



วุฒิสภา

เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้น

สำหรับสมาชิกวุฒิสภาได้ใช้ในการติดตามผลการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการของสภาผู้แทนราษฎร

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

อ.พ.(ร) ๑๓/๒๕๖๘

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้นของร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี นางสาวแพทองธาร ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๘ และได้เข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑ (สมัยวิสามัญ) เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘

เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้นของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในเบื้องต้น ทั้งนี้ ก่อนที่สภาผู้แทนราษฎร จะลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และเสนอให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ

เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้นร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้จัดทำในรูปแบบเอกสารที่จัดพิมพ์เป็นเล่มและในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อท่านต้องการอ่านเอกสารที่แนบมาพร้อมกับเอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้นร่างพระราชบัญญัติในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์นี้ ขอความกรุณาแตะไปที่ลิงก์ หรือ URL ที่ปรากฏด้านล่างของเอกสารนั้น ๆ เพื่ออ่านเอกสาร

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
มิถุนายน ๒๕๖๘

เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้น จัดทำโดย

นางปณิดา สท้านไตรภพ	เลขาธิการวุฒิสภา
นายทศพร แยมวงษ์	รองเลขาธิการวุฒิสภา
นายโสภณ ชาทบุษย์จารุ	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นางสาวเพลินตา ตันรังสรรค์	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานพัฒนากฎหมาย
นางสาวสุธีรา ชูบัณฑิต	นิติกรชำนาญการ
นางสาวสายใจ เกษสุวรรณ	นิติกรชำนาญการ
นางสาวจุฬารัตน์ วงษ์น้อย	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวกัญญาพัชร กิริติพลวิชัย	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวเมธาวี มะลิรัตน์	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๓๐๔

สารบัญ

หน้า

ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ	
- ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	
๑. เหตุผลที่จำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้	๑
๒. การอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร	๔
๓. การตอบชี้แจง.....	๘
๔. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ.....	๙
๕. ภาพอินโฟกราฟิกสรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ).....	๑๑

ภาคผนวก

: ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ).....	(๑)
: พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓	(๓๖)
: ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ กับร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ของสำนักวิชาการสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร)	(๕๙)

ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ
ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



ร่างพระราชบัญญัติ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ^๑

๑. เหตุผลที่จำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๑.๑ การเสนอร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๘ และได้เข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑ (สมัยวิสามัญ) เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘

๑.๒ สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ก่อนที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรจะพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ ผู้ปฏิบัติหน้าที่ประธานของที่ประชุมได้อนุญาตให้ นายวิทยา พันธุ์มงคล รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผู้แทนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมชี้แจงต่อที่ประชุมตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๖^๒

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นางมนพร เจริญศรี) ได้แถลงถึงหลักการและเหตุผล พร้อมทั้งกล่าวถึงสารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตลอดจนประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ดังต่อไปนี้

(๑) แก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเพื่อให้มีความคล่องตัว (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗ (๓))

^๑สามารถสืบค้นเอกสารแนบระเบียบวาระ เอกสารประกอบการพิจารณา บันทึกการประชุมในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ และบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้จากเว็บไซต์ LIRT คลังสารสนเทศของสถาบันนิติบัญญัติ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร <https://dl.parliament.go.th> หรือสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๑ ถึง ๕ ในหน้าที่ ๙ ถึงหน้าที่ ๑๐ และสามารถสืบค้นพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ได้ โดยสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๖ ในหน้าที่ ๑๐.

^๒ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๖ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๗๖ ประธานอาจอนุญาตให้นายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมายให้บุคคลใด ๆ ชี้แจงข้อเท็จจริงต่อที่ประชุมประกอบการอภิปรายของนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีก็ได้”.



(๒) ปรับปรุงการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับการออกพันธบัตร การจัดการและจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สิน และการดำเนินการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้มีความชัดเจนภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๙ (๖) และเพิ่มมาตรา ๙ (๑๑/๑) และมาตรา ๙ วรรคสอง)

(๓) แก้ไขเพิ่มเติมอำนาจในการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีความคล่องตัวและลดขั้นตอนการดำเนินการ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๘ (๑๓))

(๔) แก้ไขเพิ่มเติมการนำเงินรายได้ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รับมาหักรายจ่ายที่จำเป็นก่อนส่งเป็นรายได้ของรัฐ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖๕)

เหตุผล

โดยที่พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติบางประการจึงไม่เหมาะสมกับการจัดทำและการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงวัตถุประสงค์และอำนาจกระทำการตามวัตถุประสงค์ และการออกข้อบังคับของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดทำ และให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถใช้จ่ายเงินเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบริหารจัดการระบบตัวร่วมได้ อันจะเป็นประโยชน์แก่การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของประเทศให้มีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกันซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการใช้ระบบขนส่งมวลชน และส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น และเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติในภาพรวมในระยะยาว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่เสนอโดยคณะรัฐมนตรี ในวาระที่หนึ่ง ขึ้นรับหลักการ จำนวน ๑๐ มาตรา มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

๑) วันใช้บังคับ

กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป (ร่างมาตรา ๒)

๒) การดำเนินธุรกิจของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

แก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้สามารถดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ร่างมาตรา ๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗ (๓))

๓) อำนาจกระทำการกิจการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

แก้ไขเพิ่มเติมให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีอำนาจกระทำการ กิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้



๓.๑) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน หรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ร่างมาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๙ (๖))

๓.๒) ปกครอง ดูแล บำรุงรักษา จัดการ ใช้ และจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ร่างมาตรา ๕ เพิ่มมาตรา ๙ (๑๑/๑))

๓.๓) ในการดำเนินการกิจการรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และการดำเนินการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในกรณีที่มีการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยงานนั้น (ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๙ วรรคสอง)

๔) การออกข้อบังคับของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

แก้ไขเพิ่มเติมให้การออกข้อบังคับของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารต้องเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบก่อน รวมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับค่าบริการและค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความสะดวกในกิจการรถไฟฟ้า ตลอดจนวิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการและค่าธรรมเนียมดังกล่าว และกำหนดประเภทบุคคลซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสารให้เหมาะสม (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๘ (๑๓))

๕) การจัดการรายได้ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กำหนดให้รายได้ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินการในปีหนึ่ง ๆ ให้ตกเป็นของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หักรายจ่ายสำหรับการดำเนินงานทั้งปวง ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสำรองของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เงินสมทบกองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่น และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด

รายจ่ายสำหรับการดำเนินงานดังกล่าว ให้รวมถึงเงินที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจ่ายเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินการในกรณีที่มีการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในบริการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟฟ้า ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจ่ายและส่งเงินคืน ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

ในกรณีที่รายได้ไม่เพียงพอสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย นอกจากเงินสำรองของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินที่อื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเท่าที่จำเป็นต่อการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ร่างมาตรา ๘ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖๕)



๖) บทเฉพาะกาล

กำหนดให้บรรดาข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศใด ๆ ที่ออกตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ จนกว่าจะได้มีการออกข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๙)

๗) ผู้รักษาการ

กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๐)

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ส่งผลให้การดำเนินกิจการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีความคล่องตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินกิจการอันเป็นบริการสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและการประกอบกิจการในปัจจุบัน อันจะเป็นการเพิ่มโอกาสให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินกิจการและให้บริการประชาชนได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังมีผลให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับการสนับสนุนระบบตัวร่วม ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้รับการบริการด้านการขนส่งมวลชนที่สะดวก รวดเร็ว ในราคาที่เป็นธรรม

๒. การอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ภายหลังจากที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นางมนพร เจริญศรี) ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรแล้ว ได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรร่วมอภิปรายแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๒.๑ ความจำเป็นในการปรับปรุงกฎหมายให้ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้มีการปรับปรุงบทบัญญัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดทำและให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับระบบขนส่งทางรางและระบบตัวร่วม โดยมีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนนโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสาย โดยเน้นการเปลี่ยนบทบาทของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จากหน่วยงานที่พึ่งพารายได้จากค่าโดยสารไปสู่การหารายได้จากทรัพย์สินและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น การให้เช่าพื้นที่หรือการลงทุนในธุรกิจต่าง ๆ และสามารถหารายได้จากการบริหารของ รฟม. มาใช้เพื่อเป็นเงินอุดหนุนค่าโดยสารและสนับสนุนระบบตัวร่วมได้ ทำให้นโยบายดังกล่าวเกิดขึ้นได้จริงและยั่งยืน ซึ่งจะส่งผลต่อการยกระดับระบบขนส่งมวลชนให้เป็นระบบหลัก



ของเมือง เพิ่มความสะดวก และสามารถเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ตลอดจนลดภาระค่าครองชีพของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อย อีกทั้งยังสนับสนุนการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อลดมลพิษทางอากาศ และส่งเสริมการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า

นอกจากนี้ ยังเป็นการแก้ไขโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้มีมาตรฐาน และลดความซ้ำซ้อนจากการบริหารแบบแยกส่วนเหมือนในอดีต อันเป็นสาเหตุของปัญหาค่าโดยสารไม่มีความเชื่อมโยงกัน ทำให้ประชาชนต้องจ่ายค่าขึ้นเมื่อเปลี่ยนสายรถไฟฟ้า ทั้งนี้ รัฐบาลได้ผลักดันร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาแล้วจำนวน ๒ ฉบับ ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ซึ่งเป็นการวางรากฐานเชิงนโยบายและยุทธศาสตร์ในระยะยาว

๒.๒ การบริหารจัดการเกี่ยวกับนโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสาย

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นร่างกฎหมายที่ได้รับการเสนอและพิจารณาโดยเร่งด่วน เพื่อใช้เป็นกลไกในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าของรัฐบาล โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๘ เพื่อเข้าสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในทันที เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ประกอบกับกระทรวงคมนาคมได้ให้ข้อมูลว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีเงินสะสมประมาณ ๑๖,๐๐๐ ล้านบาท สามารถใช้สนับสนุนนโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสาย แต่จากการคาดการณ์ในเบื้องต้นแล้วเห็นว่าจะสามารถดำเนินการได้เพียงระยะเวลา ๒ ปีเท่านั้น และเมื่อพิจารณาสถานะทางการเงินของ รฟม. แล้วเห็นว่ายังไม่สามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างแท้จริง โดยต้องพึ่งพาการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลเป็นประจำทุกปี ซึ่งรายได้ที่ได้รับดังกล่าวยังไม่สามารถรองรับต้นทุนการดำเนินงานได้อย่างเพียงพอ

ดังนั้น นโยบายดังกล่าวจึงส่งผลในเชิงบวกต่อประชาชน เช่น การลดภาระค่าโดยสารในเขตเมืองเพียงในระยะสั้นเท่านั้น และเป็นการใช้งบประมาณจำนวนมาก ซึ่งไม่สอดคล้องกับโครงสร้างต้นทุนที่แท้จริง ทำให้รัฐบาลในอนาคตต้องรับภาระในการอุดหนุนค่าโดยสารต่อเนื่อง อันอาจส่งผลต่อความสามารถในการจัดสรรงบประมาณไปพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ต่างจังหวัด นอกจากนี้ หากมีการนำนโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสายมาใช้จริง ในเบื้องต้นย่อมมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากต้นทุนในการเดินทางของประชาชนจะลดลงอย่างชัดเจน อันส่งผลให้ผู้ประกอบการระบบรถไฟฟ้าได้รับรายได้รวมเพิ่มขึ้น แม้จะไม่มีการลงทุนใด ๆ เพิ่มเติม ซึ่งกรณีดังกล่าวจะต้องดำเนินการหักลบรายได้ที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการกับจำนวนเงินที่รัฐต้องอุดหนุนหรือไม่ การไม่กำหนดกลไกหักลบรายได้ส่วนเพิ่มอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการได้รับผลประโยชน์เกินความจำเป็นจากภาครัฐ ทั้ง ๆ ที่ การเพิ่มรายได้ดังกล่าวเกิดจากการดำเนินนโยบายภาครัฐ มิใช่การลงทุนหรือความเสี่ยงที่เอกชนแบกรับ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ภาครัฐจะต้องพิจารณา กำหนดกลไกหักลบรายได้เพิ่มเติมอย่างชัดเจน โปร่งใส และเป็นธรรม เพื่อให้การใช้งบประมาณแผ่นดินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ



๒.๓ การออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๙ (๖) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ โดยเพิ่มเติมข้อความจากเดิมที่กำหนดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีอำนาจในการออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใด “เพื่อใช้ในการลงทุน” แก้ไขเป็น “เพื่อใช้ในการลงทุน หรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ รฟม.” การเพิ่มเติมถ้อยคำดังกล่าวก่อให้เกิดข้อกังวล เนื่องจากจะเป็นการเปิดช่องให้มีการตีความวัตถุประสงค์ของการกู้เงินออกไปได้อย่างกว้างขวาง กล่าวคือ จากเดิมจะมีข้อจำกัดที่สามารถกู้เงินได้เฉพาะกรณีที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานหรือกิจการที่มีลักษณะก่อให้เกิดรายได้ระยะยาว การเพิ่มเติมถ้อยคำดังกล่าวอาจส่งผลให้ รฟม. สามารถกู้เงินมาใช้ในลักษณะที่ไม่ก่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจโดยตรง เช่น การนำเงินไปอุดหนุนค่าโดยสารให้ต่ำกว่าต้นทุนการให้บริการตามนโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสาย ซึ่งเห็นว่าเป็นนโยบายที่ไม่มีความสอดคล้องกับต้นทุนที่แท้จริงของการดำเนินการ

นอกจากนี้ การอนุญาตให้แต่ละกระทรวงสามารถออกพันธบัตรได้อีกนั้น เป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อวินัยทางการเงินการคลังและความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับฐานะทางการเงินของกระทรวงการคลังในภาพรวม ซึ่งอาจนำไปสู่ความไม่เป็นเอกภาพในการบริหารหนี้สาธารณะ และบั่นทอนเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในระยะยาว ทั้งนี้ ปัจจุบันประเทศไทยยังมีภาระหนี้สาธารณะในระดับสูงและยังต้องพึ่งพาการกู้เงินเพิ่มเติมเพื่อใช้จ่ายในกิจการต่าง ๆ ของรัฐ การตัดสินใจใช้เครื่องมือทางการเงิน เช่น การออกพันธบัตร หรือการเบิกจ่ายจากกองทุน ควรตั้งอยู่บนหลักความคุ้มค่า ความมีประสิทธิภาพ และความจำเป็นอย่างแท้จริง โดยต้องตระหนักว่าไม่ว่าจะเป็นการกู้ยืมในนามของหน่วยงานใด รัฐบาลคือผู้รับภาระหนี้ และประชาชนคือผู้รับภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวผ่านกลไกงบประมาณแผ่นดิน

ดังนั้น การแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำในลักษณะที่ขยายขอบเขตการใช้จ่ายเงินกู้ จึงควรได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบ โดยควรมีการกำหนดกรอบการใช้เงินอย่างชัดเจน โปร่งใส และสอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาลทางการเงิน เพื่อป้องกันมิให้มีการนำเงินไปใช้ในลักษณะที่ไม่ยั่งยืน

๒.๔ ผลกระทบทางการคลังและหนี้สาธารณะ

การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖๕ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับรายได้ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีการเพิ่มเติมข้อความที่อาจตีความได้ว่ารัฐบาลสามารถเข้ามาใช้จ่ายจากรายได้ของ รฟม. ได้โดยสะดวก โดยบัญญัติให้ “รายจ่ายของ รฟม.” ครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานในกรณีที่มีการจัดการระบบตัวร่วม ซึ่งข้อความในลักษณะดังกล่าวอาจเป็นการเปิดช่องให้รัฐบาลสามารถนำทรัพยากรของ รฟม. ไปใช้สนับสนุนนโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสาย ทั้ง ๆ ที่ รฟม. ในฐานะรัฐวิสาหกิจควรมีการบริหารจัดการด้วยความเป็นอิสระ



ทางการเงิน เพื่อนำรายได้ไปใช้ในการบำรุงรักษา ขำระหนี้ และลงทุนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งในระยะยาว

ดังนั้น การนำเงินสะสมของ รฟม. มาใช้เพื่อลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าถือเป็นการใช้งบประมาณที่อาจไม่สอดคล้องกับกรอบวินัยการเงินการคลัง และขาดกระบวนการดำเนินงานที่เหมาะสมตามลำดับขั้นตอน กล่าวคือ ควรมีการออกกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางก่อน เพื่อเป็นการกำหนดกลไกค่าโดยสารที่เป็นธรรม สมเหตุสมผล และสามารถประสานการให้บริการระหว่างระบบขนส่งสาธารณะประเภทต่าง ๆ เช่น รถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเพื่อให้มีกรอบกฎหมายรองรับการดำเนินนโยบายอย่างรอบด้าน โดยไม่ควรนำงบประมาณของ รฟม. มาใช้ดำเนินการอย่างเร่งรัด ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการรักษาวินัยการเงินการคลังของ รฟม. และอาจก่อให้เกิดภาระหนี้ในอนาคต

๒.๕ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ยังไม่มีบทบัญญัติที่กล่าวถึงการกระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม กล่าวคือ ไม่มีการกล่าวถึงการคุ้มครองสิทธิของผู้มีรายได้น้อยหรือกลุ่มเปราะบาง ซึ่งเป็นกลุ่มที่พึ่งพาระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด รวมทั้งยังไม่มีภารกิจด้านการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit - Oriented Development : TOD) ซึ่งถือเป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาเมืองและชุมชนให้ควบคู่ไปกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม เพื่อให้ระบบขนส่งสอดคล้องกับการวางผังเมืองอย่างยั่งยืน และเป็นธรรม กล่าวคือ การขาดแนวคิด TOD อาจนำไปสู่การพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบสถานีรถไฟฟ้าโดยกลุ่มทุนเพียงไม่กี่กลุ่ม ซึ่งใช้ประโยชน์จากมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนภาครัฐ โดยไม่มีการจัดสรรพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างเป็นธรรม โดยเห็นควรให้มีการกระจายอำนาจการบริหารให้ประชาชนในท้องถิ่นที่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่เข้ามามีบทบาทในการเสนอแนวคิด ตรวจสอบ และร่วมตัดสินใจในนโยบายที่เกี่ยวข้อง

๒.๖ การเพิ่มหลักความรับผิดชอบต่อประชาชนอย่างเป็นรูปธรรม

นอกเหนือจากแนวทางในการลดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าแล้ว ยังเห็นควรให้มีการปฏิรูปโครงสร้างของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยเพิ่มหลักความรับผิดชอบต่อประชาชนอย่างเป็นรูปธรรม กล่าวคือ แม้ประชาชนจะได้รับประโยชน์จากอัตราค่าโดยสารที่ลดลง แต่ยังไม่มีความชัดเจนว่าใครจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อผลกระทบจากการก่อสร้างและการบริหารจัดการระบบขนส่ง อีกทั้งยังไม่มี ความชัดเจนว่ารัฐจะสามารถรักษาอัตราค่าโดยสารดังกล่าวไว้ได้โดยไม่ต้องมีการอุดหนุนอย่างต่อเนื่องในระยะยาวหรือไม่



๒.๗ การแก้ไขถ้อยคำเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ จากเดิมบัญญัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) “ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า” อันแสดงให้เห็นว่า รฟม. มีข้อจำกัดที่แสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองเท่านั้น หากแต่มีการกิจหลักในการให้บริการสาธารณะ โดยยึดโยงกับประโยชน์ของประชาชนเป็นศูนย์กลาง แต่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้ตัดข้อความ “และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า” ออกไป คงเหลือไว้เพียงข้อความ “เพื่อประโยชน์แก่ รฟม.” ซึ่งหากมองโดยผิวเผินอาจจะเห็นว่าการตัดข้อความดังกล่าวเป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงถ้อยคำเล็กน้อย แต่เมื่อพิจารณาในทางนโยบายและหลักการแล้ว ถือเป็นการปรับเปลี่ยนความมุ่งหมายและทิศทางขององค์กรอย่างมีนัยสำคัญ โดยเปลี่ยนจากการเป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการเพื่อสาธารณประโยชน์ สู่การเป็นองค์กรที่มุ่งเน้นการแสวงหาผลตอบแทนเพื่อองค์กรเป็นหลัก ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจนำไปสู่ความคลาดเคลื่อนในการใช้อำนาจและทรัพยากรของรัฐวิสาหกิจ หากปราศจากกลไกกำกับอย่างชัดเจนและปรัชญาการบริหารที่ยึดโยงกับประโยชน์สาธารณะแล้ว อาจส่งผลให้การดำเนินงานของ รฟม. มุ่งเน้นผลกำไรทางการเงินโดยละเลยต่อมิติทางสังคม และภาระค่าครองชีพของประชาชนผู้ใช้บริการได้

๓. การตอบชี้แจง

เมื่อสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายเสร็จแล้ว นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในฐานะผู้แทนการเสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้ตอบชี้แจง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ปัจจุบันนโยบายของกระทรวงคมนาคมต้องการส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ซึ่งได้มีการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ด้วยมูลค่ามหาศาล เช่น การลงทุนเกี่ยวกับรถไฟฟ้า โดยที่ผ่านมามีปริมาณของผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้ายังมีจำนวนต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ ส่งผลให้ผลตอบแทนจากการลงทุนยังไม่สอดคล้องกับต้นทุนที่ใช้ไป ซึ่งการที่มีผู้มาใช้บริการจำนวนน้อยนั้นมีสาเหตุหลักคือ เรื่องของราคาค่าโดยสารและความสะดวกในการใช้งาน ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว กระทรวงคมนาคมจึงได้มีการเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร อย่างไรก็ตาม เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าได้ในราคาถูกและได้รับความสะดวก จำเป็นต้องมีการใช้งบประมาณมาช่วยในการชดเชยให้แก่ผู้ประกอบการที่มีสัญญาสัมปทานกับภาครัฐ และอีกส่วนหนึ่ง คือ การใช้งบประมาณของ รฟม. เพื่อสนับสนุนการดำเนินการ จึงเป็นที่มาของการเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ในครั้งนี้ ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ไม่ได้พิจารณาเรื่องการนำเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มาสนับสนุนการขนส่งสาธารณะเพียงอย่างเดียว แต่มีเรื่องเกี่ยวกับการเปิดโอกาสให้ รฟม.



สามารถบริหารสินทรัพย์ที่มีอยู่เพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ประชาชน สำหรับประเด็นต่าง ๆ ที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้ตั้งข้อสังเกตและให้คำแนะนำเพื่อปรับปรุง การดำเนินการระบบรถไฟฟ้า หรือระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงรถโดยสารต่าง ๆ ให้มีคุณภาพดีขึ้น ขอรับไปประกอบการดำเนินการและจะพยายามขับเคลื่อนให้ได้ตามที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร คาดหวังไว้ต่อไป

๔. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ

มติ : ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑ (สมัยวิสามัญ) เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ด้วยคะแนนเสียง ๒๙๕ เสียง ไม่รับหลักการ ๑๔๕ เสียง งดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๒ เสียง และมีมติให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๒๕ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ชั้นคณะกรรมการ กำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน

๑. ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ซึ่งเป็นเอกสารแนบระเบียบวาระ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑ (สมัยวิสามัญ) เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ถึงวันเสาร์ที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๘

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



๒. เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ของสำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑ (สมัยวิสามัญ) เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ (อ.พ. ๔/๒๕๖๘ สมัยวิสามัญ)

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=5L8PT>



๓. ระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑ (สมัยวิสามัญ) เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ถึงวันเสาร์ที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๘

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=CD3MN>





๔. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒
ครั้งที่ ๑ (สมัยวิสามัญ) เป็นพิเศษ เมื่อวันพุธที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘
ถึงวันเสาร์ที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๘

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=9O3Z8>



๕. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑
(สมัยวิสามัญ) เป็นพิเศษ เมื่อวันพุธที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘
ถึงวันเสาร์ที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๘

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



๖. พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานคร
แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓

<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=9O1JL>





*** สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

**การดำเนินธุรกิจ
ของ รฟม.**

แก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ให้สามารถดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม.

**การออกข้อบังคับ
ของคณะกรรมการ รฟม.**

แก้ไขเพิ่มเติมให้การออกข้อบังคับของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารต้องเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบก่อน

**การจัดการรายได้
ของ รฟม.**

แก้ไขเพิ่มเติมการนำเงินรายได้ที่ รฟม. ได้รับมาหักรายจ่ายที่จำเป็นก่อนส่งเป็นรายได้ของรัฐ

**อำนาจกระทำการ
ของ รฟม.**

แก้ไขเพิ่มเติมให้ รฟม. มีอำนาจกระทำการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ ดังนี้

- ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน หรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ รฟม.
- ปกครอง ดูแล บำรุงรักษา จัดการ ใช้ และจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินของ รฟม.
- ในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าของ รฟม. และการดำเนินการของ รฟม. ในกรณีมีการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมให้อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการนั้น



ภาคผนวก

- : ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
- : พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓
- : ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ กับร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ของสำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร)



<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=5JR92>

(โปรดแตะที่ URL)

ข้อ ๑๑๙ ในกรณีที่มีความจำเป็นเกี่ยวกับประโยชน์สาธารณะ
เมื่อสภาผู้แทนราษฎรมีมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติใดในวาระที่หนึ่งแล้ว
ประธานวุฒิสภาอาจพิจารณาอนุญาตให้คณะกรรมการการสามัญประจำวุฒิสภา
คณะใดคณะหนึ่งที่เกี่ยวข้อง หรือวุฒิสภาอาจตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้น
คณะหนึ่งมีจำนวนไม่เกินสิบห้าคน แล้วแต่กรณี
เพื่อพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัตินั้นแล้วเป็นเฉพาะกรณีไปก็ได้
และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สามแล้ว
ให้คณะกรรมการดังกล่าวรายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน
ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิก
ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินั้นต่อไป

ข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒