



วุฒิสภา

# เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้น

สำหรับสมาชิกวุฒิสภาได้ใช้ในการติดตามผลการพิจารณา  
ร่างพระราชบัญญัติในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการของสภาผู้แทนราษฎร

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

อ.พ.(ร) ๔/๒๕๖๘

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้นของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี นางสาวแพทองธาร ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี โดย นายภูมิธรรม เวชยชัย รองนายกรัฐมนตรี รักษาการแทนนายกรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๘ และร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. .... เสนอโดย นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน กับคณะ ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๘ ซึ่งร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ตั้งถ้อยแถลงที่ ๒ ฉบับ ได้เข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๘

เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้นของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในเบื้องต้น ทั้งนี้ ก่อนที่สภาผู้แทนราษฎร จะลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. .... และเสนอให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ

สำนักกฎหมาย  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

### เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้น จัดทำโดย

นางปณิศา สาทันไตรภพ	เลขาธิการวุฒิสภา
นายทศพร แยมวงษ์	รองเลขาธิการวุฒิสภา
นายโสภณ ชาตบุษย์จารุ	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นางสาวนภาพร ชวรงค์กร	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๒
นางสาวสมสมร นาคนาค	นิติกรชำนาญการพิเศษ
นางสาวจิตรกาน เจียรตระกูล	วิทยากรชำนาญการพิเศษ
นางกาญจนา ผลาชีวะ	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นายพัลลภ วงศ์พานิช	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวรัตติกายนต์ นวลสุข	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นายสมผล อังศุวัฒน์ากุล	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

## สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ ๑ ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ขั้นรับหลักการ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ เป็นผู้เสนอ)	
๑. เหตุผลที่จำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้.....	๑
๒. การอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร.....	๑๐
๓. การตอบชี้แจง.....	๑๓
๔. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ขั้นรับหลักการ.....	๑๔
๕. ภาพอินโฟกราฟิกสรุปสาระสำคัญ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ).....	๑๖

### ภาคผนวก

: ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ).....	(๑)
: ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) .....	(๑๐๗)

ส่วนที่ ๑

ประเด็นสำคัญ

จากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจร่วม พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

กับคณะ เป็นผู้เสนอ)





## ร่าง

## พระราชบัญญัติ

## การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ<sup>๑</sup>

## ๑. เหตุผลที่จำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

## ๑.๑ การเสนอร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๘ และได้เข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันที่พุธที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๘ โดยที่ประชุมเห็นชอบให้นำร่างพระราชบัญญัตินี้ทำนองเดียวกันอีกจำนวน ๑ ฉบับ คือ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน กับคณะ เป็นผู้เสนอ) ซึ่งขณะนั้นยังมีได้บรรจุระเบียบวาระขึ้นมาพิจารณารวมกันไป ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๒๘ ข้อ ๕๕ (๒) และข้อ ๑๑๗ วรรคสาม<sup>๒</sup>

<sup>๑</sup> สามารถสืบค้นเอกสารแนบระเบียบวาระ เอกสารประกอบการพิจารณา บันทึกการประชุมในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ และบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้จากเว็บไซต์ LIRT คลังสารสนเทศของสถาบันนิติบัญญัติ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร <https://dl.parliament.go.th> หรือสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๑ ถึง ๕ ในหน้าที่ ๑๔ ถึงหน้าที่ ๑๕

<sup>๒</sup> ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๒๘ ข้อ ๕๕ (๒) และข้อ ๑๑๗ วรรคสาม กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๒๘ การประชุม ให้ที่ประชุมพิจารณาเฉพาะเรื่องที่มีอยู่ในระเบียบวาระการประชุม และต้องดำเนินการพิจารณาตามลำดับระเบียบวาระการประชุมที่จัดไว้ เว้นแต่ที่ประชุมจะลงมติเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๕๕ เมื่อที่ประชุมกำลังพิจารณาญัตติโดยผู้ ห้ามเสนอญัตติอื่นขึ้นมาพิจารณา เว้นแต่ญัตติ ดังต่อไปนี้

๑. ๑.

๑. ๑.

(๒) ขอให้รวมระเบียบวาระการประชุมที่เป็นเรื่องเดียวกัน ทำนองเดียวกัน หรือเกี่ยวเนื่องกัน เพื่อพิจารณาพร้อมกัน

๑. ๑.

๑. ๑.



## ๑.๒ สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ก่อนที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรจะพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ ผู้ปฏิบัติหน้าที่ประธานของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้อนุญาตให้ นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายจิรโรจน์ ศุภรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และนายโพธิ์ไทร บุญซ้อน หัวหน้าฝ่ายกฎหมายที่ ๔ กองกฎหมายสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมชี้แจงต่อที่ประชุม ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๖<sup>๓</sup>

ผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ได้แถลงถึงหลักการและเหตุผล พร้อมทั้งกล่าวถึงความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ สารสำคัญและประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากร่างพระราชบัญญัติที่เสนอทั้ง ๒ ฉบับ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑.๒.๑ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นางมนพร เจริญศรี) ได้แถลงถึงหลักการและเหตุผล พร้อมทั้งกล่าวถึงสารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรัฐมนตรี สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

### หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

### เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีต้นทุนในการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมของตนเองอันเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ต้นทุนในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอยู่ในอัตราสูง และประชาชนผู้ใช้บริการต้องรับผิดชอบต้นทุนดังกล่าวของผู้ประกอบการทุกระบบ

ข้อ ๑๑๗ การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติในวาระที่หนึ่ง ให้สภาพิจารณาและลงมติว่าจะรับหลักการหรือไม่รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินั้น

ฯลฯ

ฯลฯ

ในกรณีที่สภามีมติให้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่มีหลักการทำนองเดียวกันหลายฉบับรวมกัน สภาจะลงมติรับหลักการหรือไม่รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติแต่ละฉบับหรือทั้งหมดรวมกันก็ได้ และเมื่อสภาได้มีมติรับหลักการแล้ว ให้สภาลงมติว่าจะให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับใดเป็นหลักในการพิจารณาในวาระที่สอง”

<sup>๓</sup> ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๖ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๗๖ ประธานอาจอนุญาตให้นายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมายให้บุคคลใด ๆ ชี้แจงข้อเท็จจริงต่อที่ประชุมประกอบการอภิปรายของนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีก็ได้”



ซึ่งนอกจากจะเป็นต้นทุนและภาระของประชาชนแล้ว ยังทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้บริการขนส่งสาธารณะอีกด้วย ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายแก่ประชาชนผู้ให้บริการให้สามารถให้บริการโดยสารพัดบาทเดียวในการเดินทางได้ทุกระบบขนส่งสาธารณะ อันเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากขนส่งส่วนบุคคลเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะอันจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งทำให้ลดภาวะโลกร้อนตามเป้าหมายของรัฐบาลได้อีกทางหนึ่งด้วย รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายในด้านต้นทุนการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบการอันจะทำให้สามารถลดค่าโดยสารลงอันจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนผู้ให้บริการ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตัวร่วม โดยการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ซึ่งเสนอโดยคณะรัฐมนตรี ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ จำนวน ๕๔ มาตรา มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

#### (๑) กำหนดบทนิยามของคำสำคัญ

กำหนดบทนิยาม คำว่า “ระบบตัวร่วม” “ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” “การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม” “การให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม” “อัตราค่าโดยสารร่วม” “ขนส่งสาธารณะ” “ผู้ให้บริการขนส่ง” “ใบอนุญาต” “ผู้รับใบอนุญาต” “คณะกรรมการ” “คณะกรรมการบริหาร” “กองทุน” “สำนักงาน” รวมทั้งกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม กำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ลดหรือยกเว้นค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่น กับออกประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓ และร่างมาตรา ๔)

#### (๒) หมวด ๑ คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ กรรมการโดยตำแหน่ง จำนวน ๑๑ คน ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงมหาดไทย เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมบัญชีกลาง อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และผู้ว่าราชการ



กรุงเทพมหานคร กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งจากผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม จำนวนไม่เกิน ๓ คน โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการ รวมถึงกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม วาระการดำรงตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่ง หน้าที่และอำนาจ องค์กรประชุม การแต่งตั้ง คณะอนุกรรมการ และมีอำนาจเรียกให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลอื่นใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำหรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณา โดยคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมมีหน้าที่และอำนาจที่สำคัญ อาทิ ๑) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในการขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบตั๋วร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมรวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้อง ๒) ให้ความเห็นชอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมและรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสาร และ ๓) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม (ร่างมาตรา ๕ ถึงร่างมาตรา ๑๒)

### (๓) หมวด ๒ การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

#### (๓.๑) ส่วนที่ ๑ การกำกับดูแล

กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม โดยให้มีหน้าที่และอำนาจที่สำคัญ อาทิ ๑) จัดทำและเสนอนโยบาย มาตรการ หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม และรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสารต่อคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม และ ๒) การออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม ในเรื่องดังต่อไปนี้ (ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสาร (ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (ค) การเชื่อมต่อระบบตั๋วร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาต (ง) การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตั๋วร่วม รวมทั้งกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะในระบบตั๋วร่วมต้องนำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานทางเทคโนโลยีที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับดังกล่าวไปใช้บังคับ โดยกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๑๓ และร่างมาตรา ๑๔)



## (๓.๒) ส่วนที่ ๒ การประกอบกิจการระบบตัวร่วม

(๓.๒.๑) การประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง การให้บริการ ออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม และการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม เป็นกิจการที่ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม รวมทั้งในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ โดยก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกา หน่วยงานของรัฐต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา (ร่างมาตรา ๑๕ และร่างมาตรา ๑๖)

(๓.๒.๒) กำหนดให้ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมี ๓ ประเภท ได้แก่ ๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ๒) ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม ๓) ใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม รวมถึงกำหนดอายุของใบอนุญาตให้มีอายุ ๑๐ ปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขออนุญาต การออกใบอนุญาต การต่ออายุใบอนุญาต และการห้ามโอนสิทธิตามใบอนุญาต (ร่างมาตรา ๑๗ และร่างมาตรา ๒๐)

(๓.๒.๓) กำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาต และลักษณะต้องห้ามของกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้ขอรับใบอนุญาต (ร่างมาตรา ๑๘ และร่างมาตรา ๑๙)

(๓.๒.๔) กำหนดหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตต้องให้บริการระบบตัวร่วมอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก โดยกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรือเหตุอันทำให้หรือจะทำให้บริการระบบตัวร่วมต้องหยุดชะงัก ให้ผู้รับใบอนุญาตแจ้งให้อำนาจการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรทราบโดยทันที และดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าวให้แล้วเสร็จโดยเร็ว รวมถึงกำหนดให้ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตจะพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม ต้องแจ้งให้อำนาจการขนส่งและจราจรทราบล่วงหน้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด และการเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยผู้รับใบอนุญาตต้องจัดทำหนังสือแจ้งให้อำนาจการขนส่งและแผนการขนส่งและจราจรทราบล่วงหน้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ให้อำนาจการขนส่งและแผนการขนส่งและจราจรประกาศกำหนด ซึ่งสำนักงานนโยบาย



และแผนการขนส่งและจราจรต้องเสนอให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเห็นชอบก่อนเสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตนั้นต้องปฏิบัติตามอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการจนกว่าผู้รับใบอนุญาตจะเลิกประกอบกิจการก็ได้ (ร่างมาตรา ๒๑ ถึงร่างมาตรา ๒๒)

(๓.๒.๕) ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่สำคัญ อาทิ ๑) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ๒) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน และให้บริการประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่อง ๓) รวบรวมและประมวลผลข้อมูลของการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลผู้ให้บริการ ๔) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ให้บริการ และ ๕) นำส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (ร่างมาตรา ๒๓)

(๓.๒.๖) การดำเนินการของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมประกาศกำหนด และเมื่อผู้รับใบอนุญาตดังกล่าวถูกสั่งระงับการดำเนินกิจการทั้งหมดหรือบางส่วนตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นและผู้รับใบอนุญาตดังกล่าวมีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ผู้รับใบอนุญาตดังกล่าวต้องแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรทราบทันที ตามวิธีการที่ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๒๔ และร่างมาตรา ๒๕)

(๓.๒.๗) เมื่อปรากฏว่าผู้รับใบอนุญาตมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง อาทิ ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๘ เช่น เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม หรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๙ เช่น เป็นบุคคลวิกลจริต คนไร้ความสามารถ หรือเสมือนไร้ความสามารถ ประกอบกิจการโดยทุจริตหรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตนั้นแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด เว้นแต่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าลักษณะต้องห้ามดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงต่อประชาชน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตของผู้รับใบอนุญาตนั้นได้ทันที (ร่างมาตรา ๒๖)





กรณีที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของ คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมมีคำสั่งให้แก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้อง แต่ผู้รับใบอนุญาต ไม่ดำเนินการภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่าจะมียกข้อบังคับใช้ใบอนุญาตด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้รับใบอนุญาต (ร่างมาตรา ๒๗)

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตซึ่งถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอน ใบอนุญาตยังคงมีหน้าที่รับผิดชอบในการใด ๆ ที่ได้ดำเนินการไว้แล้ว โดยมีให้เกิดผลเสียหายหรือกระทบต่อ ผู้ใช้บริการ และให้คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมมอบหมายให้หน่วยงานหรือสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจรเข้าดำเนินการแทนผู้รับใบอนุญาตที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอน ใบอนุญาต โดยให้ผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายและค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นด้วย (ร่างมาตรา ๒๘ และร่างมาตรา ๒๙)

(๓.๒.๘) กำหนดให้ผู้ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตในระหว่าง ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตมิได้ และผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตได้อีกมิได้ จนกว่าจะพ้น ๑ ปี นับแต่วันที่ถูกเพิกถอน (ร่างมาตรา ๓๐)

#### (๔) หมวด ๓ อัตราค่าโดยสารร่วม

กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็น การเลือกปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งอัตราค่าโดยสารร่วมให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยจะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการนโยบาย ระบบตั๋วร่วมกำหนด รวมทั้งกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชน ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนดไปใช้บังคับ โดยกำหนดไว้ ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๓๑ ถึงร่างมาตรา ๓๓)

#### (๕) หมวด ๔ กองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม

(๕.๑) กำหนดให้จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม ในสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริม เกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม รวมทั้งให้กู้ยืมเงินแก่ภาคเอกชนที่ประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม พร้อมทั้งกำหนดเรื่องเงินและทรัพย์สินของกองทุน การส่งเงินเข้ากองทุนของผู้รับใบอนุญาต การกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่ง สาธารณะต้องกำหนดให้มีการนำส่งเงินเข้ากองทุนไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญา ร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ตลอดจนกำหนดให้การใช้จ่ายเงินกองทุนและคณะกรรมการบริหารกองทุน ต้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนที่กำหนดไว้ (ร่างมาตรา ๓๔ ถึงร่างมาตรา ๓๗)





(๕.๒) กำหนดให้มีคณะกรรมการบริหารกองทุน ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ กรรมการโดยตำแหน่ง จำนวน ๖ คน ได้แก่ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมบัญชีกลาง และอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง จากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านการลงทุน ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง จำนวนไม่เกิน ๓ คน โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการ และเลขานุการ (ร่างมาตรา ๓๘)

#### (๖) หมวด ๕ พนักงานเจ้าหน้าที่

กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการปฏิบัติหน้าที่ ได้แก่ เข้าไปในสถานที่ประกอบกิจการ สถานที่ตั้ง หรือสถานที่ซึ่งรวบรวมหรือประมวลข้อมูลของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม และสั่งให้บุคคลใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง หรือจำเป็นหรือเป็นประโยชน์แก่การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ รวมทั้งยึดหรืออายัดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบหรือการดำเนินคดี (ร่างมาตรา ๓๙)

#### (๗) หมวด ๖ มาตรการปรับเป็นพินัย

กำหนดมาตรการปรับเป็นพินัยสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ค่าปรับเป็นพินัยที่ได้รับมาดังกล่าวไม่ต้องส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน และให้นำส่งเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (ร่างมาตรา ๔๐ ถึงร่างมาตรา ๔๖)

#### (๘) หมวด ๗ โทษทางอาญา

กำหนดการกระทำที่เป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้และโทษทางอาญา ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้นเกิดจากการสั่งการหรือการกระทำของกรรมการ หรือผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น หรือในกรณีที่บุคคลดังกล่าวมีหน้าที่ต้องสั่งการหรือทำการและละเว้นไม่สั่งการหรือทำการจนเป็นเหตุให้นิติบุคคลนั้นกระทำความผิด ผู้นั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ ด้วย (ร่างมาตรา ๔๗ ถึงร่างมาตรา ๕๑)



### (๙) บทเฉพาะกาล

(๙.๑) ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการโดยตำแหน่ง จำนวน ๑๑ คน โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการ ทั้งนี้ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๕๒)

(๙.๒) กำหนดให้มีการดำเนินการออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบ ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากไม่สามารถดำเนินการได้ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรายงานเหตุผลที่ไม่อาจดำเนินการได้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ (ร่างมาตรา ๕๓)

(๙.๓) เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตรา ค่าโดยสารร่วม และในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจา เพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับ อัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จ ภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๕๔)

#### ๑.๒.๒ นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

ได้แถลงถึงหลักการและเหตุผลของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน กับคณะ เป็นผู้เสนอ) ต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ดังนี้

#### หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

#### เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีระบบการบริหารจัดการในการจัดเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ แตกต่างกัน ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะกลุ่มที่จำเป็นต้องใช้บริการ หลายเส้นทางหรือหลายรูปแบบการเดินทางในการเดินทางแต่ละครั้ง ไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็ว รวมถึงต้องประสบกับปัญหาค่าโดยสารที่แพงเกินควรอันเนื่องมาจากการไม่บูรณาการอัตราค่าโดยสาร



ระหว่างผู้ให้บริการต่าง ๆ ดังนั้น เพื่อเป็นการลดภาระ อำนาจความสะดวก และสนับสนุน การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะแก่ประชาชน อีกทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่ง ให้มีความสะดวกและรวดเร็ว เป็นระบบ และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการการจัดเก็บค่าโดยสารในรูปแบบระบบตัวร่วมและให้มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารในรูปแบบ อัตราค่าโดยสารร่วม โดยการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมาเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุน การดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมอย่างเป็นระบบ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

## ๒. การอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ภายหลังจากที่ผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรแล้ว ได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ร่วมอภิปรายแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

### (๑) บทนิยาม

การกำหนดบทนิยามคำว่า “ระบบตัวร่วม” ควรใช้บทนิยามตามร่างพระราชบัญญัติ ฉบับที่เสนอโดย นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ พรรคประชาชน ที่บัญญัติว่า “ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการใช้บริการขนส่งสาธารณะ ทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เนื่องจากบทนิยามคำว่า “ระบบตัวร่วม” ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับที่เสนอโดย คณะรัฐมนตรี บัญญัติว่า “ระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการขนส่งสาธารณะแก่ผู้โดยสารโดยผู้ให้บริการซึ่งได้รับอนุญาต ตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งใช้บัตรโดยสารหรือสิ่งอื่นใดที่ใช่แทนบัตรที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐาน ทางเทคโนโลยีที่สำนักงานกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการในการรับชำระค่าโดยสาร เพื่อให้การเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการกำหนดถ้อยคำ ในความหมายอย่างแคบ หมายความว่า การให้บริการขนส่งสาธารณะแก่ผู้โดยสารเป็นสำคัญ มิใช่หมายความว่าถึงระบบการชำระค่าโดยสาร

### (๒) องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

ในส่วนของกรรมการโดยตำแหน่ง มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายแสดงความคิดเห็น เป็น ๓ แนวทาง คือ (๑) ควรมีตัวแทนของภาคประชาสังคม คือ ประธานสภาองค์กรของผู้บริโภค (๒) ควรให้มีตัวแทนของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะหรือตัวแทนประชาชนอย่างน้อย ๓ คน และ (๓) ควรให้มีตัวแทนของกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากระบบตัวร่วม มีการใช้บัตรโดยสารหรือสิ่งอื่นใดที่ใช่แทนบัตรที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบดิจิทัล



### (๓) การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(๓.๑) ประเทศไทยมีแนวคิดที่จะจัดทำระบบตัวร่วมมานานแล้ว เนื่องจากระบบตัวร่วมจะเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะหลายประเภท เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ทำให้อัตราการใช้รถยนต์ส่วนตัวลดลง ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจร และช่วยลดฝุ่นพิษ PM 2.5 โดยระบบตัวร่วมใช้บัตรโดยสารหรือสิ่งอื่นใดที่ใช้แทนบัตรจะต้องมีมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่ทันสมัยมาใช้ และจัดให้มีการแบ่งปันผลประโยชน์ของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นธรรม ทั้งนี้ การจัดทำระบบตัวร่วมต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ ความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับเอกชน การกำกับดูแลที่โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และเข้มแข็ง รวมทั้งมาตรการชดเชยและเยียวยาแก่ผู้รับใบอนุญาตตามสัญญาสัมปทาน หรือสัญญาร่วมลงทุน อย่างเป็นธรรม

(๓.๒) ระบบตัวร่วมมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้บัตรเพียงใบเดียวสามารถเดินทางเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะหลายประเภท เช่น รถไฟฟ้า รถประจำทาง และเรือ ทำให้มีการยกเว้นค่าแรกเข้าที่ซ้ำซ้อน และนำไปสู่การคิดอัตราค่าโดยสารร่วมกัน ย่อมส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนลดลง และเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการ โดยมีกลไกของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางคิดคำนวณสัดส่วนรายได้ที่เหมาะสมให้แก่ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ทั้งนี้ ในอนาคตระบบตัวร่วมอาจจะครอบคลุมระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่น อาทิ รถตู้ รถสองแถว และจักรยานยนต์รับจ้าง

(๓.๓) ผู้ประกอบการรถประจำทางรายย่อยดำเนินกิจการมีผลกำไรจำนวนน้อยหรือประสบภาวะขาดทุน ดังนั้น ในการเข้าร่วมระบบตัวร่วมของผู้ประกอบการรถประจำทางรายย่อยดังกล่าวจึงควรทยอยเข้าสู่ระบบตัวร่วม และให้กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมช่วยสนับสนุนการดำเนินการของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมประสบความสำเร็จพร้อมกับมุ่งปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชน อาทิ เพิ่มรอบความถี่และเพิ่มสายรถประจำทาง

(๓.๔) ผู้รับใบอนุญาตในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าเดิมจะไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วมแต่อย่างใด รัฐบาลจึงต้องผลักดันด้วยการเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งกระบวนการเจรจาให้ผู้รับใบอนุญาตตามสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ยอมรับการให้บริการระบบตัวร่วม จึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง

(๓.๕) ระบบตัวร่วมระหว่างจังหวัดสามารถดำเนินการให้เกิดขึ้นได้หรือไม่ อย่างไร



#### (๔) อัตราค่าโดยสารร่วม

(๔.๑) แนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมต้องมีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน

(๔.๒) ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิของผู้รับใบอนุญาตตามสัญญาสัมปทาน หรือสัญญาร่วมลงทุน รวมถึงแนวทางการชดเชยและเยียวยาอย่างเป็นธรรม ดังนั้น งบประมาณที่นำมาชดเชยและเยียวยาให้แก่ผู้รับใบอนุญาตตามสัญญาสัมปทาน หรือสัญญาร่วมลงทุนจะนำมาจากเงินงบประมาณในส่วนใด

(๔.๓) การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมต้องคำนึงถึงต้นทุนการบริการขนส่งสาธารณะ และพื้นที่ซึ่งแตกต่างกัน โดยอัตราค่าโดยสารร่วมต้องมีความเหมาะสม เพื่อรัฐจะได้ไม่ต้องให้การสนับสนุนงบประมาณ และอุดหนุนการขาดทุนของการบริการขนส่งสาธารณะจากภาษีของประชาชนทั้งประเทศ โดยทุกจังหวัดต้องมีการบริการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพให้ทุกคนสามารถเข้าถึงได้ด้วยเงินอุดหนุนจากรัฐบาลเช่นเดียวกับในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

#### (๕) กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

(๕.๑) การใช้จ่ายเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการศึกษาหรือวิจัยเพื่อการพัฒนาาระบบตัวร่วม ตามร่างมาตรา ๓๗ (๕) ปรากฏข้อเท็จจริงว่าการวิจัยเกี่ยวกับระบบตัวร่วมมีการดำเนินการจัดทำเป็นจำนวนมาก จึงไม่มีความจำเป็นแต่อย่างใด และการใช้จ่ายเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมที่สำคัญจะต้องไม่เป็นภาระต่อเงินงบประมาณแผ่นดิน โดยนำรายได้จากภาษีป้ายวงกลมหรือเงินรายได้จากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครมาเป็นเงินและทรัพย์สินของกองทุน

(๕.๒) เงินและทรัพย์สินของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมที่นำมาใช้อุดหนุนส่งเสริมระบบตัวร่วมในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนำมาจากภาษีของประชาชนทั้งประเทศมีความเหมาะสม หรือไม่ เพียงใด

#### (๖) พนักงานเจ้าหน้าที่

ในการปฏิบัติหน้าที่ กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้าไปในสถานที่ประกอบกิจการ สถานที่ตั้ง หรือสถานที่ซึ่งรวบรวมหรือประมวลข้อมูลของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม ทำให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจมาก จึงต้องพึงระวังเรื่องการเรียกผลประโยชน์อันเป็นการทุจริตของพนักงานเจ้าหน้าที่



### (๗) บทเฉพาะกาล

(๗.๑) กรณีเมื่อมีการออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมจะมีผลกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนควรมีการดำเนินการเจรจาร่วมกันเพื่อแก้ไขสัญญาไปพลางก่อน เพื่อให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมใช้บังคับ จะทำให้ระบบตัวร่วมปราศจากปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ

(๗.๒) รัฐบาลมีความจำเป็นต้องช่วยอุดหนุนการให้บริการขนส่งสาธารณะ โดยสัญญาสัมปทานใด หากคู่สัญญาเอกชนไม่ยินยอมแก้ไขสัญญาสัมปทานในส่วนของอัตราค่าโดยสารร่วม รัฐบาลอาจมีความจำเป็นต้องซื้อสิทธิในสัญญาสัมปทานกลับคืนมาเป็นของรัฐ เพื่อให้ระบบอัตราค่าโดยสารร่วมสามารถดำเนินการต่อไปได้

### ๓. การตอบชี้แจง

เมื่อสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรร่วมอภิปรายเสร็จแล้ว นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน ได้ตอบชี้แจง สรุปลงสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับระบบขนส่งสาธารณะในทุกมิติ มิใช่เน้นเงินภาษีของประชาชนทั้งประเทศมาอุดหนุนเฉพาะรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยต้องให้ความสำคัญกับรถประจำทางซึ่งเป็นการบริการขนส่งสาธารณะประเภทอื่น และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดอื่น โดยคำนึงถึงความได้สัดส่วนและความสมดุลของการส่งเสริมหรืออุดหนุนต่อต้นทุนที่แตกต่างกันของบริการขนส่งสาธารณะแต่ละระบบและแต่ละพื้นที่

(๒) องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ในส่วนของกรรมการโดยตำแหน่ง ควรมีตัวแทนของภาคประชาสังคม คือ ประธานสภาองค์กรของผู้บริโภค

(๓) สำหรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งของรถประจำทาง ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่มีการกำหนดให้ครอบคลุมว่า ต้องมีการดำเนินการใดบ้าง อาทิ กำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนดไปใช้บังคับ โดยกำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งของรถประจำทางเช่นเดียวกับสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนของรถไฟฟ้า

(๔) ควรเพิ่มหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต โดยให้มีหน้าที่จัดส่งรายงานการประกอบกิจการและงบกระแสเงินสดทุก ๖ เดือน นับจากวันที่เริ่มประกอบกิจการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรประกาศกำหนด



(๕) ในการใช้จ่ายเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมควรเพิ่มให้มีการคำนึงถึงความยั่งยืนทางการคลังของรัฐด้วย

#### ๔. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ

มติ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๘ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ทั้ง ๒ ฉบับพร้อมกันไปด้วยคะแนนเสียง ๓๖๗ เสียง ไม่รับหลักการ ไม่มีงดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๓ เสียง และมีมติให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๓๑ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ชั้นคณะกรรมการวิสามัญ โดยถือเอาร่างพระราชบัญญัติของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา และมีกำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน

##### ๑. ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ซึ่งเป็นเอกสารแนบระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๘  
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=XZ5ZQ>



##### ๒. ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

(นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ เป็นผู้เสนอ) ซึ่งเป็นเอกสารแจกในที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)  
 วันพุธที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๘  
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=BHBBL>







## ๓. เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจร่วม พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ของสำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๒

(สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๘

(อ.พ. ๑๐/๒๕๖๘)

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=JSRR8>



## ๔. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖

ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

วันพุธที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๘

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



## ๕. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๒

(สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

วันพุธที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๘

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=786N0>





# สรุปสาระสำคัญ

## ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



**๑** ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม มีหน้าที่และอำนาจกำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในการขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบตั๋วร่วม และการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมรวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้อง

**๕** คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม มีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ

**๒** ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม และมีอำนาจในการกำกับดูแลการประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม

**๖** ให้จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมขึ้นในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



**๓** การขออนุญาต การออกใบอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาตให้ขึ้นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด

**๗** กองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม รวมทั้งให้กู้ยืมเงินแก่ภาคเอกชนที่ประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม

**๔** ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม มี ๓ ประเภท ดังนี้ ๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ๒) ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตั๋วร่วม ๓) ใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตั๋วร่วม

**๘** กำหนดมาตรการปรับเป็นพินัยและโทษทางอาญา รวมทั้งกำหนดโทษทางอาญา กรณีผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคลด้วย



สำนักกฎหมาย  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ภาคผนวก

- : ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
- : ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....  
(นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ กับคณะ ผู้เสนอ)

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(๑)

(สำเนา)

เลขรับ ๑๒๗๖/๒๕๖๘ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๘

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๖๗๓

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๑ มกราคม ๒๕๖๘

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติฯ และเอกสารประกอบในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ต่อสภาผู้แทนราษฎรเป็นเรื่องด่วน ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ และเอกสารเกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเป็นเรื่องด่วนต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)

ภูมิธรรม เวชยชัย

(นายภูมิธรรม เวชยชัย)

รองนายกรัฐมนตรี รักษาการแทน

นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๓๕๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : saraban@soc.go.th

สำเนาถูกต้อง



(นายสมิทธิชัย จันทรพีญ)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

นางสาวจิราภา หมอยาดี/พิมพ์

นางสาววรรธน์ดา ไชยตะมาตย์/ทาน

นางสาวธันนัทธร เหมะจันทร์/ตรวจ

บันทึกหลักการและเหตุผล  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม  
พ.ศ. ....

---

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีต้นทุนในการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าโดยสารหรือ ค่าธรรมเนียมของตนเองอันเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ต้นทุนในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ อยู่ในอัตราสูง และประชาชนผู้ให้บริการต้องรับผิดชอบต้นทุนดังกล่าวของผู้ประกอบการทุกระบบ ซึ่งนอกจากจะเป็นต้นทุนและภาระของประชาชนแล้ว ยังทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้บริการขนส่ง สาธารณะอีกด้วย ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายแก่ประชาชนผู้ให้บริการให้สามารถ ใช้บัตรโดยสารใบเดียวในการเดินทางได้ทุกระบบขนส่งสาธารณะ อันเป็นการสนับสนุนให้ประชาชน เปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากขนส่งส่วนบุคคลเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะอันจะช่วยลด การปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งทำให้ลดภาวะโลกร้อนตามเป้าหมายของรัฐบาลได้อีกทางหนึ่งด้วย รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายในด้านต้นทุนการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าโดยสารหรือ ค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบการอันจะทำให้สามารถลดค่าโดยสารลงอันจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชน ผู้ใช้บริการ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตัวร่วม โดยการจัดตั้งกองทุน ส่งเสริมระบบตัวร่วมสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง  
พระราชบัญญัติ  
การบริหารจัดการระบบตัวร่วม  
พ.ศ. ....

.....  
.....  
.....

.....  
.....  
โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคล  
ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๓ มาตรา ๓๗ และมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย  
บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้  
เพื่อให้การกำกับดูแลการบริหารจัดการการขนส่งสาธารณะในระบบตัวร่วมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ  
และเป็นมาตรฐานเดียวกัน อันจะทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกและความรวดเร็วยิ่งขึ้น  
รวมทั้งเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากขนส่งส่วนบุคคลเป็นการเดินทาง  
โดยระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดภาวะโลกร้อน ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้  
ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

.....  
.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม  
พ.ศ. ....”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา  
เป็นต้นไป



มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“ระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการขนส่งสาธารณะแก่ผู้โดยสารโดยผู้ให้บริการ ซึ่งได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งใช้บัตรโดยสารหรือสิ่งอื่นใดที่ใช้แทนบัตรที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีที่สำนักงานกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการในการรับชำระค่าโดยสาร เพื่อให้การเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

“ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการในการประมวลผลรับส่งข้อมูล และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินจากการทำธุรกรรมในระบบตัวร่วม

“การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการออกบัตรหรือสิ่งอื่นใดที่ใช้แทนบัตรเพื่อชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการแก่ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

“การให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

“อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งรูปแบบทางถนน รูปแบบทางราง หรือรูปแบบทางน้ำ

“ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการบริหาร” หมายความว่า คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้อำนวยการหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม กำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ลดหรือยกเว้นค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่น กับออกประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑  
คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย

(๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ

(๓) กรรมการโดยตำแหน่ง จำนวนสิบเอ็ดคน ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงมหาดไทย เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมบัญชีกลาง อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เป็นกรรมการ

ให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการจะแต่งตั้งข้าราชการของสำนักงานจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการก็ได้

มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี

(๓) ไม่เป็นหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(๔) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๕) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๖) ไม่เป็นผู้เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะรื้อรายผิดปกติหรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ

(๗) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งอาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ

(๘) ไม่เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่ได้พ้นจากตำแหน่งดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีนับถึงวันที่ได้รับแต่งตั้ง

(๙) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งในพรรคการเมือง เว้นแต่ได้พ้นจากตำแหน่งดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีนับถึงวันที่ได้รับแต่งตั้ง

(๑๐) ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

(๑๑) ไม่เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารจัดการของนิติบุคคล ซึ่งประกอบกิจการเกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ

(๑๒) ไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการระบบตัวร่วม

มาตรา ๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ หรือในกรณีที่รัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่างหรือเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้ว ทั้งนี้ ในกรณีการแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่างหากวาระที่เหลืออยู่ไม่ถึงเก้าสิบวัน จะไม่แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนก็ได้

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการทั้งหมดเท่าที่มีอยู่

เมื่อครบกำหนดตามวาระในวรรคหนึ่ง หากยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

มาตรา ๘ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) รัฐมนตรีให้ออก เพราะบกพร่องต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสีย หรือหย่อนความสามารถ

(๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใดตามมาตรา ๖

มาตรา ๙ คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในการขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้อง

(๒) ให้ความเห็นชอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสาร

(๓) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๓๑

(๔) เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนระบบตัวร่วม หรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการการขนส่งสาธารณะ

(๕) กำหนดนโยบายการนำส่งเงินเข้ากองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุน

- (๖) พิจารณาวินิจฉัยปัญหาในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้
- (๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๑๐ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานกรรมการและรองประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

ในการปฏิบัติหน้าที่ ถ้ามีการพิจารณาในเรื่องที่ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้ใด มีส่วนได้เสียหรือมีผลประโยชน์ขัดแย้งไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้นั้นไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๑ คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่มอบหมายได้

ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะอนุกรรมการด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๑๒ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการมีอำนาจเรียกให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลอื่นใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้

หมวด ๒  
การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

---

ส่วนที่ ๑  
การกำกับดูแล

---

มาตรา ๑๓ ให้สำนักงานรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ และให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำและเสนอนโยบาย มาตรการ หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสารต่อคณะกรรมการ

(๒) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการและมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมเสนอต่อคณะกรรมการ

(๓) ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

(ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสาร

(ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(ค) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาต

(ง) การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม

(๔) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสารของผู้รับใบอนุญาต และผู้ให้บริการขนส่ง

(๕) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาต และรายงานต่อคณะกรรมการ

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๑๔ เมื่อได้มีประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา ๑๓ (๓) แล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะในระบบตัวร่วม นำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานทางเทคโนโลยีที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับนั้นไปใช้บังคับ โดยกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี

## ส่วนที่ ๒

### การประกอบกิจการระบบตัวร่วม

มาตรา ๑๕ ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม และการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

มาตรา ๑๖ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจ  
ร่วมกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง รวมถึง  
ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา

มาตรา ๑๗ ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีสามประเภท ดังต่อไปนี้

(๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

(๒) ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม

(๓) ใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม

ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้มีอายุสิบปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

การขออนุญาต การออกใบอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์  
วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๘ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด สหกรณ์ รัฐวิสาหกิจ  
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือนิติบุคคลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๒) มีทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วในแต่ละประเภทการให้บริการตามหลักเกณฑ์  
ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๓) มีฐานะทางการเงินและการดำเนินงานที่มั่นคงที่แสดงให้เห็นว่าสามารถดำเนินธุรกิจ  
และให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง และไม่มีความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้บริการ

(๔) ไม่เคยถูกสั่งระงับการดำเนินงานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นการชั่วคราว หรือไม่เคย  
ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

(๕) มีกรรมการอย่างน้อยหนึ่งคน ซึ่งมีสัญชาติไทยและมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย

ผู้รับใบอนุญาตที่เป็นสหกรณ์ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม (๒)

ผู้รับใบอนุญาตที่เป็นรัฐวิสาหกิจหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติ  
ตาม (๒) (๓) และ (๕)

กรณีผู้รับใบอนุญาตที่เป็นนิติบุคคลต่างประเทศ ต้องมีสำนักงานสาขาหรือตัวแทนนิติบุคคล  
ต่างประเทศในประเทศไทย และแต่งตั้งบุคคลอย่างน้อยหนึ่งคนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการแทนนิติบุคคล  
ดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานและติดต่อประสานงานกับสำนักงานในต่างประเทศ เว้นแต่ได้รับ  
ยกเว้นจากคณะกรรมการ

มาตรา ๑๙ กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของ  
นิติบุคคลนั้น ต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกพิทักษ์ทรัพย์ หรือเป็นบุคคลล้มละลาย หรือเคยเป็นบุคคล  
ล้มละลายและยังไม่พ้นกำหนดสองปีนับแต่วันที่มิคำสั่งยกเลิกการล้มละลายหรือปลดจากล้มละลาย

(๒) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) ไม่เป็นผู้เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับการปลอมและการแปลง ลักทรัพย์ รั้งราวทรัพย์ ทรัพย์ ทรัพย์ ทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ฉ้อโกง โกงเจ้าหนี้ ยักยอกหรือรับของโจร ไม่ว่าจะมีการรอกการลงโทษหรือไม่ก็ตาม หรือเคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ตามกฎหมายว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์

(๔) ไม่เป็นผู้เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดิน หรือเคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดฐานฟอกเงินตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน หรือเคยเป็นบุคคลที่ถูกกำหนดให้เป็นผู้ที่มีการกระทำอันเป็นการก่อการร้าย หรือต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดฐานสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายและการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง

(๕) ไม่เป็นกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่เคยถูกสั่งห้ามประกอบกิจการระบบตัวร่วมหรือถูกเพิกถอนการอนุญาต

(๖) ไม่เคยเป็นผู้ต้องพ้นจากตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารบริษัทมหาชนจำกัด เพราะเหตุมีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการ ที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

(๗) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับการประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาต

มาตรา ๒๐ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่นไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๒๑ ผู้รับใบอนุญาตต้องให้บริการระบบตัวร่วมอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรือเหตุอื่นทำให้หรือจะทำการให้บริการระบบตัวร่วมต้องหยุดชะงัก ให้ผู้รับใบอนุญาตแจ้งให้ผู้อำนวยความสะดวกทราบโดยทันที และดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าวให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

ในกรณีผู้รับใบอนุญาตจะพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม ผู้รับใบอนุญาตจะต้องแจ้งให้สำนักงานทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๒๒ ผู้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ทั้งนี้ รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบกิจการต้องปฏิบัติด้วยก็ได้ ให้ผู้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบกิจการตามวรรคหนึ่งจัดทำหนังสือแจ้งขอเลิกประกอบกิจการให้สำนักงานทราบล่วงหน้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยความสะดวกประกาศกำหนด เมื่อสำนักงานได้รับหนังสือแล้ว ให้สำนักงานเสนอคณะกรรมการให้ความเห็นชอบก่อนเสนอรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ สำนักงานมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตนั้นต้องปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการจนกว่าจะเลิกประกอบกิจการก็ได้



มาตรา ๒๓ ให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม
- (๒) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน และให้บริการประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างต่อเนื่อง
- (๓) รวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลผู้ใช้บริการ ตามที่สำนักงานร้องขอ เพื่อรายงานต่อสำนักงาน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด
- (๔) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน
- (๕) นำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๖
- (๖) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๒๔ ให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ถูกสั่งระงับการดำเนินกิจการทั้งหมดหรือบางส่วนตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นและผู้รับใบอนุญาตนั้น มีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการดังกล่าวแจ้งให้สำนักงานทราบทันที ตามวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๖ เมื่อปรากฏว่าผู้รับใบอนุญาตมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ คณะกรรมการมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตนั้นแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด เว้นแต่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าลักษณะดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงต่อประชาชน รัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตของผู้รับใบอนุญาตนั้นได้ทันที

- (๑) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๘ หรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๙
- (๒) ประกอบกิจการโดยทุจริตหรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย
- (๓) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๒๗ ในกรณีที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการมีคำสั่งให้แก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา ๒๖ แต่ผู้รับใบอนุญาตไม่ดำเนินการภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่าจะมีความประสงค์พักใช้ใบอนุญาตด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คณะกรรมการเสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อพิจารณามีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้รับใบอนุญาต

เมื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตแล้ว ให้สำนักงานประกาศการเพิกถอนใบอนุญาตภายใน สิบห้าวันนับแต่วันที่เพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๒๘ ให้ผู้รับใบอนุญาตซึ่งถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตยังคงมีหน้าที่ รับผิดชอบในการใดๆ ที่ได้ดำเนินการไว้แล้วก่อนถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาต โดยมีให้เกิด ผลเสียหายหรือกระทบต่อผู้ใช้บริการ

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ แล้ว ให้คณะกรรมการมอบหมายให้หน่วยงาน หรือสำนักงานเข้าดำเนินการแทนโดยจ้างพนักงานของผู้รับใบอนุญาตได้ โดยให้ผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน ทั้งนี้ ผู้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย ที่เกิดจากการพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตดังกล่าวด้วย

มาตรา ๓๐ ผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตใดตามพระราชบัญญัตินี้ในระหว่าง ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตมิได้

ผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตได้อีกไม่ได้ จนกว่าจะพ้นหนึ่งปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอน ในกรณีที่นิติบุคคลถูกเพิกถอนใบอนุญาต ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับแก่กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินการของนิติบุคคลนั้น

#### หมวด ๓

#### อัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๓๑ ให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตรา ค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ และหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้ประกอบกัน

(๑) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบ และต่างผู้ให้บริการขนส่ง

(๒) ค่าใช้จ่ายตามปกติของการประกอบกิจการให้บริการขนส่งสาธารณะ ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการ โดยคำนึงถึงภาวะเศรษฐกิจและดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป

(๓) สิทธิของผู้โดยสารที่เป็นผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ หรือผู้ด้อยโอกาส

(๔) สิทธิของผู้รับใบอนุญาตตามสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน รวมถึงแนวทางการชดเชยและเยียวยาอย่างเป็นธรรม

(๕) การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุน หรือเทคโนโลยี

ให้คณะกรรมการเปิดเผยสูตรหรือวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม รวมทั้งข้อมูลค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ยกเว้นข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับทางการค้าของผู้รับใบอนุญาต

มาตรา ๓๒ อัตราค่าโดยสารร่วมให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยจะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๓๑

มาตรา ๓๓ ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนดตามมาตรา ๓๒ ไปใช้บังคับ โดยกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี

#### หมวด ๔

#### กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

มาตรา ๓๔ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่ง เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ในสำนักงาน มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งให้กู้ยืมเงินแก่ภาคเอกชนที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วม

มาตรา ๓๕ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(๓) ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต

(๔) เงินที่ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๖ วรรคหนึ่ง

(๕) เงินที่ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมนำส่งเข้ากองทุน

ตามมาตรา ๓๖ วรรคสอง

(๖) เงินค่าปรับเป็นพินัย

(๗) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน

(๘) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินอุดหนุนตาม (๒) ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น

เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา ๓๖ ให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินเข้ากองทุน โดยเงินที่นำส่งเข้ากองทุน ให้หักจากรายได้จากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา ๔ (๕)

ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะ กำหนดให้มีการนำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๕ (๕) ไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญา ร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี

มาตรา ๓๗ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้

(๑) สนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเฉพาะส่วนที่ดำเนินการ โดยสำนักงาน

(๒) สนับสนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ซึ่งให้บริการขนส่ง ผู้โดยสารทางถนนและทางน้ำ ในการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ

(๓) ส่งเสริมและอุดหนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ตามที่คณะกรรมการกำหนด โดยคำนึงถึงต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน และการจัดเก็บ ค่าโดยสารตามอัตราค่าโดยสารร่วม

(๔) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบ ตัวร่วม

(๕) สนับสนุนค่าใช้จ่ายในการศึกษาหรือวิจัยเพื่อการพัฒนาแบบตัวร่วม

(๖) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน

การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (๑) (๒) (๓) (๔) และ (๕) ให้เป็นไปตามระเบียบที่ คณะกรรมการบริหารกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง และต้องจัดให้มีการแยกบัญชี ตามกิจการที่ใช้จ่ายอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการบริหารรายงานผลการดำเนินงานของกองทุน ให้คณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการบริหารกองทุน ให้เป็นไปตามระเบียบ ที่คณะกรรมการบริหารกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

มาตรา ๓๘ ให้มีคณะกรรมการบริหารกองทุน ประกอบด้วย

(๑) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) กรรมการโดยตำแหน่ง จำนวนหกคน ได้แก่ ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมบัญชีกลาง และอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

(๓) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคน ซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้ง โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง จากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ ด้านการเงิน ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านการลงทุน ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง

ให้ผู้บัญชาการเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้มอบหมายข้าราชการของสำนักงาน จำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

กรรมการตาม (๓) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๖ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๘) (๑๐) (๑๑) และ (๑๒) และมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

ให้นำมาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการบริหารด้วย  
โดยอนุโลม

หมวด ๕  
พนักงานเจ้าหน้าที่

---

มาตรา ๓๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสถานที่ประกอบกิจการ สถานที่ตั้ง หรือสถานที่ซึ่งรวบรวมหรือประมวล  
ข้อมูลของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นจนถึงพระอาทิตย์ตก หรือในเวลา  
ทำการของสถานที่นั้น เพื่อตรวจสอบกิจการ สิทธิทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง  
ของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม

(๒) สั่งให้บุคคลใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง  
หรือจำเป็นหรือเป็นประโยชน์แก่การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

(๓) ยึดหรืออายัดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้  
เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบหรือการดำเนินคดี

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง ให้บุคคลที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวก  
ตามสมควร

เมื่อได้เข้าไปและทำการตรวจสอบตาม (๑) แล้ว ถ้ายังดำเนินการไม่เสร็จ จะกระทำต่อไป  
ในเวลากลางคืนหรือนอกเวลาทำการของสถานที่นั้นก็ได้

หมวด ๖  
มาตรการปรับเป็นพินัย

---

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๑๓ (๓)  
ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาท

มาตรา ๔๑ ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้  
ต้องใช้ระบบตัวร่วมและต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด  
ในพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๑๖ ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละ  
สองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ๔๒ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามประกาศ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข  
หรือคำสั่งตามที่กำหนดในมาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ หรือมาตรา ๒๓ (๑) (๒) (๓) หรือ (๕)

ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๓ ในกรณีผู้รับใบอนุญาตไม่แก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการ ตามมาตรา ๒๓ (๔) ภายในระยะเวลาที่สำนักงานกำหนดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๔ ในกรณีผู้รับใบอนุญาตไม่นำส่งเงินเข้ากองทุนตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหาร กำหนดตามมาตรา ๓๖ ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาท ตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๕ ในกรณีที่คณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาต ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกิน สามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๖ ค่าปรับเป็นพินัยตามความในหมวดนี้ไม่ต้องส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน และให้นำส่งเข้ากองทุน

#### หมวด ๗

#### โทษทางอาญา

มาตรา ๔๗ ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๕ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๘ ผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ไม่ดำเนินงานให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา ๒๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกิน สามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๙ ผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๕ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๕๐ ผู้ใดรู้ว่ามีหรือจะมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ของผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการ รายได้กลางแล้ว โดยทุจริต ยักยอก ชุกซ่อน รับ หรือจัดการเงินรับล่วงหน้าจากผู้ประกอบการดังกล่าวได้รับไว้ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งล้านบาทถึงห้าล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๕๑ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้น เกิดจากการสั่งการหรือการกระทำของกรรมการ หรือผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงาน ของนิติบุคคลนั้น หรือในกรณีที่บุคคลดังกล่าวมีหน้าที่ต้องสั่งการหรือทำการและละเว้นไม่สั่งการ หรือทำการจนเป็นเหตุให้นิติบุคคลนั้นกระทำความผิด ผู้นั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับ ความผิดนั้นๆ ด้วย

บทเฉพาะกาล

---

มาตรา ๕๒ ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมประกอบด้วย ประธานกรรมการและกรรมการตามมาตรา ๕ (๑) (๒) และ (๓) และให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการและ เลขานุการ กับให้ผู้อำนวยการแต่งตั้งข้าราชการของสำนักงานจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ และให้รัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการตามมาตรา ๕ (๔) ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๕๓ ให้ดำเนินการออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากไม่สามารถดำเนินการได้ ให้รัฐมนตรีรายงานเหตุผลที่ไม่อาจดำเนินการได้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

มาตรา ๕๔ เมื่อรัฐมนตรีได้ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๓๒ แล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนรายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อให้รัฐมนตรี เจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสิบวันนับตั้งแต่วันที่กฎกระทรวงดังกล่าวใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....  
นายกรัฐมนตรี

อัตราค่าธรรมเนียม

---

๑. ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง	ฉบับละ ๓๐๐,๐๐๐ บาท
๒. ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตั๋วร่วม	ฉบับละ ๑๕๐,๐๐๐ บาท
๓. ใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตั๋วร่วม	ฉบับละ ๑๕๐,๐๐๐ บาท
๔. การต่ออายุใบอนุญาต	ครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียม ใบอนุญาต



**บันทึกวิเคราะห์สรุป**  
**สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ....**

---

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... ต่อสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุป สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ดังต่อไปนี้

**๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ**

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีต้นทุนในการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร หรือค่าธรรมเนียมของตนเองอันเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ต้นทุนในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ อยู่ในอัตราสูง และประชาชนผู้ใช้บริการต้องรับผิดชอบต้นทุนดังกล่าวของผู้ประกอบการทุกระบบ ซึ่งนอกจากจะเป็นต้นทุนและภาระของประชาชนแล้ว ยังทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้บริการขนส่งสาธารณะอีกด้วย ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายแก่ประชาชนผู้ใช้บริการให้สามารถใช้บัตรโดยสารใบเดียวในการเดินทางได้ทุกระบบขนส่งสาธารณะ อันเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากขนส่งส่วนบุคคลเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะอันจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งช่วยลดภาวะโลกร้อนตามเป้าหมายของรัฐบาลได้อีกทางหนึ่งด้วย รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายในด้านต้นทุนการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบการอันจะทำให้สามารถลดค่าโดยสารลงอันจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้บริการ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตั๋วร่วม โดยการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

**๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ**

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... มีสาระสำคัญเป็นการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยแบ่งออกเป็น ๘ หมวด จำนวน ๕๔ มาตรา มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

**๒.๑ หมวด ๑ คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (ร่างมาตรา ๕ ถึงร่างมาตรา ๑๒)**

ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมมีหน้าที่และอำนาจในการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในการขนส่งสาธารณะ กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมและรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสาร รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม ตลอดจนการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม การสนับสนุนระบบตั๋วร่วม และการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพ

**๒.๒ หมวด ๒ การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (ร่างมาตรา ๑๓ ถึงร่างมาตรา ๓๐)**

(๑) กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม โดยมีหน้าที่และอำนาจในการจัดทำและเสนอนโยบาย มาตรการหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยี ของระบบ

ตัวร่วม และรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสารต่อคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ศึกษาวิจัยรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งกำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสารของผู้รับใบอนุญาต และผู้ให้บริการขนส่ง

(๒) กำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องจะประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ มีสามประเภท ได้แก่ ๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ๒) ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม และ ๓) ใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม โดยใบอนุญาตแต่ละประเภทให้มีอายุสิบปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

(๓) กำหนดให้หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมในการประกอบกิจการให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ให้บริการประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก และรับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการ นำส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ตลอดจนห้ามโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่น

(๔) กำหนดให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตได้ เมื่อผู้รับใบอนุญาตดำเนินการและปรากฏข้อเท็จจริงตามลักษณะที่กำหนด โดยคณะกรรมการอาจมอบหมายให้หน่วยงานอื่นเข้าดำเนินการแทนในระหว่างที่ผู้รับใบอนุญาตถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตได้

### ๒.๓ หมวด ๓ อัตราค่าโดยสารร่วม (ร่างมาตรา ๓๑ ถึงร่างมาตรา ๓๓)

กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ รวมทั้งอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะ ค่าใช้จ่ายของการประกอบกิจการ ภาวะเศรษฐกิจดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป สิทธิของผู้โดยสาร สิทธิของผู้รับใบอนุญาต ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุน หรือเทคโนโลยี ทั้งนี้ หน่วยงานของรัฐที่อนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมไปใช้บังคับ

### ๒.๔ หมวด ๔ กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (ร่างมาตรา ๓๔ ถึงร่างมาตรา ๓๘)

(๑) กำหนดให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่ง เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งให้กู้ยืมเงินแก่ภาคเอกชนที่ประกอบกิจการตัวร่วม โดยเงินกองทุนฯ กำหนดให้ใช้จ่ายเพื่อส่งเสริมและอุดหนุนผู้รับใบอนุญาต การดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาต การจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง การลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ การให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืม และการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม

(๒) กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมประกอบด้วยเงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต เงินที่ผู้รับใบอนุญาตส่งเข้ากองทุนโดยหักจากรายได้จากการประกอบกิจการ เงินที่ผู้ให้บริการขนส่งนำส่งเข้ากองทุนตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี เงินค่าปรับเป็นพินัย เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน และดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

(๓) ให้มีคณะกรรมการบริหารกองทุนโดยกำหนดองค์ประกอบ คุณสมบัติและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และการประชุมของคณะกรรมการบริหารกองทุน

ไว้เป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัตินี้ สำหรับอำนาจหน้าที่ เบี้ยประชุมและประโยชน์ตอบแทนอื่น การบัญชี การตรวจสอบ การประเมินผล และการยุบเลิกกองทุนให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียน

**๒.๕ หมวด ๕ พนักงานเจ้าหน้าที่ (ร่างมาตรา ๓๙)**

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้าไปตรวจค้นสถานที่ประกอบกิจการ สถานที่ตั้ง หรือสถานที่ซึ่งรวบรวมหรือประมวลข้อมูลของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม สิ่งให้บุคคลใด มาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐาน ยึดหรืออายัดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง

**๒.๖ หมวด ๖ มาตรการปรับเป็นพินัย (ร่างมาตรา ๔๐ ถึงร่างมาตรา ๔๖)**

กำหนดมาตรการปรับเป็นพินัยสำหรับผู้รับใบอนุญาตที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข หรือคำสั่ง ที่ออกตามร่างพระราชบัญญัตินี้ กรณีผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกาที่กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใด เป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และผู้รับใบอนุญาตที่ไม่แก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์ของผู้ใช้บริการ หรือไม่ส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมหรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาต

**๒.๗ หมวด ๗ โทษทางอาญา (ร่างมาตรา ๔๗ ถึงร่างมาตรา ๕๑)**

กำหนดโทษทางอาญาสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาต และผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนด เนื่องจากศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางหน่วยงานกลางในการจัดสรรค่าบริการ ระหว่างผู้ประกอบกิจการในระบบตัวร่วม จึงกำหนดโทษไว้แตกต่างจากผู้รับใบอนุญาตประเภทอื่น รวมทั้งกำหนดโทษทางอาญาสำหรับกรณีผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคลด้วย

**๒.๘ บทเฉพาะกาล (ร่างมาตรา ๕๒ ถึงร่างมาตรา ๕๔)**

(๑) กำหนดบทบัญญัติรองรับให้กรรมการตามมาตรา ๕ (๑) (๒) และ (๓) เป็นคณะกรรมการตามร่างพระราชบัญญัตินี้ในวาระเริ่มแรก จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ซึ่งต้องดำเนินการแต่งตั้งให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน

(๒) กำหนดให้การดำเนินการออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน เพื่อเร่งรัดให้มีการออกกฎหมายลำดับรองให้ครบถ้วน หากไม่สามารถดำเนินการได้ ให้รัฐมนตรีรายงานต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

(๓) เมื่อมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมแล้วกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนในการดำเนินกิจการขนส่งสาธารณะ เจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปี และให้รายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัด รวมทั้งให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสิบวัน

**๓. การดำเนินการตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒**

**๓.๑ การตรวจสอบการรับฟังความคิดเห็น**

**(๑) การรับฟังความคิดเห็นในชั้นการยกร่าง**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น

รวม ๓ ครั้ง ดังนี้

๑) ครั้งที่หนึ่ง รับฟังความคิดเห็นโดยจัดการประชุมสัมมนา เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิง เพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน และองค์กรที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมการสัมมนา จำนวน ๑๒๓ คน

๒) ครั้งที่สอง รับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) และผ่านการเชื่อมต่อเว็บไซต์กระทรวงคมนาคม (www.mot.go.th) และเว็บไซต์สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (www.otp.go.th) ตั้งแต่วันที่ ๒๐ มกราคม - ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ รวมระยะเวลา ๑๖ วัน โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หน่วยงานของรัฐ ผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน และองค์กรที่เกี่ยวข้อง

๓) ครั้งที่สาม รับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) และผ่านการเชื่อมต่อเว็บไซต์กระทรวงคมนาคม (www.mot.go.th) และเว็บไซต์สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (www.otp.go.th) ตั้งแต่วันที่ ๑๒ - ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๖ รวมระยะเวลา ๑๙ วัน โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หน่วยงานของรัฐ ผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน และองค์กรที่เกี่ยวข้อง

(๒) การรับฟังความคิดเห็นในขั้นการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะดำเนินการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) ตั้งแต่วันที่ ๑๓ - ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๗ รวมระยะเวลา ๑๕ วัน โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หน่วยงานของรัฐ เอกชน ผู้เกี่ยวข้องที่ได้รับผลกระทบโดยตรง และประชาชนทั่วไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้จัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัตินี้ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาด้วยแล้ว

**๓.๒ การตรวจสอบความจำเป็นในการตรากฎหมายและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย** สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการตรวจสอบความจำเป็นในการตรากฎหมายและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ สรุปผลได้ดังนี้

(๑) ร่างพระราชบัญญัตินี้มีความจำเป็นต้องตราขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ตามยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัล รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ หมายเหตุที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน

(๒) ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้มีการเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและผลการวิเคราะห์ผลกระทบของบทบัญญัติตามร่างพระราชบัญญัตินี้ที่อาจมีผลต่อผู้เกี่ยวข้องแล้ว

(๓) ร่างพระราชบัญญัตินี้มีความจำเป็นต้องใช้ระบบอนุญาต โดยเป็นการขอรับใบอนุญาตโดยความสมัครใจของผู้ประกอบกิจการ และในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณสุข อาจมีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ผู้ประกอบกิจการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

(๔) ร่างพระราชบัญญัตินี้มีความจำเป็นต้องใช้ระบบคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่ในเชิงนโยบายสำหรับบริหารจัดการตัวร่วม รวมถึงการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งสาธารณะ รวมทั้งการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

(๕) ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้กำหนดโทษอาญา โดยกำหนดโทษปรับทางปกครองสำหรับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

(๖) ร่างพระราชบัญญัตินี้มีความจำเป็นต้องกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินกิจการทางปกครองไว้ เพื่อพิจารณาการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต และการกำหนดโทษปรับทางปกครอง

#### ๕. ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

ร่างพระราชบัญญัตินี้จะทำให้ประชาชนซึ่งเป็นผู้ใช้บริการสามารถใช้บัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วมเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะที่มีผู้ให้บริการหลายรายได้ ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการที่มีการเดินทางข้ามระบบ รวมทั้งการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมจะเป็นการลดค่าใช้จ่ายของประชาชนผู้ใช้บริการระบบราง อีกทั้งปัญหาการจราจรย่อมลดลงอย่างต่อเนื่องเมื่อประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้น

---

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

กฎหมายใหม่

แก้ไข/ปรับปรุง

ยกเลิก

หน่วยงานของรัฐผู้เสนอร่างกฎหมาย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในเรื่อง

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

ข้อ ๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐)

ประเด็นที่ (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัล

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)

หมวดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เด็ดขาดได้อย่างยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง

ส่วนที่ ๑

เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๑. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

๑.๑ ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร

ที่ผ่านมาการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะได้มีการพัฒนาแยกย่อยรายโครงการ ซึ่งไม่ได้มีการวางแผนให้มีการเชื่อมต่อทางกายภาพระหว่างระบบอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้น ระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร และโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร มีความแตกต่างกันระหว่างระบบรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน และต้นทุนการเดินทางที่สูงจึงไม่สามารถจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

นอกจากนี้ ในปัจจุบันมีหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนเป็นผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะจำนวนหลายราย ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละรายต่างมีระบบการบริหารจัดการที่แยกออกจากกันเป็นเอกเทศในการจัดเก็บค่าโดยสาร หรือค่าธรรมเนียมโดยใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการจำเป็นต้องมีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อชำระค่าโดยสาร หรือค่าธรรมเนียมของผู้ให้บริการเกือบทุกราย ส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้บริการไม่ได้รับความสะดวก รวดเร็ว และประหยัด อีกทั้งต้องเสียเวลาหรือรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงหากต้องชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวทั้งหมดในการเดินทาง

### ๑.๒ เหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้

ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายและหน่วยงานที่รับผิดชอบในการควบคุม กำกับดูแล และบริหารจัดการระบบตัวร่วม เพื่อให้สามารถใช้ในการเชื่อมต่อกันระหว่างระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงยังไม่มีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม เพื่อให้เกิดระบบตัวร่วมที่มีมาตรฐานทางเทคนิคเดียวกันระหว่างผู้ให้บริการ และเพื่อให้เกิดการบังคับใช้อัตราค่าโดยสารร่วม อันจะเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้กับประชาชน ผู้ใช้บริการ รวมถึงการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการบริหารจัดการระบบตัวร่วม จึงจำเป็นต้องมีการตราพระราชบัญญัติ

### ๒. วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของการแทรกแซง

เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการและสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในการให้สิทธิประโยชน์และการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ผู้ใช้บัตรหรือตัวร่วม รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตัวร่วม ซึ่งใช้บัตรหรือตัวร่วมในการชำระค่าเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนผู้ให้บริการด้านการขนส่ง นอกจากนี้ เพื่อจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนาและการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึงเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

### ๓. การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

#### ๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร

๓.๑.๑ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาฉบับประกาศและงานทั่วไป เล่ม ๑๓๗ ตอนพิเศษ ๒๗๗ ง เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) ซึ่งเป็นคณะกรรมการระดับนโยบายที่มีภารกิจจัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อคณะรัฐมนตรี รวมถึงเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการออกระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎในเรื่องมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของระบบตัวร่วม รวมถึงหลักเกณฑ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งยังต้องประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของรัฐกับผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งและบริหารจัดการระบบตัวร่วม

๓.๑.๒ เนื่องจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ มีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรอง จึงใช้บังคับเฉพาะกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ อันจะเกินขอบเขตอำนาจที่พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๑๑ (๘) ที่ให้อำนาจนายกรัฐมนตรีในการออกระเบียบปฏิบัติราชการไว้ ส่งผลให้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีไม่สามารถบังคับใช้กับภาคเอกชน ซึ่งการขนส่งสาธารณะในประเทศไทยในปัจจุบันยังพึ่งพาทั้งส่วนราชการและภาคเอกชน ดังนั้น การบูรณาการให้เกิดระบบตัวร่วมอย่างครอบคลุมทั้งระบบ จึงจำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหาได้อย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่ อย่างไร

จากการศึกษาแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนในต่างประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐสิงคโปร์ (สิงคโปร์) และสาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) (กรุงโซล) มีรายละเอียด ดังนี้

### ๓.๒.๑ สิงคโปร์

โครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมของสิงคโปร์ มีการกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตสำหรับการประกอบกิจการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยพิจารณาจาก Public Transport Council Act ที่มีสาระสำคัญในการจัดตั้ง “คณะกรรมการขนส่งสาธารณะ” (Public Transport Council) มีหน้าที่ในการกำหนดหรืออนุมัตินโยบายค่าโดยสาร และอัตราค่าโดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการบูรณาการค่าโดยสารร่วมระหว่างรถโดยสารสาธารณะและระบบราง รวมถึงมีอำนาจในการออกใบอนุญาตการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทาง (Ticket Payment Service License) โดยหมายถึงการให้บริการดังต่อไปนี้

๑) การให้บริการสำหรับการหักบัญชีธุรกรรมของตั๋วเดินทาง (Clearing) หรือ

๒) การขาย การเติม การเปลี่ยน หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งาน ของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับตั๋วเดินทาง หรือ

๓) การให้บริการอื่นใดตามที่ Public Transport Council กำหนด

ทั้งนี้ ผู้ประกอบกิจการการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทางในสิงคโปร์ทุกรายจะต้องได้รับใบอนุญาตจาก Public Transport Council โดยในปัจจุบันมีบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทาง ทั้งสิ้น ๓ แห่ง ได้แก่

๑) บริษัท EZ - Link เป็นผู้ให้บริการออกบัตร เป็นบริษัทที่ถือหุ้นทั้งหมดโดย Land Transport Authority (LTA) ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ

๒) บริษัท NETS เป็นผู้ให้บริการออกบัตร (เป็นบริษัทเอกชนที่ได้รับใบอนุญาต)

๓) บริษัท Transit Link เป็นผู้ให้บริการสำหรับการหักบัญชีธุรกรรมของตั๋วเดินทาง (CCH) เป็นบริษัทที่ถือหุ้นทั้งหมดโดย Land Transport Authority (LTA) ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ

โดยสรุป โครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมี Public Transport Council ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล และมีอำนาจในการออกใบอนุญาตการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทาง โดยที่กฎหมายของสิงคโปร์ไม่ได้กำหนดลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาตไว้ จึงสามารถดำเนินการได้ทั้งรูปแบบบริษัทเอกชนและบริษัทที่เป็นรัฐวิสาหกิจ

### ๓.๒.๒ สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) (กรุงโซล)

มี Seoul Metropolitan Government เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนโครงการระบบตั๋วร่วมในกรุงโซล โดยใช้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) โดยบริษัทที่ได้รับสัมปทาน ได้แก่ บริษัท T - money Co., Ltd. เป็นผู้ดำเนินการระบบตั๋วร่วม และเป็นผู้บริหารจัดการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) โดยบริษัทดังกล่าวถือหุ้นโดย Seoul Metropolitan Government ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐ ร้อยละ ๓๖.๑๖ เป็นสัดส่วนการถือหุ้นที่มากที่สุด รองลงมา คือ บริษัท LG CNS ร้อยละ ๓๒.๙๑

อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการระบบตั๋วร่วมในเกาหลีใต้มีโครงการแยกต่างหากจากกันตามเขตพื้นที่ ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการบัตรโดยสารของเกาหลีใต้มีการบูรณาการร่วมกันทั้งประเทศ รัฐบาลเกาหลีใต้จึงได้ออกกฎหมาย Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport โดยกำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน รับผิดชอบโดย The Minister of Land, Infrastructure and Transport (MOLIT)\* รวมถึงกำหนดให้รัฐบาลท้องถิ่น (Local Government)

\* Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport, Article ๑๐-๒ (Formulation of Master Plan for National Interoperation of Smart Card Tickets)



ที่ประสงค์จัดทำระบบตั๋วร่วม ต้องจัดทำแผนการเชื่อมต่อสำหรับเขตภูมิภาคของตนที่สอดคล้องกับแผนแม่บทของประเทศ

นอกจากนี้ MOLIT ยังมีหน้าที่ในการให้การรับรอง (Certification) อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของระบบตั๋วร่วม<sup>๖</sup> เพื่อสร้างความมั่นใจว่าอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้งานกับระบบตั๋วร่วมสามารถเชื่อมต่อร่วมกันได้ โดยมี Korea Institute of Construction and Transport Technology Evaluation and Planning ทำหน้าที่ทดสอบและประเมินผลอุปกรณ์ให้กับ MOLIT เพื่อดำเนินการออกใบรับรองต่อไป

#### ๔. การรับฟังความคิดเห็น

- ได้รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว
- ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

#### ๕. ความสัมพันธ์ หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

เนื่องจากสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของนวัตกรรมเทคโนโลยีระบบตั๋วร่วม และระบบการชำระเงิน ประกอบกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางรางกำลังจะเพิ่มขึ้นอีกหลายราย หากยังไม่มีกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติเพื่อบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม จะทำให้การควบคุม กำกับ ดูแลและบริหารระบบตั๋วร่วม เป็นไปอย่างยากลำบาก โดยที่ผ่านมามีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ขึ้นมาก่อน เพื่อให้มีกฎหมายและหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ได้โดยเร็ว และประกาศใช้เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

เนื่องจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ใช้บังคับเฉพาะกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น แต่ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ เนื่องจากเกินขอบเขตอำนาจที่พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ ส่งผลให้ระเบียบฯ ไม่สามารถบังคับใช้กับภาคเอกชน ซึ่งการขนส่งสาธารณะในประเทศไทยในปัจจุบันนั้น ยังพึ่งพาทั้งส่วนราชการและภาคเอกชน ดังนั้น การบูรณาการให้เกิดระบบตั๋วร่วมอย่างครอบคลุมทั้งระบบ จำเป็นต้องไขกติกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

#### ๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

##### ๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง

๖.๑.๑ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... มีหลักการสำคัญ ๕ ประการ ได้แก่

๑) การจัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลาง โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นหน่วยงานกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมและใช้เป็นมาตรฐานกลาง สำหรับการให้บริการระบบตั๋วร่วมในอนาคต และสำหรับผู้ให้บริการในปัจจุบันที่จะเข้าสู่ระบบตั๋วร่วมตามกฎหมายนี้

๒) การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม โดยเป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ทั้งนี้ ร่างกฎหมายฉบับนี้กำหนดให้หน่วยงานรัฐจะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมไปใช้บังคับในการทำสัญญาสัมปทานขนส่งสาธารณะในอนาคตด้วย

๓) การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม รวมทั้งให้กู้ยืมเงินแก่ภาคเอกชนที่ประกอบกิจการตั๋วร่วม

<sup>๖</sup> Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport, Article ๓๐-๗ (Certification of Nationwide Interoperable Smart Card Tickets, etc.)

๔) การสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการได้ ต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

๕) การตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม สามารถกระทำได้ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษา การให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ซึ่งก่อนการตราพระราชกฤษฎีกา จะต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา

๖.๑.๒ ผู้รับใบอนุญาตตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... มีหน้าที่

๑) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

๒) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน และให้บริการประชาชน ในระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างต่อเนื่อง

๓) รวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลผู้ใช้บริการ ตามที่สำนักงานร้องขอ เพื่อรายงานต่อสำนักงาน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด

๔) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน

๕) นำส่งเงินเข้ากองทุน

๖) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก้ไข คุ้มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบอย่างไร

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ได้กำหนดให้กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งให้กู้ยืมเงินแก่ภาคเอกชนที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ เงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้

๖.๒.๑ สนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเฉพาะส่วนที่ดำเนินการโดยสำนักงาน

๖.๒.๒ สนับสนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ซึ่งให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนนและทางน้ำ ในการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ

๖.๒.๓ ส่งเสริมและอุดหนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมตามที่คณะกรรมการกำหนด โดยคำนึงถึงต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน และการจัดเก็บค่าโดยสารตามอัตราค่าโดยสารร่วม

๖.๒.๔ ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

๖.๒.๕ สนับสนุนค่าใช้จ่ายในการศึกษาหรือวิจัยเพื่อการพัฒนาาระบบตัวร่วม

๖.๒.๖ เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน

๖.๓ กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... กำหนดตามมาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้มีความสอดคล้องกัน ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้บริการสามารถถือบัตรโดยสารเพียงใบเดียวในการชำระค่าโดยสารของผู้ให้บริการหลายราย ซึ่งนอกจากเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ

ที่เดินทางข้ามระบบแล้ว ยังส่งผลให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมสามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม อันส่งผลให้มีการยกเว้นอัตราค่าแรกเข้าเมื่อผู้ใช้บริการมีการเดินทางข้ามระบบ ผู้ใช้บริการจึงมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ลดลง ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้น ส่งผลให้มีผู้ใช้งานระบบขนส่งสาธารณะ มากยิ่งขึ้น และยังเป็นการลดปัญหาการจราจรแออัดในเขตเมือง

#### ๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

##### ๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบ ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

๗.๒ แนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตาม หรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายและมีการ นำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นผู้เตรียมการในการปฏิบัติตาม หรือบังคับการ ให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการประชุม การฝึกอบรม การเผยแพร่ การจัดทำคู่มือ และสร้างความเข้าใจให้กับบุคลากรภายในหน่วยงานในการปฏิบัติหน้าที่

๗.๓ แนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ความรู้ เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประชาสัมพันธ์ และการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการและผู้ประกอบกิจการให้บริการขนส่ง ตัวอย่างเช่น เว็บไซต์ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคมหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการประชุมเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

##### ๗.๔ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ในระยะ ๓ ปีแรก คิดเป็นมูลค่าขั้นต่ำจำนวน ๗.๑๒ ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายด้านอัตราค่าโดยสารเพิ่ม (เงินเดือน) เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ได้กำหนดให้สำนักงานโครงการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม ในสังกัดของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ทำหน้าที่เสมือนเป็นสำนักงาน กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม โดยเป็นเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ซึ่งเป็นผู้กำหนด นโยบายการใช้จ่ายเงินของกองทุน

ทั้งนี้ การรับภารกิจบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ร่วมกับภารกิจด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง มีอัตราค่าจ้าง ที่ต้องใช้ ๒๘ อัตรา โดยเป็นอัตราค่าจ้างข้าราชการที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน ๑๗ อัตรา ซึ่งสามารถใช้ข้าราชการ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในปัจจุบันเพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ใหม่ได้ อย่างไรก็ตาม ในอนาคตจำเป็นต้องมีการ เพิ่มอัตราค่าจ้างของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อีกจำนวน ๑๑ อัตรา ประกอบด้วย

๗.๔.๑ ผู้อำนวยการสำนัก (อำนวยการสูง) ๑ ตำแหน่ง

๗.๔.๒ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ ๑ ตำแหน่ง

๗.๔.๓ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ/ชำนาญการ ๔ ตำแหน่ง

๗.๔.๔ นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ/ชำนาญการ ๖ ตำแหน่ง

## ๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

### ๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

การประยุกต์ใช้ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งมวลชน โดยกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยว ส่งผลให้ค่าโดยสารที่ผู้เดินทางต้องจ่ายจริงลดต่ำลงจากเดิมอย่างมีนัยสำคัญ โดยค่าโดยสารที่ลดลงสำหรับการเดินทางบนโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า เกิดจากการคิดค่าแรกเข้าครั้งเดียวเมื่อเปลี่ยนระบบรถไฟฟ้า (ไม่เกิน ๕ ครั้ง ภายใน ๑๒๐ นาที) และค่าโดยสารตามระยะทางที่โดยเฉลี่ยต่ำลง นอกจากนี้ การเดินทางข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งมวลชนอื่น (เช่น รถไฟฟ้าชานเมือง รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร เป็นต้น) ผู้โดยสารที่ใช้ตั๋วร่วมมีสิทธิได้รับส่วนลดค่าโดยสารเมื่อเดินทางข้ามระบบ ซึ่งค่าโดยสารที่สามารถประหยัดได้จากการใช้ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมนี้ ส่งผลให้ผู้โดยสารมีภาระค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนลดลง และมีแนวโน้มเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันยังส่งผลให้ผู้โดยสารเปลี่ยนจากการใช้ตั๋วโดยสารแบบเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) มาเป็นตั๋วร่วม จึงมีความสะดวกสบายและประหยัดเวลาในการเดินทาง

นอกจากนี้ ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมยังก่อให้เกิดประโยชน์ทางอ้อมแก่เศรษฐกิจและสังคม โดยการที่ผู้โดยสารมีความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น ตลอดจนมีภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางลดลงนั้น จึงส่งผลให้มีผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ช่วยให้บริการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีแนวโน้มลดลง เป็นการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะทางอากาศของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนปัญหาการพึ่งพาน้ำมันสำหรับการเดินทางในอนาคต

อย่างไรก็ตาม การนำระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้ จำเป็นต้องมีการลงทุนทั้งในส่วนของการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของระบบขนส่งมวลชน การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) รวมถึงการลงทุนปรับปรุงระบบในอนาคต เนื่องจากการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมนั้นจำเป็นต้องดำเนินการโดยไม่หวังผลกำไร เพื่อไม่ให้ต้นทุนของระบบเป็นภาระย้อนกลับไปยังผู้โดยสาร นอกจากนี้ การนำโครงสร้างค่าโดยสารร่วมมาใช้ มีแนวโน้มทำให้ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนมีรายได้ลดลง ซึ่งอาจกระทบต่อผลประกอบการและสภาพคล่องของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการภาคเอกชนที่มีสัญญาร่วมลงทุนกับหน่วยงานของรัฐอยู่ในปัจจุบันที่ต้องรับความเสี่ยงด้านรายได้ทั้งหมด ดังนั้น จึงเป็นเหตุให้มีความจำเป็นต้องจัดตั้ง “กองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม” ขึ้น เพื่อเป็นกลไกของรัฐในการสนับสนุนส่งเสริมการลงทุนและการดำเนินงานของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนที่เข้าร่วมในระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วม

ทั้งนี้ อาจกล่าวได้ว่า ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมนั้น จำเป็นต้องอาศัยกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม เพื่อให้การดำเนินงานมีความเป็นไปได้ และสามารถดำเนินงานได้อย่างราบรื่นในระยะยาว เพื่อประโยชน์ของผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนและผู้เดินทางอื่น ๆ

๘.๑.๑ การดำเนินการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม รวมทั้งให้กู้ยืมแก่ภาคเอกชนที่ประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม

๘.๑.๒ การวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมได้ดำเนินการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจกรณีที่มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมโดยประยุกต์วิธีการ Discounted Cash Flow เพื่อให้เห็นผลที่เป็นรูปธรรม โดยมีสมมติฐานหลัก ดังนี้

๑) ระยะเวลาวิเคราะห์ กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ เป็นปีที่คาดว่าจะเริ่มใช้งานระบบตัวร่วม พร้อมกับการเริ่มดำเนินงานกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ที่เริ่มการวิเคราะห์ และปี พ.ศ. ๒๕๙๕ เป็นปีสุดท้าย ที่ทำการวิเคราะห์ ตามระยะเวลาสัมปทานของระบบรถไฟฟ้าที่ได้รับผลกระทบจากการประยุกต์ใช้ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม รวมระยะเวลาดำเนินงานของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ๒๖ ปี

๒) ต้นทุนทางเศรษฐกิจ (Economic Cost) ของการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม คือ มูลค่ารายจ่ายของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อสนับสนุนการลงทุนปรับปรุงระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนการดำเนินการของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนที่ได้รับผลกระทบจากการประยุกต์ใช้ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม

๓) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Economic Benefit) ถือว่าระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม จำเป็นต้องพึ่งพากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมในการดำเนินงาน ดังนั้นประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจที่เกิดเนื่องจาก ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม จึงถือเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมด้วย เช่นกัน โดยให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ ที่สำคัญได้แก่ (๑) การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Cost Saving) และ (๒) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Time Saving)

ซึ่งจากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ รวมระยะเวลา ๒๖ ปี สรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้าเพียงอย่างเดียว ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ ๔,๕๐๕ ล้านบาท และกรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้ารวมการเชื่อมต่อข้ามระบบไปยังระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ ๕,๙๗๕ ล้านบาท จึงกล่าวได้ว่า การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมเชิงเศรษฐกิจ

#### ๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม

การบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะส่งผลให้ประชาชนมีความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และทำให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมระหว่างระบบของผู้ประกอบการแต่ละรายเป็นไปได้ อัตราค่าโดยสารในการเดินทางแต่ละเที่ยวถูกลดลงจึงทำให้ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้นและสามารถนำค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ประหยัดได้มาใช้ในการพัฒนาคุณภาพความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวัน รวมถึงมีเวลาส่วนตัวมากขึ้น จากการลดเวลาเดินทาง และลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุได้

#### ๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ

ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้นและลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะส่งผลในระยะยาวในการช่วยลดปัญหาจราจร ตลอดจนมลพิษทางอากาศ และลดมลพิษทางเสียงในเขตเมือง จึงมีส่วนช่วยให้สภาวะแวดล้อมในเขตเมืองสะอาดขึ้น ผลกระทบเชิงลบต่อสุขภาพของประชาชนลดลง

ส่วนที่ ๒

เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ  
การกำหนดโทษอาญา และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

๙. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต

แม้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... จะกำหนดให้มีระบบอนุญาต แต่ในหลักการจะเป็นภาคสมัครใจ คือ การขอรับใบอนุญาตเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุน แต่จะมีแนวทางในการดำเนินการในภาคบังคับ คือ กรณีมีความจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชนให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา โดยหากผู้ประกอบการที่ถูกบังคับภายใต้พระราชกฤษฎีกาไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษทางอาญา อย่างไรก็ตาม ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาได้จะต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสมก่อน โดยที่ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... กำหนดให้มีใบอนุญาต ๓ ประเภท ได้แก่

- ๙.๑ ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
- ๙.๒ ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม
- ๙.๓ ใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม

๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ

จำเป็นต้องกำหนดให้มี “คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม” เพื่อทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการในเชิงนโยบายสำหรับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึง การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย

นอกจากนี้ เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ให้มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องมี “คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ขึ้นตามหลักการของพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘

๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา

ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... มีการกำหนดโทษอาญาสำหรับกรณีการกระทำความผิดที่เป็นการละเมิดให้บริการระบบตัวร่วม หรือเอาประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน

๑๑.๑ ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาตต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๑๑.๒ ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ไม่ดำเนินงานให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนด ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๑๑.๓ ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ถูกสั่งระงับการดำเนินกิจการทั้งหมดหรือบางส่วนตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น และ มีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการดังกล่าวแจ้งให้สำนักงานทราบทันที ตามวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด หากไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๑๑.๔ ผู้ใดรู้ว่ามีหรือจะมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ของผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางแล้ว โดยทุจริต ยักยอก ชุกซ่อน รับ หรือจัดการเงินรับล่วงหน้าของผู้ประกอบกิจการดังกล่าวได้รับไว้ ต้องระวางโทษ จำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งล้านถึงห้าล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๑๑.๕ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้นเกิดจากการสั่งการ หรือการกระทำของกรรมการ หรือผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น หรือในกรณีที่บุคคลดังกล่าวมีหน้าที่ต้องสั่งการหรือทำการและละเว้นไม่สั่งการ หรือทำการจนเป็นเหตุให้ นิติบุคคลนั้น ผู้นั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ ด้วย

๑๒. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองดำเนินการทางปกครอง

มีความจำเป็นในการกำหนดให้ดุลพินิจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อดำเนินการพิจารณาในประเด็นต่อไปนี้

๑๒.๑ การพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

๑๒.๒ การพิจารณาพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

๑๒.๓ การพิจารณาปรับเป็นพินัย

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายนี้ เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

ลงชื่อ .....

(นายปัญญา ชูพานิช)

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
มกราคม ๒๕๖๘

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

นายจิรโรจน์ ศุภรัตน์

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๕๐๐๘

อีเมล tanyalak.sri@otp.go.th

**รายการสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น  
ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ....**

**๑. วิธีในการรับฟังความคิดเห็น**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นประกอบการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... (ฉบับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว) ผ่านเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย <https://www.law.go.th> และผ่านการเชื่อมต่อเว็บไซต์กระทรวงคมนาคม <https://www.mot.go.th> และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร <https://www.otp.go.th> ในหัวข้อ “การรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... (ฉบับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว)”

**๒. จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นแต่ละครั้ง**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย <https://law.go.th> และผ่านการเชื่อมต่อเว็บไซต์กระทรวงคมนาคม <https://www.mot.go.th> และเว็บไซต์สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร <http://www.otp.go.th> ในหัวข้อ “การรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... (ฉบับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว)” ตั้งแต่วันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๘ รวม ๑๕ วัน

**๓. พื้นที่ในการรับฟังความเห็น**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจัดรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้อง โดยเปิดโอกาสในการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกระทรวงคมนาคม และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

**๔. ความเห็นของผู้เกี่ยวข้อง**

ความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกระทรวงคมนาคม และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ระหว่างวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๘ มีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น จำนวน ๑๙ คน แบ่งเป็น

ประเด็นการรับฟังความคิดเห็น	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่ให้ความเห็น
๑. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมมีหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมหรือไม่	๑๘	๑	๐
๒. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรออกหลักเกณฑ์เกี่ยวกับรูปแบบบัตรโดยสารมาตรฐานเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม รหัสความปลอดภัย และการเชื่อมต่อระบบตั๋วร่วมหรือไม่	๑๗	๒	๐



ประเด็นการรับฟังความคิดเห็น	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่ให้ความเห็น
๓. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาเพื่อกำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตั๋วร่วม เพื่อรักษาการให้บริการระบบตั๋วร่วมหรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตั๋วร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชนหรือไม่	๑๘	๐	๑
๔. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้สามารถนำเงินกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมไปใช้ในการส่งเสริมและอุดหนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตั๋วร่วมหรือไม่	๑๘	๐	๑
๕. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมต้องส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมหรือไม่	๑๘	๐	๑
๖. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม มีอายุสิบปีนับแต่วันที่ได้ออกใบอนุญาตหรือไม่	๑๓	๐	๖
๗. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาต ไม่สามารถขอรับใบอนุญาตอื่นในระบบตั๋วร่วมได้ หรือไม่	๑๖	๑	๒
๘. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดมาตรการปรับเป็นพินัยสำหรับผู้รับใบอนุญาตที่ไม่นำส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมหรือไม่แก้ไขปัญหากจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการหรือไม่	๑๙	๐	๐
๙. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดโทษทางอาญาสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมโดยมิได้รับอนุญาตหรือผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ไม่ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้หรือไม่	๑๗	๐	๒
๑๐. ท่านเห็นด้วยกับการอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตตามที่กำหนดในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติหรือไม่	๑๖	๐	๓

โดยมีรายละเอียดความเห็นในแต่ละประเด็น ดังนี้

**ประเด็นที่ ๑** ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมมีหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมหรือไม่

**มีความเห็นดังนี้ ๑)** นายกรพล จันจิรภัทร สมาคมส่งเสริมพัฒนาความรู้เพื่อชุมชน : เห็นด้วยเนื่องจากดีแต่ไม่ควรให้อำนาจทับซ้อนกับคณะกรรมการอื่น ๆ ในกระทรวงคมนาคม

**๒)** นายอดิศักดิ์ สายประเสริฐ ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากการจะคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมได้นั้น คณะกรรมการฯ จะต้องมีอำนาจในการขอทราบข้อมูลต้นทุนของผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนประกอบการคิดคำนวณ ทั้งนี้จะต้องพิจารณาถึงการแก้ไขสัญญาสัมปทานหรือใบอนุญาต โดยอาศัยหลักการตามมาตรา ๗ (๒) แห่ง พ.ร.บ.ความลับทางการค้า พ.ศ. ๒๕๔๕

๓) นายภูวกวิน ก.ศรีสุวรรณ ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะควรใช้ระบบการจ่ายเงิน และค่าโดยสารร่วมกัน เหมือนนานาประเทศ

๔) นายกิตติพิชญ์ กองอนันต์เดช ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เป็นทางทั้งของรัฐและเอกชน

๕) นางสาวบุญศิริ ผาติเสถียร ภาคประชาสังคม/ประชาชนผู้ใช้บริการรถสาธารณะ : เห็นด้วย เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนควรเชื่อมต่อกับระบบด้วยกันได้ด้วยบัตรเพียงใบเดียว

๖) นายคณากร เอกธาดานนท์ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการ : ไม่เห็นด้วย เนื่องจากทางบริษัทฯ สนับสนุนนโยบายที่สนับสนุนให้ประชาชนสามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะได้อย่างทั่วถึง ในราคาที่สุดคล่องค่าครองชีพและต้นทุนในการให้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อให้เกิดความยั่งยืนของนโยบาย กับเนื่องจากร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ยังมีความไม่ชัดเจน ในหลายประการและยังมีข้อสงสัยที่ สนข. ยังมีได้ให้ความกระจ่าง จึงยังไม่อาจเห็นด้วย โดยตัวอย่างของความไม่ชัดเจนและข้อสงสัย ดังนี้

๖.๑) มาตรา ๓๑ ให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ และหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ประกอบกัน

(๑) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบ และต่างผู้ให้บริการขนส่ง

(๒) ค่าใช้จ่ายตามปกติของการประกอบกิจการให้บริการขนส่งสาธารณะตามประเภทและลักษณะของการให้บริการ โดยคำนึงถึงภาวะเศรษฐกิจและดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป

(๓) สิทธิของผู้โดยสารที่เป็นผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ หรือผู้ด้อยโอกาส

(๔) สิทธิของผู้รับใบอนุญาตตามสัญญาสัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุน รวมถึงแนวทางการชดเชยและเยียวยาอย่างเป็นธรรม

(๕) การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุน หรือเทคโนโลยี

๖.๒) หนึ่งในหลักการสำคัญของร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม คือ หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม ซึ่งในเนื้อหาของร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ยังไม่ปรากฏรายละเอียดของหลักการสำคัญดังกล่าวแต่อย่างใด

๖.๓) ในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม ควรคำนึงถึงภาระทางการเงินการคลังในระยะยาวของรัฐบาลในการให้เงินอุดหนุนต่อกองทุน เพื่อให้เกิดความยั่งยืนของกองทุน

๖.๔) นอกจากจะกำหนดให้คำนึงถึง “แนวทางการชดเชยและเยียวยาอย่างเป็นธรรม” แล้ว ควรต้องกำหนดกรอบระยะเวลาที่ต้องชดเชยและเยียวยาให้ผู้รับใบอนุญาตด้วย เนื่องจากในการประกอบธุรกิจผู้รับใบอนุญาตต้องเป็นผู้แบกรับภาระหน้าที่ตามสัญญาสัมปทานหรือสัญญา ร่วมลงทุน รวมถึงต้องแบกรับค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างหน่วยงานของรัฐพิจารณาแนวทางการชดเชยและเยียวยาอย่างเป็นธรรม หากเกิดความล่าช้าก็อาจจะส่งผลกระทบต่อให้บริการสาธารณะอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ ถึงแม้ผู้รับใบอนุญาตจะใช้เวลาและความพยายามอย่างถึงที่สุดแล้ว

๖.๕) “อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในกรณีที่มีการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อดังรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ค่าบริการในกรณีที่มีการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อดังรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย” หมายรวมถึงค่าบริการจอดรถหรือไม่ เนื่องจากประชาชนจำนวนมากใช้ยานพาหนะส่วนตัวมาจอด ณ จุดบริการจอดรถของโครงการขนส่งมวลชน เช่น อาคารจอดแล้วจรของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยแล้วจึงค่อยโดยสารรถไฟฟ้าไปยังจุดหมายปลายทาง

๖.๖) มาตรา ๓๒ อัตราค่าโดยสารร่วมให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยจะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๓๑ อัตราค่าโดยสารของการขนส่งสาธารณะได้รับการควบคุมดูแลจากกฎหมายหลายฉบับ ตัวอย่างเช่นในกรณีของ ธุรกิจรถไฟฟ้า นอกจากอัตราค่าโดยสารจะกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานแล้ว ยังถูกกำหนดไว้โดยข้อบังคับว่า ด้วยการกำหนดอัตราค่าโดยสาร วิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร และการกำหนดประเภทบุคคลที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า และในอนาคตร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... ได้กำหนดอัตราค่าโดยสารไว้อีก จึงมีข้อสังเกตว่า หากอัตราค่าโดยสารข้างต้นขัดแย้งกับอัตราค่าโดยสารร่วม จะมีผลอย่างไร และ สนข. มีแนวทางการดำเนินการอย่างไร

๖.๗) สนข. ควรนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับ “หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม” เพื่อหารือร่วมกับภาคประชาชนและผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะก่อนที่ประกาศใช้บังคับร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม โดยขอให้พิจารณาเพิ่มหลักเกณฑ์ที่ต้องคำนึงในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม อันได้แก่ การกำหนดกรอบระยะเวลาที่ต้องชัดเจนและยืดหยุ่นให้ผู้รับใบอนุญาต และ ภาระทางการเงินการคลังในระยะยาวของรัฐบาลในการให้เงินอุดหนุนต่อกองทุน และขอให้ สนข. โปร่งใสแจ้ง ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่า ไม่ควรรวม เนื่องจากการให้บริการที่จัดรถเป็นบริการเพื่ออำนวยความสะดวกรูปแบบหนึ่ง แต่มีใช้การขนส่งสาธารณะ ขอให้ สนข. โปร่งใสแจ้งแนวทางการดำเนินการกรณีอัตราค่าโดยสารตามกฎหมายฉบับอื่นขัดแย้งกับอัตราค่าโดยสารร่วม

### ๗) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจาก

๗.๑) ความจำเป็นในการมีหน่วยงานกลางในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

(๑) เพื่อความเป็นธรรมและเสมอภาค : การมีระบบตัวร่วมที่เชื่อมโยงการเดินทางจากหลายผู้ให้บริการและหลายรูปแบบการขนส่ง (ถนน ราง น้ำ) จำเป็นต้องมีหน่วยงานกลางที่มีอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรม โปร่งใส และเสมอภาคกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งผู้ให้บริการขนส่งและผู้โดยสาร หากปล่อยให้ผู้ให้บริการแต่ละรายกำหนดราคาเอง อาจนำไปสู่การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ผู้โดยสารอาจต้องเผชิญกับราคาที่สูงเกินจริง หรือความซับซ้อนในการคำนวณค่าโดยสารเมื่อต้องเปลี่ยนระบบการเดินทาง

(๒) เพื่อป้องกันการผูกขาด : การขนส่งสาธารณะมีแนวโน้มที่จะเกิดการผูกขาดโดยธรรมชาติ (Natural Monopoly) เนื่องจากต้องลงทุนสูงและมีโครงสร้างพื้นฐานที่ซับซ้อน หากไม่มีการกำกับดูแลราคา อาจนำไปสู่การผูกขาดและกำหนดราคาตามอำเภอใจ ซึ่งจะส่งผลเสียต่อผู้โดยสาร การมีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมจะช่วยป้องกันปัญหานี้ โดยการกำหนดราคาที่เหมาะสมและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

(๓) เพื่อความสอดคล้องและบูรณาการ : ระบบตัวร่วมที่มีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมีความสอดคล้องทั้งในด้านเทคโนโลยี มาตรฐาน และราคา การที่คณะกรรมการฯ มีหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมจะช่วยให้เกิดความสอดคล้องและบูรณาการในระบบลดความซับซ้อนในการใช้งาน และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น

(๔) เพื่อความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ : สภาพเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา การมีคณะกรรมการฯ ที่สามารถทบทวนและปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปจะช่วยให้ระบบตัวร่วมมีความยืดหยุ่นและตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๕) เพื่อความโปร่งใสและตรวจสอบได้ : การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมโดยคณะกรรมการฯ ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางและมีองค์ประกอบที่หลากหลาย จะช่วยให้กระบวนการกำหนดราคามีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และลดความเสี่ยงในการทุจริต

๗.๒) องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ ตามร่าง พ.ร.บ.ฯ

(๑) องค์ประกอบที่หลากหลาย : คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและผู้ทรงคุณวุฒิ ตามมาตรา ๕ ทำให้มั่นใจได้ว่าการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมจะพิจารณาจากมุมมองที่หลากหลาย ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม กฎหมาย และเทคโนโลยี

(๒) อำนาจหน้าที่ที่ครอบคลุม : มาตรา ๙ กำหนดให้คณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม รวมถึงเสนอแนะแนวทางในการสนับสนุนระบบตัวร่วมและกองทุน ซึ่งครอบคลุมภารกิจที่จำเป็นในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมอย่างมีประสิทธิภาพ

(๓) การพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้อง : มาตรา ๓๑ กำหนดให้คณะกรรมการฯ ต้องพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมอย่างรอบด้าน เช่น ความเป็นธรรม ความเสมอภาค การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบ ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ สิทธิของผู้โดยสารกลุ่มเปราะบาง (ผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ ผู้ด้อยโอกาส) การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุน และเทคโนโลยี รวมถึงสิทธิของผู้รับใบอนุญาตตามสัญญาสัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุน และการชดเชยเยียวยาอย่างเป็นธรรม สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องคำนึงถึงในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

(๔) การเปิดเผยข้อมูล : มาตรา ๓๑ ยังกำหนดให้คณะกรรมการฯ ต้องเปิดเผยสูตรหรือวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม รวมทั้งข้อมูลค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ยกเว้นข้อมูลที่เป็นความลับทางการค้า ซึ่งเป็นการสร้างความโปร่งใสและตรวจสอบได้

๗.๓) การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

(๑) คณะกรรมการฯ ควรเปิดให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ทั้งผู้ให้บริการขนส่ง ผู้โดยสาร องค์กรผู้บริโภค นักวิชาการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม

(๒) อาจจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ (Public Hearing) หรือการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อรวบรวมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๗.๔) การทบทวนและปรับปรุงหลักเกณฑ์อย่างสม่ำเสมอ

(๑) คณะกรรมการฯ ควรทบทวนและปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมอย่างสม่ำเสมอ (เช่น ทุก ๑ - ๒ ปี) เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น ต้นทุนเชื้อเพลิง อัตราเงินเฟ้อ พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร

(๒) ควรมีการประเมินผลกระทบ (Impact Assessment) ของการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมทั้งก่อนและหลังการบังคับใช้

๗.๕) การพัฒนาระบบฐานข้อมูล

(๑) คณะกรรมการฯ ควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลาง (Centralized Database) สำหรับระบบตัวร่วม เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร ต้นทุนการดำเนินงานของผู้ให้บริการ และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๒) ระบบฐานข้อมูลควรมีความปลอดภัย เชื่อถือได้ และสามารถเชื่อมโยงกับระบบฐานข้อมูลของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้

(๓) ควรมีการเปิดเผยข้อมูล (Open Data) ที่ไม่เป็นความลับ เพื่อให้สาธารณชนสามารถเข้าถึงและตรวจสอบได้

๗.๖) การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ

(๑) คณะกรรมการฯ ควรนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เช่น ระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payment System) ระบบติดตามรถโดยสาร (Real-time Tracking) แอปพลิเคชันสำหรับผู้โดยสาร (Mobile Application)

(๒) เทคโนโลยีเหล่านี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ความสะดวกสบาย และความปลอดภัยให้กับระบบตัวร่วม

๗.๗) การศึกษาวิจัย

(๑) คณะกรรมการฯ ควรสนับสนุนการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับระบบตัวร่วม เช่น การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของการลงทุนในระบบตัวร่วม การพัฒนารูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมที่เหมาะสม

(๒) ผลการศึกษาค้นคว้าจะช่วยให้คณะกรรมการฯ มีข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการกำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับระบบตัวร่วม

ประเด็นที่ ๒ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรออกหลักเกณฑ์เกี่ยวกับรูปแบบบัตรโดยสาร มาตรฐานเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม รหัสความปลอดภัย และการเชื่อมต่อระบบตัวร่วมหรือไม่

มีความเห็นดังนี้ ๑) นายกรพล จันจิรภัทร สมาคมส่งเสริมพัฒนาความรู้เพื่อชุมชน : เห็นด้วย เนื่องจากดีและควรให้อำนาจ สนข. กำกับ สั่งการดูแลได้ด้วยครับ

๒) นายอดิศักดิ์ สายประเสริฐ ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากต้องผลักดัน พ.ร.บ. จัดตั้ง สนข. เพื่อกำหนดอำนาจหน้าที่ของ สนข. ให้ชัดเจนและครอบคลุมถึงการออกหลักเกณฑ์เกี่ยวกับรูปแบบบัตรโดยสาร มาตรฐานเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม รหัสความปลอดภัย และการเชื่อมต่อระบบตัวร่วม

๓) นายภูววิน ก.ศรีสุวรรณ ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากควรกำหนดให้มีมาตรฐานเดียวกัน

๔) นายคนากร เอกธาดานนท์ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการ : ไม่เห็นด้วย เนื่องจากทางบริษัทฯ สนับสนุนนโยบายที่สนับสนุนให้ประชาชนสามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะได้อย่างทั่วถึง ในราคาที่สอดคล้องค่าครองชีพและต้นทุนในการให้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อให้เกิดความยั่งยืนของนโยบาย กับเนื่องจากร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ยังมีความไม่ชัดเจน ในหลายประการและยังมีข้อสงสัยที่ สนข. ยังมีได้ให้ความกระจ่าง จึงยังไม่อาจเห็นด้วย โดยตัวอย่างของความไม่ชัดเจนและข้อสงสัย ดังนี้

๔.๑) ระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการขนส่งสาธารณะแก่ผู้โดยสาร โดยผู้ให้บริการซึ่งได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งใช้บัตรโดยสารหรือสิ่งอื่นใดที่ชี้แทนบัตรที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีที่สำนักงานกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการในการรับชำระค่าโดยสาร เพื่อให้การเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

“การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการออกบัตรหรือสิ่งอื่นใดที่ชี้แทนบัตรเพื่อชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการแก่ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

นิยามของคำว่า “ระบบตัวร่วม” และ “การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม” ระบุถึง “มาตรฐานทางเทคโนโลยี” ซึ่งร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ยังมิได้กำหนดลักษณะหรือรายละเอียดของเทคโนโลยีดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ประสงค์ที่จะขอรับใบอนุญาตหรือผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจอันอาจเข้าข่ายต้องขอใบอนุญาตอยู่ก่อนแล้วไม่ทราบว่าจะต้องปฏิบัติตาม “มาตรฐานทางเทคโนโลยี” ไດ และอาจทำให้ผู้ประกอบการดังกล่าวได้รับโทษทางอาญา (เนื่องจากประกอบธุรกิจระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาต)

เมื่อร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วมมีผลใช้บังคับ (ซึ่งร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วมมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา)

๔.๒) สนข. ควรนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับ “มาตรฐานทางเทคโนโลยี” ของระบบตัวร่วม และหารือร่วมกับภาคประชาชนและภาคธุรกิจ เพื่อให้เกิดความเห็นพ้องต้องตรงกันเกี่ยวกับ “มาตรฐานทางเทคโนโลยี” ของระบบตัวร่วมที่จะนำมาใช้ก่อนที่ประกาศใช้บังคับร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม เพื่อเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามกฎหมายฉบับใหม่และเพื่อให้ประชาชนยังคงสามารถชำระค่าโดยสารในรูปแบบต่างๆ ที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันได้อย่างต่อเนื่อง และไม่ได้รับผลกระทบอันมาจากผู้ประกอบการธุรกิจที่ประกอบธุรกิจอันอาจเข้าข่ายต้องขอใบอนุญาตอยู่ก่อนแล้วต้องหยุดให้บริการในระหว่างขอรับใบอนุญาต

๕) ไม่ระบุชื่อ ภาคประชาสังคม : ไม่เห็นด้วย เนื่องจากควรให้ธนาคารแห่งประเทศไทย ดำเนินการ

๖) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจาก

๖.๑) การกิจหลัก

(๑) สนข. เป็นหน่วยงานหลักภายใต้กระทรวงคมนาคมที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการวางแผน ออกแบบ กำหนดยุทธศาสตร์ และกำกับดูแลระบบการขนส่งและจราจรของประเทศ รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย และตอบสนองความต้องการของประชาชน การกำหนดให้ สนข. มีอำนาจหน้าที่ในการออกหลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับระบบตัวร่วม จึงเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับบทบาทและภารกิจหลักของหน่วยงานโดยตรง

(๒) ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน : สนข. มีบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านทั้งในด้านการขนส่ง วิศวกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ครอบคลุม รอบด้าน และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี

(๓) การเข้าถึงข้อมูลและเครือข่าย: สนข. มีการเข้าถึงข้อมูลด้านการขนส่งที่สำคัญ รวมถึงมีเครือข่ายความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ นักพัฒนาเทคโนโลยี และสถาบันการศึกษา ซึ่งจะช่วยให้การกำหนดหลักเกณฑ์เป็นไปอย่างรอบคอบ และได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วน

๖.๒) การกำกับดูแลและตรวจสอบ สนข. ควรมีกลไกในการกำกับดูแลและตรวจสอบ การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของผู้ให้บริการระบบตัวร่วมอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มั่นใจว่าระบบเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

๖.๓) การส่งเสริมและสนับสนุน สนข. ควรมีบทบาทในการส่งเสริมและสนับสนุน ผู้ให้บริการระบบตัวร่วมในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ เช่น การให้คำปรึกษา การฝึกอบรม และการสนับสนุนด้านเทคนิค

ประเด็นที่ ๓ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาเพื่อกำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม เพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชนหรือไม่

มีความเห็นดังนี้ ๑) นายอดิศักดิ์ สายประเสริฐ ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากต้องพิจารณาความเห็นของ ธปท. ประกอบ ([https://resolution.soc.go.th/PDF\\_UPLOAD/๒๕๖๗/P\\_๔๑๒๔๓๓\\_๑๙.pdf](https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/๒๕๖๗/P_๔๑๒๔๓๓_๑๙.pdf)) ว่าขัดต่อ พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. ๒๕๖๐ และประกาศที่เกี่ยวข้องหรือไม่

๒) นายภูกวิน ก.ศรีสุวรรณ ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากต้องร่วมมือกัน และบังคับผู้ประกอบการ

๓) นายคณากร เอกธาดานนท์ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการ : ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะ มาตรา ๑๖ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดให้มีการเจรจา และทำความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา

๓.๑) ในกรณีของธุรกิจการขนส่งทาง รุ่ง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... อยู่ในระหว่างการพิจารณาโดยสภาผู้แทนราษฎร ซึ่งร่างดังกล่าวกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลและกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการการขนส่งทางรางจะต้องได้รับใบอนุญาตด้วย การกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องได้รับใบอนุญาตอีกจึงเป็นการกำหนดที่ซ้ำซ้อน และไม่เป็นการส่งเสริมสนับสนุนในเกิดระบบตัวร่วม

๓.๒) การกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องใช้ระบบตัวร่วม ควรต้องพิจารณาถึงสิทธิที่ผู้ประกอบกิจการเหล่านั้นมีอยู่ตามกฎหมายและสัญญาเดิมที่ให้สิทธิในการประกอบกิจการอยู่แล้ว ดังนั้น ผู้ประกอบกิจการเหล่านั้นควรได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการของตนต่อไป

๓.๓) ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะเป็นผู้รับจ้างจากหน่วยงานของรัฐ มีข้อสังเกตว่า ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะหรือหน่วยงานของรัฐจะต้องขอรับใบอนุญาต

๓.๔) ไม่ควรกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะต้องได้รับใบอนุญาต

๔) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจาก

๔.๑) ความสะดวก รวดเร็ว การกำหนดให้กิจการขนส่งสาธารณะใช้ระบบตัวร่วม จะทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น สามารถใช้บัตรโดยสารใบเดียวเดินทางได้ทุกระบบ ลดขั้นตอนการซื้อตั๋วหลายครั้ง ลดระยะเวลาการรอคอย

๔.๒) ลดค่าใช้จ่าย ระบบตัวร่วมจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน โดยเฉพาะการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งต่าง ๆ การมีระบบตัวร่วมที่รัฐบาลสนับสนุนจะสามารถกำหนดราคาที่เป็นธรรมและเข้าถึงได้ง่าย

๔.๓) ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เมื่อประชาชนได้รับความสะดวก และประหยัดค่าใช้จ่าย ก็จะจงใจให้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว

๔.๔) ลดปัญหาการจราจรและมลพิษ เมื่อมีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ปัญหาการจราจรติดขัดและมลพิษทางอากาศก็จะลดลงตามไปด้วย

๔.๕) พัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง ติดตามความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและพฤติกรรมของผู้บริโภคอย่างสม่ำเสมอ เพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนาระบบตัวร่วมให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๔.๖) กำหนดมาตรฐานกลาง ควรกำหนดมาตรฐานกลางสำหรับระบบตัวร่วม เพื่อให้ผู้ประกอบการทุกรายสามารถเชื่อมต่อระบบได้อย่างราบรื่น

๔.๗) การบูรณาการ ควรบูรณาการระบบตัวร่วมเข้ากับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เช่น ระบบทางด่วน ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder System) เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางที่ไร้รอยต่อ (Seamless Journey)

ประเด็นที่ ๔ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้สามารถนำเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมไปใช้ในการส่งเสริม และอุดหนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมหรือไม่

มีความเห็นดังนี้ ๑) นายธีระศักดิ์ ภูแสร่ ประชาชนทั่วไป : เห็นด้วย เนื่องจากอยากเสนอให้เพิ่ม แหล่งรายได้ที่เข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมให้เพิ่มที่มาจากแหล่งอื่นนอกจากรายได้ค่าโดยสารด้วย เช่น การเพิ่ม ภาษีรถยนต์ หรือการเก็บค่าผ่านทางในถนนบางสายบางช่วงเวลา เป็นต้น

๒) นายอดิศักดิ์ สายประเสริฐ ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากกองทุนต้องเขียน เจตนาารมณัและวัตถุประสงค์ให้ครอบคลุมซึ่งต้องพิจารณาถึงหลักกฎหมายมหาชนทางเศรษฐกิจและหลักปฏิบัติ ในต่างประเทศ รวมถึงการพิจารณาบทบัญญัติตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๗๕ และมาตราอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓) นางสาวบุญศิริ ผาติเสถียร ภาคประชาสังคม/ประชาชนผู้ใช้บริการรถสาธารณะ : เห็นด้วย เนื่องจากควรอุดหนุนรายได้แก่ผู้ประกอบการในการจัดซื้อรถใหม่ที่ไม่เป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม และใช้รถ ที่มีมาตรฐาน

๔) นายคณากร เอกธาดานนท์ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการ : ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะ มาตรา ๓๗ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ ของกองทุน ดังต่อไปนี้ (๑) สนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเฉพาะส่วนที่ ดำเนินการโดยสำนักงาน (๒) สนับสนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ซึ่งให้บริการ ขนส่งผู้โดยสารทางถนนและทางน้ำ ในการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ

๔.๑) ร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ควรเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิด ระบบตัวร่วมเพื่อประโยชน์ของประชาชน แต่เหตุใดศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยเอกชน จึงไม่สามารถรับเงินสนับสนุนจากกองทุน

๔.๒) เหตุใดผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ซึ่งให้บริการ ขนส่งผู้โดยสารทางรางจึงไม่มีสิทธิได้รับเงินสนับสนุนจากกองทุน

๔.๓) ขอให้ สนข. พิจารณาทบทวนในการให้ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ที่ดำเนินการโดยเอกชนและผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ซึ่งให้บริการขนส่ง ผู้โดยสารทางรางมีสิทธิได้รับเงินสนับสนุนจากกองทุนด้วย

๕) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจาก

๕.๑) ส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การใช้เงินกองทุนฯ อุดหนุนผู้ให้บริการ จะสามารถช่วยลดค่าโดยสารให้กับประชาชน และจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น แทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หลักของร่าง พ.ร.บ. นี้ ที่ระบุไว้ในบันทึกหลักการ และเหตุผลว่า "...เป็นการสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจากขนส่งส่วนบุคคลเป็นการเดินทาง โดยระบบขนส่งสาธารณะอันจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งทำให้ลดภาวะโลกร้อนตามเป้าหมาย ของรัฐบาลได้อีกทางหนึ่งด้วย..."

๕.๒) ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน การอุดหนุนผู้ให้บริการจะส่งผลให้ค่าโดยสาร ในระบบตัวร่วมลดลงโดยตรง เป็นการแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้มีรายได้น้อย ซึ่งสอดคล้องกับหลักการในมาตรา ๓๑ ที่ระบุว่ากำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมต้องคำนึงถึง "ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ" และ "สิทธิของผู้โดยสารที่เป็นผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ หรือผู้ด้อยโอกาส"

๕.๓) การอุดหนุนแบบมีเงื่อนไข (Conditional Subsidies) การอุดหนุนควรมี เงื่อนไขที่ชัดเจนและผูกโยงกับผลลัพธ์ที่ต้องการ เช่น

(๑) อุดหนุนตามระยะทางหรือจำนวนผู้โดยสาร : เพื่อจูงใจให้ผู้ให้บริการ ขยายเส้นทางหรือเพิ่มความถี่ในการให้บริการ



(๒) อุดหนุนตามการลดค่าโดยสาร เพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์โดยตรงจากการอุดหนุน

(๓) อุดหนุนตามการใช้เทคโนโลยีที่กำหนด เพื่อส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและเป็นมาตรฐานเดียวกัน

(๔) อุดหนุนตามการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อส่งเสริมการใช้นานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๕) กำหนดเพดานการอุดหนุน เพื่อป้องกันการพึ่งพาเงินอุดหนุนมากเกินไป และกระตุ้นให้ผู้ประกอบการพัฒนาประสิทธิภาพ

(๖) กำหนดระยะเวลาการอุดหนุน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถวางแผนธุรกิจและเตรียมความพร้อมสำหรับการแข่งขันในระยะยาว

๖) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจากกองทุนควรสนับสนุนผู้ให้บริการขนส่งทุกรูปแบบ

๗) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจากจากมาตรา ๓๗ (๒) กองทุนควรสนับสนุนการขนส่งทางรางด้วย

ประเด็นที่ ๕ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมหรือไม่

มีความเห็นดังนี้ ๑) นายคณากร เอกธาดานนท์ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการ : ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะ

๑.๑) มาตรา ๒๓ ให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้ (๕) นำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๕ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมเป็นผู้รับจ้างให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา และได้รับค่าจ้างตามสัญญา และไม่ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสารแต่อย่างใด ผู้รับจ้างรายดังกล่าวจะต้องนำเงินเข้ากองทุนหรือไม่ และหากต้องนำส่ง ขอให้ สนข. โปรดชี้แจงเหตุผล

๑.๒) มาตรา ๓๓ ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนดตามมาตรา ๓๒ ไปใช้บังคับ โดยกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี

๑.๓) มาตรา ๕๔ เมื่อรัฐมนตรีได้ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๓๒ แล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีกำหนดโดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

(๑) กระบวนการแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนเป็นกระบวนการที่ใช้ระยะเวลานาน เนื่องจากคู่สัญญาจะต้องใช้ระยะเวลาในการพิจารณาผลดี-ผลเสีย การเจรจาเพื่อหาข้อสรุปร่วมกัน อีกทั้งอาจมีขั้นตอนที่กำหนดไว้โดยกฎหมายที่คู่สัญญาจะต้องปฏิบัติตาม เช่น กระบวนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงมีข้อสังเกตว่า ระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมอาจจะไม่เพียงพอ

(๒) ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐไม่สามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารร่วมกับเอกชนคู่สัญญาได้ภายในกรอบเวลาหนึ่งปีข้างต้น มีข้อสังเกตว่าเอกชนคู่สัญญาจะสามารถให้บริการสาธารณะและประกอบธุรกิจตามปกติได้หรือไม่ หากไม่สามารถบรรลุข้อตกลงได้จะมีผลอย่างไร และ สนข. มีแนวทางอย่างไรในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

(๓) ในระหว่างที่หน่วยงานของรัฐและเอกชนคู่สัญญาไม่สามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารร่วมแต่เอกชนคู่สัญญาถูกกำหนดให้เป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่ต้องใช้ระบบตัวร่วมและต้องได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๖ มีข้อสังเกตว่าเอกชนคู่สัญญาจะสามารถขอรับใบอนุญาตได้หรือไม่ และการที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารร่วมได้จะเป็นอุปสรรคหรือส่งผลให้เอกชนคู่สัญญาไม่มีคุณสมบัติที่จะได้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมหรือไม่

๑.๔) มาตรา ๓๖ ให้อำนาจผู้รับใบอนุญาตนำ ส่งเงินเข้ากองทุน โดยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนให้หักจากรายได้จากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา ๙ (๖) ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะกำหนดให้มีการนำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๕ (๕) ไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี

๑.๕) ร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ยังไม่ได้มีการนิยามคำว่า “รายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม” ของผู้รับใบอนุญาตคือรายได้ส่วนใด และในกรณีผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะเป็นผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา ค่าจ้างตามสัญญาดังกล่าวเป็นรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วมหรือไม่ เพราะเหตุใด

๑.๖) สนข. ควรให้รายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ อัตรา และวิธีการหักรายได้จากการประกอบกิจการระบบตัวร่วมดังกล่าวให้ชัดเจน

๑.๗) ในกรณีที่มีการออกระเบียบว่าด้วยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนแล้ว แต่หน่วยงานของรัฐยังไม่สามารถบรรลุข้อตกลงในการแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนกับทางผู้รับใบอนุญาต ผู้รับอนุญาตมีหน้าที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุนหรือไม่

๑.๘) ในระหว่างที่หน่วยงานของรัฐและเอกชนคู่สัญญาไม่สามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับการนำส่งเงินเข้ากองทุนดังกล่าว แต่เอกชนคู่สัญญาถูกกำหนดให้เป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่ต้องใช้ระบบตัวร่วมและต้องได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๖ มีข้อสังเกตว่าเอกชนคู่สัญญาจะสามารถขอรับใบอนุญาตได้หรือไม่ และการที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับการนำส่งเงินเข้ากองทุนจะเป็นอุปสรรคหรือส่งผลให้เอกชนคู่สัญญาไม่มีคุณสมบัติที่จะได้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมหรือไม่

๑.๙) ขอให้ สนข. โปรดชี้แจงและกำหนดให้ผู้รับจ้างไม่ต้องนำเงินเข้ากองทุนเนื่องจากค่าจ้างมีได้เป็นรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม

๑.๑๐) ขอให้ สนข. พิจารณาทบทวนกรอบระยะเวลาในการแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม และขอให้ชี้แจงข้อสังเกต

๑.๑๑) ร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ควรกำหนดนิยามคำว่า “รายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม” ให้ชัดเจน และขอให้กำหนดให้ผู้รับจ้างไม่ต้องนำเงินเข้ากองทุน เนื่องจากค่าจ้างมีได้เป็นรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม

๑.๑๒) การนำส่งเงินเข้ากองทุนที่หักจากรายได้ดังกล่าวควรมีหลักเกณฑ์ อัตรา และวิธีการที่เป็นธรรมและเป็นธรรมต่อผู้รับใบอนุญาต

๑.๑๓) กองทุนควรมีช่องทางในการหารายได้จากมาตรการอื่น ๆ แทนการเรียกเก็บจากผู้รับใบอนุญาต อาทิ เช่น ส่วนแบ่งภาษีน้ำมัน ส่วนแบ่งจาก VAT หรือค่าธรรมเนียมการใช้รถส่วนตัวในพื้นที่เขตเมืองบางพื้นที่ เป็นต้น

## ๒) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจาก

๒.๑) สร้างความยั่งยืนทางการเงินให้กับระบบตัวร่วม กองทุนฯ จะเป็นแหล่งเงินทุนสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงาน พัฒนา และส่งเสริมระบบตัวร่วมในระยะยาว ลดการพึ่งพางบประมาณจากรัฐบาลเพียงอย่างเดียว ทำให้ระบบมีความมั่นคงและสามารถพัฒนาต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง

๒.๒) ส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาเทคโนโลยี เงินกองทุนฯ สามารถนำไปใช้สนับสนุนการวิจัย พัฒนา และลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม เช่น การพัฒนาระบบการชำระเงินที่ทันสมัย ปลอดภัย และสะดวกยิ่งขึ้น การพัฒนาระบบการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างผู้ให้บริการต่าง ๆ ซึ่งจะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพการให้บริการและประสบการณ์ของผู้โดยสาร

๒.๓) อัตราการนำส่งเงินเข้ากองทุนฯ ควรกำหนดอัตราที่เหมาะสม ไม่เป็นภาระแก่ผู้ประกอบการมากเกินไป และเพียงพอต่อการสนับสนุนการดำเนินงานของกองทุนฯ อาจพิจารณาจากสัดส่วนของรายได้ ปริมาณการใช้งาน หรือปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ควรมีการทบทวนอัตราการนำส่งเงินเข้ากองทุนฯ เป็นระยะ ๆ

๒.๔) ประเภทของกิจการที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุนฯ ควรกำหนดประเภทของกิจการที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุนฯ ให้ชัดเจน เช่น ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทุกประเภทที่ใช้ระบบตัวร่วม ผู้ให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ผู้ให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสาร

ประเด็นที่ ๖ ทานเห็นด้วยกับการกำหนดให้ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีอายุสิบปีนับแต่วันที่ได้ออกใบอนุญาตหรือไม่

มีความเห็นดังนี้ ๑) นางสาวณัฐชานันท์ ภูมิภาค ภาคประชาสังคม : ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะให้ต่อทุกปีโดยถ้าทำผิดกฎ ไม่ต่อให้ค่ะ

๒) นายฐาปณา จันทร์หงส์ ภาคประชาชน : ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะกำหนดผลตอบแทนที่รัฐจะนำมาเป็นส่วนลดให้ประชาชนที่ชัดเจน ไม่เอื้อนายทุนหรือผู้ประกอบการเอกชน

๓) นายศุภกฤติ เพ็ญสถิตย์ ราษฎรเต็มขั้น : ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะควรมีช่วงเวลาให้ทบทวนตรวจสอบถึงคุณภาพของการให้บริการ

๔) นายคณากร เอกธาดานนท์ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการ : ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะ ใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมควรต้องสอดคล้องกับระยะเวลาสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมลงทุน สัญญาว่าจ้างให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาแล้วแต่กรณี ซึ่งเป็นสิทธิที่ผู้ได้รับอนุญาตได้รับตั้งแต่ก่อนการมีผลของร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม และขอให้พิจารณา ทบทวนให้ผู้รับสัมปทาน ผู้ร่วมลงทุน ผู้รับจ้างให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา ได้รับใบอนุญาตซึ่งมีอายุเท่ากับระยะเวลาสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมลงทุน สัญญาว่าจ้างให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา แล้วแต่กรณี

๕) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจาก

๕.๑) สร้างความมั่นคงและส่งเสริมการลงทุนระยะยาว อายุใบอนุญาต ๑๐ ปี ถือเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมในการสร้างความมั่นใจให้กับผู้ประกอบการในการลงทุนพัฒนาระบบตัวร่วม ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนสูงทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยี และการดำเนินงาน การมีระยะเวลาใบอนุญาตที่ยาวนานเพียงพอจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถวางแผนธุรกิจ คาดการณ์ผลตอบแทน และตัดสินใจลงทุนได้อย่างมั่นใจมากขึ้น ส่งผลให้ระบบตัวร่วมมีโอกาสประสบความสำเร็จและพัฒนาได้อย่างยั่งยืน

๕.๒) เอื้อต่อการวางแผนและการพัฒนาเทคโนโลยี ระบบตัวร่วมจำเป็นต้องมีการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรูปแบบใหม่ ๆ อายุใบอนุญาต ๑๐ ปี จะช่วยให้ผู้ประกอบการมีเวลาเพียงพอในการวางแผนและดำเนินการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพ ความปลอดภัย และความสะดวกสบายของระบบตัวร่วม

๕.๓) กำหนดอายุใบอนุญาตแบบขั้นบันได อาจพิจารณากำหนดอายุใบอนุญาตแบบขั้นบันได เช่น ในช่วงแรกอาจกำหนดอายุใบอนุญาต ๕ ปี และหากผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขและให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็สามารถต่ออายุใบอนุญาตได้อีก ๕ ปี เป็นต้น วิธีนี้จะช่วยสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการพัฒนาการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

๕.๔) กำหนดอายุใบอนุญาตตามประเภทของบริการ อาจพิจารณากำหนดอายุใบอนุญาตตามประเภทของบริการ เช่น ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง อาจมีอายุ ๑๐ ปี ในขณะที่ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรหรือให้บริการขนส่ง อาจมีอายุ ๕ - ๗ ปี เนื่องจากเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการออกบัตรและให้บริการขนส่งมีการเปลี่ยนแปลงเร็วกว่า

ประเด็นที่ ๗ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตไม่สามารถขอรับใบอนุญาตอื่นในระบบตัวร่วมได้ หรือไม่

มีความเห็นดังนี้ ๑) นางสาวณัฐชานี ภูมิภาค ภาคประชาสังคม : ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะให้มาขออนุญาตใหม่ปีหน้า

๒) นายคณากร เอกชานนท์ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการ : ไม่เห็นด้วย เนื่องจากเป็นการกระทำความผิดคนละฐานความผิดกัน ขอให้พิจารณาบทพินัยและขอให้ไม่กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตไม่สามารถขอรับใบอนุญาตอื่นในระบบตัวร่วม

๓) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจาก

๓.๑) เพื่อป้องกันการหลีกเลี่ยงบทลงโทษ หากผู้รับใบอนุญาตที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตสามารถขอรับใบอนุญาตประเภทอื่นได้ จะทำให้บทลงโทษการพักใช้ใบอนุญาตไม่มีประสิทธิภาพ เพราะผู้รับใบอนุญาตสามารถย้ายไปประกอบกิจการในรูปแบบอื่นภายใต้ใบอนุญาตใหม่ได้ทันที ซึ่งเป็นการหลีกเลี่ยงการลงโทษและไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย

๓.๒) เพื่อรักษามาตรฐานและคุณภาพของระบบตัวร่วม การพักใช้ใบอนุญาตเป็นบทลงโทษที่บ่งชี้ว่าผู้รับใบอนุญาตมีการกระทำที่ผิดกฎหมาย ขาดความรับผิดชอบ หรือมีคุณสมบัติไม่เหมาะสมในการประกอบกิจการในระบบตัวร่วม การอนุญาตให้ผู้ประกอบการรายนี้สามารถขอรับใบอนุญาตอื่นได้ อาจส่งผลกระทบต่อมาตรฐานและคุณภาพโดยรวมของระบบตัวร่วม และอาจสร้างความเสี่ยงต่อผู้ใช้บริการได้ การห้ามขอรับใบอนุญาตอื่นในระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตจึงเป็นการรักษามาตรฐานและคัดกรองผู้ประกอบการที่มีคุณภาพ

๓.๓) การพิจารณาเหตุแห่งการพักใช้ใบอนุญาต ควรมีการพิจารณาเหตุแห่งการพักใช้ใบอนุญาตอย่างรอบคอบและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงความร้ายแรงของการกระทำผิด เจตนา และผลกระทบที่เกิดขึ้น

๓.๔) การเปิดโอกาสให้ชี้แจง ผู้รับใบอนุญาตควรมีโอกาสชี้แจงและอุทธรณ์คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตได้ เพื่อความเป็นธรรม

ประเด็นที่ ๘ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดมาตรการปรับเป็นพินัยสำหรับผู้รับใบอนุญาตที่ไม่นำส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมหรือไม่แก้ไขปัญหามาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการหรือไม่

มีความเห็นดังนี้ ๑) นายราชศักดิ์ รักรักษ์กำเนิด ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากควรกำหนดบทลงโทษเพิ่มเติมให้ในระหว่างที่ยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ ห้ามประกอบการขนส่งที่เรียกเก็บเงินหรือผลประโยชน์อื่นใดเพื่อตอบแทนการใช้บริการ

๒) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจาก

๒.๑) กองทุนนี้มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาระบบตัวร่วม ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล แก้ปัญหาจราจรและลดมลพิษ

๒.๒) เงินจากกองทุนจะถูกนำไปใช้ในการอุดหนุนผู้ให้บริการขนส่งที่ใช้ระบบตัวร่วม สนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยี การวิจัย รวมถึงการช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยให้สามารถเข้าถึงระบบขนส่ง สาธารณะได้

๒.๓) การที่ผู้รับใบอนุญาตไม่นำส่งเงินเข้ากองทุน เป็นการขัดขวางการพัฒนา และบั่นทอนเสถียรภาพของระบบตัวร่วม ส่งผลกระทบต่อประโยชน์สาธารณะ

๒.๔) นอกเหนือจากมาตรการปรับเป็นพินัย ควรมีการกำหนดมาตรการอื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น การพักใช้ใบอนุญาต หรือการเพิกถอนใบอนุญาต ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตกระทำความผิดร้ายแรง หรือกระทำความผิดซ้ำซาก (มาตรา ๒๖, ๒๗)

๒.๕) ส่งเสริมให้มีช่องทางการร้องเรียนที่หลากหลายและเข้าถึงได้ง่าย และมีการ ติดตามแก้ไขปัญหาย่อยอย่างเป็นระบบ

๒.๖) สร้างแรงจูงใจเชิงบวกควบคู่กับมาตรการลงโทษ เช่น การให้รางวัลหรือการยกย่อง ผู้รับใบอนุญาตที่ปฏิบัติตามเงื่อนไขและให้บริการที่ดี

ประเด็นที่ ๙ ทานเห็นด้วยกับการกำหนดโทษทางอาญาสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับ อนุญาตหรือผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ไม่ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้หรือไม่

มีความเห็นดังนี้ ๑) นายราชศักดิ์ รัชย์กำเนิด ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากควรกำหนด บทลงโทษเพิ่มเติมให้ในระหว่างที่ยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ ห้ามประกอบกิจการขนส่งที่เรียกเก็บเงินหรือ ผลประโยชน์อื่นใดเพื่อตอบแทนการใช้บริการ หรือกระทำการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการ

๒) นายอดิศักดิ์ สายประเสริฐ ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากควรพิจารณา การกำหนดโทษที่ครอบคลุมถึงการที่ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมรับผิดชอบระบบการชำระเงินให้มีความปลอดภัย

๓) นางสาวณัฐาธิณี ภูมิภาค ภาคประชาสังคม : เห็นด้วย เนื่องจากปรับแพ่ง เรียกค่าเสียหายพอ อาญาควรใช้เมื่อทำคนบาดเจ็บหรือตาย

๔) นายคณากร เอกธาดานนท์ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการ : ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะ

๔.๑) มาตรา ๑๖ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อ ประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาต ตามพระราชบัญญัตินี้

๔.๒) การกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องใช้ระบบตัวร่วม ควรต้องพิจารณาถึงสิทธิที่ผู้ประกอบกิจการเหล่านั้นมีอยู่ตามกฎหมายและสัญญาเดิมที่ให้สิทธิในการประกอบ กิจการอยู่แล้ว ดังนั้น ผู้ประกอบกิจการเหล่านั้นควรได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการของตนต่อไป ด้วยเหตุนี้ ผู้ประกอบการที่ประกอบกิจการอยู่แล้วเหล่านี้จึงไม่ควรได้รับโทษทางอาญา

๔.๓) บทเฉพาะกาล ร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันที่ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีได้กำหนดกรอบระยะเวลาให้ผู้ประกอบธุรกิจมีระยะเวลาในเตรียมการ เพื่อขอรับใบอนุญาตและปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้ จึงอาจเป็นเหตุให้ผู้ประกอบธุรกิจปฏิบัติไม่สอดคล้องกับ หน้าที่ที่กำหนดเอาไว้โดยมิได้เจตนา เป็นเหตุให้ได้รับโทษปรับหรือโทษอาญา

๔.๔) ขอให้ สนข. พิจารณา ให้ผู้ประกอบการที่ประกอบกิจการอยู่แล้วได้รับ ใบอนุญาตโดยไม่ต้องยื่นขออีก

๔.๕) ขอให้ สนข. พิจารณาทบทวนกำหนดกรอบระยะเวลาให้ผู้ประกอบธุรกิจ มีระยะเวลาเตรียมการเพื่อขอรับใบอนุญาตและปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้

**๕) ไม่ระบุสถานะ : เห็นด้วย เนื่องจาก**

๕.๑) ความจำเป็นในการควบคุม การประกอบกิจการระบบตัวร่วมเกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นบริการสาธารณะที่มีความสำคัญต่อชีวิตประจำวันของประชาชน เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บและบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคล รวมถึงการจัดการทางการเงินที่มีมูลค่ามหาศาล การปล่อยให้มีการประกอบกิจการโดยไม่มีการควบคุมหรือกำกับดูแลอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อประชาชน ผู้ใช้บริการ และความมั่นคงของระบบขนส่งสาธารณะโดยรวมได้

๕.๒) การป้องปรามผู้กระทำผิด : โทษทางอาญาที่มีความรุนแรง เช่น จำคุก หรือปรับอัตราสูง จะช่วยป้องปรามมิให้บุคคลหรือนิติบุคคลได้กลอบประจบกิจการโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งเป็นการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

**ประเด็นที่ ๑๐** ท่านเห็นด้วยกับการอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตตามที่กำหนดในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติหรือไม่

**มีความเห็นดังนี้ ๑) นายอดิศักดิ์ สายประเสริฐ ภาคประชาสังคม :** ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะต้องพิจารณาประกาศ ธปท. ที่กำหนดให้อัตราค่าธรรมเนียมการอนุญาตและการขึ้นทะเบียนผู้ประกอบการธุรกิจตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงิน ๐ บาท (<https://ratchakittha.soc.go.th/documents/๕๐๙๑๔.pdf>)

**๒) นายคณากร เอกธาดานนท์ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการ :** ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะ ขอให้ สนข. ชี้แจงวิถีคิดและเหตุผลของการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาต

**๓) ไม่ระบุสถานะ : ไม่ให้ความเห็น มีข้อเสนอแนะ**

๓.๑) อัตราค่าธรรมเนียมสูงเกินไป อัตราเหล่านี้สูงเกินไปเมื่อเทียบกับภาระหน้าที่และต้นทุนการดำเนินงานของภาครัฐในการกำกับดูแล อีกทั้งยังเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการรายใหม่ โดยเฉพาะ SMEs ที่อาจไม่มีเงินทุนเพียงพอที่จะชำระค่าธรรมเนียมดังกล่าว ส่งผลให้เกิดการจำกัดการแข่งขันและอาจนำไปสู่การผูกขาดโดยผู้ประกอบการรายใหญ่เพียงไม่กี่ราย ซึ่งขัดกับเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติที่ต้องการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

๓.๒) ไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมควรสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงในการให้บริการของหน่วยงานรัฐ เช่น ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบคุณสมบัติ การออกใบอนุญาต การกำกับดูแล การตรวจสอบมาตรฐาน การพัฒนาบุคลากร และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามอัตราที่กำหนดไว้ไม่มีการแจกแจงรายละเอียดต้นทุนที่ชัดเจน ทำให้เกิดข้อสงสัยว่าอัตราดังกล่าวสูงเกินความจำเป็นและอาจเป็นการแสวงหาผลประโยชน์จากผู้ประกอบการ

๓.๓) ขาดความยืดหยุ่นและไม่คำนึงถึงความแตกต่างของผู้ประกอบการ การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมแบบเหมารวม (flat rate) โดยไม่คำนึงถึงขนาด ประเภท และขอบเขตการให้บริการของผู้ประกอบการแต่ละรายนั้นไม่เป็นธรรม ตัวอย่างเช่น ผู้ประกอบการขนส่งขนาดเล็กที่มีจำนวนรถโดยสารน้อยควรจ่ายค่าธรรมเนียมน้อยกว่าผู้ประกอบการขนาดใหญ่ที่มีจำนวนรถโดยสารมาก การกำหนดอัตราเดียวสำหรับผู้ประกอบการทุกประเภทจึงไม่สะท้อนความเป็นจริงและสร้างภาระที่ไม่เป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการรายเล็ก

๓.๔) การต่ออายุใบอนุญาต การกำหนดให้การต่ออายุใบอนุญาตใช้อัตราเดียวกับการขอใบอนุญาตใหม่นั้นไม่เหมาะสม เนื่องจากการต่ออายุใบอนุญาตมีขั้นตอนและกระบวนการที่น้อยกว่าการขอใบอนุญาตใหม่ ดังนั้นค่าธรรมเนียมการต่ออายุควรต่ำกว่าการขอใบอนุญาตใหม่

๓.๕) ปรับลดอัตราค่าธรรมเนียม ให้เหมาะสมกับต้นทุนที่แท้จริงในการให้บริการของหน่วยงานรัฐ โดยอ้างอิงจากการศึกษาและวิเคราะห์ต้นทุนอย่างละเอียด

๓.๖) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมแบบขั้นบันได (tiered system) ตามขนาดประเภท และขอบเขตการให้บริการของผู้ประกอบการ โดยผู้ประกอบการรายเล็กควรจ่ายค่าธรรมเนียม น้อยกว่าผู้ประกอบการรายใหญ่

๓.๗) ลดอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการต่ออายุใบอนุญาต ให้ต่ำกว่าการขอใบอนุญาตใหม่

๓.๘) ยกเว้นค่าธรรมเนียม สำหรับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่เป็นหน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ

๓.๙) พิจารณายกเว้นหรือลดหย่อนค่าธรรมเนียม สำหรับผู้ประกอบการที่ให้บริการในพื้นที่ห่างไกล ทุรกันดาร หรือให้บริการแก่ผู้มีรายได้น้อย เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึง

๓.๑๐) กำหนดให้มีการทบทวนอัตราค่าธรรมเนียม เป็นระยะ ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงไป

๓.๑๑) เปิดเผยแพร่รายละเอียดการคำนวณต้นทุน ที่ใช้ในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม เพื่อความโปร่งใสและตรวจสอบได้

ประเด็นความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม

๑) นายราชศักดิ์ รัชก์ำเนิด ภาคประชาสังคม : ควรกำหนดตัวร่วมให้ครอบคลุมถึงการโดยสารเหมาเที่ยว หรืออัตราคงที่ในห้วงระยะเวลาหนึ่ง (day pass) ด้วย

๒) นายฐาปนา จันทรหงส์ ภาคประชาชน : ถ้าเป็นไปได้ ราคาโดยสารของรถเมล์ รถไฟฟ้า เรือ หรืออื่น ๆ ควรแยกจากกันให้ชัดเจน และเรทราคา ๑๐ บาทตลอดสาย สำหรับรถเมล์ และ ๒๐ บาทตลอดสาย สำหรับรถไฟฟ้าเพื่อส่งเสริมการใช้งานขนส่งมวลชนที่มากขึ้น

๓) นายศุภกฤติ เพ็ญสฤติย์ ราษฎรเพิ่มขึ้น : ควรมีแหล่งรายได้อื่นมาอุดหนุนเพิ่มเติมอย่างภาษีรถยนต์ ค่าสัมปทาน เป็นต้น

๔) นายคณากร เอกธาดานนท์ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการ :

๔.๑) “ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการในการประมวลผลรับส่งข้อมูล และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินจากการทำธุรกรรมในระบบตัวร่วม คำว่า “ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” ควรหมายถึง “สถานที่” แต่เหตุใดนิยามของคำดังกล่าวกลับให้คำนิยามเป็นลักษณะการกระทำ ขอให้พิจารณาว่าคำนิยามดังกล่าวสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและเจตนารมณ์ของ สนข. หรือไม่

๔.๒) มาตรา ๕ “ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย ...” ระบบตัวร่วมมีความเกี่ยวข้องกับระบบการชำระเงินและข้อมูลส่วนบุคคล ในปัจจุบัน กฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงินและกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ภายใต้การกำกับดูแล/ควบคุมโดยธนาคารแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ตามลำดับ จึงขอให้ สนข. พิจารณาว่า มีควรเพิ่มผู้แทนจากธนาคารแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลหรือไม่ ขอให้ สนข. พิจารณาว่า มีความจำเป็นจะต้องเพิ่มผู้แทนจากธนาคารแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

๔.๓) “ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ คำว่า “ผู้ให้บริการขนส่ง” ได้นิยามว่า “หน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน” จึงมีข้อสังเกตว่า ผู้ให้บริการขนส่งรายหนึ่งควรจะมีสถานะเป็นหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานเอกชนอย่างใดอย่างหนึ่ง ขอให้พิจารณาว่าคำนิยามดังกล่าวสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและเจตนารมณ์ของ สนข. หรือไม่

๔.๔) มาตรา ๓๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้ (๑) เข้าไปในสถานที่ประกอบกิจการ สถานที่ตั้ง หรือสถานที่ซึ่งรวบรวมหรือประมวลข้อมูลของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นจนถึงพระอาทิตย์ตก หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น เพื่อตรวจสอบกิจการ สิทธิฯ และหนี้สิน รวมทั้งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม (๓) ยึดหรืออายัดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ หรือการดำเนินคดี

๔.๕) เมื่อพิจารณาจากร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วมแล้ว ร่าง พ.ร.บ. ได้ให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ อย่างกว้างขวาง เฉกเช่นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแก่ เช่น การให้อำนาจตาม (๑) และ (๓) เป็นการให้อำนาจที่ทับซ้อนกับอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจและอาจจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริการระบบตัวร่วม และการสืบสวนสอบสวนตามกระบวนการยุติธรรม เนื่องจาก สนข. ไม่ได้มีความเชี่ยวชาญในกระบวนการ สืบสวนสอบสวน

๔.๖) การตรวจสอบสถานะของกิจการ สิทธิฯ และหนี้สิน สามารถตรวจสอบจากฐานข้อมูลของ กรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้อยู่แล้ว จึงไม่มีความจำเป็นในการให้อำนาจดังกล่าวอีก ขอให้ สนข. พิจารณาทบทวน ยกเลิกการให้อำนาจตามมาตรา ๓๙ (๑) และ (๓) ๕. บทเฉพาะกาล ร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีได้กำหนดกรอบระยะเวลาให้ผู้ประกอบธุรกิจมีระยะเวลาใน เตรียมการเพื่อขอรับใบอนุญาตและปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้ จึงอาจเป็นเหตุให้ผู้ประกอบธุรกิจปฏิบัติไม่ สอดคล้องกับหน้าที่ที่กำหนดเอาไว้โดยมิได้เจตนา เป็นเหตุให้ได้รับโทษปรับหรือโทษอาญา ขอให้ สนข. พิจารณาทบทวนกำหนดกรอบระยะเวลาให้ผู้ประกอบธุรกิจมีระยะเวลาเตรียมการเพื่อขอรับใบอนุญาตและ ปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้

#### ๕) ไม่ระบุสถานะ :

๕.๑) มาตรา ๓ นิยาม ปรับปรุง เพิ่มเติมนิยามให้ครอบคลุมเทคโนโลยีใหม่ ๆ และขยายความ ให้ ชัดเจนยิ่งขึ้น

๕.๒) มาตรา ๕ องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ปรับปรุง เพิ่มผู้ทรงคุณวุฒิ ที่มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และตัวแทนจากภาคประชาชน ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

๕.๓) มาตรา ๙ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ปรับปรุง เพิ่มอำนาจหน้าที่ ในการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของข้อมูล กำหนดหลักเกณฑ์การเชื่อมต่อกับระบบอื่น และส่งเสริม การใช้เทคโนโลยีแบบเปิด

๕.๔) มาตรา ๑๓ อำนาจหน้าที่ของสำนักงาน ปรับปรุง เพิ่มอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการรักษา ความปลอดภัยของข้อมูล กำหนดมาตรฐาน API และส่งเสริมการใช้ Open Data

๕.๕) มาตรา ๑๕ การขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการ ปรับปรุง กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมี แผนการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลและแผนการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน

๕.๖) มาตรา ๑๘ คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต ปรับปรุง เพิ่มเติมคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต โดยกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีความมั่นคงทางการเงิน มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี และมีธรรมาภิบาล

๕.๗) มาตรา ๒๓ หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต ปรับปรุง เพิ่มหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีแบบเปิด

๕.๘) มาตรา ๓๐ การขอรับใบอนุญาตและการโอนสิทธิ ปรับปรุง กำหนดขอบเขตความรับผิดชอบที่ชัดเจน กรณีโอนสิทธิ และการรับช่วงสิทธิ์

๕.๙) มาตรา ๓๑ การหยุดให้บริการ ปรับปรุง กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตต้องแจ้งแผนการหยุดให้บริการ และแผนการโอนถ่ายผู้โดยสาร



๕.๑๐)มาตรา ๓๖ การนำส่งเงินเข้ากองทุน ปรับปรุง กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินเข้ากองทุน ตามสัดส่วนของรายได้หรือจำนวนผู้โดยสาร

๖) ไม่ระบุสถานะ : อยากรได้ตัวร่วมใบเดี่ยวที่ใช้สะดวกสำหรับการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ต่อรถเมล์ ต่อเรือได้ มีค่าโดยสารถูกที่สุด โดยการสนับสนุนของรัฐบาล

๗) ไม่ระบุสถานะ : อยากรให้รัฐบาลสนับสนุนให้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าทุกสาย ด้วยบัตรใบเดี่ยว ต้องมีค่าโดยสารที่ถูกกว่าปัจจุบัน

## ๕. หลักฐานการเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑. กรฟูล จันจิรภัทร สมาคมส่งเสริม พัฒนาความรู้ เพื่อชุมชน ภาคประชาสังคม	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	
<p>เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :</p> <p>ดีแต่ไม่ควรให้อำนาจทับซ้อนกับคณะกรรมการอื่น ๆ ในกระทรวงคมนาคม</p> <p>ดีและควรให้อำนาจ สนข. กำกับ สั่งการดูแลได้ด้วยครับ</p>											
๒ นายราชศักดิ์ รักษ์กำเนิด ภาคประชาสังคม	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	ควรกำหนดตัวร่วมให้ครอบคลุมถึงการโดยส รเหม เทียวหรืออัตราคงที่ในห้วงระยะเวลาหนึ่ง (day pass) ด้วย
<p>เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>ควรกำหนดบทลงโทษเพิ่มเติมให้ในระหว่างที่ยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ ห้ามประกอบการขนส่งที่เรียกเก็บเงินหรือ</p> <p>ควรกำหนดบทลงโทษเพิ่มเติมให้ในระหว่างที่ยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ ห้ามประกอบการขนส่งที่เรียกเก็บเงินหรือ</p>											

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๒. นายราชศักดิ์ รักษำเนต ภาคประชาสังคม (ต่อ)								ผลประโยชน์อื่นใด เพื่อตอบแทน การใช้บริการ	ผลประโยชน์ อื่นใดเพื่อตอบ แทนการใช้ บริการ หรือ กระทำการ เพิกถอน ใบอนุญาต ประกอบ กิจการ		
๓. ชีระศักดิ์ ภู่อสร ประชาชนทั่วไป	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	
เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :											
				อยากเสนอให้เพิ่ม แหล่งรายได้ที่เข้า กองทุนส่งเสริม ระบบตัวร่วม ให้เพิ่มที่มาจาก แหล่งอื่นนอกจาก รายได้ค่าโดยสาร ด้วย เช่น การเพิ่ม ภาษีรถยนต์ หรือ การเก็บค่าผ่านทาง ในถนนบางสาย บางช่วงเวลา เป็นต้น							

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๔. อติศักดิ์ สายประเสริฐ ภาคประชาสังคม	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-	-
เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :											
การจะคำนวณ อัตราค่าโดยสาร ร่วมได้นั้น คณะกรรมการ จะต้องมี อำนาจในการ ขอทราบ ข้อมูลต้นทุน ของผู้ ให้บริการ ระบบขนส่ง มวลชน ประกอบการ คิดคำนวณ ทั้งนี้จะต้อง พิจารณาถึง การแก้ไข สัญญา สัมปทานหรือ	เห็นด้วย แต่ต้อง ผลักดัน พ.ร.บ. จัดตั้ง สนช. เพื่อ กำหนดอำนาจ หน้าที่ของ สนช. ให้ชัดเจนและ ครอบคลุมถึง การออก หลักเกณฑ์ เกี่ยวกับรูปแบบ บัตรโดยสาร มาตรฐาน เทคโนโลยีของ ระบบตัวร่วม รหัสความ ปลอดภัย และ การเชื่อมต่อ ระบบตัวร่วม	ทั้งนี้ต้อง พิจารณา ความเห็น ของ สปท. ประกอบ ( <a href="https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/๒๕๖๗/P_๔๑๒๔๓๓_๑๘.pdf">https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/๒๕๖๗/P_๔๑๒๔๓๓_๑๘.pdf</a> ) ว่าขั้ดต่อ พ.ร.บ.ระบบ การชำระเงิน พ.ศ. ๒๕๖๐ และประกาศ ที่เกี่ยวข้อง หรือไม่	ทั้งนี้กองทุนต้อง เขียน เจตนารมณ์และ วัตถุประสงค์ ให้ครอบคลุม ซึ่งต้องพิจารณา ถึงหลักกฎหมาย มหาชน ทางเศรษฐกิจ และหลักปฏิบัติ ในต่างประเทศ รวมถึงการ พิจารณา บทบัญญัติ ตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๗๕ และ มาตราอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง						ควรพิจารณา การกำหนดโทษ ที่ครอบคลุมถึง การที่ผู้ประกอบการ กิจกรรมระบบ ตัวร่วม รับผิดชอบ ระบบการ ชำระเงินให้มี ความปลอดภัย	ต้อง พิจารณา ประกาศ สปท. ที่ กำหนดให้ อัตราค่า ธรรมเนียม การอนุญาต และการ ขึ้นทะเบียน ผู้ประกอบการ ธุรกิจตาม กฎหมาย ว่าด้วย ระบบการ ชำระเงิน ๐ บาท	

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๔. อติศักดิ์ สายประเสริฐ ภาคประชาสังคม (ต่อ)	ใบอนุญาต โดยอาศัย หลักการตาม มาตรา ๗ (๒) แห่ง พ.ร.บ. ความลับ ทางการค้า พ.ศ. ๒๕๕๕									( <a href="https://ratchakittha.soc.go.th/documents/๕๐๙๑๔.pdf">https://ratchakittha.soc.go.th/documents/๕๐๙๑๔.pdf</a> )	
๕. ภูกวิน ก.ศรีสุวรรณ ภาคประชาสังคม	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-
	เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :										
	ระบบขนส่ง สาธารณะ ควรใช้ระบบ การจ่ายเงิน และค่าโดยสาร ร่วมกัน เหมือน นานาประเทศ	ควรกำหนดให้มี มาตรฐาน เดียวกัน	ต้องร่วมมือกัน และบังคับ ผู้ประกอบการ								

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๖. ญาติพี่น้อง ภูมิภาค	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-	-	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-
เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :											
	-	-	-	-	-	ต่อทุกปีโดย ถ้า ทาผิดกฎ ไม่ต่อให้คะ-	ใหม่ขอ อนุญาต ใหม่ปีหน		ปรับแพนเรียก ค่าเสียหายพอ อาญาควรใช้ เมื่อทา คนบาดเจ็บ หรือตาย		
๗. กิตติพิชญ กองอนันต์เดช ภ คุประชาสังคม	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-	-	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-
เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :											
	กำหนดอด ค่าโดยส ร ที่เป็นท งทั้ง ของรัฐและ เอกชน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
๘. กันตภณ ศรีธิเดช ภ คุประชาสังคม ประช ชน	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-
เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :											
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:	
๙. บุญศิริ ผาดเสถียร ภาคประชาสังคม/ ประชาชน ผู้ใช้บริการรถ สาธารณะ	เห็นด้วย เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ : ระบบขนส่ง มวลชน ควรเชื่อมต่อ ทุกระบบ ด้วยกันได้ด้วย บัตรเพียง ใบเดียว	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-	
๑๐. ฐาปนา จันทร์หงส์ ภาคประชาสังคม	เห็นด้วย เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ : -	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	ถ้าเป็นไปได้ ราคาค่าโดยสาร ของรถเมล รถไฟฟ้า เรือ หรืออื่น ๆ ควรแยกจากกันให้ชัดเจน และเรทราคาที่ ๑๐ บาท ตลอดสาย สำหรับรถเมลล์ และ ๒๐ บาท ตลอดสาย สำหรับรถไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมการใช้งาน ขนส่งมวลชนที่มากขึ้น

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๑. ศุภกฤต เพ็ญสฤติย์ (ราษฎรเต็มขั้น)	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	ควรมีแหล่งรายได้อื่นมาอุดหนุนเพิ่มเติมอย่างภาษีรถยนต์ ค่าสัมปทาน เป็นต้น
	เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอนั้น :										
						ควรมีช่วงเวลาให้ทบทวนตรวจสอบถึงคุณภาพของการให้บริการ					
๑๒. ดนนากร เอกธาดานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	-	-	-	-	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย	-	-	๑. “ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการในการประมวลผลรับส่งข้อมูล และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินจากการทำธุรกรรมในระบบตัวร่วม คำว่า “ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” ควรหมายถึง “สถานที่” แต่เหตุใดนิยามของคำดังกล่าวกลับให้คำนิยามเป็นลักษณะการกระทำ ขอให้พิจารณาว่าคำนิยามดังกล่าวสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและเจตนารมณ์ของ สนข. หรือไม่
	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	-	-	-	-	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย	-	-	๒. มาตรา ๕ “ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัว
	ทางบริษัทฯ สนับสนุนนโยบายที่สนับสนุนให้ประชาชนสามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะได้อย่างทั่วถึงในราคาที่สอดคล้องค่าครองชีพและต้นทุนในการให้บริการขนส่ง	ทางบริษัทฯ สนับสนุนนโยบายที่สนับสนุนให้ประชาชนสามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะได้อย่างทั่วถึง ในราคาที่สอดคล้องค่าครองชีพและต้นทุนในการให้บริการขนส่ง	มาตรา ๑๖ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกัน	มาตรา ๓๗ จำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อ	มาตรา ๓๗ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้ (๑) สนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง เฉพาะส่วนที่	๑. มาตรา ๒๓ ให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้ (๕) นำส่งเงินเข้ากองทุนตาม มาตรา ๓๕ ในกรณีผู้รับใบอนุญาตการ ให้บริการขนส่ง ผู้โดยสารในระบบตัวร่วม เป็นผู้รับจ้าง	ใบอนุญาต การ ให้บริการขนส่ง ผู้โดยสารในระบบตัวร่วมควรต้อง สอดคล้อง กับ ระยะเวลา สัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมลงทุน	ไม่เห็นด้วย เนื่องจาก เป็นการ กระทำ ความผิด คนละฐาน ความผิด กัน	-	มาตรา ๑๖ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการ ให้บริการระบบ ตัวร่วม หรือ เพื่อประโยชน์ ในการ เสริมสร้าง ระบบตัวร่วม หรือเพื่อ ป้องกันความ เสี่ยงภัยต่อ สาธารณชน ให้ มีการตราพระ	ขอให้ สนข. ชี้แจงวิธี คิดและ เหตุผล ของการ กำหนด อัตรา ค่าธรรมเนียม ใบอนุญาต



ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณากร เอก ชานานนท์ /บริษัท พีทีเอส กรุ๊ป โฮล ดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	ชัดเจน เพื่อให้ เกิดความยั่งยืน ของนโยบาย กับ เนื่องจากร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ยังมีความไม่ ชัดเจน ในหลาย ประการและยัง มีข้อสงสัยที่ สนข. ยังไม่ได้ให้ ความกระจ่าง จึง ยังไม่อาจเห็น ด้วย โดย ตัวอย่างของ ความไม่ชัดเจน และข้อสงสัย ดังนี้ ๑. มาตรา ๓๑ ให้ คณะกรรมการมี อำนาจกำหนด หลักเกณฑ์และ วิธีการคำนวณ อัตราค่าโดยสาร ร่วมโดยคำนึงถึง ความเป็นธรรม ความเสมอภาค	ชัดเจน เพื่อให้ เกิดความยั่งยืน ของนโยบาย กับ เนื่องจากร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ยังมีความไม่ ชัดเจน ในหลาย ประการและยัง มีข้อสงสัยที่ สนข. ยังไม่ได้ให้ ความกระจ่าง จึงยังไม่อาจเห็น ด้วย โดย ตัวอย่างของ ความไม่ชัดเจน และข้อสงสัย ดังนี้ ๑. ระบบตัว ร่วม” หมายความว่า การให้บริการ ขนส่งสาธารณะ แก่ผู้โดยสารโดย ผู้ให้บริการซึ่ง ได้รับอนุญาต	ความ เสียหายต่อ สาธารณชน ให้มีการตรา พระราช กฤษฎีกา กำหนดให้ การ ประกอบ กิจการขนส่ง สาธารณะใด เป็นกิจการที่ ต้องใช้ระบบ ตัวร่วม และ ต้องได้รับ ใบอนุญาต ตาม พระราชบัญญัติ นี้ ก่อนเสนอให้ ตราพระราช กฤษฎีกา ตามวรรค หนึ่ง ต้องจัด ให้มีการ เจรจาและ	ดำเนินการ โดยสำนักงาน (๒) สนับสนุน ผู้รับ ใบอนุญาตการ ให้บริการ ขนส่ง ผู้โดยสารใน ระบบตัวร่วม ซึ่งให้บริการ ขนส่ง ผู้โดยสารทาง ถนนและทาง น้ำ ในการ ลงทุนพัฒนา ระบบจัดเก็บ ค่าโดยสาร อัตโนมัติ ๑. ร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ควร เป็นเครื่องมือ ในการส่งเสริม และสนับสนุน ให้เกิดระบบ ตัวร่วมเพื่อ	ให้บริการเดิน รถและ บำรุงรักษา และได้รับ ค่าจ้างตาม สัญญา และ ไม่ได้รับส่วน แบ่งรายได้ค่า โดยสารแต่ อย่างไร ผู้รับ จ้างราย ดังกล่าวจะต้อง นำเงินเข้า กองทุนหรือไม่ และหากต้อง นำส่ง ขอให้ สนข. โปรด ชี้แจงเหตุผล ๒. มาตรา ๓๓ ให้หน่วยงาน ของรัฐที่มี หน้าที่ รับผิดชอบ อนุญาตให้ เอกชนประกอบ	สัญญา ว่าจ้าง ให้บริการ เดินรถและ บำรุงรักษา แล้วแต่กรณี ซึ่งเป็นสิทธิ ที่ผู้ได้รับ อนุญาต ได้รับตั้งแต่ ก่อนการมี ผลของร่าง พ.ร.บ. ตัว ร่วม			ราชกฤษฎีกา กำหนดให้การ ประกอบ กิจการขนส่ง สาธารณะใด เป็นกิจการที่ ต้องใช้ระบบตัว ร่วม และต้อง ได้รับ ใบอนุญาตตาม พระราชบัญญัตินี้ การกำหนดให้ผู้ ประกอบ กิจการขนส่ง สาธารณะ จะต้องใช้ระบบ ตัวร่วม ควร ต้องพิจารณา ถึงสิทธิที่ผู้ ประกอบ กิจการเหล่านั้น มีอยู่ตาม กฎหมายและ สัญญาเดิมที่ให้ สิทธิในการ ประกอบ	ข้อ ๑๐	ร่วม ประกอบด้วย ...” ระบบ ตัวร่วมมีความเกี่ยวข้องกับ ระบบการชำระเงินและข้อมูล ส่วนบุคคล ในปัจจุบัน กฎหมาย ว่าด้วยระบบการชำระเงินและ กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครอง ข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ภายใต้การ กำกับดูแล/ควบคุมโดยธนาคาร แห่งประเทศไทยและสำนักงาน คณะกรรมการคุ้มครองข้อมูล ส่วนบุคคล ตามลำดับ จึงขอให้ สนข. พิจารณาว่า มีควรเพิ่ม ผู้แทนจากธนาคารแห่งประเทศไทยและสำนักงาน คณะกรรมการคุ้มครองข้อมูล ส่วนบุคคลหรือไม่ ขอให้ สนข. พิจารณาว่า มีความจำเป็น จะต้องเพิ่มผู้แทนจากธนาคาร แห่งประเทศไทยและสำนักงาน คณะกรรมการคุ้มครองข้อมูล ส่วนบุคคล ๓. “ผู้ให้บริการ ขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐและผู้ ประกอบการภาคเอกชนที่ ให้บริการขนส่งสาธารณะ คำว่า “ผู้ให้บริการขนส่ง” ให้นิยามว่า

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณากร เอก ชานานนท์ /บริษัท พีทีเอส กรุป โฮล ดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	และไม่เป็นการ เลือกปฏิบัติ และหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้ ประกอบกัน (๑) การบูรณา การอัตราค่า โดยสารระหว่าง ระบบขนส่ง สาธารณะที่ต่าง ระบบและต่างผู้ ให้บริการขนส่ง (๒) ค่าใช้จ่าย ตามปกติของ การประกอบ กิจการให้บริการ ขนส่งสาธารณะ ตามประเภทและ ลักษณะของการ ให้บริการ โดย คำนึงถึงภาวะ เศรษฐกิจและ ดัชนีราคา ผู้บริโภคทั่วไป (๓) สิทธิของ ผู้โดยสารที่เป็น	ตาม พระราชบัญญัติ นี้ซึ่งใช้บัตร โดยสารหรือสิ่ง อื่นใดที่ใช้แทน บัตรที่จัดทำขึ้น ตามมาตรฐาน ทางเทคโนโลยีที่ สำนักงาน กำหนดโดย ความเห็นชอบ ของ คณะกรรมการ ในการรับชำระ ค่าโดยสาร เพื่อให้การ เดินทางในระบบ ขนส่งสาธารณะ เป็นไปอย่าง ต่อเนื่อง “การให้บริการ ออกบัตรชำระ ค่าโดยสารใน ระบบตั๋วร่วม” หมายความว่า การให้บริการ	ทำความเข้าใจ ลงร่วมกับผู้ ประกอบ กิจการขนส่ง สาธารณะที่ จะอยู่ภายใต้ บังคับแห่ง พระราช กฤษฎีกา ตามวรรค หนึ่ง รวมถึง ดำเนินการ รับฟังความ คิดเห็นของ ประชาชน ตามความ เหมาะสม และนำ ข้อมูลที่ได้ รับมา ประกอบกา รพิจารณา ๑. ในกรณี ของธุรกิจ การขนส่ง	ประโยชน์ของ ประชาชน แต่ เหตุใดศูนย์ บริหารจัดการ รายได้กลางที่ ดำเนินการ โดยเอกชนจึง ไม่สามารถรับ เงินสนับสนุน จากกองทุน ๒. เหตุใดผู้รับ ใบอนุญาตการ ให้บริการ ขนส่ง ผู้โดยสารใน ระบบตั๋วร่วม ซึ่งให้บริการ ขนส่ง ผู้โดยสารทาง รางจึงไม่มี สิทธิได้รับเงิน สนับสนุนจาก กองทุน”	กิจการขนส่ง สาธารณะต้อง นำอัตราค่า โดยสารรวมทั้ง กำหนดตาม มาตรา ๓๒ ไป ใช้บังคับ โดย กำหนดไว้ใน สัญญา สัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วม ลงทุน แล้วแต่ กรณี มาตรา ๕๔ เมื่อ รัฐมนตรีได้ออก กฎกระทรวง กำหนดอัตรา ค่าโดยสารร่วม ตามมาตรา ๓๒ แล้ว ในกรณีที่ อัตราค่า โดยสารร่วม ดังกล่าวจะ กระทบต่อ สัญญา				กิจการอยู่แล้ว ดังนั้น ผู้ ประกอบ กิจการเหล่านั้น ควรได้รับ อนุญาตให้ ประกอบ กิจการของตน ต่อไป ด้วยเหตุ นี้ ผู้ประกอบการ ที่ประกอบ กิจการอยู่แล้ว เหล่านี้จึงไม่ ควรได้รับโทษ ทางอาญา  บทเฉพาะกาล ร่าง พ.ร.บ. ตั๋ว ร่วม จะมีผลใช้ บังคับตั้งแต่วัน ถัดจากวันที่ ประกาศในราช กิจจานุเบกษา และมีได้ กำหนดกรอบ	ข้อ ๑๐	“หน่วยงานของรัฐและ ผู้ประกอบการภาคเอกชน” จึงมี ข้อสังเกตว่า ผู้ให้บริการขนส่ง รายหนึ่งควรจะมีสถานะเป็น หน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงาน เอกชนอย่างใดอย่างหนึ่ง ขอให้ พิจารณาว่าคำนิยามดังกล่าว สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและ เจตนารมณ์ของ สนช. หรือไม่ ๔. มาตรา ๓๙ ในการปฏิบัติ หน้าที่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มี อำนาจดังต่อไปนี้ (๑) เข้าไปใน สถานที่ประกอบกิจการ สถานที่ ที่ตั้ง หรือสถานที่ซึ่งรวบรวม หรือประมวลข้อมูลของผู้ ประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม ใน ระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้น จนถึงพระอาทิตย์ตก หรือใน เวลาทำการของสถานที่นั้น เพื่อ ตรวจสอบกิจการ สินทรัพย์ และ หนี้สิน รวมทั้งเอกสารหรือ หลักฐานที่เกี่ยวข้องของผู้ ประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม (๑) ยึดหรืออายัดเอกสารหรือ หลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการ กระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณะกรรมาธิการ เอกชน / บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) / ผู้ประกอบการ (ต่อ)	ผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ หรือ ผู้ด้อยโอกาส (๔) สิทธิของผู้รับใบอนุญาต ตามสัญญาสัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุน รวมถึง แนวทางการชดเชยและเยียวยาอย่างเป็นธรรม (๕) การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุน หรือเทคโนโลยี ๑. หนึ่งในหลักการสำคัญของร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม คือ หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม ซึ่งใน	ออกบัตรหรือสิ่งอื่นใดที่ใช้แทนบัตรเพื่อชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการแก่ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม นิยามของคำว่า “ระบบตัวร่วม” และ “การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม” ระบุถึง “มาตรฐานทางเทคโนโลยี” ซึ่งร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ยังมีได้ กำหนดลักษณะหรือรายละเอียดของเทคโนโลยี	ทาง ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... อยู่ในระหว่างการพิจารณาโดยสภาผู้แทนราษฎร ซึ่งร่างดังกล่าว กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแล และ กำหนดให้ผู้ประกอบการกิจการการขนส่งรางจะต้องได้รับใบอนุญาตด้วย การกำหนดให้ผู้		สัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชน ดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญา สัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับ อัตราค่าโดยสารร่วมที่ รัฐมนตรี กำหนดโดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปี นับแต่วันที่				ระยะเวลาให้ผู้ประกอบธุรกิจ มีระยะเวลาในเตรียมการเพื่อขอรับใบอนุญาตและปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้ จึงอาจเป็นเหตุให้ผู้ประกอบธุรกิจปฏิบัติไม่สอดคล้องกับหน้าที่ที่กำหนดเอาไว้ โดยมีได้เจตนาเป็นเหตุให้ได้รับโทษปรับหรือโทษอาญา"		เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบหรือการดำเนินคดี ๔.๑ เมื่อพิจารณาจากร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วมแล้ว ร่าง พ.ร.บ. ได้ให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ไว้อย่างกว้างขวาง เฉกเช่นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแก่ เช่น การให้อำนาจตาม (๑) และ (๓) เป็นการให้อำนาจที่ทับซ้อนกับอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และอาจจะส่งผลกระทบต่อ การสืบสวนสอบสวนตาม กระบวนการยุติธรรม เนื่องจาก สนข. ไม่ได้มีความเชี่ยวชาญใน กระบวนการสืบสวนสอบสวน ๔.๒ การตรวจสอบสถานะของกิจการ สิทธิทรัพย์ และหนี้สิน สามารถตรวจสอบจากฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้อยู่แล้ว จึงไม่มีความจำเป็นในการให้อำนาจดังกล่าว อีก ขอให้ สนข. พิจารณา ทบทวนยกเลิกการให้อำนาจตามมาตรา ๓๙ (๑) และ (๓) ๕. บทเฉพาะกาล ร่าง พ.ร.บ. ตัว

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณะกรรมาธิการ ธาดานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	เนื้อหาของร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ยังไม่ปรากฏ รายละเอียดของ หลักการสำคัญ ดังกล่าวแต่ อย่างไร ๒. ในการ กำหนด หลักเกณฑ์และ วิธีการคำนวณ อัตราค่าโดยสาร ร่วม ควร คำนึงถึงภาระ ทางการเงินการ คลังในระยะยาว ของรัฐบาลใน การให้เงิน อุดหนุนต่อ กองทุน เพื่อให้ เกิดความยั่งยืน ของกองทุน ๓. นอกจากจะ กำหนดให้ คำนึงถึง “แนว ทางการชดเชย	ดังกล่าว ส่งผล ให้ผู้ประสงค์ที่ จะขอรับ ใบอนุญาตหรือผู้ ประกอบธุรกิจที่ ประกอบธุรกิจ อันอาจเข้าข่าย ต้องขอ ใบอนุญาตอยู่ ก่อนแล้วไม่ ทราบว่าจะต้อง ปฏิบัติตาม “มาตรฐานทาง เทคโนโลยี” ไດ และอาจทำให้ผู้ ประกอบธุรกิจ ดังกล่าวได้รับ โทษทางอาญา (เนื่องจาก ประกอบธุรกิจ ระบบตัวร่วม โดยมิได้รับ อนุญาต) เมื่อ ร่าง พ.ร.บ. ตัว ร่วมมีผลใช้ บังคับ (ซึ่งร่าง	ประกอบ กิจการขนส่ง ทางรางต้อง ได้รับ ใบอนุญาต อีกจึงเป็น การกำหนด ที่ซ้ำซ้อน และไม่เป็น การส่งเสริม สนับสนุนใน เกิดระบบตัว ร่วม  ๒. การ กำหนดให้ผู้ ประกอบ กิจการขนส่ง สาธารณะ จะต้องใช้ ระบบตัว ร่วม ควร ต้อง พิจารณาถึง สิทธิที่ผู้ ประกอบ		กฎกระทรวง ประกาศ กำหนดอัตรา ค่าโดยสารร่วม ๒.๑ กระบวนการ แก้ไขสัญญา สัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วม ลงทุน เป็น กระบวนการที่ ใช้ระยะ เวลานาน เนื่องจาก คู่สัญญาจะต้อง ใช้ระยะเวลาใน การพิจารณา ผลดี-ผลเสีย การเจรจาเพื่อ หาข้อสรุป ร่วมกัน อีกทั้ง อาจมีขั้นตอนที่ กำหนดไว้โดย กฎหมายที่ คู่สัญญาจะต้อง						ร่วม จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัด จากวันที่ประกาศในราชกิจจานุ เบกษา และมีได้กำหนดกรอบ ระยะเวลาให้ผู้ประกอบธุรกิจมี ระยะเวลาในเตรียมการเพื่อ ขอรับใบอนุญาตและปฏิบัติ หน้าที่ที่กำหนดไว้ จึงอาจเป็น เหตุให้ผู้ประกอบธุรกิจปฏิบัติไม่ สอดคล้องกับหน้าที่ที่กำหนด เอาไว้โดยมิได้เจตนา เป็นเหตุให้ ได้รับโทษปรับหรือโทษอาญา ขอให้ สนข. พิจารณาทบทวน กำหนดกรอบระยะเวลาให้ผู้ ประกอบธุรกิจมีระยะเวลา เตรียมการเพื่อขอรับใบอนุญาต และปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่นๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณะกรรมาธิการ เอกชน / บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) / ผู้ประกอบการ (ต่อ)	และเยียวยา “อย่างเป็นธรรม” แล้ว ควรต้อง กำหนดกรอบ ระยะเวลาที่ต้อง ชดเชยและ เยียวยาให้ผู้รับ ใบอนุญาตด้วย เนื่องจากในการ ประกอบธุรกิจ ผู้รับใบอนุญาต ต้องเป็นผู้แบกรับ ภาระหน้าที่ ตามสัญญา สัมปทานหรือ สัญญาร่วม ลงทุน รวมถึง ต้องแบกรับ ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นใน ระหว่าง หน่วยงานของรัฐ พิจารณาแนว ทางการชดเชย และเยียวยา อย่างเป็นธรรม	พ.ร.บ. ตัวร่วมมี ผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันถัดจาก วันที่ประกาศใน ราชกิจจานุ เบกษา)”	กิจการ เหล่านั้นมี อยู่ตาม กฎหมาย และสัญญา เดิมที่ให้สิทธิ ในการ ประกอบ กิจการอยู่ แล้ว ดังนั้น ผู้ประกอบการ กิจการ เหล่านั้นควร ได้รับ อนุญาตให้ ประกอบ กิจการของ ตนเองต่อไป  ๓. ในกรณีที่ ผู้ประกอบการ กิจการขนส่ง สาธารณะ เป็นผู้รับจ้าง จาก หน่วยงาน		ปฏิบัติตาม เช่น กระบวนการ แก้ไขสัญญา ร่วมลงทุนตาม พระราชบัญญัติ การร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและ เอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงมี ข้อสังเกตว่า ระยะเวลาหนึ่ง ปีนับแต่วันที่ กฎกระทรวง ประกาศ กำหนดอัตรา ค่าโดยสารร่วม อาจจะไม่ เพียงพอ ๒.๒ ในกรณีที่ หน่วยงานของ รัฐไม่สามารถ บรรลุข้อตกลง เกี่ยวกับอัตรา ค่าโดยสาร ร่วมกับเอกชน						

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณากร เอกธาดานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	<p>หากเกิดความล่าช้าก็อาจจะส่งผลกระทบต่อ การให้บริการ สาธารณะอย่าง หลีกเลี่ยมไม่ได้ ถึงแม้ผู้รับใบอนุญาตจะ ใช้ความสามารถ และความพยายามอย่างถึงที่สุดแล้ว</p> <p>๒. “อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในกรณีที่มี การใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เชื่อมต่อต่างรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่ง</p>		<p>ของรัฐ มีข้อสังเกตว่า ผู้ประกอบการกิจการขนส่งสาธารณะ หรือหน่วยงานของรัฐ จะต้องขอรับใบอนุญาต”</p>		<p>คู่สัญญาได้ภายในกรอบเวลาหนึ่งปีข้างต้น มีข้อสังเกตว่า เอกชนคู่สัญญาจะสามารถให้บริการสาธารณะและประกอบธุรกิจตามปกติได้หรือไม่ หากไม่สามารถบรรลุข้อตกลงได้จะมีผลอย่างไร และสนข. มีแนวทางอย่างไรในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว</p> <p>๒.๓ ในระหว่างที่หน่วยงานของรัฐและเอกชนคู่สัญญาไม่สามารถบรรลุข้อตกลง</p>						

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณากร เอกธาดานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	ต่างรายการตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด “ค่าบริการในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างรายการ” หมายถึงรวมถึงค่าบริการจอดรถหรือไม่ เนื่องจากประชาชนจำนวนมากใช้ยานพาหนะส่วนตัวมาจอด ณ จุดบริการจอดรถของโครงการขนส่งมวลชน เช่น อาคารจอดแล้วจรของการรถไฟฟ้าขนส่ง				เกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารร่วม แต่เอกชนคู่สัญญาถูกกำหนดให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่ต้องใช้ระบบตัวร่วมและต้องได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๖ มีข้อสังเกตว่าเอกชนคู่สัญญาจะสามารถขอรับใบอนุญาตได้หรือไม่ และการที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารร่วมได้จะเป็นอุปสรรคหรือส่งผลให้เอกชน						

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม
๑๒. คณากร เอก ชานานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	<p>มวลชนแห่ง ประเทศไทยแล้ว จึงค่อยโดยสาร รถไฟฟ้าไปยัง จุดหมาย ปลายทาง</p> <p>๓. มาตรา ๓๒ อัตราค่าโดยสาร ร่วมให้เป็นไป ตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง โดยจะต้อง สอดคล้องกับ หลักเกณฑ์และ วิธีการคำนวณ อัตราค่าโดยสาร ร่วมที่ คณะกรรมการ กำหนดตาม มาตรา ๓๑ อัตราค่าโดยสาร ของการขนส่ง สาธารณะได้รับ การควบคุมดูแล จากกฎหมาย</p>				<p>คู่สัญญาไม่มี คุณสมบัติที่จะ ได้รับ ใบอนุญาตการ ให้บริการขนส่ง ผู้โดยสารใน ระบบตัวร่วม หรือไม่</p> <p>๓. มาตรา ๓๖ ที่ผู้รับ ใบอนุญาตนำ ส่งเงินเข้า กองทุน โดยเงิน ที่นำส่งเข้า กองทุนให้หัก จากรายได้จาก การประกอบ กิจการระบบตัว ร่วม ทั้งนี้ ตาม ระเบียบที่คณะ กรรมการบริหาร กำหนดภายใต้ กรอบนโยบาย ของ คณะกรรมการ</p>						



ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณะกรรมาธิการ เอกธาดานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	หลายฉบับ ตัวอย่างเช่นในกรณีของธุรกิจรถไฟฟ้า นอกจากอัตราค่าโดยสารจะกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานแล้ว ยังถูกกำหนดไว้โดยข้อบังคับว่าด้วยการกำหนดอัตราค่าโดยสาร วิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร และการกำหนดประเภทบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า และในอนาคต ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. ... ได้กำหนดอัตราค่าโดยสารไว้อีก จึง				ตามมาตรา ๙ (๖) ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะ กำหนดให้มีการนำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๕ (๕) ไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงานหรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ๓.๑ ร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ยังไม่ได้มีการนิยามคำว่า “รายได้ที่” เกิดจากการประกอบ						

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณากร เอกธาดานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	มีข้อสังเกตว่า หากอัตราค่าโดยสารข้างต้น ขัดแย้งกับอัตราค่าโดยสารร่วม จะมีผลอย่างไร และ สนข. มี แนวทางการ ดำเนินการ อย่างไร				กิจการระบบตัวร่วม” ของผู้รับใบอนุญาตคือ รายได้ส่วนใด และในกรณีผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะเป็นผู้รับจ้างตามสัญญาจ้าง ให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา ค่าจ้างตามสัญญาดังกล่าว เป็นรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วมหรือไม่ เพราะเหตุใด ๓.๒ สนข. ควรให้รายละเอียดเกี่ยวกับ หลักเกณฑ์ อัตรา และ						

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณากร เอกธาดานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)					วิธีการหักรายได้จากการประกอบกิจการระบบตัวร่วมดังกล่าวให้ชัดเจน ๓.๓ ในกรณีที่มีการออกระเบียบว่าด้วยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนแล้ว แต่หน่วยงานของรัฐยังไม่สามารถบรรลุข้อตกลงในการแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงานหรือสัญญาร่วมลงทุนกับทางผู้รับใบอนุญาตผู้รับอนุญาตมีหน้าที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุนหรือไม่						

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณากร เอกธาดานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)					๓.๕ ในระหว่างที่หน่วยงานของรัฐและเอกชนคู่สัญญาไม่สามารถบรรลุเกี่ยวกับการนำเงินเข้ากองทุนดังกล่าว แต่เอกชนคู่สัญญาถูกกำหนดให้เป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่ต้องใช้ระบบตัวร่วมและต้องได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๖ มีข้อสังเกตว่าเอกชนคู่สัญญาจะสามารถขอรับใบอนุญาตได้หรือไม่ และการที่ไม่สามารถบรรลุ						

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณากร เอกธาดานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)					ข้อตกลงเกี่ยวกับการนำส่งเงินเข้ากองทุนจะเป็นอุปสรรคหรือส่งผลให้เอกชนคู่สัญญาไม่มีคุณสมบัติที่จะได้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมหรือไม่"						
เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :											
๑.๑ สนข. ควรนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับ "หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม" เพื่อหารือร่วมกับภาคประชาชนและผู้ประกอบ	สนข. ควรนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับ "มาตรฐานทางเทคโนโลยี" ของระบบตัวร่วมและหารือร่วมกับภาคประชาชนและภาคธุรกิจเพื่อให้เกิด	ไม่ควรกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะต้องได้รับใบอนุญาต	ขอให้ สนข. พิจารณา ทบทวนในการให้ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ ดำเนินการโดยเอกชนและผู้รับใบอนุญาตการให้บริการ	๑. ขอให้ สนข. โปร่งชี้แจงและกำหนดให้ผู้รับจ้างไม่ต้องนำเงินเข้ากองทุน เนื่องจากค่าจ้างมิได้เป็นรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม	๒. ขอให้ สนข.	ขอให้ พิจารณา ทบทวนให้ผู้รับสัมปทาน ผู้ร่วมลงทุน ผู้รับจ้าง ให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา ได้รับ	ขอให้ พิจารณา ทบทวนและขอให้ ไม่ กำหนดให้ ผู้รับใบอนุญาตที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาต	-	๑. ขอให้ สนข. พิจารณา ให้ผู้ประกอบการที่ประกอบกิจการอยู่แล้วได้รับใบอนุญาตโดยไม่ต้องยื่นขอ	อีก ๒. ขอให้ สนข.	ขอให้ สนข. ชี้แจง

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณะกรรมาธิการ เอกชน/บริษัท พีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	กิจการขนส่งสาธารณะ ก่อนที่ประกาศใช้ บังคับร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ๑.๒ ขอให้พิจารณาเพิ่มหลักเกณฑ์ที่ต้องคำนึงในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม อันได้แก่ การกำหนดกรอบระยะเวลาที่ต้องชดเชยและเยียวยาให้ผู้รับใบอนุญาตและภาระทางการเงิน การคลังในระยะยาวของ	ความเห็นพ้องตรงกันเกี่ยวกับ “มาตรฐานทางเทคโนโลยี” ของระบบตัวร่วมที่จะนำมาใช้ ก่อนที่ประกาศใช้ บังคับร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม เพื่อเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามกฎหมายฉบับใหม่และเพื่อให้ประชาชนยังคงสามารถชำระค่าโดยสารในรูปแบบต่างๆ ที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันได้อย่างต่อเนื่อง และไม่ได้รับผลกระทบอันมาจากผู้		ขนส่ง ผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ซึ่งให้บริการขนส่ง ผู้โดยสารทางรางมีสิทธิได้รับเงินสนับสนุนจากกองทุนด้วย	พิจารณา ทบทวนกรอบระยะเวลาในการแก้ไข สัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับ อัตราค่าโดยสารร่วม และขอให้ชี้แจงข้อสังเกต ๓.๑ ร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม ควร กำหนดนิยามคำว่า “รายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม” ให้ชัดเจน และขอให้กำหนดให้ผู้รับจ้างไม่ต้องนำเงินเข้า	ใบอนุญาต ซึ่งมีอายุเท่ากับ ระยะเวลา สัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมลงทุน สัญญาว่าจ้าง ให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาแล้วแต่กรณี	ไม่สามารถขอรับใบอนุญาตอื่นในระบบตัวร่วม		พิจารณา ทบทวน กำหนดกรอบระยะเวลาให้ผู้ประกอบธุรกิจ มีระยะเวลาเตรียมการเพื่อขอรับใบอนุญาต และปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้		

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๑๒. คณะกรรมาธิการ เอกชน/บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	รัฐบาลในการให้เงินอุดหนุนต่อกองทุน ๒. ขอให้ สนช. โปรดชี้แจง ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่า ไม่ควรรวม เนื่องจาก การให้บริการที่จอตลอดเป็น บริการเพื่ออำนวยความสะดวก รูปแบบหนึ่ง แต่มีใช้การขนส่งสาธารณะ ๓. ขอให้ สนช. โปรดชี้แจง แนวทางการดำเนินการกรณีอัตราค่าโดยสารตามกฎหมายฉบับอื่นขัดแย้งกับ	ประกอบธุรกิจที่ประกอบธุรกิจ อันอาจเข้าข่าย ต้องขอ ใบอนุญาตอยู่ ก่อนแล้วต้องหยุดให้บริการ ในระหว่างขอรับ ใบอนุญาต			กองทุน เนื่องจากค่าจ้างมิได้เป็นรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม ๓.๒ การนำส่งเงินเข้ากองทุนที่หักจากรายได้ดังกล่าวควรมีหลักเกณฑ์ อัตราและวิธีการที่เป็นธรรมและเป็นธรรมต่อผู้รับใบอนุญาต ๓.๓ กองทุนควรมีช่องทางในการหารายได้จากมาตรการอื่น ๆ แทนการเรียกเก็บจากผู้รับใบอนุญาต อาทิ เช่น ส่วนแบ่งภาษีน้ำมัน ส่วนแบ่งจาก						

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:	
๑๒. คณากร เอก ธาดานนท์ /บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)/ ผู้ประกอบการ (ต่อ)	อัตราค่า โดยสารร่วม				VAT หรือ ค่าธรรมเนียม การใช้รถ ส่วนตัวในพื้นที่ เขตเมืองบาง พื้นที่ เป็นต้น ๓.๔ ขอให้ชี้แจง ข้อสังเกต							
<b>ไม่ระบุชื่อ ( ๗ ราย )</b>												
๑. ภาคประชา สังคม	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-	
	เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :											
	-	ควรให้ธนาคาร แห่งประเทศไทย ดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	



ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธค ๒๕๖๗	เห็นด้วย ความคิดเห็นเพิ่มเติม ๑ ความจำเป็นในการ มีหน่วยงานกลางในการ กำหนดอัตราค่า โดยสารร่วม. ๑.๑ เพื่อความเป็น ธรรมและเสมอภาค. การมีระบบตัวร่วมที่ เชื่อมโยงการเดินทาง จากหลาย ผู้ให้บริการและหลาย รูปแบบการขนส่ง (ถนน รทาง น้ำ) จำเป็นต่อมีหน่วยงาน กลางที่มีอำนาจในการ กำหนดหลักเกณฑ์และ วิธีการคำนวณอัตรา ค่าโดยสารที่เป็นธรรม โปร่งใส และเสมอภาค กับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ที่ผู้ให้บริการขนส่ง และผู้โดยสาร หาก	เห็นด้วย ๑.๑ ภารกิจ หลัก สนข. เป็นหน่วยงาน หลักภายใต้ กระทรวง คมนาคมที่มี หน้าที่ รับผิดชอบ โดยตรงในการ วางแผน ออกแบบ กำหนด ยุทธศาสตร์ และกำกับดูแล ระบบการ ขนส่งและ จราจรของ ประเทศ รวมถึงการ พัฒนาระบบ ขนส่ง	เห็นด้วย ๑ ความ สะดวก รวดเร็ว การ กำหนดให้ กิจการขนส่ง สาธารณะใช้ ระบบตัวร่วม จะทำให้ ประชาชน ได้รับความ สะดวกและ รวดเร็วใน การเดินทาง มากขึ้น สามารถ ใช้บัตรโดยสาร ใบเดียว เดินทางได้ ทุกระบบ ลดขั้นตอน การซื้อตั๋ว	เห็นด้วย ๑. ส่งเสริม การเปลี่ยน พฤติกรม: การ ใช้เงินกองทุนฯ อุดหนุน ผู้ให้บริการจะ สามารถช่วยลด ค่าโดยสารให้กับ ประชาชน และ จงใจให้ประชาชน หันมาใช้ระบบ ขนส่งสาธารณะ มากขึ้น แทนการ ใช้รถยนต์ส่วนตัว ซึ่งสอดคล้องกับ วัตถุประสงค์หลัก ของร่าง พ.ร.บ. นี้ ที่ระบุไว้ในบันทึก หลักการและ เหตุผลว่า " เป็น การสนับสนุนให้	เห็นด้วย ๑. สร้าง ความยั่งยืน ทางการเงิน ให้กับระบบ ตัวร่วม กอง ทุนฯ จะเป็น แหล่งเงินทุน สำคัญในการ สนับสนุน การ ดำเนินงาน พัฒนา และ ส่งเสริม ระบบตัวร่วม ในระยะยาว ลดการพึ่งพา งบประมาณ จากรัฐบาล เพียงอย่าง เดียว ทำให้ ระบบมีความ	เห็นด้วย ๑. สร้างความ มั่นคงและ ส่งเสริม การลงทุน ระยะยาว อายุ ใบอนุญาต๑๐ปี ถือเป็น ระยะเวลา ที่เหมาะสมใน การสร้าง ความมั่นใจ ให้กับ ผู้ประกอบการ ในการลงทุน พัฒนาระบบ ตัวร่วม ซึ่งต้อง ใช้เงินลงทุนสูง ทั้งในขั้น โครงสร้าง พื้นฐาน เทคโนโลยี และ	เห็นด้วย ๑. เพื่อ ป้องกัน การ หลีกเลี่ยง บทลงโทษ: หากผู้รับ ใบอนุญาต ที่ถูกสั่งพัก ใช้ ใบอนุญาต สามารถ ขอรับ ใบอนุญาต ประเภท อื่นได้ จะทำให้ บทลงโทษ การพักใช้ ใบอนุญาต ไม่มี ประสิทธิภาพ	เห็นด้วย ๑ กองทุน นี้มีบทบาท สำคัญ ในการ สนับสนุน การพัฒนา ระบบ ตัวร่วม ซึ่งเป็น โครงสร้าง พื้นฐาน สำคัญ ในการ ส่งเสริม การใช้ ระบบ ขนส่ง สาธารณะ ลดการใช้ รถยนต์ ส่วนบุคคล รวมถึงการ	เห็นด้วย ๑ ความ จำเป็นใน การควบคุม การประกอบ กิจการระบบ ตัวร่วม เกี่ยวข้องกับ ระบบขนส่ง มวลชน ซึ่ง เป็นบริการ สาธารณะที่มี ความสำคัญ ต่อชีวิต ประจำวัน ของประชาชน เกี่ยวข้องกับ การจัดเก็บ และบริหาร จัดการข้อมูล ส่วนบุคคล รวมถึงการ	เห็นด้วย ๑. อัตรา ค่าธรรมเนียมสูง เกินไป อัตรา เหล่านี้สูงเกินไป เมื่อเทียบกับ ภาระหน้าที่ และต้นทุนการ ดำเนินงานของ ภาครัฐในการ กำกับดูแล อีกทั้ง ยังเป็นอุปสรรค ต่อผู้ประกอบการ รายใหม่ โดยเฉพาะ SMEs ที่อาจไม่มีเงินทุน เพียงพอที่จะ ชำระ ค่าธรรมเนียม ดังกล่าว ส่งผลให้ เกิดการจำกัดการ แข่งขัน และอาจ	๑. มาตรา ๓ นิยาม: ปรับปรุง: เพิ่มเติมนิยาม ให้ครอบคลุมเทคโนโลยีใหม่ ๆ และขยายความให้ชัดเจน ยิ่งขึ้น ๒. มาตรา ๕ องค์ประกอบ ของคณะกรรมการนโยบาย ระบบตัวร่วม: ปรับปรุง: เพิ่มผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความ เชี่ยวชาญด้าน เทคโนโลยีสารสนเทศและ ความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และตัวแทนจาก ภาคประชาชนผู้ให้บริการ ระบบขนส่งสาธารณะ ๓ มาตรา ๙ อำนาจหน้าที่ ของคณะกรรมการนโยบาย ระบบตัวร่วม: ปรับปรุง: เพิ่มอำนาจหน้าที่ในการ กำหนดมาตรฐาน ความปลอดภัยของข้อมูล กำหนดหลักเกณฑ์ การเชื่อมต่อกับระบบอื่น และส่งเสริมการใช้

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)	ปล่อยให้ผู้ให้บริการ แต่ละรายกำหนด ราคาเอง อาจนำไปสู่ การแข่งขันที่ ไม่เป็นธรรม ผู้โดยสาร อาจต้องเผชิญกับราคา ที่สูงเกินจริง หรือความ ซับซ้อนในการคำนวณ ค่าโดยสารเมื่อต้อง เปลี่ยนระบบ การเดินทาง ๑.๒ เพื่อป้องกัน การผูกขาด: การขนส่ง สาธารณะมีแนวโน้ม ที่จะเกิดการผูกขาด โดยธรรมชาติ (Natural Monopoly) เนื่องจาก ต้องลงทุนสูงและ มีโครงสร้างพื้นฐาน ที่ซับซ้อน หากไม่มีการ กำกับดูแลราคา อาจนำไปสู่การผูกขาด และกำหนดราคา ตามอำเภอใจ ซึ่งจะ ส่งผลเสียต่อผู้โดยสาร	สาธารณะให้มี ประสิทธิภาพ ทันสมัย และ ตอบสนอง ความต้องการ ของประชาชน การกำหนดให้ สนข. มีอำนาจ หน้าที่ในการ ออกหลักเกณฑ์ ต่างๆ เกี่ยวกับ ระบบตั๋วร่วม จึงเป็นการ ดำเนินการ ที่สอดคล้องกับ บทบาทและ ภารกิจหลัก ของหน่วยงาน โดยตรง ๑.๒ ความ เชี่ยวชาญ เฉพาะด้าน: สนข. มีบุคลากรที่ มีความรู้	หลายครั้ง ลดระยะเวลา การรอคอย ๒. ลด ค่าใช้จ่าย: ระบบตั๋วร่วม จะช่วยลด ค่าใช้จ่าย ในการ เดินทางของ ประชาชน โดยเฉพาะ การเดินทาง เชื่อมต่อ ระหว่าง ระบบขนส่ง ต่าง ๆ การมี ระบบตั๋วร่วม ที่รัฐบาล สนับสนุน จะสามารถ กำหนดราคา ที่เป็นธรรม และเข้าถึง ได้ง่าย	ประชาชนเปลี่ยน พฤติกรรม เดินทางจาก ขนส่งส่วนบุคคล เป็นการเดินทาง โดยระบบขนส่ง สาธารณะอันจะ ช่วยลดการปล่อย ก๊าซเรือนกระจก ซึ่งทำให้ลดภาวะ โลกร้อนตาม เป้าหมายของ รัฐบาลได้อีกทาง หนึ่งด้วย..." ๒. ลดภาระ ค่าใช้จ่ายของ ประชาชน: การอุดหนุนผู้ให้ บริการจะส่งผล ให้ค่าโดยสาร ในระบบตั๋วร่วม ลดลงโดยตรง เป็นการแบ่งเบา ภาระค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง	มั่นคงและ สามารถ พัฒนาต่อไป ได้อย่าง ต่อเนื่อง ๒. ส่งเสริม การลงทุน และพัฒนา เทคโนโลยี: เงินกองทุนฯ สามารถใช้ สนับสนุน การวิจัย พัฒนาและ ลงทุนใน เทคโนโลยีใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับระบบ ตั๋วร่วม เช่น การพัฒนา ระบบ การชำระเงิน ที่ทันสมัย ปลอดภัย	การดำเนินงาน กรรมมีระยะเวลา ใบอนุญาต ที่ยาวนาน เพียงพอจะ ช่วยให้ ผู้ประกอบการ สามารถ วางแผนธุรกิจ คาดการณ์ ผลตอบแทน และตัดสินใจ ลงทุนได้อย่าง มั่นใจมากขึ้น ส่งผลให้ระบบ ตั๋วร่วมมีโอกาส ประสบ ความสำเร็จ และพัฒนาได้ อย่างยั่งยืน ๒. เอื้อต่อการ วางแผนและ การพัฒนา เทคโนโลยี: ระบบตั๋วร่วม	เพราะผู้รับ ใบอนุญาต สามารถ ย้ายไป ประกอบ กิจการใน รูปแบบอื่น ภายใต้ ใบอนุญาต ใหม่ได้ทันที ซึ่งเป็นการ หลีกเลี่ยง การลงทุน และไม่มี เป็นไปตาม เจตนารมณ์ ของ กฎหมาย ๒. เพื่อ รักษา มาตรฐาน และ คุณภาพ ของระบบ ตั๋วร่วม:	แก้ปัญหา จรรยา และลด มลพิษ ๒. เงินจาก กองทุนจะ ถูกนำไปใช้ ในการ อุดหนุน ผู้ให้บริการ ขนส่งที่ใช้ ระบบ ตั๋วร่วม สนับสนุน การพัฒนา เทคโนโลยี การวิจัย รวมถึงการ ช่วยเหลือ ผู้มี รายได้น้อย ให้สามารถ เข้าถึง ระบบ ขนส่ง	จัดการทาง การเงินที่มี มูลค่า มหาศาล การปล่อยให้ มีการประกอบ กิจการโดย ไม่มีการ ควบคุมหรือ กำกับดูแล อาจก่อให้เกิด ความเสียหาย ต่อประชาชน ผู้ใช้บริการ และความ มั่นคงของ ระบบขนส่ง สาธารณะ โดยรวมได้ ๒. การ ป้องกัน ผู้กระทำผิด: โทษทาง อาญาที่มี ความรุนแรง	นำไปสู่การ ผูกขาดโดย ผู้ประกอบการ รายใหญ่ เพียงไม่กี่ราย ซึ่งขัดกับ เจตนารมณ์ของ พระราชบัญญัติ ที่ต้องการ ส่งเสริมให้เกิด การแข่งขัน อย่างเป็นธรรม ๒. ไม่สะท้อน ต้นทุนที่แท้จริง: การกำหนดอัตรา ค่าธรรมเนียม ควรสะท้อน ต้นทุนที่แท้จริง ในการให้บริการ ของหน่วยงานรัฐ เช่น ค่าใช้จ่าย ในการตรวจสอบ คุณสมบัติ การออก ใบอนุญาต	เทคโนโลยีแบบเปิด ๔. มาตรา ๑๓ อำนาจหน้าที่ ของสำนักงาน: ปรับปรุง: เพิ่มอำนาจหน้าที่ในการ กำกับดูแลการรักษา ความปลอดภัยของข้อมูล กำหนดมาตรฐาน API และ ส่งเสริมการใช้ Open Data ๕. มาตรา ๑๕ การขอรับ ใบอนุญาตประกอบกิจการ: ปรับปรุง: กำหนดให้ผู้ขอรับ ใบอนุญาตต้องมีแผนการ รักษาความปลอดภัยของ ข้อมูลและแผนการดำเนิน ธุรกิจที่ชัดเจน ๖. มาตรา ๑๘ คุณสมบัติ ของผู้ขอรับใบอนุญาต: ปรับปรุง: เพิ่มคุณสมบัติ ของผู้ขอรับใบอนุญาต โดยกำหนดให้ผู้ขอรับ ใบอนุญาตต้องมีความมั่นคง ทางการเงิน มีความเชี่ยวชาญ ด้านเทคโนโลยี และมี ธรรมาภิบาล

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)	การมี คณะกรรมการนโยบาย ระบบตัวร่วมจะช่วย ป้องกันปัญหานี้ โดยการกำหนดราคา ที่เหมาะสมและ สะท้อนต้นทุน ที่แท้จริง ๑.๓ เพื่อความ สอดคล้องและ บูรณาการ ระบบ ตัวร่วมที่มี ประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมี ความสอดคล้องทั้ง ในด้านเทคโนโลยี มาตรฐาน และราคา การที่คณะกรรมการ มีหน้าที่กำหนด หลักเกณฑ์และวิธีการ คำนวณอัตรา ค่าโดยสารร่วม จะช่วยให้เกิดความ สอดคล้องและ บูรณาการในระบบ ลด	ความเชี่ยวชาญ เฉพาะด้าน ทั้งในด้าน การขนส่ง วิศวกรรม เทคโนโลยี สารสนเทศ และกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง กับการขนส่ง สาธารณะ ซึ่งจำเป็น อย่างยิ่งต่อการ กำหนด หลักเกณฑ์ ที่ครอบคลุม รอบด้าน และ ทันต่อการ เปลี่ยนแปลง ของเทคโนโลยี ๑.๓ การเข้าถึง ข้อมูลและ เครือข่าย: สนข. มีการ เข้าถึงข้อมูล	๓. ส่งเสริม การใช้ระบบ ขนส่ง สาธารณะ: เมื่อ ประชาชน ได้รับความ สะดวกและ ประหยัด ค่าใช้จ่าย ก็จะสนใจ ให้หันมาใช้ ระบบขนส่ง สาธารณะ มากขึ้น ลดการใช้ รถยนต์ ส่วนตัว ๔. ลดปัญหา การจราจร และมลพิษ: เมื่อมีผู้ใช้ ระบบขนส่ง สาธารณะ มากขึ้น	ของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้มีรายได้น้อย ซึ่งสอดคล้องกับ หลักการ ไม่มาตรา ๓๑ ที่ระบุว่า การกำหนดอัตรา ค่าโดยสารร่วม ต้องคำนึงถึง "ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็น การเลือกปฏิบัติ" และ "สิทธิของ ผู้โดยสารที่เป็น ผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ หรือ ผู้ด้อยโอกาส"	และสะดวก ยิ่งขึ้น การพัฒนา ระบบ การเชื่อมต่อ ข้อมูล ระหว่าง ผู้ให้บริการ ต่าง ๆ ซึ่งจะ นำไปสู่ การยกระดับ คุณภาพการ ให้บริการ และ ประสบการณ์ ของผู้โดยสาร	จำเป็นต้องมี การพัฒนา เทคโนโลยี อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับ ความต้องการ ของผู้ใช้บริการ ที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการ เชื่อมต่อกับ ระบบขนส่ง รูปแบบใหม่ ๆ อายุใบอนุญาต ๑๐ปี จะช่วยให้ ผู้ประกอบการ มีเวลาเพียงพอ ในการวางแผน และดำเนินการ วิจัยพัฒนา เทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อปรับปรุง ประสิทธิภาพ ความปลอดภัย และความ สะดวกสบาย	การพักใช้ ใบอนุญาต เป็น บทลงโทษ ที่บ่งชี้ว่า ผู้รับ ใบอนุญาต ไม่นำส่ง เงินเข้า กองทุน เป็นการ ผิดกฎหมาย ขาดความ รับผิดชอบ หรือมี คุณสมบัติ ไม่เหมาะสม ในการ ประกอบ กิจการ ในระบบ ตัวร่วม การอนุญาต ให้ ผู้ประกอบการ สามารถ	สาธารณะ ได้ ๓. การที่ ผู้รับ ใบอนุญาต ไม่นำส่ง เงินเข้า กองทุน เป็นการ ขัดขวาง การพัฒนา และบั่นทอน เสถียรภาพ ของระบบ ตัวร่วม ส่งผล กระทบต่อ ประโยชน์ สาธารณะ	เช่น จำคุก หรือปรับ อัตราสูง จะช่วย ป้องปราม มิให้บุคคล หรือนิติ บุคคลใด ลักลอบ ประกอบ กิจการ โดยไม่ได้ รับอนุญาต หรือไม่ ปฏิบัติตาม กฎหมาย ที่กำหนด ซึ่งเป็นการ ป้องกัน ความเสียหาย ที่อาจเกิดขึ้น ในอนาคต	การกำกับดูแล การตรวจสอบ มาตรฐาน การพัฒนา บุคลากร และ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม อัตราที่กำหนดไว้ ไม่มีการแจกแจง รายละเอียด ต้นทุนที่ชัดเจน ทำให้เกิด ข้อสงสัยว่าอัตรา ดังกล่าวสูงเกิน ความจำเป็น และอาจเป็น การแสวงหา ผลประโยชน์จาก ผู้ประกอบการ ๓. ขาดความ ยืดหยุ่นและ ไม่คำนึงถึง ความแตกต่าง ของ	๗. มาตรา ๒๓ หน้าที่ของ ผู้รับใบอนุญาต: ปรับปรุง: เพิ่มหน้าที่ในการรักษา ความปลอดภัยของข้อมูล และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี แบบเปิด ๘. มาตรา ๓๐ การขอรับ ใบอนุญาตและการโอนสิทธิ: ปรับปรุง: กำหนดขอบเขต ความรับผิดชอบที่ชัดเจน กรณี โอนสิทธิ์ และการรับ ช่วงสิทธิ์ ๙. มาตรา ๓๑ การหยุด ให้บริการ: ปรับปรุง: กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาต ต้องแจ้งแผนการหยุด ให้บริการและแผนการ โอนถ่ายผู้โดยสาร ๑๐. มาตรา ๓๖ การนำส่ง เงินเข้ากองทุน: ปรับปรุง: กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาต นำส่งเงินเข้ากองทุน ตามสัดส่วนของรายได้ หรือจำนวนผู้โดยสาร

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)	ความซับซ้อน ในการใช้งาน และ ส่งเสริมให้ประชาชน หันมาใช้ระบบขนส่ง สาธารณะมากขึ้น ๑.๔ เพื่อความยืดหยุ่น ในการปรับเปลี่ยน ตามสถานการณ์: สภาพเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีมีการ เปลี่ยนแปลง อยู่ตลอดเวลา การมี คณะกรรมการฯ ที่สามารถทบทวน และปรับปรุง หลักเกณฑ์และวิธีการ คำนวณอัตราค่า โดยสารร่วม ให้สอดคล้องกับ สถานการณ์ที่ เปลี่ยนแปลงไปจะช่วย ให้ระบบตัวร่วมมีความ ยืดหยุ่นและตอบสนอง ต่อความต้องการของ ผู้ใช้บริการได้อย่างมี	ด้านการขนส่ง ที่สำคัญ รวมถึงมี เครือข่ายความ ร่วมมือกับ หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและ เอกชน เช่น ผู้ให้บริการ ขนส่งสาธารณะ นักพัฒนา เทคโนโลยี และ สถาบันการศึกษา ซึ่งจะช่วยให้ การกำหนด หลักเกณฑ์ เป็นไปอย่าง รอบคอบ และได้รับ การยอมรับจาก ทุกภาคส่วน	ปัญหา การจราจร ติดขัดและ มลพิษ ทางอากาศ ก็จะลดลง ตามไปด้วย			ของระบบ ตัวร่วม	ขอรับ ใบอนุญาต อื่นได้ อาจส่งผล กระทบต่อ มาตรฐาน และ คุณภาพ โดยรวม ของระบบ ตัวร่วม และ อาจสร้าง ความเสี่ยง ต่อผู้ใช้ บริการได้ การห้าม ขอรับ ใบอนุญาต อื่น ในระหว่าง ถูกพักใช้ ใบอนุญาต จึงเป็น การรักษา			ผู้ประกอบการ: การกำหนดอัตรา ค่าธรรมเนียม แบบเหมารวม (flat rate) โดยไม่ คำนึงถึงขนาด ประเภท และ ขอบเขตการ ให้บริการของ ผู้ประกอบการ แต่ละรายนั้น ไม่เป็นธรรม ตัวอย่างเช่น ผู้ประกอบการ ขนส่งขนาดเล็ก ที่มีจำนวนรถ โดยสารน้อย ควรจ่าย ค่าธรรมเนียม น้อยกว่า ผู้ประกอบการ ขนาดใหญ่ที่มี จำนวน รถโดยสารมาก การกำหนด	

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่นๆ เพิ่มเติม:
<p>๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)</p>	<p>ประสิทธิภาพ ๑.๕ เพื่อความโปร่งใส และตรวจสอบได้: การ กำหนดหลักเกณฑ์และ วิธีการคำนวณอัตราค่า โดยสารร่วมโดยคณะ กรรมการฯ ซึ่งเป็น หน่วยงานกลางและ มีองค์ประกอบ ที่หลากหลาย จะช่วย ให้กระบวนการกำหนด ราคามีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และลด ความเสี่ยง ในการทุจริต</p> <p>๒. องค์ประกอบและ อำนาจหน้าที่ของคณะ กรรมการฯ ตามร่าง พ.ร.บ.ฯ: ๒.๑ องค์ประกอบ ที่หลากหลาย: คณะกรรมการนโยบาย ระบบตั๋วร่วม ประกอบด้วยผู้แทน จากหน่วยงาน</p>						<p>มาตรฐาน และ คัดกรอง ผู้ประกอบการ ที่มี คุณภาพ</p>			<p>อัตราเดียว สำหรับ ผู้ประกอบการ ทุกประเภท จึงไม่สะท้อน ความเป็นจริงและ สร้างภาระที่ ไม่เป็นธรรม แก่ผู้ประกอบการ รายเล็ก</p> <p>๔. การต่ออายุ ใบอนุญาต: การกำหนดให้ การต่ออายุ ใบอนุญาต ใช้อัตราเดียว กับการขอ ใบอนุญาตใหม่นั้น ไม่เหมาะสม เนื่องจากการต่อ อายุใบอนุญาต มีขั้นตอนและ กระบวนการ ที่น้อยกว่าการขอ ใบอนุญาตใหม่</p>	

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
<p>๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)</p>	<p>ที่เกี่ยวข้อง ทั้จากภาครัฐ และผู้ทรงคุณวุฒิ ตาม มาตรา ๕ ทำให้มั่นใจ ได้ว่า การกำหนดอัตรา ค่าโดยสารร่วมจะ พิจารณาจากมุมมองที่ หลากหลาย ทั้งด้าน เศรษฐกิจ สังคม กฎหมาย และ เทคโนโลยี ๒.๒ อ่ามาจากหน้าที่ ที่ครอบคลุม มาตรา ๙ กำหนดให้คณะ กรรมการฯ มีอำนาจ หน้าที่ในการกำหนด นโยบาย กำหนด หลักเกณฑ์และวิธีการ คำนวณอัตราค่า โดยสารร่วม รวมถึง เสนอแนะแนวทาง ในการสนับสนุนระบบ ตั๋วร่วมและกองทุน ซึ่ง ครอบคลุมภารกิจที่ จำเป็นในการบริหาร</p>									<p>ดังนั้น ค่าธรรมเนียม การต่ออายุ ควรต่ำกว่า การขอ ใบอนุญาตใหม่</p>	

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
<p>๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)</p>	<p>จัดการระบบตัวร่วม อย่างมีประสิทธิภาพ ๒.๓ การพิจารณา ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง มาตรา ๓๑ กำหนดให้ คณะกรรมการฯ ต้อง พิจารณาปัจจัยต่างๆ ในการกำหนดอัตราค่า โดยสารร่วมอย่างรอบ ด้าน เช่น ความเป็นธรรม ความเสมอภาค การบูร ณาการอัตราค่าโดยสาร ระหว่างระบบ ค่าใช้จ่ายของ ผู้ประกอบการ สิทธิ ของผู้โดยสารกลุ่ม เปราะบาง (ผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ ผู้ด้อยโอกาส) การเปลี่ยนแปลงสภาพ เศรษฐกิจ สังคม การ ลงทุน และเทคโนโลยี รวมถึง สิทธิของผู้รับ</p>										

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
<p>๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)</p>	<p>ใบอนุญาตตามสัญญา สัมปทานหรือสัญญา ร่วมลงทุน และการ ชดเชยเยียวยา อย่างเป็นธรรม สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็น ปัจจัยสำคัญที่ต้อง คำนึงถึงในการกำหนด อัตรา ค่าโดยสารร่วม ๒.๔ การเปิดเผยข้อมูล: มาตรา ๓๑ ยังกำหนดให้ คณะกรรมการฯ ต้องเปิดเผยสูตรหรือ วิธีการที่ใช้ในการ คำนวณเพื่อกำหนด อัตราค่าโดยสารร่วม รวมทั้งข้อมูล ค่าตัวแปรที่ใช้ในการ คำนวณ ยกเว้นข้อมูล ที่เป็นความลับ ทางการค้า ซึ่งเป็นการ สร้างความโปร่งใสและ ตรวจสอบได้</p>										



ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๒ ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธค ๒๕๖๗ (ต่อ)	<p>เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ:</p> <p>ข้อเสนอแนะ</p> <p>๑. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย:</p> <p>๑๑ คณะกรรมการฯ ควรเปิดให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ทั้งผู้ให้บริการขนส่ง ผู้โดยสาร องค์กร ผู้บริโภค นักวิชาการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ และวิธีการคำนวณ อัตราค่าโดยสารร่วม</p> <p>๑.๒ อาจจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ (Public Hearing) หรือ การประชุมเชิงปฏิบัติการ</p>	<p>๑ การกำกับดูแลและตรวจสอบ: สนช. ควรมีกลไกในการกำกับดูแลและตรวจสอบ การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของผู้ให้บริการ ระบบตัวร่วม อย่างเคร่งครัด เพื่อให้มั่นใจว่าระบบเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด</p> <p>๒. การส่งเสริมและสนับสนุน: สนช. ควรมีบทบาทในการส่งเสริมและสนับสนุน ผู้ให้บริการระบบตัวร่วม</p>	<p>๑ พัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง ติดตามความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี และ พฤติกรรมของผู้บริโภค อย่างสม่ำเสมอ เพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนาระบบตัวร่วมให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น</p> <p>๒. กำหนดมาตรฐานกลาง ควรกำหนดมาตรฐานกลาง สำหรับระบบตัวร่วม เพื่อให้</p> <p>ผู้ประกอบการ</p>	<p>๑. การอุดหนุนแบบมีเงื่อนไข (Conditional Subsidies): การอุดหนุนควรมีเงื่อนไขที่ชัดเจนและผูกโยงกับผลลัพธ์ที่ต้องการ เช่น</p> <p>๑.๑ อุดหนุนตามระยะทาง หรือจำนวนผู้โดยสาร: เพื่อจูงใจให้ผู้ให้บริการขยายเส้นทางหรือเพิ่มความถี่ในการให้บริการ</p> <p>๑.๒ อุดหนุนตามการลดค่าโดยสาร: เพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์โดยตรงจากการ</p>	<p>๑. อัตราการนำส่งเงินเข้ากองทุนฯ: ควรกำหนดอัตราที่เหมาะสม ไม่เป็นภาระแก่ผู้ประกอบการมากเกินไป และเพียงพอต่อการสนับสนุน การดำเนินงานของกองทุนฯ</p> <p>จากสัดส่วนของรายได้ปริมาณ การใช้งาน หรือปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ควรมีการ</p>	<p>๑ กำหนดอายุใบอนุญาตแบบขั้นบันได: อาจพิจารณา กำหนดอายุใบอนุญาตแบบขั้นบันได เช่น ในช่วงแรกอาจ กำหนดอายุใบอนุญาต ๕ ปี และหากผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไข และให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็สามารถต่ออายุใบอนุญาตได้อีก ๕ ปี เป็นต้น วิธีนี้จะช่วยสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการ</p>	<p>๑. การพิจารณาเหตุแห่งการพักใช้ใบอนุญาต. ควรมีการพิจารณาเหตุแห่งการพักใช้ใบอนุญาต อย่างรอบคอบ และ เป็นธรรม โดยคำนึงถึงความร้ายแรงของการกระทำ และ ผลกระทบที่เกิดขึ้น</p>	<p>๑. นอกเหนือจากมาตรการปรับ เป็นพินัย ควรมีการกำหนด มาตรการอื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น การพักใช้ใบอนุญาต หรือการเพิกถอนใบอนุญาต ในกรณีที่ได้รับใบอนุญาต กระทำ ความผิดร้ายแรง หรือ</p>	<p>-</p>	<p>๑ ปรับลดอัตราค่าธรรมเนียม ให้เหมาะสมกับต้นทุนที่แท้จริง ในการให้บริการของหน่วยงานรัฐ โดยอ้างอิงจากการศึกษาและวิเคราะห์ต้นทุน อย่างละเอียด</p> <p>๒. กำหนดอัตราค่าธรรมเนียม แบบขั้นบันได (tiered system) ตามขนาด ประเภท และ ขอบเขตการ ให้บริการของผู้ประกอบการ โดย ผู้ประกอบการรายเล็กควรจ่าย ค่าธรรมเนียม น้อยกว่า</p>	

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)	(Workshop) เพื่อรวบรวม ความคิดเห็นจาก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๒. การทบทวนและ ปรับปรุงหลักเกณฑ์ อย่างสม่ำเสมอ: ๒.๑ คณะกรรมการฯ ควรทบทวน และปรับปรุง หลักเกณฑ์และ วิธีการคำนวณ อัตราค่าโดยสารร่วม อย่างสม่ำเสมอ (เช่น ทุก ๑-๒ ปี) เพื่อให้สอดคล้อง กับสถานการณ์ ที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น ต้นทุนเชื้อเพลิง อัตราเงินเพื่อ พฤติกรรม การเดินทาง ของผู้โดยสาร ๒.๒ ควรมีการ ประเมินผลกระทบ	ในการปฏิบัติ ตามหลักเกณฑ์ เช่น การให้ คำปรึกษา การฝึกอบรม และการ สนับสนุน ด้านเทคนิค	ทุกราย สามารถ เชื่อมต่อ ระบบได้ อย่างราบรื่น ๓. การ บูรณาการ: ควรบูรณาการ ระบบตัวร่วม เข้ากับระบบ ขนส่ง สาธารณะอื่นๆ เช่น ระบบ ทางด่วน ระบบขนส่ง มวลชนรอง (Feeder System) เพื่อให้เกิด การเชื่อมต่อ การเดินทาง ที่ไร้รอยต่อ (Seamless Journey)	อุดหนุน ๑.๓ อุดหนุนตาม การใช้เทคโนโลยี ที่กำหนด: เพื่อส่งเสริมการ ใช้เทคโนโลยี ที่ทันสมัยและ เป็นมาตรฐาน เดียวกัน ๑.๔ อุดหนุนตาม การปล่อย ก๊าซเรือนกระจก: เพื่อส่งเสริมการ ใช้ยานพาหนะ ที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม ๑.๕ กำหนด เพดาน การอุดหนุน: เพื่อป้องกันการ พึ่งพา เงินอุดหนุน มากเกินไป และกระตุ้นให้ ผู้ประกอบการ	ทบทวน อัตรา การนำส่งเงิน เข้ากองทุนฯ เป็นระยะๆ ๒. ประเภท ของกิจการ ที่ต้องนำส่ง เงินเข้า กองทุนฯ: ควรกำหนด ประเภทของ กิจการที่ต้อง นำส่งเงินเข้า กองทุนฯ ให้ชัดเจน เช่น ผู้ประกอบการ ขนส่ง สาธารณะ ทุกประเภท ที่ใช้ระบบ ตัวร่วม ผู้ให้บริการ ศูนย์บริหาร จัดการ	พัฒนา การให้บริการ อย่างต่อเนื่อง ๒. กำหนดอายุ ใบอนุญาตตาม ประเภทของ บริการ: อาจ พิจารณา กำหนดอายุ ใบอนุญาตตาม ประเภทของ บริการ เช่น ใบอนุญาต ประกอบ กิจการ ศูนย์บริหาร จัดการ รายได้กลาง อาจมีอายุ ๑๐ ปี ในขณะที่ ใบอนุญาต การให้บริการ ออกบัตรหรือ ให้บริการขนส่ง อาจมีอายุ	๒. การเปิด โอกาสให้ ชี้แจง: ผู้รับ ใบอนุญาต ควรมี โอกาส ชี้แจงและ อุทธรณ์ คำสั่งพักใช้ ใบอนุญาต ได้ เพื่อความ เป็นธรรม	กระทำผิด ซ้ำซาก (มาตรา ๒๖, ๒๗) ๒. ส่งเสริม ให้มี ช่องทาง การ ร้องเรียน ที่ หลากหลาย และเข้าถึง ได้ง่าย และมีการ ติดตาม แก้ไข ปัญหา อย่าง เป็นระบบ ๓. สร้าง แรงจูงใจ เชิงบวก ควบคู่กับ มาตรการ ลงโทษ	ผู้ประกอบการ รายใหญ่ ๓ ลดอัตรา ค่าธรรมเนียม สำหรับการต่อ อายุใบอนุญาต ให้ต่ำกว่าการขอ ใบอนุญาตใหม่ ๔ ยกเว้น ค่าธรรมเนียม สำหรับ ผู้ประกอบการ ขนส่งสาธารณะ ที่เป็นหน่วยงาน ของรัฐ หรือ รัฐวิสาหกิจ ๕. พิจารณา ยกเว้น หรือลดหย่อน ค่าธรรมเนียม สำหรับ ผู้ประกอบการ ที่ให้บริการ ในพื้นที่ห่างไกล ทุรกันดาร หรือ		

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)	(Impact Assessment) ของการกำหนด อัตราค่าโดยสารร่วม ทั้งก่อนและหลัง การบังคับใช้ ๓ การพัฒนาระบบ ฐานข้อมูล ๓.๑ คณะ กรรมการฯ ควรพัฒนา ระบบฐานข้อมูลกลาง (Centralized Database) สำหรับ ระบบตัวร่วม เพื่อเก็บรวบรวม ข้อมูลการเดินทาง ของผู้โดยสาร ต้นทุน การดำเนินงานของ ผู้ให้บริการ และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ๓.๒ ระบบ ฐานข้อมูลควรมี			พัฒนา ประสิทธิภาพ ๑.๖ กำหนด ระยะเวลา การอุดหนุน เพื่อให้ ผู้ประกอบการ สามารถวางแผน ธุรกิจและเตรียม ความพร้อม สำหรับการแข่งขันใน ระยะยาว	รายได้กลาง ผู้ให้บริการ ออกบัตร ชำระ ค่าโดยสาร	๕-๗ ปี เนื่องจาก เทคโนโลยี ที่เกี่ยวข้องกับ การให้บริการ ออกบัตรและ ให้บริการขนส่ง มีการ เปลี่ยนแปลง เร็วกว่า		เช่น การให้ รางวัลหรือ การยกย่อง ผู้รับ ใบอนุญาต ที่ปฏิบัติ ตามเงื่อนไข และให้ บริการที่ดี		ให้บริการแก่ ผู้มีรายได้น้อย เพื่อส่งเสริมการ เข้าถึงบริการ ขนส่งสาธารณะ อย่างทั่วถึง ๖. กำหนดให้มี การทบทวนอัตรา ค่าธรรมเนียม เป็นระยะ ๆ เพื่อให้สอดคล้อง กับสถานะ เศรษฐกิจ และต้นทุน ที่เปลี่ยนแปลงไป ๗. เปิดเผยแพร่ รายละเอียดการ คำนวณต้นทุน ที่ใช้ในการ กำหนดอัตรา ค่าธรรมเนียม เพื่อความโปร่งใส และตรวจสอบได้	

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)	<p>ความปลอดภัย เชื่อถือได้ และสามารถ เชื่อมโยงกับระบบ ฐานข้อมูลของ หน่วยงานอื่น ที่เกี่ยวข้องได้</p> <p>๓.๓ ควรมีการ เปิดเผยข้อมูล (Open Data) ที่ไม่เป็นความลับ เพื่อให้สาธารณชน สามารถเข้าถึงและ ตรวจสอบได้</p> <p>๔. การใช้เทคโนโลยี สารสนเทศ: ๔.๑ คณะกรรมการฯ ควรนำเทคโนโลยี สารสนเทศมาใช้ ในการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม เช่น ระบบชำระเงิน อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payment System)</p>										

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
<p>๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)</p>	<p>ระบบติดตาม รถโดยสาร (Real-time Tracking) แอปพลิเคชัน สำหรับผู้โดยสาร (Mobile Application) ๔.๒ เทคโนโลยี เหล่านี้จะช่วยเพิ่ม ประสิทธิภาพ ความสะดวกสบาย และความปลอดภัย ให้กับระบบตัวร่วม ๕. การศึกษาวิจัย: ๕.๑ คณะกรรมการฯ ควรสนับสนุน การศึกษาวิจัย เกี่ยวกับระบบตัวร่วม เช่น การศึกษา พฤติกรรม การเดินทาง ของผู้โดยสาร การวิเคราะห์ต้นทุน และผลตอบแทน ของการลงทุน ในระบบตัวร่วม การพัฒนารูปแบบ</p>										

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๒. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๗ (ต่อ)	การกำหนดอัตรา ค่าโดยสารร่วม ที่เหมาะสม ๕๒ ผลก รสี ขาวิจัย จะช่วยให้ คณะกรรมการฯ มีข้อมูลประกอบ การตัดสินใจในการ กำหนดนโยบายและ หลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับระบบตั๋วร่วม										
๓. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๐๓ ม.ค. ๒๕๖๘	เห็นด้วย เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ: -	เห็นด้วย -	เห็นด้วย -	เห็นด้วย -	เห็นด้วย -	-	เห็นด้วย -	เห็นด้วย -	เห็นด้วย -	เห็นด้วย -	
๔. ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๑๐ ม.ค. ๒๕๖๘	เห็นด้วย เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ:	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	อยากได้ตั๋วร่วมใบเดียวที่ใช้ สะดวกสำหรับการเดินทาง ด้วยรถไฟฟ้าต่อรถเมย์ต่อ เรือได้ มีค่าโดยสารถูกที่สุด โดยการสนับสนุนของรัฐบาล

ผู้ให้ความเห็น	ข้อ ๑	ข้อ ๒	ข้อ ๓	ข้อ ๔	ข้อ ๕	ข้อ ๖	ข้อ ๗	ข้อ ๘	ข้อ ๙	ข้อ ๑๐	ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม:
๕.ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๑๐ ม.ค. ๒๕๖๘	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	อยากให้รัฐบาลสนับสนุน ให้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ทุกสาย ด้วยบัตรใบเดียว ต้องมีค่าโดยสารที่ถูกลงกว่า ปัจจุบัน
๖.ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๑๐ ม.ค. ๒๕๖๘	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	-
๗.ไม่ระบุสถานะ แสดงความเห็น เมื่อวันที่ ๑๐ ม.ค. ๒๕๖๘	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	รัฐควรส่งเสริมให้ใช้บัตรใบ เดียว เดินทาง ด้วยรถไฟฟ้า รถเมล์ เรือ ร่วมกันได้ โดยมี ค่าโดยสารสอดคล้องกับ ค่าแรงขั้นต่ำ

จัดทำโดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๑๒ มกราคม ๒๕๖๘



ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....  
(ฉบับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว)

ด้วยรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๗๗ วรรคสอง บัญญัติว่า “ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกชั้นตอน เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป” ประกอบกับคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๗ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาเป็นเรื่องด่วน โดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลังและคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียนไปประกอบการพิจารณาด้วย และส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรต่อไป โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... แล้ว

ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนกฎหมายดังกล่าว สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงประกาศรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (ฉบับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว) โดยหน่วยงานของรัฐ และบุคคลทั่วไป สามารถแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย <https://www.law.go.th> และผ่านการเชื่อมต่อเว็บไซต์กระทรวงคมนาคม <https://www.mot.go.th> และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร <https://www.otp.go.th> ในหัวข้อ “การรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (ฉบับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว)” ตั้งแต่วันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๘ รวม ๑๕ วัน เพื่อรวบรวมความคิดเห็นนำไปประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายต่อไป ทั้งนี้ ได้จัดทำข้อมูลประกอบการรับฟังความคิดเห็นและร่างกฎหมายดังกล่าวแนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗

(นายปัญญา ชูพานิช)

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



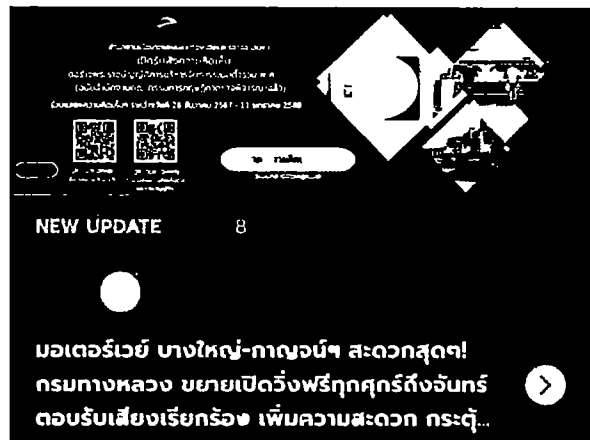
มีการประกาศการรับฟังความเห็น ทางเว็บไซต์ สทช. และกระทรวงคมนาคม ได้ตั้งแต่วันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ - ๑๑ มกราคม ๒๕๖๘



กระทรวงคมนาคม



กระทรวงคมนาคม  
Ministry of Transport



บริการออนไลน์ของ  
กระทรวงคมนาคม



หน้าหลัก / หน่วยงาน / ผอ.คปอ

เอกสารราชการใช้งานปัจจุบัน

เลขที่ (ID) 4782

ครั้งที่รับฟัง 01 รายงาน

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ... (ฉบับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว) ครั้งที่ 2

📄 คำกฎหมาย 🕒 ณ วันที่ 23 ธ.ค. 67 - 11 ม.ค. 68

รับฟังผ่านระบบกลาง (ผลสิทธิ์)

รับฟังผ่านช่องทางอื่น

สรุปผลการเปิดรับฟังความคิดเห็น



สรุปผลการเปิดรับฟังความคิดเห็น

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ... (ฉบับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว) ครั้งที่ 2

ผ่านระบบกลางทางกฎหมาย

ช่วงที่เปิดรับความคิดเห็น : 28 ธ.ค. 67 - 11 ม.ค. 68

ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น

ขานส่งและคะแนน

ครั้งที่ 1

page1

คำถามที่ 1 (ชื่อ-นามสกุล)

- คุณกร เอกธาดานนท์
- สุกฤษฎ เตชะนิธิย์
- ธาปนา จันทร์คงษ์
- บุญศิริ ภาสสินเษียร
- กัมภกน ศรีนิล
- กิตติจิรณี กองอินเินเดช
- นุศราจิณี ภูนิภาค
- อุกวิณ ก ศรีสุวรรณ
- นายราชศักดิ์ รักจำเอนโค
- กรพล จันทร์ทิพร
- ชีระศักดิ์ ทุ่งศรี
- ฉลิลศักดิ์ ฉายประเสริฐ

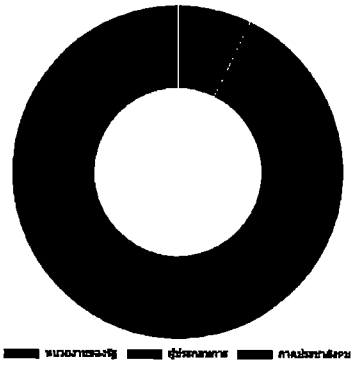
คำถามที่ 2 (หน่วยงาน)

- บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)
- ราชภัฏมโนชน
- 
- ประชาชนผู้ให้บริการสาธารณะ
- ประชาชน
- ไม่มี
- 
- ส่วนตัว
- ความประสงค์อื่นเพื่อความถูกต้องที่สุจริต
- 

คำถามที่ 3 (โทรศัพท์)

- 028218399
- 0888733081
- 0841533087
- 0812088199
- 0805514754
- 0830343489
- 0877077798
- 0216208658
- 0888407288
- 0889051192

คำถามที่ 4 (จำนวน)



คำถามที่ 5 (จากข้อ 4 เลือก "อื่นๆ" (ไม่ระบุ))

- ประชาชน
- ราชทูตฝั่งจีน
- ประชาชนทั่วไป

page4

คำถามที่ 1 (ความผิดขั้นต้น ๆ เช่นเป็น )

-1 "ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง" หมายความว่า การให้บริการในการประมวลผลขั้นต้นข้อมูล และคำนวณปริมาณการใช้จ่าย รวมทั้งคำนวณเงินจากการชำระหนี้ ในระบบชำระค่าว่า "ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง" ควรหมายถึง "สถานที่" แต่คงได้โดยนัยของคำดังกล่าวข้างต้นไว้คำนิยามเป็นลักษณะการกระทำ ขอให้พิจารณาว่าคำนิยามดังกล่าวสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและองค์ประกอบที่ตรง สข หรือไม่ 2 มาตรา 5 "ให้คณะกรรมการนโยบายระบบชำระหนี้ ประกอบด้วย " ระบบชำระหนี้ที่มีความเกี่ยวข้องกับระบบการเงินและข้อมูลส่วนบุคคล ในปัจจุบัน กฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงินและกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลภายใต้การกำกับดูแล/ควบคุมโดยธนาคารแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ตามลำดับ จึงขอให้อธิบาย จีอาร์เอ็นว่า มีความจำเป็นจากธนาคารแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลหรือไม่ ขอให้ สข จีอาร์เอ็นว่า มีความจำเป็นจะต้องเพิ่มผู้แทนจากธนาคารแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล 3 "ผู้ให้บริการขนส่ง" หมายความว่า "หน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ คำว่า "ผู้ให้บริการขนส่ง" ได้ให้นิยามว่า "หน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน" จึงมีข้อสังเกตว่า ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะที่จัดรถเดินรถเป็นหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานเอกชนอย่างใดอย่างหนึ่ง ขอให้พิจารณาว่าคำนิยามดังกล่าวสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและองค์ประกอบที่ตรง สข หรือไม่ 4 มาตรา 39 ใน การปฏิรูปสินค้าที่ ให้สำนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งต่อไป (1) เข้าไปในสถานที่ประกอบกิจการ สถานที่ตั้ง หรือสถานที่ที่รวบรวมหรือประมวลข้อมูลของผู้ประกอบกิจการระบบชำระหนี้ ในระหว่างเวลาของการที่ขึ้นบัญชีหรือการที่ล้มเลิก หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น เพื่อตรวจสอบกิจการ สิทธิฯ และหนี้สิน รวมทั้งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องของผู้ประกอบกิจการระบบชำระหนี้ (3) ยึดหรืออายัดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการชำระหนี้ตามพระราชบัญญัติที่ประกอบไว้ใน การตรวจสอบหรือการดำเนินคดี 41 เมื่อพิจารณาจากร่าง พ.ร.บ. ชั่วคราวแล้ว ร่าง พ.ร.บ. ได้ให้อำนาจเจ้าหน้าที่จากสำนักงาน เลขาธิการสำนักงานคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เช่น การให้อำนาจตาม (1) และ (3) เป็นการให้อำนาจที่ทับซ้อนกับอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจและอาจส่งผลกระทบต่อสิทธิการชำระหนี้ รวมทั้งการสืบสวนสอบสวนและการระงับการฟ้องร้อง เนื่องจาก สข ไม่ได้มีความเชี่ยวชาญในการเก็บหลักฐาน 42 การตรวจสอบสถานะของกิจการระบบชำระหนี้ และที่นั้น สามารถตรวจสอบจากฐานข้อมูลของภาคพัฒนาธุรกิจการค้าได้อยู่แล้ว จึงไม่มีความจำเป็นในการให้อำนาจดังกล่าวอีก ขอให้ สข จีอาร์เอ็น ทบทวนหลักการให้อำนาจตามมาตรา 39 (1) และ (3) 5 บทเฉพาะกาล ร่าง พ.ร.บ. ชั่วคราว จะมีให้บังคับใช้สำหรับนิติบุคคลที่เข้าจดทะเบียน และไม่ได้กำหนดกรอบระยะเวลาให้ผู้ประกอบการปฏิบัติตามหรือไม่ขอรับใบอนุญาตและปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ จึงอยากเสนอให้ผู้ประกอบการปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้โดยไม่มีเงื่อนไข

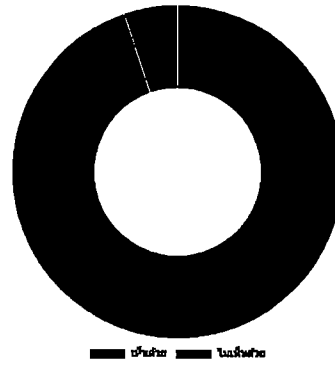
- รัฐบาลส่งเงินให้ใช้บัตรในสีเขียว เงินหาผลกำไรให้หา รณคดี เรื่อง ร่วมกันได้ โดยไม่ได้อรรถสอดคล้องกับตำแหน่งที่
- ธนาคารที่รัฐบาลสนับสนุนไม่มีการคืนเงินค่าดอกเบี้ยหรือเงินต้นคืนเมื่อมีค่าโดยสารถูกกว่าปัจจุบัน
- ธนาคารได้เข้าร่วมในสีเขียวให้ลดภาระค่ารับภาระคืนจากตัวรถให้หา รณคดี เรื่อง ร่วมกันได้ โดยไม่ได้อรรถสอดคล้อง โดยการสนับสนุนของรัฐ
- ความไม่เที่ยงรายได้ซึ่งมีมูลค่าสูงแต่ไม่แน่นอนอย่างกรณี ค่าสัมภาระ เป็นต้น
- บัตรเงินไปไม่ได้ หากค่าโดยสารของรณคดี รถไฟฟ้า หรือขึ้นความยากจากเงินให้ใช้เงิน และราคาค่า 10บาทตลอดค่ารับรถแล้วและ20บาทตลอดสายสำหรับ รถไฟฟ้าต้องส่งเสริมการใช้งานแล้วเท่านั้น

- ควรกำหนดตัวร่วมให้ครอบคลุมถึงการโดยส่วนมากที่ขอหรือตราคงที่ในต่างประเทศ (day pass) ด้วย

-1 มาตรา 3 0ตาม ปรับปรุง เช่นเป็นนิยามให้ครอบคลุมเทคโนโลยีใหม่ ๆ และขยายความให้ชัดเจนยิ่งขึ้น 2 มาตรา 5 องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบชำระหนี้ ปรับปรุง เช่นผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญในเทคโนโลยีสารสนเทศและความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และตัวแทนจากภาคประชาชนผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ 3 มาตรา 9 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบชำระหนี้ ปรับปรุง เช่นอำนาจหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของข้อมูล กำหนดหลักเกณฑ์การเชื่อมโยงกับระบบอื่น และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีแบบเปิด 4 มาตรา 13 อำนาจหน้าที่ของสำนักงาน ปรับปรุง เช่นอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล กำหนดมาตรฐาน API และส่งเสริมการใช้ Open Data 5 มาตรา 15 การขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการ ปรับปรุง กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีแผนการที่ความปลอดภัยของข้อมูลและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน 8 มาตรา 18 คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต ปรับปรุง เช่นเป็นผู้ขอรับใบอนุญาต ปรับปรุง เช่นเจ้าหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี และอัตราเงิน 7 มาตรา 23 หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต ปรับปรุง กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีความมั่นคงทางการเงิน มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี และมีอัตราเงิน 7 มาตรา 23 หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตและกรณีอื่น ๆ ปรับปรุง กำหนดความปลอดภัยกับข้อมูล กรณีอื่น ๆ และการรับช่วงสิทธิ์ 9 มาตรา 31 การยุติให้บริการ ปรับปรุง กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตต้องแจ้งแผนการยุติให้บริการและแผนการโอนข้อมูลโดยชัดแจ้ง 10 มาตรา 38 กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินหักกองทุนตามสัดส่วนของรายได้ให้สำนักงานผู้โดยสาร

page2

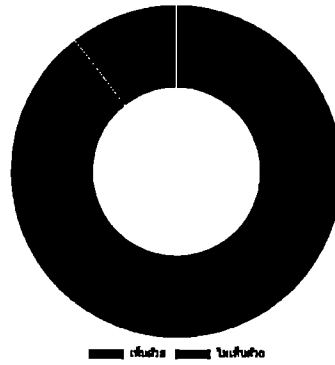
คำถามที่ 1 (ข้อ ๑. ส่วนต้นเกี่ยวข้องกับกำหนดคณะกรรมการนโยบายระบบชำระหนี้หน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณมูลค่าค่าใช้จ่ายส่วนที่เหลือ)



คำถามที่ 2 (จากข้อ ๑ ผลสุ่มประเภทตอบหรือข้อสมมติ)

- 11 สมฯ ความน่าเชื่อถือของเนื้อหา "หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม" เพื่อหาวิธีร่วมกับภาคประชาชนและผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะอื่นที่ประกาศใช้บังคับช่วง พ.ร.บ. ตัวร่วม 12 ขอให้พิจารณาการเพิ่มหลักเกณฑ์ที่ต้องคำนึงในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม อันได้แก่ การกำหนดกรอบระยะเวลาที่ต้องชัดเจนและมีอายุให้ผู้ใช้รับใบอนุญาต แต่การขอการดำเนินการตั้งในระยะเวลาของรัฐบาลในการให้ใบอนุญาตเพื่อออกกฎ 2 ขอให้ สนข. โปรดชี้แจง ทั้งนี้ บริษัทรฯ เห็นว่า ไม่ควรรวม เนื่องจากทำให้บริการที่สอดคล้องเป็นบริการเพื่ออำนวยความสะดวกรูปแบบหนึ่ง ซึ่งมีให้การขนส่งสาธารณะ 3 ขอให้ สนข. โปรดชี้แจงแนวทางการดำเนินการกรณีอัตราค่าโดยสารสามารถกำหนดขึ้นใหม่หรือไม่
- ระบบขนส่งมวลชนควรเชื่อมโยงกับระบบตั๋วอื่นได้ด้วยหรือไม่
- กำหนดอัตราค่าโดยสารที่เป็นทางเลือกของรัฐและเอกชน
- ระบบขนส่งสาธารณะควรใช้ระบบการชำระเงิน และค่าโดยสารร่วมกัน เหมือนยานพาหนะ
- มีผลไม่ควรรังเกียจนำข้อขึ้นกับคณะกรรมการอื่นๆ ในกระทรวงคมนาคม
- การจะคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมได้นั้น คณะกรรมการฯ จะต้องมีความสามารถในการทราบข้อมูลต้นทุนของผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนประกอบการคิดคำนวณ ทั้งนี้จะต้องพิจารณาถึงภาระภาษีที่ผู้ประกอบการต้องจ่าย โดยอาศัยหลักการตามมาตรา 7 (2) แห่ง พ.ร.บ. ความสัมพันธ์การค้า พ.ศ. 2545
- ข้อเสนอแนะ 1 กรณีมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 11 คณะกรรมการฯ ควรเปิดให้ผู้ใช้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ทั้งผู้ใช้บริการขนส่ง ผู้โดยสาร องค์การผู้บริโภค นักวิชาการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม 12 อาจจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ (Public Hearing) หรือการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อรวบรวมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2 การทบทวนและปรับปรุงหลักเกณฑ์อย่างสม่ำเสมอ 21 คณะกรรมการฯ ควรทบทวนและปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมอย่างสม่ำเสมอ (เช่น ทุก 1-2 ปี) เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น ต้นทุนเชื้อเพลิง อัตราเงินเฟ้อ วัตถุประสงค์การดำเนินงานของผู้โดยสาร 22 ควรมีการประเมินผลกระทบ (Impact Assessment) ของการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมทั้งก่อนและหลังการบังคับใช้ 3 การพัฒนาระบบฐานข้อมูล 31 คณะกรรมการฯ ควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลาง (Centralized Database) สำหรับระบบตั๋วร่วม เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร ต้นทุนการดำเนินงานของผู้ให้บริการ และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 32 ระบบฐานข้อมูลควรมีความปลอดภัย เพื่อจัดได้ และสามารถเชื่อมโยงกับระบบฐานข้อมูลของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้ 33 ควรมีการเปิดเผยข้อมูล (Open Data) ที่ไม่เป็นความลับ เพื่อให้สาธารณชนสามารถเข้าถึงและตรวจสอบได้ 4 การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ 41 คณะกรรมการฯ ควรนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เช่น ระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payment System) ระบบติดตามรถโดยสาร (Real-time Tracking) แอปพลิเคชันสำหรับผู้โดยสาร (Mobile Application) 42 เทคโนโลยีอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความสะดวกสบาย และความปลอดภัยให้กับระบบตั๋วร่วม 5 การศึกษาวิจัย 51 คณะกรรมการฯ ควรสนับสนุนการศึกษาร่วมกันเกี่ยวกับระบบตั๋วร่วม เช่น การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของการลงทุนในระบบตั๋วร่วม การพัฒนาระบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมที่เหมาะสม 52 ผลการศึกษาร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบการดำเนินงาน มีข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการพัฒนาโปรแกรมและหลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับระบบตั๋วร่วม

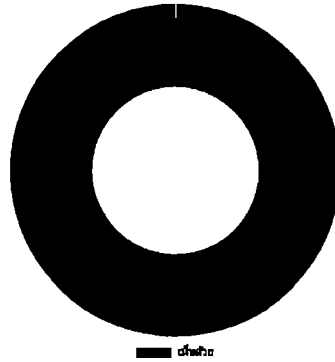
คำถามที่ 3 (ข้อ ๒ ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดใช้หลักเกณฑ์แบบแผนการขนส่งและจราจรของหลักเกณฑ์อัตราค่าบริการโดยสาธารณะ มาตราฐานเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม หรือความปลอดภัย และการเชื่อมโยงระบบตั๋วร่วมหรือไม่)



คำถามที่ 4 (จากข้อ ๒ ผลสุ่มประเภทตอบหรือข้อสมมติ)

- สนข. ความน่าเชื่อถือของเนื้อหา "มาตรฐานทางเทคโนโลยี" ของระบบตั๋วร่วมและหาวิธีร่วมกับภาคประชาชนและภาคธุรกิจ เพื่อให้มีความเป็นที่ยอมรับของสังคมเกี่ยวกับมาตรฐานทางเทคโนโลยี ของระบบตั๋วร่วมที่จะนำมาใช้บังคับช่วง พ.ร.บ. ตัวร่วม เพื่อเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามกฎหมาย ขอบข่ายไม่แน่นอน เพื่อให้ประชาชนยังคงสามารถชำระค่าโดยสารในรูปแบบต่างๆ ที่ไม่ผูกมัดในปัจจุบันได้อย่างต่อเนื่อง และไม่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากการออกกฎที่ประกอบธุรกิจนี้มาจนถึงช่วงระยะเวลาใบอนุญาตอยู่ก่อนแล้วมีผลผูกมัดให้บริการในระหว่างรอรับใบอนุญาต
- -
- ควรใช้ธนาคารแห่งประเทศไทยดำเนินการ
- ควรกำหนดให้มีมาตรฐานเดียวกัน
- มีผลควรรังเกียจนำ ข้อฯ กำกับ ซึ่งการดูแลได้ด้วยตัว
- ต้นทุน แต่ต้องศึกษา พ.ร.บ. จัดตั้ง สนข. เพื่อกำหนดอำนาจหน้าที่ของ สนข. ให้ชัดเจนและครอบคลุมกิจการของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับรูปแบบบริการโดยสาร มาตราฐานเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม หรือความปลอดภัย และการเชื่อมโยงระบบตั๋วร่วม
- 1 การกำกับดูแลและตรวจสอบ สนข. ควรมีกลไกในการกำกับดูแลและตรวจสอบการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของผู้ให้บริการระบบตั๋วร่วมอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มั่นใจว่าระบบเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด 2 การส่งเสริมและสนับสนุน สนข. ควรมีบทบาทในการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ให้บริการระบบตั๋วร่วมในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ เช่น การให้คำปรึกษา การฝึกอบรม และการสนับสนุนด้านเทคนิค

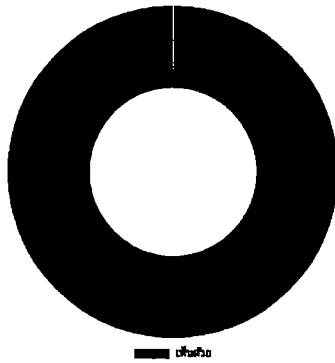
คำถามที่ 5 (ข้อ ๕. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการระงับการชดเชยค่าชดเชยที่ผู้ก่อมลพิษได้จ่ายไปแล้วกรณีที่มีการพบมลพิษเกินเกณฑ์มาตรฐานโดยอัตโนมัติหากผู้ก่อมลพิษไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขการระงับการชดเชยค่าชดเชยหรือไม่) เพื่อเป็นการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม เพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชนหรือไม่)



คำถามที่ 6 (จากข้อ ๓ ผลสรุปการตอบหรือข้อเสนอแนะ)

- ไม่ควรกำหนดให้ผู้ประกอบการส่งสารเคมีต้องได้รับใบอนุญาต
- 
- ต้องร่วมมือกัน แลกเปลี่ยนข้อมูลประกอบการ
- ทั้งนี้ต้องพิจารณาความถี่ของ บท ประทวน ([https://resolution.soc.go.th/PDF\\_UPLOAD/2567/P\\_412433\\_16.pdf](https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2567/P_412433_16.pdf)) ว่าสอดคล้องกับระบบการประเมิน พ.ศ. 2560 และประกาศที่เกี่ยวข้องหรือไม่
- 1 พัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง มีสถานะความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและพฤติกรรมการของผู้ประกอบการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนากระบวนการให้ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น 2 กำหนดมาตรฐานกลาง ควรกำหนดมาตรฐานกลางสำหรับระบบตัวร่วม เพื่อให้ผู้ประกอบการทุกฝ่ายสามารถเชื่อมต่อระบบได้อย่างราบรื่น 3 มาตรฐานการ ควรบูรณาการระบบตัวร่วมเข้ากับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เช่น ระบบทางด่วน ระบบขนส่งมวลชน (Feeder System) เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางที่ไร้รอยต่อ (Seamless Journey)

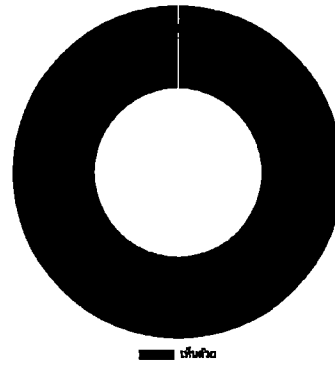
คำถามที่ 7 (ข้อ ๕. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้สามารถดำเนินออกทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมไปใช้ในการส่งเสริมและลดต้นทุนผู้ให้บริการส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมหรือไม่)



คำถามที่ 8 (จากข้อ ๔ ผลสรุปการตอบหรือข้อเสนอแนะ)

- ขอให้ คณะ กรรมการทบทวนในการให้ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยเอกชนและผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ซึ่งให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางรางมีสิทธิ์ได้รับเงินสนับสนุนจากกองทุนตัวร่วม
- 
- อยากรบกวนให้ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมให้ที่มาจากแหล่งอื่นนอกจากรายได้ค่าโดยสารด้วย เช่น การตั้งภาคีรถยนต์ หรือการรับส่วนแบ่งในรถโดยสารสาธารณะต่างหาก เป็นต้น
- ที่มักกองทุนเมืองเขื่อนสามารถเป็นและได้ทุนประจักษ์ให้ครอบคลุมซึ่งต้องพิจารณาถึงหลักกฎหมายมหาชนทางเศรษฐกิจและหลักปฏิบัติในต่างประเทศ รวมถึงการพิจารณาบทบัญญัติตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 มาตรา 75 และมาตราอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 1 การอุดหนุนแบบมีเงื่อนไข (Conditional Subsidies) การอุดหนุนควรมีเงื่อนไขที่ชัดเจนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น 11 อุดหนุนตามระยะเวลาหรือจำนวนผู้โดยสาร เพื่อจูงใจให้ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะมีความถี่ในการให้บริการ 12 อุดหนุนตามการลดค่าโดยสาร เพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์โดยตรงจากการอุดหนุน 13 อุดหนุนตามการใช้เทคโนโลยีที่กำหนด เพื่อส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและเป็นมาตรฐานเดียวกัน 14 อุดหนุนตามการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อส่งเสริมการใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 15 กำหนดผลการอุดหนุน เพื่อป้องกันการพึ่งพาเงินอุดหนุนมากเกินไป และกระตุ้นให้ผู้ประกอบการพัฒนาประสิทธิภาพ 16 กำหนดระยะเวลาการอุดหนุน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถวางแผนธุรกิจและเสริมความแข็งแกร่งกับการแข่งขันในระยะยาว

คำถามที่ 9 (ข้อ ๕ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการระบบตัวร่วมต้องส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมหรือไม่)



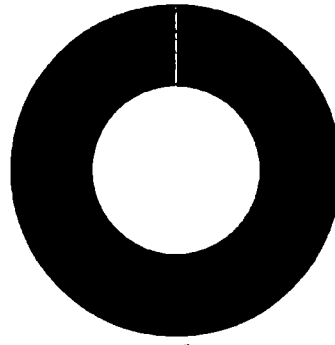
■ ชิ้นผิว

คำถามที่ 10 (จากข้อ ๕ วัตถุประสงค์ของพิธีชงนมแม่)

- 1 ขอให้ สนง. โปรร่วมใจและกำหนดให้ผู้รับจ้างไม่ต้องนำเงินเข้ากองทุน เนื่องจากค่าจ้างมิได้เป็นรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการร่วมด้วย 2 ขอให้ สนง. พิจารณาบทบรรณบทระงับเวลาในการนำเงินกองทุนเข้ากองทุน หรือเงินกองทุน หรือเงินกองทุน และแต่กรณี ให้ถือผลค้ำประกันโดยศาลร่วม และขอให้ยื่นเรื่องขอตั้งถด 31 ฟ.ร.บ. เข้าร่วม ควรกำหนดนิยามคำว่า "รายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการร่วมด้วย" ให้ชัดเจน และขอให้กำหนดให้ผู้รับจ้างไม่ต้องนำเงินเข้ากองทุน เนื่องจากค่าจ้างมิได้เป็นรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการร่วมด้วย 32 กำหนดเงินเข้ากองทุนที่เกิดจากรายได้ดังกล่าวควรมีสักเกณฑ์ อัตราและวิธีการที่เป็นธรรมและเป็นธรรมต่อผู้รับในอนุญาต 33 กองทุนควรมีช่องทางในการหารายได้จากภาคการอื่น ๆ แทนการเชื่อมโยงกับจากผู้รับในอนุญาต อาทิ เช่น ส่วนแบ่งภาษีเงินได้ ส่วนแบ่งจาก VAT หรือค่าธรรมเนียมการใช้รถส่วนตัวซึ่งรถเมืองบางพื้นที่ เป็นต้น 34 ขอให้ยื่นเรื่องขอตั้งถด
- 
- 1 ยึดจากการนำส่งเงินเข้ากองทุน ควรกำหนดอัตราที่สมเหตุสมผล ไม่เป็นการระงับผู้ประกอบการมากเกินไป และเมื่อหมดต่อกรณีสนับสนุนการดำเนินงานของกองทุน อาจพิจารณาจากสัดส่วนของรายได้ ปริมาณการจ้างงาน หรือปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ควรมีการทบทวนอัตราเงินเข้ากองทุน เป็นระยะๆ 2 ประมวลระงับกิจการที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุน ควรกำหนดประเภทของกิจการที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุน ให้ชัดเจน เช่น ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทุกประเภทที่ใช้รถส่วนตัว ผู้ให้บริการรถแท็กซี่สาธารณะ ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะ ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะ

page3

คำถามที่ 1 (ข้อ ๖ ส่วนเงินส่วนเกินที่กำหนดให้ผู้รับในอนุญาตประกอบกิจการร่วมด้วยมีอายุเกินสิบปีนับแต่วันที่ได้ออกในอนุญาตหรือไม่)

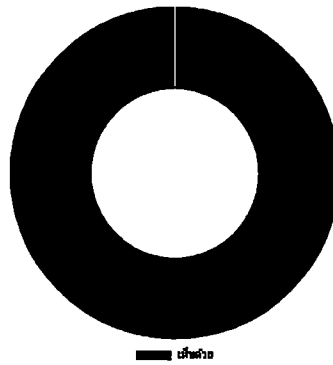


■ ชิ้นผิว

คำถามที่ 2 (จากข้อ ๖ วัตถุประสงค์ของพิธีชงนมแม่)

- ขอให้พิจารณาบทบรรณให้ผู้รับในอนุญาต ผู้ร่วมลงทุน ผู้รับจ้างให้บริการเป็นรถแท็กซี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอนุญาตซึ่งมีอายุเท่ากับระยะเวลาสัญญาฉบับงาน สัญญาจ้างผู้ร่วมลงทุน สัญญาจ้างผู้รับจ้างให้บริการเป็นรถแท็กซี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง แล้วแต่กรณี
- ความที่ช่วงเวลาให้บทบรรณตรวจสอบถึงคุณภาพของการให้บริการ
- กำหนดผลลดบทบรรณที่รัฐจะนำมาเป็นผลลดให้ประชาชนที่ชัดเจน ไม่ยึดเอาอายุหรือผู้ประกอบการเอกชน
- 
- 1 กำหนดอายุในอนุญาตแบบขั้นบันได อาจพิจารณาจากผลอายุในอนุญาตแบบขั้นบันได เช่น ในช่วงแรกอาจกำหนดอายุในอนุญาต 5 ปี และหากผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขและให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็สามารถต่ออายุในอนุญาตได้อีก 5 ปี เป็นต้น วิธีนี้จะช่วยสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการพัฒนาการให้บริการอย่างต่อเนื่อง 2 กำหนดอายุในอนุญาตตามประเภทของกิจการ อาจพิจารณาจากผลอายุในอนุญาตตามประเภทของบริการ เช่น ในอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริการจัดการขยะได้หลาย อาจมีอายุ 10 ปี ในขณะที่ในอนุญาตการให้บริการรถแท็กซี่หรือให้บริการขนส่ง อาจมีอายุ 5-7 ปี เนื่องจากแผนที่ไม่ได้เป็นทรัพย์สินถาวรให้บริการออกบัตรจะให้บริการขนส่งเป็นการมีผลต่อเนื่องกว่า

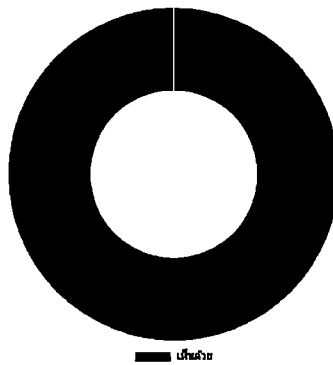
คำถามที่ 3 (ข้อ ๗ ส่วนเงินส่วนเกินที่กำหนดให้ผู้รับในอนุญาตที่ถูกต้องหักเงินในอนุญาตไม่สามารถขอรับเงินในอนุญาตขั้นในระบบร่วมได้หรือไม่)



คำถามที่ 4 (จากข้อ ๗ แผนสรุปประกอบพิธีข้อเสนอแนะ)

- ขอให้พิจารณาบทบทวนและขอให้นำกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตที่ถูกสั่งพักใช้ในใบอนุญาตไม่สามารถขอรับใบอนุญาตอื่นในระบบชั่วคราว
- 
- ให้มีอายุอนุญาตใหม่ปีหน้า
- 1 การพิจารณาขออนุญาตใช้ใบอนุญาต ควรมีการพิจารณาเหตุผลแห่งการพักใช้ในใบอนุญาตอย่างรอบคอบและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงความร้ายแรงของการกระทำผิด เจตนา และผลกระทบที่ก่อขึ้น 2 การเปิดโอกาสให้ยื่นขอ ผู้รับใบอนุญาตควรมีโอกาสยื่นขอและอุทธรณ์คำสั่งพักใช้ในใบอนุญาตได้ เพื่อความเป็นธรรม

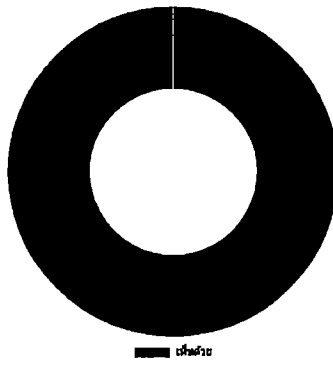
คำถามที่ 5 (ข้อ ๘ ส่วนที่มีผลกับการกำหนดเวลาการขยับเป็นคดีสำหรับผู้ใช้ใบอนุญาตที่ไม่ประสงค์ขยับขออนุญาตชั่วคราวหรือไม่โดยพิจารณาจากข้อกฎหมายที่ใช้บริการหรือไม่)



คำถามที่ 6 (จากข้อ ๘ แผนสรุปประกอบพิธีข้อเสนอแนะ)

- 
- ควรกำหนดลงโทษเพิ่มเติมไว้ในระหว่างที่ยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ ห้ามประกอบการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับวินหรือผู้ประกอบการอื่นใดที่ออกใบอนุญาตให้บริการ
- 1 นอกเหนือจากมาตรการขยับเป็นคดี ควรมีการกำหนดมาตรการอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น การพักใช้ในใบอนุญาต หรือการงดออกใบอนุญาต ในกรณีที่มีผู้ใช้ใบอนุญาต กระทำความผิดซ้ำหรือกระทำความผิดซ้ำ (มาตรา 26, 27) 2 ส่งเสริมให้มีช่องทางบริการร้องเรียนที่หลากหลายและเข้าถึงได้ง่าย และมีการติดตามแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเป็นระบบ 3 สร้างแรงจูงใจเชิงบวกควบคู่กับมาตรการลงโทษ เช่น การให้รางวัลหรือการยกย่องผู้รับใบอนุญาตที่ปฏิบัติตามเงื่อนไขและให้บริการที่ดี

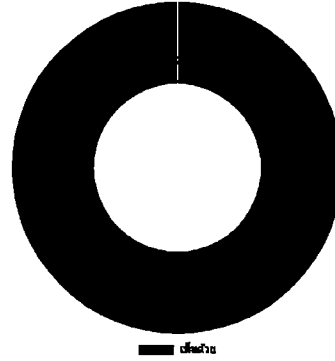
คำถามที่ 7 (ข้อ ๙ ส่วนที่มีผลกับการกำหนดโทษทางอาญาสำหรับผู้ประกอบการขนส่งชั่วคราวโดยมีผู้ใช้ใบอนุญาตหรือ ผู้ประกอบการบริการรถโดยสารสาธารณะใดก็ตามที่ไม่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติหรือไม่)



คำถามที่ 8 (จากข้อ ๙ แผนสรุปประกอบพิธีข้อเสนอแนะ)

- 1 ขอไว้ สนข. พิจารณา ให้ผู้ประกอบการที่ประกอบกิจการอยู่ในตัวได้รับใบอนุญาตโดยไม่ต้องยื่นขออีก 2 ขอไว้ สนข. พิจารณาบททวนผ่านคณะกรรมการเฉพาะกิจให้ผู้ประกอบการที่มีระยะเวลาสัมภาระที่รอรับใบอนุญาตตามปฏิทินวันที่ที่กำหนดไว้
- 
- ปรับแก้เรื่องค่าเสียหายหรือ ค่าฤชาคารให้มีอัตราขนาดเก็บหรือค่า
- ควรกำหนดสหพันธ์หรืออื่นใดในระหว่างที่ยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ ให้ผู้ประกอบการขนส่งที่เกี่ยวกับเงินหรือผลประโยชน์ใดที่ต่อแผนกการใช้บริการ หรือ กระทั่งการถือครองใบอนุญาตประกอบการ
- ควรพิจารณาการกำหนดโทษที่ครอบคลุมถึงการที่ผู้ประกอบการขนส่งเข้าร่วมกับหรือระบบการชำระเงินไม่มีความปลอดภัย

คำแนะที่ 8 (ข้อ ๑๐. ห้ามยื่นข้อมติการชำระหนี้ในใบอนุญาตตามที่กำหนดในบัญชีกำหนดชำระบัญชีหรือไม่)



คำแนะที่ 10 (จากข้อ ๑๐ เสนอขอชำระหนี้หรือยื่นขอชำระ)

- ขอไว้ สนข. ชี้แจง
- 
- ต้องพิจารณาประกาศ สนข. ที่กำหนดให้ยึดชำระหนี้ตามการอนุญาตแต่การยื่นขอเป็นรูปประกอบธุรกิจตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงิน 0 บาท (<https://ratchakitchee.soc.go.th/documents/50914.pdf>)
- 1 ปรับแก้อัตราค่าธรรมเนียม ให้มีมาตรฐานกับต้นทุนที่แท้จริงในการให้บริการของหน่วยงานรัฐ โดยอ้างอิงจากการศึกษาและวิเคราะห์ต้นทุนอย่างละเอียด 2 กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมแบบขั้นบันได (tiered system) ตามขนาด, ประเภท, และขอบเขตการให้บริการของผู้ประกอบการ โดยผู้ประกอบการอาจมีค่าธรรมเนียมเบื้องต้นสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ 3 ลดอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับกิจการที่อยู่ในอนุญาต ให้ต่ำกว่าการขอใบอนุญาตใหม่ 4 ยกเว้นค่าธรรมเนียม สำหรับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่เป็นหน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ 5 พิจารณาสิทธิหรือลดค่าธรรมเนียม สำหรับผู้ประกอบการที่ให้บริการในพื้นที่ห่างไกล ทุรกันดาร หรือ ให้บริการแก่ผู้มีรายได้น้อย เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึง 6 กำหนดให้มีการทบทวนอัตราค่าธรรมเนียม เป็นระยะ ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและต้นทุนที่มีเปลี่ยนแปลงไป 7 มีคณะกรรมการลดอัตราค่าธรรมเนียม ที่ใช้ในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม เพื่อความโปร่งใสและตรวจสอบได้



เลขที่ (ID) 4782

ครั้งที่รับฟัง **01** ดูรายงาน

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (ฉบับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว) ครั้งที่ 2

ร่างกฎหมาย เปิดรับฟัง 28 ธ.ค 67 - 11 ม.ค. 68

รับฟังผ่านระบบกลาง (ผลลัพธ์)

รับฟังผ่านช่องทางอื่น

สรุปผลการเปิดรับฟังความคิดเห็น

[ดูรายงานฉบับเต็ม](#)

จำนวนผู้เข้าร่วมทั้งหมด : **19**

Online : 19 Offline : 0

Online จำนวนผู้เข้าร่วมทั้งหมด **19**

**0**

**0**

**19**



(สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) Unit Super Admin

[หน้าหลัก](#) / [ร่างกฎหมาย](#) / ผลลัพธ์

[แบบสำรวจการใช้งานที่บ้าน](#)

1 ชื่อ-นามสกุล



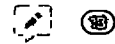
2.หน่วยงาน



3.โทรศัพท์



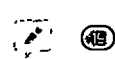
4 สถานะ



5 จากข้อ 4 เลือก "อื่นๆ" (โปรดระบุ)



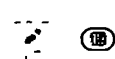
6 ข้อ ๑. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมีหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมหรือไม่



7 จากข้อ ๑ เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :



8 ข้อ ๒. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรออกหลักเกณฑ์เกี่ยวกับรูปแบบบัตรโดยสาร มาตรฐานเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม รหัสความปลอดภัย และการเชื่อมต่อระบบตัวร่วมหรือไม่



9 จากข้อ ๒ เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :



10 ข้อ ๓. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาเพื่อกำหนดให้การประกอบกิจการขนส่ง สาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม เพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชนหรือไม่



- 11. จากข้อ ๓ เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ :  
- 12. ข้อ ๔ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้สามารถนำเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมไปใช้ในการส่งเสริมและอุดหนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมหรือไม่  
- 13. จากข้อ ๔ เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ:  
- 14. ข้อ ๕ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมหรือไม่  
- 15. จากข้อ ๕ เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ  
- 16. ข้อ ๖ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีอายุสิบปีนับแต่วันที่ได้ออกใบอนุญาตหรือไม่  
- 17. จากข้อ ๖ เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ.  
- 18. ข้อ ๗. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตไม่สามารถขอรับใบอนุญาตอื่นในระบบตัวร่วมได้ หรือไม่  
- 19. จากข้อ ๗ เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ  
- 20. ข้อ ๘ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดมาตรการปรับเป็นพินัยสำหรับผู้รับใบอนุญาตที่ไม่นำส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมหรือไม่ แก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการหรือไม่  
- 21. จากข้อ ๘ เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ.  
- 22. ข้อ ๙. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดโทษทางอาญาสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาตหรือ ผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ไม่ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้หรือไม่  
- 23. จากข้อ ๙ เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ.  
- 24. ข้อ ๑๐. ท่านเห็นด้วยกับการอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตตามที่กำหนดในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติหรือไม่  
- 25. จากข้อ ๑๐ เหตุผลประกอบหรือข้อเสนอแนะ:  
- 26. ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม  

Collection ที่ใช้      Textbox

**คำตอบ**

<p>1. มาตรา 3 นิยาม: ปรับปรุง: เพิ่มเติมนิยามให้ครอบคลุมเทคโนโลยีใหม่ ๆ และขยายความให้ชัดเจนยิ่งขึ้น 2. มาตรา 5 องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม: ปรับปรุง: เพิ่มผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และตัวแทนจากภาคประชาชนผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ 3. มาตรา 9 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม: ปรับปรุง, เพิ่มอำนาจหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของข้อมูล กำหนดหลักเกณฑ์การเชื่อมต่อกับระบบอื่น และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีแบบเปิด</p> <p>4. มาตรา 13 อำนาจหน้าที่ของสำนักงาน: ปรับปรุง: เพิ่มอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล กำหนดมาตรฐาน API และส่งเสริมการใช้ Open Data 5. มาตรา 15 การขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการ: ปรับปรุง. กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีแผนการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลและแผนการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน 6. มาตรา 18 คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต: ปรับปรุง: เพิ่มเติมนคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต โดยกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีความมั่นคงทางการเงิน มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี และมีธรรมาภิบาล 7. มาตรา 23 หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต: ปรับปรุง: เพิ่มหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีแบบเปิด 8. มาตรา 30 การขอรับใบอนุญาตและการโอนสิทธิ์: ปรับปรุง: กำหนดขอบเขตความรับผิดชอบที่ชัดเจน กรณีโอนสิทธิ์ และการรับช่วงสิทธิ์ 9. มาตรา 31 การหยุดให้บริการ: ปรับปรุง. กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตต้องแจ้งแผนการหยุดให้บริการและแผนการโอนถ่ายผู้โดยสาร 10. มาตรา 36 การนำส่งเงินเข้ากองทุน: ปรับปรุง: กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินเข้ากองทุนตามสัดส่วนของรายได้หรือจำนวนผู้โดยสาร</p>
<p>ควรกำหนดตัวร่วมให้ครอบคลุมถึงการโดยสารเหมาเที่ยวหรืออัตราคงที่ในห้วงระยะเวลาหนึ่ง (day pass) ด้วย</p>
-
<p>ถ้าเป็นไปได้ ราคาค่าโดยสารของรถเมล์ รถไฟฟ้า เรือ หรืออื่นๆควรแยกจากกันให้ชัดเจน และเรทราคาที่ 10บาทตลอดสายสำหรับรถเมล์ และ20บาทตลอดสายสำหรับรถไฟฟ้าเพื่อส่งเสริมการใช้งานขนส่งมวลชนที่มากขึ้น</p>

ควรมีแหล่งรายได้เข้ามาอุดหนุนเพิ่มเติมอย่างยั่งยืน คำสัมปทาน เป็นต้น

อยากได้ตัวร่วมในเดียวที่ใช้สะดวกสำหรับการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิ้งค์เร็วได้ มีค่าโดยสารถูกที่สุด โดยการสนับสนุนของรัฐบาล

อยากให้รัฐบาลสนับสนุนให้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าทุกสาย ด้วยบัตรใบเดียว ต้องมีค่าโดยสารที่ถูกกว่าปัจจุบัน

รัฐควรส่งเสริมให้ใช้บัตรใบเดียว เดินทางด้วยรถไฟฟ้า รถเมล์ เรือ ร่วมกันได้ โดยมีค่าโดยสารสอดคล้องกับค่าแรงขั้นต่ำ

1. "ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง" หมายความว่า การให้บริการในการประมวลผลรับส่งข้อมูล และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินจากการทำธุรกรรมในระบบตัวร่วม คำว่า "ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง" ควรหมายถึง "สถานที่" แต่เหตุใดนิยามของคำดังกล่าวกลับให้นิยามเป็นลักษณะการกระทำ ขอให้พิจารณาว่าคำนิยามดังกล่าวสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและเจตนารมณ์ของ สนช. หรือไม่ 2. มาตรา 5 "ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย ..." ระบบตัวร่วมมีความเกี่ยวข้องกับระบบการชำระเงินและข้อมูลส่วนบุคคล ในปัจจุบัน กฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงินและกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ภายใต้การกำกับดูแล/ควบคุมโดยธนาคารแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ตามลำดับ จึงขอให้ สนช. พิจารณาว่า มีควรเพิ่มผู้แทนจากธนาคารแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลหรือไม่ ขอให้ สนช. พิจารณาว่า มีความจำเป็นต้องเพิ่มผู้แทนจากธนาคารแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล 3. "ผู้ให้บริการขนส่ง" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ คำว่า "ผู้ให้บริการขนส่ง" ให้นิยามว่า "หน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน" จึงมีข้อสังเกตว่า ผู้ให้บริการขนส่งรายหนึ่งควรจะมีสถานะเป็นหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานเอกชนอย่างใดอย่างหนึ่ง ขอให้พิจารณาว่าคำนิยามดังกล่าวสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและเจตนารมณ์ของ สนช. หรือไม่ 4. มาตรา 39 ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้ (1) เข้าไปในสถานที่ประกอบกิจการสถานที่ตั้ง หรือสถานที่ซึ่งรวบรวมหรือประมวลข้อมูลของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นจนถึงพระอาทิตย์ตก หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น เพื่อตรวจสอบกิจการ สันทัด และหนี้สิน รวมทั้งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม (3) ยึดหรืออายัดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบหรือการดำเนินคดี 4.1 เมื่อพิจารณาจากร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วมแล้ว ร่าง พ.ร.บ. ได้ให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ไว้อย่างกว้างขวาง เฉกเช่นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแก่ เช่น การให้อำนาจตาม (1) และ (3) เป็นการให้อำนาจที่ทับซ้อนกับอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจและอาจส่งผลกระทบต่อให้บริการระบบตัวร่วมและการสืบสวนสอบสวนตามกระบวนการยุติธรรม เนื่องจาก สนช. ไม่ได้มีความเชี่ยวชาญในกระบวนการสืบสวนสอบสวน 4.2 การตรวจสอบสถานะของกิจการ สันทัด และหนี้สิน สามารถตรวจสอบจากฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้อยู่แล้ว จึงไม่มีความจำเป็นในการให้อำนาจดังกล่าวอีก ขอให้ สนช. พิจารณาทบทวนยกเลิกการให้อำนาจตามมาตรา 39 (1) และ (3) 5. บทเฉพาะกาล ร่าง พ.ร.บ. ตัวร่วม จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีได้กำหนดกรอบระยะเวลาให้ผู้ประกอบธุรกิจมีระยะเวลาในเตรียมการเพื่อขอรับใบอนุญาตและปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้ จึงอาจเป็นเหตุให้ผู้ประกอบธุรกิจปฏิบัติไม่สอดคล้องกับหน้าที่ที่กำหนดเอาไว้โดยมิได้เจตนาเป็นเหตุให้ได้รับโทษปรับหรือโทษอาญา ขอให้ สนช. พิจารณาทบทวนกำหนดกรอบระยะเวลาให้ผู้ประกอบธุรกิจมีระยะเวลาเตรียมการเพื่อขอรับใบอนุญาตและปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้

## Offline จำนวนผู้เข้าร่วมทั้งหมด

รายงานที่หน่วยงานแบบ

เอกสารแนบรายงาน

← ย้อนกลับ

ร่างพระราชบัญญัติการคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๖๒

สรุปสาระสำคัญของ

< ๑๐๕

ร่างพระราชบัญญัติการคุ้มครองผู้บริโภค

ร่างพระราชบัญญัติการคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๖๒

ร่างพระราชบัญญัติการคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๖๒

1. ชื่อการแก้ไขกฎหมาย

สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษาขอเสนอร่างพระราชบัญญัติการคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังนี้

2. วัตถุประสงค์ของการแก้ไขกฎหมาย

สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษาขอเสนอร่างพระราชบัญญัติการคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และเพื่อให้การคุ้มครองผู้บริโภคมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3. เนื้อหาสาระของการแก้ไขกฎหมาย

สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษาขอเสนอร่างพระราชบัญญัติการคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และเพื่อให้การคุ้มครองผู้บริโภคมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๖๒



๒๕๖๒

๒๕๖๒

ฉบับที่ ๑๖ พ.ศ. ๒๕๖๒

## แผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรอง

ลำดับ ที่	กฎหมายลำดับรอง	อาศัยความ ตามความในมาตรา	กรอบสาระสำคัญ
๑	ประกาศมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม	๑๓ (๓) (ก)	กำหนดมาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และการบริหารจัดการรหัสระบบความปลอดภัย สำหรับผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม และผู้ประกอบการที่ให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อให้มีมาตรฐานการให้บริการระบบตัวร่วมและการบริหารจัดการรหัสระบบความปลอดภัยเดียวกัน ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานสากล
๒	ประกาศหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	๑๓ (๓) (ข)	กำหนดมาตรการ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดของระบบตัวร่วมสำหรับกิจการที่เกี่ยวข้องหรือกิจการต่อเนื่องกับระบบตัวร่วม เช่น เงื่อนไข รูปแบบ และหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินการเชิงพาณิชย์ของผู้ประกอบการที่ให้บริการระบบตัวร่วม เป็นต้น ที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานระบบตัวร่วม
๓	ประกาศหลักเกณฑ์การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาต	๑๓ (๓) (ค)	กำหนดวิธีการ และระยะเวลาการดำเนินงานในการเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางกับผู้ให้บริการภาคขนส่งทั้งรายเดิมและรายใหม่ เพื่อให้การบูรณาการระบบตัวร่วมเป็นไปโดยสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ
๔	ระเบียบการบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม	๑๓ (๓) (ง)	กำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม
๕	ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข การขอใบอนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียม	๑๕	กำหนดหลักเกณฑ์การอนุญาตการประกอบกิจการบริหารจัดการระบบตัวร่วม คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต และระยะเวลาการประกอบกิจการภายใต้ใบอนุญาต การพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการของผู้รับใบอนุญาต
๖	ประกาศกำหนดประเภทนิติบุคคลอื่น	๑๘ (๑)	กำหนดประเภทนิติบุคคลอื่น

ลำดับ ที่	กฎหมายลำดับรอง	อาศัยความ ตามความในมาตรา	กรอบสาระสำคัญ
๗	ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ ทุนจดทะเบียน	๑๘ (๒)	กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับทุนจดทะเบียนของผู้ขอรับใบอนุญาต
๘	ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการโอนสิทธิตามใบอนุญาต ให้บุคคลอื่น	๒๐	กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่นดำเนินการแทน
๙	ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการพักหรือหยุดให้บริการ ระบบตัวร่วม	๒๑ วรรคสอง	กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม
๑๐	ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเลิกประกอบกิจการ ระบบตัวร่วม	๒๒	กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วม
๑๑	ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง ข้อมูลส่วนบุคคล และประมวลผลข้อมูลเพื่อการรายงาน ข้อมูลต่อสำนักงาน	๒๓ (๓)	กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการรวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง ข้อมูลส่วนบุคคล และประมวลผลข้อมูลเพื่อการรายงานข้อมูลต่อสำนักงาน รวมทั้ง การป้องกัน ข้อมูลส่วนตัวของกลุ่มลูกค้า การรวบรวม การทำงานหรือการดำเนินธุรกรรม และผลกระทบ ที่ส่งผลต่อระบบตัวร่วม
๑๒	ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขการประกอบกิจการศูนย์บริหาร จัดการรายได้กลาง	๒๔	กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

ลำดับ ที่	กฎหมายลำดับรอง	อาศัยความ ตามความในมาตรา	กรอบสาระสำคัญ
๑๓	ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การระงับการดำเนินกิจการศูนย์บริหารจัดการ รายได้กลางทั้งหมดหรือบางส่วน	๒๕	กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการระงับการดำเนินกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ทั้งหมดหรือบางส่วน ตามพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... หรือกฎหมายอื่น มีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์
๑๔	ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ คำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม และประกาศ หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม ทางการเงิน	๓๑	กำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ค่าบริการ ค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใดในระบบตัวร่วม หรือการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งในกิจการที่เกี่ยวข้องหรือกิจการต่อเนื่องกับระบบขนส่ง หรือระบบตัวร่วม (ถ้ามี) เพื่อกำหนดกรอบอัตรา หรือ โครงสร้างอัตราต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นผู้จัดเก็บและผู้ประกอบการเป็นผู้จัดเก็บ หรือค่าธรรมเนียมระหว่างกัน
๑๕	กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม (ค่าโดยสารร่วมระบบรถไฟฟ้า / ส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบ)	๓๒	กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม (ค่าโดยสารร่วมระบบรถไฟฟ้า / ส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบ)
๑๖	ระเบียบหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราส่งเงินเข้ากองทุนของผู้รับ โบนัส	๓๖	กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราการส่งเงินเข้ากองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม ของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนของกองทุนฯ ในการสนับสนุน การบริหารจัดการระบบตัวร่วมและระบบขนส่ง
๑๗	ระเบียบการใช้จ่ายเงินกองทุน	๓๗ วรรคสอง	กำหนด แนวทาง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และลำดับความสำคัญของการใช้จ่ายเงินกองทุน ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด
๑๘	ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนด เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัย ตามพระราชบัญญัติการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม พ.ศ. ....	๔๖	กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

หมายเหตุ. : ระยะเวลาการดำเนินการ มีกำหนดเวลา ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... มีผลบังคับใช้

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

(นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ กับคณะ ผู้เสนอ)



(๑๐๗)



# ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๔๐๔/๐๐๕๓

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
เลขที่รับ ๑๗๕๑ / ๒๕๖๘
วันที่ ๒๘ ม.ค. ๖๘
เวลา ๑๕.๓๕

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๘

มกราคม ๒๕๖๘

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงิน

เรียน เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๔/๐๘๔๔ ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินซึ่งนายกรัฐมนตรีลงนามรับรองแล้ว จำนวน ๑ ฉบับ

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีแจ้งว่าอยู่ระหว่างขอทราบความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) ซึ่งประธานสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาว่าเป็นร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๓๔ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ในการนี้ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีได้นำร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว พร้อมความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกราบเรียนนายกรัฐมนตรีพิจารณาและลงนามรับรองร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) แล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายสมคิด เชื้อคง)

รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง  
ปฏิบัติราชการแทน เลขาธิการนายกรัฐมนตรี

กองประสานงานการเมือง

โทร. ๐ ๒๒๘๘ ๔๐๐๐ ต่อ ๔๔๒๐

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ saraban@thaigov.go.th

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักงานการประชุม  
รับที่ ๑๒๒ / ๒๕๖๘  
วันที่ ๒๘ / ม.ค. / ๖๘ เวลา ๑๕.๐๕  
ส่งกลุ่มงาน พวบ.๒ ดำเนินการ

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒  
รับที่ ๓๓ / ๒๕๖๘  
วันที่ ๒๘ / ม.ค. / ๖๘ เวลา ๑๕.๑๐ น.

(สำเนา)

เลขรับ ๓/๒๕๖๘ วันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๘

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๒๒ มกราคม ๒๕๖๘

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจร่วม พ.ศ. ....

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติฯ และเอกสารประกอบในเรื่องนี้

ข้าพเจ้ากับคณะ ขอเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจร่วม พ.ศ. .... พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ประกอบกับ เอกสารการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญ (ถ้ามี) มาเพื่อได้โปรดนำเสนอสภาผู้แทนราษฎร พิจารณาและหากสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้วก็ได้โปรดนำเสนอวุฒิสภาพิจารณาตามรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) สุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ ผู้เสนอ

(นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) ณัฐพงษ์ เรืองปัญญาวุฒิ ผู้เสนอ  
(นายณัฐพงษ์ เรืองปัญญาวุฒิ)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) สิทธิพล วิบูลย์ธนากุล ผู้เสนอ  
(นายสิทธิพล วิบูลย์ธนากุล)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) สกล สุนทรวานิชย์กิจ ผู้เสนอ  
(นายสกล สุนทรวานิชย์กิจ)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) ณัฐพงศ์ เปรมพูลสวัสดิ์ ผู้เสนอ  
(นายณัฐพงศ์ เปรมพูลสวัสดิ์)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) ทิพา ปวีณาเสถียร ผู้เสนอ  
(นางทิพา ปวีณาเสถียร)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) ณัฐวุฒิ บัวประทุม ผู้เสนอ  
(นายณัฐวุฒิ บัวประทุม)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) แอนศิริ วลัยกนก ผู้เสนอ  
(นางสาวแอนศิริ วลัยกนก)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) วีรฐ รักษ์เที่ยง ผู้เสนอ  
(นายวีรฐ รักษ์เที่ยง)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) ธัญธร ธนินวัฒน์นารถ ผู้เสนอ  
(นายธัญธร ธนินวัฒน์นารถ)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) ประสิทธิ์ ปัทมผดุงศักดิ์ ผู้เสนอ  
(นายประสิทธิ์ ปัทมผดุงศักดิ์)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) กฤษณ์หิรัญ เลิศอุทธรณ์ภักดี ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) สว่างจิตต์ เลาหะโรจนพันธ์ ผู้เสนอ
(นายกฤษณ์หิรัญ เลิศอุทธรณ์ภักดี)	(นางสว่างจิตต์ เลาหะโรจนพันธ์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) พงศธร ศรเพชรนรินทร์ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) จรัส คุ่มไข่น้ำ ผู้เสนอ
(นายพงศธร ศรเพชรนรินทร์)	(นายจรัส คุ่มไข่น้ำ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) คำพอง เทพาคำ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) สรพัช ศรีปราชญ์ ผู้เสนอ
(นายคำพอง เทพาคำ)	(นายสรพัช ศรีปราชญ์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) ชัชวาล อภิรักษ์มันคง ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ปิยชาติ รุจิพรวศิน ผู้เสนอ
(นายชัชวาล อภิรักษ์มันคง)	(นายปิยชาติ รุจิพรวศิน)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) วิวิสิทธิ์ ปันสวนปลูก ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) เอกราช อุดมอำนวยการ ผู้เสนอ
(นายวิวิสิทธิ์ ปันสวนปลูก)	(นายเอกราช อุดมอำนวยการ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) ว่าที่ร้อยตรี สมชาติ เตชถาวรเจริญ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) สมดุลย์ อุตเจริญ ผู้เสนอ
(สมชาติ เตชถาวรเจริญ)	(นายสมดุลย์ อุตเจริญ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) นิติพล ผิวเหมาะ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) จิรัญ ท่องสุวรรณ ผู้เสนอ
(นายนิติพล ผิวเหมาะ)	(นายจิรัญ ท่องสุวรรณ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) คุณากร มั่นนทีรีย ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) อนุสรณ์ แก้ววิเชียร ผู้เสนอ
(นายคุณากร มั่นนทีรีย)	(นายอนุสรณ์ แก้ววิเชียร)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) นพดล ทิพยชล ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) เกียรติคุณ ต้นยาง ผู้เสนอ
(นายนพดล ทิพยชล)	(นายเกียรติคุณ ต้นยาง)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) ปรีดี เจริญศิลป์ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ธีรจชัย พันธุมาศ ผู้เสนอ
(นายปรีดี เจริญศิลป์)	(นายธีรจชัย พันธุมาศ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) ชิษณุพงศ์ ตั้งเมธากุล ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ภัณฑิล น่วมเจิม ผู้เสนอ
(นายชิษณุพงศ์ ตั้งเมธากุล)	(นายภัณฑิล น่วมเจิม)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) รักชนก ศรีนอก ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ประเสริฐพงษ์ ทรนุวัตร์ ผู้เสนอ
(นางสาวรักชนก ศรีนอก)	(นายประเสริฐพงษ์ ทรนุวัตร์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) เฉลิมพงศ์ แสงดี ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) เพชรรัตน์ ใหม่ขมภู ผู้เสนอ
(นายเฉลิมพงศ์ แสงดี)	(นางสาวเพชรรัตน์ ใหม่ขมภู)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) จุฬาลักษณ์ ชันสุธรรม ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ศุภสิทธิ์ พจน์ฐศักดิ์ ผู้เสนอ
(นางจุฬาลักษณ์ ชันสุธรรม)	(นายศุภสิทธิ์ พจน์ฐศักดิ์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) ณรงค์ อุฬารกุล ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) อิทธิพล ชลธราศิริ ผู้เสนอ
(นายณรงค์ อุฬารกุล)	(นายอิทธิพล ชลธราศิริ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) วรรณวิภา ไม้สน ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) กรุณพล เทียนสุวรรณ ผู้เสนอ
(นางสาววรรณวิภา ไม้สน)	(นายกรุณพล เทียนสุวรรณ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) ทิสรัตน์ เลหาพล ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) จรยุทธ จตุรพรประสิทธิ์ ผู้เสนอ
(นางสาวทิสรัตน์ เลหาพล)	(นายจรยุทธ จตุรพรประสิทธิ์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) สุภกร ตันติไพบูลย์ธนะ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ปวีตรา จิตตกิจ ผู้เสนอ
(นายสุภกร ตันติไพบูลย์ธนะ)	(นางสาวปวีตรา จิตตกิจ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) อานูภาพ ลิขิตอำนวยชัย ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ธีญวัจน์ กมลวงศ์วัฒน์ ผู้เสนอ
(นายอานูภาพ ลิขิตอำนวยชัย)	(นายธีญวัจน์ กมลวงศ์วัฒน์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) กิตติภณ ปานพรหมมาศ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) อภิสิทธิ์ ไส้ศัตรูไกล ผู้เสนอ
(นายกิตติภณ ปานพรหมมาศ)	(นายอภิสิทธิ์ ไส้ศัตรูไกล)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) ภูริวรรธก์ ใจสำราญ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) จุลพงศ์ อยู่เกษ ผู้เสนอ
(นายภูริวรรธก์ ใจสำราญ)	(นายจุลพงศ์ อยู่เกษ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) ธีรพงษ์ พิพัฒน์ไชยศิริ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) วรภพ วิริยะโรจน์ ผู้เสนอ
(นายธีรพงษ์ พิพัฒน์ไชยศิริ)	(นายวรภพ วิริยะโรจน์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) ศุภโชติ ไชยสังข์ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) รอมฏอน ปันจอร์ ผู้เสนอ
(นายศุภโชติ ไชยสังข์)	(นายรอมฏอน ปันจอร์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) เขตวัน เตือประโคน ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) นนท์ ไพศาลลิ้มเจริญกิจ ผู้เสนอ
(นายเขตวัน เตือประโคน)	(นายนนท์ ไพศาลลิ้มเจริญกิจ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) กฤษฏี ชีวะธรรมานนท์ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) สุรพันธ์ ไวยากรณ์ ผู้เสนอ
(นางสาวกฤษฏี ชีวะธรรมานนท์)	(นายสุรพันธ์ ไวยากรณ์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
(ลงชื่อ) ชิตวัน ชินอนูวัฒน์ ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) กัณตภณ ดวงอัมพร ผู้เสนอ
(นายชิตวัน ชินอนูวัฒน์)	(นายกัณตภณ ดวงอัมพร)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน

(ลงชื่อ) อนุรักษ์ สุมนธรรม (นายอนุรักษ์ สุมนธรรม) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ศุภณัฐ มินชัยนันท์ (นายศุภณัฐ มินชัยนันท์) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	ผู้เสนอ
(ลงชื่อ) อนุรักษ์ โทวิจักษณ์ชัยกุล (นายอนุรักษ์ โทวิจักษณ์ชัยกุล) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ชยพล สท้อนดี (นายชยพล สท้อนดี) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	ผู้เสนอ
(ลงชื่อ) กมนทรศน์ กิตติสุนทรสกุล (นางสาวกมนทรศน์ กิตติสุนทรสกุล) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ชุติมา คชพันธ์ (นางสาวชุติมา คชพันธ์) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	ผู้เสนอ
(ลงชื่อ) พิรัชฐ์ วัชรสินธุ์ (นายพิรัชฐ์ วัชรสินธุ์) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) วีรนนท์ ฮวดศรี (นายวีรนนท์ ฮวดศรี) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	ผู้เสนอ
(ลงชื่อ) ศนิवार บัวบาน (นางสาวศนิवार บัวบาน) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน	ผู้เสนอ	(ลงชื่อ) ผู้เสนอ	

สำเนาถูกต้อง



(นายสมิทธิชัย จันทรเพ็ญ)  
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ  
สำนักการประชุม

นางสาวปวีณา วงษ์งาม/พิมพ์  
นางภัทราพร กล่อมเสนาะ/ทาน  
นางสาวรัตน์กมล ขึ้นสมบุญ/ตรวจ

บันทึกหลักการและเหตุผล  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม  
พ.ศ. ....

---

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีระบบการบริหารจัดการในการจัดเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ แตกต่างกัน ทำให้ประชาชนผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะกลุ่มที่จำเป็นต้องใช้บริการหลายเส้นทางหรือหลายรูปแบบการเดินทางในการเดินทางแต่ละครั้ง ไม่ได้ได้รับความสะดวกรวดเร็ว รวมถึงต้องประสบกับปัญหา ค่าโดยสารที่แพงเกินควรอันเนื่องมาจากการไม่บูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างผู้ให้บริการต่าง ๆ ดังนั้น เพื่อเป็นการลดภาระ อำนวยความสะดวก และสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะแก่ประชาชน อีกทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็ว เป็นระบบ และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น สมควร กำหนดให้มีการบริหารจัดการการจัดเก็บค่าโดยสารในรูปแบบระบบตั๋วร่วมและให้มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารในรูปแบบอัตราค่าโดยสารร่วม โดยการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมมาเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมอย่างเป็นระบบ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

รับรอง

(นางสาวแพทองธาร ชินวัตร)

นายกรัฐมนตรี

๒๘ มกราคม ๒๕๖๘

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

พ.ศ. ....

.....  
.....  
.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๗ และมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้มีการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และให้มีการบูรณาการให้เกิดอัตราค่าโดยสารร่วม ทั้งนี้ เพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะมีความสะดวก มีคุณภาพ และเข้าถึงได้จากผู้ใช้บริการทุกกลุ่มมากยิ่งขึ้น ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

พ.ศ. ....”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการให้บริการขนส่งสาธารณะ ทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

“มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม” หมายความว่า ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบประมวลผลหลักระบบจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการเงิน ระบบจัดการเงินในตัวร่วม ระบบค่าโดยสารและส่วนลด ระบบการรายงาน และระบบการรักษาความปลอดภัย และข้อกำหนดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบตัวร่วม

“ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการประมวลผล รับส่งข้อมูลการใช้งาน และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินการใช้งานของระบบตัวร่วมจากการทำธุรกรรมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อจัดสรรรายได้และหักบัญชี

“การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการออกบัตรหรือสิ่งอื่นใดที่ใช้แทนบัตรเพื่อชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการแก่ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

“การให้บริการระบบตัวร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า ผู้ให้บริการระบบตัวร่วมในระบบขนส่งสาธารณะที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

“อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในกรณีที่มีการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย โดยคำนวณอัตราค่าโดยสารจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทาง ทั้งนี้ ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารโดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งรูปแบบทางถนน รูปแบบทางราง หรือรูปแบบทางน้ำ

“ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการบริหาร” หมายความว่า คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้



มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม กำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ลดหรือยกเว้นค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่น กับออกประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย

(๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ

(๓) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงมหาดไทย เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ประธานสภาองค์กรของผู้บริโภค และผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เป็นกรรมการ

ให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการจะแต่งตั้งข้าราชการของสำนักงานจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการก็ได้

มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี

(๓) ไม่เป็นหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(๔) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๕) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๖) ไม่เป็นผู้เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติหรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ

(๗) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งอาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ

(๘) ไม่เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่ได้พ้นจากตำแหน่งดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีนับถึงวันที่ได้รับแต่งตั้ง

(๙) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งในพรรคการเมือง เว้นแต่ได้พ้นจากตำแหน่งดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีนับถึงวันที่ได้รับแต่งตั้ง

(๑๐) ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

(๑๑) ไม่เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารจัดการของนิติบุคคลซึ่งประกอบการเกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ

(๑๒) ไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการระบบตัวร่วม

มาตรา ๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ หรือในกรณีที่รัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระ อยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่างหรือเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้ว ทั้งนี้ ในกรณีการแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่างหากวาระที่เหลืออยู่ไม่ถึงเก้าสิบวัน จะไม่แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนก็ได้

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการทั้งหมดเท่าที่มีอยู่

เมื่อครบกำหนดตามวาระในวาระหนึ่ง หากยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้น อยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

มาตรา ๘ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) รัฐมนตรีให้ออก เพราะบกพร่องต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสีย หรือหย่อนความสามารถ

(๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใดตามมาตรา ๖

มาตรา ๙ คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในการขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้อง

(๒) ให้ความเห็นชอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสาร

(๓) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๓๑

(๔) เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนระบบตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการการขนส่งสาธารณะ

(๕) กำหนดนโยบายการนำส่งเงินเข้ากองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุน

(๖) พิจารณาวินิจฉัยปัญหาในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๑๐ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานกรรมการและรองประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

ในการปฏิบัติหน้าที่ ถ้ามีการพิจารณาในเรื่องที่ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้ใดมีส่วนได้เสียหรือมีผลประโยชน์ขัดแย้งไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้นั้นไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนนถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๑ คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่มอบหมายได้

ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะอนุกรรมการด้วยโดยอนุโลม

๖

มาตรา ๑๒ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ให้คณะกรรมการมีอำนาจเรียกให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลอื่นใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้

หมวด ๒

การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ส่วนที่ ๑

การกำกับดูแล

มาตรา ๑๓ ให้สำนักงานรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ และให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำและเสนอนโยบาย มาตรการ หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสารต่อคณะกรรมการ

(๒) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการและมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมเสนอต่อคณะกรรมการ

(๓) ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

(ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสาร

(ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(ค) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาต

(ง) การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม

(๔) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสารของผู้รับใบอนุญาต และผู้ให้บริการขนส่ง

(๕) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาต และรายงานต่อคณะกรรมการ

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๑๔ เมื่อได้มีประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา ๑๓ (๓) แล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะในระบบตัวร่วม นำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานทางเทคโนโลยีที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับนั้นไปใช้บังคับ โดยกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน สัญญาร่วมลงทุน หรือใบอนุญาตที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วม แล้วแต่กรณี

ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความรวมถึงใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง และใบอนุญาตให้เรือกลเดินประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

## ส่วนที่ ๒

### การประกอบกิจการระบบตัวร่วม

มาตรา ๑๕ ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม และการให้บริการระบบตัวร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

มาตรา ๑๖ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง ให้สำนักงานศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการตราพระราชกฤษฎีกา และจัดทำแผนการบริหารจัดการระบบตัวร่วมสำหรับพื้นที่หรือเส้นทางนั้น โดยต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่จะอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา

มาตรา ๑๗ ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีสามประเภท ดังต่อไปนี้

- (๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
  - (๒) ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม
  - (๓) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ
- ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้มีอายุสิบปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

การขออนุญาต การออกไปอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๘ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด สหกรณ์ รัฐวิสาหกิจ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือนิติบุคคลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๒) มีทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วในแต่ละประเภทการให้บริการตามหลักเกณฑ์ ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๓) มีฐานะทางการเงินและการดำเนินงานที่มั่นคงที่แสดงให้เห็นว่าสามารถดำเนินธุรกิจและให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง และไม่มีความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้บริการ

(๔) ไม่เคยถูกสั่งระงับการดำเนินงานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นการชั่วคราว หรือไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

(๕) มีกรรมการอย่างน้อยหนึ่งคน ซึ่งมีสัญชาติไทยและมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย

ผู้รับใบอนุญาตที่เป็นสหกรณ์ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม (๒)

ผู้รับใบอนุญาตที่เป็นรัฐวิสาหกิจหรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม (๒) (๓) และ (๕)

กรณีผู้รับใบอนุญาตที่เป็นนิติบุคคลต่างประเทศ ต้องมีสำนักงานสาขาหรือตัวแทนนิติบุคคลต่างประเทศในประเทศไทย และแต่งตั้งบุคคลอย่างน้อยหนึ่งคนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการแทนนิติบุคคลดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานและติดต่อประสานงานกับสำนักงานในต่างประเทศ เว้นแต่ได้รับยกเว้นจากคณะกรรมการ

มาตรา ๑๙ กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น ต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกพิทักษ์ทรัพย์ หรือเป็นบุคคลล้มละลาย หรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายและยังไม่พ้นกำหนดสองปีนับแต่วันที่มีคำสั่งยกเลิกการล้มละลายหรือปลดจากล้มละลาย

(๒) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) ไม่เป็นผู้เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับการปลอมและการแปลง ลักทรัพย์ วิวาททรัพย์ กรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ฉ้อโกง โกงเจ้าหนี้ ยักยอก หรือรับของโจร ไม่ว่าจะมีการรอกการลงโทษหรือไม่ก็ตาม หรือเคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ตามกฎหมายว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์

(๔) ไม่เป็นผู้เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดิน หรือเคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดฐานฟอกเงินตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน หรือเคยเป็นบุคคลที่ถูกกำหนดให้เป็นผู้ที่มีการกระทำอันเป็นการก่อการร้าย

หรือต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดฐานสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายและการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง

(๕) ไม่เป็นกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่เคยถูกสั่งห้ามประกอบกิจการระบบตัวร่วมหรือถูกเพิกถอนการอนุญาต

(๖) ไม่เคยเป็นผู้ต้องพ้นจากตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารบริษัทมหาชนจำกัด เพราะเหตุมีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

(๗) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับการประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาต

มาตรา ๒๐ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่นไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๒๑ ผู้รับใบอนุญาตต้องให้บริการระบบตัวร่วมอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรือเหตุอันทำให้หรือจะทำให้การให้บริการระบบตัวร่วมต้องหยุดชะงัก ให้ผู้รับใบอนุญาตแจ้งให้อำนาจการทราบโดยทันที และดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าวให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

ในกรณีผู้รับใบอนุญาตจะพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม ผู้รับใบอนุญาตจะต้องแจ้งให้สำนักงานทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๒๒ ผู้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ทั้งนี้ รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบกิจการต้องปฏิบัติด้วยก็ได้

ให้ผู้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบกิจการตามวรรคหนึ่งจัดทำหนังสือแจ้งขอเลิกประกอบกิจการให้สำนักงานทราบล่วงหน้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด เมื่อสำนักงานได้รับหนังสือแล้ว ให้สำนักงานเสนอคณะกรรมการให้ความเห็นชอบก่อนเสนอรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ สำนักงานมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตนั้นต้องปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการจนกว่าจะเลิกประกอบกิจการก็ได้

มาตรา ๒๓ ให้ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม
- (๒) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน และให้บริการประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างต่อเนื่อง
- (๓) รวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลผู้ใช้บริการ ตามที่สำนักงานร้องขอ เพื่อรายงานต่อสำนักงาน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด
- (๔) จัดส่งรายงานการประกอบกิจการและงบกระแสเงินสดทุกหกเดือน นับจากวันที่เริ่มประกอบกิจการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด
- (๕) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วมเพื่อรายงานต่อสำนักงาน
- (๖) นำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๕
- (๗) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๒๔ ให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ถูกสั่งระงับการดำเนินงานทั้งหมดหรือบางส่วนตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น และผู้รับใบอนุญาตนั้น มีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการดังกล่าวแจ้งให้สำนักงานทราบทันที ตามวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๖ เมื่อปรากฏว่าผู้รับใบอนุญาตมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ คณะกรรมการมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตนั้นแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด เว้นแต่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าลักษณะดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงต่อประชาชน รัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตของผู้รับใบอนุญาตนั้นได้ทันที

- (๑) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๘ หรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๙
- (๒) ประกอบกิจการโดยทุจริตหรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย
- (๓) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้



มาตรา ๒๗ ในกรณีที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการมีคำสั่งให้แก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา ๒๖ แต่ผู้รับใบอนุญาตไม่ดำเนินการภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่าจะ มีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คณะกรรมการเสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาการมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้รับใบอนุญาต

เมื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตแล้ว ให้สำนักงานประกาศการเพิกถอนใบอนุญาตภายใน สิบห้าวันนับแต่วันที่เพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๒๘ ให้ผู้รับใบอนุญาตซึ่งถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตยังคงมีหน้าที่ รับผิดชอบในการใด ๆ ที่ได้ดำเนินการไว้แล้วก่อนถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต โดยมีให้เกิดผล เสียหายหรือกระทบต่อผู้ใช้บริการ

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ แล้ว ให้คณะกรรมการมอบหมายให้หน่วยงาน หรือสำนักงานเข้าดำเนินการแทนโดยจ้างพนักงานของผู้รับใบอนุญาตได้ โดยให้ผู้รับใบอนุญาตเป็น ผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน ทั้งนี้ ผู้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อ ความเสียหายที่เกิดจากการพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตดังกล่าวด้วย

มาตรา ๓๐ ผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตได้ตามพระราชบัญญัตินี้ในระหว่าง ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตมิได้

ผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตได้อีกไม่ได้ จนกว่าจะพ้นหนึ่งปีนับแต่วันที่ ถูกเพิกถอน

ในกรณีที่นิติบุคคลถูกเพิกถอนใบอนุญาต ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับแก่ กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินการของนิติบุคคลนั้น

หมวด ๓

อัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๓๑ ให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตรา ค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ และหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้ประกอบกัน

(๑) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่งของระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพและปริมณฑล และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดอื่น โดยคำนึงถึงความได้สัดส่วนและสมดุลของอัตราค่าโดยสารร่วมนั้นต่อต้นทุนที่แตกต่างกันของบริการขนส่งสาธารณะแต่ละระบบและแต่ละพื้นที่

(๒) ค่าใช้จ่ายตามปกติของการประกอบกิจการให้บริการขนส่งสาธารณะ ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการ โดยคำนึงถึงภาวะเศรษฐกิจและดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป

(๓) สิทธิของผู้โดยสารที่เป็นผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ หรือผู้ด้อยโอกาส

(๔) ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ใช้บริการเกินกว่าปกติ

(๕) การแข่งขันที่เป็นธรรม

(๖) ต้องพิจารณาความคุ้มค่า ต้นทุน และผลประโยชน์ เสถียรภาพและความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนความยั่งยืนทางการคลังของรัฐ เพื่อไม่เป็นการก่อให้เกิดภาระทางการเงินการคลังแก่รัฐเกินสมควร

ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณตามวรรคหนึ่งไม่เหมาะสมอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุนหรือเทคโนโลยี ให้คณะกรรมการมีอำนาจปรับหลักเกณฑ์ สูตร และวิธีการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

หลักเกณฑ์ สูตร และวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม รวมทั้งข้อมูลค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ยกเว้นข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับทางการค้าของผู้รับใบอนุญาตให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๓๒ อัตราค่าโดยสารร่วมให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยจะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๓๑

มาตรา ๓๓ ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะนำอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนดตามมาตรา ๓๒ ไปใช้บังคับ ในกรณีที่มีการจัดทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน สัญญาร่วมลงทุน หรือใบอนุญาตที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วม แล้วแต่กรณี

ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความรวมถึงใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง และใบอนุญาตให้เรือกลเดินประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

หมวด ๔

กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

มาตรา ๓๔ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่ง เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ในสำนักงาน มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล

(๒) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

(๓) เพื่อให้ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

มาตรา ๓๕ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(๓) ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต

(๔) เงินที่ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๖ วรรคหนึ่ง

(๕) เงินที่ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมนำส่งเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๖ วรรคสอง

(๖) เงินค่าปรับเป็นพินัย

(๗) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน

(๘) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินอุดหนุนตาม (๒) ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น

เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา ๓๖ ให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินเข้ากองทุน โดยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนให้หักจากรายได้จากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา ๔ (๕)

ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่ง  
สาธารณะกำหนดให้มีการนำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๕ (๕) ไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน  
หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี

มาตรา ๓๗ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้

(๑) สนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเฉพาะส่วนที่  
ดำเนินการโดยสำนักงาน

(๒) สนับสนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่ง  
ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน ทางราง และทางน้ำ ในการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสาร  
อัตโนมัติ

(๓) ส่งเสริมและอุดหนุนผู้ประกอบการระบบตัวร่วมของระบบขนส่งสาธารณะใน  
กรุงเทพและปริมณฑล และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดอื่น ตามที่คณะกรรมการกำหนด โดย  
คำนึงถึงความได้สัดส่วนและสมดุลของการส่งเสริมหรืออุดหนุนต่อต้นทุนที่แตกต่างกันของบริการขนส่ง  
สาธารณะแต่ละระบบและแต่ละพื้นที่ ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน รวมถึงความ  
คุ้มค่า ต้นทุน และผลประโยชน์ เสถียรภาพและความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนความยั่งยืน  
ทางการคลังของรัฐด้วย

(๔) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการ  
ระบบตัวร่วม

(๕) สนับสนุนค่าใช้จ่ายในการศึกษาหรือวิจัยเพื่อการพัฒนาการระบบตัวร่วม

(๖) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน

การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (๑) (๒) (๓) (๔) และ (๕) ให้เป็นไปตามระเบียบที่  
คณะกรรมการบริหารกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง และต้องจัดให้มีการแยกบัญชี  
ตามกิจการที่ใช้จ่ายอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการบริหารรายงานผลการดำเนินงานของกองทุนให้  
คณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการบริหารกองทุน ให้เป็นไปตามระเบียบ  
ที่คณะกรรมการบริหารกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

มาตรา ๓๘ ให้มีคณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย

(๑) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) กรรมการโดยตำแหน่ง จำนวนหกคน ได้แก่ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ อธิบดี  
กรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมบัญชีกลาง และอธิบดี  
กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

๑๕

(๓) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคน ซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้ง โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลังจากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านการลงทุน ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง

ให้ผู้อำนวยความสะดวกเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้มอบหมายข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

กรรมการตาม (๓) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๖ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) (๑๐) (๑๑) และ (๑๒) และมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

ให้นำมาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการบริหารด้วย โดยอนุโลม

หมวด ๕

พนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๓๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสถานที่ประกอบกิจการ สถานที่ตั้ง หรือสถานที่ซึ่งรวบรวมหรือประมวลข้อมูลของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นจนถึงพระอาทิตย์ตก หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น เพื่อตรวจสอบกิจการ สินทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม

(๒) สั่งให้บุคคลใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องหรือจำเป็นหรือเป็นประโยชน์แก่การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

(๓) ยึดหรืออายัดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบหรือการดำเนินคดี

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง ให้บุคคลที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกตามสมควร

เมื่อได้เข้าไปและทำการตรวจสอบตาม (๑) แล้ว ถ้ายังดำเนินการไม่เสร็จ จะกระทำต่อไปในเวลากลางคืนหรือนอกเวลาทำการของสถานที่นั้นก็ได้

หมวด ๖  
มาตรการปรับเป็นพินัย

---

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๓๓ (๓) ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาท

มาตรา ๔๑ ในกรณีและผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วมและต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๑๖ ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ๔๒ ในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามประกาศ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข หรือคำสั่งตามที่กำหนดในมาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ หรือมาตรา ๒๓ (๑) (๒) (๓) หรือ (๔) ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๓ ในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตไม่แก้ไขปัญหากจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการ ตามมาตรา ๒๓ (๔) ภายในระยะเวลาที่สำนักงานกำหนดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๔ ในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตไม่นำส่งเงินเข้ากองทุนตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดตามมาตรา ๓๖ ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๕ ในกรณีที่คณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาต ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๖ ค่าปรับเป็นพินัยตามความในหมวดนี้ไม่ต้องส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน และให้นำส่งเข้ากองทุน

หมวด ๗

โทษทางอาญา

---

มาตรา ๔๗ ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๕ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๘ ผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ไม่ดำเนินงานให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา ๒๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๙ ผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๕ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๕๐ ผู้ใดรู้ว่ามิหรือจะมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ของผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางแล้ว โดยทุจริต ยักยอก ชุกซ่อน รับ หรือจัดการเงินรับล่วงหน้าของผู้ประกอบกิจการดังกล่าวได้รับไว้ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งล้านบาทถึงห้าล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๕๑ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้นเกิดจากการสั่งการหรือการกระทำของกรรมการ หรือผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น หรือในกรณีที่บุคคลดังกล่าวมีหน้าที่ต้องสั่งการหรือกระทำการและละเว้นไม่สั่งการ หรือกระทำการจนเป็นเหตุให้นิติบุคคลนั้นกระทำความผิด ผู้นั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ ด้วย

บทเฉพาะกาล

---

มาตรา ๕๒ ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมประกอบด้วยประธานกรรมการและกรรมการตามมาตรา ๕ (๑) (๒) และ (๓) และให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการและเลขานุการ กับให้ผู้อำนวยการแต่งตั้งข้าราชการของสำนักงานจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ และให้รัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการตามมาตรา ๕ (๔) ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๕๓ ให้ดำเนินการออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากไม่สามารถดำเนินการได้ ให้รัฐมนตรีรายงานเหตุผลที่ไม่อาจดำเนินการได้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

มาตรา ๕๔ เมื่อรัฐมนตรีได้ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๓๒ แล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน สัญญาร่วมลงทุน ใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง หรือใบอนุญาตให้เรือกลเดินประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย แล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญาหรือเป็นผู้ออกใบอนุญาตดำเนินการเจรจากับผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน สัญญาร่วมลงทุน ใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง หรือใบอนุญาตให้เรือกลเดินประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย แล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญาหรือเป็นผู้ออกใบอนุญาตรายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน สัญญาร่วมลงทุน ใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง หรือใบอนุญาตให้เรือกลเดินประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย แล้วแต่กรณี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสิบวันนับแต่วันที่กฎกระทรวงดังกล่าวใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....  
นายกรัฐมนตรี



อัตราค่าธรรมเนียม

---

๑. ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง	ฉบับละ ๓๐๐,๐๐๐ บาท
๒. ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตั๋วร่วม	ฉบับละ ๑๕๐,๐๐๐ บาท
๓. ใบอนุญาตการให้บริการระบบตั๋วร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ	ฉบับละ ๑๕๐,๐๐๐ บาท
๔. การต่ออายุใบอนุญาต	ครั้งละเท่ากับ ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต

บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ  
ของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม  
พ.ศ. ....

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรกับคณะได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ต่อสภาผู้แทนราษฎร และได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตาม ข้อ ๑๑๐ ของข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีระบบการบริหารจัดการในการจัดเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ แตกต่างกัน ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะกลุ่มที่จำเป็นต้องใช้บริการหลายเส้นทางหรือหลายรูปแบบการเดินทางในการเดินทางแต่ละครั้ง ไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็ว รวมถึงต้องประสบกับปัญหาค่าโดยสารที่แพงเกินควรอันเนื่องมาจากการไม่บูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างผู้ให้บริการต่าง ๆ ดังนั้น เพื่อเป็นการลดภาระ อำนวยความสะดวก และสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะแก่ประชาชน อีกทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็ว เป็นระบบ และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการการจัดเก็บค่าโดยสารในรูปแบบระบบตัวร่วมและให้มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารในรูปแบบอัตราค่าโดยสารร่วม โดยการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมาเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมอย่างเป็นระบบ

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... มีสาระสำคัญเป็นการบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยแบ่งออกเป็น ๘ หมวด จำนวน ๕๔ มาตรา มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๒.๑ หมวด ๑ คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (ร่างมาตรา ๕ ถึงร่างมาตรา ๑๒)

ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมีหน้าที่และอำนาจในการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในการขนส่งสาธารณะ กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสาร รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม ตลอดจนการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การสนับสนุนระบบตัวร่วมและการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพ

๒.๒ หมวด ๒ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม (ร่างมาตรา ๑๓ ถึงร่างมาตรา ๓๐)

(๑) กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม โดยมีหน้าที่และอำนาจในการจัดทำและเสนอนโยบาย มาตรการ

หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของ บัตรชำระค่าโดยสารต่อคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ศักยภาพวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งกำกับดูแลติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบ ตัวร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสารของผู้รับใบอนุญาต และผู้ให้บริการขนส่ง

ทั้งกำหนดให้ประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับเกี่ยวกับ ๑) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของ ระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสาร ๒) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม ๓) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาต และ ๔) การบริหารจัดการที่สละความปลอดภัย ของระบบตัวร่วม ที่ออกโดย สนข. ต้องถูกนำไปกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน สัญญา ร่วมลงทุน ใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่ง ทางรางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง หรือใบอนุญาตให้เรือกลเดินประจำทางตามกฎหมายว่าด้วย การเดินเรือในน่านน้ำไทยที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วม แล้วแต่กรณี

(๒) กำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องจะประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ มีสามประเภท ได้แก่ ๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ๒) ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม และ ๓) ใบอนุญาตการ ให้บริการระบบตัวร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ โดยใบอนุญาตแต่ละประเภทให้มีอายุสิบปีนับแต่วันที่ออก ใบอนุญาต และกำหนดว่าในกรณีจำเป็นต่าง ๆ ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ได้ โดยต้องให้ สนข. ศึกษาผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการตราพระราชกฤษฎีกา และจัดทำแผนการบริหารจัดการระบบ ตัวร่วมสำหรับพื้นที่หรือเส้นทางนั้นก่อนด้วย

(๓) กำหนดให้หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมในการประกอบ กิจการให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ให้บริการประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะอย่าง ต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก จัดส่งรายงานการประกอบกิจการและงบกระแสเงินสดทุกหกเดือน นับจากวันที่เริ่ม ประกอบกิจการ รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการ นำส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ตลอดจนห้ามโอน สิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่น

(๔) กำหนดให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาต แก่ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตได้ เมื่อผู้รับใบอนุญาตดำเนินการและ ปรากฏ ข้อเท็จจริงตามลักษณะที่กำหนด โดยคณะกรรมการอาจมอบหมายให้หน่วยงานอื่นเข้าดำเนินการแทนในระหว่าง ที่ผู้รับใบอนุญาตถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตได้

#### ๒.๓ หมวด ๓ อัตราค่าโดยสารร่วม (ร่างมาตรา ๓๑ ถึงร่างมาตรา ๓๓)

กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสาร ร่วม โดยคำนึงถึงความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ การบูรณาการอัตราค่าโดยสาร ระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่ง ของระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯและ ปริมณฑล และจังหวัดอื่น ค่าใช้จ่ายตามปกติของการประกอบกิจการให้บริการขนส่งสาธารณะ โดยคำนึงถึงภาวะ

เศรษฐกิจและดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป สิทธิของผู้โดยสารที่เป็นผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ หรือผู้ด้อยโอกาส การต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ใช้บริการเกินกว่าปกติ การแข่งขันที่เป็นธรรม และต้องพิจารณาความคุ้มค่า ต้นทุน และผลประโยชน์ เสถียรภาพและความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนความยั่งยืนทางการคลังของรัฐ เพื่อไม่เป็นการก่อให้เกิดภาระทางการเงินการคลังแก่รัฐเกินสมควร รวมถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุน หรือเทคโนโลยีด้วย ทั้งนี้ หน่วยงานของรัฐที่อนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมไปใช้บังคับ

#### ๒.๔ หมวด ๔ กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (ร่างมาตรา ๓๔ ถึงร่างมาตรา ๓๘)

##### (๑) กำหนดให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่ง เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม”

ในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีวัตถุประสงค์เพื่อ ๑) ส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล ๒) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ประกอบการระบบตัวร่วมที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม และ ๓) เพื่อให้ผู้ประกอบการระบบตัวร่วมกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุนปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

(๒) กำหนดให้เงินกองทุนฯ ต้องใช้จ่ายเพื่อส่งเสริมและอุดหนุนผู้รับใบอนุญาตการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาต การจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง การลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ การให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืม และการลงทุน การวิจัยและพัฒนาระบบตัวร่วม ทั้งนี้ การส่งเสริมและอุดหนุนผู้รับใบอนุญาตนั้นจะต้องคำนึงถึงความได้สัดส่วนและสมดุลของการส่งเสริมหรืออุดหนุนต่อต้นทุนที่แตกต่างกันของบริการขนส่งสาธารณะแต่ละระบบและแต่ละพื้นที่ ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน รวมถึงความคุ้มค่า ต้นทุน และผลประโยชน์ เสถียรภาพและความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนความยั่งยืนทางการคลังของรัฐด้วย

(๓) กำหนดให้กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมประกอบด้วยเงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต เงินที่ผู้รับใบอนุญาตส่งเข้ากองทุนโดยหักจากรายได้จากการประกอบการ เงินที่ผู้ให้บริการขนส่งนำส่งเข้ากองทุนตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงานหรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี เงินค่าปรับเป็นพินัย เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน และดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของทุน

(๔) ให้มีคณะกรรมการบริหารกองทุนโดยกำหนดองค์ประกอบ คุณสมบัติและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และการประชุมของคณะกรรมการบริหารกองทุนไว้เป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัตินี้ สำหรับอำนาจหน้าที่ เป้าประชุมและประโยชน์ตอบแทนอื่น การบัญชี การตรวจสอบการประเมินผล และการยุบเลิกกองทุนให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียน

#### ๒.๕ หมวด ๕ พนักงานเจ้าหน้าที่ (ร่างมาตรา ๓๙)

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจเข้าไปตรวจค้นสถานที่ ประกอบกิจการสถานที่ตั้งหรือสถานที่ซึ่งรวบรวมหรือประมวลข้อมูลของผู้ประกอบการระบบตัวร่วม สั่งให้บุคคลใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐาน ยึดหรืออายัดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง

๒.๖ หมวด ๖ มาตรการปรับเป็นพินัย (ร่างมาตรา ๔๐ ถึงร่างมาตรา ๔๖)

กำหนดมาตรการปรับเป็นพินัยสำหรับผู้รับใบอนุญาตที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข หรือคำสั่ง ที่ออกตามร่างพระราชบัญญัตินี้ กรณีผู้ประกอบการกิจการขนส่งสาธารณะที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกาที่กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และผู้รับใบอนุญาตที่ไม่แก้ไขปัญหามาจากการร้องทุกข์ของผู้ใช้บริการหรือไม่ส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมหรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาต

๒.๗ หมวด ๗ โทษทางอาญา (ร่างมาตรา ๔๗ ถึงร่างมาตรา ๕๑)

กำหนดโทษทางอาญาสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาตและผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนด เนื่องจากศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเป็นหน่วยงานกลางในการจัดสรรค่าบริการระหว่างผู้ประกอบการในระบบตัวร่วม จึงกำหนดโทษไว้แตกต่างจากผู้รับใบอนุญาตประเภทอื่นรวมทั้งกำหนดโทษทางอาญาสำหรับกรณีที่กรณีผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคลด้วย

๒.๘ บทเฉพาะกาล (ร่างมาตรา ๕๒ ถึงร่างมาตรา ๕๔)

(๑) กำหนดบทบัญญัติรองรับให้กรรมการตามมาตรา ๕ (๑) (๒) และ (๓) เป็นคณะกรรมการตามร่างพระราชบัญญัตินี้ในวาระเริ่มแรก จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ซึ่งต้องดำเนินการแต่งตั้งให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน

(๒) กำหนดให้การดำเนินการออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน เพื่อเร่งรัดให้มีการออกกฎหมายลำดับรองให้ครบถ้วน หากไม่สามารถดำเนินการได้ ให้รัฐมนตรีรายงานต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

(๓) เมื่อมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมแล้วกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญาหรือเป็นผู้ออกใบอนุญาตให้แก่เอกชนผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะต้องดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมลงทุน ใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง หรือใบอนุญาตให้เรือกลเดินประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย แล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปี และให้รายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัด รวมทั้งให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสิบวัน

ข้อ ๑๑๙ ในกรณีที่มีความจำเป็นเกี่ยวกับประโยชน์สาธารณะ  
เมื่อสภาผู้แทนราษฎรมีมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติใดในวาระที่หนึ่งแล้ว  
ประธานวุฒิสภาอาจพิจารณามอบหมายให้คณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา  
คณะใดคณะหนึ่งที่เกี่ยวข้อง หรือวุฒิสภาอาจตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้น  
คณะหนึ่งมีจำนวนไม่เกินสิบห้าคน แล้วแต่กรณี  
เพื่อพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเป็นเฉพาะกรณีไปก็ได้  
และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สามแล้ว  
ให้คณะกรรมการดังกล่าวรายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน  
ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิก  
ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินั้นต่อไป

ข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒