

บทสรุปจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น เรื่อง "การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง"

การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและประชาชนเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในการตรวจสอบความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ ในหมวด 4: การเสนอร่างกฎหมาย ข้อ 14 (1) ของระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี ในการนี้ กระทรวงคมนาคมจึงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเพื่อการตราพระราชบัญญัติจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้น เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 ณ ห้องยงยุทธ สาระสมบัติ ชั้น 5 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งที่ประชุมได้เสนอความเห็นไว้ สรุปได้ดังนี้

1. กลุ่มผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มผู้เข้าร่วมประชุมฯ ประกอบด้วย คณะกรรมการที่ปรึกษา คสช. จำนวน 8 คน กระทรวงคมนาคม จำนวน 70 คน รฟท. และ รฟฟท. จำนวน 150 คน รฟม. จำนวน 70 คน สทท. รฟท. จำนวน 27 คน สทท. รฟม. จำนวน 16 คน หน่วยงานราชการภายนอกจำนวน 32 คน หน่วยงานเอกชนจำนวน 8 คน สภาวิชาชีพและองค์กรอิสระจำนวน 15 คน สถาบันการศึกษาจำนวน 31 คน ประชาชนผู้สนใจจำนวน 1 คนและสื่อมวลชนจำนวน 23 คน รวมผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น 451 คน

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับความจำเป็นของการพัฒนาการขนส่งทางราง และ แนวทางการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางตามนโยบายรัฐบาล
- 2.2 เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง

3. ข้อมูลการนำเสนอ

- 3.1 ที่มาและวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง
- 3.2 สรุปรายการคำชี้แจง (Check list) ประกอบการขอจัดตั้งส่วนราชการ

4. สรุปประเด็นสำคัญจากที่ประชุม มีดังนี้

- (1) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียส่วนใหญ่เห็นว่า กรมการขนส่งทางรางควรมีภารกิจหน้าที่เฉพาะงานนโยบายและงานกำกับดูแล สำหรับงานการลงทุน ก่อสร้างและการซ่อมบำรุงควรคงให้เป็นภารกิจของ รฟท. ต่อไป
- (2) รฟท. มีความกังวลเกี่ยวกับประเด็นการโอนสินทรัพย์และปัญหาการจัดการบุคลากร
- (3) รฟม. มีความกังวลเกี่ยวกับสถานะและบทบาทของตนเอง
- (4) นักวิชาการและเอกชนบางส่วนเห็นว่า หลักการของการแบ่งแยกโครงสร้างพื้นฐานกับการเดินรถออกจากกันจะทำให้เกิดความชัดเจนในภารกิจการดำเนินการในระบบขนส่งทางราง ลดการขาดทุนของ รฟท. โดยรางทั้งหมดควรเป็นของรัฐ เพื่อเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันในการใช้รางอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์มากที่สุดต่อ

การลงทุนที่รัฐต้องใช้งบประมาณสูงมาก

ทั้งนี้ ได้เปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม ประกอบด้วย 3 ส่วน ผลสรุปจากแบบสอบถาม มีดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐาน

1.1 หน่วยงาน/องค์กร

หน่วยงานที่ผู้ตอบแบบสอบถามมี 9 กลุ่ม รวมทั้งสิ้นจำนวน 135 คน ได้แก่

ร้อยละ 34.8 มาจาก รฟท. และสหภาพ รฟท.

ร้อยละ 25.9 มาจาก รฟม. และสหภาพ รฟม.

ร้อยละ 11.9 มาจากหน่วยงานราชการ

ร้อยละ 7.4 มาจากหน่วยงานใน คค.

ร้อยละ 5.9 มาจากประชาชน

ร้อยละ 5.2 มาจากรัฐวิสาหกิจ

ร้อยละ 4.4 สถาบันการศึกษา

ร้อยละ 3.0 หน่วยงานเอกชน

ร้อยละ 1.5 รฟพท.

1.2 เพศ

ผลการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 135 คน

ร้อยละ 54.1 เป็นเพศชาย

ร้อยละ 44.40 เป็นเพศหญิง

ร้อยละ 1.5 ไม่แสดงรายละเอียด

1.3 อายุ

ผลการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 135 คน ที่ตอบแบบสอบถามพบว่า

ร้อยละ 32.6 มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี

ร้อยละ 25.2 มีอายุระหว่าง 51 – 60 ปี

ร้อยละ 20.7 อายุระหว่าง 21 – 30 ปี

ร้อยละ 20 มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี

ร้อยละ 1.5 ไม่แสดงรายละเอียด

1.4 ระดับการศึกษา

ผลการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 135 คน พบว่า

ร้อยละ 47.4 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี

ร้อยละ 46.7 มีการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี

ร้อยละ 3.7 ระดับต่ำกว่าปริญญาตรี

ร้อยละ 2.2 ไม่แสดงรายละเอียด

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

2.1 วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง

จากผู้ทำแบบสอบถามทั้งหมด มีความเห็นต่อรายละเอียดวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง มีดังนี้

ร้อยละ 54.1 เห็นด้วย

ร้อยละ 37.8 ไม่เห็นด้วย

ร้อยละ 8.1 ไม่ออกความเห็น

เมื่อพิจารณาในระดับหน่วยงานพบว่า มี 2 หน่วยงานที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ของหน่วยงานนั้น ไม่เห็นด้วยกับวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งคือ รฟท. (ไม่เห็นด้วยร้อยละ 46.8) กับ รฟม. (ไม่เห็นด้วยร้อยละ 62.9)

2.2 บทบาทภารกิจของกรรมการขนส่งทางรางที่มีความเหมาะสม

2.2.1 งานนโยบาย

จากผู้ทำแบบสอบถามทั้งหมด มีความเข้าใจและความเห็นด้วยต่อรายละเอียดของนโยบายของการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง ดังนี้

ร้อยละ 75.6 เห็นด้วย

ร้อยละ 17 ไม่เห็นด้วย

ร้อยละ 7.4 ไม่ออกความเห็น

เมื่อพิจารณาในระดับหน่วยงานพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ของทุกหน่วยงานเห็นด้วยกับนโยบายของการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางรางที่ได้ให้รายละเอียดไว้

2.2.2 งานกำกับดูแล

จากผู้ทำแบบสอบถามทั้งหมด มีความเห็นต่อรายละเอียดของงานกำกับดูแลของกรรมการขนส่งทางราง ดังนี้

ร้อยละ 65.2 เห็นด้วย

ร้อยละ 27.4 ไม่เห็นด้วย

ร้อยละ 7.4 ไม่ออกความเห็น

2.2.3 งานลงทุน/พัฒนา/ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางราง

จากผู้ทำแบบสอบถามทั้งหมด มีความเห็นต่อการที่กรรมการขนส่งทางรางจะมีบทบาทในการดูแลงานด้านการลงทุน/พัฒนา/ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางราง ดังนี้

ร้อยละ 52.6 ไม่เห็นด้วย

ร้อยละ 40.7 เห็นด้วย

ร้อยละ 6.7 ไม่ออกความเห็น

เมื่อพิจารณาในระดับหน่วยงานนั้นมีจำนวน 4 หน่วยงานที่จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ของแต่ละหน่วยงานไม่เห็นด้วยกับงานลงทุนที่จะเป็นของกรมการขนส่งทางรางที่จะจัดตั้งขึ้น ประกอบด้วย รฟม.(ไม่เห็นด้วยร้อยละ 88.57) รฟพท. (ไม่เห็นด้วยร้อยละ 100) รัฐวิสาหกิจ (ไม่เห็นด้วยร้อยละ 71.4) และประชาชน (ไม่เห็นด้วยร้อยละ 62.5)

2.2.4 งานบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางราง

จากผู้ทำแบบสอบถามทั้งหมด มีความเห็นต่อบทบาทกรมการขนส่งทางรางในงานบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ดังนี้

ร้อยละ 56.3 ไม่เห็นด้วย

ร้อยละ 35.6 เห็นด้วย

ร้อยละ 8.1 ไม่ออกความเห็น

เมื่อพิจารณาในระดับหน่วยงานนั้น พบว่ามีจำนวน 4 หน่วยงานที่จำนวนผู้ไม่เห็นกับบทบาทในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของกรมการขนส่งทางรางมีจำนวนร้อยละมากกว่าผู้เห็นด้วย ประกอบด้วย รฟม.(ไม่เห็นด้วยร้อยละ 94.28) รฟพท.(ไม่เห็นด้วยร้อยละ 100) รัฐวิสาหกิจ(ไม่เห็นด้วยร้อยละ 57.1) และประชาชน(ไม่เห็นด้วยร้อยละ 62.5)

2.3 สมควรจัดตั้งกรมการการขนส่งทางรางเพื่อพัฒนาการขนส่งทางรางในอนาคต

ผลการสำรวจพบว่า ผู้ทำแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ร้อยละ 46.7 เห็นด้วย

ร้อยละ 40 ไม่เห็นด้วย

ร้อยละ 1.3.3 ไม่ออกความเห็น

จึงเห็นได้ว่า จำนวนผู้เห็นด้วยกับไม่เห็นด้วยในการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางนั้นมีร้อยละที่ใกล้เคียงกัน เมื่อพิจารณาในกลุ่มที่ไม่แสดงความคิดเห็น พบว่ามีร้อยละ 13.3 ซึ่งจัดว่ามีจำนวนมากโดยให้เหตุผลว่ายังมีข้อมูลในการตัดสินใจที่ไม่เพียงพอ

เมื่อพิจารณาในระดับหน่วยงานนั้นมีจำนวน 3 หน่วยงานที่ร้อยละของคนในหน่วยงานส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางประกอบด้วย รฟท. (ไม่เห็นด้วยร้อยละ 55.32) รฟม. (ไม่เห็นด้วยร้อยละ 51.43)

และ รฟพท. (ไม่เห็นด้วยร้อยละ 100) โดยกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยส่วนใหญ่ คือกลุ่มของรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินกิจการด้านราง โดยให้เหตุผลในการปฏิเสธการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางว่า เพราะยังไม่ได้รับข้อมูลที่ครบถ้วน ต้องการความชัดเจนในทิศทางการดำเนินการของกรมการขนส่งทางรางในอนาคต ผลกระทบที่จะมีต่อรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินงานด้านรางในปัจจุบันเมื่อมีการเข้ามากำกับดูแล การลงทุนด้วยหน่วยงานราชการและการที่มีแผนนำเอกชนเข้ามาดำเนินการร่วมด้วย รวมถึงบุคลากรมีความวิตกกังวลต่อลักษณะงาน การต้องโอนย้ายไปสู่ระบบราชการหรือไม่ ผลตอบแทนต่างๆ ที่อาจเปลี่ยนแปลง ดังนั้น จึงควรให้ข้อมูลเพิ่มเติมถึงทิศทางในส่วนของการขั้วกลางของพนักงานรัฐวิสาหกิจในประเด็นนี้

ส่วนภาคส่วนอื่นที่เข้าร่วมตอบแบบสอบถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ขององค์กรนั้นๆ เห็นด้วยต่อการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางนั้น ประกอบด้วย หน่วยงาน คค. หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานเอกชน สถาบันการศึกษา และประชาชน แต่ยังมีข้อเสนอแนะบางประการเช่น ควรให้มีกรมการขนส่งทางรางในส่วนภูมิภาค เพิ่มการพัฒนาพื้นที่ในส่วนของสถานี จัดการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับระบบการขนส่งด้านอื่นๆ บริเวณสถานี ส่วนข้อกังวลเพิ่มเติมนั้นประกอบด้วยเรื่องของความโปร่งใสในการจัดการเงินลงทุนในโครงการขนาดใหญ่และการเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการของเอกชน

8. ข้อมูลเกี่ยวกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 นั้นไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติไว้ แต่การรับฟังความคิดเห็นเป็นการแสวงหาข้อมูลรอบด้านมาประกอบการตัดสินใจของฝ่ายบริหาร ซึ่งการรับฟังความคิดเห็น (Consultation) ไม่เหมือนการลงประชามติ (Referendum)

ทั้งนี้ การรับฟังความคิดเห็นเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการเสนอให้มีหรือปรับปรุงแก้ไขกฎหมายนั้นได้มากที่สุด เพื่อจะก่อให้เกิดผลดี 5 ประการ ได้แก่

- (1) ทำให้ฝ่ายบริหารได้รับข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจว่า สมควรผลักดันร่างกฎหมายนั้นต่อไปหรือไม่
- (2) ทำให้ฝ่ายบริหารได้รับข้อมูลและความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างกฎหมายนั้นอย่างครบถ้วนและรอบด้าน อันจะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดกลไกหรือมาตรการต่างๆ ตามกฎหมายที่สามารถแก้ไขปัญหาต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนและเป็นระบบ
- (3) ช่วยให้ฝ่ายบริหารทราบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากร่างกฎหมายนั้นและแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้อย่างเหมาะสม

- (4) เป็นการตรวจสอบความคุ้มค่าของกฎหมายที่เสนอ
- (5) ช่วยตรวจสอบความซ้ำซ้อนของกฎหมาย

.....