบอนุญาต และกำกับดูแลให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยสาธารณะและยกระดับมาตรฐานระบบขนส่งทางรางโดยรวม

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก้อั้ว คุ้มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้รับผลกระทบตามข้อ ๖.๑ อย่างไร

มาตรการป้องกัน แก้อั้ว คุ้มครอง และเยียวยา โดยการกำหนดระบบฝึกอบรมและคุณสมบัติขั้นต่ำ เพื่อป้องกันความเสี่ยงตั้งแต่ต้น การกำหนดกระบวนการพิจารณาใบอนุญาตที่ชัดเจน โปร่งใส และตรวจสอบได้เพื่อคุ้มครองสิทธิผู้ขอรับใบอนุญาต และในกรณีที่ได้รับผลกระทบจากคำสั่งทางปกครอง สามารถใช้สิทธิอุทธรณ์หรือฟ้องคดีต่อศาลปกครองได้ตามกฎหมาย เพื่อเป็นกลไกในการเยียวยาและตรวจสอบการใช้อำนาจของรัฐ

๖.๓ กฎหมายนี้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

ร่างกฎกระทรวงนี้ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศ สังคม และประชาชนโดยรวม โดยเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของระบบขนส่งทางรางผ่านการกำหนดคุณสมบัติ การฝึกอบรม และการตรวจสอบสมรรถนะของผู้ประจำหน้าที่อย่างเป็นระบบ ทำให้ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุและความผิดพลาดในการเดินรถ อีกทั้งยังสร้างมาตรฐานกลางในการกำกับดูแลบุคลากรทั่วประเทศ ส่งผลให้ระบบขนส่งทางรางมีความน่าเชื่อถือและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังช่วยเสริมสร้างความเชื่อมั่นของประชาชนต่อระบบขนส่งสาธารณะ สนับสนุนการพัฒนากระบวนกรให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลของภาครัฐ ส่งเสริมความเป็นมืออาชีพของบุคลากรในระบบขนส่งทางราง ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

๗.๒ มีแนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามหรือบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไรและมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือไม่

ร่างกฎกระทรวงกำหนดให้มีแนวทางในการรองรับการปฏิบัติตามกฎหมายโดยกำหนดหลักเกณฑ์ขั้นตอน และเอกสารประกอบการขอรับใบอนุญาตและการต่ออายุใบอนุญาตไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ผู้ประกอบการและผู้ประจำหน้าที่สามารถเตรียมความพร้อมได้ก่อนการบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่เข้ารับการฝึกอบรมและการทดสอบจากสถาบันที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางราง นอกจากนี้ ร่างกฎกระทรวงยังรองรับการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยกำหนดให้สามารถยื่นคำขอและเอกสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางรางกำหนดได้ ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการติดต่อราชการ รวมทั้งเพิ่มความสะดวกและประสิทธิภาพในการพิจารณาอนุญาตของภาครัฐและผู้เกี่ยวข้อง

๗.๓ มีแนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

เริ่มตั้งแต่ช่วงเวลาที่มีการตรากฎหมายไปจนถึงก่อนกฎหมายจะมีผลใช้บังคับ กรมการขนส่งทางรางสามารถดำเนินการประชาสัมพันธ์เน้นย้ำสาระสำคัญของกฎหมายนี้เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจไปยังเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางราง ตลอดจนประชาชนทั่วไปในช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ

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

๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

ในภาพรวมร่างกฎกระทรวงนี้อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั้งในเชิงต้นทุนและประสิทธิภาพ โดยในระยะสั้นผู้ประกอบการเดินรถจะมีภาระเพิ่มขึ้นจากการจัดให้มีการฝึกอบรม การทดสอบสมรรถภาพ และการบริหารจัดการให้บุคลากรได้รับใบอนุญาตตามที่กำหนด รวมถึงภาระค่าธรรมเนียมและต้นทุนด้านเอกสารและกระบวนการขออนุญาต ขณะเดียวกันผู้ประกอบการอาจมีต้นทุนในการเข้ารับการอบรม และการต่ออายุใบอนุญาตเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม ในระยะยาวการยกระดับมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่จะช่วยลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในระบบขนส่งทางราง ส่งผลให้ลดต้นทุนทางเศรษฐกิจจากความเสียหาย การหยุดชะงักของบริการ และการซ่อมบำรุง รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพและความน่าเชื่อถือของระบบขนส่ง ซึ่งจะส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้า การเดินทาง และการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม

- ไม่มี -

๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาวะ

- ไม่มี -

๘.๔ ผลกระทบอื่นที่สำคัญ

- ไม่มี -

ส่วนที่ ๒

เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ
การกำหนดโทษ และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

๙. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต

ร่างกฎหมายฉบับนี้ไม่มีการใช้ระบบอนุญาต

๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ

ร่างกฎหมายฉบับนี้ไม่มีการใช้ระบบคณะกรรมการ

๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการใช้กำหนดโทษอาญา

ไม่มีการกำหนดโทษอาญาไว้ในร่างกฎหมายฉบับนี้

๑๒. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินการทางปกครอง

ร่างกฎหมายฉบับนี้ไม่มีการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถพิจารณาใช้ดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินการทางปกครอง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว



(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

๒๓

พฤษภาคม ๒๕๖๔

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ

โทรศัพท์

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์

กลุ่มพัฒนากฎหมาย กองกฎหมาย

นายรักษิตร์ ไวติ (ผู้อำนวยการกองกฎหมาย)

๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๒๑๐๒

saraban@drt.go.th.