

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.

ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เชิญชวนหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมทั้งประชาชน ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ร่าง พ.ร.บ. ตั๋วร่วมฯ) ผ่านทางเว็บไซต์ของ สนข. (www.otp.go.th) เว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (www.mot.go.th) เว็บไซต์การรับฟังความคิดเห็นด้านกฎหมายไทย (www.lawamendment.go.th) และเว็บไซต์ของโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (www.thaicommonticket.com) ระหว่างวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐ - ๗ สิงหาคม ๒๕๖๐ รวมระยะเวลา ๑๕ วัน และการจัดประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็นผู้มีส่วนได้เสียต่อร่าง พ.ร.บ. ตั๋วร่วมฯ เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ ณ ห้องประชุม The Portal อิมแพค เมืองทองธานี เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๐ เรื่องแนวทางการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย ตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ นั้น

บัดนี้ได้ครบกำหนดการเปิดรับฟังความคิดเห็นแล้ว สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ดังนี้

๑. วิธีการในการรับฟังความคิดเห็น

๑.๑ การรับฟังความคิดเห็นวิธีที่ ๑ โดยผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในเว็บไซต์ของ สนข. (www.otp.go.th) เว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (www.mot.go.th) เว็บไซต์การรับฟังความคิดเห็นด้านกฎหมายไทย (www.lawamendment.go.th) และเว็บไซต์ของโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (www.thaicommonticket.com) ระหว่างวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐ - ๗ สิงหาคม ๒๕๖๐ รวม ๑๕ วัน โดยมีผู้เข้าชมร่าง พ.ร.บ. ตั๋วร่วมฯ จำนวน ๑,๕๗๖ ราย มีผู้แสดงความคิดเห็น ๖ ราย ประกอบด้วย เห็นด้วย ๓ ราย ไม่เห็นด้วย ๒ ราย และไม่แสดงความคิดเห็น ๑ ราย

๑.๒ การรับฟังความคิดเห็นวิธีที่ ๒ โดยการจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นผู้มีส่วนได้เสียต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ ณ ห้องประชุม The Portal อิมแพค เมืองทองธานี มีผู้เข้าร่วมจำนวน ๑๕๙ คน โดยมีผู้แสดงความคิดเห็นจำนวน ๖ ราย

๒. จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นในแต่ละครั้ง

จำนวน ๒ ครั้ง ครั้งที่ ๑ ระหว่างวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐ - ๗ สิงหาคม ๒๕๖๐ รวมระยะเวลา ๑๕ วัน และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๐

๓. พื้นที่หรือกลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็น

หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชน

๔. ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น

หลังจากสิ้นสุดการเปิดรับฟังความคิดเห็นข้างต้น มีผู้แสดงความคิดเห็นและคำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น

ดังนี้

๔.๑ ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น ข้อคัดค้านหรือความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง ผ่านทางเว็บไซต์ และคำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น

ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
<p>๑. <u>ผู้แสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ของ สนข.</u> มีความเห็นว่า ควรแก้ไขผู้ทรงคุณวุฒิมาจากแต่งตั้งโดยสมาชิกวุฒิสภา เพราะจะได้บุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ หลากหลาย มากกว่า และไม่ใกล้ชิดฝ่ายการเมือง</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มาตรา ๕ (๔) และมาตรา ๖ ได้กำหนด คุณสมบัติ ลักษณะต้องห้าม และสาขาความรู้ ความเชี่ยวชาญของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ โดยให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง เพื่อให้มีผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาที่เกี่ยวข้อง เป็นกรรมการในคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ทั้งนี้ การมอบอำนาจให้รัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้ง เพื่อให้ได้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความสามารถ ในด้านต่าง ๆ ที่กำหนด และมีความรู้และความเชี่ยวชาญ เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคม รวมถึงให้สามารถทำงาน สอดประสานกับนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยตรง และเพื่อความคล่องตัวในการแต่งตั้ง โดยใช้ คำสั่งกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ดังกล่าว</p>
<p>๒. <u>ผู้แทนจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค</u> มีความเห็นว่า ควรบังคับใช้ เพื่อให้เห็นผลให้เร็วที่สุด</p>	
<p>๓. <u>ผู้แทนจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค</u> มีความเห็นว่า ควรแก้ไขมาตรา ๑๔ ไม่ให้กรรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ควรจัดตั้งเป็นบริษัทกลางภายใต้การกำกับของกระทรวงคมนาคม เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงานและการขยาย ไปสู่ระบบต่าง ๆ นอกจากระบบรางของ ARL BTS และ MRT ซึ่งมีโอกาสสูงที่ระบบตัวของ ขสมก. ขสมก. เรือเจ้าพระยา เรือข้ามฟาก เรือคลองแสนแสบ รถไฟ ความเร็วสูงในอนาคต เป็นต้น</p>	<p>การมอบหมายอำนาจหน้าที่การกำกับดูแล ให้กรรมการขนส่งทางราง เนื่องจากอำนาจหน้าที่ การกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ควรเป็นหน่วยงานราชการ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่หลัก ในการกำกับดูแลและควบคุมการดำเนินงานของ หน่วยงานระดับปฏิบัติการ เพื่อให้สามารถขับเคลื่อน นโยบายของภาครัฐในการดำเนินงานได้ และเกิด ความเป็นธรรมในการกำกับดูแล ซึ่งกรรมการขนส่ง ทางรางที่จะจัดตั้งขึ้นจะมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับ ดูแลการขนส่งทางราง ซึ่งเป็นระบบหลักของระบบตัวร่วม อย่างไรก็ตาม ด้านความคล่องตัวในการดำเนินงาน ระบบตัวร่วม ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับระบบขนส่งอื่นๆ สามารถดำเนินงานได้ตามนโยบายของภาครัฐโดย ตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมและมอบหมาย อำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย เพื่อความ คล่องตัว และความสอดคล้องในด้านปฏิบัติ โดยกำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการ นโยบาย</p>

ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ระบบตัวร่วมให้มีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบคมนาคมขนส่งทุกระบบร่วมเป็นกรรมการ
<p><u>๔. ผู้แทนจากสำนักพิมพ์ ริงค์ บียอนด์ บุ๊คส์</u> มีความเห็นว่า มาตรา ๕ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิควรเพิ่มเติมตัวแทนจากภาคประชาชนผู้ใช้บริการเข้าไป มีส่วนร่วมด้วยในการเป็นคณะกรรมการ เพื่อให้ความเห็นในเชิงผู้ใช้บริการ</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรา ๕ (๔) และมาตรา ๖ มิได้มีข้อห้ามในการแต่งตั้งตัวแทนภาคประชาชนเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ โดยได้เปิดให้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมีความรู้ความสามารถในด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วม นอกเหนือจากที่กำหนดได้</p>
<p><u>๕. นักศึกษาจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์</u> มีความเห็นว่า แบบร่างถือมีความพร้อมสำหรับใช้กำหนดการบริหารงานในเบื้องต้นได้เป็นอย่างดี</p>	
<p><u>๖. ผู้แสดงความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ lawamendment</u> มีความเห็นว่าไม่จำเป็นต้องจัดตั้งกรรมการขนส่งทางรางขึ้นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรดำเนินการ มีความเพียงพอแล้ว โดยกลไกการดำเนินการ ควรมี ๒ ระดับ ได้แก่ ๑) คณะกรรมการระดับนโยบาย ควบคุมการดำเนินการของบริษัทในภาพรวม และ ๒) กลไกระดับอำนาจการและปฏิบัติ จัดตั้ง บริษัทและกองทุนแยกเป็นอิสระต่อกันในแต่ละจังหวัด คอยดำเนินการตามนโยบายของคณะกรรมการ</p>	<p>การมอบหมายอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้แก่กรมการขนส่งทางราง เนื่องจาก กรมการขนส่งทางรางที่จะจัดตั้งขึ้นเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแล และควบคุมการดำเนินงานของระบบขนส่งทางรางโดยเฉพาะ ซึ่งระบบการขนส่งทางรางเป็นระบบหลักของระบบตัวร่วม เนื่องจากเป็นระบบการคมนาคมขนส่งที่สำคัญและเป็นส่วนหลักของการเดินทางของประชาชนในเขตเมือง นอกจากนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งเป็นหน่วยงานด้านนโยบาย ไม่มีอำนาจหน้าที่การกำกับดูแล จึงควรทำหน้าที่ในการสนับสนุนด้านการกำหนดนโยบายระบบตัวร่วม และตามนโยบายของภาครัฐที่ให้แบ่งแยกอำนาจหน้าที่การกำหนดนโยบายและหน้าที่การกำกับดูแลออกจากกัน เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงาน และการถ่วงดุลอำนาจ โดยให้หน่วยงานทั้งสองอยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อสามารถนำใช้นโยบายด้านคมนาคมได้โดยตรงและมีประสิทธิภาพ</p>

๔.๒ ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น ข้อคัดค้านหรือความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง ในการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นและคำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น

ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็นผ่านการสัมมนาฯ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
<p>๑. ผู้แทนจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</p> <p>๑.๑ การประกอบกิจการตัวร่วมจำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นการเมืองอาจไม่มีความเหมาะสม ควรมอบหมายอำนาจหน้าที่การให้ใบอนุญาตแก่ข้าราชการประจำจะมีความเหมาะสมมากกว่า</p>	<p>การกำหนดให้รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมเป็นผู้มีอำนาจอนุญาตให้บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมโดยมิได้ให้อำนาจข้าราชการประจำ เนื่องจากเห็นว่าการให้ใบอนุญาตบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมมิได้ดำเนินการหลายครั้ง เนื่องจากมีเพียงหน่วยงานเดียวที่จะได้รับอนุญาตให้เป็นบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมตามนโยบายของภาครัฐในการจัดทำและดำเนินการระบบตัวร่วมโดยมีมาตรฐานเดียว และผู้บริหารจัดการระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเพียงผู้เดียว</p> <p>ทั้งนี้ บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะจัดตั้งขึ้นโดยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย และร่วมกับผู้ประกอบการภาคขนส่งรายอื่นในการเข้าร่วมถือหุ้นบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม</p>
<p>๑.๒ เหตุใดจึงให้ผู้แทนกรมทางหลวงเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริหารกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม</p>	<p>พระราชบัญญัติทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๑๘ ได้กำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนสำหรับทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล โดยให้มีผู้แทนหน่วยงานของรัฐที่มีทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล เป็นกรรมการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เห็นว่ากรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมเช่นเดียวกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและมีกองทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางอยู่ภายใต้หน่วยงานจึงกำหนดให้ผู้แทนกรมทางหลวงเป็นกรรมการในคณะกรรมการกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม</p>
<p>๑.๓ ที่มาของการกำหนดค่าปรับทางปกครองในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีที่มาอย่างไร</p>	<p>ที่มาของการกำหนดค่าปรับทางปกครองในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ปรับใช้จากพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจข้อมูลเครดิต พ.ศ. ๒๕๔๕ เนื่องจากเป็นบทบัญญัติที่กำหนดโทษปรับสำหรับการฝ่าฝืนบทบัญญัติที่สามารถเทียบเคียงได้กับการกำหนดโทษสำหรับการฝ่าฝืนบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.</p>

ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็นผ่านการสัมมนา	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
<p>๑.๔ เมื่อมีการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางรางขึ้นสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมจะไปควบรวมกับกรรมการขนส่งทางรางหรือไม่ หรือหากไม่รวมกันจะทำหน้าที่อะไรเมื่อโอนอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลให้กรรมการขนส่งทางรางแล้ว</p>	<p>ในบทเฉพาะกาลของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. มาตรา ๕๐ ได้กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรปฏิบัติหน้าที่เป็นหน่วยงานระดับกำกับดูแลในระหว่างที่ยังมิได้จัดตั้งกรรมการขนส่งทางรางขึ้น โดยปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้มอบหมายอำนาจหน้าที่การดำเนินงานเกี่ยวกับการจัดทำและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมแก่สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรดำเนินการ และเมื่อมีการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางรางขึ้น อาจมีการพิจารณาโอนย้ายหน่วยงานและอัตรากำลังของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมไปอยู่ภายใต้สังกัดของกรรมการขนส่งทางราง หรือ อาจพิจารณากำหนดแบ่งสัดส่วนหน้าที่การดำเนินงานระหว่างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมทำหน้าที่เฉพาะในส่วนการเป็นหน่วยงานระดับนโยบาย และกรรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม</p>
<p>๑.๕ ควรกำหนดในพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ว่าบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่ได้รับอนุญาตมีเพียง ๑ หน่วย และมีสัดส่วนการถือหุ้นระหว่างภาครัฐและเอกชนเท่าใด และมีสถานะเป็นบริษัทเอกชนเพื่อให้มีความชัดเจน</p>	<p>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาในการแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.</p>
<p>๒. ผู้แทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย</p>	
<p>๒.๑ คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมควรมีผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากระบบตั๋วร่วมเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบอิเล็กทรอนิกส์</p>	<p>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาในการแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.</p>
<p>๒.๒ การมอบอำนาจการออกข้อบังคับให้คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมตามมาตรา ๙ (๓) มีบางเรื่องที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมซึ่งเป็นเรื่องสำคัญ ควรออกกฎกระทรวงในเรื่องดังกล่าวจะเหมาะสมกว่าเพื่อให้มีการพิจารณาจากคณะกรรมการกฤษฎีกาหรือคณะรัฐมนตรีด้วย</p>	<p>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาในการแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.</p>

ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็นผ่านการสัมมนาฯ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
<p>๒.๓ การร่วมใช้ระบบตัวร่วมกับระบบทางพิเศษ ในอนาคต การทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังต้องดำเนินงาน ภายใต้กฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการการชำระเงินทาง อิเล็กทรอนิกส์หรือไม่</p>	<p>การใช้งานระบบตัวร่วมมิได้ครอบคลุมการชำระค่า ผ่านทางพิเศษที่เป็นระบบ easypass แต่จะใช้กับ เฉพาะบัตรตัวร่วม</p>
<p>๓. ผู้แทนจาก บริษัท ธนาकारกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</p>	
<p>๓.๑ บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นหน่วยงานที่มี อำนาจในการอนุญาตให้ผู้ประกอบการออกและจำหน่ายตัวร่วม ใช้หรือไม่ และ ผู้ประกอบการยังต้องขออนุญาต ตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจให้บริการการชำระเงินทาง อิเล็กทรอนิกส์หรือไม่</p>	<p>บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นหน่วยงานที่มี อำนาจในการอนุญาตให้ผู้ประกอบการออก และจำหน่ายบัตรมาตรฐานตัวร่วม หรือเติมเงินตัวร่วม ซึ่งรวมถึงการอนุญาต ตรวจสอบ และรับรอง มาตรฐานของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของผู้ออกและจำหน่าย ตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด</p> <p>นอกจากนี้ผู้ประกอบการยังคงต้องดำเนินการ ตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจให้บริการการชำระเงิน ทางอิเล็กทรอนิกส์ในการประกอบธุรกิจของ ผู้ประกอบการด้วย</p>
<p>๓.๒ ผู้เป็นเจ้าของมาตรฐานตัวร่วมคือหน่วยงานใด และจะมีการโอนหรือส่งมอบให้แก่บริษัทบริหารจัดการ ระบบตัวร่วมหรือไม่</p>	<p>ภาครัฐถือกรรมสิทธิ์และเป็นเจ้าของมาตรฐาน ตัวร่วม โดยมีหน่วยงานระดับกำกับดูแล ได้แก่ กรมการขนส่งทางราง (ระหว่างที่ยังไม่มีการจัดตั้ง กรมการขนส่งทางราง ให้สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจรทำหน้าที่กำกับดูแล การดำเนินงานระบบตัวร่วมแทน) เป็นผู้กำหนด และเก็บรักษามาตรฐานระบบตัวร่วม และจะมีการ มอบรหัสความปลอดภัย (key) ให้บริษัทบริการ จัดการระบบตัวร่วมเพื่อใช้ในการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วมและการดำเนินธุรกิจต่อไป</p>
<p>๔. ผู้แทนจากศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ</p>	
<p>๔.๑ พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีสภาพบังคับให้ผู้ให้บริการที่จะออกตัวร่วมเพื่อให้ ใช้บริการกับระบบขนส่งอื่นต้องดำเนินการตาม พระราชบัญญัตินี้หรือไม่</p>	<p>มาตรา ๒๑ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการบริหาร จัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้กำหนดให้ผู้ให้ บริการภาคขนส่งมีหน้าที่ดำเนินการเพื่อให้ ผู้ใช้บริการตัวร่วมสามารถใช้บริการจากระบบ ตัวร่วมและระบบขนส่งของผู้ให้บริการภาคขนส่งได้ และได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ นโยบายระบบตัวร่วมในมาตรา ๙ (๒) ให้มีอำนาจใน การกำหนดแนวทางและระยะเวลาในการดำเนินงาน และระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของ ผู้ให้บริการภาคขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการ ภาคขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระบบ อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็น ธรรมแก่ผู้ให้บริการภาคขนส่ง โดยได้นิยาม</p>

ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็นผ่านการสัมมนาฯ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	“ผู้ให้บริการภาคขนส่ง” ว่าหมายถึง ผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ หรือทางอากาศ
๔.๒ การกำหนดค่าปรับตามพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ควรกำหนดให้ปรับตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาในการแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.
๔.๓ การกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นโดยภาครัฐไม่เกินกึ่งหนึ่งในบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม อาจทำให้ผู้ประกอบการซึ่งเป็นภาคเอกชนที่มีจำนวนหุ้นมากมีอำนาจในบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมมากตามสัดส่วนหุ้นหรือไม่	มาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้กำหนดให้บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะต้องมีผู้ประกอบการภาคขนส่งถือหุ้นเกินกว่ากึ่งหนึ่ง โดยมีได้ระบุว่าจะต้องเป็นภาครัฐหรือเอกชน อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาของที่ปรึกษาโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมเห็นว่าควรจัดตั้งเป็นบริษัทจำกัดที่มีสถานะเป็นบริษัทเอกชน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานและการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบตัวร่วม โดยมีต้นแบบการให้ผู้ประกอบการถือหุ้นในบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมมาจากเขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ฮ่องกง) ซึ่งสัดส่วนการถือหุ้นจะปรับเปลี่ยนโดยอาจขึ้นอยู่กับปัจจัย เช่น จำนวนธุรกรรม หรือ จำนวนผู้ใช้บริการ หรือ มูลค่าเงินค่าธรรมเนียมที่นำส่งให้กับบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม ของแต่ละผู้ประกอบการ โดยอยู่ระหว่างการพิจารณาการกำหนดกลไกการกำหนดและปรับเปลี่ยนสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม
๕. ผู้แทนจาก บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
กรณีที่ผู้ประกอบการในต่างจังหวัดต้องการจัดทำระบบตัวร่วม จะสามารถดำเนินการได้หรือไม่	การจัดทำระบบและมาตรฐานตัวร่วมจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานบัตรแมงมุมเท่านั้น ไม่สามารถจัดทำระบบตัวร่วมขึ้นใหม่เองได้
๖. ผู้แทนจาก บริษัท ไทยสมาร์ตการ์ด	
๖.๑ ในกรณีที่ผู้ประกอบการเข้าร่วมใช้งานระบบตัวร่วมจะสามารถรับชำระเงินโดยบัตรอิเล็กทรอนิกส์นอกเหนือจากบัตรแมงมุมได้หรือไม่	ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมใช้งานระบบตัวร่วมยังสามารถรับชำระเงินด้วยบัตรอิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ ได้ โดยมีข้อจำกัดเป็นเงื่อนไขการเข้าร่วมระบบตัวร่วมในการจำกัดการให้บริการของผู้ประกอบการในการรับชำระเงินด้วยบัตรอื่น

ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็นผ่านการสัมมนาฯ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๖.๒ การพัฒนาระบบขนส่งในแต่ละจังหวัดต้องดำเนินการตามมาตรฐานกลางหรือไม่	การพัฒนาระบบขนส่งในประเทศไทยในอนาคตสำหรับระบบขนส่งที่ดำเนินการโดยหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมจะต้องใช้มาตรฐานกลางในการติดตั้งและดำเนินการระบบจัดเก็บรายได้อัตโนมัติ หรือ Automatic Fare Collection (AFC)
๖.๓ การกำหนดให้บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมดำเนินการกิจการระบบตั๋วร่วมเพียงหน่วยงานเดียว ซึ่งมีลักษณะผูกขาดอาจทำให้ไม่มีประสิทธิภาพมากเพียงพอเนื่องจากไม่ก่อให้เกิดการแข่งขันทางธุรกิจ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาในการแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.

๕. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะนำผลการรับฟังความคิดเห็น เพื่อประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ต่อไป