



วุฒิสภา



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การขนส่งทางราง
พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของวุฒิสภา

อ.พ. ๑๙/๒๕๖๘

จัดทำโดย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
www.senate.go.th

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้ศึกษา วิเคราะห์ เปรียบเทียบ และนำเสนอข้อมูลสำคัญที่จำเป็นต่อการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๘

ทั้งนี้ เพื่อใช้ในราชการรงงานด้านนิติบัญญัติของวุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิง เบื้องต้น สำหรับเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภา

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้จัดทำในรูปแบบเอกสารที่จัดพิมพ์เป็นเล่ม และในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อท่านต้องการอ่านเอกสารที่แนบมาพร้อมกับเอกสารประกอบการพิจารณา ในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์นี้ ขอความกรุณาเข้าไปที่ลิงก์ หรือ URL ที่ปรากฏด้านล่างของเอกสารนั้น ๆ เพื่ออ่านเอกสาร

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
สิงหาคม ๒๕๖๘

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นางปิ่นนิตา สท้านไตรภพ	เลขาธิการวุฒิสภา
นายทศพร แยมวงษ์	รองเลขาธิการวุฒิสภา
นายโสภณ ขาดบุษย์จารุ	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นางสาวนภพร ขวรงค์	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๒
นางปัญจพร สุทธิยงค์	นิติกรชำนาญการพิเศษ
นางสาวจิตรกาน เจียรตระกูล	วิทยาการชำนาญการพิเศษ
นายพัลลภ วงศ์พานิช	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางรัตติกายนต์ นวลสุข	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางกาญจนา ผลาชีวะ	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นายสมผล อังศุวัฒนากุล	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๙๖

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๕๕๒๙, ๐ ๒๘๓๑ ๕๕๙๐

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกวุฒิสภา และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษา เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมวุฒิสภา สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา www.senate.go.th



ส่วนที่ ๑ สารสำคัญและบทวิเคราะห์

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

๑. สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	๑
- ภาพอินโฟกราฟิกสรุปสารสำคัญ ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)	๒๐
๒. บทวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	๒๑
๓. ตารางเปรียบเทียบ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) กับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)	๑๑๙



[Podcast](#)

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

๑. การดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	- ๑ -
๒. บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกต ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	- ๒๘ -
๓. ข้อมูลทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง กับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	- ๓๓ -
๔. บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ การขนส่งทางราง พ.ศ.	
๔.๑ กรมการขนส่งทางราง	- ๕๔ -
๔.๒ นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	- ๕๙ -
๔.๓ นายวุฒิชัยดี กัลยาณมิตร ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	- ๖๔ -



[วิดีโอ/คลิปบทสัมภาษณ์](#)



[วิดีโอ/คลิปบทสัมภาษณ์](#)

ภาคผนวก

- : สำเนาหนังสือสภาผู้แทนราษฎร
 ด่วนที่สุด ที่ สผ ๐๐๑๔/๘๒๗๕
 ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๘
 เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
 กราบเรียน ประธานวุฒิสภา (๑)
- : ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
 ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว (๓)
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
 ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (๔๙)
- : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
 ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (๖๖)
- : แผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรอง
 ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (๗๖)
- : รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นต่อประเด็น
 ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (๘๙)

ส่วนที่ ๑

สาระสำคัญ บทวิเคราะห์ และตารางเปรียบเทียบ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

๑. สาระสำคัญของ
ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๑) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เสนอโดย นางมนพร เจริญศรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย กับคณะ ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๗

(๒) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เสนอโดย นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน กับคณะ ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๗

ทั้งนี้ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๓ ฉบับพร้อมกันไป และตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณาโดยถือเอาร่างพระราชบัญญัติของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา เมื่อคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๙ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๘ ที่ประชุมได้พิจารณาในวาระที่สอง โดยเริ่มต้นด้วยชื่อร่างคำปรารภ แล้วพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา จนถึงมาตรา ๖๓ จากนั้น รองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่สอง ได้สั่งเลื่อนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ไปในการประชุมสภาผู้แทนราษฎรครั้งต่อไป

ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๘ ที่ประชุมได้พิจารณาต่อในวาระที่สองแล้วลงมติในวาระที่สาม เห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัตินี้ และให้เสนอวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว มีหลักการและเหตุผล ดังนี้

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง

เหตุผล

โดยที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาก่อสร้างและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถ

ข้อ ๑๑๗ การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติในวาระที่หนึ่ง ให้สภาพิจารณาและลงมติว่าจะรับหลักการหรือไม่รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินั้น

ฯลฯ

ฯลฯ

ในกรณีที่สภามีมติให้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่มีหลักการทำนองเดียวกันหลายฉบับรวมกัน สภาจะลงมติรับหลักการหรือไม่รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติแต่ละฉบับหรือทั้งหมดรวมกันก็ได้ และเมื่อสภาได้มีมติรับหลักการแล้ว ให้สภาลงมติว่าจะให้ร่างพระราชบัญญัตินี้ใดเป็นหลักในการพิจารณาในวาระที่สอง”

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางราง
อย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกัน
อย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

**ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว
มีเนื้อหารวมจำนวน ๑๕๘ มาตรา สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้**

๑. บทนิยามและผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ

กำหนดบทนิยามของคำสำคัญ เช่น คำว่า “การขนส่งทางราง” “รถขนส่งทางราง”
“ทางเฉพาะ” “รางเพื่อการขนส่ง” “กิจการขนส่งทางราง” “กิจการรางเพื่อการขนส่ง” “กิจการเดินรถขนส่ง
ทางราง” “กิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน” “ค่าโดยสาร” “ค่าขนส่ง” “ค่าใช้จ่ายประโยชน์
จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง” “ทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบ
กิจการขนส่งทางราง” “ค่าบริการ” “สถานี” “เขตระบบรถขนส่งทางราง” “เขตปลอดภัยระบบรถ
ขนส่งทางราง” “ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” “นายทะเบียน” “ผู้ตรวจการขนส่งทางราง” รวมทั้ง
กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้ง
ผู้ตรวจการขนส่งทางรางกับออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้
รวมทั้งออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้และยกเว้นค่าธรรมเนียม
(ร่างมาตรา ๓ และร่างมาตรา ๔)

๒. หมวด ๑ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

- กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ กรรมการ
โดยตำแหน่ง จำนวน ๗ คน ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย
และนวัตกรรม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกิน ๗ คน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคล
ผู้มีความรู้และประสบการณ์ด้านวิศวกรรม ด้านขนส่ง ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่น
ที่เป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางราง โดยให้อิทธิพลกรรมการขนส่งทางรางเป็นกรรมการและเลขานุการ
รวมถึงกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม วาระการดำรงตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่งของกรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ หน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง การให้นำบทบัญญัติว่าด้วย
คณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการ
ทางปกครองมาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง และคณะอนุกรรมการ
ที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางแต่งตั้งโดยอนุโลม และให้กรรมการขนส่งทางรางรับผิดชอบ
ในงานธุรการและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง
รวมถึงคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางแต่งตั้ง โดยให้กรรมการขนส่งทางราง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



มีหน้าที่และอำนาจที่สำคัญในการจัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง เสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางให้ความเห็นชอบ เพื่อจักได้เสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อออกกฎกระทรวงต่อไป

ทั้งนี้ มาตรฐานการขนส่งทางราง ได้แก่ (ก) มาตรฐานด้านเทคนิค (ข) มาตรฐานด้านความปลอดภัย (ค) มาตรฐานด้านการเดินรถขนส่งทางราง (ง) มาตรฐานด้านคุณลักษณะเฉพาะ (จ) มาตรฐานด้านการทดสอบ (ฉ) มาตรฐานด้านการตรวจสอบและประเมิน (ช) มาตรฐานด้านการซ่อมบำรุงและบำรุงทาง (ซ) มาตรฐานด้านผู้ประจำหน้าที่ (ณ) มาตรฐานด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและการให้บริการ (ญ) มาตรฐานด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการแก่ผู้โดยสารและผู้ใช้บริการตามมาตรา ๑๑๗ และ (ฎ) มาตรฐานด้านอื่นที่จำเป็นแก่การขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๕ ถึงร่างมาตรา ๑๓)

๓. หมวด ๒ การจัดทำโครงการขนส่งทางราง

๓.๑ ส่วนที่ ๑ การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

๓.๑.๑ กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ๓ ประเภท ได้แก่ ๑) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ ๒) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ ๓) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคที่เป็นแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคอื่นนอกเหนือจากเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ โดยแผนดังกล่าวอย่างน้อยต้องประกอบด้วยสาระสำคัญ ได้แก่ ๑) เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ๒) กรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางรางที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อความต่อเนื่องและประโยชน์ในการบริการประชาชน ๓) โครงการขนส่งทางรางตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ๔) รูปแบบการดำเนินการและการลงทุนของโครงการขนส่งทางราง ๕) กรอบระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง และโครงการขนส่งทางราง และ ๖) รายละเอียดอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางกำหนด (ร่างมาตรา ๑๔ และร่างมาตรา ๑๕)

๓.๑.๒ เมื่อกรมการขนส่งทางรางได้จัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสร็จแล้ว ให้จัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งรวบรวมและจัดทำข้อสรุปความคิดเห็นที่ได้รับเพื่อประกอบการพิจารณาแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ก่อนเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางให้ความเห็นชอบ (ร่างมาตรา ๑๖)



๓.๒ ส่วนที่ ๒ การดำเนินโครงการขนส่งทางราง

๓.๒.๑ กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือก่อให้เกิดภาระในอสังหาริมทรัพย์สำหรับดำเนินโครงการขนส่งทางราง การจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งในขั้นตอนก่อนการจัดสร้าง ระหว่างการจัดสร้าง และเมื่อการจัดสร้างเสร็จแล้วและพร้อมที่จะดำเนินการเดินรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๗ ถึงร่างมาตรา ๒๑)

๓.๒.๒ เมื่อได้ทำการทดสอบการเดินรถขนส่งทางรางแล้ว ก่อนเปิดให้บริการแก่ประชาชนต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมการขนส่งทางรางว่า โครงสร้างของรางและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางมีสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา ๒๒)

๓.๒.๓ กำหนดให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานทางรางเป็นของรัฐ และทรัพย์สินที่ใช้ในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางราง ไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือของเอกชน ไม่อยู่ในความรับผิดแห่งการบังคับคดี (ร่างมาตรา ๒๓ และร่างมาตรา ๒๔)

๓.๒.๔ ในกรณีที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุนและดำเนินกิจการบนพื้นที่ของเอกชนทั้งหมด ให้แจ้งกรมการขนส่งทางรางทราบ และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางราง ทั้งนี้ หากมีการก่อสร้างรางเพื่อการขนส่ง ต้องได้รับความเห็นชอบของอธิบดีกรมการขนส่งทางรางก่อน

อนึ่ง การประกอบกิจการขนส่งทางรางดังกล่าว มิให้ถือเป็นการร่วมลงทุน ตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (ร่างมาตรา ๒๕)

๔. หมวด ๓ เขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง

๔.๑ กำหนดให้เจ้าของโครงการกำหนดและจัดให้มีเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง และห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายหรือกระทบกระเทือนต่อระบบขนส่งทางรางในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๒๖ และร่างมาตรา ๒๗)

๔.๒ กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจประกาศกำหนดข้อห้ามการกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการขนส่งทางราง หรือข้อกำหนดอันเป็นเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการขนส่งทางราง ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง รวมทั้งกำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจออกข้อกำหนดให้การกระทำใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นอุปสรรคแก่การขนส่งทางรางเป็นการกระทำที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๒๘ และร่างมาตรา ๒๙)



๔.๓ ในกรณีที่มีผู้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง อย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตปลอดภัยระบบรถขนส่ง ทางราง โดยมีได้รับอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ หรือได้รับอนุญาตหรือได้รับการสั่งการแต่ไม่ได้ปฏิบัติ ตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตหรือคำสั่งนั้น ๆ ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางแจ้งให้ผู้มีอำนาจ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบเป็นหนังสือเพื่อให้ดำเนินการ แก้ไขตามอำนาจหน้าที่ต่อไปโดยเร็ว โดยในระหว่างการดำเนินการ หากมีเหตุเห็นได้ว่าการกระทำนั้น อาจเป็นอันตรายแก่การขนส่งทางราง ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งระงับการกระทำ ดังกล่าวหรือสั่งให้ระงับการใดเพื่อป้องกันเหตุดังกล่าวเท่าที่จำเป็น (ร่างมาตรา ๓๐)

๔.๔ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการกิจการอันเป็นสาธารณูปโภค มีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางราง ให้หน่วยงานของรัฐนั้นแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางและเจ้าของโครงการหรือผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน ทราบเพื่อทำความเข้าใจร่วมกัน และเมื่อได้ทำความเข้าใจร่วมกันแล้ว จึงจะกระทำการนั้นได้ ทั้งนี้ อธิบดีกรมการขนส่งทางรางอาจกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสียหาย อันอาจเกิดแก่เขตระบบรถขนส่งทางรางได้ (ร่างมาตรา ๓๑)

๕. หมวด ๔ การประกอบกิจการขนส่งทางราง

๕.๑ ส่วนที่ ๑ การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง

๕.๑.๑ กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นกิจการที่ต้องได้รับ ใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ส่วนการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการ ของตนไม่ต้องขอรับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่ต้องได้รับความเห็นชอบ จากอธิบดีกรมการขนส่งทางราง และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางราง ตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๒ และร่างมาตรา ๓๓)

๕.๑.๒ กำหนดให้ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางมี ๓ ประเภท ได้แก่ ๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง ๒) ใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และ ๓) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๓๔)

๕.๑.๓ กำหนดคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาต รวมถึงกำหนด หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบอนุญาต อายุของใบอนุญาตแต่ละประเภท การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต และการขอรับใบแทนใบอนุญาตในกรณีที่ใบอนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ (ร่างมาตรา ๓๕ ถึงร่างมาตรา ๔๕)

๕.๒ ส่วนที่ ๒ หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง

๕.๒.๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องประกอบกิจการ ตามประเภทและเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ต้องแจ้งเหตุที่ทำให้ หรือจะทำการเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงัก หรือมีเหตุฉุกเฉิน หรือเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางราง อย่างมีนัยสำคัญต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายโดยเร็ว



ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางรางและการรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางและต้องให้บริการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก ตลอดจนต้องส่งบัญชีแสดงฐานะทางการเงินและงบการเงิน รวมทั้งรายงานประจำปีให้แก่อธิบดีกรมการขนส่งทางราง นอกจากนี้ ยังกำหนดห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้แก่บุคคลอื่น เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๔๖ ถึงร่างมาตรา ๕๒)

๕.๒.๒ ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้หรือประสงค์จะเลิกประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีหนังสือแจ้งให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบล่วงหน้า และในกรณีที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเห็นว่าผู้ได้รับใบอนุญาตมีสถานะหรือมีการดำเนินงานอยู่ในลักษณะที่ไม่อาจประกอบกิจการต่อไปได้ ให้กรมการขนส่งทางรางเข้าไปดำเนินการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต (ร่างมาตรา ๕๓)

๕.๒.๓ กำหนดให้ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางของประเทศที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่มีการเดินรถขนส่งทางรางระหว่างกัน เป็นใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ การเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักรหรือไปยังอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางของต่างประเทศ ให้เป็นไปตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือตามที่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมอบหมาย (ร่างมาตรา ๕๔)

๕.๓ ส่วนที่ ๓ การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ

๕.๓.๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางมีสิทธิเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการในการขนส่งทางรางจากการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามอัตราที่ผู้ได้รับใบอนุญาตกำหนด ซึ่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และต้องสอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจและประเภทของการให้บริการ แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด รวมทั้งต้องประกาศอัตราค่าโดยสารและค่าบริการทั้งหมดดังกล่าวให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓๐ วันก่อนวันที่จะบังคับใช้อัตรา นั้น (ร่างมาตรา ๕๕)

๕.๓.๒ ในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการของผู้ได้รับใบอนุญาต คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางต้องคำนึงถึงภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไป เช่น อัตราเงินเฟ้อ ค่าแรงขั้นต่ำ สิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก นักเรียน นักศึกษา คนพิการ หรือผู้ด้อยโอกาส การบูรณาการค่าโดยสารระหว่างค่าโดยสารรถขนส่งทางรางกับการให้บริการขนส่ง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



สาธารณะรูปแบบอื่น และต้องทบทวนหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขึ้นสูงดังกล่าวทุก ๕ ปี อย่างไรก็ตาม หากในระหว่างระยะเวลานั้นมีข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางหรือผู้ได้รับใบอนุญาตอาจร้องขอให้มีการทบทวนอัตราขึ้นสูงดังกล่าว ก่อนถึงกำหนดระยะเวลา ๕ ปีได้ (ร่างมาตรา ๕๖ และร่างมาตรา ๕๗)

๕.๓.๓ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางอาจกำหนดประเภทของบุคคล ซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร เพื่อประโยชน์ในการเข้าถึง บริการรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๕๘)

๖. หมวด ๕ การใช้รางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน

๖.๑ ส่วนที่ ๑ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน

๖.๑.๑ เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันเมื่อมีการร้องขอ และได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๕๙)

๖.๑.๒ กำหนดหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางที่ต้องมีการใช้รางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน และผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน อาจปฏิเสธไม่ให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตนเองได้ เฉพาะกรณีความจุของรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งที่มีอยู่ไม่เพียงพอแก่การให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ หรือการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีปัญหาทางเทคนิคที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการขนส่งทางราง หรือเป็นเหตุขัดขวางการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๖๐ และร่างมาตรา ๖๑)

๖.๑.๓ เจ้าของโครงการ เอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ หรือผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางที่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในอัตราที่เป็นธรรมตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๖๒)

๖.๒ ส่วนที่ ๒ การจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง และเส้นทาง

๖.๒.๑ กำหนดให้มีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง ประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกจำนวนไม่เกิน ๗ คน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง โดยให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางราง แต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกิน ๒ คน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ และกำหนดหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการดังกล่าว โดยให้มีหน้าที่สำคัญในการไกล่เกลี่ยข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง ที่เกี่ยวกับการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางรางด้วย (ร่างมาตรา ๖๓ และร่างมาตรา ๖๔)



๖.๒.๒ กำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับกับการประชุมคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางโดยอนุโลม และให้ได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา ๖๖ และร่างมาตรา ๖๗)

๖.๒.๓ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดสรรความจุ ตารางการเดินทางขนส่งทางราง และเส้นทาง ตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางประกาศกำหนด อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการบริการประชาชน ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจกำหนดเพิ่มจำนวนเที่ยวในการให้บริการเดินทางขนส่งทางรางได้ (ร่างมาตรา ๖๘ และร่างมาตรา ๖๙)

๖.๒.๔ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกัน มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะได้ และต้องจัดทำและเปิดเผยเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ เพื่อให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการเดินทางขนส่งทางรางสามารถเข้าถึงข้อมูลโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะดังกล่าว (ร่างมาตรา ๗๐)

๖.๒.๕ ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน ก่อนยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๗๑)

๖.๒.๖ กำหนดให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานและผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางทำข้อตกลงร่วมกันเพื่อกำหนดค่าใช้จ่ายประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ต้องเป็นอัตราที่เป็นธรรม สมเหตุสมผลและไม่เลือกปฏิบัติ และไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๗๒)

๖.๒.๗ กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายใดซึ่งเป็นเอกชนประสงค์เข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะที่เป็นของหน่วยงานของรัฐ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะนั้น อาจยินยอมให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น เข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะนั้นได้ โดยให้ดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะนั้น และมีให้ถือว่าเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (ร่างมาตรา ๗๓)

๗. หมวด ๖ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

๗.๑ กำหนดบทนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” “อุบัติเหตุร้ายแรง” “อุบัติการณ์” และ “การสอบสวน” (ร่างมาตรา ๗๔)

๗.๒ ส่วนที่ ๑ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

- กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกไม่เกิน ๗ คน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ซึ่งมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางราง ด้านวิศวกรรม ด้านวิทยาศาสตร์ ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางอันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเป็นเลขานุการ รวมถึงกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม วาระการดำรงตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่ง หน้าที่ และอำนาจ รวมทั้งการให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครอง ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ตลอดจนการได้รับผลประโยชน์หรือค่าตอบแทนของกรรมการ (ร่างมาตรา ๗๕ ถึงร่างมาตรา ๗๙)

๗.๓ ส่วนที่ ๒ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

๗.๓.๑ เมื่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายได้รับแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้แจ้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อทำการสอบสวนโดยเร็ว (ร่างมาตรา ๘๐)

๗.๓.๒ กำหนดอำนาจดำเนินการเพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (ร่างมาตรา ๘๑)

๗.๓.๓ การสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการใช้ข้อมูลสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยในการขนส่งทางราง เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ทำนองเดียวกันขึ้นอีก โดยมีใช่เป็นการสอบสวนเพื่อการกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับผิดชอบไม่ว่าทางใด ๆ และต้องดำเนินการแยกออกจาก การสอบสวนหรือการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมและการดำเนินการใด ๆ ของหน่วยงานอื่น ที่มีหน้าที่และอำนาจสอบสวนตามกฎหมายที่มุ่งหมายให้ได้ตัวผู้กระทำให้เกิดเหตุดังกล่าวหรือบุคคล ซึ่งจะต้องรับโทษตามกฎหมาย (ร่างมาตรา ๘๒)

๗.๓.๔ ห้ามหน่วยงานที่ดำเนินการสอบสวนเกี่ยวกับอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ตามกฎหมายอื่น เรียกประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการของ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรืออนุกรรมการที่คณะกรรมการดังกล่าวแต่งตั้ง รวมถึงหน่วยงานหรือบุคคลซึ่งได้รับมอบหมายเกี่ยวกับการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ไปเป็นพยานในข้อกล่าวหาและความรับผิดชอบในการดำเนินการสอบสวนของ หน่วยงานดังกล่าว (ร่างมาตรา ๘๓)

๗.๓.๕ กำหนดให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ประกาศ กำหนดพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ และบริเวณโดยรอบของพื้นที่นั้น ให้เป็นพื้นที่ควบคุมการสอบสวนได้ไม่เกิน ๑๕ วัน อย่างไรก็ตาม หากมีความจำเป็นอาจขยาย ระยะเวลาได้อีกไม่เกิน ๑๕ วัน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ควบคุม การสอบสวนดังกล่าวด้วย (ร่างมาตรา ๘๔)

๗.๓.๖ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้ผู้ประจำหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ต้องเข้ารับการตรวจทางการแพทย์ โดยเร็ว หากไม่เข้ารับการตรวจ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์หรือผู้ซึ่ง



คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมายมีอำนาจควบคุมผู้ประจำหน้าที่นั้น เพื่อนำตัวไปรับการตรวจทางการแพทย์ได้ (ร่างมาตรา ๘๕)

๗.๓.๗ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนต้องรักษาความลับของข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนที่อยู่ในความครอบครองหรือพิทักษ์ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมาย โดยจะเปิดเผยข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานดังกล่าว ได้เฉพาะเท่าที่จำเป็นและเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวนเท่านั้น (ร่างมาตรา ๘๖)

๗.๓.๘ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ต้องจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ทั้งนี้ ไม่ให้นำรายงานดังกล่าวไปใช้ในกระบวนการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กระบวนการยุติธรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ที่มุ่งกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับโทษ (ร่างมาตรา ๘๗)

๘. หมวด ๗ ผู้ตรวจการขนส่งทางราง

๘.๑ กำหนดอำนาจของผู้ตรวจการขนส่งทางรางในการตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งทางราง เช่น ให้เข้าไปในสถานที่ใด ๆ ที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ยึดหรืออายัดสิ่งของหรือเอกสารที่อยู่ในสถานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าว ตรวจหรือสั่งให้พนักงานขับรถขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หยุดรถขนส่งทางราง เพื่อทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงมีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบว่าผู้ประจำหน้าที่นั้นเสพสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หรือไม่ (ร่างมาตรา ๘๘ ถึงร่างมาตรา ๙๐)

๘.๒ เมื่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางพบหรือได้รับแจ้งเหตุขัดข้องกับการขนส่งทางราง และเป็นเหตุให้การให้บริการขนส่งทางรางหยุดชะงัก ต้องรายงานให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบโดยเร็ว เพื่อให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางสั่งการให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าว

ทั้งนี้ ในกรณีจำเป็นเร่งด่วนเพื่อป้องกันอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดแก่การขนส่งทางราง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจกระทำการใด ๆ เพื่อแก้ไขหรือป้องกันความเสียหาย เช่นว่านั้นได้ตามที่เห็นสมควร ภายใต้ระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางกำหนด และให้รายงานผลการดำเนินการให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบโดยเร็ว โดยให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๙๒)

๘.๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือตัวแทนที่ไม่เห็นด้วยกับการวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ของผู้ตรวจการขนส่งทางราง ให้อุทธรณ์เป็นหนังสือต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง และผู้ตรวจการขนส่งทางรางต้องพิจารณาคำอุทธรณ์และแจ้งผลการพิจารณาคำอุทธรณ์ให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายในระยะเวลาไม่เกิน ๓๐ วันนับแต่วันได้รับอุทธรณ์



ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางเห็นด้วยกับคำอุทธรณ์ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงคำสั่งตามความเห็นของตนภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ถ้าไม่เห็นด้วยกับคำอุทธรณ์ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้รายงานความเห็นพร้อมทั้งเหตุผลไปยังอธิบดีกรมการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับรายงาน ในกรณีมีเหตุจำเป็น ให้ขยายระยะเวลาได้ไม่เกิน ๓๐ วันนับแต่วันที่ครบกำหนดเวลาดังกล่าว

(ร่างมาตรา ๙๓)

๙. หมวด ๘ ผู้ประจำหน้าที่

๙.๑ ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดีกรมการขนส่งทางราง หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย

ผู้ประจำหน้าที่ซึ่งต้องได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ได้แก่ พนักงานขับรถขนส่งทางราง พนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หรือพนักงานประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ส่วนผู้ซึ่งมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต่างประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ซึ่งจะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักรหรือไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรในกรณีที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่มีการเดินรถขนส่งทางรางระหว่างกันนั้น ถ้าได้นำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางรับรองแล้ว ให้ถือว่าเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดีกรมการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๙๔ และร่างมาตรา ๙๕)

๙.๒ กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และอายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอบรมความรู้ หรือทักษะ หรือหลักสูตรเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ของหน่วยงานหรือสถาบันที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง (ร่างมาตรา ๙๖ ถึงร่างมาตรา ๙๗)

๙.๓ พนักงานเจ้าหน้าที่จะต้องรายงานให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบโดยเร็วเมื่อปรากฏว่า ผู้ประจำหน้าที่คนใดหย่อนคุณสมบัติเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย หรือความรู้ หรือความสามารถ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นเข้ารับการทดสอบโดยการตรวจทางการแพทย์ หรือเข้ารับการทดสอบความรู้ความสามารถทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติได้ โดยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องจัดผู้ประจำหน้าที่ผู้อื่นมาปฏิบัติหน้าที่แทนผู้ประจำหน้าที่ดังกล่าวเป็นการชั่วคราว (ร่างมาตรา ๙๘)

๙.๔ ผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่และข้อกำหนดทางวินัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๑๐๐)

๙.๕ อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ได้ (ร่างมาตรา ๑๐๑ และร่างมาตรา ๑๐๒)



๙.๖ ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่อยู่กับตัวในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ และต้องแสดงต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางเมื่อขอตรวจใบอนุญาตดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้ประจำหน้าที่ที่สามารถแสดงใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการอื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา ๑๐๓)

๑๐. หมวด ๙ การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง

๑๐.๑ ห้ามมิให้ผู้ได้นำรถขนส่งทางรางที่ไม่ได้จดทะเบียนมาใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ เว้นแต่รถขนส่งทางรางที่ใช้เป็นพระราชพาหนะ โดยให้ผู้ประสงค์จะจดทะเบียนรถขนส่งทางรางยื่นคำขอจดทะเบียนต่อนายทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๐๔ และร่างมาตรา ๑๐๕)

๑๐.๒ กำหนดคุณลักษณะของรถขนส่งทางรางที่จะนำมาขอจดทะเบียน และให้นายทะเบียนออกแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนรถขนส่งทางรางและหลักฐานแสดงการจดทะเบียนสำหรับรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว ทั้งนี้ รถขนส่งทางรางจะต้องแสดงแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนดังกล่าวตามแบบและหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๑๐๖ ถึงร่างมาตรา ๑๐๘)

๑๐.๓ นายทะเบียนมีหน้าที่รายงานให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบ ในกรณีที่รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วมีเหตุสงสัยว่า มีความชำรุดบกพร่อง หรือมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางสั่งให้มีการตรวจสอบหรือทดสอบรถขนส่งทางรางดังกล่าว ทั้งนี้ โดยให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้นเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๑๐๙)

๑๐.๔ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว มีหน้าที่ต้องดูแลและบำรุงรักษารถขนส่งทางรางให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในการใช้และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น หรือส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งทางรางหรือสิ่งแวดล้อม หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายขึ้น

อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว นำรถขนส่งทางรางบางประเภท ลักษณะ หรือขนาดเข้ารับการตรวจสภาพตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนดได้ (ร่างมาตรา ๑๑๐)

๑๐.๕ การแก้ไข เพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของรถขนส่งทางราง หรือส่วนควบหรืออุปกรณ์สำหรับรถขนส่งทางราง ซึ่งเป็นสาระสำคัญของตัวรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน (ร่างมาตรา ๑๑๑)

๑๐.๖ ผู้โอนและผู้รับโอนต้องแจ้งการโอนรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้วต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียนภายใน ๓๐ วันนับแต่วันโอน (ร่างมาตรา ๑๑๒)



๑๐.๗ หากผู้ประกอบการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วประสงค์จะเลิกใช้รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียน ให้แจ้งต่อนายทะเบียนภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่เลิกใช้ ส่วนในกรณีที่รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วสูญหายหรือถูกทำลายลง ให้แจ้งต่อนายทะเบียนภายใน ๗ วันนับแต่วันที่มิเหตุดังกล่าว โดยให้แจ้งเลิกใช้พร้อมกันด้วย (ร่างมาตรา ๑๑๓)

๑๑. หมวด ๑๐ การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ

๑๑.๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางรางจะเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบการขนส่งทางราง และค่าบริการเกินกว่าอัตราที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนดไม่ได้ (ร่างมาตรา ๑๑๔)

๑๑.๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางรางต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารเมื่อการเดินรถขนส่งทางรางมีเหตุล่าช้าหรือถูกยกเลิก และต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ตลอดจนต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยเฉพาะผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ คนพิการ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ให้มีความเหมาะสมแก่การใช้บริการของการประกอบการขนส่งทางราง รวมทั้งมีหน้าที่ในการจัดทำคู่มือการให้บริการ การฝึกอบรมพนักงาน และการติดตามและประเมินผลการให้บริการ โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา ๑๑๕ ถึงร่างมาตรา ๑๑๗)

๑๑.๓ ผู้โดยสาร ผู้ให้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่ได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการขนส่งทางรางมีสิทธิร้องเรียนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางราง และอธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายจะต้องดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและให้มีคำสั่งโดยเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน ๖๐ วันนับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียนดังกล่าว และให้สั่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางรางดำเนินการแก้ไขความเดือดร้อนของผู้ร้องเรียนภายในระยะเวลาที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางกำหนด (ร่างมาตรา ๑๑๘)

๑๑.๔ ให้ผู้โดยสาร ผู้ให้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่อยู่ในบริเวณสถานีต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย และทรัพย์สิน การรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในบริเวณสถานีตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนด ทั้งนี้ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางรางต้องจัดให้มีมาตรการในการดูแลความปลอดภัยที่จำเป็นและเหมาะสมเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการดังกล่าวด้วย (ร่างมาตรา ๑๑๙)

๑๒. หมวด ๑๑ บทกำหนดโทษ

๑๒.๑ ส่วนที่ ๑ โทษปรับทางปกครอง

๑๒.๑.๑ กำหนดให้ผู้ประจําหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางราง กรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง



ทางราง ซึ่งได้กระทำความผิดที่มีบทกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัตินี้ อาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองได้ (ร่างมาตรา ๑๒๐ และร่างมาตรา ๑๒๑)

๑๒.๑.๒ กำหนดให้โทษปรับทางปกครองตามพระราชบัญญัตินี้ มี ๒ ชั้น ได้แก่ โทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ บาท และโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ ๔๐,๐๐๐ บาท แต่ไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท อย่างไรก็ตามหากการกระทำความผิดนั้นเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะต่อเนื่องต้องระวางโทษปรับเป็นรายวัน ได้แก่ โทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ให้ปรับวันละไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ บาท และโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้ปรับวันละไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๑๒๒)

๑๒.๑.๓ การกระทำความผิดของผู้ประจำหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง กรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง จะมีโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ หรือชั้น ๒ และจะมีอัตราโทษปรับทางปกครองชั้นต่ำหรือชั้นสูง ให้เป็นไปตามข้อบังคับของกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง โดยให้คำนึงถึงลักษณะของความร้ายแรงของการกระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้น (ร่างมาตรา ๑๒๓)

๑๒.๑.๔ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเป็นผู้วินิจฉัยโทษปรับทางปกครองสำหรับความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ และกำหนดให้คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เป็นผู้วินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง สำหรับการกระทำความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ และความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ที่เกี่ยวเนื่องกัน (ร่างมาตรา ๑๒๔)

๑๒.๑.๕ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองแก่ผู้ถูกกล่าวหาที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง กรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ตามสมควร ทั้งนี้ หากมีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษต่อพนักงานสอบสวนในคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดของบุคคลดังกล่าว ให้พนักงานสอบสวนส่งเรื่องให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่มีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาดังกล่าว ในกรณีที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเห็นควรใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครอง ให้ดำเนินการสอบสวนเพื่อพิจารณามาตรการลงโทษปรับทางปกครองต่อไป พร้อมทั้งแจ้งให้พนักงานสอบสวนทราบ แต่หากอธิบดีกรมการขนส่งทางรางไม่เห็นควรใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางแจ้งพนักงานสอบสวนดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต่อไป (ร่างมาตรา ๑๒๕ และร่างมาตรา ๑๒๖)



๑๒.๑.๖ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สอบสวนเพื่อทำหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐานและทำความเข้าใจก่อนเสนอให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางพิจารณามาตรการลงโทษปรับทางปกครอง ทั้งนี้ หากเจ้าหน้าที่สอบสวนเห็นว่าควรลงโทษผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในโทษปรับทางปกครองชั้นใด ให้เสนอเรื่องต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางเพื่อดำเนินการต่อไป (ร่างมาตรา ๑๒๗ และร่างมาตรา ๑๒๘)

๑๒.๑.๗ การวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองต้องทำคำวินิจฉัยเป็นหนังสือ โดยระบุข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้อกฎหมายที่อ้างอิงและเหตุผลแห่งคำวินิจฉัย พร้อมทั้งมีหนังสือแจ้งให้ผู้ถูกกล่าวหาทราบด้วย ทั้งนี้ หากผู้ถูกกล่าวหาซึ่งถูกสั่งลงโทษปรับทางปกครองยินยอมที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยดังกล่าว ให้ทำบันทึกความยินยอมเพื่อให้ผู้ถูกกล่าวหาลงนาม ในกรณีนี้ให้สิทธิในการนำคดีอาญามาฟ้องระงับ แต่ถ้าหากผู้ถูกกล่าวหาไม่ยินยอมลงนามให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางแจ้งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำความผิดต่อไป (ร่างมาตรา ๑๒๙ ถึงร่างมาตรา ๑๓๑)

๑๒.๑.๘ หากบุคคลซึ่งลงนามในบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๐ ไม่ชำระเงินตามบันทึกความยินยอมหรือชำระไม่ครบถ้วนให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางยื่นคำร้องต่อศาลปกครองชั้นต้น เพื่อดำเนินการบังคับให้เป็นไปตามบันทึกความยินยอม และให้ศาลปกครองชั้นต้นมีอำนาจกำหนดค่าบังคับสั่งให้บุคคลซึ่งลงนามในบันทึกความยินยอมดังกล่าวชำระค่าปรับทางปกครองตามควรแก่กรณี ทั้งนี้ คำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นในเรื่องดังกล่าวให้เป็นที่สุด (ร่างมาตรา ๑๓๒)

๑๒.๑.๙ วิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองของเจ้าหน้าที่สอบสวนแบบคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง และการจัดทำบันทึกความยินยอมของผู้ถูกกล่าวหา ให้เป็นไปตามระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด (ร่างมาตรา ๑๓๓)

๑๒.๒ ส่วนที่ ๒ โทษทางอาญา

- กำหนดการกระทำที่เป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้และโทษทางอาญา ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือเป็นการผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ ได้แก่ อธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แต่หากผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือยินยอมแล้วแต่ไม่ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ดำเนินคดีกับผู้ต้องหาต่อไป (ร่างมาตรา ๑๓๔ ถึงร่างมาตรา ๑๔๙)



๑๓. บทเฉพาะกาล

๑๓.๑ ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ และกรรมการโดยตำแหน่ง จำนวน ๗ คน ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ทั้งนี้ ให้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๑๕๐)

๑๓.๒ กำหนดให้โครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่ได้เริ่มดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่แล้วเสร็จ ดำเนินการต่อไปตามเดิม เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางจะมีมติเป็นอย่างอื่น อย่างไรก็ดี หากในการดำเนินการดังกล่าวเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางพิจารณาโดยคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ประกอบและกำหนดให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริงด้วย (ร่างมาตรา ๑๕๑)

๑๓.๓ กำหนดให้อำนาจ สิทธิ และประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีอยู่ตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือกฎหมายว่าด้วยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ยังคงมีอยู่ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๕๒)

๑๓.๔ กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามลักษณะและประเภทของการประกอบกิจการ ขอบเขตการให้บริการ รวมทั้งสิทธิต่าง ๆ ในการให้บริการขนส่งทางรางในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ภายใน ๑๒๐ วัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง โดยคำนึงถึงสิทธิและข้อผูกพันที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการพัฒนาการบริการที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย (ร่างมาตรา ๑๕๓)

๑๓.๕ ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าวยังคงมีสิทธิในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตและสิทธิที่มีอยู่เดิมตามที่ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางต่อไป จนกว่าสัมปทานหรือสัญญานั้นจะสิ้นสุดลง โดยการดำเนินการดังกล่าว ให้นำความตามมาตรา ๑๕๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ในกรณีที่ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ทำความตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานหรือสัญญานั้น ให้เป็นการได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้แก่ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้น โดยให้ได้รับสิทธิประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตการให้บริการเดิมที่คู่กรณีได้ตกลงกัน และตามระยะเวลาที่เหลืออยู่ของสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ให้ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางที่ได้รับการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างการเดินรถขนส่งทางราง ยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ภายใน ๙๐ วันนับแต่วันที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าว และในระหว่างนั้นให้ยังคงให้บริการกิจการขนส่งทางรางต่อไปได้ ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้แล้วเสร็จภายใน ๙๐ วันนับแต่วันที่ได้รับคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๕๔)

๑๓.๖ กำหนดให้เขตระบบรถไฟฟ้าและเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ และเขตทางรถไฟตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ยังคงใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะมีการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๕๕)

๑๓.๗ กำหนดให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะเดียวกับผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ผู้ได้รับสัมปทาน และผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ และให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้อง นำคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๙๖ มาใช้กับการขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ (ร่างมาตรา ๑๕๖)

๑๓.๘ กำหนดให้รถขนส่งทางรางที่ใช้ในการดำเนินการหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางต่อไปได้ และให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองยื่นคำขอจดทะเบียนต่อนายทะเบียนภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำมาตรา ๑๐๔ และมาตรา ๑๐๖ มาใช้กับการขอจดทะเบียนรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๕๗)



๑๓.๙ กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการให้การรับรองหน่วยงานหรือสถาบันที่ฝึกอบรมความรู้หรือทักษะเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๑๕๘)

๑๔. กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง ใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ หนังสือจดทะเบียนรถขนส่งทางราง และแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางราง (บัญชีอัตราค่าธรรมเนียมท้ายพระราชบัญญัติ)

๒. บทวิเคราะห์
ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



บทวิเคราะห์
ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

**๑. ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร
ในวาระที่หนึ่งและวาระที่สอง**

๑.๑ วาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ^๓

๑.๑.๑ การเสนอร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี
ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๗ และได้เข้าสู่การพิจารณา
ของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)
เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๗ และครั้งที่ ๓๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๓๐
ตุลาคม ๒๕๖๗ โดยที่ประชุมเห็นชอบให้นำร่างพระราชบัญญัติทำนองเดียวกันอีกจำนวน ๒ ฉบับ
ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (นางมนพร เจริญศรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
พรรคเพื่อไทย กับคณะ เป็นผู้เสนอ) และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน กับคณะ เป็นผู้เสนอ)
ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ขอรับไปพิจารณาก่อนรับหลักการ และได้ส่งคืนสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณา
ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๑๘^๔ ขึ้นมาพิจารณารวมกันไป
ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๒๘ ข้อ ๕๕ (๒) และข้อ ๑๑๗
วรรคสาม^๕ โดยร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับดังกล่าว ได้เสนอต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร ดังนี้

^๓ สามารถสืบค้นเอกสารแนบระเบียบวาระ เอกสารประกอบการพิจารณา บันทึกการประชุมในวาระที่หนึ่ง
ชั้นรับหลักการ และบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้จากเว็บไซต์ PRT คลังสารสนเทศรัฐสภา
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร <https://prt.parliament.go.th> หรือสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๑ ถึง ๗
ในหน้าที่ ๔๖ ถึงหน้าที่ ๔๗

^๔ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๑๘ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๑๑๘ การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่มีผู้เสนอตามมาตรา ๑๓๓ (๒) และ (๓) ของรัฐธรรมนูญ
ถ้าคณะรัฐมนตรีขอรับร่างพระราชบัญญัตินั้นไปพิจารณาก่อนที่สภาจะลงมติตามข้อ ๑๑๗ เมื่อที่ประชุมอนุมัติ
ก็ให้รอการพิจารณาไว้ก่อน แต่ต้องไม่เกินหกสัปดาห์นับแต่วันที่สภามีมติ

เมื่อประธานสภาได้รับร่างพระราชบัญญัติคืนจากคณะรัฐมนตรีหรือพ้นกำหนดเวลาที่รอการพิจารณา
ตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้บรรจุร่างพระราชบัญญัตินั้นเข้าระเบียบวาระการประชุมเป็นเรื่องด่วน”

^๕ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๒๘ ข้อ ๕๕ (๒) และข้อ ๑๑๗ วรรคสาม
กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๒๘ การประชุม ให้ที่ประชุมพิจารณาเฉพาะเรื่องที่มีอยู่ในระเบียบวาระการประชุม และต้องดำเนินการ
พิจารณาตามลำดับระเบียบวาระการประชุมที่จัดไว้ เว้นแต่ที่ประชุมจะลงมติเป็นอย่างอื่น



(๑) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เสนอโดย นางมนพร เจริญศรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย กับคณะ ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๗

(๒) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เสนอโดย นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน กับคณะ ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๗

๑.๑.๒ สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ก่อนที่จะประชุมสภาผู้แทนราษฎรจะพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้อนุญาตให้ นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง นายอธิภู จิตรานุเคราะห์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง และนายชินนทร์ ธันดา ผู้อำนวยการกองกฎหมาย กรมการขนส่งทางราง เข้าร่วมชี้แจงต่อที่ประชุม ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๖^๖

ผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ได้แถลงถึงหลักการและเหตุผล พร้อมทั้งกล่าวถึงสารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่เสนอทั้ง ๓ ฉบับ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ) ได้แถลงถึงหลักการและเหตุผล พร้อมทั้งกล่าวถึงสารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ข้อ ๕๕ เมื่อที่ประชุมกำลังพิจารณาญัตติโดยผู้ ห้ามเสนอญัตติอื่นขึ้นมาพิจารณา เว้นแต่ญัตติ ดังต่อไปนี้

ฯลฯ

ฯลฯ

(๒) ขอให้รวมระเบียบวาระการประชุมที่เป็นเรื่องเดียวกัน ทำนองเดียวกัน หรือเกี่ยวเนื่องกัน เพื่อพิจารณาพร้อมกัน

ฯลฯ

ฯลฯ

ข้อ ๑๑๗ การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติในวาระที่หนึ่ง ให้สภาพิจารณาและลงมติว่าจะรับหลักการหรือไม่รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินั้น

ฯลฯ

ฯลฯ

ในกรณีที่สภามีมติให้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่มีหลักการทำนองเดียวกันหลายฉบับรวมกัน สภาจะลงมติรับหลักการหรือไม่รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติแต่ละฉบับหรือทั้งหมดรวมกันก็ได้ และเมื่อสภาได้มีมติรับหลักการแล้ว ให้สภาลงมติว่าจะให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับใดเป็นหลักในการพิจารณาในวาระที่สอง”

^๖ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๖ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๗๖ ประธานอาจอนุญาตให้นายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมายให้บุคคลใด ๆ ชี้แจงข้อเท็จจริงต่อที่ประชุมประกอบการอภิปรายของนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีก็ได้”

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง

เหตุผล

โดยที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งเสนอโดยคณะรัฐมนตรีในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ จำนวน ๑๖๕ มาตรา มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๑. กำหนดบทนิยามของคำสำคัญ

กำหนดบทนิยาม คำว่า “การขนส่งทางราง” “รถขนส่งทางราง” “รางเพื่อการขนส่ง” “กิจการขนส่งทางราง” “กิจการรางเพื่อการขนส่ง” “กิจการเดินรถขนส่งทางราง” “กิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน” “ค่าโดยสาร” “ค่าขนส่ง” “ค่าใช้จ่ายประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง” “ค่าบริการ” “สถานี” “เขตระบบรถขนส่งทางราง” “เขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง” “ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” “นายทะเบียน” “ผู้ตรวจการขนส่งทางราง” รวมทั้งกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการขนส่งทางราง ออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ และยกเว้นค่าธรรมเนียม (ร่างมาตรา ๓ และร่างมาตรา ๔)

๒. หมวด ๑ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

- กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ กรรมการโดยตำแหน่ง จำนวน ๘ คน ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลผู้มีความรู้และประสบการณ์ด้านวิศวกรรม ด้านขนส่ง ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางราง จำนวนไม่เกิน ๗ คน โดยให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเป็นกรรมการและเลขานุการ รวมถึงกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้าม วาระการดำรงตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่ง หน้าที่และอำนาจ การให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมาย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการนโยบาย การขนส่งทางราง มีอำนาจเรียกบุคคลใดมาให้อภัยคำหรือให้ส่งเอกสารหลักฐานหรือวัตถุอื่นใด มาเพื่อประกอบการพิจารณา การได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทน และกำหนดให้กรมการขนส่งทางราง รับผิดชอบในงานธุรการและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบาย การขนส่งทางราง รวมถึงคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางแต่งตั้ง (ร่างมาตรา ๕ ถึงร่างมาตรา ๑๓)

๓. หมวด ๒ การจัดทำโครงการขนส่งทางราง

๓.๑ ส่วนที่ ๑ การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

๓.๑.๑ กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนา การขนส่งทางราง ๓ ประเภท ได้แก่ ๑) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ ๒) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ ๓) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคที่เป็นแผนการพัฒนาระบบ การขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคอื่นนอกเหนือจากเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เสนอต่อ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ โดยแผนดังกล่าวอย่างน้อยต้องประกอบด้วยสาระสำคัญ ได้แก่ ๑) เหตุผลและความจำเป็น ในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ๒) กรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่าย หรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางรางที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อความต่อเนื่อง และประโยชน์ในการบริการประชาชน ๓) โครงการขนส่งทางรางตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ๔) รูปแบบการดำเนินการและการลงทุนของโครงการขนส่งทางราง ๕) กรอบระยะเวลา ในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งทางรางและโครงการขนส่งทางราง และ ๖) รายละเอียดอื่น ตามที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางกำหนด (ร่างมาตรา ๑๔ และร่างมาตรา ๑๕)

๓.๑.๒ กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจสำรวจพื้นที่ เบื้องต้น เพื่อทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ในการกำหนดแนวเส้นทางการขนส่งทางราง ให้เหมาะสมแก่การบริการสาธารณะและมีความปลอดภัยแก่ประชาชน และกำหนดหลักเกณฑ์ ในการสำรวจพื้นที่ของกรมการขนส่งทางราง รวมถึงกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ครอบครอง หรือผู้ทรงสิทธิอื่นที่ได้รับความเสียหายจากการที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับ



พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ดำเนินการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นดังกล่าวมีสิทธิเรียกเงินค่าเสียหายจากกรรมการขนส่งทางรางได้ และหากเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นนั้นไม่พอใจในจำนวนเงินค่าเสียหายที่กรรมการขนส่งทางรางกำหนดให้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลได้ภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่กรรมการขนส่งทางรางได้นำเงินค่าเสียหายฝากไว้กับธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ (ร่างมาตรา ๑๖ ถึงร่างมาตรา ๑๘)

๓.๑.๓ เมื่อกรรมการขนส่งทางรางได้จัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสร็จแล้ว ให้จัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง พร้อมทั้งรวบรวมและจัดทำข้อสรุปความคิดเห็นที่ได้รับเพื่อประกอบการพิจารณาแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ก่อนเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางให้ความเห็นชอบ (ร่างมาตรา ๑๙)

๓.๒ ส่วนที่ ๒ การเสนอโครงการขนส่งทางราง

๓.๒.๑ กำหนดหลักเกณฑ์ในการเสนอโครงการขนส่งทางรางของเจ้าของโครงการ ดังนี้

๑) กรณีรถไฟและรถไฟฟ้า ให้เจ้าของโครงการจัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

๒) กรณีรราง ให้เจ้าของโครงการจัดทำรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการเสนอต่อผู้มีอำนาจกำกับดูแลตามกฎหมาย ก่อนเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบ แล้วเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

(ร่างมาตรา ๒๐)

๓.๒.๒ การดำเนินกิจการขนส่งทางรางอาจดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนก็ได้ ทั้งนี้ หากหน่วยงานของรัฐดำเนินการเอง ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี โดยมีรายการตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ เช่น วัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ ขอบเขตของโครงการ ระยะเวลาของโครงการ ประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการตลอดระยะเวลาของโครงการ แหล่งเงินทุนที่ใช้ดำเนินการ ผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

ส่วนกรณีที่มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ให้เจ้าของโครงการเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งนอกจากจะมีรายการที่สำคัญตามที่กำหนด เช่นเดียวกับกรณีของหน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของโครงการแล้ว จะต้องมียุทธศาสตร์ตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดเพิ่มเติมด้วย เช่น ระยะเวลาการให้สัมปทาน ความคุ้มค่าในการลงทุน การให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐ ส่วนแบ่งรายได้ ในกรณีที่รายได้ของเอกชนได้เกินกว่า

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



การประมาณการในการให้สัมปทาน (ถ้ามี) เอกชนต้องมีคุณสมบัติที่จะได้รับใบอนุญาต สิทธิของบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ทำงาน การได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ในกรณีที่จะต้องเวนคืนหรือได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ (ถ้ามี) สิทธิในการเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟ หรือรถไฟฟ้า หรืออรรถราง (ร่างมาตรา ๒๑ ถึงร่างมาตรา ๒๓)

๓.๒.๓ เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบกับโครงการขนส่งทางรางแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (ร่างมาตรา ๒๔)

๓.๒.๔ กรณีที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุนและดำเนินกิจการบนพื้นที่ของเอกชนทั้งหมด เอกชนไม่ต้องเสนอโครงการขนส่งทางรางตามส่วนนี้ แต่ต้องแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบถึงการดำเนินโครงการหรือการประกอบกิจการดังกล่าว และหากมีการก่อสร้างรางเพื่อการขนส่งต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการขนส่งทางรางก่อน ทั้งนี้ การดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางของเอกชนจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย (ร่างมาตรา ๒๕)

๓.๓ ส่วนที่ ๓ การดำเนินโครงการขนส่งทางราง

๓.๓.๑ กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือก่อให้เกิดภาระในอสังหาริมทรัพย์สำหรับดำเนินโครงการขนส่งทางราง การจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งในขั้นตอนก่อนการจัดสร้าง ระหว่างการจัดสร้าง และเมื่อการจัดสร้างเสร็จแล้วและพร้อมที่จะดำเนินการเดินรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๒๖ ถึงร่างมาตรา ๓๐)

๓.๓.๒ เมื่อได้ทำการทดสอบการเดินรถขนส่งทางรางแล้ว ก่อนเปิดให้บริการแก่ประชาชนต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมการขนส่งทางรางว่า โครงสร้างของรางและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางมีสภาพที่สามารถใช้งานได้ อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา ๓๑)

๓.๓.๓ กำหนดให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานทางรางเป็นของรัฐ และทรัพย์สินที่ใช้ในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางราง ไม่ว่าเป็นของรัฐหรือของเอกชน ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี (ร่างมาตรา ๓๒ และร่างมาตรา ๓๓)

๔. หมวด ๓ เขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง

๔.๑ กำหนดให้เจ้าของโครงการกำหนดและจัดให้มีเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง และห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการที่อาจเป็นอันตรายหรือกระทบกระเทือนต่อระบบขนส่งทางรางในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๓๔ และร่างมาตรา ๓๕)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๔.๒ กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจประกาศกำหนดข้อห้ามการกระทำใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการขนส่งทางราง หรือข้อกำหนดอันเป็นเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการขนส่งทางราง ภายในเขตระบบขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง รวมทั้งกำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจออกข้อกำหนดให้การกระทำใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นอุปสรรคแก่การขนส่งทางรางเป็นการกระทำที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยในเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๓๖ และร่างมาตรา ๓๗)

๔.๓ ในกรณีที่มีผู้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง โดยมิได้รับอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ หรือได้รับอนุญาตหรือได้รับการสั่งการแต่มิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตหรือคำสั่งนั้น ๆ ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางแจ้งให้ผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบเป็นหนังสือเพื่อดำเนินการแก้ไขตามอำนาจหน้าที่ต่อไปโดยเร็ว โดยในระหว่างดำเนินการ หากมีเหตุเห็นได้ว่าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตรายแก่การขนส่งทางราง ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งระงับการกระทำดังกล่าวหรือสั่งให้ระทำการใดเพื่อป้องกันเหตุดังกล่าวเท่าที่จำเป็น (ร่างมาตรา ๓๘)

๔.๔ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปกเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบขนส่งทางราง ให้หน่วยงานของรัฐนั้นแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบเพื่อทำความเข้าใจร่วมกัน และอธิบดีกรมการขนส่งทางรางอาจกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่เขตระบบขนส่งทางรางได้ (ร่างมาตรา ๓๙)

๕. หมวด ๔ การประกอบกิจการขนส่งทางราง

๕.๑ ส่วนที่ ๑ การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง

๕.๑.๑ การประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นกิจการที่ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ส่วนการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนไม่ต้องขอรับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการขนส่งทางราง และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๐ ถึงร่างมาตรา ๔๑)

๕.๑.๒ กำหนดให้ใบอนุญาตมี ๓ ประเภท ได้แก่ ๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง ๒) ใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และ ๓) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๔๒)



๕.๑.๓ กำหนดคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาต รวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบอนุญาต อายุของใบอนุญาตแต่ละประเภท การพักใช้ และเพิกถอนใบอนุญาต และการขอรับใบแทนใบอนุญาตในกรณีที่ใบอนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ (ร่างมาตรา ๔๓ ถึงร่างมาตรา ๕๓)

๕.๒ ส่วนที่ ๒ หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง

๕.๒.๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ต้องประกอบกิจการตามประเภทและเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต ต้องจัดให้มีการประกัน ความเสียหาย ต้องแจ้งเหตุอันทำให้หรือจะทำให้การเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงัก หรือมีเหตุฉุกเฉิน หรือเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญต่ออธิบดีกรมการขนส่ง ทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายโดยเร็ว ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางรางและการรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ ประกอบกิจการขนส่งทางราง และต้องให้บริการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก ตลอดจนต้องส่งบัญชีแสดงฐานะทางการเงินและงบการเงิน รวมทั้งรายงานประจำปีให้แก่ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง นอกจากนี้ ยังกำหนดห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาต ให้แก่บุคคลอื่น พร้อมทั้งกำหนดลักษณะของการดำเนินการที่ถือว่ามิใช่เป็นการโอนสิทธิ ตามใบอนุญาตด้วย (ร่างมาตรา ๕๔ ถึงร่างมาตรา ๖๐)

๕.๒.๒ ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้หรือประสงค์จะเลิกประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีหนังสือ แจ้งให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบล่วงหน้า และในกรณีที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเห็นว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสถานะหรือมีการดำเนินงานอยู่ในลักษณะที่ไม่อาจประกอบกิจการต่อไปได้ ให้กรมการขนส่งทางรางเข้าไปดำเนินกิจการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต (ร่างมาตรา ๖๑)

๕.๒.๓ กำหนดให้ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ของประเทศที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่มีการเดินรถขนส่งทางรางระหว่างกัน เป็นใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ การเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักร หรือไปยังอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง ของต่างประเทศ ให้เป็นไปตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือตามที่ได้รับอนุญาต เป็นหนังสือจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มอบหมาย (ร่างมาตรา ๖๒)

๕.๓ ส่วนที่ ๓ การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ

๕.๓.๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางมีสิทธิเรียกเก็บ ค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการ ขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นในการขนส่งทางรางจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง ตามอัตราที่ผู้ได้รับใบอนุญาตกำหนด ซึ่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และต้องสอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจและประเภทของการให้บริการ แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด รวมทั้งต้องประกาศอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าขนส่ง อัตราค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และอัตราค่าบริการอื่นให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓๐ วันก่อนวันที่จะบังคับใช้อัตรา นั้น (ร่างมาตรา ๖๓)

๕.๓.๒ ในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นของผู้ได้รับใบอนุญาต คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางต้องคำนึงถึงภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไป เช่น ภาวะเงินเฟ้อ สิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก หรือคนพิการ ผู้ด้อยโอกาส การบูรณาการค่าโดยสารระหว่างค่าโดยสารรถขนส่งทางรางกับการให้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น และต้องทบทวนอัตราขั้นสูงดังกล่าวทุก ๕ ปี อย่างไรก็ดี หากในระหว่างระบะเวลานั้นมีข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง หรือผู้ได้รับใบอนุญาตอาจร้องขอให้มีการทบทวนอัตราขั้นสูงดังกล่าวก่อนถึงกำหนดระยะเวลา ๕ ปีได้ (ร่างมาตรา ๖๔ และร่างมาตรา ๖๕)

๕.๓.๓ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางอาจกำหนดประเภทของบุคคลซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสารเพื่อประโยชน์ในการเข้าถึงบริการรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๖๖)

๕.๔ ส่วนที่ ๔ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน

๕.๔.๑ เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันเมื่อมีการร้องขอ และได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๖๗)

๕.๔.๒ กำหนดหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางที่ต้องมีการใช้รางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน และห้ามผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานปฏิเสธไม่ให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตนเอง เว้นแต่ความจุของรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งที่มีอยู่ไม่เพียงพอแก่การให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ หรือการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีปัญหาทางเทคนิคที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการขนส่งทางราง หรือเป็นเหตุขัดขวางการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๖๘ และร่างมาตรา ๖๙)

๕.๔.๓ เจ้าของโครงการ เอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ หรือผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางที่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในอัตราที่เป็นธรรมตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๗๐)



๕.๕ ส่วนที่ ๕ การจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง และเส้นทาง

๕.๕.๑ กำหนดให้มีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง ประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกไม่เกิน ๗ คน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง โดยให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางแต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกิน ๒ คน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ และกำหนดหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการดังกล่าว โดยให้มีหน้าที่ใกล้เคียงข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง ที่เกี่ยวกับการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางรางด้วย โดยคณะกรรมการดังกล่าวมีอำนาจพิจารณา หรือทบทวนการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง หรือปรับเปลี่ยนเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง หรือปรับขีดความสามารถของความจุทาง ซึ่งจะกระทบต่อการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางรางได้ (ร่างมาตรา ๗๑ ถึงร่างมาตรา ๗๓)

๕.๕.๒ กำหนดให้นายกฤษฎีกาด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับกับการประชุมคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางรางโดยอนุโลม และให้ได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา ๗๔ และร่างมาตรา ๗๕)

๕.๕.๓ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง และเส้นทาง ตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง ประกาศกำหนด อย่างไรก็ดี ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการบริการประชาชน ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจกำหนดเพิ่มจำนวนเที่ยวในการให้บริการเดินทางรถขนส่งทางรางได้ (ร่างมาตรา ๗๖ และร่างมาตรา ๗๗)

๕.๕.๔ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกันมีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะได้ และต้องจัดทำและเปิดเผยเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ เพื่อให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการเดินทางรถขนส่งทางรางสามารถเข้าถึงข้อมูลโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ (ร่างมาตรา ๗๘)

๕.๕.๕ ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน ก่อนยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๗๙)



๕.๕.๖ กำหนดให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานและผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางทำข้อตกลงร่วมกันเพื่อกำหนดค่าใช้จ่ายประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๘๐)

๖. หมวด ๕ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

๖.๑ กำหนดบทนิยาม

กำหนดบทนิยาม คำว่า “อุบัติเหตุ” “อุบัติเหตุร้ายแรง” “อุบัติการณ์” และ “การสอบสวน” (ร่างมาตรา ๘๑)

๖.๒ ส่วนที่ ๑ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

- กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกไม่เกิน ๗ คน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ซึ่งมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางราง ด้านวิศวกรรม ด้านวิทยาศาสตร์ ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง อันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเป็นเลขานุการ รวมถึงกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม วาระการดำรงตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่ง หน้าที่และอำนาจ รวมทั้งการให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการ ตลอดจนการได้รับผลประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา ๘๒ ถึงร่างมาตรา ๘๖)

๖.๓ ส่วนที่ ๒ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

๖.๓.๑ เมื่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายได้รับแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้แจ้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อทำการสอบสวนโดยเร็ว (ร่างมาตรา ๘๗)

๖.๓.๒ กำหนดอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (ร่างมาตรา ๘๘)

๖.๓.๓ การสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการใช้ข้อมูลสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยในการขนส่งทางราง เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ทำนองเดียวกันขึ้นอีก โดยมีใช่เป็นการสอบสวนเพื่อการกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับผิดชอบ และต้องดำเนินการแยกออกจากการสอบสวนหรือการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมและการดำเนินการใด ๆ ของหน่วยงานอื่นที่มีหน้าที่และอำนาจสอบสวนตามกฎหมายที่มุ่งหมายให้ได้ตัวผู้กระทำให้เกิดเหตุดังกล่าวหรือบุคคลซึ่งจะต้องรับโทษตามกฎหมาย (ร่างมาตรา ๘๙)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๖.๓.๔ ห้ามหน่วยงานที่ดำเนินการสอบสวนเกี่ยวกับอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ตามกฎหมายอื่น เรียกประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรืออนุกรรมการ ที่คณะกรรมการดังกล่าวแต่งตั้ง รวมถึงหน่วยงานหรือบุคคลซึ่งได้รับมอบหมายเกี่ยวกับการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ไปเป็นพยานในข้อกล่าวหา และความรับผิดชอบในการดำเนินการสอบสวนของหน่วยงานดังกล่าว (ร่างมาตรา ๙๐)

๖.๓.๕ กำหนดให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ประกาศกำหนดพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ และบริเวณโดยรอบของพื้นที่นั้นเป็นพื้นที่ควบคุมการสอบสวน และประกาศให้ทราบเป็นการทั่วไป โดยกำหนดระยะเวลาได้ไม่เกิน ๑๕ วัน อย่างไรก็ดี หากมีความจำเป็นอาจขยายระยะเวลาได้อีกไม่เกิน ๑๕ วัน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ควบคุมการสอบสวนดังกล่าวไว้ด้วย และในกรณีที่ไม่มีความจำเป็นต้องควบคุมพื้นที่ดังกล่าวแล้ว ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ประกาศยกเลิกพื้นที่ควบคุมการสอบสวน (ร่างมาตรา ๙๑)

๖.๓.๖ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้ผู้ประจําหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ต้องเข้ารับการตรวจทางการแพทย์โดยเร็ว หากไม่เข้ารับการตรวจ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมายมีอำนาจควบคุมผู้ประจําหน้าที่นั้น เพื่อนำตัวไปรับการตรวจทางการแพทย์ได้ (ร่างมาตรา ๙๒)

๖.๓.๗ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนต้องรักษาความลับของข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนที่อยู่ในความครอบครองหรือพิทักษ์ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมาย โดยจะเปิดเผยข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานดังกล่าว ได้เฉพาะเท่าที่จำเป็นและเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวนเท่านั้น (ร่างมาตรา ๙๓)

๖.๓.๘ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ต้องจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ให้เสร็จโดยเร็ว ทั้งนี้ ไม่ให้นำรายงานดังกล่าวไปใช้ในกระบวนการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กระบวนการยุติธรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ที่มุ่งกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับโทษ (ร่างมาตรา ๙๔)

๗. หมวด ๖ ผู้ตรวจการขนส่งทางราง

๗.๑ กำหนดอำนาจของผู้ตรวจการขนส่งทางรางในการตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งทางราง เช่น เข้าไปในสถานที่ใด ๆ ที่ประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือสถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ยึดหรืออายัดสิ่งของหรือเอกสารที่อยู่ในสถานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาต

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ดังกล่าว ระวังการออกเดินทางหรือกักขบวนรถขนส่งทางราง ตรวจหรือสั่งให้พนักงานขับรถขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หยุดรถขนส่งทางราง เพื่อทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงมีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบว่าผู้ประจำหน้าที่นั้นเสพสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หรือไม่ ทั้งนี้ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง (ร่างมาตรา ๙๕ ถึงร่างมาตรา ๙๘)

๗.๒ เมื่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางพบหรือได้รับแจ้งเหตุขัดข้องกับการขนส่งทางราง และเป็นเหตุให้การให้บริการขนส่งทางรางหยุดชะงัก ต้องรายงานให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบโดยเร็ว เพื่อให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางสั่งการให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าว (ร่างมาตรา ๙๙)

๗.๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตหรือตัวแทนที่ไม่เห็นด้วยกับการวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ของผู้ตรวจการขนส่งทางราง ให้อุทธรณ์เป็นหนังสือต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง และผู้ตรวจการขนส่งทางรางต้องพิจารณาคำอุทธรณ์และแจ้งผลการพิจารณาคำอุทธรณ์ให้ผู้อุทธรณ์ทราบโดยไม่ชักช้าภายในระยะเวลาไม่เกิน ๓๐ วันนับแต่วันได้รับอุทธรณ์

ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางเห็นด้วยกับคำอุทธรณ์ให้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงคำสั่งภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ถ้าไม่เห็นด้วยกับคำอุทธรณ์ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้รายงานความเห็นพร้อมทั้งเหตุผลไปยังอธิบดีกรมการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับรายงาน ในกรณีมีเหตุจำเป็น ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีหนังสือแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบก่อนครบกำหนดเวลาดังกล่าว โดยให้ขยายระยะเวลาได้ไม่เกิน ๓๐ วันนับแต่วันที่ครบกำหนดเวลาดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๐๐)

๘. หมวด ๗ ผู้ประจำหน้าที่

๘.๑ ห้ามผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากอธิบดีกรมการขนส่งทางราง หรือมีใบอนุญาตซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย

ผู้ประจำหน้าที่ซึ่งต้องได้รับใบอนุญาต ได้แก่ พนักงานขับรถขนส่งทางราง พนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หรือพนักงานประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ส่วนผู้ซึ่งมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต่างประเทศ ซึ่งจะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักรหรือไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร ในกรณีที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่มีการเดินรถขนส่งทางรางระหว่างกันนั้น ถ้าได้นำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางรับรองแล้ว ให้ถือว่าเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดีกรมการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๐๑ และร่างมาตรา ๑๐๒)



๘.๒ กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และอายุ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละประเภท รวมทั้งกำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางกำหนด หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอบรมความรู้หรือทักษะของหน่วยงานหรือสถาบันที่กรมการขนส่งทางรางรับรองหรือตามหลักสูตรที่ได้รับการรับรองเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ของหน่วยงานหรือสถาบันที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง (ร่างมาตรา ๑๐๓ ถึงร่างมาตรา ๑๐๕)

๘.๓ พนักงานเจ้าหน้าที่จะต้องรายงานให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบ โดยเร็วเมื่อปรากฏว่า ผู้ประจำหน้าที่คนใดหย่อนคุณสมบัติเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย หรือความรู้ หรือความสามารถ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบกิจการขนส่งทางรางสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นเข้ารับการทดสอบโดยการตรวจทางการแพทย์ หรือเข้ารับการทดสอบความรู้ความสามารถทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติได้ โดยผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องจัดผู้ประจำหน้าที่ผู้อื่นมาปฏิบัติหน้าที่แทนผู้ประจำหน้าที่ดังกล่าว เป็นการชั่วคราว (ร่างมาตรา ๑๐๖)

๘.๔ ผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่และข้อกำหนด ทางวินัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๑๐๗)

๘.๕ อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ได้ (ร่างมาตรา ๑๐๘ และร่างมาตรา ๑๐๙)

๘.๖ ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่อยู่กับตัวในขณะที่ ปฏิบัติหน้าที่ และต้องแสดงต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางเมื่อขอตรวจใบอนุญาตดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๑๐)

๙. หมวด ๘ การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง

๙.๑ ห้ามนำรถขนส่งทางรางที่ไม่ได้จดทะเบียนมาใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ยกเว้นรถขนส่งทางรางที่เป็นพระราชพาหนะและรถขนส่งทางทหาร โดยให้ผู้ประสงค์จะจดทะเบียนรถขนส่งทางรางยื่นคำขอจดทะเบียนต่อนายทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๑๑ ถึงร่างมาตรา ๑๑๓)

๙.๒ กำหนดคุณลักษณะของรถขนส่งทางรางที่จะนำมาขอจดทะเบียน และให้นายทะเบียนออกแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางรางและหลักฐานแสดงการจดทะเบียน สำหรับรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว ทั้งนี้ รถขนส่งทางรางจะต้องแสดงแผ่นป้ายทะเบียน ดังกล่าวตามแบบและหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๑๑๔ ถึงร่างมาตรา ๑๑๖)

๙.๓ นายทะเบียนมีหน้าที่รายงานให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบ ในกรณีที่รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วมีเหตุสงสัยว่า มีความชำรุดบกพร่อง หรือมีสภาพ ไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้อธิบดีกรมการขนส่ง



ทางรางสั่งให้มีการตรวจสอบหรือทดสอบรถขนส่งทางรางดังกล่าว ทั้งนี้ โดยให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้นเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๑๑๗)

๙.๔ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว มีหน้าที่ต้องดูแลและบำรุงรักษารถขนส่งทางรางให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในการใช้และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น หรือส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งทางรางหรือสิ่งแวดล้อม หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายขึ้น

อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง ซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว นำรถขนส่งทางรางบางประเภท ลักษณะ หรือขนาดเข้ารับการตรวจสภาพตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนดได้ (ร่างมาตรา ๑๑๘)

๙.๕ การแก้ไข เพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของรถขนส่งทางราง หรือส่วนควบหรืออุปกรณ์สำหรับรถขนส่งทางราง ซึ่งเป็นสาระสำคัญของตัวรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน (ร่างมาตรา ๑๑๙)

๙.๖ ผู้โอนและผู้รับโอนต้องแจ้งการโอนรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้วต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียนภายใน ๓๐ วันนับแต่วันโอน (ร่างมาตรา ๑๒๐)

๙.๗ หากผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วประสงค์จะเลิกใช้รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียน ให้แจ้งต่อนายทะเบียนภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่เลิกใช้ ส่วนในกรณีที่รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วสูญหายหรือถูกทำลายลง ให้แจ้งต่อนายทะเบียนภายใน ๗ วันนับแต่วันที่มิเหตุดังกล่าว โดยให้แจ้งเลิกใช้พร้อมกันด้วย (ร่างมาตรา ๑๒๑)

๑๐. หมวด ๙ การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ

๑๐.๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางจะเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น เกินกว่าอัตราที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนดไม่ได้ (ร่างมาตรา ๑๒๒)

๑๐.๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้โดยสารเมื่อการเดินรถขนส่งทางรางมีเหตุล่าช้าหรือถูกยกเลิก และต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ตลอดจนต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยเฉพาะผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ให้มีความเหมาะสมแก่การใช้บริการของการประกอบกิจการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๒๓ ถึงร่างมาตรา ๑๒๕)



๑๐.๓ ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่ได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางรางมีสิทธิร้องเรียนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางราง และอธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายจะต้องดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและมีคำสั่งโดยเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน ๖๐ วันนับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียนดังกล่าว และให้สั่งผู้ได้รับใบอนุญาตดำเนินการแก้ไขความเดือดร้อนของผู้ร้องเรียนภายในระยะเวลาที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางกำหนด (ร่างมาตรา ๑๒๖)

๑๐.๔ ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่อยู่ในบริเวณสถานีต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย และทรัพย์สิน การรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในบริเวณสถานีตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๑๒๗)

๑๑. หมวด ๑๐ บทกำหนดโทษ

๑๑.๑ ส่วนที่ ๑ โทษปรับทางปกครอง

๑๑.๑.๑ กำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง กรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ซึ่งได้กระทำความผิดที่มีบทกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัตินี้ อาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองได้ (ร่างมาตรา ๑๒๘ และร่างมาตรา ๑๒๙)

๑๑.๑.๒ กำหนดให้โทษปรับทางปกครองตามพระราชบัญญัตินี้ มี ๒ ชั้น ได้แก่ โทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ บาท และโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ ๔๐,๐๐๐ บาท แต่ไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท อย่างไรก็ตามหากการกระทำความผิดนั้นเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะต่อเนื่องต้องระวางโทษปรับเป็นรายวัน ได้แก่ โทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ให้ปรับวันละไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ บาท และโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้ปรับวันละไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๑๓๐)

๑๑.๑.๓ การกระทำความผิดของผู้ประจำหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง กรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง จะมีโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ หรือชั้น ๒ และจะมีโทษปรับทางปกครองชั้นต่ำหรือชั้นสูง ให้เป็นไปตามข้อบังคับของกระทรวงคมนาคม โดยให้คำนึงถึงลักษณะของความร้ายแรงของการกระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้น (ร่างมาตรา ๑๓๑)

๑๑.๑.๔ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเป็นผู้วินิจฉัยโทษปรับทางปกครองสำหรับความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ และกำหนดให้คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง



ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เป็นผู้วินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง สำหรับการกระทำความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ และความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ที่เกี่ยวเนื่องกัน (ร่างมาตรา ๑๓๒)

๑๑.๑.๕ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองแก่ผู้ถูกกล่าวหาที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง กรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามสมควร ทั้งนี้ หากมีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษต่อพนักงานสอบสวนในคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดของบุคคลดังกล่าว ให้พนักงานสอบสวนส่งเรื่องให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่มีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาดังกล่าว ในกรณีที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเห็นควรใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครอง ให้ดำเนินการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สอบสวนเพื่อพิจารณามาตรการลงโทษปรับทางปกครองต่อไป พร้อมทั้งแจ้งให้พนักงานสอบสวนทราบ แต่หากอธิบดีกรมการขนส่งทางรางพิจารณาแล้วเห็นว่า ไม่ควรใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางแจ้งพนักงานสอบสวนดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต่อไป (ร่างมาตรา ๑๓๓ และร่างมาตรา ๑๓๔)

๑๑.๑.๖ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สอบสวน เพื่อทำหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐานและทำความเข้าใจก่อนเสนอให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางพิจารณามาตรการลงโทษปรับทางปกครอง ทั้งนี้ หากเจ้าหน้าที่สอบสวนเห็นว่าควรลงโทษผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในโทษปรับทางปกครองชั้นใด ให้เสนอเรื่องต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางเพื่อดำเนินการต่อไป (ร่างมาตรา ๑๓๕ และร่างมาตรา ๑๓๖)

๑๑.๑.๗ การวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองต้องทำคำวินิจฉัยเป็นหนังสือ โดยระบุข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้อกฎหมายที่อ้างอิงและเหตุผลแห่งคำวินิจฉัย พร้อมทั้งมีหนังสือแจ้งให้ผู้ถูกกล่าวหาทราบด้วย ทั้งนี้ หากผู้ถูกกล่าวหาซึ่งถูกสั่งลงโทษปรับทางปกครองยินยอมที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยดังกล่าว ให้ทำบันทึกความยินยอมเพื่อให้ผู้ถูกกล่าวหาลงนาม ในกรณีนี้ให้สิทธิในการนำคดีอาญามาฟ้องระงับ แต่ถ้าหากผู้ถูกกล่าวหาไม่ยินยอมลงนามให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางแจ้งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำความผิดต่อไป (ร่างมาตรา ๑๓๗ ถึงร่างมาตรา ๑๓๙)

๑๑.๑.๘ หากบุคคลซึ่งลงนามในบันทึกความยินยอมในข้อ ๑๑.๑.๗ ไม่ชำระเงินตามบันทึกความยินยอมหรือชำระไม่ครบถ้วนให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางยื่นคำร้องต่อศาลปกครองชั้นต้น เพื่อดำเนินการบังคับให้เป็นไปตามบันทึกความยินยอม และให้ศาลปกครองชั้นต้นมีอำนาจกำหนดค่าบังคับส่งให้บุคคลซึ่งลงนามในบันทึกความยินยอมดังกล่าวชำระค่าปรับทางปกครองตามควรแก่กรณี ทั้งนี้ คำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นในเรื่องดังกล่าวให้เป็นที่ที่สุด (ร่างมาตรา ๑๔๐)



๑๑.๑.๙ วิธีพิจารณาลงโทษปรับทางปกครองของเจ้าหน้าที่สอบสวน แบบคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง และการจัดทำบันทึกความยินยอมของผู้ถูกกล่าวหา ให้เป็นไปตามระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด (ร่างมาตรา ๑๔๑)

๑๑.๒ ส่วนที่ ๒ โทษทางอาญา

- กำหนดการกระทำที่เป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้และโทษทางอาญา ทั้งนี้ ในกรณีที่ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือเป็นความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ (อธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้) มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แต่หากผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือยินยอมแล้วแต่ไม่ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ดำเนินคดีกับผู้ต้องหาต่อไป (ร่างมาตรา ๑๔๒ ถึงร่างมาตรา ๑๕๓)

๑๒. บทเฉพาะกาล

๑๒.๑ กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกอบด้วยนายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ และกรรมการโดยตำแหน่งจำนวน ๘ คน ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ทั้งนี้ ให้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๑๕๔)

๑๒.๒ กำหนดให้โครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่ได้เริ่มดำเนินการไว้ ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่แล้วเสร็จ ดำเนินการต่อไปตามเดิม เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางจะมีมติเป็นอย่างอื่น (ร่างมาตรา ๑๕๕)

๑๒.๓ กำหนดให้อำนาจ สิทธิ และประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีอยู่ตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือกฎหมายว่าด้วยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ยังคงมีอยู่ต่อไปเพิกเฉยที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๖๐)

๑๒.๔ กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามลักษณะและประเภทของการประกอบกิจการ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ขอบเขตการให้บริการ รวมทั้งสิทธิต่าง ๆ ในการให้บริการขนส่งทางรางในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ให้กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง โดยคำนึงถึงสิทธิและข้อผูกพันที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการพัฒนาการบริการที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย (ร่างมาตรา ๑๖๑)

๑๒.๕ ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าวยังคงมีสิทธิในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตและสิทธิที่มีอยู่เดิมตามที่ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางต่อไป จนกว่าสัมปทานหรือสัญญานั้นจะสิ้นสุดลง โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัตินี้ และตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด โดยให้ถือว่าผู้มีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบเดียวกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งหากผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าวกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่ถือเป็นเหตุให้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางได้ และหากเป็นการกระทำของผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถ ให้สั่งเพิกถอนสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้นได้

ในกรณีที่ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางทำความตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานหรือสัญญานั้น ให้เป็นการได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้แก่ผู้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้น โดยให้ได้รับสิทธิประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตการให้บริการเดิมที่คู่กรณีได้ตกลงกัน และตามระยะเวลาที่เหลืออยู่ของสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ให้ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางที่ได้รับการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ภายใน ๙๐ วันนับแต่วันที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าว และในระหว่างนั้นให้ยังคงให้บริการกิจการขนส่งทางราง



ต่อไปได้ ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้แล้วเสร็จภายใน ๙๐ วันนับแต่วันที่ได้รับคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๖๒)

๑๖.๖ กำหนดให้เขตระบบรถไฟฟ้าและเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ และเขตทางรถไฟตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ยังคงใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะมีการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๖๓)

๑๖.๗ กำหนดให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะเดียวกับผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือผู้ได้รับสัมปทานตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๕ ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ และให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องได้รับใบรับรองจากหน่วยงานหรือสถาบันที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง หรือหลักสูตรที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง ตามมาตรา ๑๐๓ (๒) และได้รับยกเว้นไม่ต้องมีอายุ สุขภาพร่างกาย หรือความรู้และความชำนาญ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงตามมาตรา ๑๐๓ (๔) (ร่างมาตรา ๑๖๔)

๑๖.๘ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางดำเนินการให้การรับรองสถานฝึกอบรมความรู้หรือทักษะเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๑๖๕)

๑๓. อัตราค่าธรรมเนียม

- กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ หนังสือจดทะเบียนรถขนส่งทางราง และแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางราง (บัญชีอัตราค่าธรรมเนียมท้ายร่างพระราชบัญญัติ)

๒) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (นางมนพร เจริญศรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งเสนอโดย นางมนพร เจริญศรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย กับคณะ มีหลักการและเหตุผล ดังนี้

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



เหตุผล

โดยที่นโยบายสำคัญและแผนงานของรัฐบาลด้านการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ สร้างความสามารถในการแข่งขัน มีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๓) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งเสนอโดยนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน กับคณะ มีหลักการและเหตุผล ดังนี้

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง

เหตุผล

โดยที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑.๑.๓ การอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ภายหลังจากรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ) ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรแล้ว มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัตินี้ดังต่อไปนี้

๑) การกำหนดโครงข่ายเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรางทั่วประเทศจะช่วยยกระดับการให้บริการสาธารณะด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อีกทั้งยังช่วยลดปัญหาการจราจรลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการใช้รถ ลดความเหลื่อมล้ำทางการคมนาคมของประชากรภายในประเทศ ช่วยลดภาระด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการขนส่งสินค้าของผู้โดยสารและผู้ประกอบการ ตลอดจนทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณที่ระบบการขนส่งทางราง ซึ่งจะทำให้นักลงทุนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทย รวมถึงนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาในประเทศไทยมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

๒) สนับสนุนหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติ เนื่องจากการให้บริการขนส่งทางรางในปัจจุบัน มีความน่าเชื่อถือของการให้บริการลดลง และกฎหมายดังกล่าวจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการกำหนดมาตรฐานการจัดการระบบการขนส่งทางราง ตลอดจนการควบคุมกำกับกิจการการขนส่งทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่น มีการคุ้มครองให้มีการให้บริการที่ตรงต่อเวลา การประกันความเสียหายต่าง ๆ อันเนื่องจากการเดินทาง ทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งจะเกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน นอกจากนี้ การยกระดับมาตรฐานการขนส่งทางรางให้มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลจะเป็นการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรม และควรมีการพิจารณาทบทวนอัตราค่าโดยสาร ทุกระยะเวลา ๕ ปี นอกจากนี้ ระบบการขนส่งทางรางมีผลต่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนในระยะยาว

๓) อุตสาหกรรมการขนส่งทางรางทำให้เกิดการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศให้เป็นโครงข่ายการคมนาคมที่สมบูรณ์ เกิดการพัฒนาในระยะยาว ยกระดับการบริการของการขนส่งทางรางให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และหากมีอุบัติเหตุทางรางเจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบเอกชนได้ทันที และเหมาะสม

๔) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดทำแผนงานการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบการขนส่งทางรางกับโครงข่ายระบบโลจิสติกส์อื่น ๆ ทั้งหมด ได้แก่ การคมนาคมทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และเมื่อได้ดำเนินการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบดังกล่าวทั้งหมดเข้าด้วยกันแล้ว จะต้องบริหารจัดการเวลาการขนส่งให้รวดเร็วและมีมาตรฐาน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเท่าเทียมกันของกลุ่มผู้ใช้บริการ ได้แก่ เด็ก สตรีมีครรภ์ ผู้สูงอายุ และคนพิการ นอกจากนี้ ยังต้องนำระบบบัตรโดยสารร่วมมาใช้เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการใช้บริการ ตลอดจนต้องมีการบูรณาการร่วมกัน



ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทุกระบบเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

๕) การกำหนดให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธานคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง อาจทำให้การทำงานขาดความคล่องตัวหรือไม่ จึงเห็นควรกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการคมนาคมขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เป็นประธานคณะกรรมการจะมีความเหมาะสมมากกว่า

๖) ในกรณีที่มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนนั้น มีกรณีใดบ้างที่จะให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน และเอกชนจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางก่อนการเสนอโครงการหรือไม่ ทั้งนี้ เมื่อเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนแล้วจะต้องควบคุมกำกับให้รอบคอบ ไม่เช่นนั้น อาจทำให้เกิดการผูกขาดการร่วมทุนซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออัตราค่าบริการหรือค่าขนส่ง

๗) ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง หรือการคุ้มครองประชาชน ในฐานะผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการขนส่งทางราง เช่น การขดใช้ค่าโดยสาร กรณีการเดินทางในระบบราง ขัดข้อง การไม่มีมาตรฐานการให้บริการ ซึ่งแตกต่างจากหลายประเทศที่สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่ชัดเจน ทำให้ประชาชนสามารถวางแผนได้ ปัญหาขบวนรถไฟทางไกล ยังคงมีปัญหาความล่าช้าในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบในด้านเศรษฐกิจ กฎหมายฉบับนี้ จึงจะเป็นการยกระดับมาตรฐานการขนส่งทางราง คุ้มครองสิทธิผู้ใช้โดยสาร ซึ่งมีความสอดคล้องกับการดำเนินการของระบบการขนส่งทางรางของประเทศพัฒนาแล้ว

๘) ควรกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง เนื่องจากการวางแผนนโยบายเกี่ยวกับการขนส่งทางรางเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาโดยตรง นอกจากนี้ ควรพิจารณาเกี่ยวกับประเด็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางราง ตามหมวด ๔ การประกอบกิจการขนส่งทางราง โดยยึดถือหลักการว่า การขนส่งสาธารณะเป็นของทุกคนไม่ใช่ของเอกชนรายใดรายหนึ่ง

๙) ควรเปิดโอกาสให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในท้องถิ่นของตนเองได้

๑๐) ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้กำหนดเกี่ยวกับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ วิถีชุมชน ปัญหาสิ่งแวดล้อม และการเวนคืนที่ดินเพื่อนำมาจัดทำระบบการขนส่งทางราง ซึ่งเรื่องดังกล่าวอาจทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบจากการที่มีรางตัดผ่านพื้นที่ เช่น เกิดมลพิษทางเสียง และมลพิษทางอากาศ ดังนั้น จึงควรรับฟังความคิดเห็นและทำความเข้าใจกับประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณที่กำหนดให้มีการขนส่งทางรางให้ชัดเจน นอกจากนี้ ยังไม่มีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางราง ไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือเอกชน



๑๑) การขนส่งทางรางจะต้องดำเนินการโดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ โดยผู้ประกอบการขนส่งทางรางจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ให้บริการ แก่ผู้ใช้บริการให้มีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการ ทั้งนี้ การกำหนดอัตรา ค่าโดยสารและค่าบริการนั้นจะต้องเป็นธรรมแก่ประชาชนและผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง

๑๒) ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการกำหนดเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ไว้ในหมวด ๕ ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีบทบาทในการสอบสวนอุบัติเหตุ หากเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งทางราง นอกจากนี้ มีข้อสังเกตว่า ควรพิจารณาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุของจุดตัดของระบบรางและถนนด้วย เนื่องจากพบอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

๑๓) การส่งเสริมการประกอบกิจการทางรางโดยระบบอนุญาตควรเป็นไปตาม มาตรฐานความปลอดภัย และมีการพิจารณาถึงจำนวนการให้บริการของระบบการขนส่งทางราง การกำหนดอัตราค่าโดยสารซึ่งต้องสอดคล้องกับการบริการ และค่าแรงขั้นต่ำ ผู้ได้รับอนุญาต ควรต้องจ่ายค่าชดเชยจากการให้บริการที่ล่าช้า และควรมีการสร้างเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการ โดยการทำประกันภัยคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการในด้านต่าง ๆ เพื่อสร้างความมั่นใจต่อระบบ การขนส่งทางรางของประเทศ

๑๔) การบัญญัติกฎหมายควรมีความชัดเจน และมีการบูรณาการร่วมกันในทุกภาคส่วน เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกฎหมายในการควบคุมระบบการขนส่งทางราง ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงมีการกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ที่ครอบคลุมถึงระบบการขนส่งทางราง ซึ่งผู้ใช้บริการจะรู้สึก ปลอดภัยและมาใช้บริการมากขึ้น สร้างงานแก่พื้นที่บริเวณใกล้เคียง แต่การดำเนินการจัดทำ โครงการต่าง ๆ จะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้เสียอย่างรอบด้าน

๑๕) ระบบการขนส่งทางรางเป็นโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ นำไปสู่การพัฒนา ด้านโลจิสติกส์ของประเทศ การปฏิรูประบบการขนส่งทางรางควรกำหนดให้มีการแข่งขันกัน เพื่อให้มีการพัฒนาโดยไม่ควรกำหนดบทบัญญัติที่จะเป็นการเอื้อประโยชน์แก่นายทุน เช่น การโอนสิทธิ ตามใบอนุญาต การให้ประโยชน์ผู้รับสัมปทานอย่างชัดเจน หรือการลดอำนาจในการเข้าพื้นที่ เพื่อการสอบสวนตรวจสอบอุบัติเหตุจากการขนส่งทางราง

๑๖) ในการดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ควรคำนึงถึงแผนการปฏิบัติงาน ของกรมการขนส่งทางรางประกอบกันด้วย เพื่อความสอดคล้องในการดำเนินงาน และเนื่องจาก ประเทศไทยยังคงประสบปัญหาความเหลื่อมล้ำภายในประเทศ การสร้างระบบการขนส่งทางราง ทั่วประเทศจะเป็นประโยชน์และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ตลอดจนกระจายความเจริญ ไปยังจังหวัดอื่น ๆ อย่างทั่วถึง

๑๗) ร่างพระราชบัญญัตินี้เปิดโอกาสให้มีการแข่งขันเพื่อขอรับใบอนุญาต นำไปสู่ การพัฒนาคุณภาพ ซึ่งเกิดผลดีต่อประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแก้ปัญหาค่าโดยสาร ที่ไม่เป็นธรรม นอกจากนี้ การคุ้มครองผู้ประกอบการรายเดิมจะเป็นการสร้างเชื่อมั่นในระบบ การขนส่งทางรางให้มีเสถียรภาพต่อไปได้



๑๘) ร่างพระราชบัญญัติที่เป็นร่างหลักในการพิจารณา ควรเป็นร่างที่ได้รับการยอมรับจากทุกฝ่าย มีความรัดกุมรอบคอบ ไม่ให้อำนาจแก่หน่วยงานที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบมากเกินไป เพื่อความปลอดภัยของประชาชนผู้ให้บริการและประชาชนที่อาศัยโดยรอบ ตลอดจนควรมีการป้องกันอุบัติเหตุและมีมาตรฐานการควบคุม กำกับดูแล รวมถึงการซ่อมบำรุงระบบการขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐาน มีมาตรการในการคุ้มครองผู้โดยสาร กำหนดเส้นทางและความถี่ในการเดินรถที่เหมาะสม มีอัตราโครงสร้างค่าโดยสารที่เป็นธรรมและสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

๑๙) ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะเป็นก้าวสำคัญเพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งทางรางทั้งด้านความปลอดภัย การซ่อมบำรุง การให้บริการ ทำให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและเสรี เกิดการพัฒนาการบริการ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนให้ได้รับการบริการที่ดี มีมาตรฐานที่ดีต่อไป

๒๐) ประเด็นที่ต้องมีการพิจารณาอย่างรอบคอบในขั้นคณะกรรมการธิการ คือ การคัดเลือกผู้ประกอบการที่จะเข้ามาให้บริการขนส่งสาธารณะต้องมีความโปร่งใส ไม่เอื้อประโยชน์ให้แก่ภาคเอกชน คำนึงถึงประโยชน์ของประชาชน การสนับสนุนให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการ และในขั้นตอนของการก่อสร้างหรือซ่อมบำรุง ต้องวางแผนและป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน และพื้นที่ที่จะทำการพัฒนาการขนส่งทางรางควรเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อม และมีความเหมาะสม เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

๑.๑.๔. การตอบชี้แจง

เมื่อสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายเสร็จแล้ว **อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์) ได้ตอบชี้แจง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้**

๑) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ที่เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร ทั้ง ๓ ฉบับ มีการยกร่างในบริบทที่แตกต่างกัน และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (นางมนพร เจริญศรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย กับคณะ เป็นผู้เสนอ) เป็นร่างที่มีความเป็นปัจจุบัน และทันสมัย เนื่องจากได้มีการยกร่างในบริบทที่เป็นปัจจุบันสำหรับหมวด ๑ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ที่มีการกำหนดให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ เนื่องจากการกำหนดนโยบายการขนส่งทางรางเป็นนโยบายระดับชาติ และมีจำนวนวงเงินงบประมาณในการดำเนินการเป็นจำนวนมาก และมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายฉบับ รวมถึงเกี่ยวข้องกับการกำหนดยุทธศาสตร์ของประเทศในระดับภูมิภาค ซึ่งต้องมีการกำหนดทิศทางการวางนโยบายและการทำงานโดยนายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรี

๒) สำหรับการดำเนินการหมวด ๒ การจัดทำโครงการขนส่งทางราง ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการกระจายอำนาจมากขึ้น มีการลดขั้นตอนให้ท้องถิ่นดำเนินการด้วยตนเองได้มากขึ้น



๓) สำหรับการดำเนินการตามหมวด ๔ การประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น เห็นได้ว่า ร่างพระราชบัญญัติแต่ละฉบับมีรายละเอียดของการกำหนดให้เอกชนมาลงทุนในการขนส่งทางราง มากน้อยแตกต่างกัน เนื่องจากการเปิดโอกาสให้มีการลงทุนโดยเอกชน จะทำให้การประกอบกิจการ ขนส่งทางรางมีความคล่องตัวมากกว่า ทั้งนี้ ประเทศไทยเป็นเจ้าของกิจการขนส่งทางรางทั้งหมด และถ้ามีการร่วมทุนต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้

๔) สำหรับการดำเนินการเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์นั้น บางครั้งจะต้อง มีการลดการใช้อำนาจรัฐ และการดำเนินการบางประการซึ่งขัดแย้งกับวิธีการสอบสวนอุบัติเหตุ โดยการสอบสวนอุบัติเหตุจะมุ่งหมายเฉพาะการป้องกันเหตุนั้น ๆ มิให้เกิดขึ้นอีก โดยมิได้มีความมุ่งหมาย ในการหาตัวบุคคลผู้กระทำความผิด นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังมีความมุ่งหมาย ที่จะคุ้มครองผู้โดยสารในทุก ๆ ด้าน

๑.๑.๕ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ

มติ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๖ (สมัยสามัญประจำปี ครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ทั้ง ๓ ฉบับพร้อมกันไป ด้วยคะแนนเสียง ๔๐๕ เสียง ไม่รับหลักการ ไม่มี ดออกเสียง ไม่มี และไม่ลงคะแนนเสียง ๔ เสียง และมีมติให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๓๑ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ขึ้นคณะกรรมการ โดยการถือเอาร่างพระราชบัญญัติของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา และมีกำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน

๑. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ซึ่งเป็นเอกสารแนบระเบียบวาระการประชุม
สภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)
วันพุธที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๗

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=F6KQZ>



๒. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(นางมนพร เจริญศรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ เป็นผู้เสนอ)
ซึ่งเป็นเอกสารแนบระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖
ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๗

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=9J7KG>



ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๓. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ เป็นผู้เสนอ ซึ่งเป็นเอกสารแนบระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗ https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=CQGIW	
๔. เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ของสำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการ สภาผู้แทนราษฎร ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๗ (อ.พ. ๓๔/๒๕๖๗) https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=O8O4N	
๕. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๗ https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=BYJ5	
๖. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗ https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=1M2OQ	
๗. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗ https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=A9OU4	



๑.๒ วาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงลำดับมาตรา^๓

ก่อนที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร จะพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ^๔นี้ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณา เรียงลำดับมาตรา ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้อนุญาตให้นางสาววิมลลี อมราภรณ์ ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เข้าร่วมชี้แจงต่อที่ประชุมตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ วรรคสอง^๕

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๙ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๘ และครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๘ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา เริ่มต้นด้วยชื่อร่าง คำปรารภ แล้วพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราจนจบร่าง โดยมีการพิจารณาและอภิปรายสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑.๒.๑ ชื่อร่างพระราชบัญญัติ	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๒ คำปรารภ	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๓ มาตรา ๑	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๔ มาตรา ๒	ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิต ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒ เป็นดังนี้

“มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการไม่มีการแก้ไข

^๓ สามารถสืบค้นเอกสารรายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา และบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้จากเว็บไซต์ PRT คลังสารสนเทศรัฐสภา สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร <https://prt.parliament.go.th/> หรือสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๘ ถึง ๑๒ ในหน้าที่ ๑๑๔

^๔ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ กำหนดว่า

“ข้อ ๑๐๔ เมื่อคณะกรรมการได้กระทำการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ตามหน้าที่และอำนาจหรือตามที่สภามอบหมายเสร็จแล้วให้รายงานต่อสภาตามระยะเวลาที่สภากำหนด ในที่ประชุมสภา คณะกรรมการมีสิทธิแถลง ชี้แจง หรือแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการกระทำดังกล่าวในวาระหนึ่ง ในการนี้ คณะกรรมการอาจมอบหมายให้บุคคลใดแถลงหรือชี้แจงแทนก็ได้ เมื่อได้รับอนุญาตจากประธาน”



๑.๒.๕ มาตรา ๓

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“การขนส่งทางราง” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยรถขนส่งทางราง

“รถขนส่งทางราง” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยขับเคลื่อนไปบนทางซึ่งมีราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถราง และให้หมายความรวมถึงรถที่ใช้วิ่งบนรางหรือทางเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย

“ทางเฉพาะ” หมายความว่า ทางที่มีลักษณะเป็นการบังคับรถขนส่งทางรางให้ขับเคลื่อนไปตามทางนั้น

“รางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า โครงสร้างพื้นฐานทางราง ระบบราง โครงสร้างทางวิ่ง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการสื่อสาร ระบบแหล่งจ่ายไฟ สถานี ยานขนส่งสินค้าทางราง ศูนย์ควบคุมการเดินรถ อาคารสำนักงาน โรงซ่อมบำรุง และเขตระบบการขนส่งทางราง และรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

“กิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า การประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง การประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

“กิจการรางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า กิจการบริหารจัดการ และบำรุงรักษารางเพื่อการขนส่ง

“กิจการเดินรถขนส่งทางราง” หมายความว่า กิจการเดินรถขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยสารหรือสินค้า

“กิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน” หมายความว่า การขนส่งทางรางซึ่งไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์ หรือการขนส่งทางรางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับกิจการนั้น โดยไม่มีการเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง หรือค่าบริการอื่น

“ค่าโดยสาร” หมายความว่า ส่วนหนึ่งค่าตอบแทนที่ต้องจ่ายเพื่อการโดยสาร ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

“ค่าขนส่ง” หมายความว่า ค่าระวางหรือส่วนหนึ่งค่าตอบแทนที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนส่ง สินค้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

“ค่าใช้จ่ายประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่ง หรือโครงสร้างพื้นฐานอื่นในการขนส่งทางราง

“ทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ทรัพย์สินที่จำเป็นต่อการขนส่งทางรางให้สามารถดำเนินได้อย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก



“ค่าบริการ” หมายความว่า ค่าบริการที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากค่าโดยสารและค่าขนส่งที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

“สถานี” หมายความว่า สถานที่ที่ผู้รับส่งผู้โดยสารหรือรับขนส่งสินค้าในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

“เขตระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่ ทพธ. ได้กำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการขนส่งทางราง

“เขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่ ทพธ. ได้กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ในศรัทธาความปลอดภัยที่สหพันธ์สหพันธ์ต่อระบบรถขนส่งทางรางหรือคนโดยสารระบบรถขนส่งทางราง และบุคคลอื่นที่สหพันธ์สหพันธ์อยู่ในเขตระบบรถขนส่งทางราง

“ผู้ได้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ประจำหน้าที่” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

“เจ้าของโครงการ” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการเกี่ยวกับกิจการขนส่งทางราง

“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ

“ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” หมายความว่า ผู้ดูแลบริหารจัดการรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง โดยเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งหรือใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

“นายทะเบียน” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางรางซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ตรวจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางรางซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้



สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- มีข้อสังเกตเกี่ยวกับบทนิยามคำว่า “ทางเฉพาะ” ซึ่งเป็นบทนิยามที่คณะกรรมการธิการได้เพิ่มขึ้นใหม่ และบทนิยามคำว่า “เขตระบบรถขนส่งทางราง” ที่คณะกรรมการธิการได้แก้ไข โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแก้ไขบทนิยามคำว่า “เขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง” จากเดิมหมายความว่า เขตที่หวงกันไว้เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยที่อาจมีผลกระทบต่อระบบรถขนส่งทางรางที่ขยายต่อจากเขตระบบรถขนส่งทางราง แก้ไขเป็นหมายความว่า เขตที่กำหนดขึ้นเพื่อรักษาความปลอดภัยแก่ระบบรถขนส่งทางรางหรือคนโดยสารระบบรถขนส่งทางราง และบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถขนส่งทางรางนั้น จะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยในเขตหวงกันเดิมหรือไม่ และการแก้ไขดังกล่าวจะมีนัยสำคัญต่อการขยายต่อของเขตระบบรถขนส่งทางราง อย่างไรหรือไม่ จึงเห็นว่า คณะกรรมการธิการควรชี้แจงถึงเหตุผลและความจำเป็นในการเพิ่มบทนิยามดังกล่าว และอธิบายถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ เพื่อความชัดเจนและเป็นประโยชน์ต่อการใช้และการตีความกฎหมายในอนาคต

คณะกรรมการธิการตอบชี้แจง ดังนี้

๑. การเพิ่มบทนิยามคำว่า “ทางเฉพาะ” เป็นการนิยามเพื่อรองรับเทคโนโลยีการขนส่งทางรางในอนาคตที่มีความหลากหลายและพัฒนาอย่างรวดเร็ว มีลักษณะเป็นระบบขนส่งทางรางที่แตกต่างจากระบบเดิม เช่น ระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว หรือโมโนเรล (Monorail) หรือระบบขนส่งที่ใช้เทคโนโลยีแม่เหล็กไฟฟ้า (Maglev)

๒. การแก้ไขบทนิยามคำว่า “เขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง” จากเดิมที่ใช้คำว่า “เขตที่หวงกัน” มาเป็น “เขตที่กำหนด” เพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องจากการแก้ไขบทนิยามคำว่า “เขตระบบรถขนส่งทางราง” ที่แก้ไขจาก “เขตที่หวงกัน” เป็น “เขตที่กำหนด” เช่นกัน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน เป็นเอกภาพ และไม่ก่อให้เกิดความสับสนในการบังคับใช้กฎหมาย อีกทั้งยังมิได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน หากแต่จะช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยในการดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

๑.๒.๖ มาตรา ๔

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการขนส่งทางราง กับออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้และยกเว้นค่าธรรมเนียม

กฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

๑.๒.๗ หมวด ๑ คณะกรรมการนโยบายขนส่งทางราง ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๘ มาตรา ๕

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง” ประกอบด้วย

(๑) นายกรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) สอชนสหรือรัฐมนตรีคนหนึ่งที่ชนสหรือรัฐมนตรีชนสหมดยปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ

(๓) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ รัฐมนตรีช่วยว่าการคลัง รัฐมนตรีช่วยว่าการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลผู้มีความรู้และประสบการณ์ด้านวิศวกรรม ด้านขนส่ง ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางราง

ให้อธิบดีเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ”

มีกรรมการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายคารม พลพรกลาง (กรรมการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้คงไว้ตามร่างเดิม

นายขจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

“มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง” ประกอบด้วยกรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่

(๑) นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ

(๒) สอชนสหรือรัฐมนตรีคนหนึ่งที่ชนสหรือรัฐมนตรีชนสหมดยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ



(๓) สหประชาชาติโดยต้นเหตุ ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลผู้มีความรู้และประสบการณ์ด้านวิศวกรรม ด้านขนส่งทางราง ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่น ที่เป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางราง

ให้อธิบดีเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

กรรมการที่ขอสงวนความเห็นไม่ติดใจ

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการขนส่งทางราง จึงเห็นว่า การกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ และกำหนดให้ปลัดกระทรวงต่าง ๆ ซึ่งเป็นข้าราชการประจำเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง อาจไม่เหมาะสม และมีข้อสังเกตว่า เหตุใดคณะกรรมการจึงตัดนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องออกจากองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง โดยเห็นว่า ควรมีนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรี ซึ่งเป็นตัวแทนของประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายสำคัญของประเทศ โดยเฉพาะในด้านการขนส่งทางราง ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชน อีกทั้งเห็นว่า การกำหนดนโยบายสาธารณะควรอยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายการเมือง เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพทัดเทียมกับนานาประเทศ ทั้งนี้ หากมีข้อกังวลเกี่ยวกับภารกิจหรือภาระงานของนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีผู้รับผิดชอบ ก็สามารถมอบหมายให้ผู้แทนเข้าร่วมประชุมแทนได้ตามกฎหมาย เช่นเดียวกับกรณีของปลัดกระทรวง ซึ่งแม้จะได้รับแต่งตั้งให้เป็นกรรมการ แต่ในทางปฏิบัติปลัดกระทรวงก็มักต้องมอบหมายผู้แทนเข้าร่วมประชุม เนื่องจากมีภารกิจในงานประจำเป็นจำนวนมาก

อย่างไรก็ดี มีผู้อภิปรายว่า ไม่ควรกำหนดให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ เนื่องจากนายกรัฐมนตรีมีภารกิจจำนวนมาก อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ และเห็นว่า การกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเห็นว่า นายกรัฐมนตรีควรเป็นประธานกรรมการในคณะกรรมการที่เกี่ยวกับการบูรณาการนโยบายระดับสูงระหว่างหลายหน่วยงานเท่านั้น

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๒. องค์ประกอบคณะกรรมการในส่วนของการผู้ทรงคุณวุฒิตามร่างมาตรา ๕ (๔) ที่กำหนดว่า จำนวนไม่เกิน ๗ คน ไม่เหมาะสม เนื่องจากขาดความชัดเจน และอาจเปิดช่องให้มีการใช้ดุลพินิจกำหนดจำนวนกรรมการได้ จึงเห็นควรกำหนดจำนวนที่แน่นอนให้ชัดเจน พร้อมทั้งควรระบุคุณสมบัติของผู้ทรงคุณวุฒิให้มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน โดยเฉพาะด้านการขนส่งทางราง เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมาย

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

- องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางมีความเหมาะสมกับการแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการตามร่างมาตรา ๙ และสอดคล้องกับรูปแบบการกำกับดูแลด้านนโยบายของกระทรวงคมนาคมในระบบขนส่งประเภทอื่น ทั้งระบบการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการ อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมประสิทธิภาพการทำงานของระบบราชการให้มีความคล่องตัว และสอดคล้องกับแนวทางสากล นอกจากนี้ คณะกรรมการยังได้พิจารณาเพิ่มปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง เพื่อกำหนดนโยบายและจัดทำแผนแม่บทเพื่อสนับสนุนและผลักดันอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางอย่างมีประสิทธิภาพด้วย

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

๑.๒.๙ มาตรา ๖

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ต้องมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

ก. คุณสมบัติ

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) อายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี

(๓) เป็นผู้มีผลงานหรือเคยปฏิบัติงานที่แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้มีความรู้ และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง

ข. ลักษณะต้องห้าม

(๑) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษ สำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๔) เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง

(๕) เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานของรัฐแห่งอื่น หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งอาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ

(๖) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๗) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการ หรือที่ปรึกษาหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๘) เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๙) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

(๑๐) เป็นเจ้าหน้าที่ ลูกจ้าง หรือผู้ปฏิบัติงานอื่นใดของกรรมการขนส่งทางราง หรือที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญที่มีสัญญาจ้างกับกรรมการขนส่งทางราง

(๑๑) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่กระทำกับกรรมการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม เว้นแต่จะได้พ้นจากช่วงเวลาดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี”

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ ก. คุณสมบัติเป็นดังนี้

“ก. คุณสมบัติ

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) อายุไม่ต่ำกว่าสามสิบห้าปี

(๓) เป็นผู้มีความรู้หรือเคยปฏิบัติงานที่แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง

(๔) เป็นผู้มีความซื่อสัตย์สุจริตเป็นที่ประจักษ์”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้กรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประเภทผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า ๔๕ ปี ไม่น่าจะเป็นการเหมาะสม เห็นว่าควรกำหนดไว้ที่อายุไม่ต่ำกว่า ๓๕ ปี ซึ่งเป็นวัยที่มีความรู้ ประสบการณ์ และประสบความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้บุคคลที่มีความรู้ความสามารถเข้ามาเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิได้มากขึ้น



๒. เหตุใดลักษณะต้องห้ามของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามร่างมาตรา ๖ ข. (๔) กรณีเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง จึงไม่มีกำหนดระยะเวลาดังเช่น ร่างมาตรา ๖ ข. (๑๑) กรณีห้ามเป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่กระทำกับกรรมการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม เว้นแต่จะได้พ้นจากช่วงเวลาที่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า ๒ ปี ซึ่งเห็นว่าควรเพิ่มบทบัญญัติข้อยกเว้นในทำนองเดียวกันไว้ในร่างมาตรา ๖ ข. (๔) ด้วย เพื่อป้องกันปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อน

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

- การกำหนดลักษณะต้องห้ามของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแบบมีเงื่อนไขหรือเงื่อนไขเวลาถือว่าเป็นบทกฎหมายที่จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคล จึงต้องบัญญัติอย่างเคร่งครัดและเท่าที่จำเป็น เพื่อไม่ให้สิทธิของบุคคลถูกจำกัดโดยไม่จำเป็น กล่าวคือ กำหนดลักษณะต้องห้ามแบบมีเงื่อนไขเฉพาะที่บัญญัติไว้ในร่างมาตรา ๖ ข. (๑๑) กรณีห้ามเป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่กระทำกับกรรมการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม ซึ่งเป็นการจำกัดความอย่างแคบสำหรับเอกชนที่มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรงเท่านั้น แต่หากเป็นกรณีตามร่างมาตรา ๖ ข. (๔) กรณีเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางนั้น จะเป็นการจำกัดความอย่างกว้างสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั่วไป

หากกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลดังกล่าวเป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่กระทำกับกรรมการขนส่งทางรางจะเข้าหลักเกณฑ์ตามร่างมาตรา ๖ ข. (๑๑) แม้ลาออกแล้วก็จะยังไม่สามารถเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิได้ หากไม่พ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า ๒ ปีเช่นกัน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

๑.๒.๑๐ มาตรา ๗

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขความมาตรา ๗ วรรคสี่ เป็นดังนี้

“กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้”

คณะกรรมการการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการการไม่มีการแก้ไข

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑.๒.๑๑ มาตรา ๘

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๒ มาตรา ๙

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๙ ให้คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ โดยให้ความเห็นของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกประกอบ การพิจารณาไปพร้อมกัน

(๒) พิจารณาและให้ความเห็นชอบโครงการของหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของ โครงสร้างในต่างประเทศหรือโครงสร้างขนส่งทางราง และเมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เจ้าของ โครงสร้างเสนอโครงการดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการต่อไป

(๓) เสนอแนวทงในต่างประเทศพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้ รับประโยชน์จากต่างประเทศหรือโครงสร้างขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ

(๔) เสนอแนวทงในต่างประเทศพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อส่งเสริมและสนับสนุน การใช้ประโยชน์จากต่างประเทศหรือโครงสร้างขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ

(๕) เสนอแนวทางในการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางอากาศ โครงสร้างขนส่งทางน้ำ โครงสร้างขนส่งทางอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือ ก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ

(๖) พิจารณาและให้ความเห็นชอบมาตรฐานการขนส่งทางรางตามมาตรา ๑๓ (๗) เสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อกฎกระทรวงต่อไป

(๗) ให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการยกเว้นคุณสมบัติตามมาตรา ๔๓ (๓)

(๘) กำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น รวมถึงกำหนด ประเภทของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร

(๙) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น

(๑๐) ให้ความเห็นชอบหลักการของร่างกฎกระทรวงตามที่บัญญัติไว้ใน พระราชบัญญัตินี้

(๑๑) เสนอแนะ รายงานปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินการที่เกี่ยวกับการขนส่ง ทางรางต่อคณะรัฐมนตรี รวมทั้งกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวกับการ ขนส่งทางราง

(๑๒) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อพิจารณาหรือดำเนินการ อย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

(๑๓) วินิจฉัยชี้ขาดการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๑๔) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางตาม (๑) แล้ว ให้เผยแพร่ให้ทราบเป็นการทั่วไป และให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่และรับผิดชอบดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางดังกล่าว”

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติ โดยขอให้เพิ่มความเป็นมาตรา ๙ (๑/๑) ดังนี้

“(๑/๑) ก่อนเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตาม (๑) ต้องรับฟังความคิดเห็นของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเพื่อประกอบการพิจารณาด้วย”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกในร่างมาตรา ๙ (๑) มีความเกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อย่างไร และมีสอดคล้องกับร่างมาตรา ๑๔ ที่กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางด้วย หรือไม่

คณะกรรมการธิการตอบชี้แจง ดังนี้

- คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เป็นคณะกรรมการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เนื่องจากจะมีการปรับปรุงกฎหมายดังกล่าว เพื่อยกระดับของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ให้ทำหน้าที่รับผิดชอบบูรณาการระบบการคมนาคมขนส่ง หรือพิจารณาออกกฎหมายใหม่ตามความเหมาะสม ซึ่งมีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับร่างกฎหมายฉบับนี้ จึงได้บัญญัติถึงคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกในร่างมาตรา ๙ (๑) เพื่อบูรณาการการคมนาคมขนส่งในภาพรวมของทั้งประเทศ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการ

๑.๒.๑๓ มาตรา ๑๐

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๔ มาตรา ๑๑

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๕ มาตรา ๑๒

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๖ มาตรา ๑๓

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



“มาตรา ๑๓ ให้กรมการขนส่งทางรางรับผิดชอบในงานธุรการและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ รวมถึงคณะกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้ง และให้มีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) จัดทำร่างนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณากำหนดตามมาตรา ๙ (๑)

(๒) ศึกษาและวิเคราะห์โครงสร้างของหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงสร้างในโครงสร้างของโครงสร้างขนส่งทางราง เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๒)

(๓) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างในโครงสร้างพัฒนาโครงสร้างหรือโครงสร้างอื่นที่ได้รับประโยชน์จากโครงสร้างขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(๔) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างในโครงสร้างพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(๕) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางอากาศ โครงสร้างขนส่งทางน้ำ โครงสร้างขนส่งทางอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(๖) กำหนดโครงสร้างที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นที่เบื้องต้นเพื่อกำหนดแนวเส้นทางโครงสร้างขนส่งทางราง

(๗) จัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง ดังต่อไปนี้ เสนอต่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๖) เพื่อออกกฎกระทรวงต่อไป

- (ก) มาตรฐานด้านเทคนิค
- (ข) มาตรฐานด้านความปลอดภัย
- (ค) มาตรฐานด้านการเดินรถขนส่งทางราง
- (ง) มาตรฐานด้านคุณลักษณะเฉพาะ
- (จ) มาตรฐานด้านการทดสอบ
- (ฉ) มาตรฐานด้านการตรวจสอบและประเมิน
- (ช) มาตรฐานด้านการซ่อมบำรุงและบำรุงทาง
- (ซ) มาตรฐานด้านผู้ประจำหน้าที่
- (ณ) มาตรฐานด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและการให้บริการ
- (ญ) มาตรฐานด้านอื่นที่ส่วเห็นแก่โครงสร้างขนส่งทางรางซึ่งอำนวยความสะดวกและบริการแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการตามมาตรา ๑๒๕

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(ฎ) มาตรฐานด้านอื่นที่จำเป็นแก่การขนส่งทางราง

(๘) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดอัตราขึ้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการประกอบการพิจารณากำหนดตามมาตรา ๙ (๘)

(๙) ประสานงานและติดตามผลการดำเนินการกับหน่วยงานของรัฐ ในการปฏิบัติตามนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๑) หรือโครงการของหน่วยงานของรัฐในต่างประเทศหรือสหประชาชาติที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๒) แล้ว

(๑๐) ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

(๑๑) ส่งเสริมและสนับสนุนเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงการใช้รางและทางเฉพาะ

(๑๒) กำกับ ติดตาม และตรวจสอบการดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตและผู้ประจำหน้าที่ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

(๑๓) เสนอแนะ รายงานปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินการที่เกี่ยวกับกิจการขนส่งทางรางต่อคณะกรรมการ

(๑๔) ให้การรับรองหน่วยงานหรือสถาบันที่ให้การรับรองความรู้และทักษะในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๑๐๓ (๒)

(๑๕) จัดทำร่างระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๔๑ เพื่อเสนอต่อรัฐมนตรี

(๑๖) รวบรวม จัดทำ และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขนส่งทางราง และการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงการเป็นศูนย์กลางข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางรางของประเทศ

(๑๗) กำกับและติดตามการใช้รางและทางเฉพาะ และการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

(๑๘) ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย”

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิต ชัยนิคม ขอแปรญัตติ โดยขอให้เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๓ (๑๗/๑) ดังนี้

“(๑๗/๑) กำหนดแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน หรือผู้มีส่วนได้เสียอย่างรอบด้าน เพื่อนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ”

คณะกรรมการฯ ไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

“เมื่อกรรมการขนส่งทางรางนำเงินค่าเสียหายฝากไว้กับธนาคารออมสิน หรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามวรรคสองแล้ว ให้กรรมการขนส่งทางรางมีหนังสือแจ้งให้ เจ้าของ หรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบโดยส่งทางไปรษณีย์ตอบรับ ในกรณีที่ผู้มีสิทธิ ได้รับเงินค่าเสียหายไม่มารับเงินค่าเสียหายภายในเวลาที่กำหนด ให้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวัน ที่มีจำหน่ายในท้องถิ่น และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างอื่น ๆ อย่างน้อยสัปดาห์ละวันติดต่อกัน เพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบ

“หลักเกณฑ์และวิธีการในการกำหนดเงินค่าเสียหายตามวรรคสอง และวรรคสาม อย่างน้อยต้องกำหนดระบบบทบรรณให้สิทธิเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น”

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการตัดออกของคณะกรรมการ

คณะกรรมการจัดการตัดออก

คณะกรรมการจัดการคัดออก ดังนี้

“มาตรา ๑๘ ในกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นไม่พอใจในจำนวนเงินค่าเสียหายที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดตามมาตรา ๑๗ หรือสอง ไม่ว่าบุคคลนั้นจะรับหรือไม่รับเงินค่าเสียหายที่กรมการขนส่งทางบกได้ ให้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กรมการขนส่งทางบกได้นำเงินค่าเสียหายไปใช้ตามมาตรา ๑๗ หรือสอง

ควรฟ้องคดีต่อศาลตามวาระหนึ่งไม่เป็นเหตุให้ควรครอบครองหรือใช้สอยหรือมีทรัพย์สิน หรือควรด่าทอในคดีใด ๆ ของพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานส่วนตำบลพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องสงสัยเหตุ หมายศาล

ในกรณีที่ศาลวินิจฉัยชี้ให้ชำระเงินค่าเสียหายเพิ่มขึ้น ให้เจ้าชองหรือผู้ครอบครอง หรือผู้ทรงสิทธิอื่นได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคาร อณานิหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจในส่วนเงินที่เพิ่มขึ้นนับแต่วันที่ฝากเงินค่าเสียหาย

(สภามีมติเห็นชอบแล้ว)



หรือได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประจำของธนาคารออมสินในส่วนเงินที่เพิ่มขึ้น นับแต่วันที่มีตราส่งเงินค้ำเสียหาย ในกรณีที่ไม่มีตราส่งเงินค้ำเสียหายให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครอง หรือผู้ทรงสิทธิอื่น แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นพอใจและได้รับเงินค้ำเสียหายแล้ว หรือมิได้ฟ้องคดีเรียกเงินค้ำเสียหายต่อศาลภายในระยะเวลาที่กำหนดหนึ่ง หรือได้แจ้งเป็นหนังสือ สละสิทธิไม่รับเงินค้ำเสียหายดังกล่าว ผู้ใดจะเรียกเงินค้ำเสียหายนั้นอีกไม่ได้”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการตัดออกของคณะกรรมการธิการ

๑.๒.๒๔ มาตรา ๑๙

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๖)

๑.๒.๒๕ ส่วนที่ ๒ การเสนอโครงการขนส่งทางราง คณะกรรมการตัดออก

คณะกรรมการตัดออก ดังนี้

“ส่วนที่ ๒

การเสนอโครงการขนส่งทางราง”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการตัดออกของคณะกรรมการธิการ

๑.๒.๒๖ มาตรา ๒๐

คณะกรรมการตัดออก

คณะกรรมการตัดออก ดังนี้

“มาตรา ๒๐ ในโครงการเสนอโครงการขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการดำเนินคดี ดังต่อไปนี้

(๑) กรณีรถไฟและรถไฟฟ้า ให้สัปดาห์ของงานผลคดีพิเศษความเหมาะสมของโครงการ และของงานผลคดีพิเศษวิเคราะห์โครงการเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

(๒) กรณีรถราง ให้สัปดาห์ของงานผลคดีพิเศษวิเคราะห์โครงการเสนอต่อผู้ว่าราชการ ศาลปกครองสูงสุดหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการนั้น ก่อนเสนอต่อรัฐมนตรีว่ากระทรวงมหาดไทย และรัฐมนตรีว่ากระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบ แล้วเสนอต่อคณะรัฐมนตรี”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการตัดออกของคณะกรรมการธิการ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการตัดออกของคณะกรรมการสิทธิการ

(๔) ประเมินการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการตลอดระยะเวลา

(๓) ตบรางวัลให้มีสถานี่เขื่อนต่อระหว่างวงเส้นทวงและตบรางวัลให้สถานี่ร่วมกัน

(๘) ตราสัตตให้มีสภานิสัยเปลี่ยนรตชนสิ่งทงรทงที่เททวสนตบปฐนท

(๑๑) อัตราการค้าโดยเสรี ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากศุลกากรและภาษีสินที่ส่งเป็น

(๑๒) ระบบสหกรณ์ประเภทและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นแก่ผู้ใช้บริการ

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๑๓) แผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี ทรงเชื่อมต่อโครงข่ายขนส่งทางรางด้วย
โครงข่ายส่วนอื่นที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์
จากโครงข่ายรอบสถานีขนส่งทางราง

(๑๔) ประโยชน์อย่างอื่นเพื่อสาธารณะตามที่คณะกรรมการสภาพัฒนาการ

ช. ประเมินผลตาม ดัชนีชี้วัดการพัฒนาดังกล่าวตาม ก. (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) และ (๖)
ในกรณีนี้ หากมีโครงการขนส่งทางรางของรัฐและองค์ประกอบของส่วนท้องถิ่น ให้กำหนดสัดส่วนการลงทุน
ของรัฐและองค์ประกอบของส่วนท้องถิ่นไว้ด้วย”

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติ โดยขอให้เพิ่มความเป็นมาตรา ๒๒ วรรคสอง
ดังนี้

“การเสนอโครงการขนส่งทางรางตาม ก. และ ข. ที่มีผลกระทบต่อองค์กรปกครอง
ส่วนท้องถิ่นให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีสิทธิได้รับการจัดสรรตาม (๑๑) ที่สูงขึ้นในฐานะเจ้าของ
หรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิทรัพย์สินหรือสิทธิประโยชน์อื่น”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่พอใจ

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- เหตุใดจึงมีการตัดความในร่างมาตรา ๒๒ หรือร่างมาตราอื่นที่เกี่ยวข้องต่อเนื่องกัน
ออกทั้งมาตรา ทั้งร่างมาตราที่พิจารณาไปแล้วและร่างมาตราต่อไป เพราะร่างพระราชบัญญัติ
การขนส่งทางราง พ.ศ. ใช้ร่างของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา

คณะกรรมการตอบชี้แจง ดังนี้

- คณะกรรมการได้มีการตัดความในร่างมาตรา ๒๐ ถึงร่างมาตรา ๒๕ ออกทั้งหมด
เนื่องจากการตัดความเพื่อลดความซ้ำซ้อนของระบบการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ
การดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และตัดความในส่วนของการกำหนดให้อำนาจ
อธิบดีกรมการขนส่งทางรางดำเนินการกิจการทางรางซึ่งกระทบต่อหน่วยงานของรัฐและเอกชนเป็นจำนวนมาก
คณะกรรมการจึงมีการตัดออก เพื่อลดความซ้ำซ้อนของระบบการทำงาน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการตัดออกของคณะกรรมการ



๑.๒.๒๙ มาตรา ๒๓

คณะกรรมการการตัดออก

คณะกรรมการการตัดออก ดังนี้

“มาตรา ๒๓ ในกรณีนี้ให้ที่มีส่วนร่วมสงวนระหว่างรัฐและเอกชน ให้แล้วของโครงสร้าง
เสนอโครงสร้างขนส่งทางบกต่อคณะรัฐมนตรี โดยเสนอขอความเห็นชอบตามบทบัญญัติ ๒๒ แล้ว ให้มีรายละเอียด
ดังต่อไปนี้เพิ่มเติมด้วย

- (๑) ระยะเวลาก่อสร้างให้สัมบูรณ์
- (๒) ความคุ้มค่าในการลงทุน
- (๓) การให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐ
- (๔) ส่วนแบ่งรายได้ ในกรณีที่รายได้ของเอกชนได้เกินกว่าผลประโยชน์สาธารณะ
ในการให้สัมบูรณ์ (ถ้ามี)
- (๕) เอกชนต้องมีความรับผิดชอบที่ได้รับใบอนุญาตตามกฎหมาย ๔
- (๖) สิทธิของบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้กำหนด
- (๗) การได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ในกรณีที่ จะต้องเวนคืนหรือได้มาซึ่ง
อสังหาริมทรัพย์ (ถ้ามี)
- (๘) สิทธิในการเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟ หรือรถไฟฟ้ามหานคร หรือรถไฟฟ้า
- (๙) เงื่อนไขอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้สัมบูรณ์ตามที่คณะรัฐมนตรีประกาศ
กำหนด”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการตัดออกของคณะกรรมการ

๑.๒.๓๐ มาตรา ๒๔

คณะกรรมการการตัดออก

คณะกรรมการการตัดออก ดังนี้

“มาตรา ๒๔ เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบกับโครงสร้างขนส่งทางบกตาม
มาตรา ๒๓ แล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงสร้างดังกล่าวเสนอขอความเห็นชอบ
สงวนระหว่างรัฐและเอกชน”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการตัดออกของคณะกรรมการ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

(สภาพัฒนราชกรลงมติเห็นชอบแล้ว)



มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการไม่มีการแก้ไข
(มาตรา ๒๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๘)

๑.๒.๓๕ มาตรา ๒๘

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๒๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๙)

๑.๒.๓๖ มาตรา ๒๙

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๒๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๒๐)

๑.๒.๓๗ มาตรา ๓๐

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๓๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๒๑)

๑.๒.๓๘ มาตรา ๓๑

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๓๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๒๒)

๑.๒.๓๙ มาตรา ๓๒

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๓๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๒๓)

๑.๒.๔๐ มาตรา ๓๓

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๓๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๒๔)

๑.๒.๔๑ มาตรา ๓๓/๑

คณะกรรมการธิการเพิ่มขึ้นใหม่

คณะกรรมการธิการเพิ่มขึ้นใหม่ ดังนี้

“มาตรา ๓๓/๑ ในกรณีที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุนและดำเนินกิจการบนพื้นที่ของเอกชนทั้งหมด ให้แจ้งกรมการขนส่งทางรางทราบถึงการดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น โดยหากมีการก่อสร้างรางเพื่อการขนส่ง ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีก่อน ทั้งนี้ การดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางของเอกชนจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบของอธิบดีตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีมีอำนาจเรียกให้เอกชนผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้นจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีอำนาจเรียกให้เอกชนผู้นั้นเข้ามาให้ข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาได้

การประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรานี้ มิให้ถือเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน”

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีการกำหนดบทนิยามไว้เป็นจำนวนมาก ดังนั้น ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ บางถ้อยคำไม่มีการกำหนดเป็นบทนิยามไว้ เช่น ถ้อยคำว่า “โครงการขนส่งทางราง” และ “การประกอบกิจการขนส่งทางรางของเอกชน” จึงมีข้อสงสัยว่า ถ้อยคำดังกล่าวตามร่างมาตรา ๓๓/๑ นี้ มีความหมายเดียวกันกับบทนิยามคำว่า “กิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน” หรือไม่ ซึ่งอาจมีปัญหาการบังคับใช้และการตีความกฎหมายต่อไป

๒. การเพิ่มบทบัญญัติร่างมาตรา ๓๓/๑ วรรคสาม คณะกรรมการมีความมุ่งหมาย อย่างไร คณะกรรมการตอบชี้แจง ดังนี้

๑. คณะกรรมการมีการตัดความในหมวด ๒ การจัดทำโครงการขนส่งทางราง ส่วนที่ ๒ การเสนอโครงการขนส่งทางราง และได้นำบทบัญญัติ ตามร่างมาตรา ๒๕ เดิม มาบัญญัติเป็นร่างมาตรา ๓๓/๑ ซึ่งคณะกรรมการเพิ่มขึ้นใหม่นี้ เพื่อให้เนื้อหาคงเดิมตามร่างที่รับหลักการในวาระที่ ๑ และเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการโครงการขนส่งทางราง

๒. ปัจจุบันได้มีกรณีตัวอย่างที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน เช่น การสร้างทางรถไฟในเขตนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี เป็นกรณีที่ไม่ใช่การสร้างรางเพื่อการขนส่ง เพราะไม่มีประชาชนเข้าไปใช้บริการ กรณีนี้จึงเป็นกรณีที่ต้องแจ้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อทราบถึงการดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น แต่หากเป็นรางเพื่อการขนส่งและมีประชาชนเกี่ยวข้อง ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการขนส่งทางรางก่อน เพื่อให้มั่นใจว่ามีมาตรฐานและมีความปลอดภัยสำหรับประชาชนเป็นหลัก

๓. สำหรับบทบัญญัติ ร่างมาตรา ๓๓/๑ วรรคสาม ที่กำหนดว่า “...การประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรานี้ มิให้ถือเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน” เป็นการบัญญัติเพื่อรับรองถึงสิทธิของเอกชนในการเข้ามาใช้ราง ซึ่งถือเป็นระบบอนุญาตตามกฎหมายนี้ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการเพิ่มขึ้นใหม่ของคณะกรรมการ

(มาตรา ๓๓/๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๒๕)

๑.๒.๔๒ หมวด ๓ เขตระบรถขนส่งทางราง

ไม่มีการแก้ไข

และเขตปลอดภัย

ระบบรถขนส่งทางราง

๑.๒.๔๓ มาตรา ๓๔

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



“มาตรา ๓๔ ให้เจ้าของโครงการกำหนดและจัดให้มีเขตระบบรถขนส่งทางราง และเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้คำนึงถึงประโยชน์ในการบำรุงรักษาและความปลอดภัยของการขนส่งทางราง ตลอดจนความปลอดภัยของบุคคลซึ่งอยู่ในระบบการขนส่งทางราง รวมทั้งให้คำนึงถึงสภาพพื้นที่และสภาพแวดล้อมด้วย ทั้งนี้ ต้องสอดคล้องกับหลักวิศวกรรมและมาตรฐานความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง

เมื่อได้มีการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าของโครงการแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางพร้อมทั้งแผนผังแสดงแนวเขตดังกล่าวเพื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้กรมการขนส่งทางรางปิดสำเนาประกาศดังกล่าว ณ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ว่าการเมืองพัทยา และที่ทำการผู้ใหญ่บ้านแห่งท้องที่ที่ก่อสร้างหรือมีทรัพย์สินตั้งอยู่

ให้เจ้าของโครงการจัดทำและแสดงเครื่องหมายแสดงแนวเขตระบบรถขนส่งทางราง และเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๓๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๒๖)

๑.๒.๔๔ มาตรา ๓๕

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๓๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๒๗)

๑.๒.๔๕ มาตรา ๓๖

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๓๖ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดข้อห้ามการกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการขนส่งทางราง หรือข้อกำหนดอันเป็นเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการขนส่งทางราง

ประกาศตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง รวมทั้งแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ในการอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อยู่ภายในเขตระบบขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสอง พิจารณาตรวจสอบให้เป็นไปตามประกาศตามวรรคหนึ่งก่อน และแจ้งให้อธิบดีทราบด้วย

ในการพิจารณาอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสาม ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องแจ้งให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเข้าร่วมการพิจารณาและให้เจ้าของโครงการหรือผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานให้ข้อมูลประกอบการพิจารณาด้วย”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๓๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๒๘)

๑.๒.๔๖ มาตรา ๓๗

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๓๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๒๙)

๑.๒.๔๗ มาตรา ๓๘

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๓๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๓๐)

๑.๒.๔๘ มาตรา ๓๙

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๓๙ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปิดเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบขนส่งทางราง ให้หน่วยงานของรัฐนั้นแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางและเจ้าของโครงการหรือผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานทราบเพื่อทำความเข้าใจร่วมกัน และเมื่อได้ทำความเข้าใจร่วมกันแล้ว จึงจะกระทำการนั้นได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่เขตระบบขนส่งทางรางได้

กรณีที่มีการกระทำตามวรรคหนึ่ง ได้กระทำโดยไม่ได้มีการตกลงร่วมกัน หรือไม่ปฏิบัติตามที่ตกลงร่วมกัน หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด ให้นำความในมาตรา ๓๘ มาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๓๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๓๑)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑.๒.๔๙ หมวด ๔ การประกอบกิจการขนส่งทางราง ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๕๐ ส่วนที่ ๑ การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๕๑ มาตรา ๔๐ ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๔๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๓๒)

๑.๒.๕๒ มาตรา ๔๑ ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๔๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๓๓)

๑.๒.๕๓ มาตรา ๔๒ ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๔๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๓๔)

๑.๒.๕๔ มาตรา ๔๓ ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๔๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๓๕)

๑.๒.๕๕ มาตรา ๔๔ มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๔๔ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องเป็นหน่วยงานของรัฐหรือนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร โดย

(๑) มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจการขนส่งทางราง หากมีวัตถุประสงค์เพื่อกิจการอื่นด้วย จะต้องเป็นวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๒) มีทุนจดทะเบียนตามจำนวนที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ และทุนจดทะเบียนดังกล่าวต้องเป็นของผู้มีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๕

(๓) อำนวยการบริหารกิจการอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๖

(๔) กรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการไม่มีลักษณะต้องห้ามตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๗

(๕) ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต

(๖) ลักษณะอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง



ในกรณีผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นหน่วยงานของรัฐ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับ”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๔๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๓๖)

๑.๒.๕๖ มาตรา ๔๕

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๔๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๓๗)

๑.๒.๕๗ มาตรา ๔๖

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๔๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๓๘)

๑.๒.๕๘ มาตรา ๔๗

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๔๗ กรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของผู้ขอรับใบอนุญาต ต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๒) เป็นบุคคลล้มละลาย

(๓) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคล ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งสาธารณะอันเป็นผลมาจากการบริหารกิจการของผู้นั้น เว้นแต่ผู้ขอรับใบอนุญาตได้พ้นจากการถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปีนับแต่วันที่ ผู้ขอรับใบอนุญาตถูกเพิกถอนใบอนุญาต

(๕) เคยถูกลงโทษทางวินัยให้พ้นจากตำแหน่งในส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากทุจริตต่อหน้าที่

(๖) เคยถูกถอดถอนออกจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย

(๗) เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการหรือใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ อันเนื่องมาจากการกระทำความผิดที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนด ในกฎกระทรวง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๘) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคล ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการอันเนื่องมาจากความผิดที่เป็นผลมาจากการบริหารกิจการ ของผู้นั้นที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๙) ลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔๗ (๔) เป็นดังนี้

“(๔) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคล ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งสาธารณะอันเป็นผลมาจากการบริหารกิจการของผู้นั้น เว้นแต่ผู้ขอรับใบอนุญาตได้พ้นจากการถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าสิบปีนับแต่วันที่ ผู้ขอรับใบอนุญาตถูกเพิกถอนใบอนุญาต”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๔๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๓๙)

๑.๒.๕๙ มาตรา ๔๘

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๔๘ เมื่อมีการยื่นคำขอรับใบอนุญาตแล้ว ให้อธิบดีมีหน้าที่ตรวจสอบ คำขอรับใบอนุญาตดังกล่าว รวมทั้งคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาต สัญญาเข้าใช้รางเพื่อการขนส่งร่วมกัน สัญญาการเข้าใช้รางเพื่อการขนส่ง และเอกสารและหลักฐานอื่น ที่เกี่ยวข้องภายในระยะเวลาหกสิบวัน ถ้าพบว่าคำขอรับใบอนุญาตไม่ถูกต้องหรือเอกสาร หลักฐานไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน ให้แจ้งผู้ยื่นคำขอแก้ไขให้ถูกต้องหรือครบถ้วนภายในระยะเวลา ที่กำหนด

ในกรณีที่เห็นว่าผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตมีเอกสารและหลักฐานถูกต้องครบถ้วน รวมทั้งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ให้อธิบดีเสนอเรื่องต่อรัฐมนตรีเพื่อออกใบอนุญาต ให้แก่ผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตนั้นต่อไป

ในการออกใบอนุญาตตามวรรคสอง รัฐมนตรีอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการ ประกอบกิจการขนส่งทางรางไว้ในใบอนุญาตด้วยได้ รวมทั้งจะกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบ กิจการขนส่งทางรางเพิ่มเติมภายหลังจากที่ออกใบอนุญาตด้วยก็ได้ โดยต้องพิจารณาถึงประโยชน์

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



สูงสุดของประชาชน ความมั่นคงของรัฐ รวมตลอดถึงประโยชน์สาธารณะ ทั้งนี้ การกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวกรณีเป็นโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนจะต้องคำนึงถึงภาระผูกพันที่เกิดขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนด้วย

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๔๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๔๐)

๑.๒.๖๐ มาตรา ๔๙

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๔๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๔๑)

๑.๒.๖๑ มาตรา ๕๐

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๕๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๔๒)

๑.๒.๖๒ มาตรา ๕๑

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๕๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๔๓)

๑.๒.๖๓ มาตรา ๕๒

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๕๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๔๔)

๑.๒.๖๔ มาตรา ๕๓

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๕๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๔๕)

๑.๒.๖๕ ส่วนที่ ๒ หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการ
ขนส่งทางราง

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๖๖ มาตรา ๕๔

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๕๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกอบกิจการตามประเภทและเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต รวมทั้งมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) ดำเนินการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา ๑๓ (๗)

(๒) จัดให้มีผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างเพียงพอ และมีระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรดังกล่าว

(๓) จัดให้มีคู่มือและเอกสารการปฏิบัติการตามประเภทของการประกอบกิจการขนส่งทางรางสำหรับผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างครบถ้วน และปรับปรุงหรือแก้ไขคู่มือและเอกสารการปฏิบัติการดังกล่าวให้ทันสมัยอยู่เสมอ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๔) จัดส่งรายงานการประกอบกิจการและงบกระแสเงินสดทุก ๆ สัปดาห์เดือน
นั้นสดทันทีเริ่มประกอบกิจการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๕) ให้บริการแก่ผู้โดยสารและผู้ใช้บริการอย่างเสมอภาค และจัดเก็บ
ค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง
และค่าบริการอื่นให้เป็นไปตามมาตรา ๖๓

(๖) ให้ความร่วมมือแก่อธิบดี ผู้ตรวจการขนส่งทางราง นายทะเบียน หรือ
พนักงานเจ้าหน้าที่ ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

(๗) ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วนที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย
สุขอนามัย หรือสิ่งแวดล้อม ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๘) หน้าที่อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. ร่างมาตรา ๕๔ (๔) ซึ่งกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดส่งรายงาน
การประกอบกิจการและงบกระแสเงินสดทุก ๆ ๖ เดือน นั้น เป็นการเพิ่มความจำเป็น
หรือไม่ และการตัดข้อความว่า “นับจากวันที่เริ่มประกอบกิจการ” ทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องยื่น
ข้อมูลดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญาใช้หรือไม่ และกำหนดเวลาเริ่มส่งจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์
และวิธีการที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนดใช้หรือไม่

๒. ร่างมาตรา ๕๔ (๕) คำว่า “ผู้โดยสาร” และ “ผู้ให้บริการ” มีความหมาย
แตกต่างกันอย่างไร

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

๑. การกำหนดระยะเวลาตามร่างมาตรา ๕๔ (๔) เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี
ซึ่งกรรมการเสียงส่วนใหญ่เห็นว่า ๖ เดือนเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมแล้ว นอกจากนี้ ความสำคัญ
ของบทบัญญัติดังกล่าวอยู่ที่หลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนด
ซึ่งจะต้องมีกระบวนการที่ทำให้ภาครัฐทราบถึงต้นทุนที่แท้จริงของรถไฟฟ้าแต่ละสาย เพื่อจะได้
เจรจากับผู้ประกอบการได้อย่างเหมาะสม และไม่เป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่รายทุน

๒. ร่างมาตรา ๕๔ (๕) คำว่า “ผู้โดยสาร” คือ ผู้ที่เดินทางจากสถานีหนึ่งไปยัง
อีกสถานีหนึ่ง ส่วนคำว่า “ผู้ให้บริการ” คือ ผู้ที่เข้าไปให้บริการในสถานี โดยไม่ได้เดินทางจากสถานีหนึ่ง
ไปยังอีกสถานีหนึ่ง เช่น ใช้บริการซื้อสินค้าต่าง ๆ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๕๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๔๖)



๑.๒.๖๗ มาตรา ๕๕

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวงตามวรรคหนึ่ง จะต้องกำหนดการจัดให้มีการประกันภัยให้เหมาะสมกับประเภทใบอนุญาตและขนาดของโครงการ โดยอาจกำหนดให้ผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไป หรือต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่ นายทะเบียนคสทศ อธิบดี ให้ความเห็นชอบต่อ นายทะเบียนคสทศ”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๕๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๗)

๑.๒.๖๘ มาตรา ๕๖

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๕๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๘)

๑.๒.๖๙ มาตรา ๕๗

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๕๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๙)

๑.๒.๗๐ มาตรา ๕๘

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๕๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๐)

๑.๒.๗๑ มาตรา ๕๙

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจิตร ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕๙ เป็นดังนี้

“มาตรา ๕๙ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องส่งบัญชีแสดงฐานะทางการเงินและงบการเงินให้แก่ อธิบดี ทราบ รวมทั้งรายงานประจำปี และแสดงรายการเสียหายย้อนหลังเป็นเวลาห้าปี ติดต่อกันนับถึงวันที่ได้รับอนุญาต ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด”

คณะกรรมการการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการการไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๕๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๑)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑.๒.๗๒ มาตรา ๖๐

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๖๐ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้แก่บุคคลอื่น เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราค่าธรรมเนียมตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๑) บริษัทผู้ได้รับใบอนุญาตถือหุ้นในบริษัทที่ระดมทุนโดยวิธีเสนอขายหุ้นต่อประชาชนอันเป็นรายย่อย

(๒) บริษัทที่ระดมทุนโดยวิธีเสนอขายหุ้นต่อประชาชนอันเป็นรายย่อย

(๓) บริษัทที่เสนอขายหุ้นต่อประชาชนอันเป็นรายย่อย

(๔) พระราชบัญญัติ ...

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตมิได้โอนสิทธิตามใบอนุญาตให้แก่บุคคลอื่นโดยตรง แต่ได้มีการโอนหุ้น หรือมีการถือหุ้นร่วมกันระหว่างนิติบุคคล อาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงผู้มีอำนาจบริหารกิจการโดยปริยาย การกระทำดังกล่าวจะถือว่ามีผลเป็นการโอนสิทธิตามใบอนุญาตหรือไม่ ทั้งนี้ เห็นด้วยกับร่างเดิมซึ่งกำหนดกรณีที่ทำให้ถือว่ามีผลเป็นการโอนสิทธิตามใบอนุญาตไว้อย่างชัดเจน

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

- ถ้อยคำที่มีการแก้ไขในร่างมาตรา ๖๐ เป็นการนำถ้อยคำจากพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐^๕ มาปรับใช้ เนื่องจากการประกอบกิจการพลังงานมีลักษณะของทุน ขนาด และการแข่งขันที่ใกล้เคียงกับการขนส่งทางราง ประกอบกับกิจการพลังงานต้องอยู่ภายใต้กำกับของคณะกรรมการเช่นเดียวกับการขนส่งทางราง และผู้ได้รับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจในปัจจุบันอาจส่งผลให้ผู้ประกอบกิจการไม่สามารถประกอบกิจการต่อไปได้ ซึ่งหากไม่เปิดช่องให้มีการโอนสิทธิตามใบอนุญาตก็อาจเกิดปัญหาตามมา จึงกำหนดข้อยกเว้นให้โอนสิทธิตามใบอนุญาตได้ในกรณีที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด

^๕ พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=VMGWW>





มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ
(มาตรา ๖๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๒)

๑.๒.๗๓ มาตรา ๖๑

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๖๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๓)

๑.๒.๗๔ มาตรา ๖๒

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๖๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๔)

**๑.๒.๗๕ ส่วนที่ ๓ การกำหนดอัตราค่าโดยสาร
และค่าบริการ**

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๗๖ มาตรา ๖๓

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๖๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์
จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นในการขนส่ง
ทางรางจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามอัตราที่ผู้ได้รับใบอนุญาตกำหนด
แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็น
ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นของผู้ได้รับใบอนุญาต ต้องเหมาะสมและเป็นธรรม
แก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และต้องสอดคล้องกับสภาวะทางเศรษฐกิจและประเภท
ของการให้บริการ

ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกาศอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าขนส่ง อัตราค่าใช้ประโยชน์
จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และอัตราค่าบริการอื่น
ให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวันก่อนวันที่จะบังคับใช้อัตรา นั้น”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ
(มาตรา ๖๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๕)

๑.๒.๗๗ มาตรา ๖๔

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้



“มาตรา ๖๔ ในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นตามหมวด ๒๓ บรรดาสหฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ในการกำหนดอัตราขั้นสูงตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการคำนึงถึงหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- (๑) ภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไป เช่น สภาวะอัตราเงินเฟ้อ ค่าแรงขั้นต่ำ
 - (๒) สภาวะหนึ่งสิ่งสิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก นักเรียน นักศึกษา หรือ ผู้ด้อยโอกาส
 - (๓) การบูรณาการค่าโดยสารระหว่างค่าโดยสารรถขนส่งทางรางกับการให้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น
 - (๔) หลักเกณฑ์อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- ให้คณะกรรมการเปิดเผยสูตรหรือวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น รวมทั้งข้อมูลค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ยกเว้นในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าตัวแปรดังกล่าวเป็นข้อมูลลับทางการค้าของผู้ได้รับใบอนุญาต”

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. ตามร่างมาตรา ๖๔ กำหนดให้อำนาจแก่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางในการกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบเพดานสูงสุด (Fare Cap) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคให้ต้องจ่ายค่าโดยสารในราคาแพง ขณะเดียวกันต้องไม่ผลักภาระต้นทุนทั้งหมดให้แก่ผู้ประกอบการ ทั้งนี้ การกำหนดหลักเกณฑ์และสูตรการคำนวณที่โปร่งใส นั้น ต้องมีการเปิดเผยต่อสาธารณะและทบทวนเป็นระยะ เพื่อให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจและต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ หากมีการจัดเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าเพดานที่กำหนด เช่น การจัดเก็บค่าโดยสาร ๒๐ บาทตลอดสาย ซึ่งต่ำกว่าค่าโดยสารตามความเป็นจริง รัฐจึงต้องดำเนินการชดเชยรายได้ที่ผู้ประกอบการต้องสูญเสียไป ตามหลักการบริการสาธารณะที่รัฐต้องชดเชย (Public Service Obligation : PSO)

โดยมีข้อสังเกตว่า หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารแบบเพดานสูงสุด (Fare Cap) ดังกล่าวยังไม่มีความชัดเจน รวมทั้งระยะเวลาการทบทวนอาจนานเกินไปเมื่อเทียบกับการเปลี่ยนแปลงของต้นทุน เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าแรงงาน หรืออัตราเงินเฟ้อ ซึ่งอาจทำให้เพดานค่าโดยสารไม่สอดคล้องกับต้นทุนจริง และส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของเอกชนในการลงทุน ดังนั้น จึงควรปรับปรุงหลักเกณฑ์การทบทวนให้มีความยืดหยุ่น โปร่งใส และเป็นธรรมต่อผู้บริโภคและผู้ประกอบการ



นอกจากนี้ ควรกำหนดมาตรฐานบัญชีต้นทุนที่สามารถตรวจสอบได้ทั้งในระดับรายเส้นทางและรายระบบ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากการชดเชยที่ซ้ำซ้อนหรือเกินความเป็นจริง รวมทั้งเปิดเผยข้อมูลในลักษณะ Open Data เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ และให้มีหน่วยงานอิสระกำกับดูแล ซึ่งจะช่วยสร้างความโปร่งใสและความเชื่อมั่นแก่ภาคเอกชนในการลงทุน ตลอดจนควรกำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (KPI) ให้มีความชัดเจน เช่น ความตรงต่อเวลาของขบวนรถมากกว่าร้อยละ ๙๕ ความถี่ในการให้บริการ ความสะอาด และความปลอดภัย และอาจพิจารณาให้เงินชดเชยเพิ่มเติมเพื่อเป็นแรงจูงใจในการพัฒนาคุณภาพบริการ จึงมีข้อสังเกตว่า รัฐได้มีการกำหนดแนวทางการดำเนินการภายหลังการได้มีการนำร่องใช้อัตราค่าโดยสาร ๒๐ บาทตลอดสายไปแล้วเป็นระยะเวลา ๑ ถึง ๒ ปี หรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารให้มีความเหมาะสมในอนาคต เช่น คงสิทธิอัตราค่าโดยสาร ๒๐ บาทตลอดสาย ให้แก่กลุ่มเปราะบาง เพื่อให้บุคคลกลุ่มดังกล่าวได้รับความช่วยเหลือในระยะยาว ส่วนผู้โดยสารกลุ่มอื่นอาจกำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นรายเดือนหรือรายเที่ยว

๒. มีข้อสังเกตว่า การใช้คำว่า “เช่น” ในร่างมาตรา ๖๔ วรรคสอง (๑) และ (๒) จะเป็นการเปิดโอกาสให้สามารถพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ เพิ่มเติมได้อีกเป็นจำนวนมาก หรือไม่

๓. ร่างมาตรา ๖๔ วรรคสอง (๒) กำหนดสิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่มไม่ครอบคลุมถึง “ทหารผ่านศึก” จึงขอสอบถามว่า การให้สิทธิแก่ทหารผ่านศึกควรจัดอยู่ในหลักเกณฑ์ตามร่างมาตรา ๖๔ วรรคสอง (๒) หรือร่างมาตรา ๖๔ วรรคสอง (๔) ซึ่งให้อำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์อื่น ทั้งนี้ หากจะมีการกำหนดไว้ในร่างมาตรา ๖๔ วรรคสอง (๔) ก็ควรพิจารณาอย่างรอบคอบ และกำหนดไว้ให้ชัดเจน เนื่องจากทหารผ่านศึกเป็นบุคคลที่ได้อุทิศตนเพื่อประเทศชาติ แม้อาจไม่ได้พิการหรือสูญเสียอวัยวะจากการสู้รบ แต่ก็ถือว่าได้กระทำคุณงามความดีอันควรค่าแก่การยกย่องและสมควรได้รับการพิจารณาสีทธิในเรื่องดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้มีความครอบคลุมและสร้างความเป็นธรรมแก่ทุกภาคส่วนในสังคม

๔. การแก้ไขเพิ่มเติมร่างมาตรา ๖๔ วรรคสอง (๒) โดยเพิ่มถ้อยคำว่า “นักเรียน นักศึกษา” แต่ไม่ได้ตัดถ้อยคำว่า “สิทธิ” ออก เป็นการกำหนดให้สิทธิแก่กลุ่มบุคคลดังกล่าวโดยไม่มีบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญหรือกฎหมายรองรับชัดเจน หรือไม่ ซึ่งกรณีดังกล่าวแตกต่างจากกรณีของผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ หรือผู้ด้อยโอกาส ที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐^๖ มาตรา ๒๗ วรรคสอง บัญญัติรองรับการให้สิทธิแก่บุคคลกลุ่มดังกล่าวไว้อย่างชัดเจนว่า รัฐสามารถจัดมาตรการเฉพาะให้แก่เด็ก สตรี ผู้สูงอายุ ผู้พิการ หรือผู้ด้อยโอกาส โดยไม่ถือว่าเป็นการเลือกปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรม

^๖ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=ZIPPS>





ทั้งนี้ การเพิ่มเติมถ้อยคำว่า “นักเรียน นักศึกษา” ดังกล่าว อาจเป็นการขยายสิทธิให้เกินกว่าที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ และอาจนำไปสู่ข้อโต้แย้งว่ามีการเลือกปฏิบัติระหว่างกลุ่มบุคคลอื่น ๆ ที่มีได้รับสิทธิในลักษณะเดียวกัน หรือไม่ เช่น หากมีการบัญญัติให้เฉพาะนักเรียน นักศึกษาได้รับสิทธิ แต่ไม่กล่าวถึงสตรีซึ่งเป็นกลุ่มที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ ก็อาจถูกตีความว่ามีการละเลยหรือเลือกปฏิบัติ ดังนั้น จึงควรตัดคำว่า “สิทธิ” ออก และใช้ถ้อยคำให้มีความเหมาะสม สอดคล้องและเป็นไปตามหลักการของบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ และเป็นหลักเกณฑ์ที่สามารถกำหนดเพิ่มเติมได้ตามกฎกระทรวง ทั้งนี้ เพื่อให้เจตนารมณ์ของกฎหมายยังคงเปิดโอกาสให้รัฐสามารถให้ความช่วยเหลือแก่กลุ่มบุคคลที่สมควรได้รับสิทธิดังกล่าว โดยไม่ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ

๕. กรณีร่างมาตรา ๖๔ วรรคสอง (๓) ที่กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเป็นผู้กำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการ โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบูรณาการค่าโดยสารร่วม หรือการตรากฎหมายในลักษณะตัวร่วม ซึ่งอาจกำหนดค่าโดยสารขั้นต่ำไว้ เช่น ๒๐ บาท หรือ ๓๐ บาท แต่สำหรับผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก นักเรียน นักศึกษา ผู้พิการ หรือผู้ด้อยโอกาส มีข้อสังเกตว่า กลุ่มบุคคลเหล่านี้สามารถได้รับสิทธิในการชำระค่าโดยสารต่ำกว่าเกณฑ์ค่าโดยสารขั้นต่ำที่กำหนด หรือไม่ ทั้งนี้ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๖๔ วรรคสอง (๓) นี้ หรือจะต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมโดยออกกฎกระทรวงเพื่อรองรับกรณีดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนว่า การช่วยเหลือกลุ่มผู้โดยสารที่มีข้อจำกัดทางรายได้ดังกล่าวสามารถทำได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย

๖. เห็นด้วยกับการตัดถ้อยคำว่า “อื่น” ที่ต่อท้ายคำว่า “ค่าบริการ” ตามร่างมาตรา ๖๔ วรรคสาม ออก เนื่องจากเป็นถ้อยคำที่มีความสอดคล้องกับการกำหนดนิยามคำว่า “ค่าบริการ” ตามร่างมาตรา ๓ ซึ่งมีความหมายครอบคลุมค่าบริการที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากค่าโดยสารด้วยแล้ว การตัดคำซ้ำซ้อนนี้เป็นการปรับปรุงการใช้ถ้อยคำตามหลักนิติวิธี และทำให้ร่างกฎหมายฉบับนี้มีความกระชับและสมบูรณ์มากขึ้น

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

- คณะกรรมการได้พิจารณาประเด็นดังกล่าวโดยละเอียดถี่ถ้วนแล้ว เพื่อให้ร่างกฎหมายฉบับนี้มีความสมบูรณ์ครบถ้วน และสอดคล้องกับบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ ทั้งนี้ ในส่วนสิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่มนั้น มิได้หมายถึงสิทธิที่รัฐธรรมนูญรับรองโดยตรง แต่เป็นสิทธิที่ควรได้รับการคำนึงถึงเพื่อประกอบการพิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสาร ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้อำนาจกลุ่มดังกล่าวได้รับผลกระทบเกินสมควร เช่น ผู้สูงอายุ ผู้พิการ ผู้ด้อยโอกาส และนักเรียน นักศึกษา โดยเฉพาะนักเรียน นักศึกษา ซึ่งยังไม่มีรายได้เป็นของตนเองหรือมีรายได้จำกัด ถือเป็นกลุ่มที่สมควรได้รับการพิจารณาในเชิงนโยบายให้ได้รับอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม



ทั้งนี้ แม้รัฐธรรมนูญมิได้บัญญัติสิทธิของนักเรียน นักศึกษาไว้โดยตรงในลักษณะเดียวกับเด็ก สตรี ผู้สูงอายุ ผู้พิการ หรือผู้ด้อยโอกาส แต่การบัญญัติถ้อยคำดังกล่าวมิใช่การสร้างสิทธิใหม่ตามรัฐธรรมนูญ หากแต่เป็นการกำหนดแนวทางเชิงหลักเกณฑ์ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติและผู้กำหนดนโยบายได้คำนึงถึงความเสมอภาคและความเหมาะสมของค่าโดยสารต่อประชาชนทุกกลุ่มโดยแท้จริง และการเพิ่มเติมถ้อยคำดังกล่าว เป็นการพิจารณาที่ได้ผ่านการวิจัยและกลั่นกรองอย่างรอบคอบ จึงขอยืนยันว่าตามที่ได้พิจารณาประเด็นดังกล่าวอย่างครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๖๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๖)

๑.๒.๗๘ มาตรา ๖๕

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการวิแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๖๕ ให้มีการทบทวนอัตราขึ้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นทุกห้าปี

ในระหว่างระยะเวลาห้าปี เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของข้อเท็จจริงในหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นอย่างมีนัยสำคัญ คณะกรรมการหรือผู้ได้รับใบอนุญาต อาจร้องขอให้มีการทบทวนการกำหนดอัตราขึ้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นได้

หลักเกณฑ์และวิธีการในการขอทบทวนอัตราขึ้นสูงตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๖๔ วรรคสอง ด้วย”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๖๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๗)

๑.๒.๗๙ มาตรา ๖๖

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๖๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๘)

๑.๒.๘๐ หมวด ๔/๑ การใช้รางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน

คณะกรรมการเพิ่มขึ้นใหม่

คณะกรรมการวิสามัญเพิ่มขึ้นใหม่ ดังนี้

“หมวด ๔/๑ การใช้รางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน”

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- การเพิ่มหมวด ๔/๑ ขึ้นใหม่ ก่อนส่วนที่ ๔ ของหมวด ๔ ทำให้การจัดเรียง มาตราและส่วนต่าง ๆ ภายในหมวดเดียวกันขาดความต่อเนื่อง แสดงให้เห็นถึงความไม่เป็นระบบ ในการจัดหมวดหมู่ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการตีความกฎหมายในอนาคต ดังนั้น เพื่อให้โครงสร้าง ของกฎหมายฉบับนี้มีความชัดเจน เป็นระเบียบ และสอดคล้องกับหลักการร่างกฎหมายที่ถูกต้อง จึงสมควรตัดหมวด ๔/๑ ออก โดยให้คงไว้เพียง หมวด ๔ การประกอบกิจการขนส่งทางราง และดำเนินการจัดเรียงส่วนต่าง ๆ ต่อไปอย่างเป็นระบบ

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

- เดิมร่างกฎหมายฉบับนี้มีทั้งหมด ๕ หมวด ซึ่งหมวด ๔ มีชื่อว่า “การประกอบ กิจการขนส่งทางราง” เพื่อให้การแบ่งส่วนมีความชัดเจนและเป็นระบบมากขึ้น คณะกรรมการ จึงเห็นควรให้มีการจัดแบ่งเนื้อหาออกเป็นส่วยย่อยตามความเกี่ยวข้อง โดยพิจารณาว่าเนื้อหา ส่วนใดที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการโดยตรงก็จะถูกรวมไว้ในหมวด ๔ นี้ ด้วยเหตุนี้ จึงได้มีการเพิ่ม หมวด ๔/๑ ขึ้นใหม่ เพื่อแยกเนื้อหาในส่วนที่เกี่ยวกับการเชื่อมต่อราง การจัดสรรความจุ และตาราง การเดินรถ ออกมาเป็นอีกหมวดหนึ่งเป็นการเฉพาะ ซึ่งจะทำให้การแบ่งกลุ่มเนื้อหาเป็นหมวดหมู่ มีความเป็นระเบียบและสอดคล้องกับเจตนารมณ์ในการจัดทำกฎหมายมากขึ้น รวมทั้งจะทำให้ การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานสามารถตีความและทำความเข้าใจในกฎหมายได้อย่างถูกต้องและเป็นระบบ

นอกจากนี้ ยังมีความสอดคล้องกับร่างที่เสนอโดยสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร อีกสองฉบับ ซึ่งล้วนให้ความสำคัญกับการแยกเนื้อหาส่วนนี้ออกมาเป็นหมวดเฉพาะเพื่อให้่าย ต่อการบังคับใช้ ดังนั้น เมื่อมีการเพิ่มหมวด ๔/๑ ขึ้นใหม่ ก็จะมีการปรับปรุงลำดับส่วยย่อยภายใน หมวดนั้นให้ถูกต้อง โดยเริ่มจากส่วนที่ ๑ เป็นต้นไป เพื่อให้โครงสร้างกฎหมายเป็นไปตามหลักการ จัดทำร่างกฎหมายที่ถูกต้องต่อไป คณะกรรมการจึงขอยืนยันตามที่ได้พิจารณาประเด็นดังกล่าว อย่างครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการเพิ่มขึ้นใหม่ของคณะกรรมการการ

(หมวด ๔/๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นหมวด ๕)

๑.๒.๘๑ ส่วนที่ ๔ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่ง ไม่มีการแก้ไข
ทางรางร่วมกัน

(ส่วนที่ ๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นส่วนที่ ๑)

๑.๒.๘๒ มาตรา ๖๗ ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๖๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๕๙)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑.๒.๘๓ มาตรา ๖๘

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๖๘ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งต้องมีการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกัน ตามมาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการเจรจาทำความตกลงในสัญญาการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะ เพื่อการขนส่งร่วมกันรวมถึงเงื่อนไขที่จำเป็นในการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกันด้วยเจตนาสุจริต

(๒) อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางในการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งของตนเอง โดยไม่เป็นการขัดขวางการขนส่งของรายอื่น

(๓) ไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการผูกขาด ลด หรือจำกัดการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน เว้นแต่กรณีเป็นข้อกำหนดตามโครงการสัมปทาน

(๔) ไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติต่อผู้ได้รับใบอนุญาต ที่ขอเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน

(๕) จัดทำและเปิดเผยหนังสือแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตน โดยวิธีการและรายละเอียดให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศ กำหนด

กรณีตาม (๑) หากเจรจากันแล้วไม่ได้ข้อยุติ ให้เสนอ อธิบดีคณะกรรมการจัดสรรเวลา การเดินรถขนส่งทางราง เพื่อพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด

คำวินิจฉัยของ อธิบดีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง ให้เป็นที่สุด”

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. กรณีการแก้ไขถ้อยคำตามร่างมาตรา ๖๘ วรรคสอง จากเดิมที่บัญญัติให้ “อธิบดีกรมการขนส่งทางราง” เป็นผู้มีอำนาจพิจารณาวินิจฉัยข้อพิพาทเกี่ยวกับการเจรจาทำความตกลงในสัญญาการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันรวมถึงเงื่อนไขที่จำเป็นในการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกัน ตามร่างมาตรา ๖๘ วรรคหนึ่ง (๑) แล้วไม่ได้ข้อยุติ เป็น “คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง” เป็นผู้มีอำนาจพิจารณาวินิจฉัยข้อพิพาท แทนนั้น กรณีมีข้อสังเกตว่า หากการเจรจาไม่ได้ข้อยุตินั้นไม่ใช่เรื่องเกี่ยวกับการจัดสรรเวลาการเดินรถ แต่เป็นเรื่องอื่น เช่น ค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียม เงื่อนไขการให้บริการ หรือข้อกำหนดทางเทคนิคต่าง ๆ จะยังคงให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาวินิจฉัยข้อพิพาทในเรื่องดังกล่าวหรือไม่ เนื่องจากชื่อของคณะกรรมการดังกล่าวระบุไว้อย่างชัดเจนว่ามีหน้าที่เฉพาะการจัดสรรเวลาเท่านั้น

๒. มีข้อสังเกตว่า การจัดวางโครงสร้างกฎหมายในส่วนนี้ โดยการนำชื่อและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง ซึ่งมีรายละเอียดกำหนดไว้ในร่างมาตรา ๗๒ และร่างมาตรา ๗๓ ที่อยู่ตอนท้ายมาใช้ในร่างมาตรา ๖๘ ที่อยู่ตอนต้น

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ของร่างกฎหมายฉบับนี้ จะทำให้ยากต่อการใช้และตีความกฎหมาย และไม่เป็นไปตามหลักนิติวิธีหรือไม่ และเหตุใดจึงไม่มีการบัญญัตินิยามคำว่า “คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง” ไว้ในร่างมาตรา ๓ บทนิยาม เพื่อให้การใช้ถ้อยคำดังกล่าวมีความครอบคลุมทั้งฉบับ

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

๑. ร่างมาตรา ๖๘ ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตให้มีสิทธิและมีหน้าที่ในการใช้หรือเข้าใช้ทางรถไฟร่วมกันกับผู้ที่เกี่ยวข้องจะขอใช้ โดยกำหนดขั้นตอนการดำเนินการเจรจาและทำข้อตกลงร่วมกัน โดยคณะกรรมการได้พิจารณาแล้วเห็นว่า การมอบอำนาจให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางเป็นผู้พิจารณาตัดสินข้อยุติในเรื่องดังกล่าวมีความเหมาะสมกว่า เนื่องจากคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง ประกอบไปด้วย ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางซึ่งมีความหลากหลาย ทำให้การวินิจฉัยเป็นไปอย่างยุติธรรม รอบด้าน และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับองค์ประกอบและหน้าที่ของคณะกรรมการชุดนี้ไว้ในส่วนที่ ๕ ตั้งแต่ร่างมาตรา ๗๑ เป็นต้นไป

๒. สำหรับเหตุผลที่กำหนดให้มีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางอยู่ในส่วนที่ ๔ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน ในร่างมาตรา ๖๘ ทั้งที่องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดนี้กำหนดไว้ในส่วนที่ ๕ การจัดสรรความจุตารางเวลาการเดินทางขนส่งทางราง และเส้นทาง ในร่างมาตรา ๗๑ และร่างมาตรา ๗๒ นั้น สืบเนื่องมาจากคณะกรรมการได้พิจารณาและมีมติให้แก้ไขคำว่า “อธิบดี” ในร่างมาตรา ๖๘ เป็น “คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง” แทน จึงทำให้ต้องกำหนดถ้อยคำดังกล่าวไว้ในส่วนที่ ๔ เพิ่มเติม จากเดิมที่อยู่ในส่วนที่ ๕

๓. กรณีการเจรจาทำความตกลงในสัญญาการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน ตามร่างมาตรา ๖๘ วรรคหนึ่ง (๑) ไม่ได้กำหนดให้มีการเจรจาเฉพาะการทำสัญญาเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการเจรจาในเรื่องอื่น ๆ ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่มีความจำเป็นในการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน เพื่อให้การเจรจาได้ข้อยุติด้วย

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๖๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๖๐)

๑.๒.๘๔ มาตรา ๖๙

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๖๙ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจปฏิเสธไม่ให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตนเองได้ เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๑) ความจุของรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งที่มีอยู่ไม่เพียงพอแก่การให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ

(๒) การเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีปัญหาทางเทคนิคที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการขนส่งทางราง หรือเป็นเหตุขัดขวางการขนส่งทางราง

ให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานซึ่งปฏิเสธไม่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีหน้าที่ชี้แจงหรือแสดงเหตุแห่งการปฏิเสธนั้นต่อ อธิบดีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง เพื่อพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด และให้ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยนั้น”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๖๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๖๑)

๑.๒.๘๕ มาตรา ๗๐

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๗๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๖๒)

๑.๒.๘๖ ส่วนที่ ๕ การจัดสรรความจุ ตารางเวลา

ไม่มีการแก้ไข

การเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทาง

(ส่วนที่ ๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นส่วนที่ ๒)

๑.๒.๘๗ มาตรา ๗๑

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๗๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๖๓)

๑.๒.๘๘ มาตรา ๗๒

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๗๒ ให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง

(๒) โกล่เกลี่ยข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง ที่เกี่ยวกับการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง

(๒/๑) วินิจฉัยชี้ขาดตามมาตรา ๖๘ และมาตรา ๖๙

(๓) ประสานงานกับหน่วยงานหรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางเพื่อขอสนับสนุนข้อมูลและความร่วมมือด้านต่าง ๆ

(๔) พิจารณาความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ”



สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- ร่างมาตรา ๗๒ เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง มีการใช้ถ้อยคำว่า “วินิจฉัยชี้ขาด” ซึ่งมีความแตกต่างจากถ้อยคำตามที่ปรากฏในร่างมาตรา ๖๘ และร่างมาตรา ๖๙ ซึ่งได้มีการใช้ถ้อยคำว่า “พิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด” จึงมีข้อสังเกตว่า การกำหนดถ้อยคำว่า “วินิจฉัยชี้ขาด” และ “พิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด” ในร่างมาตราดังกล่าว มีความหมายเหมือนกันหรือแตกต่างกันอย่างไร

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

- แม้ในร่างมาตรา ๖๘ และร่างมาตรา ๖๙ จะใช้คำว่า “พิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด” แต่โดยหลักการแล้ว แก่นสำคัญของการกระทำดังกล่าวคือการใช้อำนาจในการวินิจฉัยชี้ขาดเพื่อให้ได้ข้อยุติ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความกระชับและตรงประเด็น ในร่างมาตรา ๗๒ ซึ่งเป็นการกำหนดหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางโดยตรง จึงได้เลือกใช้ถ้อยคำว่า “วินิจฉัยชี้ขาด” ซึ่งเป็นถ้อยคำที่มีความหมายครอบคลุมถึงขั้นตอนการพิจารณาเพื่อวินิจฉัยชี้ขาดในตัวอยู่แล้ว

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๗๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๖๔)

๑.๒.๘๙ มาตรา ๗๓

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๗๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๖๕)

๑.๒.๙๐ มาตรา ๗๔

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๗๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๖๖)

๑.๒.๙๑ มาตรา ๗๕

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๗๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๖๗)

๑.๒.๙๒ มาตรา ๗๖

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๗๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๖๘)

๑.๒.๙๓ มาตรา ๗๗

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๗๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๖๙)

๑.๒.๙๔ มาตรา ๗๘

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๗๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๗๐)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑.๒.๙๕ มาตรา ๗๙

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๗๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๗๑)

๑.๒.๙๖ มาตรา ๘๐

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๘๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๗๒)

๑.๒.๙๗ มาตรา ๘๐/๑

คณะกรรมการการเพิ่มขึ้นใหม่

คณะกรรมการการเพิ่มขึ้นใหม่ ดังนี้

“มาตรา ๘๐/๑ ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายใดซึ่งเป็นเอกชน ประสงค์เข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะที่เป็นของหน่วยงานของรัฐ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของราง หรือทางเฉพาะนั้นอาจยินยอมให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น เข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะ นั้นได้ โดยให้ดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันกับผู้จัดการ โครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะนั้น

การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง มิให้ถือว่าเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วย การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน”

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- กรณีตามร่างมาตรา ๖๗ และร่างมาตรา ๘๐/๑ มีความแตกต่างกันหรือไม่ กรณีของร่างมาตรา ๘๐/๑ เป็นกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายใดซึ่งเป็นเอกชน ประสงค์เข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะที่เป็นของหน่วยงานของรัฐ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของราง หรือทางเฉพาะนั้นอาจยินยอมให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้นเข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะนั้นได้ โดยให้ดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะเท่านั้น ความมุ่งหมายของการเพิ่ม บทบัญญัติในมาตรานี้ มีความแตกต่างจากร่างมาตรา ๖๗ ที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการ ขนส่งทางรางก่อน แต่ในร่างมาตรา ๘๐/๑ นี้ไม่ต้องได้รับความเห็นชอบแค่เพียงทำสัญญาเท่านั้น กรณีดังกล่าวอาจเป็นช่องว่างของกฎหมายและเอื้อประโยชน์ต่อเอกชนหรือไม่ ซึ่งเห็นว่าบทบัญญัตินี้ดังกล่าวยังคงมีความไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติ

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

๑. ความมุ่งหมายของการเพิ่มบทบัญญัติในมาตรานี้ คือ การใช้ประโยชน์จากราง เป็นสำคัญ เนื่องจากปัจจุบันมีความล่าช้าในการดำเนินงานจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น การเปิดโอกาสให้ใช้ประโยชน์จากรางร่วมกันจึงต้องมีการบัญญัติมาตรานี้ขึ้น



เพื่อความรวดเร็ว คล่องตัว และลดขั้นตอนการดำเนินงานสำหรับเอกชนที่ประสงค์เข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะ โดยเป็นหลักการของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎร รับหลักการ ในวาระที่ ๑ มาแล้ว ทั้ง ๓ ร่าง

๒. กรณีหมวด ๔/๑ ที่เพิ่มขึ้นมาใหม่ประกอบด้วย ๒ ส่วนที่สำคัญ คือ ส่วนที่ ๑ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางร่วมกัน และส่วนที่ ๒ การจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทาง ซึ่งหากเป็นกรณีเอกชนประสงค์ขอใช้ประโยชน์จากราง จะเป็นกรณีตามร่างมาตรา ๖๗ ถึงร่างมาตรา ๖๙ แต่ละกรณีตามลำดับ สำหรับกรณีตามร่างมาตรา ๘๐/๑ เป็นกรณีที่มีการจัดการเดินรถเพื่อความคล่องตัว ซึ่งผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะนั้นอาจยินยอมให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น เข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะนั้นได้

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการเพิ่มขึ้นใหม่ของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๘๐/๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๗๓)

๑.๒.๙๘ หมวด ๕ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ไม่มีการแก้ไข

(หมวด ๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นหมวด ๖)

๑.๒.๙๙ มาตรา ๘๑

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๘๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๗๔)

๑.๒.๑๐๐ ส่วนที่ ๑ คณะกรรมการสอบสวน

ไม่มีการแก้ไข

อุบัติเหตุและอุบัติการณ์

๑.๒.๑๐๑ มาตรา ๘๒

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๘๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๗๕)

๑.๒.๑๐๒ มาตรา ๘๓

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๘๓ นอกจากคุณสมบัติตามมาตรา ๘๒ วรรคหนึ่ง ประธานกรรมการรองประธานกรรมการ และกรรมการ ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) อายุไม่ต่ำกว่าสี่สามสิบห้าปี

(๓) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง กรรมการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งในพรรคการเมือง หรือสมาชิกหรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๔) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งมีผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

(๕) ไม่เป็นกรรมการในส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งมีผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

(๖) ไม่เป็นกรรมการ หรือดำรงตำแหน่งหรือประกอบกรใด ๆ ในกิจการของเอกชนหรือองค์กรวิชาชีพ ซึ่งอาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

(๗) คุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ต้องแสดงเอกสารหลักฐานเป็นที่เชื่อได้ว่าตนได้ลาออกหรือพ้นจากตำแหน่ง หรือการประกอบกรตาม (๔) (๕) หรือ (๖) ต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง หากผู้ได้รับการแต่งตั้งนั้นมิได้ดำเนินการภายในเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าผู้นั้นไม่เคยได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- บทบัญญัติตามร่างมาตรา ๘๓ (๓) คำว่า “กรรมการ” มีความหมายว่าอย่างไร ต้องมีความเกี่ยวข้องกับพรรคการเมืองหรือไม่ และหมายถึง “กรรมการ” ตามบทนิยามของร่างพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ มีเจตนารมณ์อย่างไร

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

๑. บทบัญญัติมาตรา ๘๓ (๓) “กรรมการ” หมายถึง กรรมการในพรรคการเมือง

๒. เจตนารมณ์ของมาตรานี้ คือ การไม่เกี่ยวข้องทางการเมืองของผู้ที่จะเป็นคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ซึ่งไม่ควรมีที่มาหรือเกี่ยวข้องกับพรรคการเมืองเพื่อความโปร่งใสในการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๘๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๗๖)

๑.๒.๑๐๓ มาตรา ๘๔

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



“มาตรา ๘๔ ให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปีนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้งและอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระ ให้อยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการขึ้นใหม่

ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ด้วยโดยอนุโลม”

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. เหตุใดคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์จึงสามารถดำรงตำแหน่งติดต่อกัน ๒ วาระหรือมากกว่าได้ เนื่องจากเห็นควรให้มีการเปลี่ยนบุคคลที่จะเข้าเป็นกรรมการ และหากต้องการบุคคลเดิมสามารถกำหนดให้อยู่ในรูปแบบของที่ปรึกษาแทนการเป็นคณะกรรมการได้หรือไม่

๒. การบัญญัติถ้อยคำว่า “....และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้...” นั้น ไม่เคยมีการบัญญัติในลักษณะเช่นนี้มาก่อน เหตุใดจึงมีการบัญญัติข้อความดังกล่าว

๓. ควรเปิดโอกาสให้บุคคลเข้ามาทดแทนการปฏิบัติงานของผู้เชี่ยวชาญที่เป็นคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ด้วย ไม่ควรจำกัดโอกาสของบุคคลที่จะเข้ามาทดแทนด้วยการกำหนดให้สามารถแต่งตั้งบุคคลเดิมได้ โดยไม่มีการกำหนดวาระการดำรงตำแหน่ง

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

๑. คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ต้องมีความเชี่ยวชาญเป็นอย่างมาก และมีจำนวนไม่มาก เน้นความเชี่ยวชาญเป็นหลัก จึงไม่ควรกำหนดวาระไว้ในบทบัญญัติตามร่างมาตรา ๘๔ ดังกล่าว และได้พิจารณาเทียบเคียงกับการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) ด้วยแล้ว

๒. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดนี้จะเกิดขึ้นเมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เท่านั้น แต่ความเชี่ยวชาญของบุคคลที่เป็นกรรมการจะต้องได้รับความเชื่อถือ เชื่อมั่นจากทุกฝ่ายในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

๓. การบัญญัติถ้อยคำว่า “....และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้...” เป็นกรณีที่อาจได้รับแต่งตั้งหรือไม่ก็ได้ โดยจะขึ้นอยู่กับการพิจารณาแต่งตั้งของคณะรัฐมนตรีว่าจะแต่งตั้งบุคคลเดิมหรือบุคคลใหม่ก็ได้

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๘๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๗๗)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑.๒.๑๐๔ มาตรา ๘๕

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๘๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๗๘)

๑.๒.๑๐๕ มาตรา ๘๖

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๘๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๗๙)

๑.๒.๑๐๖ ส่วนที่ ๒ การสอบสวนอุบัติเหตุ
และอุบัติการณ์

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๐๗ มาตรา ๘๗

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๘๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๘๐)

๑.๒.๑๐๘ มาตรา ๘๘

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๘๘ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในรถขนส่งทางราง บริเวณที่ตั้งราง สถานี หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์

(๒) ควบคุม ตรวจสอบหรือค้นรถขนส่งทางราง ราง สถานี สิ่งของ หรือสิ่งใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรางที่ประสบอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์

(๓) ตรวจสอบหรือค้นเอกสารหรือวัตถุอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวน ให้มีอำนาจยึดหรือเข้าควบคุมเอกสาร หรือวัตถุอันเป็นหลักฐานดังกล่าวได้ แต่ต้องจัดทำบัญชีเอกสารและวัตถุดังกล่าวให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเอกสารหรือวัตถุนั้นไว้ด้วย

(๔) ตรวจสอบหรือสั่งให้มีการตรวจสอบรถขนส่งทางราง ราง สถานี หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่ประสบอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์โดยไม่ชักช้าเพื่อนำผลมาประกอบการสอบสวน

(๕) สั่งขอให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐาน ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรางซึ่งเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ อาจมอบหมายให้หน่วยงาน หรือบุคคลซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่งตั้ง ให้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งทั้งหมดหรือบางส่วน และอาจร้องขอให้หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่อื่น ที่เกี่ยวข้องช่วยดำเนินการหรือสนับสนุนได้”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ
(มาตรา ๘๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๘๑)

๑.๒.๑๐๙ มาตรา ๘๙

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๘๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๘๒)

๑.๒.๑๑๐ มาตรา ๙๐

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๙๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๘๓)

๑.๒.๑๑๑ มาตรา ๙๑

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๙๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๘๔)

๑.๒.๑๑๒ มาตรา ๙๒

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๙๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๘๕)

๑.๒.๑๑๓ มาตรา ๙๓

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๙๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๘๖)

๑.๒.๑๑๔ มาตรา ๙๔

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๙๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๘๗)

๑.๒.๑๑๕ หมวด ๖ ผู้ตรวจการขนส่งทางราง

ไม่มีการแก้ไข

(หมวด ๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นหมวด ๗)

๑.๒.๑๑๖ มาตรา ๙๕

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๙๕ ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจสอบการประกอบ
กิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ
การประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสถานที่ใด ๆ ที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการ
ของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อทราบข้อเท็จจริงและเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับ
การประกอบกิจการขนส่งทางราง

(๒) ยึดหรืออายัดไว้ซึ่งสิ่งของหรือเอกสารที่อยู่ในสถานที่ประกอบกิจการขนส่ง
ทางรางหรือสถานที่ทำการตาม (๑) ที่เป็นความผิดหรืออาจใช้เป็นพยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์ความผิด
หรือได้มาจากการกระทำความผิด

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๓) เข้าไปในขบวนรถขนส่งทางราง รวมทั้งเดินทางไปกับขบวนรถขนส่งทางราง และในกรณีจำเป็นอาจเข้าไปในห้องพนักงานขับรถขนส่งทางรางในขณะให้บริการตามปกติ เพื่อการตรวจสอบการปฏิบัติของพนักงานขับรถขนส่งทางรางได้

(๔) *จะรับตราขอขึ้นเดินทางหรือบัตรขึ้นรถขนส่งทางรางของผู้ได้รับใบอนุญาตไว้ตามควรสำหรับขึ้นเพื่อตรวจตรา*

(๕) ส่งเป็นหนังสือให้ผู้ได้รับใบอนุญาต พนักงาน และลูกจ้างของผู้ได้รับใบอนุญาต ปฏิบัติการใด ๆ หรือดเว้นการปฏิบัติการที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรือสั่งให้มาให้อภัยค่าหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้อง

ในการปฏิบัติตาม (๑) หรือ (๒) ให้กระทำการระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น ถ้ายังดำเนินการไม่แล้วเสร็จจะกระทำต่อไปในเวลากลางคืน หรือนอกเวลาทำการของสถานที่นั้นก็ได้

ในการปฏิบัติการของผู้ตรวจการขนส่งทางราง ให้บุคคลซึ่งเกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๙๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๘๘)

๑.๒.๑๑๗ มาตรา ๙๖

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๙๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๘๙)

๑.๒.๑๑๘ มาตรา ๙๗

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๙๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๙๐)

๑.๒.๑๑๙ มาตรา ๙๘

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๙๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๙๑)

๑.๒.๑๒๐ มาตรา ๙๙

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๙๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๙๒)

๑.๒.๑๒๑ มาตรา ๑๐๐

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๐๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๙๓)

๑.๒.๑๒๒ หมวด ๗ ผู้ประจำหน้าที่

ไม่มีการแก้ไข

(หมวด ๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นหมวด ๘)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑.๒.๑๒๓ มาตรา ๑๐๑

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๐๑ ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดี หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐ ที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย

ผู้ซึ่งมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่ง ทางรางต่างประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ซึ่งจะเดินทางขนส่ง ทางรางเข้ามาในราชอาณาจักรหรือไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา ๖๒ ถ้าได้นำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้นให้อธิบดีรับรองแล้ว ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดีตามพระราชบัญญัตินี้

การขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต การขอต่ออายุใบอนุญาต และการขอรับ ใบแทนใบอนุญาต และการออกใบแทนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๑๐๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๙๔)

๑.๒.๑๒๔ มาตรา ๑๐๒

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๐๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๙๕)

๑.๒.๑๒๕ มาตรา ๑๐๓

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๐๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๙๖)

๑.๒.๑๒๖ มาตรา ๑๐๔

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๐๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๙๗)

๑.๒.๑๒๗ มาตรา ๑๐๕

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๐๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๙๘)

๑.๒.๑๒๘ มาตรา ๑๐๖

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๐๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๙๙)

๑.๒.๑๒๙ มาตรา ๑๐๗

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๐๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๐๐)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑.๒.๑๓๐ มาตรา ๑๐๘

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๐๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๐๑)

๑.๒.๑๓๑ มาตรา ๑๐๙

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๐๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๐๒)

๑.๒.๑๓๒ มาตรา ๑๑๐

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๑๐ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจําหน้าที่ต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัว และต้องแสดงต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางเมื่อขอตรวจ ทั้งนี้ ผู้ประจําหน้าที่สามารถแสดงใบอนุญาต โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการอื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๑๑๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๐๓)

๑.๒.๑๓๓ หมวด ๘ การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ไม่มีการแก้ไข

(หมวด ๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นหมวด ๙)

๑.๒.๑๓๔ มาตรา ๑๑๑

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๑๑ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถขนส่งทางรางที่ไม่ได้จดทะเบียนมาใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ เว้นแต่รถขนส่งทางรางที่ใช้เป็นพระราชพาหนะ
รถขนส่งทางรางต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตาม
มาตรา ๑๓ (๗)”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๑๑๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๐๔)

๑.๒.๑๓๕ มาตรา ๑๑๒

คณะกรรมการการตัดออก

คณะกรรมการการตัดออก ดังนี้

“มาตรา ๑๑๒ รถขนส่งทางรางดังต่อไปนี้ ได้รับตรรกะวันไม่ต้องจดทะเบียน

(๑) พระราชพาหนะ

(๒) รถขนส่งทางหลวง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- ตามที่คณะกรรมการการได้ตราร่างมาตรา ๑๑๒ ออกทั้งมาตรา ซึ่งเดิมมีการกำหนดให้รถขนส่งทางทหารได้รับการยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียนเป็นรถขนส่งทางรางตามร่างมาตรา ๑๑๒ จึงมีข้อสังเกตว่า ในอนาคตหากเกิดสงคราม สถานะทางกฎหมายของรถขนส่งทางทหารที่ใช้ในการขนส่งทางรางจะเป็นอย่างไร

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

- คณะกรรมการการมีความเห็นว่า รถขนส่งทางรางที่ใช้ในราชการทหาร ควรต้องจดทะเบียนตามกฎหมายเช่นเดียวกัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ได้มีการตรวจสอบข้อเท็จจริงจากหน่วยงานทางทหารแล้วพบว่า ปัจจุบันหน่วยงานทางทหารไม่มีการใช้รถขนส่งทางทหารดำเนินการขนส่งทางรางแต่อย่างใด โดยกรณีที่มีการขนส่งอาวุธยุทธโปกรณ์ จะใช้บริการรถขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหลัก ทั้งนี้ ในอนาคตหากหน่วยงานทางทหารประสงค์จะใช้รถขนส่งทางทหารในการขนส่งทางรางก็สามารถดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลทะเบียนรถขนส่งทางรางระหว่างหน่วยงานทหารกับกรมการขนส่งทางรางได้โดยสะดวก จึงเห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดข้อยกเว้นไว้ในกฎหมายแต่อย่างใด

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการตัดออกของคณะกรรมการการ

๑.๒.๑๓๖ มาตรา ๑๑๓

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๑๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๐๕)

๑.๒.๑๓๗ มาตรา ๑๑๔

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๑๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๐๖)

๑.๒.๑๓๘ มาตรา ๑๑๕

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๑๕ ในการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ให้นายทะเบียนออกแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนรถขนส่งทางรางและหลักฐานแสดงการจดทะเบียนสำหรับรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว

ลักษณะ ขนาด สี และรายละเอียดอื่นของแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- ตามที่คณะกรรมการการได้มีการแก้ไขร่างมาตรา ๑๑๕ โดยเพิ่มเติมคำว่า "หรือสัญลักษณ์" และกำหนดให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนดนั้น จึงมีข้อสังเกตว่าการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว อ้างอิงหรืออาศัยฐานจากบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดเป็นหลัก

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

- ด้วยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน การแสดงข้อมูลทางทะเบียนของรถขนส่งทางราง นอกจากจะสามารถดำเนินการโดยการติดตั้งแผ่นป้ายทะเบียนในลักษณะที่ใช้กันโดยทั่วไปแล้ว ยังอาจดำเนินการโดยการแสดงสัญลักษณ์ในรูปแบบคิวอาร์โค้ด (QR Code) เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถสแกนเพื่อเข้าถึงข้อมูลการจดทะเบียน และข้อมูลการซ่อมบำรุงของรถขนส่งทางรางได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๑๑๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๐๗)

๑.๒.๑๓๙ มาตรา ๑๑๖

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๑๖ รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วจะต้องแสดงแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนตามแบบและหลักเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

ในกรณีที่แผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนรถขนส่งทางรางสูญหาย ถูกทำลายหรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้น ยื่นขอรับแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนแทนของเดิมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบถึงเหตุดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๑๑๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๐๘)

๑.๒.๑๔๐ มาตรา ๑๑๗

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๑๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๐๙)

๑.๒.๑๔๑ มาตรา ๑๑๘

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๑๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๑๐)



๑.๒.๑๔๒ มาตรา ๑๑๙

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๑๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๑๑)

๑.๒.๑๔๓ มาตรา ๑๒๐

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๒๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๑๒)

๑.๒.๑๔๔ มาตรา ๑๒๑

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๒๑ ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว แจ้งต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียน

(๑) กรณีที่ประสงค์จะเลิกใช้รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว ให้แจ้งต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เลิกใช้

(๒) กรณีที่รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วสูญหายหรือถูกทำลายลง ให้แจ้งต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มิเหตุดังกล่าว และให้แจ้งเลิกใช้พร้อมกันด้วย

กรณีตาม (๑) หรือกรณีที่รถขนส่งทางรางนั้นถูกทำลายลง ให้ส่งคืนแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนให้นายทะเบียนด้วย และให้การจดทะเบียนนั้นเป็นอันระงับไป”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๑๒๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๑๓)

๑.๒.๑๔๕ หมวด ๙ การคุ้มครองผู้โดยสาร
และผู้ใช้บริการ

ไม่มีการแก้ไข

(หมวด ๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นหมวด ๑๐)

๑.๒.๑๔๖ มาตรา ๑๒๒

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๒๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตจะเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น เกินกว่าอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนดมิได้”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(มาตรา ๑๒๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๑๔)

๑.๒.๑๔๗ มาตรา ๑๒๓

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๒๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๑๕)

๑.๒.๑๔๘ มาตรา ๑๒๔

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๒๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๑๖)

๑.๒.๑๔๙ มาตรา ๑๒๕

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๒๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการ แก่ผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ คนพิการ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ให้มีความเหมาะสมแก่การใช้บริการของการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงมีหน้าที่ในการ จัดทำคู่มือการให้บริการ การฝึกอบรมพนักงาน และการติดตามและประเมินผลการให้บริการ โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒๕ เป็นดังนี้

“มาตรา ๑๒๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก แก่ผู้โดยสาร และผู้ให้บริการ โดยเฉพาะ ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช ผู้นำศาสนาอื่น ๆ ผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ให้มีความเหมาะสมแก่การใช้บริการของการประกอบกิจการขนส่ง ทางราง”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- การที่กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก แก่ผู้โดยสาร และผู้ให้บริการ โดยเฉพาะ ขอแก้ไขเพิ่มเติมให้ครอบคลุมถึง “ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช ผู้นำศาสนาอื่น ๆ” เนื่องจากตามหลักปฏิบัติของสังคมส่วนใหญ่ให้เกียรติและเคารพนับถือ แก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช และผู้นำศาสนาอื่น ๆ เพื่อความเหมาะสมและสอดคล้อง กับบริบทของสังคมไทยต่อไป และการนำจารีตประเพณีมากำหนดเป็นกฎหมายย่อมเกิด ความชัดเจนมากกว่า

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. การกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก และบริการแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยเฉพาะผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ คนพิการ สตรีมีครรภ์

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



และเด็ก โดยคณะกรรมการเพิ่มเติมถ้อยคำว่า “บริการ” “คนพิการ” และ “รวมถึงมีหน้าที่ในการจัดทำคู่มือการให้บริการ การฝึกอบรมพนักงาน และการติดตามและประเมินผลการให้บริการ โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง” จึงขอให้คณะกรรมการอธิบายคำว่า “บริการ” และเงื่อนไขที่ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องมีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการของสถานีรถไฟและสถานีรถไฟฟ้ามหานครให้เป็นไปตามร่างมาตรา ๑๒๕ นั้น รวมถึงทางลาด ลิฟต์ และห้องน้ำ หรือไม่ อย่างไร รวมถึง การจัดทำคู่มือการให้บริการ การฝึกอบรมพนักงาน และการติดตามและประเมินผลการให้บริการ โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงของผู้ได้รับใบอนุญาต คำว่า “มาตรฐาน” หมายความว่ามาตรฐานขั้นต่ำที่หน่วยงานของรัฐกำหนด หรือมีมาตรฐานกลาง และหากผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ดำเนินการแก้ไขความเดือดร้อนของผู้ร้องเรียนตามร่างมาตรา ๑๒๕ จะมีบทลงโทษและกระทบต่อสัญญาหรือไม่ อย่างไร เพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นประโยชน์ในทางปฏิบัติ

๒. การกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการแก่ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ และกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ อาทิ ทางลาด บันไดเลื่อน ลิฟต์ และห้องน้ำ มีผลบังคับใช้กับสถานีรถไฟและสถานีรถไฟฟ้ามหานครที่ก่อสร้างมาแล้ว และจะก่อสร้างในอนาคตหรือไม่ อย่างไร

คณะกรรมการตอบชี้แจง ดังนี้

๑. เพิ่มคำว่า “คนพิการ” ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ เนื่องจากในชั้นคณะกรรมการได้มีการเชิญสมาคมผู้พิการต่าง ๆ เข้าร่วมให้ข้อมูลต่อคณะกรรมการ และสมาคมคนพิการทุกประเภทแห่งประเทศไทยได้จัดทำหนังสือขอให้คณะกรรมการกำหนดคำว่า “คนพิการ” ให้เป็นบุคคลต้องได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่มีความเหมาะสมในการใช้บริการการประกอบกิจการขนส่งทางราง ตามร่างมาตรา ๑๒๕ เนื่องจากคนพิการและผู้ทุพพลภาพมีความหมายที่แตกต่างกันเพื่อเป็นไปตามหลักความเสมอภาคที่รัฐธรรมนูญได้ให้การรับรองหรือคุ้มครองไว้

๒. เพิ่มคำว่า “บริการ” เนื่องจากการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นไปตามที่กฎหมายอื่นกำหนด อาทิ แผ่นนํทาง และลิฟต์สำหรับผู้พิการ แต่ปัจจุบันขบวนรถไฟบางเที่ยวและสถานีรถไฟบางแห่งมีข้อจำกัดทำให้ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ทันทีจำเป็นต้องนำบริการมาใช้ควบคู่ เช่น ขบวนรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระยะห่างระหว่างบันไดกับชานชาลาทำให้รถวีลแชร์ผ่านมิได้ ในระยะเปลี่ยนผ่านจึงจำเป็นต้องมีบริการควบคู่ไปกับการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงตามคำแนะนำของสมาคมผู้พิการ ทั้งนี้ สำหรับห้องน้ำสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินแนะนำให้ห้องน้ำในสถานีรถไฟฟ้ามหานครในพื้นที่ปิด ผู้ให้บริการต้องมีการอนุญาตให้ประชาชนเข้าใช้ได้เป็นครั้งคราว และสถานีใหม่จะมีห้องน้ำในพื้นที่เปิด



๓. การที่กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และผู้ให้บริการ คณะกรรมการมีได้กำหนดให้ครอบคลุมถึงภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช ผู้นำศาสนาอื่น ๆ เนื่องจากตามประเพณีและจารีตปฏิบัติของประเทศมีการดำเนินการดูแลรับรองภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช ผู้นำศาสนาอื่น ๆ ในทุกหมวดการเดินทาง อาทิ รถไฟ รถเมล์ เรือ และสนามบิน และกำหนดหน้าที่ไว้ในร่างมาตราอื่น ประกอบกับร่างมาตรา ๑๒๕ มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งคุ้มครองคนพิการหรือผู้มีความบกพร่องทางด้านร่างกายเป็นหลัก

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๑๒๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๑๗)

๑.๒.๑๕๐ มาตรา ๑๒๖

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๒๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๑๘)

๑.๒.๑๕๑ มาตรา ๑๒๗

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๒๗ ให้ผู้โดยสาร ผู้ให้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่อยู่ในบริเวณสถานี ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย และทรัพย์สิน การรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในบริเวณสถานีตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดให้มีมาตรการในการดูแลความปลอดภัยที่จำเป็น และเหมาะสมเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่งด้วย”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๑๒๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๑๙)

๑.๒.๑๕๒ หมวด ๑๐ บทกำหนดโทษ

ไม่มีการแก้ไข

(หมวด ๑๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นหมวด ๑๑)

๑.๒.๑๕๓ ส่วนที่ ๑ โทษปรับทางปกครอง

ไม่มีการแก้ไข

มีกรรมการขอสงวนความเห็น

นายอลงกรณ์ พลบุตร (กรรมการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอแก้ไขเพิ่มเติม
ชื่อส่วนที่ ๑ เป็นดังนี้

“ส่วนที่ ๑

โทษปรับทางปกครองตามมาตรการปรับเป็นพินัย”

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็นเพิ่มมาตรา ๑๒๗/๑

นายอลงกรณ์ พลบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มความ เป็นมาตรา ๑๒๗/๑ ดังนี้

“มาตรา ๑๒๗/๑ หากผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๔๑ วรรคหนึ่ง ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และปรับอีก ไม่เกินวันละสองพันบาทตลอดระยะเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่หรือมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง”

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็นเพิ่มส่วนที่ ๑/๑

นายอลงกรณ์ พลบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มความ เป็นส่วนที่ ๑/๑ ดังนี้

“ส่วนที่ ๑/๑

โทษปรับทางปกครอง”

กรรมาธิการผู้สงวนความเห็นอภิปราย สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- แก้ไขเพิ่มเติมให้นำการปรับเป็นพินัยมาใช้บังคับ เนื่องจากมาตรการ ปรับเป็นพินัย ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕^๗ ถือว่าเป็นมาตรฐานทางกฎหมาย ล่าสุดของระบบกฎหมายไทย เพื่อปฏิรูปสังคม กฎหมาย และเศรษฐกิจยุคใหม่ รูปแบบ ของบัญชีแนบท้ายมีผลบังคับใช้ต่อกฎหมาย จำนวน ๒๐๔ ฉบับ โดยเปลี่ยนโทษทางอาญาที่มีโทษ ปรับสถานเดียวมาเป็นการปรับเป็นพินัย หรือการเปลี่ยนโทษทางปกครองมาเป็นการปรับเป็นพินัย ซึ่งสอดคล้องกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. รวมทั้ง ผู้กระทำความผิดจะไม่มีประวัติอาชญากรและไม่ต้องพิมพ์ลายนิ้วมือ ทั้งนี้ มีข้อเสนอแนะว่า ควรแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ในส่วนของบัญชีแนบท้ายด้วย

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๕๔ มาตรา ๑๒๘

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๒๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๒๐)

๑.๒.๑๕๕ มาตรา ๑๒๙

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๒๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๒๑)

^๗ พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=PT8JZ>





๑.๒.๑๕๖ มาตรา ๑๓๐

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๓๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๒๒)

๑.๒.๑๕๗ มาตรา ๑๓๑

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๓๑ การกระทำความผิดใดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ จะมีโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ หรือชั้น ๒ และจะมีอัตราโทษปรับทางปกครองชั้นต่ำหรือชั้นสูง ให้เป็นไปตามข้อบังคับของกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

ในการกำหนดอัตราโทษปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงลักษณะของความร้ายแรงของการกระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้น”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๑๓๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๒๓)

๑.๒.๑๕๘ มาตรา ๑๓๒

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๓๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๒๔)

๑.๒.๑๕๙ มาตรา ๑๓๓

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๓๓ เมื่อปรากฏว่ามีการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ ให้อธิบดีพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองแก่ผู้ถูกกล่าวหาตามสมควร หตมัตตสร ร้องทุกข์หรือขอคำสั่งโทษต่อพนักงานสอบสวนในคดีเกี่ยวกับผิดระหัดตรวจผิดของบุคคลตมตมตตต ๑๒๙ ให้พนักงานสอบสวนส่งเรื่องดังกล่าวให้อธิบดีภายในสามสิบวันนับแต่วันที่มีตตร้องทุกข์หรือขอคำสั่งโทษเพื่อพิจารณาคัดเนนตตรต่อไปตมบทบัญญัติในส่วนนี้

หากมีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษต่อพนักงานสอบสวนในคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ ให้พนักงานสอบสวนส่งเรื่องดังกล่าวให้อธิบดีภายในสามสิบวันนับแต่วันที่มีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปตามบทบัญญัติในส่วนนี้”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๑๓๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๒๕)

**๑.๒.๑๖๐ มาตรา ๑๓๔****ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๓๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๒๖)

๑.๒.๑๖๑ มาตรา ๑๓๕**ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๓๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๒๗)

๑.๒.๑๖๒ มาตรา ๑๓๖**ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๓๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๒๘)

๑.๒.๑๖๓ มาตรา ๑๓๗**ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๓๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๒๙)

๑.๒.๑๖๔ มาตรา ๑๓๘**ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๓๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๓๐)

๑.๒.๑๖๕ มาตรา ๑๓๙**ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๓๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๓๑)

๑.๒.๑๖๖ มาตรา ๑๔๐**ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๔๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๓๒)

๑.๒.๑๖๗ มาตรา ๑๔๑**ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๔๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๓๓)

๑.๒.๑๖๘ ส่วนที่ ๒ โทษทางอาญา**ไม่มีการแก้ไข****๑.๒.๑๖๙ มาตรา ๑๔๒****ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๔๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๓๔)

๑.๒.๑๗๐ มาตรา ๑๔๓**ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๔๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๓๕)

๑.๒.๑๗๑ มาตรา ๑๔๔**ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๔๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๓๖)

๑.๒.๑๗๒ มาตรา ๑๔๕**ไม่มีการแก้ไข**

(มาตรา ๑๔๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๓๗)



๑.๒.๑๗๓ มาตรา ๑๔๖

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๔๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๓๘)

๑.๒.๑๗๔ มาตรา ๑๔๗

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๔๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๓๙)

๑.๒.๑๗๕ มาตรา ๑๔๘

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๔๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๔๐)

๑.๒.๑๗๖ มาตรา ๑๔๙

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๔๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๔๑)

๑.๒.๑๗๗ มาตรา ๑๕๐

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๕๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๔๒)

๑.๒.๑๗๘ มาตรา ๑๕๑

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๕๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๔๓)

๑.๒.๑๗๙ มาตรา ๑๕๒

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๕๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๔๔)

๑.๒.๑๘๐ มาตรา ๑๕๓

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๕๓ ผู้ச்சะสัพพัญญูที่ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจําหน้าที่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากอธิบดี หรือผู้ประจําหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกพักใช้ใบอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๑๕๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๔๕)

๑.๒.๑๘๑ มาตรา ๑๕๔

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้



“มาตรา ๑๕๔ ผู้ประจําหน้าที่ผู้ใดไม่แจ้งเหตุเมื่อมีอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติเหตุการณ์รุนแรงเกิดขึ้นกับการขนส่งทางราง หรือไม่สั่งให้รถขบวนเร็วหรือรถด่วนพิเศษหยุดหรือลดความเร็วหรือหยุดเดินรถหรือสั่งให้รถขบวนเร็วหรือรถด่วนพิเศษหยุดเดินรถหรือสั่งให้รถขบวนเร็วหรือรถด่วนพิเศษหยุดเดินรถต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๑๕๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๖)

๑.๒.๑๘๒ มาตรา ๑๕๕

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๕๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๗)

๑.๒.๑๘๓ มาตรา ๑๕๖

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๕๖ ผู้ใดนำรถขนส่งทางรางที่ไม่แสดงแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนไปดำเนินการกิจการตามมาตรา ๑๑๖ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๑๕๖ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๘)

๑.๒.๑๘๔ มาตรา ๑๕๗

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๕๗ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๙)

๑.๒.๑๘๕ บทเฉพาะกาล

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๘๖ มาตรา ๑๕๘

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๕๘ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๐)

๑.๒.๑๘๗ มาตรา ๑๕๙

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๕๙ บรรดาโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่ได้เริ่มดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่แล้วเสร็จ ให้โครงการดังกล่าวดำเนินการต่อไปตามเดิม เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางจะมีมติเป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการ



ดำเนินการเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยของในด้านระบบการเดินรถขนส่งทางราง ด้านการประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือด้านการให้บริการ

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่งถ้าเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญให้คณะกรรมการพิจารณาโดยคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นประกอบและกำหนดให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริงด้วย”

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. “ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ” ตามความในร่างมาตรา ๑๕๙ นี้ มีหลักเกณฑ์อย่างไร

๒. หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตามความในร่างมาตรา ๑๕๙ นี้

คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

๑. สำหรับกรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตามร่างมาตรา ๑๕๙ นี้ มีกรณีตัวอย่างที่สำคัญจากการให้บริการของผู้ประกอบการช่วงโควิด ๑๙ ที่มีการกำหนดให้ที่นั่งบนรถขนส่งทางรางต้องนั่งเว้นที่นั่ง มีการลดความหนาแน่นของขบวนรถขนส่งทางราง ทำให้รายได้ของผู้ประกอบการลดลงกว่าครึ่งหนึ่ง กรณีเช่นนี้ถือเป็นกรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

๒. การเยียวยาผู้ใช้ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนี้ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะต้องมีการกำหนดรายละเอียดต่อไป

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการการ

(มาตรา ๑๕๙ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๑)

๑.๒.๑๘๘ มาตรา ๑๖๐

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๖๐ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๒)

๑.๒.๑๘๙ มาตรา ๑๖๑

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๖๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๓)

๑.๒.๑๙๐ มาตรา ๑๖๒

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๖๒ ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



กับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานคร หรือ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ยังคงมีสิทธิในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตและสิทธิ ที่มีอยู่เดิมตามที่ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้นต่อไป จนกว่าสัมปทาน หรือสัญญาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขนส่งทางรางของผู้ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัตินี้ และ ตมเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ถือว่าผู้ที่มีสิทธิหน้าที่และกรรมสิทธิ์เช่นเดียวกับผู้ได้รับ ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย รวมทั้งในกรณีที่ผู้ได้รับสัมปทาน หรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าวละเมิดใดตามพระราชบัญญัตินี้ที่ถือ เป็นเหตุให้สุดเขตของใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางได้ หากละเมิดหรือละเมิดของผู้ได้รับ สัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถ ให้สุดเขตสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทาง รางนั้นได้ให้นำความตามมาตรา ๑๕๙ มาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม

ในกรณีที่ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง รายใดทำความตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานคร หรือ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานหรือสัญญานั้น ให้เป็นการได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรี ดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้กับผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้าง เดินรถขนส่งทางรางนั้น โดยให้ได้รับสิทธิประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตการให้บริการ เดิมที่คู่กรณีได้ตกลงกัน และตามระยะเวลาที่เหลืออยู่ของสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถ ขนส่งทางราง ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตาม วรรคหนึ่ง ให้ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางที่ได้รับการต่ออายุสัญญา สัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างการเดินรถขนส่งทางราง ยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่ง ทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญา ว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าว และในระหว่างนั้นให้ยังคงให้บริการกิจการขนส่งทางรางต่อไปได้ ทั้งนี้ รัฐมนตรีต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้แล้วเสร็จภายใน เก้าสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๑๖๒ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๔)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑.๒.๑๙๑ มาตรา ๑๖๓

ไม่มีการแก้ไข

(มาตรา ๑๖๓ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๕)

๑.๒.๑๙๒ มาตรา ๑๖๔

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๖๔ ให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะเดียวกับผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย หรือผู้ได้รับสัมปทานตามพระราชกฤษฎีกาฉบับที่ ๕๕ สว.วันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๓๕ และผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ และให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต่ออธิบดีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำมาตรา ๑๐๓ (๒) และ (๔) มาใช้กับการขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการ

(มาตรา ๑๖๔ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๖)

๑.๒.๑๙๓ มาตรา ๑๖๔/๑

คณะกรรมการเพิ่มขึ้นใหม่

คณะกรรมการเพิ่มขึ้นใหม่ ดังนี้

“มาตรา ๑๖๔/๑ ให้รถขนส่งทางรางที่ใช้ในการดำเนินการหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางต่อไปได้ และให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองยื่นคำขอจดทะเบียนรถขนส่งทางรางต่อนายทะเบียนภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำมาตรา ๑๑๑ และมาตรา ๑๑๔ มาใช้กับการขอจดทะเบียนรถขนส่งทางราง”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการเพิ่มขึ้นใหม่ของคณะกรรมการ

(มาตรา ๑๖๔/๑ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๗)

๑.๒.๑๙๔ มาตรา ๑๖๕

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



“มาตรา ๑๖๕ ให้สิทธิกรรมการขนส่งทางรางดำเนินการให้การรับรอง สหพันธ์สหชนหน่วยงานหรือสถาบันตามมาตรา ๑๑๕๑๐๓ (๒) ที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ ใช้บังคับ ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ”

ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

(มาตรา ๑๖๕ ตามร่างฯ ที่สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว เป็นมาตรา ๑๕๘)

๑.๒.๑๙๕ อัตราค่าธรรมเนียม

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจิตร ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในอัตราค่าธรรมเนียม เป็นดังนี้

“อัตราค่าธรรมเนียม

๑. ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง ฉบับละ ๓๐๐,๐๐๐๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท
๒. ใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง ฉบับละ ๑๕๐,๐๐๐๕๐๐,๐๐๐ บาท
๓. ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง
และการเดินรถขนส่งทางราง ฉบับละ ๕๕๐,๐๐๐๒๐๐,๐๐๐ บาท
๔. ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ฉบับละ ๒,๐๐๐๑๐,๐๐๐ บาท
๕. หนังสือจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ฉบับละ ๑,๐๐๐๕,๐๐๐ บาท
๖. แผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางราง แผ่นละ ๑,๐๐๐๒,๐๐๐ บาท”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่สงวนคำแปรญัตติไม่พอใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการ ไม่มีการแก้ไข

เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาในวาระที่สอง ขึ้นพิจารณา เรียงตามลำดับมาตราจนจบร่างแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๓๒^๔ โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ผู้ใดขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำ จึงเป็นอันจบการพิจารณาในวาระที่สอง จากนั้นที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สาม

^๔ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๓๒ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๑๓๒ เมื่อได้พิจารณาตามข้อ ๑๓๑ จนจบร่างแล้ว ให้สภาพิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง และในการพิจารณาครั้งนี้สมาชิกอาจขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำได้ แต่จะขอแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อความใดไม่ได้ นอกจากเนื้อความที่เห็นว่ายังขัดแย้งกันอยู่”



๘. รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ การขนส่งทางราง พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร ซึ่งบรรจุระเบียบวาระการประชุม สภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๙ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันพุธที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๘ https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=TFI0J	
๙. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๙ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันพุธที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๘ https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=OB431	
๑๐. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันพุธที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๘ https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=MXO6P	
๑๑. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๙ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันพุธที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๘ https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=N5V8Q	
๑๒. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันพุธที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๘ https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=067FT	

๒. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยมีมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียง ๓๙๗ เสียง ไม่เห็นชอบ ไม่มีงดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๗ เสียง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๓. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ

คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ตั้งแต่ชื่อร่างพระราชบัญญัติ คำปรารภ และพิจารณาตามลำดับมาตราจนจบร่างแล้วเห็นว่า ควรมีข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรทราบหรือควรปฏิบัติไว้ในรายงานของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อให้ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ดังนี้

๓.๑ การเชื่อมต่อบริษัทขนส่งสาธารณะต่างรูปแบบหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างรายกัน ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมกัน ("ค่าโดยสารร่วม") รัฐต้องมีการจัดเก็บข้อมูลต้นทุนของการลงทุนโครงการและการประกอบการของระบบขนส่ง โดยที่ผู้ให้บริการทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ต้องเปิดเผยต้นทุนการประกอบการในการให้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อให้รัฐสามารถนำข้อมูลมาพิจารณาประกอบการให้เงินอุดหนุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และป้องกันไม่ให้เกิดภาระงบประมาณแก่รัฐในการที่จะต้องนำงบประมาณไปจ่ายชดเชยแบบมากเกินไปจนความจำเป็นเมื่อต้องการให้มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะต่างรูปแบบหรือระหว่างผู้ให้บริการที่ต่างกัน

๓.๒ ค่าโดยสารของระบบขนส่งทางรางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง เป็นส่วนหนึ่งของอัตราค่าโดยสารร่วม ตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ดังนั้น การกำหนดความหมาย ขอบเขต และหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ควรครอบคลุมถึงต้นทุนต่าง ๆ อย่างชัดเจนและการบูรณาการร่วมกันกับระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบอื่น หรือระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบเดียวกัน แต่มีผู้ให้บริการขนส่งต่างรายกัน อย่างไรก็ตาม ขอบเขตค่าโดยสารร่วมตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ต้องมีการกำหนดลักษณะและพื้นที่ที่ครอบคลุมค่าโดยสารร่วม เนื่องจากการให้บริการระบบขนส่งทางรางและทางถนนในระยะทางไกล มีลักษณะแตกต่างกันทั้งรูปแบบการให้บริการและต้นทุน ทำให้การจัดทำค่าโดยสารร่วมในบางกรณี มีข้อจำกัด

๓.๓ พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดโทษทางปกครองและโทษอาญาแก่ผู้ประจำหน้าที่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานปฏิบัติงานหรือข้อกำหนดทางวินัยของผู้ประจำหน้าที่ตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนด ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่บังคับใช้ในการกำกับกิจการขนส่งทางราง ดังนั้น หน่วยงานที่ดำเนินกิจการขนส่งทางราง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรทบทวนปรับปรุงแก้ไขกฎ ระเบียบภายในขององค์กรเกี่ยวกับบทลงโทษทางวินัยจากการกระทำที่มีลักษณะเดียวกัน เพื่อให้มีระดับมาตรฐานการปฏิบัติหรือข้อกำหนดทางวินัยที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและไม่เกิดความซ้ำซ้อนในการลงโทษผู้ที่กระทำความผิดในเหตุลักษณะเดียวกัน

๓.๔ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางมีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง และกำหนดหน้าที่และอำนาจของกรมการขนส่งทางรางให้ทำหน้าที่กำกับกิจการขนส่งทางราง ซึ่งทำให้การคมนาคมขนส่งมีกฎหมายจัดตั้งองค์กรกำกับกิจการครบถ้วนในแต่ละระบบการขนส่ง ได้แก่ ระบบขนส่งทางบกมีคณะกรรมการนโยบายขนส่งทางบกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง



ทางบก ทำหน้าที่กำกับกิจการขนส่งทางบก ในส่วนระบบขนส่งทางน้ำ มีกรมเจ้าท่าทำหน้าที่ดำเนินกิจการและกำกับกิจการขนส่งทางน้ำตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และในระบบขนส่งทางอากาศ มีคณะกรรมการการบินพลเรือน ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังไม่มีกระบวนการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทุกระบบอย่างแท้จริง จึงทำให้เกิดปัญหาด้านบูรณาการร่วมกันของระบบการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยเฉพาะการประเมินความคุ้มค่าเกี่ยวกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ ดังนั้น คณะรัฐมนตรีควรพิจารณาศึกษาแนวทางและกำหนดหน้าที่ขององค์กรเพื่อบูรณาการการคมนาคมขนส่งในภาพรวมของทั้งประเทศ โดยอาจปรับปรุงกฎหมายเพื่อยกระดับของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดระบบการจราจรทางบก ให้ทำหน้าที่รับผิดชอบบูรณาการระบบการคมนาคมขนส่งหรือพิจารณาออกกฎหมายใหม่ตามความเหมาะสมต่อไป

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการธิการ โดยลงมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียง ๓๙๔ เสียง ไม่เห็นชอบ ไม่มี งดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๑ เสียง

หมายเหตุ สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการธิการ โดยให้ประธานสภาผู้แทนราษฎรแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๒๗ ประกอบข้อ ๑๐๕^๙

^๙ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๒๗ และข้อ ๑๐๕ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๑๒๗ เมื่อคณะกรรมการธิการได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติเสร็จแล้ว ให้เสนอร่างพระราชบัญญัตินั้น โดยแสดงร่างเดิมและการแก้ไขเพิ่มเติมพร้อมทั้งรายงานต่อประธานสภา รายงานนั้นอย่างน้อยต้องระบุว่าได้มีหรือไม่มี การแก้ไขเพิ่มเติมในมาตราใดบ้าง และถ้ามีการแปรญัตติ มติของคณะกรรมการธิการเกี่ยวกับคำแปรญัตตินั้นเป็นประการใด หรือมีการสงวนคำแปรญัตติของผู้แปรญัตติ หรือมีการสงวนความเห็นของกรรมการ และในกรณีที่คณะกรรมการธิการ มีการรับฟังความคิดเห็นและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากร่างพระราชบัญญัติ ก็ให้ระบุไว้ในรายงานด้วย

ในกรณีที่คณะกรรมการธิการเห็นว่าข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรีควรทราบหรือควรปฏิบัติ ให้บันทึกข้อสังเกต ดังกล่าวนั้นไว้ในรายงานของคณะกรรมการธิการเพื่อให้ที่ประชุมสภาพิจารณา และให้นำความในข้อ ๑๐๕ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ ๑๐๕

ฯลฯ

ฯลฯ

ในกรณีที่สภาเห็นด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการธิการ ให้ประธานสภาส่งรายงานและข้อสังเกตไปยัง คณะรัฐมนตรี ศาล องค์การอิสระ องค์การอัยการ หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

ฯลฯ

ฯลฯ”



๔. การวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

จากการพิจารณาศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มีข้อดีและข้อสังเกต ดังนี้

ข้อดี

การมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางจะทำให้การกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพอันจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและด้านเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเป็นการควบคุมให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนและผู้ใช้บริการด้วย ทั้งในด้านมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรฐานการให้บริการ การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่งและค่าบริการให้เกิดความเป็นธรรม นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับเครือข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง อันจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และก่อให้เกิดความคุ้มค่าจากการใช้ทรัพยากรร่วมกัน

ข้อสังเกต

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. บัญญัติขึ้นเพื่อเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้น จึงควรมีการกำหนดอัตราค่าโดยสาร และค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรม การที่ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มาตรา ๕๕ บัญญัติให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสาร จึงมีข้อควรพิจารณาว่า จะมีแนวทางอย่างไร ที่จะทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตได้มีการกำหนดราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมอย่างแท้จริง แม้กฎหมายจะกำหนดให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนดไว้ก็ตาม

๓. ตารางเปรียบเทียบ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

กับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

ตารางเปรียบเทียบ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
กับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ร่าง พระราชบัญญัติ การขนส่งทางราง พ.ศ.	ร่าง พระราชบัญญัติ การขนส่งทางราง พ.ศ.
..... โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง	 โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๒๙ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๗ และมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย	พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๒๙ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๗ และมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย
เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพอันจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและด้านเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งควบคุมให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนและผู้ให้บริการ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว	เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพอันจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและด้านเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งควบคุมให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนและผู้ให้บริการ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว
.....	
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ."	มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.”
มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป	มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “การขนส่งทางราง” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยรถขนส่งทางราง “รถขนส่งทางราง” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยขับเคลื่อนไปบนทางซึ่งมีราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถราง และให้หมายความรวมถึงรถที่ใช้วิ่งบนรางหรือทางเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย “รางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า โครงสร้างพื้นฐานทางราง ระบบราง โครงสร้างทางวิ่ง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการสื่อสาร ระบบแหล่งจ่ายไฟ สถานี ย่านขนส่งสินค้าทางราง ศูนย์ควบคุมการเดินรถ อาคารสำนักงาน โรงซ่อมบำรุง และเขตระบบการขนส่งทางราง และรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง “กิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า การประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง การประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง “กิจการรางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า กิจการบริหารจัดการและบำรุงรักษารางเพื่อการขนส่ง “กิจการเดินรถขนส่งทางราง” หมายความว่า กิจการเดินรถขนส่งทางรางสำหรับขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “การขนส่งทางราง” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยรถขนส่งทางราง “รถขนส่งทางราง” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยขับเคลื่อนไปบนทางซึ่งมีราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถราง และให้หมายความรวมถึงรถที่ใช้วิ่งบนรางหรือทางเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย “ทางเฉพาะ” หมายความว่า ทางที่มีลักษณะเป็นการบังคับรถขนส่งทางรางให้ขับเคลื่อนไปตามทางนั้น “รางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า โครงสร้างพื้นฐานทางราง ระบบราง โครงสร้างทางวิ่ง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการสื่อสาร ระบบแหล่งจ่ายไฟ สถานี ย่านขนส่งสินค้าทางราง ศูนย์ควบคุมการเดินรถ อาคารสำนักงาน โรงซ่อมบำรุง และเขตระบบการขนส่งทางราง และรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง “กิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า การประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง การประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง “กิจการรางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า กิจการบริหารจัดการและบำรุงรักษารางเพื่อการขนส่ง “กิจการเดินรถขนส่งทางราง” หมายความว่า กิจการเดินรถขนส่งทางรางสำหรับขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
“กิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน” หมายความว่า การขนส่งทางรางซึ่งไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์ หรือการขนส่งทางรางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับกิจการนั้น โดยไม่มีการเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง หรือค่าบริการอื่น “ค่าโดยสาร” หมายความว่า บำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการโดยสาร ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ “ค่าขนส่ง” หมายความว่า ค่าระวางหรือบำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนส่งสินค้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ “ค่าใช้จ่ายประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่ง หรือโครงสร้างพื้นฐานอื่นในการขนส่งทางราง “ค่าบริการ” หมายความว่า ค่าบริการที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากค่าโดยสาร และค่าขนส่งที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ “สถานี” หมายความว่า สถานที่ที่ผู้โดยสารหรือรับขนส่งสินค้าในการประกอบกิจการขนส่งทางราง “เขตระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่หวงกันไว้สำหรับความปลอดภัยของระบบรถขนส่งทางราง	“กิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน” หมายความว่า การขนส่งทางรางซึ่งไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์ หรือการขนส่งทางรางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับกิจการนั้น โดยไม่มีการเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง หรือค่าบริการ “ค่าโดยสาร” หมายความว่า ค่าตอบแทนที่ต้องจ่ายเพื่อการโดยสาร ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ “ค่าขนส่ง” หมายความว่า ค่าระวางหรือค่าตอบแทนที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนส่งสินค้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ “ค่าใช้จ่ายประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่ง หรือโครงสร้างพื้นฐานอื่นในการขนส่งทางราง “ทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ทรัพย์สินที่จำเป็นต่อการขนส่งทางรางให้สามารถดำเนินได้อย่างต่อเนื่อง และไม่หยุดชะงัก “ค่าบริการ” หมายความว่า ค่าบริการที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากค่าโดยสาร และค่าขนส่งที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ “สถานี” หมายความว่า สถานที่ที่ผู้โดยสารหรือรับขนส่งสินค้าในการประกอบกิจการขนส่งทางราง “เขตระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการขนส่งทางราง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
“เขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่หวงกันไว้เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยที่อาจมีผลกระทบต่อระบบรถขนส่งทางราง ที่ขยายต่อจากเขตระบบรถขนส่งทางราง “ผู้ได้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ “ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ “ผู้ประจำหน้าที่” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ “เจ้าของโครงการ” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการเกี่ยวกับกิจการขนส่งทางราง “หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ “ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” หมายความว่า ผู้ดูแลบริหารจัดการรางเพื่อการขนส่ง และทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง โดยเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งหรือใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง “นายทะเบียน” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางราง ซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ “ผู้ตรวจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางราง ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้	“เขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่กำหนดขึ้นเพื่อรักษาความปลอดภัยแก่ระบบรถขนส่งทางรางหรือคนโดยสารระบบรถขนส่งทางราง และบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถขนส่งทางราง “ผู้ได้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ “ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ “ผู้ประจำหน้าที่” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ “เจ้าของโครงการ” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการเกี่ยวกับกิจการขนส่งทางราง “หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ “ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” หมายความว่า ผู้ดูแลบริหารจัดการรางเพื่อการขนส่ง และทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง โดยเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งหรือใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง “นายทะเบียน” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางราง ซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ “ผู้ตรวจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางราง ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง “อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางราง “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้	“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง “อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางราง “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการขนส่งทางราง กับออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียม ไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้และยกเว้นค่าธรรมเนียม กฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา แล้วให้ใช้บังคับได้	มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการขนส่งทางราง กับออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งออกกฎกระทรวงกำหนด ค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้และยกเว้นค่าธรรมเนียม กฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา แล้วให้ใช้บังคับได้
หมวด ๑ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง _____ มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง” ประกอบด้วย (๑) นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ	หมวด ๑ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง _____ มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง” ประกอบด้วย (๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๒) รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ (๓) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง จากบุคคลผู้มีความรู้และประสบการณ์ด้านวิศวกรรม ด้านขนส่ง ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางราง ให้อธิบดีเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการ ในกรรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ	(๒) ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธานกรรมการ (๓) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวง การอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร (๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง จากบุคคลผู้มีความรู้และประสบการณ์ด้านวิศวกรรม ด้านขนส่ง ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางราง ให้อธิบดีเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการ ในกรรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ
มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ต้องมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้ ก. คุณสมบัติ (๑) มีสัญชาติไทย (๒) อายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี (๓) เป็นผู้มิมีผลงานหรือเคยปฏิบัติงานที่แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้มีความรู้ และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง	มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ต้องมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้ ก. คุณสมบัติ (๑) มีสัญชาติไทย (๒) อายุไม่ต่ำกว่าสามสิบห้าปี (๓) เป็นผู้มิมีผลงานหรือเคยปฏิบัติงานที่แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้มีความรู้ และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ข. ลักษณะต้องห้าม (๑) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต (๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ (๓) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ (๔) เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหาร หรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง (๕) เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานของรัฐแห่งอื่น หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่ง อาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ (๖) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปี (๗) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการ หรือที่ปรึกษาหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่น ในพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่ง มาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี (๘) เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ (๙) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่ หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง	ข. ลักษณะต้องห้าม (๑) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต (๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ (๓) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ (๔) เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหาร หรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง (๕) เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานของรัฐแห่งอื่น หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่ง อาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ (๖) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปี (๗) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการ หรือที่ปรึกษาหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่น ในพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่ง มาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี (๘) เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย (๙) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่ หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๑๐) เป็นเจ้าหน้าที่ ลูกจ้าง หรือผู้ปฏิบัติงานอื่นใด ของกรรมการขนส่งทางรางหรือที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญที่มีสัญญาจ้าง กับกรรมการขนส่งทางราง (๑๑) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่กระทำกับกรรมการขนส่ง ทางราง ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม	(๑๐) เป็นเจ้าหน้าที่ ลูกจ้าง หรือผู้ปฏิบัติงานอื่นใด ของกรรมการขนส่งทางรางหรือที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญที่มีสัญญาจ้าง กับกรรมการขนส่งทางราง (๑๑) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่กระทำกับกรรมการขนส่ง ทางราง ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม เว้นแต่จะได้พ้นจากช่วงเวลาดังกล่าว มาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
มาตรา ๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) มีวาระการดำรงตำแหน่ง คราวละสี่ปี ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มเติมหรือแทนผู้ซึ่ง พ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว เมื่อครบกำหนดตามวาระตามวรรคหนึ่ง หากยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระ ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้	มาตรา ๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) มีวาระการดำรงตำแหน่ง คราวละสี่ปี ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มเติมหรือแทนผู้ซึ่ง พ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว เมื่อครบกำหนดตามวาระตามวรรคหนึ่ง หากยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระ ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้
มาตรา ๘ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ตามมาตรา ๕ (๔) พ้นจากตำแหน่งเมื่อ (๑) ตาย (๒) ลาออก (๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก (๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๖	มาตรา ๘ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ตามมาตรา ๕ (๔) พ้นจากตำแหน่งเมื่อ (๑) ตาย (๒) ลาออก (๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก (๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๖

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๙ ให้คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ (๒) พิจารณาและให้ความเห็นชอบโครงการของหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และเมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เจ้าของโครงการเสนอโครงการดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการต่อไป (๓) เสนอแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ (๔) เสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ (๕) เสนอแนวทางในการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางบกอื่น รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ (๖) พิจารณาและให้ความเห็นชอบมาตรฐานการขนส่งทางรางตามมาตรา ๑๓ (๗) เสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อกฎกระทรวงต่อไป (๗) ให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการยกเว้นคุณสมบัติตามมาตรา ๔๓ (๓)	มาตรา ๙ ให้คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ โดยให้ความเห็นของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกประกอบการพิจารณาไปพร้อมกัน (๒) เสนอแนวทางในการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ (๓) พิจารณาและให้ความเห็นชอบมาตรฐานการขนส่งทางรางตามมาตรา ๑๓ (๓) เสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อกฎกระทรวงต่อไป (๔) ให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการยกเว้นคุณสมบัติตามมาตรา ๓๕ (๓)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๘) กำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น รวมถึงกำหนดประเภทของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร (๙) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น (๑๐) ให้ความเห็นชอบหลักการของร่างกฎกระทรวงตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (๑๑) เสนอแนะ รายงานปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี รวมทั้งกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญห และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง (๑๒) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อพิจารณา หรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมาย (๑๓) วินิจฉัยชี้ขาดการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ (๑๔) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางตาม (๑) แล้ว ให้เผยแพร่ให้ทราบเป็นการทั่วไป และให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่และรับผิดชอบดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางดังกล่าว	(๕) กำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการ รวมถึงกำหนดประเภทของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร (๖) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการ (๗) ให้ความเห็นชอบหลักการของร่างกฎกระทรวงตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (๘) เสนอแนะ รายงานปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี รวมทั้งกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญห และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง (๙) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อพิจารณา หรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมาย (๑๐) วินิจฉัยชี้ขาดการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ (๑๑) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางตาม (๑) แล้ว ให้เผยแพร่ให้ทราบเป็นการทั่วไป และให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่และรับผิดชอบดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางดังกล่าว

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๐ ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้งด้วยโดยอนุโลม	มาตรา ๑๐ ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้งด้วยโดยอนุโลม
มาตรา ๑๑ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๙ ให้คณะกรรมการมีอำนาจเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำหรือให้ส่งเอกสารหลักฐานหรือวัตถุอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามที่เห็นสมควร	มาตรา ๑๑ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๙ ให้คณะกรรมการมีอำนาจเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำหรือให้ส่งเอกสารหลักฐานหรือวัตถุอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามที่เห็นสมควร
มาตรา ๑๒ ให้กรรมการและอนุกรรมการได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด	มาตรา ๑๒ ให้กรรมการและอนุกรรมการได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด
มาตรา ๑๓ ให้กรรมการขนส่งทางรางรับผิดชอบในงานธุรการและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ รวมถึงคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้ง และให้มีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้ด้วย (๑) จัดทำร่างนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณากำหนดตามมาตรา ๙ (๑) (๒) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการของหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง เพื่อเสนอคณะกรรมการประกอบการพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๒)	มาตรา ๑๓ ให้กรรมการขนส่งทางรางรับผิดชอบในงานธุรการและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ รวมถึงคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้ง และให้มีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้ด้วย (๑) จัดทำร่างนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณากำหนดตามมาตรา ๙ (๑)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๓) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ (๔) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ (๕) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง กับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางบกอื่น รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ (๖) ดำเนินการเกี่ยวกับการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นเพื่อกำหนดแนวเส้นทางการขนส่งทางราง (๗) จัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง ดังต่อไปนี้ เสนอต่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๖) เพื่อกำหนดกฎกระทรวงต่อไป (ก) มาตรฐานด้านเทคนิค (ข) มาตรฐานด้านความปลอดภัย (ค) มาตรฐานด้านการเดินรถขนส่งทางราง (ง) มาตรฐานด้านคุณลักษณะเฉพาะ (จ) มาตรฐานด้านการทดสอบ (ฉ) มาตรฐานด้านการตรวจสอบและประเมิน (ช) มาตรฐานด้านการซ่อมบำรุงและบำรุงทาง (ซ) มาตรฐานด้านผู้ประจำหน้าที่ (ณ) มาตรฐานด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและการให้บริการ	(๒) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ (๓) จัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง ดังต่อไปนี้ เสนอต่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๓) เพื่อกำหนดกฎกระทรวงต่อไป (ก) มาตรฐานด้านเทคนิค (ข) มาตรฐานด้านความปลอดภัย (ค) มาตรฐานด้านการเดินรถขนส่งทางราง (ง) มาตรฐานด้านคุณลักษณะเฉพาะ (จ) มาตรฐานด้านการทดสอบ (ฉ) มาตรฐานด้านการตรวจสอบและประเมิน (ช) มาตรฐานด้านการซ่อมบำรุงและบำรุงทาง (ซ) มาตรฐานด้านผู้ประจำหน้าที่ (ณ) มาตรฐานด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและการให้บริการ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(ญ) มาตรฐานด้านอื่นที่จำเป็นแก่การขนส่งทางราง (๘) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการประกอบการพิจารณากำหนดตามมาตรา ๙ (๘) (๙) ประสานงานและติดตามผลการดำเนินการกับหน่วยงานของรัฐในการปฏิบัติตามนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๑) หรือโครงการของหน่วยงานของรัฐในการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๒) แล้ว (๑๐) ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ (๑๑) ส่งเสริมและสนับสนุนเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงการใช้รางและทางเฉพาะ (๑๒) กำกับ ติดตาม และตรวจสอบการดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตและผู้ประจำหน้าที่ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ (๑๓) เสนอแนะ รายงานปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินการที่เกี่ยวกับกิจการขนส่งทางรางต่อคณะกรรมการ (๑๔) ให้การรับรองหน่วยงานหรือสถาบันที่ให้การรับรองความรู้และทักษะในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๑๐๓ (๒)	(ญ) มาตรฐานด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการแก่ผู้โดยสารและผู้ใช้บริการตามมาตรา ๑๑๗ (ฎ) มาตรฐานด้านอื่นที่จำเป็นแก่การขนส่งทางราง (๔) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการประกอบการพิจารณากำหนดตามมาตรา ๙ (๕) (๕) ประสานงานและติดตามผลการดำเนินการกับหน่วยงานของรัฐในการปฏิบัติตามนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๑) (๖) ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ (๗) ส่งเสริมและสนับสนุนเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงการใช้รางและทางเฉพาะ (๘) กำกับ ติดตาม และตรวจสอบการดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตและผู้ประจำหน้าที่ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ (๙) เสนอแนะ รายงานปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินการที่เกี่ยวกับกิจการขนส่งทางรางต่อคณะกรรมการ (๑๐) ให้การรับรองหน่วยงานหรือสถาบันที่ให้การรับรองความรู้และทักษะในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๙๖ (๒)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๑๕) จัดทำร่างระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครอง ตามมาตรา ๑๔๑ เพื่อเสนอต่อรัฐมนตรี (๑๖) รวบรวม จัดทำ และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขนส่งทางราง และการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงการเป็นศูนย์กลางข้อมูล เกี่ยวกับการขนส่งทางรางของประเทศ (๑๗) กำกับและติดตามการใช้รางและทางเฉพาะ และการเชื่อมต่อราง เพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ (๑๘) ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรี มอบหมาย	(๑๑) จัดทำร่างระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครอง ตามมาตรา ๑๓๓ เพื่อเสนอต่อรัฐมนตรี (๑๒) รวบรวม จัดทำ และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขนส่งทางราง และการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงการเป็นศูนย์กลางข้อมูล เกี่ยวกับการขนส่งทางรางของประเทศ (๑๓) กำกับและติดตามการใช้รางและทางเฉพาะ และการเชื่อมต่อราง เพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ (๑๔) ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรี มอบหมาย
หมวด ๒ การจัดทำโครงการขนส่งทางราง _____ ส่วนที่ ๑ การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง _____ มาตรา ๑๔ ให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่ง ทางรางเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๑)	หมวด ๒ การจัดทำโครงการขนส่งทางราง _____ ส่วนที่ ๑ การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง _____ มาตรา ๑๔ ให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่ง ทางรางเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๑)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
แผนพัฒนาการขนส่งทางรางอย่างน้อยต้องประกอบด้วยสาระสำคัญดังต่อไปนี้ (๑) เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง (๒) กรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางรางที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อความต่อเนื่องและประโยชน์ในการบริการประชาชน (๓) โครงการขนส่งทางรางตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง โดยกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการที่สอดคล้องกับกรอบและแนวทางตาม (๒) (๔) รูปแบบการดำเนินการและการลงทุนของโครงการตาม (๓) (๕) กรอบระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งทางรางตาม (๒) และโครงการตาม (๓) (๖) รายละเอียดอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนด	แผนพัฒนาการขนส่งทางรางอย่างน้อยต้องประกอบด้วยสาระสำคัญดังต่อไปนี้ (๑) เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง (๒) กรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางรางที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อความต่อเนื่องและประโยชน์ในการบริการประชาชน (๓) โครงการขนส่งทางรางตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง โดยกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการที่สอดคล้องกับกรอบและแนวทางตาม (๒) (๔) รูปแบบการดำเนินการและการลงทุนของโครงการตาม (๓) (๕) กรอบระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งทางรางตาม (๒) และโครงการตาม (๓) (๖) รายละเอียดอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนด
มาตรา ๑๕ แผนพัฒนาการขนส่งทางรางมี ๓ ประเภท ได้แก่ (๑) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ (๒) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (๓) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาค ที่เป็นแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคอื่นนอกเหนือจากเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการกำหนด	มาตรา ๑๕ แผนพัฒนาการขนส่งทางรางมี ๓ ประเภท ได้แก่ (๑) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ (๒) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (๓) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาค ที่เป็นแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคอื่นนอกเหนือจากเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการกำหนด

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๖ เพื่อประโยชน์ในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจสำรวจพื้นที่เบื้องต้น เพื่อทราบ ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ในการกำหนดแนวเส้นทางของการขนส่งทางราง ให้เหมาะสมแก่การบริการสาธารณะและมีความปลอดภัยแก่ประชาชน การดำเนินการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ให้ดำเนินการ ตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้ (๑) ให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำประกาศเพื่อกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจ โดยปิดไว้ ณ บริเวณที่จะทำการสำรวจ และ ณ ที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอ หรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้านที่บริเวณ ที่จะทำการสำรวจตั้งอยู่ และให้ประกาศในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ของกรมการขนส่งทางรางเพื่อให้ประชาชนเข้าถึงได้โดยสะดวกด้วย (๒) ในกรณีที่กรมการขนส่งทางรางมีความจำเป็นต้องเข้าไปในเขตที่ดิน ของบุคคลใดเพื่อทำการสำรวจ ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครอง หรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบล่วงหน้าเป็นเวลาไม่น้อยกว่าสามสิบวัน เพื่อให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองที่ดินทราบ รวมทั้งเวลาในการเข้าไปในเขตที่ดิน และการที่ จะต้องดำเนินการเพื่อการสำรวจในเขตที่ดินนั้น ทั้งนี้ การเข้าไปในเขตที่ดิน ของบุคคลใดให้กระทำได้ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก (๓) ในการสำรวจ ให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจขุดเจาะที่ดิน และเก็บหิน ดิน น้ำ หรือสิ่งต่าง ๆ อันจำเป็นแก่การสำรวจ รวมทั้งอาจตัดกิ่งไม้ หรือกระทำการอย่างอื่นแก่สิ่งกีดขวางได้เท่าที่จำเป็น โดยใช้ความระมัดระวัง ให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินน้อยที่สุด และเมื่อดำเนินการ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้กรมการขนส่งทางรางปรับปรุงที่ดินให้เป็นไปในสภาพใกล้เคียง	

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ของเดิมมากที่สุด ถ้าไม่อาจดำเนินการได้หรือเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดิน ได้รับความเสียหายอันอาจเกิดจากการดำเนินการดังกล่าว ให้กรรมการขนส่งทางราง จ่ายเงินค่าเสียหายเพื่อการนั้น ในการปฏิบัติหน้าที่ พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคล ซึ่งเกี่ยวข้อง แบบบัตรประจำตัวให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนด	
มาตรา ๑๗ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงาน ร่วมกับพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๑๖ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น บุคคลนั้นมีสิทธิเรียกเงินค่าเสียหาย จากกรรมการขนส่งทางรางได้ เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นได้เรียกเงินค่าเสียหาย จากกรรมการขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้กรรมการขนส่งทางรางพิจารณาจ่ายเงิน ค่าเสียหายให้ตามความเป็นธรรม โดยให้มีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิรับเงินค่าเสียหาย มารับเงินค่าเสียหายจากกรรมการขนส่งทางรางภายในสามสิบวันนับแต่ วันที่บุคคลนั้นเรียกเงินค่าเสียหายจากกรรมการขนส่งทางราง ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นไม่ยินยอมตกลง ในจำนวนเงินค่าเสียหายที่กรรมการขนส่งทางรางกำหนด หรือในกรณีผู้มีสิทธิได้รับ เงินค่าเสียหายไม่มารับเงินค่าเสียหายภายในเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้กรรมการขนส่งทางรางนำเงินจำนวนดังกล่าวฝากไว้กับธนาคารออมสิน หรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจโดยเร็วในชื่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครอง หรือผู้ทรงสิทธิอื่น โดยแยกฝากเป็นบัญชีเฉพาะราย หากมีดอกเบียหรือดอกผลใด	

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
เกิดขึ้นเนื่องจากการฝากเงินนั้น ให้ตกเป็นสิทธิแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น เมื่อกรรมการขนส่งทางรางนำเงินค่าเสียหายฝากไว้กับธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามวรรคสองแล้ว ให้กรรมการขนส่งทางรางมีหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบ โดยส่งทางไปรษณีย์ตอบรับ ในกรณีที่ผู้ที่มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายไม่มารับเงินค่าเสียหายภายในเวลาที่กำหนด ให้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่มีจำหน่ายในท้องถิ่นอย่างน้อยสามวันติดต่อกันเพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบ หลักเกณฑ์และวิธีการในการกำหนดเงินค่าเสียหาย การนำเงินค่าเสียหายฝากไว้กับธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ และวิธีการรับเงินค่าเสียหายดังกล่าวให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด	
มาตรา ๑๘ ในกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นไม่พอใจในจำนวนเงินค่าเสียหายที่กรรมการขนส่งทางรางกำหนดตามมาตรา ๑๗ วรรคสอง ไม่ว่าบุคคลนั้นจะรับหรือไม่รับเงินค่าเสียหายที่กรรมการขนส่งทางรางฝากไว้ให้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กรรมการขนส่งทางรางได้นำเงินค่าเสียหายฝากไว้ตามมาตรา ๑๗ วรรคสาม การฟ้องคดีต่อศาลตามวรรคหนึ่งไม่เป็นเหตุให้การครอบครองหรือใช้สังหาริมทรัพย์หรือการดำเนินการใด ๆ ของพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องสะดุดหยุดลง	

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ในกรณีที่ศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าเสียหายเพิ่มขึ้น ให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝาก ประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ ในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้นนับแต่วันที่ฝากเงินค่าเสียหาย หรือได้รับดอกเบี้ยในอัตรา สูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น นับแต่วันที่มีการจ่ายเงินค่าเสียหาย ในกรณีที่มีการจ่ายเงินค่าเสียหายให้แก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น แล้วแต่กรณี ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นพอใจและได้รับเงิน ค่าเสียหายแล้วหรือมิได้ฟ้องคดีเรียกเงินค่าเสียหายต่อศาลภายในระยะเวลา ตามวรรคหนึ่ง หรือได้แจ้งเป็นหนังสือสละสิทธิไม่รับเงินค่าเสียหายดังกล่าว ผู้ใดจะเรียกร้องเงินค่าเสียหายนั้นอีกไม่ได้	
มาตรา ๑๙ เมื่อกรรมการขนส่งทางรางได้จัดทำแผนพัฒนาการขนส่ง ทางรางเสร็จแล้ว ก่อนเสนอต่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบ ให้กรรมการขนส่ง ทางรางจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและต้องจัดให้มีการรับฟัง ความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง ให้กรรมการขนส่งทางรางรวบรวมและจัดทำข้อสรุปความคิดเห็นที่ได้รับ ตามวรรคหนึ่ง เพื่อประกอบการพิจารณาแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ของคณะกรรมการ	มาตรา ๑๖ เมื่อกรรมการขนส่งทางรางได้จัดทำแผนพัฒนาการขนส่ง ทางรางเสร็จแล้ว ก่อนเสนอต่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบ ให้กรรมการขนส่ง ทางรางจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและต้องจัดให้มีการรับฟัง ความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง ให้กรรมการขนส่งทางรางรวบรวมและจัดทำข้อสรุปความคิดเห็นที่ได้รับ ตามวรรคหนึ่ง เพื่อประกอบการพิจารณาแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ของคณะกรรมการ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ส่วนที่ ๒ การเสนอโครงการขนส่งทางราง _____ มาตรา ๒๐ ในการเสนอโครงการขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการดำเนินการ ดังต่อไปนี้ (๑) กรณีรถไฟและรถไฟฟ้า ให้จัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการเสนอต่อคณะกรรมการ (๒) กรณีรราง ให้จัดทำรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการเสนอต่อผู้มีอำนาจกำกับดูแลตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ก่อนเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบแล้วเสนอต่อคณะกรรมการ	
มาตรา ๒๑ การดำเนินกิจการขนส่งทางราง อาจดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ หรือให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้	
มาตรา ๒๒ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเอง ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี โดยมีรายการ ดังต่อไปนี้ ก. กรณีรถไฟและรถไฟฟ้า (๑) วัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ (๒) ขอบเขตของโครงการ (๓) ระยะเวลาของโครงการ	

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๔) ประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการตลอดระยะเวลาของโครงการ (๕) แหล่งเงินทุนที่ใช้ดำเนินการ (๖) ผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง (๗) การจัดให้มีสถานีเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางและการใช้สถานีร่วมกันกับเส้นทางอื่น (๘) การจัดให้มีสถานีสับเปลี่ยนรถขนส่งทางรางที่เหมาะสมกับปริมาณคนโดยสาร หรือในกรณีการเชื่อมต่อการเดินทาง (๙) การให้ใช้เส้นทางร่วมกันกับโครงการเส้นทางอื่น (๑๐) ระบบตัวร่วมกับเส้นทางอื่นกับระบบบริการขนส่งสาธารณะอื่น (๑๑) อัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ค่าบริการอื่น และหลักเกณฑ์การขึ้นค่าโดยสารที่จัดให้เป็นระบบเครือข่ายร่วมกันกับโครงการเส้นทางอื่น (๑๒) ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นแก่ผู้ใช้บริการ (๑๓) แผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี การเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งส่วนอื่นที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางราง (๑๔) ประโยชน์อย่างอื่นเพื่อสาธารณะตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ข. กรณีรกร้าง ต้องมีรายการตามที่กำหนดไว้ตาม ก. (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) และ (๖) ในการนี้ หากมีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้กำหนดสัดส่วนการลงทุนของรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไว้ด้วย	

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๒๓ ในกรณีที่ให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ให้เจ้าของโครงการเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี โดยนอกจากรายการตามมาตรา ๒๒ แล้ว ให้มีรายการ ดังต่อไปนี้เพิ่มเติมด้วย (๑) ระยะเวลาการให้สัมปทาน (๒) ความคุ้มค่าในการลงทุน (๓) การให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐ (๔) ส่วนแบ่งรายได้ ในกรณีที่รายได้ของเอกชนได้เกินกว่าการประมาณการในการให้สัมปทาน (ถ้ามี) (๕) เอกชนต้องมีคุณสมบัติที่จะได้รับใบอนุญาตตามหมวด ๔ (๖) สิทธิของบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ทำงาน (๗) การได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ในกรณีที่จะต้องเวนคืนหรือได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ (ถ้ามี) (๘) สิทธิในการเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟ หรือรถไฟฟ้า หรือรถราง (๙) เงื่อนไขอย่างอื่นที่เกี่ยวกับการให้สัมปทานตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด	
มาตรา ๒๔ เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบกับโครงการขนส่งทางรางตามมาตรา ๒๓ แล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน	

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุนและดำเนินกิจการบนพื้นที่ของเอกชนทั้งหมด เอกชนไม่ต้องเสนอโครงการขนส่งทางรางตามส่วนนี้ แต่ต้องแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบถึงการดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น โดยหากมีการก่อสร้างรางเพื่อการขนส่งต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีก่อน ทั้งนี้ การดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางของเอกชนจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบของอธิบดีตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีมีอำนาจเรียกให้เอกชนผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้นจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีอำนาจเรียกให้เอกชนผู้นั้นเข้ามาให้ข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาได้ การประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรา นี้ มิให้ถือเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน	
ส่วนที่ ๓ การดำเนินโครงการขนส่งทางราง _____ มาตรา ๒๖ ในกรณีที่การดำเนินการโครงการใดตามแผนพัฒนาการขนส่งทางรางจำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือก่อให้เกิดภาระในอสังหาริมทรัพย์ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการดังต่อไปนี้	ส่วนที่ ๒ การดำเนินโครงการขนส่งทางราง _____ มาตรา ๑๗ ในกรณีที่การดำเนินการโครงการใดตามแผนพัฒนาการขนส่งทางรางจำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือก่อให้เกิดภาระในอสังหาริมทรัพย์ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการดังต่อไปนี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๑) ในกรณีที่ป็นรัฐวิสาหกิจที่มีกฎหมายเฉพาะให้ดำเนินการขนส่งทางราง ให้รัฐวิสาหกิจนั้นดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจตามกฎหมายเฉพาะนั้น (๒) ในกรณีที่ป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นเสนอกระทรวงมหาดไทยเพื่ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ หรือดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน (๓) ในกรณีอื่นนอกจาก (๑) และ (๒) ให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ หรือดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน	(๑) ในกรณีที่ป็นรัฐวิสาหกิจที่มีกฎหมายเฉพาะให้ดำเนินการขนส่งทางราง ให้รัฐวิสาหกิจนั้นดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจตามกฎหมายเฉพาะนั้น (๒) ในกรณีที่ป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นเสนอกระทรวงมหาดไทยเพื่ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ หรือดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน (๓) ในกรณีอื่นนอกจาก (๑) และ (๒) ให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ หรือดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
มาตรา ๒๗ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๗) ก่อนการจัดสร้าง ให้เจ้าของโครงการส่งแผนผังบริเวณ แบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ให้อธิบดีพิจารณาให้ความเห็นชอบว่าเป็นไปตามมาตรฐาน ในกรณีที่ผลการพิจารณาของอธิบดีตามวรรคหนึ่งเห็นว่า แผนผังบริเวณ แบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ให้เจ้าของโครงการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงตามที่อธิบดีเสนอแนะโดยเร็ว	มาตรา ๑๘ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๓) ก่อนการจัดสร้าง ให้เจ้าของโครงการส่งแผนผังบริเวณ แบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ให้อธิบดีพิจารณาให้ความเห็นชอบว่าเป็นไปตามมาตรฐาน ในกรณีที่ผลการพิจารณาของอธิบดีตามวรรคหนึ่งเห็นว่า แผนผังบริเวณ แบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ให้เจ้าของโครงการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงตามที่อธิบดีเสนอแนะโดยเร็ว

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาของอธิบดีตามมาตรา นี้ ให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งที่ปรึกษาเพื่อเป็นผู้ตรวจสอบแผนผังบริเวณ แบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ทั้งนี้ หลักเกณฑ์และวิธีการในการแต่งตั้งที่ปรึกษาให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด	เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาของอธิบดีตามมาตรา นี้ ให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งที่ปรึกษาเพื่อเป็นผู้ตรวจสอบแผนผังบริเวณ แบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ทั้งนี้ หลักเกณฑ์และวิธีการในการแต่งตั้งที่ปรึกษาให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด
มาตรา ๒๘ ในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ให้อธิบดีมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๗) ให้เจ้าของโครงการเก็บแผนผังบริเวณ แบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง และพร้อมที่จะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางไม่เป็นไปตามแบบหรือก่อสร้างไม่ถูกต้อง ให้แจ้งผู้จัดสร้างโครงการขนส่งทางรางดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด	มาตรา ๑๙ ในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ให้อธิบดีมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๓) ให้เจ้าของโครงการเก็บแผนผังบริเวณ แบบแปลนและรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง และพร้อมที่จะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางไม่เป็นไปตามแบบหรือก่อสร้างไม่ถูกต้อง ให้แจ้งผู้จัดสร้างโครงการขนส่งทางรางดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด
มาตรา ๒๙ ในกรณีที่มีความจำเป็นในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง อธิบดีอาจประกาศกำหนดให้บริเวณพื้นที่ใดเป็นเขตความปลอดภัยในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางได้ ประกาศตามวรรคหนึ่ง อธิบดีอาจกำหนดกิจกรรมที่ห้ามกระทำหรือจะกระทำได้ตามเงื่อนไขที่กำหนดได้	มาตรา ๒๐ ในกรณีที่มีความจำเป็นในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง อธิบดีอาจประกาศกำหนดให้บริเวณพื้นที่ใดเป็นเขตความปลอดภัยในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางได้ ประกาศตามวรรคหนึ่ง อธิบดีอาจกำหนดกิจกรรมที่ห้ามกระทำหรือจะกระทำได้ตามเงื่อนไขที่กำหนดได้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๓๐ เมื่อได้จัดสร้างโครงการขนส่งทางรางเสร็จแล้วและพร้อมที่จะดำเนินการเดินรถขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการแจ้งต่ออธิบดีเพื่อทราบ และทำการทดสอบการเดินรถขนส่งทางราง ในการทดสอบการเดินรถขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการจัดให้มีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระที่เป็นนิติบุคคล และมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐานและทดสอบการเดินรถขนส่งทางรางซึ่งอธิบดีให้ความเห็นชอบ มีหน้าที่ตรวจสอบระบบและความปลอดภัยของการเดินรถขนส่งทางรางพร้อมที่จะให้บริการแก่ประชาชน ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการตรวจสอบตามวรรคสอง ให้เจ้าของโครงการเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย	มาตรา ๒๑ เมื่อได้จัดสร้างโครงการขนส่งทางรางเสร็จแล้วและพร้อมที่จะดำเนินการเดินรถขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการแจ้งต่ออธิบดีเพื่อทราบ และทำการทดสอบการเดินรถขนส่งทางราง ในการทดสอบการเดินรถขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการจัดให้มีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระที่เป็นนิติบุคคล และมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐานและทดสอบการเดินรถขนส่งทางรางซึ่งอธิบดีให้ความเห็นชอบ มีหน้าที่ตรวจสอบระบบและความปลอดภัยของการเดินรถขนส่งทางรางพร้อมที่จะให้บริการแก่ประชาชน ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการตรวจสอบตามวรรคสอง ให้เจ้าของโครงการเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย
มาตรา ๓๑ เมื่อได้ทำการทดสอบการเดินรถขนส่งทางรางแล้ว ก่อนเปิดให้บริการแก่ประชาชนต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีว่า โครงสร้างของราง และทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางมีสภาพที่สามารถใช้งานได้ อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๗)	มาตรา ๒๒ เมื่อได้ทำการทดสอบการเดินรถขนส่งทางรางแล้ว ก่อนเปิดให้บริการแก่ประชาชนต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีว่า โครงสร้างของราง และทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางมีสภาพที่สามารถใช้งานได้ อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๓)
มาตรา ๓๒ ให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานทางรางเป็นของรัฐ เมื่อ (๑) ได้มีการจัดสร้างแล้วเสร็จตามเงื่อนไขที่กำหนด ในกรณีที่เป็นใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง (๒) ได้มีการอนุญาตให้เดินรถขนส่งทางราง ในกรณีที่เป็นใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง	มาตรา ๒๓ ให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานทางรางเป็นของรัฐ เมื่อ (๑) ได้มีการจัดสร้างแล้วเสร็จตามเงื่อนไขที่กำหนด ในกรณีที่เป็นใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง (๒) ได้มีการอนุญาตให้เดินรถขนส่งทางราง ในกรณีที่เป็นใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๓๓ ทรัพย์สินที่ใช้ในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางราง ไม่ว่าเป็นของรัฐหรือของเอกชน ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี	มาตรา ๒๔ ทรัพย์สินที่ใช้ในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางราง ไม่ว่าเป็นของรัฐหรือของเอกชน ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี
	มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางราง หรือประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุน และดำเนินกิจการบนพื้นที่ของเอกชนทั้งหมด ให้แจ้งกรมการขนส่งทางราง ทราบถึงการดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น โดยหากมีการก่อสร้างรางเพื่อการขนส่ง ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีก่อน ทั้งนี้ การดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางราง ของเอกชนจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตาม พระราชบัญญัตินี้ด้วย ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบของอธิบดีตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดี มีอำนาจเรียกให้เอกชนผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่ง ทางรางนั้นจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีอำนาจเรียกให้เอกชนผู้นั้น เข้ามาให้ข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาได้ การประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรานี้ มิให้ถือเป็นการร่วมลงทุน ตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
หมวด ๓ เขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง _____	หมวด ๓ เขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง _____

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๓๔ ให้เจ้าของโครงการกำหนดและจัดให้มีเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ในการกำหนดเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางให้คำนึงถึงประโยชน์ในการบำรุงรักษาและความปลอดภัยของการขนส่งทางราง ตลอดจนความปลอดภัยของบุคคลซึ่งอยู่ในระบบการขนส่งทางราง รวมทั้งให้คำนึงถึงสภาพพื้นที่และสภาพแวดล้อมด้วย ทั้งนี้ ต้องสอดคล้องกับหลักวิศวกรรมและมาตรฐานความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้มีการกำหนดเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าของโครงการแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางพร้อมทั้งแผนผังแสดงแนวเขตดังกล่าวเพื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้กรมการขนส่งทางรางปิดสำเนาประกาศดังกล่าว ณ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ว่าการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้านแห่งท้องที่ที่ก่อสร้างมีทรัพย์สินตั้งอยู่ ให้เจ้าของโครงการจัดทำและแสดงเครื่องหมายแสดงแนวเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด	มาตรา ๒๖ ให้เจ้าของโครงการกำหนดและจัดให้มีเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ในการกำหนดเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางให้คำนึงถึงประโยชน์ในการบำรุงรักษาและความปลอดภัยของการขนส่งทางราง ตลอดจนความปลอดภัยของบุคคลซึ่งอยู่ในระบบการขนส่งทางราง รวมทั้งให้คำนึงถึงสภาพพื้นที่และสภาพแวดล้อมด้วย ทั้งนี้ ต้องสอดคล้องกับหลักวิศวกรรมและมาตรฐานความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้มีการกำหนดเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าของโครงการแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางพร้อมทั้งแผนผังแสดงแนวเขตดังกล่าวเพื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้กรมการขนส่งทางรางปิดสำเนาประกาศดังกล่าว ณ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้านแห่งท้องที่ที่ก่อสร้างมีทรัพย์สินตั้งอยู่ ให้เจ้าของโครงการจัดทำและแสดงเครื่องหมายแสดงแนวเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางรางตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด
มาตรา ๓๕ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายหรือกระทบกระเทือนต่อระบบขนส่งทางรางในเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง เว้นแต่เป็นการดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้	มาตรา ๒๗ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายหรือกระทบกระเทือนต่อระบบขนส่งทางรางในเขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง เว้นแต่เป็นการดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๓๖ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดข้อห้ามการกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการขนส่งทางราง หรือข้อกำหนดอันเป็นเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น ที่อาจมีผลกระทบต่อการขนส่งทางราง ประกาศตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง รวมทั้งแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบ ในการอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อยู่ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสอง พิจารณาตรวจสอบให้เป็นไปตามประกาศตามวรรคหนึ่งก่อน และแจ้งให้อธิบดีทราบด้วย ในการพิจารณาอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสาม ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารแจ้งให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเข้าร่วมการพิจารณาด้วย	มาตรา ๒๘ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดข้อห้ามการกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการขนส่งทางราง หรือข้อกำหนดอันเป็นเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น ที่อาจมีผลกระทบต่อการขนส่งทางราง ประกาศตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัย ระบบรถขนส่งทางราง รวมทั้งแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบ ในการอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อยู่ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสอง พิจารณาตรวจสอบให้เป็นไปตามประกาศตามวรรคหนึ่งก่อน และแจ้งให้อธิบดีทราบด้วย ในการพิจารณาอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสาม ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องแจ้งให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเข้าร่วมการพิจารณาและให้เจ้าของโครงการหรือผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานให้ข้อมูลประกอบการพิจารณาด้วย
มาตรา ๓๗ เมื่อได้มีประกาศตามมาตรา ๓๖ แล้ว อธิบดีจะออกข้อกำหนดให้การกระทำใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นอุปสรรคแก่การขนส่งทางรางเป็นการกระทำที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย	มาตรา ๒๙ เมื่อได้มีประกาศตามมาตรา ๒๘ แล้ว อธิบดีจะออกข้อกำหนดให้การกระทำใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นอุปสรรคแก่การขนส่งทางรางเป็นการกระทำที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางก็ได้ ทั้งนี้ ข้อกำหนดดังกล่าวต้องแสดงรายละเอียดและเหตุผลให้ชัดเจนเกี่ยวกับ ลักษณะการกระทำและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น ข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และต้องปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตระบบรถขนส่งทางราง และเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง	ในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางก็ได้ ทั้งนี้ ข้อกำหนดดังกล่าวต้องแสดงรายละเอียดและเหตุผลให้ชัดเจนเกี่ยวกับ ลักษณะการกระทำและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น ข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และต้องปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตระบบรถขนส่งทางราง และเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง
มาตรา ๓๘ ผู้ใดก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง อย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ในเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง โดยมิได้รับอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ หรือได้รับอนุญาตหรือได้รับการสั่งการแต่มิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ในใบอนุญาตหรือคำสั่งนั้น ๆ ให้อธิบดีแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมาย ว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบเป็นหนังสือ เพื่อให้ดำเนินการแก้ไขตามอำนาจหน้าที่ต่อไปโดยเร็ว ในระหว่างดำเนินการตามวรรคหนึ่ง หากมีเหตุที่เห็นได้ว่าการกระทำนั้น อาจเป็นอันตรายแก่การขนส่งทางราง ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งระงับการกระทำดังกล่าว หรือสั่งให้กระทำการใดเพื่อป้องกันเหตุดังกล่าวเท่าที่จำเป็น	มาตรา ๓๐ ผู้ใดก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง อย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ในเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง โดยมิได้รับอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ หรือได้รับอนุญาตหรือได้รับการสั่งการแต่มิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ในใบอนุญาตหรือคำสั่งนั้น ๆ ให้อธิบดีแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมาย ว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบเป็นหนังสือ เพื่อให้ดำเนินการแก้ไขตามอำนาจหน้าที่ต่อไปโดยเร็ว ในระหว่างดำเนินการตามวรรคหนึ่ง หากมีเหตุที่เห็นได้ว่าการกระทำนั้น อาจเป็นอันตรายแก่การขนส่งทางราง ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งระงับการกระทำดังกล่าว หรือสั่งให้กระทำการใดเพื่อป้องกันเหตุดังกล่าวเท่าที่จำเป็น

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๓๙ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปกเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางราง ให้หน่วยงานของรัฐนั้นแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบเพื่อทำความเข้าใจร่วมกัน และเมื่อได้ทำความเข้าใจร่วมกันแล้ว จึงจะกระทำการนั้นได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่เขตระบบรถขนส่งทางรางได้ กรณีที่มีการกระทำตามวรรคหนึ่ง ได้กระทำโดยไม่ได้มีการตกลงร่วมกัน หรือไม่ปฏิบัติตามที่ตกลงร่วมกัน หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด ให้นำความในมาตรา ๓๘ มาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม	มาตรา ๓๑ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปกเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางราง ให้หน่วยงานของรัฐนั้นแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางและเจ้าของโครงการหรือผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานทราบเพื่อทำความเข้าใจร่วมกัน และเมื่อได้ทำความเข้าใจร่วมกันแล้ว จึงจะกระทำการนั้นได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่เขตระบบรถขนส่งทางรางได้ กรณีที่มีการกระทำตามวรรคหนึ่ง ได้กระทำโดยไม่ได้มีการตกลงร่วมกัน หรือไม่ปฏิบัติตามที่ตกลงร่วมกัน หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด ให้นำความในมาตรา ๓๐ มาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม
หมวด ๔ การประกอบกิจการขนส่งทางราง _____ ส่วนที่ ๑ การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง _____ มาตรา ๔๐ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการขนส่งทางราง เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี การขอรับใบอนุญาต การอนุญาต และการออกใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง	หมวด ๔ การประกอบกิจการขนส่งทางราง _____ ส่วนที่ ๑ การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง _____ มาตรา ๓๒ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการขนส่งทางราง เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี การขอรับใบอนุญาต การอนุญาต และการออกใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๔๑ การประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน ผู้ประกอบกิจการนั้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาตตามมาตรา ๔๐ แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อธิบดีมีอำนาจเรียกให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการตามวรรคหนึ่ง และมีอำนาจเรียกให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนเข้ามาให้ข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาให้ความเห็นชอบได้	มาตรา ๓๓ การประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน ผู้ประกอบกิจการนั้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาตตามมาตรา ๓๒ แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อธิบดีมีอำนาจเรียกให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการตามวรรคหนึ่ง และมีอำนาจเรียกให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนเข้ามาให้ข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาให้ความเห็นชอบได้
มาตรา ๔๒ ใบอนุญาตมี ๓ ประเภท ได้แก่ (๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง (๒) ใบอนุญาตประกอบกิจการการเดินรถขนส่งทางราง (๓) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง	มาตรา ๓๔ ใบอนุญาตมี ๓ ประเภท ได้แก่ (๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง (๒) ใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง (๓) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง
มาตรา ๔๓ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติและมีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) เป็นนิติบุคคลตามมาตรา ๔๔ (๒) มีเงินทุนเพียงพอแก่การประกอบกิจการขนส่งทางรางตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวง (๓) มีบุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญเพียงพอในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง (๔) คุณสมบัติและลักษณะอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๓๕ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติและมีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) เป็นนิติบุคคลตามมาตรา ๓๖ (๒) มีเงินทุนเพียงพอแก่การประกอบกิจการขนส่งทางรางตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวง (๓) มีบุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญเพียงพอในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง (๔) คุณสมบัติและลักษณะอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางจำเป็นต้องใช้บุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญที่ผู้ขอรับใบอนุญาตยังไม่มีตามกฎหมายกระทรวงตาม (๓) และเป็นกรณีที่มีความจำเป็นต่อการประกอบกิจการขนส่งทางราง รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตาม (๓) เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง สามารถจ้างบุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญนั้นเป็นการชั่วคราวตามระยะเวลาที่กำหนดได้	ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางจำเป็นต้องใช้บุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญที่ผู้ขอรับใบอนุญาตยังไม่มีตามกฎหมายกระทรวงตาม (๓) และเป็นกรณีที่มีความจำเป็นต่อการประกอบกิจการขนส่งทางราง รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตาม (๓) เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง สามารถจ้างบุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญนั้นเป็นการชั่วคราวตามระยะเวลาที่กำหนดได้
มาตรา ๔๔ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร โดย (๑) มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจการขนส่งทางราง หากมีวัตถุประสงค์เพื่อกิจการอื่นด้วย จะต้องเป็นวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (๒) มีทุนจดทะเบียนตามจำนวนที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ และทุนจดทะเบียนดังกล่าวต้องเป็นของผู้มีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๕ (๓) อำนาจการบริหารกิจการอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๖ (๔) กรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการไม่มีลักษณะต้องห้ามตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๗ (๕) ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต (๖) ลักษณะอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๓๖ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องเป็นหน่วยงานของรัฐหรือนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร โดย (๑) มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจการขนส่งทางราง หากมีวัตถุประสงค์เพื่อกิจการอื่นด้วย จะต้องเป็นวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (๒) มีทุนจดทะเบียนตามจำนวนที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ และทุนจดทะเบียนดังกล่าวต้องเป็นของผู้มีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๓๗ (๓) อำนาจการบริหารกิจการอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๓๘ (๔) กรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการไม่มีลักษณะต้องห้ามตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๓๙ (๕) ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต (๖) ลักษณะอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
	ในกรณีผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นหน่วยงานของรัฐ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับ
มาตรา ๔๕ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นบุคคลประเภทใดโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกันดังต่อไปนี้ (๑) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย (๒) กระทรวง ทบวง กรม องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานของรัฐ (๓) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมดเป็นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย ทั้งนี้ หันชนิตออกให้แก่ผู้ถือหุ้นนับเป็นทุนของบุคคลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย (๔) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย (๕) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดมีสัญชาติไทย (๖) นิติบุคคลอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง นิติบุคคลตามวรรคหนึ่ง (๓) (๔) (๕) และ (๖) ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และในกรณีที่นิติบุคคลดังกล่าวมีนิติบุคคลเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วน นิติบุคคลที่เป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนั้นจะต้องมีทุนเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยด้วย	มาตรา ๓๗ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นบุคคลประเภทใดโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกันดังต่อไปนี้ (๑) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย (๒) กระทรวง ทบวง กรม องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานของรัฐ (๓) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมดเป็นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย ทั้งนี้ หันชนิตออกให้แก่ผู้ถือหุ้นนับเป็นทุนของบุคคลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย (๔) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย (๕) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดมีสัญชาติไทย (๖) นิติบุคคลอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง นิติบุคคลตามวรรคหนึ่ง (๓) (๔) (๕) และ (๖) ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และในกรณีที่นิติบุคคลดังกล่าวมีนิติบุคคลเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วน นิติบุคคลที่เป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนั้นจะต้องมีทุนเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยด้วย

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๔๖ อำนาจการบริหารกิจการของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าอำนาจการบริหารกิจการไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย (๑) มีกรรมกรรมที่ไม่มีสัญชาติไทยตั้งแต่กึ่งหนึ่งขึ้นไป (๒) ผู้มีอำนาจจัดการไม่มีสัญชาติไทย (๓) มีการบริหารกิจการที่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้ไม่มีสัญชาติไทย ตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๓๘ อำนาจการบริหารกิจการของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าอำนาจการบริหารกิจการไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย (๑) มีกรรมกรรมที่ไม่มีสัญชาติไทยตั้งแต่กึ่งหนึ่งขึ้นไป (๒) ผู้มีอำนาจจัดการไม่มีสัญชาติไทย (๓) มีการบริหารกิจการที่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้ไม่มีสัญชาติไทย ตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง
มาตรา ๔๗ กรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้ (๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ (๒) เป็นบุคคลล้มละลาย (๓) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ (๔) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งสาธารณะอันเป็นผลมาจากการบริหารกิจการของผู้นั้น เว้นแต่ผู้ขอรับใบอนุญาตได้พ้นจากการถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปีนับแต่วันที่ผู้ขอรับใบอนุญาตถูกเพิกถอนใบอนุญาต (๕) เคยถูกลงโทษทางวินัยให้พ้นจากตำแหน่งในส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากทุจริตต่อหน้าที่	มาตรา ๓๙ กรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้ (๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ (๒) เป็นบุคคลล้มละลาย (๓) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ (๔) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งสาธารณะอันเป็นผลมาจากการบริหารกิจการของผู้นั้น เว้นแต่ผู้ขอรับใบอนุญาตได้พ้นจากการถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปีนับแต่วันที่ผู้ขอรับใบอนุญาตถูกเพิกถอนใบอนุญาต (๕) เคยถูกลงโทษทางวินัยให้พ้นจากตำแหน่งในส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากทุจริตต่อหน้าที่

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๖) เคยถูกถอดถอนออกจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (๗) เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการหรือใบอนุญาตประกอบวิชาชีพอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (๘) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการอันเนื่องจากการกระทำความผิดที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (๙) ลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	(๖) เคยถูกถอดถอนออกจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (๗) เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการหรือใบอนุญาตประกอบวิชาชีพอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (๘) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการอันเนื่องจากการกระทำความผิดที่เป็นผลมาจากการบริหารกิจการของผู้ที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (๙) ลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
มาตรา ๔๘ เมื่อมีการยื่นคำขอรับใบอนุญาตแล้ว ให้อธิบดีมีหน้าที่ตรวจสอบคำขอรับใบอนุญาตดังกล่าว รวมทั้งคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาต สัญญาเข้าใช้รางเพื่อการขนส่งร่วมกัน สัญญาการเข้าใช้รางเพื่อการขนส่ง และเอกสารและหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องภายในระยะเวลาหกสิบวัน ถ้าพบว่าคำขอรับใบอนุญาตไม่ถูกต้องหรือเอกสารหลักฐานไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน ให้แจ้งผู้ยื่นคำขอแก้ไขให้ถูกต้องหรือครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีที่เห็นว่าผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตมีเอกสารและหลักฐานถูกต้องครบถ้วน รวมทั้งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ให้อธิบดีเสนอเรื่องต่อรัฐมนตรีเพื่อออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตนั้นต่อไป	มาตรา ๔๐ เมื่อมีการยื่นคำขอรับใบอนุญาตแล้ว ให้อธิบดีมีหน้าที่ตรวจสอบคำขอรับใบอนุญาตดังกล่าว รวมทั้งคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาต สัญญาเข้าใช้รางเพื่อการขนส่งร่วมกัน สัญญาการเข้าใช้รางเพื่อการขนส่ง และเอกสารและหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องภายในระยะเวลาหกสิบวัน ถ้าพบว่าคำขอรับใบอนุญาตไม่ถูกต้องหรือเอกสารหลักฐานไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน ให้แจ้งผู้ยื่นคำขอแก้ไขให้ถูกต้องหรือครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีที่เห็นว่าผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตมีเอกสารและหลักฐานถูกต้องครบถ้วน รวมทั้งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ให้อธิบดีเสนอเรื่องต่อรัฐมนตรีเพื่อออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตนั้นต่อไป

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ในการออกใบอนุญาตตามวรรคสอง รัฐมนตรีอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางไว้ในใบอนุญาตด้วยได้ รวมทั้งจะกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพิ่มเติมภายหลังจากที่ออกใบอนุญาตด้วยก็ได้ โดยต้องพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชน ความมั่นคงของรัฐ รวมตลอดถึงประโยชน์สาธารณะ	ในการออกใบอนุญาตตามวรรคสอง รัฐมนตรีอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางไว้ในใบอนุญาตด้วยได้ รวมทั้งจะกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพิ่มเติมภายหลังจากที่ออกใบอนุญาตด้วยก็ได้ โดยต้องพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชน ความมั่นคงของรัฐ รวมตลอดถึงประโยชน์สาธารณะ ทั้งนี้ การกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวกรณีเป็นโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนจะต้องคำนึงถึงภาระผูกพันที่เกิดขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนด้วย
มาตรา ๔๙ ใบอนุญาตแต่ละประเภท ให้มีอายุตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต แต่ต้องไม่เกินสามสิบปี การต่ออายุใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๔๑ ใบอนุญาตแต่ละประเภท ให้มีอายุตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต แต่ต้องไม่เกินสามสิบปี การต่ออายุใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง
มาตรา ๕๐ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาต มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดโดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว อธิบดีอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตของผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นได้ โดยพิจารณาถึงความร้ายแรงของเหตุที่ปรากฏและผลกระทบต่อการให้บริการประชาชน (๑) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๔๓ หรือมาตรา ๔๔ หรือมาตรา ๔๕ (๒) ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในมาตรา ๔๖ หรือมาตรา ๔๗ (๓) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางจนอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชน	มาตรา ๔๒ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาต มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดโดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว อธิบดีอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตของผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นได้ โดยพิจารณาถึงความร้ายแรงของเหตุที่ปรากฏและผลกระทบต่อการให้บริการประชาชน (๑) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๓๕ หรือมาตรา ๓๖ หรือมาตรา ๓๗ (๒) ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในมาตรา ๓๘ หรือมาตรา ๓๙ (๓) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางจนอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชน

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๔) ไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (๕) ไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดได้ และการไม่ดำเนินการนั้นจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายหรือเสื่อมต่อประโยชน์ประชาชน	(๔) ไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (๕) ไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดได้ และการไม่ดำเนินการนั้นจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายหรือเสื่อมต่อประโยชน์ประชาชน
มาตรา ๕๑ ในกรณีที่ปรากฏเหตุอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีเสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้ได้รับใบอนุญาต (๑) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตอันเป็นเหตุให้เพิกถอนใบอนุญาตได้ (๒) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง จนอาจก่อให้เกิดอันตราย หรือกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนอย่างร้ายแรง (๓) กรณีอธิบดีมีคำสั่งให้แก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา ๕๐ แต่ผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องได้หรือภายในระยะเวลาที่กำหนดไม่ว่าจะมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตด้วยหรือไม่ก็ตาม เมื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งถูกเพิกถอนใบอนุญาตส่งคืนใบอนุญาตต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต	มาตรา ๔๓ ในกรณีที่ปรากฏเหตุอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีเสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้ได้รับใบอนุญาต (๑) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตอันเป็นเหตุให้เพิกถอนใบอนุญาตได้ (๒) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง จนอาจก่อให้เกิดอันตราย หรือกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนอย่างร้ายแรง (๓) กรณีอธิบดีมีคำสั่งให้แก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา ๔๒ แต่ผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องได้หรือภายในระยะเวลาที่กำหนดไม่ว่าจะมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตด้วยหรือไม่ก็ตาม เมื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งถูกเพิกถอนใบอนุญาตส่งคืนใบอนุญาตต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต
มาตรา ๕๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต	มาตรา ๔๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๕๓ ในกรณีที่ใบอนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุด ในสาระสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตต่ออธิบดี ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับทราบถึงเหตุดังกล่าว การขอรับใบแทนและการออกใบแทนใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๔๕ ในกรณีที่ใบอนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุด ในสาระสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตต่ออธิบดี ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับทราบถึงเหตุดังกล่าว การขอรับใบแทนและการออกใบแทนใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง
ส่วนที่ ๒ หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรา ๕๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกอบกิจการตามประเภท และเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต รวมทั้งมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ด้วย (๑) ดำเนินการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐาน การขนส่งทางรางที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา ๑๓ (๗) (๒) จัดให้มีผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างเพียงพอ และมีระบบ ควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรดังกล่าว (๓) จัดให้มีคู่มือและเอกสารการปฏิบัติการตามประเภทของการประกอบ กิจการขนส่งทางรางสำหรับผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างครบถ้วน และปรับปรุง หรือแก้ไขคู่มือและเอกสารการปฏิบัติการดังกล่าวให้ทันสมัยอยู่เสมอ (๔) จัดส่งรายงานการประกอบกิจการและงบกระแสเงินสดทุก ๆ สามเดือน นับจากวันที่เริ่มประกอบกิจการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดี ประกาศกำหนด	ส่วนที่ ๒ หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรา ๔๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกอบกิจการตามประเภท และเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต รวมทั้งมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ด้วย (๑) ดำเนินการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐาน การขนส่งทางรางที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา ๑๓ (๓) (๒) จัดให้มีผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างเพียงพอ และมีระบบ ควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรดังกล่าว (๓) จัดให้มีคู่มือและเอกสารการปฏิบัติการตามประเภทของการประกอบ กิจการขนส่งทางรางสำหรับผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างครบถ้วน และปรับปรุง หรือแก้ไขคู่มือและเอกสารการปฏิบัติการดังกล่าวให้ทันสมัยอยู่เสมอ (๔) จัดส่งรายงานการประกอบกิจการและงบกระแสเงินสดทุก ๆ หกเดือน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๕) ให้บริการแก่ผู้ใช้บริการอย่างเสมอภาค และจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นให้เป็นไปตามมาตรา ๖๓ (๖) ให้ความร่วมมือแก่อธิบดี ผู้ตรวจการขนส่งทางราง นายทะเบียน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ (๗) ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วนที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย สุขอนามัย หรือสิ่งแวดล้อม ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่อธิบดีประกาศกำหนด (๘) หน้าที่อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	(๕) ให้บริการแก่ผู้โดยสารและผู้ใช้บริการอย่างเสมอภาค และจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการให้เป็นไปตามมาตรา ๕๕ (๖) ให้ความร่วมมือแก่อธิบดี ผู้ตรวจการขนส่งทางราง นายทะเบียน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ (๗) ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วนที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย สุขอนามัย หรือสิ่งแวดล้อม ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่อธิบดีประกาศกำหนด (๘) หน้าที่อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
มาตรา ๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง กฎกระทรวงตามวรรคหนึ่ง จะต้องกำหนดการจัดให้มีการประกันภัยให้เหมาะสมกับประเภทใบอนุญาตและขนาดของโครงการ โดยอาจกำหนดให้มีผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไป หรือต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง	มาตรา ๔๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง กฎกระทรวงตามวรรคหนึ่ง จะต้องกำหนดการจัดให้มีการประกันภัยให้เหมาะสมกับประเภทใบอนุญาตและขนาดของโครงการ โดยอาจกำหนดให้มีผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไปหรือต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ
มาตรา ๕๖ ในกรณีที่มีเหตุอันทำให้หรือจะทำให้การเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงัก หรือมีเหตุฉุกเฉินหรือเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งเหตุดังกล่าวต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายโดยเร็ว	มาตรา ๔๘ ในกรณีที่มีเหตุอันทำให้หรือจะทำให้การเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงัก หรือมีเหตุฉุกเฉินหรือเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งเหตุดังกล่าวต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายโดยเร็ว

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
กรณีใดที่จะถือว่าเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญตามวรรคหนึ่ง อธิบดีอาจประกาศกำหนดแนวปฏิบัติเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาของผู้ได้รับใบอนุญาตไว้ด้วยก็ได้	กรณีใดที่จะถือว่าเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญตามวรรคหนึ่ง อธิบดีอาจประกาศกำหนดแนวปฏิบัติเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาของผู้ได้รับใบอนุญาตไว้ด้วยก็ได้
มาตรา ๕๗ ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางราง และการรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๕๙ ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางราง และการรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
มาตรา ๕๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องให้บริการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก ในกรณีที่มีเหตุอันทำให้หรือจะทำให้การเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงักหรือมีเหตุฉุกเฉิน ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งให้อธิบดีทราบโดยทันที และดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าวให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตจะต้องพักหรือหยุดให้บริการขนส่งทางรางเป็นการชั่วคราวตามแผนการซ่อมบำรุง ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งแผนการซ่อมบำรุงให้อธิบดีทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด	มาตรา ๕๐ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องให้บริการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก ในกรณีที่มีเหตุอันทำให้หรือจะทำให้การเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงักหรือมีเหตุฉุกเฉิน ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งให้อธิบดีทราบโดยทันที และดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าวให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตจะต้องพักหรือหยุดให้บริการขนส่งทางรางเป็นการชั่วคราวตามแผนการซ่อมบำรุง ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งแผนการซ่อมบำรุงให้อธิบดีทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๕๙ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องส่งบัญชีแสดงฐานะทางการเงิน และงบการเงินให้แก่อธิบดีทราบ รวมทั้งรายงานประจำปี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด	มาตรา ๕๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องส่งบัญชีแสดงฐานะทางการเงิน และงบการเงินให้แก่อธิบดีทราบ รวมทั้งรายงานประจำปี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด
มาตรา ๖๐ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาต ให้แก่บุคคลอื่นและการดำเนินการดังต่อไปนี้ ให้ถือว่ามิใช่เป็นการโอนสิทธิ ตามใบอนุญาตด้วย (๑) บริษัทผู้ได้รับใบอนุญาตถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่นเกินร้อยละห้าสิบของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้ (๒) บริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่นถือหุ้นในบริษัทผู้ได้รับใบอนุญาตเกินร้อยละห้าสิบของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้ (๓) มีบริษัทที่สามถือหุ้นเกินร้อยละห้าสิบของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้ ทั้งในบริษัทผู้ได้รับใบอนุญาตและบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่น (๔) กระทำการใด ๆ ที่ให้บุคคลอื่นครอบงำกิจการ	มาตรา ๕๒ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาต ให้แก่บุคคลอื่น เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศกำหนด
มาตรา ๖๑ กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตรายใดไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ หรือประสงค์จะเลิกประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีหนังสือแจ้งให้อธิบดีทราบล่วงหน้า	มาตรา ๕๓ กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตรายใดไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ หรือประสงค์จะเลิกประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีหนังสือแจ้งให้อธิบดีทราบล่วงหน้า

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตมีสถานะหรือมีการดำเนินงานอยู่ในลักษณะที่ไม่อาจประกอบกิจการต่อไปได้ ให้กรรมการขนส่งทางรางเข้าไปดำเนินการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต ในการดำเนินการตามวรรคสอง ให้อธิบดีเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อออกคำสั่งให้กรรมการขนส่งทางรางควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางราง โดยต้องแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทราบ และประกาศให้สาธารณชนทราบตามวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด กรรมการขนส่งทางรางอาจเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อมอบหมายให้หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการขนส่งทางรางแทนจนกว่าเหตุในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางรางจะสิ้นสุดลงได้ ให้ถือว่าหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่เข้าดำเนินการขนส่งทางรางแทนเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งมีสิทธิและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ วิธีปฏิบัติงานและการดำเนินการขนส่งทางรางแทน ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด	ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตมีสถานะหรือมีการดำเนินงานอยู่ในลักษณะที่ไม่อาจประกอบกิจการต่อไปได้ ให้กรรมการขนส่งทางรางเข้าไปดำเนินการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต ในการดำเนินการตามวรรคสอง ให้อธิบดีเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อออกคำสั่งให้กรรมการขนส่งทางรางควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางราง โดยต้องแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทราบ และประกาศให้สาธารณชนทราบตามวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด กรรมการขนส่งทางรางอาจเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อมอบหมายให้หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการขนส่งทางรางแทนจนกว่าเหตุในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางรางจะสิ้นสุดลงได้ ให้ถือว่าหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่เข้าดำเนินการขนส่งทางรางแทนเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งมีสิทธิและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ วิธีปฏิบัติงานและการดำเนินการขนส่งทางรางแทน ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด
มาตรา ๖๒ ในกรณีที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่มีการเดินรถขนส่งทางรางระหว่างกัน ให้ถือว่าใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางของประเทศที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงนั้นเป็นใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ	มาตรา ๕๔ ในกรณีที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่มีการเดินรถขนส่งทางรางระหว่างกัน ให้ถือว่าใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางของประเทศที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงนั้นเป็นใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ในกรณีที่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางของต่างประเทศ จะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักร หรือไปยังอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร ให้เป็นไปตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีมอบหมาย	ในกรณีที่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางของต่างประเทศ จะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักร หรือไปยังอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร ให้เป็นไปตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีมอบหมาย
ส่วนที่ ๓ การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ มาตรา ๖๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นในการขนส่งทางรางจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามอัตราที่ผู้ได้รับใบอนุญาตกำหนด แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูง ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นของผู้ได้รับใบอนุญาต ต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และต้องสอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจและประเภทของการให้บริการ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกาศอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าขนส่ง อัตราค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และอัตราค่าบริการอื่นให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า สามสิบวันก่อนวันที่จะบังคับใช้อัตรา นั้น	ส่วนที่ ๓ การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ มาตรา ๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการในการขนส่งทางรางจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามอัตราที่ผู้ได้รับใบอนุญาตกำหนด แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูง ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการของผู้ได้รับใบอนุญาต ต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และต้องสอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจและประเภทของการให้บริการ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกาศอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าขนส่ง อัตราค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และอัตราค่าบริการให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า สามสิบวันก่อนวันที่จะบังคับใช้อัตรา นั้น

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๖๔ ในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นตามมาตรา ๖๓ วรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ในการกำหนดอัตราขั้นสูงตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการคำนึงถึงหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้ (๑) ภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไป เช่น ภาวะเงินเฟ้อ (๒) การคำนึงถึงสิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก หรือคนพิการ ผู้ด้อยโอกาส (๓) การบูรณาการค่าโดยสารระหว่างค่าโดยสารรถขนส่งทางราง กับการให้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น (๔) หลักเกณฑ์อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้คณะกรรมการเปิดเผยสูตรหรือวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางรางและค่าบริการอื่น รวมทั้งข้อมูลค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ยกเว้นในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าตัวแปรดังกล่าว เป็นข้อมูลลับทางการค้าของผู้ได้รับใบอนุญาต	มาตรา ๕๖ ในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ในการกำหนดอัตราขั้นสูงตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการคำนึงถึงหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้ (๑) ภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไป เช่น อัตราเงินเฟ้อ ค่าแรงขั้นต่ำ (๒) สิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก นักเรียน นักศึกษา คนพิการ หรือผู้ด้อยโอกาส (๓) การบูรณาการค่าโดยสารระหว่างค่าโดยสารรถขนส่งทางราง กับการให้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น (๔) หลักเกณฑ์อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้คณะกรรมการเปิดเผยสูตรหรือวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการ รวมทั้งข้อมูลค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ยกเว้นในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าตัวแปรดังกล่าว เป็นข้อมูลลับทางการค้าของผู้ได้รับใบอนุญาต
มาตรา ๖๕ ให้มีการทบทวนอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นทุกห้าปี	มาตรา ๕๗ ให้มีการทบทวนหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการทุกห้าปี

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ในระหว่างระยะเวลาห้าปี เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของข้อเท็จจริง ในหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น อย่างมีนัยสำคัญ คณะกรรมการหรือผู้ได้รับใบอนุญาตอาจร้องขอให้มีการทบทวน การกำหนดอัตราขนส่งของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นได้ หลักเกณฑ์และวิธีการในการขอทบทวนอัตราขนส่งตามวรรคหนึ่ง และวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ ตามมาตรา ๖๔ วรรคสอง ด้วย	ในระหว่างระยะเวลาห้าปี เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของข้อเท็จจริง ในหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการ อย่างมีนัยสำคัญ คณะกรรมการหรือผู้ได้รับใบอนุญาต อาจร้องขอให้มีการทบทวน การกำหนดอัตราขนส่งของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการได้ หลักเกณฑ์และวิธีการในการขอทบทวนอัตราขนส่งตามวรรคหนึ่ง และวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ ตามมาตรา ๕๖ วรรคสอง ด้วย
มาตรา ๖๖ เพื่อประโยชน์ในการเข้าถึงบริการรถขนส่งทางราง คณะกรรมการอาจกำหนดประเภทของบุคคลซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระ ค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร	มาตรา ๕๘ เพื่อประโยชน์ในการเข้าถึงบริการรถขนส่งทางราง คณะกรรมการอาจกำหนดประเภทของบุคคลซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระ ค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร
ส่วนที่ ๔ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน _____	หมวด ๕ การใช้รางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน ส่วนที่ ๑ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน _____

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๖๗ เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน เมื่อมีการร้องขอและได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี โดยปฏิบัติต่อผู้ขอเชื่อมต่อทุกรายอย่างเป็นธรรม สมเหตุสมผล และไม่เลือกปฏิบัติ ทั้งนี้ รางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกันให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๕๙ เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน เมื่อมีการร้องขอและได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี โดยปฏิบัติต่อผู้ขอเชื่อมต่อทุกรายอย่างเป็นธรรม สมเหตุสมผล และไม่เลือกปฏิบัติ ทั้งนี้ รางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกันให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
มาตรา ๖๘ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งต้องมีการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกัน ตามมาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มีหน้าที่ดังต่อไปนี้ (๑) ดำเนินการเจรจาทำความตกลงในสัญญาการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันรวมถึงเงื่อนไขที่จำเป็นในการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกันด้วยเจตนาสุจริต (๒) อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางราง ในการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งของตนเอง โดยไม่เป็นการขัดขวางการขนส่งของรายอื่น (๓) ไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการผูกขาด ลด หรือจำกัด การเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน เว้นแต่กรณีเป็นข้อกำหนดตามโครงการสัมปทาน (๔) ไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติต่อผู้ได้รับใบอนุญาต ที่ขอเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน	มาตรา ๖๐ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งต้องมีการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกัน ตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง มีหน้าที่ดังต่อไปนี้ (๑) ดำเนินการเจรจาทำความตกลงในสัญญาการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันรวมถึงเงื่อนไขที่จำเป็นในการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกันด้วยเจตนาสุจริต (๒) อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางราง ในการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งของตนเอง โดยไม่เป็นการขัดขวางการขนส่งของรายอื่น (๓) ไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการผูกขาด ลด หรือจำกัด การเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน เว้นแต่กรณีเป็นข้อกำหนดตามโครงการสัมปทาน (๔) ไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติต่อผู้ได้รับใบอนุญาต ที่ขอเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๕) จัดทำและเปิดเผยหนังสือแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตน โดยวิธีการและรายละเอียดให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด กรณีตาม (๑) หากเจรจากันแล้วไม่ได้ข้อยุติ ให้เสนออธิบดีเพื่อพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด	(๕) จัดทำและเปิดเผยหนังสือแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตน โดยวิธีการและรายละเอียดให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด กรณีตาม (๑) หากเจรจากันแล้วไม่ได้ข้อยุติ ให้เสนอคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด คำวินิจฉัยของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางให้เป็นที่สุด
มาตรา ๖๙ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจปฏิเสธไม่ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตนเองได้ เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้ (๑) ความจุของรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งที่มีอยู่ไม่เพียงพอแก่การให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ (๒) การเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีปัญหาทางเทคนิคที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการขนส่งทางราง หรือเป็นเหตุขัดขวางการขนส่งทางราง ให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานซึ่งปฏิเสธไม่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีหน้าที่ชี้แจงหรือแสดงเหตุแห่งการปฏิเสธนั้นต่ออธิบดีเพื่อพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด และให้ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยนั้น	มาตรา ๖๑ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจปฏิเสธไม่ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตนเองได้ เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้ (๑) ความจุของรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งที่มีอยู่ไม่เพียงพอแก่การให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ (๒) การเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีปัญหาทางเทคนิคที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการขนส่งทางราง หรือเป็นเหตุขัดขวางการขนส่งทางราง ให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานซึ่งปฏิเสธไม่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีหน้าที่ชี้แจงหรือแสดงเหตุแห่งการปฏิเสธนั้นต่อคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด และให้ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยนั้น

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๗๐ ในการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันตามส่วนนี้ ให้เจ้าของโครงการ เอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ หรือผู้ได้รับใบอนุญาต ที่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในอัตราที่เป็นธรรม การกำหนดค่าตอบแทนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด	มาตรา ๖๒ ในการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันตามส่วนนี้ ให้เจ้าของโครงการ เอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ หรือผู้ได้รับใบอนุญาต ที่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในอัตราที่เป็นธรรม การกำหนดค่าตอบแทนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด
ส่วนที่ ๕ การจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทาง มาตรา ๗๑ ให้มีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง คณะหนึ่งประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ อีกไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ	ส่วนที่ ๒ การจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทาง มาตรา ๖๓ ให้มีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง คณะหนึ่งประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ อีกไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ
มาตรา ๗๒ ให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง (๒) โกล่เกลี่ยข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง ที่เกี่ยวกับการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง	มาตรา ๖๔ ให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง (๒) โกล่เกลี่ยข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง ที่เกี่ยวกับการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๓) ประสานงานกับหน่วยงานหรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางเพื่อขอสนับสนุนข้อมูลและความร่วมมือด้านต่าง ๆ (๔) พิจารณาความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ	(๓) วินิจฉัยชี้ขาดตามมาตรา ๖๐ และมาตรา ๖๑ (๔) ประสานงานกับหน่วยงานหรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางเพื่อขอสนับสนุนข้อมูลและความร่วมมือด้านต่าง ๆ (๕) พิจารณาความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ
มาตรา ๗๓ ให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง มีอำนาจพิจารณาหรือทบทวนการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง หรือปรับเปลี่ยนเวลาการเดินทางขนส่งทางรางหรือปรับขีดความสามารถของความจุทาง ซึ่งจะกระทบต่อการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางได้	มาตรา ๖๕ ให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง มีอำนาจพิจารณาหรือทบทวนการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง หรือปรับเปลี่ยนเวลาการเดินทางขนส่งทางรางหรือปรับขีดความสามารถของความจุทาง ซึ่งจะกระทบต่อการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางได้
มาตรา ๗๔ ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางด้วยโดยอนุโลม	มาตรา ๖๖ ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางรางด้วยโดยอนุโลม
มาตรา ๗๕ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง ให้ได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด	มาตรา ๖๗ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง ให้ได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด
มาตรา ๗๖ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดสรรความจุ ตารางการเดินทางขนส่งทางราง และเส้นทาง โดยต้องดำเนินการบนพื้นฐานของความเป็นกลาง โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ และจะต้องไม่มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) มีเงื่อนไขอันเป็นการเลือกปฏิบัติ หรือกีดกันผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางรายอื่น (๒) มีเงื่อนไขอันอาจเป็นเหตุให้เกิดการผูกขาด หรือจำกัดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางราง	มาตรา ๖๘ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดสรรความจุ ตารางการเดินทางขนส่งทางราง และเส้นทาง โดยต้องดำเนินการบนพื้นฐานของความเป็นกลาง โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ และจะต้องไม่มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) มีเงื่อนไขอันเป็นการเลือกปฏิบัติ หรือกีดกันผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางรายอื่น (๒) มีเงื่อนไขอันอาจเป็นเหตุให้เกิดการผูกขาด หรือจำกัดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางราง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
การจัดสรรความจุ ตารางการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทางของผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด	การจัดสรรความจุ ตารางการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทางของผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด
มาตรา ๗๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๗๓ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการบริการประชาชน ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจกำหนดเพิ่มจำนวนเที่ยวในการให้บริการเดินรถขนส่งทางรางได้	มาตรา ๖๙ ภายใต้บังคับมาตรา ๖๕ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการบริการประชาชน ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจกำหนดเพิ่มจำนวนเที่ยวในการให้บริการเดินรถขนส่งทางรางได้
มาตรา ๗๘ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกันตามข้ออธิบดีประกาศกำหนดตามมาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะได้ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ เพื่อให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางสามารถเข้าถึงข้อมูลโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ รายการของเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด	มาตรา ๗๐ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกันตามข้ออธิบดีประกาศกำหนดตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะได้ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ เพื่อให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางสามารถเข้าถึงข้อมูลโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ รายการของเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด
มาตรา ๗๙ ก่อนยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่ออธิบดี ให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน	มาตรา ๗๑ ก่อนยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่ออธิบดี ให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน
มาตรา ๘๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๖๓ และมาตรา ๖๔ ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานและผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง	มาตรา ๗๒ ภายใต้บังคับมาตรา ๕๕ และมาตรา ๕๖ ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานและผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ซึ่งได้ตกลงร่วมกัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องเป็นอัตราที่เป็นธรรม สมเหตุสมผล และไม่เลือกปฏิบัติ และไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด	ซึ่งได้ตกลงร่วมกัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องเป็นอัตราที่เป็นธรรม สมเหตุสมผล และไม่เลือกปฏิบัติ และไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด
	มาตรา ๗๓ ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายใด ซึ่งเป็นเอกชน ประสงค์เข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะที่เป็นของหน่วยงานของรัฐ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะนั้นอาจยินยอมให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น เข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะนั้นได้ โดยให้ดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะนั้น การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง มิให้ถือว่าเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
หมวด ๕ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ มาตรา ๘๑ ในหมวดนี้ “อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางอันเป็นผลให้รถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่งได้รับความเสียหายหรือถูกทำลายไม่ว่าจะเป็นการชน การตกราง หรือเหตุอื่นใด อันก่อให้เกิดความเสียหาย หรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย อันเกิดจากรถขนส่งทางราง เพลิงไหม้ หรือเหตุอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์กำหนด	หมวด ๖ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ มาตรา ๗๔ ในหมวดนี้ “อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางอันเป็นผลให้รถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่งได้รับความเสียหายหรือถูกทำลายไม่ว่าจะเป็นการชน การตกราง หรือเหตุอื่นใด อันก่อให้เกิดความเสียหาย หรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย อันเกิดจากรถขนส่งทางราง เพลิงไหม้ หรือเหตุอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์กำหนด

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
“อุบัติเหตุร้ายแรง” หมายความว่า อุบัติเหตุที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ (๑) กรณีที่รถขนส่งทางรางชนกันหรือตกราง ซึ่งมีผู้เสียชีวิตหรือผู้บาดเจ็บสาหัสเป็นจำนวนมาก หรือเกิดความเสียหายอย่างมากต่อรถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่ง หรือต่อโครงสร้างพื้นฐาน หรือสิ่งแวดล้อม (๒) กรณีเหตุอื่นใด ซึ่งมีผู้เสียชีวิตหรือผู้บาดเจ็บสาหัสเป็นจำนวนมาก หรือเกิดความเสียหายอย่างมากต่อรถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่ง หรือต่อโครงสร้างพื้นฐาน หรือสิ่งแวดล้อม “อุบัติเหตุการณ์” หมายความว่า เหตุการณ์อื่นใดที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางอันเป็นผลให้รถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่ง ซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน หรือความปลอดภัยของการขนส่งทางราง แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ “การสอบสวน” หมายความว่า กระบวนการเกี่ยวกับการรวบรวม การบันทึกและวิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง การสรุปสาเหตุและปัจจัยเกื้อหนุน การออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์	“อุบัติเหตุร้ายแรง” หมายความว่า อุบัติเหตุที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ (๑) กรณีที่รถขนส่งทางรางชนกันหรือตกราง ซึ่งมีผู้เสียชีวิตหรือผู้บาดเจ็บสาหัสเป็นจำนวนมาก หรือเกิดความเสียหายอย่างมากต่อรถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่ง หรือต่อโครงสร้างพื้นฐาน หรือสิ่งแวดล้อม (๒) กรณีเหตุอื่นใด ซึ่งมีผู้เสียชีวิตหรือผู้บาดเจ็บสาหัสเป็นจำนวนมาก หรือเกิดความเสียหายอย่างมากต่อรถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่ง หรือต่อโครงสร้างพื้นฐาน หรือสิ่งแวดล้อม “อุบัติเหตุการณ์” หมายความว่า เหตุการณ์อื่นใดที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางอันเป็นผลให้รถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่ง ซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน หรือความปลอดภัยของการขนส่งทางราง แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ “การสอบสวน” หมายความว่า กระบวนการเกี่ยวกับการรวบรวม การบันทึกและวิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง การสรุปสาเหตุและปัจจัยเกื้อหนุน การออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์
ส่วนที่ ๑ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ _____	ส่วนที่ ๑ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ _____

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๘๒ ให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์คณะหนึ่ง ประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกไม่เกิน เจ็ดคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ซึ่ง มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางราง ด้านวิศวกรรม ด้านวิทยาศาสตร์ ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่น ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางรางอันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ให้อธิบดีเป็นเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่ง ทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ การแต่งตั้งประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด	มาตรา ๗๕ ให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์คณะหนึ่ง ประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกไม่เกิน เจ็ดคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ซึ่ง มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางราง ด้านวิศวกรรม ด้านวิทยาศาสตร์ ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่น ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางรางอันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ให้อธิบดีเป็นเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่ง ทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ การแต่งตั้งประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด
มาตรา ๘๓ นอกจากคุณสมบัติตามมาตรา ๘๒ วรรคหนึ่ง ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ต้องมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้ด้วย (๑) มีสัญชาติไทย (๒) อายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี (๓) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง กรรมการ หรือผู้ดำรงตำแหน่ง ในพรรคการเมือง หรือสมาชิกหรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง (๔) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของส่วนราชการหรือหน่วยงาน ของรัฐ ซึ่งมีผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์	มาตรา ๗๖ นอกจากคุณสมบัติตามมาตรา ๗๕ วรรคหนึ่ง ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ต้องมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้ด้วย (๑) มีสัญชาติไทย (๒) อายุไม่ต่ำกว่าสามสิบห้าปี (๓) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง กรรมการ หรือผู้ดำรงตำแหน่ง ในพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง (๔) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของส่วนราชการหรือหน่วยงาน ของรัฐ ซึ่งมีผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๕) ไม่เป็นกรรมการในส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งมีผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (๖) ไม่เป็นกรรมการ หรือดำรงตำแหน่งหรือประกอบภารใด ๆ ในกิจการของเอกชนหรือองค์กรวิชาชีพ ซึ่งอาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (๗) คุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ต้องแสดงเอกสารหลักฐานเป็นที่เชื่อได้ว่าตนได้ลาออกหรือพ้นจากตำแหน่ง หรือการประกอบภารตาม (๔) (๕) หรือ (๖) ต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง หากผู้ได้รับการแต่งตั้งนั้นมิได้ดำเนินการภายในเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าผู้นั้นไม่เคยได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว	(๕) ไม่เป็นกรรมการในส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งมีผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (๖) ไม่เป็นกรรมการ หรือดำรงตำแหน่งหรือประกอบภารใด ๆ ในกิจการของเอกชนหรือองค์กรวิชาชีพ ซึ่งอาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (๗) คุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ต้องแสดงเอกสารหลักฐานเป็นที่เชื่อได้ว่าตนได้ลาออกหรือพ้นจากตำแหน่ง หรือการประกอบภารตาม (๔) (๕) หรือ (๖) ต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง หากผู้ได้รับการแต่งตั้งนั้นมิได้ดำเนินการภายในเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าผู้นั้นไม่เคยได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว
มาตรา ๘๔ ให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี นับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้งและอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระให้อยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการขึ้นใหม่ ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ด้วยโดยอนุโลม	มาตรา ๗๗ ให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปีนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้งและอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระให้อยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการขึ้นใหม่ ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ด้วยโดยอนุโลม

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๘๕ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ (๒) ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ (๓) วิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการขนส่งทางราง และข้อมูลอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ (๔) จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ (๕) เสนอแนะมาตรการเชิงป้องกันให้แก่หน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งทางราง กรณีที่ตรวจพบในระหว่างการสอบสวนว่าจำเป็นต้องดำเนินการโดยเร็วเพื่อให้เกิดความปลอดภัย (๖) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้กับผู้เกี่ยวข้อง และติดตามการดำเนินการ (๗) จัดทำรายงานผลการดำเนินการประจำปีเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และคณะกรรมการ (๘) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์อาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการใด ๆ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมายได้	มาตรา ๗๘ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ (๒) ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ (๓) วิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการขนส่งทางราง และข้อมูลอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ (๔) จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ (๕) เสนอแนะมาตรการเชิงป้องกันให้แก่หน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งทางราง กรณีที่ตรวจพบในระหว่างการสอบสวนว่าจำเป็นต้องดำเนินการโดยเร็วเพื่อให้เกิดความปลอดภัย (๖) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้กับผู้เกี่ยวข้อง และติดตามการดำเนินการ (๗) จัดทำรายงานผลการดำเนินการประจำปีเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และคณะกรรมการ (๘) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์อาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการใด ๆ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมายได้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๘๖ ให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ รวมทั้งอนุกรรมการ ที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่งตั้ง ได้รับประโยชน์ หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด	มาตรา ๗๙ ให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ รวมทั้งอนุกรรมการ ที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่งตั้ง ได้รับประโยชน์ หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด
ส่วนที่ ๒ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ มาตรา ๘๗ เมื่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายได้รับแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้แจ้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์เพื่อทำการสอบสวนโดยเร็ว มาตรา ๘๘ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีอำนาจ ดังต่อไปนี้ (๑) เข้าไปในรถขนส่งทางราง บริเวณที่ตั้งราง สถานี หรือทรัพย์สิน ที่ใช้ในการประกอบกิจการรางที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ (๒) ควบคุม ตรวจสอบหรือค้นรถขนส่งทางราง ราง สถานี สิ่งของ หรือสิ่งใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรางที่ประสบอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์	ส่วนที่ ๒ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ มาตรา ๘๐ เมื่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายได้รับแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้แจ้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์เพื่อทำการสอบสวนโดยเร็ว มาตรา ๘๑ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีอำนาจ ดังต่อไปนี้ (๑) เข้าไปในรถขนส่งทางราง บริเวณที่ตั้งราง สถานี หรือทรัพย์สิน ที่ใช้ในการประกอบกิจการรางที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ (๒) ควบคุม ตรวจสอบหรือค้นรถขนส่งทางราง ราง สถานี สิ่งของ หรือสิ่งใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรางที่ประสบอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๓) ตรวจหรือค้นเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวน ให้มีอำนาจยึดหรือเข้าควบคุมเอกสารหรือวัตถุอันเป็นหลักฐานดังกล่าวได้ แต่ต้องจัดทำบัญชีเอกสารและวัตถุดังกล่าวให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองเอกสารหรือวัตถุนั้นไว้ด้วย (๔) ตรวจสอบหรือสั่งให้มีการตรวจสอบรถขนส่งทางราง ราง สถานี หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่ประสบอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์โดยไม่ชักช้าเพื่อนำผลมาประกอบการสอบสวน (๕) สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรางซึ่งเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์อาจมอบหมายให้หน่วยงาน หรือบุคคลซึ่งคณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่งตั้งให้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งทั้งหมดหรือบางส่วน และอาจร้องขอให้หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องช่วยดำเนินการ หรือสนับสนุนได้	(๓) ตรวจหรือค้นเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวน ให้มีอำนาจยึดหรือเข้าควบคุมเอกสารหรือวัตถุอันเป็นหลักฐานดังกล่าวได้ แต่ต้องจัดทำบัญชีเอกสารและวัตถุดังกล่าวให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองเอกสารหรือวัตถุนั้นไว้ด้วย (๔) ตรวจสอบหรือสั่งให้มีการตรวจสอบรถขนส่งทางราง ราง สถานี หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่ประสบอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์โดยไม่ชักช้าเพื่อนำผลมาประกอบการสอบสวน (๕) ขอให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรางซึ่งเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์อาจมอบหมายให้หน่วยงาน หรือบุคคลซึ่งคณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่งตั้งให้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งทั้งหมดหรือบางส่วน และอาจร้องขอให้หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องช่วยดำเนินการ หรือสนับสนุนได้
มาตรา ๘๙ ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการใช้ข้อมูลสำหรับการปรับปรุง ความปลอดภัยในการขนส่งทางรางเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ทำนองเดียวกันขึ้นอีก โดยมีใช่เป็นการสอบสวนเพื่อการกล่าวโทษ บุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับผิดชอบไม่ว่าทางใด ๆ	มาตรา ๘๒ ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการใช้ข้อมูลสำหรับการปรับปรุง ความปลอดภัยในการขนส่งทางรางเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ทำนองเดียวกันขึ้นอีก โดยมีใช่เป็นการสอบสวนเพื่อการกล่าวโทษ บุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับผิดชอบไม่ว่าทางใด ๆ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
การสอบสวนตามส่วนนี้ นอกจากการดำเนินการให้เป็นไปตามวรรคหนึ่งแล้ว ต้องดำเนินการแยกออกจากการสอบสวนหรือการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมและการดำเนินการใด ๆ ของหน่วยงานอื่นที่มีหน้าที่และอำนาจสอบสวนตามกฎหมายที่มุ่งหมายให้ได้ตัวผู้กระทำให้เกิดเหตุดังกล่าวหรือบุคคลใด ซึ่งจะต้องรับโทษตามกฎหมาย เพื่อประโยชน์ในการสอบสวน คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์อาจจัดให้มีการทำข้อตกลงการปฏิบัติงานกับหน่วยงานที่ดำเนินการสอบสวนตามกฎหมายอื่นได้	การสอบสวนตามส่วนนี้ นอกจากการดำเนินการให้เป็นไปตามวรรคหนึ่งแล้ว ต้องดำเนินการแยกออกจากการสอบสวนหรือการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมและการดำเนินการใด ๆ ของหน่วยงานอื่นที่มีหน้าที่และอำนาจสอบสวนตามกฎหมายที่มุ่งหมายให้ได้ตัวผู้กระทำให้เกิดเหตุดังกล่าวหรือบุคคลใด ซึ่งจะต้องรับโทษตามกฎหมาย เพื่อประโยชน์ในการสอบสวน คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์อาจจัดให้มีการทำข้อตกลงการปฏิบัติงานกับหน่วยงานที่ดำเนินการสอบสวนตามกฎหมายอื่นได้
มาตรา ๙๐ ในการสอบสวนตามมาตรา ๘๙ คณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ต้องดำเนินการโดยอิสระ และปราศจากการแทรกแซง ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมและคำนึงถึงความมุ่งหมายในการสอบสวน เพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง อุบัติการณ์ และความปลอดภัย ในการขนส่งทางรางเป็นสำคัญ ห้ามมิให้หน่วยงานตามมาตรา ๘๙ วรรคสาม เรียกประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ หรืออนุกรรมการที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ แต่งตั้ง รวมถึงหน่วยงานหรือบุคคลซึ่งได้รับมอบหมายเกี่ยวกับการสอบสวน ตามส่วนนี้ ไปเป็นพยานในข้อกล่าวหาและความรับผิดชอบในการดำเนินการสอบสวน ของหน่วยงานดังกล่าว	มาตรา ๘๓ ในการสอบสวนตามมาตรา ๘๒ คณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ต้องดำเนินการโดยอิสระ และปราศจากการแทรกแซง ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมและคำนึงถึงความมุ่งหมายในการสอบสวน เพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง อุบัติการณ์ และความปลอดภัย ในการขนส่งทางรางเป็นสำคัญ ห้ามมิให้หน่วยงานตามมาตรา ๘๒ วรรคสาม เรียกประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ หรืออนุกรรมการที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ แต่งตั้ง รวมถึงหน่วยงานหรือบุคคลซึ่งได้รับมอบหมายเกี่ยวกับการสอบสวน ตามส่วนนี้ ไปเป็นพยานในข้อกล่าวหาและความรับผิดชอบในการดำเนินการสอบสวน ของหน่วยงานดังกล่าว

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๙๑ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนและการรักษาไว้ซึ่งพยานหลักฐาน ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ประกาศกำหนดพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรงหรืออุบัติการณ์และบริเวณโดยรอบของพื้นที่นั้นเป็นพื้นที่ควบคุมการสอบสวนและประกาศให้ทราบเป็นการทั่วไป โดยกำหนดระยะเวลาได้ไม่เกินสิบห้าวัน และหากมีความจำเป็นอาจขยายระยะเวลาได้ไม่เกินสิบห้าวัน ทั้งนี้ต้องจัดให้มีเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ควบคุมการสอบสวนดังกล่าวไว้ด้วย เมื่อได้มีการประกาศพื้นที่ควบคุมการสอบสวนตามวรรคหนึ่งแล้ว ห้ามมิให้บุคคลใดซึ่งไม่มีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ควบคุมการสอบสวน หรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใด เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมาย ในกรณีที่ไม่มีความจำเป็นต้องควบคุมพื้นที่ตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ประกาศยกเลิกพื้นที่ควบคุมการสอบสวน	มาตรา ๘๔ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนและการรักษาไว้ซึ่งพยานหลักฐาน ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ประกาศกำหนดพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรงหรืออุบัติการณ์และบริเวณโดยรอบของพื้นที่นั้นเป็นพื้นที่ควบคุมการสอบสวนและประกาศให้ทราบเป็นการทั่วไป โดยกำหนดระยะเวลาได้ไม่เกินสิบห้าวัน และหากมีความจำเป็นอาจขยายระยะเวลาได้ไม่เกินสิบห้าวัน ทั้งนี้ต้องจัดให้มีเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ควบคุมการสอบสวนดังกล่าวไว้ด้วย เมื่อได้มีการประกาศพื้นที่ควบคุมการสอบสวนตามวรรคหนึ่งแล้ว ห้ามมิให้บุคคลใดซึ่งไม่มีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ควบคุมการสอบสวน หรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใด เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมาย ในกรณีที่ไม่มีความจำเป็นต้องควบคุมพื้นที่ตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ประกาศยกเลิกพื้นที่ควบคุมการสอบสวน
มาตรา ๙๒ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ให้ผู้ประจำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์เข้ารับการตรวจทางการแพทย์โดยเร็ว หากผู้ประจำหน้าที่ไม่เข้ารับการตรวจ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมายมีอำนาจควบคุมผู้ประจำหน้าที่นั้น เพื่อนำตัวไปรับการตรวจทางการแพทย์ได้ และให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นส่งผลการตรวจทางการแพทย์ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์โดยไม่ชักช้า	มาตรา ๘๕ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ให้ผู้ประจำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์เข้ารับการตรวจทางการแพทย์โดยเร็ว หากผู้ประจำหน้าที่ไม่เข้ารับการตรวจ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมายมีอำนาจควบคุมผู้ประจำหน้าที่นั้น เพื่อนำตัวไปรับการตรวจทางการแพทย์ได้ และให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นส่งผลการตรวจทางการแพทย์ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์โดยไม่ชักช้า

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๙๓ ในการสอบสวนตามส่วนนี้ ให้คณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน รักษาความลับของข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนที่อยู่ในความครอบครองหรือพิทักษ์ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมาย โดยจะเปิดเผยข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานดังกล่าว ได้เฉพาะเท่าที่จำเป็นและเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวนเท่านั้น ข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนตามวรรคหนึ่ง ได้แก่ (๑) บันทึกเสียงภายในห้องควบคุม บันทึกภาพขณะทำการเดินรถขนส่งทางรางและข้อความที่ถอดจากบันทึกดังกล่าว (๒) บันทึกข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ดังต่อไปนี้ (ก) ถ้อยคำของบุคคลซึ่งให้ไว้ต่อคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (ข) การติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องในการปฏิบัติการขนส่งทางราง (ค) ข้อมูลทางการแพทย์หรือข้อมูลส่วนบุคคลของบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ (ง) บันทึกต่าง ๆ จากหน่วยควบคุมการจราจรและข้อความที่ถอดจากบันทึกดังกล่าว	มาตรา ๘๖ ในการสอบสวนตามส่วนนี้ ให้คณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน รักษาความลับของข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนที่อยู่ในความครอบครองหรือพิทักษ์ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมาย โดยจะเปิดเผยข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานดังกล่าว ได้เฉพาะเท่าที่จำเป็นและเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวนเท่านั้น ข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนตามวรรคหนึ่ง ได้แก่ (๑) บันทึกเสียงภายในห้องควบคุม บันทึกภาพขณะทำการเดินรถขนส่งทางรางและข้อความที่ถอดจากบันทึกดังกล่าว (๒) บันทึกข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ดังต่อไปนี้ (ก) ถ้อยคำของบุคคลซึ่งให้ไว้ต่อคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (ข) การติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องในการปฏิบัติการขนส่งทางราง (ค) ข้อมูลทางการแพทย์หรือข้อมูลส่วนบุคคลของบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ (ง) บันทึกต่าง ๆ จากหน่วยควบคุมการจราจรและข้อความที่ถอดจากบันทึกดังกล่าว

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(จ) การวิเคราะห์และความเห็นของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์และผู้ซึ่งเกี่ยวข้องเกี่ยวกับข้อมูลต่าง ๆ ของอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ (ฉ) ร่างรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ (ค) บันทึกข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ประกาศกำหนด	(จ) การวิเคราะห์และความเห็นของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์และผู้ซึ่งเกี่ยวข้องเกี่ยวกับข้อมูลต่าง ๆ ของอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ (ฉ) ร่างรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ (ค) บันทึกข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ประกาศกำหนด
มาตรา ๙๔ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว รายงานการสอบสวนตามวรรคหนึ่ง ไม่สามารถนำไปใช้ในกระบวนการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กระบวนการยุติธรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ที่มุ่งกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับโทษ	มาตรา ๘๗ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว รายงานการสอบสวนตามวรรคหนึ่ง ไม่สามารถนำไปใช้ในกระบวนการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กระบวนการยุติธรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ที่มุ่งกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับโทษ
หมวด ๖ ผู้ตรวจการขนส่งทางราง มาตรา ๙๕ ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจ ดังต่อไปนี้	หมวด ๗ ผู้ตรวจการขนส่งทางราง มาตรา ๘๘ ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๑) เข้าไปในสถานที่ใด ๆ ที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อทราบข้อเท็จจริงและเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง (๒) ยึดหรืออายัดไว้ซึ่งสิ่งของหรือเอกสารที่อยู่ในสถานที่ประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือสถานที่ทำการตาม (๑) ที่เป็นความผิดหรืออาจใช้เป็นพยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์ความผิด หรือได้มาจากการกระทำความผิด (๓) เข้าไปในขบวนรถขนส่งทางราง รวมทั้งเดินทางไปกับขบวนรถขนส่งทางราง และในกรณีจำเป็นอาจเข้าไปในห้องพนักงานขับรถขนส่งทางราง ในขณะที่ให้บริการตามปกติ เพื่อการตรวจสอบการปฏิบัติของพนักงานขับรถขนส่งทางรางได้ (๔) ระงับการออกเดินทางหรือกักขบวนรถขนส่งทางรางของผู้ได้รับใบอนุญาตไว้ตามความจำเป็นเพื่อการตรวจสอบ (๕) สั่งเป็นหนังสือให้ผู้ได้รับใบอนุญาต พนักงาน และลูกจ้างของผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติการใด ๆ หรืองดเว้นการปฏิบัติการที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นหรือสั่งให้มาให้อภัยค่าหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้อง ในการปฏิบัติตาม (๑) หรือ (๒) ให้กระทำการระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตกหรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น ถ้ายังดำเนินการไม่แล้วเสร็จจะกระทำต่อไปในเวลากลางคืนหรือนอกเวลาทำการของสถานที่นั้นก็ได้ ในการปฏิบัติการของผู้ตรวจการขนส่งทางราง ให้บุคคลซึ่งเกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร	(๑) เข้าไปในสถานที่ใด ๆ ที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อทราบข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง (๒) ยึดหรืออายัดไว้ซึ่งสิ่งของหรือเอกสารที่อยู่ในสถานที่ประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือสถานที่ทำการตาม (๑) ที่เป็นความผิดหรืออาจใช้เป็นพยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์ความผิด หรือได้มาจากการกระทำความผิด (๓) เข้าไปในขบวนรถขนส่งทางราง รวมทั้งเดินทางไปกับขบวนรถขนส่งทางราง และในกรณีจำเป็นอาจเข้าไปในห้องพนักงานขับรถขนส่งทางราง ในขณะที่ให้บริการตามปกติ เพื่อการตรวจสอบการปฏิบัติของพนักงานขับรถขนส่งทางรางได้ (๔) สั่งเป็นหนังสือให้ผู้ได้รับใบอนุญาต พนักงาน และลูกจ้างของผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติการใด ๆ หรืองดเว้นการปฏิบัติการที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นหรือสั่งให้มาให้อภัยค่าหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้อง ในการปฏิบัติตาม (๑) หรือ (๒) ให้กระทำการระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตกหรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น ถ้ายังดำเนินการไม่แล้วเสร็จจะกระทำต่อไปในเวลากลางคืนหรือนอกเวลาทำการของสถานที่นั้นก็ได้ ในการปฏิบัติการของผู้ตรวจการขนส่งทางราง ให้บุคคลซึ่งเกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๔๖ ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจหรือสั่งให้พนักงาน ข้าราชการขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หยุดรถขนส่งทางราง เพื่อทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ กับมีอำนาจสั่งให้บุคคลใด ปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การตรวจสอบนั้นได้ ในกรณีที่พบว่าผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ผู้ตรวจการขนส่งทางรางจะกล่าวตักเตือน หรือสั่งเป็นหนังสือให้ไปรายงานตัว ตามเวลาที่กำหนดต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย รวมทั้งมีอำนาจยึดหรืออายัด หลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบหรือดำเนินคดี ในการออกคำสั่งให้ไปรายงานตัวต่ออธิบดีตามวรรคสอง ผู้ตรวจการขนส่ง ทางรางจะเรียกใบอนุญาตเป็นพนักงานขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุม รถขนส่งทางรางของผู้นั้นมาเก็บไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องรับนำใบอนุญาตนั้น ไปส่งมอบให้แก่อธิบดี ในการนี้ ให้ถือว่าคำสั่งดังกล่าวสามารถใช้แทนใบอนุญาต เป็นพนักงานขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง เป็นการชั่วคราว ภายในกำหนดเวลาที่ให้ผู้ได้รับคำสั่งนั้นไปรายงานตัวต่ออธิบดี คำสั่งให้ไปรายงานตัวต่ออธิบดีตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดี ประกาศกำหนด	มาตรา ๘๙ ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจหรือสั่งให้พนักงาน ข้าราชการขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หยุดรถขนส่งทางราง เพื่อทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ กับมีอำนาจสั่งให้บุคคลใด ปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การตรวจสอบนั้นได้ ในกรณีที่พบว่าผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ผู้ตรวจการขนส่งทางรางจะกล่าวตักเตือน หรือสั่งเป็นหนังสือให้ไปรายงานตัว ตามเวลาที่กำหนดต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย รวมทั้งมีอำนาจยึดหรืออายัด หลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบหรือดำเนินคดี ในการออกคำสั่งให้ไปรายงานตัวต่ออธิบดีตามวรรคสอง ผู้ตรวจการขนส่ง ทางรางจะเรียกใบอนุญาตเป็นพนักงานขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุม รถขนส่งทางรางของผู้นั้นมาเก็บไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องรับนำใบอนุญาตนั้น ไปส่งมอบให้แก่อธิบดี ในการนี้ ให้ถือว่าคำสั่งดังกล่าวสามารถใช้แทนใบอนุญาต เป็นพนักงานขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง เป็นการชั่วคราว ภายในกำหนดเวลาที่ให้ผู้ได้รับคำสั่งนั้นไปรายงานตัวต่ออธิบดี คำสั่งให้ไปรายงานตัวต่ออธิบดีตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดี ประกาศกำหนด
มาตรา ๔๗ ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ผู้ประจําหน้าที่ผู้ใดมีสาร อยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจ ตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้มีการตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่ ทั้งนี้ วิธีการตรวจหรือทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด	มาตรา ๙๐ ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ผู้ประจําหน้าที่ผู้ใดมีสาร อยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจ ตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้มีการตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่ ทั้งนี้ วิธีการตรวจหรือทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ในกรณีที่ผู้ประจําหน้าที่ผู้ขึ้นไม่ยอมให้ตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งระงับการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งมีอำนาจกักตัวผู้ขึ้นไว้เพื่อดําเนินการตรวจหรือทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จําเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การตรวจหรือทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้ขึ้นยอมรับการตรวจหรือทดสอบแล้ว หากผลการตรวจหรือทดสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขึ้นไม่ได้เสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทให้ปล่อยตัวไปทันที และให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ ถ้าผู้ประจําหน้าที่ซึ่งได้รับการตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง และพบว่ามีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หรือผู้ขึ้นยืนยันไม่ยอมให้ตรวจหรือทดสอบโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางนำตัวผู้ขึ้นส่งให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจดําเนินการต่อไป การดําเนินการตามมาตรานี้ ผู้ตรวจการขนส่งทางรางอาจมอบให้พนักงานฝ่ายปกครอง ตำรวจ หรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่อธิบดีกำหนด เป็นผู้ดําเนินการแทนได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด	ในกรณีที่ผู้ประจําหน้าที่ผู้ขึ้นไม่ยอมให้ตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งระงับการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งมีอำนาจกักตัวผู้ขึ้นไว้เพื่อดําเนินการตรวจหรือทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จําเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การตรวจหรือทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้ขึ้นยอมรับการตรวจหรือทดสอบแล้ว หากผลการตรวจหรือทดสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขึ้นไม่ได้เสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทให้ปล่อยตัวไปทันที และให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ ถ้าผู้ประจําหน้าที่ซึ่งได้รับการตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง และพบว่ามีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หรือผู้ขึ้นยืนยันไม่ยอมให้ตรวจหรือทดสอบโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางนำตัวผู้ขึ้นส่งให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจดําเนินการต่อไป การดําเนินการตามมาตรานี้ ผู้ตรวจการขนส่งทางรางอาจมอบให้พนักงานฝ่ายปกครอง ตำรวจ หรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่อธิบดีกำหนด เป็นผู้ดําเนินการแทนได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด
มาตรา ๘๘ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๘๕ มาตรา ๘๖ หรือมาตรา ๘๗ ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง บัตรประจำตัวผู้ตรวจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีกำหนด	มาตรา ๘๑ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๘๘ มาตรา ๘๙ หรือมาตรา ๙๐ ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง บัตรประจำตัวผู้ตรวจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีกำหนด

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๙๙ ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางพบหรือได้รับแจ้งเหตุขัดข้องกับการขนส่งทางราง และเป็นเหตุให้การให้บริการขนส่งทางรางหยุดชะงัก ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางรายงานให้อธิบดีทราบโดยเร็ว เพื่อให้อธิบดีสั่งการให้ผู้ได้รับใบอนุญาตดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าว ในกรณีจำเป็นเร่งด่วนเพื่อป้องกันอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดแก่การขนส่งทางราง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจกระทำการใด ๆ เพื่อแก้ไข หรือป้องกันความเสียหายเช่นว่านั้นได้ตามที่เห็นสมควร ภายใต้ระเบียบที่อธิบดีกำหนด และให้รายงานผลการดำเนินการให้อธิบดีทราบโดยเร็ว ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการกระทำตามวรรคสอง ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย	มาตรา ๙๒ ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางพบหรือได้รับแจ้งเหตุขัดข้องกับการขนส่งทางราง และเป็นเหตุให้การให้บริการขนส่งทางรางหยุดชะงัก ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางรายงานให้อธิบดีทราบโดยเร็ว เพื่อให้อธิบดีสั่งการให้ผู้ได้รับใบอนุญาตดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าว ในกรณีจำเป็นเร่งด่วนเพื่อป้องกันอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดแก่การขนส่งทางราง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจกระทำการใด ๆ เพื่อแก้ไข หรือป้องกันความเสียหายเช่นว่านั้นได้ตามที่เห็นสมควร ภายใต้ระเบียบที่อธิบดีกำหนด และให้รายงานผลการดำเนินการให้อธิบดีทราบโดยเร็ว ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการกระทำตามวรรคสอง ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย
มาตรา ๑๐๐ กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตหรือตัวแทนไม่เห็นด้วยกับการวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ของผู้ตรวจการขนส่งทางราง ให้อุทธรณ์เป็นหนังสือต่อผู้ตรวจการขนส่งทางราง ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง โดยผู้ตรวจการขนส่งทางรางต้องพิจารณาคำอุทธรณ์และแจ้งผู้อุทธรณ์โดยไม่ชักช้าแต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันได้รับอุทธรณ์ ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางเห็นด้วยกับคำอุทธรณ์ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงคำสั่งตามความเห็นของตนภายในกำหนดเวลาดังกล่าวด้วย ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางไม่เห็นด้วยกับคำอุทธรณ์ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้รายงานความเห็นพร้อมทั้งเหตุผลไปยังอธิบดี	มาตรา ๙๓ กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตหรือตัวแทนไม่เห็นด้วยกับการวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ของผู้ตรวจการขนส่งทางราง ให้อุทธรณ์เป็นหนังสือต่อผู้ตรวจการขนส่งทางราง ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง โดยผู้ตรวจการขนส่งทางรางต้องพิจารณาคำอุทธรณ์และแจ้งผู้อุทธรณ์โดยไม่ชักช้าแต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันได้รับอุทธรณ์ ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางเห็นด้วยกับคำอุทธรณ์ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงคำสั่งตามความเห็นของตนภายในกำหนดเวลาดังกล่าวด้วย ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางไม่เห็นด้วยกับคำอุทธรณ์ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้รายงานความเห็นพร้อมทั้งเหตุผลไปยังอธิบดี

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
อธิบดีต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในสามสัปดาห์นับแต่วันที่ได้รับรายงาน ในกรณีมีเหตุจำเป็นทำให้ไม่อาจพิจารณาให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้อธิบดีมีหนังสือแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบก่อนครบกำหนดเวลาดังกล่าว ในการนี้ ให้ขยายระยะเวลาพิจารณาอุทธรณ์ออกไปได้ไม่เกินสามสัปดาห์นับแต่วันที่ ครบกำหนดเวลาดังกล่าว	อธิบดีต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในสามสัปดาห์นับแต่วันที่ได้รับรายงาน ในกรณีมีเหตุจำเป็นทำให้ไม่อาจพิจารณาให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้อธิบดีมีหนังสือแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบก่อนครบกำหนดเวลาดังกล่าว ในการนี้ ให้ขยายระยะเวลาพิจารณาอุทธรณ์ออกไปได้ไม่เกินสามสัปดาห์นับแต่วันที่ ครบกำหนดเวลาดังกล่าว
หมวด ๗ ผู้ประจำหน้าที่ มาตรา ๑๐๑ ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดี หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคี แห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ผู้ซึ่งมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ ขนส่งทางรางต่างประเทศซึ่งจะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักร หรือไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา ๖๒ ถ้าได้นำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้นให้อธิบดีรับรองแล้ว ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดีตามพระราชบัญญัตินี้ การขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต การขอต่ออายุใบอนุญาต และการขอรับใบแทนใบอนุญาต และการออกใบแทนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง	หมวด ๘ ผู้ประจำหน้าที่ มาตรา ๙๔ ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดี หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคี แห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ผู้ซึ่งมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ ขนส่งทางรางต่างประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลง กับประเทศไทย ซึ่งจะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักรหรือไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา ๕๔ ถ้าได้นำใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่นั้นให้อธิบดีรับรองแล้ว ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดีตามพระราชบัญญัตินี้ การขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต การขอต่ออายุใบอนุญาต และการขอรับใบแทนใบอนุญาต และการออกใบแทนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๐๒ ผู้ประจำหน้าที่ซึ่งต้องได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ได้แก่ พนักงานขับรถขนส่งทางราง พนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หรือพนักงานประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๙๕ ผู้ประจำหน้าที่ซึ่งต้องได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ได้แก่ พนักงานขับรถขนส่งทางราง พนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หรือพนักงานประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
มาตรา ๑๐๓ ผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้ (๑) มีสัญชาติไทย (๒) มีความรู้และทักษะตามประเภทและลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ เป็นผู้ประจำหน้าที่โดยได้รับใบรับรองจากหน่วยงานหรือสถาบันที่กรรมการขนส่งทางรางรับรอง หรือหลักสูตรที่กรรมการขนส่งทางรางรับรอง (๓) มีความประพฤติเรียบร้อย (๔) มีอายุ สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ มีความรู้และความชำนาญตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (๕) คุณสมบัติอื่นที่เหมาะสมกับประเภทของผู้ประจำหน้าที่ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อมีความจำเป็นหรือมีเหตุพิเศษเฉพาะราย ให้อธิบดีมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามที่กำหนดตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด	มาตรา ๙๖ ผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้ (๑) มีสัญชาติไทย (๒) มีความรู้และทักษะตามประเภทและลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ เป็นผู้ประจำหน้าที่โดยได้รับใบรับรองจากหน่วยงานหรือสถาบันที่กรรมการขนส่งทางรางรับรอง หรือหลักสูตรที่กรรมการขนส่งทางรางรับรอง (๓) มีความประพฤติเรียบร้อย (๔) มีอายุ สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ มีความรู้และความชำนาญตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (๕) คุณสมบัติอื่นที่เหมาะสมกับประเภทของผู้ประจำหน้าที่ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อมีความจำเป็นหรือมีเหตุพิเศษเฉพาะราย ให้อธิบดีมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามที่กำหนดตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด
มาตรา ๑๐๔ เพื่อประโยชน์ในการกำกับการอบรมความรู้หรือทักษะของหน่วยงานหรือสถาบันที่กรรมการขนส่งทางรางรับรองหรือตามหลักสูตรที่ได้รับการรับรองตามมาตรา ๑๐๓ (๒) อธิบดีจะประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้หน่วยงานหรือสถาบันดังกล่าวต้องปฏิบัติก็ได้	มาตรา ๙๗ เพื่อประโยชน์ในการกำกับการอบรมความรู้หรือทักษะของหน่วยงานหรือสถาบันที่กรรมการขนส่งทางรางรับรองหรือตามหลักสูตรที่ได้รับการรับรองตามมาตรา ๙๖ (๒) อธิบดีจะประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้หน่วยงานหรือสถาบันดังกล่าวต้องปฏิบัติก็ได้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๐๕ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละประเภท มีอายุตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ต้องไม่เกินสิบปี	มาตรา ๙๘ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละประเภท มีอายุตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ต้องไม่เกินสิบปี
มาตรา ๑๐๖ เมื่อปรากฏว่าผู้ประจำหน้าที่คนใดหย่อนคุณสมบัติตามมาตรา ๑๐๓ (๔) เกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย หรือความรู้หรือความสามารถ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รายงานให้อธิบดีทราบโดยเร็ว หากอธิบดีเห็นว่ามีความเสี่ยงสูงให้อำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นเข้ารับการทดสอบโดยการตรวจทางการแพทย์ หรือเข้ารับการทดสอบความรู้ความสามารถทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติ ในระหว่างเวลาดังกล่าว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดผู้ประจำหน้าที่ผู้อื่นมาปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นการชั่วคราว ในกรณีเป็นเรื่องทางสุขภาพร่างกาย ห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างมีอาการเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจกระทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ หากผลการตรวจสุขภาพระบุว่าผู้ประจำหน้าที่นั้นไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่ประจำอยู่ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเปลี่ยนผู้ประจำหน้าที่อื่นเพื่อปฏิบัติหน้าที่นั้นต่อไปโดยเร็ว	มาตรา ๙๙ เมื่อปรากฏว่าผู้ประจำหน้าที่คนใดหย่อนคุณสมบัติตามมาตรา ๙๖ (๔) เกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย หรือความรู้หรือความสามารถ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รายงานให้อธิบดีทราบโดยเร็ว หากอธิบดีเห็นว่ามีความเสี่ยงสูงให้อำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นเข้ารับการทดสอบโดยการตรวจทางการแพทย์ หรือเข้ารับการทดสอบความรู้ความสามารถทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติ ในระหว่างเวลาดังกล่าว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดผู้ประจำหน้าที่ผู้อื่นมาปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นการชั่วคราว ในกรณีเป็นเรื่องทางสุขภาพร่างกาย ห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างมีอาการเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจกระทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ หากผลการตรวจสุขภาพระบุว่าผู้ประจำหน้าที่นั้นไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่ประจำอยู่ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเปลี่ยนผู้ประจำหน้าที่อื่นเพื่อปฏิบัติหน้าที่นั้นต่อไปโดยเร็ว
มาตรา ๑๐๗ ผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่และข้อกำหนดทางวินัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด ผู้ได้รับใบอนุญาตจะกำหนดข้อกำหนดหรือวิธีปฏิบัติซึ่งขัดหรือแย้งกับมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่หรือข้อกำหนดทางวินัยตามวรรคหนึ่งมิได้	มาตรา ๑๐๐ ผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่และข้อกำหนดทางวินัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด ผู้ได้รับใบอนุญาตจะกำหนดข้อกำหนดหรือวิธีปฏิบัติซึ่งขัดหรือแย้งกับมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่หรือข้อกำหนดทางวินัยตามวรรคหนึ่งมิได้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๐๘ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เมื่อมีกรณีอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ (๑) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่หรือข้อกำหนดทางวินัยในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่อื่นเกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัย (๒) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่อธิบดีกำหนดหรือบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ได้ครั้งละไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือจนกว่าผู้ประจำหน้าที่นั้นจะได้แก้ไขให้ถูกต้องตามคำสั่งของอธิบดี แล้วแต่กรณี	มาตรา ๑๐๑ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เมื่อมีกรณีอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ (๑) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่หรือข้อกำหนดทางวินัยในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่อื่นเกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัย (๒) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่อธิบดีกำหนดหรือบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ได้ครั้งละไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือจนกว่าผู้ประจำหน้าที่นั้นจะได้แก้ไขให้ถูกต้องตามคำสั่งของอธิบดี แล้วแต่กรณี
มาตรา ๑๐๙ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เมื่อมีกรณีอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ (๑) ขาดคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๑๐๓ (๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ (๓) ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๑๐๘ เกินสองครั้งภายในระยะเวลาสามปีนับแต่ถูกพักใช้ใบอนุญาตครั้งก่อน (๔) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกสำหรับการกระทำความผิดตามกฎหมายอื่น เว้นแต่เป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทที่มีโทษความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายตามลักษณะ ๑๐ แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดลหุโทษ	มาตรา ๑๐๒ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เมื่อมีกรณีอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ (๑) ขาดคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๙๖ (๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ (๓) ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๑๐๑ เกินสองครั้งภายในระยะเวลาสามปีนับแต่ถูกพักใช้ใบอนุญาตครั้งก่อน (๔) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกสำหรับการกระทำความผิดตามกฎหมายอื่น เว้นแต่เป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทที่มีโทษความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายตามลักษณะ ๑๐ แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดลหุโทษ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๑๐ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางเมื่อขอตรวจ	มาตรา ๑๐๓ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางเมื่อขอตรวจ ทั้งนี้ ผู้ประจำหน้าที่สามารถแสดงใบอนุญาตโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการอื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง
หมวด ๘ การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง _____ มาตรา ๑๑๑ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถขนส่งทางรางที่ไม่ได้จดทะเบียนมาใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รถขนส่งทางรางต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๗)	หมวด ๙ การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง _____ มาตรา ๑๐๔ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถขนส่งทางรางที่ไม่ได้จดทะเบียนมาใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ เว้นแต่รถขนส่งทางรางที่ใช้เป็นพระราชพาหนะ รถขนส่งทางรางต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๓)
มาตรา ๑๑๒ รถขนส่งทางรางดังต่อไปนี้ ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียน (๑) พระราชพาหนะ (๒) รถขนส่งทางทหาร	
มาตรา ๑๑๓ ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียน	มาตรา ๑๐๕ ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียน

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
การขอจดทะเบียนรถขนส่งทางรางและการออกหนังสือจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ขั้นตอนและวิธีการในการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด ทั้งนี้ การจดทะเบียนรถขนส่งทางรางอาจจำแนกตามลักษณะหรือการใช้รถขนส่งทางรางได้ รวมทั้งอาจจำแนกตามขนาด น้ำหนัก หรือการบรรทุกได้ด้วย	การขอจดทะเบียนรถขนส่งทางรางและการออกหนังสือจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ขั้นตอนและวิธีการในการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด ทั้งนี้ การจดทะเบียนรถขนส่งทางรางอาจจำแนกตามลักษณะหรือการใช้รถขนส่งทางรางได้ รวมทั้งอาจจำแนกตามขนาด น้ำหนัก หรือการบรรทุกได้ด้วย
มาตรา ๑๑๔ รถขนส่งทางรางที่นำมาจดทะเบียนจะต้องมีความมั่นคง แข็งแรงและปลอดภัย และมีส่วนควบและอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการเดินรถขนส่งทางราง รวมทั้งต้อง (๑) มีคุณสมบัติหรือลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (๒) ผ่านการตรวจสอบรับรองจากกรมการขนส่งทางราง การรับรองตาม (๒) กรมการขนส่งทางรางอาจมอบให้หน่วยงานหรือองค์กรอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด หรือผู้ได้รับใบรับรองจากกรมการขนส่งทางรางเป็นผู้ตรวจสอบและรับรองได้ ผู้ซึ่งได้ใบรับรองในการตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางรางตามวรรคสอง ต้องเป็นนิติบุคคล และการขอรับใบรับรอง การออกใบรับรอง คุณสมบัติ และลักษณะต้องห้าม อายุและการต่ออายุใบรับรอง และการออกใบแทนใบรับรอง รวมทั้งการพักใช้และเพิกถอนใบรับรองให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด	มาตรา ๑๐๖ รถขนส่งทางรางที่นำมาจดทะเบียนจะต้องมีความมั่นคง แข็งแรงและปลอดภัย และมีส่วนควบและอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการเดินรถขนส่งทางราง รวมทั้งต้อง (๑) มีคุณสมบัติหรือลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (๒) ผ่านการตรวจสอบรับรองจากกรมการขนส่งทางราง การรับรองตาม (๒) กรมการขนส่งทางรางอาจมอบให้หน่วยงานหรือองค์กรอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด หรือผู้ได้รับใบรับรองจากกรมการขนส่งทางรางเป็นผู้ตรวจสอบและรับรองได้ ผู้ซึ่งได้ใบรับรองในการตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางรางตามวรรคสอง ต้องเป็นนิติบุคคล และการขอรับใบรับรอง การออกใบรับรอง คุณสมบัติ และลักษณะต้องห้าม อายุและการต่ออายุใบรับรอง และการออกใบแทนใบรับรอง รวมทั้งการพักใช้และเพิกถอนใบรับรองให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด
มาตรา ๑๑๕ ในการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ให้นายทะเบียนออกแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางรางและหลักฐานแสดงการจดทะเบียนสำหรับรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว	มาตรา ๑๐๗ ในการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ให้นายทะเบียนออกแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนรถขนส่งทางรางและหลักฐานแสดงการจดทะเบียนสำหรับรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ลักษณะ ขนาด สี และรายละเอียดอื่นของแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด	ลักษณะ ขนาด สี และรายละเอียดอื่นของแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด
มาตรา ๑๑๖ รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วจะต้องแสดงแผ่นป้ายทะเบียนตามแบบและหลักเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด ในกรณีที่แผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางรางสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้นยื่นขอรับแผ่นป้ายทะเบียนแทนของเดิมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบถึงเหตุดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด	มาตรา ๑๐๘ รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วจะต้องแสดงแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนตามแบบและหลักเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด ในกรณีที่แผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนรถขนส่งทางรางสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้น ยื่นขอรับแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนแทนของเดิมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบถึงเหตุดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด
มาตรา ๑๑๗ ในกรณีที่มีเหตุสงสัยว่ารถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วมีความชำรุดบกพร่อง หรือมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้นายทะเบียนรายงานให้อธิบดีเพื่อสั่งให้มีการตรวจสอบหรือทดสอบรถขนส่งทางรางดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่อธิบดีประกาศกำหนด ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ หรือทดสอบ ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้นเป็นผู้รับผิดชอบ ถ้าผลการตรวจสอบหรือทดสอบตามวรรคหนึ่งปรากฏว่า รถขนส่งทางรางนั้นมีความชำรุดบกพร่อง หรือมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้นจัดให้มีการแก้ไขหรือปรับปรุง	มาตรา ๑๐๙ ในกรณีที่มีเหตุสงสัยว่ารถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วมีความชำรุดบกพร่อง หรือมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้นายทะเบียนรายงานให้อธิบดีเพื่อสั่งให้มีการตรวจสอบหรือทดสอบรถขนส่งทางรางดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่อธิบดีประกาศกำหนด ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ หรือทดสอบ ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้นเป็นผู้รับผิดชอบ ถ้าผลการตรวจสอบหรือทดสอบตามวรรคหนึ่งปรากฏว่า รถขนส่งทางรางนั้นมีความชำรุดบกพร่อง หรือมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้นจัดให้มีการแก้ไขหรือปรับปรุง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
รถขนส่งทางรางดังกล่าวภายในระยะเวลาที่กำหนด และหากเห็นว่ารถขนส่งทางรางนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อสาธารณะหรือระบบการขนส่งทางราง อธิบดีจะสั่งให้ระงับการใช้รถขนส่งทางรางนั้นระหว่างที่มีการแก้ไขหรือปรับปรุงก็ได้	รถขนส่งทางรางดังกล่าวภายในระยะเวลาที่กำหนด และหากเห็นว่ารถขนส่งทางรางนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อสาธารณะหรือระบบการขนส่งทางราง อธิบดีจะสั่งให้ระงับการใช้รถขนส่งทางรางนั้นระหว่างที่มีการแก้ไขหรือปรับปรุงก็ได้
มาตรา ๑๑๘ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว มีหน้าที่ต้องดูแลและบำรุงรักษารถขนส่งทางรางให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในการใช้และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น หรือส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งทางรางหรือสิ่งแวดล้อม หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายขึ้น ในการนี้ ต้องจัดให้มีบันทึกการดูแลและบำรุงรักษาเพื่อแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ด้วย อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว นำรถขนส่งทางรางบางประเภท ลักษณะ หรือขนาดเข้ารับการตรวจสอบสภาพตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนดได้	มาตรา ๑๑๐ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว มีหน้าที่ต้องดูแลและบำรุงรักษารถขนส่งทางรางให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในการใช้และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น หรือส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งทางรางหรือสิ่งแวดล้อม หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายขึ้น ในการนี้ ต้องจัดให้มีบันทึกการดูแลและบำรุงรักษาเพื่อแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ด้วย อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว นำรถขนส่งทางรางบางประเภท ลักษณะ หรือขนาดเข้ารับการตรวจสอบสภาพตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนดได้
มาตรา ๑๑๙ รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของรถขนส่งทางราง หรือส่วนควบหรืออุปกรณ์สำหรับรถขนส่งทางรางซึ่งเป็นสาระสำคัญของตัวรถขนส่งทางราง ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน และเมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ให้แจ้งให้นายทะเบียนทราบเพื่อบันทึกและแก้ไขทางทะเบียนด้วย การกำหนดส่วนหนึ่งส่วนใดของรถขนส่งทางรางหรือส่วนควบหรืออุปกรณ์สำหรับรถขนส่งทางรางซึ่งเป็นสาระสำคัญของตัวรถขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด	มาตรา ๑๑๑ รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของรถขนส่งทางราง หรือส่วนควบหรืออุปกรณ์สำหรับรถขนส่งทางรางซึ่งเป็นสาระสำคัญของตัวรถขนส่งทางราง ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน และเมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ให้แจ้งให้นายทะเบียนทราบเพื่อบันทึกและแก้ไขทางทะเบียนด้วย การกำหนดส่วนหนึ่งส่วนใดของรถขนส่งทางรางหรือส่วนควบหรืออุปกรณ์สำหรับรถขนส่งทางรางซึ่งเป็นสาระสำคัญของตัวรถขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
การขออนุญาตและการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด	การขออนุญาตและการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด
มาตรา ๑๒๐ การโอนรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว ให้ผู้โอนและผู้รับโอนแจ้งต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันโอน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด	มาตรา ๑๑๒ การโอนรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว ให้ผู้โอนและผู้รับโอนแจ้งต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันโอน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด
มาตรา ๑๒๑ ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วแจ้งต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียน (๑) กรณีที่ประสงค์จะเลิกใช้รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว ให้แจ้งต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เลิกใช้ (๒) กรณีที่รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วสูญหายหรือถูกทำลายลง ให้แจ้งต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มิเหตุดังกล่าว และให้แจ้งเลิกใช้พร้อมกันด้วย กรณีตาม (๑) หรือกรณีที่รถขนส่งทางรางนั้นถูกทำลายลง ให้ส่งคืนแผ่นป้ายทะเบียนให้นายทะเบียนด้วย และให้การจดทะเบียนนั้นเป็นอันระงับไป	มาตรา ๑๑๓ ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วแจ้งต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียน (๑) กรณีที่ประสงค์จะเลิกใช้รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว ให้แจ้งต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เลิกใช้ (๒) กรณีที่รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วสูญหายหรือถูกทำลายลง ให้แจ้งต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มิเหตุดังกล่าว และให้แจ้งเลิกใช้พร้อมกันด้วย กรณีตาม (๑) หรือกรณีที่รถขนส่งทางรางนั้นถูกทำลายลง ให้ส่งคืนแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนให้นายทะเบียนด้วย และให้การจดทะเบียนนั้นเป็นอันระงับไป

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
หมวด ๙ การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ	หมวด ๑๐ การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ
มาตรา ๑๒๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตจะเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น เกินกว่าอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนดมิได้	มาตรา ๑๑๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตจะเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการ เกินกว่าอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนดมิได้
มาตรา ๑๒๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย ให้กับผู้โดยสารเมื่อการเดินรถขนส่งทางรางมีเหตุล่าช้าหรือถูกยกเลิกตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด	มาตรา ๑๑๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย ให้กับผู้โดยสารเมื่อการเดินรถขนส่งทางรางมีเหตุล่าช้าหรือถูกยกเลิกตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด
มาตรา ๑๒๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๑๑๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง
มาตรา ๑๒๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก แก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยเฉพาะผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ให้มีความเหมาะสมแก่การใช้บริการของการประกอบกิจการขนส่งทางราง	มาตรา ๑๑๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก และบริการแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยเฉพาะผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ คนพิการ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ให้มีความเหมาะสมแก่การใช้บริการของการประกอบกิจการ ขนส่งทางราง รวมถึงมีหน้าที่ในการจัดทำคู่มือการให้บริการ การฝึกอบรมพนักงาน และการติดตามและประเมินผลการให้บริการ โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ในกฎกระทรวง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๒๖ ในกรณีที่ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีสิทธิร้องเรียนต่ออธิบดี ในกรณีที่มีการร้องเรียนตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย ดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและให้มีคำสั่งโดยเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่เกินหกสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียนและให้ส่งผู้ได้รับใบอนุญาตดำเนินการแก้ไข ความเดือดร้อนของผู้ร้องเรียนภายในระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด	มาตรา ๑๑๘ ในกรณีที่ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีสิทธิร้องเรียนต่ออธิบดี ในกรณีที่มีการร้องเรียนตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย ดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและให้มีคำสั่งโดยเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่เกินหกสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียนและให้ส่งผู้ได้รับใบอนุญาตดำเนินการแก้ไข ความเดือดร้อนของผู้ร้องเรียนภายในระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด
มาตรา ๑๒๗ ให้ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่อยู่ในบริเวณสถานี ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย และทรัพย์สิน การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในบริเวณสถานี ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด	มาตรา ๑๑๙ ให้ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่อยู่ในบริเวณสถานี ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย และทรัพย์สิน การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในบริเวณสถานี ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดให้มีมาตรการในการดูแลความปลอดภัยที่จำเป็น และเหมาะสมเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่งด้วย
หมวด ๑๐ บทกำหนดโทษ ส่วนที่ ๑ โทษปรับทางปกครอง	หมวด ๑๑ บทกำหนดโทษ ส่วนที่ ๑ โทษปรับทางปกครอง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๒๘ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดใดมีบทกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัตินี้ หากเป็นการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ ให้การกระทำความผิดนั้นอาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองได้ตามบทบัญญัติในส่วนนี้ การดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่ง ไม่เป็นเหตุให้ระงับการใช้อำนาจของอธิบดี ผู้ตรวจการขนส่งทางราง นายทะเบียน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการกำหนดมาตรการอื่นทางปกครอง	มาตรา ๑๒๐ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดใดมีบทกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัตินี้ หากเป็นการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๑ ให้การกระทำความผิดนั้นอาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองได้ตามบทบัญญัติในส่วนนี้ การดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่ง ไม่เป็นเหตุให้ระงับการใช้อำนาจของอธิบดี ผู้ตรวจการขนส่งทางราง นายทะเบียน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการกำหนดมาตรการอื่นทางปกครอง
มาตรา ๑๒๙ บุคคลดังต่อไปนี้ อาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๒๘ ได้ (๑) ผู้ประจำหน้าที่ (๒) ผู้ได้รับใบอนุญาต (๓) กรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต	มาตรา ๑๒๑ บุคคลดังต่อไปนี้ อาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๒๐ ได้ (๑) ผู้ประจำหน้าที่ (๒) ผู้ได้รับใบอนุญาต (๓) กรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต
มาตรา ๑๓๐ โทษปรับทางปกครองมี ๒ ชั้น ดังต่อไปนี้ (๑) โทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท (๒) โทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาท แต่ไม่เกินสี่แสนบาท ในกรณีที่การกระทำความผิดที่มีโทษปรับทางปกครองและเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะต่อเนื่อง ให้ต้องระวางโทษปรับรายวันได้ในอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) กรณีโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ให้ปรับวันละไม่เกินสองหมื่นบาท (๒) กรณีโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้ปรับวันละไม่เกินสี่หมื่นบาท	มาตรา ๑๒๒ โทษปรับทางปกครองมี ๒ ชั้น ดังต่อไปนี้ (๑) โทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท (๒) โทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาท แต่ไม่เกินสี่แสนบาท ในกรณีที่การกระทำความผิดที่มีโทษปรับทางปกครองและเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะต่อเนื่อง ให้ต้องระวางโทษปรับรายวันได้ในอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) กรณีโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ให้ปรับวันละไม่เกินสองหมื่นบาท (๒) กรณีโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้ปรับวันละไม่เกินสี่หมื่นบาท

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ในกรณีที่สภาพเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไป จำนวนสูงสุดของค่าปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่งและโทษปรับรายวันตามวรรคสอง อาจแก้ไขเพิ่มเติมได้ โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา	ในกรณีที่สภาพเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไป จำนวนสูงสุดของค่าปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่งและโทษปรับรายวันตามวรรคสอง อาจแก้ไขเพิ่มเติมได้ โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา
มาตรา ๑๓๑ การกระทำความผิดใดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ จะมีโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ หรือชั้น ๒ และจะมีอัตราโทษปรับทางปกครองขั้นต่ำหรือชั้นสูง ให้เป็นไปตามข้อบังคับของกระทรวงคมนาคม ในการกำหนดอัตราโทษปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงลักษณะของความร้ายแรงของการกระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้น	มาตรา ๑๒๓ การกระทำความผิดใดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๑ จะมีโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ หรือชั้น ๒ และจะมีอัตราโทษปรับทางปกครองขั้นต่ำหรือชั้นสูง ให้เป็นไปตามข้อบังคับของกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ ในการกำหนดอัตราโทษปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงลักษณะของความร้ายแรงของการกระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้น
มาตรา ๑๓๒ ในการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง ให้เป็นอำนาจของบุคคล ดังต่อไปนี้ (๑) อธิบดี สำหรับการกระทำความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ (๒) คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง สำหรับการกระทำความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ และความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ที่เกี่ยวเนื่องกัน ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด	มาตรา ๑๒๔ ในการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง ให้เป็นอำนาจของบุคคล ดังต่อไปนี้ (๑) อธิบดี สำหรับการกระทำความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ (๒) คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง สำหรับการกระทำความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ และความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ที่เกี่ยวเนื่องกัน ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๓๓ เมื่อปรากฏว่ามีการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ ให้อธิบดีพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองแก่ผู้ถูกกล่าวหาตามสมควร หากมีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษต่อพนักงานสอบสวนในคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ ให้พนักงานสอบสวนส่งเรื่องดังกล่าวให้อธิบดีภายในสามสิบวันนับแต่วันที่มีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปตามบทบัญญัติในส่วนนี้	มาตรา ๑๒๕ เมื่อปรากฏว่ามีการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๑ ให้อธิบดีพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองแก่ผู้ถูกกล่าวหาตามสมควร หากมีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษต่อพนักงานสอบสวนในคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๑ ให้พนักงานสอบสวนส่งเรื่องดังกล่าวให้อธิบดีภายในสามสิบวันนับแต่วันที่มีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปตามบทบัญญัติในส่วนนี้
มาตรา ๑๓๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๓๓ ให้อธิบดีพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาตามสมควร โดยให้คำนึงถึงความร้ายแรงแห่งพฤติกรรม การพยายามบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น และความเสียหายที่เกิดจากการกระทำความผิด ในกรณีที่อธิบดีพิจารณาแล้วเห็นว่า ควรใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด ให้อธิบดีดำเนินการตามมาตรา ๑๓๕ และแจ้งพนักงานสอบสวนทราบ ในกรณีที่อธิบดีพิจารณาแล้วเห็นว่า ไม่ควรใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด ให้อธิบดีแจ้งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต่อไป	มาตรา ๑๒๖ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒๕ ให้อธิบดีพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาตามสมควร โดยให้คำนึงถึงความร้ายแรงแห่งพฤติกรรม การพยายามบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น และความเสียหายที่เกิดจากการกระทำความผิด ในกรณีที่อธิบดีพิจารณาแล้วเห็นว่า ควรใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด ให้อธิบดีดำเนินการตามมาตรา ๑๒๗ และแจ้งพนักงานสอบสวนทราบ ในกรณีที่อธิบดีพิจารณาแล้วเห็นว่า ไม่ควรใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด ให้อธิบดีแจ้งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต่อไป

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๓๕ ในการดำเนินการพิจารณามาตรการลงโทษปรับทางปกครองให้อธิบดีแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สอบสวน เพื่อทำหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐาน และทำความเข้าใจเสนออธิบดี เพื่อพิจารณามาตรการลงโทษปรับทางปกครอง วิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองของเจ้าหน้าที่สอบสวนตามวรรคหนึ่ง ต้องมีการแจ้งข้อกล่าวหาเพื่อให้ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดได้ทราบถึงเหตุแห่งความผิดและข้อเท็จจริงอย่างเพียงพอ รวมทั้งให้โอกาสโต้แย้งและแสดงพยานหลักฐานของตน ทั้งนี้ ตามระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๔๑	มาตรา ๑๒๗ ในการดำเนินการพิจารณามาตรการลงโทษปรับทางปกครองให้อธิบดีแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สอบสวน เพื่อทำหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐาน และทำความเข้าใจเสนออธิบดี เพื่อพิจารณามาตรการลงโทษปรับทางปกครอง วิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองของเจ้าหน้าที่สอบสวนตามวรรคหนึ่ง ต้องมีการแจ้งข้อกล่าวหาเพื่อให้ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดได้ทราบถึงเหตุแห่งความผิดและข้อเท็จจริงอย่างเพียงพอ รวมทั้งให้โอกาสโต้แย้งและแสดงพยานหลักฐานของตน ทั้งนี้ ตามระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๓๓
มาตรา ๑๓๖ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่สอบสวนตามมาตรา ๑๓๕ เห็นว่าควรลงโทษผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในโทษปรับทางปกครองชั้นใด ให้เสนอเรื่องต่ออธิบดีเพื่อดำเนินการต่อไป ในกรณีที่เจ้าหน้าที่สอบสวนมีความเห็นว่า การกระทำความผิดของผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดเป็นโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ให้อธิบดีดำเนินการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง และในกรณีที่เจ้าหน้าที่สอบสวนมีความเห็นว่า การกระทำความผิดของผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดเป็นโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้อธิบดีส่งเรื่องให้คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองดำเนินการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองต่อไป ในกรณีตามวรรคสอง หากอธิบดีพิจารณาแล้วเห็นว่า การกระทำความผิดของผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดไม่สมควรได้รับโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ แต่สมควรลงโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้อธิบดีส่งเรื่องให้คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองดำเนินการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองต่อไป	มาตรา ๑๒๘ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่สอบสวนตามมาตรา ๑๒๗ เห็นว่าควรลงโทษผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในโทษปรับทางปกครองชั้นใด ให้เสนอเรื่องต่ออธิบดีเพื่อดำเนินการต่อไป ในกรณีที่เจ้าหน้าที่สอบสวนมีความเห็นว่า การกระทำความผิดของผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดเป็นโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ให้อธิบดีดำเนินการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง และในกรณีที่เจ้าหน้าที่สอบสวนมีความเห็นว่า การกระทำความผิดของผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดเป็นโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้อธิบดีส่งเรื่องให้คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองดำเนินการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองต่อไป ในกรณีตามวรรคสอง หากอธิบดีพิจารณาแล้วเห็นว่า การกระทำความผิดของผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดไม่สมควรได้รับโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ แต่สมควรลงโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้อธิบดีส่งเรื่องให้คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองดำเนินการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองต่อไป

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๓๗ ในการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองของผู้มีอำนาจพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง ให้ทำคำวินิจฉัยเป็นหนังสือ โดยต้องระบุข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้อกฎหมายที่อ้างอิงและเหตุผลแห่งคำวินิจฉัย ทั้งนี้ ตามแบบที่กำหนดในระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๔๑	มาตรา ๑๒๙ ในการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองของผู้มีอำนาจพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง ให้ทำคำวินิจฉัยเป็นหนังสือ โดยต้องระบุข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้อกฎหมายที่อ้างอิงและเหตุผลแห่งคำวินิจฉัย ทั้งนี้ ตามแบบที่กำหนดในระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๓๓
มาตรา ๑๓๘ เมื่อได้มีคำวินิจฉัยให้ลงโทษปรับทางปกครองสำหรับการกระทำความผิดใดแล้ว ให้มีหนังสือแจ้งผู้ถูกกล่าวหาทราบ หากผู้ถูกกล่าวหาซึ่งถูกสั่งลงโทษปรับทางปกครองยินยอมที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองแล้ว ให้ทำบันทึกความยินยอมเพื่อให้ผู้ถูกกล่าวหาลงนาม ทั้งนี้ ตามแบบที่กำหนดในระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๔๑ เมื่อผู้ถูกกล่าวหาได้ลงนามในบันทึกความยินยอมแล้ว ให้สิทธิในการนำคดีอาญามาฟ้องเป็นอันระงับ	มาตรา ๑๓๐ เมื่อได้มีคำวินิจฉัยให้ลงโทษปรับทางปกครองสำหรับการกระทำความผิดใดแล้ว ให้มีหนังสือแจ้งผู้ถูกกล่าวหาทราบ หากผู้ถูกกล่าวหาซึ่งถูกสั่งลงโทษปรับทางปกครองยินยอมที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองแล้ว ให้ทำบันทึกความยินยอมเพื่อให้ผู้ถูกกล่าวหาลงนาม ทั้งนี้ ตามแบบที่กำหนดในระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๓๓ เมื่อผู้ถูกกล่าวหาได้ลงนามในบันทึกความยินยอมแล้ว ให้สิทธิในการนำคดีอาญามาฟ้องเป็นอันระงับ
มาตรา ๑๓๙ ในกรณีที่ผู้ถูกกล่าวหาไม่ยินยอมลงนามในบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๘ ให้อธิบดีแจ้งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำความผิดต่อไป ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ให้อายุความฟ้องร้องคดีอาญาเริ่มนับแต่วันที่ผู้ถูกกล่าวหาไม่ลงนามในบันทึกความยินยอม	มาตรา ๑๓๑ ในกรณีที่ผู้ถูกกล่าวหาไม่ยินยอมลงนามในบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๐ ให้อธิบดีแจ้งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำความผิดต่อไป ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ให้อายุความฟ้องร้องคดีอาญาเริ่มนับแต่วันที่ผู้ถูกกล่าวหาไม่ลงนามในบันทึกความยินยอม

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๔๐ ในกรณีที่บุคคลซึ่งลงนามในบันทึกความยินยอม ตามมาตรา ๑๓๘ ไม่ชำระเงินตามบันทึกความยินยอมหรือชำระไม่ครบถ้วน ให้อธิบดียื่นคำร้องต่อศาลปกครองชั้นต้นเพื่อดำเนินการบังคับให้เป็นไปตามบันทึก ความยินยอม และให้ศาลปกครองชั้นต้นมีอำนาจกำหนดค่าบังคับสั่งให้บุคคล ซึ่งลงนามในบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๘ ชำระค่าปรับทางปกครอง ตามควรแก่กรณีได้ ทั้งนี้ คำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นให้เป็นที่สุด	มาตรา ๑๓๒ ในกรณีที่บุคคลซึ่งลงนามในบันทึกความยินยอม ตามมาตรา ๑๓๐ ไม่ชำระเงินตามบันทึกความยินยอมหรือชำระไม่ครบถ้วน ให้อธิบดียื่นคำร้องต่อศาลปกครองชั้นต้นเพื่อดำเนินการบังคับให้เป็นไปตามบันทึก ความยินยอม และให้ศาลปกครองชั้นต้นมีอำนาจกำหนดค่าบังคับสั่งให้บุคคล ซึ่งลงนามในบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๐ ชำระค่าปรับทางปกครอง ตามควรแก่กรณีได้ ทั้งนี้ คำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นให้เป็นที่สุด
มาตรา ๑๔๑ วิธีพิจารณาลงโทษปรับทางปกครองของเจ้าหน้าที่สอบสวน ตามมาตรา ๑๓๕ แบบคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๓๗ และการจัดทำบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๘ ให้เป็นไปตามระเบียบ วิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองที่รัฐมนตรีกำหนด	มาตรา ๑๓๓ วิธีพิจารณาลงโทษปรับทางปกครองของเจ้าหน้าที่สอบสวน ตามมาตรา ๑๒๗ แบบคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๒๙ และการจัดทำบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๐ ให้เป็นไปตามระเบียบ วิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองที่รัฐมนตรีกำหนด
ส่วนที่ ๒ โทษทางอาญา	ส่วนที่ ๒ โทษทางอาญา
มาตรา ๑๔๒ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศหรือข้อกำหนด ตามมาตรา ๓๖ หรือข้อกำหนดตามมาตรา ๓๗ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๓๔ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศหรือข้อกำหนด ตามมาตรา ๒๘ หรือข้อกำหนดตามมาตรา ๒๙ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
มาตรา ๑๔๓ ผู้ใดประกอบกิจการขนส่งทางรางโดยไม่ได้รับใบอนุญาต ตามมาตรา ๔๐ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินสองล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๓๕ ผู้ใดประกอบกิจการขนส่งทางรางโดยไม่ได้รับใบอนุญาต ตามมาตรา ๓๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินสองล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๔๔ ผู้ใดปลอมแปลงใบอนุญาต หนังสืออนุญาต หรือหนังสือจดทะเบียนที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ผู้ใดใช้หรืออ้างเอกสารอันเกิดจากการกระทำตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคสอง เป็นผู้ปลอมเอกสารตามวรรคหนึ่งด้วย ให้ลงโทษตามวรรคสองแต่กระหนเดียว	มาตรา ๑๓๖ ผู้ใดปลอมแปลงใบอนุญาต หนังสืออนุญาต หรือหนังสือจดทะเบียนที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ผู้ใดใช้หรืออ้างเอกสารอันเกิดจากการกระทำตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคสอง เป็นผู้ปลอมเอกสารตามวรรคหนึ่งด้วย ให้ลงโทษตามวรรคสองแต่กระหนเดียว
มาตรา ๑๔๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๓๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๔๖ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
มาตรา ๑๔๖ ผู้ใดขัดขวางหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการขนส่งทางรางตามมาตรา ๙๕ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๓๘ ผู้ใดขัดขวางหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการขนส่งทางรางตามมาตรา ๘๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
มาตรา ๑๔๗ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศตามมาตรา ๑๒๗ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๓๙ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศตามมาตรา ๑๑๙ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
มาตรา ๑๔๘ ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ อันมีลักษณะเป็นการกีดขวางแก่การขนส่งทางรางหรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่การขนส่งทางราง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๔๐ ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ อันมีลักษณะเป็นการกีดขวางแก่การขนส่งทางรางหรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่การขนส่งทางราง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๔๙ ผู้ใดทำลายหรือกระทำความเสียหายโดยประการใด ๆ อันทำให้เกิดความเสียหายแก่การขนส่งทางราง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๔๑ ผู้ใดทำลายหรือกระทำความเสียหายโดยประการใด ๆ อันทำให้เกิดความเสียหายแก่การขนส่งทางราง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
มาตรา ๑๕๐ ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้ไร้ประโยชน์ เปลี่ยนแปลงเคลื่อนย้าย หรือรื้อถอนเครื่องหมายแสดงแนวเขต หลักสำรวจ รั้ว เครื่องหมายแสดงระยะ หรือเครื่องหมายอำนวยความสะดวกหรือความปลอดภัยซึ่งได้ติดตั้งหรือทำให้ปรากฏในเขตระบบรถขนส่งทางราง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๔๒ ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้ไร้ประโยชน์ เปลี่ยนแปลงเคลื่อนย้าย หรือรื้อถอนเครื่องหมายแสดงแนวเขต หลักสำรวจ รั้ว เครื่องหมายแสดงระยะ หรือเครื่องหมายอำนวยความสะดวกหรือความปลอดภัยซึ่งได้ติดตั้งหรือทำให้ปรากฏในเขตระบบรถขนส่งทางราง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
มาตรา ๑๕๑ ผู้ใดแก้งบอกล่าวความอันเป็นเท็จให้เลื่องลือหรือส่งข่าวอันเป็นเท็จจนเป็นเหตุให้การเดินรถขนส่งทางรางไม่อาจกระทำได้ตามปกติ หรือเกิดความล่าช้า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๔๓ ผู้ใดแก้งบอกล่าวความอันเป็นเท็จให้เลื่องลือหรือส่งข่าวอันเป็นเท็จจนเป็นเหตุให้การเดินรถขนส่งทางรางไม่อาจกระทำได้ตามปกติ หรือเกิดความล่าช้า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
มาตรา ๑๕๒ ผู้ประจําหน้าที่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐๗ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท	มาตรา ๑๔๔ ผู้ประจําหน้าที่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐๐ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท
มาตรา ๑๕๓ ผู้ประจําหน้าที่ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากอธิบดี หรือปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกพักใช้ใบอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๔๕ ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจําหน้าที่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากอธิบดี หรือผู้ประจําหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกพักใช้ใบอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๕๔ ผู้ประจำหน้าที่ผู้ใดไม่แจ้งเหตุเมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงเกิดขึ้นกับการขนส่งทางราง หรือไม่จัดทำรายงานเบื้องต้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ดังกล่าวต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท	มาตรา ๑๕๖ ผู้ประจำหน้าที่ผู้ใดไม่แจ้งเหตุเมื่อมีอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรงหรืออุบัติการณ์เกิดขึ้นกับการขนส่งทางรางต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท
มาตรา ๑๕๕ ผู้ได้นำรถขนส่งทางรางไปดำเนินการโดยไม่ได้จดทะเบียนรถขนส่งทางรางตามมาตรา ๑๑๑ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๔๗ ผู้ได้นำรถขนส่งทางรางไปดำเนินการโดยไม่ได้จดทะเบียนรถขนส่งทางรางตามมาตรา ๑๐๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
มาตรา ๑๕๖ ผู้ได้นำรถขนส่งทางรางที่ไม่แสดงแผ่นป้ายทะเบียนไปดำเนินการกิจการตามมาตรา ๑๑๖ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	มาตรา ๑๔๘ ผู้ได้นำรถขนส่งทางรางที่ไม่แสดงแผ่นป้ายหรือสัญลักษณ์ทะเบียนไปดำเนินการกิจการตามมาตรา ๑๐๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
มาตรา ๑๕๗ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือเป็นความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเปรียบเทียบได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ในกรณีที่ผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือยินยอมแล้วแต่ไม่ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ดำเนินคดีกับผู้ต้องหาต่อไป	มาตรา ๑๔๙ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือเป็นความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเปรียบเทียบได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ในกรณีที่ผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือยินยอมแล้วแต่ไม่ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ดำเนินคดีกับผู้ต้องหาต่อไป

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
บทเฉพาะกาล _____ มาตรา ๑๕๘ ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ประกอบด้วยกรรมการตามมาตรา ๕ (๑) (๒) และ (๓) จนกว่าจะมีการแต่งตั้ง กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ให้ดำเนินการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ	บทเฉพาะกาล _____ มาตรา ๑๕๐ ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ประกอบด้วยกรรมการตามมาตรา ๕ (๑) (๒) และ (๓) จนกว่าจะมีการแต่งตั้ง กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ให้ดำเนินการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ
มาตรา ๑๕๙ บรรดาโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่ได้เริ่มดำเนินการ ไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่แล้วเสร็จ ให้โครงการดังกล่าว ดำเนินการต่อไปตามเดิม เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางจะมีมติ เป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัย ของระบบการเดินรถขนส่งทางราง การประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือการให้บริการ	มาตรา ๑๕๑ บรรดาโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่ได้เริ่มดำเนินการ ไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่แล้วเสร็จ ให้โครงการดังกล่าว ดำเนินการต่อไปตามเดิมเว้นแต่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางจะมีมติ เป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัย ในด้านระบบการเดินรถขนส่งทางราง ด้านการประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือด้านการให้บริการ ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่งถ้าเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ให้คณะกรรมการพิจารณาโดยคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นประกอบและกำหนดให้ เหมาะสมกับข้อเท็จจริงด้วย
มาตรา ๑๖๐ บรรดาอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ที่การรถไฟ แห่งประเทศไทยและการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย มีอยู่ตามกฎหมาย ว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือกฎหมายว่าด้วยการรถไฟฟ้ามหานคร แห่งประเทศไทย ให้ยังคงมีอยู่ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้	มาตรา ๑๕๒ บรรดาอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ที่การรถไฟ แห่งประเทศไทยและการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย มีอยู่ตามกฎหมาย ว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือกฎหมายว่าด้วยการรถไฟฟ้ามหานคร แห่งประเทศไทย ให้ยังคงมีอยู่ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๖๑ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ตามลักษณะและประเภทของการประกอบกิจการ ขอบเขตการให้บริการ รวมทั้งสิทธิต่าง ๆ ในการให้บริการขนส่งทางราง ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย แล้วแต่กรณี โดยคำนึงถึงสิทธิและข้อผูกพันที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการพัฒนาการบริการที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้	มาตรา ๑๕๓ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ตามลักษณะและประเภทของการประกอบกิจการ ขอบเขตการให้บริการ รวมทั้งสิทธิต่าง ๆ ในการให้บริการขนส่งทางราง ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย แล้วแต่กรณี โดยคำนึงถึงสิทธิและข้อผูกพันที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการพัฒนาการบริการที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้
มาตรา ๑๖๒ ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางกับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ยังคงมีสิทธิในการประกอบกิจการขนส่งทางราง	มาตรา ๑๕๔ ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางกับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ยังคงมีสิทธิในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ตามขอบเขตและสิทธิที่มีอยู่เดิมตามที่ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้นต่อไป จนกว่าสัมปทานหรือสัญญาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง ให้การประกอบกิจการขนส่งทางรางของผู้ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัตินี้ และตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ถือว่าผู้นั้นมีสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย รวมทั้งในกรณีที่ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าวกระทำความผิดใดตามพระราชบัญญัตินี้ที่ถือเป็นเหตุให้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางได้ หากเป็นการกระทำของผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถ ให้สั่งเพิกถอนสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้นได้ ในกรณีที่ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่งรายได้ทำความตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานหรือสัญญานั้นให้เป็นการได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้กับผู้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้น โดยให้ได้รับสิทธิประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตการให้บริการเดิมที่คู่กรณีได้ตกลงกัน และตามระยะเวลาที่เหลืออยู่ของสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้	ตามขอบเขตและสิทธิที่มีอยู่เดิมตามที่ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้นต่อไป จนกว่าสัมปทานหรือสัญญาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้นำความตามมาตรา ๑๕๑ มาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม ในกรณีที่ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่งรายได้ทำความตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานหรือสัญญานั้นให้เป็นการได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้กับผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้น โดยให้ได้รับสิทธิประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตการให้บริการเดิมที่คู่กรณีได้ตกลงกัน และตามระยะเวลาที่เหลืออยู่ของสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ในกรณีที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางที่ได้รับการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างการเดินรถขนส่งทางราง ยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าว และในระหว่างนั้นให้ยังคงให้บริการกิจการขนส่งทางรางต่อไปได้ ทั้งนี้ รัฐมนตรีต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง	ในกรณีที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางที่ได้รับการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างการเดินรถขนส่งทางราง ยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าว และในระหว่างนั้นให้ยังคงให้บริการกิจการขนส่งทางรางต่อไปได้ ทั้งนี้ รัฐมนตรีต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง
มาตรา ๑๖๓ ในระหว่างที่ยังมิได้มีการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางราง และเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้เขตระบบรถไฟฟ้าและเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ และเขตทางรถไฟตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ยังคงใช้บังคับต่อไป	มาตรา ๑๕๕ ในระหว่างที่ยังมิได้มีการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางราง และเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้เขตระบบรถไฟฟ้าและเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ และเขตทางรถไฟตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ยังคงใช้บังคับต่อไป
มาตรา ๑๖๔ ให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะเดียวกับผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหรือผู้ได้รับสัมปทานตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๕ ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ และให้ยื่นคำขอรับ	มาตรา ๑๕๖ ให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะเดียวกับผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผู้ได้รับสัมปทาน และผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ และให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต่ออธิบดีภายใน

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต่ออธิบดีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำมาตรา ๑๐๓ (๒) และ (๔) มาใช้กับการขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่	หนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำมาตรา ๙๖ มาใช้กับการขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่
	มาตรา ๑๕๗ ให้รถขนส่งทางรางที่ใช้ในการดำเนินการหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางต่อไปได้ และให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองยื่นคำขอจดทะเบียนรถขนส่งทางรางต่อนายทะเบียนภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำมาตรา ๑๐๔ และมาตรา ๑๐๖ มาใช้กับการขอจดทะเบียนรถขนส่งทางราง
มาตรา ๑๖๕ ให้อธิบดีดำเนินการให้การรับรองสถานฝึกอบรมตามมาตรา ๑๐๔ ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ	มาตรา ๑๕๘ ให้กรรมการขนส่งทางรางดำเนินการให้การรับรองหน่วยงานหรือสถาบันตามมาตรา ๙๖ (๒) ที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ
ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ นายกรัฐมนตรี	

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
อัตราค่าธรรมเนียม	อัตราค่าธรรมเนียม
๑. ใบอนุญาตประกอบ กิจการรางเพื่อการขนส่ง ฉบับละ ๓๐๐,๐๐๐ บาท	๑. ใบอนุญาตประกอบ กิจการรางเพื่อการขนส่ง ฉบับละ ๓๐๐,๐๐๐ บาท
๒. ใบอนุญาตประกอบ กิจการเดินรถขนส่งทางราง ฉบับละ ๑๕๐,๐๐๐ บาท	๒. ใบอนุญาตประกอบ กิจการเดินรถขนส่งทางราง ฉบับละ ๑๕๐,๐๐๐ บาท
๓. ใบอนุญาตประกอบ กิจการรางเพื่อการขนส่ง และการเดินรถขนส่งทางราง ฉบับละ ๔๕๐,๐๐๐ บาท	๓. ใบอนุญาตประกอบ กิจการรางเพื่อการขนส่ง และการเดินรถขนส่งทางราง ฉบับละ ๔๕๐,๐๐๐ บาท
๔. ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่	๔. ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ฉบับละ ๒,๐๐๐ บาท
๕. หนังสือจดทะเบียน รถขนส่งทางราง ฉบับละ ๑,๐๐๐ บาท	๕. หนังสือจดทะเบียน รถขนส่งทางราง ฉบับละ ๑,๐๐๐ บาท
๖. แผ่นป้ายทะเบียน รถขนส่งทางราง แผ่นละ ๑,๐๐๐ บาท	๖. แผ่นป้ายทะเบียน รถขนส่งทางราง แผ่นละ ๑,๐๐๐ บาท

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

**การดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย
ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.***

กรรมการขนส่งทางราง ได้ดำเนินการตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง^๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย โดยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

๑. กระบวนการและขั้นตอนในการรับฟังความคิดเห็น

เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ กรรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดยสามารถสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นได้^๒ ดังนี้

๑) วิธีการในการรับฟังความคิดเห็น

(๑) กรรมการขนส่งทางรางมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๘ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ และด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๙ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ถึงผู้เกี่ยวข้องเพื่อขอรับฟังความคิดเห็น

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

* เรียบเรียงโดย นางสาวจิตรกาน เจียรตระกูล วิทยากรชำนาญการพิเศษ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

^๑ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ วรรคสอง บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๗๗ ๓.๑

๓.๑

ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกกรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

๓.๑

๓.๑”

^๒ รายการสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นต่อประเด็นของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ., สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๗, <https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=72MG8>, น. ๑-๒๓.



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

ซึ่งเป็นการดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒

๒) จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นแต่ละครั้ง

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

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

๓) พื้นที่ในการรับฟังความคิดเห็น

กรมการขนส่งทางรางจัดรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จากผู้เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และภาคประชาชน โดยเปิดโอกาสในการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมายและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง

๒. สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น

๒.๑ ความคิดเห็นจากการที่กรมการขนส่งทางรางมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๘ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ และด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๙ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ เรื่องการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ถึงผู้เกี่ยวข้องเพื่อขอรับฟังความคิดเห็น

ประเด็นที่ ๑ ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัยและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และมีความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้น กรมการขนส่งทางรางจึงเป็นหน่วยงานที่มีความเหมาะสมแล้วในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

๒) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- เห็นควรแบ่งประเภทแผนให้ชัดเจน เช่น แผนพัฒนาระบบขนส่งทางราง “ในเขตเมือง” และแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่ “เชื่อมโยงระหว่างเมือง”
- การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางควรลดขั้นตอนที่เป็นปัญหาอุปสรรคในการบรรจุโครงการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไว้ในแผนพัฒนาระบบขนส่งทางราง
- ภูมิภาคต่าง ๆ ของไทยในปัจจุบันได้พัฒนาเมืองเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการจราจรหนาแน่น ติดขัด การขนส่งทางรางจึงเป็นทางเลือกหนึ่งในการแก้ไขปัญหา และควรมีหน่วยงานกลางที่รวบรวมแผนพัฒนาการขนส่งทางรางและให้คำแนะนำ ปรีกษา ในการดำเนินการ

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : แผนการพัฒนาขนส่งควรจัดทำเป็นแผนในภาพรวมเพื่อก่อให้เกิดการบูรณาการของการขนส่งและการจราจรทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศซึ่งแผนการพัฒนาขนส่งในภาพรวม มีหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่ในการจัดทำแผนดังกล่าวอยู่แล้ว และแผนพัฒนาการขนส่งทางรางควรเป็นส่วนหนึ่งของแผนดังกล่าว

ประเด็นที่ ๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็น ดังนี้

๑) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางนั้น จำเป็นที่จะต้องทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เพื่อกำหนดแนวเส้นทางของการขนส่งทางรางให้เหมาะสมกับการบริการสาธารณะและมีความปลอดภัยแก่ประชาชน การที่มาตรา ๑๕ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น เช่น การจัดทำเป็นประกาศกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจปิดไว้ ณ ที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และในบริเวณที่จะทำการสำรวจ การกำหนดช่วงเวลาของการเข้าไปในเขตที่ดินโดยให้กระทำได้ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก การแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครอง หรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบล่วงหน้าในกรณีมีความจำเป็นต้องเข้าไปในเขตที่ดิน ล้วนเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสมแล้ว

๒) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- การจัดทำประกาศกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจนอกจากจะปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และในบริเวณที่จะสำรวจแล้ว ควรเพิ่มเติมช่องทางการประกาศในระบบสารสนเทศ (Website) ของกรมการขนส่งทางราง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพื้นที่ที่จะทำการสำรวจ และอำเภอ
- ควรเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ประกาศผ่านสถานีวิทยุชุมชน เสียงตามสาย และหอกระจายข่าว เพื่อให้ผู้ที่ไม่สามารถเข้าถึงระบบสารสนเทศเข้าถึงข้อมูลในประกาศดังกล่าว ก่อให้เกิดการรับรู้และการมีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้น

- เห็นควรเพิ่มการกำหนดกรอบระยะเวลาที่กระชับและชัดเจนหรือร่วมสำรวจพร้อมกับเจ้าของโครงการ

- ประเด็นหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ตามมาตรา ๑๕ (๒) และ (๓) โดย (๒) เห็นควรกำหนดเวลาการสำรวจพื้นที่ เพื่อไม่ให้เกิดความยุ่งยากในการตีความอีกว่า เวลาที่เข้าทำการสำรวจอยู่ในเวลาพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตกหรือไม่ และใน (๓) เห็นควรบัญญัติให้กรมการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการสำรวจโดยมิให้เกิดความเสียหาย แต่หากมีความจำเป็นเพื่อการสำรวจและเกิดความเสียหายขึ้น เจ้าของพื้นที่มีสิทธิเรียกร้องให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการซ่อมแซมให้คืนสภาพและ/หรือชดเชยค่าเสียหาย

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : การเข้าสำรวจพื้นที่ เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่จัดทำแผนการพัฒนาขนส่งในภาพรวม

๔) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ในขั้นตอนการจัดทำแผนการขนส่งทางรางเป็นการกำหนดเป้าหมายของโครงการ ซึ่งยังไม่มี ความชัดเจนเรื่องพื้นที่โครงการ ทำให้ยากในการกำหนดจุดสำรวจ อีกทั้งก่อนการเสนออนุมัติโครงการ จะต้องมีการจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ (FS) และการออกแบบรายละเอียด (DD) ซึ่งจะต้องมีการสำรวจพื้นที่ ในระหว่างทำการศึกษาอยู่แล้ว จึงไม่เห็นด้วยกับการสำรวจพื้นที่กับมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ และมาตรา ๑๗

๕) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ : เห็นด้วย โดยมีข้อสังเกตตามมาตรา ๑๕ การกำหนดหลักเกณฑ์การเข้าไปในเขตที่ดินเพื่อสำรวจนั้นควรจะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของความยินยอมจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินด้วย เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นเพียงเพื่อประโยชน์ ในการทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เท่านั้น ดังนั้น การกำหนดหลักเกณฑ์เพียงแต่แจ้ง เพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินทราบวันและเวลาในการเข้าไปในเขตที่ดิน จึงอาจก่อให้เกิดปัญหา ในทางปฏิบัติได้ หากปรากฏว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินนั้นไม่ยินยอม

ประเด็นที่ ๓ ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลาง เพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการกลางหรือหน่วยงานกลางในการทำหน้าที่ แต่ควรให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วม ในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางเพื่อการพาณิชย์ เป็นบริการสาธารณะ อัตราค่าโดยสารถือเป็นบำเหน็จที่ผู้ให้บริการต้องเรียกเก็บจากประชาชน ผู้ใช้บริการ ดังนั้น การกำหนดเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารอย่างเหมาะสมจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ควรกระทำ ในรูปแบบของคณะกรรมการซึ่งประกอบไปด้วยกรมการที่มีความรู้ความสามารถในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีความเป็นอิสระในการดำเนินการ ทั้งนี้ เพื่อให้มีมาตรฐานและเกิดความเป็นธรรม แก่ทั้งฝ่ายผู้ให้บริการและประชาชนผู้ให้บริการ

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) เห็นด้วยเนื่องจากคณะกรรมการที่จะทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารควรมาจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงร่วมกันพิจารณาผลกระทบที่มีต่อโครงการที่ได้ดำเนินการแล้ว

๔) ฝ่ายบริการสินค้า (รฟท.) : หากรัฐมนตรีนโยบายที่จะอนุญาตให้เอกชนหรือหน่วยงานต่าง ๆ มาดำเนินการให้บริการขนส่งทางราง มากกว่า ๑ ราย ในเส้นทางเดียวกันแล้ว ควรกำหนดเฉพาะค่าใช้จ่าย ส่วนอัตราค่าบริการ ควรให้ผู้ให้บริการเป็นผู้กำหนด และควรแจ้งให้กรรมการขนส่งทางรางหรือผู้เกี่ยวข้องพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ก่อนการอนุมัติให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางราง ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการแข่งขัน และเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : เนื่องจากโครงสร้างค่าโดยสารควรสะท้อนต้นทุนของหน่วยงานหรือต้นทุนของสินค้าหรือบริการนั้น ๆ การกำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานจะมีผลดีต่อผู้ใช้บริการ แต่อาจจะไม่สะท้อนต้นทุนของหน่วยงาน เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีโครงสร้างต้นทุนไม่เหมือนกัน

ประเด็นที่ ๔ ท่านเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : ปัจจุบันการนำเสนอโครงการโดยเจ้าของโครงการมีกฎหมายและขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจนแล้ว ดังนั้น การดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ในประเด็นนี้อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นการเพิ่มขั้นตอนในการดำเนินงานได้

๒) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : ควรให้เอกชนที่ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการรางโดยไม่ร่วมลงทุนกับรัฐ สามารถเสนอโครงการโดยตรงต่อกรรมการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณา เสนอต่อคณะกรรมการได้ เพราะกรรมการขนส่งทางรางมีอำนาจในการสำรวจและกำหนดแนวเส้นทางรางและมีอำนาจเวนคืนตามมาตรา ๑๕ และมาตรา ๒๕

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

๔) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเห็นเพิ่มเติมว่าในกรณีที่เป็นการร่วมลงทุนกับเอกชนควรพิจารณาว่ามีขั้นตอนใดบ้างที่เจ้าของโครงการต้องดำเนินการซ้ำซ้อนกับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ หรือไม่

๕) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ปัจจุบันเจ้าของโครงการจะต้องเสนอโครงการให้กระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีพิจารณา รวมถึงขอความเห็นจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอยู่แล้ว

กรรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดมาตรฐานระบบรางเพื่อให้เจ้าของโครงการปฏิบัติตาม ทั้งนี้ กรรมการขนส่งทางรางอาจพิจารณากำหนดขั้นตอนการเสนอโครงการเพื่อให้มั่นใจว่าโครงการระบบรางจะเป็นไปตามมาตรฐานที่กรรมการขนส่งทางรางกำหนดขึ้น ทั้งนี้ ขั้นตอนการเสนอโครงการไม่ควรซ้ำซ้อน และสามารถดำเนินการได้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

๖) ฝ่ายบริการสินค้า (รฟท.) : หน้า ๒ หมวดที่ ๒ ส่วนที่ ๒ บรรทัดสุดท้ายของพารากราฟแรกควรเป็นการจัดสรรให้ “หน่วยงานนั้น ๆ” ไม่ใช่ “หน่วยงานต่าง ๆ” เพราะหากจัดสรรให้หน่วยงาน ที่ไม่ใช่เจ้าของโครงการ อาจทำให้การดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่แจ้งไว้

หน้าที่ ๓ ส่วนที่ ๓ พารากราฟที่ ๓ กรรณสิทธิในรางและทรัพย์สินที่ใช้ประกอบกิจการขนส่งทางราง หากอยู่ในพื้นที่ของเอกชน และไม่ใช่การให้บริการแบบสาธารณะ ควรให้เป็นของเอกชน ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้เกิดภาระในการบำรุงรักษาของภาครัฐ

ประเด็นที่ ๕ ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

มีความเห็น ดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : ปัจจุบันการก่อสร้างโครงการระบบรางทุกโครงการของ รฟม. ได้ดำเนินการตามกฎหมายกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๔๙ ที่กำกับดูแลโดยกระทรวงแรงงานอยู่แล้ว ซึ่งเป็นการออกกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ มาตรา ๑๐๓ ทั้งนี้ หากกรรมการขนส่งทางรางจะกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการฯ ก็จะต้องอ้างอิงกฎกระทรวงดังกล่าว อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนของการกำกับดูแลจากหลายหน่วยงาน

๒) กรรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกรรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์แผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐาน และระเบียบทางด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการขนส่งทางรางอยู่แล้ว จึงย่อมมีความเหมาะสมที่จะมีอำนาจในการกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเห็นเพิ่มเติมว่า ภูมิภาคต่าง ๆ ได้เสนอทางเลือกการพัฒนาขนส่งทางรางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรหากปริมาณความต้องการจำนวนมาก กรรมการขนส่งทางรางมีการวางแผนรองรับเพียงพอหรือไม่ หรือมีแนวทางปฏิบัติเช่นไร การใช้บุคลากรของกรรมการขนส่งทางรางอาจไม่เพียงพอ

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจากเจ้าของโครงการมีหน้าที่ที่จะต้องกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยอยู่แล้ว

กรรมการขนส่งทางรางควรกำหนดมาตรฐานการออกแบบ จัดหา ก่อสร้าง ติดตั้ง และทดสอบโครงการระบบรางเพื่อความปลอดภัย ในทำนองเดียวกับมาตรฐาน EN-๕๐๑๒๖ Railway Application – The Specification and Demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) เพื่อให้เจ้าของโครงการกำกับดูแล ออกแบบ จัดหา ก่อสร้าง ติดตั้ง และทดสอบ

โครงการระบบรางตามมาตรฐานดังกล่าวโดยที่กรมการขนส่งทางรางควรทำหน้าที่
ในลักษณะของ auditor หรือ assessor เพื่อตรวจสอบและประเมินว่า เจ้าของโครงการ ผู้ประกอบการ
และผู้เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยดังกล่าว ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางราง
อาจพิจารณาแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็น Independence certify engineer เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบ
และประเมินดังกล่าวแทน

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) ในการก่อสร้างผู้รับจ้าง
จะต้องดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยต่าง ๆ อยู่แล้ว และหากมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐาน
ความปลอดภัยโครงการระบบราง ผู้รับจ้างก็ต้องปฏิบัติตามด้วยเช่นกัน ซึ่งสามารถกำหนดไว้ใน TOR
หรือเอกสารประกวดราคาได้ จึงทำให้ไม่แน่ใจว่าอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบราง
ให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยจะมีขอบเขตการดำเนินการแค่ไหน อย่างไร

ประเด็นที่ ๖ ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ
ของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วย
กับการให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ แต่ควรมีผู้เชี่ยวชาญจากภาคเอกชนเป็นส่วนหนึ่ง
ของคณะกรรมการ

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการสอบสวนอุบัติเหตุในรูปแบบ
ของคณะกรรมการนั้น ย่อมทำให้การสอบสวนมีความเป็นอิสระและป้องกันการแทรกแซงการสอบสวน
จากอำนาจที่ไม่ชอบธรรมทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งนี้ เพื่อให้การสอบสวนได้มาซึ่งข้อมูลที่ถูกต้อง
ตรงไปตรงมา อันจะนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงระบบด้านความปลอดภัยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ
ในลักษณะทำนองเดียวกันนั้นขึ้นอีก รวมทั้งสามารถนำผลรายงานการตรวจสอบมากำหนด
เป็นมาตรการเชิงป้องกันได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมอันจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้บริการต่อไป

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : ไม่เห็นด้วยเนื่องจากการ
การจัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเป็นภารกิจปกติโดยไม่จำเป็นต้องบัญญัติไว้เป็นกฎหมาย
ให้เข้าซ้อนกับพนักงานสอบสวนตามกฎหมายอาญาและกฎหมายจราจร

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจาก
คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางควรทำการสอบสวนอุบัติเหตุและเหตุการณ์
สำคัญเท่านั้น อุบัติเหตุและเหตุการณ์ที่ไม่สำคัญ ควรทำการสอบสวนโดยเจ้าของโครงการ
ผู้ให้บริการ หรือผู้ประกอบการ และรายงานผลการสอบสวนให้กรมการขนส่งทางรางทราบ ทั้งนี้ ควรมี
การกำหนดนิยามให้ชัดเจนสำหรับอุบัติเหตุที่กรมการขนส่งทางรางจะต้องแต่งตั้งคณะกรรมการ
สอบสวนอุบัติเหตุ

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหน่วยงาน
จะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดให้หน่วยงาน
รายงานผลการสอบสวนให้ทราบหรือเรียกให้เข้าชี้แจงได้ แล้วนำผลการสอบสวนไปวิเคราะห์
เพื่อหาทางป้องกันได้ หากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนของกรมการขนส่งทางรางขึ้นมา
อีกคณะหนึ่งอาจจะเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน

ประเด็นที่ ๗ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการกำหนดหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ เช่น การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวน การวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการขนส่งทางรางและข้อมูลอุบัติเหตุ การจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ การเสนอแนะมาตรการเชิงป้องกันให้แก่หน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งทางราง และการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง ล้วนแต่เป็นประโยชน์ต่อการกิจด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางราง

๒) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด ไม่เห็นด้วยเนื่องจากการจัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเป็นภารกิจปกติโดยไม่จำเป็นต้องบัญญัติไว้เป็นกฎหมายให้เข้าซ้อนกับพนักงานสอบสวนตามกฎหมายอาญาและกฎหมายจราจร

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจากหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางควรสอดคล้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุสำคัญเท่านั้น

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

ประเด็นที่ ๘ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง ต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาต แต่ควรมีการกำหนดระดับใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ให้ชัดเจน เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟฟ้า

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

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางรางหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าว ต้องได้รับใบอนุญาต และจำเป็นต้องมีการทดสอบความพร้อมก่อนการปฏิบัติหน้าที่ทุกครั้ง รวมทั้งให้มีการกำหนดโทษทางวินัยกับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าว โดยให้มีการพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาต แล้วแต่กรณี

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

กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการระบบรางในแต่ละโครงการมีกระบวนการในการฝึกอบรม ตรวจสอบและรับรองคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่พร้อมก็นำส่งรายชื่อของผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการตรวจสอบและรับรองมายังกรมการขนส่งทางรางเพื่อเก็บไว้เป็นฐานข้อมูล รวมถึงกำหนดให้มีการฝึกอบรมทบทวน ที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าผู้ประจำหน้าที่ ได้รับการตรวจสอบและรับรองคุณสมบัติ เป็นระยะตามช่วงเวลาที่เหมาะสม

ประเด็นที่ ๙ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการกำหนดให้การขนส่งทางรางต้องจดทะเบียน แต่ควรมีการกำหนดประเภทหรือแบ่งประเภทของรถขนส่งทางรางที่ต้องผ่านการจดทะเบียนให้ชัดเจน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการขนส่งทางรางเป็นบริการสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง ย่อมต้องคำนึงถึงความสะดวก ความรวดเร็ว และความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ ดังนั้น รถขนส่งทางรางที่จะนำมาใช้ในการขนส่งทางรางจึงต้องผ่านขั้นตอนของการจดทะเบียนก่อนที่จะนำมาให้บริการ เพื่อให้มีการตรวจสอบและควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อเป็นการตรวจสอบความพร้อมของตัวรถ สมรรถนะ การกำหนดความเร็ว เพื่อความปลอดภัยทั้งตัวผู้ใช้บริการขนส่งทางรางรวมถึงชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วไป

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ควรกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งทางรางหรือผู้ประกอบการ ให้มีการบริหารจัดการในการจัดหาและนำรถขนส่งทางรางมาใช้งานในแต่ละโครงการพร้อมก็นำส่งข้อมูลแต่ละประเภทที่ใช้งานมายังกรมการขนส่งทางรางเพื่อเป็นฐานข้อมูล

ประเด็นที่ ๑๐ ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : เนื่องจากพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ กำหนดให้ รฟม. เป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทาน ดังปรากฏตามมาตรา ๙ (๑๐) มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๗๕ หากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางเป็นกิจการที่กระทบต่อประโยชน์สาธารณะโดยตรงและอาจกระทบถึงความมั่นคงของของรัฐได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้ามาเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางผ่านระบบการให้ใบอนุญาตประกอบกิจการแต่ละประเภท ดังนั้น การนำระบบอนุญาตมาใช้ในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางจึงมีความเหมาะสมแล้ว

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการและประชาชน

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ระบบใบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางควรมีวัตถุประสงค์มุ่งเน้นไปที่การทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าผู้ประกอบการมีความสามารถในการให้บริการได้ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด นอกจากนี้ ระยะเวลาและขั้นตอนในการออกใบอนุญาตให้ผู้ประกอบการก็ควรให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับระยะเวลาที่ผู้ประกอบการจะต้องเริ่มให้บริการตามที่แต่ละโครงการกำหนด

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

ประเด็นที่ ๑๑ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. หรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : เนื่องจากพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ กำหนดให้ รฟม. เป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทาน ดังปรากฏตามมาตรา ๙ (๑๐) มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๗๕ หากพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางนั้นเป็นบริการสาธารณะที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนเป็นสำคัญ จึงต้องมีการกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อปกป้องและคุ้มครองประชาชนผู้ใช้บริการให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด ดังนั้น การกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางมีหน้าที่ เช่น ต้องดำเนินกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานของการขนส่งทางราง ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางราง และต้องให้บริการแก่ผู้ใช้บริการอย่างเสมอภาค ล้วนเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด เป็นการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมาย

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรา ๕๗ ขอเสนอให้มีการพิจารณาเรื่องการให้สิทธิผู้ประกอบกิจการที่ได้รับใบอนุญาตสามารถยื่นเรื่องต่อกรมการขนส่งทางรางในเรื่องของการขอโอนสิทธิใบอนุญาตหากมีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้น เพื่อให้กรมการขนส่งทางรางได้มีข้อมูลในการพิจารณาอย่างละเอียดว่าจะสามารถอนุญาตให้มีการโอนสิทธิใบอนุญาตได้ หรือไม่

ประเด็นที่ ๑๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : เนื่องจากพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๙ (๓) ระบุว่า รฟม. มีอำนาจเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการรถไฟฟ้า หากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ทับซ้อนกัน จะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

๒) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยว่าควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสาร แต่ภาคเอกชนควรมีส่วนร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขึ้นสูง

๓) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการกำหนดผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกาศอัตราค่าโดยสารและค่าบริการอื่นที่เกี่ยวข้องให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าก่อนที่จะบังคับใช้อัตรา นั้น รวมทั้งการกำหนดให้การเก็บค่าโดยสารและค่าบริการอื่นที่เกี่ยวข้องต้องไม่เกินอัตราขึ้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด ถือเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

๔) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อเป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการโดยอาศัยหลักวิชาการในการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ รวมทั้งผู้ใช้บริการสามารถวางแผนค่าใช้จ่ายได้ล่วงหน้า

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

๖) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ไม่เห็นด้วยสำหรับการกำหนดอัตราค่าบริการของ รฟท. ที่จะถูกกำหนดตามประเภทของการให้บริการ เช่น (๑) รถบริการเชิงสังคม (รถชานเมืองหรือท้องถิ่น) กำหนดราคาในอัตราต่ำและต้องได้รับการชดเชยรายได้จากรัฐบาล (๒) รถบริการพาณิชย์ (ระหว่างเมือง) จะมีการกำหนดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามรูปแบบบริการที่แตกต่างกัน (๓) รถนำเที่ยว คิดค่าบริการอัตราพิเศษ หากมีการกำหนดอัตราขึ้นสูงอาจทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการกำหนดค่าบริการขบวนรถเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะต้องกำหนดให้เหมาะสมกับรูปแบบบริการและต้นทุนที่เกิดขึ้น แต่จะเหมาะสมกับการให้บริการเชิงสังคม เพราะมีมาตรฐานการให้บริการที่แน่นอน (รูปแบบเดียวกัน)

ประเด็นที่ ๑๓ ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถ และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็น ดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : หากนำมาใช้กับระบบรถไฟฟ้าในเมือง ซึ่งมีระยะห่างระหว่างขบวน (Headway) ค่อนข้างต่ำ ประมาณ ๒ นาที ถึง ๓ นาที และระบบรถไฟฟ้าในเมืองมีผู้ดำเนินการ (Operator) หลายราย ทำให้ยากต่อการบริหารจัดการรถไฟฟ้า จึงไม่สามารถที่จะใช้ทางร่วมได้

๒) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : ควรให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๖๔ ด้วย

๓) สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) : การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันเป็นสิ่งที่ดี แต่มีความจำเป็นต้องจัดสรรตารางเวลาการเดินรถและเส้นทางให้ชัดเจน เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้การขนส่งทางรางร่วมกัน

๔) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน จะทำให้เกิดโครงข่ายการเชื่อมต่อระบบรางที่สมบูรณ์และครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางรางได้รับการพัฒนาไปในทิศทางที่มีประสิทธิภาพและครอบคลุมมากขึ้น อันส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้ การกำหนดให้การดำเนินการ ขั้นตอนการจัดสรรความจุ ตารางเวลา และเส้นทาง เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง ประกาศกำหนดก็ล้วนแต่มีความเหมาะสมเช่นกัน

๕) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อเป็นการเชื่อมโยงการเดินทางให้ผู้ใช้บริการมีความสะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา ลดการใช้พาหนะส่วนตัวซึ่งมีผลถึงการลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ลดภาวะก๊าซเรือนกระจก

๖) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ควรเริ่มจากการพิจารณาปัญหาทางด้านเทคนิคต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น โครงสร้างพื้นฐานของระบบราง รถขนส่งทางรางที่จะนำมาใช้ และการจัดตารางเวลาในการเดินรถ ก่อนที่จะให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน เนื่องจากระบบขนส่งทางรางแต่ละระบบจะมีคุณสมบัติเฉพาะในการใช้งาน และการให้บริการที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละโครงการ ซึ่งหากพิจารณาในประเด็นนี้ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันของระบบรางในเมืองจะมีข้อจำกัดมาก

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

มีความเห็น ดังนี้

๑) สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) : เห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ขณะเดียวกันก็ต้องคุ้มครองผู้ให้บริการตามความเหมาะสม เพราะบางครั้งผู้โดยสารและผู้ให้บริการก็เป็นผู้ทำให้ผู้ให้บริการเกิดความเสียหายด้วยเช่นกัน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางเป็นบริการสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง ประชาชนเปรียบเสมือนศูนย์กลางของระบบที่ภาครัฐต้องดูแลเพื่อให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย และเป็นธรรมมากที่สุด ดังนั้น การคุ้มครองผู้บริโภค ผู้โดยสารและผู้ให้บริการไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ได้รับความสะดวกจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุที่ยวรถล่าช้าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก และการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย ล้วนแต่เป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วย เนื่องจากการร้องเรียนกรณีผู้โดยสารได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการ ควรอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารสามารถร้องเรียนได้หลายช่องทาง เช่น การร้องเรียนด้วยตัวเองที่กรมการขนส่งทางราง การร้องเรียนทางไปรษณีย์ และการร้องเรียนผ่านระบบสารสนเทศ (Website) นอกจากนี้ กรณีมีการร้องเรียนไปยังกรมการขนส่งทางรางซึ่งมาตรา ๑๐๘ วรรคสอง ได้กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและให้มีคำสั่งโดยเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน ๖๐ วันนับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียนนั้น ควรเพิ่มเติมข้อกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางแจ้งผลการดำเนินการให้ผู้ร้องเรียนทราบ เมื่อครบกำหนดเวลาดังกล่าวด้วย

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ในปัจจุบันเจ้าของโครงการผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการมีการชดเชยและคุ้มครองผู้โดยสารอยู่แล้ว ทั้งนี้ ข้อกำหนดเพื่อคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการควรมีการพิจารณาร่วมกันเพื่อหาแนวทางที่ปฏิบัติได้จริงและป้องกันไม่ให้มีผู้นำข้อกำหนดในการชดเชยมาใช้ผิดวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหาผลประโยชน์เฉพาะตน

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ไม่เห็นด้วย ใน ๒ กรณี ได้แก่

กรณีที่ ๑ หากเป็นการคุ้มครอง โดยไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากที่ระบุไว้ในราคารับตัวโดยสารก็เห็นด้วยกับข้อความข้างต้น

กรณีที่ ๒ หากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเกี่ยวกับการคุ้มครองดังกล่าว ควรให้ผู้ให้บริการเลือกเองว่าจะยอมเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อประกันความเสียหายจากเหตุข้างต้น หรือไม่

ประเด็นที่ ๑๕ ความคิดเห็นเพิ่มเติมต่อร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

มีความเห็น ดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่ายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

(๑.๑) การดำเนินการโครงการการขนส่งทางรางในส่วนที่ ๓ เช่น กรณีการให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๒๕ (๓) ควรเป็นการดำเนินการในกรณีที่อยู่นอกเหนือจากอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานรัฐอื่น ๆ แล้วเท่านั้น เนื่องจากกรมการขนส่งทางรางควรมีบทบาทในฐานะผู้กำกับดูแล (Regulator) หากมาดำเนินการเองอาจขัดหรือแย้งกับหลักการตรวจสอบและถ่วงดุล (Check and Balance)

(๑.๒) การดำเนินการตามมาตรา ๒๖ ในการตรวจพิจารณาเห็นชอบแผนผังบริเวณแบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการการขนส่งทางรางว่าเป็นไปตามมาตรฐาน ควรมุ่งให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของหน่วยงานของรัฐ ให้มีประสิทธิภาพและไม่มีขั้นตอนในการพิจารณาเกินความจำเป็นตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งตอบสนองต่อความต้องการและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน

๒) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม มีความเห็นเพิ่มเติมว่า

๒.๑) ตามมาตรา ๓ ของบทนิยามคำว่า “อุบัติเหตุร้ายแรง” ซึ่งปรากฏในมาตรา ๑๓๗ มีความเห็นดังนี้

- การไม่แจ้งต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมาย หรือไม่จัดทำรายงานเบื้องต้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ เป็นคำสั่งทางปกครอง จำเป็นต้องระบุในกฎกระทรวงหรือไม่ การพิจารณาความบกพร่องสามารถดำเนินการได้ เมื่อเกิดความผิดพลาดอยู่แล้ว

- การกำหนดนิยามของอุบัติเหตุร้ายแรง คือ เหตุการณ์รถขนส่งทางรางชนกันหรือตกราง ซึ่งทำให้บุคคลเสียชีวิตอย่างน้อย ๑ คน หรือมีผู้บาดเจ็บสาหัสตั้งแต่ ๕ คนขึ้นไป ใช้มาตรฐานใด ตามข้อกำหนดที่ใช้ในการพิจารณาอุบัติเหตุร้ายแรงของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะอยู่ที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตรวมกันไม่น้อยกว่า ๔ คนขึ้นไป

๒.๒) มาตรา ๓๔ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจในการประกาศกำหนดเงื่อนไขการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้าง ไม่ได้ระบุว่าหากจะก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้าง ผู้ใดจะเป็นผู้อนุญาต ซึ่งโดยปกติแล้วผู้ที่กำหนดเงื่อนไขหรือผู้ซึ่งผู้ที่กำหนดเงื่อนไขมอบหมายหรือแต่งตั้งจะเป็นผู้อนุญาตในการดำเนินการดังกล่าว

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : กระทรวงมหาดไทย ได้ขอความร่วมมือจากกระทรวงคมนาคมพิจารณากรณีที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานี (กรอ. จังหวัดอุดรธานี) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสนับสนุนรางวัลไฟจากสถานีหนองตะไกรถึงจุดเชื่อมต่อกับพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ระยะทาง ๒.๓ กิโลเมตร ต่อมากระทรวงคมนาคมได้แจ้งว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีข้อขัดข้อง แต่ในส่วนของการก่อสร้างรางวัลไฟไปยังนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี เห็นควรให้นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด เนื่องจากเป็นพื้นที่ของเอกชน หากการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายจะเป็นการขัดต่อระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย และอาจเกิดข้อพิพาทตามมา เนื่องจากที่ผ่านมาการก่อสร้างทางรถไฟเข้าไปในพื้นที่ของเอกชน เช่น การสร้างทางรถไฟเข้าไปในคลังน้ำมันของบริษัท ปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) และการสร้างทางรถไฟเข้าไปในพื้นที่ไซโลของบริษัท ทีพีโอ จำกัด (มหาชน) ทั้ง ๒ กรณี บริษัทเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด

ข้อเสนอแนะ เมื่อร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ผ่านการพิจารณาของรัฐสภาแล้ว เห็นควรให้มีกฎหมายประกอบพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวว่าด้วยการก่อสร้างทางรถไฟเข้าไปในพื้นที่ของเอกชน ให้มีการกำหนดทั้งแนวทางการขอรับการสนับสนุน แนวทางการก่อสร้าง แหล่งงบประมาณ การบำรุงรักษา ฯลฯ ให้มีความชัดเจน เพื่อให้เป็นแนวทางปฏิบัติบังคับใช้และรับรู้กันทั่วประเทศ

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : หน้าที่และอำนาจของผู้ตรวจการในปัจจุบัน เจ้าของโครงการทำหน้าที่กำกับดูแลการให้บริการขนส่งทางรางของผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการอยู่แล้ว โดยที่ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการจัดทำแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ ขั้นตอนปฏิบัติ และส่งให้เจ้าของโครงการพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้ เจ้าของโครงการจะติดตามตรวจสอบว่าผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการปฏิบัติตามแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติดังกล่าวหรือไม่ เพื่อให้มั่นใจว่าการให้บริการขนส่งทางรางมีคุณภาพและความปลอดภัย

กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดกระบวนการที่เจ้าของโครงการใช้ในการกำกับดูแลผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการ และกรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่กำกับดูแลการกำกับดูแลของเจ้าของโครงการอีกชั้นหนึ่ง ในลักษณะของ auditor หรือ assessor เพื่อตรวจสอบและประเมินว่าเจ้าของโครงการทำการกำกับดูแลตามกระบวนการการกำกับดูแลหรือไม่

ในกรณีที่เจ้าของโครงการและผู้ให้บริการเป็นหน่วยงานเดียวกัน เจ้าของโครงการควรจัดทำแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ ขั้นตอนปฏิบัติ และส่งให้กรมการขนส่งทางรางพิจารณา และกรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินว่าเจ้าของโครงการปฏิบัติตามแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ ขั้นตอนปฏิบัติดังกล่าวหรือไม่

ดังนั้น อำนาจของผู้ตรวจการตามที่ปรากฏในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ควรปรับให้สอดคล้องกับการทำหน้าที่ในลักษณะของ auditor หรือ assessor ดังกล่าวข้างต้น

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

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

ประเด็นต่อร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่ระบุความเห็น
๑. ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๘	๒	๒
๒. ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่ อย่างไร	๑๕	-	๗
๓. ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลาง เพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่	๑๔	๑	๗
๔. ท่านเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๓	๑	๘
๕. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย	๑๒	๒	๘
๖. ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๔	-	๘
๗. ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๔	-	๘
๘. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง ต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่	๑๔	-	๘
๙. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่	๑๔	-	๘
๑๐. ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางหรือไม่	๑๔	๑	๗
๑๑. ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. หรือไม่	๑๓	๑	๘
๑๒. ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่	๑๔	๑	๗

ประเด็นต่อร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่ระบุ ความเห็น
๑๓. ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินทาง และเส้นทางหรือไม่ อย่างไร	๑๕	-	๗
๑๔. ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุเหี่ยวรถล่าช้าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัยหรือไม่ อย่างไร	๑๕	-	๗

๒.๓ ความคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง (<http://www.drt.go.th/>) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึง วันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จำนวน ๙ ราย

ประเด็นที่ ๑ ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง หรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) จะได้มีหน่วยงานกลางเพื่อที่จะเข้ามาควบคุมกิจการระบบรางโดยการมีส่วนร่วม

๒) ไม่ควรเป็นอำนาจผูกขาดแก่กรมการขนส่งทางรางแต่เพียงผู้เดียว ควรเป็นในรูปแบบของความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่มีความรู้ความสามารถ โดยเฉพาะ เช่น รฟท. กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และมหาวิทยาลัย อีกทั้งในการจะจัดทำแผนการพัฒนานั้น จะต้องคำนึงถึงหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายว่า มีคุณสมบัติเพียงพอหรือมีแนวโน้มและการสนับสนุนที่จะสามารถทำให้บรรลุเป้าหมายของนโยบายได้จริงหรือไม่ ยกตัวอย่าง เช่น หน่วยงานอุดมศึกษา (กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และมหาวิทยาลัย) บางแห่งจะมีศูนย์เทคโนโลยีความเป็นเลิศทางระบบรางด้านใดด้านหนึ่ง เช่น Rolling stock, Signalling และ Electification อยู่แล้ว การมอบหมายนโยบาย จึงควรมีความสอดคล้องกับความสามารถของหน่วยงานนั้น ๆ

๓) หากกรมการขนส่งทางรางมีแนวคิดแบบเดิมในการพัฒนาระบบขนส่งทางรางนั้น จะทำให้ประเทศไทยไม่มีการพัฒนาเท่าที่ควร จึงควรนำแนวคิดจากบุคลากรรุ่นใหม่ที่มีความรู้ด้านการขนส่งทางรางหรือวิศวกรเข้ามาช่วยพัฒนาควบคู่กับการคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชน

ประเด็นที่ ๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็น ดังนี้

๑) ควรอธิบายหรือเพิ่มเติมนิยามความหมายคำว่า “สำรวจ” ในมาตรา ๑๕ ไปด้วย เช่น ถ้า (๓) ให้อำนาจกรรมการขนส่งทางรางในการขุดเจาะที่ดินและเก็บหิน ดิน น้ำ ฯลฯ จุดนี้ควรมีคำอธิบายที่เข้าใจง่าย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการตีความภายหลัง นอกจากนี้ อำนาจดังกล่าวของกรรมการขนส่งทางรางต้องระบุให้ชัดเจนหรือไม่ ว่าต้องเป็นบุคลากรของกรรมการขนส่งทางรางเท่านั้น

มาตรา ๑๖ วรรคสี่ กรณีเมื่อกรรมการขนส่งทางรางนำเงินค่าเสียหายไปฝากธนาคาร ให้กรรมการขนส่งทางรางมีหนังสือแจ้ง ในส่วนนี้ควรเพิ่มช่องทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์หรือ SMS เพิ่มเติมด้วย เพราะเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันมากกว่า

ทั้งนี้ กรณีผู้มีสิทธิรับเงินค่าเสียหายไม่มารับเงินค่าเสียหายภายในเวลาที่กำหนด ให้ประกาศหนังสือพิมพ์รายวันที่มีจำหน่ายในท้องถิ่นอย่างน้อย ๓ วันติดต่อกัน แต่ในพื้นที่ท้องถิ่นหลายแห่งอาจไม่มีหนังสือพิมพ์รายวันแล้ว กรณีนี้ควรเปลี่ยนเป็นแจ้งตรงให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิทราบอีกครั้งผ่านจดหมายอิเล็กทรอนิกส์หรือ SMS ที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันมากกว่า

๒) กรรมการขนส่งทางรางจะได้เข้าถึงและได้ข้อมูลที่เป็นจริง

ประเด็นที่ ๓ ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลาง เพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) คณะกรรมการดังกล่าวควรมีสัดส่วนองค์ประกอบของภาคประชาชน เช่น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค หรือสภาองค์กรของผู้บริโภคที่เป็นองค์กรสาธารณประโยชน์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภคที่มีประสบการณ์และบทบาทการคุ้มครองผู้บริโภคและการทำงานด้านขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเป็นธรรม มากกว่าผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่แม้จะเป็นหน่วยงานของรัฐแต่ก็ไม่ได้มีบทบาทการทำงานด้านขนส่งมวลชนเพราะจะทำให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

๒) การจัดทำมาตรฐานควรระบุให้ชัดเจนว่า คิดจากปัจจัยใดบ้าง เพื่อให้ประชาชนไม่เกิดความสงสัย และควรมีความเหมาะสมกับค่าครองชีพของประชาชน

๓) มาตรฐานของค่าเงินในประเทศไทย ผู้ที่รับจ้างรายวันยังคงไม่มีสิทธิได้ใช้บริการรถไฟฟ้า และรถไฟฟ้าสายสีแดงที่กำลังจะเปิดให้บริการก็มีอัตราค่าโดยสาร เริ่มต้นที่ราคา ๑๔ บาท ซึ่งเป็นจำนวนสูงเกินกว่าค่าใช้จ่ายเพื่อการเดินทางเท่าที่บุคคลเหล่านี้สามารถจ่ายได้

ประเด็นที่ ๔ ทานเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) ไม่เห็นด้วยเพราะไม่เป็นการเอื้อให้ประชาชนได้มีสิทธิแสดงความคิดเห็นในการพัฒนาระบบขนส่งทางราง

๒) หากเป็นกิจการที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐอยู่แล้ว ไม่ควรต้องเสนอต่อกรมการขนส่งทางรางอีก

ประเด็นที่ ๕ ทานเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

มีความเห็น ดังนี้

๑) กรมการขนส่งทางรางจะเป็นหน่วยงานกลางที่ตรวจสอบแทนประชาชน

๒) ควรมีการร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่ดำเนินงานก่อสร้างดังกล่าวด้วย เนื่องจากเป็นเรื่องละเอียดอ่อน ต้องใช้ความชำนาญ และความรู้เฉพาะด้านเป็นอย่างมาก

ประเด็นที่ ๖ ทานเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางราง หรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) คณะกรรมการดังกล่าวควรมีสัดส่วนองค์ประกอบของภาคประชาชน เช่น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค หรือสภาองค์กรของผู้บริโภค ที่เป็นองค์กรสาธารณประโยชน์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งมีประสบการณ์และบทบาทการคุ้มครองผู้บริโภคและการทำงานด้านขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเป็นธรรม มากกว่าผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่แม้จะเป็นหน่วยงานของรัฐแต่ก็ไม่ได้มีบทบาทการทำงานด้านขนส่งมวลชน

๒) เนื่องจากการสอบสวนอุบัติเหตุ นั้น ต้องใช้ความรู้เฉพาะทางขั้นสูง การที่กรมการขนส่งทางรางจะปฏิบัติงานนี้ได้ จำเป็นต้องมีบุคลากรที่จบการศึกษาทางด้านนี้มาโดยเฉพาะ อีกทั้งต้องมีเทคโนโลยีที่สามารถวิเคราะห์ขั้นสูงได้ ในปัจจุบันกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมมีหน่วยงานที่รับการวิเคราะห์อุบัติเหตุอยู่แล้ว และมีเทคโนโลยีที่สามารถวิเคราะห์อยู่แล้วเช่นกัน หรือควรเป็นการร่วมมือกันระหว่างกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และกรมการขนส่งทางรางในการสอบสวนอุบัติเหตุ มากกว่าการผูกขาดอำนาจแต่เพียงผู้เดียว

๓) เพราะให้ความเชื่อมั่นแก่ผู้โดยสารได้

ประเด็นที่ ๗ ทานเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) อ้างอิงจากบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. กรมการขนส่งทางรางถูกจัดตั้งขึ้นในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐาน และระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่ง

ระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง จะเห็นว่า การสอบสวนอุบัติเหตุที่อยู่นอกเหนือขอบเขตภารกิจของกรมการขนส่งทางราง ในเบื้องต้น ภารกิจของกรมการขนส่งทางราง จะมีประเด็นหลักที่การจัดตั้งและเสนอนโยบายเพื่อการพัฒนาระบบรางในประเทศ และการควบคุมมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับระบบรางในประเทศ

๒) เพราะให้ความเชื่อมั่นแก่ผู้โดยสารได้

ประเด็นที่ ๘ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง ต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่
มีความเห็น ดังนี้

๑) จะได้เป็นการควบคุมเพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๒) เห็นด้วย แต่ไม่ควรเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าสมัครสอบ ค่ารักษาใบอนุญาตต่าง ๆ จากผู้ประจำหน้าที่ แต่สามารถเรียกเก็บจากหน่วยงานหรือองค์กรได้ตามสมควร

๓) เพราะบุคลากรที่มีวิสัยทัศน์จะมีเทคนิคใหม่ในการปฏิบัติหน้าที่หรือไม่

๔) ควรอย่างยิ่งเพื่อความปลอดภัยของประชาชน

ประเด็นที่ ๙ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) จะได้สามารถตรวจสอบได้

๒) เอกสารในประเทศหลายขั้นตอนกว่ารถไฟจะเปิดให้บริการ

๓) ควรอย่างยิ่งเพื่อความปลอดภัยของประชาชน

ประเด็นที่ ๑๐ ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง

มีความเห็น ดังนี้

๑) จะได้เป็นหน่วยงานกำกับดูแลแทนประชาชน

๒) แต่อาจไม่สัมฤทธิ์ผลในช่วงแรกคงต้องใช้ระยะเวลา

ประเด็นที่ ๑๑ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. หรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

๑) ควรกำหนดหน้าที่หลักของผู้ประกอบกิจการที่ต้องปฏิบัติหากฝ่าฝืนควรกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม หากมีหน้าที่เพิ่มเติมในกฎกระทรวงควรกำหนดบทลงโทษไว้ในกฎหมายหลักด้วย

ประเด็นที่ ๑๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่

มีความเห็น ดังนี้

- ๑) ควรเพิ่มหลักเกณฑ์การกำหนดค่าโดยสารด้วยการยึดหลักค่าแรงขั้นต่ำเป็นหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติด้วย
- ๒) เพราะค่าบริการรถไฟมีราคาสูง ไม่สอดคล้องกับระยะทางที่ให้บริการ
- ๓) การกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำหรือขั้นสูงหรือค่าบริการต่าง ๆ ควรมีหลักเกณฑ์และควรมีกรอบระยะเวลาในการทบทวนอัตราค่าโดยสารและค่าบริการต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์

ประเด็นที่ ๑๓ ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินทาง และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็น ดังนี้

- ๑) ควรมีการก่อสร้างให้สามารถเชื่อมต่อรางได้ เพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณ ไม่ก่อให้เกิดหนี้ ทั้งนี้ รวมถึงสัญญาไฟการเดินรถด้วย
- ๒) เห็นด้วย เป็นการเปิดโอกาสทางเลือกให้ประชาชน และเป็นการแข่งขันทางธุรกิจ

ประเด็นที่ ๑๔ ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุที่ขบวนล่าช้า หรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็น ดังนี้

- ๑) มาตรา ๑๐๖ การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย ควรเพิ่มประเด็นของทรัพย์สินด้วย เพราะถ้าเป็นเรื่องความเสียหายต้องควบคู่กันกับการประกันภัย มาตรา ๑๐๘ ที่กำหนดให้ร้องเรียนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางราง กรณีนี้อาจจะทำให้เกิดอุปสรรคหรือขั้นตอนในการร้องเรียนของผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหาย
- ๒) เห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง ในหลายประเทศ เช่น สหราชอาณาจักรมีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อ “Claim” โดยตรง และสามารถศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์ <https://www.accidentclaims.co.uk/personal-injury-compensation/station-accident-compensation-claims#TSA๑๐>
- ๓) เห็นด้วยเพราะผู้โดยสารและผู้ให้บริการต้องเสียค่าโดยสารรถและค่าบริการอย่างอื่นอีกมากมาย

๔) เพื่อคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนผู้ให้บริการ ควรกำหนดอย่างยิ่ง

๓. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย

เนื่องด้วยความคิดเห็นส่วนใหญ่ให้การสนับสนุนในประเด็นที่ ๑ ประเด็นที่ ๗ ถึงประเด็นที่ ๙ จึงไม่นำประเด็นเหล่านี้มาวิเคราะห์ เพื่อประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย ในขั้นนี้จึงมีการพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ ๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่ อย่างไร

ความคิดเห็น : ในขั้นตอนการจัดทำแผนการขนส่งทางราง เป็นการกำหนดเป้าหมายของโครงการซึ่งยังไม่มี ความชัดเจนเรื่องพื้นที่โครงการทำให้ยากในการกำหนดจุดสำรวจ อีกทั้งก่อนการเสนออนุมัติโครงการจะต้องมีการจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ (F5) และการออกแบบรายละเอียด (DD) ซึ่งจะต้องมีการสำรวจพื้นที่ในระหว่างทำการศึกษาอยู่แล้ว จึงไม่เห็นด้วยกับการสำรวจพื้นที่ตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ และมาตรา ๑๗

คำชี้แจง : การสำรวจตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ และมาตรา ๑๗ เป็นการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นในขั้นตอนการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง เพื่อประโยชน์ในการทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ เพื่อกำหนดแนวเส้นทางในการดำเนินโครงการให้เป็นไปโดยเหมาะสม

การสำรวจพื้นที่เบื้องต้นในขั้นตอนการจัดทำแผนฯ เนื่องมาจากการกำหนดแนวเส้นทางต้องมีการศึกษาความเหมาะสมด้านต่าง ๆ จึงจำเป็นต้องทราบรายละเอียดของทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง เพื่อประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของแนวเส้นทางให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

นอกจากนี้ จากข้อเท็จจริงในการดำเนินโครงการที่ผ่านมา ซึ่งมีการสำรวจพื้นที่ในระหว่างการออกแบบรายละเอียด ก็ยังประสบปัญหาการประมาณราคาค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และต้องเสนอขอปรับกรอบวงเงินโครงการ ทำให้มูลค่าโครงการปรับเพิ่มสูงขึ้นกว่าที่เคยได้รับอนุมัติไว้

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีหลักเกณฑ์ในการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น ตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ และมาตรา ๑๗

ประเด็นที่ ๓ ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลาง เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

ความคิดเห็น : หากรัฐมีนโยบายที่จะอนุญาตให้เอกชนหรือหน่วยงานต่าง ๆ เข้ามาดำเนินการให้บริการขนส่งทางราง จำนวนมากกว่า ๑ ราย ในเส้นทางเดียวกันแล้ว ควรกำหนดเฉพาะค่าใช้จ่าย ส่วนอัตราค่าบริการควรให้ผู้ให้บริการเป็นผู้กำหนด และควรแจ้งให้กรรมการขนส่งทางรางหรือผู้เกี่ยวข้องพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ก่อนการอนุมัติให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางราง ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการแข่งขันและเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

คำชี้แจง : ในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าธรรมเนียมอื่น ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าธรรมเนียมอื่น และกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารฯ รวมถึงได้กำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ประกาศหลักเกณฑ์และวิธีการในการขอทบทวนอัตราขั้นสูง เพื่อให้เป็นมาตรฐาน มีความเหมาะสมและเป็นธรรมทั้งแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

ประเด็นที่ ๔ ทานเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่

ความคิดเห็น : ปัจจุบันการนำเสนอโครงการโดยเจ้าของโครงการมีกฎหมายและขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจนอยู่แล้ว ดังนั้น การดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ในประเด็นนี้ อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นการเพิ่มขึ้นขั้นตอนในการดำเนินงานได้

คำชี้แจง : การบริหารกิจการขนส่งทางรางที่ผ่านมาเป็นอำนาจของรัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานทางรางแต่ละโครงการ ทำให้ขาดความเป็นเอกภาพในการกำหนดและผลักดันมาตรฐานบริการขนส่งทางรางของประเทศ

ประเด็นที่ ๕ ทานเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

ความคิดเห็น : ปัจจุบันการก่อสร้างโครงการระบบรางทุกโครงการของ รฟม. ได้ดำเนินการตามกฎหมายกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๔๙ ที่กำกับดูแลโดยกระทรวงแรงงานอยู่แล้ว ซึ่งเป็นการออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๑๐๓ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ ทั้งนี้ หากกรมการขนส่งทางรางจะกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการฯ ก็จะต้องอ้างอิงกฎกระทรวงดังกล่าว อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนของการกำกับดูแลจากหลายหน่วยงาน

คำชี้แจง : มาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางจะกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางเป็นมาตรฐานด้านเทคนิค ด้านความปลอดภัย ด้านคุณลักษณะเฉพาะและด้านการทดสอบ เพื่อกำกับการก่อสร้างให้เกิดความปลอดภัย ดังนั้น จึงไม่ซ้ำซ้อนกับกระทรวงแรงงาน ซึ่งมุ่งเน้นความปลอดภัยและสวัสดิภาพของแรงงานเป็นหลัก

ความคิดเห็น : ในการก่อสร้างผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยต่าง ๆ อยู่แล้ว และหากมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยโครงการระบบราง ผู้รับจ้างก็ต้องปฏิบัติตามด้วยเช่นกัน ซึ่งสามารถกำหนดไว้ใน TOR หรือเอกสารประกวดราคาได้ จึงทำให้ไม่แน่ใจว่าอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยจะมีขอบเขตการดำเนินการแค่ไหน หรืออย่างไร

คำชี้แจง : มาตรฐานเพื่อความปลอดภัยที่กรมการขนส่งทางรางจะกำหนดจะเป็นข้อกำหนดซึ่งเป็นมาตรฐานขั้นต่ำในด้านการก่อสร้างให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย โดยคำนึงถึงสาธารณชนเป็นหลัก ทั้งนี้ ในการกำหนด TOR หรือเอกสารประกวดราคา จะต้องกำหนดให้มีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด

ประเด็นที่ ๖ ทานเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางราง หรือไม่

ความคิดเห็น : ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหน่วยงานจะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดให้หน่วยงานรายงานผลการสอบสวนให้ทราบหรือเรียกให้ชี้แจงได้ แล้วนำผลการสอบสวนไปวิเคราะห์เพื่อหาทางป้องกันได้ หากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนของกรมการขนส่งทางรางขึ้นมาอีกคณะหนึ่งอาจจะเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน

คำชี้แจง : คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางจะแต่งตั้งจากผู้ซึ่งมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางราง ด้านวิศวกรรม ด้านวิทยาศาสตร์ ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง โดยจะดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจโดยอิสระปราศจากการแทรกแซง เพื่อให้ได้ผลการสอบสวนที่ถูกต้อง และสามารถนำผลรายงานการตรวจสอบมากำหนดมาตรการเชิงป้องกันได้ถูกต้องเหมาะสม เพื่อวิเคราะห์และหามาตรการป้องกันแทนการมุ่งหาบุคคลมาลงโทษที่เป็นอำนาจของเจ้าพนักงานตำรวจและต้องดำเนินการแยกออกจากการสอบสวนหรือการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม

ประเด็นที่ ๑๐ ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือไม่

ความคิดเห็น : เนื่องจากพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ กำหนดให้ รฟม. เป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทาน ดังปรากฏตามมาตรา ๙ (๑๐) มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๗๕ หากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

ความคิดเห็น : เนื่องจากในปัจจุบัน รฟท. เป็นทั้งผู้สร้างเส้นทางและเดินรถ หรือ รฟม. สร้างเส้นทาง แล้วให้สัมปทานเดินรถ ลักษณะการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามหรือขัดแย้งกับระบบอนุญาตหรือไม่ และระบบอนุญาตจะมีผลกระทบต่อหน่วยงานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายเดิมหรือไม่ หรืออย่างไร

คำชี้แจง : ไม่เข้าซ้อน รฟม. จะต้องกำกับดูแลผู้รับสัมปทานให้เป็นไปตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด

ประเด็นที่ ๑๑ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. หรือไม่

ความคิดเห็น : หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรา ๕๗ ขอเสนอให้มีการพิจารณาเรื่องการให้สิทธิผู้ประกอบกิจการที่ได้รับใบอนุญาตสามารถยื่นเรื่องมายังกรมการขนส่งทางรางในเรื่องของการขอโอนสิทธิใบอนุญาตหากมีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้น เพื่อให้กรมการขนส่งทางรางได้มีข้อมูลในการพิจารณาโดยละเอียดทุก ๆ ด้านว่าจะสามารถอนุญาตให้มีการโอนสิทธิใบอนุญาตได้หรือไม่

คำชี้แจง : ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางแต่ละประเภท กรมการขนส่งทางรางจะพิจารณาผู้ที่ขอใบอนุญาตประกอบกิจการเฉพาะรายว่า มีความน่าเชื่อถือทางธุรกิจ มีความสามารถในการดำเนินการด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารเป็นไปตามมาตรฐาน มีความเหมาะสมทางการเงินและการประกันความรับผิดชอบอันอาจเกิดขึ้นจากการให้บริการ โดยการออกใบอนุญาตจะช่วยส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพได้อย่างแท้จริง จึงได้กำหนดข้อห้ามเรื่องการโอนสิทธิตามใบอนุญาตไว้

ประเด็นที่ ๑๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสาร และค่าบริการหรือไม่

ความคิดเห็น : เนื่องจากพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๙ (๓) ระบุว่า รฟม. มีอำนาจเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ ค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการรถไฟฟ้า หากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจทับซ้อนกัน จะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจน ในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

ความคิดเห็น : การกำหนดอัตราค่าบริการของการรถไฟฟ้า จะถูกกำหนดตามประเภทของการให้บริการ เช่น (๑) รถบริการเชิงสังคม (รถชานเมืองหรือท้องถิ่น) คิดค่าบริการในอัตราต่ำ และต้องได้รับการชดเชยรายได้จากรัฐบาล (๒) รถบริการพาณิชย์ (รถระหว่างเมือง) จะมีการคิดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามรูปแบบบริการที่แตกต่างกัน (๓) รถนำเที่ยว คิดค่าบริการอัตราพิเศษ หากมีการกำหนดอัตราขึ้นสูงอาจทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการกำหนดค่าบริการ ขบวนรถเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะต้องกำหนดให้เหมาะสมกับรูปแบบบริการและต้นทุนที่เกิดขึ้น แต่จะเหมาะสมกับการให้บริการเชิงสังคม เพราะมีมาตรฐานการให้บริการที่แน่นอน (รูปแบบเดียวกัน)

คำชี้แจง : ไม่เข้าข้อ รฟม. รฟท. จะต้องกำหนดอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ ที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ประกาศกำหนด

ประเด็นที่ ๑๓ ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถ และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

ความคิดเห็น : หากนำมาใช้กับระบบรถไฟฟ้าในเมืองซึ่งมีระยะห่างระหว่างขบวน (Headway) ค่อนข้างต่ำ ประมาณ ๒ นาที ถึง ๓ นาที และระบบรถไฟฟ้าในเมืองมีผู้ดำเนินการ (Operator) หลายรายทำให้เกิดความยุ่งยากในการบริหารจัดการรถไฟฟ้า จึงไม่สามารถที่จะใช้ทางร่วมได้

คำชี้แจง : การใช้ทางร่วมกัน และการจัดสรรตารางการเดินรถ ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ มุ่งเน้นการดำเนินการในเส้นทางที่เปิดให้มีการเปิดเสรีการเดินรถเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้ประโยชน์รางที่ยังมีความจุเหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้าของประเทศ ซึ่งไม่รวมถึงเส้นทางรถไฟฟ้าในเมืองที่มีผู้รับสัมปทานอยู่แล้ว

ประเด็นที่ ๑๔ ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกร การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุที่ยักรถล่าช้าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร

ความคิดเห็น : หากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเกี่ยวกับการคุ้มครองดังกล่าว ควรให้ผู้ให้บริการเป็นผู้เลือกกว่า จะยอมเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อประกันความเสียหายจากเหตุข้างต้นหรือไม่

คำชี้แจง : การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เป็นการคุ้มครองและเยียวยา ในเบื้องต้นให้ได้รับความเป็นธรรม กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการระบบขนส่งทางราง ซึ่งผู้โดยสารและผู้ให้บริการไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ เพิ่มเติม

๔. สรุปการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการตราพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.^๓ มีดังนี้

ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

การมีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง จะทำให้เอกชนสามารถเข้ามาประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางในเส้นทางที่มีความจุทางเหลืออยู่ได้ ส่งผลให้เกิดการแข่งขันในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และการกำหนดค่าบริการอย่างเป็นธรรมจะทำให้ราคาค่าบริการอยู่ในระดับที่เหมาะสม สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศไทยลดลง สร้างความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศไทยให้เพิ่มมากขึ้นได้ นอกจากนี้ การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ สถานีขนส่งทางบก ศูนย์กระจายสินค้า ที่พักรถสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาการเชื่อมต่อระบบคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านและพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระบบคมนาคมด้านอื่น ๆ โอกาสนี้จะสามารถทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคได้

ผลกระทบต่อสังคม

การมีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง ในด้านการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีและการจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้เกิดการขยายโครงข่ายทางรถไฟที่ครอบคลุมและเข้าถึงง่ายที่สุด เกิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างสูงสุด ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเมืองใหม่ ลดความแออัดของประชากรในเขตเมือง ทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการขนส่งทางรางที่มีคุณภาพ อันจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อคุณภาพชีวิตและภาคธุรกิจการท่องเที่ยว

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาวะ

การมีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง ทั้งการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ด้านการให้บริการ และด้านราคาค่าบริการ จะช่วยยกระดับการขนส่งทางรางให้มีมาตรฐานการบริการและมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่ดียิ่งขึ้น ในราคาที่เหมาะสม ส่งผลให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งทางรางในการเดินทาง และปรับเปลี่ยนโหมดในการเดินทางจากรถยนต์ส่วนตัวมาใช้บริการขนส่งทางรางมากยิ่งขึ้น ส่งผลโดยตรงต่อสิ่งแวดล้อม และสุขภาวะที่ดีขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางรางมีอัตราการปล่อยมลพิษสู่สิ่งแวดล้อมต่อคนที่น้อยกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล ลดปัญหา P.M 2.5 และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากภาคการขนส่ง อันเป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วนในปัจจุบัน

ผลกระทบอื่นที่สำคัญ

- ไม่มี -

^๓ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย, ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ., สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๗, <https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=M10HQ>, น. ๘.



๕. การเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

กรมการขนส่งทางรางได้มีการเปิดเผยสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ผ่านทางเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (<https://lawtest.egov.go.th/>) และระบบสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง (<http://www.drt.go.th/>)

๖. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย

กรมการขนส่งทางรางได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. แล้ว

๗. ความเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

จากการตรวจสอบเอกสารและหลักฐานที่เสนอมาพร้อมกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เห็นว่าได้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ วรรคสอง แล้ว

บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกต ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.*

๑. ความเป็นมา สภาพปัญหา และความจำเป็นที่จะต้องตราพระราชบัญญัติ

โดยที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนากการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาค อย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย ในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐาน อุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับ การพัฒนากการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตรา พระราชบัญญัตินี้^๑

๒. บทวิเคราะห์

ระบบการขนส่งทางราง (Rail Transport) เป็นการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าด้วยยานพาหนะ ที่วิ่งไปตามราง ที่ถือเป็นระบบการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่ช่วยในการเพิ่มความสะดวกให้แก่การค้าขาย ในรูปแบบต่าง ๆ หรือการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ หรือการขนส่งคนในรูปแบบ ผู้โดยสาร ทำให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในหลายมิติที่มีความสะดวกในหลายด้าน การขนส่งทางรางด้วยรถไฟเป็นการขนส่งโดยอาศัยรางในการเคลื่อนที่และมีการขนส่งเฉพาะระหว่าง สถานีต่าง ๆ เท่านั้น ไม่สามารถเดินทางบนผิวจราจรรูปแบบอื่นได้ ซึ่งระบบการขนส่งทางรางด้วยรถไฟ ถือเป็นหนึ่งในวิธีการขนส่งที่มีปัจจัยที่ดีในแง่ของราคาที่มีค่าใช้จ่ายในต้นทุนที่น้อยกว่าการขนส่ง ในรูปแบบอื่นสำหรับการบรรทุกที่หนักและมีปริมาณมาก ด้านเวลาที่เที่ยงตรงเนื่องจากไม่มีปัญหา จราจรเวลารอคอยจึงน้อยที่สุด มีความน่าเชื่อถือ มีความปลอดภัยสูง และมีสถิติในการเกิด อุบัติเหตุครั้ง ซึ่งในปัจจุบันระบบการขนส่งทางรางของประเทศไทยเริ่มมีการพัฒนาเพิ่มขึ้น อย่างเป็นลำดับ เพื่อรองรับโครงการหลายโครงการที่เป็นนโยบายสำคัญ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อมต่อสนามบิน หรือการพัฒนากระบวนรถไฟไฟฟ้าให้มีการเดินทางที่กระจายในหลายพื้นที่เพื่อครอบคลุม กับความต้องการของประชาชน ที่ผ่านมากการขนส่งทางรางจะมีเพียงการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ รฟท. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจแห่งเดียวที่ดูแลงานเกี่ยวกับระบบรางซึ่งประสบปัญหาภาวะขาดทุน

* เรียบเรียงโดยนางสาวจิตรกาน เจริญตระกูล วิทยากรชำนาญการพิเศษ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

^๑ เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้นสำหรับสมาชิกวุฒิสภาได้ใช้ในการติดตามผลการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติในวาระที่หนึ่ง ขึ้นรับหลักการของสภาผู้แทนราษฎร ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ เป็นผู้เสนอ), น. ๓, สืบค้นเมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๘, <https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=OK08M>.



เป็นจำนวนมากจากการให้บริการ ดังนั้น การจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อรองรับงานขนส่งทางราง โดยได้มีการบัญญัติร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อใช้เป็นกฎหมายในการกำกับดูแล การทำงานของกรมการขนส่งทางรางจึงเป็นการพัฒนาระบบขนส่งทางรางยุคใหม่ที่จะช่วยสร้างกลไกการดำเนินการ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สืบต่อมาจากการพัฒนาระบบการขนส่งคนด้วยรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีการก่อตั้งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. ขึ้น เพื่อรองรับการเดินรถไฟฟ้า ในช่วงเวลาที่ผ่านมา ส่งผลให้เอกชนเริ่มเข้ามามีบทบาทในการเป็นผู้ร่วมกิจการเดินรถกับรัฐ ทำให้เกิด ประเด็นทางกฎหมายเกี่ยวกับการรับสมัครงาน รวมถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้เดินรถไฟฟ้าในหลายประการ^๒

นอกจากนี้ ประเทศไทยมีแนวคิดและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางเพื่อรองรับ การพัฒนาด้านการค้าและการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ด้วยภูมิศาสตร์ของประเทศไทย มีความเชื่อมโยงกับภูมิศาสตร์ของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ราชอาณาจักรกัมพูชา และมาเลเซีย แนวคิดการพัฒนาดังกล่าว สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) เป้าหมายที่ ๘ ซึ่งมุ่งส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน ผ่านการยกระดับผลิตภาพแรงงานและการพัฒนา เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อการผลิต ทั้งนี้ การบรรลุเป้าหมายดังกล่าวจะต้องให้ความสำคัญ กับการเสริมสร้างความเป็นผู้ประกอบการ การสร้างงานอย่างเต็มที่และมีผลิตภาพ และการสร้าง และธำรงไว้ซึ่งงานที่มีคุณค่า เป้าหมายดังกล่าวยังสอดคล้องกับเป้าหมายที่ ๙ เรื่อง การมีระบบโครงสร้าง พื้นฐานที่ดีและการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ ๆ ออกมาสู่สังคมอย่างต่อเนื่อง การส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว ได้กลายเป็นปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญสำหรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาสังคม ในปัจจุบัน เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดี โดยเฉพาะด้านการคมนาคมและการขนส่ง จะช่วยให้ การเดินทางระหว่างประชาชนในพื้นที่ต่าง ๆ สามารถทำได้ง่ายขึ้น อันนำไปสู่การแลกเปลี่ยนสินค้า และบริการให้เกิดขึ้นในสังคมอย่างทั่วถึง ขณะที่การคิดค้นนวัตกรรมใหม่ ๆ จะนำไปสู่การยกระดับ คุณภาพชีวิตของประชาชนในสังคมให้มากยิ่งขึ้น เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีประหยัดพลังงาน การพัฒนา เทคโนโลยีในภาคอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการใช้ชีวิตและการทำธุรกิจ

ในระยะที่ผ่านมา ประเทศไทยมีความก้าวหน้าในการพัฒนาและขยายเครือข่ายระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งสะท้อนให้เห็นในผลการจัดอันดับขีดความสามารถ ในการแข่งขัน (World Competitiveness Ranking) โดยสถาบัน International Institute for Management Development (IMD) ข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าขีดความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานมีแนวโน้มที่ดีขึ้น ซึ่งสามารถสะท้อนให้เห็นถึงความก้าวหน้า ในการพัฒนาเครือข่ายคมนาคมขนส่งทางบก ทางราง และทางอากาศ รวมทั้งการขนส่งสินค้า

ยิ่งไปกว่านั้น การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศไทยที่เกิดขึ้นในช่วงทศวรรษ ที่ผ่านมา ยังคงมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

^๒ พชพร มหาเถถง, “ร่างพระราชบัญญัติขนส่งทางราง พ.ศ. ศึกษากรณีผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง,” วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี ๑๒, ๑ (มกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๗): น. ๑๓, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘, <https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=5RYI4>.



อันจะนำไปสู่การเสริมสร้างความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนของประเทศชาติสืบไป และนโยบายเชื่อมโยงด้านการขนส่งสินค้าโดยระบบการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศที่สำคัญจากยุโรปมาเอเชีย และจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรางเข้ามาสู่กลุ่มประเทศ CLMV เชื่อมโยงไปยังเมืองที่สำคัญของราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมทั้งประเทศไทย ซึ่งมีภูมิศาสตร์ทางบกติดกันในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคอาเซียน โดยมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าทางราง (The Circular Rail Link) ประมาณ ๗,๐๐๐ กิโลเมตร ได้แก่ เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ถึงคุนหมิง

แต่กระนั้นก็ตาม กลไกและระบบกฎหมายภายในของประเทศไทยยังไม่พัฒนาให้เท่าทันต่อการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรางระหว่างประเทศและมาตรฐานในการประกอบกิจการขนส่งทางรางระหว่างประเทศแต่อย่างใด ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาร่างกฎหมายประกอบกิจการขนส่งทางรางกฎหมายที่รองรับต่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (Transit Oriented Development (TOD)) ประกอบกับประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางระหว่างประเทศขององค์การระหว่างประเทศองค์กรหนึ่งองค์กรใดแต่อย่างใด

ทั้งนี้ หลักเกณฑ์และมาตรฐานของกฎหมาย (Law) และข้อกำหนด (Regulation) ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางจำต้องได้รับการพัฒนาเป็นระบอบ (Regimes) กฎหมายภายในเฉพาะ (*sui generis law*) ด้วยเหตุที่จะนำไปสู่ความแน่นอน (Certainty) ในเชิงกฎหมายที่รองรับต่อการพัฒนามาตรฐานการประกอบกิจการและการให้บริการในหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาระบบการบริหารจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานในการสัญจรทางรางทั้งภายในและระหว่างประเทศ การกำหนดตัวบุคคลผู้มีหน้าที่รับผิดชอบระบบโครงสร้างพื้นฐาน การกำหนดมาตรฐานสัญญาและความรับผิดชอบตามกฎหมาย บุคคลที่ให้บริการและที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น การใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ใช้บริการ หรือแม้แต่การใช้สิทธิเพื่อป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้น^๓

จึงกล่าวได้ว่า ระบบการขนส่งสาธารณะถือเป็นปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิตของประชาชน เนื่องจากการเลือกใช้ระบบการขนส่งในการเดินทางเพื่อไปประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวัน จะสะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตความเป็นอยู่และการมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีจะช่วยปรับปรุงระบบการขนส่งสำหรับภาคธุรกิจด้วย เมื่อกล่าวถึงระบบการขนส่งทางรางของประเทศไทยแม้จะมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ แต่ในปัจจุบันมีอัตราการใช้การโดยสารด้วยระบบรางทั้งระหว่างเมืองและในกรุงเทพมหานครที่มีการให้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ตลอดหลายปีที่ผ่านมา ระบบการขนส่งทางรางไทยได้มีการปรับปรุงระบบรางให้มีความทันสมัยที่ส่งผลทางด้านราคา หรือค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ควบคู่ไปกับการยกระดับการให้บริการดีขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุที่การจัดทำโครงสร้างพื้นฐานในระบบการขนส่งทางรางจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เป็นพื้นที่หลักในการผลิตและการส่งออกของไทย ทั้งนี้ หากมีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นจะช่วยส่งผลดีต่องานบริการได้อย่างมีนัยสำคัญ

^๓ เกียรติพร อำไพ, “แนวทางการพัฒนากฎหมายในการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืนในการประกอบกิจการขนส่งทางรางในประเทศไทย,” น. ๕-๗, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘, <https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=VAQNB>.



โดยการส่งเสริมสนับสนุนให้กิจการขนส่งทางรางเป็นการให้บริการสาธารณะต่อประชาชน การกำหนดคุณสมบัติของเอกชนที่ถูกคัดเลือกให้รับใบอนุญาตเข้ามาเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแต่ละประเภท ย่อมถือว่ามีความสำคัญในลำดับต้น แต่ควรต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เข้มงวด เพราะผู้ประกอบการมีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดหลายประการ ทั้งในด้านการรักษามาตรฐานต่าง ๆ ในการขนส่ง การรักษาความปลอดภัย การจัดให้มีการประกันภัย การจัดสรรตารางการเดินรถ การกำหนดอัตราค่าโดยสารและบริการ หน้าที่อีกประการที่สำคัญ คือ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของราง หรือทางเฉพาะต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อราง หรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันเมื่อมีการร้องขอ โดยให้ปฏิบัติต่อผู้ขอทุกรายอย่างเป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายอื่นด้วย หากมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กรมการขนส่งทางรางควรใช้มาตรการลงโทษอย่างเด็ดขาด ในการกำกับดูแลเพื่อป้องกันการผูกขาดของเอกชนรายใหญ่ที่ถือใบอนุญาตไม่ให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมในการประกอบกิจการ เพื่อเปิดโอกาสให้บริษัทรายย่อยอื่น ๆ ได้มีโอกาสเข้ามารับงาน ในอุตสาหกรรมนี้ด้วย และเมื่อร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มีผลบังคับใช้ ตามกฎหมายแล้ว จะส่งผลให้มีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางรางที่ชัดเจนมากขึ้น การเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถเข้ามาประกอบกิจการขนส่งทางรางได้ จะทำให้เกิดการแข่งขัน ในการประกอบกิจการของภาคธุรกิจ การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม จึงมีผลต่อการเลือกใช้บริการของประชาชนเป็นอย่างมาก แต่ด้วยสาเหตุที่การกำหนดอัตราค่าโดยสาร และค่าบริการ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มาตรา ๕๕ บัญญัติให้เป็นหน้าที่ ของผู้ได้รับใบอนุญาต และประกาศให้สาธารณชนทราบ ซึ่งหากประสงค์จะกำหนดเพิ่มราคา ต้องผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาตามที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศ กำหนด ประเด็นนี้ กรมการขนส่งทางรางจึงได้มีการเปิดรับฟังความคิดเห็นในเรื่องการพิจารณา กำหนดมาตรฐานราคาค่าโดยสารหรือค่าบริการของการขนส่งทางราง โดยเฉพาะกรณีของอัตรา ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่มีเป้าประสงค์เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ได้อย่างเท่าเทียมกันซึ่งถือเป็นนโยบายของรัฐ ดังนั้น กรมการขนส่งทางรางจึงควรมีกฎหมายลำดับรอง เพื่อรองรับเกี่ยวกับวิธีการจัดเก็บและอัตราค่าโดยสารที่เป็นมาตรฐาน เพื่อไม่ให้เกิดการแข่งขัน ที่ไม่เป็นธรรมทางด้านราคาค่าโดยสารและอัตราค่าขนส่งทางรางอื่น ๆ ด้วย^๔

๓. บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

การมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางจะทำให้การกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพอันจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและด้านเศรษฐกิจ ของประเทศ รวมทั้งเป็นการควบคุมให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนและผู้ให้บริการด้วย ทั้งในด้านมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรฐานการให้บริการ การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่งและค่าบริการให้เกิดความเป็นธรรม นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้เกิด การเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับเครือข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง อันจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และก่อให้เกิดความคุ้มค่าจากการใช้ทรัพยากรร่วมกัน

^๔ อ้างแล้วตามเชิงอรรถที่ ๒, น. ๑๗-๑๘.

ข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. บัญญัติขึ้นเพื่อเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้น จึงควรมีการกำหนดอัตราค่าโดยสาร และค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรม การที่ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มาตรา ๕๕ บัญญัติให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสาร จึงมีข้อควรพิจารณาว่า จะมีแนวทางอย่างไร ที่จะทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตได้มีการกำหนดราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมอย่างแท้จริง แม้กฎหมายจะกำหนดให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนดไว้ก็ตาม

ข้อมูลทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.^๑

๑. กระบวนการในการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการของการขนส่งทางราง

อัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้า

ปัจจุบันใช้มาตรฐานหลักเกณฑ์ตาม MRT Assessment Standardization ของ Asian Development Bank : ADB ซึ่งเป็นรูปแบบตามระยะทาง (Distance-Base Fare) แบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือ ค่าแรกเข้า และค่าโดยสารตามระยะทาง โดยหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ใช้ดัชนีราคาผู้บริโภคหมวดอื่น ๆ ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่ม (Consumer Price Index Non Food & Beverages : CPI NFB) ในการคำนวณอัตราค่าโดยสาร โดยกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารไว้ดังนี้

$$FR = BFR \times (ACPI \div BCPI)$$

โดยที่ - Fare Rate หรือ FR หมายถึง อัตราค่าโดยสารใหม่หลังการปรับ

- Base Reference Fare Rate หรือ BFR หมายถึง อัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิงตามที่ตกลงกันในสัญญาร่วมลงทุน หรืออัตราค่าโดยสารที่มีการปรับแล้วในครั้งสุดท้าย
- Applicable Consumer Price Index for Basic Reference Fare Rate Adjustment หรือ ACPI หมายถึง ดัชนีราคาผู้บริโภคที่เหมาะสมสำหรับการปรับอัตราค่าโดยสาร คือ ดัชนีราคาผู้บริโภคของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล หมวดอื่น ๆ ไม่รวมอาหารและเครื่องดื่ม (Non-Food and Beverages) โดยใช้ปีฐานเดียวกัน
- Base Consumer Price Index หรือ BCPI หมายถึง ดัชนีราคาผู้บริโภคซึ่งอ้างอิงจากดัชนีราคาผู้บริโภคของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลหมวดอื่น ๆ ไม่รวมอาหารและเครื่องดื่ม (Non-Food and Beverages) หรือดัชนีราคาผู้บริโภคที่ใช้เป็นฐานคำนวณอัตราค่าโดยสารครั้งก่อน

โดยใช้ชุดสมมติฐานมาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์ทางการเงินเฉพาะส่วนโครงสร้างอัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้ เมื่อ พ.ศ. ๒๕๔๔ คือ ค่าแรกเข้าระบบ ๑๐.๐๐ บาท + อัตราค่าโดยสาร ๑.๘๐ บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งการปรับอัตราค่าโดยสารจะปรับขึ้นด้วยค่าดัชนีราคาผู้บริโภคหมวดอื่น ๆ ไม่ใช่อาหาร และเครื่องดื่ม (Consumer Price Index Non Food & Beverages) โดยการขึ้นค่าโดยสารจะสามารถปรับขึ้นได้เมื่อครบ ๒๔ เดือน

^๑ กรมการขนส่งทางราง.

ค่าโดยสารรถไฟฟ้าระหว่างเมือง

ค่าโดยสารระหว่างเมือง แบ่งออกเป็น ๒ ส่วน ประกอบด้วยค่าโดยสารตามระยะทาง และค่าธรรมเนียม โดยค่าธรรมเนียมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะออกใบแทรกเพื่อกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม และค่าโดยสารตามระยะทาง รฟท. ได้กำหนดอัตราค่าโดยสาร ดังนี้

ชั้นโดยสาร	ค่าโดยสารรถไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ รฟท. ปัจจุบัน (บาท/กิโลเมตร)			
	๑-๑๐๐	๑๐๑-๒๐๐	๒๐๑-๓๐๐	๓๐๐ ขึ้นไป
ชั้น ๑	๐.๙๓๒	๐.๘๕๓	๐.๗๘๕	๐.๗๓๙
ชั้น ๒	๐.๔๘๘	๐.๔๒๐	๐.๓๗๕	๐.๓๓๖
ชั้น ๓	๐.๒๑๕	๐.๑๘๐	๐.๑๖๐	๐.๑๔๕

หมายเหตุ : อัตราค่าโดยสารตามระยะทาง ไม่รวมค่าธรรมเนียม

ทั้งนี้ ค่าโดยสารรถไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ปัจจุบัน ของ รฟท. มีการขึ้นอัตราค่าโดยสารครั้งล่าสุด ที่ประกาศไว้ในใบแทรกที่ ๕๕๘ ในสมุดกฎข้อบังคับ ว่าด้วยระเบียบการบรรทุกส่งผู้โดยสาร และสัมภาระของผู้โดยสารตามทางรถไฟ และอัตราค่าโดยสาร เล่ม ๒ พระพุทธศักราช ๒๕๖๙ ประกาศ ณ วันที่ ๑ เดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๓๙ หรือเมื่อ ๒๘ ปีที่ผ่านมาแล้ว ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องสถานะต้นทุนการเดินรถของ รฟท. เศรษฐกิจ และค่าครองชีพ จากผลการศึกษาโครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง กรมการขนส่งทางราง (ขร.) จึงเห็นสมควรให้มีการปรับขึ้นค่าโดยสารตามระยะทางรถไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ ชั้น ๑ และชั้น ๒ ในอัตราร้อยละ ๒๕ ของราคาปัจจุบัน

*กระบวนการกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่งทางราง กรมการขนส่งทางรางอยู่ระหว่างศึกษาภายใต้โครงการศึกษาการกำหนดอัตราชั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง (สิ้นสุดสัญญา เดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๘)

๒. สถิติอุบัติเหตุของการขนส่งทางราง

๒.๑ ข้อมูลสถิติเหตุขัดข้องและระยะเวลาล่าช้าจากเหตุขัดข้องของรถไฟฟ้าในเมือง

ข้อมูลระบุเป็นจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ และปีที่เกิดเหตุขัดข้องและระยะเวลาล่าช้าจากเหตุขัดข้องของรถไฟฟ้าในเมือง ตั้งแต่เดือน มิถุนายน ๒๕๖๕ ถึง มิถุนายน ๒๕๖๘ ดาวน์โหลดข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ https://drt.gdcatalog.go.th/dataset/drt2566_03



๒.๒ ข้อมูลอุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟ ข้อมูลระบุเป็นจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ และปีที่เกิดเหตุ พิกัดที่เกิดเหตุ (GIS) ประเภทเส้นทาง ตำแหน่งบริเวณสถานที่ใกล้เคียง และหมายเลขขบวนรถไฟ ตั้งแต่วันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๐ ถึง ๑๕ เมษายน ๒๕๖๘ ดาวน์โหลดข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ https://drt.gdcatalog.go.th/dataset/drt2566_05



๓. สถิติประชาชนใช้บริการการขนส่งทางราง

๓.๑ ปริมาณผู้โดยสารในระบบขนส่งทางราง

สรุปสถิติการให้บริการระบบขนส่งทางราง จำนวนเที่ยววิ่ง ตั้งแต่เดือน มกราคม ๒๕๖๔ ถึง มิถุนายน ๒๕๖๘ ดาวน์โหลดข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ https://drt.gdcatalog.go.th/dataset/drt2565_03



๓.๒ ปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

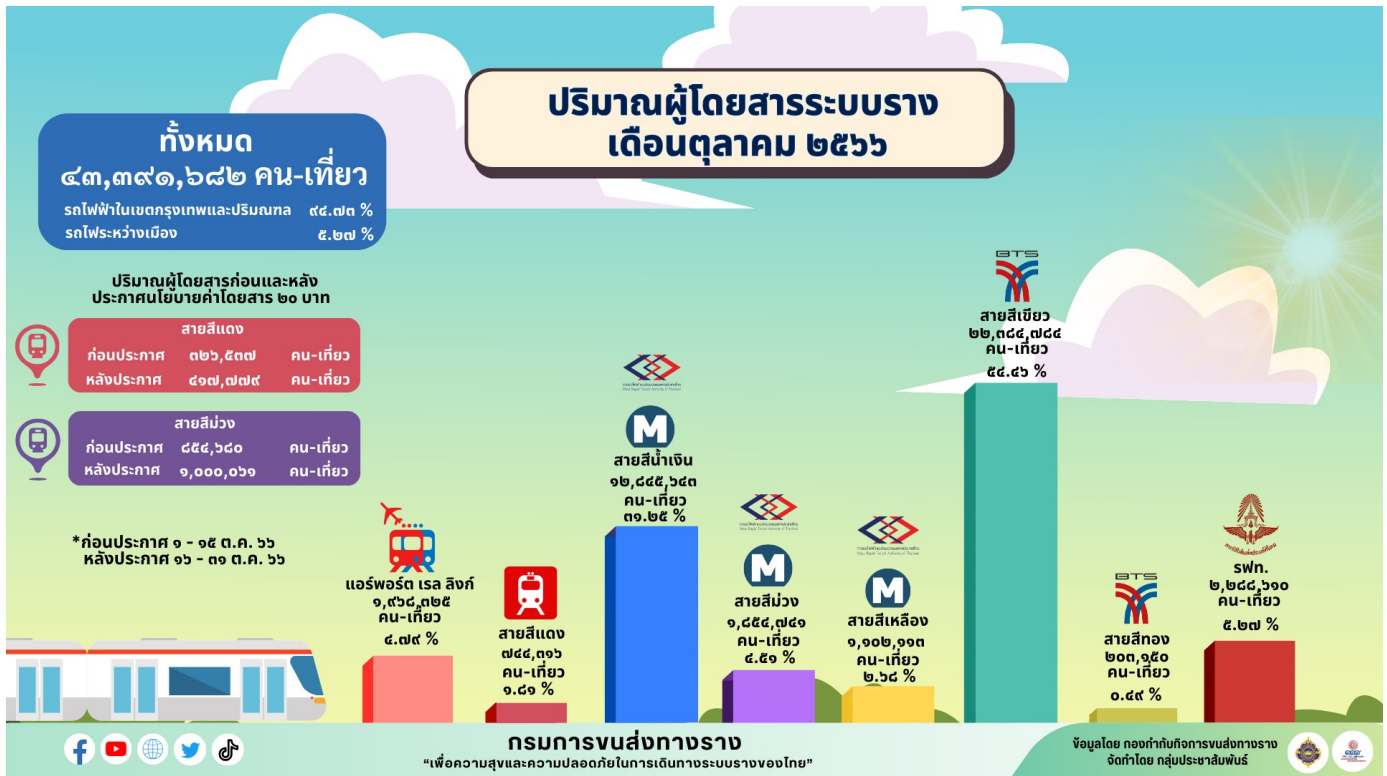
สถิติปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำแนกรายสถานี ตั้งแต่เดือน มกราคม ๒๕๖๕ ถึง กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ดาวน์โหลดข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ https://drt.gdcatalog.go.th/dataset/drt2566_02



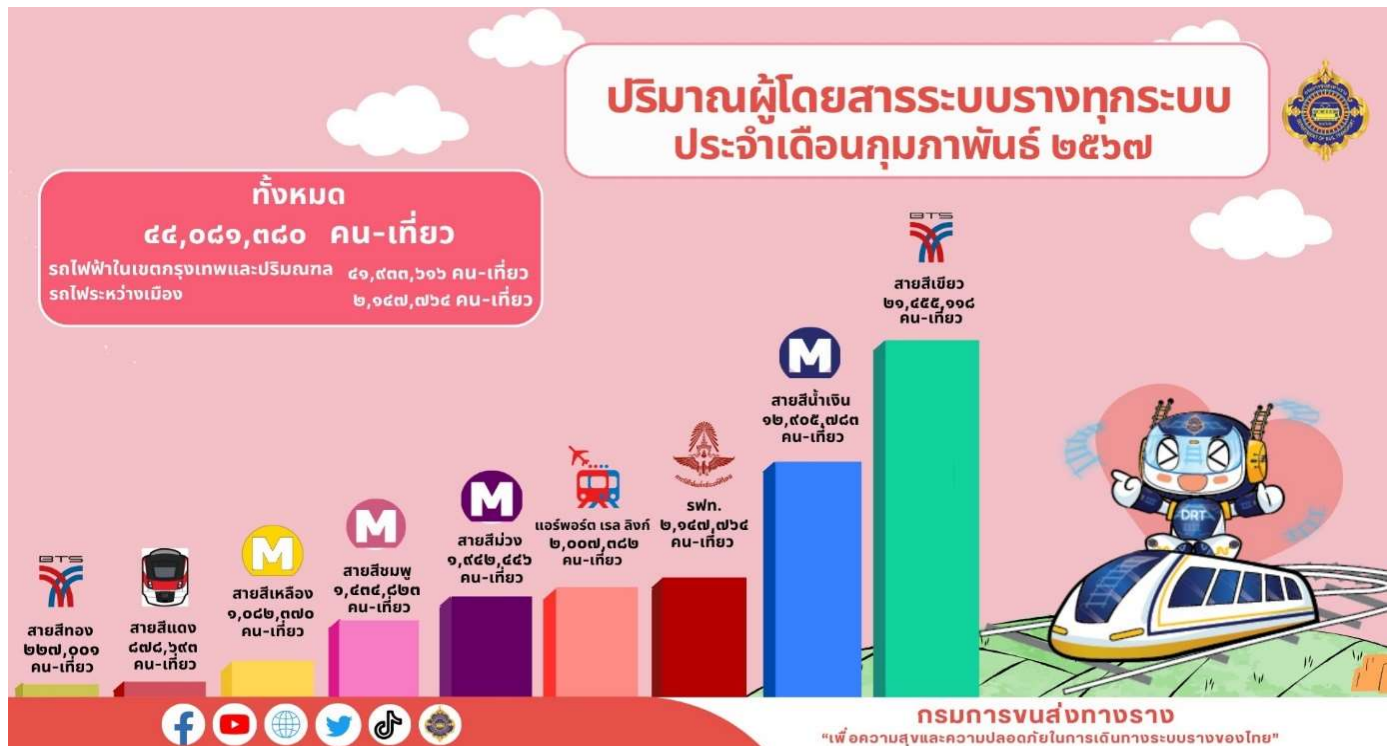
๓.๓ ปริมาณผู้โดยสารระบบรางทุกระบบ

ข้อมูลตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ถึง ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๘

























๔. ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.^๒

๔.๑ ทำไมถึงจำเป็นต้องมีร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

เนื่องด้วยโครงสร้างในการประกอบกิจการขนส่งทางรางของประเทศไทยที่ผ่านมา ผู้ประกอบกิจการแต่ละราย เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทำหน้าที่เป็นทั้งผู้ให้บริการและกำกับดูแลการให้บริการของตนเอง ซึ่งไม่สอดคล้องกับหลักการในการกำกับดูแลกิจการขนส่งสาธารณะของรัฐ และยังส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางราง อีกทั้งในด้านของการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ควรจะได้รับ เช่น ความปลอดภัย การกำหนดอัตราค่าโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ รวมถึงความล่าช้าของการเดินรถหรือการยกเลิกการเดินรถโดยที่ไม่แจ้งให้ทราบ รวมถึงความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้ความน่าเชื่อถือและประสิทธิภาพการบริการลดลง ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการและไม่สามารถตอบสนองความต้องการของสังคมได้อย่างเพียงพอ

จากปัญหาที่กล่าวมานี้ กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางรางจึงต้องผลักดันร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญประการหนึ่ง เพื่อเข้ามากำหนดมาตรฐานระบบขนส่งทางรางให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางของหน่วยงานเดิมที่เคยมีหน้าที่ให้บริการ เพื่อให้เกิดการพัฒนาและการบริหารจัดการให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักของประเทศ อันจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

^๒ ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางราง.

โดยหัวใจสำคัญของการออกร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. คือ การกำกับดูแลควบคุมกิจการขนส่งทางรางอย่างรอบด้าน การเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนา ด้านการขนส่งทางราง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน การกำกับดูแลมาตรฐานด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ เช่น การคุ้มครองผู้โดยสารจากเหตุที่ี่ยวรถขนส่งทางรางล่าช้า หรือยกเลิกการเดินทาง ที่ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับชดเชยค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมจากผู้ประกอบกิจการ การจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือสินค้า การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ครอบคลุมไปถึงคนพิการ ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก

ทั้งหมดนี้เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง และการบริหารจัดการการขนส่งทางราง อย่างเป็นระบบ

๔.๒ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มีบทบาทอย่างไรในการยกระดับมาตรฐานระบบรางของไทย

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ฉบับนี้ จะเข้ามามีบทบาทในการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัย และด้านการซ่อมบำรุงทาง รวมถึงการประกอบกิจการ การบริการ และการกำหนดอัตราค่าบริการอย่างเป็นธรรมและเหมาะสม เพื่อยกระดับระบบรางให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และมีการแข่งขันเสรีซึ่งจะทำให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้ทรัพยากรระบบราง และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน โดยแบ่งออกเป็นประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

๑) การกำหนดมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางในรูปแบบใบอนุญาต

มีการกำหนดคุณสมบัติและหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางและผู้ประจำหน้าที่ รวมถึงหลักเกณฑ์การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง เพื่อให้รัฐสามารถกำกับดูแลการดำเนินงานของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง เนื่องจากการขนส่งทางรางเป็นสาธารณูปโภคที่สำคัญและจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ซึ่งเป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยการใช้ระบบอนุญาตนี้ ยังช่วยสร้างความมั่นใจว่ามาตรฐานการดำเนินงานและความปลอดภัยของการขนส่งทางรางจะเป็นไปตามข้อกำหนดที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางราง อีกทั้งยังช่วยให้เกิดการพัฒนาและแข่งขันเสรีในอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง อันจะนำไปสู่การลดต้นทุนและราคาค่าโดยสาร ซึ่งเป็นประโยชน์โดยตรงต่อประชาชน

๒) การเชื่อมต่อโครงข่ายรางและการจัดสรรความจุในการเดินรถ

มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อดำเนินการขนส่งทางราง โดยเอกชนจะได้รับอนุญาตให้เดินรถขนส่งทางรางในช่วงเวลาที่ว่างอยู่ และชำระค่าบริการให้ รฟท. และยังสามารถให้บริการด้วยความถี่ที่เหมาะสมต่อความต้องการใช้บริการ ในกรณีการขนส่งผู้โดยสาร และเพิ่มความถี่ของการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการใช้โครงสร้างพื้นฐานอย่างคุ้มค่า และเป็นประโยชน์ในการลดต้นทุนด้านการขนส่ง

๓) การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล

อีกหนึ่งในบทบาทสำคัญสำหรับการยกระดับมาตรฐานระบบราง คือ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวดและครอบคลุม เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับประเทศเพื่อนบ้าน และการขยายตัวของระบบรางในอนาคต กรมการขนส่งทางรางจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด และมาตรฐานที่ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการเป็นมาตรฐานเดียวกัน การกำหนดให้เจ้าของโครงการจัดให้มีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระที่เป็นนิติบุคคล และมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐานและทดสอบการเดินรถขนส่งทางราง ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางให้ความเห็นชอบมีหน้าที่ตรวจสอบระบบและความปลอดภัยของการเดินรถขนส่งทางรางพร้อมที่จะให้บริการแก่ประชาชน เพื่อให้มีหน่วยงานอิสระมาตรวจสอบมาตรฐานการทดสอบการเดินรถว่ามีคุณสมบัติครบถ้วน โดยจะมีการตรวจสอบระบบความปลอดภัยในทุกขั้นตอน ตั้งแต่การทดสอบการเดินรถ การตรวจสอบสภาพโครงสร้างพื้นฐาน และการตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในวงกว้าง

๔) การมีโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและค่าบริการที่เป็นธรรม

มีการกำหนดอัตราขึ้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นของผู้ได้รับใบอนุญาตที่เหมาะสม และเป็นธรรมแก่ทั้งผู้ประกอบการขนส่งทางรางและผู้โดยสาร อีกทั้งยังกำหนดให้มีการทบทวนอัตราขึ้นสูงดังกล่าวทุก ๕ ปี เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

การยกระดับมาตรฐานระบบรางภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ฉบับนี้ จะมุ่งเน้นไปที่การสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการแข่งขันในระบบการขนส่งทางราง การใช้โครงสร้างพื้นฐานอย่างคุ้มค่า การยกระดับความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และการมีอัตราค่าโดยสารและบริการที่เป็นธรรมมากที่สุด เพื่อให้การขนส่งทางรางเป็นทางเลือกที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชนในระยะยาว

ข้อมูลทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางของประเทศไทยและต่างประเทศ*

การขนส่งทางรางของประเทศไทยและต่างประเทศ^๑

๑. กรณีศึกษาการขนส่งทางรางในประเทศไทย

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ กรมการขนส่งทางราง (Department of Rail Transport) ได้จัดตั้งขึ้นภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นองค์กรกำกับดูแลระบบการขนส่งทางรางให้มีความปลอดภัย มีภารกิจหลักขององค์กร คือ การเสนอแนะนโยบาย มาตรการ จัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งทางรางให้มีมาตรฐาน และการพัฒนาคุณภาพในการให้บริการและกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อนำมาใช้เป็นมาตรการบังคับทางกฎหมายในการกำกับดูแลและส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้มีระดับคุณภาพและความปลอดภัย ทั้งนี้ แนวทางการขนส่งทางรางของประเทศไทยในอนาคตจะสนับสนุนให้มีผู้ประกอบการภาคเอกชนเข้ามาประกอบกิจการขนส่งทางรางมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้เกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการที่นำไปสู่การยกระดับคุณภาพการให้บริการ ส่งผลดีต่อประชาชนและภาคธุรกิจด้วย แต่การสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมประกอบกิจการขนส่งทางราง จำเป็นต้องมีการกำหนดกฎระเบียบ หลักเกณฑ์ กติกา รวมถึงมาตรฐานของการให้บริการให้ชัดเจนและเป็นไปอย่างเหมาะสม พร้อมทั้งการออกกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง การอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง การกำกับดูแลการใช้ประโยชน์จากราง และใบอนุญาต ซึ่งต้องให้มีความสอดคล้องกับระบบการทำงานด้วย

๒. กรณีศึกษาการขนส่งทางรางในต่างประเทศ

กรณีศึกษาการขนส่งทางรางในประเทศญี่ปุ่น กลุ่มสหภาพยุโรป ได้แก่ ประเทศสเปน สหราชอาณาจักร และประเทศสิงคโปร์ ดังนี้

๒.๑ ประเทศญี่ปุ่น

กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยว (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism: MLIT) เป็นกระทรวงที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางของประเทศไทยและมีการจัดตั้งกรมราง (Railway Bureau) ที่มีหัวหน้าส่วนราชการของกรมราง ได้แก่ อธิบดีกรมราง (Director General) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำกับดูแล

* เรียบเรียงโดย นางสาวจิตกรกาน เจริญตระกูล วิทยากรชำนาญการพิเศษ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

^๑ พัทธกร มหาถลาง, “ร่างพระราชบัญญัติขนส่งทางราง พ.ศ. ศึกษากรณีผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง,” วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี ๑๒, น.๑ (มกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๗): น.๑๓-๑๗, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘, <https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=5RYI4>.



กลุ่มบริษัทรถไฟญี่ปุ่น (Japan Railway Group) และผู้ประกอบการขนส่งทางรางของเอกชน มีอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการวางระบบและเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับระบบขนส่งทางราง และงานด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงปฏิบัติงานเกี่ยวกับการดำเนินการเดินรถ การพัฒนา การประกอบการขนส่งทางราง การปรับปรุงแก้ไขงานขนส่งทางราง การปฏิบัติงานเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย การจัดการขนส่ง การจดทะเบียน การอบรม และการกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง โดยประเทศญี่ปุ่นได้มีการตรากฎหมายที่เกี่ยวกับระบบขนส่งทางรางหลายฉบับ ดังนี้

๑) พระราชบัญญัติการประกอบการรถไฟ ค.ศ. ๑๙๐๐ (Railway Operation Act 1900) ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง บทบัญญัติหลักจะเกี่ยวข้องกับระบบการปฏิบัติงานขนส่งทางรางใน ๓ เรื่อง ได้แก่ วัสดุอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งทางราง รวมถึงงานขนส่งทางราง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง และผู้โดยสาร โดยมีการกำหนดหน้าที่ของทั้งผู้ประกอบการและผู้ให้บริการเพื่อให้เกิดการบริการทางคมนาคมที่ปลอดภัยและมีบทกำหนดโทษด้วย

๒) พระราชบัญญัติการประกอบกิจการรถไฟ ฉบับที่ ๙๒ ค.ศ. ๑๙๘๖ (Railway Business Act No. 92 of 1986) มีวัตถุประสงค์เพื่อกำกับดูแลธุรกิจที่ประกอบการขนส่งทางรางทั้งที่เป็นการขนส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งสินค้าด้วยระบบการขนส่งทางราง โดยภาพรวมกฎหมายบัญญัติขึ้นเพื่อรองรับกับธุรกิจของเอกชนที่เข้ามาดำเนินกิจการขนส่งทางรางต่าง ๆ ในญี่ปุ่น

๓) พระราชบัญญัติว่าด้วยรางรถไฟ ฉบับที่ ๗๖ ค.ศ. ๑๙๒๑ (Act on Rail Tracks Act No. 76 of 1921) บัญญัติขึ้นเพื่อส่งเสริมให้งานขนส่งทางรางเกิดประโยชน์กับสาธารณะ จัดการบริหารจัดการกิจการรถไฟให้มีความเหมาะสม ทั้งในด้านการรักษาความปลอดภัยของการขนส่ง และคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ใช้บริการขนส่ง รวมถึงเพื่อพัฒนากิจการรถไฟอย่างยั่งยืน มีการกำหนดในส่วนของการขอรับใบอนุญาตที่แบ่งประเภทของการประกอบการขนส่งทางรางไว้ในมาตรา ๓ กำหนดว่า ผู้ที่ประสงค์จะประกอบการขนส่งทางรางจะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยว กฎหมายฉบับนี้มีการกำหนดเส้นทางเดินรถของกิจการที่จะเข้าเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางราง สำคัญคือ ต้องมีรายละเอียดประเภทของการประกอบการขนส่งทางรางที่จะดำเนินการโดยให้ระบุความประสงค์ในกรณีที่จะประกอบการเฉพาะขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าอย่างใดอย่างหนึ่งเท่านั้น โดยมีการกำหนดระยะเวลาในการเข้าประกอบกิจการด้วย

เมื่อพิจารณาในภาพรวมแล้วจะเห็นได้ว่าประเทศญี่ปุ่นได้มีการวางระบบกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่สำคัญไว้หลายฉบับเพื่อเป็นพื้นฐานในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศ โดยเล็งเห็นถึงความสำคัญของการวางรากฐานที่เป็นหลักของการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาสภาพแวดล้อมในการขนส่งทางรางแบบบูรณาการ เพื่อรองรับการพัฒนาชุมชน สังคม และประเทศชาติอีกด้วย

๒.๒ กลุ่มสหภาพยุโรป

หน่วยงานซึ่งกำกับดูแลความปลอดภัยทางรางของสหภาพยุโรป คือ หน่วยงานสหภาพยุโรปเพื่อการรถไฟ (European Union Agency for Railways: ERA) ที่เป็นหน่วยงานสำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุกับ Investigator ของประเทศสมาชิก และมีกฎหมายในการกำกับดูแลความปลอดภัยทางรางที่เป็นกฎหมายหลัก ๒ ฉบับ คือ

๑) คำสั่งด้านความปลอดภัย ค.ศ. ๒๐๐๔ (Safety Directive 2004/49/EC) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างการแข่งขันและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางที่ปลอดภัยครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ในสหภาพยุโรปแทนที่การจำกัดอยู่แค่ในระดับประเทศ ซึ่งมีขอบเขตการใช้กับระบบการขนส่งทางรางในประเทศกลุ่มสหภาพยุโรปให้ระบบมีความปลอดภัยทั้งหมด รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการด้านการจราจรและการมีมติสัมพันธของผู้ประกอบการกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน

๒) คำสั่งว่าด้วยการทำงานร่วมกัน ค.ศ. ๒๐๐๘ (Interoperability Directive 2008/57/EC) ข้อบังคับนี้กำหนดเงื่อนไขให้ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดการทำงานร่วมกันภายใต้ระบบรถไฟยูเนียน โดยมีการกำหนดระดับที่เหมาะสมในด้านเทคนิค เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวก ปรับปรุง และพัฒนาบริการขนส่งทางรางภายในสหภาพและกับประเทศที่สาม รวมทั้งเป็นส่วนช่วยให้พื้นที่รถไฟเดี่ยวของยุโรปเสร็จสมบูรณ์ รวมถึงความก้าวหน้าของตลาดภายในด้วยเงื่อนไขดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการออกแบบ การก่อสร้าง การให้บริการ การปรับปรุงให้ดีขึ้นหรือยกระดับ (Upgrade) ต่ออายุการดำเนินงาน และการบำรุงรักษาส่วนต่าง ๆ ของระบบ ตลอดจนคุณสมบัติทางวิชาชีพ เงื่อนไขด้านสุขภาพและความปลอดภัยที่ใช้กับพนักงานที่มีส่วนร่วมในการดำเนินการและบำรุงรักษาระบบด้วย

ประเทศสเปนซึ่งเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปที่ได้รับการจัดอันดับจากรายงานความสามารถในการแข่งขันระดับโลกปี ค.ศ. ๒๐๑๙ (Global Competitiveness Report 2019) ให้เป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งทางราง (Efficiency of train services) เป็นอันดับที่ ๙ ของโลก ในประเทศสเปนมีเครือข่ายรถไฟระยะทางรวม ๑๕,๖๕๒ กิโลเมตรสำหรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า มีสถานีรถไฟรวม ๑,๔๕๓ สถานี เครือข่ายรถไฟความเร็วสูง ๓,๗๖๒.๔ กิโลเมตร ที่จัดว่ายาวที่สุดในยุโรปและยาวเป็นอันดับ ๒ ของโลกรองจากประเทศจีน

มีช่องทางการขนส่งทางรางอีก ๓๘ ช่องทาง และมีการคมนาคมขนส่งทางรางทั้งด้านการให้คำปรึกษา วิศวกรรมการก่อสร้างและอุปกรณ์ต่าง ๆ มีเทคโนโลยี นวัตกรรม ความปลอดภัย และคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมในระดับต้นของโลก

บริษัทในประเทศสเปนจึงได้รับสัมปทานให้เข้าไปดำเนินโครงการรถไฟใน ๙๐ กว่าประเทศทั่วโลก ทั้งรถไฟความเร็วสูง รถไฟธรรมดา รถไฟใต้ดิน และรถราง เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงฮารามาเนน (Haramain) ที่เชื่อมต่อระหว่างนครเมกกะและเมืองเมดินา ประเทศซาอุดีอาระเบีย ประเทศสเปนมีหน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่ดูแลบริหารจัดการการรถไฟที่ขึ้นตรงต่อกระทรวงคมนาคม การเคลื่อนย้ายและวาระแห่งเมือง (Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda) ที่ชื่อว่า ผู้บริหารโครงสร้างพื้นฐานรถไฟ (Administrador de Infraestructuras Ferroviaria: ADIF) มีหน้าที่ดูแลจัดการโครงสร้างพื้นฐานรถไฟที่มีการแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบภายในออกเป็นอีกหลายส่วนอย่างเป็นระบบ เช่น มีหน่วยงานที่ดูแลจัดการโครงสร้างพื้นฐานรถไฟความเร็วสูง หน่วยงานให้บริการการขนส่งทางรางแก่ผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า หน่วยงานด้านความปลอดภัย ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตู้ขบวนรถไฟ พนักงานรถไฟ และการดำเนินการขนส่งทางรางอื่น ๆ ทั้งมีบริษัทเอกชนอีกหลายรายที่เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางรางเข้ามามีบทบาทในการทำงานร่วมกับผู้บริหารโครงสร้างพื้นฐานรถไฟ เพื่อให้การทำงานด้านการขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งการรวมตัวกันของกลุ่มสหภาพยุโรปทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกทั้งทางด้านการค้า การจ้างแรงงาน ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและการขนส่ง ซึ่งระบบขนส่งทางรางไม่ว่าจะเป็น การขนส่งสินค้า หรือขนส่งผู้โดยสารในกลุ่มสหภาพยุโรปถือว่ามีความเชื่อมโยงที่สามารถใช้งานเชื่อมต่อกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยปัจจัยภูมิประเทศที่ใกล้ชิดกัน ความร่วมมือที่ได้มีการรวมกลุ่มในการทำงานที่ง่ายต่อการติดต่อสื่อสารเพื่อประโยชน์ในด้านต่าง ๆ และสิ่งสำคัญที่สุดคือ การมีบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้ร่วมกัน ความสอดคล้องเหล่านี้จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้กระบวนการขนส่งทางรางในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปสามารถพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน

๒.๓ สหราชอาณาจักร^๒

การปฏิรูปการรถไฟในปี พ.ศ. ๒๕๓๖ เป็นการเปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมการรถไฟของสหราชอาณาจักรครั้งสำคัญ จนก่อให้เกิดกระบวนการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมอีกครั้งในการให้บริการ และทำให้การขนส่งทางรางถูกแบ่งออกเป็น ๒ ส่วนหลัก ได้แก่ ส่วนที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางราง (ทาง สัญญาณ สะพาน อุโมงค์ สถานี และโรงเก็บรถราง) โดยเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท Network Rail ในปัจจุบัน และส่วนผู้ประกอบการให้บริการขนส่งทางรางบนโครงข่ายดังกล่าว ซึ่งให้สิทธิต่อผู้ประกอบการภาคเอกชน ทั้งยังกำหนดหน่วยงาน

^๒ จุฬาลักษณ์ จาปาทอง, “บทความทางวิชาการ เรื่อง บทวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.,” น. ๗-๘, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘, <https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=NNY84>.



ในการกำกับดูแลเพื่อส่งเสริมการแข่งขัน และให้เป็นธรรมทั้งแก่ผู้ประกอบการและผู้โดยสาร โดยมีกฎหมาย The Railway Act 1993 เป็นแนวทางหลักในการควบคุมการบริหารจัดการการขนส่งทางรางจนถึงปัจจุบัน จะเห็นว่า การวางรากฐานจากในอดีตส่งผลให้มีรายได้จากการบริหารโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มขึ้นจาก ๖,๒๕๙,๐๐๐,๐๐๐ ปอนด์ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็น ๖,๕๘๐,๐๐๐,๐๐๐ ปอนด์ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ตามลำดับ

๒.๔ ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์เริ่มให้บริการระบบ MRT ในปี พ.ศ. ๒๕๓๑ โดยมีหน่วยงานของรัฐที่เรียกว่า Land Transport Authority (LTA) ในปัจจุบัน เป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน มีหน้าที่รับผิดชอบตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้าง การเปลี่ยนแปลงและการพัฒนา และรัฐยังได้ก่อตั้งบริษัท Singapore Mass Rapid Transit: SMRT เพื่อเข้ามาเตรียมให้บริการระบบ MRT โดยมีหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลการให้บริการ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ LTA เล็งเห็นว่า การแข่งขันในการให้บริการเกิดขึ้นน้อยเกินไป จึงได้นำเอา SBS Transit (SBST) ซึ่งเดิมเป็นผู้ให้บริการรถประจำทางเพียงอย่างเดียว เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อเพิ่มการแข่งขันในการให้บริการ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ ได้มีการเผยแพร่ New Rail Financing Framework (NRFF) ในแผนแม่บทการขนส่งทางบก (Land Transport Master Plan) เป็นแผนการทำงานระบบรางแบบใหม่ของสิงคโปร์ โดยวัตถุประสงค์ของ NRFF คือ การแก้ไขปัญหาการลงทุนที่น้อยเกินไป (Underinvestment) ของภาคเอกชน โดยมีเหตุผลในการปฏิรูป คือ เมื่อผู้ประกอบการต้องแบกรับความเสี่ยงทั้งหมดในการดำเนินงาน ทั้งการเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการดำเนินงานในระบบราง และการให้บริการด้วย ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถลงทุนขยายโครงข่ายเพิ่มเติมได้มากนัก เนื่องจากเป้าหมายของเอกชน คือ การพยายามทำกำไรให้ได้มากที่สุด (Profit maximization) จึงทำให้ระบบไม่สามารถตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารได้เพียงพอ รัฐบาลโดย The Rapid Transit System Act จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมและนำ NRFF มาปรับใช้และเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ โดยทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ เช่น เปลี่ยนแปลงระยะเวลาสัญญาจากเดิม ๓๐ ปี ถึง ๔๐ ปี เป็น ๑๕ ปี และต่ออายุสัญญาทุก ๕ ปี ให้ LTA แบ่งความเสี่ยงด้านรายได้จากค่าโดยสารกับ SMRT จากเดิมที่ LTA ไม่ต้องรับผิดชอบใด ๆ และริเริ่มให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตรายปี ฯลฯ

บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการ
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(กรรมการขนส่งทางราง)

ประเด็นคำถามในการสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....

ประเด็นคำถามจากร่างพระราชบัญญัติ

๑. ขอทราบถึงปัญหา อุปสรรค เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

กรรมการขนส่งทางราง : โครงสร้างในการประกอบกิจการขนส่งทางรางของประเทศไทยที่ผ่านมา ผู้ประกอบกิจการแต่ละราย เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทำหน้าที่เป็นทั้งผู้ให้บริการและกำกับดูแลการให้บริการของตนเอง ซึ่งไม่สอดคล้องกับหลักการการกำกับดูแลกิจการขนส่งสาธารณะของรัฐ และยังส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางราง ในด้านการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ควรจะได้รับ เช่น ความปลอดภัย การกำหนดอัตราค่าโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ รวมถึงความล่าช้าของการเดินรถหรือการยกเลิกการเดินรถโดยไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้า และการเกิดอุบัติเหตุที่มีความสูญเสียชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ทำให้ความน่าเชื่อถือและประสิทธิภาพการบริการลดลง ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ การใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรางอย่างไม่คุ้มค่าการลงทุน และไม่สามารถตอบสนองความต้องการของสังคมได้อย่างเพียงพอ

ปัจจุบันการขนส่งทางรางได้เข้ามามีบทบาทสำคัญมากยิ่งขึ้นต่อระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย เนื่องจากเป็นที่ยอมรับกันว่าเป็นระบบขนส่งที่มีความปลอดภัยสูงกว่าการขนส่งระบบอื่น และมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำกว่าระบบการขนส่งทางถนน โดยรัฐบาลมีนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่จะลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่อง และใช้จำนวนเงินลงทุนที่สูงแต่การบริหารจัดการด้านการขนส่งทางรางของประเทศยังไม่ได้มีการพัฒนาอย่างเป็นระบบให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงของการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน เพราะยังไม่มีหน่วยงานกลางรับผิดชอบกำกับดูแลระบบรางทั้งประเทศให้มีมาตรฐานเดียวกัน

โดยที่ปัจจุบันได้มีการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางรางขึ้นภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่เป็นหน่วยงานส่วนกลางในการเสนอแนะนโยบาย กำหนดยุทธศาสตร์ วางแผนโครงข่าย บริหารงานด้านการขนส่งทางรางของประเทศ กำหนดและกำกับดูแลมาตรฐาน ระเบียบทางด้านความปลอดภัย ด้านการซ่อมบำรุง และด้านการประกอบกิจการ รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้สามารถแข่งขันและเชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน แต่ยังไม่มีความหมายที่กำหนดหน้าที่และอำนาจของกรรมการขนส่งทางราง ในการควบคุมกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง และบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ บรรลุผลตามเจตนารมณ์ในการก่อตั้งกรรมการขนส่งทางราง

จากปัญหาที่กล่าวมานี้ กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง จึงต้องผลักดันร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการปฏิบัติตามภารกิจเพื่อกำหนดมาตรฐานระบบขนส่งทางรางให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเทียบเท่ามาตรฐานสากล และกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดการพัฒนาและการบริหารจัดการให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักของประเทศ อันจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางราง

๒. ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบอย่างไร

กรมการขนส่งทางราง : การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ ควรจะต้องกำกับดูแลควบคุมกิจการขนส่งทางรางอย่างรอบด้าน ไม่ว่าจะเป็นการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน การกำหนดมาตรฐานด้านการขนส่งทางราง โดยกำกับดูแลให้การขนส่งทางรางเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง การประกอบกิจการและการให้บริการ เช่น การคุ้มครองผู้โดยสารจากเหตุภัยพิบัติขนส่งทางรางล่าช้าหรือยกเลิกการเดินทาง ที่ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับชดเชยค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมจากผู้ประกอบกิจการ การจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือสินค้า การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ครอบคลุมไปถึงกลุ่มผู้เปราะบาง ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง และการบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ อีกทั้งการกำหนดอัตราขึ้นสูงของค่าโดยสารและค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ทั้งผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางและผู้โดยสาร และกำหนดให้มีการทบทวนอัตราค่าโดยสารและค่าบริการทุก ๕ ปี เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

การยกระดับมาตรฐานระบบรางภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง จะมุ่งเน้นไปที่การสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการแข่งขันในระบบการขนส่งทางราง (หากมีการแข่งขันจะทำให้ค่าบริการต่ำลง คุณภาพการบริการสูงขึ้นมีปริมาณเที่ยวรถเพียงพอต่อความต้องการ) การใช้โครงสร้างพื้นฐานอย่างคุ้มค่ากับงบประมาณที่ลงทุนไปแล้ว และการยกระดับความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อให้การขนส่งทางรางเป็นทางเลือกที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชนในระยะยาว

โดยร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อดำเนินการขนส่งทางราง โดยเอกชนจะได้รับอนุญาตให้เดินรถขนส่งทางรางในช่วงเวลาที่ว่างอยู่ และชำระค่าใช้รางให้ รฟท. สามารถให้บริการด้วยความถี่ที่เหมาะสมต่อความต้องการใช้บริการ ในกรณีการขนส่งผู้โดยสาร และเพิ่มความถี่ของการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการใช้โครงสร้างพื้นฐานอย่างคุ้มค่า และเป็นประโยชน์ในการลดต้นทุนด้านการขนส่ง ช่วยลดภาระของภาครัฐในการจัดหาหัวรถจักรหรือผู้โดยสารและแคร่ในการขนส่งสินค้า และสร้างรายได้ให้ รฟท. ในการเก็บค่าเช่าใช้ราง เพื่อนำรายได้ดังกล่าวมาใช้ในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานได้อีกด้วย

๓. การตราพระราชบัญญัตินี้จะก่อให้เกิดประโยชน์กับการขนส่งทางราง ประเทศชาติ และประชาชน หรือไม่ อย่างไร

กรมการขนส่งทางราง : เมื่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มีผลใช้บังคับ จะทำให้เกิดประโยชน์กับการคมนาคมขนส่งทางราง ดังนี้

๑) มีกฎหมายเกี่ยวกับโครงสร้างองค์กรกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจ ในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง กำหนดมาตรฐานการขนส่งทางรางด้านต่าง ๆ พัฒนาคุณภาพบริการระบบขนส่งทางราง โดยส่งเสริมให้เกิดการบริหารจัดการการเดินทางขนส่งทางราง และการให้บริการที่ทำให้ระบบการขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น สามารถให้บริการด้วยความถี่ ที่เหมาะสมต่อความต้องการใช้บริการในกรณีการขนส่งผู้โดยสาร และเพิ่มความถี่ของการให้บริการขนส่ง สินค้าทางราง ตลอดจนกำหนดแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่นำไปสู่การเพิ่มสัดส่วน ของระบบรางและสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ใช้บริการ

๒) มีการกำหนดมาตรฐาน การให้บริการ และการซ่อมบำรุง โดยเป้าหมายสำคัญ ของการพัฒนากระบวนการขนส่งทางราง คือการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า ยิ่งได้รับความนิยมในการใช้บริการมากเท่าใด ย่อมหมายถึงรายได้จากการขนส่งที่เพิ่มขึ้น และมีอัตราค่าบริการ ต่อหน่วยที่เหมาะสมอันจะจูงใจให้เกิดการพัฒนาคุณภาพของระบบให้ดียิ่งขึ้น ทั้งด้านความตรงต่อเวลา ความน่าเชื่อถือ ประสิทธิภาพของระบบ และการเชื่อมโยงโครงข่ายกับการขนส่งรูปแบบอื่น

๓) มีการส่งเสริมให้เกิดการประกอบกิจการขนส่งทางรางภายในประเทศ โดยกำหนด ให้มี “คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง” ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กับการขนส่งทางราง โดยให้มีหน้าที่และอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลา การเดินทางขนส่งทางราง ไกล่เกลี่ยข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง ที่เกี่ยวกับการจัดสรรเวลาเดินทางขนส่งทางราง ประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง เพื่อขอสนับสนุนข้อมูล และความร่วมมือด้านต่าง ๆ พิจารณาความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ โดยจะให้ผู้ที่ต้องการเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางทุกราย มีสิทธิขอรับใบอนุญาตฯ ที่เท่าเทียมกัน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม และนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพการประกอบกิจการ ขนส่งทางรางอย่างเป็นรูปธรรม

๔) ส่งเสริมให้มีการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการหากได้รับการบริการ ที่ไม่เป็นธรรม โดยมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าขนส่งสินค้าที่เป็นธรรม และกำหนดให้ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่ได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง มีสิทธิร้องเรียนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางราง

๕) มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ซึ่งมาจากผู้ซึ่งมีประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางราง ด้านวิศวกรรม ด้านวิทยาศาสตร์ ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง มีหน้าที่และอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ สอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ ดำเนินการสอบสวน วิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัย

ด้านการขนส่งทางราง จัดทำรายงานการสอบสวน วิเคราะห์ข้อมูล เพื่อเสนอแนะมาตรการเชิงป้องกัน เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข ป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุลักษณะนั้นขึ้นอีก ส่งผลให้ผู้ใช้บริการได้รับความปลอดภัยและระบบขนส่งทางรางไม่ได้รับความเสียหายจากเหตุที่สามารถป้องกันได้

๖) มีบทกำหนดโทษทางอาญาเมื่อมีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ โดยหากเป็นการกระทำความผิดของผู้ประจำหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาต กรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทน ผู้ได้รับใบอนุญาตให้การกระทำความผิดนั้นอาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองได้ เพื่อให้บุคคลที่ถูกลงโทษดังกล่าวไม่มีโทษทางอาญาติดตัว และไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญาอันจะส่งผลให้เกิดการขัดข้องในการให้บริการขนส่งทางรางที่จะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. นับเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนระบบรางของประเทศไทยให้เทียบเท่ามาตรฐานระดับสากล ส่งเสริมเศรษฐกิจ เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ อีกทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางราง

ประเด็นคำถามจากการอภิปรายในชั้นสภาผู้แทนราษฎร

๑. ท่านมีความคิดเห็นว่า การกำหนดให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น คณะกรรมการดังกล่าวมีแนวทางดำเนินการอย่างไร เพื่อให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารมีมาตรฐานและเป็นธรรม

กรมการขนส่งทางราง : คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น รวมถึงกำหนดประเภทของบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร

ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางจะต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) ภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไป เช่น ภาวะเงินเฟ้อ

(๒) การคำนึงถึงสิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก หรือคนพิการ ผู้ด้อยโอกาส โดยคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางอาจกำหนดประเภทของบุคคลซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร

(๓) การบูรณาการค่าโดยสารระหว่างค่าโดยสารรถขนส่งทางรางกับการให้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

ทั้งนี้ เห็นว่าหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง เป็นประโยชน์ในการเข้าถึงบริการขนส่งทางราง และส่งผลให้การกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารและค่าบริการเป็นไปอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ทั้งผู้ประกอบการขนส่งทางราง

และผู้โดยสาร จึงได้กำหนดให้มีการทบทวนอัตราขึ้นสูงของค่าโดยสารและค่าบริการอื่นทุก ๕ ปี เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปด้วย หรือหากมีข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไปเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่ต้องนำมาพิจารณา ผู้ประกอบกิจการอาจมีการร้องขอให้ทบทวนก่อนครบ ๕ ปีก็ได้

๒. ท่านมีแนวทางในการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งทางรางที่มีความโปร่งใสและเป็นธรรม หรือไม่ อย่างไร

กรมการขนส่งทางราง : ความโปร่งใสในการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งทางรางด้วยระบบใบอนุญาตประกอบการที่กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตที่ชัดเจนและเป็นธรรม เอกชนผู้สนใจประกอบการมีความเสมอภาคเท่าเทียมกัน เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพมีการกำหนดออกกฎระเบียบและมาตรฐานต่าง ๆ เพื่อบังคับแก่ผู้ประกอบการทุกราย นอกจากนี้ เพื่อความโปร่งใส ผู้ประกอบการและผู้มีส่วนได้เสียตลอดจนประชาชนทั่วไปสามารถตรวจสอบการใช้อำนาจและการปฏิบัติงาน ซึ่งกรมการขนส่งทางรางมีการกำหนดมาตรฐานด้านต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งทางรางที่ผู้ประกอบการขนส่งทางรางมีหน้าที่ต้องปฏิบัติ ดังจะเห็นได้จากร่างบทบัญญัติที่ได้กำหนดกระบวนการต่าง ๆ ดังนี้

๑) มีการตรวจสอบสภาพรถขนส่งทางรางที่จะให้บริการ เพื่อให้รถขนส่งทางรางสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒) มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการขนส่งสินค้าตอบสนองต่อการค้าทุกรูปแบบในปัจจุบัน และมีมาตรฐานในการขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ

๓) มีการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่ เพื่อให้มีความพร้อมสำหรับการควบคุมรถขนส่งทางรางให้เกิดความปลอดภัยต่อประชาชนผู้ใช้บริการ

๔) มีการตรวจสอบมาตรฐานการบำรุงทาง และลดจุดตัดถนนกับทางรถไฟ เพื่อลดอุบัติเหตุระหว่างรถไฟกับยานพาหนะทางบกอื่นบริเวณจุดตัด

ทั้งนี้ กระบวนการดังกล่าวข้างต้นจะส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางที่มีคุณภาพเข้ามามีส่วนร่วมพร้อมให้บริการ

กรมการขนส่งทางราง

การสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการ
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

นางสาวจิตรกาน เจียรตระกูล
วิทยากรชำนาญการพิเศษ
กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย
ผู้สัมภาษณ์



นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการฉบับนี้ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ได้รับความอนุเคราะห์ในการให้สัมภาษณ์จาก นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน ในฐานะผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา โดยให้สัมภาษณ์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Meeting โดยมี นางสาวจิตรกาน เจียรตระกูล วิทยากรชำนาญการพิเศษ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ เป็นผู้สัมภาษณ์ และมีคณะข้าราชการกลุ่มงานกฎหมาย ๒ เข้าร่วมสังเกตการสัมภาษณ์ ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดยมีสาระสำคัญตามประเด็นการสัมภาษณ์สรุปได้ ดังนี้

ประเด็นจากร่างพระราชบัญญัติ

๑. สำนักกฎหมาย : ขอรบถึงปัญหา อุปสรรค เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ : จากสภาพปัญหาในปัจจุบัน ปรากฏว่า ระบบการขนส่งทางราง ยังคงไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร อย่างไรก็ตาม รัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งโดยหลักการแล้วในเวลานั้น ควรมีการตรากฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางควบคู่ไปกับการก่อตั้งกรมการขนส่งทางรางด้วย เพื่อให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่

และอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งทางรางโดยเฉพาะ แต่จะมีหน้าที่และอำนาจมากหรือน้อยเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับเนื้อหาสาระของกฎหมาย ในส่วนของอุปสรรค คือ ความล่าช้าของระบบราชการ เนื่องจาก กรมการขนส่งทางรางได้ก่อตั้งมาเป็นระยะเวลาถึง ๕ ปีแล้ว แต่ยังคงไม่มีการกำหนดหน้าที่ และอำนาจที่ชัดเจน

สำหรับการเสนอร่างกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางนั้น คณะรัฐมนตรีชุดที่ผ่านมา เคยมีการเสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เข้าสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ผ่านมา (สภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงาน ที่ยกร่างกฎหมายเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และได้ดำเนินการตามครรลองของระบอบประชาธิปไตย โดยมีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน และผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว จนกระทั่ง เสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งผ่านการพิจารณาและการรับฟังความคิดเห็นอย่างรอบด้านจากพรรคการเมือง ประชาชน ผู้ประกอบการ สหภาพแรงงาน การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จึงอาจกล่าวได้ว่า เป็นร่างพระราชบัญญัติที่มีเนื้อหาที่เกิดจากการให้ความเห็นชอบร่วมกันจากทุกภาคส่วน โดยได้เสนอเข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่ ๒ ขึ้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา แต่ด้วยข้อจำกัดบางประการทำให้สภาผู้แทนราษฎรไม่สามารถพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ได้ทันภายในอายุของสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ จนถึงปัจจุบัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จึงได้มีการเสนอ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จำนวน ๓ ฉบับ เข้าสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญ ในวาระที่ ๒ โดยใช้ ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดย คณะรัฐมนตรี เป็นหลักในการพิจารณาพร้อมกันไปกับการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ที่เสนอโดย นางมนพร เจริญศรี กับคณะ และที่เสนอโดย ผู้ให้สัมภาษณ์ กับคณะ

สำหรับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ฉบับที่ผู้ให้สัมภาษณ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอนั้น สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติส่วนใหญ่ยังคงไว้ซึ่งหลักการเดิม ตามร่างพระราชบัญญัติ ที่สภาผู้แทนราษฎรชุดที่แล้ว ได้เคยพิจารณาแล้ว แม้สภาผู้แทนราษฎรชุดปัจจุบันจะไม่ได้ นำ ร่างพระราชบัญญัติที่พรรคร่วมฝ่ายค้านเป็นผู้เสนอมาใช้เป็นหลักในการพิจารณาในวาระที่สอง ขึ้นคณะกรรมการ ก็ตาม แต่ในเบื้องต้นสภาผู้แทนราษฎรเห็นสมควรให้มีการตรากฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการปฏิบัติหน้าที่ของกรมการขนส่งทางราง

ทั้งนี้ ประเด็นสำคัญของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ การแยกบทบาทการเป็นหน่วยงาน ที่มีอำนาจกำกับดูแล (Regulator) ออกจากหน่วยงานที่เป็นผู้ปฏิบัติ เช่น จากเดิมการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และอำนาจครอบคลุมถึงภารกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง แต่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะลดทอนหน้าที่และอำนาจบางประการที่กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ปฏิบัติ (Operator) เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำหน้าที่กำกับดูแลและควบคุมโดยเฉพาะ

**๒. สำนักกฎหมาย : ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการการขนส่งทางราง
อย่างเป็นระบบ อย่างไร**

นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ : สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จำนวน ๓ ฉบับ แม้จะปรากฏว่า มีสาระสำคัญบางประการที่แตกต่างกัน หากแต่ยังคงอยู่บนพื้นฐาน
แห่งการประนีประนอมเชิงอำนาจ อันมิได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญแต่ประการใด
เนื่องจากการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เพียงแต่ต้องการแยกบทบาทการเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจ
กำกับดูแล (Regulator) ออกจากการเป็นผู้ปฏิบัติ (Operator) ให้ชัดเจนเท่านั้น

สำหรับความเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบนั้น เห็นว่า
การมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางถือเป็นเรื่องที่ดี แต่จะทำให้ระบบการขนส่งทางรางดีขึ้นหรือไม่ อย่างไร
ขึ้นอยู่กับเนื้อหาสาระของกฎหมาย เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติที่ใช้เป็นหลักในการพิจารณานี้ มีพื้นฐาน
มาจากการยกร่างกฎหมายโดยส่วนราชการ จึงไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญแต่อย่างใด

**๓. สำนักกฎหมาย : การตราพระราชบัญญัตินี้จะก่อให้เกิดประโยชน์กับการขนส่งทางราง
ประเทศชาติและประชาชน หรือไม่ อย่างไร**

นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ : โดยความคิดเห็นส่วนตัวมีความเชื่อมั่นว่า
ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง
ของประเทศและประชาชนโดยรวม อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีข้อเท็จจริงว่า ระบบการขนส่งทางรางของประเทศ
กำลังประสบปัญหา แต่ในฐานะผู้เสนอร่างพระราชบัญญัตียังคงเห็นว่า การตราร่างพระราชบัญญัตินี้
ถือเป็นเรื่องที่ดี แต่การแก้ไขเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งทางรางจะดีขึ้นไปในทิศทางใด ย่อมขึ้นอยู่กับเนื้อหาสาระ
ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เป็นสำคัญ

ประเด็นคำถามจากการอภิปรายในชั้นสภาผู้แทนราษฎร

**๑. สำนักกฎหมาย : ท่านมีความคิดเห็นว่า การกำหนดให้คณะกรรมการนโยบาย
การขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น คณะกรรมการดังกล่าวควรมีแนวทาง
ดำเนินการอย่างไร เพื่อให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารมีมาตรฐานและเป็นธรรม**

นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ : ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มิได้มีเนื้อหา
ในการกำหนดค่าโดยสาร แต่เป็นการกำหนดกรอบอัตราค่าโดยสารเท่านั้น เพื่อให้มีมาตรฐานและเป็นธรรม
ทั้งนี้ สำหรับการกำหนดค่าโดยสารเป็นการเฉพาะนั้น ปัจจุบันคณะรัฐมนตรีอยู่ระหว่างกระบวนการจัดทำ
ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. จึงเห็นว่า ควรนำเรื่องการกำหนดกรอบอัตรา
ค่าโดยสารมากำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. เพื่อที่จะได้นำเรื่องเกี่ยวกับ
ค่าโดยสารมากำหนดไว้ในกฎหมายฉบับเดียวกัน แต่อย่างไรก็ดี จำเป็นต้องคำนึงถึงระบบขนส่งสาธารณะ
อย่างครอบคลุมในทุกระบบ รวมทั้งคำนึงถึงอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและความสามารถของภาครัฐ
ในการจัดสรรงบประมาณอุดหนุนค่าโดยสาร และควรสะท้อนต้นทุนค่าใช้จ่ายที่แท้จริง ยกตัวอย่าง
โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าซึ่งมีต้นทุนประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สองพันล้านบาท)
ต่อหนึ่งกิโลเมตร ซึ่งโครงการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๐ สาย จะต้องใช้เงินประมาณ
๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (หนึ่งแสนล้านบาท) ต่อหนึ่งสาย จึงมีมูลค่าต้นทุนสูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับ
การจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะที่มีสมรรถนะสูง ราคาคันละประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าล้านบาท)

ถึง ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สิบล้านบาท) ซึ่งการพัฒนาระบบการขนส่งโดยรถโดยสารสาธารณะ อาจใช้เงินขั้นต่ำประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าพันล้านบาท) หรือขั้นสูงประมาณ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สองหมื่นล้านบาท) เท่านั้น ดังนั้น จึงหมายความว่า การเพิ่มจำนวนโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า จะนำมาซึ่งต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นและกระทบต่อการกำหนดค่าโดยสารที่เหมาะสม ด้วยเหตุนี้ การกำหนดอัตราค่าโดยสารจึงควรคำนึงถึงความสมดุลระหว่างการเดินทาง และเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. มุ่งเน้นการบูรณาการการเดินทางแบบครบวงจร ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดหมายปลายทางมิใช่พิจารณาเพียงรายสถานีหรือแบ่งแยกรูปแบบการเดินทางเป็นเฉพาะ ทั้งนี้ ควรกำหนดให้มีมาตรฐานอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรม โดยพิจารณาภาพรวมของระบบการขนส่งอย่างบูรณาการทั้งระบบ โดยไม่มีการแบ่งแยกว่า เป็นการขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ หรือการขนส่งทางรางเท่านั้น ซึ่งในปัจจุบันยังคงเป็นประเด็นที่ประเทศยังมีอาจดำเนินการบูรณาการร่วมกันให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ได้อย่างครบถ้วน

๒. สำนักกฎหมาย : ในทัศนะของท่านการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งทางรางที่มีความโปร่งใส และเป็นธรรม ควรมีหลักเกณฑ์และวิธีการอย่างไร

นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ : โดยหลักการแล้วจำเป็นต้องดำเนินการด้วยความโปร่งใสเที่ยงธรรม เท่าที่เข้าใจได้โดยง่าย คือ การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่มีอยู่อย่างตรงไปตรงมา ตลอดจนคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนเป็นสำคัญ และต้องตระหนักว่า เมื่อเข้าสู่การพิจารณาตีของศาล ศาลจะพิจารณาจากข้อเท็จจริง ตั้งแต่อำนาจการฟ้อง เงื่อนไขการฟ้อง และพยานหลักฐานต่าง ๆ

ประเด็นอื่น ๆ ที่ท่านมีความประสงค์จะให้สัมภาษณ์เพิ่มเติม

นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ : ตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ของคณะรัฐมนตรี ที่ใช้เป็นหลักในการพิจารณาในชั้นคณะกรรมการานั้น มีเนื้อหาในส่วนของการกำหนดโครงสร้างหน้าที่และอำนาจที่สมควรได้รับการแก้ไข คือ การกำหนดให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธานคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง เนื่องจากเมื่อเปรียบเทียบกับภารกิจดูแลการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ เช่น การขนส่งทางบก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และการขนส่งทางน้ำ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีซึ่งจะเห็นได้ว่าทั้งการขนส่งทางบกและการขนส่งทางน้ำต่างก็มีการกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่เป็นประธานกรรมการ ดังนั้น เมื่อการขนส่งทางรางอยู่ในหน้าที่และอำนาจของกระทรวงคมนาคมเช่นเดียวกัน จึงสมควรแก้ไขโครงสร้างการทำงานให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกัน โดยให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมปฏิบัติหน้าที่เป็นประธานคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง เพื่อให้เกิดการบริหารเชิงบูรณาการร่วมกันทั้งระบบต่อไป



Scan QR Code รับชมการสัมภาษณ์
นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน



(ความยาว ๒๐.๔๓ นาที)

หมายเหตุ : เนื้อหาการสัมภาษณ์ที่ปรากฏในวิดีโอคลิป อาจมีความแตกต่างจากข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) ซึ่งเกิดจากกระบวนการตรวจสอบเนื้อหาทางวิชาการในเอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) เพื่อให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ หรือกระชับมากยิ่งขึ้น

การสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการ
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
(นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา)

นางสาวจิตรกาน เจียรตระกูล
วิทยาการชำนาญการพิเศษ
กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย
ผู้สัมภาษณ์



นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการฉบับนี้ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ได้รับความอนุเคราะห์ในการให้สัมภาษณ์จาก นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๘ เวลา ๑๓.๓๐ นาฬิกา ณ ห้องรับรองสมาชิกวุฒิสภา ๒๐๖ (โซนกลาง) ชั้น ๒ อาคารรัฐสภา โดยมี นางสาวจิตรกาน เจียรตระกูล วิทยาการชำนาญการพิเศษ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา เป็นผู้สัมภาษณ์ และมีคณะข้าราชการกลุ่มงานกฎหมาย ๒ เข้าร่วมสังเกตการสัมภาษณ์ ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดยมีสาระสำคัญตามประเด็นการสัมภาษณ์สรุปได้ ดังนี้

ประเด็นจากร่างพระราชบัญญัติ

๑. สำนักกฎหมาย : ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ อย่างไร

นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร : เห็นควรกำหนดการบริหารจัดการการขนส่งทางรางให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้งในส่วนของการขนส่งระหว่างจังหวัดและภายในเขตจังหวัด ซึ่งถือว่าเป็นการควบคุมและเป็นการปฏิบัติให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน

๒. สำนักกฎหมาย : การตราพระราชบัญญัตินี้จะก่อให้เกิดประโยชน์กับการขนส่งทางราง ประเทศชาติ และประชาชน หรือไม่ อย่างไร

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร : การตราพระราชบัญญัตินี้เป็นเรื่องที่ดี โดยเป็นการยกระดับมาตรฐานการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพในทุกมิติ ทั้งในด้านมาตรฐานการให้บริการ มาตรฐานการคุ้มครองผู้ใช้บริการ รวมถึงเป็นการกำหนดให้บุคลากรผู้ทำหน้าที่ให้บริการอยู่ภายใต้มาตรฐานเดียวกัน เช่นเดียวกับกรมการขนส่งทางบกที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและชนิดของรถไว้

ประเด็นคำถามจากการอภิปรายในชั้นสภาผู้แทนราษฎร

๑. สำนักกฎหมาย : ท่านมีความคิดเห็นว่า การกำหนดให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น คณะกรรมการดังกล่าวควรมีแนวทางดำเนินการอย่างไร เพื่อให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารมีมาตรฐานและเป็นธรรม

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร : คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางควรกำหนดแนวทางดำเนินการให้สอดคล้องกับรูปแบบการบริหารจัดการของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง โดยปฏิบัติหน้าที่ครอบคลุมการกำหนดนโยบายการกำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง และการคุ้มครองดูแลสิทธิประโยชน์ของผู้ใช้บริการ รวมถึงควรกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการให้ความคุ้มครองกรณีผู้ใช้บริการประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นเรื่องที่ดี และเพื่อให้มาตรฐานการดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน

๒. สำนักกฎหมาย : ในทัศนะของท่านการคัดเลือกผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางที่มีความโปร่งใสและเป็นธรรม ควรมีหลักเกณฑ์และวิธีการอย่างไร

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร : การคัดเลือกผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางควรกำหนดมาตรฐานการให้บริการให้อยู่ในระดับเดียวกัน ทั้งในด้านคุณภาพของวัสดุอุปกรณ์ที่นำมาให้บริการ คุณภาพของรถที่นำมาให้บริการ ตลอดจนมาตรฐานความปลอดภัยเบื้องต้นหรือขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต้องจัดให้มีประจํารถ ทั้งนี้ เพื่อให้มีการแข่งขันกันอย่างเสรีและเป็นธรรม

ประเด็นอื่น ๆ ที่ท่านมีความประสงค์จะให้สัมภาษณ์เพิ่มเติม

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร : ประสงค์ให้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ผ่านการพิจารณาของรัฐสภา มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมาย โดยเชื่อว่าต่อไปความปลอดภัยในการใช้บริการระบบรางจะได้รับการยกระดับ อันจะเป็นประโยชน์ต่อทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ ให้ได้รับมาตรฐานความปลอดภัยที่เป็นสากลมากขึ้น ดังเช่นหลายประเทศได้ดำเนินการแล้ว



Scan QR Code รับชมการสัมภาษณ์
นายวุฒิชิต กล้วยานมิตร
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



(ความยาว ๐๗.๒๗ นาที)

หมายเหตุ : เนื้อหาการสัมภาษณ์ที่ปรากฏในวิดีโอคลิป อาจมีความแตกต่างจากข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) ซึ่งเกิดจากกระบวนการตรวจสอบเนื้อหาทางวิชาการในเอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) เพื่อให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ หรือกระชับมากยิ่งขึ้น

ภาคผนวก

- : สำเนาหนังสือสภาผู้แทนราษฎร
ด่วนที่สุด ที่ สผ ๐๐๑๔/๘๒๗๕ ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๘
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
กราบเรียน ประธานวุฒิสภา
- : ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
- : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
- : แผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ
การขนส่งทางราง พ.ศ.
- : รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นต่อประเด็นของ
ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.



<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=MMO6R>

(โปรดแตะที่ URL)



“การตราพระราชบัญญัติของรัฐสภา”

“มาตรา ๘๑ ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญและร่างพระราชบัญญัติ จะตราขึ้นเป็นกฎหมายได้ก็แต่โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา

ภายใต้บังคับมาตรา ๑๔๕ ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญและร่างพระราชบัญญัติ ที่ได้รับความเห็นชอบของรัฐสภาแล้ว ให้นายกรัฐมนตรีนำขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายเพื่อพระมหากษัตริย์ทรงลงพระปรมาภิไธย และเมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับเป็นกฎหมายได้”

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๘๑)