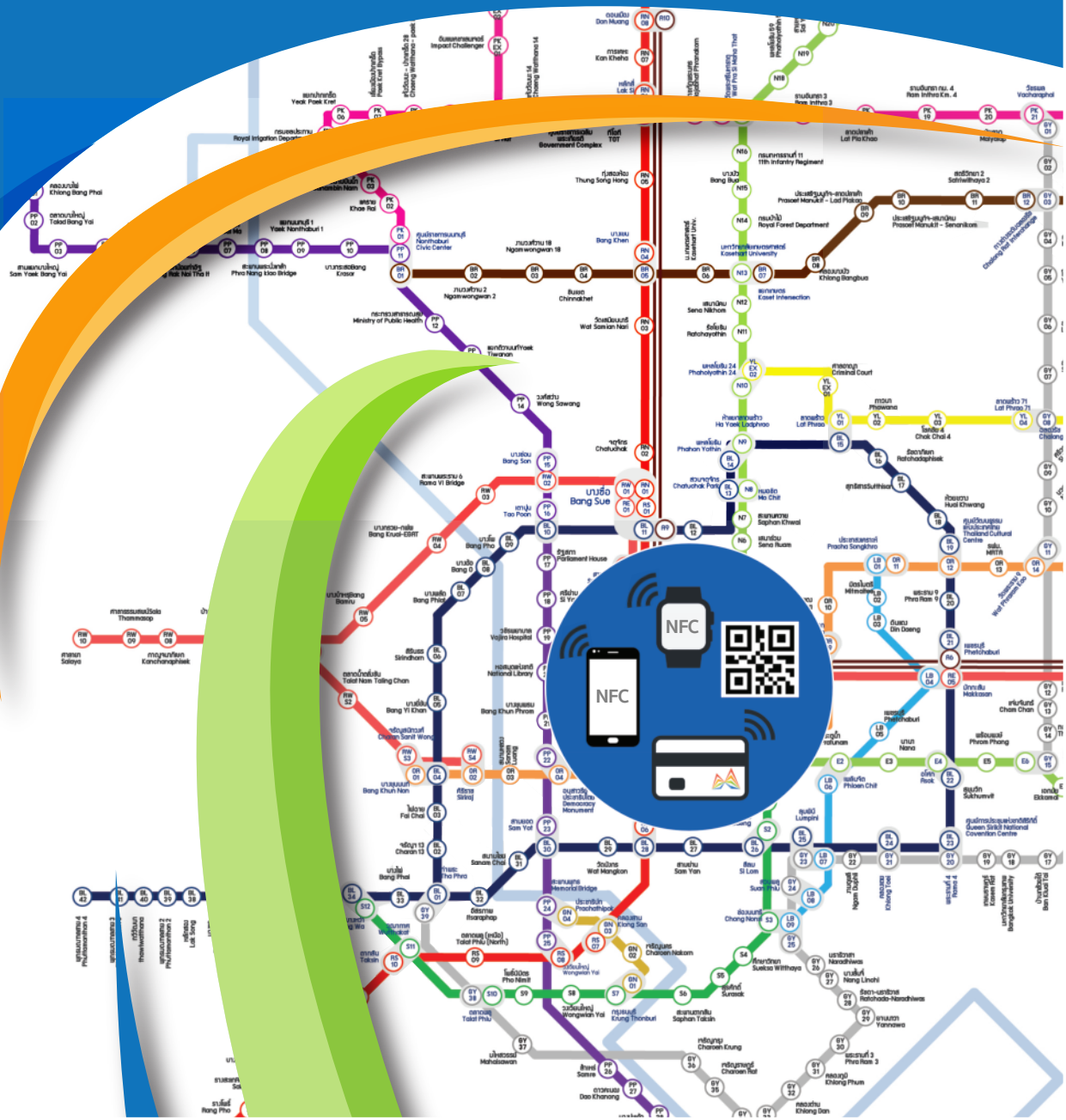


โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

ร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
จัดทำเป็นกฎหมายที่จะนำมาใช้ในการขุดเจาะรายได้จากค่าโดยสารร่วม และการจัดหาข้อมูลการเดินทาง
สำหรับใช้นำเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี

กรกฎาคม 2566



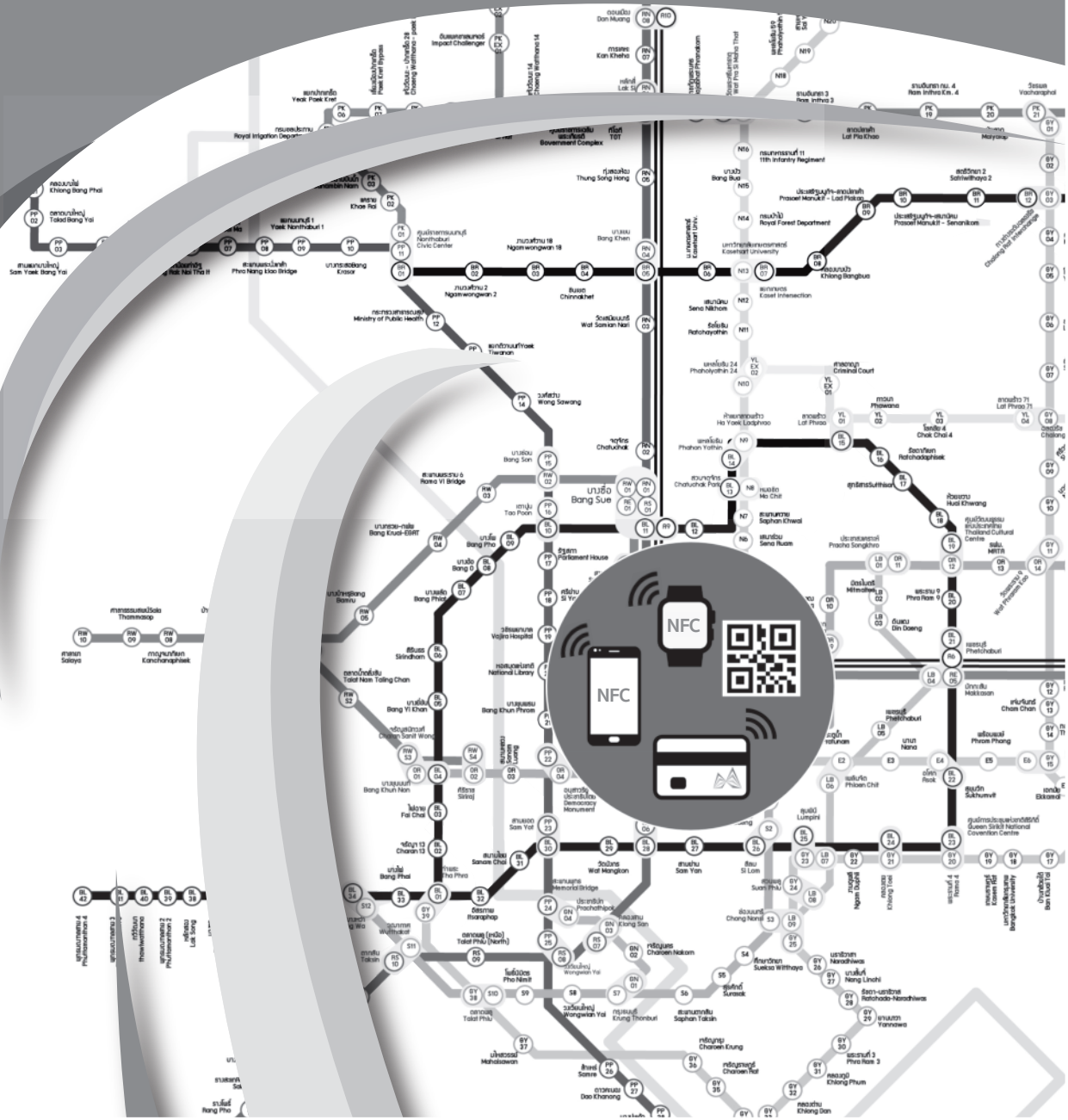


โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

ร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
จัดทำเป็นกฎหมายที่จะนำมาใช้ในการชดเชยรายได้จากค่าโดยสารร่วม และการจัดหาข้อมูลการเดินทาง
สำหรับใช้นำเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี

กรกฎาคม 2566



สารบัญ

สารบัญ

หน้า

บทสรุปผู้บริหาร

บทที่ 1	การศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	1-1
1.1	แนวคิดและความเป็นมา	1-1
1.2	การทบทวนร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน	1-2
1.2.1	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.)	1-2
1.2.2	ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563	1-8
1.2.3	ข้อพิจารณาต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในปัจจุบัน	1-9
1.3	กลไกกำกับการจัดหาเงินทุนสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วม	1-10
1.3.1	แนวคิดการจัดหาเงินทุนสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วม	1-10
1.3.2	หลักเกณฑ์การจัดตั้งกองทุนภายใต้กฎหมายไทย	1-11
1.4	กลไกกำกับการจัดหาข้อมูลการเดินทาง	1-13
1.5	กรณีศึกษาแนวทางการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในต่างประเทศ	1-16
1.5.1	สาธารณรัฐสิงคโปร์ (สิงคโปร์)	1-17
1.5.2	เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ฮ่องกง)	1-20
1.5.3	สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) (กรุงโซล)	1-21
1.5.4	บทวิเคราะห์ข้อเด่น – ข้อด้อยในการบริหารระบบตัวร่วมของต่างประเทศ	1-23
1.6	บทวิเคราะห์แนวทางปรับปรุงการบริหารจัดการระบบตัวร่วมของประเทศไทย	1-25
1.6.1	สภาพปัญหาและอุปสรรคของการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในประเทศไทย	1-25
1.6.2	แนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการระบบตัวร่วมสำหรับประเทศไทย	1-26
บทที่ 2	หลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดทำร่างกฎหมาย	2-1
2.1	การตรวจสอบความจำเป็นของกฎหมาย	2-1
2.2	การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง	2-1
2.3	การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย	2-4
2.4	การเสนอร่างกฎหมาย	2-5
บทที่ 3	การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	3-1
3.1	หลักเกณฑ์การตรวจสอบเนื้อหาของร่างกฎหมาย	3-1
3.2	แนวทางการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	3-3
3.2.1	การกำหนดคำนิยาม	3-3
3.2.2	คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	3-3
3.2.3	หน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	3-5
3.2.4	การกำกับดูแลการประกอบกิจการในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	3-6
3.2.5	การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	3-9
3.2.6	การจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม	3-10
3.2.7	บทเฉพาะกาล	3-11
3.2.8	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	3-11

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3	การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ต่อ)	
3.3	การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง	3-12
3.3.1	ความเห็นจากคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	3-12
3.3.2	การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เรื่อง “แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย”	3-13
3.3.3	บทวิเคราะห์แนวทางการปรับปรุงร่างกฎหมายเพื่อนำไปรับฟังความคิดเห็นตามหลักเกณฑ์ของรัฐธรรมนูญ มาตรา 77	3-14
3.4	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)	3-18
บทที่ 4	การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและการปรับปรุงร่างกฎหมาย	4-1
4.1	ผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 77	4-1
4.1.1	การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างกฎหมาย	4-1
4.1.2	การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย	4-3
4.2	การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญ	4-7
4.2.1	การกำหนดคำนิยาม	4-7
4.2.2	องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	4-8
4.2.3	คุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	4-8
4.2.4	อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	4-9
4.2.5	อำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	4-11
4.2.6	การขอใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม	4-12
4.2.7	หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต	4-15
4.2.8	การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	4-16
4.2.9	กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม	4-17
4.2.10	บทเฉพาะกาล	4-20
4.3	การปรับปรุงร่างกฎหมาย (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)	4-21
4.3.1	การดำเนินการตามความเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมครั้งที่ 1/2565	4-21
4.3.2	การดำเนินการตามความเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมครั้งที่ 1/2566	4-38
4.3.3	การดำเนินการตามความเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมครั้งที่ 2/2566	4-51
บทที่ 5	การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย	5-1
5.1	สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา	5-4
5.2	วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง	5-4
5.3	การแก้ปัญหาในปัจจุบัน	5-4

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5	การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย (ต่อ)	
5.4	การรับฟังความคิดเห็น	5-6
5.5	ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น	5-8
5.6	ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย	5-9
5.7	ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย	5-11
5.8	ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย	5-11
5.9	เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต	5-13
5.10	เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ	5-14
5.11	เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา	5-14
5.12	เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครอง ดำเนินกิจการทางปกครอง	5-14
บทที่ 6	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	6-1
6.1	บทสรุปการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	6-1
6.1.1	การดำเนินการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่ผ่านมา	6-1
6.1.2	สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	6-4
6.2	ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการผลักดันร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	6-15
6.2.1	การเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	6-15
6.2.2	การจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	6-15

ภาคผนวก

ภาคผนวก ผ 1	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)
ภาคผนวก ผ 2	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น)
ภาคผนวก ผ 3	รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.
ภาคผนวก ผ 4	รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
ภาคผนวก ผ 5	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)

สารบัญญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 1.2-1	โครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.)	1-3
รูปที่ 1.2-2	โครงสร้างการบริหารระบบตัวร่วมภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.)	1-4
รูปที่ 1.5-1	ภาพรวมการกำกับดูแลระบบตัวร่วมในสิงคโปร์	1-17
รูปที่ 1.5-2	สัญลักษณ์แสดงการรองรับระบบ CePAS บนบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ในสิงคโปร์	1-18
รูปที่ 1.5-3	ขั้นตอนการปรับปรุงระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ให้เป็นระบบ ABT ผ่านตู้ขายตั๋วโดยสารอัตโนมัติในสิงคโปร์	1-19
รูปที่ 1.5-4	โครงสร้างสัดส่วนผู้ถือหุ้นของบริษัท Octopus Cards Limited	1-21
รูปที่ 1.5-5	ภาพรวมการใช้บัตรโดยสารอัจฉริยะในเกาหลีใต้	1-22
รูปที่ 1.5-6	ขั้นตอนการขอรับรอง (Certification) อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของระบบตัวร่วมในเกาหลีใต้	1-23
รูปที่ 2.4-1	ขั้นตอนการจัดทำและการเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	2-6
รูปที่ 3.2-1	โครงสร้างการกำกับดูแลการประกอบกิจการในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	3-6
รูปที่ 3.4-1	โครงสร้างร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)	3-21
รูปที่ 4.3-1	ขั้นตอนการดำเนินการตามบทเฉพาะกาล ของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	4-37
รูปที่ 6.1-1	ขั้นตอนการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	6-3
รูปที่ 6.1-2	แนวทางการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	6-5
รูปที่ 6.1-3	องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	6-7
รูปที่ 6.1-4	ภาพรวมการกำกับดูแลการประกอบกิจการระบบตัวร่วม	6-9
รูปที่ 6.1-5	ขั้นตอนในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	6-11
รูปที่ 6.1-6	โครงสร้างการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม	6-12
รูปที่ 6.1-7	โครงสร้างร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็น ของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)	6-14

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 1.4-1 ภาพรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลในระบบฐานข้อมูลกลางภายใต้การบริหารจัดการระบบตัวร่วม	1-14
ตารางที่ 1.5-1 การเปรียบเทียบการดำเนินโครงการระบบตัวร่วมในต่างประเทศ	1-16
ตารางที่ 1.5-2 บัตรที่ยังไม่รองรับระบบ SimplyGo	1-20
ตารางที่ 1.5-3 การวิเคราะห์ข้อเด่น - ข้อด้อยในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมของต่างประเทศ	1-24
ตารางที่ 1.6-1 การเปรียบเทียบวิธีการจัดเก็บค่าโดยสารในสัญญาสัมปทานระบบรถไฟฟ้า	1-26
ตารางที่ 2.2-1 การจำแนกประเภทผู้เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562	2-3
ตารางที่ 3.2-1 การเปรียบเทียบการกำหนดนิยามระหว่างร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563	3-3
ตารางที่ 3.2-2 การเปรียบเทียบองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	3-4
ตารางที่ 3.2-3 ข้อเสนอและประเด็นพิจารณาในการปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	3-12
ตารางที่ 3.3-1 สรุปความคิดเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	3-13
ตารางที่ 3.3-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group)	3-14
ตารางที่ 3.3-3 ข้อเสนอทางเลือกในการกำหนดนโยบายการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม	3-16
ตารางที่ 3.3-4 การเปรียบเทียบแหล่งที่มาของเงินกองทุนในร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	3-18
ตารางที่ 4.1-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น “ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.”	4-2
ตารางที่ 4.1-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย	4-3
ตารางที่ 4.3-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2565	4-22
ตารางที่ 4.3-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 และเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2565	4-25
ตารางที่ 4.3-3 การเปรียบเทียบองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 กับองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	4-29
ตารางที่ 4.3-4 การเปรียบเทียบรูปแบบกฎหมายลำดับรองที่กำหนดอัตราค่าโดยสารในแต่ละรูปแบบการขนส่ง	4-31
ตารางที่ 4.3-5 การเปรียบเทียบบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดการกองทุนของ พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 กับร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	4-33
ตารางที่ 4.3-6 ความเห็นจากที่ประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2566	4-39
ตารางที่ 4.3-7 ความเห็นจากการหารือร่วมกับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566	4-40

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566	4-41
ตารางที่ 4.3-9 สรุปความเห็นจากที่ประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม พ.ศ. เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2566	4-51
ตารางที่ 4.3-10 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 2/2566	4-52
ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของ คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)	4-57
ตารางที่ 5-1 สารสำคัญของคู่มือการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย	5-1
ตารางที่ 5.4-1 ความคิดเห็นต่อการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	5-7
ตารางที่ 6.1 หลักการสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วย การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)	6-4
ตารางที่ 6.2-1 แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ตามลำดับความสำคัญ	6-17

บทสรุปผู้บริหาร

บทสรุปผู้บริหาร

1. การศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

1.1 แนวคิดและความเป็นมา

กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งแต่งตั้ง “คณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.” (คณะกรรมการจัดทำร่างฯ) ตั้งแต่วันที่ พ.ศ. 2559 เพื่อขับเคลื่อนนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบตัวร่วม และการบริหารจัดการบัตรโดยสารร่วม ให้สามารถใช้งานในภาคการขนส่งและนอกภาคการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการประชุม ครั้งที่ 6-4/2560 เมื่อวันที่ 19 เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2560 คณะกรรมการจัดทำร่างฯ ได้มีมติให้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบ และให้ข้อเสนอแนะก่อนดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายตามบทบัญญัติมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 14 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2560 และให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการตามขั้นตอนของมาตรา 77 ต่อไป สนข. จึงได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 77 โดยได้เชิญหน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งประชาชน ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อร่างพระราชบัญญัติ

สำหรับผลที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องที่ได้ดำเนินการไปข้างต้น สนข. ได้รวบรวมประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น ข้อคัดค้าน ความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง และได้จัดทำคำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการจัดทำร่างฯ รับทราบและมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับการแก้ไขร่างกฎหมาย ต่อไป

อย่างไรก็ตาม สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ได้มีหนังสือ ที่ นร. 0503/212111 ลงวันที่ 13 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2561 แจ้งว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ผู้ปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี พิจารณาและมีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ ธนาคารแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรี (คณะพิเศษ) ไปพิจารณา ทบทวนร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) อีกครั้ง ซึ่งทาง สนข. ได้พิจารณาความเห็นของหน่วยงานที่กล่าวมาข้างต้นแล้วเห็นว่า ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายและหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแลและบริหารจัดการระบบตัวร่วม ให้สามารถใช้เชื่อมต่อกันในระบบการขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ จึงมีความจำเป็นในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติ เนื่องจากสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของนวัตกรรมเทคโนโลยีระบบตัวร่วม และระบบการชำระเงิน ประกอบกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางรางกำลังจะเพิ่มขึ้นอีกหลายราย ซึ่งจะทำให้การควบคุม กำกับดูแลและบริหารระบบตัวร่วมเป็นไปอย่างยากลำบาก หากยังไม่มี หรือการออกกฎหมายพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ล่าช้า ดังนั้น สนข. จึงเห็นสมควรจัดทำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ขึ้นมาก่อน เพื่อให้มีกฎหมายและหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมได้โดยเร็ว ซึ่งปัจจุบันได้มีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ) และประกาศใช้แล้ว

แต่เนื่องด้วยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ มีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรอง จึงใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น แต่ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ เนื่องจากเกินขอบเขตอำนาจที่พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 มาตรา 11 (8) ซึ่งให้อำนาจนายกรัฐมนตรีในการออกระเบียบปฏิบัติราชการไว้ ส่งผลให้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ไม่สามารถบังคับใช้กับภาคเอกชน ซึ่งการขนส่งสาธารณะในประเทศไทยในปัจจุบันนี้ ยังพึ่งพาทั้งส่วนราชการและภาคเอกชน ดังนั้น การบูรณาการให้เกิดระบบตัวร่วมอย่างครอบคลุมทั้งระบบ จำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

ภายใต้การศึกษาโครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมครั้งนี้ ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมถึง ผลการศึกษาและข้อเสนอแนะจากโครงการ

1.2 การทบทวนร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน

จากเนื้อความของกฎหมายทั้งสองฉบับ (ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563) สามารถพิจารณาได้ว่า แม้วัตถุประสงค์ของกฎหมายทั้งสองฉบับเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ การดำเนินการให้เกิดการบริการจัดการระบบตัวร่วมในบริการขนส่งสาธารณะ แต่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ มีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรอง หรือกฎตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 และมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 จึงสามารถใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ ตามกล่าวแล้วข้างต้น

ดังนั้น หากพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีผลบังคับใช้แล้ว ย่อมส่งผลให้เกิดการกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารสำหรับระบบตัวร่วมขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร ฯลฯ โดยมีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม เป็นหน่วยงานระดับนโยบาย (Policy Maker) ซึ่งมีอำนาจในการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เป็นผู้กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงาน ออกข้อบังคับ และเรื่องอื่นๆ เพื่อให้เกิดการบูรณาการระบบตัวร่วมอย่างแท้จริง และมีหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

อย่างไรก็ตาม สำหรับหน่วยงานระดับกำกับดูแล (Regulator) มีข้อพิจารณาว่า ควรเป็นอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่ เนื่องจากกรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่กำกับดูแลเฉพาะการขนส่งทางราง ได้แก่ รถไฟฟ้าในเขตเมือง รถไฟระหว่างเมือง และรถไฟความเร็วสูงเท่านั้น ไม่รวมถึงการขนส่งสาธารณะในรูปแบบอื่น

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ยังมีความสำคัญในการกำหนดให้มีกองทุน เพื่อช่วยสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการตัวร่วม รวมทั้ง อุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการตัวร่วม หรือระบบขนส่ง ซึ่งมีผลให้กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมกันสำหรับระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ และการยกเว้นอัตราค่าแรกเข้า มีความเป็นไปได้

1.3 กลไกกำกับการจัดหาเงินทุนที่จะนำมาใช้ในการชดเชยรายได้จากค่าโดยสารร่วม

ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ได้มีแนวคิดการจัดหาเงินทุนในการสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วม โดยเสนอให้มีการจัดตั้ง “กองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม” ขึ้นเป็นส่วนหนึ่งของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การสนับสนุนในการดำเนินการพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้ง การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง

ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดตั้งทุนหมุนเวียนในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 เดือนมกราคม พ.ศ. 2564¹ โดยได้กำหนดแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดตั้งทุนหมุนเวียน คือ ให้การจัดตั้งทุนหมุนเวียนให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียนเป็นหลักเท่านั้น ดังนั้น การจัดตั้งกองทุนในปัจจุบันจึงต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558

ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) จึงยังคงเสนอการจัดตั้งกองทุนซึ่งใช้รูปแบบการจัดตั้งโดยกฎหมายเฉพาะ ตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 โดยใช้ชื่อว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม”

1.4 กลไกกำกับการจัดหาข้อมูลการเดินทาง

ได้กำหนดกลไกการจัดหาข้อมูลการเดินทาง โดยกำหนดให้ “บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม” มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม บำรุงรักษาระบบตัวร่วม และบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง พร้อมทั้งการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของอุปกรณ์ต่างๆ ของผู้ออกและจำหน่ายตั๋วร่วมรายอื่น เพื่อให้ตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้ และมีหน้าที่รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วมและประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งมีหน้าที่รายงานต่อหน่วยงานกำกับดูแล เมื่อผู้ให้บริการภาคขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้

ขณะเดียวกันยังกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลสามารถเข้าตรวจสอบและขอข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสั่งให้แก้ไขการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน หรือฝ่าฝืนหรือละเลยไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมประกาศกำหนด

โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ทั้งนี้ พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 กำหนดให้ “การประมวลผลข้อมูล” ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย หากได้มีการดำเนินการภายใต้ฐานทางกฎหมายข้อใดข้อหนึ่งที่เหมาะสม

1.5 กรณีสึกษาแนวทางการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในต่างประเทศ

ได้ดำเนินการทบทวนโครงสร้างการบริหารจัดการและการกำกับดูแลระบบตัวร่วมในต่างประเทศ จำนวน 3 ประเทศ ประกอบด้วย (1) สาธารณรัฐสิงคโปร์ (สิงคโปร์) (2) เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ฮ่องกง) และ (3) สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่า :

กรณีสิงคโปร์มีการใช้ระบบใบอนุญาตกับการให้บริการระบบตัวร่วม ประกอบด้วย (1) การให้บริการสำหรับการหักบัญชีธุรกรรมของบัตรโดยสาร (Clearing) และ (2) การขาย การเติม การเปลี่ยน หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับบัตรโดยสาร โดยผู้ประสงค์จะให้บริการดังกล่าวต้องขอใบอนุญาตจาก Public Transport Council ทั้งนี้ หากเป็นกรณีการกำกับดูแลการให้บริการบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์แบบ ABT นั้น แยกพิจารณาออกเป็น 2 ส่วน คือ กรณีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่รองรับระบบ ABT กับกรณีบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตที่เป็นบัตร cEMV (Contactless EMV) ซึ่งเฉพาะกรณีการออกบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้นที่ต้องขอรับใบอนุญาตจาก Public Transport Council ขณะที่กรณีบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตที่ธนาคารเป็นผู้ออกนั้น ไม่ต้องขอรับใบอนุญาตจาก Public Transport Council แต่หากจะใช้งานร่วมกันในระบบตัวร่วม บัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตเหล่านั้นต้องรองรับระบบ SimplyGo ด้วย

¹ หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรีที่ นร 0503/ว 61 ลงวันที่ 29 เดือนมกราคม พ.ศ. 2564 เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดตั้งทุนหมุนเวียน

ขณะที่กรณีของฮ่องกงนั้น เนื่องด้วยมีรัฐบาลกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมไว้ในสัญญาสัมปทาน ทำให้ระบบตัวร่วมสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจุดเด่นของฮ่องกง คือ การจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมเพียง 1 บริษัท โดยมาจากการรวมหุ้นของบริษัทด้านการขนส่งสาธารณะรายใหญ่ในฮ่องกง ภายใต้ชื่อ บริษัท Octopus Cards Limited นอกจากนี้ รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในการจัดทำโครงการระบบตัวร่วมของฮ่องกงใช้รูปแบบ Build-Own-Operate (BOO) ซึ่งเอกชนเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ ตามคุณสมบัติและมาตรฐานที่กำหนดโดยรัฐ และเอกชนเป็นเจ้าของและมีสิทธิในทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะโดยไม่ต้องโอนทรัพย์สินให้แก่รัฐ

สำหรับกรณีเกาหลีใต้ นั้น มีลักษณะคล้ายกับฮ่องกง คือ การใช้สัญญาสัมปทานในการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ทั้งนี้ เหตุที่เกาหลีใต้สามารถกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมได้นั้น มาจากการที่กฎหมาย Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport ซึ่งกำหนดให้ The Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MOLIT) จัดทำแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน ซึ่งเป็นแผนแม่บทระดับชาติที่รัฐบาลท้องถิ่น (Local Government) ที่ประสงค์จัดทำระบบตัวร่วม ต้องจัดทำแผนการเชื่อมต่อสำหรับเขตภูมิภาคของตนที่สอดคล้องกับแผนแม่บทของประเทศ นอกจากนี้ กรณีเกาหลีใต้มีข้อแตกต่างกับฮ่องกงในประเด็นการกำหนดให้ผู้ประสงค์จะให้บริการระบบตัวร่วมนั้นมีหน้าที่ต้องการรับรอง (Certification) อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของระบบตัวร่วมจาก MOLIT ก่อนจึงจะสามารถให้บริการระบบตัวร่วมได้

1.6 บทวิเคราะห์ปัญหาและแนวทางปรับปรุงการบริหารจัดการระบบตัวร่วมของประเทศไทย

1) ขาดหน่วยงานกลางในการกำหนดนโยบายและมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

โครงการด้านการขนส่งสาธารณะนั้นไม่ได้คำนึงถึงประเด็นการจัดทำระบบตัวร่วมมาก่อน การจัดทำสัญญาสัมปทานที่ผ่านมาในอดีต จึงไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานเกี่ยวกับระบบตัวร่วม ส่งผลให้ผู้รับสัมปทานแต่ละรายต่างนำเทคโนโลยีระบบการจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติที่ตนเห็นว่าเหมาะสมมาใช้ รวมทั้ง การไม่มีนโยบายและมาตรฐานกลางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และการขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่มีอำนาจในการจัดทำโครงการด้านการขนส่งสาธารณะทำให้การเชื่อมต่องานระบบการจัดเก็บค่าโดยสารเกิดขึ้นได้ยาก

ตัวอย่างสภาพปัญหาที่เด่นชัด คือ การขนส่งทางราง ที่มีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้อง ได้แก่ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เช่น กรุงเทพมหานคร) ทำให้การจัดทำโครงการขนส่งทางรางมีลักษณะต่างกัน เช่น กรณีระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่มีบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS เป็นผู้รับสัมปทาน กับระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่มีบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้รับสัมปทาน ซึ่งทั้งสองโครงการใช้ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติต่างกัน จึงยังไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ แม้ว่าปัจจุบันมีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางแล้ว แต่ยังมีปัญหาในส่วนของอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องรอความชัดเจนของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

ดังนั้น การมีหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบด้านการกำหนดนโยบายและมาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วม จะสามารถช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ โดยหากพิจารณากรณีศึกษาในต่างประเทศ อาทิ เกาหลีใต้ที่มีการกำหนดแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน และกำหนดให้หน่วยงานต่างๆ ที่ใช้ระบบตัวร่วมต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนแม่บทดังกล่าว หรือกรณีสิงคโปร์ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบตัวร่วมต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดโดยรัฐบาล ซึ่งต้องขอรับใบอนุญาตมีส่วนร่วมช่วยในการกำหนดแนวทางการดำเนินการให้มีความสอดคล้องกัน อย่างไรก็ตาม กรณีของฮ่องกงนั้นเนื่องด้วยลักษณะการเมืองการปกครองรวมถึง ลักษณะภูมิศาสตร์ รวมทั้ง นโยบายที่ชัดเจนในด้านการพัฒนาระบบตัวร่วม จึงทำให้สามารถใช้รูปแบบผู้ประกอบการรายเดียวในการดำเนินการและระบบตัวร่วมอยู่ภายใต้มาตรฐานเดียว

2) สัญญาสัมปทานที่ได้มีการลงนามไว้แล้ว

ปัจจุบันโครงการด้านการขนส่งสาธารณะในประเทศไทยได้มีการดำเนินโครงการมาแล้วหลายโครงการ ซึ่งแต่ละโครงการต่างมีสัญญาสัมปทานที่รายละเอียดต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นวิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร ทั้งนี้ ได้รวบรวมข้อสัญญาเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าที่มีการดำเนินการในปัจจุบัน

นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกันในแต่ละสัญญาสัมปทาน ทำให้เกิดปัญหาในการดำเนินนโยบายอัตราค่าโดยสารร่วม เนื่องจากเป็นการทำให้เอกชนได้รับความเสียหาย หากอัตราค่าโดยสารร่วมมีอัตราต่ำกว่าที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ซึ่งอาจส่งผลให้ภาครัฐอาจถูกฟ้องร้องเรียกค่าชดเชย ดังนั้น การดำเนินนโยบายระบบตัวร่วมจำเป็นต้องคำนึงถึงปัญหาด้านสัญญาสัมปทานที่ได้ลงนามแล้วด้วย

จากสภาพปัญหาที่กล่าวมา ได้วิเคราะห์แนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการระบบตัวร่วมสำหรับประเทศไทย โดยใช้แนวทางการดำเนินการของต่างประเทศประกอบการพิจารณา ดังต่อไปนี้

- 1) การจัดตั้งหน่วยงานกลางในการกำหนดนโยบายและมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม
- 2) การใช้ระบบใบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการระบบตัวร่วม
- 3) การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

ประเด็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมถือเป็นปัญหาในการดำเนินการระบบตัวร่วม โดยมีอุปสรรคสำคัญคือสัญญาสัมปทานที่ได้ลงนามไปแล้วมีข้อผูกมัดภาครัฐให้ต้องปฏิบัติตาม โดยเฉพาะการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามอัตราที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ดังนั้น แนวทางในการแก้ไขปัญหา คือ (1) การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมที่ชัดเจนและนำไปใช้กำหนดในสัญญาสัมปทานในอนาคต และ (2) การหาแหล่งเงินทุนเพื่อเยียวยาผู้รับสัมปทานที่ได้รับผลกระทบจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาใช้บังคับ โดยจากร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเสนอคณะรัฐมนตรี) มีแนวคิดการจัดตั้งกองทุนขึ้นเพื่อเยียวยาผลกระทบดังกล่าว

2. หลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดทำร่างกฎหมาย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 กำหนดให้ในการจัดทำกฎหมายนั้น รัฐต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้ง เปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน ดังนั้น การจัดทำร่างกฎหมายเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมภายใต้โครงการนี้ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการภายใต้หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 เพื่อได้มาซึ่งร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่ผ่านการรับฟังความเห็นจากผู้เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน และไม่สร้างภาระให้แก่ประชาชนเกินความจำเป็น

ในการเสนอร่างกฎหมายนั้น หน่วยงานของรัฐที่จะเสนอร่างกฎหมายต่อคณะรัฐมนตรี จะต้องนำเสนอเอกสารดังต่อไปนี้ ต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี :

- 1) ร่างกฎหมายหรือหลักการและสาระสำคัญของร่างกฎหมายที่จะจัดทำขึ้น
- 2) รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
- 3) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ในส่วนการเสนอร่างกฎหมายต่อรัฐสภา ให้คณะรัฐมนตรีจัดส่งเอกสารดังต่อไปนี้ เพื่อประกอบการพิจารณาของรัฐสภา และให้เปิดเผยเอกสารดังกล่าวไว้ในระบบกลางด้วย :

- 1) รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
- 2) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
- 3) เอกสารการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องหรือการวิเคราะห์ผลกระทบเพิ่มเติม

ดังนั้น เพื่อความพร้อมในการดำเนินงานขั้นต่อไป ในรายงานฉบับนี้จึงได้นำเสนอ

- 1) ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น)
- 2) รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.
- 3) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

3. การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

3.1 การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

ได้มีการนำเสนอแนวคิดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ต่อคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2564 (ครั้งที่ 10) เมื่อวันจันทร์ที่ 11 เดือนตุลาคม พ.ศ. 2564 เวลา 13.10 น. โดยที่ประชุมมีความเห็นสำหรับการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ดังสรุปได้ดังตารางที่ 1 แล้วจากนั้นได้จัดการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เรื่อง “แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย” ขึ้นในวันศุกร์ที่ 24 เดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิงเพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน/ขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน องค์กรที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รวมทั้งที่ปรึกษาจำนวนทั้งสิ้น 110 คน สรุปความเห็นได้ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ประเด็น	ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
1. การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีความพร้อมในการดำเนินการเป็นหน่วยงานระดับกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และรับผิดชอบเกี่ยวกับงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.)
2. นโยบายการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม	- เนื่องจาก สนข. มีการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ดังนั้น บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมควรมีหลายราย จะมีความเหมาะสมมากกว่า และสอดคล้องกับบริบทของประเทศไทยและแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต - อย่างไรก็ตาม มีกรรมการบางส่วนให้ความเห็นว่า ปัจจุบันภาครัฐพยายามใช้ระบบ EMV ในการพัฒนาระบบตัวร่วมซึ่งเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก โดยที่ระบบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถรองรับการรับส่งข้อมูลได้ถึง 10 ล้าน Transaction ดังนั้น การจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมเพียงรายเดียวจะมีความคุ้มค่ามากกว่า
3. ระบบกำกับดูแลบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม และผู้ให้บริการออกและจำหน่ายตั๋วร่วม	กระบวนการภาครัฐส่วนใหญ่เป็นการให้อนุญาตก่อนเปลี่ยนเป็นการจดทะเบียนก่อนแล้วจึงมาเปลี่ยนใช้การจดทะเบียน ดังนั้น ควรใช้การอนุญาตก่อน แต่อำนาจในการอนุญาตจะเป็นอย่างไรต้องพิจารณาอีกครั้ง
4. อำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสาร	การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมควรอยู่ในอำนาจของ สนข. แทนอำนาจของกรมการขนส่งทางรางในกรณีกำหนดให้ สนข. เป็นหน่วยงานกำกับดูแลบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมภายใต้การกำกับของ คนต. ซึ่งประเด็นนี้ควรสอดคล้องกับประเด็นการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
5. การปรับปรุงแนวทางการจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม	- ตามมาตรา 23 ของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ที่กำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการตัวร่วมไว้ควรให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามนัยมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 ให้ครบถ้วนด้วย - วัตถุประสงค์ของกองทุนตามมาตรา 23 เกี่ยวกับการอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง ควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข ให้สอดคล้องเหมาะสมกับรายได้ที่กองทุนสามารถจัดหาได้ เพื่อไม่ให้เป็นการระบบประมาณรายจ่ายประจำปีที่รัฐบาลจัดสรรตามมาตรา 23 วรรคหนึ่ง

ที่มา: ที่ปรึกษา

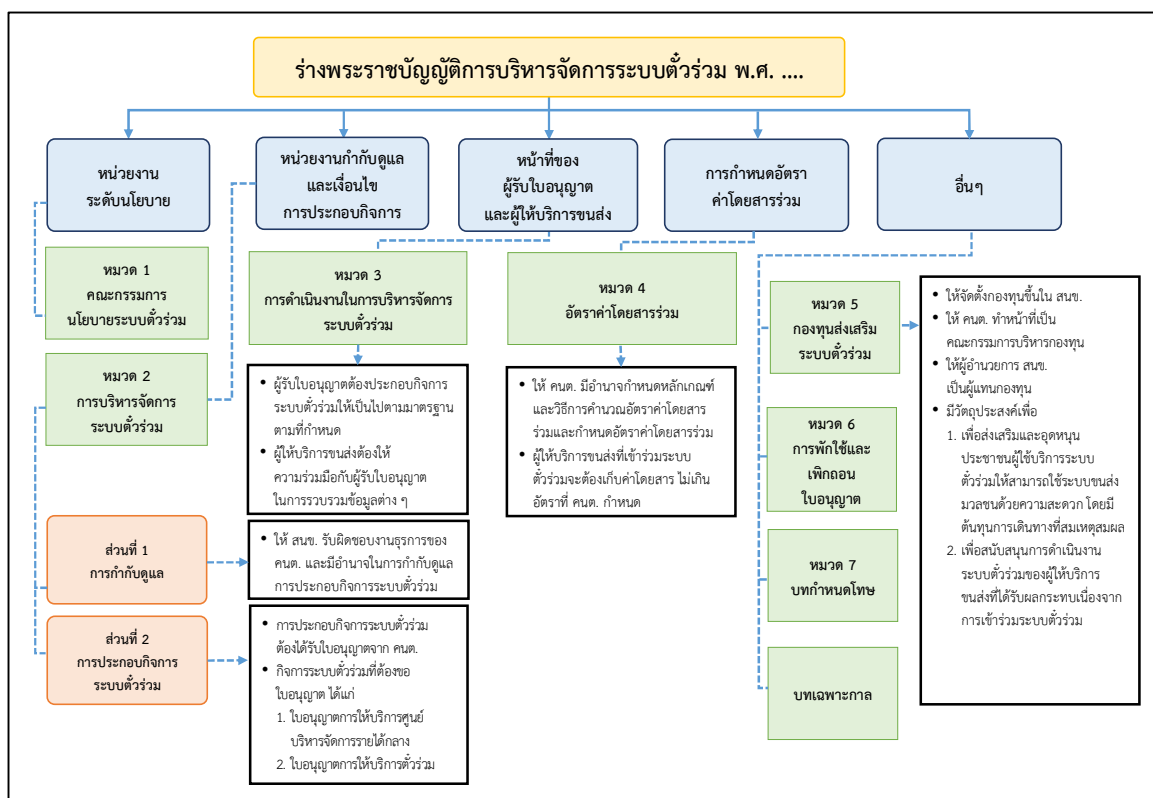
ตารางที่ 2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group)

ประเด็น	ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
1. การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	เห็นด้วยกับการให้ สนข. ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล
2. แนวทางการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม	- เห็นด้วยกับการกำหนดกรอบการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมมากกว่าหนึ่งแห่ง - เห็นด้วยกับการจัดตั้งบริษัทในรูปแบบบริษัทเอกชนเพื่อความคล่องตัว การแข่งขัน และประสิทธิภาพ
3. แนวทางการกำกับดูแลผู้ให้บริการออกบัตรและจำหน่ายตั๋วร่วม	- เห็นด้วยกับการใช้กลไกคณะกรรมการในการให้ใบอนุญาต โดยควรลดขั้นตอนที่ต้องใช้ดุลยพินิจให้มากที่สุด และควรให้ธนาคารแห่งประเทศไทยมีส่วนร่วมในการพิจารณาออกใบอนุญาตด้วย - เห็นว่า คนต. ควรเป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานเทคโนโลยี และไม่มอบเป็นหน้าที่ของ บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม - การรับรองอุปกรณ์ควรให้มีความยืดหยุ่นและคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยี
4. อำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	- เห็นด้วยว่าควรต้องมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม แต่ต้องมีแผนการจัดการผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมากอย่างรอบด้าน ทั้งเรื่องการอุดหนุนส่วนต่างรายได้ค่าโดยสาร และแผนการจัดการสัญญาสัมปทานเดิม และสัญญาสัมปทานในอนาคต - การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมควรให้ครอบคลุมระบบขนส่งมวลชนอื่นนอกเหนือจากระบบขนส่งทางราง
5. การปรับปรุงแนวทางการจัดตั้งกองทุน	- เห็นด้วยกับการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม - ต้องระบุอย่างชัดเจนถึงแหล่งที่มาของเงินกองทุน ไม่ว่าจะเป็นงบประมาณ เงินกู้ หรือเงินอื่นๆ รวมถึงวัตถุประสงค์การใช้จ่ายของกองทุน

ที่มา: ที่ปรึกษา

3.2 ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)

จากนั้นได้ดำเนินการปรับปรุงร่างกฎหมายเพื่อการรับฟังความคิดเห็น โดยมีโครงสร้างร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น) แสดงดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 โครงสร้างร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)

4. การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและการปรับปรุงร่างกฎหมาย

4.1 ผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานของรัฐและผู้เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ซึ่งเป็นการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ของบทบัญญัติมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบกับพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2560 ด้วยวิธีการดังต่อไปนี้

1) การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างกฎหมาย

การประชุมรับฟังความคิดเห็น “ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.” ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตำรวจ ได้จัดขึ้นในวันพฤหัสบดีที่ 20 เดือนมกราคม พ.ศ. 2565 ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิงเพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน/ขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน องค์กรที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รวมทั้งที่ปรึกษาจำนวนทั้งสิ้น 123 คน

2) การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย

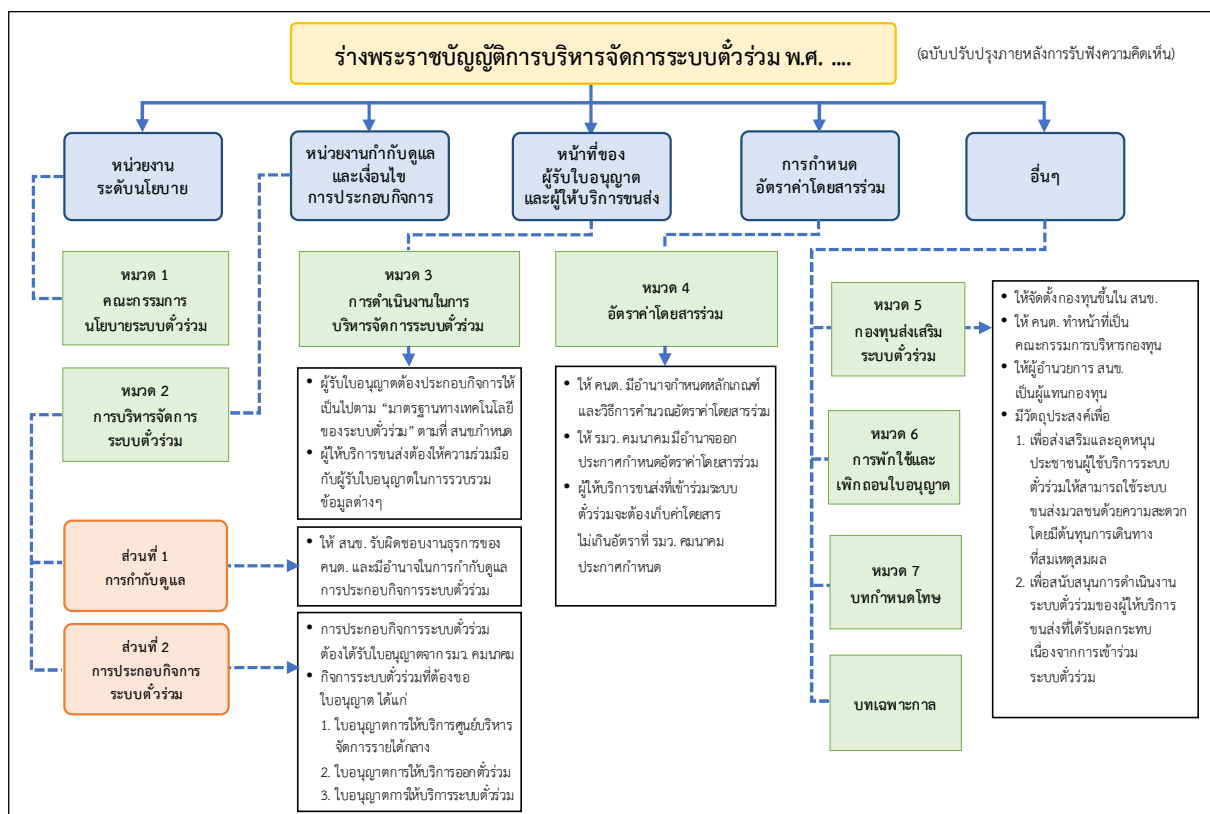
การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ผ่านเว็บไซต์ <https://law.go.th> ที่พัฒนาโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีการ่วมกับสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ระหว่างวันพฤหัสบดีที่ 20 เดือนมกราคม พ.ศ. 2565 ถึงวันศุกร์ที่ 4 เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เป็นระยะเวลา 16 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นจำนวน 13 ท่าน

4.2 การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญ

จากการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตำรวจทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงข้อเสนอแนะต่างๆ จากการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญ ได้นำมาพิจารณาประกอบการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. เพื่อให้มีความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมาย และการสร้างความเข้าใจที่ตรงกัน โดยมีโครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตำรวจ แสดงดังรูปที่ 2

ทั้งนี้ ได้ดำเนินการปรับปรุงและเพิ่มเติมร่างกฎหมายในส่วนของ

- 1) คำนิยาม
- 2) องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตำรวจ
- 3) คุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ
- 4) อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตำรวจ
- 5) การกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตำรวจ
- 6) อำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- 7) การประกอบกิจการระบบตำรวจ
- 8) คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต
- 9) การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม
- 10) แหล่งที่มาของเงินกองทุน และ
- 11) บทเฉพาะกาล



หมายเหตุ: คนต.: คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

สนข.: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รพว.: รัฐมนตรีว่าการกระทรวง

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 2 โครงสร้างร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น)

4.3 การปรับปรุงร่างกฎหมาย (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)

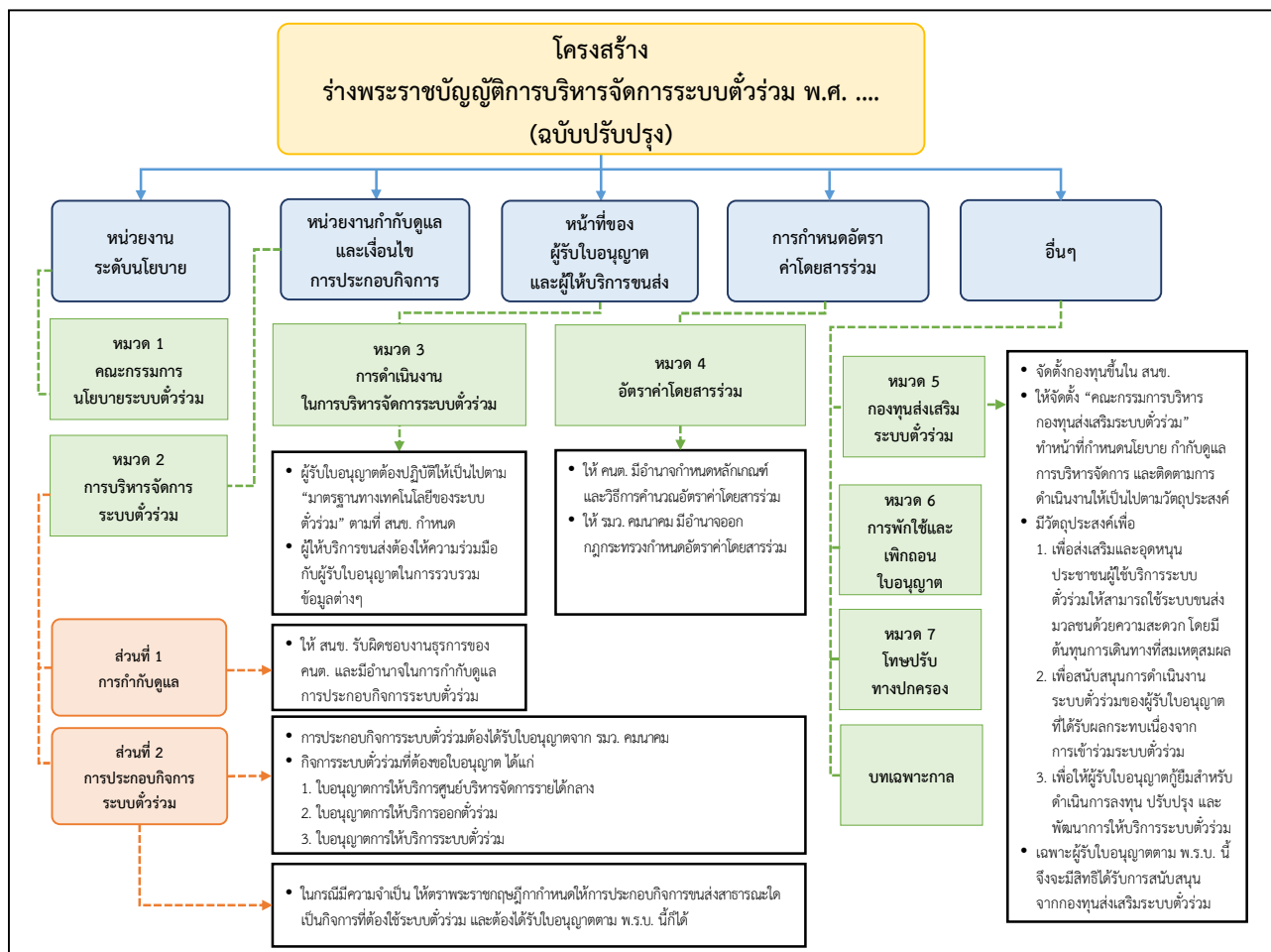
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2) ต่อคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งขึ้น โดยที่ผ่านมามีการจัดประชุมและรับฟังความเห็นทั้งสิ้นจำนวน 3 ครั้ง ดังนี้

- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565
- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2566
- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2566

จากผลสรุปความคิดเห็นที่ได้จากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้ดำเนินการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2) เพิ่มเติมในประเด็นที่เห็นว่าสามารถดำเนินการได้ รวมถึงชี้แจงประเด็นคำถามซึ่งเห็นควรยืนยันในหลักการเดิม โดยมีการปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดร่างกฎหมายในส่วนของ

- 1) หลักการและเหตุผล
- 2) คำนินยาม
- 3) องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม
- 4) อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม
- 5) การกำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องนำมาตราฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมไปใช้
- 6) การประกอบกิจการระบบตัวร่วม
- 7) การตราพระราชกฤษฎีกาในกรณีมีความจำเป็น
- 8) การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม
- 9) วัตถุประสงค์ของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม
- 10) การใช้จ่ายเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม
- 11) คณะกรรมการบริหารกองทุน
- 12) โทษปรับทางปกครอง
- 13) บทเฉพาะกาล

ทั้งนี้ รายละเอียดของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่ดำเนินการแก้ไขตามความเห็นของคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. แสดงดังรูปที่ 3



หมายเหตุ: คนต. : คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

สนช. : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รพช. : รัฐมนตรีว่าการกระทรวง

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3 โครงสร้างร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

(ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)

ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้มีความเห็นในที่ประชุม ให้ สนข. ดำเนินการนำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของ คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ภาคผนวก ผ 5) ไปปรับปรุงความคิดเห็นเพิ่มเติมผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถร่วมแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมได้

ดังนั้น สนข. จึงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ในระหว่าง วันที่ 12-30 มิถุนายน พ.ศ. 2566 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 19 วัน มีผู้เกี่ยวข้องที่เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น จำนวน 4 ราย ทั้งนี้ ไม่มีประเด็นที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม

5. การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ภายใต้หลักเกณฑ์ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 ประกอบกับพระราชบัญญัติ หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 กำหนดให้หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำ “รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย” ซึ่งได้ดำเนินการจัดทำตามรูปแบบและแนวทาง ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากำหนด สามารถสรุปผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายได้ว่า

1) ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

การประยุกต์ใช้ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งมวลชน โดยกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตรา ค่าโดยสารเดี่ยว ส่งผลให้ค่าโดยสารที่ผู้เดินทางต้องจ่ายจริงลดต่ำลงจากเดิมอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนั้น การเดินทาง ข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งมวลชนอื่น (เช่น รถไฟชานเมือง รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร เป็นต้น) ผู้โดยสารที่ใช้ตัวร่วมมีสิทธิได้รับส่วนลดค่าโดยสารเมื่อเดินทางข้ามระบบ ส่งผลให้ผู้โดยสารในภาพรวมมีภาระค่าโดยสาร ระบบขนส่งมวลชนลดลง จึงส่งผลให้ผู้โดยสารในระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ช่วยให้มีปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีแนวโน้มลดลง เป็นการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะทางอากาศของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนปัญหา การพึ่งพาน้ำมันสำหรับการเดินทางในอนาคต

อย่างไรก็ตาม การนำระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้ จำเป็นต้องมีการลงทุนทั้งในส่วนของการปรับปรุงระบบ จัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของระบบขนส่งมวลชน การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) (รวมถึงการลงทุนปรับปรุงระบบในอนาคต) เนื่องจากการบริหารจัดการระบบตัวร่วมนั้น จำเป็นต้องดำเนินการโดยไม่หวังผล กำไร เพื่อไม่ให้ต้นทุนของระบบเป็นภาระย้อนกลับไปยังผู้โดยสาร นอกจากนั้น การนำโครงสร้างค่าโดยสารร่วมมาใช้ มีแนวโน้มทำให้ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนมีรายได้ลดลง ซึ่งอาจกระทบต่อผลประกอบการและสภาพคล่องของ ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการภาคเอกชนที่มีสัญญาร่วมลงทุนกับหน่วยงานของรัฐอยู่ในปัจจุบัน ที่ต้องรับความเสี่ยงด้านรายได้ทั้งหมด ดังนั้น จึงเป็นเหตุให้มีความจำเป็นต้องจัดตั้ง “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ขึ้น เพื่อเป็นกลไกของรัฐในการสนับสนุนส่งเสริมการลงทุนและการดำเนินงานของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนที่เข้าร่วม ในระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม

ดังนั้น การวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจของการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ได้ดำเนินการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบ ต้นทุนและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจกรณีที่มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม โดยประยุกต์วิธีการ Discounted Cash Flow เพื่อให้เห็นผลที่เป็นรูปธรรม ซึ่งจากการวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวมระยะเวลา 26 ปี มีมูลค่ารายจ่ายของ เงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จากการลงทุนระบบและการสนับสนุนผู้ประกอบการระบบรถไฟฟ้า เทียบกับมูลค่า ทางเศรษฐกิจของผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากระบบตัวร่วมจากการประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง สรุปผล การวิเคราะห์ได้ว่า กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้า ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ 4,505 ล้านบาท และกรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้ารวมการเชื่อมต่อข้ามระบบ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่า ปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ 5,975 ล้านบาท จึงกล่าวได้ว่า การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม มีความเหมาะสมเชิงเศรษฐกิจ

2) ผลกระทบต่อสังคม

การบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะส่งผลให้ประชาชนมีความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และทำให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมระหว่างระบบของผู้ประกอบการแต่ละรายเป็นไปได้ อัตราค่าโดยสารในการเดินทางแต่ละเที่ยวถูกลง จึงทำให้ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้นและสามารถนำค่าการเดินทางที่ประหยัดได้มาเสริมความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวัน รวมถึงมีเวลาส่วนตัวมากขึ้นจากการลดเวลาเดินทาง นอกจากนี้ ยังลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุได้อย่างมาก

3) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ

ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้นและลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะส่งผลในระยะยาวในการช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ และลดมลพิษทางเสียงในเขตเมือง จึงมีส่วนช่วยให้สภาวะแวดล้อมในเขตเมืองสะอาดขึ้น ผลกระทบเชิงลบต่อสุขภาพของประชาชนลดลง

6. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

แม้ในปัจจุบันมีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมขึ้น ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ซึ่งเป็นคณะกรรมการระดับนโยบายที่มีภารกิจจัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อคณะรัฐมนตรี รวมถึงเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการออกระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎในเรื่องมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม รวมถึงหลักเกณฑ์เงื่อนไขอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ มีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรองที่ใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น แต่ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ ส่งผลให้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ไม่สามารถบังคับใช้กับภาคเอกชนได้ ดังนั้น การบูรณาการให้เกิดระบบตัวร่วมอย่างครอบคลุมทั้งระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เคยดำเนินการไว้เป็นต้นแบบในการปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงปรับปรุงให้สอดคล้องกับผลการศึกษาของโครงการ และนำเสนอแนวคิดหลักในการปรับปรุงร่างกฎหมายต่อผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งผลการจากการรับฟังความคิดเห็น นำไปสู่การปรับปรุงร่างกฎหมายเพื่อจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77

นอกจากนั้น ยังได้ดำเนินการจัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย เพื่อความพร้อมในการนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

จากนั้น สนข. ได้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2) ต่อ “คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.” พิจารณาให้ความเห็นประกอบเพื่อปรับปรุงร่างกฎหมายให้มีความเหมาะสมก่อนนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

การศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการจัดทำ
ร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

บทที่ 1 การศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

1.1 แนวคิดและความเป็นมา

กระทรวงคมนาคมมีแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงเมืองใหญ่ที่สำคัญในภูมิภาค ทั้งการขนส่งทางราง ทางถนน และทางน้ำ รัฐบาลจึงมีนโยบายผลักดันให้ประชาชนสามารถใช้งานระบบตัวร่วมหรือบัตรโดยสารร่วมในการเดินทางได้ทุกระบบขนส่ง เพื่อรองรับการเชื่อมต่อได้อย่างสะดวก โดยปัจจุบันผู้ให้บริการภาคขนส่งแต่ละราย ต่างมีระบบการดำเนินการที่แตกต่างกัน ขาดการบูรณาการ ส่งผลให้ประชาชนจำเป็นต้องมีบัตรโดยสาร (อิเล็กทรอนิกส์) สำหรับการชำระค่าโดยสารหลายใบ ซึ่งไม่ได้รับความสะดวกและต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นจากการเดินทางข้ามระบบ ดังนั้น รัฐบาลจึงมีความจำเป็นต้องกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการจัดการระบบตัวร่วมให้มีมาตรฐานสอดคล้องกัน

กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งแต่งตั้ง “คณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.” (คณะกรรมการจัดทำร่างฯ) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 เพื่อขับเคลื่อนนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบตัวร่วมและการบริหารจัดการบัตรโดยสารร่วม ให้สามารถใช้งานในภาคการขนส่งและนอกภาคการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการประชุม ครั้งที่ 6-4/2560 เมื่อวันที่ 19 เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2560 คณะกรรมการจัดทำร่างฯ ได้มีมติให้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบ และให้ข้อเสนอแนะก่อนดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายตามบทบัญญัติมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 14 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2560 และให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการตามขั้นตอนของมาตรา 77 ต่อไป สนข. จึงได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 77 โดยได้เชิญหน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งประชาชนร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อร่างพระราชบัญญัติ

สำหรับผลที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องที่ได้ดำเนินการไปข้างต้น สนข. ได้รวบรวมประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น ข้อคัดค้าน ความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง และได้จัดทำคำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการจัดทำร่างฯ รับทราบและมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับการแก้ไขร่างกฎหมายฉบับนี้ ต่อไป

อย่างไรก็ตาม สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ได้มีหนังสือ ที่ นร. 0503/212111 ลงวันที่ 13 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2561 แจ้งว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ผู้ปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี พิจารณาและมีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคม รับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ ธนาคารแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรี (คณะพิเศษ) ไปพิจารณาทบทวนร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. อีกครั้ง ซึ่งทาง สนข. ได้พิจารณาความเห็นของหน่วยงานที่กล่าวมาข้างต้นแล้วเห็นว่า ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายและหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแลและบริหารจัดการระบบตัวร่วม ให้สามารถใช้เชื่อมต่อกันในระบบการขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ จึงมีความจำเป็นในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของนวัตกรรมเทคโนโลยีระบบตัวร่วม และระบบการชำระเงิน ประกอบกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางราง กำลังจะเพิ่มขึ้นอีกหลายราย ซึ่งจะทำให้การควบคุม กำกับ ดูแลและบริหารระบบตัวร่วมเป็นไปอย่างยากลำบาก หากยังไม่มีหรือการออกกฎหมายพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ล่าช้า ดังนั้น สนข. จึงเห็นสมควรจัดทำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ขึ้นมาก่อน เพื่อให้มีกฎหมายและหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมได้โดยเร็ว ซึ่งปัจจุบัน ได้มีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 และประกาศใช้แล้ว

แต่เนื่องด้วย ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563 มีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรอง จึงใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น แต่ไม่สามารถบังคับใช้กับเอกชน ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ เนื่องจากเกินขอบเขตอำนาจที่พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 มาตรา 11 (8) ซึ่งให้อำนาจนายกรัฐมนตรีในการออกระเบียบปฏิบัติราชการไว้ ส่งผลให้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ไม่สามารถบังคับใช้กับภาคเอกชน ซึ่งการขนส่งสาธารณะในประเทศไทยในปัจจุบันนี้ ยังพึ่งพาทั้งส่วนราชการและภาคเอกชน ดังนั้น การบูรณาการให้เกิดระบบตั๋วร่วมอย่างครอบคลุมทั้งระบบ จำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

ภายใต้การศึกษาโครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมครั้งนี้ ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมถึง ผลการศึกษาและข้อเสนอแนะจากโครงการ

แม้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ได้ดำเนินการตามแนวทางการจัดทำ และเสนอร่างกฎหมายตามบทบัญญัติของมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 แล้ว แต่เนื่องด้วยสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งมีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563 และ มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (คนต.) ขึ้น โดยมีองค์ประกอบของคณะกรรมการที่แตกต่างไปจากร่างพระราชบัญญัติฯ รวมถึงการกำหนดค่านิยามที่ยังไม่สอดคล้องกันบางประการ จึงมีความจำเป็นในการทบทวน ร่างพระราชบัญญัติฯ (ฉบับเข้า ครม.) เพื่อให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

1.2 การทบทวนร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน

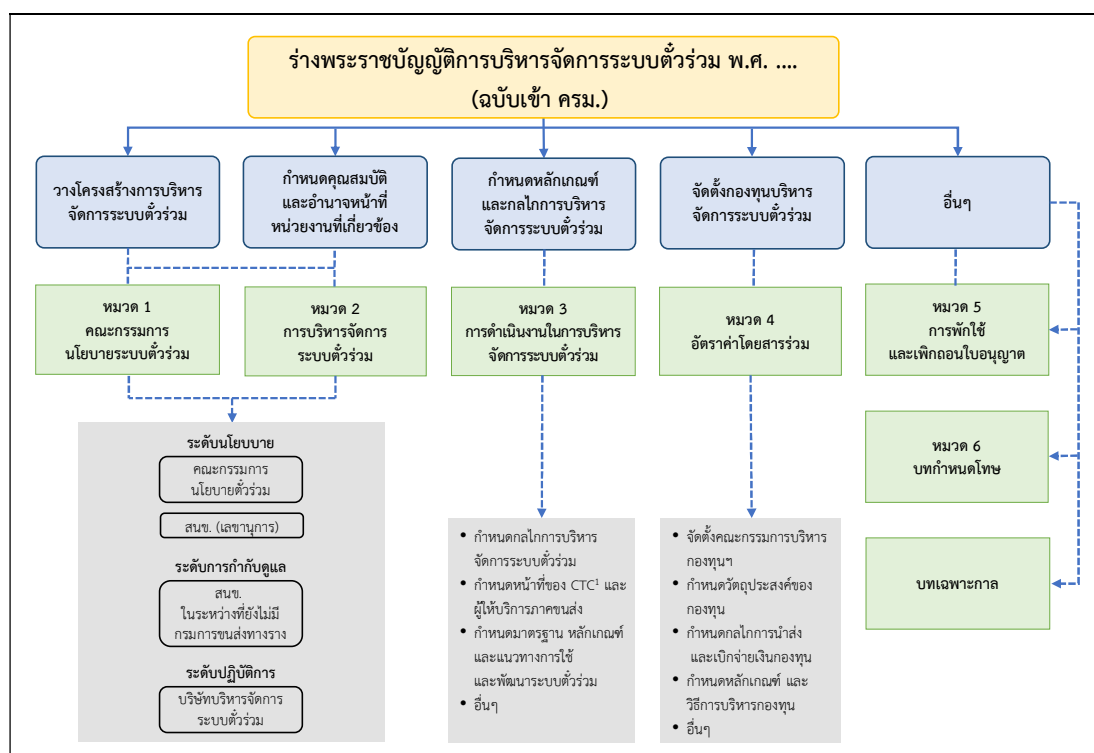
ความพยายามในการบริหารจัดการระบบบัตรโดยสารในภาคการขนส่งสาธารณะของประเทศไทยนั้น ได้ดำเนินการมาแล้วระยะหนึ่ง โดยรัฐบาลมุ่งหวังให้เกิดระบบตั๋วร่วม หรือ Common Ticketing System สำหรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่ง สาธารณะรูปแบบต่างๆ ที่มีอยู่ในประเทศ ผ่านบัตรโดยสารใบเดียว เพื่อลดภาระและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน ที่ใช้บริการ รวมทั้ง การใช้บัตรเดียวกันนี้ในการทำธุรกรรมประเภทอื่นๆ นอกเหนือจากภาคการขนส่งได้ต่อไปในอนาคต ซึ่งการนำนโยบายดังกล่าวมาปฏิบัติให้บรรลุผลตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องอาศัยเครื่องมือทางกฎหมาย ซึ่งการศึกษาในส่วนนี้ ได้ทบทวนและวิเคราะห์เครื่องมือทางกฎหมายที่จะนำมาใช้เพื่อรองรับระบบการบริหารจัดการตั๋วร่วม โดยเฉพาะ (1) ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) และ (2) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563

1.2.1 ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.)

คณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เห็นชอบการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยแบ่งเจ้าภาพในการรับผิดชอบ การปฏิบัติงานโดยเฉพาะ เพื่อให้การบริหารจัดการระบบมีความเป็นรูปธรรม อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะ ที่มีบทบัญญัติให้อำนาจหน้าที่แก่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง เพื่อกำหนดมาตรฐานการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมที่ชัดเจน และ ยังไม่มีการจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการใช้บริการระบบตั๋วร่วม จึงมีความจำเป็นต้องมีการตราพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ซึ่งทาง สนข. ได้เคยจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ขึ้นมาก่อน โดยมีโครงสร้างดังต่อไปนี้

คำปรารภ	ประกอบด้วยหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ซึ่งอธิบายเหตุผลและความจำเป็นในการร่างพระราชบัญญัติขึ้นเพื่อใช้บังคับกับการบูรณาการระบบตั๋วร่วม ในประเทศไทย ซึ่งยังไม่มีกฎหมาย หรือกฎระเบียบใดกำหนดนโยบาย กฎเกณฑ์ และวิธีการดำเนินงาน
บททั่วไป	ประกอบด้วยคำอธิบายสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ และการจำกัดสิทธิ หรือเสรีภาพของบุคคล และความสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย รวมถึง วันประกาศใช้ของพระราชบัญญัติ นิยามศัพท์ต่างๆ ในร่างพระราชบัญญัติ และการมอบหมายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามร่างพระราชบัญญัตินี้

- หมวดที่ 1** ว่าด้วยเรื่องคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม ประกอบด้วย การแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการ และกำหนดคุณสมบัติกรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิ และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม
- หมวดที่ 2** ว่าด้วยเรื่องการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ประกอบไปด้วย (1) การกำกับดูแล และ (2) การประกอบกิจการ ในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งได้มอบหมายและกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กรมการขนส่งทางราง เป็นหน่วยงานกำกับดูแล และกำหนดให้หน่วยงานประกอบกิจการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ต้องได้รับ ใบอนุญาตจากรัฐมนตรี และกำหนดรูปแบบการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
- หมวดที่ 3** ว่าด้วยเรื่องการดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อกำหนดให้บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม มีอำนาจหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม บำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม และบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ของกองทุน การแต่งตั้งและกำหนดองค์ประกอบ รวมทั้ง อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารกองทุน และวิธีการบริหารจัดการกองทุน
- หมวดที่ 4** ว่าด้วยเรื่องกองทุนบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยกำหนดวัตถุประสงค์ของกองทุน เงินและทรัพย์สิน ของกองทุน การแต่งตั้งและกำหนดองค์ประกอบ รวมทั้ง อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารกองทุน และวิธีการบริหารจัดการกองทุน
- หมวดที่ 5** ว่าด้วยเรื่องการใช้และเพิกถอนใบอนุญาต กำหนดหลักเกณฑ์การใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาต ซึ่งเป็นอำนาจของรัฐมนตรี โดยคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมในการสั่งพักใช้ หรือ เพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการของบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
- หมวดที่ 6** ว่าด้วยเรื่องบทกำหนดโทษ ประกอบไปด้วย (1) บททั่วไป (2) โทษปรับทางปกครอง กรณีความผิด หรือ การฝ่าฝืนที่ไม่ร้ายแรง หรือส่งผลกระทบต่อเพียงเล็กน้อย โดยให้อำนาจอธิบดีกรมการขนส่งทางรางลงโทษปรับ ทางปกครอง และ (3) โทษอาญา กรณีความผิด หรือการฝ่าฝืนที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือส่งผลกระทบต่อส่วนรวม โดยให้อำนาจรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการเปรียบเทียบในการเปรียบเทียบปรับ
- บทเฉพาะกาล** ว่าด้วยการมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแลและหาที่ยังไม่ได้จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง กำหนดระยะเวลาการขอรับใบอนุญาตของบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมซึ่งตั้งขึ้นก่อนพระราชบัญญัติใช้บังคับ และกำหนดระยะเวลาสำหรับการออกกฎหมาย ลำดับรอง



หมายเหตุ: ¹ บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Common Ticket Company: CTC)

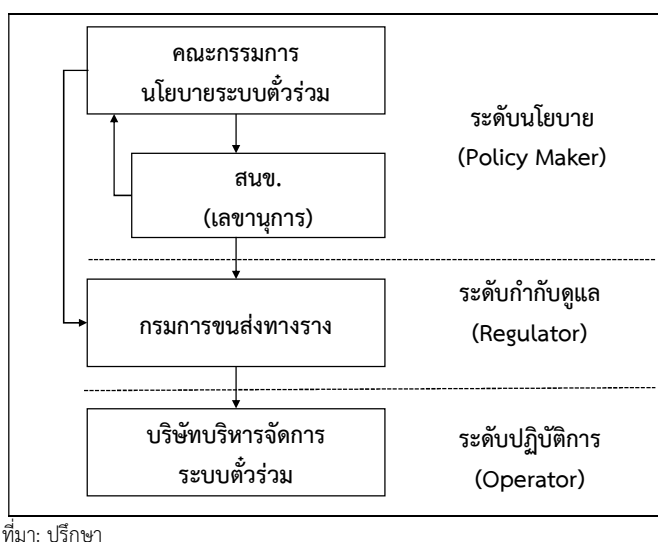
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รูปที่ 1.2-1 โครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.)

ทั้งนี้ ในการศึกษาได้ดำเนินการทบทวนร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ตามประเด็นสำคัญต่างๆ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1.2.1.1 โครงสร้างการดำเนินงานระบบตัวร่วมภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.)

เพื่อรองรับโครงสร้างการดำเนินงานระบบตัวร่วม ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) มีแนวคิดการบริหารจัดการระบบตัวร่วมโดยแบ่งเจ้าภาพในการรับผิดชอบเป็น 3 ระดับ ได้แก่ (1) ระดับนโยบาย (Policy Maker) (2) ระดับกำกับดูแล (Regulator) และ (3) ระดับปฏิบัติการ รวมถึง การบำรุงรักษาระบบตัวร่วม (Operator) โดยมีรายละเอียดโครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ดังรูปที่ 1.2-2



ที่มา: ปรีक्षा

รูปที่ 1.2-2 โครงสร้างการบริหารระบบตัวร่วมภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.)

1) ระดับนโยบาย

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) กำหนดหน่วยงานระดับนโยบายในรูปแบบของ “คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม” ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการ และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นหน่วยงานระดับนโยบาย ที่ทำหน้าที่กำกับดูแลระบบขนส่งมวลชนรูปแบบต่างๆ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยมีผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) เป็นเลขานุการคณะกรรมการ ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้

- (1) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้ง ในกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือกิจการต่อเนื่อง
- (2) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงาน ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการภาคขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการภาคขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระบบอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบ และเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการภาคขนส่ง
- (3) ออกข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้
 - มาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการบริหารจัดการห้ระบบความปลอดภัย
 - การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางกับผู้ให้บริการภาคขนส่งรายเดิมและผู้ให้บริการภาคขนส่งรายใหม่

- การกำหนดมาตรการ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดของระบบตั๋วร่วมเพื่อประโยชน์ในการใช้ตั๋วร่วม การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือกิจการต่อเนื่องของระบบตั๋วร่วม หรือประโยชน์อื่นใด ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
 - การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ค่าบริการ ค่าธรรมเนียมหรือประโยชน์อื่นใด ในระบบตั๋วร่วม การกำหนดรูปแบบตั๋วร่วม หรือการกำหนดระบบการใช้ตั๋วร่วม รวมทั้ง ในกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือกิจการต่อเนื่องของระบบตั๋วร่วม ทั้งนี้ เพื่อบูรณาการการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
 - การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราการส่งเงินเข้ากองทุนของบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม หรือศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง โดยหักจากรายได้ของกิจการ หรือของผู้ให้บริการภาคขนส่งเอกชนรายใหม่ เมื่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี กำหนดให้ผู้ให้บริการภาคขนส่งเอกชน รายใหม่ในระบบตั๋วร่วม ต้องส่งเงินเข้ากองทุน
 - เรื่องอื่นๆตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้
- (4) พิจารณาเสนอแนะมาตรการ หรือแนวทางในการสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะ หรือให้การอุดหนุนประชาชน ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ
- (5) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

2) ระดับกำกับดูแล

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงาน ระดับกำกับดูแล มีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้

- (1) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและการดำเนินงานของบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และผู้ให้บริการภาคขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐาน และแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อ คณะกรรมการ รวมทั้ง การบริหารจัดการในกิจการที่เกี่ยวข้องหรือกิจการต่อเนื่อง
- (2) กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการ รวมทั้งระยะเวลาจัดส่งรายได้จากการออกและจำหน่ายตั๋วร่วมให้แก่ผู้ให้บริการภาคขนส่งหรือบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการ รวมทั้ง ระยะเวลาจัดส่ง ค่าบริการ ค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใดตามข้อบังคับของคณะกรรมการ
- (3) สั่งให้บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 20 หรือสั่งให้ผู้ให้บริการภาคขนส่งปฏิบัติตามแนวทางหรือข้อบังคับของคณะกรรมการหรือปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 21 ภายในระยะเวลาที่กำหนด
- (4) สั่งให้ผู้ให้บริการภาคขนส่งหรือผู้ประกอบการในกิจการที่เกี่ยวข้องหรือกิจการต่อเนื่องกับระบบขนส่งหรือระบบตั๋วร่วม ตามมาตรา 15 วรรคหนึ่ง หรือผู้ออกและจำหน่ายตั๋วร่วม หรือตัวแทนออกและจำหน่ายตั๋วร่วม แก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา 20 (11) ภายในระยะเวลาที่กำหนด
- (5) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

3) ระดับปฏิบัติการ

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) กำหนดให้การประกอบกิจการในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมกระทำต่อเมื่อได้จัดตั้งในรูปบริษัทและได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี โดยให้บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Common Ticket Company: CTC) ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม การบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม และการบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง โดยสรุปหน้าที่หลักได้ดังนี้

- (1) บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม บำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม และบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
- (2) กำกับดูแลผู้ออกและจำหน่ายตั๋วร่วมรายอื่นในการดำเนินงานและปรับปรุงอุปกรณ์ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วมตามข้อบังคับของคณะกรรมการ
- (3) ตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของอุปกรณ์ต่างๆ ของผู้ออกและจำหน่ายตั๋วร่วมรายอื่น เพื่อให้ตั๋วร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้

- (4) ศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี มาตรฐาน หรือนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับตัวร่วมหรือระบบตัวร่วม
- (5) ออกและจำหน่ายตัวร่วม หรือร่วมกับผู้ให้บริการภาคขนส่ง หรือผู้ให้บริการนอกภาคขนส่งเป็นผู้ออกและจำหน่ายตัวร่วมให้มีมาตรฐานสอดคล้องตามข้อบังคับของคณะกรรมการ
- (6) อนุญาตให้หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนเป็นผู้ร่วมออก จำหน่าย หรือเติมเงินตัวร่วมของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนนั้นเป็นผู้ให้บริการภาคขนส่ง รวมทั้งมีอำนาจเพิกถอนการอนุญาตดังกล่าวด้วยในกรณีที่หน่วยงานของรัฐ หรือเอกชนนั้นไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือตามข้อตกลงในการอนุญาต
- (7) ปรับปรุงหรือสนับสนุนการปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ของผู้ให้บริการภาคขนส่งให้สอดคล้องกับนโยบายด้านอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการ
- (8) จัดเก็บค่าบริการ ค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใดตามข้อบังคับของคณะกรรมการและจัดสรรรายได้จากการออกและจำหน่ายตัวร่วมให้แก่ผู้ให้บริการภาคขนส่ง
- (9) บริหารจัดการรายได้หรือการเติมเงินในตัวร่วมด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือเทคโนโลยีอื่น หรือร่วมกับหน่วยงานอื่นทั้งในภาครัฐและเอกชนเพื่อความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการตัวร่วม
- (10) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วมและประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อกรมการขนส่งทางรางและคณะกรรมการ
- (11) กำกับดูแลผู้ให้บริการภาคขนส่งเพื่อให้การดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีหน้าที่รายงานต่อกรมการขนส่งทางรางเมื่อผู้ให้บริการภาคขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัตินี้
- (12) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการของผู้ให้บริการภาคขนส่งในระบบตัวร่วมหรือผู้ประกอบการในกิจการที่เกี่ยวข้องหรือกิจการต่อเนื่องกับระบบขนส่ง หรือระบบตัวร่วมตามมาตรา 15 วรรคหนึ่ง หรือผู้ออกและจำหน่ายตัวร่วมหรือตัวแทนออกและจำหน่ายตัวร่วม เพื่อรายงานต่อกรมการขนส่งทางราง
- (13) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กรมการขนส่งทางรางหรือคณะกรรมการมอบหมาย

1.2.1.2 การดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม หมวด 3 แห่งร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ได้กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางการบริหารจัดการ โดยมีรายละเอียดหลักเกณฑ์หลัก 3 ประการ คือ

- (1) กำหนดกลไกการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- (2) กำหนดหน้าที่ของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมและผู้ให้บริการภาคขนส่ง
- (3) กำหนดมาตรฐานหลักเกณฑ์และแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

1.2.1.3 กองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม หมวด 4 แห่งร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ได้มีการจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการตัวร่วมและกำหนดให้มีคณะกรรมการบริหารกองทุน โดยกำหนดรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

- (1) กำหนดอำนาจของคณะกรรมการบริหารกองทุนในการควบคุมดูแลกองทุนให้ดำเนินกิจการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- (2) กำหนดวัตถุประสงค์ของกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้
 - สนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
 - อุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง
 - ส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง
- (3) กำหนดกลไกการเบิกจ่ายกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- (4) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารจัดการกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม

1.2.1.4 การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต

ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม หมวด 5 แห่งร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ได้กำหนดเหตุแห่งการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยจะต้องปรากฏข้อเท็จจริง ที่รัฐมนตรีตามคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม จะมีอำนาจในการพิจารณาการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต ดังนี้

- (1) ประกอบกิจการโดยทุจริต หรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย
- (2) จงใจละเว้นการดำเนินการ หรือฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่กฎหมายบัญญัติ
- (3) จงใจฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ข้อบังคับ หรือประกาศที่ออกตามพระราชบัญญัติ

ซึ่งเมื่อมีการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต กรรมการขนส่งทางรางในฐานะผู้กำกับดูแล (Regulator) จะต้องดำเนินการจัดจ้างพนักงานของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมแทน โดยบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะต้องเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน รวมทั้ง จะต้องมีการประเมินความรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

1.2.1.5 บทกำหนดโทษ

ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม หมวด 6 แห่งร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ได้กำหนดบทกำหนดโทษออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ โทษปรับทางปกครอง และโทษอาญา ซึ่งในการพิจารณาว่าบุคคลใดจะได้รับการลงโทษปรับทางปกครองหรือโทษอาญา จะต้องพิจารณาเหตุแห่งการกำหนดโทษ ดังนี้ (ก) ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล (ข) การกระทำความผิดเกิดจากการสั่งการหรือการกระทำของบุคคลที่สำคัญในนิติบุคคล ได้แก่ กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดที่รับผิดชอบดำเนินงานของนิติบุคคล หรือการกระทำความผิดเกิดจากการไม่สั่งการหรือไม่กระทำการซึ่งตนมีหน้าที่ต้องกระทำการนั้น ทั้งนี้ การกำหนดบทลงโทษทั้ง 2 ลักษณะนั้น มีรายละเอียดและหลักเกณฑ์ในการลงโทษ ดังนี้

1) โทษปรับทางปกครอง

- (1) เหตุแห่งการลงโทษปรับทางปกครอง
 - กรณีที่บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมไม่ปฏิบัติตามเรื่องหลักเกณฑ์ด้านคุณสมบัติของบริษัท
 - ผู้ออกและจำหน่ายตั๋วร่วม หรือตัวแทนออกและจำหน่ายตั๋วร่วมไม่จัดส่งรายได้ให้แก่ผู้ให้บริการภาคขนส่ง หรือบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมภายในระยะเวลาที่กำหนดโดยไม่มีเหตุอันสมควร
 - ผู้ให้บริการภาคขนส่ง หรือผู้ประกอบการไม่จัดส่งค่าบริการ ค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใดภายในระยะเวลาที่กำหนดโดยไม่มีเหตุอันสมควร
 - บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม หรือผู้ให้บริการภาคขนส่งไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของกรรมการขนส่งทางราง
 - ผู้ให้บริการภาคขนส่งไม่แก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์ของผู้ใช้บริการภายในระยะเวลาที่กำหนด ตามคำสั่งของกรรมการขนส่งทางรางโดยไม่มีเหตุอันสมควร
- (2) ผู้มีอำนาจลงโทษ เมื่อมีเหตุแห่งการกำหนดโทษปรับทางปกครอง อธิบดีกรรมการขนส่งทางรางมีอำนาจในการลงโทษปรับทางปกครอง
- (3) หลักเกณฑ์ในการพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง จะเป็นไปตามประกาศที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด และให้นำกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง มาใช้บังคับในกรณีที่ผู้ฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับ

2) โทษอาญา

- (1) เหตุแห่งการลงโทษทางอาญา
 - การฝ่าฝืนเรื่องการใช้นำหน้าชื่อ หรือคำแสดงชื่อในการประกอบกิจการของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม
 - บริษัทอื่นที่มีใช้บริษัทที่จัดตั้งขึ้นมาประกอบกิจการในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

- (2) ผู้มีอำนาจลงโทษ เมื่อมีเหตุแห่งการกำหนดโทษทางอาญา ให้คณะกรรมการเปรียบเทียบที่รัฐมนตรีแต่งตั้ง มีอำนาจเปรียบเทียบได้ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด
- (3) หลักเกณฑ์ในการพิจารณาลงโทษปรับทางอาญา ให้นำประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาบังคับใช้ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนดังกล่าวแล้ว ให้คดีอาญาเป็นอันเลิกกัน

1.2.2 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563

สาระสำคัญของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ) คือ การกำหนดให้มี “คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม” (คนต.) ซึ่งมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) จัดทำและเสนอนโยบาย หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อคณะรัฐมนตรี
- (2) กำหนดแผนงานและหน่วยงานของรัฐผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามนโยบาย หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- (3) กำหนดมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง หรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม
- (4) เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรี หรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องให้มีการออกระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย แนวทาง แผนงาน มาตรการ มาตรฐาน หรือรูปแบบ ที่เกี่ยวกับมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม รวมถึงหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้บริหารจัดการระบบตัวร่วมและผู้ให้บริการขนส่ง และการบริหารจัดการระบบจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม
- (5) ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- (6) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการของผู้ให้บริการขนส่ง ในการปฏิบัติตามนโยบาย แนวทาง แผนงาน มาตรการ มาตรฐาน หรือรูปแบบ
- (7) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือที่ปรึกษาเพื่อปฏิบัติงานตามที่ คนต. มอบหมาย
- (8) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะรัฐมนตรี หรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

จึงสามารถกล่าวได้ว่า ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฉบับนี้ เป็นการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมาก่อหนึ่ง เพื่อให้ข้อเสนอแนะทางนโยบาย รวมถึง วางระเบียบปฏิบัติของส่วนราชการ ซึ่งตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฉบับนี้ย่อมหมายถึง หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะและหน่วยงานด้านการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ยังกำหนดให้ สนข. ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการของ คนต. โดยให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้

- (1) รับผิดชอบงานธุรการและงานเลขานุการของ คนต. และคณะอนุกรรมการที่ คนต. แต่งตั้ง
- (2) ศึกษา วิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่ง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ คนต.
- (3) ติดตาม รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้ง ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการ เพื่อเสนอต่อ คนต.
- (4) ประสานงานและรับฟังข้อคิดเห็น หรือข้อเสนอแนะจากหน่วยงานของรัฐ หรือผู้ประกอบการภาคเอกชน
- (5) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง

- (6) กำกับดูแลการดำเนินการของผู้บริหารจัดการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามนโยบาย
- (7) ประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อให้เข้าร่วมให้บริการในระบบตัวร่วม รวมทั้ง การอำนวยความสะดวกเพื่อให้เกิดความร่วมมือ ที่จะบูรณาการร่วมกันกับผู้ประกอบการภาคเอกชน
- (8) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่ คนต. นายกรัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

อย่างไรก็ตาม ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 คนต. มีอำนาจต่อเอกชนเพียงอำนาจประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ และผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยระบบขนส่งสาธารณะและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

1.2.3 ข้อพิจารณาต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาจากเนื้อหาของกฎหมายร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 แล้ว สามารถกล่าวได้ว่า แม้วัตถุประสงค์ของกฎหมายทั้งสองฉบับเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ การดำเนินการให้เกิดการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในบริการขนส่งสาธารณะ แต่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี มีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรอง หรือกฎตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 และมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 จึงสามารถใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ เนื่องจากเกินขอบเขตอำนาจที่พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติไว้ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี จึงไม่สามารถบังคับใช้กับภาคเอกชนได้ ซึ่งการขนส่งสาธารณะในประเทศไทยในปัจจุบันนี้ยังพึ่งพาทั้งส่วนราชการและภาคเอกชน การบูรณาการให้เกิดระบบตัวร่วมอย่างครอบคลุม จึงจำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

ซึ่งหากพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีผลบังคับใช้แล้ว ย่อมส่งผลให้เกิดการกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารสำหรับระบบตัวร่วมขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร ฯลฯ โดยมีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม เป็นหน่วยงานระดับนโยบาย (Policy Maker) ซึ่งมีอำนาจในการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เป็นผู้กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงาน ออกข้อบังคับ และเรื่องอื่นๆ เพื่อให้เกิดการบูรณาการระบบตัวร่วมอย่างแท้จริง และมีหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

อย่างไรก็ตาม สำหรับหน่วยงานระดับกำกับดูแล (Regulator) มีข้อพิจารณาว่า ควรเป็นอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่ เนื่องจากกรมการขนส่งทางรางโดยหลักการแล้ว มีหน้าที่กำกับดูแลเฉพาะการขนส่งทางราง ได้แก่ รถไฟฟ้าในเขตเมือง รถไฟระหว่างเมือง และรถไฟความเร็วสูงเท่านั้น ไม่รวมถึงการขนส่งสาธารณะในรูปแบบอื่น

ดังนั้น หน้าที่การกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม จึงเสนอมอบหมายให้เป็นหน้าที่ของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สตร.) ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้ สนข. ทั้งนี้ ตามคำสั่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ที่ 163 / 2558 ลง วันที่ 30 เดือนกันยายน พ.ศ. 2558 แต่งตั้งข้าราชการให้ดำรงตำแหน่งตามโครงสร้างการแบ่งงานภายใน สนข. โดย สตร. รับผิดชอบส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบตัวร่วม และมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ดังนี้

- (1) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม
- (2) จัดทำรายละเอียดของแผนงานการกำหนดนโยบาย และมาตรฐานต่างๆ ของระบบตัวร่วม
- (3) จัดทำกรอบการดำเนินงานและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบตัวร่วม รวมทั้งรูปแบบในการเชื่อมต่อระหว่างระบบของผู้ประกอบการแต่ละราย

- (4) จัดทำรายละเอียดในการกำหนดรูปแบบ กลไกการกำกับดูแล และแนวทางการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้เกิดการบริการที่มีประสิทธิภาพ
- (5) ประสานและสนับสนุนการดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้การบริหารจัดการระบบตัวร่วมบรรลุวัตถุประสงค์ และเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
- (6) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

อย่างไรก็ตาม ในอนาคต อาจพิจารณาให้ สตร. เป็นหน่วยงานอิสระแยกต่างหากจาก สนข. ให้เป็นหน่วยงานระดับกำกับดูแลเพื่อปฏิบัติหน้าที่ (1) ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบายและมาตรฐานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (2) กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม เพื่อเสนอต่อ ค.ต. (3) จัดทำแนวทางเชื่อมต่อระบบและแผนพัฒนาระบบตัวร่วม และ (4) กำกับดูแลการบริหารงานของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม และผู้ให้บริการต่อไป

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ยังมีความสำคัญในการกำหนดให้มีกองทุน เพื่อช่วยสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการตัวร่วม รวมทั้ง อุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการตัวร่วม หรือระบบขนส่ง ซึ่งมีผลทำให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมกันสำหรับระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ และการยกเว้นอัตราค่าแรกเข้า มีความเป็นไปได้

จึงอาจกล่าวได้ว่า การดำเนินการตามกลไกดังกล่าว ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของรัฐบาลในการผลักดันการบูรณาการระบบตัวร่วม และยังส่งผลให้สามารถพัฒนาอัตราค่าโดยสารร่วมเป็นไปได้โดยสะดวก ดังนั้น การตรากฎหมายระดับพระราชบัญญัติเพื่อรองรับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง

1.3 กลไกกำกับการจัดหาเงินทุนสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วม

1.3.1 แนวคิดการจัดหาเงินทุนสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วม

ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ได้มีแนวคิดการจัดหาเงินทุนที่จะนำมาใช้ในการสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วม โดยเสนอให้มีการจัดตั้ง “กองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม” ขึ้นเป็นส่วนหนึ่งของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้ง การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง ประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

- (1) เงินที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (2) ส่วนแบ่งจากค่าธรรมเนียมการอนุญาตให้เป็นผู้ออกและจำหน่ายตัวร่วม และส่วนแบ่งจากค่าบริการค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใดตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการ
- (3) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้จากการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้งการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุน
- (4) ค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้
- (5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน
- (6) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

โดยกำหนดให้เงินและทรัพย์สินของกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นของ สนข. และไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

นอกจากนั้น ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) เสนอให้มีคณะกรรมการบริหารกองทุน ประกอบด้วยบุคคลทั้งภายใน สนข. และภายนอก สนข. โดยคำนึงถึงหลักของประสิทธิภาพของการดำเนินงาน และหลักธรรมาภิบาลเพื่อการตรวจสอบถ่วงดุล ดังต่อไปนี้

- (1) ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ประธานกรรมการ)
- (2) ผู้แทนกระทรวงการคลัง (กรรมการ)
- (3) ผู้แทนสำนักงบประมาณ (กรรมการ)
- (4) ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (กรรมการ)
- (5) ผู้แทนกรมทางหลวง (กรรมการ) และ
- (6) ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกินสามคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ ความสามารถ หรือประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการบริหารกองทุน (กรรมการ)

โดยกำหนดให้ ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมอบหมายข้าราชการใน สนข. จำนวน 2 คน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ พร้อมทั้งกำหนดกรอบและกฎเกณฑ์การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารกองทุน ให้มีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลกองทุนให้ดำเนินกิจการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และรวมถึง

- (1) กำหนดนโยบายและให้ความเห็นชอบในการดำเนินงานของกองทุน
- (2) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการบริหารกิจการของกองทุน
- (3) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุน
- (4) กำหนดระเบียบว่าด้วยการบริหารงานบุคคล ค่าตอบแทน สิทธิประโยชน์ หรือสวัสดิการต่างๆ ของพนักงานและลูกจ้าง ให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่คณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียนตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียนกำหนด
- (5) พิจารณานุมัติแผนการดำเนินงานประจำปี
- (6) กระทำการอื่นใดที่จำเป็นหรือเกี่ยวเนื่องเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกองทุน

ทั้งนี้ เพื่อความโปร่งใสจึงกำหนดให้ต้องมีการจัดทำแผนการดำเนินงานประจำปี ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยผลการดำเนินงานของปีที่ผ่านมา แผนการปฏิบัติงาน ประมาณการรายรับรายจ่ายประจำปี และประมาณการกระแสเงินสด ทั้งนี้ ตามแบบที่กระทรวงการคลังกำหนด เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริหารกองทุนพิจารณาอนุมัติ อย่างน้อยสามสิบวันก่อนเริ่มต้นปีบัญชีของทุกปี เพื่อใช้ประกอบการกำกับดูแล การบริหารกองทุน และติดตามการประเมินผลการดำเนินงาน พร้อมทั้งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือบุคคลที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบ เป็นผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของกองทุนในรอบปีบัญชี และให้ผู้สอบบัญชีของกองทุนทำรายงานการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการบริหารกองทุนภายในหนึ่งร้อยห้าสิบนับแต่วันสิ้นปีบัญชีแล้วจึงให้คณะกรรมการบริหารกองทุนนำส่งรายงานการเงินพร้อมด้วยรายงานการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชี ต่อกระทรวงการคลังภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชี นอกจากนี้ กำหนดให้ สนข. จัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในเพื่อตรวจสอบการดำเนินงานต่างๆ ของกองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียนตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียนกำหนด

1.3.2 หลักเกณฑ์การจัดตั้งกองทุนภายใต้กฎหมายไทย

“ทุนหมุนเวียน” หมายถึง กองทุน กองทุนหมุนเวียน เงินทุน เงินทุนหมุนเวียน ทุน หรือทุนหมุนเวียน ที่ตั้งขึ้นเพื่อกิจการที่อนุญาตให้นำรายรับสมทบทุนไว้ใช้จ่ายได้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้ของแผ่นดิน ดังนั้น ทุนหมุนเวียนจึงเป็นเงินนอกงบประมาณประเภทหนึ่ง ที่จัดตั้งตามความจำเป็นของหน่วยงานของรัฐ หรือตามนโยบายของรัฐบาล โดยทุนหมุนเวียนจะต้องมีลักษณะที่สำคัญ คือ

- (1) มีความจำเป็นต้องจัดตั้งตามนโยบายของรัฐบาล
- (2) ไม่มีการดำเนินการในลักษณะเดียวกับภารกิจปกติของหน่วยงานของรัฐที่ขอจัดตั้ง และไม่ซ้ำซ้อนกับหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐอื่น หรือทุนหมุนเวียนที่ได้ดำเนินการอยู่แล้ว และ
- (3) ไม่เป็นการประกอบกิจการแข่งขันกับภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ หรือกิจกรรมที่เอกชนหรือรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการได้ ทั้งนี้ การศึกษาครั้งนี้ใช้คำว่า “กองทุน” แทนคำว่า “ทุนหมุนเวียน”

สำหรับหลักเกณฑ์ในการขอจัดตั้งกองทุน ปรากฏในประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอจัดตั้งทุนหมุนเวียน โดยกำหนดให้การขอจัดตั้งกองทุนให้กระทำได้แต่โดยกฎหมาย ทั้งนี้ หน่วยงานของรัฐสามารถดำเนินการได้ใน 2 ลักษณะ คือ

- (1) การขอจัดตั้งกองทุนภายใต้ร่างกฎหมายเฉพาะ (พระราชบัญญัติ) เช่น กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ที่จัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ พ.ศ. 2544 และกองทุนส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม จัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2543 เป็นต้น
- (2) การขอจัดตั้งกองทุนภายใต้กฎหมายงบประมาณรายจ่ายประจำปี เช่น กองทุนเงินหมุนเวียนเพื่อพัฒนากฎหมาย ซึ่งจัดตั้งภายใต้พระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2538 และกองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวประชารัฐ ที่จัดตั้งภายใต้พระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 เป็นต้น

ทั้งนี้ หน่วยงานรัฐที่ขอจัดตั้งกองทุน ต้องทำข้อมูลรายละเอียดตามที่กรมบัญชีกลางกำหนด และส่งให้กรมบัญชีกลางตรวจสอบความครบถ้วน เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียนเพื่อพิจารณาต่อไป และเมื่อคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียนได้พิจารณาและเห็นควรให้มีการจัดตั้งกองทุนตามที่หน่วยงานของรัฐเสนอคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน จะเสนอผลการพิจารณาให้คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป และหากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้มีการจัดตั้งกองทุนตามที่คณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียนเสนอแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการตามกระบวนการทางกฎหมาย เพื่อจัดตั้งทุนหมุนเวียนต่อไป

สำหรับกระบวนการจัดตั้งกองทุนตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 สามารถจัดตั้งได้ 2 รูปแบบ ได้แก่

- (1) การจัดตั้งกองทุนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และ (2) การจัดตั้งกองทุนที่มีสถานะเป็นนิติบุคคล โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- (1) การขอจัดตั้ง ให้หน่วยงานของรัฐที่ประสงค์จะขอจัดตั้งกองทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี
- (2) การบริหาร ให้ผู้บริหารกองทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล จัดทำแผนการดำเนินงานประจำปี ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยผลการดำเนินงานของปีที่ผ่านมา แผนการปฏิบัติงาน ประมาณการรายรับรายจ่ายประจำปี และประมาณการกระแสเงินสด
- (3) ให้แต่ละกองทุนหมุนเวียน ต้องมีคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนคณะหนึ่งประกอบด้วย
 - หัวหน้าหน่วยงานของรัฐที่มีกองทุนหมุนเวียน เป็นประธานกรรมการ
 - ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนสำนักงบประมาณ และผู้แทนหน่วยงานของรัฐที่มีกองทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล เป็นกรรมการ
 - กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกินสามคนซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง จากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ ด้านการเงิน เศรษฐศาสตร์ การลงทุน กฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (4) ให้คณะกรรมการบริหารแต่งตั้งผู้บริหารกองทุนหมุนเวียน ทำหน้าที่บริหารกองทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนหมุนเวียน โดยให้คำนึงถึงลักษณะการดำเนินงานของกองทุนหมุนเวียน ความรับผิดชอบ ความประหยัด และความคุ้มค่า
- (5) ให้คณะกรรมการบริหารวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงินแสดงฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของกองทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล ได้อย่างถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

นอกจากนี้ ยังมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งกองทุนอีกฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลัง พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ในมาตรา 63 ดังต่อไปนี้

- (1) การจัดตั้งทุนหมุนเวียนให้กระทำได้แต่โดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเท่านั้น
- (2) ทุนหมุนเวียนต้องมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งที่ชัดเจน และเป็นกรณีที่เป็นกิจกรรมที่หน่วยงานของรัฐต้องปฏิบัติตามหน้าที่เพื่อสาธารณประโยชน์ หรือเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม
- (3) เหมาะสมที่จะอนุญาตให้นำรายรับจากการดำเนินกิจกรรมนั้นสมทบทุนไว้ใช้จ่ายได้
- (4) ไม่เข้าซ้อนกับทุนหมุนเวียนที่จัดตั้งไว้แล้ว

ทั้งนี้ การขอจัดตั้ง การบริหาร การประเมินผล การรวมหรือยุบเลิกทุนหมุนเวียน ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียน เว้นแต่จะมีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันคณะรัฐมนตรีได้มีมติเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดตั้งทุนหมุนเวียนในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 เดือนมกราคม พ.ศ. 2564² โดยได้กำหนดแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดตั้งทุนหมุนเวียน คือ ให้การจัดตั้งทุนหมุนเวียนให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียนเป็นหลักเท่านั้น เพื่อให้การจัดตั้งและการบริหารเงินทุนหมุนเวียนมีความเป็นเอกภาพ มีประสิทธิภาพ และเป็นการรักษาวินัยการเงินการคลังของรัฐ ดังนั้น การจัดตั้งกองทุนในปัจจุบันจึงต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558

สำหรับกรณีของกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วมตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) เป็นการจัดตั้งกองทุนซึ่งใช้รูปแบบการจัดตั้งโดยกฎหมายเฉพาะ ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดตั้งและการดำเนินการของกองทุน จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558

1.4 กลไกกำกับการจัดหาข้อมูลการเดินทาง

ในส่วนกลไกกำกับการจัดหาข้อมูลการเดินทาง เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐสามารถเข้าถึงข้อมูลการเดินทางของระบบขนส่งมวลชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งด้านความถูกต้อง ครบถ้วน ครอบคลุม รวดเร็ว และทันต่อสถานการณ์ เนื่องจากภาครัฐมีความจำเป็นต้องสามารถเข้าถึงข้อมูลการเดินทาง เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เพื่อการสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วม การวางแผนด้านการบริหารจัดการการใช้บัตรโดยสาร การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน การกำหนดอัตราค่าโดยสารและธรรมเนียมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำหนดนโยบายการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน

ดังนั้น ในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) จึงได้กำหนดกลไกกำกับการจัดหาข้อมูลการเดินทาง โดยกำหนดให้บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม บำรุงรักษา ระบบตัวร่วม และบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง พร้อมทั้งการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของอุปกรณ์ต่างๆ ของผู้ออกและจำหน่ายตัวร่วมรายอื่น เพื่อให้ตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้ และมีหน้าที่รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วมและประมวผลข้อมูล เพื่อรายงานต่อหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม นอกจากนี้ บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม ยังมีหน้าที่กำกับดูแลผู้ให้บริการภาคขนส่ง เพื่อให้การดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีหน้าที่รายงานต่อ สนข. เมื่อผู้ให้บริการภาคขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้

ขณะเดียวกัน ยังกำหนดให้ สนข. สามารถเข้าตรวจสอบและขอข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสั่งให้แก้ไขการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน หรือฝ่าฝืนหรือละเลยไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ สนข. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมประกาศกำหนด

² หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรีที่ นร 0503/ว 61 ลงวันที่ 29 เดือนมกราคม พ.ศ. 2564 เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดตั้งทุนหมุนเวียน

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลการใช้บริการตั๋วร่วมนั้นอาจรวมถึง ข้อมูลส่วนบุคคลซึ่งสามารถใช้ระบุถึงบุคคลที่เป็นเจ้าของข้อมูล (Data Subject) ได้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งนี้ความสามารถในการระบุไปถึงเจ้าของข้อมูลมีอย่างน้อย 3 ลักษณะ ได้แก่

- (1) การแยกแยะ (Distinguishability) หมายถึง การที่ข้อมูลสามารถระบุแยกแยะตัวบุคคลออกจากกันได้ เช่น ชื่อ-นามสกุล หรือเลขประจำตัวประชาชน
- (2) การติดตาม (Traceability) หมายถึง การที่ข้อมูลสามารถถูกใช้ในการติดตามพฤติกรรมหรือกิจกรรมที่บุคคลนั้นทำได้ เช่น log file
- (3) การเชื่อมโยง (Linkability) หมายถึง การที่ข้อมูลสามารถถูกใช้เชื่อมโยงกันเพื่อระบุไปถึงตัวบุคคลได้

การดำเนินการภายใต้ระบบตั๋วร่วมต้องมีการเก็บ รวบรวม และใช้ข้อมูลจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อดำเนินการผ่านระบบ Account-Based Ticketing หรือ ABT ระบบเปิด (Open-Loop) ซึ่งใช้งานผ่านบัตร cEMV (Contractless EMV) ของตั๋วร่วมแล้ว ต้องมีการเก็บรวบรวม และประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลที่สามารถระบุถึงเจ้าของข้อมูลซึ่งในนี้คือผู้ใช้งานตั๋วร่วมได้ ภาพรวมข้อมูลที่จะปรากฏในระบบฐานข้อมูลกลางภายใต้การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมปรากฏดังตารางที่ 1.4-1

ตารางที่ 1.4-1 ภาพรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลในระบบฐานข้อมูลกลางภายใต้การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ข้อมูล	รายละเอียดหลัก
1. ข้อมูลผู้เดินทาง	- Account-ID/Card-ID - วัน/เดือน/ปีเกิด - ชื่อ-นามสกุล
2. ข้อมูลผู้ออกบัตร	- Issuer-ID - Card Issuer - Product Name - Card Type
3. ข้อมูลการเงินของผู้ประกอบการ	- Transit-Link-ID - ค่าโดยสาร - ผู้ประกอบการ - สัดส่วนการจัดแบ่งรายได้ตามข้อตกลง - ยอดเงินค่าปรับที่เกิดขึ้น
4. ข้อมูลผู้ใช้งาน	- Name (ผู้ใช้งาน) - Password - Role - Access Right
5. ข้อมูลการเดินทาง	- ข้อมูลระบุตัวตนผู้ถือบัตร (Token-ID) - ข้อมูลการเดินทาง เช่น - ต้นทาง ปลายทาง (O-D) - ระยะทาง และเวลาเดินทาง
6. ข้อมูลผู้ลงทะเบียน	- Account-ID - Mobile No - ชื่อ-นามสกุล - Card-ID - E-mail

ที่มา: ทีมปรึกษา

เมื่อการดำเนินการภายใต้ระบบตั๋วร่วมมีความเกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคล ดังนั้น การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. จึงต้องคำนึงถึงความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ซึ่งมีขอบข่ายของกฎหมายเพื่อคุ้มครองการเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลของประชาชนคนไทย และได้มีการประกาศใช้แล้วเมื่อวันที่ 27 เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2562 ซึ่งส่วนของคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและตัวสำนักงานนั้น มีผลใช้บังคับเลย อย่างไรก็ตาม ในส่วนของสิทธิหน้าที่ต่างๆ มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศ

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 กำหนดให้ “การประมวลผลข้อมูล” ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย หากได้มีการดำเนินการภายใต้ฐานทางกฎหมายข้อใดข้อหนึ่งที่เหมาะสม ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ได้ระบุฐานของการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลโดยชอบด้วยกฎหมายดังกล่าวเอาไว้ทั้งสิ้น 7 ฐานด้วยกัน ได้แก่

1) ฐานประโยชน์สำคัญต่อชีวิต (Vital Interest)

ใช้ในกรณีที่การประมวลผลข้อมูลมีความจำเป็นต่อการปกป้องอันตรายร้ายแรง ที่อาจเกิดขึ้นกับสุขภาพหรือชีวิตของเจ้าของข้อมูล ผู้ควบคุมข้อมูลสามารถใช้ฐานนี้เพื่อประมวลผลข้อมูล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเจ้าของข้อมูลอยู่ในสถานะไม่สามารถให้ความยินยอมได้

2) ฐานสัญญา (Contract)

ผู้ประมวลผลข้อมูลสามารถประมวลผลข้อมูลได้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต่อการปฏิบัติตามสัญญาที่ตกลงกันไว้ ระหว่างผู้ควบคุมข้อมูลและเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล อาทิ การประมวลผลซื้อและที่อยู่ของบุคคลเพื่อดำเนินการจัดส่งสินค้าของบริษัทขนส่ง โดยฐานนี้จะสามารถใช้ได้กับการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไปเท่านั้น (ไม่สามารถใช้กับการประมวลผล Sensitive Data ได้) และจำกัดการประมวลผลเฉพาะข้อมูลของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลที่เป็นคู่สัญญา

3) ฐานภารกิจสาธารณะ/อำนาจรัฐ (Public Task / Official Authority)

ผู้ที่สามารถใช้ฐานนี้ในการประมวลผลข้อมูลได้ คือ เจ้าหน้าที่หรือองค์กรของรัฐ ในกรณีที่การประมวลผลนั้นๆ จำเป็นต่อการดำเนินงานตามภารกิจของรัฐเพื่อประโยชน์สาธารณะตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย

4) ฐานประโยชน์อันชอบธรรมด้วยกฎหมาย (Legitimate Interest)

กรณีที่จำเป็นต่อการดำเนินการเพื่อประโยชน์อันชอบธรรมของผู้ควบคุมข้อมูลและบุคคลอื่นอย่างสมเหตุสมผล สามารถอ้างฐานนี้ในการประมวลผลข้อมูลได้ อาทิ การประมวลผลข้อมูลเพื่อรักษาความปลอดภัยของระบบและเครือข่าย เป็นต้น

5) ฐานการปฏิบัติ/หน้าที่ตามกฎหมาย (Legal Obligation)

ผู้ควบคุมข้อมูลสามารถประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลของผู้อื่นได้ ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่ามีความจำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย โดยต้องสามารถระบุได้อย่างชัดเจนว่ากำลังปฏิบัติหน้าที่ตามบทบัญญัติใดของกฎหมาย อาทิ การเก็บข้อมูลการจราจรของผู้ให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ตามที่ถูกกำหนดในพระราชบัญญัติคอมพิวเตอร์ เป็นต้น

6) ฐานความยินยอม (Consent)

ความยินยอมสามารถใช้เป็นฐานการประมวลผลได้เฉพาะในกรณีที่เจ้าของข้อมูลได้สมัครใจ “เลือก” ยินยอมให้ผู้ควบคุมข้อมูลประมวลผลข้อมูลได้ โดยผู้ควบคุมข้อมูลจะต้องดำเนินการขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลเสียก่อน ด้วยการจัดทำแบบฟอร์มขอความยินยอมเป็นหนังสือหรือทำผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะที่ชัดเจน แยกส่วนจากข้อความอื่นในรูปแบบเข้าถึงและใช้ภาษาที่สามารถเข้าใจได้ง่าย

7) ฐานจดหมายเหตุ/วิจัย/สถิติ (Historical Document, Research, or Statistics)

ผู้ควบคุมข้อมูลสามารถนำเอาข้อมูลส่วนบุคคลของเจ้าของข้อมูลมาประมวลผลได้ บนพื้นฐานของการทำบันทึกจดหมายเหตุ วิจัย หรือสถิติ แต่ต้องมีมาตรการปกป้องคุ้มครองข้อมูลนั้นอย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับหลักการพื้นฐานของการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล หรืออย่างน้อยเป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

เพื่อให้ผู้ควบคุมข้อมูล (ผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมระบบตั๋วร่วม) มีความมั่นใจว่า การประมวลผลข้อมูลในการดำเนินการตามระบบตั๋วร่วม ภายใต้ระบบ Account-Based Ticketing หรือ ABT มีการให้แนวทางการประมวลผลข้อมูลของผู้ประกอบการและตอบคำถามในประเด็น ดังต่อไปนี้

- (1) กรณีใดบ้างที่ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 เนื่องจากเข้าฐานการประมวลผลข้อมูลฐานหนึ่งฐานใด
- (2) กรณีใดบ้างที่ผู้ประกอบการมีความจำเป็นต้องขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูล (ผู้โดยสาร)
- (3) ความจำเป็นหรือไม่ที่ต้องบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. เป็นการเฉพาะเพื่อให้อำนาจผู้ประกอบการในการประมวลผลข้อมูลภายใต้ระบบตั๋วร่วม

1.5 กรณีศึกษาแนวทางการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในต่างประเทศ

ได้ดำเนินการทบทวนโครงสร้างการบริหารจัดการและการกำกับดูแลระบบตั๋วร่วมในต่างประเทศ จำนวน 3 ประเทศ ประกอบด้วย (1) สาธารณรัฐสิงคโปร์ (สิงคโปร์) (2) เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ฮ่องกง) และ (3) สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) โดยสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังตารางที่ 1.5-1

ตารางที่ 1.5-1 การเปรียบเทียบการดำเนินโครงการระบบตั๋วร่วมในต่างประเทศ

รายละเอียด	สิงคโปร์		ฮ่องกง	เกาหลีใต้ (กรุงโซล)
ชื่อบัตร	EZ-Link	Nets Flashpay	Octopus	T-Money
บริษัทระบบตั๋วร่วม (CTC)	EZ-Link Pte. Ltd.	Network for Electronic Transfers (Singapore) Pte Ltd. (NETS)	Octopus Cards Ltd.	T-money Co., Ltd. (เดิมคือ Korea Smart Card Co. Ltd.)
ประเภท CTC	รัฐวิสาหกิจ	บริษัทเอกชน	นิติบุคคลเฉพาะกิจ Special Purpose Corporation (SPC)	นิติบุคคลเฉพาะกิจ Special Purpose Corporation (SPC)
บริษัท Clearing House	TransitLink Pte. Ltd.	TransitLink Pte. Ltd.	Octopus Cards Ltd.	T-money Co., Ltd.
หน่วยงานผู้มีอำนาจอนุญาต	Public Transport Council	Public Transport Council	Hong Kong Monetary Authority (HKMA)	Financial Services Commission (FSC)
แหล่งเงินทุน	งบประมาณภาครัฐ	ทุนของบริษัทเอกชน	กิจการร่วมค้า (PFI: Joint Ventures)	การลงทุนจากภาคเอกชน (Private Capital)
การดำเนินการกิจการ	EZ-Link	NETS	Octopus Cards Ltd.	T-money Co., Ltd.
ความเป็นเจ้าของ	Land Transport Authority (LTA)	NETS	Octopus Cards Ltd.	Seoul Metropolitan Government
ประเภทโครงการ	โครงการของภาครัฐ ดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจ	บริษัทเอกชน ขอใบอนุญาตประกอบการ	โครงการ PPP Project (BOO Method)	โครงการ PPP Project

ที่มา: (1) ปรับปรุงจาก The Korea Transport Institute

(2) ปรับปรุงจาก โครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, พ.ศ. 2556

(3) การสัมภาษณ์เชิงลึก

(4) รวบรวมและวิเคราะห์:

- <http://www.octopuscards.com>
- <http://www.ezlink.com.sg>
- <http://eng.t-money.co.kr>

1.5.1 สาธารณรัฐสิงคโปร์ (สิงคโปร์)

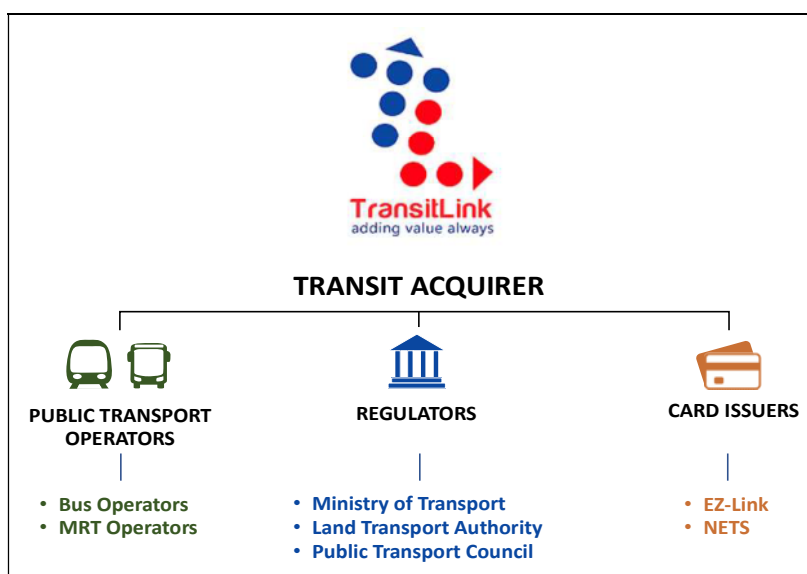
กรณีสิงคโปร์นั้นโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมีความแตกต่างกับการดำเนินโครงการระบบตั๋วร่วมของฮ่องกงและเกาหลี่ใต้ (กรุงโซล) กล่าวคือ มีการกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตสำหรับการประกอบกิจการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมโดยพิจารณาจาก Public Transport Council Act ที่มีสาระสำคัญในการจัดตั้ง “คณะกรรมการขนส่งสาธารณะ” (Public Transport Council) มีหน้าที่ในการกำหนดหรืออนุมัตินโยบายค่าโดยสาร และอัตราค่าโดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการบูรณาการค่าโดยสารระหว่างรถโดยสารสาธารณะและรถไฟฟ้า รวมถึง มีอำนาจในการออกใบอนุญาตการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทาง (Ticket Payment Service Licence) โดยหมายถึงการให้บริการดังต่อไปนี้³

- (1) การให้บริการสำหรับการหักบัญชีธุรกรรมของตั๋วเดินทาง (Clearing) หรือ
- (2) การขาย การเติม การเปลี่ยน หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับตั๋วเดินทาง หรือ
- (3) การให้บริการอื่นใดตามที่ Public Transport Council กำหนด

ทั้งนี้ ผู้ประกอบกิจการการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทางในสิงคโปร์ทุกราย จะต้องได้รับใบอนุญาตจาก Public Transport Council⁴ โดยในปัจจุบันมีบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทาง ทั้งสิ้น 3 แห่ง ได้แก่

- (1) บริษัท EZ-Link เป็นผู้ให้บริการออกบัตร เป็นบริษัทที่ถือหุ้นทั้งหมดโดย Land Transport Authority (LTA) (เป็นรัฐวิสาหกิจ)
- (2) บริษัท NETS เป็นผู้ให้บริการออกบัตร (เป็นบริษัทเอกชนที่ได้รับใบอนุญาต)
- (3) บริษัท TransitLink เป็นผู้ให้บริการสำหรับการหักบัญชีธุรกรรมของตั๋วเดินทาง (เทียบเท่า CCH) เป็นบริษัทที่ถือหุ้นทั้งหมดโดย Land Transport Authority (LTA) (เป็นรัฐวิสาหกิจ)

โดยสรุป โครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมี Public Transport Council ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล และมีอำนาจในการออกใบอนุญาตการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทาง โดยที่กฎหมายของสิงคโปร์ไม่ได้กำหนดลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาตไว้ จึงสามารถดำเนินการได้ทั้งรูปแบบบริษัทเอกชน และบริษัทที่เป็นรัฐวิสาหกิจ รายละเอียดดังรูปที่ 1.5-1



ที่มา: <https://www.transitlink.com.sg/>

รูปที่ 1.5-1 ภาพรวมการกำกับดูแลระบบตั๋วร่วมในสิงคโปร์

³ Public Transport Council Act (Chapter 295B), Article 2

⁴ Public Transport Council Act (Chapter 295B), Article 19

ปัจจุบันสิงคโปร์ได้นำเทคโนโลยี Account-Based Ticketing (ABT) มาใช้กับการจ่ายเงินค่าตั๋วโดยสาร โดยสร้างระบบ SimplyGo ขึ้นให้ผู้โดยสารเข้าไปลงทะเบียนและสร้างบัญชีเพื่อใช้งานการชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าโดยสาร ทั้งนี้ ผู้ใช้บริการสามารถเลือกชำระค่าโดยสารได้ 2 รูปแบบ ได้แก่ (1) การชำระผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่รองรับระบบ ABT และ (2) การชำระผ่านบัตรเครดิตและบัตรเดบิต cEMV (Contactless EMV) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

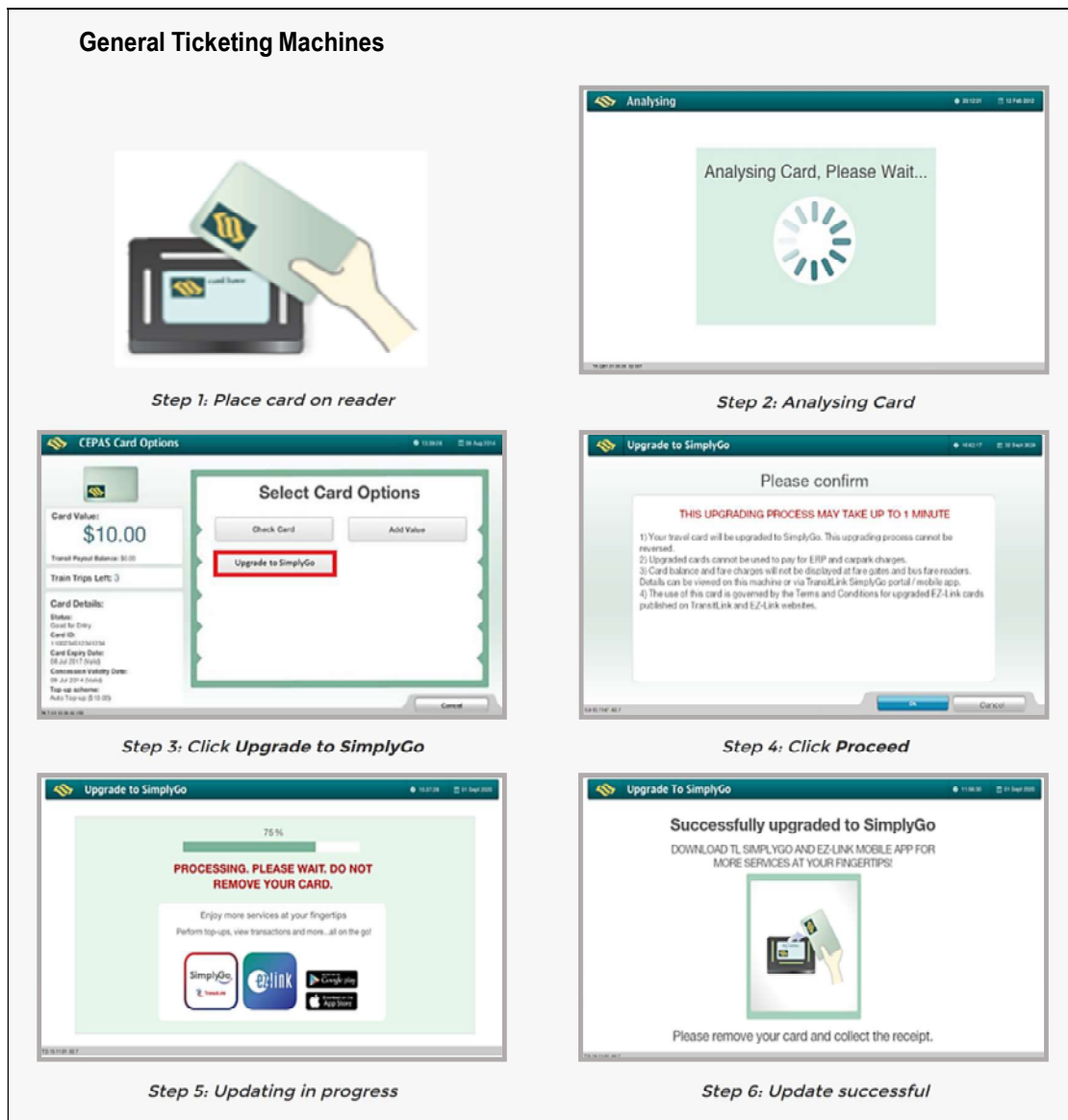
1) การชำระค่าโดยสารด้วยบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์

บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกโดยผู้รับใบอนุญาต (บริษัท EZ-Link และบริษัท NETS) (รูปที่ 1.5-2) เดิมใช้เทคโนโลยีบัตรแบบ Card-Centric โดยใช้เทคโนโลยีที่เรียกว่า “CePAS” ต่อมาเมื่อมีแนวคิดการนำระบบ ABT มาใช้ ทำให้สิงคโปร์ได้พัฒนาเทคโนโลยี CEPAS แบบใหม่ที่รองรับระบบ ABT ขึ้น โดยผู้ให้บริการออกบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ต้องนำมาตรฐานดังกล่าวไปใช้



รูปที่ 1.5-2 สัญลักษณ์แสดงการรองรับระบบ CePAS บนบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ในสิงคโปร์

สำหรับการดำเนินการที่ผ่านมา ผู้ถือบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์แบบเดิม (Card-Centric) สามารถปรับเปลี่ยนมาใช้งานระบบ ABT โดยการนำบัตรอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวไปปรับข้อมูลเพื่อใช้งานระบบ ABT ได้ที่ตู้ขายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ หรือตู้เติมเงินค่าโดยสาร ทั้งนี้ ผู้ถือบัตรต้องลงทะเบียนสร้างบัญชีสำหรับการใช้งานในระบบ SimplyGo เสียก่อน (รูปที่ 1.5-3)



ที่มา : <https://simplygo.transitlink.com.sg/>

รูปที่ 1.5-3 ขั้นตอนการปรับปรุงระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ให้เป็นระบบ ABT ผ่านตู้ขายตั๋วโดยสารอัตโนมัติในสิงคโปร์

ดังนั้น ผู้ออกบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ระบบ ABT ในสิงคโปร์จึงต้องขอรับใบอนุญาตจาก Public Transport Council ก่อน จึงจะสามารถดำเนินการได้ โดยปัจจัยสำคัญในการกำกับดูแล คือ การเร่งกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่รองรับระบบ ABT เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถพัฒนาระบบเพื่อรองรับการดำเนินการในอนาคต

2) การชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต

การใช้ระบบ ABT เพื่อชำระเงินค่าโดยสารนั้น ยังสามารถชำระผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตที่ธนาคารต่างๆ เป็นผู้ออกบัตร โดยบัตรดังกล่าวรองรับกับเทคโนโลยีระบบ SimplyGo เสียก่อน โดยผู้ให้บริการต้องลงทะเบียนและสร้างบัญชีในระบบ SimplyGo เช่นเดียวกับการชำระเงินด้วยบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ แล้วจึงเพิ่มบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตเข้าไปในบัญชีสำหรับใช้จ่ายเงินค่าโดยสาร

ทั้งนี้ บัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตที่ใช้งานร่วมกับระบบ SimplyGo นั้น เป็นบัตร cEMV ซึ่งในสิงคโปร์ประกอบด้วยบัตร Mastercard, NETS และ Visa อย่างไรก็ตาม ยังมีบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตบางประเภทในสิงคโปร์ที่ยังไม่รับรองระบบ SimplyGo สรุปได้ดังตารางที่ 1.5-2

ตารางที่ 1.5-2 บัตรที่ยังไม่รองรับระบบ SimplyGo

ธนาคารผู้ออกบัตร	ประเภทบัตร	รหัสบัตร 6 ตัวแรก
Australia & New Zealand Banking Group Ltd (ANZ)	Mastercard	5256 39
		5289 13
	Visa	4505 39
		4505 40
		4505 42
		4693 50
		4693 51
		4693 52
EZ-Link FEVO Prepaid MasterCard	Mastercard	5365 75
		5218 55
Singtel Dash	Visa	4443 57
		4444 36
		4444 39
HSBC	NETS 2.0	6086 05

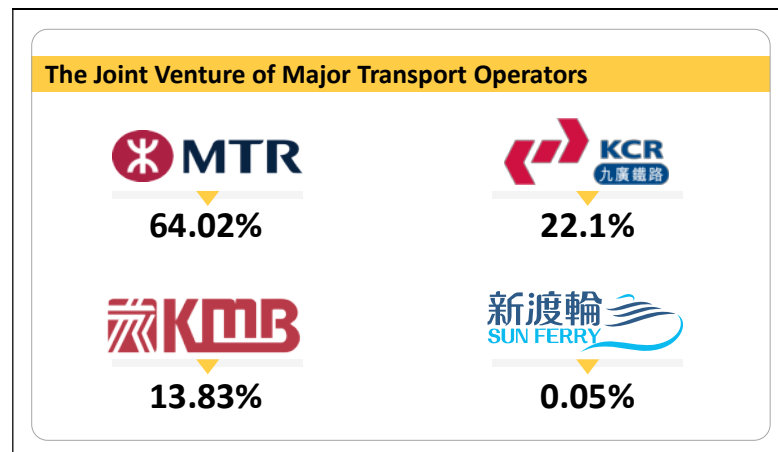
ที่มา: Transit Link Pte. Ltd.

สำหรับกรณีธนาคารผู้ออกบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตนั้น ไม่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ Public Transport Council จึงไม่ต้องขอรับใบอนุญาตภายใต้ Public Transport Council Act อย่างไรก็ตาม หากธนาคารจะดำเนินการออกบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์เป็นการเฉพาะ กรณีนี้ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ใน Public Transport Council Act

1.5.2 เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ฮ่องกง)

กรณีฮ่องกงใช้การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) สำหรับโครงการระบบตั๋วร่วม โดยใช้ PPP รูปแบบ Build-Own-Operate (BOO) กล่าวคือ การให้เอกชนก่อสร้าง เป็นเจ้าของ และบริหารจัดการ ซึ่งเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะตามคุณสมบัติและมาตรฐานที่กำหนดโดยรัฐ และเอกชนเป็นเจ้าของและมีสิทธิในทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ โดยไม่ต้องโอนทรัพย์สินให้แก่รัฐ โดยเอกชนจะเป็นผู้รับผิดชอบในด้านต่างๆ รวมถึงเป็นผู้รับความเสี่ยงทั้งหมด ทั้งนี้ รัฐจะยังกำกับดูแลด้านมาตรฐานในการให้บริการสาธารณะของเอกชน

สำหรับบริษัทที่ร่วมที่รับผิดชอบในการจัดทำระบบตั๋วร่วมในฮ่องกง ได้แก่ บริษัท Octopus Cards Limited โดยเป็นผู้ดำเนินการระบบตั๋วร่วม และบริหารจัดการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) โดยมีการออกบัตรที่ชื่อว่า Octopus Card ทั้งนี้ บริษัท Octopus Cards Limited เป็นบริษัทเอกชนที่มีโครงสร้างสัดส่วนผู้ถือหุ้นที่เป็นบริษัทด้านการขนส่งสาธารณะรายใหญ่ ดังรูปที่ 1.5-4



ที่มา: <https://www.octopus.com.hk/>

รูปที่ 1.5-4 โครงสร้างสัดส่วนผู้ถือหุ้นของบริษัท Octopus Cards Limited

1.5.3 สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) (กรุงโซล)

สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) (กรุงโซล) มี Seoul Metropolitan Government เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนโครงการระบบตั๋วร่วมในกรุงโซล โดยใช้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) เช่นกัน โดยบริษัทที่ได้รับสัมปทานได้แก่ บริษัท T-money Co., Ltd. เป็นผู้ดำเนินการระบบตั๋วร่วม และเป็นผู้บริหารจัดการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) โดยบริษัท T-money Co., Ltd. มีการถือหุ้นโดย Seoul Metropolitan Government (หน่วยงานภาครัฐ) ร้อยละ 36.16 ซึ่งเป็นสัดส่วนการถือหุ้นที่มากที่สุด รองลงมา คือ บริษัท LG CNS ร้อยละ 32.91

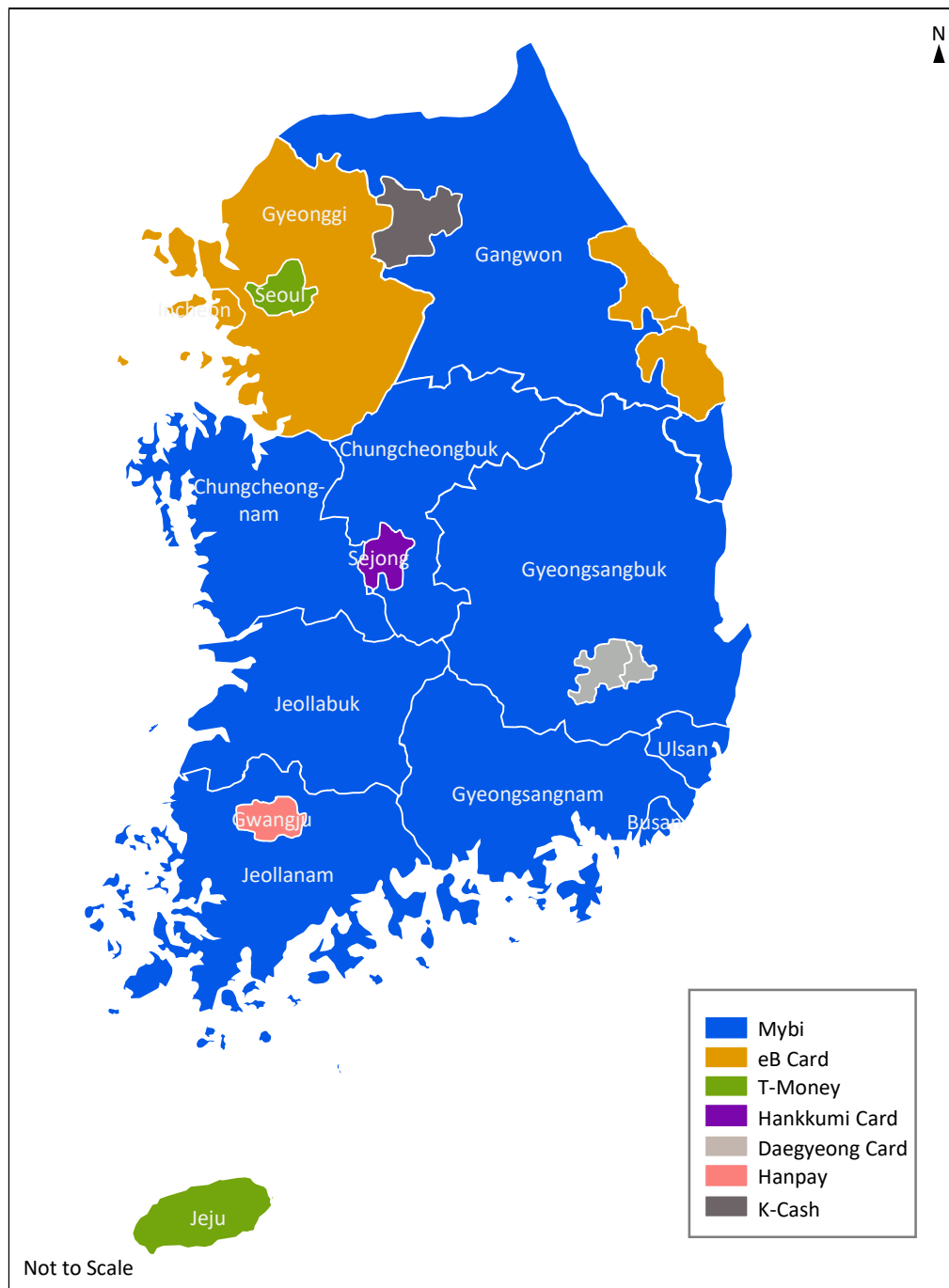
อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยเกาหลีใต้มีขนาดพื้นที่ที่ใหญ่กว่าฮ่องกงทำให้การดำเนินโครงการระบบตั๋วร่วมในเกาหลีใต้มีโครงการแยกต่างหากจากกันตามเขตพื้นที่ (ดังรูปที่ 1.5-5) ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการบัตรโดยสารอัจฉริยะของเกาหลีใต้มีการบูรณาการร่วมกันทั้งประเทศ เกาหลีใต้จึงได้ตรากฎหมาย Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport ซึ่งมีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม คือ การกำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน โดยเป็นหน้าที่ของ The Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MOLIT)⁵ รวมถึงกำหนดให้รัฐบาลท้องถิ่น (Local Government) ที่ประสงค์จัดทำระบบตั๋วร่วม ต้องจัดทำแผนการเชื่อมต่อสำหรับเขตภูมิภาคของตนที่สอดคล้องกับแผนแม่บทของประเทศ

นอกจากนี้ MOLIT ยังมีหน้าที่ในการให้การรับรอง (Certification) อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของระบบตั๋วร่วม⁶ เพื่อสร้างความมั่นใจว่าอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้งานกับระบบตั๋วร่วมสามารถเชื่อมต่อร่วมกันได้ โดยมี Korea Institute of Construction and Transport Technology Evaluation and Planning ทำหน้าที่ทดสอบและประเมินผลอุปกรณ์ให้กับ MOLIT เพื่อออกใบรับรองต่อไป ดังรูปที่ 1.5-6

โดยสรุป โครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมของเกาหลีใต้มี MOLIT (ระดับกระทรวง) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานระดับนโยบายในการจัดทำแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน รวมถึงมีหน้าที่ในการให้การรับรองอุปกรณ์ที่ผู้ให้บริการระบบตั๋วร่วมใช้งาน ในขณะที่งานกำกับดูแลเป็นหน้าที่ของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ซึ่งในกรณีของกรุงโซล ได้แก่ Seoul Metropolitan Government

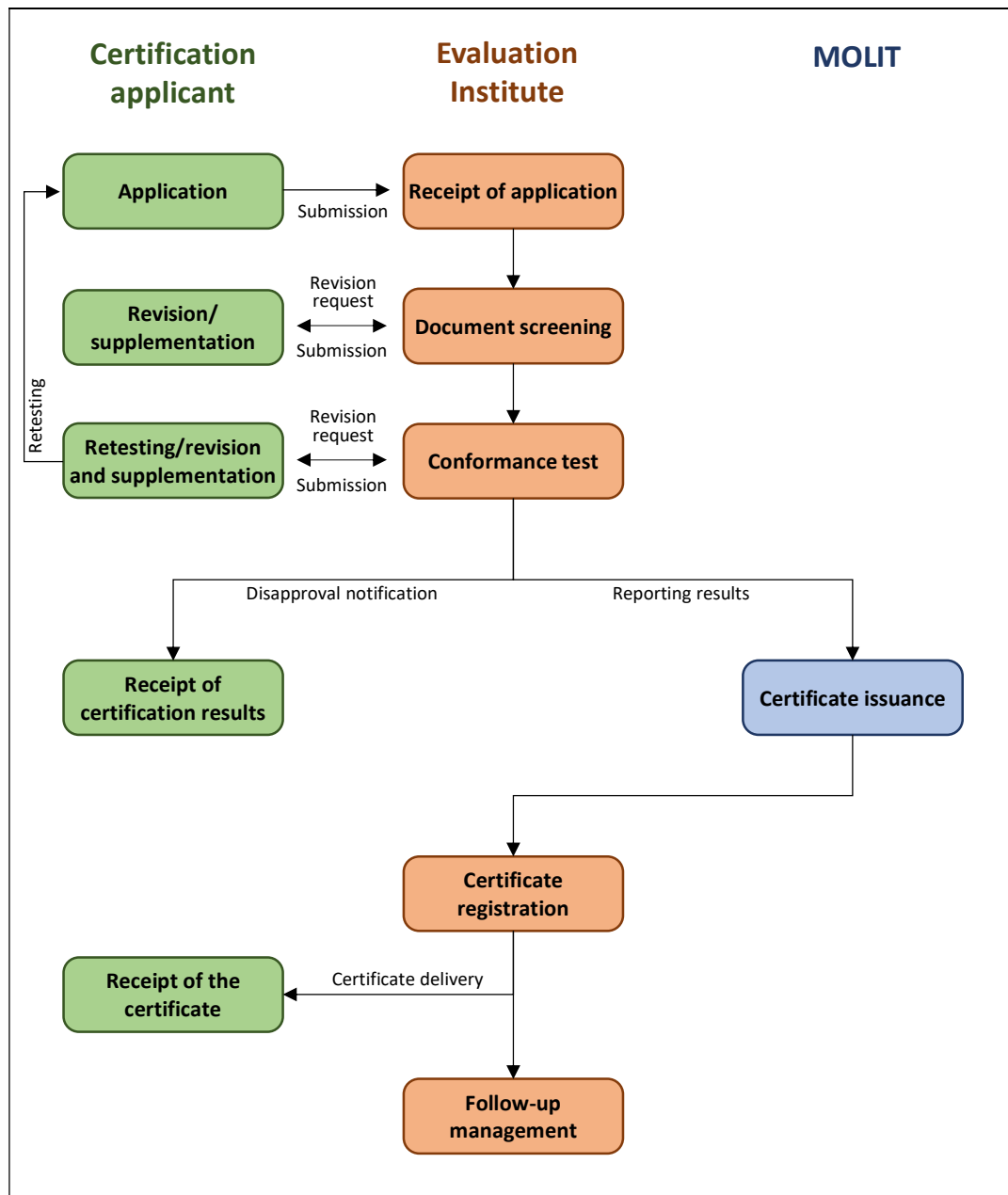
⁵ Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport, Article 10-2 (Formulation of Master Plan for National Interoperation of Smart Card Tickets)

⁶ Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport, Article 10-7 (Certification of Nationwide Interoperable Smart Card Tickets, etc.)



ที่มา: The Korea Transport Institute

รูปที่ 1.5-5 ภาพรวมการใช้บัตรโดยสารอัจฉริยะในเกาหลีใต้



ที่มา: ปรับปรุงจาก The Korea Transport Institute

รูปที่ 1.5-6 ขั้นตอนการขอรับรอง (Certification) อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของระบบตั๋วร่วมในเกาหลีใต้

1.5.4 บทวิเคราะห์ข้อเด่น - ข้อด้อยในการบริหารระบบตั๋วร่วมของต่างประเทศ

กรณีสิงคโปร์มีการใช้ระบบใบอนุญาตกับการให้บริการระบบตั๋วร่วม ประกอบด้วย (1) การให้บริการสำหรับการหักบัญชีธุรกรรมของบัตรโดยสาร (Clearing) และ (2) การขาย การเติม การเปลี่ยน หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับบัตรโดยสาร (Card Issuer) โดยผู้ประสงค์จะให้บริการดังกล่าวต้องขอใบอนุญาตจาก Public Transport Council ทั้งนี้ หากเป็นการกำกับดูแลการให้บริการบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์แบบ ABT นั้น การพิจารณาแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ กรณีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่รองรับระบบ ABT กับกรณีบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตที่เป็น cEMV ซึ่งเฉพาะกรณีการออกบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้นที่ต้องขอรับใบอนุญาตจาก Public Transport Council ขณะที่กรณีบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตที่ธนาคารเป็นผู้ออกนั้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาตจาก Public Transport Council แต่หากจะใช้งานร่วมกันในระบบตั๋วร่วม บัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตเหล่านั้นต้องรองรับระบบ SimplyGo ด้วย

สำหรับกรณีของฮ่องกงนั้น เนื่องด้วยมีรัฐบาลกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมไว้ในสัญญาสัมปทานทำให้ระบบตั๋วร่วมสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจุดเด่นของฮ่องกง คือ การจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพียง 1 บริษัท โดยมาจากการรวมหุ้นของบริษัทด้านการขนส่งสาธารณะรายใหญ่ในฮ่องกง ภายใต้ชื่อ บริษัท Octopus Cards Limited นอกจากนี้ รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในการจัดทำโครงการระบบตั๋วร่วมของฮ่องกงใช้รูปแบบ Build-Own-Operate (BOO) ซึ่งเอกชนเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะตามคุณสมบัติและมาตรฐานที่กำหนดโดยรัฐ โดยเอกชนเป็นเจ้าของและมีสิทธิในทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะไม่ต้องโอนทรัพย์สินให้แก่รัฐ

สำหรับกรณีเกาหลีใต้ มีลักษณะคล้ายกับฮ่องกง คือ การใช้สัญญาสัมปทานในการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม ทั้งนี้ เหตุที่เกาหลีใต้สามารถกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมได้ มาจากการที่กฎหมาย Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport ซึ่งกำหนดให้ MOLIT จัดทำแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน เป็นแผนแม่บทระดับชาติที่รัฐบาลท้องถิ่น (Local Government) ที่ประสงค์จัดทำระบบตั๋วร่วม ต้องจัดทำแผนการเชื่อมต่อสำหรับเขตภูมิภาคของตนที่สอดคล้องกับแผนแม่บทของประเทศ นอกจากนี้ กรณีเกาหลีใต้มีข้อแตกต่างกับฮ่องกงในประเด็นการกำหนดให้ผู้ประสงค์ให้บริการระบบตั๋วร่วมนั้นมีหน้าที่ต้องดำเนินการรับรอง (Certification) อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของระบบตั๋วร่วมจาก MOLIT ก่อน จึงสามารถให้บริการระบบตั๋วร่วมได้

ดังนั้น จากการศึกษาในรูปแบบโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมของสิงคโปร์ ฮ่องกง และเกาหลีใต้ สามารถวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อเด่นข้อด้อยของการดำเนินการแต่ละรูปแบบได้ ดังตารางที่ 1.5-3

ตารางที่ 1.5-3 การวิเคราะห์ข้อเด่น - ข้อด้อยในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมของต่างประเทศ

ประเทศ	ข้อเด่น	ข้อด้อย
สิงคโปร์ (ระบบใบอนุญาต)	- ภาครัฐมีอำนาจเต็มในการจัดการระบบ - ระบบ Clearing House อยู่ภายใต้ข้อบังคับและการกำกับโดยภาครัฐ - ป้องกันการขัดแย้งผลประโยชน์ของภาคเอกชน	- ภาครัฐเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการลงทุนระบบ - ภาครัฐขาดความรู้ที่ภาคเอกชนมี
ฮ่องกง (ดำเนินการภายใต้โครงการ PPP)	- ภาครัฐไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย - การให้บริการมีความรวดเร็วและสามารถพัฒนาเทคโนโลยีตามความต้องการตลาดได้โดยภาคเอกชน	เงื่อนไขการเข้าร่วมในระบบตั๋วร่วมแตกต่างกันไปตามสัญญาสัมปทานแต่ละฉบับ
เกาหลีใต้ (ดำเนินการภายใต้โครงการ PPP)	- ลดภาระค่าใช้จ่ายของภาครัฐ โดยใช้ความรู้และความสามารถของภาคเอกชน เพื่อความมีประสิทธิภาพ - การกำกับดูแลโดยให้การรับรอง (Certification) อุปกรณ์ต่างๆ ของระบบตั๋วร่วมทำให้เทคโนโลยีที่ใช้มีคุณภาพ	เงื่อนไขการเข้าร่วมในระบบตั๋วร่วมแตกต่างกันไปตามสัญญาสัมปทานแต่ละฉบับ

ที่มา: รวบรวมและวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

1.6 บทวิเคราะห์แนวทางปรับปรุงการบริหารจัดการระบบตัวร่วมของประเทศไทย

1.6.1 สภาพปัญหาและอุปสรรคของการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในประเทศไทย

1) การขาดหน่วยงานกลางในการกำหนดนโยบายและมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

โครงการด้านการขนส่งสาธารณะนั้นไม่ได้คำนึงถึงประเด็นการจัดทำระบบตัวร่วมมาก่อน การจัดทำสัญญาสัมปทานที่ผ่านมาในอดีตจึงไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานเกี่ยวกับระบบตัวร่วม ส่งผลให้ผู้รับสัมปทานแต่ละรายต่างนำเสนอเทคโนโลยีระบบการจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติที่ตนเห็นว่าเหมาะสมมาใช้ รวมทั้ง การไม่มีนโยบายและมาตรฐานกลางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และการขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่มีอำนาจในการจัดทำโครงการด้านการขนส่งสาธารณะทำให้การเชื่อมต่อระบบการจัดเก็บค่าโดยสารเกิดขึ้นได้ยาก

ตัวอย่างสภาพปัญหาที่เด่นชัด คือ การขนส่งทางราง ที่มีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้อง ได้แก่ การรถไฟฯ ขสมก. และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง การรถไฟแห่งประเทศไทย และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เช่น กรุงเทพมหานคร) ทำให้การจัดทำโครงการขนส่งทางรางมีลักษณะต่างกัน เช่น กรณีระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่มีบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS เป็นผู้รับสัมปทาน กับระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่มีบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้รับสัมปทาน ซึ่งทั้งสองโครงการใช้ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติต่างกัน จึงยังไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ แม้ว่าปัจจุบันมีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางแล้ว แต่ยังมีปัญหาในส่วนของอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องรอความชัดเจนของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

ดังนั้น การมีหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบด้านการกำหนดนโยบายและมาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่จะสามารถช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ โดยหากพิจารณากรณีศึกษาในต่างประเทศ อาทิ เกาหลีใต้ที่มีการกำหนดแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน และกำหนดให้หน่วยงานต่างๆ ที่ใช้ระบบตัวร่วมต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนแม่บทดังกล่าว หรือกรณีสิงคโปร์ที่กำหนดการให้ผู้ให้บริการระบบตัวร่วมชำระเงินค่าโดยสาร ต้องขอรับใบอนุญาตมีส่วนช่วยในการกำหนดแนวทางการดำเนินการให้มีความสอดคล้องกัน อย่างไรก็ตาม กรณีของฮ่องกงนั้นเนื่องด้วยลักษณะการเมืองการปกครอง รวมถึงลักษณะภูมิศาสตร์ รวมทั้ง นโยบายที่ชัดเจนในด้านการพัฒนาระบบตัวร่วม จึงทำให้สามารถใช้รูปแบบผู้ประกอบการรายเดียวในการดำเนินการและระบบตัวร่วมอยู่ภายใต้มาตรฐานเดียว

2) สัญญาสัมปทานที่ได้มีการลงนามไว้แล้ว

ปัจจุบันโครงการด้านการขนส่งสาธารณะในประเทศไทยได้มีการดำเนินโครงการมาแล้วหลายโครงการ ซึ่งแต่ละโครงการต่างมีสัญญาสัมปทานที่รายละเอียดต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นวิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร ทั้งนี้ ได้รวบรวมข้อสัญญาเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าที่มีการดำเนินการในปัจจุบัน มีรายละเอียดดังตารางที่ 1.6-1

ตารางที่ 1.6-1 การเปรียบเทียบวิธีการจัดเก็บค่าโดยสารในสัญญาสัมปทานระบบรถไฟฟ้า

ระบบรถไฟฟ้า	สัญญาข้อที่	วิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร
สายสีน้ำเงิน	- ข้อ 2.1 (ก) - ข้อ 2.1 (i) และข้อ 8.4	(1) ผู้รับสัมปทานมีสิทธิออกแบบ จัดตั้งอุปกรณ์งานระบบ (2) ผู้รับสัมปทานมีสิทธิและหน้าที่ในการจัดเก็บค่าโดยสาร
สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย	- ข้อ 2.1(ก) - ข้อ 2.1(ง)	- ผู้รับสัมปทานมีสิทธิออกแบบ จัดตั้งอุปกรณ์งานระบบ - ผู้รับสัมปทานมีสิทธิและหน้าที่ในการจัดเก็บค่าโดยสาร
สายสีม่วง	- ข้อ 15.1 - ข้อ 3.2 (จ) และข้อ 8.4	- ผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดหาทรัพย์สินทางปัญญาที่จำเป็นต่อระบบรถไฟฟ้าโดยเจ้าของผลงานเป็นของ รฟม. - ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่จัดเก็บค่าโดยสารในนามของ รฟม.
สายสีชมพู	ข้อ 3.3 (ก)	ผู้รับสัมปทานมีสิทธิออกแบบ จัดตั้งอุปกรณ์งานระบบ
สายสีเหลือง	ข้อ 3.2 (จ)	- ผู้รับสัมปทานมีสิทธิและหน้าที่จัดเก็บค่าโดยสาร - ไม่มีค่าแรกเข้าระบบหากผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายจากระบบรถไฟฟ้าสายอื่นของ รฟม.
รถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน	- ข้อ 8.3 (1) - ข้อ 9.2	- ผู้รับสัมปทานมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจัดเก็บและได้รับค่าโดยสารจากโครงการเกี่ยวกับรถไฟ - ไม่มีค่าแรกเข้าระบบหากผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายจากระบบรถไฟฟ้าสายอื่นที่ระบบเดียวกันกับแอร์พอร์ต เรล ลิงก์, แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ส่วนต่อขยาย และรถไฟฟ้าความเร็วสูง

ที่มา: รวบรวมและวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

จากตารางข้างต้น เห็นได้ว่าสัญญาสัมปทานส่วนใหญ่กำหนดให้เป็นสิทธิของผู้รับสัมปทานในการออกแบบและจัดตั้งอุปกรณ์งานระบบ จึงอาจทำให้กรณีผู้รับสัมปทานต่างราย ใช้ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารที่แตกต่างกัน

นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกันในแต่ละสัญญาสัมปทาน ทำให้เกิดปัญหาในการดำเนินนโยบายอัตราค่าโดยสารร่วม เนื่องจากเป็นการทำให้เอกชนได้รับความเสียหาย หากอัตราค่าโดยสารร่วมมีอัตราต่ำกว่าที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ซึ่งส่งผลให้ภาครัฐอาจถูกฟ้องร้องเรียกค่าชดเชย ดังนั้น การดำเนินนโยบายระบบตัวร่วมจำเป็นต้องคำนึงถึงปัญหาด้านสัญญาสัมปทานที่ได้ลงนามแล้วด้วย

1.6.2 แนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการระบบตัวร่วมสำหรับประเทศไทย

จากสภาพปัญหาที่กล่าวมา ได้วิเคราะห์แนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการระบบตัวร่วมสำหรับประเทศไทย โดยใช้แนวทางการดำเนินการของต่างประเทศประกอบการพิจารณา ดังต่อไปนี้

1) การจัดตั้งหน่วยงานกลางในการกำหนดนโยบายและมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

จากการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการระบบตัวร่วมของต่างประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ เกาหลีใต้ และฮ่องกง พบว่าปัจจัยสำคัญความสำเร็จ คือ การกำหนดนโยบายและมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมให้ชัดเจนตั้งแต่ต้นก่อนดำเนินโครงการด้านการขนส่งสาธารณะ เช่น กรณีเกาหลีใต้มีการจัดทำแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน หรือในกรณีของสิงคโปร์ที่กำหนดให้ผู้ออกบัตรโดยสารต้องขอรับใบอนุญาตจาก Public Transport Council ก่อน ทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีมาตรฐานเดียวกัน หรือในกรณีฮ่องกงที่รัฐบาลกลางเป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์แต่เพียงรายเดียว

สำหรับประเทศไทยเนื่องด้วยปัจจุบันมีโครงการด้านการขนส่งสาธารณะเกิดขึ้นมาก และส่วนใหญ่มีสัญญาสัมปทานที่ได้ลงนามไปแล้ว หากประเทศไทยต้องการดำเนินการในลักษณะเดียวกับเกาหลีใต้ โดยการกำหนดแผนแม่บทระบบตัวร่วมของประเทศ จะสามารถกำกับได้เฉพาะโครงการใหม่ในอนาคต ขณะที่โครงการเก่าที่ดำเนินการแล้ว ต้องรองจนกว่าสัญญาสัมปทานสิ้นสุด ภาครัฐจึงจะแก้ไขได้ หรือหากต้องการแก้ไขภายในอายุสัญญาสัมปทาน มีความยากลำบากและหากการแก้ไขทำให้เอกชนเกิดความเสียหายอาจนำมาสู่การฟ้องร้อง นอกจากนี้ ในกรณีการใช้แนวทางของฮ่องกงก็ไม่สามารถดำเนินการได้เช่นกัน เนื่องด้วยประเทศไทยมีหลายหน่วยงานที่มีอำนาจดำเนินโครงการด้านการขนส่งสาธารณะ

ดังนั้น จึงเสนอว่าประเทศไทยควรดำเนินการในลักษณะเดียวกับสิงคโปร์ คือ การจัดตั้งคณะกรรมการระดับนโยบาย ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการในปัจจุบันภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563 ที่ตั้ง “คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม” หรือ คนต. ขึ้น และยังสอดคล้องกับแนวคิดของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเสนอคณะรัฐมนตรี) อีกด้วย

2) การใช้ระบบใบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม

ความจำเป็นของประเทศไทยในการนำระบบใบอนุญาตมาใช้นั้น เนื่องจากปัจจุบันมีผู้ให้บริการขนส่งหลายรายที่ดำเนินการภายใต้สัญญาสัมปทาน หากกำหนดให้ผู้รับสัมปทานไปปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบการเก็บค่าโดยสารที่ดำเนินงานอยู่ อาจไม่สามารถดำเนินการได้ เว้นแต่สามารถเจรจากับผู้รับสัมปทาน ดังนั้น การใช้ระบบใบอนุญาตกับการประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม เช่น กรณีสิงคโปร์เป็นการบังคับให้ผู้รับสัมปทานที่ประสงค์จะเข้าระบบตั๋วร่วม จำเป็นต้องมาขอรับใบอนุญาตจากหน่วยงานกำกับ อันส่งผลให้ผู้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตและมาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ เมื่อพิจารณากรณีสิงคโปร์พบว่า มีการกำหนดให้การประกอบกิจการดังต่อไปนี้ต้องขอรับใบอนุญาต ได้แก่ (1) การให้บริการสำหรับการหักบัญชีธุรกรรมของบัตรโดยสาร (Clearing) และ (2) การให้บริการออกบัตรโดยสาร (Card Issuer)

สำหรับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเสนอคณะรัฐมนตรี) มีแนวคิดการนำระบบใบอนุญาตมาใช้เช่นกัน แต่ใช้เฉพาะกรณีการขออนุญาตประกอบกิจการบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company: CTC) ซึ่งเป็นผู้ดูแลศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางและ เป็นผู้ออกตั๋วร่วม และเป็นผู้ให้อนุญาตบริษัทอื่นๆ ในการออกตั๋วร่วม โดยมีลักษณะเดียวกับกรณีบริษัท Octopus Cards Limited ในฮ่องกง อย่างไรก็ตาม ประเด็นดังกล่าวอาจพิจารณาดำเนินการได้ใน 2 รูปแบบ ดังนี้

- **รูปแบบที่ 1: การจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเป็นรายเดียว** ดังเช่นกรณีฮ่องกง โดยอาจจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมด้วยการกำหนดให้ผู้ให้บริการขนส่งเข้าร่วมหุ้นกันเพื่อจัดตั้งบริษัทกลางในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ดังเช่น บริษัท Octopus Cards Limited ทั้งนี้ การดำเนินการในประเทศไทยที่ผ่านมา มีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งสามารถนำมาใช้เป็นต้นแบบ
- **รูปแบบที่ 2: การใช้ระบบอนุญาต** โดยเปิดโอกาสให้เอกชนรายใดก็ได้สามารถขอใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมได้ เช่น กรณีสิงคโปร์ ทั้งนี้ ผู้ประสงค์จะให้บริการการหักบัญชีธุรกรรมของบัตรโดยสาร (Clearing) และ (2) การให้บริการออกบัตรโดยสาร (Card Issuer) ต้องขอรับใบอนุญาต ซึ่งแตกต่างกับกรณีของฮ่องกงที่รวมการให้บริการทั้ง 2 ส่วนเอาไว้ภายใต้การดำเนินการของ บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (CTC)

3) การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

ประเด็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมถือเป็นปัญหาในการดำเนินการระบบตั๋วร่วม โดยมีอุปสรรคสำคัญคือ สัญญาสัมปทานที่ได้ลงนามไปและมีข้อผูกมัดภาครัฐให้ต้องปฏิบัติตาม โดยเฉพาะการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามอัตราค่าที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ดังนั้น แนวทางในการแก้ไขปัญหา คือ (1) การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมที่ชัดเจน และนำไปใช้กำหนดในสัญญาสัมปทานในอนาคต และ (2) การหาแหล่งเงินทุนเพื่อเยียวยาผู้รับสัมปทานที่ได้รับผลกระทบจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาใช้บังคับ โดยจากร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเสนอคณะรัฐมนตรี) มีแนวคิดการจัดตั้งกองทุนขึ้นเพื่อเยียวยาผลกระทบดังกล่าว

หลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดทำร่างกฎหมาย

บทที่ 2 หลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดทำร่างกฎหมาย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 กำหนดให้ในการจัดทำกฎหมายนั้น รัฐต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน ดังนั้น การจัดทำร่างกฎหมายเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมภายใต้โครงการนี้ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการภายใต้หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 เพื่อได้มาซึ่งร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่ผ่านการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน และไม่สร้างภาระให้แก่ประชาชนเกินความจำเป็น

การศึกษาในส่วนนี้ได้ดำเนินการศึกษาหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดทำร่างกฎหมายตามที่กำหนด ในพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่กำหนดหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการตรากฎหมายภายใต้บทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่ (1) การตรวจสอบความจำเป็นของกฎหมาย (2) การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง (3) การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย และ (4) การเสนอร่างกฎหมาย

2.1 การตรวจสอบความจำเป็นของกฎหมาย

เมื่อหน่วยงานของรัฐมีความจำเป็นเสนอให้มีการตรากฎหมาย หน่วยงานของรัฐต้องแสดงเหตุผลความจำเป็นในการตรากฎหมาย และต้องวิเคราะห์โดยมีข้อมูลและเอกสารหลักฐานประกอบชัดเจนว่า (1) ไม่เป็นการสร้างภาระแก่ประชาชนเกินความจำเป็น (2) คำนึงถึงภาระที่เกิดขึ้นแก่รัฐและประชาชน รวมทั้ง (3) ไม่สามารถใช้มาตรการอื่นหรือวิธีการอื่นใดนอกจากการตราเป็นกฎหมาย

2.2 การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

หน่วยงานของรัฐต้องนำหลักการ หรือประเด็นสำคัญของร่างกฎหมายไปรับฟังความคิดเห็น โดยมีข้อมูลประกอบการรับฟังความคิดเห็นดังนี้

- (1) สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาหรือทำภารกิจในเรื่องนั้น รวมทั้งความมุ่งหมายและผลสัมฤทธิ์ที่พึงประสงค์
- (2) คำอธิบายหลักการหรือประเด็นสำคัญของร่างกฎหมายโดยใช้ภาษาที่เข้าใจได้ง่าย
- (3) บุคคลซึ่งได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายในด้านการดำรงชีวิต การประกอบอาชีพ หรือผลกระทบในทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม หรือผลกระทบอื่นที่สำคัญ
- (4) เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้มีระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ หรือการกำหนดโทษอาญา รวมทั้งหลักเกณฑ์ในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 77 กำหนดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจาก “ผู้เกี่ยวข้อง” ภายใต้พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 มาตรา 3 กำหนดนิยามของ “ผู้เกี่ยวข้อง” ไว้ หมายถึง ผู้ซึ่งมีสิทธิหรือหน้าที่ หรือได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบจากร่างกฎหมาย กฎหมาย หรือกฎสามารถแบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

- (1) ผู้ประกอบการ บุคคล หรือกลุ่มบุคคลซึ่งมีหรืออาจมีสิทธิหรือหน้าที่ หรือได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบ รวมทั้งองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง⁷
- (2) กลุ่มบุคคลหรือชุมชนซึ่งอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบ รวมทั้ง องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องซึ่งมีวัตถุประสงค์กระทำเพื่อประโยชน์ของกลุ่มบุคคลหรือชุมชนดังกล่าว
- (3) หน่วยงานของรัฐซึ่งมีการเกี่ยวข้อง หรือที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่ที่ได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบ
- (4) ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนั้น

ด้วยเหตุนี้ หน่วยงานของรัฐจำเป็นต้องกำหนดผู้เกี่ยวข้องที่ได้รับ หรืออาจได้รับผลกระทบจากร่างกฎหมายให้ครบทุกกลุ่มตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น โดยอาจหาข้อมูลผู้เกี่ยวข้องได้จากวิธีการดังต่อไปนี้⁸

- (1) รายชื่อผู้เกี่ยวข้องที่รับจดทะเบียนไว้ในระบบกลาง⁹
 - ผู้เกี่ยวข้องมาจดทะเบียนรายชื่อของตนไว้ในระบบกลาง
 - รายชื่อผู้เกี่ยวข้องที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจดทะเบียนไว้ในระบบกลาง
 - รายชื่อผู้เกี่ยวข้องที่หน่วยงานของรัฐได้รวบรวมรายชื่อผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับกฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบ และได้แจ้งข้อมูลให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจดทะเบียนไว้ในระบบกลาง
- (2) การวิเคราะห์เพื่อกำหนดผู้มีส่วนได้เสียกับร่างกฎหมาย หน่วยงานของรัฐต้องวิเคราะห์เพื่อกำหนดผู้เกี่ยวข้องซึ่งต้องรับฟังความคิดเห็น ซึ่งในการดำเนินการดังกล่าว อาจได้รายชื่อผู้เกี่ยวข้องซึ่งยังไม่ได้มีการจดทะเบียนไว้ในระบบกลางก็ตาม แต่หน่วยงานของรัฐก็มีหน้าที่ในการรับฟังความคิดเห็นจากบุคคลดังกล่าวด้วย

ในการวิเคราะห์ผู้เกี่ยวข้อง ต้องนำหลักการหรือมาตรการของร่างกฎหมายที่จะตราขึ้นมา ใช้เป็นกรอบในการกำหนดผู้เกี่ยวข้องด้วย โดยต้องจำแนกให้เป็นอย่างชัดเจนว่า มาตรการที่จะนำมากำหนดในร่างกฎหมาย หรือหลักการของร่างกฎหมายนั้น มีผลเป็นการกำหนดหน้าที่ หรือกระทบหรืออาจกระทบต่อบุคคลใดบ้าง ทั้งโดยตรงและโดยอ้อมตามหลักการดังต่อไปนี้

- (1) การระบุผู้เกี่ยวข้องอาจอยู่ในลักษณะของการระบุเป็นรายบุคคล กลุ่มบุคคล ชุมชน องค์กร หรือหน่วยงานของรัฐ
- (2) หากสามารถระบุชื่อผู้เกี่ยวข้องได้ ให้ระบุ เช่น ชื่อบุคคล ชื่อองค์กร หรือชื่อหน่วยงาน
- (3) ในกรณีที่มีบุคคลซึ่งเป็นผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาก การระบุผู้เกี่ยวข้องในกรณีนี้ อาจระบุในลักษณะของภาพรวมของบุคคลต่างๆ เหล่านั้นก็ได้

ทั้งนี้ หน่วยงานของรัฐอาจจำแนกประเภทของผู้เกี่ยวข้องออกเป็น 2 ประเภท คือ (1) ผู้เกี่ยวข้องภาครัฐ และ (2) ผู้เกี่ยวข้องภาคเอกชน (ตารางที่ 2.2-1) ดังนี้

⁷ “องค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง” หมายความว่า สมาคมหรือมูลนิธิที่จัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สภาหรือนิติบุคคลที่เรียกชื่ออย่างอื่นที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายเฉพาะที่ได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบจากร่างกฎหมาย

⁸ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, คู่มือการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย, <https://www.krisdika.go.th/data/article77/filenew/01-1-3.pdf>

⁹ ในการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางให้ดำเนินการผ่านระบบกลางที่สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) เป็นผู้จัดทำ

ตารางที่ 2.2-1 การจำแนกประเภทผู้เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562

ผู้เกี่ยวข้องภาครัฐ	ผู้เกี่ยวข้องภาคเอกชน
1. หน่วยงานของรัฐซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบการบังคับใช้กฎหมายโดยตรง 2. หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการกิจหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบพื้นที่ที่ได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบ 3. หน่วยงานกลางที่เกี่ยวข้องกับการกิจ เช่น สำนักงานประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	1. ผู้มีหน้าที่หรืออยู่ภายใต้บังคับของร่างกฎหมายหรือหลักการของร่างกฎหมายนั้น 2. ผู้ซึ่งได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบจากร่างกฎหมายหรือหลักการของร่างกฎหมายในทุกด้าน เช่น (ก) ผู้ซึ่งเสียสิทธิหรือถูกจำกัดสิทธิ (ข) ผู้ซึ่งอยู่ในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ (ค) ผู้ซึ่งได้รับหรืออาจได้รับประโยชน์ (ง) ผู้ซึ่งได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบเชิงลบ 3. ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนั้น หรือผู้ที่สนใจ

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (พ.ศ. 2562)

สำหรับวิธีการรับฟังความคิดเห็นภายใต้พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 สามารถแบ่งได้เป็น 4 วิธี ได้แก่

1) การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นวิธีการที่สามารถเข้าถึงผู้เกี่ยวข้องและประชาชนได้อย่างกว้างขวาง รวดเร็ว และสะดวกต่อการทำงานของหน่วยงานของรัฐ รวมถึง เป็นวิธีการที่ใช้ค่าดำเนินการที่ต่ำ ทั้งนี้ สามารถกระทำได้ (ก) ผ่านระบบกลาง และอาจมี (ข) การรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ของหน่วยงานร่วมด้วยก็ได้

2) การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น

การประชุมรับฟังความคิดเห็น เป็นวิธีการรับฟังความคิดเห็นในวงแคบ ที่มีลักษณะเป็นการแลกเปลี่ยนแนวคิด ข้อมูลข่าวสาร คำแนะนำ และความเชี่ยวชาญระหว่างหน่วยงานของรัฐและผู้เกี่ยวข้อง การรับฟังความคิดเห็นด้วยวิธีนี้ ทำให้หน่วยงานของรัฐสามารถระบุผู้เข้าร่วม และเลือกรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องแต่ละกลุ่มได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น โดยเฉพาะกรณีร่างกฎหมายที่ต้องการจะรับฟังความคิดเห็นมีเนื้อหาซับซ้อน หรือเป็นร่างกฎหมายที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้เกี่ยวข้องกลุ่มต่างๆ โดยรูปแบบการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นสามารถดำเนินการได้หลายวิธี ได้แก่

- (1) การจัดสัมมนากลุ่มย่อย (Focus groups) หรือการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ซึ่งเป็นวิธีการที่เหมาะสมกับการถกเถียงในประเด็นที่มีความซับซ้อน เพื่อหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน โดยผู้เข้าร่วมประชุมสามารถเสนอความเห็น ตั้งคำถาม หรือแสดงข้อโต้แย้งได้โดยตรง ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นผู้ให้ข้อมูลและตอบคำถาม
- (2) การประชุมกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ (Expert panels) เป็นวิธีการระดมความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ โดยอาจจัดทำขึ้นในรูปแบบของการบรรยายและอภิปราย เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมสามารถถกเถียงประเด็นทางวิชาการได้อย่างเต็มที่
- (3) การประชุมสัมมนา (Conferences and seminars) เป็นการให้ความรู้ วิเคราะห์ และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมอภิปรายไปพร้อมกัน โดยสามารถจัดประชุมได้ทั้งขนาดใหญ่หรือเล็ก โดยมีรูปแบบค่อนข้างเป็นทางการ โดยอาจเชิญนักวิชาการ หรือผู้เชี่ยวชาญในด้านนั้นๆ มาเป็นผู้ให้ความรู้หรือร่วมอภิปรายร่วมด้วย

3) การสัมภาษณ์ หรือการเชิญให้เข้าร่วมชี้แจงหรือแสดงความคิดเห็น

การรับฟังความคิดเห็นในรูปแบบการสัมภาษณ์ (Interviews) เหมาะกับกรณีที่หน่วยงานของรัฐเห็นว่า ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องบางกลุ่มมีความสำคัญ หรือมีผลกระทบต่อการจัดทำร่างกฎหมายเป็นพิเศษ หรือเป็นกลุ่มที่มีความเกี่ยวข้องหรือได้รับผลกระทบจากร่างกฎหมายมาก และหน่วยงานของรัฐต้องการความคิดเห็นในเชิงลึก และเป็นอีกวิธีการหนึ่งที่หน่วยงานสามารถนำไปใช้รับฟังความคิดเห็นได้ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐคาดว่าจะเกิดความขัดแย้งทางความเห็นระหว่างผู้เกี่ยวข้องแต่ละกลุ่ม นอกจากนี้ ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐมักใช้วิธีการขอความเห็นเป็นหนังสือ (Consultation Documents) เพื่อขอความคิดเห็นระหว่างกันด้วย

4) การสำรวจความคิดเห็น

วิธีการนี้เป็นเพียงวิธีการสำรวจความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องในวงกว้าง โดยความคิดเห็นที่ได้รับจะเป็นความคิดเห็นเชิงปริมาณที่อาจไม่มีรายละเอียดเชิงลึกมากเท่าความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องที่รวบรวมได้จากวิธีการอื่นๆ จึงเหมาะในการเป็นเครื่องมือสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่สนใจทั่วไป เพิ่มเติมจากการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องด้วยวิธีอื่น โดยสามารถกระทำได้หลายวิธี เช่น การสำรวจความคิดเห็นและแบบสอบถาม (Surveys and Questionnaires) การประชาพิจารณ์ (Public Hearings) หรือการจัดให้ผู้ที่ต้องการแสดงความคิดเห็นสามารถส่งความคิดเห็นเป็นลายลักษณ์อักษร (Written Submissions)

เมื่อหน่วยงานของรัฐรับฟังความคิดเห็นแล้ว ให้นำผลการรับฟังความคิดเห็น (1) ไปประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบและการจัดทำร่างกฎหมาย และ (2) สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น ซึ่งอย่างน้อยต้องระบุประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น และสรุปความเห็นในแต่ละประเด็นของฝ่ายต่างๆ ให้ครบถ้วน รวมทั้ง (3) การปรับปรุงหรือไม่ปรับปรุงหลักการหรือประเด็นสำคัญของร่างกฎหมายตามความเห็นดังกล่าวพร้อมเหตุผล ผลลัพธ์ของการดำเนินการในส่วนนี้จะได้อ้างอิง “รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น” โดยคณะกรรมการพัฒนากฎหมายได้จัดทำ “คำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนาระบบกฎหมาย เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย”¹⁰ ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องโดยตรงไปตรงมา มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่ถูกต้องและชัดเจนไม่ปกปิดข้อมูลต่อประชาชน โดยจะต้องเปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องแสดงความคิดเห็นและเหตุผลประกอบอย่างเท่าเทียม ไม่ว่าจะเป็นผู้สนับสนุนหรือคัดค้าน และจะต้องมีระยะเวลาเพียงพอในการรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถวิเคราะห์ตรอง และร่วมแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่

2.3 การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ให้หน่วยงานของรัฐนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาและจัดทำเป็น “รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย” ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

- (1) สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา
- (2) วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของการแทรกแซง
- (3) การแก้ปัญหาในปัจจุบัน
- (4) การรับฟังความคิดเห็น
- (5) ความสัมพันธ์ หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น
- (6) ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
- (7) ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย
- (8) ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

¹⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136/ตอนที่ 132 ก/หน้า 12/27 พฤศจิกายน 2562

ส่วนที่ 2 เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ การกำหนดโทษอาญา และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

- (9) เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต
- (10) เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ
- (11) เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา
- (12) เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินกิจการทางปกครอง

2.4 การเสนอร่างกฎหมาย

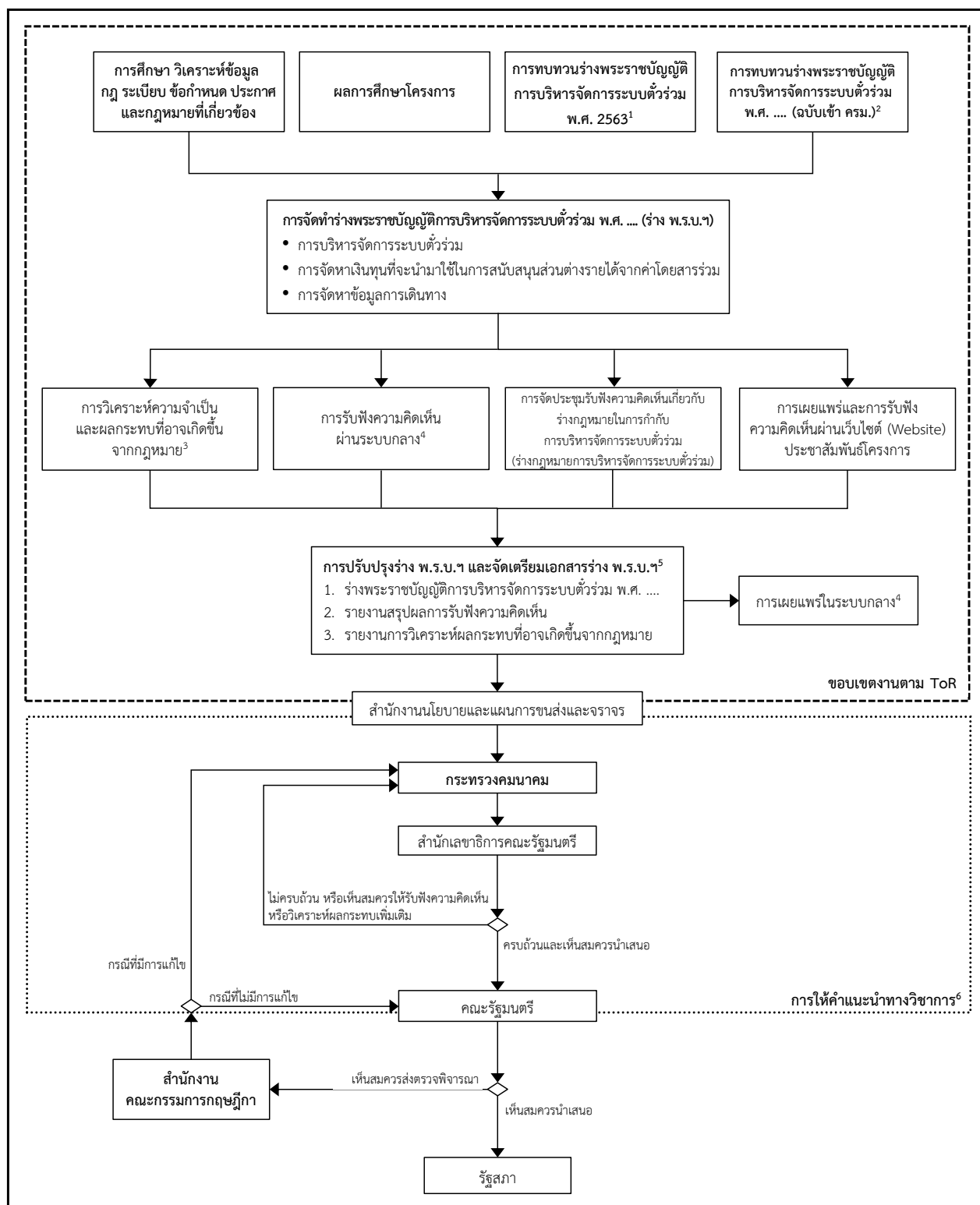
หน่วยงานของรัฐที่จะเสนอร่างกฎหมายต่อคณะรัฐมนตรี ต้องนำเสนอเอกสารดังต่อไปนี้ต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- (1) ร่างกฎหมายหรือหลักการและสาระสำคัญของร่างกฎหมายที่จัดทำขึ้น
- (2) รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
- (3) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ในส่วนการเสนอร่างกฎหมายต่อรัฐสภา ให้คณะรัฐมนตรีจัดส่งเอกสารดังต่อไปนี้ เพื่อประกอบการพิจารณาของรัฐสภา และให้เปิดเผยเอกสารดังกล่าวไว้ในระบบกลางด้วย

- (1) รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
- (2) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
- (3) เอกสารการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องหรือการวิเคราะห์ผลกระทบเพิ่มเติม

ดังนั้น จึงได้มีการดำเนินการศึกษา ทบทวน และบูรณาการผลการศึกษาทั้งหมดที่ได้จากการดำเนินการตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 เพื่อจัดทำ (1) ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. และเอกสารประกอบ ได้แก่ (2) รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น และ (3) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย ซึ่งมีความครบถ้วนเพียงพอให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานของรัฐที่เสนอร่างกฎหมาย สามารถเสนอไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเสนอต่อรัฐสภาต่อไป ดังปรากฏตามรายละเอียดดังรูปที่ 2.4-1



หมายเหตุ: ¹ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 26 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563

² <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=2915>

³ แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย ของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

⁴ มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562

⁵ มาตรา 25 ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562

⁶ ในกรณีที่มีการร้องขอจาก สนช.

ที่มา: ปรับปรุงจากขั้นตอนการจัดทำร่างกฎหมายตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 (ตราขึ้นเพื่อรองรับหลักการตามบทบัญญัติมาตรา 77 และมาตรา 258 ค. ด้านกฎหมาย (1) ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย), กองพัฒนากฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

รูปที่ 2.4-1 ขั้นตอนการจัดทำและการเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

บทที่ 3

การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติ
การบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.

บทที่ 3 การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.

การจัดทำร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตำรวจ มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระบบโครงสร้างและความสัมพันธ์ของผู้เกี่ยวข้องในระบบตำรวจทั้งหมด ทั้งภาครัฐและเอกชน รวมทั้งประชาชนผู้ให้บริการ โดยจัดทำเป็นพระราชบัญญัติ ที่มีสาระสำคัญในการกำหนดแนวทางการบริหารจัดการ การกำกับดูแล การจัดหาเงินทุนที่จะนำมาใช้ในการสนับสนุนการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบจากค่าโดยสารร่วม เพื่อเป็นกรอบในการจัดตั้งองค์กร โครงสร้างอำนาจหน้าที่ทั้งในระดับนโยบาย กำกับดูแล และในระดับปฏิบัติการ รวมถึงกระบวนการบริหารจัดการระบบตำรวจ

ทั้งนี้ การจัดทำร่างกฎหมายได้ดำเนินการศึกษา (1) หลักเกณฑ์การตรวจสอบเนื้อหาของร่างกฎหมาย ให้มีความสอดคล้องกับหลักการของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 และมีข้อเสนอเป็น (2) แนวทางการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 หลักเกณฑ์การตรวจสอบเนื้อหาของร่างกฎหมาย

หน่วยงานของรัฐจะต้องตรวจสอบและจัดทำร่างกฎหมายให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- 1) สอดคล้องและไม่ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ โดยในกรณีที่เป็นการจัดทำร่างพระราชบัญญัติหรือประมวลกฎหมาย ต้องสอดคล้องหรือไม่ขัดแย้งต่อพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญด้วย
- 2) สอดคล้องและไม่ขัดหรือแย้งกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ
- 3) สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี
- 4) ยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็น หรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพ เพื่อไม่ให้เป็นการกระทบประชาชน
- 5) ไม่ใช้ระบบอนุญาต เว้นแต่มีเหตุจำเป็นเพื่อรักษาประโยชน์ของประเทศชาติ หรือประชาชน หรือมีกรณีจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่จำเป็นต้องมีระบบอนุญาต การกำหนดระยะเวลาหรือขั้นตอนในการพิจารณายื่นคำขออนุญาตดำเนินการต่างๆ ต้องคำนึงถึงหลักการและสาระสำคัญของกฎหมาย เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ ทั้งนี้ คณะกรรมการพัฒนากฎหมายได้ออกคำแนะนำ เรื่อง การใช้ระบบอนุญาตในกฎหมาย¹¹ ได้กำหนดระดับของการควบคุม กำกับดูแล หรือการที่รัฐจะเข้าไปแทรกแซงเพื่อจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในกฎหมาย แบ่งได้เป็น 4 ระดับ ได้แก่
 - **ระดับ 1: การกำหนดให้ปฏิบัติตาม** มีวัตถุประสงค์เพื่อวางกฎเกณฑ์หรือมาตรฐานให้ประชาชนหรือผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตาม โดยรัฐสามารถติดตามตรวจสอบการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์หรือมาตรฐานดังกล่าวได้ในภายหลัง ทั้งกรณีที่รัฐติดตามตรวจสอบเอง หรือกรณีมีผู้ร้องเรียน
 - **ระดับ 2: การจัดแจ้ง** มีวัตถุประสงค์เพื่อให้รัฐได้ทราบข้อมูลและสามารถติดตามได้อย่างใกล้ชิด เป็นกรณีที่รัฐต้องการทราบข้อมูลเชิงสถิติ เพื่อใช้ในการบริหารจัดการภาครัฐ และการกำกับดูแลการทำกิจกรรมหรือการประกอบธุรกิจ โดยกำหนดให้จัดแจ้งข้อเท็จจริง หรือรายละเอียดบางประการต่อหน่วยงานผู้รับผิดชอบก่อนดำเนินการ โดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบมีหน้าที่เพียงยืนยันความครบถ้วนของรายการเท่านั้น
 - **ระดับ 3: การจดทะเบียน/การขึ้นทะเบียน** มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบและติดตามสำหรับกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อสาธารณะในระดับที่มีได้รุนแรงมากนัก แต่รัฐจำเป็นต้องเข้ามากำกับดูแล เพื่อรับรองคุณสมบัติหรือคุณวุฒิของผู้ประกอบการ เพื่อประกอบการตัดสินใจในการให้บริการของประชาชน หรือเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบและการส่งเสริมหรือสนับสนุนจากภาครัฐ โดยในการรับจดทะเบียนหรือขึ้นทะเบียน อาจกำหนดคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามได้

¹¹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136/ตอนที่ 132 ก/หน้า 14/27 พฤศจิกายน 2562

- **ระดับ 4: การอนุญาต/ใบอนุญาต** มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นมาตรการในการควบคุมและกำกับดูแล การทำกิจกรรมหรือการประกอบธุรกิจของประชาชนที่มีความเข้มงวดสูง หรือมีความจำเป็นต้องกำหนด จำนวนหรือปริมาณ เพราะมีลักษณะที่กระทบต่อชีวิต สิทธิ เสรีภาพ สังคม หรือประโยชน์สาธารณะ อย่างร้ายแรง จึงต้องห้ามมิให้ประกอบกิจกรรมหรือธุรกิจนั้นจนกว่าจะได้รับอนุญาต
- 6) ไม่ใช้ระบบคณะกรรมการ เว้นแต่เพื่อกำหนดนโยบาย หรือกำกับ หรือกำหนดหลักเกณฑ์ หรือเพื่อการอื่นที่จำเป็น ทั้งนี้ ในกรณีที่นำระบบคณะกรรมการมาใช้ ให้ระบุให้ชัดเจนด้วยว่ามติของคณะกรรมการผูกพันหน่วยงาน ที่มีผู้แทนเป็นกรรมการโดยตำแหน่งด้วย ซึ่งจากคำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย เรื่องการใช้ ระบบคณะกรรมการในกฎหมาย¹² ได้กำหนดให้กรณีต่อไปนี้เป็นการใช้ระบบคณะกรรมการโดยไม่จำเป็น
- ทำให้คณะกรรมการเป็นผู้บริหารงานโดยตรงหรือรับผิดชอบต่อการบริหารงานโดยตรง เว้นแต่เป็น ผู้ควบคุมกำกับดูแลในมหาวิทยาลัย รัฐวิสาหกิจ หรือองค์การมหาชน
 - ทำให้คณะกรรมการมีหน้าที่หรืออำนาจซ้ำซ้อนกับหน่วยงานหรือคณะกรรมการอื่น
 - ทำให้การบริการประชาชนหรือการปฏิบัติหน้าที่ราชการเกิดขึ้นตอนมากขึ้นหรือเกิดความล่าช้า
 - ให้นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีจำนวนมากร่วมเป็นกรรมการด้วย
 - ทำให้เกิดผลเป็นการเบี่ยงเบนความรับผิดชอบ (Accountability) ในผลของการกระทำได้โดยง่าย
 - เป็นการตัดอำนาจของคณะรัฐมนตรี หรือเป็นการดำเนินการแทนคณะรัฐมนตรี

หากมีความจำเป็นต้องใช้ระบบคณะกรรมการในกฎหมาย เนื่องจากมติของคณะกรรมการจะมีผลผูกพัน หน่วยงานที่มีผู้แทนเป็นกรรมการโดยตำแหน่งด้วย หน่วยงานของรัฐจะต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ ต่อไปนี้

- ควรหลีกเลี่ยงการกำหนดให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ เว้นแต่กฎหมายนั้นเป็นการกำหนด หลักเกณฑ์เกี่ยวกับนโยบายที่สำคัญหรือนโยบายระดับชาติ
 - กรรมการโดยตำแหน่งให้กำหนดเท่าที่จำเป็น ในกรณีที่จำเป็นต้องมีกรรมการดังกล่าว ควรกำหนดเฉพาะ ตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของคณะกรรมการนั้นโดยตรง
 - กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิให้กำหนดเท่าที่จำเป็น ในกรณีที่จำเป็นต้องมีกรรมการดังกล่าว ควรกำหนดเฉพาะ ด้านที่จำเป็นต้องอาศัยความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของคณะกรรมการ นั้นโดยตรง
- 7) การมีบทบัญญัติให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินกิจการทางปกครอง ให้กระทำได้เท่าที่จำเป็น ทั้งนี้ ในกรณีที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ ให้กำหนดหลักเกณฑ์การใช้ ดุลพินิจและระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ที่เป็นสาระสำคัญไว้ในร่างกฎหมายให้ชัดเจน
- 8) การกำหนดโทษอาญาสำหรับการกระทำความผิด ให้คำนึงถึงหลักเกณฑ์ต่อไปนี้ (ก) การกระทำความผิดต้อง กระทบต่อความมั่นคงหรือความปลอดภัยของประเทศ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน อย่างร้ายแรง หรือมีผลกระทบต่อส่วนรวม และ (ข) เป็นกรณีที่ไม่สามารถใช้มาตรการอื่นใดเพื่อบังคับใช้กฎหมาย อย่างได้ผลและมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้
- 9) หลักเกณฑ์อื่นตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

ดังนั้น ในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. หากมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์ ดังกล่าวข้างต้น จำเป็นจะต้องพิจารณาเนื้อหาของร่างกฎหมายอย่างถี่ถ้วน

¹² ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136/ตอนที่ 132 ก/หน้า 16/27 พฤศจิกายน 2562

3.2 แนวทางการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

3.2.1 การกำหนดคำนิยาม

จากการศึกษาทบทวนร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ) พบว่า คำนิยามของกฎหมายทั้งสองฉบับมีความแตกต่างกัน

ตารางที่ 3.2-1 การเปรียบเทียบการกำหนดนิยามระหว่างร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563

ร่างพระราชบัญญัติ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.)	ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563
ระบบขนส่ง หมายถึง ระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะและส่วนบุคคลทางถนน ทางราง ทางน้ำ หรือทางอากาศที่รองรับการชำระเงินผ่านระบบตัวร่วม	การขนส่งสาธารณะ หมายถึง การขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ หรือทางอากาศ
ระบบตัวร่วม หมายถึง ระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านตัวร่วม	ระบบตัวร่วม หมายถึง ระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม
อัตราค่าโดยสารร่วม หมายถึง อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งซึ่งผู้ให้บริการขนส่งตกลงร่วมกันในการคิดอัตราค่าโดยสารเมื่อเดินทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งด้วยตัวร่วม	อัตราค่าโดยสารร่วม หมายถึง ค่าธรรมเนียม ค่าบริการหรือค่าโดยสารในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างระบบกัน หรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย โดยผู้ให้บริการขนส่งได้ตกลงค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารดังกล่าวในอัตราส่วนกัน แต่ไม่ได้หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม
ผู้ให้บริการขนส่ง หมายถึง ผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ หรือทางอากาศ	ผู้ให้บริการขนส่ง หมายถึง หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะซึ่งเข้าร่วมให้บริการในระบบตัวร่วม

ที่มา: ที่ปรึกษา

จากตารางที่ 3.2-1 สามารถพิจารณาได้ว่า คำนิยามของ “ระบบตัวร่วม” และ “อัตราค่าโดยสารร่วม” ในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) มิได้กำหนดคำนิยามให้รวมถึงค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารในการขนส่งสาธารณะ จึงควรปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ในส่วนของ “ระบบตัวร่วม” และ “อัตราค่าโดยสารร่วม” ให้เกิดความครอบคลุมถึงการชำระเงินด้วยระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์และการใช้บัตรโดยสารข้ามระบบ หรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย

3.2.2 คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) กำหนดให้มี “คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม” ประกอบด้วยกรรมการโดยตำแหน่ง จำนวน 14 คน และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกิน 7 คน รวมเป็นจำนวนไม่เกิน 21 คน ขณะที่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วยกรรมการโดยตำแหน่ง จำนวน 13 คน และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกิน 4 คน รวมเป็นจำนวนไม่เกิน 17 คน โดยสามารถจัดกลุ่มและเปรียบเทียบองค์ประกอบได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-2 การเปรียบเทียบองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

กลุ่มหน่วยงาน	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.)	ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563
กระทรวงคมนาคม	(1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน (2) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธาน (3) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (4) อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (5) อธิบดีกรมเจ้าท่า (6) ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (7) ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	(1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน (2) ปลัดกระทรวงคมนาคม (3) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (4) อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (5) อธิบดีกรมเจ้าท่า (6) ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (7) ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงการคลัง	(8) ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ (9) อธิบดีกรมบัญชีกลาง (10) ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย	(8) ปลัดกระทรวงการคลัง (9) ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
กระทรวงมหาดไทย	(11) อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	(10) ปลัดกระทรวงมหาดไทย (11) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
หน่วยงาน ด้านนโยบาย	(12) เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (13) เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (14) ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	(12) เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (13) เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค
ผู้ทรงคุณวุฒิ	(15) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกิน 7 คน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ความสามารถ หรือ มีประสบการณ์ด้านการเงิน การตลาด กฎหมาย เศรษฐศาสตร์ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี วิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือ เป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วม	(14) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ความสามารถ หรือมีประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือ เป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วม จำนวนไม่เกิน 4 คน

ที่มา: ที่ปรึกษา

จากตารางที่ 3.2-2 พบว่า องค์ประกอบของกรรมการที่มาจากกระทรวงคมนาคมมีความสอดคล้องกัน แต่กรรมการที่มาจากหน่วยงานอื่นๆ มีการเปลี่ยนแปลง ดังต่อไปนี้

- 1) กระทรวงการคลัง เปลี่ยนจากอธิบดีกรมบัญชีกลางและผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย เป็นปลัดกระทรวงการคลัง โดยยังคงตำแหน่งของผู้อำนวยการสำนักงบประมาณเอาไว้
- 2) กระทรวงมหาดไทย เปลี่ยนจากอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น เป็นปลัดกระทรวงมหาดไทย และเพิ่มเติมผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ในฐานะเป็นหน่วยงานกำกับดูแลรถไฟฟ้า BTS ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- 3) หน่วยงานด้านนโยบาย มีการปรับเปลี่ยน โดยไม่มีตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- 4) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ กำหนดคุณสมบัติคงเดิม แต่ปรับลดจำนวนจากเดิมไม่เกิน 7 คน เหลือเพียง จำนวนไม่เกิน 4 คน

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง จึงควรปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ในส่วนของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ให้สอดคล้องตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ

3.2.3 หน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) กำหนดให้ “กรมการขนส่งทางราง” เป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยมีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

- 1) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการดำเนินการของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม และผู้ให้บริการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐาน และแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม
- 2) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ รวมทั้งระยะเวลาจัดส่งรายได้จากการออกและจำหน่ายตั๋วร่วมให้แก่ผู้ให้บริการขนส่ง หรือบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม และกำหนดระยะเวลาจัดส่งค่าบริการค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใด
- 3) สั่งให้บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม หรือผู้ให้บริการขนส่ง ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายนี้กำหนด
- 4) สั่งให้ผู้ให้บริการขนส่ง หรือผู้ประกอบการในกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือกิจการต่อเนื่องกับระบบขนส่ง หรือระบบตัวร่วม หรือผู้ออกและจำหน่ายตั๋วร่วม หรือตัวแทนออกและจำหน่ายตั๋วร่วม แก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการ ภายในระยะเวลาที่กำหนด
- 5) ปฏิบัติงานร่วมกับ หรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ หรือตามที่คณะกรรมการกำหนด หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

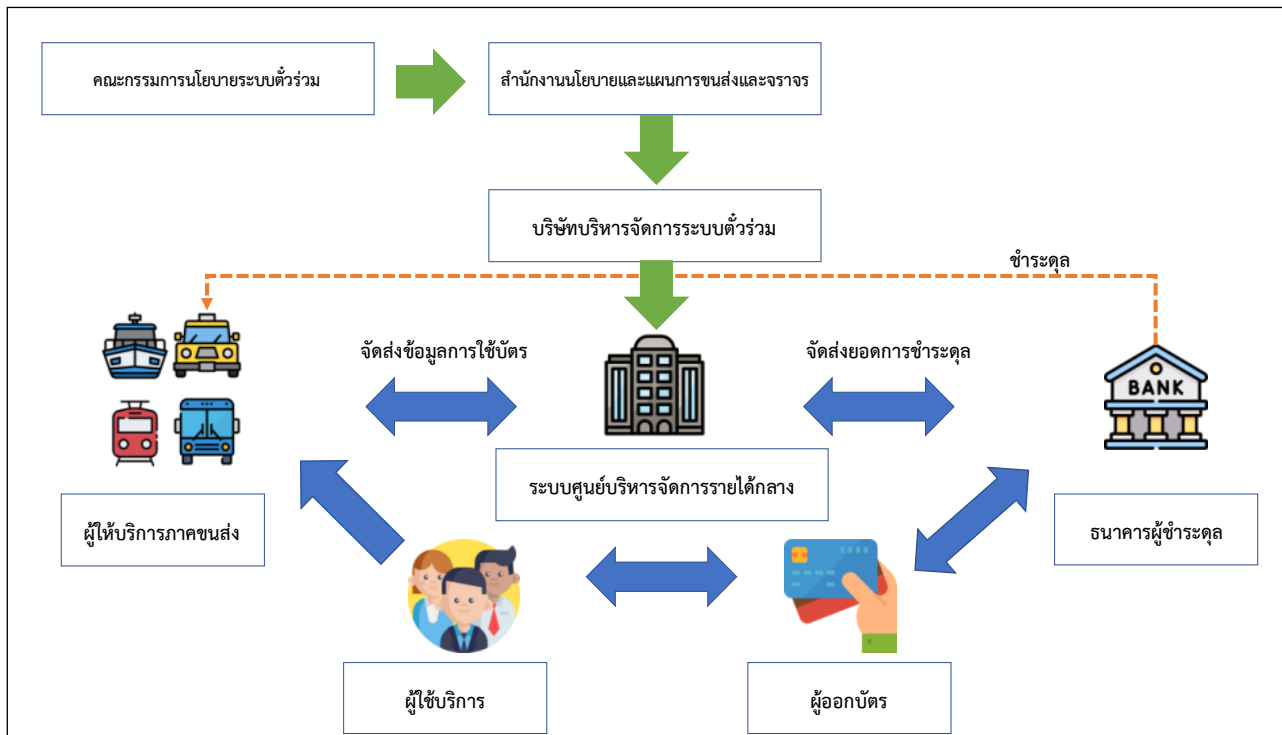
โดยที่กรมการขนส่งทางรางจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 15 เดือนเมษายน พ.ศ. 2562 โดยยกฐานะของสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ภายใต้สังกัดของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม มีภารกิจดังต่อไปนี้

- 1) จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศ
- 2) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว
- 3) กำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง
- 4) ศึกษาและพัฒนานวัตกรรมขนส่งทางราง
- 5) ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับองค์กร และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- 6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของกรม หรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ดังนั้น การให้กรมการขนส่งทางรางซึ่งมีภารกิจด้านการขนส่งทางราง โดยเฉพาะเพียงรูปแบบเดียว เป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ซึ่งจำเป็นต้องบูรณาการการจัดการระหว่างทางขนส่งสาธารณะรูปแบบต่างๆ อาจไม่เหมาะสม จึงได้เสนอให้ สนข. โดยสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สตร.) ทำหน้าที่กำกับดูแลและเหมาะสมมากกว่า และยังสอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ

3.2.4 การกำกับดูแลการประกอบกิจการในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

เมื่อพิจารณาภาพรวมของผู้เกี่ยวข้องในการประกอบกิจการในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม สามารถสรุปได้ดังรูปที่ 3.2-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.2-1 โครงสร้างการกำกับดูแลการประกอบกิจการในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

1) บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

“บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม” คือ บริษัทที่ประกอบกิจการในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ได้แก่ (1) การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และ (2) การบริหารจัดการในกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือเกี่ยวเนื่องกับระบบขนส่ง หรือระบบตั๋วร่วม โดยที่ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. กำหนดให้การประกอบกิจการในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม จะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และถูกกำกับดูแลโดยหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ทั้งนี้ บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ต้องจัดตั้งในรูปของบริษัท (บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด) และต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- (1) มีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการขนส่งถืออยู่รวมกัน เกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด
- (2) มีกรรมการเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติไทย เกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด
- (3) ไม่มีข้อบังคับให้อำนาจคนต่างด้าว ในการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริหารส่วนใหญ่ หรือมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัทด้วยวิธีการใดๆ
- (4) กรณีบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมิใช่รัฐวิสาหกิจ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นบริษัทดังกล่าวได้ โดยไม่นับบทบัญญัติกฎหมายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ที่ห้ามเข้าถือหุ้นในบริษัทที่มีรัฐวิสาหกิจมาใช้อำนาจ

จากคุณสมบัติข้างต้น สรุปได้ว่า บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมสามารถจัดตั้งได้ 2 รูปแบบ คือ (1) บริษัทที่เป็นรัฐวิสาหกิจ และ (2) บริษัทที่มีรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ เสนอแนวทางสำหรับการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยนำกรณีการจัดตั้ง “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่างๆ และประกอบกิจการประกันวินาศภัย เฉพาะการประกันภัยรถ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ มาตรา 10 ทวิ กำหนดให้บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถทุกราย เข้าซื้อถือหุ้นในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กำหนดระยะเวลาให้บริษัทต่างๆ เข้าซื้อถือหุ้น และเมื่อครบกำหนดแล้ว ให้เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย รวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าซื้อถือหุ้นไว้แล้ว เพื่อกำหนดจำนวนหุ้นและจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิ และข้อบังคับ รวมถึง กำหนดรายชื่อผู้เป็นคณะกรรมการและพนักงานสอบบัญชีชุดแรกของบริษัท และดำเนินการจดทะเบียนบริษัทตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป

กรณีบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ รายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 ทวิ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ของบริษัทนั้นได้

จากกรณีศึกษาข้างต้น สามารถนำมาเป็นแนวทางดำเนินการได้ หากเห็นควรให้มีบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่เป็นบริษัทเอกชน เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม บำรุงรักษาระบบตัวร่วม และบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ทั้งนี้ บริษัทดังกล่าวจะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีในการประกอบกิจการ ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมเช่นกัน

ข้อเด่นของการดำเนินการในลักษณะนี้ คือ ผู้ให้บริการขนส่งทุกรายมีส่วนในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมผ่านบริษัทที่ร่วมกันจัดตั้งขึ้น ทั้งนี้ หากศึกษาจากต่างประเทศพบว่า มีการดำเนินการในลักษณะดังกล่าวเช่นกัน อาทิ เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ฮ่องกง) มีการจัดตั้งบริษัท Octopus Cards Limited ซึ่งเป็นบริษัทที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม ได้แก่ บัตร Octopus

ดังนั้น หากนำมาประยุกต์ใช้กับกรณีของประเทศไทย บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่จัดตั้งให้เป็นบริษัทกลาง อาจกำหนดให้ผู้ให้บริการขนส่งในประเทศไทยรวมเข้าซื้อถือหุ้นในการจัดตั้งบริษัทดังกล่าว โดยนำพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาเป็นต้นแบบได้

นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม มีอำนาจสั่งพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการของบริษัทบริหารจัดการตัวร่วม หากปรากฏข้อเท็จจริงว่า (1) ประกอบกิจการโดยทุจริต หรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย (2) จงใจละเว้นการดำเนินการ หรือ ฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่กฎหมายกำหนด หรือ (3) จงใจฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ ทั้งนี้ หากมีการพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาต ให้หน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมเข้าดำเนินการแทน โดยจ้างพนักงานของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมได้ และให้บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมดังกล่าว เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน

2) ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ได้แก่ ศูนย์รวมของระบบที่ทำหน้าที่ประมวลผล รับส่งข้อมูลการใช้งาน และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้ง จำนวนเงินการใช้งานของระบบตัวร่วมจากการทำธุรกรรมในระบบขนส่งและนอกภาคขนส่ง เพื่อจัดสรรรายได้ และหักบัญชี ทั้งนี้ การบริหารจัดการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางในระบบตัวร่วม เป็นภารกิจของ “บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม”

3) ผู้ombokบัตร

ผู้ombokบัตร คือ ผู้ombokบัตรในระบบตัวร่วม ซึ่งเป็นผู้ให้บริการชำระเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ต้องขออนุญาตจากธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) โดยที่ “การให้บริการรับชำระเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า การให้บริการรับชำระเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แทนผู้ขายสินค้าหรือผู้ให้บริการ หรือเจ้าหน้าที่ ได้แก่

- การให้บริการแก่ผู้รับบัตร
- การให้บริการสนับสนุนบริการแก่ผู้รับบัตร
- การให้บริการรับชำระเงินแทน

อย่างไรก็ตาม หากการให้บริการรับชำระเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ผู้ให้บริการดังกล่าวไม่ต้องขออนุญาตจากธนาคารแห่งประเทศไทย

- การให้บริการรับชำระเงินค่าสินค้า ค่าบริการ หรือ ค่าอื่นใดภายในธุรกิจของตนเอง
- การให้บริการแก่ผู้รับบัตร โดยรับบัตรที่ตนเองเป็นผู้ombokบัตร
- การให้บริการรับชำระค่าสินค้า หรือบริการดิจิทัล (Digital Content) ซึ่งเป็นบริการที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบกิจการโทรคมนาคม

นอกจากนี้ กรณีการให้บริการรับชำระเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องขออนุญาต และผู้ประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าว ได้นำนวัตกรรมซึ่งนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้และอยู่ระหว่างการทดสอบการให้บริการตามหลักเกณฑ์ หรือแนวปฏิบัติที่ธนาคารแห่งประเทศไทยกำหนด เกี่ยวกับการเข้าร่วมทดสอบและพัฒนาวัตกรรมการนำเทคโนโลยีใหม่มาสนับสนุนการให้บริการทางการเงิน (Regulatory Sandbox) การประกอบธุรกิจนั้นจะต้องขอขึ้นทะเบียนจากธนาคารแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ผู้ประกอบธุรกิจที่ประสบผลสำเร็จจากการทดสอบตามแนวปฏิบัติของธนาคารแห่งประเทศไทยแล้ว แต่มีความประสงค์ที่จะให้บริการการชำระเงินภายใต้การกำกับตามขอบเขตที่ได้แจ้งไว้ขณะทำการทดสอบ หรือได้รับความเห็นชอบจากธนาคารแห่งประเทศไทยแล้วยังคงให้บริการอยู่ในวงจำกัด ให้การขึ้นทะเบียนนั้นยังคงมีผลใช้บังคับได้ต่อไป

ตัวอย่างการดำเนินการในปัจจุบัน เช่น บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด (BSS) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการบัตร Rabbit ที่ใช้สำหรับชำระค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดย BSS ต้องขออนุญาตการให้บริการชำระเงินด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ หรือกรณีบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ที่ให้บริการบัตรโดยสาร MRT และ MRT Plus ที่ใช้สำหรับระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ต้องขอขึ้นทะเบียนการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ในวงจำกัด เป็นต้น

ดังนั้น ผู้ombokบัตรในระบบตัวร่วมจำเป็นต้องมีคุณสมบัติเป็นผู้ให้บริการชำระเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ด้วย โดยต้องขออนุญาต หรือขอขึ้นทะเบียนตามลักษณะการดำเนินการของตน

4) ธนาคารผู้ชำระดุล (Financial Acquirer)

ธนาคารผู้ชำระดุล (Financial Acquirer) หมายถึง ธนาคารผู้ให้บริการระบบการชำระเงินที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้าระหว่างผู้ให้บริการกับธนาคาร เพื่อให้ธนาคารปรับฐานะความเป็นเจ้าหนี้ หรือลูกหนี้ของผู้ให้บริการ โดยธนาคารจะทำการหักบัญชีเงินฝากของผู้ให้บริการซึ่งมีฐานะเป็นลูกหนี้ หรือรับชำระหนี้โดยวิธีอื่นใดตามที่ตกลงกันไว้ แล้วปรับบัญชีเงินฝากของผู้ให้บริการซึ่งมีฐานะเป็นเจ้าหนี้ หรือชำระเงินด้วยวิธีอื่นใดเพื่อให้หนี้ดังกล่าวระงับไป

5) ผู้ให้บริการขนส่ง (Service Provider)

ผู้ให้บริการขนส่ง (Service Provider) คือ หน่วยงานของรัฐ หรือผู้ประกอบการภาคเอกชน ที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ และเข้าร่วมให้บริการในระบบตัวร่วม ทั้งนี้ เพื่อให้การบริหารจัดการระบบตัวร่วมระหว่างขนส่งสาธารณะรูปแบบต่างๆ เกิดขึ้นได้ จำเป็นต้องมีการกำหนดให้ผู้ให้บริการขนส่งต้องเข้าร่วมระบบตัวร่วม ซึ่งมาตรการที่สามารถดำเนินการได้ 2 รูปแบบ ดังนี้

(1) กรณีการกำหนดเงื่อนไขการเข้าร่วมระบบตัวร่วมด้วยใบอนุญาต

ปัจจุบันเอกชนผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะทางถนนและทางเรือ จะต้องได้รับใบอนุญาตก่อนการประกอบกิจการ ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต ซึ่งได้แก่ กรมการขนส่งทางบก และกรมเจ้าท่าตามลำดับ จะต้องกำหนดเงื่อนไขการเข้าร่วมระบบตัวร่วมเอาไว้ในใบอนุญาต สำหรับการกำกับผู้ประกอบการ

(2) กรณีการกำหนดเงื่อนไขการเข้าร่วมระบบตัวร่วมด้วยสัญญาสัมปทาน

กรณีการให้เอกชนผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทางรางในปัจจุบัน ไม่มีกฎหมายกำหนดเรื่องการขอใบอนุญาตประกอบกิจการเอาไว้ ทั้งนี้ ในการอนุญาตให้เอกชนเข้ามาประกอบกิจการ จะต้องอยู่ภายใต้สัญญาสัมปทาน ซึ่งหน่วยงานของรัฐเป็นผู้ทำขึ้น ดังนั้น หากต้องการกำกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทางรางต้องเข้าร่วมระบบตัวร่วม จำเป็นต้องกำกับโดยสัญญาสัมปทาน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดเงื่อนไขการเข้าร่วมระบบตัวร่วม เอาไว้ในสัญญาสัมปทานการประกอบกิจการขนส่งสาธารณะทางรางในอนาคตทุกฉบับ

อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยปัจจุบันได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นแล้ว เพื่อให้ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งสาธารณะทางราง รวมถึง มีอำนาจออกใบอนุญาตประกอบกิจการด้วย และในอนาคตรูปแบบการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งสาธารณะทางราง จะมีลักษณะเดียวกับการขนส่งสาธารณะทางถนนและทางเรือ ที่จะต้องขอใบอนุญาต ดังนั้น การกำหนดเงื่อนไขการเข้าร่วมระบบตัวร่วม จึงสามารถกำหนดไว้ในใบอนุญาตได้ ทั้งนี้ ต้องรอความชัดเจนของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ต่อไป

3.2.5 การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ กำหนดนิยามคำว่า “อัตราค่าโดยสารร่วม” คือ ค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารกรณีที่มีการให้บริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างระบบกัน หรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย โดยผู้ให้บริการขนส่งได้ตกลงกำหนดค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารดังกล่าวในอัตราร่วมกัน แต่ไม่หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม ดังนั้น อัตราค่าโดยสารร่วมจึงไม่ใช่กรณีการกำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดของการให้บริการขนส่งสาธารณะ นอกจากนี้ การกำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุด เป็นอำนาจตามกฎหมายการอนุญาตประกอบกิจการของการขนส่งสาธารณะแต่ละรูปแบบ ซึ่งกำหนดโดยคณะกรรมการตามกฎหมายเฉพาะของแต่ละรูปแบบเช่นกัน

สำหรับกรณีการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) มีอำนาจกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในระบบตัวร่วมดังกล่าว ดังนั้น หากผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะรายใดเข้าร่วมระบบตัวร่วม การจัดเก็บค่าโดยสารกรณีที่มีการให้บริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างระบบกัน หรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย จะต้องคิดอัตราให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่ คนต. กำหนด อย่างไรก็ตาม กรณีการขนส่งสาธารณะทางรางที่กำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดโดยสัญญาสัมปทาน จำเป็นต้องมีการเจรจาและดำเนินการแก้ไขข้อสัญญาต่อไป

3.2.6 การจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม หมวด 4 แห่งร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ได้มีการจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วมและกำหนดให้มีคณะกรรมการบริหารกองทุน ซึ่งมีอำนาจในการควบคุมดูแลกองทุนให้ดำเนินกิจการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งกลไกการเบิกจ่ายกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม ซึ่งหลักเกณฑ์และวิธีการขอจัดตั้งกองทุนหมุนเวียน จะต้องเป็นไปตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอจัดตั้งทุนหมุนเวียน โดยกำหนดให้การขอจัดตั้งทุนหมุนเวียนให้กระทำได้โดยหน่วยงานของรัฐใน 2 ลักษณะ คือ

- 1) การขอจัดตั้งทุนหมุนเวียนภายใต้ร่างกฎหมายเฉพาะ (พระราชบัญญัติ)
- 2) การขอจัดตั้งทุนหมุนเวียนภายใต้กฎหมายงบประมาณรายจ่ายประจำปี เช่น กองทุนเงินหมุนเวียนเพื่อพัฒนากฎหมาย ซึ่งจัดตั้งภายใต้พระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2538 และกองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐ ที่จัดตั้งภายใต้พระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 เป็นต้น

สามารถกล่าวได้ว่า ในการจัดตั้งกองทุนตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มาตรา 63 กำหนดให้การจัดตั้งทุนหมุนเวียนให้กระทำได้แต่โดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเท่านั้น ดังนั้น การขอจัดตั้งทุนหมุนเวียนภายใต้กฎหมายงบประมาณรายจ่ายประจำปี ในปัจจุบันจึงทำมิได้อีกต่อไป การจัดตั้งกองทุนจึงต้องจัดตั้ง โดยตราเป็นกฎหมายเฉพาะตามหลักวินัยการเงินการคลังของรัฐ ซึ่งในการจัดตั้งกองทุนจะต้องมีลักษณะที่สำคัญ ได้แก่

- 1) มีความจำเป็นต้องจัดตั้งตามนโยบายของรัฐบาล
- 2) ไม่มีการดำเนินการในลักษณะเดียวกับภารกิจปกติของหน่วยงานของรัฐที่ขอจัดตั้ง และไม่ซ้ำซ้อนกับหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐอื่น หรือทุนหมุนเวียนที่ได้ดำเนินการอยู่แล้ว
- 3) ไม่เป็นการประกอบกิจการแข่งขันกับภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ หรือกิจกรรมที่เอกชน หรือรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการได้

ซึ่งการจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม มีลักษณะสำคัญที่สอดคล้องตามหลักวินัยทางการเงินการคลังของรัฐ ดังต่อไปนี้

- 1) กองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะต้องมีความจำเป็นในการจัดตั้งตามนโยบายของรัฐบาล กล่าวคือ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554 มีมติอนุมัติหลักการให้ สนข. ดำเนินโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม อีกทั้ง ตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนามาตรการให้เกิดความเชื่อมโยงกัน ซึ่งการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- 2) กองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วมต้องไม่มีการจัดตั้งที่ซ้ำซ้อนกับหน่วยงานอื่น กล่าวคือ ในปัจจุบันทุนหมุนเวียนที่จัดตั้งขึ้นในหน่วยงานของรัฐ จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการภายใต้กรอบวัตถุประสงค์ และกิจกรรมที่แตกต่างกันตามความจำเป็นและภารกิจของหน่วยงานนั้นๆ โดยกรมบัญชีกลางได้จำแนกประเภทของทุนหมุนเวียน ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และรูปแบบกิจกรรมในการดำเนินงาน ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลทุนหมุนเวียนในประเทศไทย พบว่า กองทุนที่เกี่ยวข้องกับกองทุนโครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทย ยังไม่มีกองทุนที่ให้การสนับสนุน หรือส่งเสริมระบบคมนาคม หรือการพัฒนา ระบบคมนาคม ดังนั้น การจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วมจึงเป็นกองทุนที่ไม่ซ้ำซ้อนกับหน่วยงานอื่น อีกทั้งยังเป็นกองทุนที่จะส่งเสริมกลไกการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบคมนาคม
- 3) กองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วมต้องไม่ได้จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบกิจการแข่งขันกับภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ หรือกิจกรรมที่เอกชน หรือรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการได้ กล่าวคือ วัตถุประสงค์ของกองทุนมิได้จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบกิจการแข่งขันกับภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ แต่กองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เพื่ออุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม หรือระบบขนส่ง และเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วม หรือระบบขนส่ง

กองทุนที่มีสถานะเป็นนิติบุคคลจะเป็นหน่วยงานของรัฐรูปแบบใหม่ อันเป็นกลไกทางเศรษฐกิจของรัฐในการดำเนินการ ให้บริการสาธารณะแก่ประชาชน หรือกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ การดำเนินงานของกองทุนจะได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และเงินสมทบจากกลุ่มเป้าหมายนั้นๆ การจัดตั้งกองทุนที่มีสถานะเป็นนิติบุคคล จะทำให้การดำเนินการต่างๆ ของกองทุน สามารถกระทำได้โดยสะดวกรวดเร็วและมีอิสระในการดำเนินงาน โดยผ่านผู้แทนของกองทุนซึ่งถือเป็นผู้แทนของนิติบุคคล เมื่อกองทุนสามารถดำเนินการต่างๆ ได้ด้วยตนเอง การอุดหนุน หรือเยียวยาผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบ จะมีประสิทธิภาพ และสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างแท้จริง

3.2.7 บทเฉพาะกาล

การกำหนดบทเฉพาะกาล มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินการของรัฐ หรือองค์กรที่เคยมีกฎหมายรองรับ สามารถดำเนินการ ต่อเนื่องต่อไปโดยไม่หยุดชะงัก จนกว่ากลไกของกฎหมายที่กำหนดขึ้นใหม่ หรือใช้บังคับนั้นมีความพร้อม หรือสามารถ ดำเนินการได้ ซึ่งหากจะพิจารณาบทเฉพาะกาลในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. พบว่า มีประเด็นที่อาจต้องมีการกำหนดไว้ในบทเฉพาะกาล ดังนี้

1) บทเฉพาะกาลรองรับการบริหารของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการประกาศใช้บังคับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ซึ่งระเบียบฉบับดังกล่าว ได้กำหนดให้ คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม มีอำนาจและหน้าที่หลักในการจัดทำและเสนอนโยบาย หรือแนวทางในการบริหาร จัดการระบบตัวร่วม โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อคณะรัฐมนตรี รวมถึง การเสนอแนะและกำหนดแนวทางเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ในบทเฉพาะกาลจึงควรมีการกำหนดรองรับคณะกรรมการ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ให้ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ฉบับดังกล่าวจะใช้บังคับ หรือจนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการตามกฎหมายฉบับใหม่

2) บทเฉพาะกาลรองรับการดำเนินการของผู้บริหารจัดการระบบตัวร่วม

ในปัจจุบันระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ได้กำหนดให้ผู้บริหารจัดการระบบตัวร่วม คือ หน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการนโยบาย ระบบตัวร่วม กำหนดให้เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ดังนั้น ในบทเฉพาะกาลจึงควรกำหนดรองรับ การดำเนินงานของผู้บริหารจัดการระบบตัวร่วมในปัจจุบัน เพื่อให้การดำเนินงานต้องหยุดชะงัก โดยให้ดำเนินการต่อไป ตามที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมกำหนด หรือเท่าที่ไม่ขัด หรือแย้งกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ฉบับนี้

3) บทเฉพาะกาลรองรับการกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 เป็นการกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งในร่าง พ.ร.บ. ฉบับใหม่

ในระหว่างที่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ บังคับใช้อยู่ นั้น หากมีกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ หรือคำสั่งอื่นใดที่บังคับใช้ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ดังกล่าว จำเป็นต้องมีบทเฉพาะกาลกำหนดรองรับให้กฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ หรือคำสั่งเช่นว่านั้น ยังคงใช้บังคับได้อยู่ต่อไปแล้วแต่กรณีเท่าที่ไม่ขัด หรือแย้งกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม พ.ศ. ฉบับนี้

3.2.8 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการทบทวนร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้ง ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ สามารถสรุป ข้อพิจารณาสำหรับการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้ดังตารางที่ 3.2-3

ตารางที่ 3.2-3 ข้อเสนอและประเด็นพิจารณาในการปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ประเด็น	ข้อเสนอการปรับปรุงร่าง / ประเด็นพิจารณาเพิ่มเติม
1. คำนิยาม	- ปรับปรุงคำนิยามให้มีความสอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ได้แก่ “การขนส่งสาธารณะ” “ระบบตัวร่วม” และ “อัตราค่าโดยสารร่วม” - ควรเพิ่มเติมคำนิยามให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ได้แก่ “ธนาคารผู้ชำระค่า” และ “ผู้ออกบัตร”
2. คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	ปรับเปลี่ยนองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี
3. หน่วยงานกำกับดูแล	ปรับเปลี่ยนจาก กรมการขนส่งทางราง เป็นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
4. การกำกับดูแลการประกอบกิจการ	เสนอให้จัดตั้ง “บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม” ในรูปแบบเดียวกับการจัดตั้ง “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการทุกรายเข้าซื้อหุ้นในการจัดตั้งบริษัทดังกล่าว
5. กองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม	จัดตั้งกองทุนในรูปแบบ “นิติบุคคล” เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงาน ทั้งนี้ ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558
6. การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	ร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) มีอำนาจกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในระบบตัวร่วมดังกล่าว ดังนั้น หากผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะรายใดเข้าร่วมระบบตัวร่วม การจัดเก็บค่าโดยสารกรณีที่มีการให้บริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างระบบกัน หรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย จะต้องคิดอัตราให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่ คนต. กำหนด
7. บทเฉพาะกาล	ควรกำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับการเปลี่ยนผ่านจากการดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี มาเป็นร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้แก่ การรองรับการบริหารของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม การรองรับการดำเนินการของผู้บริหารจัดการระบบตัวร่วม และการรองรับการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งภายใต้กฎหมายฉบับใหม่

ที่มา: ที่ปรึกษา

ขั้นตอนต่อไปคือ การนำแนวคิดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ข้างต้น เสนอต่อผู้เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะ จากนั้นรวบรวมความเห็นและปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้เรียบร้อยก่อนนำไปปรับปรุงความคิดเห็นตามหลักเกณฑ์ของรัฐธรรมนูญ มาตรา 77 ต่อไป

3.3 การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

ได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจาก (1) คณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. และ (2) การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เรื่อง “แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย” ซึ่งได้นำความคิดเห็นที่ได้มาปรับปรุงร่างกฎหมายให้มีความเหมาะสม โดยมีรายละเอียดความเห็นสรุปได้ดังนี้

3.3.1 ความเห็นจากคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ได้มีการนำเสนอแนวคิดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ต่อคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2564 (ครั้งที่ 10) เมื่อวันที่ 11 เดือนตุลาคม พ.ศ. 2564 เวลา 13.10 น. โดยที่ประชุมมีความเห็นสำหรับการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ดังสรุปได้ดังตารางที่ 3.3-1

ตารางที่ 3.3-1 สรุปความคิดเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ประเด็น	ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
1. การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีความพร้อมในการดำเนินการเป็นหน่วยงานระดับกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และรับผิดชอบเกี่ยวกับงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.)
2. นโยบายการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม	- เนื่องจาก สนข. มีการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ดังนั้น บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมควรมีหลายรายจะมีความเหมาะสมมากกว่า และสอดคล้องกับบริบทของประเทศไทยและแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต - อย่างไรก็ตาม มีกรรมการบางส่วนให้ความเห็นว่าปัจจุบันภาครัฐพยายามใช้ระบบ EMV ในการพัฒนาระบบตัวร่วมซึ่งเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก โดยที่ระบบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถรองรับการรับส่งข้อมูลได้ถึง 10 ล้าน Transaction ดังนั้น การจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมเพียงรายเดียวน่าจะมีความคุ้มค่ามากกว่า
3. ระบบกำกับดูแลบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม และผู้ให้บริการออกและจำหน่ายตั๋วร่วม	กระบวนการภาครัฐส่วนใหญ่เป็นการให้อนุญาตก่อนเปลี่ยนเป็นการจัดแจ้งจนกว่าเอกชนจะคุ้นชินกับกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่างๆ แล้วจึงมาเปลี่ยนใช้การแจ้ง ดังนั้น ควรใช้การอนุญาตก่อน แต่อำนาจในการอนุญาตจะเป็นอย่างไรต้องพิจารณาอีกครั้ง
4. อำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสาร	การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมควรอยู่ในอำนาจของ สนข. แทนอำนาจของกรมการขนส่งทางราง ในกรณีกำหนดให้ สนข. เป็นหน่วยงานกำกับดูแลบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมภายใต้การกำกับของ คนต. ซึ่งประเด็นนี้ควรสอดคล้องกับประเด็นการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
5. การปรับปรุงแนวทางการจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม	- ตามมาตรา 23 ของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ที่กำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการตัวร่วมไว้ควรให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามนัยมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 ให้ครบถ้วนด้วย - วัตถุประสงค์ของกองทุนตามมาตรา 23 เกี่ยวกับการอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง ควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข ให้สอดคล้องเหมาะสมกับรายได้ที่กองทุนสามารถจัดหาได้ เพื่อไม่ให้เป็นการงบประมาณรายจ่ายประจำปีที่รัฐบาลจัดสรรตามมาตรา 23 วรรคหนึ่ง

ที่มา: ที่ปรึกษา

3.3.2 การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เรื่อง “แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย”

การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง “แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย” ได้จัดขึ้นในวันศุกร์ที่ 24 เดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิงเพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน/ขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน องค์กรที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รวมทั้งที่ปรึกษา จำนวนทั้งสิ้น 110 คน โดยสามารถสรุปความเห็นได้ดังตารางที่ 3.3-2

ตารางที่ 3.3-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group)

ประเด็น	ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
1. การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	เห็นด้วยกับการให้ สนข. ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล
2. แนวทางการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม	- เห็นด้วยกับการกำหนดกรอบการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมมากกว่าหนึ่งแห่ง - เห็นด้วยกับการจัดตั้งบริษัทในรูปแบบบริษัทเอกชนเพื่อความคล่องตัว การแข่งขัน และประสิทธิภาพ
3. แนวทางการกำกับดูแลผู้ให้บริการออกบัตรและจำหน่ายตัวร่วม	- เห็นด้วยกับการใช้กลไกคณะกรรมการในการให้ใบอนุญาต โดยควรลดขั้นตอนที่ต้องใช้ดุลยพินิจให้มากที่สุด และควรให้ธนาคารแห่งประเทศไทยมีส่วนร่วมในการพิจารณาออกใบอนุญาตด้วย - เห็นว่า คนต. ควรเป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานเทคโนโลยี และไม่มอบเป็นหน้าที่ของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม - การรับรองอุปกรณ์ควรให้มีความยืดหยุ่นและคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยี
4. อำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	- เห็นว่าควรต้องมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม แต่ต้องมีแผนการจัดการผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมากอย่างรอบด้าน ทั้งเรื่องการอุดหนุนส่วนต่างรายได้ค่าโดยสาร และแผนการจัดการสัญญาสัมปทานเดิมและสัญญาสัมปทานในอนาคต - การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมควรให้ครอบคลุมระบบขนส่งมวลชนอื่นนอกเหนือจากระบบขนส่งทางราง
5. การปรับปรุงแนวทางการจัดตั้งกองทุน	- เห็นด้วยกับการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม - ต้องระบุอย่างชัดเจนถึงแหล่งที่มาของเงินกองทุน ไม่ว่าจะเป็นงบประมาณ เงินกู้ หรือเงินอื่นๆ รวมถึงวัตถุประสงค์การใช้จ่ายของกองทุน

ที่มา: ที่ปรึกษา

3.3.3 บทวิเคราะห์แนวทางการปรับปรุงร่างกฎหมายเพื่อนำไปรับฟังความคิดเห็นตามหลักเกณฑ์ของรัฐธรรมนูญ มาตรา 77

การรับฟังความคิดเห็นจากคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. รวมถึงความเห็นจากผู้เกี่ยวข้องจากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ได้รวบรวมและสรุปแนวทางการปรับปรุงร่างกฎหมายเพื่อนำไปรับฟังความคิดเห็นตามหลักเกณฑ์ของรัฐธรรมนูญ มาตรา 77 ได้ดังนี้

1) การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

จากการรับฟังความคิดเห็นพบว่า ทุกฝ่ายเห็นด้วยในการกำหนดให้ สนข. เป็นหน่วยงานระดับกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และรับผิดชอบเกี่ยวกับงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม แผนกรมการขนส่งทางราง เนื่องจากภารกิจเกี่ยวกับระบบตัวร่วมมีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะทั้งรูปแบบทางบก ทางน้ำ และทางราง การให้กรมการขนส่งทางรางที่มีภารกิจหลักในการกำกับดูแลการขนส่งทางรางเท่านั้นจึงไม่เหมาะสม จึงควรมอบหมายให้เป็นหน้าที่ของ สนข. แทน โดยมีสาระสำคัญในการปรับปรุงดังปรากฏในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น) มาตรา 14 ดังต่อไปนี้

“มาตรา ๑๔ ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อคณะกรรมการ

(๒) จัดทำและเสนอมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง หรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมและรูปแบบของระบบตั๋วร่วมต่อคณะกรรมการ

(๓) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่ง

(๔) เสนอแนะต่อคณะกรรมการให้มีการออกระเบียบ ประกาศ หรือข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้

(ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมและรูปแบบของระบบตั๋วร่วม

(ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

(ค) การเชื่อมต่อระบบตั๋วร่วมระหว่างผู้ประกอบการบริการระบบตั๋วร่วมและผู้ให้บริการขนส่ง

(ง) การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตั๋วร่วม

(๕) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมและรูปแบบของระบบตั๋วร่วมของผู้รับใบอนุญาต

(๖) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาตให้เป็นไปตามมาตรฐาน และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อคณะกรรมการ รวมทั้งการบริหารจัดการในกิจการที่เกี่ยวข้อง

(๗) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ รวมทั้งระยะเวลาจัดส่งรายได้จากการออกและจำหน่ายตั๋วร่วมของผู้รับใบอนุญาต หรือผู้ให้บริการขนส่งให้แก่สำนักงาน และกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ รวมทั้งระยะเวลาจัดส่งค่าบริการ ค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใดตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

(๘) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาต ผู้ให้บริการขนส่งปฏิบัติตามหน้าที่ตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ แล้วแต่กรณี หรือสั่งให้ปฏิบัติตามแนวทางที่คณะกรรมการกำหนด ภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๙) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตแก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา ๒๑ (๔) ภายในระยะเวลาดำเนินการ

(๑๐) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๑๑) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย”

2) นโยบายการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

การจัดตั้ง “บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม” (Common Ticketing Company: CTC) นั้น เดิมร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) กำหนดให้มีการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมขึ้น โดยต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี ซึ่งบริษัทดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติ คือ

- ต้องมีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการภาคขนส่งถืออยู่รวมกันเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด แล้วแต่กรณี และต้องมีกรรมการเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติไทยเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด
- ต้องไม่มีข้อบังคับที่ให้อำนาจคนต่างด้าวในการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริหารส่วนใหญ่หรือมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัทด้วยวิธีการใดๆ
- ในกรณีที่บริษัทที่จัดตั้งขึ้น มิใช่รัฐวิสาหกิจ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นผู้ให้บริการภาคขนส่งถือหุ้น บริษัทที่จัดตั้งขึ้นที่มีรัฐวิสาหกิจนั้นได้โดยมิให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นที่ห้ามเข้าถือหุ้นในบริษัทที่มีรัฐวิสาหกิจมาใช้บังคับ

ทั้งนี้ ให้บริษัทที่จัดตั้งขึ้นใช้ชื่อ “บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม” โดยห้ามมิให้ผู้อื่นใช้ชื่อดังกล่าวอีก อีกทั้งห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ประกอบกิจการในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าเจตนารมณ์ของร่างกฎหมายฉบับเดิม คือ ต้องการการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมกลางขึ้น “เพียงรายเดียว” เพื่อดำเนินการทั้งในด้านการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม บำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม การบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) การออกหรือจำหน่ายตั๋วร่วม (Card Issuer) รวมถึงการกำกับดูแลผู้ออกและจำหน่ายตั๋วร่วมรายอื่น จึงมีลักษณะคล้ายคลึงกับกรณีการจัดตั้งบริษัท Octopus Cards Limited ในฮ่องกง ที่เป็นบริษัทเพียงรายเดียวให้บริการระบบตั๋วร่วมทั้งหมด

อย่างไรก็ตาม ได้นำประเด็นเกี่ยวกับนโยบายการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมารับฟังความคิดเห็นโดยมีข้อเสนอแนะและทางเลือกในการดำเนินการดังตารางที่ 3.3-3

ตารางที่ 3.3-3 ข้อเสนอทางเลือกในการกำหนดนโยบายการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ทางเลือก	รายละเอียด		ข้อเด่น	ข้อด้อย
1. นโยบายการจัดตั้ง	ให้มีบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพียงแห่งเดียวในการดำเนินการ		การกำหนดนโยบายและการดำเนินงานมีความชัดเจน เป็นเอกภาพ สะดวกต่อการผลักดันนโยบายภาครัฐ	อาจเป็นภาระทางงบประมาณของภาครัฐ ถ้าต้องบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในพื้นที่ต่างๆ
	ให้มีการแข่งขันในกิจการบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม		เปิดโอกาสให้มีระบบตั๋วร่วมที่หลากหลายเชิงพื้นที่หรือเชิงการให้บริการ	ความยุ่งยากและซับซ้อนในการผลักดันนโยบายให้เอกชนปฏิบัติตาม และมีโอกาสที่ประชาชนจะต้องถือบัตรหลายใบ
2. รูปแบบ	รูปแบบของบริษัทเอกชน	ให้บริษัทเอกชนที่สนใจเข้ามาขอรับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี (ไม่จำกัดราย)	เปิดโอกาสให้มีระบบตั๋วร่วมที่หลากหลายเชิงพื้นที่หรือเชิงการให้บริการ	มีโอกาสที่ประชาชนจะต้องถือบัตรโดยสารหลายใบ
		จัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมตามแนวทางของ “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ”	การบริหารจัดการมีประสิทธิภาพ และคล่องตัว โดยผู้ให้บริการขนส่งทั้งหมดมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ	ขาดการแข่งขันเพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการ
	รูปแบบของรัฐวิสาหกิจ	ให้รัฐวิสาหกิจที่มีอยู่ดำเนินการ ได้แก่ การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)	การกำหนดนโยบาย และการดำเนินงาน มีความชัดเจน สะดวกต่อการผลักดันนโยบายภาครัฐ หรือบังคับใช้กฎหมาย	มีข้อจำกัดจากการเป็นหน่วยงานรัฐ และบทบาทภารกิจไม่ครอบคลุมทุกรูปแบบการเดินทาง
		จัดตั้งรัฐวิสาหกิจขึ้นใหม่		ใช้ระยะเวลา และทรัพยากรมากกว่า และมีข้อจำกัดจากการเป็นหน่วยงานรัฐ
	รูปแบบหน่วยงานของรัฐ	กรมการขนส่งทางราง (ขร.)		มีข้อจำกัดจากการเป็นหน่วยงานรัฐ จากการบริหารจัดการที่ไม่คล่องตัว
		สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)		

ที่มา: ที่ปรึกษา

ทั้งนี้ จากการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว ต่างเห็นด้วยกับการกำหนดกรอบการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมากกว่าหนึ่งแห่ง และเห็นด้วยกับการจัดตั้งบริษัทในรูปแบบบริษัทเอกชนเพื่อความคล่องตัว การแข่งขัน และประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตาม มีบางส่วนให้ความเห็นว่า ปัจจุบันภาครัฐพยายามใช้ระบบ EMV ในการพัฒนาระบบตั๋วร่วมซึ่งเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก โดยที่ระบบของการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถรองรับการรับส่งข้อมูลได้ถึง 10 ล้าน Transaction ดังนั้น การจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพียงรายเดียว น่าจะมีความคุ้มค่ามากกว่าการจัดตั้งบริษัทหลายราย เพราะไม่ทำให้ต้นทุนการพัฒนาระบบเพิ่มสูงขึ้น

โดยสรุปจึงเลือกนโยบายการให้มีการแข่งขันในการประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม โดยใช้รูปแบบเดียวกับสิงคโปร์ กล่าวคือ การใช้ระบบใบอนุญาตในการกำกับดูแล ซึ่งผู้ใดที่จะประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม ได้แก่ (1) การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และ (2) การให้บริการตั๋วร่วมต้องขอรับใบอนุญาตจากหน่วยงานกำกับดูแล ซึ่งต่างกับแนวคิดเดิมของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเสนอ ครม.) ที่ใช้ระบบการให้อนุญาตในดำเนินกิจการ “บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (CTC)” ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น) ไม่กล่าวถึงบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมอีกต่อไป แต่กล่าวถึงใบอนุญาตการประกอบกิจการแทน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

“มาตรา ๑๕ ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับใบอนุญาตจากคณะกรรมการ
ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้มีสามแบบ ดังนี้

(๑) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการระบบสำหรับ
การหักบัญชีธุรกรรม รวมถึงระบบการจัดส่งข้อมูลในการดำเนินการระบบตัวร่วม

(๒) ใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการสำหรับการจำหน่ายบัตร การเติมเงิน
การเปลี่ยนบัตร หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วม

(๓) ใบอนุญาตการประกอบกิจการอื่นใด ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด”

3) แนวทางการกำกับดูแลผู้ให้บริการออกบัตรและจำหน่ายตัวร่วม

จากบทสรุปในข้อ 2) นโยบายการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมดังกล่าวข้างต้น จึงใช้ระบบใบอนุญาตในการกำกับ
ดูแลผู้ให้บริการออกบัตรและจำหน่ายตัวร่วม โดยต้องขอรับใบอนุญาตจากคณะกรรมการ (มาตรา 15)

4) อำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

จากการรับฟังความคิดเห็นในประเด็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม พบว่าผู้เกี่ยวข้องเห็นด้วยว่าควรต้องมีการกำหนด
อัตราค่าโดยสารร่วม แต่ต้องมีแผนการจัดการผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมากอย่างรอบด้าน ทั้งเรื่องการอุดหนุนส่วนต่างรายได้
ค่าโดยสาร และแผนการจัดการสัญญาสัมปทานเดิมและสัญญาสัมปทานในอนาคต โดยการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม
ควรให้ครอบคลุมระบบขนส่งมวลชนอื่นนอกเหนือจากระบบขนส่งทางราง

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารร่วมลงไปในหมวดที่ 4 โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

“มาตรา ๒๓ การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและ
ผู้ใช้บริการการเก็บค่าโดยสารของผู้ให้บริการขนส่งต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการกำหนด และ
ต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการ

มาตรา ๒๔ ในการออกข้อบังคับเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓ ให้คณะกรรมการคำนึงถึง
หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่ง

(๒) ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยมีกำไรที่สมเหตุสมผล ตามประเภท และลักษณะของ
การให้บริการที่เป็นไปตามปกติในการประกอบธุรกิจ

(๓) ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ

(๔) ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ให้บริการเกินกว่าปกติ

(๕) การแข่งขันที่เป็นธรรม

มาตรา ๒๕ ให้สำนักงานกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารร่วมที่ผู้ให้บริการขนส่งกำหนดให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์
ที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๒๓

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าอัตราค่าโดยสารร่วมไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลง
สภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุนหรือเทคโนโลยี คณะกรรมการมีอำนาจปรับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม
หรือปรับอัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๒๗ ผู้ให้บริการขนส่งต้องประกาศอัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ ตามหลักเกณฑ์
วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศ

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ให้บริการขนส่งเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการ
ให้ความเห็นชอบ”

5) การปรับปรุงแนวทางการจัดตั้งกองทุน

ในประเด็นการปรับปรุงแนวทางการจัดตั้งกองทุนนั้น ผู้เกี่ยวข้องส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม แต่ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับแหล่งที่มาของเงินกองทุนว่าจะสามารถหาเงินทุนได้เพียงพอต่อการดำเนินการหรือไม่ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการปรับปรุงแหล่งที่มาของเงินกองทุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.3-4 การเปรียบเทียบแหล่งที่มาของเงินกองทุนในร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.)	ร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)
มาตรา ๒๔ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้ (๑) เงินที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี (๒) ส่วนแบ่งจากค่าธรรมเนียมการอนุญาตให้เป็นผู้ออกและจำหน่ายตั๋วร่วมตามมาตรา ๒๐ (๔) และส่วนแบ่งจากค่าบริการค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใดตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการ ทั้งนี้ การนำส่งค่าบริการ ค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใดให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกองทุนกำหนด (๓) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้จากการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้งการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุน (๔) ค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ การนำส่งเงินค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกองทุนกำหนด (๕) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน (๖) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน	มาตรา ๓๐ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้ (๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ (๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี (๓) เงินรายได้ที่ได้รับจากสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาลตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (๔) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต (๕) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๓๒ (๖) เงินกู้ตามมาตรา ๓๑ (๗) ค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ การนำส่งเงินค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด (๘) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน (๙) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน เงินอุดหนุนตาม (๒) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น

ที่มา : ที่ปรึกษา

3.4 ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)

1) ความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ

เพื่อดำเนินการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม จำเป็นต้องจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ขึ้น โดยมีเหตุผลดังนี้

- (1) เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายและหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุม กำกับ ดูแลและบริหารจัดการระบบตัวร่วม ให้สามารถใช้เชื่อมต่อกันในระบบการขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ รวมถึง อำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม จึงมีความจำเป็นในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติ ทั้งนี้ แม้ปัจจุบันจะมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่งมีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรอง จึงใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่น ได้เท่านั้น แต่ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ ดังนั้น การบูรณาการให้เกิดระบบตัวร่วมอย่างครอบคลุมทั้งระบบ จำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ
- (2) เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม จะส่งผลกระทบต่อเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการขนส่ง โดยที่บางรายมีสัญญาสัมปทานกำหนดอัตราค่าโดยสารเอาไว้ ซึ่งการบังคับใช้อัตราค่าโดยสารร่วมจะมีผลต่อรายได้ที่เอกชนควรได้รับ จึงจำเป็นต้องจัดตั้งกองทุนขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

- (3) เพื่อนำระบบอนุญาตมาใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วม ซึ่งจะทำให้หน่วยงานระดับนโยบาย และหน่วยงานระดับกำกับดูแล สามารถกำกับดูแลได้โดยกำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาต รวมถึง เงื่อนไขการจัดส่งข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปใช้สำหรับการวางแผนและกำหนดนโยบายด้านระบบการขนส่งสาธารณะ

2) คำอธิบายหลักการและประเด็นสำคัญของร่างกฎหมาย (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น) ประกอบด้วย 7 หมวด โดยแต่ละหมวดมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

(1) หมวดที่ 1 คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

- ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และมีกรรมการโดยตำแหน่งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 13 คน และให้มีกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกิน 4 คน ทั้งนี้ ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นเลขานุการ (มาตรา 5)
- ให้ คนต. มีอำนาจกำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม กำหนดมาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมและกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการระยะเวลา และอัตราการส่งเงินเข้ากองทุน รวมถึงอนุมัติการจ่ายเงินจากกองทุน เป็นต้น (มาตรา 9)

(2) หมวดที่ 2 การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

- ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รับผิดชอบงานธุรการของ คนต. รวมถึง มีภารกิจในการจัดทำและเสนอนโยบาย หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม ต่อคณะกรรมการ (มาตรา 14)
- ผู้ที่ประสงค์จะประกอบกิจการระบบตัวร่วมจะต้องได้รับใบอนุญาตจาก คนต. โดยใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมประกอบด้วย 3 ประเภท คือ (1) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (2) ใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วม และ (3) ใบอนุญาตการประกอบกิจการอื่นใด ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (มาตรา 15)
- การประกอบกิจการระบบตัวร่วมจะกระทำได้เฉพาะนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดมหาชน หรือนิติบุคคลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (มาตรา 16)

(3) หมวดที่ 3 การดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

- กำหนดหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม เช่น ประกอบกิจการให้เป็นไปตามมาตรฐานตามที่ คนต. กำหนด รวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ เพื่อรายงานต่อสำนักงานหรือคณะกรรมการ เป็นต้น (มาตรา 21)
- กำหนดหน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่งที่เข้าร่วมระบบตัวร่วม เช่น ดำเนินการเพื่อให้ผู้ใช้บริการตัวร่วมสามารถใช้บริการจากระบบตัวร่วมและระบบขนส่งของผู้ให้บริการขนส่งได้ หรือให้ความร่วมมือกับผู้รับใบอนุญาตในการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่อยู่ในหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต เป็นต้น (มาตรา 22)

(4) หมวดที่ 4 อัตราค่าโดยสารร่วม

- การเก็บค่าโดยสารของผู้ให้บริการขนส่งที่เข้าร่วมระบบตัวร่วม ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการกำหนด และต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในข้อบังคับของ คนต. (มาตรา 24)

- ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมให้ คนต. คำนึงถึงหลักการต่อไปนี้ (ก) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่ง (ข) ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยมีกำไรที่สมเหตุสมผล ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการที่เป็นไปตามปกติในการประกอบธุรกิจ (ค) ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ(ง) ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ให้บริการเกินกว่าปกติ และ (จ) การแข่งขันที่เป็นธรรม (มาตรา 24)

(5) หมวดที่ 5 กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

- ให้จัดตั้ง“กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ขึ้นใน สนข. มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินการพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้ง มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ (ก) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล และ (ข) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม (มาตรา 29)
- กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้ (มาตรา 30)
 - เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
 - เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
 - เงินรายได้ที่ได้รับจากสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาลตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด
 - เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต
 - เงินที่ได้รับจากผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่งที่มีหน้าที่นำส่งเงินเข้ากองทุน
 - เงินกู้ซึ่ง สนข. โดยความเห็นชอบของ คนต. และโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีดำเนินการกู้ยืมเงิน
 - ค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้
 - เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน
 - ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน
- เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้ (มาตรา 33)
 - เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้
 - เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ
 - เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่ง
 - ให้ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม
 - เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม
 - เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนตามที่คณะกรรมการกำหนด
- ให้ คนต. ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการบริหารกองทุน และให้ สนข. ทำหน้าที่เป็นสำนักงานกองทุน
- ในกิจการของกองทุนที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก ให้ผู้อำนวยการ สนข. เป็นผู้แทนกองทุน (มาตรา 34)

(6) หมวดที่ 6 การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต

- คนต. มีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการได้ (มาตรา 40)
- กรณี คนต. สั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการ คนต. สามารถมอบหมายให้หน่วยงานใด หรือ สนข. เข้าดำเนินการแทนโดยแจ้งพนักงานของผู้รับใบอนุญาตได้ โดยให้ผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย (มาตรา 41)

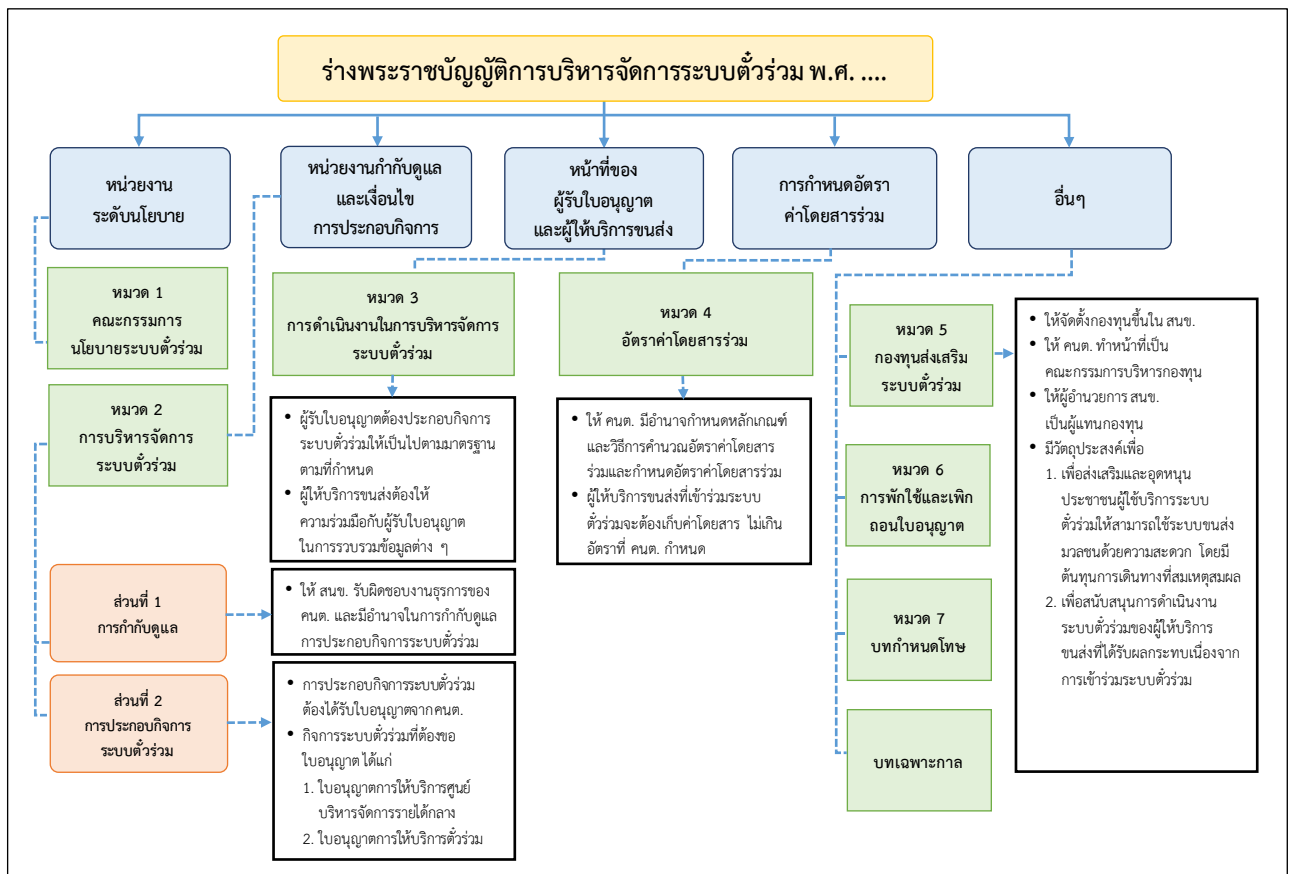
(7) หมวดที่ 7 บทกำหนดโทษ

- กำหนดโทษทางปกครอง และมีคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง (มาตรา 42)
- กำหนดโทษอาญา และมีคณะกรรมการเปรียบเทียบ (มาตรา 52)

(8) บทเฉพาะกาล

- กำหนดรับรองให้บริษัทที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วมที่ได้ดำเนินการก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าได้รับอนุญาตจาก คนต. ตามพระราชบัญญัตินี้ โดยจะต้องดำเนินการยื่นขอรับใบอนุญาตภายใน 90 วัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัติใช้บังคับ (มาตรา 57)
- เมื่อ คนต. ได้ออกข้อบังคับว่าด้วยอัตราค่าโดยสารร่วมแล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทานให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ข้อบังคับดังกล่าวใช้บังคับ

ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น) (รูปที่ 3.4-1) จะปรากฏในภาคผนวก ผ 1 (ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น))



หมายเหตุ: คนต. : คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

สนข. : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.4-1 โครงสร้างร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)

บทที่ 4

การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง
และการปรับปรุงร่างกฎหมาย

บทที่ 4 การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและการปรับปรุงร่างกฎหมาย

หลังจากที่ปรึกษาได้ปรับปรุงและจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น) แล้วเสร็จ ที่ปรึกษาร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องตามมาตรา 77 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 เพื่อนำ 4.1) ผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องตามมาตรา 77 มาประมวลและจัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของร่างกฎหมาย รวมถึง 4.2) การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา 77 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 จากนั้น สนข. ได้นำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) นำเสนอต่อ “คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.” พิจารณาให้ความเห็นประกอบเพื่อปรับปรุงร่างกฎหมายให้มีความเหมาะสม โดยสรุปเป็น 4.3) การปรับปรุงร่างกฎหมาย (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.) เพื่อเตรียมนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป มีรายละเอียดการดำเนินการดังต่อไปนี้

4.1 ผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องตามมาตรา 77

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานของรัฐและผู้เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ซึ่งเป็นการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ของบทบัญญัติมาตรา 77 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบกับพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2560 ด้วยวิธีการดังต่อไปนี้ คือ การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างกฎหมาย (หัวข้อ 4.1.1) และการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (หัวข้อ 4.1.2) โดยมีรายละเอียดดังนี้ (รายละเอียดแสดงในภาคผนวก ผ 3 (รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของร่างกฎหมาย ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.))

4.1.1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างกฎหมาย

การประชุมรับฟังความคิดเห็น “ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.” ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตำรวจ ได้จัดขึ้นในวันพฤหัสบดีที่ 20 เดือนมกราคม พ.ศ. 2565 ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิงเพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน/ขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน องค์กรที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รวมทั้งที่ปรึกษาจำนวนทั้งสิ้น 123 คน โดยสามารถสรุปความเห็นได้ดังตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น
“ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.”

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
1. ท่านเห็นว่าองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเหมาะสมหรือไม่	- เห็นด้วยกับองค์ประกอบและอำนาจของ คนต. อย่างไรก็ตาม ควรมีการแยกคณะกรรมการเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ระดับนโยบายและระดับกำกับดูแล - เห็นชอบองค์ประกอบของ คนต. อย่างไรก็ตาม เสนอให้มีกรรมการจากหน่วยงานด้านการคุ้มครองผู้บริโภค
2. ท่านเห็นว่าอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- ให้คณะกรรมการระดับนโยบายทำหน้าที่ในการพิจารณาในประเด็นนโยบายทั่วไป และคณะกรรมการระดับกำกับดูแลทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม - คนต. ควรมีอำนาจหลักในการออกกฎ กำหนดแนวทาง และเป็นคนกลางในการควบคุมดูแล ทั้งผู้ให้บริการและผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งทั้งหมด - คนต. ควรมีฝ่ายให้ความเห็น วิเคราะห์ และนำเสนอข้อมูล - การออกข้อบังคับ เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม คณะกรรมการควรคำนึงถึงสิทธิของผู้บริโภค
3. ท่านเห็นว่าบทบาทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบตัวร่วมมีความครอบคลุมเพียงพอหรือไม่	- ต้องการให้ สนข. พิจารณาแนวทางการพัฒนาระบบตัวร่วมในอนาคต โดยเน้นเรื่องโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม - สนข. ควรเป็นเลขานุการ โดยเฉพาะในการให้ความเห็นเรื่องการออกกฎ การพิจารณาใบอนุญาตและการต่อใบอนุญาต
4. ท่านเห็นว่าการนำระบบอนุญาตมาใช้กำกับดูแลการประกอบกิจการระบบตัวร่วม มีความเหมาะสมหรือไม่	- เห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาต เนื่องจากทำให้การประกอบกิจการมีความชัดเจนขึ้น อย่างไรก็ตาม อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการยังไม่ชัดเจน เช่น ใบอนุญาตตามมาตรา 15 (1) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง และ (2) ใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วม เป็นการให้ใบอนุญาตจำนวนเท่าไร และมีลักษณะตลาดอย่างไร ระบบตัวร่วมตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ พิจารณาโดยหลักการแยกพื้นที่หรือไม่ - ควรพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบและให้ความสำคัญกับกฎหมายลำดับรอง เช่น มาตรา 16 วรรคสอง ที่กำหนดเรื่องการขออนุญาต การอนุญาต การต่อใบอนุญาต และการเสียค่าธรรมเนียม ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด - ควรกำหนดเงื่อนไขในการต่อใบอนุญาต และหากผู้ประกอบการรายเดิมต้องการต่อใบอนุญาต ควรมีเงื่อนไขได้รับสิทธิประโยชน์ - คำจำกัดความยังไม่ชัดเจนว่าผู้ประกอบการระบบจัดเก็บค่าโดยสารในปัจจุบันเข้าข่ายเป็นผู้ให้บริการตัวร่วมหรือไม่ - รูปแบบใบอนุญาตตามมาตรา 15 (3) ระบุว่า “ใบอนุญาตการประกอบกิจการอื่นใด” เป็นการระบุที่กว้างเกินไป ควรเพิ่มเติมว่าเกี่ยวข้องกับการกำกับกิจการระบบตัวร่วมอย่างไร - ภาครัฐควรมีแนวทางการดำเนินการ หากผู้ประกอบการเจรจาเรื่องอัตราค่าโดยสารไม่สำเร็จ
5. ท่านเห็นว่ากำหนดยุทธศาสตร์และลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- กำหนดระยะเวลาที่ระบุให้ขออนุญาตจาก คนต. ให้เวลาน้อยเกินไปสำหรับการปรับปรุงให้บริษัทมีคุณสมบัติของผู้ขออนุญาต - มาตรา 16 (1) ที่กำหนดว่า ต้องมีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการขนส่งถืออยู่รวมกันเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือหุ้นชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด ควรพิจารณาถึงความเป็นไปได้จริงในทางปฏิบัติ - มาตรฐาน EMV เป็นมาตรฐานระดับโลก การได้รับใบอนุญาตจึงควรครอบคลุมการนำบัตร EMV ต่างประเทศมาใช้ในประเทศไทย
6. ท่านเห็นว่ากำหนดยุทธศาสตร์การจัดการข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่นๆ โดยให้เป็นหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต ซึ่งหากไม่ดำเนินการจะมีโทษปรับทางปกครองนั้น มีความเหมาะสมหรือไม่	ควรเพิ่มหน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่ง ในการจัดส่งข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการระบบตัวร่วม เช่น “คณะกรรมการหรือสำนักงานสามารถร้องขอให้ผู้บริการจัดส่งข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตัวร่วม”
7. ท่านเห็นว่าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วมมีความจำเป็นหรือไม่	- เห็นด้วยกับการจัดตั้งกองทุน - เห็นด้วยกับการมีกองทุน

ตารางที่ 4.1-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น
“ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.” (ต่อ)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
8. ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ของการใช้จ่ายเงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่	• ในกรณีปกติ การทำสัญญาสัมปทานมีอัตราค่าโดยสารซึ่งต้องเป็นไปตามที่ประกาศ ซึ่งมีกลไกปรับค่าโดยสาร หากคณะกรรมการกำหนดค่าโดยสารในอนาคตแล้วการดำเนินงานของเอกชนไม่เป็นไปตามสัญญา กองทุนควรสนับสนุนเงินในส่วนนี้ โดยนำเงินจาก มาตรา 33 (1) มาใช้ • อัตราค่าโดยสารร่วม ควรต้องพิจารณาไกลอัตราค่าโดยสารปัจจุบันของแต่ละรูปแบบการเดินทาง อีกทั้งวิธีการจัดสรรเงินกองทุนจะจ่ายโดยตรงไปที่ผู้ประกอบการ ผู้รับสัมปทาน หรือหน่วยงานรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบ • ควรมีหน่วยงานในการกำกับกองทุน เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการใช้จ่ายหรือรับเงิน อีกทั้งควรให้คณะกรรมการเป็นผู้ดำเนินการกองทุน ไม่ใช่ สนข. เป็นหลัก
9. ท่านเห็นว่าบทเฉพาะกาลในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมขัดแย้งกับอัตราค่าโดยสารเดิมมีความเหมาะสมหรือไม่	• ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ควรสอดคล้องกับบทเฉพาะกาลของร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง • การกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน (มาตรา 58) ในกรณีที่หากแก้ไขสัญญาสัมปทานแล้วส่งผลกระทบต่อรายได้ ดังนั้น ภาครัฐควรมีนโยบายรองรับ

ที่มา: ที่ปรึกษา

4.1.2 การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย

การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ผ่านเว็บไซต์ <https://law.go.th> ที่พัฒนาโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีการ่วมกับสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ระหว่างวันพฤหัสบดีที่ 20 เดือนมกราคม พ.ศ. 2565 ถึงวันศุกร์ที่ 4 เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เป็นระยะเวลา 16 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นจำนวน 13 ท่าน โดยสรุปได้ดังตารางที่ 4.1-2

ตารางที่ 4.1-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วนการแสดงความเห็น	ความคิดเห็น
1. ท่านเห็นว่าองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 6 • ไม่เหมาะสม 4 • ไม่ระบุความเห็น 3	• ควรมีผู้แทนจากภาคเอกชนเข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย • นิยาม "การขนส่งสาธารณะ" ตามมาตรา 3 หมายความว่ารวมถึงทางอากาศด้วย แต่กรรมการโดยตำแหน่งตามมาตรา 5 (3) ไม่มีผู้แทนจากหน่วยงานทางอากาศ • คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ตามมาตรา 6 ด้อยกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ตามร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. จึงควรแก้ไขให้สอดคล้อง • เนื่องจากคณะกรรมการทั้งหมดเป็นผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐหรือผู้ที่รัฐมนตรีแต่งตั้ง ซึ่งไม่ใช่ผู้ประกอบการโดยตรง จึงควรมีช่องทางให้ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ได้รับใบอนุญาตทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ได้แสดงความเห็นในเรื่องหลักเกณฑ์และข้อกำหนดต่างๆ โดยเฉพาะในเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม และการจัดสรรเงินกองทุน • เนื่องจากปัจจุบันมีการขยายโครงข่ายไปในส่วนต่างๆ ของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงเสนอให้มีการเพิ่มเติมฝั่งข้าราชการการเมือง เช่น สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร นายกเทศบาล หรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ที่ระบบโครงข่าย ซึ่งการใช้ระบบตัวร่วมไปถึง

ตารางที่ 4.1-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น
2. ท่านเห็นว่าอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการนโยบาย ระบบตั๋วร่วมที่มีต่อการ กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม มีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 8 • ไม่เหมาะสม 3 • ไม่ระบุความเห็น 2	• กรณีมาตรา 26 กำหนดให้คณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาปรับอัตราค่าโดยสารร่วม โดยไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและระยะเวลาในการปรับอัตราค่าโดยสารไว้ อย่างชัดเจน ในขณะที่สัญญาสัมปทาน หรือสัญญาร่วมลงทุน จะมีกำหนด หลักเกณฑ์วิธีการ และระยะเวลาในการปรับอัตราค่าโดยสารไว้ชัดเจน ทั้งนี้ ความเป็นไปได้ที่การปรับอัตราค่าโดยสารร่วมโดยคณะกรรมการจะไม่สอดคล้อง กับหลักเกณฑ์วิธีการและระยะเวลาในการปรับตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน จึงควรระบุให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและระยะเวลาในการปรับอัตรา ค่าโดยสารร่วมให้ชัดเจน โดยอาจกำหนดไว้ใน พ.ร.บ. ฉบับนี้ ให้ไปดำเนินการ กำหนดและประกาศในชั้นตอนของกฎหมายลำดับรอง • ควรกำหนดให้มีการเยียวยาผู้ร่วมลงทุน/ผู้ให้บริการขนส่ง ในกรณีที่คณะกรรมการ ไม่ได้ปรับอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่ระบุไว้ในประกาศฯ หรือที่กำหนดไว้ในสัญญา สัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุน • ควรแก้ไขเป็น “อัตราขั้นสูงของค่าโดยสารร่วม” ซึ่งเป็นแนวทางเดียวกับร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. • การขนส่งทางราง พ.ศ. อาจซ้ำซ้อนกัน ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ • อำนาจตามมาตรา 9 (3) (ง) อาจแย้งกับนิยาม “อัตรา • ค่าโดยสารร่วม” ตามมาตรา 3 ซึ่งกำหนดให้ “ผู้ให้บริการขนส่งได้ตกลงกำหนด ค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารดังกล่าวในอัตราร่วมกัน” • ควรกำหนดให้ชัดเจนว่า “รายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม” ตามมาตรา 9 (3) (จ) หมายถึงรายได้ประเภทใดบ้าง • การส่งเงินเข้ากองทุนโดยหักจากรายได้ของผู้ให้บริการขนส่ง ตามมาตรา 9 (3) (จ) อาจไม่เป็นธรรม เนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งต้องเสียค่าธรรมเนียมในการดำเนินงาน ระบบตั๋วร่วมให้กับผู้รับใบอนุญาตในอีกทางหนึ่งด้วย (ควรหักจากรายได้ของผู้รับ ใบอนุญาตเท่านั้น)
3. ท่านเห็นว่าบทบาทของ สำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร ในฐานะหน่วยงานกำกับ ดูแลระบบตั๋วร่วมมี ความครอบคลุมเพียงพอ หรือไม่	• เหมาะสม 9 • ไม่เหมาะสม 2 • ไม่ระบุความเห็น 2	• ควรเพิ่มอำนาจหน้าที่ของ สนข. ในการศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล เกี่ยวกับ “โครงสร้างค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมของผู้รับใบอนุญาต” • เหตุใดจึงต้องจัดส่งรายได้จากการออกและจำหน่ายตั๋วร่วมให้ สนข. (มาตรา 14 (7)) ทั้งนี้ หากเป็นการจัดส่งรายได้ให้กองทุน ควรระบุให้ชัดเจน • กรณีบัตร EMV Contactless ที่ออกโดยธนาคารหรือบริษัทในต่างประเทศ จะต้อง จัดส่งรายได้ให้ สนข. ด้วยหรือไม่ และ สนข. มีวิธีการตรวจสอบและเรียกเก็บรายได้ อย่างไร (อาจไม่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการในประเทศ) • ควรระบุให้ชัดเจนว่า “รายได้จากการออกและจำหน่ายตั๋วร่วม” ไม่รวมถึง ตัวโดยสารแบบเที่ยวเดียว (Single Journey Token, Single Journey Card) • ตามที่มาตรา 14 (9) กำหนดว่าผู้รับใบอนุญาตจะต้องแก้ปัญหาจากการร้องทุกข์ จากผู้ใช้บริการภายในระยะเวลาที่กำหนด เป็นการกำหนดความรับผิดชอบให้แก่ ผู้รับใบอนุญาตที่มีขอบเขตกว้างเกินไป จึงควรมีข้อกำหนดให้ชัดเจนว่า การร้องทุกข์ดังกล่าวที่จะต้องดำเนินการแก้ไขนั้น จะต้องผ่านความเห็นชอบ จากคณะกรรมการ ที่เกี่ยวข้องก่อนว่า ข้อร้องทุกข์ดังกล่าวนั้นสมควรที่จะได้รับ การแก้ไขด้วย จึงจะเป็นธรรมกับทุกฝ่าย เนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัตินี้ ผู้รับใบอนุญาตมีโทษปรับทางปกครองตามมาตรา 48

ตารางที่ 4.1-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น
4. ท่านเห็นว่าการใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 8 • ไม่เหมาะสม 4 • ไม่ระบุความเห็น 1	• ใบอนุญาตควรมีประเภทเดียว เนื่องจากตัวร่วมที่จะให้บริการ (จำหน่ายบัตร/เติมเงิน/เปลี่ยนบัตร/คืนเงิน/การจัดการใช้งาน ฯลฯ) จะต้องเข้ากันได้ทางเทคนิคกับศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ดังนั้น จึงควรออกใบอนุญาตระบบตัวร่วมทั้งระบบ และให้ผู้รับใบอนุญาตกับผู้ให้บริการขนส่งประสานงานกันในการนำตัวร่วมมาให้บริการ • กรณีใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ครอบคลุมถึงผู้ให้บริการชำระดุล (Settlement) ด้วยหรือไม่ หรือหมายถึงเฉพาะการหักบัญชี (Clearing) ควรระบุให้ชัดเจน • กรณีมาตรา 15 วรรคสอง (2) ที่มีการกำหนดถึงใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วมนั้น ทำให้ตีความได้ว่า การให้บริการตัวร่วมจำกัดอยู่เพียง การจำหน่ายบัตร การเติมเงิน การเปลี่ยนบัตร การคืนเงิน และการจัดการรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วมเท่านั้น นอกจากนี้ การกำหนดให้ผู้ที่ได้ใบอนุญาตเท่านั้นที่มีสิทธิจำหน่าย เติมเงิน และคืนเงินได้อาจจะมีผลให้ผู้ใช้งานมีความยากลำบากในการเข้าถึงตัวร่วมได้ • กรณีมาตรา 15 วรรคสอง (3) ที่ใบอนุญาตประกอบกิจการ “อื่นใด” ตามที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมประกาศกำหนด ควรมีการกำหนดขอบข่ายให้ชัดเจน
5. ท่านเห็นว่าการกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไร	• เหมาะสม 6 • ไม่เหมาะสม 6 • ไม่ระบุความเห็น 1	• ไม่เห็นด้วยกับมาตรา 16 (1) ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นอยู่ร่วมกันเกินกึ่งหนึ่ง โดยเห็นว่าข้อกำหนดดังกล่าวเป็นช่องทางเพิ่มอิทธิพลของผู้ให้บริการขนส่งในระบบตัวร่วม และการไม่มีข้อกำหนดดังกล่าว น่าจะเพิ่มโอกาสผู้ประกอบการที่มีศักยภาพเข้ามาเปิดให้บริการ • การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องมีผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นร่วมกันเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียน อาจเป็นการปิดกั้นผู้สนใจที่จะได้ลงทุนประกอบกิจการตัวร่วม • “การประกอบกิจการระบบตัวร่วม” มีทั้งประเภท “การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” และ “การให้บริการตัวร่วม” จึงควรกำหนดแยกคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของทั้งสองประเภทให้ชัดเจน • มาตรา 16 (1) จะทำให้เกิดปัญหากับผู้ออกบัตรหรือผู้ให้บริการเติมเงินรายใหม่ เงื่อนไขดังกล่าวควรหมายถึงเฉพาะกรณีใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง เท่านั้น
5. ท่านเห็นว่าการกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไร (ต่อ)		• มาตรา 16 (3) มีลักษณะของข้อกำหนดที่กว้าง ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาการตีความ เช่น “ข้อบังคับ” หมายถึงเฉพาะข้อบังคับของบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือข้อตกลงในลักษณะอื่นใด หรือคำว่า “กรรมการ บริหารส่วนใหญ่” หมายถึง กรรมการบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ทั้งหมด ซึ่งอาจไม่มีอำนาจบริหาร หรือเฉพาะกรรมการที่เป็นผู้บริหาร รวมถึงกรณีของ “อำนาจในการบริหารจัดการบริษัท” มีขอบเขตเพียงใด เนื่องจากบางบริษัท อาจมีคนต่างด้าวส่วนใหญ่เป็นผู้บริหาร โดยไม่ได้เป็นกรรมการหรือเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทแต่อย่างใด • ยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับการประกอบกิจการระบบตัวร่วม โดยหน่วยงานรัฐ • อายุของใบอนุญาต ตามมาตรา 17 (ไม่เกิน 10 ปี) น้อยกว่าอายุของใบอนุญาตตามร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. ควรพิจารณาให้สอดคล้องกัน
6. ท่านเห็นว่าการกำหนดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในการเรียกเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารจากผู้ประกอบการมีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 8 • ไม่เหมาะสม 4 • ไม่ระบุความเห็น 1	• การเรียกเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารเพื่อวัตถุประสงค์ใด และมีวิธีการในการรักษาข้อมูลเพียงใดยังไม่ชัดเจน • ควรระบุให้ชัดเจนว่า “ข้อมูลส่วนบุคคลอื่นๆ” คืออะไร • ควรพิจารณาว่าสอดคล้องหรือขัดแย้งกับ พ.ร.บ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 หรือไม่

ตารางที่ 4.1-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น
7. ท่านเห็นว่าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่	• เหมาะสม 4 • ไม่เหมาะสม 7 • ไม่ระบุความเห็น 2	• การสนับสนุนทางการเงินแก่ผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม นอกจากดำเนินการผ่านกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมแล้ว ยังอาจดำเนินการโดยใช้เงินของหน่วยงานรัฐเจ้าของสัมปทานหรือเงินงบประมาณโดยตรงได้อีกด้วย • ควรตรวจสอบว่าวัตถุประสงค์ตามมาตรา 29 ขัดแย้งกับมาตรา 33 หรือไม่ • กองทุนควรมีบทบาทในภาพใหญ่มากกว่า เช่น กองทุนส่งเสริมระบบขนส่งมวลชนที่ควรส่งเสริมทั้งระบบ ไม่ใช่แค่ตั้งมาเพื่อวัตถุประสงค์ที่กำหนดมา
8. ท่านเห็นว่าแหล่งที่มาของเงินกองทุนมีความชัดเจนและเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร	• เหมาะสม 5 • ไม่เหมาะสม 6 • ไม่ระบุความเห็น 2	• มาตรา 30 (5) และ มาตรา 32 ซึ่งกำหนดให้ "ผู้ให้บริการขนส่งนำส่งเงินเข้ากองทุน" อาจไม่เป็นธรรม เนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งต้องเสียค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมให้กับผู้รับใบอนุญาตในอีกทางหนึ่งด้วย (ควรกำหนดให้เฉพาะผู้รับใบอนุญาตที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุน) • ควรกำหนดให้ชัดเจนว่า "รายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม" ตามมาตรา 32 หมายถึงรายได้ประเภทใดบ้าง
9. ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ของการจ่ายเงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่	• เหมาะสม 4 • ไม่เหมาะสม 7 • ไม่ระบุความเห็น 2	• ควรขยายความมาตรา 33 (1) ให้ครอบคลุมเงินสนับสนุนการดำเนินการระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง ในกรณีที่การปรับอัตราค่าโดยสารร่วมไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์วิธีการและระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน หรือสัญญาร่วมลงทุน มาตรา 33 (2) การสนับสนุนเงินในการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ อาจเป็นการเลือกปฏิบัติ หรือทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน • ควรตรวจสอบว่าวัตถุประสงค์ตามมาตรา 33 ขัดแย้งกับมาตรา 29 หรือไม่
10. ท่านเห็นว่าการกำหนดบทเฉพาะกาล ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมไม่สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารที่ใช้อยู่เดิมโดยเฉพาะกรณีที่สัญญาสัมปทานกำหนดไว้มีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 7 • ไม่เหมาะสม 4 • ไม่ระบุความเห็น 2	• มาตรา 58 อาจไม่สามารถปฏิบัติได้ เนื่องจากการแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสาร อาจกระทบต่อสาระสำคัญของสัญญาฯ และมีขั้นตอนในการดำเนินการแก้ไขหลายขั้นตอน • มาตรา 57 กำหนดบทเฉพาะกาล เฉพาะในส่วนของบริษัท ทั้งนี้ ควรกำหนดบทเฉพาะกาลสำหรับหน่วยงานของรัฐด้วย เช่นเดียวกับร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง • มาตรา 58 ไม่มีความชัดเจนว่า ถ้าการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทานไม่แล้วเสร็จภายใน 180 วัน จะมีผลอย่างไร
11. ประเด็นอื่นๆ		• กรณีมาตรา 53 นั้น เนื่องจากการพิจารณาว่าบริษัทใดเป็นผู้ประกอบกิจการตัวร่วม อาจไม่สามารถทำได้ทันทีที่ พรบ. นี้บังคับใช้ เนื่องจากต้องอาศัยรายละเอียดที่จะกำหนดในลำดับรองของ พ.ร.บ. นี้ ตัวอย่างเช่น การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถือเป็นผู้ประกอบกิจการตัวร่วมตามนัยของ พ.ร.บ. นี้หรือไม่ ด้วยปัจจุบัน รฟม. และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ประกอบกิจการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ที่มีการจัดเก็บค่าโดยสารร่วมกัน และมีศูนย์บริหารจัดการรายได้ร่วมกัน ดังนั้น จึงควรมีการปรับบทเฉพาะกาลในมาตรานี้ให้ชัดเจน

ที่มา: ที่ปรึกษา

ทั้งนี้ รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) แสดงในหัวข้อต่อไป และร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่ดำเนินการแก้ไขแล้วแสดงในภาคผนวก ผ 2 (ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น))

4.2 การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญ

ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ตามมาตรา 77 ที่ปรึกษาได้นำความคิดเห็นที่ได้รับมาใช้ดำเนินการปรับแก้ไขร่างกฎหมาย โดยสามารถแบ่งพิจารณาเป็นประเด็นได้ดังต่อไปนี้

4.2.1 การกำหนดคำนิยาม

จากความเห็นของผู้เกี่ยวข้องส่วนใหญ่เห็นว่าการกำหนดนิยามภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ตามมาตรา 77 ยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอ อาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องและคลาดเคลื่อนได้ ดังนั้นจึงได้ปรับปรุงและเพิ่มเติมคำนิยามที่มีความสำคัญเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“ตัวร่วม” หมายความว่า รูปแบบการชำระค่าโดยสารหรือบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ไม่ว่าด้วยการใช้บัตรหรือสิ่งอื่นใดแทนการใช้บัตรก็ตาม

“ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

“มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม” หมายความว่า ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบประมวลผลหลัก ระบบจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการเงิน ระบบจัดการเงินในตัวร่วม ระบบค่าโดยสารและส่วนลด ระบบการรายงาน และระบบการรักษาความปลอดภัย และข้อกำหนดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบตัวร่วม

“การขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งรูปแบบทางถนน รูปแบบทางราง หรือรูปแบบทางน้ำ หรือทางอากาศ

“การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการศูนย์รวมของระบบที่ทำหน้าที่ประมวลผล รับส่งข้อมูลการใช้งาน และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินการใช้งานของระบบตัวร่วมจากการทำธุรกรรมในระบบขนส่ง เพื่อจัดสรรรายได้และหักบัญชี

“การให้บริการออกตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการออกตัวร่วมให้แก่ผู้ใช้บริการสำหรับใช้ชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะ

“การให้บริการระบบตัวร่วม หมายความว่า การให้บริการระบบตัวร่วมที่ดำเนินการโดยผู้ให้บริการขนส่ง ภายใต้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่กำหนด

“ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะซึ่งเข้าร่วมให้บริการในระบบตัวร่วม

“การหักบัญชี” หมายความว่า การรับส่ง ตรวจสอบ และยืนยันข้อมูลตามคำสั่งการชำระเงิน สำหรับนำไปคำนวณหายอดเงินแสดงความเป็นเจ้าหนี้ หรือลูกหนี้เพื่อใช้ข้อมูลดังกล่าวไปดำเนินการชำระดุล¹³

“อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยผู้ให้บริการขนส่งได้ตกลงกำหนดค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารดังกล่าวในอัตราร่วมกัน แต่ไม่หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

¹³ “การชำระดุล” หมายความว่า การชำระเงินที่มีการตกลงกันไว้ล่วงหน้าเพื่อปรับฐานะความเป็นเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ ด้วยการปรับบัญชีเงินฝากโดยใช้ข้อมูลที่ได้รับการหักบัญชีเพื่อให้เห็นทั้งหมดหรือบางส่วนรับไป อ้างอิงจาก พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

~~“บริษัท” หมายความว่า บริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือ บริษัทมหาชนจำกัดตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด~~

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

4.2.2 องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

สำหรับองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) นั้น มีความเห็นจากผู้เกี่ยวข้องให้มีการปรับปรุงใน 2 ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ (1) ควรมีกรรมการที่เป็นผู้แทนจากภาคเอกชนหรือผู้บริโภคเพิ่มเติม (2) ธนาคารแห่งประเทศไทยให้ความเห็นว่า การกำหนดให้ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการโดยตำแหน่งใน คนต. ไม่เหมาะสม เนื่องจากอาจขัดแย้งกับบทบาทหน้าที่ของธนาคารแห่งประเทศไทยในการกำกับดูแลระบบ หรือบริการชำระเงินภายใต้การกำกับตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560

โดยสรุปที่ปรึกษาจึงปรับปรุงองค์ประกอบของ คนต. ใหม่ โดยตัดตำแหน่งผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทยออก รวมถึงเพิ่มเติมรายละเอียดในส่วนของการกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ โดยกำหนดเงื่อนไขให้ต้องแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจากผู้แทนสภาองค์กรของผู้บริโภคจำนวน 1 คน ทำให้ คนต. มีกรรมการทั้งสิ้น 17 คน โดยมีรายละเอียดการปรับปรุง ดังนี้

มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย

(๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ

(๓) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงมหาดไทย เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย¹⁴ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วม จำนวนไม่เกินสี่คน¹⁵ ทั้งนี้ ให้แต่งตั้งจากผู้แทนสภาองค์กรของผู้บริโภคจำนวนหนึ่งคน

ให้ผู้ว่าการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มอบหมายข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

4.2.3 คุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

เนื่องด้วยมีความเห็นของผู้เกี่ยวข้องเห็นว่า การกำหนดคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เห็นว่าไม่มีความเข้มงวดเพียงพอหากเปรียบเทียบกับกรณีของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เห็นควรให้มีการปรับปรุง ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการปรับปรุงโดยอ้างอิงคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ดังต่อไปนี้

¹⁴ ธนาคารแห่งประเทศไทยมีหนังสือที่ ธปท.ฝกม.(02) 111/2565 เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยให้ความเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ว่าการ ธปท. เป็นคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) อาจขัดหรือแย้งกับบทบาทหน้าที่ของ ธปท. ในการกำกับดูแลระบบหรือบริการชำระเงินภายใต้การกำกับตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 เนื่องจากบริษัทที่ประกอบกิจการตัวร่วมอาจเข้าข่ายต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจภายใต้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวด้วย จึงเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ว่าการ ธปท. เป็นกรรมการโดยตำแหน่งใน คนต.

¹⁵ ระเบียบสำนักงานกฤษฎีกาว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 ข้อ 4 (3)

มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (๑) มีสัญชาติไทย
- (๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสามสิบห้าปี¹⁶
- (๓) ไม่เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- (๔) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๕) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (๖) ไม่เคยเป็นผู้ต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติหรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ
- (๗) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น กรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งที่รับผิดชอบในการบริหารพรรคการเมือง ที่ปรึกษาพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่พรรคการเมือง
- (๘) ไม่เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบการเกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ¹⁷
- (๙) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งอาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ
- (๑๐) ไม่เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะพ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
- (๑๑) ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือที่ปรึกษาหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะพ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
- (๑๒) ไม่เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย
- (๑๓) ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจหรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง
- (๑๔) ไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม

4.2.4 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

เนื่องด้วยมีความเห็นของผู้เกี่ยวข้องเห็นว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) เป็นคณะกรรมการระดับนโยบาย ดังนั้น การให้ คนต. มีอำนาจในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม ซึ่งเป็นอำนาจในการกำกับดูแลอาจไม่เหมาะสม ดังนั้น จึงได้ปรับปรุงร่างกฎหมายโดยปรับให้อำนาจในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมเปลี่ยนไปเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของ คนต. แทน อย่างไรก็ตาม รายละเอียดการปรับปรุงแสดงในหัวข้อ 4.2.6 การประกอบกิจการระบบตัวร่วม

นอกจากนั้น ปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของ คนต. โดยการตัดอำนาจออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่อง (ก) มาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม (ข) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาตกับผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมและผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ (ค) การกำหนดมาตรการ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดของระบบตัวร่วมเพื่อประโยชน์ในการใช้ตัวร่วม การบริหารจัดการระบบตัวร่วมในกิจการที่เกี่ยวข้องของระบบตัวร่วม หรือประโยชน์อื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เนื่องจากเป็นอำนาจในส่วนของการกำกับควรเป็นหลัก จึงปรับให้เป็นอำนาจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในการออกประกาศ ระเบียบ ประกาศ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลข้างต้นแทน โดยความเห็นชอบของ คนต. นอกจากนี้ ยังปรับปรุงในส่วนของอำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ให้คงไว้เฉพาะอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมเท่านั้น โดยมีรายละเอียดการปรับปรุงดังต่อไปนี้

¹⁶ อ้างอิงจากคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มาตรา 6

¹⁷ อ้างอิงจากคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มาตรา 6

มาตรา ๙ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งในกิจการที่เกี่ยวข้อง

(๒) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อบนอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง

(๓) ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่องต่อไปนี้ พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓

(ก) มาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม

(ข) การเชื่อมต่อบนตัวร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาตกับผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมและผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่

(ค) การกำหนดมาตรการ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดของระบบตัวร่วมเพื่อประโยชน์ในการใช้ตัวร่วม การบริหารจัดการระบบตัวร่วมในกิจการที่เกี่ยวข้องของระบบตัวร่วม หรือประโยชน์อื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(ง) การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมและกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓

(จ) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราค่าส่งเงินเข้ากองทุน โดยหักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม หรือรายได้ของผู้ให้บริการขนส่งเอกชนรายใหม่เมื่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน¹⁸ แล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งเอกชนรายใหม่ในระบบตัวร่วมต้องส่งเงินเข้ากองทุน

(ฉ) เรื่องอื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(๔) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนระบบขนส่งตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

(๕) มอบหมายสำนักงานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เพื่อกำหนดนโยบายหรือการพัฒนา ระบบตัวร่วมตาม (๑) การกำหนดแนวทางตาม (๒) และการออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตาม (๓) รวมทั้งการเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางตาม (๔)

(๖) ออกระเบียบเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุน¹⁹ รวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราส่งเงินเข้ากองทุนของผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่ง

(๗) อนุมัติการจ่ายเงินจากกองทุน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และเพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม รวมถึงสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม²⁰

(๘) ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้งประเมินความคุ้มค่าในการให้การสนับสนุนการดำเนินงานการพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งการอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง

(๙) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

การออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตาม (๓) ในเรื่องใดที่มีลักษณะใช้บังคับเป็นการทั่วไป เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

¹⁸ สัญญาสัมปทานนี้ หมายถึง สัญญาสัมปทานจัดทำบริการขนส่งสาธารณะ แต่ในส่วนของกิจการเกี่ยวกับระบบตัวร่วมโดยตรง ควรอาศัยความในตอนต้น คือ กำหนดให้ส่งเงินเข้ากองทุนโดยอาศัยใบอนุญาต

¹⁹ ปรับจาก พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 มาตรา 6 (8)

²⁰ ปรับจาก พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 มาตรา 6 (6)

4.2.5 อำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

จากหัวข้อ 4.2.4 ข้างต้น มีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่และภารกิจของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คต.) ซึ่งส่งผลต่ออำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยที่ปรึกษาได้มีการปรับปรุงดังต่อไปนี้

มาตรา ๑๔ ให้สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้²¹

(๑) จัดทำและเสนอนโยบาย หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม ต่อคณะกรรมการ²²

(๒) จัดทำและเสนอมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง หรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมต่อคณะกรรมการ²³

(๓) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่ง²⁴

(๔) เสนอแนะต่อคณะกรรมการให้มีการออกประกาศ ระเบียบ ประกาศ หรือ ข้อบังคับ ในเรื่องดังต่อไปนี้²⁵
โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

(ก) มาตรฐาน ทางเทคโนโลยี ของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม

(ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(ค) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่าง ผู้ประกอบการระบบตัวร่วมและผู้ให้บริการขนส่งผู้ได้รับใบอนุญาต

(ง) การบริหารจัดการที่ลดความปลอดภัยของระบบตัวร่วม

(๕) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต²⁶

(๖) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาตให้เป็นไปตามมาตรฐาน ทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อคณะกรรมการรวมทั้ง การบริหารจัดการในกิจการที่เกี่ยวข้อง²⁷

(๗) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ รวมทั้งระยะเวลาจัดส่งรายได้จากการออกและจำหน่ายตั๋วร่วมของผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งให้แก่สำนักงาน และกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ รวมทั้งระยะเวลาจัดส่งค่าบริการ ค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใดตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด²⁸

(๘) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาต ผู้ให้บริการขนส่งปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๒๓ ๒๒ หรือมาตรา ๒๒-แล้วแต่กรณี หรือสั่งให้ปฏิบัติตามแนวทางที่ คณะกรรมการรัฐมนตรีกำหนด ภายในระยะเวลาที่กำหนด²⁹

(๙) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตแก้ไขปัญหามาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา ๒๓ ๒๒ (๔) ภายในระยะเวลาที่กำหนด³⁰

(๓๐) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง³¹

²¹ ปรับจากเดิม “กรมการขนส่งทางราง” เป็น “สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร”

²² ระเบียบสำนักงานรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 ข้อ 7 (1)

²³ ระเบียบสำนักงานรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 ข้อ 7 (3)

²⁴ ระเบียบสำนักงานรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 ข้อ 9 (2)

²⁵ ระเบียบสำนักงานรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 ข้อ 7 (4)

²⁶ ระเบียบสำนักงานรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 ข้อ 9 (5)

²⁷ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเดิม) มาตรา 14 (1)

²⁸ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเดิม) มาตรา 14 (1)

²⁹ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเดิม) มาตรา 14 (3)

³⁰ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเดิม) มาตรา 14 (4)

³¹ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับเดิม) มาตรา 14 (5)

(๓๓๑๐) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย³²

4.2.6 การขอใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม

สำหรับประเด็นการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมนั้น มีประเด็นในการปรับปรุง ดังต่อไปนี้

1) การปรับปรุงอำนาจการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม และประเภทใบอนุญาต

เนื่องจากมีความเห็นของผู้เกี่ยวข้องเห็นว่า ควรแยกภารกิจของคณะกรรมการระดับนโยบาย ได้แก่ คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (คนต.) ออกจากภารกิจในการกำกับดูแล ดังนั้น อำนาจในการพิจารณาออกใบอนุญาต ควรเปลี่ยนเป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะมีความเหมาะสมกว่า นอกจากนี้ เนื่องด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีตำแหน่งเป็นประธานกรรมการใน คนต. ด้วย จึงต้องให้การพิจารณาออกใบอนุญาตได้รับความเห็นชอบจาก คนต. โดยอ้างอิงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนที่ต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (มาตรา 41/125) ซึ่งผู้ใดจะประกอบกิจการการบินพลเรือน ตามมาตรา 41/124 จะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน

นอกจากนี้ ที่ปรึกษาได้ปรับปรุงการกำหนดประเภทใบอนุญาตจากเดิมที่กำหนด 3 ประเภท ได้แก่

- ใบอนุญาตบริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
- ใบอนุญาตการให้บริการตั๋วร่วม
- ใบอนุญาตการประกอบกิจการอื่นใดตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ทั้งนี้ จากความเห็นของผู้เกี่ยวข้องเห็นว่า ยังไม่มีความชัดเจน และไม่มั่นใจถึงแนวทางการบังคับว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมนั้น จะรวมถึงกรณีการให้บริการบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ระบบ EMV ด้วยหรือไม่ และหน่วยงานใดที่จะต้องขอรับใบอนุญาตบ้าง โดยเฉพาะกรณีของการให้บริการด้วยระบบ EMV ซึ่งอาจเกี่ยวข้องถึงธนาคาร หรือบริษัทในต่างประเทศด้วยว่าจะดำเนินการอย่างไร

ดังนั้น เมื่อที่ปรึกษาพิจารณาแล้ว เห็นว่าควรปรับปรุงประเภทของใบอนุญาตให้มีความชัดเจนมากขึ้น โดยแบ่งประเภทดังต่อไปนี้

- ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
- ใบอนุญาตการให้บริการออกตั๋วร่วม
- ใบอนุญาตการให้บริการระบบตั๋วร่วม

โดยมีรายละเอียดการปรับปรุงดังนี้

มาตรา ๑๕ ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมต้องได้รับใบอนุญาตจากคณะกรรมการรัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ³³

ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมให้มีสามแบบ ดังนี้

³² ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเดิม) มาตรา 14 (6)

³³ อ้างอิงจาก Public Transport Council Act, Article 2

“ticket payment service” means

(a) a service for

(i) the clearing of any ticket transaction; or

(ii) the sale, topping-up, replacement or refund, or the management of the use, of a mode of payment for tickets; or

(b) such other services as the Council may, by order in the Gazette, prescribe;

(๑) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการระบบสำหรับการหักบัญชีธุรกรรม รวมถึงระบบการจัดส่งข้อมูลในการดำเนินการระบบตัวร่วม

(๒) ใบอนุญาตการให้บริการ ออกตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการสำหรับการจำหน่ายบัตร การเติมเงิน การเปลี่ยนบัตร หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วม

(๓) ใบอนุญาตการประกอบกิจการอื่นใด ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๔) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการขนส่งที่นำระบบตัวร่วมมาให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะของตน

การขอใบอนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

2) การปรับปรุงคุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

เนื่องด้วยมีความเห็นของผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการกำหนดคุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม โดยเฉพาะประเด็นการกำหนดคุณสมบัติในเรื่องการต้องมีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการขนส่งถืออยู่รวมกันเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด แล้วแต่กรณี ตามร่างกฎหมายมาตรา 16 (1) ซึ่งหากกำหนดเช่นนี้จะทำให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของเอกชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายเดิมที่มีโครงสร้างผู้ถือหุ้นที่ไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ดังกล่าว ดังนั้น จึงได้มีการปรับปรุงร่างกฎหมายในส่วนคุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยนำคุณสมบัติของผู้ให้บริการระบบการชำระเงินตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 มาใช้อ้างอิงโดยมีรายละเอียดการปรับปรุงดังนี้

มาตรา ๑๖ การประกอบกิจการระบบตัวร่วมจะกระทำได้เฉพาะนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดมหาชน หรือนิติบุคคลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ทั้งนี้ จะต้องมีความสมบูรณ์และไม่ถึงลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) ต้องมีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการขนส่งถืออยู่รวมกันเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด แล้วแต่กรณี

(๒) ต้องมีกรรมการเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติไทยเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด

(๓) ต้องไม่มีข้อบังคับที่ให้อำนาจคนต่างด้าวในการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริหารส่วนใหญ่หรือมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัทด้วยวิธีการใด ๆ

(๔) ในกรณีที่บริษัทตามวรรคหนึ่ง มิใช่รัฐวิสาหกิจ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นบริษัทดังกล่าวนั้นได้โดยมิให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นที่ห้ามเข้าถือหุ้นในบริษัทมิใช่รัฐวิสาหกิจมาใช้บังคับ

(๕) ต้องไม่อยู่ระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วยังไม่ครบสามปี

การขออนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ทั้งนี้ คณะกรรมการจะกำหนดเงื่อนไขตามที่เห็นสมควรก็ได้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๖ ผู้รับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติดังนี้³⁴

(๑) เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดมหาชน รัฐวิสาหกิจ หรือนิติบุคคลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๒) มีทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วในแต่ละประเภทการให้บริการ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๓) มีฐานะทางการเงินและการดำเนินงานที่มั่นคง ที่แสดงให้เห็นว่าสามารถดำเนินธุรกิจและให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง และไม่มีความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้บริการ

³⁴ อ้างอิงประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สนช. 3/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตการประกอบธุรกิจระบบการชำระเงินภายใต้การกำกับและประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สนช. 5/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการขอขึ้นทะเบียนการประกอบธุรกิจบริการชำระเงินภายใต้การกำกับ

(๔) ไม่เคยถูกล้างระงับการดำเนินงานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นการชั่วคราว หรือไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม

(๕) มีกรรมกรอย่างน้อยหนึ่งคน ซึ่งมีสัญชาติไทยและมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย

ผู้รับใบอนุญาตที่เป็นรัฐวิสาหกิจได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม (๒) และ (๔)

กรณีผู้รับใบอนุญาตที่เป็นนิติบุคคลต่างประเทศ ต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงานผู้แทนในประเทศไทย และแต่งตั้งบุคคลอย่างน้อยหนึ่งคนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการแทนนิติบุคคลดังกล่าว เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานและติดต่อประสานงานกับสำนักงานในต่างประเทศ เว้นแต่ได้รับยกเว้นจากคณะกรรมการ

มาตรา ๑๗ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตแต่งตั้งหรือยอมให้บุคคลซึ่งมีลักษณะดังต่อไปนี้ เป็นหรือทำหน้าที่กรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของผู้รับใบอนุญาต³⁵

(๑) อยู่ระหว่างถูกพิทักษ์ทรัพย์ หรือเป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายและยังไม่พ้นกำหนดสองปีนับแต่วันที่มีคำสั่งยกเลิกการล้มละลายหรือปลดจากล้มละลาย

(๒) เป็นบุคคลวิกลจริต คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับการปลอมและการแปลง ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ฉ้อโกง ทุจริตหรือรับของโจร ไม่ว่าจะมีการรอลงโทษหรือไม่ก็ตาม หรือเคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ตามกฎหมายว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์

(๔) เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดิน หรือเคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดฐานฟอกเงินตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน หรือเคยเป็นบุคคลที่ถูกกำหนดให้เป็นผู้ที่มีการกระทำความผิดเป็นการก่อการร้าย หรือต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดฐานสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายและการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง

(๕) เป็นกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่เคยถูกล้างระงับประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตหรือขึ้นทะเบียน

(๖) เคยเป็นผู้ต้องพ้นจากตำแหน่งกรรมการ หรือผู้บริหารบริษัทมหาชนจำกัดเพราะเหตุมีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

(๗) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับการประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมโดยมิได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียน

(๘) เป็นบุคคลที่มีลักษณะต้องห้ามหรือขาดคุณสมบัติอื่นใด ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

3) การปรับปรุงรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง

เนื่องด้วยมีการปรับเปลี่ยนอำนาจในการอนุญาตจาก คนต. ไปเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของ คนต. แทน ดังนั้น จึงต้องปรับปรุงรายละเอียดที่เกี่ยวข้องให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีแทน ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑๗๑๘ การประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมให้มีอายุตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต ทั้งนี้ ให้มีอายุไม่เกินสิบปี³⁶

³⁵ อ้างอิง พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 มาตรา 14

³⁶ อ้างอิงระยะเวลาตาม Public Transport Council (Ticket Payment Service Licence) Regulations 2006, Article 4

มาตรา ๓๘๑๔ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่นไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการรัฐมนตรีประกาศกำหนด³⁷

มาตรา ๓๘๒๐ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม เว้นแต่จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการรัฐมนตรีประกาศกำหนด³⁸

มาตรา ๒๐๒๑ ผู้รับใบอนุญาตที่ประสงค์จะเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วม ตามประเภทที่ได้รับใบอนุญาต ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้สำนักงานทราบล่วงหน้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการรัฐมนตรีประกาศกำหนด³⁹

เมื่อสำนักงานได้รับหนังสือแจ้งขอเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วมแล้ว ให้สำนักงานนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบ ทั้งนี้ ในการอนุญาต คณะกรรมการรัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติตามก็ได้

ภายหลังได้รับแจ้งตามวรรคหนึ่งจนถึงเลิกประกอบธุรกิจ สำนักงานมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดๆ เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก็ได้⁴⁰

4.2.7 หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต

เนื่องด้วยมีการปรับปรุงรายละเอียดเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมดังที่ได้กล่าวไปข้างต้น รวมถึงการปรับคำนิยามใหม่ โดย “ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม ซึ่งประกอบด้วย ผู้ได้รับใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ผู้ได้รับใบอนุญาตการให้บริการออกตัวร่วม และผู้ได้รับใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม จึงมีการปรับปรุงให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ใหม่ที่กำหนด ดังนี้

มาตรา ๒๑๒๒ ให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้

(๒) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน ในกรณีที่เกิดความชำรุดเสียหายจะต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว

(๓) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่สำนักงานหรือคณะกรรมการร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงานหรือคณะกรรมการ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการสำนักงานประกาศกำหนด

(๔) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน

(๕) นำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา ๒๔

(๕๖) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

มาตรา ๒๒ ผู้ให้บริการขนส่งมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

³⁷ ต้นแบบจาก พ.ร.บ. การประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 มาตรา 55

³⁸ ต้นแบบจาก พ.ร.บ. การประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 มาตรา 58

³⁹ พ.ร.ก. การประกอบธุรกิจสินทรัพย์ดิจิทัล พ.ศ. 2561 มาตรา 32

⁴⁰ พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 มาตรา 15 วรรคสอง

- (๑) คำเนิการเพื่อให้ผู้ให้บริการตัวร่วมสามารถใช้บริการจากระบบตัวร่วมและระบบขนส่งของผู้ให้บริการขนส่งได้
- (๒) อำนาจความสะดวกแก่ผู้รับใบอนุญาตในการบำรุงรักษา รวมทั้งการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานและรายละเอียดของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม
- (๓) ให้ความร่วมมือกับผู้รับใบอนุญาตในการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่อยู่ในหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต
- (๔) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

4.2.8 การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

เนื่องด้วยได้ปรับเปลี่ยนบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) ให้มีอำนาจเฉพาะในด้านการกำหนดนโยบาย ไม่รวมถึงอำนาจในการกำกับดูแล ดังนั้น จึงตัดอำนาจกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมของ คนต. โดยเปลี่ยนเป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้ออกประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมแทน ซึ่งในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมนั้น จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่ คนต. กำหนดด้วย โดยมีรายละเอียดการปรับปรุงดังต่อไปนี้

มาตรา ๒๓ การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ⁴¹

การเก็บค่าโดยสารของผู้ให้บริการขนส่งต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการกำหนด และต้องไม่เกินอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการ⁴²

มาตรา ๒๔๒๓ ในการออกข้อบังคับเพื่อประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓ ให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้⁴³

- (๑) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่ง
- (๒) ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยมีกำไรที่สมเหตุสมผล ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการที่เป็นไปตามปกติในการประกอบธุรกิจ
- (๓) ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ
- (๔) ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ให้บริการเกินกว่าปกติ
- (๕) การแข่งขันที่เป็นธรรม

ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณตามวรรคหนึ่งไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุนหรือเทคโนโลยี ให้คณะกรรมการมีอำนาจปรับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๒๔ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม โดยให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๒๓

มาตรา ๒๕ ให้สำนักงานกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารร่วมที่ผู้ให้บริการขนส่งกำหนดให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๒๓⁴⁴

มาตรา ๒๕ ให้สำนักงานกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารร่วมที่ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วมกำหนดให้เป็นไปตามอัตราที่รัฐมนตรีกำหนดตามมาตรา ๒๔

⁴¹ ปรับจาก พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 41/130 วรรคสอง

⁴² ปรับจาก พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 41/130 วรรคสาม

⁴³ ปรับจาก พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 41/131

⁴⁴ ดัดแปลงจาก พ.ร.บ. การประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 มาตรา 66

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าอัตราค่าโดยสารร่วมไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุนหรือเทคโนโลยี คณะกรรมการมีอำนาจปรับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมหรือปรับอัตราค่าโดยสารร่วม⁴⁵

มาตรา ๒๖ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วมเรียกเก็บค่าโดยสารซึ่งชำระด้วยตัวร่วมเกินกว่าอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๔

มาตรา ๒๗ ผู้ให้บริการขนส่งต้องประกาศอัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศ⁴⁶

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ให้บริการขนส่งเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ

4.2.9 กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

สำหรับการปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมนั้น มีประเด็นที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1) การปรับปรุงแหล่งที่มาของเงินกองทุน

ร่างกฎหมายฉบับรับฟังความคิดเห็นได้กำหนดให้แหล่งที่มาของเงินกองทุนประกอบด้วย 9 แหล่ง อย่างไรก็ตาม เมื่อได้รับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องแล้ว พบว่ามีแหล่งที่มาของเงินกองทุนบางประเด็นที่อาจไม่สามารถดำเนินการได้ ประกอบด้วย

- เงินรายได้ที่ได้รับจากสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาลตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เนื่องจากต้องได้รับความยินยอมจากหน่วยงานเจ้าของเงินด้วย ซึ่งอาจทำให้การดำเนินการจัดตั้งกองทุนมีความล่าช้า
- เงินกู้ โดยกำหนดให้กองทุนต้องมีจำนวนเงินเพียงพอเพื่อใช้ในการบริหารจัดการกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเมื่อรวมกับเงินกู้แล้วต้องไม่เกินจำนวนสี่หมื่นล้านบาท หากกองทุนมีจำนวนเงินไม่เพียงพอเพื่อดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ให้ สนข. โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการและโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจกู้ยืมเงินเป็นจำนวนสองหมื่นล้านบาท ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในทางปฏิบัติแล้วพบว่า สนข. ในฐานะส่วนราชการ มีข้อจำกัดในการดำเนินการดังกล่าว แตกต่างกับกรณีสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นต้นแบบ ดังนั้น จึงไม่สามารถดำเนินการได้
- นอกจากนี้ ได้ปรับปรุงรายละเอียดของแหล่งที่มาของเงินกองทุนที่ได้รับจากผู้ได้รับใบอนุญาต โดยแยกพิจารณาออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 เงินที่ผู้รับใบอนุญาตต้องนำส่งเงินเข้ากองทุน โดยให้หักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม และส่วนที่ 2 เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณีมีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน

ดังนั้น จึงได้ปรับปรุงร่างกฎหมายในส่วนแหล่งที่มาของเงินกองทุน ดังต่อไปนี้

มาตรา ๓๐๒๔ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

⁴⁵ ปรับจาก พ.ร.บ. การประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 มาตรา 67

⁴⁶ ต้นแบบจาก พ.ร.บ. การประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 มาตรา 69

(๓) เงินรายได้ที่ได้รับจากสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาลตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด⁴⁷

(๔๓) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต

(๔) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๒๙

(๕) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๓๒

(๕) เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด

(๖) เงินกู้ตามมาตรา ๓๓⁴⁸

(๓๖) ค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ การนำส่งเงินค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

(๔๗) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน

(๔๘) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินอุดหนุนตาม (๒) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น

เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

มาตรา ๓๓ กองทุนต้องมีจำนวนเงินเพียงพอเพื่อใช้ในการบริหารจัดการกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเมื่อรวมกับเงินกู้ตามวรรคสองแล้วต้องไม่เกินจำนวนสี่หมื่นล้านบาท

เมื่อกองทุนมีจำนวนเงินไม่เพียงพอเพื่อดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของกองทุนตามมาตรา ๒๙ ให้สำนักงานโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการและโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจกู้ยืมเงินเป็นจำนวนสองหมื่นล้านบาท ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

การเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินตามวรรคหนึ่งและกรอบวงเงินกู้ตามวรรคสองให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ ให้กระทำได้โดยการตราพระราชกฤษฎีกา⁴⁹

มาตรา ๓๒ ให้ผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่งนำส่งเงินเข้ากองทุนโดยหักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม หรือรายได้ของผู้ให้บริการขนส่งเอกชนรายใหม่เมื่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งเอกชนรายใหม่ในระบบตัวร่วมต้องส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๙ ให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดภายใต้กรอบ โดยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนให้หักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม

ทั้งนี้ ในส่วนของแหล่งที่มาของเงินกองทุนเพิ่มเติม ได้พิจารณาแนวทางอื่นๆ ที่อาจดำเนินการได้ โดยประเด็นที่น่าสนใจ ได้แก่ กรณี “การจัดเก็บเงินเพิ่มจากผู้มีหน้าที่เสียภาษีตามร่างพระราชบัญญัติภาษีการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ พ.ศ.” ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดให้บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลดังต่อไปนี้ มีหน้าที่เสียภาษี ได้แก่

⁴⁷ ดัดแปลงจาก พ.ร.บ. กองทุนเพื่อความเสมอภาคทางการศึกษา พ.ศ. 2561 มาตรา 6 (4)

⁴⁸ ดัดแปลงจาก พ.ร.บ. กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2562 มาตรา 6 (4)

⁴⁹ ดัดแปลงจาก พ.ร.บ. กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2562 มาตรา 26

- เป็นเจ้าของที่ดินหรือครอบครองที่ดินอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ หรือ
- เป็นเจ้าของห้องชุดที่ใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ที่มีมูลค่าสูงกว่า 50 ล้านบาท หรือ
- เป็นผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นเจ้าของห้องชุดเพื่อการจำหน่าย
- ซึ่งอยู่รอบพื้นที่ที่มีโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ

โดยที่ “โครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ” ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ท่าเรือ สนามบิน โครงการทางด่วนพิเศษ และโครงการอื่นๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยพื้นที่จัดเก็บภาษีกำหนดไว้ไม่เกิน 5 กิโลเมตรรอบพื้นที่โครงการฯ โดยให้ “กรมที่ดิน” และ “องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” ที่มีโครงการฯ ตั้งอยู่ เป็นหน่วยงานจัดเก็บภาษี

สำหรับ เงินภาษีที่จัดเก็บได้ เมื่อหักส่วนลดหรือค่าใช้จ่ายแล้วให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ดังนั้น แนวทางการหาเงินทุนสำหรับกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม แนวทางแรก กระทรวงคมนาคมอาจของบประมาณจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อจัดสรรให้กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เนื่องด้วยการจัดเก็บภาษีในเรื่องนี้ทำให้ภาครัฐมีงบประมาณเพิ่มขึ้น

นอกจากนั้น แนวทางที่ 2 ได้แก่ การกำหนดให้ผู้มีหน้าที่เสียภาษีตามร่างพระราชบัญญัติภาษีการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ พ.ศ. มีหน้าที่ส่งเงินเข้ากองทุนพัฒนาระบบตัวร่วม ดังตัวอย่างของกรณีกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มาตรา 27 ที่กำหนดให้ผู้ผลิตและจำหน่ายเชื้อเพลิงซึ่งเป็นโรงกลั่น ผู้นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง หรือผู้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียม จะต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ มิใช่กรณีการเก็บภาษีเพิ่มเติม จึงไม่ต้องห้ามตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลัง พ.ศ. 2561 (มาตรา 26) ที่กำหนดให้ทำได้ เฉพาะกรณีเป็นรายได้ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเท่านั้น แต่เป็น “การกันเงินรายได้” เพื่อให้หน่วยงานของรัฐนำไปใช้ตามวัตถุประสงค์ หรือเพื่อการใดเป็นการเฉพาะ สามารถกระทำได้เมื่อมีกฎหมายให้อำนาจ (มาตรา 35)

สำหรับการดำเนินการของแนวทางที่ 2 นั้น อาจกำหนดในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ในส่วนของกองทุน ให้มีแหล่งที่มาจากเงินเพิ่มที่ส่งเข้ากองทุน จากผู้เป็น (1) เจ้าของที่ดินหรือครอบครองที่ดินอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ หรือ (2) เป็นเจ้าของห้องชุดที่ใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ที่มีมูลค่าสูงกว่า 50 ล้านบาท หรือ (3) เป็นผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นเจ้าของห้องชุดเพื่อการจำหน่าย ซึ่งอยู่รอบพื้นที่ที่มีโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ อย่างไรก็ตาม มีข้อจำกัด คือ จำเป็นต้องผลักดันร่าง พ.ร.บ. ภาษีการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ พ.ศ. ให้มีผลก่อน เพื่อลดปัญหากับผู้มีหน้าที่เสียภาษี ซึ่งอาจส่งผลกับการผลักดันร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ล่าช้าออกไป

2) การปรับปรุงรายละเอียดของกองทุน

นอกจากนี้ ที่ปรึกษาได้ปรับปรุงรายละเอียดของกองทุน เพิ่มเติมในประเด็นดังต่อไปนี้

- ให้เงินกองทุนนำฝากกระทรวงการคลังหรือธนาคารที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามที่คณะกรรมการกำหนด
- ในกรณีการดำเนินการกิจการของกองทุนไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป ให้คณะกรรมการเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการยุบเลิกกองทุน

มาตรา ๓๔ ในกิจการของกองทุนที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นผู้แทนกองทุน เพื่อการนี้ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะมอบหมายให้บุคคลใดปฏิบัติงานในเรื่องใดแทนก็ได้ แต่ต้องเป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๑ เงินกองทุนให้นำฝากกระทรวงการคลังหรือธนาคารที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามที่คณะกรรมการกำหนด⁵⁰

⁵⁰ พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 มาตรา 31

มาตรา ๓๕๓๒ ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงิน แสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของกองทุนได้อย่างถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป⁵¹

มาตรา ๓๖๓๓ ให้สำนักงานจัดทำรายงานการเงินของกองทุนส่งผู้สอบบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี⁵²

บัญชีของกองทุนให้เป็นไปตามปีงบประมาณ เว้นแต่คณะกรรมการจะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น

มาตรา ๓๗๓๔ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของกองทุนในรอบปีบัญชี⁵³

ให้ผู้สอบบัญชีของกองทุนทำรายงานการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี

ให้สำนักงานนำส่งรายงานการเงินพร้อมด้วยรายงานการสอบบัญชีต่อกระทรวงการคลังภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชี

มาตรา ๓๘๓๕ ให้สำนักงานจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในเพื่อตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ของกองทุน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด⁵⁴

มาตรา ๓๖ ในกรณีที่การดำเนินการกิจการของกองทุนไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป ให้คณะกรรมการเสนอต่อ คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการยุบเลิกกองทุน⁵⁵

เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบด้วย ให้กองทุนยุบเลิกเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติ

มาตรา ๓๗ เมื่อยุบเลิกกองทุนแล้ว ให้ทำการตรวจสอบทรัพย์สินและชำระบัญชี รวมทั้งการโอนหรือจำหน่าย ทรัพย์สินที่ยังคงเหลืออยู่ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด⁵⁶

ในระหว่างการจัดชำระบัญชี ให้ถือว่ากองทุนยังคงอยู่ตราบเท่าเวลาที่จำเป็นเพื่อการชำระบัญชี

มาตรา ๓๘ การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนให้นำบัญชีผู้ถือหุ้นที่ด้วยการประเมินผลตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียนมาใช้บังคับโดยอนุโลม

4.2.10 บทเฉพาะกาล

ที่ปรึกษาได้ปรับปรุงบทเฉพาะกาลใน 3 ประเด็น ดังต่อไปนี้

- เพิ่มเติมบทเฉพาะกาลให้คณะรัฐมนตรีจัดสรรเงินให้แก่กองทุนตามความจำเป็น
- ปรับปรุงรายละเอียดการขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้
- ปรับปรุงรายละเอียดการดำเนินการบังคับใช้อัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๕๕ ในวาระเริ่มแรกให้คณะรัฐมนตรีจัดสรรเงินให้แก่กองทุนตามความจำเป็น

มาตรา ๕๗ ให้บริษัทที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วมที่ได้ดำเนินการก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเก้าสิบวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

⁵¹ พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 มาตรา 32

⁵² พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 มาตรา 33

⁵³ พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 มาตรา 34

⁵⁴ พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 มาตรา 35

⁵⁵ พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 มาตรา 36

⁵⁶ พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 มาตรา 37

หากบริษัทดังกล่าวไม่ดำเนินการขอรับใบอนุญาตภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง จะถือว่าบริษัทดังกล่าวไม่เคยได้รับใบอนุญาตมาก่อน และให้ดำเนินการขออนุญาตตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขภายใต้พระราชบัญญัติต่อไป

มาตรา ๕๖ เมื่อสำนักงานได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามมาตรา ๑๔ (๔) (ก) แล้วให้ผู้ประสงค์ดำเนินการให้บริการระบบตัวร่วม ต้องมายื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่สำนักงานได้ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา ๑๔ (๔) ทั้งนี้ รัฐมนตรีต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอรับใบอนุญาต^{๕๗}

มาตรา ๕๘๕๗ เมื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีได้ออกข้อบังคับว่าด้วยประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓๒๔ แล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์อัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการรัฐมนตรีกำหนด โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ข้อบังคับว่าด้วยประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓ ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนรายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสิบวันนับตั้งแต่วันที่ประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ดังกล่าว

ทั้งนี้ รายละเอียดของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่ดำเนินการแก้ไขแล้ว แสดงในภาคผนวก ผ ๒ (ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น))

4.3 การปรับปรุงร่างกฎหมาย (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) ต่อคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งขึ้น โดยที่ผ่านมาได้มีการจัดประชุมและรับฟังความเห็นทั้งสิ้นจำนวน 3 ครั้ง ดังนี้

- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565
- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2566
- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2566

โดยที่การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ทั้ง 3 ครั้ง มีความเห็นและข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยมีรายละเอียดซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

4.3.1 การดำเนินการตามความเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมครั้งที่ 1/2565

คณะกรรมการฯ ได้มีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะให้ดำเนินการปรับปรุงร่างกฎหมายให้มีความเหมาะสมก่อนจะนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังตารางที่ 4.3-1

⁵⁷ พ.ร.บ. การประกอบกิจการโทรคมนาคม พ.ศ. 2544 มาตรา 81

ตารางที่ 4.3-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2565

หมวด/มาตราที่เกี่ยวข้อง	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.	หลักการและเหตุผลควรกล่าวถึงประโยชน์ของประชาชนว่ามีความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยราคาเหมาะสมเป็นปัจจัยแรก ส่วนปัจจัยรองเป็นเรื่องมาตรฐานและเทคโนโลยี
มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้ “ตัวร่วม” หมายความว่า รูปแบบการชำระค่าโดยสารหรือบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ไม่ว่าด้วยการใช้บัตรหรือสิ่งอื่นใดแทนการใช้บัตรก็ตาม	นิยามคำว่าตัวร่วม ควรครอบคลุมค่าธรรมเนียม เพื่อให้สอดคล้องกับนิยาม “ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม
มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกประกาศและกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ควรเห็นชอบ ไม่ควรเป็นผู้ออกประกาศและกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม
มาตรา 5 ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย (4) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วม จำนวนไม่เกินสี่คน ทั้งนี้ ให้แต่งตั้งจากผู้แทนสภาองค์กรของผู้บริโภคจำนวนหนึ่งคน	ควรปรับแก้ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในส่วนผู้แทนสภาองค์กรของผู้บริโภคให้เป็นกรรมการโดยตำแหน่งแทน และปรับจำนวนกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจาก “จำนวนไม่เกินสี่คน” เป็น “จำนวนสามคน”
มาตรา 9 คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้ (1) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้ง ในกิจการที่เกี่ยวข้อง (2) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อบริการอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง (3) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา 23 (4) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนระบบตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการการขนส่งสาธารณะ (5) มอบหมายสำนักงานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เพื่อกำหนดนโยบายหรือการพัฒนา ระบบตัวร่วม (6) ออกระเบียบเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุนรวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราส่งเงินเข้ากองทุนของผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่ง (7) อนุมัติการจ่ายเงินจากกองทุน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และเพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม รวมถึงสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม (8) ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้งประเมินความคุ้มค่าในการให้การสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งการอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง (9) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย	- คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) มีอำนาจกำหนดแนวทาง การคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม แต่การใช้อัตราเท่าไรให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศ คนต. จึงกำหนดแค่วิธีการคำนวณ ซึ่งรัฐมนตรีฯ ควรเห็นชอบไม่ควรเป็นผู้ประกาศอัตราค่าโดยสารร่วม - การที่ คนต. ไม่มีอำนาจออกใบอนุญาต เห็นว่าจะทำให้อำนาจของคณะกรรมการชุดนี้จะมีบทบาทน้อย และอาจไม่จำเป็นต้องมี - เพื่อให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 การอนุมัติการจ่ายเงินควรเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารกองทุน ซึ่งการให้ คนต. ทำหน้าที่ดังกล่าวจะเหมาะสมหรือไม่ เนื่องจาก คนต. เป็นคณะกรรมการชุดใหญ่ซึ่งอาจไม่มีความคล่องตัวในการดำเนินการอนุมัติจ่ายเงินกองทุน - การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนไม่ควรเป็นอำนาจของ คนต. แต่มีกระบวนการใน พ.ร.บ. การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 ดังนั้น ไม่ควรเป็นหน้าที่ของ คนต.

ตารางที่ 4.3-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2565 (ต่อ)

หมวด/มาตราที่เกี่ยวข้อง	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
มาตรา 14 ให้สำนักงานรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้ (4) ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ (ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม	พึงตระหนักว่ามาตรฐานทางเทคโนโลยีที่ประกาศใช้ จะไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานในอนาคต
มาตรา 15 ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ	การที่ คนต. ไม่มีอำนาจออกใบอนุญาต เห็นว่าจะทำให้อำนาจของคณะกรรมการชุดนี้จะมีบทบาทน้อย และอาจไม่จำเป็นต้องมีเห็นว่าการออกใบอนุญาตควรเป็นหน้าที่ของ คนต.
มาตรา 22 ให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้ ฯลฯ มาตรา 44 ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข หรือคำสั่งตามที่กำหนดในมาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 19 มาตรา 20 มาตรา 21 และมาตรา 22 ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาท ตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง มาตรา 46 ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งผู้ใดไม่แก้ไขปัญหจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา 22 (4) ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามคำสั่งของสำนักงานตามมาตรา 14 (8) โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง	เหตุใดจึงตัดมาตรา 22 ของร่าง พ.ร.บ. ฉบับเดิมที่กำหนดให้ในกรณีที่ มีการออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการที่เกี่ยวข้องหรือกิจการต่อเนื่องกับระบบขนส่งหรือระบบตัวร่วมแล้ว ให้นำหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่ของ บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม และหน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่ง มาใช้บังคับโดยอนุโลม ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษทางปกครอง
มาตรา 23 ให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม ฯลฯ มาตรา 24 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม โดยให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม ตามที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา 23	ควรพิจารณาอำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กับอำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามกฎหมายอื่นๆ โดยเฉพาะร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. รวมถึงประเด็นการประกาศอัตราค่าโดยสารร่วม โดยออกเป็นประกาศกระทรวงคมนาคมนั้น มีความเหมาะสมหรือไม่
มาตรา 28 กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้ (2) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี เงินอุดหนุนตาม (2) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง	ไม่ควรมีความตามวรรคสาม เพื่อความสอดคล้องกับ พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 อย่างไรก็ตาม มาตรา 25 ของ พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ระบุว่า “การเสนอกฎหมายที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐไม่ต้องนำเงินรายได้หรือเงินอื่นใดส่งคลัง ให้กระทำได้เฉพาะในกรณีมีความจำเป็นและเกิดประโยชน์ในการที่หน่วยงานของรัฐนั้นจะมีเงินเก็บไว้เพื่อการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของตน โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง ก่อนเสนอกฎหมายต่อคณะรัฐมนตรี”
มาตรา 31 เงินกองทุนให้นำฝากกระทรวงการคลังหรือธนาคารที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามที่คณะกรรมการกำหนด มาตรา 32 ให้สำนักงานวางแผนและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงิน แสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของกองทุนได้อย่างถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป มาตรา 33 ให้สำนักงานจัดทำรายงานการเงินของกองทุนส่งผู้สอบบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีของผู้ของกองทุนให้เป็นไปตามปีงบประมาณ เว้นแต่คณะกรรมการจะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น	- ข้อความ “หรือธนาคารที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามที่คณะกรรมการกำหนด” ควรตัดออก เพื่อความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 - ข้อความ “ตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป” ควรปรับเป็น “ตามมาตรฐานการบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐตามที่กระทรวงการคลังกำหนด” - ไม่ควรมีความ “เว้นแต่คณะกรรมการจะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น” เพื่อความสอดคล้องกับ พ.ร.บ. การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558
มาตรา 38 คณะกรรมการมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการของผู้รับใบอนุญาตได้ ฯลฯ	ควรระบุขั้นตอนการเพิกถอนใบอนุญาตให้มีความชัดเจน

ตารางที่ 4.3-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2565 (ต่อ)

หมวด/มาตราที่เกี่ยวข้อง	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
มาตรา 48 ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับใบอนุญาตตามมาตรา 15 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสามหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่ มาตรา 49 ผู้มีหน้าที่นำส่งเงินเข้ากองทุนผู้ใดโดยเจตนาหลีกเลี่ยงหรือพยายามหลีกเลี่ยงไม่ส่งเงินเข้ากองทุน หรือส่งเงินไม่ครบตามจำนวนที่ต้องส่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าเท่าถึงยี่สิบเท่าของเงินที่จะต้องนำส่งกองทุน หรือทั้งจำทั้งปรับ	ควรพิจารณาจำเป็นของการกำหนดโทษอาญา และให้พิจารณาเพิ่มเติมถึงแนวคิดการปรับเป็นพินัย ตามร่าง พ.ร.บ. ว่าด้วย การปรับเป็นพินัย พ.ศ. ที่กำลังจะออกในไม่ช้า
มาตรา 56 เมื่อสำนักงานได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามมาตรา 14 (4) (ก) แล้วให้ผู้ประสงค์ดำเนินการให้บริการระบบตัวร่วม ต้องมายื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่สำนักงานได้ออกประกาศระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา 14 (4) ทั้งนี้ รัฐมนตรีต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอรับใบอนุญาต มาตรา 57 เมื่อรัฐมนตรีได้ออกประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา 24 แล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญา ..ฯ. ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน ..ฯ. ทั้งนี้ ให้รายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงาน ..ฯ. ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสิบวัน	- ควรมีบทเฉพาะกาลรองรับ ในกรณีที่ผู้ประกอบการดำเนินการตามเดิม เช่น บัตร Rabbit ที่ปัจจุบันเป็นลักษณะที่ใช้ตัวร่วมได้ ทั้งระบบรถไฟฟ้าและรถโดยสารประจำทาง - ควรมีการทบทวนจำนวนวันที่กำหนดว่าทำได้จริงหรือไม่ และการแก้ไขสัญญาสัมปทานจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนใน พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 จึงเห็นว่าจะไม่สามารถเจรจาให้แล้วเสร็จภายใน 180 วันได้ และหากไม่สำเร็จแล้วจะเกิดผลอย่างไร

ที่มา: ที่ปรึกษา

นอกจากนี้ เพื่อให้การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีความครบถ้วนและถูกต้องในประเด็นเชิงกฎหมาย ทาง สนข. และที่ปรึกษาจึงได้มีการหารือร่วมกับผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนออันนำมาสู่การปรับปรุงร่างกฎหมายฉบับนี้ ทั้งนี้ ได้มีการหารือทั้งสิ้นจำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 และวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยสรุปประเด็นจากการหารือได้ดังตารางที่ 4.3-2

ตารางที่ 4.3-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 และเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	แนวทางการดำเนินการ
หลักการและเหตุผล ควรมุ่งแสดงประโยชน์ที่เกิดจากกฎหมายแก่ประชาชนเป็นลำดับต้น	• รับทราบและดำเนินการความเห็น
ความจำเป็นในการมีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) เนื่องจากมีอำนาจน้อยเกินไป	• คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมีบทบาทในการกำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์ค่านวนอัตราค่าโดยสารร่วม
ปัญหาความชัดเจนในเรื่องอำนาจหน้าที่ระหว่างระบบตัวร่วมและกรมการขนส่งทางราง	• เห็นว่าเป็นอำนาจที่ต่างกันระหว่างอัตราสูงสุดกับอัตราร่วม
ควรพิจารณาความจำเป็นของการกำหนดโทษอาญา และให้พิจารณาเพิ่มเติมถึงแนวทางการปรับเป็นพินัย	• รับทราบ และดำเนินการยกเลิกบทบัญญัติเรื่องโทษ
การออกใบอนุญาตควรเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	• เห็นว่าคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเป็นฝ่ายกำหนดนโยบาย จึงควรให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้ออกใบอนุญาต
การใช้ระบบใบอนุญาต อาจเป็นข้อจำกัดในการเข้าร่วมระบบตัวร่วมของผู้ประกอบการ	• ใช้ระบบใบอนุญาต ใช้รูปแบบภาคสมัครใจ โดยไม่มีโทษ
การจัดหาเงินทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ควรสอดคล้องตาม มาตรา 27 ของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ.2561 และพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558	• รับทราบ และจะดำเนินการตามขั้นตอนของ มาตรา 27 ต่อไป ในการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

ที่มา: ที่ปรึกษา

จากผลสรุปความคิดเห็นที่ได้จากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2565 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 และเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 ที่ปรึกษาได้ดำเนินการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) เพิ่มเติมในประเด็นที่เห็นว่าสามารถดำเนินการได้ รวมถึงชี้แจงประเด็นคำถามซึ่งเห็นควรยืนยันในหลักการเดิม โดยมีรายละเอียดการดำเนินการดังต่อไปนี้

1) หลักการและเหตุผล

อนุกรรมการในคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นว่าการเขียนหลักการและเหตุผล ควรกล่าวถึงประโยชน์ของประชาชนว่ามีความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยราคาเหมาะสม เป็นปัจจัยแรก ส่วนปัจจัยรองเป็นเรื่องมาตรฐานและเทคโนโลยี ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงปรับปรุงหลักการและเหตุผลใหม่ ดังนี้

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารมีหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนเป็นผู้ให้บริการจำนวนหลายแห่ง ซึ่งหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนผู้ให้บริการดังกล่าวแต่ละรายต่างมีระบบการบริหารจัดการที่แยกออกจากกันในการจัดเก็บค่าโดยสารหรือจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยใช้บัตรโดยสารหรือบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่เติมเงินได้และใช้ชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้บริการจำเป็นต้องมีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรือชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ของทุกหน่วยงานรัฐหรือเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการเกือบทุกราย ส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้บริการจึงอาจไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วและประหยัดรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงจากการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีอยู่จำนวนมากและอาจแตกต่างกันหรือต้องเสียเวลาหรือรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงถ้าต้องชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวทั้งหมดในการเดินทาง รวมทั้งอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรหรือการขนส่งที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการและสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในการให้สิทธิประโยชน์และการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ผู้ใช้บัตรหรือตัวร่วม รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตัวร่วม ซึ่งใช้บัตรหรือตัวร่วมในการชำระค่าเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะซึ่งดำเนินการโดย

หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนผู้ให้บริการด้านการขนส่งหรือการจราจรต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ และสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในการให้สิทธิประโยชน์และการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ผู้ใช้บัตร หรือตัวร่วม รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทำให้โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในเมืองนั้น เปรียบเสมือนเป็นโครงข่ายเดียวกันภายใต้กลไกการกำกับดูแลและ การจัดการรายได้จากค่าโดยสารที่ชัดเจนและเป็นธรรม นอกจากนี้ เพื่อจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมเพื่อวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึงเพื่อสนับสนุน การดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม จึงจำเป็นต้องตรา พระราชบัญญัตินี้

2) คำนิยาม

อนุกรรมการในคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นว่า คำนิยามของคำว่า “ตัวร่วม” ควรครอบคลุมค่าธรรมเนียม เพื่อให้สอดคล้องกับนิยาม “ระบบตัวร่วม” ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้ ปรับปรุงและเพิ่มเติมคำนิยามที่มีความสำคัญเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“ตัวร่วม” หมายความว่า รูปแบบการชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะ ทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ไม่ว่าด้วยการใช้บัตรหรือสิ่งอื่นใดแทนการใช้บัตรก็ตาม

“ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

3) องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

อนุกรรมการในคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นว่า ควรปรับแก้ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในส่วนผู้แทนสภาองค์กรของผู้บริโภคเป็นกรรมการโดยตำแหน่งแทน และปรับจำนวน กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจาก “จำนวนไม่เกินสี่คน” เป็น “จำนวนสามคน” ซึ่งที่ปรึกษาได้ปรับปรุงตามความเห็น โดยมี รายละเอียดการปรับปรุง ดังนี้

มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย

(๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ

(๓) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงมหาดไทย เลขาธิการสภาพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ประธานสภาองค์กรของผู้บริโภค ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่น ที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วม จำนวนไม่เกินสี่สามคน ทั้งนี้ให้แต่งตั้งจากผู้แทนสภาองค์กรของผู้บริโภค จำนวนหนึ่งคน

ให้ผู้ว่าการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้มอบหมาย ข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

4) อำนาจของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

• อำนาจเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมและการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

อนุกรรมการในคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) มีอำนาจกำหนดแนวทางการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม แต่การใช้อัตราค่าโดยสารให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศ ดังนั้น คนต. จึงกำหนดแค่วิธีการคำนวณ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมควรเป็นผู้เห็นชอบ ไม่ควรเป็นผู้ประกาศอัตราค่าโดยสารร่วม และการที่ คนต. ไม่มีอำนาจออกใบอนุญาต เห็นว่าจะทำให้อำนาจของคณะกรรมการชุดนี้มีบทบาทน้อย จึงอาจไม่จำเป็นต้องมี

เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า แม้ว่า คนต. จะไม่มีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม รวมถึงอำนาจในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม อย่างไรก็ตาม คนต. ยังมีบทบาทสำคัญในการให้ความเห็นชอบทั้งในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม กล่าวคือ ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของ คนต. นอกจากนี้ ในการประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนั้น ยังต้องกำหนดให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่ คนต. กำหนด โดยมีตัวอย่างการดำเนินการในลักษณะคล้ายกัน ได้แก่ “คณะกรรมการการบินพลเรือน”⁵⁸ ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้ดังต่อไปนี้

มาตรา ๔๑/๑๒๔ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนรับผิดชอบในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ กิจการการบินพลเรือนที่ต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ มีดังนี้

- (๑) การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์
- (๒) การทำงานทางอากาศ
- (๓) การบินทั่วไปตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด
- (๔) กิจการการบินพลเรือนอื่นที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด

มาตรา ๔๑/๑๒๕ ผู้ใดจะประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๔ จะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ในการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขหรือข้อกำหนดใดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามก็ได้

คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาต รวมทั้งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการต่ออายุใบอนุญาต การพิจารณาอนุญาต แบบใบอนุญาต และอายุใบอนุญาต ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

นอกจากนี้ ประเด็นการกำหนดอัตราค่าโดยสาร พบว่าคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจในการกำหนดอัตราขนส่ง ดังนี้

มาตรา ๔๑/๑๓๐ การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะ

การกำหนดค่าโดยสารและค่าระวางของอากาศยานขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

⁵⁸ คณะกรรมการการบินพลเรือน ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และกรรมการอื่นอีกจำนวนเจ็ดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ โดยต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านการบินพลเรือน จำนวนไม่น้อยกว่าสามคน และให้ผู้อำนวยการ เป็นกรรมการและเลขานุการ

การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางของผู้ประกอบการอากาศยานขนส่ง และต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยบริการเดินอากาศ

จึงเห็นได้ว่าอำนาจของ ค.น.ต. นั้น มีความคล้ายคลึงกับกรณีคณะกรรมการการบินพลเรือน ด้วยเหตุนี้ ที่ปรึกษาจึงเห็นว่าอำนาจของ ค.น.ต. มีเพียงพอแล้ว และมีความจำเป็นในการจัดตั้งคณะกรรมการชุดนี้ ที่ปรึกษาจึงขอยืนยันหลักการตามที่เสนอในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) ทั้งนี้ รายละเอียดเรื่องการออกใบอนุญาตประกอบกิจการและการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมจะได้กล่าวต่อไป

- **อำนาจหน้าที่ในเรื่องกองทุน**

อนุกรรมการในคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นเพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 ดังนั้น การอนุมัติการจ่ายเงินจึงควรเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารกองทุน ซึ่งการให้ ค.น.ต. ร่วมทำหน้าที่ดังกล่าวจะเหมาะสมหรือไม่ เนื่องจาก ค.น.ต. เป็นคณะกรรมการชุดใหญ่ซึ่งอาจไม่มีความคล่องตัวในการดำเนินการอนุมัติจ่ายเงินกองทุน รวมถึงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนไม่ควรเป็นอำนาจของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเช่นกัน

ที่ปรึกษาได้พิจารณาพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 โดยพบว่าในมาตรา 5 วางหลักว่า ทุนหมุนเวียนใดที่มีกฎหมายกำหนดบทบัญญัติในเรื่องใดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ให้การดำเนินงานของทุนหมุนเวียนนั้นเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายมิได้บัญญัติไว้ให้นำบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับ

เมื่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติเรื่องกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (ทุนหมุนเวียน) เอาไว้เป็นการเฉพาะแล้ว การดำเนินงานของกองทุนเป็นไปตามที่ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนด เว้นแต่ในกรณีที่มิได้บัญญัติไว้ให้นำบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 มาใช้บังคับ

ที่ปรึกษาเห็นว่ากรณีการกำหนดให้ “คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม” ทำหน้าที่เป็น “คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน” นั้น สามารถกระทำได้นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมกับองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 พบว่าสอดคล้องกัน ดังสรุปในตารางที่ 4.3-3

ตารางที่ 4.3-3 การเปรียบเทียบองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 กับองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

องค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน	องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม
• หัวหน้าหน่วยงานของรัฐที่มีทุนหมุนเวียน (ประธานกรรมการ)	• รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (ประธานกรรมการ)
• ผู้แทนกระทรวงการคลัง (กรรมการ)	• ปลัดกระทรวงการคลัง
• ผู้แทนสำนักงบประมาณ (กรรมการ)	• ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
• ผู้แทนหน่วยงานของรัฐที่มีทุนหมุนเวียน ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล (กรรมการ)	• อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือ กปถ.)
• กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกิน 3 คน ซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง	• กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกิน 3 คน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง
• ผู้บริหารทุนหมุนเวียนเป็นกรรมการและเลขานุการ	• ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร • ปลัดกระทรวงคมนาคม • ปลัดกระทรวงมหาดไทย • เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ • อธิบดีกรมการขนส่งทางราง • อธิบดีกรมเจ้าท่า • เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค • ประธานสภาองค์กรของผู้บริโภค • ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร • อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

ที่มา: ที่ปรึกษา

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาการดำเนินการที่ผ่านมา ที่กำหนดให้คณะกรรมการระดับนโยบายทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนนั้นพบว่า กรณี “คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย” ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ตามพระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 ที่กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายชุดดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับกองทุน ดังนี้

- อนุมัติการจ่ายเงินสนับสนุนจากกองทุน (มาตรา 6 (6))
- ออกระเบียบเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงิน และการเก็บรักษาเงินของกองทุน (มาตรา 6 (8))
- ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้ง ประเมินความคุ้มค่าในการให้สิทธิและประโยชน์แก่ผู้ได้รับการส่งเสริมพร้อมทั้งรายงานผลการประเมินดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี (มาตรา 6 (9))

ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงขอยืนยันหลักการตามที่เสนอในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง) ภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2)

5) การใช้ระบบใบอนุญาตและอำนาจในการออกใบอนุญาต

อนุกรรมการในคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นว่าการที่ คนต. ไม่มีอำนาจออกใบอนุญาต เห็นว่าจะทำให้อำนาจของคณะกรรมการชุดนี้มีบทบาทน้อย และอาจไม่มีความจำเป็น โดยเห็นว่าการออกใบอนุญาตควรเป็นหน้าที่ของ คนต. นั้น ทั้งนี้ ที่ปรึกษาเห็นว่าอำนาจในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการตัวร่วม ควรเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เนื่องจาก คนต. มีบทบาทในการเป็นคณะกรรมการกำหนดนโยบายจึงควรแยกภารกิจด้านการกำหนดนโยบายออกจากการกำกับดูแล ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของผู้เกี่ยวข้องในการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 โดยที่ปรึกษามีแนวทางการร่างกฎหมายมาจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ดังนี้

มาตรา ๔๑/๑๒๕ ผู้ใดจะประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๔ จะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ในการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขหรือข้อกำหนดใดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการขนส่งเพื่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามก็ได้

ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงขอยืนยันหลักการตามที่เสนอในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2)

6) การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

อนุกรรมการในคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นว่าจะต้องพิจารณาอำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กับอำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามกฎหมายอื่นๆ โดยเฉพาะร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. รวมถึงประเด็นการประกาศอัตราค่าโดยสารร่วม โดยออกเป็นประกาศกระทรวงคมนาคมนั้น มีความเหมาะสมหรือไม่

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (ฉบับผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญ) พบว่าร่างพระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติในเรื่องอัตราค่าโดยสารเอาไว้ดังนี้

มาตรา ๖๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินอื่นที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นในการขนส่งทางรางจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ให้เป็นไปตามอัตราที่ผู้ได้รับใบอนุญาตกำหนด แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินอื่นที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นของผู้ได้รับใบอนุญาต ต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และต้องสอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจและประเภทของการให้บริการ

ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกาศอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าขนส่ง อัตราค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินอื่นที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และอัตราค่าบริการอื่นให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวันก่อนวันที่จะบังคับใช้อัตรา

มาตรา ๖๔ ในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินอื่นที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นตามมาตรา ๖๓ วรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการคำนึงถึงหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- (๑) ภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไป เช่น ภาวะเงินเฟ้อ
- (๒) การคำนึงถึงสิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก หรือคนพิการ ผู้ด้อยโอกาส
- (๓) การบูรณาการค่าโดยสารระหว่างค่าโดยสารรถขนส่งทางรางกับการให้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น
- (๔) หลักเกณฑ์อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้คณะกรรมการเปิดเผยสูตรหรือวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินอื่นที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น รวมทั้งข้อมูลค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ

จากบทบัญญัติมาตรา 63 และ 64 ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เห็นได้ว่า คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางนั้น มีอำนาจประกาศกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินอื่นที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น รวมถึง ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงด้วย เห็นได้ว่า กรณีดังกล่าวเป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่ใช้ในการให้บริการขนส่งทางราง โดยที่ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารได้เอง แต่จะต้องไม่เกินไปกว่าอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางกำหนด จึงแตกต่างกับกรณีอัตราค่าโดยสารร่วม ซึ่งมีหลักการสำคัญ คือ

- อัตราค่าโดยสารร่วมจะเป็นอัตราที่ต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารสูงสุดของการขนส่งทุกรูปแบบ
- ใช้ในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (1) เชื่อมต่อต่างรูปแบบกัน หรือ (2) ระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย โดยต้องใช้ตัวร่วมในการเดินทางเท่านั้น

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าอำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ไม่ขัดต่ออำนาจในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารของการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ได้แก่ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง คณะกรรมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องเดินประจำทาง

นอกจากนี้ ในประเด็นความเหมาะสมในการประกาศอัตราค่าโดยสารร่วม โดยออกเป็นประกาศกระทรวงคมนาคมนั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ ซึ่งตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2) กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกประกาศกระทรวง กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม โดยต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่ คณต. ประกาศกำหนดนั้น ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนรูปแบบของกฎหมายลำดับรองที่กำหนดอัตราค่าโดยสารในแต่ละรูปแบบการขนส่งสาธารณะสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.3-4

ตารางที่ 4.3-4 การเปรียบเทียบรูปแบบกฎหมายลำดับรองที่กำหนดอัตราค่าโดยสารในแต่ละรูปแบบการขนส่ง

รูปแบบ	พระราชบัญญัติ	ผู้มีอำนาจกำหนด	กฎหมายลำดับรอง (ตัวอย่าง)
การขนส่งทางบก	พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 19 (6)	คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง	ประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
	พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 20 (4)	คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด โดยได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง	ประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด
การขนส่งทางราง	พ.ร.บ. การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2543 มาตรา 18 (13)	คณะกรรมการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี	ข้อบังคับการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการกำหนดอัตราค่าโดยสาร วิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร และการกำหนดประเภทบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2561
	ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. (มาตรา 64)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง (กำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร)	ประกาศคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ว่าด้วยอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินอื่น ที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น
การขนส่งทางน้ำ	พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 มาตรา 5 (5)	คณะกรรมการเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องเดินประจำทาง	ประกาศคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องเดินประจำทางของกรมเจ้าท่า เรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารเรือกลประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
การขนส่งทางอากาศ	พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 6 (2) และมาตรา 20 วรรคสาม	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กฎกระทรวงกำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง พ.ศ. 2554

หมายเหตุ: คณะกรรมการเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องเดินประจำทาง ตั้งขึ้นโดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นครั้งคราว เพื่อกำหนดเงื่อนไขในเรื่องค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าจ้างเรือ ค่าบริการอื่น จำนวนเรือที่จะใช้เดิน เวลาออกเรือ และเวลาเรือถึงท่าเรือปลายทาง คณะกรรมการนั้นให้รวมทั้งเจ้าของเรือหรือผู้แทนด้วย

ที่มา: ที่ปรึกษา

เมื่อพิจารณารูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามกฎหมายต่างๆ แล้ว พบว่ากรณีตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มีความคล้ายคลึงกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2) โดยที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะเป็นผู้ประกาศกำหนด แต่จะแตกต่างในประเด็นรูปแบบของกฎหมายลำดับรองที่ใช้ในการประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการปรับปรุงโดยให้ใช้รูปแบบกฎกระทรวง โดยมีรายละเอียดการปรับปรุงดังต่อไปนี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกประกาศและกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม และออกประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๒๔ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยให้จะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๒๓

มาตรา ๒๕ ให้สำนักงานกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารร่วมที่ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วมกำหนดให้เป็นไปตามอัตราที่รัฐมนตรีกำหนดตามมาตรา ๒๔

7) การบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

อนุกรรมการในคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นในประเด็นเกี่ยวกับกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ดังต่อไปนี้

- มาตรา 28 วรรคสาม ไม่ควรตัดออก เพื่อความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 นอกจากนี้ มาตรา 25 ของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ระบุว่า “การเสนอกฎหมายที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐไม่ต้องนำเงินรายได้หรือเงินอื่นใดส่งคลัง ให้กระทำได้เฉพาะในกรณีมีความจำเป็นและเกิดประโยชน์ ในการที่หน่วยงานของรัฐนั้นจะมีเงินเก็บไว้เพื่อการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของตน โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง ก่อนเสนอกฎหมายต่อคณะรัฐมนตรี”
- มาตรา 31 ข้อความ “หรือธนาคารที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามที่คณะกรรมการกำหนด” ควรตัดออก เพื่อความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558
- มาตรา 32 ข้อความ “ตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป” ควรปรับเป็น “ตามมาตรฐานการบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐตามที่กระทรวงการคลังกำหนด”
- มาตรา 33 วรรคสอง ไม่ควรมีข้อความ “เว้นแต่คณะกรรมการจะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น” เพื่อความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558

โดยที่พระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 มาตรา 5 วางหลักว่า ทุนหมุนเวียนใดที่มีกฎหมายกำหนดบทบัญญัติในเรื่องใดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ให้การดำเนินงานของทุนหมุนเวียนนั้นเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายมิได้บัญญัติไว้ให้นำบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับ ดังนั้น เมื่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติเรื่องกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (ทุนหมุนเวียน) เอาไว้เป็นการเฉพาะแล้ว การดำเนินงานของกองทุนเป็นไปตามที่ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนด เว้นแต่ในกรณีที่มิได้บัญญัติไว้ให้นำบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 มาใช้บังคับ

ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมนั้น ที่ปรึกษาได้นำแนวทางการร่างกฎหมายจากพระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 โดยแสดงได้ดังตารางที่ 4.3-5

ตารางที่ 4.3-5 การเปรียบเทียบบทบัญญัติเกี่ยวกับการบริหารจัดการกองทุนของ พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 กับร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560	ร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.
มาตรา 31 เงินกองทุนให้นำฝากกระทรวงการคลังหรือธนาคารที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด	มาตรา 31 เงินกองทุนให้นำฝากกระทรวงการคลังหรือธนาคารที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามที่คณะกรรมการกำหนด
มาตรา 32 ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงิน แสดงฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของกองทุนได้อย่างถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป	มาตรา 32 ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงิน แสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของกองทุนได้อย่างถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป
มาตรา 33 ให้สำนักงานจัดทำรายงานการเงินของกองทุนส่งผู้สอบบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ปีบัญชีของกองทุนให้เป็นไปตามปีงบประมาณ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น	มาตรา 33 ให้สำนักงานจัดทำรายงานการเงินของกองทุนส่งผู้สอบบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ปีบัญชีของกองทุนให้เป็นไปตามปีงบประมาณ เว้นแต่คณะกรรมการจะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น
มาตรา 34 ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของกองทุนในรอบปีบัญชี ให้ผู้สอบบัญชีของกองทุนทำรายงานการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ให้คณะกรรมการนโยบายนำส่งรายงานการเงินพร้อมด้วยรายงานการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีต่อกระทรวงการคลังภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชี	มาตรา 34 ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของกองทุนในรอบปีบัญชี ให้ผู้สอบบัญชีของกองทุนทำรายงานการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ให้สำนักงานนำส่งรายงานการเงินพร้อมด้วยรายงานการสอบบัญชีต่อกระทรวงการคลังภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชี
มาตรา 35 ให้สำนักงานจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในเพื่อตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ของกองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด	มาตรา 35 ให้สำนักงานจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในเพื่อตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ของกองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด
มาตรา 36 ในกรณีที่การดำเนินการกิจการของกองทุนไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป ให้คณะกรรมการนโยบายเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการยุบเลิกกองทุน เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบด้วย ให้กองทุนยุบเลิกเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติ	มาตรา 36 ในกรณีที่การดำเนินการกิจการของกองทุนไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป ให้คณะกรรมการเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการยุบเลิกกองทุน เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบด้วย ให้กองทุนยุบเลิกเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติ
มาตรา 37 เมื่อยุบเลิกกองทุนแล้ว ให้ทำการตรวจสอบทรัพย์สินและชำระบัญชี รวมทั้งการโอนหรือจำหน่ายทรัพย์สินที่ยังคงเหลืออยู่ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ในระหว่างการจัดชำระบัญชี ให้ถือว่ากองทุนยังคงอยู่ตราบเท่าเวลาที่เป็นเพื่อการชำระบัญชี	มาตรา 37 เมื่อยุบเลิกกองทุนแล้ว ให้ทำการตรวจสอบทรัพย์สินและชำระบัญชี รวมทั้งการโอนหรือจำหน่ายทรัพย์สินที่ยังคงเหลืออยู่ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด ในระหว่างการจัดชำระบัญชี ให้ถือว่ากองทุนยังคงอยู่ตราบเท่าเวลาที่เป็นเพื่อการชำระบัญชี

ที่มา: ที่ปรึกษา

ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงขอยืนยันหลักการตามที่เสนอในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2)

8) การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

อนุกรรมการในคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นว่าควรระบุขั้นตอนการเพิกถอนใบอนุญาตให้มีความชัดเจน อย่างไรก็ตาม เมื่อที่ปรึกษาได้พิจารณาบทบัญญัติ เรื่องการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตของกฎหมายอื่น ๆ พบว่า กำหนดรายละเอียดการดำเนินการไว้ในกฎหมายลำดับรอง เช่น

ตัวอย่างที่ 1 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจข้อมูลเครดิต พ.ศ. 2544

มาตรา 39 รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบธุรกิจข้อมูลเครดิตของบริษัทข้อมูลเครดิตได้เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงใดดังต่อไปนี้

- (1) ประกอบกิจการโดยทุจริตหรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย
- (2) จงใจละเว้นการดำเนินการหรือฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่กฎหมายบัญญัติ
- (3) จงใจฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่รัฐมนตรีหรือคณะกรรมการกำหนดตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 40 เมื่อรัฐมนตรีสั่งเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบธุรกิจข้อมูลเครดิตของบริษัทข้อมูลเครดิตใดแล้ว ให้คณะกรรมการมีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการจัดการข้อมูลของบริษัทข้อมูลเครดิตนั้นได้

ตัวอย่างที่ 2 พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550

มาตรา 56 ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตขาดคุณสมบัติหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่คณะกรรมการประกาศกำหนดตามมาตรา 50 คณะกรรมการอาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตได้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ทั้งนี้ กฎหมายลำดับรองที่ออกตามความของมาตรา 56 ดังกล่าว คือ ประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2555

ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงขอยืนยันหลักการตามที่เสนอในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2)

9) การกำหนดโทษอาญา

อนุกรรมการในคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นว่า ควรพิจารณาความจำเป็นของการกำหนดโทษอาญา และให้พิจารณาเพิ่มเติมถึงแนวทางการปรับเป็นพินัย ตามร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. (ปัจจุบันได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2565)

ที่ปรึกษาได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2) แล้วพบว่ามีการกำหนดโทษทางอาญาเอาไว้ 2 ฐานความผิด ได้แก่ การประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยไม่ได้รับใบอนุญาต และการไม่ส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ดังนี้

มาตรา ๔๘ ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสามหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ๔๙ ผู้มีหน้าที่นำส่งเงินเข้ากองทุนผู้ใดโดยเจตนาหลีกเลี่ยงหรือพยายามหลีกเลี่ยงไม่ส่งเงินเข้ากองทุน หรือส่งเงินไม่ครบตามจำนวนที่ต้องส่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าเท่าถึงยี่สิบเท่าของเงินที่จะต้องนำส่งกองทุน หรือทั้งจำทั้งปรับ

สำหรับแนวคิด “การปรับเป็นพินัย” เป็นมาตรการเพื่อใช้ในการกำหนดโทษสำหรับการฝ่าฝืนกฎหมายที่ไม่ร้ายแรงแทนโทษทางอาญา ซึ่งกรณีมาตรา 48 และมาตรา 49 มีลักษณะเป็นโทษร้ายแรง มีโทษปรับในอัตราที่สูง จึงไม่อาจใช้หลักการปรับเป็นพินัยได้ ที่ปรึกษาจึงเห็นควรปรับบทบัญญัติในส่วนของโทษอาญา โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1 การปรับมาตรา 48 ให้เป็นโทษปรับทางปกครอง

ที่ปรึกษาดำเนินการปรับมาตรา 48 ให้เป็น มาตรา 44 และแก้ไขเลขมาตราที่เกี่ยวข้องโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

มาตรา ~~๔๘~~ ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๕ ต้องระวางโทษปรับ **ทางปกครอง** ไม่เกินหนึ่งล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสามหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ~~๔๕~~ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข หรือคำสั่ง ตามที่กำหนดในมาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ และมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษปรับทางปกครอง ไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ~~๔๕~~ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งผู้ใดไม่จัดส่งเงินเข้ากองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๙ (๖) ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละ หนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ~~๔๖~~ ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งผู้ใดไม่แก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา ๒๒ (๔) ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามคำสั่งของสำนักงานตามมาตรา ๑๔ (๘) โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรต้องระวางโทษปรับ ทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ~~๔๗~~ ผู้ให้บริการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๖ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

ประเด็นที่ 2 การตัดโทษตามมาตรา 49 รวมถึงบทบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโทษอาญาออกไป

โดยที่โทษอาญาตามมาตรา 49 จะเป็นฐานเดียวกับโทษทางปกครองตามมาตรา 45 ที่กำหนดให้ผู้ใดไม่จัดส่งเงินเข้ากองทุน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนดเอาไว้แล้ว โดยต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และ ปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง ดังนั้น จึงตัดมาตรา 49 ออก รวมถึงตัดบทบัญญัติ ในส่วนของโทษทางอาญาที่เหลือออก โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ส่วนที่ ๒

โทษอาญา

มาตรา ~~๔๘~~ ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หนึ่งล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสามหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ~~๔๙~~ ผู้มีหน้าที่นำส่งเงินเข้ากองทุนผู้ใดโดยเจตนาหลีกเลี่ยงหรือพยายามหลีกเลี่ยงไม่ส่งเงินเข้ากองทุน หรือ ส่งเงินไม่ครบตามจำนวนที่ต้องส่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าเท่าถึงยี่สิบเท่าของเงินที่จะต้องนำส่ง กองทุน หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ~~๕๐~~ ความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการเปรียบเทียบที่รัฐมนตรีแต่งตั้งมีอำนาจเปรียบเทียบได้ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด

คณะกรรมการเปรียบเทียบที่รัฐมนตรีแต่งตั้งตามวรรคหนึ่งให้มีจำนวนสามคนและคนหนึ่งต้องเป็นพนักงาน สอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการกำหนดแล้ว ให้ถือว่า คดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ~~๕๑~~ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้นเกิดจากการสั่งการหรือ การกระทำของกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น หรือในกรณีที่บุคคลดังกล่าว มีหน้าที่ต้องสั่งการหรือกระทำการและละเว้นไม่สั่งการหรือกระทำการเป็นเหตุให้นิติบุคคลนั้นกระทำความผิด ผู้นั้นต้องรับโทษ ตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ ด้วย

ประเด็นที่ 3 ปรับปรุงบทบัญญัติอื่นที่เกี่ยวข้องกับโทษาญา

มาตรา ๒๘ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(๓) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต

(๔) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๒๙

(๕) เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด

(๖) **ค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครอง**ที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ การนำส่งเงิน**ค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครอง**ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

(๗) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน

(๘) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินอุดหนุนตาม (๒) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น

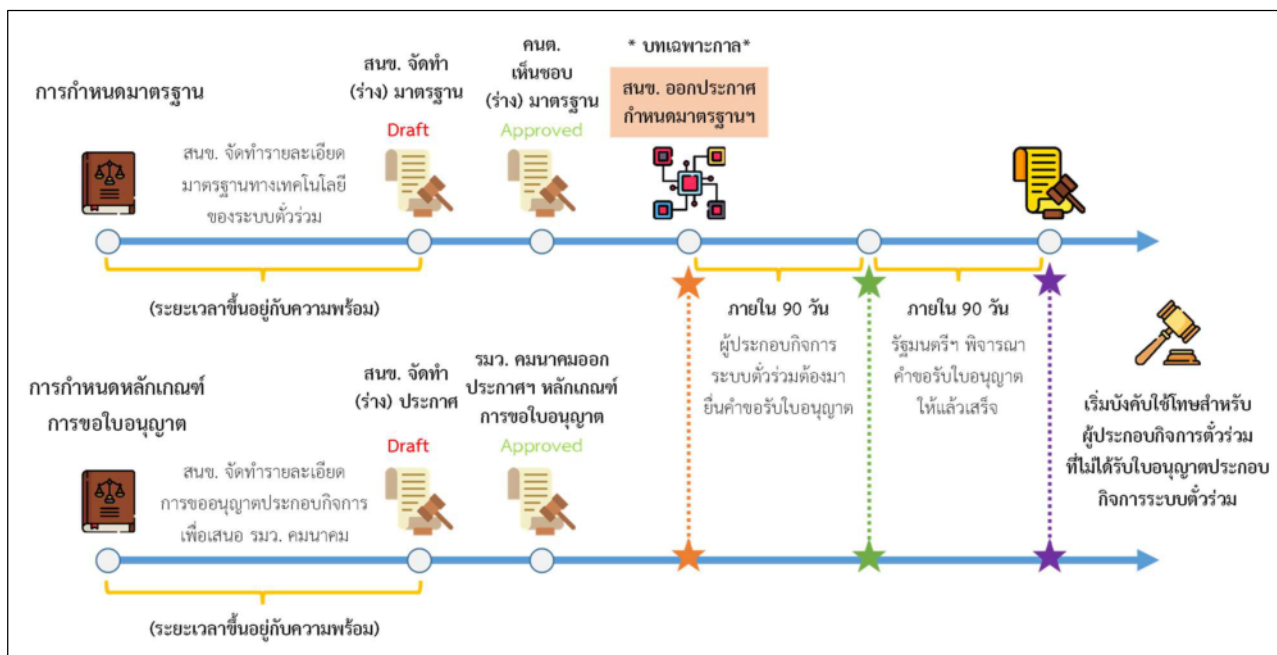
10) บทเฉพาะกาล

อนุกรรมการในคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้ความเห็นว่าการมีบทเฉพาะกาลรองรับ ในกรณีที่ผู้ประกอบการดำเนินการตามเดิม เช่น บัตร Rabbit ที่ปัจจุบันเป็นลักษณะที่ใช้ตัวร่วมได้ทั้งระบบรถไฟฟ้าและรถโดยสารประจำทาง รวมถึง ควรมีการทบทวนจำนวนวันที่กำหนดว่าทำได้จริงหรือไม่ และการแก้ไขสัญญาสัมปทานจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 จึงเห็นว่าไม่สามารถเจรจาให้แล้วเสร็จภายใน 180 วันได้ ที่ปรึกษาแยกพิจารณาออกเป็น 2 ประเด็น ดังต่อไปนี้

● การรองรับสิทธิของผู้ประกอบการเดิม

ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดนิยามว่า “ตัวร่วม” หมายความว่า รูปแบบการชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ไม่ว่าด้วยการใช้บัตรหรือสิ่งอื่นใดแทนการใช้บัตรก็ตาม และนิยามคำว่า “ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

หลักการสำคัญประการหนึ่งของร่างกฎหมายฉบับนี้ คือ รูปแบบการชำระค่าโดยสารดังกล่าวจะต้องใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ซึ่งเป็นมาตรฐานที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีอำนาจประกาศกำหนดตาม มาตรา 14 (4) (ก) ดังนั้น สนข. จึงมีบทบาทสำคัญในการประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม โดยที่หากเป็นระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าโดยสารที่แม้จะมีการรับชำระข้ามระบบกัน เช่น กรณีบัตร Rabbit ในปัจจุบัน แต่หากมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่ สนข. จะกำหนดในอนาคตไม่ใช่ระบบเทคโนโลยีเดียวกับที่บัตร Rabbit ใช้ **กรณีดังกล่าวจะไม่ถือเป็นระบบตัวร่วม** ตามความหมายของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ฉบับนี้ ส่งผลให้บัตรดังกล่าวจะไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ทั้งนี้ สามารถพิจารณาจากขั้นตอนการดำเนินการตามบทเฉพาะกาลได้ดังรูปที่ 4.3-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.3-1 ขั้นตอนการดำเนินการตามบทเฉพาะกาล ของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

จากรูป บทเฉพาะกาล มาตรา 56 จะเริ่มใช้บังคับต่อเมื่อ สข. ได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตาม มาตรา 14 (4) (ก) ซึ่งผู้ให้บริการที่ประสงค์จะเข้าร่วมระบบตัวร่วมตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ฉบับนี้ มีกรอบระยะเวลาในการดำเนินการขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ สข. ได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐาน และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตให้แล้วเสร็จภายใน 90 วันนับแต่วันที่ได้รับคำขอรับใบอนุญาต ซึ่งหากพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว ผู้ใดที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยไม่ได้รับอนุญาต จะต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน 1 ล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละ 30,000 บาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

● กำหนดระยะเวลาการดำเนินการที่เหมาะสม

อนุกรรมการในคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เห็นว่าควรทบทวนจำนวนวันที่กำหนดในบทเฉพาะกาล เนื่องจากการแก้ไขสัญญาสัมปทานจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ซึ่งที่ปรึกษารับความเห็นในการปรับปรุงกำหนดเวลาตามบทเฉพาะกาล อย่างไรก็ตาม หากกำหนดระยะเวลานานเกินไปจะไม่เกิดผลดี อีกทั้ง บทบัญญัติในมาตรา 57 นั้น ไม่มีสภาพบังคับทางกฎหมาย แต่เป็นการกำกับดูแลทางบริหารและในทางการเมือง ดังนั้น หากหน่วยงานของรัฐดำเนินการแล้ว แต่ไม่ประสบผลสำเร็จ จึงไม่มีบทลงโทษ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาพิจารณาให้ขยายระยะเวลาจากเดิม 180 วัน ออกไปเป็น 1 ปี

สรุปการปรับปรุงรายละเอียดในส่วนของบทเฉพาะกาล ดังต่อไปนี้

มาตรา ๕๖๔ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ คงอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕๓๐ บรรดาระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎที่ออกโดยคณะรัฐมนตรีหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องตามคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕๔๑ การดำเนินการออกประกาศ ข้อบังคับ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากไม่สามารถดำเนินการได้ให้รัฐมนตรีรายงานเหตุผลที่ไม่อาจดำเนินการได้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

มาตรา ๕๔๒ ในวาระเริ่มแรกให้คณะรัฐมนตรีจัดสรรเงินให้แก่กองทุนตามความจำเป็น

มาตรา ๕๔๓ เมื่อสำนักงานได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามมาตรา ๑๔ (๔) (ก) แล้ว ให้ผู้ประสงค์ดำเนินการให้บริการระบบตัวร่วม ต้องมายื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่สำนักงานได้ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา ๑๔ (๔) ทั้งนี้ รัฐมนตรีต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอรับใบอนุญาต

มาตรา ๕๔๔ เมื่อรัฐมนตรีได้ออกประกาศกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๔ แล้ว ในกรณีที่มีอัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ประกาศกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนรายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสิบวันนับตั้งแต่วันที่ประกาศกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ดังกล่าวใช้บังคับ

4.3.2 การดำเนินการตามความเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมครั้งที่ 1/2566

เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2566 สนข. และที่ปรึกษาได้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ภาคผนวก ผ 5) ต่อคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยที่ประชุมมีความเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมดังตารางที่ 4.3-6

ตารางที่ 4.3-6 ความเห็นจากที่ประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2566

ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	การดำเนินการ
เนื่องจากกองทุนฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก ตามมาตรา 27 (1) นั้น แต่เมื่อพิจารณาการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ตามมาตรา 30 ยังไม่พบว่าจะนำเงินกองทุนฯ ไปส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนอย่างไร ซึ่งตามหลักจะต้องสอดคล้องกัน	รับทราบและดำเนินการปรับปรุงมาตรา 30 ให้เงินกองทุนฯ สามารถนำไปใช้ส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนได้
การให้นำเงินกองทุนฯ ไปให้ผู้รับใบอนุญาตกักขังสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม ตามมาตรา 30 (4) จะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ ในมาตรา 27 หรือไม่ควรถูกกำหนดให้สอดคล้องกัน	รับทราบและดำเนินการปรับปรุงวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ ในมาตรา 27 ให้ครอบคลุมถึงการให้กักขังแก่ผู้รับใบอนุญาต
การจัดตั้งกองทุนฯ จะต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ของ พ.ร.บ. การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 จึงต้องมีคณะกรรมการบริหารกองทุน และการดำเนินการต่างๆ ให้สอดคล้อง	รับทราบและดำเนินการปรับปรุง หมวด 5 กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม
การเปลี่ยนหลักการของร่าง พ.ร.บ. จากรูปแบบการบังคับมาเป็นรูปแบบการส่งเสริมจะเกิดความเสี่ยงที่เอกชนจะไม่เข้าร่วมหรือไม่ให้ดำเนินวิเคราะห์ความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น	- เพิ่มเติมบทบัญญัติในกรณีจำเป็นให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ - กำหนดโทษทางปกครองสำหรับผู้ประกอบการที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกา

ที่มา: ที่ปรึกษา

นอกจากนี้ ทาง สนข. และที่ปรึกษาได้มีการหารือร่วมกับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนออันจะนำไปสู่การปรับปรุงร่างกฎหมายฉบับนี้ต่อไป ทั้งนี้ ได้มีการหารือเมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 โดยสรุปประเด็นได้ดังตารางที่ 4.3-7 ต่อไปนี้

ตารางที่ 4.3-7 ความเห็นจากการหารือร่วมกับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566

ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การดำเนินการ
ควรกำหนดนิยามของ “ตัวร่วม” ให้มีความชัดเจน	ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติกำหนดนิยามว่า “ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับ ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้ “มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม”
เห็นด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เรื่องความจำเป็นในการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมเพื่อกำกับดูแลให้สอดคล้องกัน	ยืนยันหลักการเรื่องการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม โดยกำหนดให้เป็นอำนาจของ สนข. โดยความเห็นชอบของ คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมในการออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม
เห็นด้วย ถ้าหลักการของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมาเข้าร่วมระบบตัวร่วม โดยไม่ได้บังคับในกรณีของผู้ประกอบการรายเดิม แต่หากเป็นผู้ประกอบการรายใหม่นั้นจะต้องมาเข้าร่วมระบบตัวร่วม	หลักการของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ การขอรับใบอนุญาตเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุน แต่จะไม่มีโทษ
ในกรณีมีความจำเป็น หากเห็นว่าโครงการใดจะต้องเข้าร่วมระบบตัวร่วมให้พิจารณาหลักการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ โดยก่อนมีการตราพระราชกฤษฎีกานั้นจะต้องดำเนินการหารือและรับฟังความเห็นร่วมกันกับผู้ประกอบการเสียก่อน ซึ่งหากมีการตราพระราชกฤษฎีกาออกไปแล้วและผู้ประกอบการที่ถูกบังคับไม่ปฏิบัติตามก็จะมีโทษด้วย	นำความเห็นดังกล่าวไปปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติ โดยศึกษาแนวทางจากพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 โดยยึดหลักการสำคัญ ได้แก่ (1) ก่อนมีการตราพระราชกฤษฎีกาจะต้องหารือและรับฟังความเห็นร่วมกันกับผู้ประกอบการเสียก่อน และ (2) กำหนดโทษสำหรับผู้ประกอบการที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกา

ที่มา: ที่ปรึกษา

จากผลสรุปความคิดเห็นที่ได้จากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือกับผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 ที่ปรึกษาได้ดำเนินการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยมีรายละเอียดการดำเนินการดังตารางที่ 4.3-8

ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. ๒๕๖๖)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง เม.ย. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “ตัวร่วม” หมายความว่า รูปแบบการชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ไม่ว่าด้วยการใช้บัตรหรือสิ่งอื่นใดแทนการใช้บัตรก็ตาม “ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม “มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม” หมายความว่า ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบประมวลผลหลัก ระบบจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการเงิน ระบบจัดการเงินในตัวร่วม ระบบค่าโดยสารและส่วนลด ระบบการรายงาน และระบบการรักษาความปลอดภัย และข้อกำหนดอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบตัวร่วม “ขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งรูปแบบทางถนน รูปแบบทางราง หรือรูปแบบทางน้ำ “การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการศูนย์รวมของระบบที่ทำหน้าที่ประมวลผล รับส่งข้อมูลการใช้งาน และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินการใช้งานของระบบตัวร่วมจากการทำธุรกรรมในระบบขนส่ง เพื่อจัดสรรรายได้และหักบัญชี “การให้บริการออกตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการออกตัวร่วมให้แก่ผู้ใช้บริการสำหรับใช้ชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะ “การให้บริการระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการระบบตัวร่วมที่ดำเนินการโดยผู้ให้บริการขนส่ง ภายใต้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่กำหนด	มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “ตัวร่วม” หมายความว่า รูปแบบการชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ไม่ว่าด้วยการใช้บัตรหรือสิ่งอื่นใดแทนการใช้บัตรก็ตาม “ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม “มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม” หมายความว่า ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบประมวลผลหลัก ระบบจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการเงิน ระบบจัดการเงินในตัวร่วม ระบบค่าโดยสารและส่วนลด ระบบการรายงาน และระบบการรักษาความปลอดภัย และข้อกำหนดอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบตัวร่วม “ขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งรูปแบบทางถนน รูปแบบทางราง หรือรูปแบบทางน้ำ “การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการศูนย์รวมของระบบที่ทำหน้าที่ประมวลผล รับส่งข้อมูลการใช้งาน และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินการใช้งานของระบบตัวร่วมจากการทำธุรกรรมในระบบขนส่ง เพื่อจัดสรรรายได้และหักบัญชี “การให้บริการออกตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการออกตัวร่วมให้แก่ผู้ใช้บริการสำหรับใช้ชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะ “การให้บริการระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการระบบตัวร่วมที่ดำเนินการโดยผู้ให้บริการขนส่ง ภายใต้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่กำหนด	เพิ่มนิยามคำว่า “คณะกรรมการบริหาร” หมายความว่า คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. ๒๕๖๖)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง เม.ย. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
“ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ “การหักบัญชี” หมายความว่า การรับส่ง ตรวจสอบ และยืนยันข้อมูลตามคำสั่งการชำระเงิน สำหรับนำไปคำนวณหายอดเงินแสดงความเป็นเจ้าหนี้ หรือลูกหนี้เพื่อใช้ข้อมูลดังกล่าวไปดำเนินการชำระดุล “อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกัน หรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด แต่ไม่หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม “ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม “ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม “กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม “สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้	“ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ “การหักบัญชี” หมายความว่า การรับส่ง ตรวจสอบ และยืนยันข้อมูลตามคำสั่งการชำระเงิน สำหรับนำไปคำนวณหายอดเงินแสดงความเป็นเจ้าหนี้ หรือลูกหนี้เพื่อใช้ข้อมูลดังกล่าวไปดำเนินการชำระดุล “อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกัน หรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด แต่ไม่หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม “ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม “ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม <u>“คณะกรรมการบริหาร” หมายความว่า คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม</u> “กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม “สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้	

ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. ๒๕๖๖)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง เม.ย. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
มาตรา ๙ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งในกิจการที่เกี่ยวข้อง (๒) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อบบบอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง (๓) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓ (๔) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนระบบตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการการขนส่งสาธารณะ (๕) มอบหมายสำนักงานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เพื่อการกำหนดนโยบายหรือการพัฒนาแบบตัวร่วม (๖) ออกระเบียบเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุนรวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราส่วนเงินเข้ากองทุนของผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่ง (๗) อนุมัติการจ่ายเงินจากกองทุน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และเพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม รวมถึงสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม (๘) ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้งประเมินความคุ้มค่าในการให้การสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งการอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง (๙) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย	มาตรา ๙ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งในกิจการที่เกี่ยวข้อง (๒) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อบบบอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง (๓) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓ (๔) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนระบบตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการการขนส่งสาธารณะ (๕) มอบหมายสำนักงานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เพื่อการกำหนดนโยบายหรือการพัฒนาแบบตัวร่วม (๖) กำหนดนโยบายในการนำส่งเงินเข้ากองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุน (๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย	เนื่องจากร่างฉบับใหม่กำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารกองทุนขึ้นมาทำหน้าที่ด้านการบริหารกองทุนโดยเฉพาะ ดังนั้น จึงตัดอำนาจคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุน แต่ให้มีอำนาจในการกำหนดนโยบายในการนำส่งเงินเข้ากองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนแทน ซึ่งนอกจากคณะกรรมการบริหารกองทุนจะต้องดำเนินการไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนแล้ว ยังต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับนโยบายของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมด้วย

ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. ๒๕๖๖)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง เม.ย. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
-	<u>มาตรา ๑๔/๑ เมื่อสำนักงานได้ดำเนินการออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา ๑๔ (๔) แล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องนำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่กำหนดตามมาตรา ๑๔ (๔) ไปใช้บังคับ ในกรณีที่มีการจัดทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วม</u>	เพิ่มเติมบทบัญญัตินี้ เพื่อให้หน่วยงานจะต้องนำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่กำหนดตามมาตรา ๑๔ (๔) ไปใช้บังคับ
-	<u>มาตรา ๑๕/๑ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้</u> <u>ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับตามวรรคหนึ่ง รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา</u> <u>การขอใบอนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะตามวรรคหนึ่ง ให้นำความในมาตรา ๑๕ มาใช้บังคับโดยอนุโลม</u>	- เนื่องด้วยการประกอบกิจการตัวร่วมตามมาตรา ๑๕ เป็นไปโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ โดยหากต้องการได้รับสิทธิประโยชน์จากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ผู้ประกอบการดังกล่าวจะต้องเป็นผู้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ - กรณีตามมาตรา ๑๕/๑ จะนำมาใช้บังคับกับกรณีผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่ดำเนินการภายใต้สัญญาสัมปทานในปัจจุบัน โดยให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการดังกล่าวจะต้องเข้าร่วมระบบตัวร่วม และขอรับใบอนุญาต - หากไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษทางปกครองตามที่กำหนดไว้ - ก่อนตราพระราชกฤษฎีกา ต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา

ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. ๒๕๖๖)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง เม.ย. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
มาตรา ๒๗ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงาน เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ (๑) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล (๒) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาตที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม	มาตรา ๒๗ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงาน เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ (๑) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล (๒) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาตที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม (๓) เพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม	เพิ่มวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการใช้จ่ายเงินกองทุนในมาตรา ๓๐
มาตรา ๒๘ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้ (๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ (๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี (๓) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต (๔) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๒๙ (๕) เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด (๖) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน (๗) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน เงินอุดหนุนตาม (๒) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง	มาตรา ๒๘ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้ (๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ (๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี (๓) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต (๔) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๒๙ (๕) เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน (๖) เงินค่าปรับทางปกครองตามมาตรา ๓๙/๔ (๖) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน (๗) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน เงินอุดหนุนตาม (๒) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง	- เพิ่มเงินค่าปรับทางปกครองเป็นที่มาของเงินกองทุน เนื่องจากมีการกำหนดโทษทางปกครองเพิ่มเติม - มาตรา ๒๘ (๕) ตัด “ทั้งนี้” ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด”

ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. ๒๕๖๖)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง เม.ย. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
มาตรา ๒๙ ให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดภายใต้กรอบ โดยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนให้หักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม	<u>มาตรา ๒๙ ให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา ๙ (๖) โดยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนให้หักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม</u>	• ปรับถ้อยคำให้มีความชัดเจน โดยมีต้นแบบจากพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๙๖ • โดยที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมจะเป็นผู้กำหนดกรอบนโยบาย
มาตรา ๓๐ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนดังต่อไปนี้ (๑) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต เนื่องจาก การนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้ (๒) เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ (๓) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาต (๔) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนา การให้บริการระบบตัวร่วม (๕) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม (๖) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนตามที่คณะกรรมการกำหนด	มาตรา ๓๐ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนดังต่อไปนี้ <u>(๑) เป็นเงินส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถ ใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล</u> (๒) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต เนื่องจาก การนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้ (๓) เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ (๔) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาต (๕) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนา การให้บริการระบบตัวร่วม (๖) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม (๗) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน <u>การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) และ (๖) ให้เป็นไปตามระเบียบ ที่คณะกรรมการบริหารกำหนดภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา ๙ (๖) และต้องจัดให้มีการแยกบัญชีตามกิจการที่ใช้จ่ายอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ให้ คณะกรรมการบริหารรายงานผลการดำเนินงานของกองทุนให้คณะกรรมการทราบ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด</u>	• เพิ่มหลักเกณฑ์การจ่ายเงินกองทุนสำหรับส่งเสริม และอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม ใน (๑) • เพิ่มวรรคสอง โดยให้อำนาจคณะกรรมการบริหาร กองทุนฯ ออกระเบียบกำหนดเกี่ยวกับการใช้จ่าย เงินกองทุน โดยอยู่ภายใต้กรอบนโยบายของ คนต. • อ้างอิงพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๙๗ • กำหนดให้ คณะกรรมการ บริหาร กองทุน จะต้องรายงานผลการดำเนินงานของกองทุน ให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมทราบ

ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. ๒๕๖๖)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง เม.ย. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
มาตรา ๓๑ เงินกองทุนให้นำฝากกระทรวงการคลังหรือธนาคารที่เป็น รัฐวิสาหกิจตามที่คณะกรรมการกำหนด	-	ตัดทิ้ง เนื่องจากพระราชบัญญัติการบริหารทุน หมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ ไม่ได้กล่าวถึง
-	<u>มาตรา ๓๑ ให้มีคณะกรรมการบริหารคณะหนึ่ง ประกอบด้วย</u> <u>(๑) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ</u> <u>(๒) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดี</u> <u>กรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น</u> <u>ผู้อำนวยการสำนักงานปริมาณ และอธิบดีกรมบัญชีกลาง</u> <u>(๓) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคนซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้ง</u> <u>โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง จากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและ</u> <u>ประสบการณ์ ด้านการเงิน เศรษฐศาสตร์ การลงทุน กฎหมาย หรือด้านอื่น</u> <u>ที่เกี่ยวข้อง</u> <u>ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการ</u> <u>และเลขานุการ และให้มอบหมายข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน</u> <u>เป็นผู้ช่วยเลขานุการ</u> <u>กรรมการตามวรรคหนึ่ง (๓) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม</u> <u>ตามมาตรา ๖ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) และ (๘) และมีวาระการดำรง</u> <u>ตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกัน</u> <u>เกินสองวาระมิได้</u> <u>ให้นำมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๓ มาใช้บังคับกับการประชุม</u> <u>ของคณะกรรมการบริหารโดยอนุโลม</u>	- เพิ่มคณะกรรมการบริหารกองทุน ให้สอดคล้องกับ พระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ - ตัวอย่างจากพระราชบัญญัติองค์กรจัดสรร คลื่นความถี่ และกำกับการประกอบกิจการ วิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ และกิจการ โทรคมนาคม พ.ศ. ๒๕๓๓ มาตรา ๕๔

ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. ๒๕๖๖)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง เม.ย. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
มาตรา ๓๒ ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงิน แสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของกองทุนได้อย่างถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป	มาตรา ๓๒ ให้ คณะกรรมการบริหาร วางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงิน แสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของกองทุนได้อย่างถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป	ปรับถ้อยคำจากเดิมที่เป็นคณะกรรมการ เป็น “คณะกรรมการบริหาร”
มาตรา ๓๓ ให้สำนักงานจัดทำรายงานการเงินของกองทุนส่งผู้สอบบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ปีบัญชีของกองทุนให้เป็นไปตามปีงบประมาณ เว้นแต่คณะกรรมการจะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น	มาตรา ๓๓ ให้ คณะกรรมการบริหาร จัดทำรายงานการเงินของกองทุนส่งผู้สอบบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ปีบัญชีของกองทุนให้เป็นไปตามปีงบประมาณ เว้นแต่ คณะกรรมการบริหาร จะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น	
มาตรา ๓๔ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของกองทุนในรอบปีบัญชี ให้ผู้สอบบัญชีของกองทุนทำรายงานการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ให้สำนักงานนำส่งรายงานการเงินพร้อมด้วยรายงานการสอบบัญชีต่อกระทรวงการคลังภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชี	มาตรา ๓๔ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของกองทุนในรอบปีบัญชี ให้ผู้สอบบัญชีของกองทุนทำรายงานการสอบบัญชีเสนอต่อ คณะกรรมการบริหาร ภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ให้ คณะกรรมการบริหาร นำส่งรายงานการเงินพร้อมด้วยรายงานการสอบบัญชีต่อกระทรวงการคลังภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชี	
มาตรา ๓๕ ให้สำนักงานจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในเพื่อตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ของกองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด	มาตรา ๓๕ ให้สำนักงานจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในเพื่อตรวจสอบการดำเนินงานต่างๆ ของกองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ คณะกรรมการบริหาร กำหนด	
มาตรา ๓๗ เมื่อยุบเลิกกองทุนแล้ว ให้ทำการตรวจสอบทรัพย์สินและชำระบัญชี รวมทั้งการโอนหรือจำหน่ายทรัพย์สินที่ยังคงเหลืออยู่ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด ในระหว่างการชำระบัญชี ให้ถือว่ากองทุนยังคงอยู่ตราบเท่าเวลาที่จำเป็นเพื่อการชำระบัญชี	มาตรา ๓๗ เมื่อยุบเลิกกองทุนแล้ว ให้ทำการตรวจสอบทรัพย์สินและชำระบัญชี รวมทั้งการโอนหรือจำหน่ายทรัพย์สินที่ยังคงเหลืออยู่ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่ คณะกรรมการบริหาร กำหนด ในระหว่างการชำระบัญชี ให้ถือว่ากองทุนยังคงอยู่ตราบเท่าเวลาที่จำเป็นเพื่อการชำระบัญชี	

ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. ๒๕๖๖)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง เม.ย. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
-	<u>มาตรา ๓๙/๑ ให้มีคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองคณะหนึ่ง จำนวนสามคน ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เป็นกรรมการ มีอำนาจในการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง โดยให้ผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแต่งตั้งข้าราชการในสำนักงาน คนหนึ่งเป็นเลขานุการ</u> <u>ให้สำนักงานเป็นผู้รวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกระทำความผิดที่มีโทษทางปกครองเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองเพื่อพิจารณา การพิจารณาและการมีคำสั่งลงโทษทางปกครอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด</u>	- กำหนดให้มีคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง มีตัวอย่างจากพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อทำหน้าที่พิจารณาโทษปรับทางปกครอง - เป็นการเพิ่มโทษทางปกครองของผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาต แต่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา
	<u>มาตรา ๓๙/๒ ในการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองต้องคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งการกระทำ ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำนั้น ตลอดจนความหนักเบาของโทษที่จะใช้กับผู้ถูกลงโทษ</u>	
	<u>มาตรา ๓๙/๓ ในกรณีที่ผู้ถูกลงโทษปรับทางปกครองไม่ยอมชำระค่าปรับทางปกครอง ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับ และในกรณีที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับตามคำสั่ง หรือมีแต่ไม่สามารถดำเนินการบังคับทางปกครองได้ ให้สำนักงานมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลปกครองเพื่อบังคับชำระค่าปรับ ในกรณีนี้ ถ้าศาลปกครองเห็นว่าคำสั่งให้ชำระค่าปรับนั้นชอบด้วยกฎหมาย ให้ศาลปกครองมีอำนาจพิจารณาพิพากษาและบังคับให้มีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินขายทอดตลาดเพื่อชำระค่าปรับได้</u>	

ตารางที่ 4.3-8 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 และความเห็นจากการหารือผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. ๒๕๖๖)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง เม.ย. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
	<u>มาตรา ๓๔/๔ ในกรณีที่ ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๑๕/๑ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่</u>	
มาตรา ๔๔ เมื่อสำนักงานได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามมาตรา ๑๔ (๔) (ก) แล้ว ให้ผู้ประสงค์ดำเนินการให้บริการระบบตัวร่วม ต้องมายื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่สำนักงานได้ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา ๑๔ (๔) ทั้งนี้ รัฐมนตรีต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอรับใบอนุญาต	-	เนื่องจากกฎหมายไม่ได้บังคับให้ผู้ประกอบกิจการจะต้องเข้าร่วมระบบตัวร่วม แต่ใช้แนวคิดการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมาเข้าร่วมโดยสมัครใจเป็นหลัก ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดบทบัญญัติดังกล่าว

ที่มา: ที่ปรึกษา

4.3.3 การดำเนินการตามความเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมครั้งที่ 2/2566

เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2566 สนข. และที่ปรึกษาได้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) ต่อคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยที่ประชุมมีความเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมดังตารางที่ 4.3-9

ตารางที่ 4.3-9 สรุปความเห็นจากที่ประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2566

ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	การดำเนินการ
มาตรา 28 วรรคสาม ที่กำหนดว่า “เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง” ในถ้อยคำตามมาตรานี้ระบุ “... ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน” เพียงพอและเข้าใจความหมายได้ แต่ส่วนในการดำเนินการตามกฎหมายได้นั้น ก็เป็นการดำเนินการต่อไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้โดยปริยาย ฉะนั้น จึงสามารถตัดถ้อยคำในส่วนที่อ้างกฎหมายออก ขอให้แก้เป็น “ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน”	รับทราบและดำเนินการปรับปรุงตามความเห็น โดยตัดถ้อยคำในมาตรา 28 วรรคท้าย “ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง” ออก
การบริหารกองทุนหมุนเวียนตามนั้นจะระบุว่าการดำเนินการชำระบัญชีให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 ก็ทำให้สามารถนำกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับโดยอนุโลม หรือจะไม่ระบุก็ได้ ถ้าระบุไว้ก็มีความชัดเจนยิ่งขึ้นแต่ไม่ต้องลงรายละเอียด โดยให้ระบุว่า “การชำระบัญชีกองทุนหมุนเวียนให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558” เพียงพอแล้ว	รับทราบและดำเนินการปรับปรุงตามความเห็น โดยยกเลิกมาตราที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการบัญชี การตรวจสอบ การประเมินผลของกองทุน การยุบเลิกกองทุนออก และปรับเป็นให้ใช้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558
มาตรา 30 วรรคสองกำหนดว่า “การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (1) (2) (3) (4) (5) และ (6) ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา 9 (6)...” ขอเพิ่มข้อความ “โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง” โดยมีตัวอย่างเช่น กองทุนป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กองทุนพัฒนาดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและสังคม	รับทราบและดำเนินการปรับปรุงตามความเห็น โดยเพิ่มให้ระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกองทุนกำหนดให้ต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง
ให้ดำเนินการปรับปรุงร่างกฎหมายตามความเห็น และให้ สนข. ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติฯ (ฉบับปรับปรุง) ผ่านระบบกลางทางกฎหมายอีกครั้ง	รับทราบและจะดำเนินการรับฟังความคิดเห็นร่างกฎหมายฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ผ่านระบบกลางทางกฎหมายอีกครั้งเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน

ที่มา: ที่ปรึกษา

จากผลสรุปความคิดเห็นที่ได้จากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 2/2566 ที่ปรึกษาได้ดำเนินการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยมีรายละเอียดการดำเนินการดังตารางที่ 4.3-10

ตารางที่ 4.3-10 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะกรรมการจัดทำ
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 2/2566

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. 2566)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง พ.ค. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
มาตรา ๒๘ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้ (๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ (๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี (๓) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต (๔) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๒๘ (๕) เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด (๖) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน (๗) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน เงินอุดหนุนตาม (๒) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง	มาตรา ๓๐ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้ (๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ (๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี (๓) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต (๔) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๓๐ (๕) เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน (๖) เงินค่าปรับทางปกครองตามมาตรา ๔๐ (๗) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน (๘) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน เงินอุดหนุนตาม (๒) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น <u>เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน</u>	• วรรคท้ายตัด “ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ และกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง” ออก โดยให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘

ตารางที่ 4.3-10 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 2/2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. 2566)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง พ.ค. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
มาตรา ๓๐ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนดังต่อไปนี้ (๑) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาตเนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้ (๒) เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ (๓) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาต (๔) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม (๕) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม (๖) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนตามที่คณะกรรมการกำหนด	มาตรา ๓๒ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนดังต่อไปนี้ (๑) เป็นเงินส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล (๒) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาตเนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้ (๓) เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ (๔) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาต (๕) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม (๖) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม (๗) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) และ (๖) ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา ๙ (๖) โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง และต้องจัดให้มีการแยกบัญชีตามกิจการที่ใช้จ่ายอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการบริหารรายงานผลการดำเนินงานของกองทุนให้คณะกรรมการทราบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด	เพิ่มให้ระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกองทุนกำหนดให้ต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

ตารางที่ 4.3-10 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะกรรมการจัดทำ

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 2/2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. 2566)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง พ.ค. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
มาตรา ๓๒ ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงิน แสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของกองทุนได้อย่างถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป	-	ยกเลิกและปรับเป็นให้ใช้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ (นำไปรวมไว้ในมาตรา ๓๔)
มาตรา ๓๓ ให้สำนักงานจัดทำรายงานการเงินของกองทุนส่งผู้สอบบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ปีบัญชีของกองทุนให้เป็นไปตามปีงบประมาณ เว้นแต่คณะกรรมการจะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น	-	
มาตรา ๓๔ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของกองทุนในรอบปีบัญชี ให้ผู้สอบบัญชีของกองทุนทำรายงานการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ให้สำนักงานนำส่งรายงานการเงินพร้อมด้วยรายงานการสอบบัญชีต่อกระทรวงการคลังภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชี	-	
มาตรา ๓๕ ให้สำนักงานจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในเพื่อตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ของกองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด	-	
มาตรา ๓๖ ในกรณีที่การดำเนินกิจการของกองทุนไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป ให้คณะกรรมการเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการยุบเลิกกองทุน	-	
มาตรา ๓๗ เมื่อยุบเลิกกองทุนแล้ว ให้ทำการตรวจสอบทรัพย์สินและชำระบัญชี รวมทั้งการโอนหรือจำหน่ายทรัพย์สินที่ยังคงเหลืออยู่ ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด ในระหว่างการจัดชำระบัญชี ให้ถือว่ากองทุนยังคงอยู่ตราบเท่าเวลาที่จำเป็นเพื่อการชำระบัญชี	-	

ตารางที่ 4.3-10 รายละเอียดการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความเห็นจากการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 2/2566 (ต่อ)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับ ม.ค. 2566)	ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง พ.ค. ๒๕๖๖)	หมายเหตุ
	มาตรา ๓๔ การบัญชี การตรวจสอบ การประเมินผลของกองทุน และการยุบเลิกกองทุน ให้นำกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียนมาใช้บังคับ	• ให้การบัญชี การตรวจสอบ การประเมินผลของกองทุน การยุบเลิกกองทุน ให้นำพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ มาใช้บังคับ

ที่มา: ที่ปรึกษา

สำหรับรายละเอียดของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ที่ดำเนินการแก้ไขตามความเห็นของ คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. จะแสดงในภาคผนวก ผ 5 (ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.))

ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ได้มีความเห็นในที่ประชุมให้ สนข. ดำเนินการนำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของ คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.) (ภาคผนวก ผ 5) ไปรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถร่วมแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมได้

ดังนั้น สนข. จึงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ในระหว่าง วันที่ 12 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2566 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 19 วัน มีผู้เกี่ยวข้องที่เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น จำนวน 4 ราย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
1. ท่านเห็นว่าองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 3 • ไม่เหมาะสม 1	• เห็นด้วยข้อความตามมาตรา 5 (3) ในการกำหนดให้ประธานสภาองค์กรของผู้บริโภคเป็นคณะกรรมการโดยตำแหน่ง และขอเสนอความเห็นและแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 5 (3) โดยขอให้พิจารณาการกำหนดโครงสร้างคณะกรรมการนโยบายตัวร่วมควรคำนึงถึงสัดส่วนโครงสร้างหรือองค์ประกอบของคณะกรรมการจากผู้แทนส่วนราชการ ผู้แทนองค์กรผู้บริโภค และผู้แทนนักวิชาการในสัดส่วนที่เท่ากันเพื่อให้เกิดการถ่วงดุลการบริหารที่เหมาะสม และมาตรา 5 (4) ขอให้เพิ่มความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภคเข้าเป็นคุณสมบัติเฉพาะของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่รัฐมนตรีแต่งตั้งเพิ่มเติม	• องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม อาจพิจารณาแบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ (1) ผู้แทนจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางราง (2) ผู้แทนจากหน่วยงานของรัฐที่เป็นหน่วยงานกลาง เช่น กระทรวงการคลัง สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (3) ผู้แทนจากองค์กรอิสระ ได้แก่ สภาองค์กรของผู้บริโภค และ (4) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ดังนั้น แม้จะมีผู้แทนจากหน่วยงานของรัฐหลายคน แต่ก็หน่วยงานของรัฐที่มีบทบาทในการกำกับดูแลการดำเนินการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมให้สอดคล้องกับแผนและนโยบายของประเทศ รวมถึงการคุ้มครองผู้บริโภคโดยรวมกับกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่มาจากนักวิชาการ หรือผู้เชี่ยวชาญ จึงเห็นว่าองค์ประกอบมีความเหมาะสมแล้ว และสำหรับการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภคนั้น สามารถพิจารณาแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วมได้

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
1. ท่านเห็นว่าองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)		สนข. แนใจหรือไม่ว่าจำเป็นต้องมีกฎหมายฉบับนี้ Contactless Payment ช่วยให้จ่ายเงินสะดวก ไม่จำเป็นต้องมีตัวร่วมใดๆ ไม่จำเป็นต้องมีการส่งเสริมมาตรฐานทางเทคโนโลยี ไม่จำเป็นต้องมีคณะกรรมการ และกองทุนใดๆ	ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันมีความจำเป็นการตราพระราชบัญญัติ เพื่อจัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลาง รวมถึงให้อำนาจอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม และให้มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมสามารถเกิดได้โดยเร็ว และสามารถอุดหนุนค่าเดินทางของประชาชน
		อาจพิจารณาผู้แทนธนาคารแห่งประเทศไทยด้วยหรือไม่ เพราะมีกรณีที่ต้องดำเนินการหักเงิน จ่ายเงิน หรือเกี่ยวข้องกับระบบการเงินด้วย	ธนาคารแห่งประเทศไทยมีหนังสือที่ ธปท.ผกม. (02) 111/2565 เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยให้ความเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ว่าการ ธปท. เป็นคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) อาจขัดหรือแย้งกับบทบาทหน้าที่ของ ธปท. ในการกำกับดูแลระบบหรือบริการชำระเงินภายใต้การกำกับตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 เนื่องจากบริษัทที่ประกอบกิจการตัวร่วมอาจเข้าข่ายต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจภายใต้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวด้วย จึงเห็นว่าไม่ควรกำหนดให้ผู้ว่าการ ธปท. เป็นกรรมการโดยตำแหน่งใน คนต.

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
2. ท่านเห็นว่าอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- เหมาะสม 2 - ไม่เหมาะสม 2	เสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 9 (2) ใหม่ เป็น (2) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อบริการอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง ตลอดจนมาตรการชดเชยเยียวยาแก่ผู้ให้บริการระบบขนส่ง	ในส่วนของการสร้างความเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง ตลอดจนมาตรการชดเชยเยียวยาแก่ผู้ให้บริการระบบขนส่งนั้น จะสอดคล้องกับมาตรา 9 (4) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนระบบตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ให้บริการการขนส่งสาธารณะ
		เสนอข้อคิดเห็นและแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 9 (5) ใหม่ เป็นอำนาจหน้าที่คณะกรรมการควรกำหนดขอบเขตของอำนาจเฉพาะหน่วยงานที่กำกับ การกำหนดให้รวมถึงหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องนอกจากหน่วยงานที่กำกับ จะเป็นการใช้อำนาจเกินขอบเขต จึงเสนอให้ตัดข้อความ “หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง” และขอให้เพิ่มข้อความ “หรือการคำนวณโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม”	มาตรา 9 (5) เป็นกรณีที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมสามารถมอบหมายให้ สนข. หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์เพื่อเป็นประโยชน์แก่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมในการพิจารณากำหนดนโยบายหรือการพัฒนา ระบบตัวร่วมเท่านั้น นอกจากนี้ ในส่วนของการคำนวณโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมนั้น ตามมาตรา 14 (3) กำหนดให้ สนข. มีหน้าที่ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่งอยู่แล้ว
		ไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายฉบับนี้เสียด้วยซ้ำ โดย สนข. ไม่ได้นำเสนอข้อมูลเชิงประจักษ์ว่าเพราะเหตุใด ต้องมีกลไกที่ออกเป็นพระราชบัญญัติ	ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันมีความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ เพื่อจัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลาง รวมถึงให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม และให้มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมสามารถเกิดได้โดยเร็ว และสามารถอุดหนุนค่าเดินทางของประชาชน
		ควรมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการประเมินและตรวจสอบการใช้ระบบตัวร่วมเพื่อนำมาวิเคราะห์และนำมาปรับปรุงได้ในอนาคต	กำหนดให้ สนข. เป็นหน่วยงานกำกับดูแลหน้าที่ตามมาตรา 14 (5) และ 14 (6) ในการกำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม รวมถึงกำกับดูแล ติดตาม และประเมินผล การบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และแก้ไขปัญหาดังกล่าว ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อคณะกรรมการ

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
3. ท่านเห็นว่าบทบาทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบตัวร่วมมีความครอบคลุมเพียงพอหรือไม่	• ครอบคลุมแล้ว 2 • ยังไม่ครอบคลุม 2	• เสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 14 (1) เป็น (1) จัดทำและเสนอ นโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อ คณะกรรมการ เนื่องจากการจัดทำและเสนอ นโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมมีความสำคัญต่อบทบาทหน้าที่ของสำนักงาน ประกอบกับเพื่อให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ตาม (3) ที่มีหน้าที่ในการศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่ง	• สนข. มีหน้าที่ตามมาตรา 14 (3) ในการศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่ง ซึ่งในการเสนอโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่งสามารถดำเนินการได้ภายใต้มาตรา 14 (1) แล้ว
4. ท่านเห็นว่าการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องนำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมไปใช้บังคับ เมื่อมีการทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงานหรือสัญญาร่วมลงทุนที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 3 • ไม่เหมาะสม 1	-	-

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
5. ท่านเห็นว่าการกำหนดให้ การขอรับใบอนุญาต ประกอบกิจการระบบ ตัวร่วมเป็นไปโดยความ สมัครใจของผู้ประกอบ กิจการ ซึ่งหากไม่ได้รับ ใบอนุญาตฯ จะส่งผลให้ ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุน จากกองทุนส่งเสริมระบบ ตัวร่วมแต่จะไม่มีโทษบังคับ มีความเหมาะสมหรือไม่ และการกำหนดประเภทของ ใบอนุญาตประกอบกิจการ ระบบตัวร่วมเป็น 3 ประเภทนั้น มีความรอบ คอบแล้วหรือไม่	• เหมาะสม 2 • ไม่เหมาะสม 2	• ถ้าการออกกฎหมายแล้วไม่ได้บังคับใช้ก็จะมีผลในทางปฏิบัติ และจะทำให้กฎหมายไม่มีสภาพบังคับ และย่อมไม่สามารถทำให้บรรลุเป้าหมายวัตถุประสงค์การร่างกฎหมายฉบับนี้ได้ ดังนั้น กฎหมายฉบับนี้ถ้าจะเป็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะก็ควรบังคับให้กับผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการทุกรายต้องปฏิบัติตามไม่มีการสมัครใจ	• ร่างพระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติที่มีสภาพบังคับต่อผู้ให้บริการระบบตัวร่วมในมาตรา 17 กล่าวคือ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติ ทั้งนี้ หากประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน 2 ล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลายังฝ่าฝืนอยู่
		• สนข. ไม่ควรเป็นผู้ออกใบอนุญาตระบบ Payment ใบอนุญาตนี้เข้าซ้อนกับอำนาจของธนาคารแห่งประเทศไทย	• เจตนารมณ์ของใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมตามร่างพระราชบัญญัตินี้ มีเพื่อกำกับดูแลทั้งในด้านการประกอบกิจการและด้านมาตรฐานของผู้ขอรับใบอนุญาต ซึ่งจะมีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบโดยเฉพาะตามมาตรา 24 เช่น การประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกัน และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้ และการรวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่ สนข. ร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อ สนข. เพื่อประโยชน์ในด้านการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งแยกกับการกำกับดูแลของธนาคารแห่งประเทศไทยที่เป็นเรื่องการประกอบธุรกิจ e-Payment ตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ซึ่งมุ่งเน้นการกำกับดูแลระบบการชำระเงินให้มีความเป็นเอกภาพ

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
6. ท่านเห็นว่าการกำหนดให้ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษา การให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการ เสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความ เสียหายต่อสาธารณชน ให้ตราพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้การประกอบ กิจการขนส่งสาธารณะใด เป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบ ตัวร่วมและต้องได้รับ ใบอนุญาตฯ มีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 2 • ไม่เหมาะสม 2	• ข้อเสนอให้มีการแก้ไขข้อความ "....การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทุกกลุ่มในช่องทางต่างๆ ที่ประชาชนเข้าถึงสะดวกและไม่เป็นการสร้างภาระให้กับประชาชน..."	• ร่างพระราชบัญญัติกำหนดให้ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา ซึ่งในการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนนั้นย่อมเป็นไปตามหลักการ คือ เข้าถึงสะดวกและไม่เป็นการสร้างภาระให้กับประชาชนอยู่แล้ว
		• สนข. ไม่ได้แสดงข้อมูลว่าความเสียหายต่อสาธารณชนในเรื่องใดหรือเสริมสร้างระบบตัวร่วมอย่างไร	• มาตรา 17 มีเจตนารมณ์เพื่อรองรับกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับสัมปทานอยู่ในปัจจุบัน ไม่ประสงค์จะเข้าร่วมระบบตัวร่วมตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งการเข้าไม่ร่วมดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเกิดความเสียหายต่อสาธารณชน หรือในกรณีที่ภาครัฐต้องการเสริมสร้างระบบตัวร่วมให้มีประสิทธิภาพ หากเห็นว่าโครงการใดจะต้องเข้าร่วมระบบตัวร่วมให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
7. ท่านเห็นว่าการกำหนด หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต ประกอบกิจการระบบ ตัวร่วมตาม ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 2 • ไม่เหมาะสม 2	• เสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 24 (1) (3) (4) และ (6) ดังนี้ (1) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามที่สำนักงานกำหนด เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้ (3) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่สำนักงานร้องขอ มีระบบจัดเก็บข้อมูลและรักษาข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด (4) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอันใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม และดำเนินการแก้ไข ปรับปรุง ขาดเสียเยียวยา ผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม พร้อมรายงานต่อสำนักงานภายในระยะเวลาที่กำหนด และต้องกำหนดให้มีช่องทางการรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่สะดวกและเข้าถึงง่าย (6) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัตินี้ หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือมติของคณะกรรมการ	• รับทราบความเห็น
		• ถ้า สนข. ไม่พยายามมีบทบาทออกใบอนุญาตและดูแลระบบตัวร่วม เราก็คงจำเป็นต้องตั้งกองทุน สนข. ควรหารือกับ ธปท. เรื่องระบบ Contactless Payment เพื่อนำมาใช้งานจะสร้างต้นทุนแก่รัฐต่ำกว่า และสร้างความเสี่ยงแก่เจ้าหน้าที่ของ สนข. ในการต้องอนุญาตน้อยกว่าเช่นกัน	• เนื่องจากเจตนารมณ์ในการกำกับดูแลเรื่องระบบการชำระเงิน กับระบบตัวร่วม มีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะในประเด็นการได้มาซึ่งข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วมและข้อมูลการเดินทาง เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนนโยบายด้านการขนส่งสาธารณะ รวมถึงมีความเกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม จึงจำเป็นต้องมีการกำกับดูแลเป็นการเฉพาะ

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
8. ท่านเห็นว่าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่	- จำเป็น 2 - ไม่จำเป็น 2	- เสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 29 (1) และขอยกเลิก (3) ดังนี้ (1) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถเข้าถึงและใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวกบนพื้นฐานที่เท่าเทียมกัน โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผลและเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม - ขอยกเลิก (3) เนื่องจากคุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 18 (3) “...กำหนดให้มีฐานะทางการเงินและการดำเนินงานที่มั่นคง...” ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องระบุ (3) ไว้ในมาตรานี้ ประกอบกับการพัฒนาระบบการให้บริการเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมซึ่งย่อมได้รับกำไรจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วมอยู่แล้ว	รับทราบความเห็น
		มีต้นทุนดูแลกองทุน แต่มี marginal benefit ต่อระบบการชำระเงินน้อยและมีประสิทธิภาพต่ำกว่าระบบการจ่ายเงินมืออาชีพ	กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินการพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ซึ่งในกรณีที่ระบบตัวร่วมของประเทศไทยมีความสมบูรณ์แล้ว สามารถยุบเลิกกองทุนได้เมื่อหมดความจำเป็น
9. ท่านเห็นว่าแหล่งที่มาของเงินกองทุนมีความชัดเจนและเหมาะสมหรือไม่อย่างไร	- ชัดเจน 3 - ไม่ชัดเจน 1	-	-

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
10. ทานเห็นว่าวัตถุประสงค์ของการใช้จ่ายเงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่	• ชัดเจน 2 • ไม่ชัดเจน 2	• เสนอขอให้ยกเลิกมาตรา 32 (5) และแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 32 (6) ดังนี้ (6) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม ที่ครอบคลุมถึงการเข้าถึงและการใช้งานของผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมทุกกลุ่ม	• เนื่องด้วยร่างพระราชบัญญัตินี้ต้องการสนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบตัวร่วมได้โดยง่าย จึงกำหนดให้สามารถนำเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมให้ผู้รับใบอนุญาตกั๊ยมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วมได้ และสำหรับข้อเสนอในมาตรา 32 (6) เห็นว่า เป็นส่วนขยายความซึ่งเป็นหลักการโดยทั่วไปอยู่แล้ว ที่จะต้องครอบคลุมถึงการเข้าถึงและการใช้งานของผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม
11. ทานเห็นว่าการกำหนดอัตราโทษปรับทางปกครองสำหรับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกามีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 2 • ไม่เหมาะสม 2	• เสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 40 เป็น “...ระวางโทษปรับทางปกครองตั้งแต่ห้าแสนบาทแต่ไม่เกินสองล้านบาทและปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่...” • โทษใดๆ มีต้นทุนในการบังคับใช้และเสียเวลาเจ้าหน้าที่ สนข. ในการดำเนินการ	• รับทราบความเห็น แต่ สนข. พิจารณาแล้วเห็นว่าการกำหนดอัตราโทษปรับทางปกครองตามมาตรา 40 มีความเหมาะสมแล้ว โดยอัตราโทษทางปกครองไม่เกินสองล้านบาท เทียบเคียงกับอัตราโทษตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มาตรา 143 และสำหรับโทษปรับรายวันนั้นเทียบเคียงกับอัตราโทษตามพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 มาตรา 133 • การกำหนดโทษปรับทางปกครองตามมาตรา 40 มีความจำเป็นเพื่อบังคับให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
12. ประเด็นอื่นๆ		เนื่องจากสภาองค์กรของผู้บริโภคในฐานะผู้แทนผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติการจัดตั้งสภาองค์กรของผู้บริโภคมีความประสงค์จะร่วมให้ข้อมูลการรับฟังความคิดเห็นเป็นรายมาตราแบบเป็นทางการร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แต่เนื่องจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นครั้งนี้มีช่องทางการรับฟังและระยะเวลาที่จำกัด ทำให้ประชาชนจำนวนมากที่สนใจยังไม่ทราบถึงการรับฟังความคิดเห็นที่สำคัญนี้ ประกอบกับร่างพระราชบัญญัติฯ มีรายละเอียดและเนื้อหาสำคัญหลายมาตราที่อาจส่งผลกระทบต่อ การเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมและเป็นของผู้บริโภค จึงขอให้ สนข. จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ร่วมกับสภาองค์กรของผู้บริโภค และเครือข่ายผู้บริโภคทั่วประเทศ และประชาชนที่สนใจ เพื่อรวบรวมความคิดเห็นนำไปประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 ทั้งนี้ สภาองค์กรของผู้บริโภคจะมีหนังสือถึง สนข. เพื่อขอให้พิจารณาดำเนินการนี้โดยเร็ว	รับทราบ

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
12. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)		สนข. ควรนำเสนอกรณีศึกษาในต่างประเทศ และเปรียบเทียบแนวทางการดำเนินการอื่นเปรียบเทียบกับกรณีจำเป็นต้องร่างกฎหมายฉบับนี้ ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้เกิดขึ้นมาด้วยแนวคิดที่ค่อนข้างล้าสมัยที่ว่า รัฐจำเป็นต้องเป็นผู้อนุญาตและดูแลระบบตั๋วร่วม ทั้งที่ในต่างประเทศมีการเปิดใช้ Contactless Payment กฎหมายฉบับนี้สร้างต้นทุนแก่รัฐโดยไม่จำเป็น และสร้างความเสี่ยงแก่เจ้าหน้าที่ที่จะต้องบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ ผู้ใช้บริการยังไม่อาจแน่ใจว่าระบบของ สนข. จะมีประสิทธิภาพหรือไม่	- จากการศึกษารูปแบบการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในต่างประเทศ พบว่ามีตัวอย่างการดำเนินการ ได้แก่ - สิงคโปร์ มีการกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตสำหรับการประกอบกิจการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยพิจารณาจาก Public Transport Council Act ที่มีสาระสำคัญในการจัดตั้ง Public Transport Council มีหน้าที่ในการกำหนดหรืออนุมัตินโยบายค่าโดยสาร และอัตราค่าโดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการบูรณาการค่าโดยสารร่วมระหว่างรถโดยสารสาธารณะและรถไฟ และมีอำนาจในการออก Ticket Payment Service License - เขตบริหารพิเศษฮ่องกง ใช้การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) สำหรับโครงการระบบตั๋วร่วม โดยใช้รูปแบบ Build-Own-Operate (BOO) คือ การให้เอกชนก่อสร้าง เป็นเจ้าของ และบริหารจัดการ ซึ่งเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะตามคุณสมบัติและมาตรฐานที่กำหนดโดยรัฐ และเอกชนเป็นเจ้าของและมีสิทธิในทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะโดยไม่ต้องโอนทรัพย์สินให้แก่รัฐ เอกชนจะเป็นผู้รับผิดชอบในด้านต่างๆ รวมถึงเป็นผู้รับความเสี่ยงทั้งหมด ทั้งนี้ รัฐจะยังกำกับดูแลด้านมาตรฐานในการให้บริการสาธารณะของเอกชน

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
12. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)			- เกาหลีใต้ มีกฎหมาย Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport เพื่อให้การบริหารจัดการบัตรโดยสารอัจฉริยะของเกาหลีใต้มีการบูรณาการร่วมกันทั่วประเทศ โดยจะกำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน (Master Plan) โดยเป็นหน้าที่ของ The Minister of Land, Infrastructure and Transport (MOLIT) รวมถึงกำหนดให้รัฐบาลท้องถิ่น (Local Government) ที่ประสงค์จัดทำระบบตัวร่วม ต้องจัดทำแผนการเชื่อมต่อสำหรับเขตภูมิภาคของตนที่สอดคล้องกับแผนแม่บทของประเทศ นอกจากนี้ MOLIT ยังมีหน้าที่ในการให้การรับรอง (Certification) อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของระบบตัวร่วม เพื่อสร้างความมั่นใจว่าอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้งานกับระบบตัวร่วมสามารถเชื่อมต่อร่วมกันได้ โดยจะมี Korea Institute of Construction and Transport Technology Evaluation and Planning ทำหน้าที่ทดสอบและประเมินผลอุปกรณ์ให้กับ MOLIT เพื่อออกใบรับรองต่อไป - จากตัวอย่างการข้างต้น สนข. จึงพิจารณาใช้รูปแบบการดำเนินการของสิงคโปร์ เนื่องด้วยสภาพปัญหาของไทยที่ปัจจุบันมีผู้ให้บริการขนส่งหลาย และมีข้อจำกัดจากเงื่อนไขภายใต้สัญญาสัมปทานที่มีอยู่ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีกฎหมายเพื่อบริหารจัดการในส่วนนี้ รวมถึงเพื่อให้มีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม - นอกจากนี้ สนข. จะเป็นเพียงผู้กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่เป็นมาตรฐานกลางซึ่งผู้ให้บริการระบบตัวร่วมนั้นจะต้องมีเท่านั้น เพื่อให้สามารถรองรับการชำระเงินผ่านตัวร่วมได้ร่วมกัน

ตารางที่ 4.3-11 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	ตอบความเห็น
12. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)		การนำระบบออกใบอนุญาตเพื่อให้เอกชนสามารถเข้าดำเนินการระบบตัวร่วมได้ อาจเป็นการพิจารณาจากภาครัฐแนวทางหนึ่ง แต่เมื่อเอกชนได้รับอนุญาตแล้ว อาจมีมาตรการที่กำหนดให้หน่วยงานเอกชน สามารถออกตัวร่วม เพื่อให้ประชาชนได้ใช้ตัวร่วมใบเดียวในหลายการคมนาคมร่วมกัน ซึ่งการบริหารจัดการอาจพิจารณาตัวอย่างจากบัตร Easy Card ของเขตปกครอง ไต้หวัน หรือบัตร IC Card ของประเทศญี่ปุ่น มาปรับใช้ให้เหมาะสมกับประเทศไทยได้	รับทราบความเห็น โดย สนข. พิจารณานำแนวทางการบริหารจัดการระบบตัวร่วมของสิงคโปร์มาใช้ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทและสภาพปัญหาของไทยในปัจจุบัน

ที่มา: ที่ปรึกษา

ทั้งนี้ สนข. จะนำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ภาคผนวก ผ 5) ต่อคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนที่กำหนดในพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 เพื่อขับเคลื่อนร่างกฎหมายฉบับนี้ต่อไปให้บรรลุผลในการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการและสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ การให้สิทธิประโยชน์และการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ผู้ใช้บัตรหรือตัวร่วม รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้นอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

บทที่ 5 การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

คณะกรรมการพัฒนากฎหมายโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีได้กำหนดแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายเอาไว้⁵⁸ โดยหน่วยงานของรัฐจะต้องพิจารณาในประเด็นต่อไปนี้ด้วย

- 1) ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประเทศ สังคม หรือประชาชน
- 2) ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย
- 3) ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ หรือผลกระทบอื่นโดยรวมที่สำคัญ

นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำ “คู่มือการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย”⁵⁹ โดยเป็นเอกสารแนะนำสำหรับหน่วยงานราชการที่จะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายในการจัดเตรียมข้อมูลให้สอดคล้องและเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด โดยมีสาระสำคัญดังตารางที่ 5-1 ทั้งนี้รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย แสดงในภาคผนวก ผ 4

ตารางที่ 5-1 สาระสำคัญของคู่มือการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ประเด็น		คำอธิบาย
หัวข้อใหญ่	หัวข้อย่อย	
1. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา	1.1 ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร	(1) ระบุว่าปัญหาคืออะไร โดยอธิบายสถานการณ์ในปัจจุบันและอธิบายว่าทำไมสถานการณ์ดังกล่าวจึงเป็นปัญหา (2) ระบุสาเหตุของปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัญหานั้น รวมทั้งประเมินขอบเขตและขนาดของผลกระทบดังกล่าว และให้คาดการณ์ว่าหากภาครัฐไม่ดำเนินการแก้ปัญหาดังกล่าว (3) ควรอธิบายในลักษณะที่เป็นรูปธรรมและมีข้อมูลเชิงประจักษ์ เช่น สถิติ ตัวอย่างที่เกิดขึ้นจริง ผลการศึกษาหรืองานวิจัย
	1.2 เหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้	(4) ระบุว่าเหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้ โดยให้ประเมินจากขอบเขตและความรุนแรงของปัญหา รวมทั้งแนวโน้มของสภาพปัญหาและผลกระทบของปัญหา
2. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง	วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซงคืออะไร	(5) ควรระบุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซงอย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจน ได้แก่ (ก) มีความเฉพาะเจาะจง (Specific) (ข) สามารถวัดผลได้ (Measurable) (ค) สามารถเป็นไปได้ (Achievable) (ง) มีความสอดคล้องกับปัญหาและสาเหตุของปัญหาที่ต้องได้รับการแก้ไข (Relevant) (จ) มีกำหนดเวลาที่ชัดเจน (Time-related)

⁵⁸ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136/ตอนที่ 132 ก/หน้า 7/27 พฤศจิกายน 2562

⁵⁹ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, คู่มือการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย, <https://www.krisdika.go.th/data/article77/filenew/02-3.pdf>

ตารางที่ 5-1 สารสำคัญของคู่มือการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็น		คำอธิบาย
หัวข้อใหญ่	หัวข้อย่อย	
3. การแก้ปัญหาในปัจจุบัน	3.1 วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร	(6) ให้ตรวจสอบว่าสามารถใช้มาตรการหรือวิธีการอื่นที่ไม่ใช่กฎหมายในการแก้ปัญหาหรือไม่ และอธิบายว่าปัจจุบันมีการดำเนินการแก้ปัญหาด้วยวิธีใดบ้าง (7) ควรอธิบายว่าการแก้ปัญหาด้วยมาตรการทางเลือกอื่นที่ไม่ใช่การตรากฎหมายได้ผลอย่างไร และมีอุปสรรคหรือข้อจำกัดอย่างไร
	3.2 ต่างประเทศแก้ปัญหาได้อย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่ อย่างไร	(8) ให้อธิบายว่าในต่างประเทศมีการดำเนินการแก้ปัญหาด้วยวิธีอะไรบ้าง โดยให้ระบุมาตรการแก้ปัญหาทั้งที่เป็นกฎหมายและไม่ใช่มกฎหมาย อธิบายรายละเอียดของมาตรการแก้ปัญหาพอสังเขป และวิเคราะห์ว่ามาตรการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่ อย่างไร
4. การรับฟังความคิดเห็น	(1) ได้รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว (2) ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว	(9) เพื่อให้มั่นใจว่าหน่วยงานได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง และได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายแล้ว
5. ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น	ร่างกฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร	(10) ให้ระบุกฎหมายที่มีหลักการหรือผลการบังคับใช้ใกล้เคียงหรือสัมพันธ์กับร่างกฎหมายนี้ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหานี้ (11) ให้อธิบายว่ามีความใกล้เคียงหรือแตกต่างกับร่างกฎหมายฉบับนี้อย่างไร และเหตุใดจึงไม่สามารถใช้กฎหมายนั้นแก้ไขปัญหานี้ได้
6. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย	6.1 กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง	(12) ให้อธิบายว่ามาตรการที่กำหนดในร่างกฎหมายมีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชนอย่างไร ซึ่งต้องอธิบายผลกระทบในลักษณะที่เป็นรูปธรรม และมีข้อมูลประจักษ์ เช่น สถิติ ผลการศึกษาวิจัย และหากหน่วยงานมีศักยภาพที่จะสามารถคำนวณภาระ ต้นทุน หรือผลกระทบเป็นเงินได้ ก็อาจจะเพิ่มเติมได้ (13) ในกรณีร่างกฎหมายมีการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของประชาชน ให้ระบุรายละเอียดของการจำกัดสิทธิและเสรีภาพดังกล่าว รวมถึงบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพในเรื่องนั้นไว้ด้วย
	6.2 มีมาตรการป้องกัน แก้ไข คุ้มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตาม 6.1 อย่างไร	(14) ในกรณีร่างกฎหมายก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ให้ระบุว่าหน่วยงานของรัฐได้เสนอให้มีมาตรการป้องกัน แก้ไข คุ้มครอง หรือเยียวยาแก่ผู้ได้รับผลกระทบอย่างไรบ้าง
	6.3 กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร	(15) ให้อธิบายว่ามาตรการที่กำหนดในร่างกฎหมายจะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างไรแก่ประเทศ หรือสังคมโดยรวม หรือแก่ประชาชน ทั้งนี้ ต้องอธิบายผลกระทบในลักษณะที่เป็นรูปธรรม และมีข้อมูลประจักษ์

ตารางที่ 5-1 สารสำคัญของคู่มือการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็น		คำอธิบาย
หัวข้อใหญ่	หัวข้อย่อย	
7. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย	7.1 หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	(16) ให้ระบุหน่วยงานผู้รับผิดชอบ
	7.2 มีแนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามหรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร และมีการนำเทคโนโลยีมาใช้อำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือไม่	(17) ให้ชี้แจงว่ารัฐมีการเตรียมความพร้อมในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามกฎหมายอย่างไร เช่น ด้านบุคลากร ให้ชี้แจงความพร้อม ด้านอัตราค่าจ้างและความรู้ความสามารถของบุคลากรที่มีอยู่ว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่ หรือด้านอุปกรณ์ ให้ชี้แจงว่าจำเป็นต้องใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ใดบ้างในการปฏิบัติตามภารกิจที่เพิ่มขึ้น และมีการนำเทคโนโลยีมาใช้อำนวยความสะดวกหรือไม่
	7.3 มีแนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร	(18) ให้หน่วยงานรัฐพิจารณากำหนดกระบวนการหรือแนวทาง รวมทั้งระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย
	7.4 ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ในระยะ 3 ปีแรก อัตราค่าจ้างที่ต้องใช้ อัตราค่าจ้างที่มีอยู่แล้ว และอัตราค่าจ้างที่ต้องเพิ่มขึ้น	(19) ให้วิเคราะห์ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายนี้ โดยให้คำนวณประมาณการค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินการในระยะ 3 ปีแรก โดยให้แนบรายละเอียดการคำนวณต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของรัฐมาด้วย (20) ให้ระบุอัตราค่าจ้างที่ต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย
8. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย	8.1 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ	(21) ให้ระบุผลกระทบเฉพาะในด้านต่างๆ ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ และด้านอื่นที่สำคัญ ซึ่งแตกต่างจากการวิเคราะห์ผลกระทบในข้อ 6 ที่มุ่งหมายให้ชี้แจงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือหน้าที่ การป้องกัน แก๊ซ คุ้มครอง หรือเยียวยาแก่ผู้ได้รับผลกระทบ รวมถึงประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชน
	8.2 ผลกระทบต่อสังคม	
	8.3 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ	
	8.4 ผลกระทบอื่นที่สำคัญ	
9. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต	เพื่อให้หน่วยงานของรัฐตรวจสอบเหตุผลและความจำเป็นที่ต้องกำหนดให้มีระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ การกำหนดโทษอาญา และการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินการทางปกครอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด	(22) ให้ตรวจสอบจากคำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย เรื่อง การใช้ระบบอนุญาตในกฎหมาย การใช้ระบบคณะกรรมการในกฎหมาย และการกำหนดโทษอาญาในกฎหมาย
10. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ		
11. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา		
12. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินการทางปกครอง		

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.1 สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

1) ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารมีหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนเป็นผู้ให้บริการจำนวนหลายแห่ง ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละรายต่างมีระบบการบริหารจัดการที่แยกออกจากกัน ในการจัดเก็บค่าโดยสารหรือจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยใช้บัตรโดยสารหรือบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่เติมเงินได้และใช้ชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้บริการจำเป็นต้องมีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรือชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ให้บริการเกือบทุกราย ส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้บริการไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วและประหยัดจากการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีอยู่จำนวนมาก อีกทั้งต้องเสียเวลาหรือรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงถ้าต้องชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวทั้งหมดในการเดินทาง รวมทั้งก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรหรือการขนส่งที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก

2) เหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้

ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายและหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแล และบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพื่อให้สามารถใช้เชื่อมต่อกันในระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงอำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม เพื่อให้เกิดระบบตั๋วร่วมที่มีมาตรฐานทางเทคนิคเดียวกัน และเพื่อให้เกิดการบังคับใช้อัตราค่าโดยสารร่วม อันจะเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ รวมถึงการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมขึ้น จึงจำเป็นต้องมีการตราพระราชบัญญัติ

5.2 วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง

เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการและสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในการให้สิทธิประโยชน์และการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ผู้ใช้บัตรหรือตั๋วร่วม รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตั๋วร่วม ซึ่งใช้บัตรหรือตั๋วร่วมในการชำระค่าเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนผู้ให้บริการด้านการขนส่งหรือการจราจรต่างๆ นอกจากนี้ เพื่อจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมเพื่อวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการดำเนินการพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม รวมถึงเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตั๋วร่วม

5.3 การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

1) วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร

ในการประชุม ครั้งที่ 6-4/2560 เมื่อวันที่ 19 เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2560 คณะกรรมการจัดทำร่างกฎหมาย ได้มีมติให้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบและให้ข้อเสนอแนะก่อนดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายตามบทบัญญัติมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 14 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2560 และให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการตามขั้นตอนของมาตรา 77 ต่อไป สนข. จึงได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 77 โดยได้เชิญหน่วยงานของรัฐภาคเอกชน รวมทั้งประชาชน สามารถร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อร่างพระราชบัญญัติ

อย่างไรก็ตาม สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ได้มีหนังสือ ที่ นร. 0503/212111 ลงวันที่ 13 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2561 แจ้งว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ผู้ปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี พิจารณาและมีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคม รับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานปรมาณู ธนาครแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรี (คณะพิเศษ) ไปพิจารณาทบทวนร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. อีกครั้ง

ทั้งนี้ สนข. ได้จัดทำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563 ขึ้นมาก่อน เพื่อให้มีกฎหมายและหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมได้โดยเร็ว ซึ่งปัจจุบันได้มีการประกาศใช้แล้ว

2) ต่างประเทศแก้ปัญหาอย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่ อย่างไร

จากการศึกษาแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนในต่างประเทศ ได้แก่ (1) สาธารณรัฐสิงคโปร์ (สิงคโปร์) และ (2) สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) (กรุงโซล) มีรายละเอียด ดังนี้

2.1) สาธารณรัฐสิงคโปร์

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

- (1) การให้บริการสำหรับการหักบัญชีธุรกรรมของตั๋วเดินทาง (Clearing) หรือ
- (2) การขาย การเติม การเปลี่ยน หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งาน ของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับตั๋วเดินทาง หรือ
- (3) การให้บริการอื่นใดตามที่ Public Transport Council กำหนด

ทั้งนี้ ผู้ประกอบกิจการการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทางในสิงคโปร์ทุกรายต้องได้รับใบอนุญาตจาก Public Transport Council โดยในปัจจุบันมีบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทางทั้งสิ้น 3 แห่ง ได้แก่

- (1) บริษัท EZ-Link เป็นผู้ให้บริการออกบัตร เป็นบริษัทที่ถือหุ้นทั้งหมดโดย Land Transport Authority (LTA) (เป็นรัฐวิสาหกิจ)
- (2) บริษัท NETS เป็นผู้ให้บริการออกบัตร (เป็นบริษัทเอกชนที่ได้รับใบอนุญาต)
- (3) บริษัท TransitLink เป็นผู้ให้บริการสำหรับการหักบัญชีธุรกรรมของตั๋วเดินทาง (CCH) เป็นบริษัทที่ถือหุ้นทั้งหมดโดย Land Transport Authority (LTA) (เป็นรัฐวิสาหกิจ)

โดยสรุป โครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมี Public Transport Council ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล และมีอำนาจในการออกใบอนุญาตการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทาง โดยที่กฎหมายของสิงคโปร์ไม่ได้กำหนดลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาตไว้ จึงสามารถดำเนินการได้ทั้งรูปแบบบริษัทเอกชน และบริษัทที่เป็นรัฐวิสาหกิจ

2.2) สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) (กรุงโซล)

มี Seoul Metropolitan Government เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนโครงการระบบตั๋วร่วมในกรุงโซล โดยใช้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) เช่นกัน โดยบริษัทที่ได้รับสัมปทานได้แก่ บริษัท T-money Co., Ltd. เป็นผู้ดำเนินการระบบตั๋วร่วม และเป็นผู้บริหารจัดการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) โดยบริษัท T-money Co., Ltd. มีการถือหุ้นโดย Seoul Metropolitan Government (หน่วยงานภาครัฐ) ร้อยละ 36.16 ซึ่งเป็นสัดส่วนการถือหุ้นที่มากที่สุด รองลงมา คือ บริษัท LG CNS ร้อยละ 32.91

อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการระบบตั๋วร่วมในเกาหลีใต้มีโครงการแยกต่างหากจากกันตามเขตพื้นที่ ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการบัตรโดยสารอัจฉริยะของเกาหลีใต้มีการบูรณาการร่วมกันทั้งประเทศ เกาหลีใต้ จึงได้ตรากฎหมาย Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport ซึ่งมีสาระสำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม คือ การกำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน โดยเป็นหน้าที่ของ The Minister of Land, Infrastructure and Transport (MOLIT)⁶⁰ รวมถึง กำหนดให้รัฐบาลท้องถิ่น (Local Government) ที่ประสงค์จัดทำระบบตั๋วร่วม ต้องจัดทำแผนการเชื่อมต่อสำหรับ เขตภูมิภาคของตนที่สอดคล้องกับแผนแม่บทของประเทศ

นอกจากนี้ MOLIT ยังมีหน้าที่ในการให้การรับรอง (Certification) อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของระบบตั๋วร่วม⁶¹ เพื่อสร้างความมั่นใจว่าอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้งานกับระบบตั๋วร่วมสามารถเชื่อมต่อร่วมกันได้ โดยมี Korea Institute of Construction and Transport Technology Evaluation and Planning ทำหน้าที่ทดสอบและประเมินผลอุปกรณ์ ให้กับ MOLIT เพื่อดำเนินการออกใบรับรองต่อไป

5.4 การรับฟังความคิดเห็น

ได้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง และได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว โดยจากการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมด สามารถแบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 ได้แก่ ผู้ประกอบการ บุคคล หรือกลุ่มบุคคลซึ่งมี หรืออาจมีสิทธิ หรือหน้าที่ หรือได้รับ หรืออาจได้รับผลกระทบ รวมทั้งองค์กรที่เกี่ยวข้อง
- กลุ่มที่ 2 ได้แก่ กลุ่มบุคคลหรือชุมชนซึ่งอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับ หรืออาจได้รับผลกระทบ รวมทั้งองค์กรที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีวัตถุประสงค์กระทำเพื่อประโยชน์ของกลุ่มบุคคล หรือชุมชนดังกล่าว
- กลุ่มที่ 3 ได้แก่ หน่วยงานของรัฐซึ่งมีภารกิจเกี่ยวข้อง หรือที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่ที่ได้รับ หรืออาจได้รับผลกระทบ
- กลุ่มที่ 4 ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนั้น

ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นผ่านวิธีการ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 20 เดือนมกราคม พ.ศ. 2564 ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิง พาวเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน และองค์กรที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมการประชุม จำนวน 123 คน

⁶⁰ Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport, Article 10-2 (Formulation of Master Plan for National Interoperation of Smart Card Tickets)

⁶¹ Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport, Article 10-7 (Certification of Nationwide Interoperable Smart Card Tickets, etc.)

รูปแบบที่ 2 การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย

ผ่านเว็บไซต์ <https://law.go.th> ที่พัฒนาโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีการ่วมกับสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ระหว่างวันพฤหัสบดีที่ 20 เดือนมกราคม พ.ศ. 2565 ถึงวันศุกร์ที่ 4 เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เป็นระยะเวลา 16 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นจำนวน 13 ท่าน

จากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกรูปแบบ สามารถสรุปความเห็นต่อการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในประเด็นดังตารางที่ 5.4-1

ตารางที่ 5.4-1 ความคิดเห็นต่อการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
1. องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมเหมาะสมหรือไม่	- ควรมีการแยกคณะกรรมการออกเป็นคณะกรรมการระดับนโยบายและคณะกรรมการระดับกำกับดูแล และให้อำนาจกำกับดูแลของ สนข. มาเป็นของคณะกรรมการกำกับดูแล - เสนอให้มีกรรมการที่มาจากหน่วยงานด้านการคุ้มครองผู้บริโภค
2. อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมที่มีต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- ควรให้คณะกรรมการระดับนโยบายทำหน้าที่พิจารณาด้านนโยบาย ส่วนคณะกรรมการระดับกำกับดูแลทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม - คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมควรมีอำนาจหลักในการออกกฎ กำหนดแนวทาง และเป็นองค์กรกลางในการควบคุมดูแล - ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมควรคำนึงถึงสิทธิของผู้บริโภคด้วย
3 บทบาทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบตั๋วร่วมมีความครอบคลุมเพียงพอหรือไม่	- ควรให้ สนข. พิจารณาแนวทางการพัฒนาระบบตั๋วร่วมในอนาคต โดยเน้นโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม - สนข. ควรเป็นเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม มีหน้าที่ให้ความเห็นในการออกกฎ การพิจารณาใบอนุญาตและการต่อใบอนุญาต
4. การใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- เห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาต เนื่องจากทำให้การประกอบกิจการมีความชัดเจนขึ้น อย่างไรก็ตาม อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ยังไม่ชัดเจน เช่น ใบอนุญาตตามมาตรา 15 (1) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริการจัดการรายได้กลาง และมาตรา 15 (2) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตั๋วร่วม มีลักษณะอย่างไร และระบบตั๋วร่วมตามกฎหมายฉบับนี้มีการพิจารณาโดยแยกพื้นที่หรือไม่ - ควรพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบและให้และให้ความสำคัญกับกฎหมายลำดับรอง เช่น มาตรา 16 วรรคสอง ที่กำหนดเรื่องการขออนุญาต การอนุญาต การต่อใบอนุญาต และการเสียค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด - ควรกำหนดเงื่อนไขในการต่อใบอนุญาต และหากผู้ประกอบการรายเดิมต้องการต่อใบอนุญาต ควรมีเงื่อนไขได้รับสิทธิประโยชน์ - คำจำกัดความยังไม่ชัดเจนว่าผู้ประกอบการระบบจัดเก็บค่าโดยสารในปัจจุบันเข้าข่ายเป็นผู้ให้บริการตั๋วร่วมหรือไม่ - รูปแบบใบอนุญาตตามมาตรา 15 (3) “ใบอนุญาตการประกอบกิจการอื่นใด” เป็นการระบุที่กว้างเกินไป ควรเพิ่มเติมว่าเกี่ยวข้องกับการกำกับกิจการระบบตั๋วร่วมอย่างไร - ภาครัฐควรมีแนวทางการดำเนินการ หากผู้ประกอบการเจรจาเรื่องค่าโดยสารไม่สำเร็จ
5 การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- กำหนดระยะเวลาที่ระบุให้ขออนุญาตจาก คนต. ให้เวลาน้อยเกินไปสำหรับการปรับปรุงให้บริษัทมีคุณสมบัติของผู้ขออนุญาต - มาตรา 16 (1) ที่กำหนดว่า ต้องมีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการขนส่งถืออยู่ร่วมกันเกินหนึ่งของทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด ควรพิจารณาถึงความเป็นไปได้ - มาตรฐาน EMV เป็นมาตรฐานระดับโลก การได้รับใบอนุญาตจึงควรครอบคลุมการนำบัตร EMV ต่างประเทศมาใช้ในประเทศไทย

ตารางที่ 5.4-1 ความคิดเห็นต่อการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ต่อ)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
6. อำนาจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในการเรียกเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารจากผู้ประกอบการมีความเหมาะสมหรือไม่	ควรเพิ่มหน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่ง ในการจัดส่งข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการระบบตัวร่วม เช่น “คณะกรรมการหรือสำนักงานสามารถร้องขอให้ผู้บริการจัดส่งข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตัวร่วม”
7 การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่	เห็นด้วยกับการจัดตั้งกองทุน
8 แหล่งที่มาของเงินกองทุนมีความชัดเจนและเหมาะสมหรือไม่	- ควรตั้งคณะกรรมการเพื่อดูแลรายได้ ซึ่งองค์ประกอบควรมีกระทรวงคมนาคม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ กรมบัญชีกลาง อีกทั้งกำหนดอำนาจหน้าที่ให้ชัดเจน - มาตรฐานบัญชีของกองทุน ควรกำหนดตามมาตรฐานบัญชีของภาครัฐที่ใช้อยู่เดิม - ผู้ให้บริการขนส่งมีการเสียค่าธรรมเนียมในการใช้ตัวร่วมแล้ว หากเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนอีก อาจไม่เป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการ
9 วัตถุประสงค์ของการจ่ายเงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่	- ปกติการทำสัญญาสัมปทานมีอัตราค่าโดยสารซึ่งต้องเป็นไปตามที่ประกาศ ซึ่งมีกลไกการปรับค่าโดยสาร หากคณะกรรมการกำหนดค่าโดยสารในอนาคตแล้ว การดำเนินงานของเอกชนไม่เป็นไปตามสัญญา กองทุนควรสนับสนุนเงินในส่วนนี้ โดยนำเงินจากมาตรา 33 (1) มาใช้ - อัตราค่าโดยสารรวม ควรต้องพิจารณาจากอัตราค่าโดยสารปัจจุบันของแต่ละรูปแบบการเดินทาง อีกทั้งวิธีการจัดสรรเงินกองทุนจะจ่ายโดยตรงไปที่ผู้ประกอบการ ผู้รับสัมปทานหรือหน่วยงานรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบ - ควรมีหน่วยงานในการกำกับกองทุน เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการใช้จ่ายหรือรับเงิน อีกทั้งควรให้คณะกรรมการเป็นผู้ดำเนินการกองทุน ไม่ใช่ สนข. เป็นหลัก
10 การกำหนดบทเฉพาะกาลในกรณีที่อัตราค่าโดยสารรวมไม่สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารที่ใช้อยู่เดิม โดยเฉพาะกรณีที่สัญญาสัมปทานกำหนดไว้มีความเหมาะสมหรือไม่	- ร่างกฎหมายฉบับนี้ควรสอดคล้องกับบทเฉพาะกาลของร่าง พ.ร.บ. กรมการขนส่งทางราง - การกำหนดค่าให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน (มาตรา 58) ในกรณีที่หากแก้ไขสัญญาสัมปทานแล้วส่งผลกระทบต่อรายได้ ดังนั้น ภาครัฐควรมีนโยบายรองรับ

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.5 ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

เนื่องจากสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของนวัตกรรมเทคโนโลยีระบบตัวร่วม และระบบการชำระเงิน ประกอบกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางรางกำลังจะเพิ่มขึ้นอีกหลายราย ซึ่งจะทำให้การควบคุม กำกับ ดูแลและบริหารระบบตัวร่วม เป็นไปอย่างยากลำบาก หากยังไม่มี หรือการออกกฎหมายพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ลำำข้า ดังนั้น สนข. จึงเห็นสมควรจัดทำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ขึ้นมาก่อน เพื่อให้มีกฎหมายและหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมได้โดยเร็ว ซึ่งปัจจุบันได้มีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 และประกาศใช้แล้ว

ทั้งนี้ เนื่องจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 มีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรอง จึงใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น แต่ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ เนื่องจากเกินขอบเขตอำนาจที่พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 มาตรา 11 (8) ซึ่งให้อำนาจนายกรัฐมนตรีในการออกระเบียบปฏิบัติราชการไว้ ส่งผลให้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีไม่สามารถบังคับใช้กับภาคเอกชน ซึ่งการขนส่งสาธารณะในประเทศไทยในปัจจุบันนั้น ยังพึ่งพาทั้งส่วนราชการและภาคเอกชน ดังนั้น การบูรณาการให้เกิดระบบตัวร่วมอย่างครอบคลุมทั้งระบบ จำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

5.6 ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

1) กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีหลักการสำคัญ 5 ประการ ได้แก่

- (1) “การจัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลาง” โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นหน่วยงานกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและใช้เป็นมาตรฐานกลาง สำหรับการให้บริการระบบตัวร่วมในอนาคต และสำหรับผู้ให้บริการในปัจจุบันที่จะเข้าสู่ระบบตัวร่วมตามกฎหมายนี้
- (2) “การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม” โดยเป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ทั้งนี้ ร่างกฎหมายฉบับนี้กำหนดให้หน่วยงานรัฐจะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมไปใช้บังคับในการทำสัญญาสัมปทานขนส่งสาธารณะในอนาคตด้วย
- (3) “การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อสนับสนุนประชาชน รวมถึงสนับสนุนผู้รับใบอนุญาตที่เข้าระบบตัวร่วม” ซึ่งเงินกองทุนนอกจากจะสามารถนำไปใช้สนับสนุนประชาชนแล้ว ยังสามารถใช้สนับสนุนการดำเนินการของผู้ประกอบการได้ ภายใต้เงื่อนไขว่าจะต้องรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ก่อน
- (4) “ผู้ประกอบการที่จะมีสิทธิของการรับการสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้” ซึ่งการขอรับใบอนุญาตเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุน แต่จะไม่มีโทษ
- (5) “ในกรณีมีความจำเป็น ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ก็ได้” โดยหากมีความจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา โดยหากผู้ประกอบการที่ถูกบังคับภายใต้พระราชกฤษฎีกาไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษทางปกครอง

จากหลักการข้างต้น จึงเห็นได้ว่าร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ใช้หลักการสมัครใจเป็นหลัก กล่าวคือผู้ประกอบการสามารถเลือกได้ว่าจะเข้าร่วมระบบตัวร่วมหรือไม่ ซึ่งหากไม่ดำเนินการเข้าร่วมก็จะมีโทษบังคับแต่อย่างใด ทั้งนี้ สิทธิประโยชน์ของผู้รับใบอนุญาตตามร่างกฎหมายฉบับนี้ คือ การมีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมได้

อย่างไรก็ตาม ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งก่อนการตราพระราชกฤษฎีกาจะต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา ก่อน ทั้งนี้ เมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกาแล้ว ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่ถูกกำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วมและได้รับใบอนุญาต จะต้องดำเนินการตามกฎหมายฉบับนี้ แต่หากไม่ดำเนินการก็จะมีโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยเป็นโทษทางปกครอง

ทั้งนี้ ผู้รับใบอนุญาตตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้
- (2) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือต่างๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน ในกรณีที่เกิดความชำรุดเสียหายจะต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว
- (3) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่นๆ ที่สำนักงานร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด
- (4) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน
- (5) นำส่งเงินเข้ากองทุน
- (6) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

2) มีมาตรการป้องกัน แก้ไข คุ้มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบอย่างไร

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้กำหนดให้กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้ง การอุดหนุนประชาชน ผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง ทั้งนี้ เงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ได้แก่

- (1) เป็นเงินส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ให้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล
- (2) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้
- (3) เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ
- (4) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาต
- (5) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม
- (6) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม
- (7) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน

3) กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดมาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้มีความสอดคล้องกันประชาชนโดยทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้บริการสามารถถือบัตรโดยสารเพียงใบเดียว ในการชำระค่าโดยสารของผู้ให้บริการหลายราย ซึ่งนอกจากเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ให้บริการที่เดินทางข้ามระบบแล้ว ยังส่งผลให้ คนต. สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม อันส่งผลให้มีการยกเว้นอัตราค่าแรกเข้าเมื่อผู้ให้บริการมีการเดินทางข้ามระบบ ผู้ใช้บริการจึงมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ลดลง ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้น ส่งผลให้มีผู้ใช้งานระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น และยังเป็นการลดปัญหาการจราจรแออัดในเขตเมือง

5.7 ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

1) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบภารกิจตามมติของคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ 3 เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554

2) แนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตาม หรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายและมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นผู้เตรียมการในการปฏิบัติตาม หรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการประชุม การฝึกอบรม การเผยแพร่ การจัดทำคู่มือและสร้างความเข้าใจให้กับบุคลากรภายในหน่วยงานในการปฏิบัติหน้าที่

3) แนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประชาสัมพันธ์และการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชน ผู้ใช้บริการและผู้ประกอบกิจการให้บริการขนส่ง ตัวอย่างเช่น เว็บไซต์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคมหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการประชุมเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

4) ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ในระยะ 3 ปีแรก คิดเป็นมูลค่าขั้นต่ำจำนวน 7.12 ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายด้านอัตราค่าจ้างส่วนเพิ่ม เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ได้กำหนดให้สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สตร.) ในสังกัดของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่เสมือนเป็นสำนักงานกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม โดยเป็นเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) ซึ่งเป็นผู้กำหนดนโยบายการใช้จ่ายเงินของกองทุน

ทั้งนี้ การรับภารกิจบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ร่วมกับภารกิจด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง มีอัตรากำลังที่ต้องใช้ 28 อัตรา โดยเป็นอัตรากำลังข้าราชการที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน 17 อัตรา ซึ่งสามารถใช้ข้าราชการซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในปัจจุบันเพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ใหม่ได้ อย่างไรก็ตาม ในอนาคตจำเป็นต้องมีการเพิ่มอัตรากำลังของ สตร. อีกจำนวน 11 อัตรา

5.8 ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

1) ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

การประยุกต์ใช้ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งมวลชน โดยกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยว ส่งผลให้ค่าโดยสารที่ผู้เดินทางต้องจ่ายจริงลดลงจากเดิมอย่างมีนัยสำคัญ โดยค่าโดยสารที่ลดลงสำหรับการเดินทางบนโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า เกิดจากการคิดค่าแรกเข้าครั้งเดียวเมื่อเปลี่ยนระบบรถไฟฟ้า (ไม่เกิน 5 ครั้ง ภายใน 120 นาที) และค่าโดยสารตามระยะทางที่โดยเฉลี่ยต่ำลง นอกจากนั้น การเดินทางข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งมวลชนอื่น

(เช่น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร เป็นต้น) ผู้โดยสารที่ใช้ตั๋วร่วมมีสิทธิได้รับส่วนลดค่าโดยสารเมื่อเดินทางข้ามระบบ ซึ่งค่าโดยสารที่สามารถประหยัดได้จากการใช้ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมนี้ ส่งผลให้ผู้โดยสารในภาพรวมมีภาระค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนลดลง และมีแนวโน้มเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นในขณะเดียวกัน ยังส่งผลให้ผู้โดยสารเปลี่ยนจากการใช้ตั๋วโดยสารแบบเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) มาเป็นตั๋วร่วม ไม่จำเป็นต้องเข้าแถวรอแลกเหรียญ/ซื้อตั๋วอีกต่อไป จึงมีความสะดวกสบายและประหยัดเวลาในการเดินทาง

นอกจากนี้ ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมยังก่อให้เกิดประโยชน์ทางอ้อมแก่เศรษฐกิจและสังคม โดยการที่ผู้โดยสารมีความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น ตลอดจนมีภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางลดลงนั้น จึงส่งผลให้มีผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ช่วยเพิ่มปริมาณการใช้จ่ายของส่วนบุคคลมีแนวโน้มลดลง เป็นการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะทางอากาศของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนปัญหาการพึ่งพาน้ำมันสำหรับการเดินทางในอนาคต

อย่างไรก็ตาม การนำระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้ จำเป็นต้องมีการลงทุนทั้งในส่วนของการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของระบบขนส่งมวลชน การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) (รวมถึงการลงทุนปรับปรุงระบบในอนาคต) เนื่องจากการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมนั้น จำเป็นต้องดำเนินการโดยไม่หวังผลกำไร เพื่อไม่ให้ต้นทุนของระบบเป็นภาระย้อนกลับไปยังผู้โดยสาร นอกจากนี้ การนำโครงสร้างค่าโดยสารร่วมมาใช้ มีแนวโน้มทำให้ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนมีรายได้ลดลง ซึ่งอาจกระทบต่อผลประโยชน์และสภาพคล่องของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการภาคเอกชนที่มีสัญญาร่วมลงทุนกับหน่วยงานของรัฐอยู่ในปัจจุบันที่ต้องรับความเสี่ยงด้านรายได้ทั้งหมด ดังนั้น จึงเป็นเหตุให้มีความจำเป็นต้องจัดตั้ง “กองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม” ขึ้นเพื่อเป็นกลไกของรัฐในการสนับสนุนส่งเสริมการลงทุนและการดำเนินงานของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนที่เข้าร่วมในระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วม

ทั้งนี้ อาจกล่าวได้ว่า ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมนั้น จำเป็นต้องอาศัยกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม เพื่อให้การดำเนินงานมีความเป็นไปได้ และสามารถดำเนินงานได้อย่างราบรื่นในระยะยาว เพื่อประโยชน์ของผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนและผู้เดินทางอื่นๆ

ในการนี้ การดำเนินการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม มีวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วม (มาตรา 29)

ดังนั้น การวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม ได้ดำเนินการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจกรณีที่มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม โดยประยุกต์วิธีการ Discounted Cash Flow เพื่อให้เห็นผลที่เป็นรูปธรรม โดยมีสมมติฐานหลักดังนี้

(1) สมมติฐานทั่วไป

- เริ่มใช้งานระบบตั๋วร่วมกับระบบรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2570 และ ปี พ.ศ. 2571 เริ่มใช้งานระบบตั๋วร่วมกับระบบขนส่งมวลชนอื่น (เช่น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ รถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ) เรือโดยสาร)
- ระยะเวลาการวิเคราะห์ กำหนดให้ปี พ.ศ. 2570 เป็นปีที่ 1 ที่เริ่มการวิเคราะห์ และปี พ.ศ. 2595 เป็นปีสุดท้ายที่ทำการวิเคราะห์ รวมระยะเวลา 26 ปี
- ค่าเสียโอกาสเงินลงทุนทางเศรษฐกิจที่ใช้เป็นอัตราส่วนลด (Discount Rate) สำหรับการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ ใช้อัตราร้อยละ 12 ต่อปี (อัตราอ้างอิงจากการศึกษาถึงต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทย โดยธนาคารโลก (The World Bank) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ในการวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม แบ่งการวิเคราะห์ตามรูปแบบการสนับสนุนของกองทุน ออกเป็น 2 กรณี

กรณีที่ 1: กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้า

กรณีที่ 2: กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้ารวมการเชื่อมต่อข้ามระบบ

- (2) ต้นทุนทางเศรษฐกิจ (Economic Cost) ของการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม คือ มูลค่ารายจ่ายของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อสนับสนุนการลงทุนปรับปรุงระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนการดำเนินการของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนที่ได้รับผลกระทบจากการประยุกต์ใช้ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม
- (3) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Economic Benefit) ในที่นี้ ถือว่าระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วมจำเป็นต้องพึ่งพากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมในการดำเนินงาน ดังนั้นประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจที่เกิดเนื่องจากระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม จึงถือเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมด้วยเช่นกัน โดยในที่นี้ให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ ที่สำคัญได้แก่ (ก) การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Saving of Cost) และ (ข) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Saving of Time)

จากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ รวมระยะเวลา 26 ปี

- **กรณีที่ 1: กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้า** ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ 4,505 ล้านบาท
- **กรณีที่ 2: กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้ารวมการเชื่อมต่อข้ามระบบ** ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ 5,975 ล้านบาท

2) ผลกระทบต่อสังคม

การบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะส่งผลให้ประชาชนมีความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และทำให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมระหว่างระบบของผู้ประกอบการแต่ละรายเป็นไปได้ อัตราค่าโดยสารในการเดินทางแต่ละเที่ยวถูกลดลงจึงทำให้ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้นและสามารถนำค่าการเดินทางที่ประหยัดได้มาเสริมความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวัน รวมถึงมีเวลาส่วนตัวมากขึ้นจากการลดเวลาเดินทาง นอกจากนั้นยังลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุได้อย่างมาก

3) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ

ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้นและลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะส่งผลในระยะยาวในการช่วยลดปัญหาจราจร ตลอดจนมลพิษทางอากาศ และลดมลพิษทางเสียงในเขตเมือง จึงมีส่วนช่วยให้สภาวะแวดล้อมในเขตเมืองสะอาดขึ้น ผลกระทบเชิงลบต่อสุขภาพของประชาชนลดลง

5.9 เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต

แม้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. จะกำหนดให้มีระบบอนุญาต แต่ในหลักการจะเป็นภาคสมัครใจ คือ การขอรับใบอนุญาตเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุน แต่จะไม่มีโทษ ทั้งนี้ จะมีเพียงกรณีเดียวที่จะเป็นภาคบังคับ คือ กรณีมีความจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริหารระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา โดยหากผู้ประกอบการที่ถูกบังคับภายใต้พระราชกฤษฎีกาไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษทางปกครอง อย่างไรก็ตาม ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาจะต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสมก่อน

โดยที่ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้มีใบอนุญาต 3 ประเภท ได้แก่

- 1) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการระบบสำหรับการหักบัญชีธุรกรรม รวมถึง ระบบการจัดส่งข้อมูลในการดำเนินการระบบตัวร่วม
- 2) ใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการสำหรับการจำหน่ายบัตร การเติมเงิน การเปลี่ยนบัตร หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วม
- 3) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการขนส่งที่นำระบบตัวร่วมมาให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะของตน

5.10 เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ

จำเป็นต้องกำหนดให้มี “คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม” เพื่อทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการในเชิงนโยบายสำหรับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึง การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย

นอกจากนี้ เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ให้มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องมี “คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ขึ้น ตามหลักการของพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558

5.11 เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา

ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ไม่มีการกำหนดโทษอาญา จะมีแต่โทษทางปกครองสำหรับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา โดยต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

5.12 เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองดำเนินกิจการทางปกครอง

มีความจำเป็นในการกำหนดให้ดุลพินิจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อดำเนินการพิจารณาในประเด็นต่อไปนี้

- 1) การพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม
- 2) การพิจารณาพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต
- 3) การพิจารณาโทษปรับทางปกครอง

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 บทสรุปการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

6.1.1 การดำเนินการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่ผ่านมา

กระทรวงคมนาคมมีแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงเมืองใหญ่ที่สำคัญในภูมิภาค ทั้งการขนส่งทางราง ทางถนน และทางน้ำ รวมถึง มีนโยบายผลักดันให้ประชาชนสามารถใช้งานระบบตัวร่วมหรือบัตรโดยสารร่วมในการเดินทางได้ทุกระบบขนส่ง เพื่อรองรับการเชื่อมต่อได้อย่างสะดวก อย่างไรก็ตาม ภายใต้สถานการณ์ที่เป็นอยู่พบว่า ผู้บริการขนส่งแต่ละรายมีระบบการดำเนินการจัดเก็บค่าโดยสารที่แตกต่างกัน ขาดการบูรณาการส่งผลให้ประชาชนจำเป็นต้องมีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการชำระค่าโดยสารหลายใบ ทำให้ไม่ได้รับความสะดวก อีกทั้งไม่สามารถประหยัดค่าเดินทางเมื่อเดินทางข้ามระบบ ดังนั้น รัฐจึงมีความจำเป็นต้องกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การให้บริการระบบตัวร่วมให้มีมาตรฐานสอดคล้องกัน

ทั้งนี้ แม้การดำเนินการในปัจจุบันมีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมขึ้น ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ) ซึ่งเป็นคณะกรรมการระดับนโยบายที่มีภารกิจจัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อคณะรัฐมนตรี รวมถึงเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการออกระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎในเรื่องมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม รวมถึงหลักเกณฑ์เงื่อนไขอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้ง ยังต้องประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของรัฐกับผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ มีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรองที่ใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น แต่ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ ส่งผลให้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ไม่สามารถบังคับใช้กับภาคเอกชนได้ ดังนั้น การบูรณาการให้เกิดระบบตัวร่วมอย่างครอบคลุมทั้งระบบ จำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

ที่ปรึกษาจึงได้มีการนำเสนอแนวคิดหลักในการปรับปรุงร่างกฎหมายต่อคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2564 (ครั้งที่ 10) เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2564 รวมถึงได้ดำเนินการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) เรื่อง “แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย” เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิงเพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องในเบื้องต้น และนำมาวิเคราะห์เพื่อสรุปเป็นหลักการสำคัญสำหรับการจัดทำร่างกฎหมายในขั้นต่อไป

โดยที่ปรึกษาได้จัดทำร่างกฎหมายสำหรับใช้รับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 โดยมีรายละเอียดของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น) ดังปรากฏในภาคผนวก ผ 1

ทั้งนี้ ในการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นตามหลักเกณฑ์ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 มีการดำเนินการ 2 รูปแบบ ได้แก่

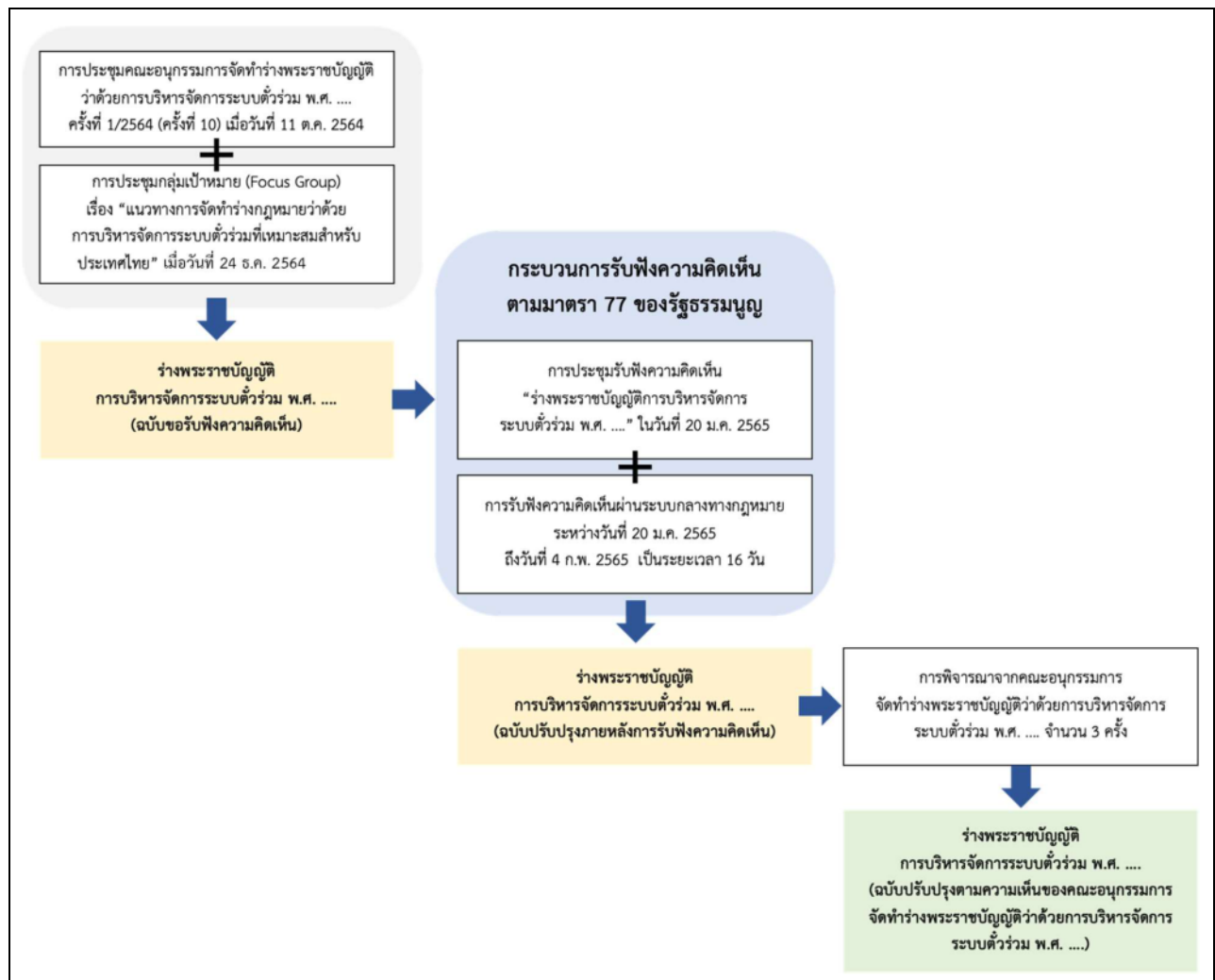
- **รูปแบบที่ 1:** การประชุมรับฟังความคิดเห็น “ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.” ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตำรวจ ได้จัดขึ้นในวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2565 ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิงเพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร
- **รูปแบบที่ 2:** การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ผ่านเว็บไซต์ <https://law.go.th> ระหว่างวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2565 ถึงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เป็นระยะเวลา 16 วัน

ซึ่งจากการดำเนินการข้างต้น ที่ปรึกษาได้นำความคิดเห็นและข้อเสนอจากผู้เกี่ยวข้อง (มีรายละเอียดดังปรากฏในรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ในภาคผนวก ผ3) มาวิเคราะห์และปรับปรุงเพื่อจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) ซึ่งมีรายละเอียดดังปรากฏในภาคผนวก ผ 2

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 2) ได้รับการพิจารณาจากคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งขึ้น โดยมีผู้แทนและผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น สนข. จึงได้มีการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวต่อคณะกรรมการฯ โดยมีการจัดประชุมและรับฟังความเห็นทั้งสิ้นจำนวน 3 ครั้ง ดังนี้

- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565
- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2566
- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2566

จากการรับฟังความคิดเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ข้างต้น ที่ปรึกษาได้รับความเห็นและข้อแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงร่างกฎหมายเพื่อให้มีความครอบคลุมและสอดคล้องกับหลักการของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สามารถนำเสนอร่างกฎหมายต่อไปได้อย่างราบรื่น โดยเฉพาะข้อแนะนำที่เป็นประโยชน์จากผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และผู้แทนจากกรมบัญชีกลาง เป็นต้น ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้ปรับปรุงและจัดทำเป็นร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.) โดยมีรายละเอียดดังปรากฏในภาคผนวก ผ 5 โดยมีสาระสำคัญดังจะได้กล่าวต่อไป



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.1-1 ขั้นตอนการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้มีความเห็นในที่ประชุมให้ สนข. ดำเนินการนำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของ คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ภาคผนวก ผ 5) ไปรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถร่วมแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมได้

ดังนั้น สนข. จึงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ในระหว่าง วันที่ 12-30 มิถุนายน พ.ศ. 2566 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 19 วัน มีผู้เกี่ยวข้องที่เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น จำนวน 4 ราย

6.1.2 สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) (ภาคผนวก ผ 5) มีหลักการสำคัญ โดยสรุปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.1 หลักการสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)

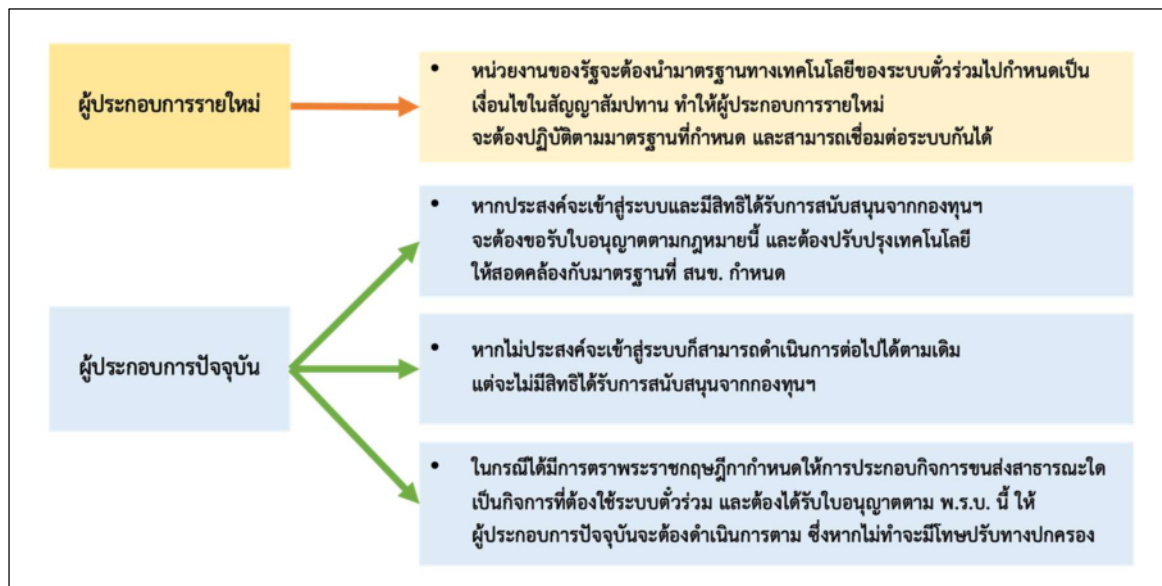
หลักการสำคัญ	รายละเอียด
1. การจัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เพื่อเป็นมาตรฐานกลาง	● สนข. มีอำนาจกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และใช้เป็นมาตรฐานกลาง สำหรับการให้บริการระบบตัวร่วมในอนาคต และสำหรับผู้ให้บริการในปัจจุบัน ที่จะเข้าสู่ระบบตัวร่วมตามกฎหมายนี้
2. กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	● รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวง เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม โดยกฎหมายจะกำหนดให้หน่วยงานรัฐจะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมไปใช้บังคับ ในการทำสัญญาสัมปทานขนส่งสาธารณะในอนาคตด้วย
3. การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมเพื่อสนับสนุนประชาชน รวมถึงสนับสนุนผู้รับใบอนุญาตที่เข้าระบบตัวร่วม	● เงินกองทุนสามารถนำไปใช้สนับสนุนการดำเนินการของผู้ประกอบการ ภายใต้เงื่อนไขว่าจะต้องรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ก่อน
4. ผู้ประกอบการที่จะมีสิทธิขอรับการสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้	● การขอรับใบอนุญาตเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ มีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุน แต่จะไม่มีโทษ
5. ในกรณีมีความจำเป็น ให้ตราพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใด เป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ก็ได้	● หากมีความจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา โดยหากผู้ประกอบการที่ถูกบังคับภายใต้พระราชกฤษฎีกา ไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษทางปกครอง

ที่มา: ที่ปรึกษา

จากหลักการสำคัญ ข้างต้น เห็นได้กรณีการประกอบกิจการระบบตัวร่วมตามพระราชบัญญัตินี้จะเป็นไปโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ กล่าวคือ การขอใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมจะไม่มีสภาพบังคับ เพียงแต่กรณีผู้ประกอบการรายใดที่ไม่ได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ก็จะไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมที่มีการจัดตั้งขึ้น อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ในอนาคต หากร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีการบังคับใช้แล้ว และ สนข. ได้ดำเนินการประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมแล้ว ก็จะมีบทบัญญัติกำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องนำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาสัมปทาน ทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่จะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนด และสามารถเชื่อมต่อกับระบบกันได้

แต่สำหรับกรณีผู้ประกอบการที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันนั้น เนื่องด้วยกฎหมายใช้หลักความสมัครใจ ดังนั้น ผู้ประกอบการปัจจุบันสามารถดำเนินการได้ใน 3 แนวทาง ดังนี้

- หากประสงค์จะเข้าสู่ระบบและมีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุนฯ จะต้องขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ และต้องปรับปรุงเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ สนข. กำหนด
- หากไม่ประสงค์จะเข้าสู่ระบบก็สามารถดำเนินการต่อไปได้ตามเดิม แต่จะไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุนฯ
- ในกรณีได้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ ให้ผู้ประกอบการปัจจุบันจะต้องดำเนินการตาม ซึ่งหากไม่ปฏิบัติ จะมีโทษปรับทางปกครอง



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.1-2 แนวทางการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

สำหรับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ปรุ่กภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) (ภาคผนวก ผ 5) มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1) หลักการและเหตุผล

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีหลักการและเหตุผลในการจัดทำ คือ

- เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการและสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในการให้สิทธิประโยชน์และการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ผู้ใช้บัตรหรือตัวร่วม
- รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้นอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตัวร่วม ซึ่งใช้บัตรหรือตัวร่วมในการชำระค่าเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนผู้ให้บริการด้านการขนส่งหรือการจราจรต่างๆ
- นอกจากนี้ เพื่อจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมเพื่อวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึงเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

2) คำนิยาม

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีการกำหนดคำนิยามที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

“ตัวร่วม” หมายความว่า รูปแบบการชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ไม่ว่าด้วยการใช้บัตรหรือสิ่งอื่นใดแทนการใช้บัตรก็ตาม

“ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

“มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม” หมายความว่า ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบประมวลผลหลัก ระบบจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการเงิน ระบบจัดการเงินในตัวร่วม ระบบค่าโดยสารและส่วนลด ระบบการรายงาน และระบบการรักษาความปลอดภัย และข้อกำหนดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบตัวร่วม

“ขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งรูปแบบทางถนน รูปแบบทางราง หรือรูปแบบทางน้ำ

“การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการศูนย์รวมของระบบที่ทำหน้าที่ประมวลผล รับส่ง ข้อมูลการใช้งาน และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินการใช้งานของระบบตัวร่วมจากการทำธุรกรรมในระบบขนส่ง เพื่อจัดสรรรายได้และหักบัญชี

“การให้บริการออกตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการออกตัวร่วมให้แก่ผู้ใช้บริการสำหรับใช้ชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะ

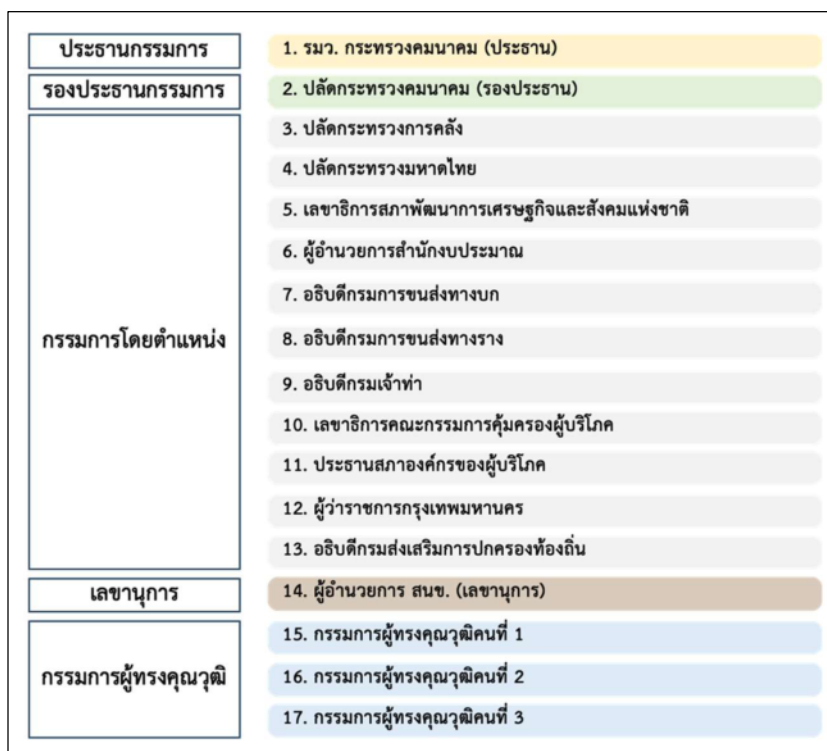
“การให้บริการระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการระบบตัวร่วมที่ดำเนินการโดยผู้ให้บริการขนส่ง ภายใต้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่กำหนด

“ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ

“อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด แต่ไม่หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม

3) คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม หรือ คนต. โดยมีองค์ประกอบแบ่งเป็น ประธานกรรมการ 1 คน รองประธานกรรมการ 1 คน กรรมการโดยตำแหน่ง 11 คน กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิไม่เกิน 3 คน และเลขานุการอีก 1 คน รวมทั้งสิ้นไม่เกิน 17 คน (มาตรา 5) โดยมีรายละเอียดดังรูป



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.1-3 องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (มาตรา 9)

- กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งในกิจการที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระบบอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง
- พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา 25
- พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนระบบตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการการขนส่งสาธารณะ
- มอบหมายสำนักงานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เพื่อกำหนดนโยบายหรือการพัฒนาแบบตัวร่วม
- กำหนดนโยบายในการนำส่งเงินเข้ากองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุน
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

4) การกำกับดูแลการประกอบกิจการระบบตัวร่วม

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานกำกับดูแล โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (มาตรา 14)

- จัดทำและเสนอแนะนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมต่อ คนต.
- จัดทำและเสนอแนะมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง หรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมต่อ คนต.
- ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่ง

- ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยความเห็นชอบของ คนต.
 - มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของระบบตัวร่วม
 - หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
 - การเชื่อมต่อบริการระบบตัวร่วมระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาต
 - การบริหารจัดการห้ความปลอดภัยของระบบตัวร่วม
- กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต และผู้ให้บริการขนส่ง
- กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อ คนต. รวมทั้งการบริหารจัดการในกิจการที่เกี่ยวข้อง
- สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่ หรือสั่งให้ปฏิบัติตามแนวทางที่รัฐมนตรีกำหนด
- สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตแก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการภายในระยะเวลาที่กำหนด
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่ คนต. หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

5) การกำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องนำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมไปใช้

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดว่า หาก สนข. ได้ดำเนินการออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องนำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่กำหนดไปใช้บังคับ ในกรณีที่มีการจัดทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วม (มาตรา 15)

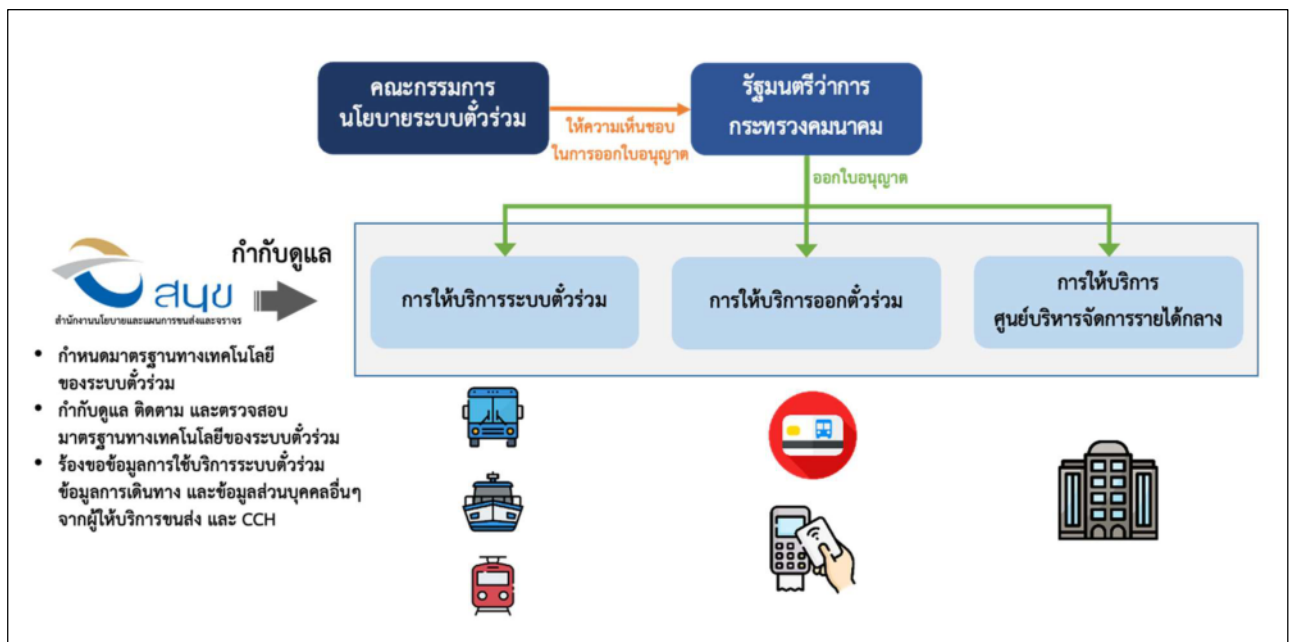
การดำเนินการดังกล่าวจะสามารถแก้ไขปัญหาสำหรับการประกอบกิจการระบบตัวร่วมในอนาคตได้ โดยหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องนำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่เป็นระบบกลางไปกำหนดเป็นเงื่อนไขสำหรับการประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้ประกอบการมีหน้าที่จะต้องปฏิบัติตาม

6) การประกอบกิจการระบบตัวร่วม

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้การขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ ซึ่งหากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมจะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม แต่จะไม่มีโทษ

สำหรับผู้ประกอบการรายใดที่ประสงค์จะประกอบกิจการระบบตัวร่วมและต้องการขอรับการสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของ คนต. (มาตรา 16) ซึ่งใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมแบ่งได้ออกเป็น 3 แบบ ดังนี้

- **รูปแบบที่ 1** ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการระบบสำหรับการหักบัญชีธุรกรรม รวมถึงระบบการจัดส่งข้อมูลในการดำเนินการระบบตัวร่วม
- **รูปแบบที่ 2** ใบอนุญาตการให้บริการออกตั๋วร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการสำหรับการจำหน่าย เติมนเงิน การเปลี่ยน การคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วม
- **รูปแบบที่ 3** ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการขนส่งที่นำระบบตัวร่วมมาให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะของตน



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.1-4 ภาพรวมการกำกับดูแลการประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม

ทั้งนี้ การขอใบอนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และอัตราที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด

7) การตราพระราชกฤษฎีกาในกรณีมีความจำเป็น

เนื่องด้วยการประกอบกิจการตั๋วร่วมตามมาตรา 16 เป็นไปโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ โดยหากต้องการได้รับสิทธิประโยชน์จากกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม ผู้ประกอบการดังกล่าวจะต้องเป็นผู้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

อย่างไรก็ตาม ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตั๋วร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตั๋วร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. กำหนดให้สามารถตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตั๋วร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการดังกล่าวจะต้องเข้าร่วมระบบตั๋วร่วม และขอรับใบอนุญาต (มาตรา 17)

ซึ่งหากผู้ประกอบการรายใดไม่ปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกาจะมีโทษทางปกครองตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณาก่อน

บทบัญญัติในมาตรา 17 จะนำมาใช้กับผู้ประกอบการในปัจจุบันที่ดำเนินการให้บริการระบบตั๋วร่วมอยู่ แต่ไม่ได้เข้าร่วมระบบตั๋วร่วมตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งการไม่เข้าร่วมดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม กฎหมายจึงให้อำนาจในการตราพระราชกฤษฎีกาเพื่อบังคับให้ผู้ประกอบการดังกล่าวจะต้องเข้าร่วมระบบ อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการนั้นจะต้องมีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสมเสียก่อน

8) หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ (มาตรา 24)

- ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้
- บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน ในกรณีที่เกิดความชำรุดเสียหายจะต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว
- รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่นๆ ที่ สนข. ร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ สนข. ประกาศกำหนด
- รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อ สนข.
- นำส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม
- ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของ คนต.

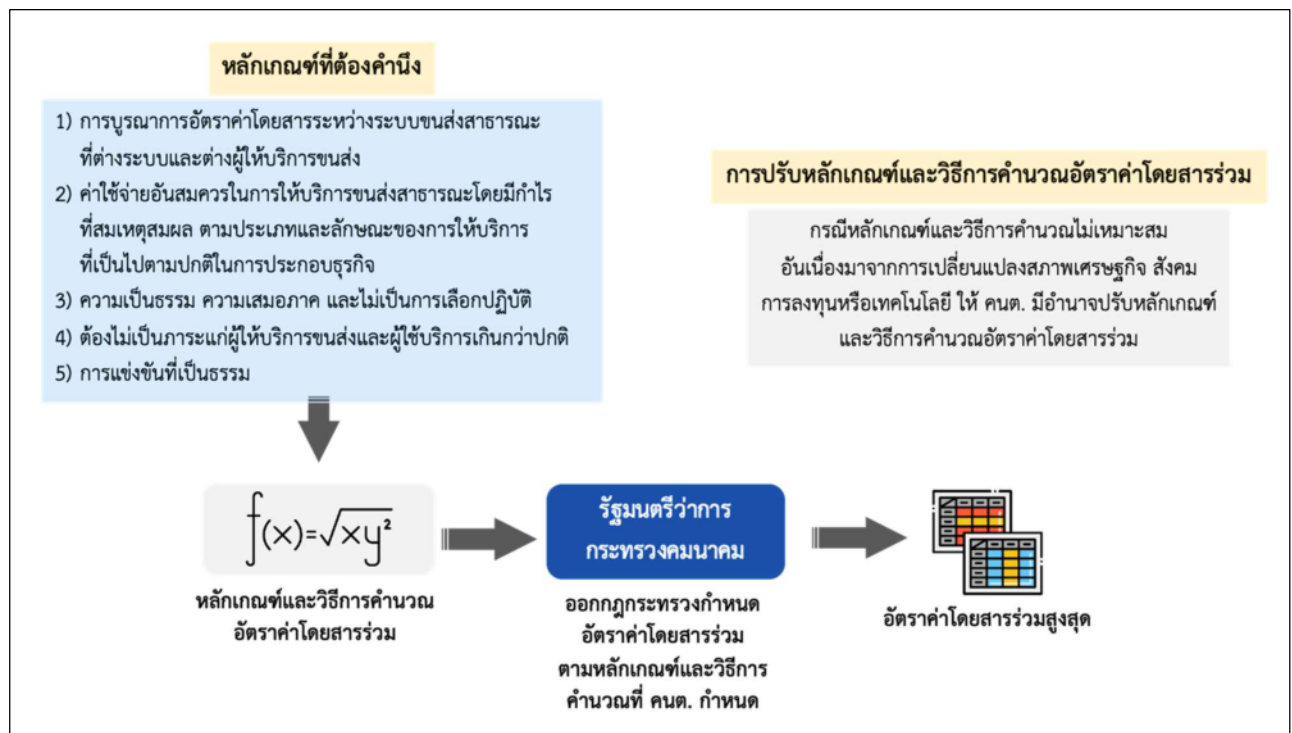
9) การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมเป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยจะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่ คนต. กำหนด (มาตรา 26) ซึ่งในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม ให้ คนต. กำหนดโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ (มาตรา 25)

- การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่ง
- ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยมีกำไรที่สมเหตุสมผล ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการที่เป็นไปตามปกติในการประกอบธุรกิจ
- ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ
- ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ให้บริการเกินกว่าปกติ
- การแข่งขันที่เป็นธรรม

ซึ่งในกรณีที่ คนต. เห็นว่าหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุนหรือเทคโนโลยี ให้ คนต. มีอำนาจปรับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมได้

นอกจากนี้ กฎหมายยังกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนดไปใช้บังคับ ในกรณีที่มีการจัดทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วมด้วย (มาตรา 28) ซึ่งบทบัญญัติในส่วนนี้จะช่วยให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมในอนาคตมีความสอดคล้องกันทั้งระบบ



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.1-5 ขั้นตอนในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

10) การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้จัดตั้ง “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ใน สนข. มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ (มาตรา 29)

- เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล
- เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาตที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม
- เพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

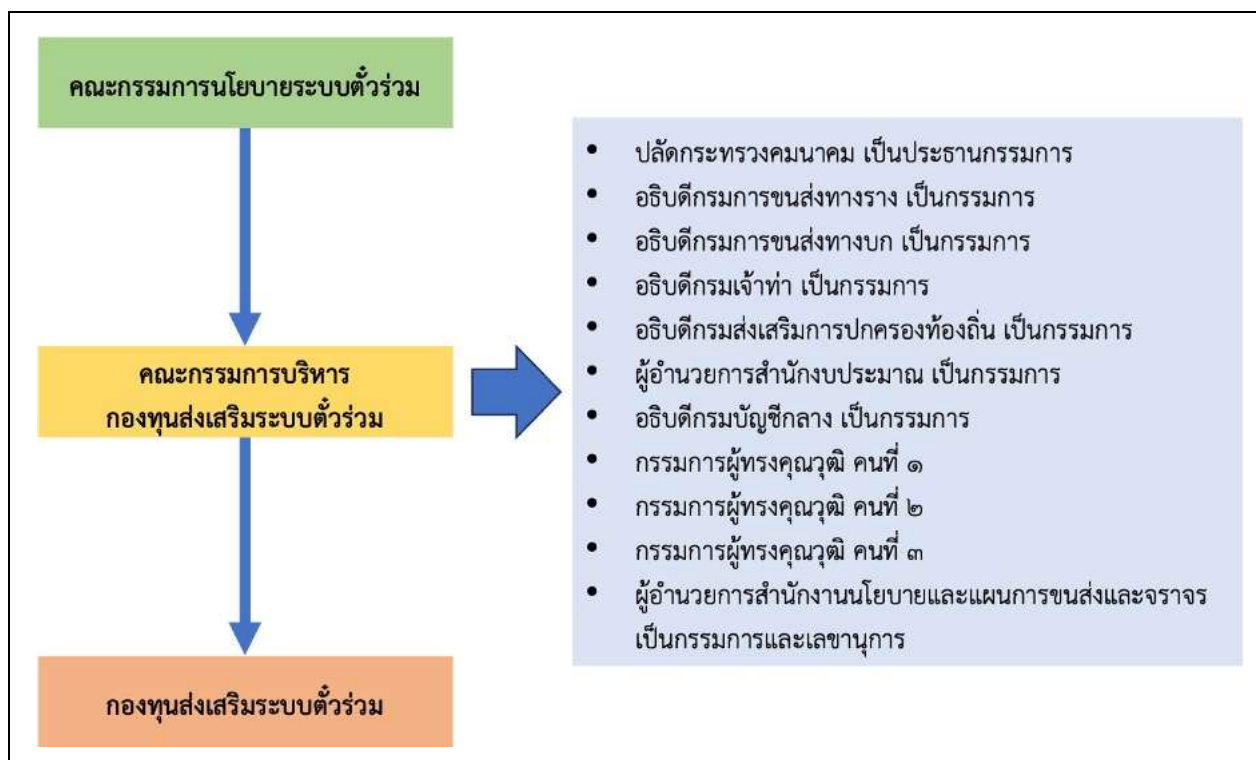
โดยกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมจะมีแหล่งที่มาของเงินกองทุนประกอบด้วย (มาตรา 30)

- เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต
- เงินที่ผู้รับใบอนุญาตจะต้องนำส่งเข้ากองทุน ตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม กำหนดภายใต้กรอบนโยบายของ ค.ต. โดยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนให้หักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม (ตามมาตรา 31)
- เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน
- เงินค่าปรับทางปกครอง
- เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน
- ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

ทั้งนี้ เงินและทรัพย์สินของกองทุนไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้ (มาตรา 32)

- เป็นเงินส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ให้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล
- เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้
- เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ
- เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาต
- ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม
- เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม
- เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน

นอกจากนี้ ในการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมจะกำหนดให้มีการจัดตั้ง “คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย กำกับดูแลการบริหารจัดการ และติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ทั้งนี้ ในการดำเนินการของคณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมจะเป็นไปตามกรอบนโยบายที่ ค.นต. กำหนด โดยมีรายละเอียดโครงสร้างการบริหารงานดังต่อไปนี้ (มาตรา 33)



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.1-6 โครงสร้างการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

11) การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต

ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมกระทำการใด ดังต่อไปนี้ (1) ประกอบกิจการโดยทุจริตหรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย หรือ (2) จงใจละเว้นการดำเนินการหรือฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่กฎหมายบัญญัติ หรือ (3) จงใจฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึง ประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ ค.นต. มีอำนาจพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการของผู้รับใบอนุญาตได้ (มาตรา 35)

ในกรณีที่ คนต. สั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตแล้ว ให้ คนต. มอบหมายให้หน่วยงานหรือ สนข. เข้าดำเนินการแทนโดยแจ้งพนักงานของผู้รับใบอนุญาตได้ โดยให้ผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน ทั้งนี้ ผู้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตดังกล่าว (มาตรา 36)

12) โทษปรับทางปกครอง

กำหนดให้มีคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง มีตัวอย่างจากพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 เพื่อทำหน้าที่พิจารณาลงโทษปรับทางปกครองเป็นการเพิ่มโทษทางปกครองของผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาต แต่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

โดยคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองจะประกอบด้วย (1) ผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน (2) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และ (3) ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดเป็นกรรมการ มีอำนาจในการพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแต่งตั้งข้าราชการในสำนักงานคนหนึ่งเป็นเลขานุการ (มาตรา 37) โดยในการพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองต้องคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งการกระทำ ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำนั้น ตลอดจนความหนักเบาของโทษที่จะใช้กับผู้ถูกลงโทษ (มาตรา 38)

ในกรณีที่ผู้ถูกลงโทษปรับทางปกครองไม่ยอมชำระค่าปรับทางปกครอง ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับ และในกรณีที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับตามคำสั่ง หรือมีแต่ไม่สามารถดำเนินการบังคับทางปกครองได้ ให้สำนักงานมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลปกครองเพื่อบังคับชำระค่าปรับ ในการนี้ ถ้าศาลปกครองเห็นว่าคำสั่งให้ชำระค่าปรับนั้นชอบด้วยกฎหมาย ให้ศาลปกครองมีอำนาจพิจารณาพิพากษาและบังคับให้มีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินขายทอดตลาดเพื่อชำระค่าปรับได้ (มาตรา 39)

ทั้งนี้ โทษปรับทางปกครองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้แก่ กรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่ (มาตรา 40)

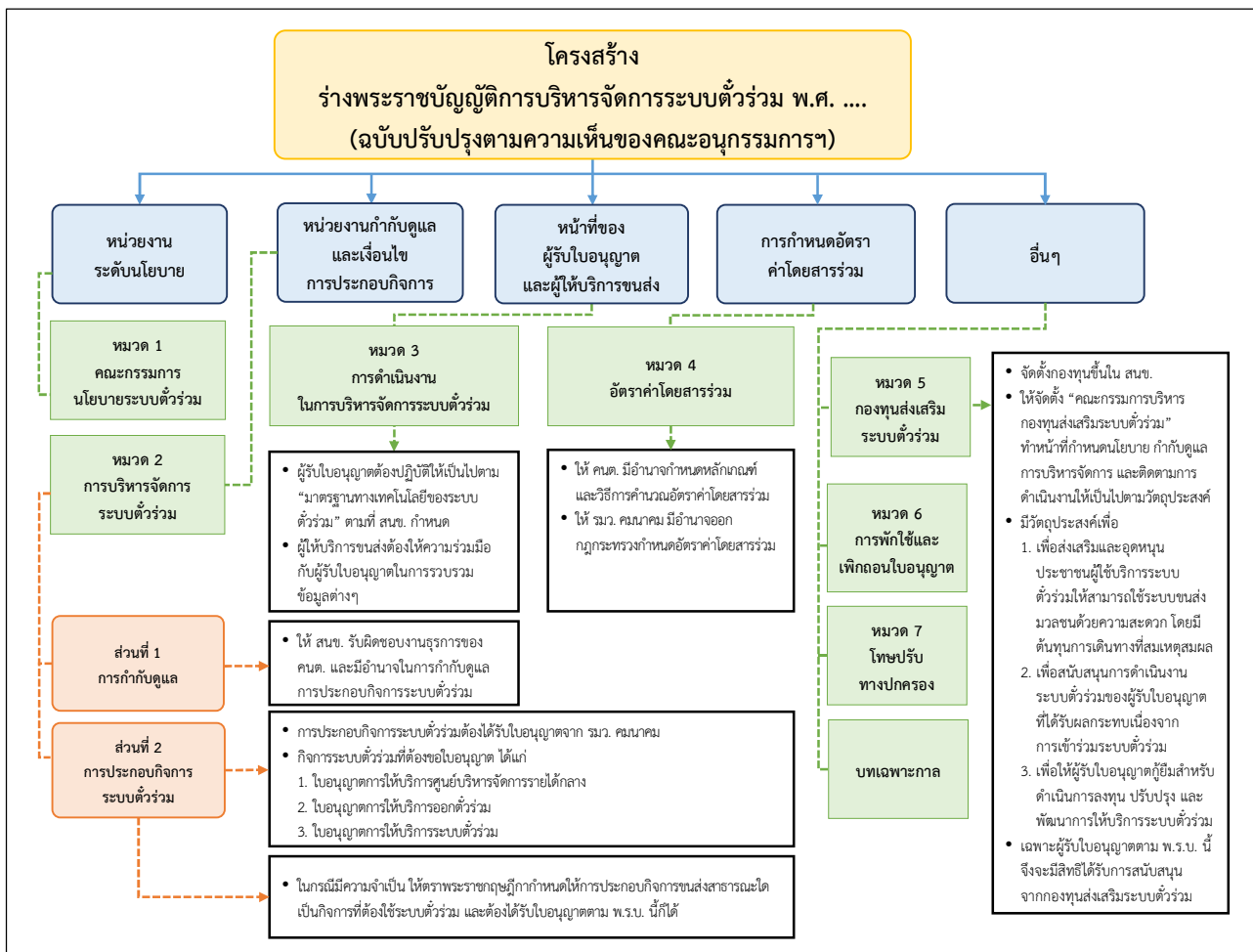
13) บทเฉพาะกาล

บทเฉพาะกาลในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. จะกำหนดรายละเอียดในประเด็นดังต่อไปนี้

- ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ คงอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 41)
- บรรดาระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎที่ออกโดยคณะรัฐมนตรีหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องตามคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 42)

- กำหนดให้ออกประกาศ ข้อบังคับ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากไม่สามารถดำเนินการได้ให้รัฐมนตรีรายงานเหตุผลที่ไม่อาจดำเนินการได้ ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ (มาตรา 43)
- ในวาระเริ่มแรกให้คณะรัฐมนตรีจัดสรรเงินให้แก่กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมตามความจำเป็น (มาตรา 44)
- เมื่อรัฐมนตรีได้ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมแล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบ ต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชน ดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับ อัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงกำหนด อัตราค่าโดยสารร่วมใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนรายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อให้ รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วม ลงทุนแล้วแต่กรณี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุก 60 วันนับตั้งแต่วันที่กฎกระทรวงดังกล่าวใช้บังคับ (มาตรา 45)

ทั้งนี้ รายละเอียดของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่ดำเนินการแก้ไขตามความเห็นของ คณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. แสดงในภาคผนวก ผ 5 (ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะอนุกรรมการจัดทำ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.))



หมายเหตุ: คนต. : คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม
ที่มา: ที่ปรึกษา

สนช. : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รว. : รัฐมนตรีว่าการกระทรวง

รูปที่ 6.1-7 โครงสร้างร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

(ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)

6.2 ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการผลักดันร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ในการร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เพื่อเข้าสู่กระบวนการนิติบัญญัติและตราเป็นพระราชบัญญัตินั้นต้องผ่านการดำเนินการอีกหลายขั้นตอน ทั้งนี้ ได้เสนอแนวทาง (1) การเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เพื่อสามารถเสนอร่างกฎหมายต่อคณะรัฐมนตรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นอกจากนี้ เพื่อให้การบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว สนข. รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการออกกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องและจำเป็น (2) การจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

6.2.1 การเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

สำหรับการเสนอร่างกฎหมายนั้น ภายหลังก่อนการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายแล้ว หน่วยงานผู้จัดทำร่างกฎหมายต้องนำเสนอร่างกฎหมายดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยต้องนำเสนอเอกสารดังต่อไปนี้ต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้แก่

- (1) ร่างกฎหมายหรือหลักการและสาระสำคัญของร่างกฎหมายที่จัดทำขึ้น
- (2) รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น (รายละเอียดปรากฏในภาคผนวก ผ3)
- (3) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย (รายละเอียดปรากฏในภาคผนวก ผ4)

อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุน ดังนั้น ก่อนการเสนอเอกสารต่อคณะรัฐมนตรี สนข. ต้องดำเนินการจัดทำข้อมูลเสนอต่อกรมบัญชีกลางเพื่อเสนอคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียนเพื่อขอจัดตั้งกองทุนก่อน อันเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558

เมื่อคณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างกฎหมายแล้ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเป็นผู้พิจารณาในรายละเอียดของกฎหมายให้ถูกต้องครบถ้วน ก่อนส่งกลับมายังคณะรัฐมนตรี

ในส่วนการเสนอร่างกฎหมายต่อรัฐสภา คณะรัฐมนตรีต้องจัดส่งเอกสารดังต่อไปนี้ เพื่อประกอบการพิจารณาของรัฐสภา ได้แก่

- (1) รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
- (2) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
- (3) เอกสารการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องหรือการวิเคราะห์ผลกระทบเพิ่มเติม

6.2.2 การจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

เมื่อพิจารณากฎหมายลำดับรอง (เบื้องต้น) ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. สามารถจัดลำดับความสำคัญต่อการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้เป็น 3 กลุ่ม

- **กลุ่มที่ 1 กฎหมายลำดับรองที่มีความจำเป็นอย่างมากต่อการบังคับใช้กฎหมาย** ได้แก่ กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม รวมถึงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม นอกจากนี้ ยังรวมถึงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักเกณฑ์การได้รับเบี้ยประชุมหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นของกรรมการ หรืออนุกรรมการ หรือหลักเกณฑ์และวิธีการรวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม การประมวลผลข้อมูล และการรายงานข้อมูล
- **กลุ่มที่ 2 กฎหมายลำดับรองที่มีความจำเป็นต่อการบังคับใช้กฎหมาย** ได้แก่ กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมและกองทุน ทั้งนี้ เนื่องด้วยในการบังคับใช้อัตราค่าโดยสารร่วมนั้นอาจต้องใช้ระยะเวลาในการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทานกับเอกชนผู้รับสัมปทานที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันก่อน เพื่อให้การบังคับใช้อัตราค่าโดยสารร่วมนั้นเกิดผลกระทบน้อยที่สุด ซึ่งส่งผลต่อการใช้เงินกองทุนเพื่อสนับสนุน ซึ่งหากการเจรจามีความชัดเจนแล้ว สนข. จึงสามารถจัดทำกฎหมายลำดับรองเพื่อดำเนินการต่อไปได้
- **กลุ่มที่ 3 กฎหมายลำดับรองอื่นๆ** ได้แก่ กฎหมายลำดับรองอื่นๆ ที่ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้สามารถตราขึ้นได้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ในการตรากฎหมายลำดับรองเหล่านี้ยังไม่มีมีความจำเป็นเร่งด่วน เช่น ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาและการมีคำสั่งลงโทษทางปกครอง ประกาศกำหนดประเภทนิติบุคคลอื่น ประกาศกำหนดลักษณะต้องห้ามเพิ่มเติม เป็นต้น

นอกจากนี้ ได้เสนอตัวอย่างกฎหมายลำดับรอง (เบื้องต้น) ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ซึ่งเพื่อให้การบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงมีภารกิจในการออกกฎหมายลำดับรองต่อไป มีรายละเอียดดังตารางที่ 6.2-1

ตารางที่ 6.2-1 แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ตามลำดับความสำคัญ

ความจำเป็นเร่งด่วน	กฎหมายลำดับรอง (เบื้องต้น)	มาตราที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานรับผิดชอบ	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
				Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
กลุ่มที่ 1	1. หลักเกณฑ์การได้รับเบี้ยประชุมหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นของประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ กรรมการ และอนุกรรมการ	13	คณะรัฐมนตรี					
	2. ประกาศมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม *	14 (4) (ก)	สนช. โดยความเห็นชอบของ คนต.					
	3. ประกาศหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	14 (4) (ข)	สนช. โดยความเห็นชอบของ คนต.					
	4. ประกาศหลักเกณฑ์การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาต	14 (4) (ค)	สนช. โดยความเห็นชอบของ คนต.					
	5. ระเบียบการบริหารจัดการที่สความปลอดภัยของระบบตัวร่วม	14 (4) (ง)	สนช. โดยความเห็นชอบของ คนต.					
	6. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขการขอใบอนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียม	16 วรรคสาม	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม					
	7. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับทุนจดทะเบียน	18 (2)	คนต.					
	8. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่น	21	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม					
	9. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม	22	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม					
	10. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วม	23	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม					
	11. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการรวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง ข้อมูลส่วนบุคคล และประมวลผลข้อมูลเพื่อการรายงานข้อมูลต่อสำนักงาน	24 (3)	สนช.					

ตารางที่ 6.2-1 แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ตามลำดับความสำคัญ (ต่อ)

ความจำเป็นเร่งด่วน	กฎหมายลำดับรอง (เบื้องต้น)	มาตราที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานรับผิดชอบ	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
				Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
กลุ่มที่ 2	1. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมและประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงิน	25	คนต.					
	2. กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม (ค่าโดยสารร่วมระบบรถไฟฟ้า / ส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบ)	26	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม					
	3. ระเบียบหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราส่งเงินเข้ากองทุนของผู้รับใบอนุญาต	31	คณะกรรมการบริหารกองทุน					
	4. ระเบียบการใช้จ่ายเงินกองทุน	32	คณะกรรมการบริหารกองทุน					
กลุ่มที่ 3	1. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาและการมีคำสั่งลงโทษทางปกครอง	37 วรรคสาม	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม					
	2. ประกาศกำหนดประเภทนิติบุคคลอื่น	18 (1)	คนต.					
	3. ประกาศกำหนดคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามเพิ่มเติมของคณะกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของผู้รับใบอนุญาต	19 (8)	คนต.					

หมายเหตุ: ระยะเวลาการดำเนินการอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามขั้นตอนการปฏิบัติงานของภาครัฐ

* สามารถเริ่มดำเนินการได้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 ขึ้นอยู่กับความพร้อมของหน่วยงานรัฐ รวมทั้งผลการเจรจากับเอกชน (ถ้ามี)

สนช. : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

คนต. : คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

คณะกรรมการบริหารกองทุน : คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

ที่มา: ที่ปรึกษา

ภาคผนวก

ภาคผนวก ผ 1

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.
(ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารมีหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนเป็นผู้ให้บริการจำนวนหลายแห่ง ซึ่งหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนผู้ให้บริการดังกล่าวมีระบบการบริหารจัดการที่แยกออกจากกัน ในการจัดเก็บค่าโดยสารหรือจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยใช้บัตรโดยสารหรือบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่เติมเงินได้และใช้ชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านทางอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้บริการจำเป็นต้องมีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรือชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านทางอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ของทุกหน่วยงานรัฐหรือเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการ ประชาชนผู้ให้บริการจึงอาจไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วและประหยัดจากการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีอยู่จำนวนมากและอาจแตกต่างกัน หรือต้องเสียเวลาหรือรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงถ้าต้องชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านทางบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวทั้งหมดในการเดินทาง รวมทั้งอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรหรือการขนส่งที่มีผู้ให้บริการจำนวนมาก สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตัวร่วม ซึ่งใช้บัตรหรือตัวร่วมในการชำระค่าเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐและเอกชนผู้ให้บริการด้านการขนส่งหรือการจราจรต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ให้บริการและสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในการให้สิทธิประโยชน์และการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ผู้ใช้บัตรหรือตัวร่วม รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ เพื่อจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมเพื่อบริหารจัดการองค์การในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึงเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การบริหารจัดการระบบตัวร่วม
พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๗ และมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้การบริการขนส่งสาธารณะมีความสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

“ตัวร่วม” หมายความว่า รูปแบบการชำระค่าโดยสารหรือบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐานระบบตัวร่วม ไม่ว่าด้วยการใช้บัตรหรือสิ่งอื่นใดแทนการใช้บัตรก็ตาม

“การขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ หรือทางอากาศ

“การหักบัญชี” หมายความว่า การรับส่ง ตรวจสอบ และยืนยันข้อมูลตามคำสั่งการชำระเงิน สำหรับนำไปคำนวณหายอดเงินแสดงความเป็นเจ้าหนี้ หรือลูกหนี้เพื่อใช้ข้อมูลดังกล่าวไปดำเนินการชำระค่าโดยสาร

“อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างระบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย โดยผู้ให้บริการขนส่งได้ตกลงกำหนดค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารดังกล่าวในอัตราส่วนร่วมกัน แต่ไม่หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือ บริษัทมหาชนจำกัดตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด

“ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า ศูนย์รวมของระบบที่ทำหน้าที่ประมวลผล รับส่งข้อมูลการใช้งาน และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินการใช้งานของระบบตัวร่วมจากการทำธุรกรรมในระบบขนส่ง เพื่อจัดสรรรายได้และหักบัญชี

“ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะซึ่งเข้าร่วมให้บริการในระบบตัวร่วม

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

ประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย

(๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ

(๓) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงมหาดไทย เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วม จำนวนไม่เกินสี่คน

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมอบหมายข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสามสิบห้าปี

(๓) ไม่เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(๔) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๕) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๖) ไม่เคยเป็นผู้ต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติหรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ

(๗) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น กรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งที่รับผิดชอบในการบริหารพรรคการเมือง ที่ปรึกษาพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่พรรคการเมือง

มาตรา ๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระหรือมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งเพิ่มขึ้นหรือแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่าง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้วนั้น ทั้งนี้ ในกรณีการแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่าง หากวาระที่เหลืออยู่ไม่ถึงเก้าสิบวัน จะไม่แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนก็ได้

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการทั้งหมดเท่าที่มีอยู่จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคสอง

เมื่อครบกำหนดตามวาระในวรรคหนึ่ง หากยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระ อาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

มาตรา ๘ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) พ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) รัฐมนตรีให้ออก เพราะบกพร่องต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสีย หรือหย่อนความสามารถ
- (๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใดตามมาตรา ๖

มาตรา ๙ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งในกิจการที่เกี่ยวข้อง

(๒) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระบบอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง

(๓) ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่องต่อไปนี้

(ก) มาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม

(ข) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาตกับผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมและผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่

(ค) การกำหนดมาตรการ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดของระบบตัวร่วมเพื่อประโยชน์ในการใช้ตัวร่วม การบริหารจัดการระบบตัวร่วมในกิจการที่เกี่ยวข้องของระบบตัวร่วม หรือประโยชน์อื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(ง) การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมและกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓

(จ) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราการส่งเงินเข้ากองทุน โดยหักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม หรือรายได้ของผู้ให้บริการขนส่งเอกชนรายใหม่เมื่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งเอกชนรายใหม่ในระบบตัวร่วมต้องส่งเงินเข้ากองทุน

(ฉ) เรื่องอื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(๔) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนระบบขนส่งหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่ง

(๕) มอบหมายสำนักงานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เพื่อการกำหนดนโยบายหรือการพัฒนาตาม (๑) การกำหนดแนวทางตาม (๒) และการออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตาม (๓) รวมทั้งการเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางตาม (๔)

(๖) ออกระเบียบเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุน

(๗) อนุมัติการจ่ายเงินจากกองทุน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และเพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม รวมถึงสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

(๘) ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้งประเมินความคุ้มค่าในการให้การสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งการอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง

(๙) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

การออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตาม (๓) ในเรื่องใดที่มีลักษณะใช้บังคับเป็นการทั่วไป เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๑๐ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานกรรมการและรองประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

ในการปฏิบัติหน้าที่ ถ้ามีการพิจารณาในเรื่องที่ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้ใดมีส่วนได้เสียหรือมีผลประโยชน์ขัดแย้งไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้นั้นไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๑ คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือมอบหมายให้ดำเนินการใด ๆ ได้ และให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา ๑๒ คณะกรรมการมีอำนาจเรียกให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลอื่นใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานเกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้

มาตรา ๑๓ ให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ กรรมการ และอนุกรรมการ ได้รับเบี้ยประชุมหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

หมวด ๒
การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ส่วนที่ ๑
การกำกับดูแล

มาตรา ๑๔ ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อคณะกรรมการ

(๒) จัดทำและเสนอมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง หรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมต่อคณะกรรมการ

(๓) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่ง

(๔) เสนอแนะต่อคณะกรรมการให้มีการออกระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ในเรื่องดังต่อไปนี้

(ก) มาตรฐานเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม

(ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(ค) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้ประกอบการกิจการระบบตัวร่วมและผู้ให้บริการขนส่ง

(ง) การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม

(๕) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต

(๖) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาตให้เป็นไปตามมาตรฐาน และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อคณะกรรมการ รวมทั้งการบริหารจัดการในกิจการที่เกี่ยวข้อง

(๗) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ รวมทั้งระยะเวลาจัดส่งรายได้จากการออกและจำหน่ายตั๋วร่วมของผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งให้แก่สำนักงาน และกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ รวมทั้งระยะเวลาจัดส่งค่าบริการ ค่าธรรมเนียม หรือประโยชน์อื่นใดตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

(๘) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาต ผู้ให้บริการขนส่งปฏิบัติตามหน้าที่ตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ แล้วแต่กรณี หรือสั่งให้ปฏิบัติตามแนวทางที่คณะกรรมการกำหนด ภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๙) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตแก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา ๒๑ (๔) ภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๑๐) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๑๑) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ส่วนที่ ๒

การประกอบกิจการระบบตัวร่วม

มาตรา ๑๕ ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับใบอนุญาตจากคณะกรรมการ
ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้มีสามแบบ ดังนี้

- (๑) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการระบบ
สำหรับการหักบัญชีธุรกรรม รวมถึงระบบการจัดส่งข้อมูลในการดำเนินการระบบตัวร่วม
- (๒) ใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการสำหรับการจำหน่ายบัตร การเติมเงิน
การเปลี่ยนบัตร หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วม
- (๓) ใบอนุญาตการประกอบกิจการอื่นใด ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๑๖ การประกอบกิจการระบบตัวร่วมจะกระทำได้เฉพาะนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด บริษัท
จำกัดมหาชน หรือนิติบุคคลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ทั้งนี้ จะต้องมีความสมบูรณ์และไม่มีลักษณะ
ต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (๑) ต้องมีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการขนส่งถืออยู่รวมกันเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือ
ทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด แล้วแต่กรณี
 - (๒) ต้องมีกรรมการเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติไทยเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด
 - (๓) ต้องไม่มีข้อบังคับที่ให้อำนาจคนต่างด้าวในการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริหารส่วนใหญ่หรือมีอำนาจ
ในการบริหารจัดการบริษัทด้วยวิธีการใด ๆ
 - (๔) ในกรณีที่บริษัทตามวรรคหนึ่ง มีใช้รัฐวิสาหกิจ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นผู้ให้บริการขนส่ง
ถือหุ้นบริษัทดังกล่าวนั้นได้โดยมีให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นที่ห้ามถือหุ้น
ในบริษัทที่มีใช้รัฐวิสาหกิจมาใช้บังคับ
 - (๕) ต้องไม่อยู่ระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วยังไม่ครบสามปี
- การขออนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์
วิธีการ เงื่อนไข และอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ทั้งนี้ คณะกรรมการจะกำหนดเงื่อนไขตามที่เห็นสมควร
ก็ได้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๗ การประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้มีอายุตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต ทั้งนี้ ให้มีอายุ
ไม่เกินสิบปี

มาตรา ๑๘ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่นไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เว้นแต่
ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๑๙ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม เว้นแต่จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์
วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๐ ผู้รับใบอนุญาตที่ประสงค์จะเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วม ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้สำนักงาน
ทราบล่วงหน้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

เมื่อสำนักงานได้รับหนังสือแจ้งขอเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วมแล้ว ให้สำนักงานนำเสนอคณะกรรมการ
เพื่อพิจารณาเห็นชอบ ทั้งนี้ ในการอนุญาต คณะกรรมการจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติตามก็ได้

ภายหลังได้รับแจ้งตามวรรคหนึ่งจนถึงเลิกประกอบธุรกิจ สำนักงานมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตตาม
วรรคหนึ่งต้องปฏิบัติตามอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก็ได้

หมวด ๓
การดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

มาตรา ๒๑ ให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้
- (๒) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน ในกรณีที่เกิดความชำรุดเสียหายจะต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว
- (๓) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่สำนักงานหรือคณะกรรมการร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงานหรือคณะกรรมการ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการประกาศกำหนด
- (๔) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน
- (๕) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

มาตรา ๒๒ ผู้ให้บริการขนส่งมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) ดำเนินการเพื่อให้ผู้ใช้บริการตัวร่วมสามารถใช้บริการจากระบบตัวร่วมและระบบขนส่งของผู้ให้บริการขนส่งได้
- (๒) อำนวยความสะดวกแก่ผู้รับใบอนุญาตในการบำรุงรักษา รวมทั้งการตรวจสอบและรับรองมาตรฐาน และรายละเอียดของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม
- (๓) ให้ความร่วมมือกับผู้รับใบอนุญาตในการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่อยู่ในหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต
- (๔) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

หมวด ๔
อัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๒๓ การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

การเก็บค่าโดยสารของผู้ให้บริการขนส่งต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการกำหนด และต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการ

มาตรา ๒๔ ในการออกข้อบังคับเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓ ให้คณะกรรมการคำนึงถึงหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

- (๑) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่ง
- (๒) ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยมีกำไรที่สมเหตุสมผล ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการที่เป็นไปตามปกติในการประกอบธุรกิจ
- (๓) ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ
- (๔) ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ใช้บริการเกินกว่าปกติ
- (๕) การแข่งขันที่เป็นธรรม

มาตรา ๒๕ ให้สำนักงานกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารร่วมที่ผู้ให้บริการขนส่งกำหนดให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๒๓

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าอัตราค่าโดยสารร่วมไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุนหรือเทคโนโลยี คณะกรรมการมีอำนาจปรับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม หรือปรับอัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๒๗ ผู้ให้บริการขนส่งต้องประกาศอัตราค่าโดยสารร่วมที่ คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศ

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ให้บริการขนส่งเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ

หมวด ๕ กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

มาตรา ๒๙ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล

(๒) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

มาตรา ๓๐ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(๓) เงินรายได้ที่ได้รับจากสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาลตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

(๔) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต

(๕) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๓๒

(๖) เงินกู้ตามมาตรา ๓๑

(๗) ค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ การนำส่งเงินค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

(๘) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน

(๙) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินอุดหนุนตาม (๒) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น

เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคลัง

มาตรา ๓๑ กองทุนต้องมีจำนวนเงินเพียงพอเพื่อใช้ในการบริหารจัดการกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเมื่อรวมกับเงินกู้ตามวรรคสองแล้วต้องไม่เกินจำนวนสี่หมื่นล้านบาท

เมื่อกองทุนมีจำนวนเงินไม่เพียงพอเพื่อดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของกองทุนตามมาตรา ๒๙ ให้สำนักงาน โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการและโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจกู้ยืมเงินเป็นจำนวนสองหมื่นล้านบาท ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

การเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินตามวรรคหนึ่งและกรอบวงเงินกู้ตามวรรคสองให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ ให้กระทำได้โดยการตราพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๓๒ ให้ผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่งนำส่งเงินเข้ากองทุนโดยหักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม หรือรายได้ของผู้ให้บริการขนส่งเอกชนรายใหม่เมื่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งเอกชนรายใหม่ในระบบตัวร่วมต้องส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๓๓ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสาร รวมมาประยุกต์ใช้

(๒) เป็นเงิน สนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ

(๓) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่ง

(๔) ให้ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

(๕) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม

(๖) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนตามที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๔ ในกิจการของกองทุนที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นผู้แทนกองทุน เพื่อการนี้ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จะมอบหมายให้บุคคลใดปฏิบัติงานในเรื่องใดแทนก็ได้ แต่ต้องเป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๕ ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงิน แสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของกองทุนได้อย่างถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

มาตรา ๓๖ ให้สำนักงานจัดทำรายงานการเงินของกองทุนส่งผู้สอบบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ปีบัญชีของกองทุนให้เป็นไปตามปีงบประมาณ เว้นแต่คณะกรรมการจะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น

มาตรา ๓๗ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบ เป็นผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของกองทุนในรอบปีบัญชี ให้ผู้สอบบัญชีของกองทุนทำรายงานการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี

ให้สำนักงานนำส่งรายงานการเงินพร้อมด้วยรายงานการสอบบัญชีต่อกระทรวงการคลังภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชี

มาตรา ๓๘ ให้สำนักงานจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในเพื่อตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ของ กองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด

มาตรา ๓๙ การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการประเมินผลตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียนมาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด ๖ การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๔๐ คณะกรรมการมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการของผู้รับใบอนุญาตได้ เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงใด ดังต่อไปนี้

- (๑) ประกอบกิจการโดยทุจริตหรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย
- (๒) จงใจละเว้นการดำเนินการหรือฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่กฎหมายบัญญัติ
- (๓) จงใจฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๑ ในกรณีที่คณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา ๔๐ แล้วให้คณะกรรมการมอบหมายให้หน่วยงานหรือสำนักงาน เข้าดำเนินการแทนโดยจ้างพนักงานของผู้รับใบอนุญาตได้ โดยให้ผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน ทั้งนี้ ผู้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตดังกล่าวด้วย

หมวด ๗ บทกำหนดโทษ

ส่วนที่ ๑ โทษปรับทางปกครอง

มาตรา ๔๒ ให้มีคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองคณะหนึ่งจำนวนสามคน ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดเป็นกรรมการ มีอำนาจในการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแต่งตั้งข้าราชการในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรคนหนึ่งเป็นเลขาธิการ

ให้สำนักงานเป็นผู้รวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกระทำความผิดที่มีโทษทางปกครองเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองเพื่อพิจารณา

การพิจารณาและการมีคำสั่งลงโทษทางปกครอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๓ ในการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองต้องคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งการกระทำ ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำนั้น ตลอดจนความหนักเบาของโทษที่จะใช้กับผู้ถูกลงโทษ

มาตรา ๔๔ ในกรณีที่ผู้ถูกลงโทษปรับทางปกครองไม่ยอมชำระค่าปรับทางปกครอง ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับ และในกรณีที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับตามคำสั่ง หรือมีแต่ไม่สามารถดำเนินการบังคับทางปกครองได้ ให้สำนักงานมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลปกครองเพื่อบังคับชำระค่าปรับ ในการนี้ ถ้าศาลปกครองเห็นว่าคำสั่งให้ชำระค่าปรับนั้นชอบด้วยกฎหมาย ให้ศาลปกครองมีอำนาจพิจารณาพิพากษาและบังคับให้มีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินขายทอดตลาดเพื่อชำระค่าปรับได้

มาตรา ๔๕ ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๙ (๓) ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามล้านบาท

มาตรา ๔๖ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข หรือคำสั่งตามที่กำหนดในมาตรา ๑๖ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ และมาตรา ๒๑ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๗ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งผู้ใดไม่จัดส่งส่วนแบ่งรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้กับกองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๙ (๓) (จ) ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๘ ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งผู้ใดไม่แก้ไขปัญหามาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา ๒๑ (๔) ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามคำสั่งของสำนักงานตามมาตรา ๑๔ (๙) โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๙ ผู้ให้บริการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๗ และมาตรา ๒๘ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

ส่วนที่ ๒ โทษอาญา

มาตรา ๕๐ ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสามหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ๕๑ ผู้มีหน้าที่นำส่งเงินเข้ากองทุนผู้ใดโดยเจตนาหลีกเลี่ยงหรือพยายามหลีกเลี่ยงไม่ส่งเงินเข้ากองทุน หรือส่งเงินไม่ครบตามจำนวนที่ต้องส่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าเท่าถึงยี่สิบเท่าของเงินที่จะต้องนำส่งกองทุน หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๕๒ ความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการเปรียบเทียบที่รัฐมนตรีแต่งตั้งมีอำนาจเปรียบเทียบได้ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด

คณะกรรมการเปรียบเทียบที่รัฐมนตรีแต่งตั้งตามวรรคหนึ่งให้มีจำนวนสามคนและคนหนึ่งต้องเป็นพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการกำหนดแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๕๓ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้นเกิดจากการสั่งการหรือการกระทำของกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น หรือในกรณีที่บุคคลดังกล่าวมีหน้าที่ต้องสั่งการหรือทำการและละเว้นไม่สั่งการหรือทำการเป็นเหตุให้นิติบุคคลนั้นกระทำความผิด ผู้นั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ ด้วย

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๕๔ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับคงอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕๕ บรรดาระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎที่ออกโดยคณะรัฐมนตรีหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องตามคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕๖ การดำเนินการออก ประกาศ ข้อบังคับ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากไม่สามารถดำเนินการได้ให้รัฐมนตรีรายงานเหตุผลที่ไม่อาจดำเนินการได้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

มาตรา ๕๗ ให้บริษัทที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วมที่ได้ดำเนินการก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับให้ถือว่าได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

หากบริษัทดังกล่าวไม่ดำเนินการขอรับใบอนุญาตภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง จะถือว่าบริษัทดังกล่าวไม่เคยได้รับใบอนุญาตมาก่อน และให้ดำเนินการขออนุญาตตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขภายใต้พระราชบัญญัตินี้ต่อไป

มาตรา ๕๘ เมื่อคณะกรรมการได้ออกข้อบังคับว่าด้วยอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓ แล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณีให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณีให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ข้อบังคับว่าด้วยอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓ ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

ภาคผนวก ผ 2

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.
(ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารมีหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนเป็นผู้ให้บริการจำนวนหลายแห่ง ซึ่งหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนผู้ให้บริการดังกล่าวมีระบบการบริหารจัดการที่แยกออกจากกัน ในการจัดเก็บค่าโดยสารหรือจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยใช้บัตรโดยสารหรือบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่เติมเงินได้และใช้ชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้บริการจำเป็นต้องมีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรือชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ของทุกหน่วยงานรัฐหรือเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการ ประชาชนผู้ให้บริการจึงอาจไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วและประหยัดจากการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีอยู่จำนวนมากและอาจแตกต่างกัน หรือต้องเสียเวลาหรือรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงถ้าต้องชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวทั้งหมดในการเดินทาง รวมทั้งอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรหรือการขนส่งที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตัวร่วม ซึ่งใช้บัตรหรือตัวร่วมในการชำระค่าเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนผู้ให้บริการด้านการขนส่งหรือการจราจรต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ให้บริการและสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในการให้สิทธิประโยชน์และการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ผู้ใช้บัตรหรือตัวร่วม รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ เพื่อจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมเพื่อวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึงเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

.....

.....

.....

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้การบริการขนส่งสาธารณะมีความสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

“ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ

“การหักบัญชี” หมายความว่า การรับส่ง ตรวจสอบ และยืนยันข้อมูลตามคำสั่งการชำระเงิน สำหรับนำไปคำนวณหายอดเงินแสดงความเป็นเจ้าหนี้ หรือลูกหนี้เพื่อใช้ข้อมูลดังกล่าวไปดำเนินการชำระดุล

“อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด แต่ไม่หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกประกาศ และกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

ประกาศนั้น 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 เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วม จำนวนไม่เกินสี่คน ทั้งนี้ ให้แต่งตั้งจากผู้แทนสภาองค์กรของผู้บริโภค จำนวนหนึ่งคน

ให้ผู้ช่วยกรรมการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้มอบหมายข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี

(๓) ไม่เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(๔) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๕) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๖) ไม่เคยเป็นผู้ต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติหรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ

(๗) ไม่เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการเกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ

(๘) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งอาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ

(๙) ไม่เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๑๐) ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือที่ปรึกษาหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๑๑) ไม่เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๑๒) ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจหรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

(๑๓) ไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม

มาตรา ๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระหรือมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งเพิ่มขึ้นหรือแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่าง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่าที่วาระที่เหลืออยู่ของคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้วนั้น ทั้งนี้ ในกรณีการแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่าง หากวาระที่เหลืออยู่ไม่ถึงเก้าสิบวัน จะไม่แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนก็ได้

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการทั้งหมดเท่าที่มีอยู่จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวาระสอง

เมื่อครบกำหนดตามวาระในวาระหนึ่ง หากยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระ อาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

มาตรา ๘ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) พ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) รัฐมนตรีให้ออก เพราะบกพร่องต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสีย หรือหย่อนความสามารถ

(๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใดตามมาตรา ๖

มาตรา ๙ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งในกิจการที่เกี่ยวข้อง

(๒) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระบบอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง

(๓) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๓

(๔) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนระบบตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการการขนส่งสาธารณะ

(๕) มอบหมายสำนักงานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เพื่อการกำหนดนโยบายหรือการพัฒนาระบบตัวร่วม

(๖) ออกระเบียบเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุน รวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราส่งเงินเข้ากองทุนของผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่ง

(๗) อนุมัติการจ่ายเงินจากกองทุน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และเพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม รวมถึงสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

(๘) ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้งประเมินความคุ้มค่าในการให้การสนับสนุนการดำเนินการพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งการอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง

(๙) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๑๐ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานกรรมการและรองประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

ในการปฏิบัติหน้าที่ ถ้ามีการพิจารณาในเรื่องที่ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้ใดมีส่วนได้เสียหรือมีผลประโยชน์ขัดแย้งไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้นั้นไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๑ คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือมอบหมายให้ดำเนินการใด ๆ ได้ และให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา ๑๒ คณะกรรมการมีอำนาจเรียกให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลอื่นใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานเกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้

มาตรา ๑๓ ให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ กรรมการ และอนุกรรมการ ได้รับเบี้ยประชุมหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

หมวด ๒ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ส่วนที่ ๑ การกำกับดูแล

มาตรา ๑๔ ให้สำนักงานรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) จัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ต่อคณะกรรมการ
- (๒) จัดทำและเสนอมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง หรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมต่อคณะกรรมการ
- (๓) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่ง
- (๔) ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ
 - (ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม
 - (ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
 - (ค) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาต
 - (ง) การบริหารจัดการความปลอดภัยของระบบตัวร่วม
- (๕) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต
- (๖) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาตให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อคณะกรรมการ รวมทั้งการบริหารจัดการในกิจการที่เกี่ยวข้อง
- (๗) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตปฏิบัติตามหน้าที่ตามมาตรา ๒๒ หรือสั่งให้ปฏิบัติตามแนวทางที่รัฐมนตรีกำหนด
- (๘) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตแก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา ๒๒ (๔) ภายในระยะเวลาที่กำหนด
- (๙) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (๑๐) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ส่วนที่ ๒ การประกอบกิจการระบบตัวร่วม

มาตรา ๑๕ ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้มีสามแบบ ดังนี้

- (๑) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการระบบสำหรับการหักบัญชีธุรกรรม รวมถึงระบบการจัดส่งข้อมูลในการดำเนินการระบบตัวร่วม
- (๒) ใบอนุญาตการให้บริการออกตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการสำหรับการจำหน่าย เติมน้ำมัน การเปลี่ยน การคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วม

(๓) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการขนส่งที่นำระบบตัวร่วมมาให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะของตน

การขอใบอนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๖ ผู้รับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติดังนี้

(๑) เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดมหาชน รัฐวิสาหกิจ หรือนิติบุคคลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๒) มีทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วในแต่ละประเภทการให้บริการ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๓) มีฐานะทางการเงินและการดำเนินงานที่มั่นคง ที่แสดงให้เห็นว่าสามารถดำเนินธุรกิจและให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง และไม่มีความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้บริการ

(๔) ไม่เคยถูกสั่งระงับการดำเนินงานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นการชั่วคราว หรือไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

(๕) มีกรรมการอย่างน้อยหนึ่งคน ซึ่งมีสัญชาติไทยและมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย

ผู้รับใบอนุญาตที่เป็นรัฐวิสาหกิจให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม (๒) และ (๔)

กรณีผู้รับใบอนุญาตที่เป็นนิติบุคคลต่างประเทศ ต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงานผู้แทนในประเทศไทย และแต่งตั้งบุคคลอย่างน้อยหนึ่งคนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการแทนนิติบุคคลดังกล่าว เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานและติดต่อประสานงานกับสำนักงานในต่างประเทศ เว้นแต่ได้รับยกเว้นจากคณะกรรมการ

มาตรา ๑๗ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตแต่งตั้งหรือยอมให้บุคคลซึ่งมีลักษณะดังต่อไปนี้ เป็นหรือทำหน้าที่กรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของผู้รับใบอนุญาต

(๑) อยู่ระหว่างถูกพิทักษ์ทรัพย์ หรือเป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายและยังไม่พ้นกำหนดสองปีนับแต่วันที่มีคำสั่งยกเลิกการล้มละลายหรือปลดจากล้มละลาย

(๒) เป็นบุคคลวิกลจริต คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับการปลอมและการแปลง ลักทรัพย์ วิ่งราวทรัพย์ กรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ฉ้อโกง โกงเจ้าหนี้ ยักยอกหรือรับของโจร ไม่ว่าจะมีการรอลงโทษหรือไม่ก็ตาม หรือเคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ตามกฎหมายว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์

(๔) เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดิน หรือเคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดฐานฟอกเงินตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน หรือเคยเป็นบุคคลที่ถูกกำหนดให้เป็นผู้ที่มีการกระทำความผิดฐานฟอกเงิน หรือต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดฐานสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย และการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง

(๕) เป็นกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่เคยถูกสั่งห้ามประกอบกิจการระบบตัวร่วมหรือถูกเพิกถอนการอนุญาตหรือขึ้นทะเบียน

(๖) เคยเป็นผู้ต้องพ้นจากตำแหน่งกรรมการ หรือผู้บริหารบริษัทมหาชนจำกัดเพราะเหตุมีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

(๗) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับการประกอบ กิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียน

(๘) เป็นบุคคลที่มีลักษณะต้องห้ามหรือขาดคุณสมบัติอื่นใด ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๑๘ การประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้มีอายุตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต ทั้งนี้ให้มีอายุไม่เกินสิบปี

มาตรา ๑๙ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่นไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๒๐ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม เว้นแต่จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๒๑ ผู้รับใบอนุญาตที่ประสงค์จะเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วม ตามประเภทที่ได้รับใบอนุญาต ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้สำนักงานทราบล่วงหน้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เมื่อสำนักงานได้รับหนังสือแจ้งขอเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วมแล้ว ให้สำนักงานนำเสนอรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบ ทั้งนี้ ในการอนุญาตรัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติตามด้วยก็ได้

ภายหลังได้รับแจ้งตามวรรคหนึ่งจนถึงเลิกประกอบธุรกิจ สำนักงานมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องปฏิบัติตามอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก็ได้

หมวด ๓

การดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

มาตรา ๒๒ ให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้

(๒) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน ในกรณีที่เกิดความชำรุดเสียหายจะต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว

(๓) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่สำนักงานร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๔) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน

(๕) นำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา ๒๙

(๖) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

หมวด ๔

อัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๒๓ ให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่ง

(๒) ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยมีกำไรที่สมเหตุสมผล ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการที่เป็นไปตามปกติในการประกอบธุรกิจ

(๓) ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ

(๔) ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ใช้บริการเกินกว่าปกติ

(๕) การแข่งขันที่เป็นธรรม

ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณตามวรรคหนึ่งไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุนหรือเทคโนโลยี ให้คณะกรรมการมีอำนาจปรับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๒๔ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม โดยให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๒๓

มาตรา ๒๕ ให้สำนักงานกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารร่วมที่ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วมกำหนดให้เป็นไปตามอัตราที่รัฐมนตรีกำหนดตามมาตรา ๒๔

มาตรา ๒๖ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วมเรียกเก็บค่าโดยสารซึ่งชำระด้วยตัวร่วมเกินกว่าอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๔

หมวด ๕ กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

มาตรา ๒๗ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงาน เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล

(๒) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

มาตรา ๒๘ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(๓) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต

(๔) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๒๙

(๕) เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด

(๖) ค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ การนำส่งเงินค่าปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครองให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

(๗) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน

(๘) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินอุดหนุนตาม (๒) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น

เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

มาตรา ๒๙ ให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดภายใต้กรอบโดยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนให้หักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม

มาตรา ๓๐ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้

(๒) เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ

(๓) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่ง

(๔) ให้ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

(๕) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม

(๖) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนตามที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๑ เงินกองทุนให้นำมาฝากกระทรวงการคลังหรือธนาคารที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๒ ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงินแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของกองทุนได้อย่างถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

มาตรา ๓๓ ให้สำนักงานจัดทำรายงานการเงินของกองทุนส่งผู้สอบบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีปีบัญชีของกองทุนให้เป็นไปตามปีงบประมาณ เว้นแต่คณะกรรมการจะประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น

มาตรา ๓๔ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของกองทุนในรอบปีบัญชี

ให้ผู้สอบบัญชีของกองทุนทำรายงานการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี

ให้สำนักงานนำส่งรายงานการเงินพร้อมด้วยรายงานการสอบบัญชีต่อกระทรวงการคลังภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชี

มาตรา ๓๕ ให้สำนักงานจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในเพื่อตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ของกองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด

มาตรา ๓๖ ในกรณีที่การดำเนินกิจการของกองทุนไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป ให้คณะกรรมการเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการยุบเลิกกองทุน

เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบด้วย ให้กองทุนยุบเลิกเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติ

มาตรา ๓๗ เมื่อยุบเลิกกองทุนแล้ว ให้ทำการตรวจสอบทรัพย์สินและชำระบัญชี รวมทั้งการโอนหรือจำหน่ายทรัพย์สินที่ยังคงเหลืออยู่ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

ในระหว่างการชำระบัญชี ให้ถือว่ากองทุนยังคงอยู่ตราบเท่าเวลาที่เป็นเพื่อการชำระบัญชี

หมวด ๖

การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๓๘ คณะกรรมการมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการของผู้รับใบอนุญาตได้ เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงใด ดังต่อไปนี้

(๑) ประกอบกิจการโดยทุจริตหรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย

(๒) จงใจละเว้นการดำเนินการหรือฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่กฎหมายบัญญัติ

(๓) จงใจฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๙ ในกรณีที่คณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา ๓๘ แล้วให้คณะกรรมการมอบหมายให้หน่วยงานหรือสำนักงาน เข้าดำเนินการแทนโดยจ้างพนักงานของผู้รับใบอนุญาตได้ โดยให้ผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน ทั้งนี้ ผู้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายที่เกิดจากการพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตดังกล่าวด้วย

หมวด ๗ บทกำหนดโทษ

ส่วนที่ ๑ โทษปรับทางปกครอง

มาตรา ๔๐ ให้มีคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองคณะหนึ่งจำนวนสามคน ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดเป็นกรรมการ มีอำนาจในการพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแต่งตั้งข้าราชการในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรคนหนึ่งเป็นเลขานุการ ให้สำนักงานเป็นผู้รวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกระทำความผิดที่มีโทษทางปกครองเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองเพื่อพิจารณา

การพิจารณาและการมีคำสั่งลงโทษทางปกครอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๑ ในการพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองต้องคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งการกระทำ ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำนั้น ตลอดจนความหนักเบาของโทษที่จะใช้กับผู้ถูกลงโทษ

มาตรา ๔๒ ในกรณีที่ผู้ถูกลงโทษปรับทางปกครองไม่ยอมชำระค่าปรับทางปกครอง ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับ และในกรณีที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับตามคำสั่ง หรือมีแต่ไม่สามารถดำเนินการบังคับทางปกครองได้ ให้สำนักงานมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลปกครองเพื่อบังคับชำระค่าปรับ ในการนี้ ถ้าศาลปกครองเห็นว่าคำสั่งให้ชำระค่าปรับนั้นชอบด้วยกฎหมาย ให้ศาลปกครองมีอำนาจพิจารณาพิพากษาและบังคับให้มีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินขายทอดตลาดเพื่อชำระค่าปรับได้

มาตรา ๔๓ ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๑๔ (๔) ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามล้านบาท

มาตรา ๔๔ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข หรือคำสั่งตามที่กำหนดในมาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ และมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๕ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งผู้ใดไม่จัดส่งเงินเข้ากองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๙ (๖) ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๖ ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่งผู้ใดไม่แก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา ๒๒ (๔) ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามคำสั่งของสำนักงานตามมาตรา ๑๔ (๘) โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๗ ผู้ให้บริการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๖ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

ส่วนที่ ๒ โทษอาญา

มาตรา ๔๘ ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสามหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ๔๙ ผู้มีหน้าที่นำส่งเงินเข้ากองทุนผู้ใดโดยเจตนาหลีกเลี่ยงหรือพยายามหลีกเลี่ยงไม่ส่งเงินเข้ากองทุน หรือส่งเงินไม่ครบตามจำนวนที่ต้องส่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าเท่าถึงยี่สิบเท่าของเงินที่จะต้องนำส่งกองทุน หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๕๐ ความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการเปรียบเทียบที่รัฐมนตรีแต่งตั้งมีอำนาจเปรียบเทียบได้ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด

คณะกรรมการเปรียบเทียบที่รัฐมนตรีแต่งตั้งตามวรรคหนึ่งให้มีจำนวนสามคนและคนหนึ่งต้องเป็นพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการกำหนดแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๕๑ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้นเกิดจากการสั่งการหรือการกระทำของกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น หรือในกรณีที่บุคคลดังกล่าวมีหน้าที่ต้องสั่งการหรือกระทำการและละเว้นไม่สั่งการหรือกระทำการเป็นเหตุให้นิติบุคคลนั้นกระทำความผิด ผู้นั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ ด้วย

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๕๒ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ คงอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕๓ บรรดาระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎที่ออกโดยคณะรัฐมนตรีหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องตามคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕๔ การดำเนินการออกประกาศ ข้อบังคับ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากไม่สามารถดำเนินการได้ให้รัฐมนตรีรายงานเหตุผลที่ไม่อาจดำเนินการได้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

มาตรา ๕๕ ในวาระเริ่มแรกให้คณะรัฐมนตรีจัดสรรเงินให้แก่กองทุนตามความจำเป็น

มาตรา ๕๖ เมื่อสำนักงานได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามมาตรา ๑๔ (๔) (ก) แล้ว ให้ผู้ประสงค์ดำเนินการให้บริการระบบตัวร่วม ต้องมายื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่สำนักงานได้ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา ๑๔ (๔) ทั้งนี้ รัฐมนตรีต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอรับใบอนุญาต

มาตรา ๕๗ เมื่อรัฐมนตรีได้ออกประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๔ แล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนรายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสิบวันนับตั้งแต่วันที่ประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าว

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

ภาคผนวก ผ 3

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของ
ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานของรัฐและผู้เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ซึ่งเป็นการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ของ บทบัญญัติมาตรา 77 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบกับพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมาย และการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2560

1. วิธีการ จำนวนครั้ง และระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็น

1.1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 20 เดือนมกราคม พ.ศ. 2565 ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิง เพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน องค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รวมทั้งที่ปรึกษา จำนวน 123 คน

1.2 การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 1

ผ่านเว็บไซต์ <https://law.go.th> ที่พัฒนาโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีการ่วมกับสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ระหว่างวันพฤหัสบดีที่ 20 เดือนมกราคม พ.ศ. 2565 ถึงวันศุกร์ที่ 4 เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เป็นระยะเวลา 16 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นจำนวน 13 ท่าน

1.3 การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2

หลังจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางครั้งที่ 1 สนข. ได้ดำเนินการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ตามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับ ซึ่งต่อมา สนข. ได้มีการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ฉบับปรับปรุง เสนอต่อคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งขึ้น โดยมีผู้แทนและผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณา โดยได้มีการนำเสนอทั้งสิ้นจำนวน 3 ครั้ง ดังนี้

- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565
- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2566
- การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2566

จากการรับฟังความคิดเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ข้างต้น สนข. ได้รับความเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงร่างกฎหมายให้มีความครอบคลุมและสอดคล้องกับหลักการของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สามารถนำเสนอร่างกฎหมายต่อไปได้อย่างราบรื่น โดยเฉพาะข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์จากผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และผู้แทนจากกรมบัญชีกลาง เป็นต้น สนข. จึงได้มีการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. อีกครั้ง ทั้งนี้ คณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้มีความเห็นในที่ประชุมให้ สนข. ดำเนินการนำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่ได้ปรับปรุงแล้วไปรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถร่วมแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมได้

ดังนั้น สนข. จึงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เพิ่มเติมในระหว่างวันจันทร์ที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2566 ถึงวันศุกร์ที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2566 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 19 วัน โดยมีผู้เกี่ยวข้องที่เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น จำนวน 4 ราย

2. พื้นที่หรือกลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็น

หน่วยงานของรัฐ เจ้าหน้าที่ของรัฐ และผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผู้แทนของภาคเอกชน ได้ใช้วิธีการรับฟังความคิดเห็น โดยการประชุมสัมมนาเพื่อสร้างความเข้าใจและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น สำหรับหน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐอื่นๆ ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับการจัดทำร่างกฎหมาย รวมถึงภาคเอกชนและประชาชนทั่วไปที่สนใจสามารถแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้ผ่านระบบกลางทางกฎหมายผ่านเว็บไซต์ <https://law.go.th>

3. สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น

ในการรับฟังความคิดเห็นผ่านการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. และการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ได้มีผู้เข้าร่วมประชุมโดยการถาม-ตอบ และผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 ความเห็นที่ได้รับจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 20 เดือนมกราคม พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา สามารถรวบรวมความเห็นจากผู้เกี่ยวข้องได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่ (1) ความเห็นในที่ประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (2) ความเห็นจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. และ (3) ความเห็นเพิ่มเติมของหน่วยงานที่ได้มีการทำความเข้าใจเป็นหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 1 และตารางที่ 2

ตารางที่ 1 ความเห็นในที่ประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
1. องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเหมาะสมหรือไม่	- ควรมีการแยกคณะกรรมการออกเป็นคณะกรรมการระดับนโยบายและคณะกรรมการระดับกำกับดูแล และให้อำนาจกำกับดูแลของ สนข. มาเป็นของคณะกรรมการกำกับดูแล - เสนอให้มีกรรมการที่มาจากหน่วยงานด้านการคุ้มครองผู้บริโภค
2. อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- ควรให้คณะกรรมการระดับนโยบายทำหน้าที่พิจารณาด้านนโยบาย ส่วนคณะกรรมการระดับกำกับดูแลทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม - คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมควรมีอำนาจหลักในการออกกฎ กำหนดแนวทาง และเป็นองค์กรกลางในการควบคุมดูแล - ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมควรคำนึงถึงสิทธิของผู้บริโภคด้วย
3. บทบาทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบตัวร่วมมีความครอบคลุมเพียงพอหรือไม่	- ควรให้ สนข. พิจารณาแนวทางการพัฒนาระบบตัวร่วมในอนาคต โดยเน้นโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม - สนข. ควรเป็นเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม มีหน้าที่ให้ความเห็นในการออกกฎ การพิจารณาใบอนุญาตและการต่อใบอนุญาต เป็นต้น

ตารางที่ 1 ความเห็นในที่ประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ต่อ)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
4. การใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- เห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาต เนื่องจากทำให้การประกอบกิจการมีความชัดเจนขึ้น อย่างไรก็ตาม อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการยังไม่ชัดเจน เช่น ใบอนุญาตตามมาตรา 15 (1) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริการจัดการรายได้กลาง และมาตรา 15 (2) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม มีลักษณะอย่างไร และระบบตัวร่วมตามกฎหมายฉบับนี้มีการพิจารณาโดยแยกพื้นที่หรือไม่ - ควรพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบและให้และให้ความสำคัญกับกฎหมายลำดับรอง เช่น มาตรา 16 วรรคสอง ที่กำหนดเรื่องการขออนุญาต การอนุญาต การต่อใบอนุญาต และการเสียค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด - ควรกำหนดเงื่อนไขในการต่อใบอนุญาต และหากผู้ประกอบการรายเดิมต้องการต่อใบอนุญาต ควรมีเงื่อนไขได้รับสิทธิประโยชน์ - คำจำกัดความยังไม่ชัดเจนว่าผู้ประกอบการระบบจัดเก็บค่าโดยสารในปัจจุบันเข้าข่ายเป็นผู้ให้บริการตัวร่วมหรือไม่ - รูปแบบใบอนุญาตตามมาตรา 15 (3) “ใบอนุญาตการประกอบกิจการอื่นใด” เป็นการระบุที่กว้างเกินไป ควรเพิ่มเติมว่าเกี่ยวข้องกับการกำกับกิจการระบบตัวร่วมอย่างไร - ภาครัฐควรมีแนวทางการดำเนินการ หากผู้ประกอบการเจรจาเรื่องค่าโดยสารไม่สำเร็จ
5. การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- กำหนดระยะเวลาที่ระบุให้ขออนุญาตจาก คนต. ให้เวลาน้อยเกินไปสำหรับการปรับปรุงให้บริษัทมีคุณสมบัติของผู้ขออนุญาต - มาตรา 16 (1) ที่กำหนดว่า ต้องมีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการขนส่งถืออยู่รวมกันเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด ควรพิจารณาถึงความเป็นไปได้ - มาตรฐาน EMV เป็นมาตรฐานระดับโลก การได้รับใบอนุญาตจึงควรครอบคลุมการนำบัตร EMV ต่างประเทศมาใช้ในประเทศไทย
6. อำนาจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในการเรียกเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารจากผู้ประกอบการมีความเหมาะสมหรือไม่	ควรเพิ่มหน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่ง ในการจัดส่งข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการระบบตัวร่วม เช่น “คณะกรรมการหรือสำนักงานสามารถร้องขอให้ผู้บริการจัดส่งข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตัวร่วม”
7. การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่	เห็นด้วยกับการจัดตั้งกองทุน
8. แหล่งที่มาของเงินกองทุนมีความชัดเจนและเหมาะสมหรือไม่	- ควรตั้งคณะกรรมการเพื่อดูแลรายได้ ซึ่งองค์ประกอบควรมีกระทรวงคมนาคม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ และกรมบัญชีกลาง อีกทั้งควรกำหนดอำนาจหน้าที่ให้ชัดเจน - มาตรฐานบัญชีของกองทุน ควรกำหนดตามมาตรฐานบัญชีของภาครัฐที่ใช้อยู่เดิม - ผู้ให้บริการขนส่งมีการเสียค่าธรรมเนียมในการใช้ตัวร่วมแล้ว หากเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนอีก อาจไม่เป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการ
9. วัตถุประสงค์ของการจ่ายเงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่	- ปกติการทำสัญญาสัมปทานมีอัตราค่าโดยสารซึ่งต้องเป็นไปตามที่ประกาศ ซึ่งมีกลไกปรับค่าโดยสาร หากคณะกรรมการกำหนดค่าโดยสารในอนาคตแล้ว การดำเนินงานของเอกชนไม่เป็นไปตามสัญญา กองทุนควรสนับสนุนเงินในส่วนนี้ โดยนำเงินจาก มาตรา 33 (1) มาใช้ - อัตราค่าโดยสารร่วม ควรต้องพิจารณาไกลอัตราค่าโดยสารปัจจุบันของแต่ละรูปแบบการเดินทาง อีกทั้งวิธีการจัดสรรเงินกองทุนจะจ่ายโดยตรงไปที่ผู้ประกอบการ ผู้รับสัมปทานหรือหน่วยงานรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบ - ควรมีหน่วยงานในการกำกับกองทุน เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการใช้จ่ายหรือรับเงิน อีกทั้งควรให้คณะกรรมการเป็นผู้ดำเนินการกองทุน ไม่ใช่ สนข. เป็นหลัก

ตารางที่ 1 ความเห็นในที่ประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ต่อ)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
10. การกำหนดบทเฉพาะกาล ในกรณีที่อัตราค่าโดยสาร ร่วมไม่สอดคล้องกับอัตรา ค่าโดยสารที่ใช้อยู่เดิม โดยเฉพาะกรณีที่สัญญา สัมปทานกำหนดไว้ มีความเหมาะสมหรือไม่	- ร่างกฎหมายฉบับนี้ควรสอดคล้องกับบทเฉพาะกาลของร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง - การกำหนดค่าให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน (มาตรา 58) ในกรณีที่หากแก้ไขสัญญาสัมปทานแล้วส่งผลกระทบต่อรายได้ ดังนั้น ภาครัฐควรมีนโยบายรองรับ

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
1. ท่านเห็นว่าองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมเหมาะสมหรือไม่	กรมการขนส่งทางบก	องค์ประกอบของคณะกรรมการมีความเหมาะสม แต่ควรมีการแบ่งหน่วยงานในการกำกับดูแลที่ชัดเจน และแยกออกจากคณะกรรมการนโยบาย	ดำเนินการปรับปรุงร่างกฎหมาย โดยให้อำนาจในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม
	บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด	เนื่องจากผู้บริโภคมักเป็นผู้มีส่วนได้เสียต่อระบบตั๋วร่วมโดยตรง ดังนั้นควรพิจารณาให้เพิ่มตัวแทนของผู้บริโภคในคณะกรรมการด้วย	สนข. ได้ดำเนินการปรับปรุงร่างกฎหมายโดยกำหนดให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตั้งน้อย 1 คนเป็นผู้แทนจากสภาองค์กรของผู้บริโภค ซึ่งเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของผู้บริโภค
	บริษัท วิซ่า อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด	การมีหน่วยงานมากเกินไป อาจจะทำให้การกำหนดทิศทางทำได้ยาก เห็นว่าควรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จำเป็น และมีความรู้ ความเข้าใจ เป็นส่วนหลัก	ประเด็นจำนวนหน่วยงานที่เป็นองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมนั้น มีความครอบคลุมแล้ว โดยเป็นหน่วยงานที่มีส่วนได้เสีย รวมทั้งมีความสำคัญ และในประเด็นการให้มีผู้แทนจากชมรมบัตรเครดิตเป็นกรรมการด้วย ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยการแต่งตั้งเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ
		กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอาจพิจารณาผู้แทนจากชมรมบัตรเครดิต เนื่องจากบัตรเครดิตเป็นรูปแบบ Electronic payment ที่ได้รับความนิยมและใช้งานอย่างแพร่หลาย	
	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	ในกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิควรมีผู้แทนของผู้มีส่วนได้เสีย เข้าร่วมเป็นกรรมการ เพื่อแสดงความคิดเห็นในด้านของผู้ให้บริการที่มีส่วนได้เสียกับระบบตั๋วร่วม และอาจกำหนดจำนวนกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิได้มากกว่า 4 คนหรือไม่	สนข. เห็นว่ากรณีผู้แทนจากภาคเอกชนสามารถเป็นกรรมการในคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมได้ โดยเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ
	บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด	องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม ควรมีผู้แทนจากผู้ประกอบการภาคเอกชน เนื่องจากคณะกรรมการมีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารและการจัดสรรเงินกองทุน	สนข. เห็นว่ากรณีผู้แทนจากภาคเอกชนสามารถเป็นกรรมการในคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมได้ โดยเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ
	บริษัท ศูนย์ประมวลผล จำกัด	- เนื่องจากคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมมีอำนาจในการออกใบอนุญาต และกำหนดค่าโดยสาร และอนุมัติจ่ายเงินกองทุน มีประเด็นว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจะมีส่วนได้เสียกับการกำหนดราคาให้เอื้อประโยชน์ส่วนตนหรือไม่ - กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอาจมีมากกว่า 4 คน	สนข. ได้ปรับปรุงร่างกฎหมายโดยกำหนดให้ผู้ที่จะเข้ามาเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ต้องไม่เป็นการ บริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบการ เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
1. ท่านเห็นว่าองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	สมาคมการค้าผู้ให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ไทย (TEPA)	- การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิควรกำหนดให้มีการแต่งตั้งผู้แทนจากภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องต่อการเสริมสร้างและสนับสนุนระบบนิเวศ (ecosystem) ของการให้บริการระบบตัวร่วมด้วย อย่างน้อยจำนวน 1 ท่าน ต่อองค์กร (อาทิ สมาคมธนาคารไทย 1 ท่าน สมาคมการค้าผู้ให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ไทย 1 ท่าน เป็นต้น) ให้เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งในคณะกรรมการดังกล่าว เพื่อให้เกิดบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน อันจะช่วยส่งเสริมการกำกับดูแลให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยจำนวนของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิควรมีจำนวนเท่ากันกับจำนวนของกรรมการโดยตำแหน่ง - มาตรา 6 (2) ข้อความที่กำหนดคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒินั้น ควรกำหนดให้ใช้เกณฑ์การพิจารณา คุณสมบัติจากประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง และ/หรือ การศึกษา ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์สำคัญมากกว่า โดยไม่เห็นเหตุจำเป็นของการกำหนดอายุขั้นต่ำของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	- สนข. เห็นว่ากรณีผู้แทนจากภาคเอกชนสามารถเป็นกรรมการในคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมได้ โดยการเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ - เมื่อพิจารณาคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ตามกฎหมายอื่นๆ พบว่ามีการใช้เกณฑ์อายุมาใช้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเอาไว้เช่นกัน สนข. จึงเห็นว่าควรใช้เกณฑ์อายุเป็นคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ทั้งนี้ ได้มีการปรับปรุงเกณฑ์อายุให้สอดคล้องกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ที่กำหนดไว้ที่ไม่ต่ำกว่า 45 ปี
	บริษัท ไทยสมาร์ตการ์ด จำกัด	ควรเพิ่มองค์ประกอบคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมให้ครบสำหรับผู้มีส่วนได้เสีย ได้แก่ ตัวแทนผู้บริโภค ตัวแทนผู้ประกอบการ (เช่น Platform Card, Acquirer, Issuer, Payment)	สนข. ปรับปรุงร่างกฎหมายโดยกำหนดให้มีผู้แทนของผู้บริโภค หรือผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือมีประสบการณ์ ซึ่งอาจเป็นผู้แทนผู้ประกอบการเข้ามาเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ
	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	เห็นด้วยกับองค์ประกอบ โดยมีประเด็นเพิ่มเติมว่าอาจมีกรมทางหลวงหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องด้วยหรือไม่ ในกรณีที่มีการผ่านทาง (เช่น ทางหลวงพิเศษ หรือทางด่วน)	เนื่องจากระบบตัวร่วมใช้เฉพาะกับบริการขนส่งสาธารณะ ซึ่งต้องมีการชำระเงินค่าโดยสาร ประกอบกับการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม สำหรับกรณีค่าผ่านทางของกรมทางหลวงหรือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย นั้น ยังไม่เข้าข่ายที่จะใช้ระบบตัวร่วม

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
1. ท่านเห็นว่าองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (ต่อ)	ควรมีคณะกรรมการในระดับการกำกับดูแลด้วย เนื่องจากคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเป็นระดับ Policy	ดำเนินการปรับปรุงร่างกฎหมาย โดยให้อำนาจในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม
	มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค	ควรมีภาคประชาสังคมด้านคุ้มครองผู้บริโภคที่เป็นองค์กรที่มีผลงานเป็นประจักษ์ในการคุ้มครองผู้บริโภคอย่างแท้จริง (เช่น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ)	อาจกำหนดให้มีผู้แทนจากภาคประชาสังคมโดยเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่ง สนข. จะพิจารณาความเหมาะสมต่อไป
	สภาองค์กรของผู้บริโภค (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	- เสนอเพิ่มเลขธิการสำนักงานสภาองค์กรของผู้บริโภคเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง - เสนอเพิ่มคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิให้มีผู้มีความรู้ความสามารถหรือมีประสบการณ์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค และเพิ่มจำนวนกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจาก 4 คน เป็น 6 คน	สนข. รับความเห็นในการเพิ่มเติมผู้แทนจากสภาองค์กรของผู้บริโภคไว้พิจารณา รวมถึงสัดส่วนและคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่เหมาะสมและเปิดช่องให้สามารถนำผู้มีความรู้ความสามารถจากด้านอื่นๆ เข้ามาได้
	ธนาคารแห่งประเทศไทย	ไม่ควรกำหนดให้ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการโดยตำแหน่งในคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม เนื่องจากอาจขัดแย้งกับบทบาทหน้าที่ของธนาคารแห่งประเทศไทยในการกำกับดูแลระบบหรือบริการชำระเงินภายใต้การกำกับตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560	เห็นพ้องกับความเห็นของธนาคารแห่งประเทศไทย และปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม โดยตัดผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทยออก

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
2. ท่านเห็นว่าอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	บริษัท วิชา อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด	การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมอาจทำได้ยาก และการลดค่าโดยสารจากการข้ามระบบน่าจะเป็นแนวทางที่เหมาะสม โดยให้มีการกำหนดส่วนแบ่งของส่วนลดจากการเดินทางข้ามระบบแทน	สนข. เสนอการลดอัตราค่าโดยสารจากการข้ามระบบ
		ควรมีตัวแทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (เช่น ชมรมบัตรเครดิต หรือ Card Network) เป็นตัวแทนหรือเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลที่สำคัญและมีประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบาย	กรณีการเสนอให้มีตัวแทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ชมรมบัตรเครดิต หรือ Card Network เป็นตัวแทนหรือเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒินั้น สนข. รับไปพิจารณาความเหมาะสมต่อไป
	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	เห็นด้วย แต่ควรไปพิจารณาหน่วยงานที่มีสัมปทานตามกำหนดระยะเวลาจะสามารถปฏิบัติตามได้การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมได้หรือไม่	การดำเนินการขึ้นอยู่กับภาระของหน่วยงานที่เป็นเจ้าของสัญญาสัมปทานกับเอกชนผู้รับสัมปทาน แต่ในอนาคตหน่วยงานของรัฐต้องทำสัญญาสัมปทานโดยคำนึงถึงระบบตัวร่วมและอัตราค่าโดยสารร่วม และต้องกำหนดหลักการเหล่านี้เอาไว้ในสัญญาสัมปทานให้ชัดเจน
	บริษัท ศูนย์ประมวลผล จำกัด	กรณีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามมาตรา 23 ต่างจากมาตรา 14 (1) ของ สนข. อย่างไร เนื่องจากเป็นหน้าที่ของคณะหน่วยงานกัน	มาตรา 14 (1) ให้ สนข. รับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) และให้มีอำนาจหน้าที่จัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อคนต. ทั้งนี้ สนข. มีใช้กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมจึงแตกต่างกับอำนาจตามมาตรา 23 ซึ่งเป็นอำนาจของ คนต. ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการแยกบทบาทในการกำกับดูแลออกจาก คนต. ดังนั้น สนข. จึงพิจารณาให้อำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแทน โดย คนต. มีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
2. ท่านเห็นว่าอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	บริษัท ศูนย์ประมวลผล จำกัด (ต่อ)	การกำหนดอัตราค่าโดยสารต้องพิจารณาต้นทุนของหลายๆ ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง แต่องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมส่วนใหญ่เป็นเจ้าหน้าที่รัฐมากกว่าฝ่ายที่ได้รับผลกระทบจากการกำหนดราคา ดังนั้น อัตราค่าโดยสารอาจไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงหรือไม่	สนข. รับความเห็นไว้พิจารณา ทั้งนี้ หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมควรกำหนดต่อไปในอนาคต
	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	เห็นด้วยตามที่เสนอ โดยควรเพิ่มอำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานช่วยทำงานได้หรือไม่	มาตรา 11 กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหรือมอบหมายให้ดำเนินการใดๆ ได้
	มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค	ควรกำหนดวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยให้มีการชี้แจงการคำนวณหรือวิธีการคำนวณการปรับเพิ่มค่าโดยสารในแต่ละช่วงของการปรับค่าโดยสารในระบบราง เพื่อให้ผู้บริโภคหรือประชาชนได้แสดงความคิดเห็น	การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม เป็นอำนาจของ คต. ซึ่งจะมีการประกาศกำหนดต่อไปในอนาคต
	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ควรระบุให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาในการปรับอัตราค่าโดยสารร่วมให้ชัดเจน โดยอาจกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ว่า ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการในกฎหมายลำดับรอง	การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม เป็นอำนาจของ คต. ซึ่งจะมีการประกาศกำหนดต่อไปในอนาคต
		ควรกำหนดให้มีการเยียวยาผู้ร่วมลงทุน หรือผู้ให้บริการขนส่ง ในกรณีที่คณะกรรมการไม่ได้ปรับอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่ระบุไว้ในประกาศฯ หรือที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุน	ร่างกฎหมายนี้ มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม ซึ่งต้องจ่ายเงินจากกองทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาใช้
	สภาองค์กรของผู้บริโภค (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	เมื่อพิจารณารายละเอียดอำนาจของคณะกรรมการ ตามมาตรา 9 ไม่พบบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม เห็นควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์ ระเบียบ วิธีการ ตลอดจนขั้นตอนการออกใบอนุญาตให้ชัดเจน เพื่อสอดคล้องกับบทบัญญัติตามมาตรา 15	เนื่องจากการปรับแก้ไขอำนาจการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงไม่ต้องเพิ่มอำนาจในเรื่องนี้ให้กับคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
3. ท่านเห็นว่าบทบาทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบตัวร่วมมีความครอบคลุมเพียงพอหรือไม่	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	ควรมีการกำหนดการออกใบอนุญาตของบริษัทที่จะสามารถพัฒนาระบบตัวร่วมให้กับผู้ประกอบการได้ เพราะกรณีผู้ให้บริการเป็นรัฐวิสาหกิจ เมื่อเปิดการประมูลงานให้พัฒนาระบบ อาจเกิดกรณีที่ได้บริษัทที่ไม่ได้คุณภาพในการพัฒนาระบบตัวร่วม ดังนั้น เมื่อ สนข. เป็นผู้กำหนดมาตรฐานเทคโนโลยีจึงเสนอให้ สนข. คัดกรองบริษัทที่จะสามารถเข้ามาพัฒนาระบบตัวร่วมได้ อาจรวมถึงบริษัทที่จะเข้ามารับจ้างซ่อมบำรุงระบบ	ภายใต้ร่างกฎหมายเดิมกำหนดให้ สนข. ทำหน้าที่เป็นผู้เสนอแนะต่อคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมในการกำหนดมาตรฐานเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยมีการปรับปรุงร่างกฎหมายโดยแยกภารกิจการกำกับกิจการออกจากคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ทำให้อำนาจในการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมนั้นถูกกำหนดให้เป็นหน้าที่ของ สนข. ภายหลังจากที่ สนข. ได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมแล้ว การประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องดำเนินการตามประกาศดังกล่าวทั้งหมด ทำให้เอกชนรายใดที่จะเข้าประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องปฏิบัติตามมาตรฐานนี้
	บริษัท ศูนย์ประมวลผล จำกัด	กรณีคำว่า “สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร” ได้มีการกำหนดนิยามไว้แล้ว ควรใช้คำว่า “สำนักงาน”	สนข. รับไปปรับปรุงให้เหมาะสมต่อไป
	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	มาตรา 14 (8) และ 14 (9) กำหนดให้ สนข. ส่งการผู้รับใบอนุญาตได้หรือไม่ เนื่องจากมีสัญญาสัมปทานกำกับอยู่ด้วย ควรให้ผู้กำกับสัญญาเป็นผู้สั่งการ	เนื่องด้วยร่างกฎหมายฉบับนี้ใช้ระบบอนุญาต โดยผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องขอรับใบอนุญาตจากคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ดังนั้น สนข. ในฐานะเป็นหน่วยงานกำกับดูแลระบบตัวร่วมภายใต้กฎหมายฉบับนี้ จึงมีอำนาจตามกฎหมายในการสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตดำเนินการใดๆ ภายใต้กฎหมายนี้
	บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ดซิสเต็ม จำกัด (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	มาตรา 14 (9) เป็นการกำหนดความรับผิดชอบให้แก่ผู้รับใบอนุญาตที่มีขอบเขตกว้างเกินไป ควรมีข้อกำหนดให้ชัดเจนว่าการร้องทุกชิ้นนั้นจะต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องต่อเมื่อเป็นข้อร้องทุกข์ที่สมควรจะได้รับการแก้ไข จึงจะเป็นธรรมกับทุกฝ่าย	- สนข. ได้รับความเห็นในประเด็นขั้นตอนการร้องทุกข์ควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์พิจารณาถึงความสมควรได้รับการแก้ไขของการร้องทุกข์นั้นด้วย เพื่อสร้างความเป็นธรรมให้กับทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไปในอนาคต - การกำหนดให้การแก้ไขปัญหาที่มีการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการต้องผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการก่อน อาจทำให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาล่าช้า จึงเห็นว่าควรเป็นดุลพินิจของผู้รับใบอนุญาตในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งนี้ หากผู้ใช้บริการไม่พอใจกับวิธีการแก้ปัญหาของผู้ประกอบการสามารถร้องเรียนต่อคณะกรรมการได้

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
4. ท่านเห็นว่าการใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	บริษัท กรุงเทพรคมนาคม จำกัด	ขอให้พิจารณากรณีการดำเนินการในต่างจังหวัด เนื่องจากในอนาคตระบบขนส่งจะขยายต่อไปยังต่างจังหวัดมากยิ่งขึ้น หากมีบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมเพียงแห่งเดียว จะส่งผลกระทบต่อ Big Data	ร่างกฎหมายฉบับนี้ ไม่ได้กำหนดให้มีศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) เพียงแห่งเดียว ซึ่งหากมีการพัฒนาระบบขนส่งในต่างจังหวัดและต้องการใช้ระบบตัวร่วม สามารถจัดตั้งบริษัทเพื่อขอใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางได้
		กรณี มาตรา 15 (2) ใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วม หมายถึงธนาคารหรือไม่ กรณีไม่ใช่ ควรระบุให้ชัดเจน	กรณีตามมาตรา 15 (2) ใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการสำหรับการจำหน่ายบัตร การเติมเงิน การเปลี่ยนบัตร หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วม ทั้งนี้ กรณีธนาคารที่ออกบัตรจะต้องขอรับใบอนุญาตเมื่อได้ออกบัตรที่ใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามที่ สนข. กำหนด และใช้กับระบบตัวร่วม
		กรณี มาตรา 15 (3) ใบอนุญาตประกอบกิจการอื่นใด ควรระบุให้ชัดเจน	- กรณีใบอนุญาตประกอบกิจการอื่นใดจะเป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดภายหลัง อย่างไรก็ตาม สนข. พิจารณาปรับปรุงประเภทใบอนุญาตใหม่ โดยแยกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ - ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง - ใบอนุญาตการให้บริการออกตัวร่วม และ - ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม
	บริษัท วิซ่า อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด	การให้บริการธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ถูกกำกับโดยธนาคารแห่งประเทศไทยและต้องได้รับอนุญาตอยู่แล้ว การกำหนดให้ต้องขออนุญาตเพิ่มเติม จากคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม หรือสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จะเป็นการซ้ำซ้อน	กรณีระบบ EMV จะกำกับเฉพาะระบบบัตรโดยสาร cEMV เท่านั้น แต่กรณีบัตรที่เป็นบัตรเครดิต หรือบัตรเดบิตนอกกระบบขนส่งจะไม่อยู่ในขอบเขตของการกำกับตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม การพิจารณาว่าบัตรประเภทใดต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องรอความชัดเจนของมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่ สนข. ประกาศกำหนดต่อไป

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
4. ท่านเห็นว่าการใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	ควรกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ของแต่ละใบอนุญาตให้ชัดเจนว่ามีกฎหมายหรือระเบียบใดเข้ามาเกี่ยวข้องอีกหรือไม่ และผู้ที่เข้าร่วมจะต้องมีใบอนุญาตอื่นใดอีกหรือไม่ และมีขั้นตอน/ค่าใช้จ่ายอย่างไร	สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ซึ่งผู้ขอรับใบอนุญาตต้องได้อนุญาตจากธนาคารแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ผู้ที่จะเข้าขายต้องขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมตามกฎหมายฉบับนี้ จะมีความชัดเจนต่อเมื่อ สนข. ได้มีการประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ซึ่งผู้ประกอบการรายใดที่จะเข้าให้บริการระบบตัวร่วมต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าว
		กรณีบัตรโดยสารร่วม หากบัตรดังกล่าวเป็นทั้งบัตรโดยสารและบัตรที่สามารถทำธุรกรรมทางธนาคารได้ ซึ่งบัตรดังกล่าว มี 2 ส่วน ดังนั้นควรกำหนดขั้นตอนการจำหน่าย เดิมเงิน เปลี่ยนบัตรอย่างไร และใครเป็นผู้ดำเนินการ และกรณีบัตรที่มีธนาคารเข้ามาเกี่ยวข้องต้องขอใบอนุญาตใดกับธนาคารแห่งประเทศไทยหรือไม่ การออกใบอนุญาตนี้ครอบคลุมหรือไม่ โดยบัตรที่เป็นส่วนหนึ่งของตัวร่วมต้องมาขอใบอนุญาตหรือไม่ ซึ่งหากต้องได้รับใบอนุญาตจากคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ควรเพิ่มอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการด้วย	- กรณีการกำหนดขั้นตอนการจำหน่าย เดิมเงิน เปลี่ยนบัตรเป็นไปตามข้อกำหนดของผู้ให้บริการ ทั้งนี้ กรณีบัตรที่มีธนาคารเข้ามาเกี่ยวข้อง และเข้าหลักเกณฑ์ที่ต้องขอใบอนุญาตกับธนาคารแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการขอใบอนุญาตจากธนาคารแห่งประเทศไทยด้วย - สนข. ปรับปรุงร่างกฎหมายโดยให้อำนาจการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องเพิ่มอำนาจดังกล่าวให้แก่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม
		ใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วมสามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ ด้วยหรือไม่ (เช่น ค่าธรรมเนียมอยู่กินเวลา ค่าออกบัตรใหม่ ใช้บัตรผิดประเภท และรายได้เหล่านี้ต้องนำส่งหรือไม่)	รายได้ที่นำส่งให้กับกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมนั้นเป็นรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วมของผู้ได้รับใบอนุญาต ตามจำนวนที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมกำหนด จึงไม่รวมกรณีค่าธรรมเนียมอยู่กินเวลา ค่าออกบัตรใหม่ หรือการใช้บัตรผิดประเภท อย่างไรก็ตาม รายละเอียดการส่งเงินเข้ากองทุนจะมีการประกาศกำหนดต่อไป

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
4. ท่านเห็นว่าการใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	บริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด	วัตถุประสงค์ของการใช้ตัวร่วม คือ การลดภาระของประชาชน การเพิ่มหน่วยงานขึ้นในรูปแบบเอกชน หน่วยงานนี้หรือบริษัทนี้ จำเป็นต้องมีกำไร ซึ่งอาจทำให้ต้นทุนของค่าโดยสารสูงขึ้น ไม่เป็นผลดีต่อประชาชน ดังนั้น หน่วยงานดังกล่าวควรเป็น Non-profit Organisation และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายโดยรัฐบาล	ร่างกฎหมายนี้มีได้กำหนดลักษณะเฉพาะของหน่วยงานที่ทำหน้าที่ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) จึงสามารถดำเนินการได้ทั้งหน่วยงานของรัฐ รูปแบบต่างๆ (เช่น รัฐวิสาหกิจ หรือดำเนินการโดยเอกชน) ซึ่งในกรณีที่ไม่มีเอกชนสนใจให้บริการ ภาครัฐสามารถดำเนินการเองได้
	สมาคมการค้าผู้ให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ไทย (TEPA)	มีความกังวลเกี่ยวกับความชัดเจนด้านการกำกับดูแลในทางปฏิบัติต่อผู้ที่มีใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบใด ต้องมีความเปิดกว้างอย่างแท้จริงในการเชื่อมต่อและรับรองทุกระบบการชำระเงินโดยแท้จริงในทุกมิติ เพื่อให้ทุกระบบการชำระเงินมีความเท่าเทียม ทัวถึง และไม่เฉพาะเจาะจงเพียงบริษัทใดบริษัทหนึ่ง เช่น ต้องไม่มีการตั้งค่าธรรมเนียมเชื่อมต่อระบบในมูลค่าที่สูงเกินไป (price barrier) และต้องสามารถเชื่อมต่อการชำระด้วย e-Wallet ของทุกบริษัทได้ รวมถึงการชำระด้วยพร้อมเพย์ และการชำระด้วยบัตรเครดิต ดังนั้น จึงเสนอให้กระทรวงข้อมูลฯ และ/หรือข้อกำหนดเพิ่มเติมว่า ต้องรองรับการเชื่อมต่อของทุกระบบการชำระเงินไว้ในร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ด้วย	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา ทั้งนี้ เทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่จะมีการใช้ทาง สนข. ต้องมีการกำหนดมาตรฐานต่อไป ซึ่งในเบื้องต้นระบบการชำระเงินที่มีความสำคัญ ได้แก่ ระบบ Account-Based Ticketing และในอนาคต หากมีเทคโนโลยีแบบใหม่เกิดขึ้น สนข. ต้องดำเนินการจัดทำมาตรฐานเพื่อรองรับต่อไป
		กรณีมาตรา 15 (2) กรณีบริษัทที่ให้บริการจำหน่ายบัตร การเติมเงิน การเปลี่ยนบัตร หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วมนั้น ไม่ควรหมายรวมถึงผู้ให้บริการชำระเงิน เพราะเป็นการให้บริการในลักษณะ source of fund มากกว่า อีกทั้งผู้ให้บริการชำระเงินทั้งหมดต้องได้รับใบอนุญาตและอยู่ภายใต้การกำกับดูแลที่เข้มงวดจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต่างๆ อยู่แล้ว (อาทิ ธนาคารแห่งประเทศไทย) ดังนั้น นอกจากจะเป็นการเพิ่มภาระแก่ผู้ประกอบการให้บริการชำระเงินในเชิงปฏิบัติแล้ว ยังก่อให้เกิดความซ้ำซ้อนแห่งการบังคับใช้กฎหมายที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของภาคปฏิบัติได้ ควรระบุขยายเพิ่มเติมให้ชัดเจนมากกว่าที่กำหนดคำนายผู้ที่ต้องรับใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วมตามมาตราดังกล่าว “มิได้หมายรวมถึงผู้ให้บริการชำระเงิน”	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา โดยจะมีการปรับปรุงตามความเหมาะสมต่อไป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเจตนารมณ์ของการกำกับดูแลการประกอบกิจการระบบตัวร่วม เพื่อให้การให้บริการระบบตัวร่วมดำเนินการภายใต้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ที่กำหนดขึ้นเป็นมาตรฐานกลางในอนาคต ซึ่งจะช่วยให้การให้บริการระบบตัวร่วมในอนาคตมีมาตรฐานเดียวกันและเชื่อมต่อกันได้ รวมถึงการจัดส่งข้อมูลการเดินทางให้กับ สนข. ด้วย ดังนั้น กรณีผู้ให้บริการชำระเงินที่ต้องขออนุญาตจาก สปท. ในการดำเนินการต้องมาขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมตาม พ.ร.บ. นี้ด้วย หากประสงค์ให้บริการระบบตัวร่วม

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
4. ท่านเห็นว่าการใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	สมาคมการค้าผู้ให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ไทย (TEPA) (ต่อ)	การประกอบกิจการระบบตัวร่วมไม่สมควรที่จะกำหนดคุณสมบัติของผู้ประสงค์ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ต้องถูกถือหุ้นโดยบริษัทขนส่งตามมาตรา 16 (1) และถูกถือหุ้นโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามมาตรา 16 (4)	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา โดยมีการปรับปรุงกฎหมายเรื่องคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต โดยตัดประเด็น การมีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นอยู่รวมกันเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด แล้วแต่กรณี และตัดกรณี ถ้าเป็นบริษัท มีใช้รัฐวิสาหกิจ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นบริษัท ดังกล่าวนั้นได้โดยมิให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นที่ห้ามเข้าถือหุ้นในบริษัทที่มีใช้รัฐวิสาหกิจมาใช้บังคับ และปรับปรุงคุณสมบัติโดยอ้างอิงตามหลักเกณฑ์ของ พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560
	บริษัท ศูนย์ประมวลผล จำกัด	- ควรมีกำหนดนิยาม ผู้ให้บริการที่ต้องขอใบอนุญาตให้ชัดเจน เพื่อหลีกเลี่ยงการตีความว่าการให้บริการใดบ้างที่ต้องขออนุญาต เช่น (1) การจัดส่งข้อมูลในการดำเนินการระบบตัวร่วม (2) การจำหน่ายบัตร (3) การเติมเงิน (4) การเปลี่ยนบัตร (5) การคืนเงิน (6) การจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงิน	สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว โดยมีการเพิ่มเติมคำนิยาม ได้แก่ “การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” “การให้บริการออกตัวร่วม” และ “การให้บริการระบบตัวร่วม”
	บริษัท ไทยสมาร์ตการ์ด จำกัด	มาตรา 15 (3) ใบอนุญาตประกอบกิจการอื่นใดควรระบุให้ชัดเจนมากขึ้น เพื่อความชัดเจนหรือแนวทางปฏิบัติให้ผู้สนใจเข้าร่วมในโครงการนี้	- สนข. พิจารณาปรับปรุงประเภทใบอนุญาตใหม่ โดยแยกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (2) ใบอนุญาตการให้บริการออกตัวร่วม และ (3) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
4. ท่านเห็นว่าการใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	ต้องการทราบเหตุผลของการกำหนดอายุใบอนุญาต ตามมาตรา 17	อ้างอิงอายุใบอนุญาตตาม Public Transport Council (Ticket Payment Service Licence) Regulations 2006, Article 4 ของสาธารณรัฐสิงคโปร์ อย่างไรก็ตาม ร่างกฎหมายฉบับนี้กำหนดอายุใบอนุญาตไว้ว่าไม่เกิน 10 ปี จึงขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงแต่ละกรณี
		ใบอนุญาตตามมาตรา 15 ครอบคลุมระบบขนส่งแบบอื่นด้วยหรือไม่ เช่น รถโดยสาร เรือ	ครอบคลุมระบบขนส่งอื่นด้วย
	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ใบอนุญาตควรมีประเภทเดียว เนื่องจากระบบตั๋วร่วมที่จะให้บริการ (จำหน่ายบัตร, เติมเงิน, เปลี่ยนบัตร, คืนเงิน, การจัดการใช้งาน ฯลฯ) จะต้องมีความเข้ากันได้ทางเทคนิคกับศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง	สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยกิจการระบบตั๋วร่วมมีกิจการหลายส่วนที่ต้องกำกับ ซึ่งการกำหนดให้มีใบอนุญาตประเภทเดียวอาจทำให้การกำกับดูแลภายใต้ระบบใบอนุญาตเดียวกันมีความไม่เหมาะสม
		ควรออกใบอนุญาตระบบตั๋วร่วมทั้งระบบ และให้ผู้รับใบอนุญาตกับผู้ให้บริการขนส่งประสานงานกันในการนำระบบตั๋วร่วมมาให้บริการ	- สนข. พิจารณาปรับปรุงประเภทใบอนุญาตใหม่ โดยแยกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ - ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง - ใบอนุญาตการให้บริการออกตั๋วร่วม และ - ใบอนุญาตการให้บริการระบบตั๋วร่วม โดยที่ ผู้ประกอบการทั้งหมดต้องปฏิบัติตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม ตามที่ สนข. ประกาศกำหนด
	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	บทบัญญัติมาตรา 15 (3) มีความไม่ชัดเจนในส่วนของการใดที่ต้องขออนุญาต	- สนข. พิจารณาปรับปรุงประเภทใบอนุญาตใหม่ โดยแยกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ - ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง - ใบอนุญาตการให้บริการออกตั๋วร่วม และ - ใบอนุญาตการให้บริการระบบตั๋วร่วม

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
4. ท่านเห็นว่าการใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	บริษัท บางกอก สมาร์ทคาร์ดซิสเต็ม จำกัด (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	กรณีมาตรา 15 วรรคสอง (2) ดีความได้ว่า การให้บริการตัวร่วมจำกัดอยู่เพียงการจำหน่ายบัตร การเติมเงิน การเปลี่ยนบัตร การคืนเงิน และการจัดการรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วมเท่านั้น รวมถึงการออกบัตร (การเป็น issuer) ด้วย อาจจำเป็นต้องเพิ่มบทบัญญัติให้สิทธิผู้ให้บริการในการตั้งตัวแทนในการดำเนินการต่างๆ ข้างต้นด้วยการกำหนดเพียงให้ผู้ที่ได้ใบอนุญาตเท่านั้นที่มีสิทธิจำหน่าย เติมนเงิน และคืนเงินได้ อาจมีผลให้ผู้ใช้งานมีความยากลำบากในการเข้าถึงระบบตัวร่วมได้ จึงจำเป็นต้องเพิ่มบทบัญญัติให้สิทธิผู้ให้บริการในการตั้งตัวแทนในการดำเนินการต่างๆ ด้วย	- สนข. พิจารณาปรับปรุงประเภทใบอนุญาตใหม่ โดยแยกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (2) ใบอนุญาตการให้บริการออกตัวร่วม และ (3) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม
		กรณีมาตรา 15 วรรคสอง (3) ใบอนุญาตประกอบกิจการอื่นใด ตามที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมกำหนดนั้น ควรมีการกำหนดขอบข่ายให้ชัดเจน	
	สภาองค์กรของผู้บริโภค (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	เมื่อพิจารณาอำนาจของคณะกรรมการกลับไม่มีอำนาจในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม จึงควรเพิ่มหน้าที่ดังกล่าวในมาตรา 9	สนข. ปรับปรุงร่างกฎหมายโดยให้อำนาจออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องเพิ่มอำนาจดังกล่าวให้แก่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม
		ควรกำหนดรูปแบบของใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมในแต่ละประเภทให้มีความชัดเจน โดยเฉพาะใบอนุญาตประกอบกิจการอื่นใด	
	ธนาคารแห่งประเทศไทย	ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วม นอกจากผู้ประกอบการจะต้องได้รับใบอนุญาตจาก คนต. แล้ว หากรูปแบบการประกอบธุรกิจเข้าข่ายที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ก็ต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560	การประกอบกิจการตัวร่วมนั้น นอกจากต้องขอรับใบอนุญาตจากตามร่างกฎหมายนี้แล้ว ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ด้วย โดย สนข. ได้นำคุณสมบัติผู้ได้รับอนุญาตจากธนาคารแห่งประเทศไทยในการให้บริการระบบการชำระเงินมาพิจารณาประกอบด้วย

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
5. ท่านเห็นว่าการกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร	บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด	กรณีคุณสมบัติตามมาตรา 16 (1) ที่กำหนดให้ต้องมีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการขนส่งถือร่วมกันเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนนั้น ไม่เหมาะสม เช่น บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย รถไฟฟ้าสายสีทอง รวมทั้งเรือโดยสาร ซึ่งไม่ได้เป็นองค์การมหาชน จึงไม่มีจำนวนหุ้นตามที่กำหนดในมาตรา 16 (1) การกำหนดเช่นนี้ บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด จะไม่สามารถขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมได้	สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว
		ขอให้พิจารณากรณี กรุงเทพมหานคร และต่างจังหวัด จะซ้อนทับกันหรือไม่	ใบอนุญาตจำแนกตามประเภทหรือลักษณะการประกอบกิจการ จึงไม่ซ้อนทับกันในเชิงพื้นที่หรือเขตการปกครอง
	บริษัท วีซ่า อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด	ความชัดเจนของ “ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม” หมายถึงใคร (เช่น ผู้ให้บริการรับหรือออกตัวร่วม) โดยถ้าเกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการด้านบัตรโดยเฉพาะบัตร EMV จะมีความลำบากและซับซ้อน	- สนข. พิจารณาปรับปรุงประเภทใบอนุญาตใหม่ โดยแยกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (2) ใบอนุญาตการให้บริการออกตัวร่วม และ (3) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม
	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	เห็นด้วยในเบื้องต้น แต่ควรพิจารณาว่าครบทุกภาคส่วนหรือไม่	สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว
		หากใบอนุญาตของผู้รับใบอนุญาตยังไม่หมดอายุ สามารถเปลี่ยนชื่อผู้รับใบอนุญาตได้หรือไม่ (กรณีเปลี่ยนผู้ให้บริการ) และควรมีขอบเขตที่ชัดเจนระหว่างถูกสั่งพักใบอนุญาตกับเพิกถอนใบอนุญาต	หากใบอนุญาตยังไม่หมดอายุ แต่ต้องการเปลี่ยนชื่อผู้รับใบอนุญาต (ผู้รับใบอนุญาตต้องเป็นรายเดิม) สามารถเปลี่ยนได้ ตามหลักเกณฑ์ที่จะกำหนดต่อไปในอนาคต แต่หากเป็นกรณีการโอนสิทธิของผู้รับใบอนุญาตไปให้บุคคลอื่นนั้น กฎหมายกำหนดห้ามมิให้กระทำ เว้นแต่จะได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
5. ท่านเห็นว่าการกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร (ต่อ)	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (ต่อ)	กรณีผู้ให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางถูกเพิกถอนใบอนุญาต หรือถูกพักใช้ใบอนุญาตจะมีผลกระทบกับผู้ให้บริการหรือไม่ และถ้าเป็นสถาบันการเงินจะต้องขอใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง เพื่อที่จะได้มีมาตรฐานในการบริหารจัดการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง	ร่างกฎหมายวางหลักให้กรณีผู้รับใบอนุญาตถูกเพิกถอนใบอนุญาต หรือถูกพักใช้ใบอนุญาตนั้น คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมอบหมายให้หน่วยงานหรือสำนักงาน เข้าดำเนินการแทนโดยจ้างพนักงานของผู้รับใบอนุญาตได้ โดยผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน และผู้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตดังกล่าวด้วย
	บริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด	หน่วยงานที่ทำหน้าที่ควรเป็นหน่วยงานของภาครัฐ และไม่หวังผลกำไร	สนข. ได้ปรับปรุงคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม โดยกำหนดคุณสมบัติว่าต้องเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดมหาชน รัฐวิสาหกิจ หรือนิติบุคคลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐโดยรัฐวิสาหกิจสามารถให้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมได้
	บริษัท ศูนย์ประมวลผล จำกัด	การประกอบกิจการระบบตัวร่วมที่ต้องขออนุญาตรวมถึงผู้ให้บริการระบบหักบัญชี ซึ่งบริษัทผู้ให้บริการส่วนใหญ่ถือหุ้นโดยธนาคาร ไม่มีผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งร่วมทุน ดังนั้น กรณี มาตรา 16 (1) จึงไม่สอดคล้องกับใบอนุญาตทุกประเภทที่ต้องขอรับอนุญาต	สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว โดยจะมีการปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเหมาะสมต่อไป
	บริษัท ไทยสมาร์ตการ์ด จำกัด	- เงื่อนไขของผู้รับใบอนุญาตควรต้องมีความเกี่ยวข้องกับใบอนุญาตการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-money License) หรือไม่ และควรต้องผ่านการมีใบอนุญาตการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ อย่างน้อยก็ปี - รวมถึงใบอนุญาตอื่นๆ ในเรื่องของการเป็นผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องที่ธนาคารแห่งประเทศไทยเคยให้ใบอนุญาต ควรจะนำมาเป็นประเด็นพิจารณาหรือไม่	สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าวโดยจะมีการปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเหมาะสมต่อไป

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
5. ท่านเห็นว่าการกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไร (ต่อ)	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	ขาดความชัดเจนว่าหน่วยงานใดเข้าข่าย หรือไม่เข้าข่ายต้องใช้ระบบตัวร่วม	สนข. จะจัดทำรายละเอียดของหน่วยงานที่เข้าข่ายต้องขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมต่อไป
	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องมีผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นร่วมกันรวมเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียน อาจเป็นการปิดกั้นผู้สนใจที่จะได้ลงทุนประกอบกิจการตัวร่วม	สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว โดยจะมีการปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเหมาะสมต่อไป
	บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ดซิสเต็ม จำกัด (หมายเหตุ: ได้มีแสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	- กรณีมาตรา 16 (1) ขาดความชัดเจนในส่วนของเหตุผลว่าเหตุใดบริษัทที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วม จะต้องให้ผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นเกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นทั้งหมด ซึ่งอาจส่งผลกระทบให้ผู้ให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ในปัจจุบันที่มีความสามารถในการให้บริการตัวร่วมอาจไม่สามารถดำเนินการได้ รวมถึงกรณีผู้ให้บริการขนส่งที่จะประกอบกิจการระบบตัวร่วมด้วยตนเอง ยังไม่มีคุณสมบัติที่เข้าข่าย เนื่องจากถือหุ้นน้อยกว่ากึ่งหนึ่ง เนื่องจากผู้ถือหุ้นเกินกว่ากึ่งหนึ่งของผู้ให้บริการขนส่ง ไม่ใช่เป็นผู้ให้บริการขนส่ง - มาตรา 16 (3) เป็นข้อกำหนดที่มีลักษณะกว้าง อาจทำให้เกิดปัญหาการตีความ เช่น คำว่า “ข้อบังคับ” หมายถึงอะไร “กรรมการบริหารส่วนใหญ่” หมายถึง กรรมการบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ทั้งหมด ซึ่งอาจไม่มีอำนาจบริหารหรือเฉพาะกรรมการที่เป็นผู้บริหาร รวมถึงกรณี “อำนาจในการบริหารจัดการบริษัท” มีขอบเขตเพียงใด เนื่องจากบริษัทอาจมีคนต่างตัวเป็นผู้บริหารโดยไม่ได้เป็นกรรมการหรือเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท	สนข. รับพิจารณาประเด็นมาตรา 16 (1) และ 16 (3) โดยจะมีการปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเหมาะสมต่อไป

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
5. ท่านเห็นว่าการกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไร (ต่อ)	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	- มาตรา 16 (1) การกำหนดให้นิติบุคคลที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องมีผู้ให้บริการภาคขนส่งถือหุ้นเกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนทุนจดทะเบียน เป็นการจำกัดโอกาสในการประกอบธุรกิจของผู้ให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ในปัจจุบัน ที่มีความสามารถในการให้บริการระบบตัวร่วม แต่ไม่สามารถขอใบอนุญาตประกอบกิจการให้ถูกต้องได้ เนื่องจากไม่มีผู้ถือหุ้นเป็นผู้ให้บริการขนส่ง - มาตรา 16 (3) ขาดความชัดเจนในส่วนของ “ข้อบังคับ” ซึ่งทำให้เกิดปัญหาในการตีความว่า หมายถึงเฉพาะข้อบังคับของนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือรวมถึงข้อตกลงในลักษณะอื่นใด นอกจากนี้ ยังมีความไม่ชัดเจนในส่วนของ “กรรมการบริหารส่วนใหญ่” และ “อำนาจในการบริหารจัดการบริษัท” จึงทำให้เกิดปัญหาในการตีความ	สนข. รับพิจารณาประเด็นมาตรา 16 (1) และ 16 (3) โดยจะมีการปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเหมาะสม
		ในทางปฏิบัติ กรรมการบริษัทบางรายมีรายชื่อเป็นกรรมการซึ่งเข้าร่วมประชุมและลงมติเพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินกิจการ แต่ไม่มีอำนาจบริหารหรือกระทำการแทนบริษัท หรือบางบริษัทมีผู้บริหารเป็นบุคคลต่างด้าว ซึ่งไม่ได้เป็นผู้ถือหุ้นหรือกรรมการบริษัท แต่มีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัทตามที่ประชุมคณะกรรมการหรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมอบหมาย	สนข. รับพิจารณาประเด็นมาตรา 16 (1) และ 16 (3) โดยจะมีการปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเหมาะสม
	สภาองค์กรของผู้บริโภค (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	ควรกำหนดหลักเกณฑ์ ระเบียบ วิธีการ ตลอดจนขั้นตอนการขออนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาตให้มีความชัดเจนในการปฏิบัติ หรืออาจเพิ่มเติมมาตราใหม่ เพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น	เนื่องด้วยเป็นกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ ทำให้การกำหนดรายละเอียดหลักเกณฑ์ ระเบียบ วิธีการ ตลอดจนขั้นตอนการขออนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาตเอาไว้จึงไม่เหมาะสม

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
6. ท่านเห็นว่าอำนาจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในการเรียกเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารจากผู้ประกอบการมีความเหมาะสมหรือไม่	กรมการขนส่งทางบก	ควรเพิ่มเติมมาตรา 22 หน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่ง โดยเพิ่มเติมเป็นผู้ให้บริการขนส่งมีหน้าที่ให้ความร่วมมือในการจัดส่งข้อมูลต่างๆ ในการดำเนินการระบบตัวร่วม (เช่น ต้นทุน การประกอบการ หรือ ข้อมูลอื่นๆ) ตามที่สำนักงานหรือคณะกรรมการร้องขอ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อสำนักงานหรือคณะกรรมการในการพิจารณาอุดหนุนส่วนต่างของค่าโดยสารร่วมต่อไป	สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว ทั้งนี้ การจัดเก็บข้อมูลการเดินทาง ไม่ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล [การประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลทำได้โดยไม่ต้องขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูล หากเข้าฐานการประมวลผลตามมาตรา 24 (1) ถึง (6) ดังนั้น การส่งข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการหากเป็นไปเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งผู้โดยสารและการคำนวณอัตราค่าโดยสารย่อมสามารถทำได้โดยไม่ต้องขอความยินยอม โดยอาศัยฐานการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญาตามมาตรา 24(3)]
	บริษัท วิซ่า อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด	- ขึ้นอยู่กับจุดประสงค์ของการวางแผนใช้ข้อมูล แนวโน้มการใช้จ่ายในระบบขนส่งมวลชนอาจจะทำได้ แต่การระบุไปถึงข้อมูลส่วนบุคคลอาจจะขัดต่อหลักกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล - เห็นด้วยกับการเก็บข้อมูลเพื่อนำไปวิเคราะห์ วิจัย เพื่อปรับปรุงพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งมวลชน แต่ต้องระบุให้ชัดว่าจะใช้ข้อมูลด้านใดบ้าง	
	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	- ควรมีมาตรฐานกลาง เพื่อให้รายงานได้ในลักษณะเดียวกัน เพราะบางหน่วยงานมีข้อจำกัดของระบบ อาจส่งข้อมูลให้ได้ไม่เพียงพอ - ความหมายของ “ผู้รับใบอนุญาต” คือ ผู้ให้บริการระบบตัวร่วม เพราะข้อมูลการเดินทางถูกส่งเข้าสู่ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางอยู่แล้ว หมายความว่าข้อมูลการเดินทางหรือข้อมูลอื่นๆ ที่คณะกรรมการต้องการอยู่ที่ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ดังนั้น ขอให้ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเป็นผู้ส่งข้อมูลแทนผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพราะผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะอาจไม่ใช่ผู้ให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง	- สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว อย่างไรก็ตาม รายละเอียดจะประกาศต่อไปในอนาคต - เนื่องด้วย สนข. มีการปรับปรุงร่างกฎหมาย โดยให้มีใบอนุญาตสามประเภท ได้แก่ (1) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (2) ใบอนุญาตการให้บริการออกตัวร่วม และ (3) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ สำหรับกรณีผู้ให้บริการขนส่งจะถูกกำกับในฐานะเป็นผู้ให้บริการระบบตัวร่วม ดังนั้น จึงมีหน้าที่ต้องจัดส่งข้อมูลตามที่ สนข. ร้องขอด้วย

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
6. ท่านเห็นว่าอำนาจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในการเรียกเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารจากผู้ประกอบการมีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด	ยังไม่มีความชัดเจน โดยข้อมูลลักษณะนี้ถือเป็นข้อมูลส่วนบุคคล นอกจากนี้ ถ้ามีการเก็บข้อมูลเพื่อผลประโยชน์และมีรายได้ ควรนำมาอุดหนุนอัตราค่าโดยสารต่อไป	สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว ทั้งนี้ การจัดเก็บข้อมูลการเดินทาง ไม่ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล [การประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล ทำได้โดยไม่ต้องขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลหากเข้าฐานการประมวลผลตามมาตรา 24 (1) ถึง (6) ดังนั้น การส่งข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการหากเป็นไปเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งผู้โดยสารและการคำนวณอัตราค่าโดยสารย่อมสามารถทำได้โดยไม่ต้องขอความยินยอม โดยอาศัยฐานการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญาตามมาตรา 24(3)]
	บริษัท ไทยสมาร์ตการ์ด จำกัด	ควรพิจารณาการระวางโทษทั้งในตัวเงิน รวมถึงการต่ออายุใบอนุญาตในอนาคต เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความรับผิดชอบกับสังคมและผู้บริโภคอย่างเต็มความสามารถ และมีจริยธรรมในการให้บริการทางสังคม	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา ทั้งนี้ ภายใต้ร่างกฎหมายจะมีการกำหนดทั้งโทษทางปกครองและโทษอาญา
	สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร	ควรระบุขอบเขตในเรื่องของข้อมูลที่ร้องขอให้ชัดเจน ให้สอดคล้องกับสัญญาสัมปทานที่กำลังทำอยู่ด้วย	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา ทั้งนี้ รายละเอียดจะประกาศต่อไปในอนาคต
		บทลงโทษ ควรกำหนดบังคับใช้ในมาตรา 21 ด้วยหรือไม่ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ร้องขอหรือเป็นการบังคับว่าต้องให้ข้อมูล	ทั้งนี้ กฎหมายวางหลักว่ากรณีผู้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามมาตรา 21 ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกวันละไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง
	มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค	มาตรา 46 เสนอให้ระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินห้าแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละห้าหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมิได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดโทษที่เหมาะสมจะต้องมีการพิจารณา ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ควรมีการกำหนดเพดานค่าปรับสูงสุดไว้ในมาตรา 46 ด้วย	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดโทษที่เหมาะสมจะต้องมีการพิจารณา ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
6. ท่านเห็นว่าอำนาจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในการเรียกเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารจากผู้ประกอบการมีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ดซิสเต็ม จำกัด (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	กรณีมาตรา 21 (3) ที่กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตจะต้องรวบรวมและประมวลผลข้อมูลต่างๆ ตามที่ สนข. หรือคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมร้องขอ นั้น จะมีความขัดแย้งกับหน้าที่ของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลตาม พ.ร.บ. การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลหรือไม่อย่างไร นอกจากนี้ ควรแยกหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตแต่ละประเภทจะทำให้เกิดความชัดเจนมากขึ้น	การขอข้อมูลและวิธีการจัดเก็บข้อมูลนั้น ต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งทำให้การดำเนินการดังกล่าวไม่ขัดแย้งกับหลักการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล
	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	การเก็บข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องเป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งข้อมูลบางประเภทที่สำนักงานหรือคณะกรรมการร้องขอ อาจไม่สามารถเก็บรวบรวมให้เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวได้	สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว ทั้งนี้ การจัดเก็บข้อมูลการเดินทาง ไม่ฝ่าฝืนตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล [การประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลทำได้โดยไม่ต้องขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลหากเข้าฐานการประมวลผลตามมาตรา 24 (1) ถึง (6) ดังนั้น การส่งข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการหากเป็นไปเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งผู้โดยสารและการคำนวณอัตราค่าโดยสารย่อมสามารถทำได้โดยไม่ต้องขอความยินยอมโดยอาศัยฐานการจำเป็น เพื่อการปฏิบัติตามสัญญาซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญาตามมาตรา 24(3)]
7. ท่านเห็นว่าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่	กรมการขนส่งทางบก	เพื่อให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการสาธารณะได้อย่างทั่วถึงและลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล	รับทราบ
	บริษัท วีซ่า อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด	ควรมีการกำหนดขอบเขตของเงินที่จะให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการให้เป็นสัดส่วนที่เหมาะสมและเท่าเทียม	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	ควรกำหนดวัตถุประสงค์ให้ชัดเจน และเงื่อนไขการใช้จ่ายเงิน	รายละเอียดของวัตถุประสงค์ของกองทุนปรากฏในร่างกฎหมายแล้ว รวมถึงเงื่อนไขการจ่ายเงินกองทุน

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
7. ท่านเห็นว่าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่ (ต่อ)	บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด	- มีความจำเป็น แต่ต้องดูแลแหล่งที่มาของเงินทุนให้ดี เพราะสุดท้ายอาจเป็นภาระของภาครัฐหรือกลับมาเป็นภาระของเอกชน ซึ่งอาจมีผลกระทบต่ออัตราค่าโดยสาร - ควรกำหนดขอบเขตการใช้เงินกองทุนให้ชัดเจน โดยรายได้ของกองทุนต้องไม่สร้างภาระให้กับผู้ประกอบการหรือประชาชน	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
	บริษัท ไทยสมาร์ตการ์ด จำกัด	ยังไม่มีความชัดเจนสำหรับกองทุนเรื่องวัตถุประสงค์ และกลุ่มเป้าหมาย ที่มาของแหล่งเงินทุน และการกำกับดูแล	รายละเอียดของวัตถุประสงค์ของกองทุนปรากฏในร่างกฎหมายแล้ว รวมถึงเงื่อนไขการจ่ายเงินกองทุน ขณะที่การกำกับดูแลเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน
	สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	ขอบเขตการสนับสนุนมากนักน้อยเพียงใด และมีขั้นตอนการขอใช้เงินจากกองทุนดำเนินการอย่างไร	รายละเอียดของวัตถุประสงค์ของกองทุนปรากฏในร่างกฎหมายแล้ว รวมถึงเงื่อนไขการจ่ายเงินกองทุน ขณะที่การกำกับดูแลเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน
	มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค	ผู้ให้บริการควรร่วมสนับสนุนค่าโดยสารร่วม	รายละเอียดของวัตถุประสงค์ของกองทุนปรากฏในร่างกฎหมายแล้ว รวมถึงเงื่อนไขการจ่ายเงินกองทุน ขณะที่การกำกับดูแลเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน
	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ควรให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบ	รายละเอียดของวัตถุประสงค์ของกองทุนปรากฏในมาตรา 29 ส่วนเงื่อนไขการจ่ายเงินปรากฏในมาตรา 33
	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	มาตรา 29 ยังขาดความชัดเจนในส่วนของการสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง ที่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม ว่าหมายถึงผลกระทบทางด้านใด โดยเฉพาะผลกระทบจากการต้องลดค่าโดยสารจากการบังคับใช้อัตราค่าโดยสารร่วม	รายละเอียดของวัตถุประสงค์ของกองทุนปรากฏในมาตรา 29 ส่วนเงื่อนไขการจ่ายเงินปรากฏในมาตรา 33 ซึ่งกำหนดรายละเอียดของการจ่ายเงินให้ผู้ประกอบการไว้

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
7. ท่านเห็นว่าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่ (ต่อ)	สภาองค์กรของผู้บริโภค (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	เสนอให้ปรับมาตรา 29 (1) เป็น “เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถเข้าถึงและใช้ระบบขนส่งมวลชนได้ด้วยความสะดวก บนพื้นฐานที่เท่าเทียม โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผลและเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ”	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม เรื่องความเสมอภาคในการใช้บริการสาธารณะอย่างเท่าเทียมถือเป็นหลักกฎหมายสำคัญที่หน่วยงานของรัฐต้องคำนึงถึง
8. ท่านเห็นว่าแหล่งที่มาของเงินกองทุนมีความชัดเจนและเหมาะสมหรือไม่อย่างไร	กรมการขนส่งทางบก	อาจจะต้องเพิ่มแหล่งที่มาของเงินกองทุนเพิ่มเติม	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	ควรมีการเจรจากับแหล่งที่มาของเงินกองทุนตามที่ได้เสนอมานำมาว่าสามารถนำเงินเหล่านั้นมาเป็นเงินกองทุนได้	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณาและดำเนินการต่อไป
		ควรเขียนแผนผังการได้มาของเงินกองทุนให้ชัดเจน กรณีไม่ได้เงินจะมีวิธีหาเพิ่มเติมอย่างไร	
		ควรกำหนดขอบเขตการรับเงินอุดหนุนสำหรับผู้ให้บริการที่ชัดเจน	
	บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด	ยังไม่ได้มีการระบุชัดเจน เช่น มาตรา 30 (4) ค่าธรรมเนียมจะเป็นเท่าใด หรือเงินที่หักจากการให้บริการตัวร่วมจะเป็นเท่าใด	ความชัดเจนของอัตราค่าธรรมเนียมในการออกใบอนุญาตจะมีการกำหนดต่อไป
		รายได้ของกองทุนต้องไม่สร้างภาระให้กับผู้ประกอบการหรือประชาชน	
	มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค	อาจมาจากเงินทุนประเดิมของผู้ให้บริการ เป็นรายละเอียดตามจำนวนที่กำหนด	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	มาตรา 30 (5) เป็นการสร้างผลกระทบทางการเงินอย่างต่อเนื่องต่อผู้รับใบอนุญาต และผู้ให้บริการขนส่ง	การนำส่งเงินเข้ากองทุนควรดำเนินการหักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วมของผู้ขอรับใบอนุญาต โดย สนข. ได้ดำเนินการปรับปรุงร่างกฎหมายให้มีความเหมาะสม
	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	กรณีการกำหนดหน้าที่ให้ผู้ให้บริการขนส่งนำเงินส่งเข้ากองทุน โดยหักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม ซึ่งในทางปฏิบัติผู้ให้บริการขนส่งจะมีรายได้จากราคาโดยสาร และไม่ได้เป็นผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม นอกจากนี้ เนื่องจากวัตถุประสงค์ของกองทุนส่วนหนึ่ง คือ การให้เงินสนับสนุนแก่ผู้ให้บริการขนส่งจากการต้องปรับใช้อัตราค่าโดยสารร่วม จึงไม่ควรมีการหักรายได้เข้าช้อนจากการประกอบกิจการ	การสนับสนุนตามมาตรา 32 เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้รวมทั้งเป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบ AFC ของผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ให้บริการขนส่ง อย่างไรก็ตาม สนข. ได้ปรับปรุงร่างกฎหมายโดยให้เป็นเฉพาะผู้ได้รับใบอนุญาตเท่านั้นที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุน

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
8. ท่านเห็นว่าแหล่งที่มาของเงินกองทุนมีความชัดเจนและเหมาะสมหรือไม่อย่างไร (ต่อ)	สภาองค์กรของผู้บริโภค (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	ขอให้บทพจนมาตรา 32 เนื่องจากระบุถึงการส่งเงินเข้ากองทุนของผู้ให้บริการขนส่งเอกชนรายใหม่เพียงกลุ่มเดียว แต่นิยามความหมายของผู้ให้บริการขนส่งตาม พ.ร.บ. นี้ หมายรวมถึง “หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ และหมายรวมถึงผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะซึ่งเข้าร่วมให้บริการระบบตัวร่วม” ดังนั้น กรณีหน่วยงานของรัฐที่ให้บริการขนส่งสาธารณะจะไม่เข้าหลักเกณฑ์หรือไม่	สนข. ได้ปรับปรุงร่างกฎหมาย โดยกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาต ได้แก่ ผู้ให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ผู้ให้บริการออกตั๋วร่วม และผู้ให้บริการระบบตั๋วร่วม เป็นผู้นำส่งเงินเข้ากองทุน
9. ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ของการจ่ายเงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่	กรมการขนส่งทางบก	ควรมีการแต่งตั้งกรรมการ เพื่อพิจารณาการใช้จ่ายเงินกองทุนให้มีความชัดเจนและโปร่งใส	คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ มีอำนาจออกระเบียบเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุน อนุมัติการจ่ายเงินจากกองทุน รวมถึงประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน
	บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ดซิสเต็ม จำกัด (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	บทบัญญัติมาตรา 32 ขาดความชัดเจนในส่วนคำจำกัดความของคำว่า “รายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม” นั้น หมายความว่ารวมถึงรายได้ในลักษณะใด และต้องนำส่งในอัตราส่วนเท่าใด ทั้งยังควรมีข้อกำหนดว่าการนำส่งเงินเข้ากองทุนที่หักจากรายได้ดังกล่าวจะต้องมีหลักเกณฑ์และวิธีการที่เป็นธรรมต่อผู้ประกอบการด้วย	“รายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม” นั้น หมายถึงรายได้ของผู้ประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมที่ได้รับใบอนุญาตและมีรายได้จากการให้บริการระบบตั๋วร่วม เช่น กรณีผู้ให้บริการ Card Issuer หากมีการจำหน่ายตั๋วร่วมได้เท่าใดต้องมีการแบ่งรายได้จากส่วนนี้ หรือกรณีผู้ให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) อาจเก็บรายได้จากการให้บริการระบบดังกล่าว เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สนข. จะดำเนินการปรับปรุงรายละเอียดให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้นต่อไป ทั้งนี้ รายละเอียดการจัดเก็บรวมถึงอัตราและวิธีการจัดส่งเงินรายได้เข้ากองทุนนั้น เป็นอำนาจของ คต. ในการกำหนดต่อไป
		วัตถุประสงค์ของกองทุนตามมาตรา 33 ยังไม่ได้รวมถึงการอุดหนุนชดเชยให้แก่ผู้ประกอบการระบบตั๋วร่วม และผู้ให้บริการขนส่งในกรณีที่อาจสูญเสียรายได้จากการเข้าร่วมระบบตั๋วร่วม ทั้งนี้ อาจเพิ่มเติมการอุดหนุนการขาดรายได้โดยการแก้ไขมาตรา 29 (2) ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น	การอุดหนุนชดเชยให้แก่ผู้ประกอบการระบบตั๋วร่วม และผู้ให้บริการขนส่งในกรณีที่อาจสูญเสียรายได้อยู่ในขอบเขตวัตถุประสงค์ของร่างกฎหมาย

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำกฎหมาย
9. ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ของการจ่ายเงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่ (ต่อ)	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	• ควรมีความชัดเจนในเรื่องเงื่อนไขการจ่ายเงิน อาจมีคณะกรรมการกำกับการจ่ายเงินกองทุน	• รายละเอียดของวัตถุประสงค์ของกองทุน ปรากฏในร่างกฎหมายแล้ว รวมถึงเงื่อนไขการจ่ายเงินกองทุน ขณะที่การกำกับดูแลเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน
		• ควรกำหนดขั้นตอนการขอรับเงินสนับสนุนในกรณีต่างๆ ให้ละเอียด	• ขั้นตอนการขอรับเงินสนับสนุนควรกำหนดรายละเอียดในอนาคตต่อไป
	บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด	• ต้องการให้เพิ่มขั้นตอนการขอใช้เงินจากกองทุนว่ามีขั้นตอนดำเนินการอย่างไร	• ขั้นตอนการขอรับเงินสนับสนุนควรกำหนดรายละเอียดในอนาคตต่อไป
		• หน่วยงานใดเป็นผู้ดูแลกองทุน	• คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม เป็นคณะกรรมการบริหารกองทุน โดยมี สนข. ทำหน้าที่เป็นสำนักงานกองทุน
	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	• ควรขยายความในมาตรา 33 (1) ให้ครอบคลุมเงินสนับสนุนการดำเนินการระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง ในกรณีที่การปรับอัตราค่าโดยสารร่วมไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุน	• สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม ภายใต้บทบัญญัติมาตรา 33 (1) ที่กำหนดให้เงินกองทุนจ่ายไปเพื่อเป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้นั้น ในรายละเอียดต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์การใช้จ่ายเงินกองทุนโดยละเอียดอีกครั้ง
		• มาตรา 33 (2) อาจเป็นการเลือกปฏิบัติ หรือทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขันกับผู้รับใบอนุญาตรายอื่น	• กรณีตามมาตรา 33 (2) นั้น เนื่องจากสัดส่วนของเงินกองทุนส่วนใหญ่เป็นเงินที่มาจากงบประมาณแผ่นดิน ดังนั้น การนำเงินกองทุนดังกล่าวไปใช้เพื่อภารกิจของหน่วยงานของรัฐจึงเห็นว่ามีผลสมเหตุสมผล
	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	• บทบัญญัติมาตรา 33 (1) ยังขาดความชัดเจนในส่วนของการอุดหนุนเยียวยาผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบจากการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	• รายละเอียดการสนับสนุนผู้ประกอบการระบบตัวร่วม และผู้ให้บริการขนส่งในกรณีที่อาจสูญเสียรายได้ ควรกำหนดรายละเอียดออกมาในอนาคตต่อไป

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
9. ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ของการจ่ายเงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่ (ต่อ)	สภาองค์กรของผู้บริโภค (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	เนื่องจากการให้บริการระบบตัวร่วมอาจมีการใช้เทคโนโลยีหรือระบบปฏิบัติการบางอย่างที่ประชาชนบางกลุ่มอาจยังไม่มีเทคโนโลยีนั้น หรือเข้าถึงระบบบริการได้ยาก หรืออยู่ในรูปแบบที่ไม่สามารถเข้าถึงหรือใช้ประโยชน์ได้โดยสะดวก จึงควรกำหนดบทบัญญัติในส่วนนี้ โดยครอบคลุมถึงคนทุกกลุ่มที่มีสิทธิเข้าถึงบริการนี้ได้	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา ทั้งนี้ ในการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมนั้น สนข. คำนึงถึงการเข้าถึงได้อย่างเสมอภาคของผู้ใช้บริการ
10. ท่านเห็นว่าการกำหนดบทเฉพาะการในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมไม่สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารที่ใช้อยู่เดิม โดยเฉพาะกรณีที่สัญญาสัมปทานกำหนดไว้ มีความเหมาะสมหรือไม่	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	การเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน หากกระทบในเรื่องของรายได้ อาจเป็นไปได้ยาก	ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน โดยการอุดหนุนให้ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมและผู้ให้บริการขนส่งในกรณีที่สูญเสียรายได้ตามวัตถุประสงค์ของมาตรา 29 และเงื่อนไขการจ่ายเงินตามมาตรา 33
	บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด	ต้องพิจารณาถึงผลกระทบของการแก้ไขสัญญาหลัก รวมถึงผลกระทบทางการเงิน ในกรณีที่มิผลกระทบจากการปรับอัตราค่าโดยสาร รัฐจะช่วยสนับสนุนภาคเอกชนอย่างไร	ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน โดยการอุดหนุนให้ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมและผู้ให้บริการขนส่งในกรณีที่สูญเสียรายได้ตามวัตถุประสงค์ของมาตรา 29 และเงื่อนไขการจ่ายเงินตามมาตรา 33
	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	- กรณีเจรจากับผู้รับสัมปทานแล้ว สามารถนำเงินจากกองทุนมาสนับสนุนได้หรือไม่ - การกำหนดระยะเวลา 180 วัน ให้แก้ไข เพียงพอหรือไม่	- สามารถนำเงินจากกองทุนมาสนับสนุนได้ตามวัตถุประสงค์ของมาตรา 29 และเงื่อนไขการจ่ายเงินตามมาตรา 33 - สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินการสามารถปฏิบัติได้โดยเร็ว สนข. จึงกำหนดระยะเวลาไว้ที่ 180 วัน โดยเพิ่มกลไกการรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกสัปดาห์

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
10. ทานเห็นว่ากรกำหนดบทเฉพาะการ ในกรณีทีอัตราค่าโดยสารร่วม ไม่สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารที่ใช้อยู่ เดิม โดยเฉพาะกรณีทีสัญญาสัมปทาน กำหนดไว้ มีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ข้อกำหนดตามมาตรา 58 อาจไม่สามารถปฏิบัติได้ เนื่องจากการแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสาร อาจกระทบต่อสาระสำคัญของสัญญา และมีขั้นตอนในการดำเนินการแก้ไขหลายขั้นตอน	ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญา กับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน โดยให้พิจารณาตามหลักการแก้ไขสัญญาในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โดยการอุดหนุนให้แก่ผู้ประกอบการระบบตัวร่วมและผู้ให้บริการขนส่ง ในกรณีที่สูญเสียรายได้ตามวัตถุประสงค์ของมาตรา 29 และเงื่อนไขการจ่ายเงินตามมาตรา 33
	บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็น ผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	การกำหนดระยะเวลาการยื่นขอรับใบอนุญาตภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ พ.ร.บ. นี้ใช้บังคับ มีระยะเวลาที่กระชั้นเกินไป และอาจไม่สามารถดำเนินการแล้วเสร็จได้ทันตามกำหนด	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม ในเบื้องต้น สนข. ได้ปรับปรุงร่างกฎหมายโดยกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมว่า ให้ สนข. ออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามมาตรา 14 (4) (ก) ก่อน แล้วจึงให้ผู้ประสงค์ดำเนินการให้บริการระบบตัวร่วม ต้องมายื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายใน 90 วัน ซึ่งในการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีในช่วงแรกนั้น สนข. จะกำหนดโดยใช้เทคโนโลยีที่มีอยู่เป็นหลักในการพิจารณา
	บริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ระยะเวลาการเจรจาแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน ที่กำหนดไว้ให้ดำเนินการภายใน 180 วันนั้น ไม่เพียงพอในทางปฏิบัติ เนื่องจากการแก้ไขสัญญาจะต้องพิจารณาปัจจัยหลายด้านและมีความเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน เช่น การแก้ไขสัญญาต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เป็นต้น นอกจากนี้ บทบัญญัติยังขาดความชัดเจนในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชน ไม่สามารถเจรจาให้เป็นข้อยุติได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด และความชัดเจนในส่วนของการอุดหนุนเยียวยาเอกชนผู้ให้บริการที่เป็นคู่สัญญาที่ต้องปรับลดอัตราค่าโดยสารลง จากสิทธิที่ได้รับตามสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนที่เกี่ยวข้อง	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินการสามารถปฏิบัติได้โดยเร็ว สนข. จึงกำหนดระยะเวลาไว้ที่ 180 วัน โดยเพิ่มกลไกการรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี โดยให้รายงานต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสัปดาห์

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
11. ประเด็นอื่นๆ	บริษัท บางกอก สมาร์ทคาร์ด ซิสเต็ม จำกัด (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	มาตรา 3 การเรียงลำดับคำนิยามยังไม่ได้เรียงตามลำดับตัวอักษรภาษาไทย	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
		ยังมีความไม่ชัดเจนของคำนิยาม อาทิ นิยามของคำว่า "ระบบตัวร่วม" และ "ตัวร่วม" ซึ่งมีการอ้างอิงถึง "มาตรฐานระบบตัวร่วม" และ "มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม" แต่ยังไม่มีการให้คำจำกัดความของคำดังกล่าวเอาไว้อย่างชัดเจน จึงอาจทำให้เกิดปัญหาในการตีความในอนาคต	เนื่องจากเทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ การกำหนดกรอบของ "มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม" อาจส่งผลให้เกิดการจำกัดคำนิยามและอาจส่งผลให้เกิดปัญหาในการบังคับ
		มาตรา 17 แม้จะกำหนดให้ใบอนุญาตมีอายุไม่เกิน 10 ปี แต่การประกอบกิจการตัวร่วมให้เป็นไปตามอายุที่กำหนดในใบอนุญาตนั้น อาจก่อให้เกิดข้อกังขาถึงการตีความได้ว่า ผู้ประกอบกิจการแต่ละรายอาจได้รับใบอนุญาตที่มีอายุต่างกัน	มาตรา 17 เป็นการกำหนดระยะเวลาสูงสุดของใบอนุญาตการประกอบกิจการระบบตัวร่วม ไม่ได้กำหนดอายุในการประกอบกิจการตัวร่วม
		มาตรา 40 เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา 40 (2) และ (3) ควรแก้ไขข้อความในมาตรา 40 (1) ได้แก่ “จงใจประกอบกิจการโดยทุจริตและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน”	สนข. เห็นว่าให้คงมาตรา 40 ไว้คงเดิม
		มาตรา 41 การที่ผู้รับใบอนุญาตถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาต และมาตรานี้กำหนดให้หน่วยงานหรือสำนักงานเข้าดำเนินการแทน “โดยจ้าง” พนักงานของผู้รับใบอนุญาต และให้ผู้รับใบอนุญาตรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการนั้น อาจทำให้ผู้รับใบอนุญาตต้องชำระค่าจ้างซ้ำซ้อน เนื่องจากไม่ว่าจะยังให้บริการหรือถูกระงับการให้บริการก็ตาม ผู้รับใบอนุญาตยังคงต้องชำระค่าจ้างให้พนักงานของตนเอง นอกจากนี้ ยังไม่มีความชัดเจนว่า “หน่วยงาน” หมายถึงหน่วยงานใด และมีความเชี่ยวชาญในการบริหารระบบตัวร่วมเพียงใด	เมื่อคณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาต เพื่อไม่ให้บริการเกิดการสะสมชะงักลงในการให้บริการสาธารณะ รวมทั้งเป็นสภาพบังคับภายหลังผู้รับใบอนุญาตถูกพักใช้หรือเพิกถอน เพราะเหตุที่ฝ่าฝืนตามมาตรา 40 ดังนั้น ผู้รับใบอนุญาตจึงต้องมีหน้าที่จ้างพนักงานของผู้รับใบอนุญาตมาดำเนินการแทน ทั้งนี้ ระยะเวลาในการจ้างต้องดำเนินการจ้างตลอดระยะเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาต

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
11. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)	บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ดซิสเต็ม จำกัด (ต่อ) (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	มาตรา 56 การกำหนดให้สำนักงานดำเนินการออกประกาศ ข้อบังคับ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ พ.ร.บ. นี้ใช้บังคับ ขณะที่มาตรา 57 กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมจะต้องขออนุญาตภายใน 90 วันนับแต่วันที่ พ.ร.บ. นี้ใช้บังคับ มีความไม่สอดคล้องกันในส่วนของระยะเวลา ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ประกอบกิจการไม่สามารถขออนุญาตได้ทันตามกำหนด	ร่างกฎหมายกำหนดกรอบระยะเวลาเพื่อให้ สนข. เร่งดำเนินการให้รวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ร่างกฎหมายกำหนดไว้อีกเช่นกัน ในกรณีไม่อาจดำเนินการได้ทันกำหนดระยะเวลา 180 วัน ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรายงานเหตุผลที่ไม่อาจดำเนินการได้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ
		มาตรา 57 การกำหนดระยะเวลาการยื่นขอรับใบอนุญาตภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ พ.ร.บ. นี้ใช้บังคับมีระยะเวลาที่กระชั้นเกินไป และอาจจะไม่สามารถดำเนินการแล้วเสร็จได้ทันตามกำหนด เนื่องด้วยบริษัทที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วมอยู่ก่อนที่ พ.ร.บ. นี้ใช้บังคับ ต้องมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างต่างๆ ของบริษัทเพื่อให้เป็นไปตามคุณสมบัติตามมาตรา 16 ซึ่งใช้เวลาดำเนินการนานกว่า 90 วัน ทำให้ไม่สามารถขอใบอนุญาตได้ทันภายในระยะเวลาที่กำหนด	สนข. ปรับปรุงร่างกฎหมายเพิ่มเติม โดยกำหนดเงื่อนไขให้ สนข. ต้องดำเนินการออกประกาศ กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมก่อน เพื่อกำหนดมาตรฐานกลาง แล้วจึงให้โอกาสเอกชนผู้ประสงค์ดำเนินการให้บริการระบบตัวร่วมต้องมายื่นคำขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ ดังนั้นในการดำเนินการก่อนที่ สนข. จะสามารถประกาศ กำหนดมาตรฐานกลางได้นั้น สนข. ต้องพิจารณา และรับฟังความเห็นจากผู้ประกอบการรายเดิม และพิจารณากำหนดมาตรฐานโดยให้มีความเหมาะสมที่สุด และมีผลกระทบให้น้อยที่สุด
	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ควรมีการปรับบทเฉพาะกาลให้ชัดเจน เนื่องจากในการพิจารณาว่าบริษัทใดเป็นผู้ประกอบกิจการตัวร่วม อาจไม่สามารถดำเนินการได้ทันทีที่พระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับใช้ เพราะต้องอาศัยรายละเอียดที่กำหนดไว้ในกฎหมายลำดับรอง	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา โดยปรับปรุงร่างโดยให้มีการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมก่อน แล้วผู้ประกอบการรายใดที่ประสงค์จะให้บริการระบบตัวร่วมภายใต้เทคโนโลยีดังกล่าว ต้องเข้ามาขอรับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งหากผู้ประกอบการรายใดไม่ประสงค์เข้าร่วมก็ไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าว

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
11. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)	บริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	มาตรา 3	
		• นิยามของคำว่า “ระบบตั๋วร่วม” กล่าวถึง “มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม” ส่วนนิยามคำว่า “ตั๋วร่วม” มีการกล่าวถึง “มาตรฐานระบบตั๋วร่วม” ซึ่งไม่มีการกำหนดคำนิยามไว้อย่างเป็นรูปธรรม จึงทำให้เกิดปัญหาการตีความว่า รูปแบบการชำระค่าโดยสารหรือบริการใดบ้างที่จะถือว่ามีลักษณะเป็นตั๋วร่วม หรือระบบตั๋วร่วม และบุคคลใดบ้างที่จะต้องมีหน้าที่และความรับผิดชอบ	• สนข. ปรับปรุงนิยามที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม โดยตัดคำว่า “มาตรฐานระบบตั๋วร่วม” และกำหนดนิยาม “มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม”
		• ในปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการระบบเก็บค่าโดยสารของผู้ใช้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์อยู่ จึงเกิดข้อสงสัยว่า หากบริษัทฯ ยังคงให้บริการดังกล่าว โดยไม่เข้าร่วมระบบตั๋วร่วม บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบอย่างไร	• ขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละบริษัท โดยหากจะเข้าร่วมระบบตั๋วร่วมนั้น บริษัทดังกล่าวต้องปฏิบัติตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม ที่ทาง สนข. จะกำหนดขึ้นในอนาคต แต่หากไม่เข้าร่วมระบบตั๋วร่วม บัตรโดยสารของบริษัทดังกล่าวจะไม่สามารถใช้งานร่วมกับบัตรอื่นๆ รวมถึงไม่ได้ใช้อัตราค่าโดยสารร่วม อันอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้งานของผู้บริโภคในอนาคต
		• “อัตราค่าโดยสารร่วม” ระบุถึงอัตราค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารที่ “ผู้ให้บริการขนส่ง” ตกลงกำหนดในอัตราส่วนกัน แต่มาตรา 9 (3) (ง) ให้อำนาจคณะกรรมการในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม และกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ทำให้เกิดความสับสนเกี่ยวกับขอบเขตหรือลำดับชั้นของอำนาจหน้าที่ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	• สนข. ปรับปรุงอำนาจในการออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม เป็นของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม ในขณะที่อำนาจในการออกประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
		• จากนิยาม “ผู้ให้บริการขนส่ง” ไม่มีการอธิบายว่าการเข้าร่วมให้บริการในระบบตั๋วร่วม หมายถึงอะไร หรือมีองค์ประกอบใดบ้าง จึงทำให้เกิดปัญหาในการตีความว่าผู้ให้บริการขนส่งรายใดบ้างที่อยู่ในบังคับของร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ นอกจากนี้ โดยลักษณะการให้บริการขนส่ง อาจมีการเก็บค่าโดยสารทั้งผ่านระบบตั๋วร่วมและไม่ผ่านระบบตั๋วร่วม ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวขาดความชัดเจนว่าผู้ให้บริการขนส่งที่ให้บริการในลักษณะใดที่ถือว่าเป็นผู้ให้บริการขนส่งที่เข้าร่วมระบบตั๋วร่วม	• สนข. ได้ปรับปรุงคำนิยาม “ผู้ให้บริการขนส่ง” โดยให้ความเกี่ยวข้องกับคำนิยาม “การให้บริการขนส่ง” ซึ่งหมายถึง การให้บริการระบบตั๋วร่วมที่ดำเนินการโดยผู้ให้บริการขนส่ง ภายใต้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมที่กำหนด

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
11. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)	บริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ต่อ)	มาตรา 23 การเก็บค่าโดยสารของผู้ให้บริการขนส่งมีทั้งค่าโดยสารที่อาจเรียกเก็บผ่านระบบตัวร่วม และค่าโดยสารที่เก็บโดยวิธีการอื่น บทบัญญัติยังขาดความชัดเจนว่าการเก็บค่าโดยสารของผู้ให้บริการขนส่งหมายถึง ค่าโดยสารกรณีใด หากเป็นค่าโดยสารที่ไม่ได้เก็บผ่านระบบตัวร่วมจะต้องอยู่ภายใต้บังคับอัตราค่าโดยสารตามมาตรานี้หรือไม่	การเก็บค่าโดยสารของผู้ให้บริการขนส่งจะเป็นไปตามประกาศหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการกำหนด และไม่เกินอัตราที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด
		มาตรา 24 หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมบางประการไม่สอดคล้องกับหลักการประกอบธุรกิจ และเป็นการไม่ส่งเสริมให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งอย่างแท้จริง เช่น การพิจารณาถึงกำไรที่สมเหตุผล และการแข่งขันที่เป็นธรรม นอกจากนี้ หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมบางประการ มีลักษณะเป็นนามธรรม อันอาจก่อให้เกิดข้อโต้แย้งและความไม่เป็นธรรมในการใช้ดุลยพินิจ เช่น การพิจารณาถึงความเป็นธรรม และความเสมอภาค เนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งแต่ละรายอาจมีปัจจัยในการประกอบธุรกิจที่แตกต่างกัน การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมให้เป็นแนวทางเดียวกัน เพื่อใช้กับกิจการที่มีองค์ประกอบที่แตกต่างกันนั้น เป็นไปได้ยากที่จะก่อให้เกิดความเสมอภาค	ในการออกข้อบังคับเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมพิจารณาหลักการตามมาตรา 24 ประกอบกันทุกข้อรวมถึงหลักความเป็นธรรม ความเสมอภาค และ ไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ รวมทั้ง ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ใช้บริการเกินกว่าปกติ
		มาตรา 26 การใช้อำนาจในการปรับอัตราค่าโดยสารได้อย่างยืดหยุ่นอาจส่งผลกระทบต่อในทางปฏิบัติกับเอกชนผู้ให้บริการที่เป็นคู่สัญญากับรัฐ เช่น เอกชนอาจมีรายได้ลดลงจากการปรับอัตราค่าโดยสารลง รวมถึงเอกชนบางรายอาจต้องเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน เพื่อปรับอัตราค่าโดยสารทุกครั้ง ที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมกำหนดปรับอัตราค่าโดยสาร ซึ่งในการเจรจาแต่ละครั้งต้องใช้เวลาและไม่สามารถรับรองผล	การปรับอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา 26 มีเจตนารมณ์เพื่อให้อัตราค่าโดยสารร่วมมีความสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุนหรือเทคโนโลยีอันส่งผลกระทบต่อ การให้บริการอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในการดำเนินโครงการขนส่งสาธารณะในอนาคตควรมีการกำหนดในสัญญาสัมปทานให้อัตราค่าโดยสาร มีการอ้างอิงตามอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนด

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
11. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)	บริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ต่อ)	มาตรา 57 ปัจจุบันมีผู้ให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เข้าลักษณะการประกอบกิจการระบบตัวร่วมตามร่าง พ.ร.บ. แต่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามบทบัญญัติ เช่น ไม่ได้มีผู้ถือหุ้นเป็นผู้ให้บริการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ให้บริการดังกล่าวไม่สามารถได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมได้ ซึ่งมาตรา 57 ยังขาดความชัดเจนในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องหยุดกิจการ	• สนข. ได้ปรับปรุงคุณสมบัติตามมาตรา 16 • สนข. ได้ปรับปรุงบทบัญญัติในมาตรา 57
	สภาองค์กรของผู้บริโภค (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	มาตรา 3 • ควรเพิ่มนิยาม “ผู้ให้บริการขนส่ง” หรือ “ผู้ให้บริการระบบขนส่ง” โดยมีความหมายที่มีความหลากหลายทั้งในด้านอายุ เพศ เชื้อชาติ ความพิการ รายได้ ถิ่นกำเนิด ฯลฯ ซึ่งจะต้องสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากระบบตัวร่วมได้อย่างสะดวกบนพื้นฐานที่เท่าเทียมกัน	• “ผู้ให้บริการขนส่ง” เป็นคำที่มีความหมายทั่วไป โดยรวมถึงกลุ่มที่มีความหลากหลายและกลุ่มเปราะบาง โดยไม่มีการแบ่งแยกด้านอายุ เพศ เชื้อชาติ ความพิการ รายได้และถิ่นกำเนิด ทั้งนี้ การให้บริการสาธารณะจะต้องอยู่บนหลักความเสมอภาค
		มาตรา 11 • คณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้ง ควรมีองค์ประกอบหรือสัดส่วนจากผู้เชี่ยวชาญแต่ละด้านรวมเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการบริหารจัดการระบบตัวร่วมตามกฎหมายฉบับนี้	• สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา ทั้งนี้ อำนาจในการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเป็นของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเป็นผู้พิจารณา
		มาตรา 17 • เนื่องจากใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมแต่ละประเภทมีรูปแบบและลักษณะที่แตกต่างกัน จึงควรกำหนดอายุของใบอนุญาตให้มีความแตกต่างกัน ตามบทบาทหน้าที่หรือลักษณะการประกอบกิจการ	• สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา โดยอำนาจพิจารณาเป็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยพิจารณาตามความเหมาะสม
		มาตรา 20 • การออกประกาศกำหนดการอนุญาตให้เลิกกิจการต้องมีข้อกำหนดเงื่อนไขการเยียวยาผู้ให้บริการระบบตัวร่วมให้เรียบร้อยก่อนมีคำสั่งอนุญาต จึงควรมีมาตรการกำหนดหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตให้ดำเนินการคืนเงินค่าโดยสารในระบบตัวร่วมให้แก่ผู้โดยสาร ไม่สร้างภาระให้ผู้ให้บริการเป็นผู้ดำเนินการติดตามเอง	• สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา โดยร่างกฎหมายมีประเด็นดังกล่าวแล้ว

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
11. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)	สภาองค์กรของผู้บริโภค (ต่อ) (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	มาตรา 21 ผู้รับใบอนุญาตต้องจัดทำระบบรับเรื่อง และแก้ไขปัญหาผู้ใช้บริการด้วยตนเอง มิใช่เพียงแต่รายงานต่อหน่วยงานกำกับดูแล และควรกำหนดหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตในการปฏิบัติตามติดของคณะกรรมการด้วย	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
		มาตรา 22 หน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่งนอกจากจะมีหน้าที่ดำเนินการเพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมสามารถใช้บริการจากระบบตัวร่วมและระบบขนส่งมวลชนของผู้ใช้บริการขนส่งตามมาตรา 22 (1) ได้แล้วนั้น ควรต้องมีหน้าที่ในการรับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการ เพื่อทำหน้าที่ประสานต่อไปยังผู้รับใบอนุญาตในการแก้ไขปัญหาให้กับผู้ใช้บริการที่เป็นผู้บริโภคด้วย	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา โดยปรับปรุงร่างกฎหมายให้ผู้รับใบอนุญาต รวมถึง ผู้ให้บริการขนส่งที่เข้าร่วมระบบตัวร่วม โดยนำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมมาใช้ ทำให้หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตในการรับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใด อันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน เป็นหน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่งที่ขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้
		มาตรา 23 ควรกำหนดหลักเกณฑ์ทั้งการเรียกเก็บและการคืนเงินค่าโดยสาร เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถควบคุมการบริหารจัดการค่าโดยสารได้ด้วยตนเองตามความเหมาะสม	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
		มาตรา 24 สาระสำคัญของมาตรา 24 คือ การกำหนดข้อบังคับเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมของคณะกรรมการจะต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์ 5 ข้อ ดังนั้น จึงเป็นเรื่องที่สำคัญว่าหลักเกณฑ์นี้ต้องมีองค์ประกอบของทั้ง ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ ซึ่งร่างเดิมไม่ได้ให้ความสำคัญในส่วนของผู้ใช้บริการไว้ นอกจากนี้ “การแข่งขันที่เป็นธรรม” ตามมาตรา 24 (5) มีความใกล้เคียงกับมาตรา 24 (3) ที่หมายถึงการแข่งขันที่เป็นธรรมของผู้ให้บริการอยู่แล้ว จึงควรตัดมาตรา 24 (5) ออก	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา แต่ขอยืนยันหลักการตามร่างกฎหมาย

ตารางที่ 2 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการตอบแบบแสดงความคิดเห็นและการให้ความเห็นโดยทำหนังสือส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	หน่วยงาน/ประชาชน	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
11. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)	สภาองค์กรของผู้บริโภค (ต่อ) (หมายเหตุ: ได้แสดงความคิดเห็นผ่านระบบกลางแล้ว โดยให้ความเห็นในลักษณะเดียวกัน)	มาตรา 25 ควรเพิ่มเติมหน้าที่ของสำนักงาน ให้มีหน้าที่ประกาศอัตราค่าโดยสารร่วมให้ผู้ให้บริการขนส่งทราบในช่องทางต่างๆ เพิ่มเติมจากการกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารร่วม ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด เพราะถือเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคที่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง ครบถ้วน	การประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมเป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะมีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้ทราบโดยทั่วกัน
		มาตรา 40 เพิ่มเติมมาตรา 40 (1) ประกอบกิจการโดยทุจริต หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย	มีกฎหมายทั่วไป ได้แก่ ประมวลกฎหมายอาญารองรับไว้อยู่แล้ว
	สมาคมการค้าผู้ให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ไทย (TEPA)	ควรกำหนดให้ทุกภาคส่วนสามารถเลือกแนวทางในการเชื่อมต่อเข้ากับระบบตัวร่วมได้เอง (อาทิ การเลือกเชื่อมต่อโดยตรง และ/หรือเชื่อมต่อกับผู้ให้บริการที่เชื่อมต่อกับระบบตัวร่วมอยู่แล้วก็ได้) แล้วแต่การพิจารณาของผู้ประกอบการ เป็นต้น) เพื่อเป็นการสร้างและพัฒนาระบบนิเวศ (ecosystem) ที่มีความเท่าเทียม ทั้งถึง และยั่งยืนในการเชื่อมต่อระบบตัวร่วมจากทุกภาคส่วน	สนข. เห็นว่าต้องกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ที่เป็นมาตรฐานกลาง เพื่อใช้ร่วมกัน ซึ่งสำหรับรูปแบบการเชื่อมต่อไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมต่อโดยตรง และ/หรือเชื่อมต่อกับผู้ให้บริการที่เชื่อมต่อกับระบบตัวร่วมอยู่นั้น ต้องนำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมมาใช้เป็นหลักการร่วมกันด้วย

3.2 สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย

การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ผ่านเว็บไซต์ <https://law.go.th> ระหว่างวันพฤหัสบดีที่ 20 เดือนมกราคม พ.ศ. 2565 ถึงวันศุกร์ที่ 4 เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เป็นระยะเวลา 16 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นจำนวน 13 ท่าน สามารถสรุปความเห็นได้ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
1. ท่านเห็นว่าองค์ประกอบของ คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม เหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 6 • ไม่เหมาะสม 4 • ไม่ระบุความเห็น 3	• ควรมีผู้แทนจากภาคเอกชนเข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย	• ไม่ได้มีภาระหน้าที่โดยตรง และอาจก่อให้เกิด conflict of interest
		• นิยาม "การขนส่งสาธารณะ" ตามมาตรา 3 หมายความว่ารวมถึงทางอากาศด้วย แต่กรรมการโดยตำแหน่ง ตามมาตรา 5 (3) ไม่มีผู้แทนจากหน่วยงานทางอากาศ	• สนข. เห็นควรตัดการขนส่งทางอากาศออกจากรายการ เนื่องจากไม่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้ระบบตัวร่วมโดยตรง นอกจากนี้ ยังได้ปรับนิยาม “การขนส่งสาธารณะ” เป็น “ขนส่งสาธารณะ” แทน
		• คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ตามมาตรา 6 ด้อยกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ตามร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. จึงควรแก้ไขให้สอดคล้องกัน	• เห็นควรปรับให้สอดคล้องกับร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ.
		• เนื่องจากคณะกรรมการทั้งหมดเป็นผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐหรือผู้ที่รัฐมนตรีแต่งตั้ง ซึ่งไม่ใช่ผู้ประกอบการโดยตรง จึงควรมีช่องทางให้ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ได้รับใบอนุญาตทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้แสดงความเห็นในเรื่องหลักเกณฑ์และข้อกำหนดต่างๆ โดยเฉพาะในเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม และการจัดสรรเงินกองทุน	• สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา ทั้งนี้ ในองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมีกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญอยู่ด้วย จึงทำให้การตัดสินใจของคณะกรรมการจะมีการถ่วงดุลกัน
		• เนื่องจากปัจจุบันมีการขยายโครงข่ายไปในส่วนต่างๆ ของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงเสนอให้มีกรรมการเพิ่มเติมข้าราชการการเมือง เช่น สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร นายกเทศบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ที่มีระบบโครงข่ายซึ่งใช้ระบบตัวร่วมไปถึง	• เนื่องจากเป็นคณะกรรมการนโยบายระดับชาติ การให้มีกรรมการที่มาจากฝ่ายการเมืองจากพื้นที่ต่างๆ อาจไม่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม ได้มีกรรมการโดยตำแหน่งของกลุ่มเหล่านี้ ได้แก่ อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ซึ่งสามารถประสานงานและให้ข้อมูลในฐานะตัวแทนได้

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
2. ท่านเห็นว่าอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ที่มีต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม มีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 8 • ไม่เหมาะสม 3 • ไม่ระบุความเห็น 2	• ควรบูรณาการข้อมูลในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมกับกรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในโครงการเดินทาง	• มีผู้แทนกรมการขนส่งทางรางเป็นองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมแล้ว
		• กรณีมาตรา 26 กำหนดให้คณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาปรับอัตราค่าโดยสารร่วม โดยไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและระยะเวลาในการปรับอัตราค่าโดยสารไว้อย่างชัดเจน ในขณะที่สัญญาสัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุน จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และระยะเวลาในการปรับอัตราค่าโดยสารไว้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุน/ผู้ให้บริการขนส่ง สามารถประเมินรายได้และตัดสินใจทางธุรกิจได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้ที่การปรับอัตราค่าโดยสารร่วมโดยคณะกรรมการจะไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์วิธีการและระยะเวลาในการปรับตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน จึงควรระบุให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและระยะเวลาในการปรับอัตราค่าโดยสารร่วมให้ชัดเจน โดยอาจกำหนดไว้ใน พ.ร.บ. ฉบับนี้ ให้ไปดำเนินการกำหนดและประกาศในขั้นตอนของกฎหมายลำดับรอง	• ควรกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและระยะเวลาในการปรับอัตราค่าโดยสารในอนาคตต่อไป
		• ควรกำหนดให้มีการเยียวยาผู้ร่วมลงทุน/ผู้ให้บริการขนส่ง ในกรณีที่คณะกรรมการไม่ได้ปรับอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่ระบุไว้ในประกาศฯ หรือที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุน	• สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา ทั้งนี้ อาจพิจารณาใช้เงินกองทุนเพื่อเยียวยาได้
		• ควรแก้ไขเป็น “อัตราขั้นสูงของค่าโดยสารร่วม” ซึ่งเป็นแนวทางเดียวกับร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ.	• ขอบเขตของกฎหมายฉบับนี้ มิได้จำกัดอยู่เพียงการกำหนดอัตราขั้นสูงเท่านั้น แต่ครอบคลุมถึงการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม โครงสร้างค่าโดยสารร่วม ตลอดจนหลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณค่าโดยสารร่วม
		• อำนาจเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ตามร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. และร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. อาจซ้ำซ้อนกัน ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ	• ไม่ซ้ำซ้อน เนื่องจากอำนาจตาม ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. เป็นการกำหนดอัตราขั้นสูงของอัตราค่าโดยสารในระบบรางเท่านั้น ขณะที่อำนาจของ คนต. เป็นการกำหนดนโยบายอัตราค่าโดยสารร่วมสำหรับผู้โดยสารที่ใช้บัตรเดินทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยมุ่งเน้นการเดินทางข้ามระบบ รวมถึงการเดินทางข้ามระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
2. ท่านเห็นว่าอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ที่มีต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม มีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)		อำนาจตามมาตรา 9 (3) (ง) อาจแย้งกับนิยาม “อัตราค่าโดยสารร่วม” ตามมาตรา 3 ซึ่งกำหนดให้ “ผู้ให้บริการขนส่งได้ตกลงกำหนดค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าโดยสารดังกล่าวในอัตราส่วนกัน”	ปรับนิยาม “อัตราค่าโดยสารร่วม” ให้มีความสอดคล้องมากขึ้น
		ควรกำหนดให้ชัดเจนว่า “รายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม” ตามมาตรา 9 (3) (จ) หมายถึงรายได้ประเภทใดบ้าง	รับประเด็นไว้พิจารณา โดยหลักเกณฑ์และรายละเอียดต่างๆ ควรกำหนดในอนาคตต่อไป
		การส่งเงินเข้ากองทุนโดยหักจากรายได้ของผู้ให้บริการขนส่งตามมาตรา 9 (3) (จ) อาจไม่เป็นธรรม เนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งต้องเสียค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมให้กับผู้รับใบอนุญาตในอีกทางหนึ่งด้วย (ควรหักจากรายได้ของผู้รับใบอนุญาตเท่านั้น)	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานระบบตัวร่วมที่ผู้ประกอบการเสียให้กับผู้รับใบอนุญาต มีลักษณะเป็นค่าจ้างในการดำเนินงานตามสัญญาจ้างระหว่างผู้ประกอบการกับผู้รับใบอนุญาตเท่านั้น จึงเป็นค่าใช้จ่ายคนละส่วนกัน
		- คณะกรรมการควรมีอำนาจหน้าที่ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่องต่อไปนี้ด้วย - หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต - หลักเกณฑ์และวิธีการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อสนับสนุนผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม	รับประเด็นไว้พิจารณา โดยหลักเกณฑ์และรายละเอียดต่างๆ ควรกำหนดในอนาคตต่อไป

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
3. ท่านเห็นว่าบทบาทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบตั๋วร่วม มีความครอบคลุมเพียงพอหรือไม่	- เหมาะสม 9 - ไม่เหมาะสม 2 - ไม่ระบุความเห็น 2	ควรเพิ่มอำนาจหน้าที่ของ สนข. ในการศึกษาวิจัย รวบรวม และ วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับ "โครงสร้างค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมของผู้รับใบอนุญาต"	มีอำนาจดังกล่าวกำหนดไว้ในร่างกฎหมายฉบับนี้แล้ว ตามมาตรา 14(3)
		เหตุใดจึงต้องจัดส่งรายได้จากการออกและจำหน่ายตั๋วร่วมให้ สนข. (มาตรา 14 (7)) ทั้งนี้ หากเป็นการจัดส่งรายได้ให้กองทุน ควรระบุให้ชัดเจน	สนข. มีฐานะเป็นสำนักงานกองทุน ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม
		กรณีบัตร EMV Contactless ที่ออกโดยธนาคารหรือบริษัทในต่างประเทศ จะต้องจัดส่งรายได้ให้ สนข. ด้วยหรือไม่ และ สนข. มีวิธีการตรวจสอบและเรียกเก็บรายได้หรือไม่ (อาจไม่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการในประเทศ)	โดยหลักการ กรณีบัตร EMV Contactless ที่ออกโดยธนาคารหรือบริษัทในต่างประเทศนั้น อยู่ในข่ายที่ต้องขออนุญาต โดยธนาคารผู้ออกบัตรในประเทศไทยจะเป็นผู้ดำเนินการขออนุญาตเป็น "ผู้ออกตั๋วร่วม" ซึ่งรายได้ที่เกิดจากการจำหน่ายบัตรดังกล่าวต้องแบ่งเข้ากองทุนด้วย อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการจะต้องมีความชัดเจนของเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมในอนาคตต่อไป
		ควรระบุให้ชัดเจนว่า "รายได้จากการออกและจำหน่ายตั๋วร่วม" ไม่รวมถึงตัวโดยสารแบบเที่ยวเดียว (Single Journey Token, Single Journey Card)	การใช้บริการตั๋วร่วม รวมถึงการโดยสารแบบเที่ยวเดียว ซึ่งใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเข้าร่วมในระบบตั๋วร่วมในการเดินทางด้วย ทั้งนี้ เป็นไปตามนิยามของคำว่า "ตั๋วร่วม" ที่กำหนดไว้ในมาตรา 3
		ตามที่มาตรา 14 (9) กำหนดว่าผู้รับใบอนุญาตจะต้องแก้ปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการภายในระยะเวลาที่กำหนด เป็นการกำหนดความรับผิดชอบให้แก่ผู้รับใบอนุญาตที่มีขอบเขตกว้างเกินไป จึงควรมีข้อกำหนดให้ชัดเจนว่า การร้องทุกข์ดังกล่าวที่จะต้องดำเนินการแก้ไขนั้น จะต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องก่อนว่า ข้อร้องทุกข์ดังกล่าวนั้นสมควรที่จะได้รับการแก้ไขด้วยจึงจะเป็นธรรมกับทุกฝ่าย เนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัตินี้ ผู้รับใบอนุญาตมีโทษปรับทางปกครองตามมาตรา 48	- สนข. รับความเห็นในประเด็นขั้นตอนการร้องทุกข์ควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์พิจารณาถึงความสมควรได้รับการแก้ไขของการร้องทุกข์นั้นด้วย เพื่อสร้างความเป็นธรรมให้กับทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ - การกำหนดให้การแก้ปัญหาที่มีการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการต้องผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการก่อน อาจทำให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาล่าช้า จึงเห็นว่าควรเป็นดุลพินิจของผู้รับใบอนุญาตในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม หากผู้ใช้บริการไม่พอใจกับวิธีการแก้ปัญหาของผู้ประกอบการสามารถร้องเรียนต่อคณะกรรมการได้

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
4. ท่านเห็นว่าการใช้ระบบอนุญาต สำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม มีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 8 • ไม่เหมาะสม 4 • ไม่ระบุความเห็น 1	• ใบอนุญาตควรมีประเภทเดียว เนื่องจากตัวร่วมที่จะให้บริการ (จำหน่ายบัตร/เติมเงิน/เปลี่ยนบัตร/ คืนเงิน/การจัดการใช้งาน ฯลฯ) จะต้องเข้ากันได้ทางเทคนิคกับศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ดังนั้น จึงควรออกใบอนุญาตระบบตัวร่วมทั้งระบบ และให้ผู้รับใบอนุญาตกับผู้ให้บริการขนส่งประสานงานกันในการนำตัวร่วมมาให้บริการ	• ควรมีการแยกประเภทใบอนุญาต เนื่องจากเงื่อนไขการประกอบกระหว่างผู้ประกอบการระบบตัวร่วม และผู้ให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง มีความแตกต่างกัน
		• กรณีใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ครอบคลุมถึงผู้ให้บริการชำระดุล (Settlement) ด้วยหรือไม่ หรือหมายถึงเฉพาะการหักบัญชี (Clearing) ควรระบุให้ชัดเจน	• สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา โดยได้กำหนดนิยามเพิ่มเติม ได้แก่ “การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการศูนย์รวมของระบบที่ทำหน้าที่ประมวลผล รับส่งข้อมูลการใช้งาน และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินการใช้งานของระบบตัวร่วมจากการทำธุรกรรมในระบบขนส่ง เพื่อจัดสรรรายได้และหักบัญชี
		• นิยามของ “ระบบการจัดส่งข้อมูลในการดำเนินการระบบตัวร่วม” คืออะไร ครอบคลุมถึงผู้ให้บริการ Card Scheme และ Payment Gateway ด้วยหรือไม่ ควรระบุให้ชัดเจน	• สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
		• ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง อาจมีความซ้ำซ้อนกับใบอนุญาตตาม พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ซึ่งสร้างภาระให้ผู้ประกอบการ	• ความแตกต่างของการประกอบกิจการระบบตัวร่วมกับการขออนุญาตตาม พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 คือ เจตนารมณ์ในการบังคับใช้ กล่าวคือ พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 เป็นกฎหมายทั่วไปที่ควบคุมระบบการชำระเงินทั้งหมด แต่กรณีการขออนุญาตการประกอบกิจการระบบตัวร่วมนั้น เป็นการกำกับดูแลในด้านการขนส่งเป็นหลัก รวมถึงการกำกับดูแลในด้านอัตราค่าโดยสารร่วม รวมถึงการจัดส่งข้อมูลการเดินทาง ซึ่งอำนาจตาม พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ไม่สามารถกระทำได้

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
4. ท่านเห็นว่าการใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)		ใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วม ดังกล่าวครอบคลุมถึงผู้ให้บริการบัตร EMV Contactless ด้วยหรือไม่	มาตรฐาน EMV เป็นมาตรฐานระดับโลก อย่างไรก็ตาม บัตร cEMV ที่จะใช้ในระบบตัวร่วมนั้นต้องได้รับการรับรองจาก สนช. ก่อน กล่าวคือ การให้ สนช. กำหนดให้มาตรฐาน EMV เป็นมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ซึ่งภายหลังจากประกาศแล้ว ผู้ให้บริการออกบัตร cEMV และนำมาใช้ชำระค่าโดยสารเป็นตัวร่วมนั้น ธนาคารเหล่านั้นต้องมาขอใบอนุญาตในการออกตัวร่วมตามร่างกฎหมายนี้
		กรณีบัตร EMV Contactless ที่ออกโดยธนาคารหรือบริษัทในต่างประเทศ ผู้ออกบัตรในต่างประเทศจะต้องขอรับใบอนุญาตด้วยหรือไม่ และหากผู้ออกบัตรในต่างประเทศยังไม่ได้รับใบอนุญาตจะสามารถนำบัตร EMV Contactless ดังกล่าวมาใช้กับระบบตัวร่วมได้หรือไม่ โดยมีวิธีการตรวจสอบและป้องกันอย่างไร อาจไม่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการในประเทศ	
		กรณีการเติมเงินผ่าน e-Wallet Application (เช่น Krungthai NEXT, TrueMoney Wallet หรือ Rabbit LINE Pay) ผู้ให้บริการ Application ดังกล่าวจะต้องขอรับใบอนุญาตด้วยหรือไม่ หากผู้ให้บริการ Application ยังไม่ได้รับใบอนุญาต จะสามารถให้บริการเติมเงินผ่าน Application ได้หรือไม่ และมีวิธีการตรวจสอบและป้องกันอย่างไร	
		กรณีบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ อาจตีความได้ว่าเป็นตัวร่วมตามร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. และกรมบัญชีกลางจะต้องขอรับใบอนุญาตด้วยหรือไม่	
		ใบอนุญาตการให้บริการตัวร่วมอาจมีความซ้ำซ้อนกับใบอนุญาตตาม พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ซึ่งสร้างภาระให้ผู้ประกอบการ	ความแตกต่างของการประกอบกิจการระบบตัวร่วมกับการขออนุญาตตาม พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 คือ เจตนารมณ์ในการบังคับใช้ กล่าวคือ พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 เป็นกฎหมายทั่วไปที่ควบคุมระบบการชำระเงินทั้งหมด แต่กรณีการขออนุญาตการประกอบกิจการระบบตัวร่วมนั้น เป็นการกำกับดูแลในด้านการขนส่งเป็นหลัก รวมถึงการกำกับดูแลในด้านอัตราค่าโดยสารร่วม รวมถึงการจัดส่งข้อมูลการเดินทางซึ่งอำนาจตาม พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ไม่สามารถกระทำได้

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
4. ท่านเห็นว่าการใช้ระบบอนุญาต สำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม มีความเหมาะสมหรือไม่ (ต่อ)		กรณีมาตรา 15 วรรคสอง (2) ที่มีการกำหนดถึงใบอนุญาต การให้บริการตัวร่วมนั้น ทำให้ตีความได้ว่า การให้บริการตัวร่วม จะจำกัดอยู่เพียง การจำหน่ายบัตร การเติมเงิน การเปลี่ยนบัตร การคืนเงิน และ การจัดการรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วม เท่านั้น นอกจากนี้ การกำหนดเพียงให้ผู้ที่ได้ใบอนุญาตเท่านั้น ที่มีสิทธิจำหน่าย เติมนเงิน และคืนเงินได้ อาจจะมีผลให้ผู้ใช้งานมีความยากลำบากในการเข้าถึงตัวร่วมได้	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
		กรณีมาตรา 15 วรรคสอง (3) ที่มีการกำหนดว่าใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมแบบที่สาม คือใบอนุญาตประกอบกิจการ “อื่นใด” ตามที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมประกาศกำหนด ควรมีการกำหนดขอบข่ายให้ชัดเจน	สนช. รับพิจารณาประเด็นมาตรา 15 (3) โดยปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดให้มีความชัดเจนตามความเหมาะสม
5. ท่านเห็นว่าการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาต ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความ เหมาะสมหรือไม่ อย่างไร	- เหมาะสม 6 - ไม่เหมาะสม 6 - ไม่ระบุความเห็น 1	ไม่เห็นด้วยกับของมาตรา 16 (1) ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นอยู่ร่วมกันเกินกึ่งหนึ่ง โดยเห็นว่าข้อกำหนดดังกล่าวเป็นช่องทางเพิ่มอิทธิพลของผู้ให้บริการขนส่งในระบบตัวร่วม และการไม่มีข้อกำหนดดังกล่าวน่าจะเพิ่มโอกาสผู้ประกอบการที่มีศักยภาพเข้ามาเปิดให้บริการ	สนช. รับพิจารณาประเด็นมาตรา 16 (1) โดยปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเหมาะสมต่อไป
		การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องมีผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นร่วมกันรวมเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียน อาจเป็นการปิดกั้นผู้สนใจที่จะได้ลงทุนประกอบกิจการตัวร่วม	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
		เนื่องจาก "การประกอบกิจการระบบตัวร่วม" มีทั้งประเภท “การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” และ “การให้บริการตัวร่วม” จึงควรกำหนดแยกคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของทั้งสองประเภทให้ชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
		มาตรา 16 (1) จะทำให้เกิดปัญหากับผู้ออกบัตรหรือผู้ให้บริการเติมเงินรายใหม่ เจื่อนใจดังกล่าวควรหมายถึงเฉพาะกรณีใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” เท่านั้น	สนช. รับพิจารณาประเด็นมาตรา 16 (1) โดยปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเหมาะสมต่อไป
		ยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับการประกอบกิจการระบบตัวร่วม โดยหน่วยงานรัฐ	กิจการขนส่งสาธารณะใดๆ ไม่ว่าดำเนินการโดยภาครัฐหรือเอกชนย่อมต้องต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เดียวกัน

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
5. ท่านเห็นว่าการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาต ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความ เหมาะสมหรือไม่ อย่างไร (ต่อ)		อายุของใบอนุญาต ตามมาตรา 17 (ไม่เกิน 10 ปี) น้อยกว่าอายุของใบอนุญาตตามร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. ควรพิจารณาให้สอดคล้องกัน	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม การกำหนดอายุของใบอนุญาตนั้น ร่างกฎหมายกำหนดเพียงอายุขั้นสูง แต่ในการกำหนดจะต้องพิจารณาตามความเหมาะสมของแต่ละกรณีต่อไป
		- เจตนารมณ์ของมาตรา 16 ว่าด้วยคุณสมบัติของบริษัทที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วมนั้นยังขาดความชัดเจนและอาจมีผลกระทบในทางปฏิบัติ ดังนี้ - มาตรา 16 (1) ขาดความชัดเจนในส่วนของเหตุผลว่าเพราะเหตุใดบริษัทที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วมจะต้องมีบริษัทผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นเกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นทั้งหมดด้วย ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้ให้บริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ในปัจจุบันที่มีความสามารถในการให้บริการตัวร่วม อาจไม่สามารถขอใบอนุญาตประกอบกิจการให้ถูกต้องได้ เนื่องจากขาดคุณสมบัติเนื่องจากไม่ได้มีผู้ถือหุ้นเป็นผู้ให้บริการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจดังกล่าวอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ หากผู้ให้บริการขนส่งมีความประสงค์ที่จะประกอบกิจการตัวร่วมด้วยตนเอง ก็ยังไม่มีคุณสมบัติที่เข้าข่ายขอเป็นผู้ประกอบการได้อีกด้วย เนื่องจากผู้ถือหุ้นเกินกึ่งหนึ่งของผู้ให้บริการขนส่งไม่มีโอกาสเป็นผู้ให้บริการขนส่ง - มาตรา 16 (3) มีลักษณะของข้อกำหนดที่กว้าง ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาการตีความ เช่น “ข้อบังคับ” หมายถึงเฉพาะข้อบังคับของบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือข้อตกลงในลักษณะอื่นใด หรือคำว่า “กรรมการบริหารส่วนใหญ่” หมายถึง กรรมการบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ทั้งหมด ซึ่งอาจไม่มีอำนาจบริหารหรือเฉพาะกรรมการที่เป็นผู้บริหาร รวมถึงกรณีของ “อำนาจในการบริหารจัดการบริษัท” มีขอบเขตเพียงใด เนื่องจากบางบริษัท อาจมีคนต่างด้าวส่วนใหญ่เป็นผู้บริหาร โดยไม่ได้เป็นกรรมการหรือเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทแต่อย่างใด	สนช. รับพิจารณาประเด็นมาตรา 16 (1) และ 16 (3) โดยปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเหมาะสมต่อไป

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
6. ท่านเห็นว่าอำนาจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในการเรียกเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารจากผู้ประกอบการมีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 8 • ไม่เหมาะสม 4 • ไม่ระบุความเห็น 1	• การเรียกเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารเพื่อวัตถุประสงค์ใด และมีวิธีการในการรักษาข้อมูลเพียงใด ยังไม่ชัดเจน	• สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว โดยคำนึงกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย ทั้งนี้ ข้อมูลที่ สนข. หรือคณะกรรมการร้องขอ (เช่น ข้อมูลการเดินทาง) จะหลีกเลี่ยงการใช้งานข้อมูลส่วนบุคคล
		• ควรกำหนดเพดานค่าปรับสูงสุดไว้ในมาตรา 46 ด้วย	• บทกำหนดโทษแต่ละมาตรามีการกำหนดอัตราโทษไว้แล้ว
		• ควรระบุให้ชัดเจนว่า "ข้อมูลส่วนบุคคลอื่นๆ" คืออะไร	• สนข. รับพิจารณาประเด็นดังกล่าว ทั้งนี้การจัดเก็บข้อมูลการเดินทาง ไม่ฝ่าฝืนตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล [การประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลทำได้โดยไม่ต้องขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลหากเข้าฐานการประมวลผลตามมาตรา 24 (1) ถึง (6) ดังนั้น การส่งข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการหากเป็นไปเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งผู้โดยสารและการคำนวณอัตราค่าโดยสารย่อมสามารถทำได้โดยไม่ต้องขอความยินยอม โดยอาศัยฐานการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญาตามมาตรา 24(3)]
		• ควรพิจารณาว่าสอดคล้องหรือขัดแย้งกับ พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 หรือไม่	
7. ท่านเห็นว่าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่	• เหมาะสม 4 • ไม่เหมาะสม 7 • ไม่ระบุความเห็น 2	• ไม่จำเป็นต้องมีกองทุนก็สามารถดำเนินการได้	• การจัดตั้งกองทุน มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ (1) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล (2) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม
		• เพิ่มหัวข้อ ด้านการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค ตามสิทธิขั้นพื้นฐานตามรัฐธรรมนูญไทย	• หลักการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคเป็นหลักกฎหมายทั่วไปที่หน่วยงานของรัฐต้องปฏิบัติตามอยู่แล้ว

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
7. ท่านเห็นว่าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่ (ต่อ)		จะส่งเสริม และอุดหนุนประชาชนผู้ให้บริการอย่างไร จะทำให้ประชาชนสะดวกอย่างไร ควรพิจารณาอัตราค่าโดยสารมากกว่า	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
		การสนับสนุนทางการเงินแก่ผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม นอกจากดำเนินการผ่านกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมแล้ว ยังอาจดำเนินการโดยใช้เงินของหน่วยงานรัฐเจ้าของสัมปทาน หรือเงินงบประมาณโดยตรงได้อีกด้วย	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
		ควรตรวจสอบว่าวัตถุประสงค์ตามมาตรา 29 ขัดแย้งกับ มาตรา 33 หรือไม่	เห็นว่าวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนนั้นมี ความสอดคล้องกับการใช้จ่ายเงินกองทุนแล้ว
		กองทุนควรมีบทบาทในภาพใหญ่มากกว่า เช่น กองทุนส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน ที่ควรส่งเสริมทั้งระบบ ไม่ใช่แค่ตั้งมาเพื่อวัตถุประสงค์ที่กำหนดมา	วัตถุประสงค์ที่กำหนดเป็นกรอบอำนาจเบื้องต้นที่ใช้สำหรับการบริหารจัดการเงินกองทุน อย่างไรก็ตาม สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา โดยปรับปรุงและเพิ่มเติม รายละเอียดตามความเหมาะสม
8. ท่านเห็นว่าแหล่งที่มาของเงินกองทุนมีความชัดเจนและเหมาะสมหรือไม่อย่างไร	- เหมาะสม 5 - ไม่เหมาะสม 6 - ไม่ระบุความเห็น 2	เสนอเพิ่ม ในส่วนของผู้ให้บริการขนส่ง มีสัดส่วนร่วมเงินกองทุนเบื้องต้น	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา
		มาตรา 30 (5) และมาตรา 32 ซึ่งกำหนดให้ "ผู้ให้บริการขนส่งนำส่งเงินเข้ากองทุน" อาจไม่เป็นธรรม เนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งต้องเสียค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมให้กับผู้รับใบอนุญาตในอีกทางหนึ่งด้วย (ควรกำหนดให้เฉพาะผู้รับใบอนุญาตที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุน)	สนข. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม รายละเอียดการดำเนินการทั้งหมดจะประกาศต่อไปในอนาคต
		ควรกำหนดให้ชัดเจนว่า “รายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม” ตามมาตรา 32 หมายถึงรายได้ประเภทใดบ้าง	

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
9. ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ของการจ่าย เงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่	- เหมาะสม 4 - ไม่เหมาะสม 7 - ไม่ระบุความเห็น 2	ควรขยายความในมาตรา 33 (1) ให้ครอบคลุมเงินสนับสนุน การดำเนินการระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง ในกรณีที่การปรับ อัตราค่าโดยสารร่วมไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์วิธีการและ ระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุน มาตรา 33 (2) การสนับสนุนเงินในการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์ บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ อาจเป็นการเลือกปฏิบัติ หรือทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการ แข่งขันกับผู้รับใบอนุญาตรายอื่น	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม สนช. ยังยืนยันหลักการสำคัญตามร่างกฎหมายเดิม
		ควรตรวจสอบว่าวัตถุประสงค์ตามมาตรา 33 ขัดแย้งกับมาตรา 29 หรือไม่	เห็นว่าวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนนั้นมีความสอดคล้องกับการใช้จ่ายเงินกองทุนแล้ว
10. ท่านเห็นว่าการกำหนดบทเฉพาะกาล ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมไม่ สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารที่ใช้อยู่ เดิม โดยเฉพาะกรณีที่สัญญาสัมปทาน กำหนดไว้ มีความเหมาะสมหรือไม่	- เหมาะสม 7 - ไม่เหมาะสม 4 - ไม่ระบุความเห็น 2	ควรปรับระยะเวลาเป็นให้แล้วเสร็จภายใน 120 วัน (3 เดือน) น่าจะเพียงพอ	ระยะเวลาในการดำเนินการเหมาะสมแล้ว อย่างไรก็ตาม หากบริษัทดังกล่าวไม่สามารถดำเนินการขอรับใบอนุญาต ภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้ดำเนินการขออนุญาต ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขภายใต้พระราชบัญญัตินี้ได้ต่อไป
		มาตรา 58 อาจไม่สามารถปฏิบัติได้ เนื่องจากการแก้ไขสัญญา สัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน ในประเด็นที่ เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารอาจกระทบต่อสาระสำคัญของสัญญาฯ และมีขั้นตอนในการดำเนินการแก้ไขหลายขั้นตอน	หากเจรจากับคู่สัญญาไม่สำเร็จ หรือแล้วเสร็จไม่ทัน ภายในเวลา ภาครัฐมีทางเลือกของนโยบายได้ 2 กรณี (1) ปลดให้เป็นไปตามสัญญาสัมปทานเดิม (2) รัฐใช้กองทุนสนับสนุนส่วนต่างค่าโดยสาร
		มาตรา 57 กำหนดบทเฉพาะกาลเฉพาะในส่วนของบริษัท ทั้งนี้ ควรกำหนดบทเฉพาะกาลสำหรับหน่วยงานของรัฐด้วย เช่นเดียวกับ ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ.	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา โดยเพิ่มกลไก การรายงานผลการดำเนินการต่อคณะรัฐมนตรีขึ้นมา
		มาตรา 58 ไม่มีความชัดเจนว่า ถ้าการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญา สัมปทานไม่แล้วเสร็จภายใน 180 วัน จะมีผลอย่างไร	หากเจรจากับคู่สัญญาไม่สำเร็จ หรือแล้วเสร็จไม่ทัน ภายในเวลา ภาครัฐมีทางเลือกของนโยบายได้ 2 กรณี (1) ปลดให้เป็นไปตามสัญญาสัมปทานเดิม (2) รัฐใช้กองทุนสนับสนุนส่วนต่างค่าโดยสาร

ตารางที่ 3 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
11. ประเด็นอื่นๆ	-	กรณีมาตรา 53 นั้น เนื่องจากการพิจารณาว่าบริษัทใดเป็นผู้ประกอบกิจการตัวร่วม อาจไม่สามารถทำได้ทันทีที่ พ.ร.บ. นี้ บังคับใช้ เนื่องจากต้องอาศัยรายละเอียดที่จะกำหนดในกฎหมายลำดับรองของ พ.ร.บ. นี้ ตัวอย่างเช่น รฟม. และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถือเป็นผู้ประกอบกิจการตัวร่วมตามนัยของ พ.ร.บ. นี้หรือไม่ ด้วยปัจจุบัน รฟม. และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ประกอบกิจการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ที่มีการจัดเก็บค่าโดยสารร่วมกัน และมีศูนย์จัดการรายได้ร่วมกัน ดังนั้น จึงควรมีการปรับบทเฉพาะกาลในมาตรานี้ให้ชัดเจน	สนช. รับประเด็นดังกล่าวไว้พิจารณา

3.3 สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2

การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 ผ่านเว็บไซต์ <https://law.go.th> ระหว่างวันจันทร์ที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2566 ถึงวันศุกร์ที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2566 เป็นระยะเวลา 19 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นจำนวน 4 ท่าน สามารถสรุปความเห็นได้ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
1. ท่านเห็นว่าองค์ประกอบ ของคณะกรรมการนโยบาย ระบบตัวร่วมเหมาะสม หรือไม่	• เหมาะสม 3 • ไม่เหมาะสม 1	• เห็นด้วยข้อความตามมาตรา 5 (3) ในการกำหนดให้ประธานสภาองค์กร ของผู้บริโภคเป็นคณะกรรมการโดยตำแหน่ง และขอเสนอความเห็นและแก้ไข เพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 5 (3) โดยขอให้พิจารณาการกำหนดโครงสร้าง คณะกรรมการนโยบายตัวร่วมควรคำนึงถึงสัดส่วนโครงสร้างหรือองค์ประกอบ ของคณะกรรมการจากผู้แทนส่วนราชการ ผู้แทนองค์กรผู้บริโภค และผู้แทน นักวิชาการในสัดส่วนที่เท่ากันเพื่อให้เกิดการถ่วงดุลการบริหารที่เหมาะสม และ มาตรา 5 (4) ขอให้เพิ่มความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการคุ้มครอง ผู้บริโภคเข้าเป็นคุณสมบัติเฉพาะของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่รัฐมนตรีแต่งตั้ง เพิ่มเติม	• องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม อาจพิจารณาแบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ (1) ผู้แทนจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น กระทรวง คมนาคม กระทรวงมหาดไทย กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางราง (2) ผู้แทนจากหน่วยงานของรัฐที่เป็นหน่วยงานกลาง เช่น กระทรวงการคลัง สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ คณะกรรมการ คุ้มครองผู้บริโภค (3) ผู้แทนจากองค์กรอิสระ ได้แก่ สภาองค์กรของผู้บริโภค และ (4) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ดังนั้น แม้จะมีผู้แทนจากหน่วยงานของรัฐ หลายคน แต่ก็เห็นหน่วยงานของรัฐที่มีบทบาทในการกำกับดูแลการดำเนินการ ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมให้สอดคล้องกับแผนและนโยบายของ ประเทศ รวมถึงการคุ้มครองผู้บริโภคโดยรวมกับกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่มาจาก นักวิชาการ หรือผู้เชี่ยวชาญ จึงเห็นว่าองค์ประกอบมีความเหมาะสมแล้ว และ สำหรับการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือ ประสบการณ์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภคนั้น สามารถพิจารณาแต่งตั้งจากผู้ที่มี ความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อ ระบบตัวร่วมได้

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
1. ท่านเห็นว่าองค์ประกอบ ของคณะกรรมการนโยบาย ระบบตัวร่วมเหมาะสม หรือไม่ (ต่อ)		สนช. แนใจหรือไม่ว่าจำเป็นต้องมีกฎหมายฉบับนี้ Contactless Payment ช่วยให้จ่ายเงินสะดวก ไม่จำเป็นต้องมีตัวร่วมใดๆ ไม่จำเป็นต้องมีการส่งเสริมมาตรฐานทางเทคโนโลยี ไม่จำเป็นต้องมีคณะกรรมการ และกองทุนใดๆ	ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันมีความจำเป็นการตราพระราชบัญญัติ เพื่อจัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลาง รวมถึงให้อำนาจอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม และให้มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมสามารถเกิดได้โดยเร็ว และสามารถอุดหนุนค่าเดินทางของประชาชน
		อาจพิจารณาผู้แทนธนาคารแห่งประเทศไทยด้วยหรือไม่ เพราะมีกรณีที่ต้องดำเนินการหักเงิน จ่ายเงิน หรือเกี่ยวข้องกับระบบการเงินด้วย	ธนาคารแห่งประเทศไทยมีหนังสือที่ ธปท.ผกม. (02) 111/2565 เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยให้ความเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ว่าการ ธปท. เป็นคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) อาจขัดหรือแย้งกับบทบาทหน้าที่ของ ธปท. ในการกำกับดูแลระบบหรือบริการชำระเงินภายใต้การกำกับตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 เนื่องจากบริษัทที่ประกอบกิจการตัวร่วมอาจเข้าข่ายต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจภายใต้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวด้วย จึงเห็นว่าไม่ควรกำหนดให้ผู้ว่าการ ธปท. เป็นกรรมการโดยตำแหน่งใน คนต.

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
2. ท่านเห็นว่าอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 2 • ไม่เหมาะสม 2	• เสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 9 (2) ใหม่ เป็น (2) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อบริการอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง ตลอดจนมาตรการชดเชยเยียวยาแก่ผู้ให้บริการระบบขนส่ง	• ในส่วนของการสร้างความเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง ตลอดจนมาตรการชดเชยเยียวยาแก่ผู้ให้บริการระบบขนส่งนั้น จะสอดคล้องกับมาตรา 9 (4) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนระบบตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ให้บริการการขนส่งสาธารณะ
		• เสนอข้อคิดเห็นและแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 9 (5) ใหม่ เป็นอำนาจหน้าที่คณะกรรมการควรกำหนดขอบเขตของอำนาจเฉพาะหน่วยงานที่กำกับ การกำหนดให้รวมถึงหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องนอกจากหน่วยงานที่กำกับ จะเป็นการใช้อำนาจเกินขอบเขต จึงเสนอให้ตัดข้อความ “หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง” และขอให้เพิ่มข้อความ “หรือการคำนวณโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม”	• มาตรา 9 (5) เป็นกรณีที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมสามารถมอบหมายให้ สนข. หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์เพื่อเป็นประโยชน์แก่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมในการพิจารณากำหนดนโยบายหรือการพัฒนาระบบตัวร่วมเท่านั้น นอกจากนี้ ในส่วนของการคำนวณโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมนั้น ตามมาตรา 14 (3) กำหนดให้ สนข. มีหน้าที่ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่งอยู่แล้ว
		• ไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายฉบับนี้เสียด้วยซ้ำ โดย สนข. ไม่ได้นำเสนอข้อมูลเชิงประจักษ์ว่าเพราะเหตุใด ต้องมีกลไกที่ออกเป็นพระราชบัญญัติ	• ภายได้สถานการณ์ปัจจุบันมีความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ เพื่อจัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลาง รวมถึงให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม และให้มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมสามารถเกิดได้โดยเร็ว และสามารถอุดหนุนค่าเดินทางของประชาชน
		• ควรมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการประเมินและตรวจสอบการใช้ระบบตัวร่วมเพื่อนำมาวิเคราะห์และนำมาปรับปรุงได้ในอนาคต	• กำหนดให้ สนข. เป็นหน่วยงานกำกับดูแลมีหน้าที่ตามมาตรา 14 (5) และ 14 (6) ในการกำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม รวมถึงกำกับดูแล ติดตาม และประเมินผล การบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และแก้ไขปัญหาดังต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อคณะกรรมการ

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
3. ท่านเห็นว่าบทบาทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบตัวร่วมมีความครอบคลุมเพียงพอหรือไม่	• ครอบคลุมแล้ว 2 • ยังไม่ครอบคลุม 2	• เสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 14 (1) เป็น (1) จัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม ต่อคณะกรรมการ เนื่องจากการจัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมมีความสำคัญต่อบทบาทหน้าที่ของสำนักงาน ประกอบกับเพื่อให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ตาม (3) ที่มีหน้าที่ในการศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่ง	• สนข. มีหน้าที่ตามมาตรา 14 (3) ในการศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่ง ซึ่งในการเสนอโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่งสามารถดำเนินการได้ภายใต้มาตรา 14 (1) แล้ว
4. ท่านเห็นว่าการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องนำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมไปใช้บังคับ เมื่อมีการทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงานหรือสัญญาร่วมลงทุนที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 3 • ไม่เหมาะสม 1	-	-

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
5. ท่านเห็นว่าการกำหนดให้ การขอรับใบอนุญาต ประกอบกิจการระบบ ตัวร่วมเป็นไปโดยความ สมัครใจของผู้ประกอบ กิจการ ซึ่งหากไม่ได้รับ ใบอนุญาตฯ จะส่งผลให้ไม่ มีสิทธิได้รับการสนับสนุน จากกองทุนส่งเสริมระบบ ตัวร่วมแต่จะไม่มีโทษบังคับ มีความเหมาะสมหรือไม่ และการกำหนดประเภทของ ใบอนุญาตประกอบกิจการ ระบบตัวร่วมเป็น 3 ประเภทนั้น มีความ ครอบคลุมแล้วหรือไม่	• เหมาะสม 2 • ไม่เหมาะสม 2	• ถ้าการออกกฎหมายแล้วไม่ได้บังคับใช้ก็จะมีผลในทางปฏิบัติ และจะทำให้กฎหมายไม่มีสภาพบังคับ และย่อมไม่สามารถทำให้บรรลุเป้าหมายวัตถุประสงค์การร่างกฎหมายฉบับนี้ได้ ดังนั้น กฎหมายฉบับนี้ถ้าจะเป็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะก็ควรบังคับให้กับผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการทุกรายต้องปฏิบัติตามไม่มีการสมัครใจ	• ร่างพระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติที่มีสภาพบังคับต่อผู้ให้บริการระบบตัวร่วมในมาตรา 17 กล่าวคือ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วมหรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติ ทั้งนี้ หากประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน 2 ล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละ 20,000 บาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่
		• สนข. ไม่ควรเป็นผู้ออกใบอนุญาตระบบ Payment ใบอนุญาตนี้เข้าซ้อนกับอำนาจของธนาคารแห่งประเทศไทย	• เจตนารมณ์ของใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมตามร่างพระราชบัญญัตินี้ มีเพื่อกำกับดูแลทั้งในด้านการประกอบกิจการและด้านมาตรฐานของผู้ขอรับใบอนุญาต ซึ่งจะมีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบโดยเฉพาะตามมาตรา 24 เช่น การประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกัน และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้ และการรวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่ สนข. ร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อ สนข. เพื่อประโยชน์ในด้านการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งแยกกับการกำกับดูแลของธนาคารแห่งประเทศไทยที่เป็นเรื่องการประกอบธุรกิจ e-Payment ตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ซึ่งมุ่งเน้นการกำกับดูแลระบบการชำระเงินให้มีความเป็นเอกภาพ

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
6. ท่านเห็นว่าการกำหนดให้ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษา การให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการ เสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความ เสียหายต่อสาธารณชน ให้ตราพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้การประกอบ กิจการขนส่งสาธารณะใด เป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบ ตัวร่วมและต้องได้รับ ใบอนุญาตฯ มีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 2 • ไม่เหมาะสม 2	• ข้อเสนอให้มีการแก้ไขข้อความ "....การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทุกกลุ่ม ในช่องทางต่างๆ ที่ประชาชนเข้าถึงสะดวกและไม่เป็นการสร้างภาระให้กับ ประชาชน..."	• ร่างพระราชบัญญัติกำหนดให้ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาต้องจัดให้มีการ เจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะถูก บังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา ซึ่งในการดำเนินการรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชนนั้นย่อมเป็นไปตามหลักการ คือ เข้าถึงสะดวกและ ไม่เป็นการสร้างภาระให้กับประชาชนอยู่แล้ว
		• สนข. ไม่ได้แสดงข้อมูลว่าความเสียหายต่อสาธารณชนในเรื่องใด หรือเสริมสร้างระบบตัวร่วมอย่างไร	• มาตรา 17 มีเจตนารมณ์เพื่อรองรับกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับสัมปทาน อยู่ในปัจจุบัน ไม่ประสงค์จะเข้าร่วมระบบตัวร่วมตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งการเข้าไม่ร่วมดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเกิด ความเสียหายต่อสาธารณชน หรือในกรณีที่ภาครัฐต้องการเสริมสร้างระบบ ตัวร่วมให้มีประสิทธิภาพ หากเห็นว่าโครงการใดจะต้องเข้าร่วมระบบตัวร่วม ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็น กิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
7. ท่านเห็นว่าการกำหนด หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต ประกอบกิจการระบบ ตัวร่วมตาม ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 2 • ไม่เหมาะสม 2	• เสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 24 (1) (3) (4) และ (6) ดังนี้ (1) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามที่สำนักงานกำหนด เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้ (3) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่สำนักงานร้องขอ มีระบบจัดเก็บข้อมูลและรักษาข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด (4) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ให้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม และดำเนินการแก้ไข ปรับปรุง ขาดเซี่ยเยียวยา ผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม พร้อมรายงานต่อสำนักงานภายในระยะเวลาที่กำหนด และต้องกำหนดให้มีช่องทางการรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่สะดวกและเข้าถึงง่าย (6) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัตินี้ หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือมติของคณะกรรมการ	• รับทราบความเห็น
		• ถ้า สนข. ไม่พยายามมีบทบาทออกใบอนุญาตและดูแลระบบตัวร่วม เราก็ไม่จำเป็นต้องตั้งกองทุน สนข. ควรหารือกับ ธปท. เรื่องระบบ Contactless Payment เพื่อนำมาใช้งานจะสร้างต้นทุนแก่รัฐต่ำกว่า และสร้างความเสี่ยงแก่เจ้าหน้าที่ของ สนข. ในการต้องอนุญาตน้อยกว่าเช่นกัน	• เนื่องด้วยเจตนารมณ์ในการกำกับดูแลเรื่องระบบการชำระเงิน กับระบบตัวร่วม มีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะในประเด็นการได้มาซึ่งข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วมและข้อมูลการเดินทาง เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนนโยบายด้านการขนส่งสาธารณะ รวมถึงมีความเกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม จึงจำเป็นต้องมีการกำกับดูแลเป็นการเฉพาะ

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
8. ท่านเห็นว่าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่	● จำเป็น 2 ● ไม่จำเป็น 2	● เสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 29 (1) และขอยกเลิก (3) ดังนี้ – (1) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถเข้าถึงและใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวกบนพื้นฐานที่เท่าเทียมกัน โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุผลและเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม – ขอยกเลิก (3) เนื่องจากคุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 18 (3) “...กำหนดให้มีฐานะทางการเงินและการดำเนินงานที่มั่นคง...” ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องระบุ (3) ไว้ในมาตรานี้ ประกอบกับการพัฒนาระบบการให้บริการเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมซึ่งย่อมได้รับกำไรจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วมอยู่แล้ว	● รับทราบความเห็น
		● มีต้นทุนดูแลกองทุน แต่มี marginal benefit ต่อระบบการชำระเงินน้อยและมีประสิทธิภาพต่ำกว่าระบบการจ่ายเงินมืออาชีพ	● กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินการพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ซึ่งในกรณีที่ระบบตัวร่วมของประเทศไทยมีความสมบูรณ์แล้ว สามารถยุบเลิกกองทุนได้เมื่อหมดความจำเป็น
9. ท่านเห็นว่าแหล่งที่มาของเงินกองทุนมีความชัดเจนและเหมาะสมหรือไม่อย่างไร	● ชัดเจน 3 ● ไม่ชัดเจน 1	-	-

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
10. ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ของการใช้จ่ายเงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่	• ชัดเจน 2 • ไม่ชัดเจน 2	• เสนอขอให้ยกเลิกมาตรา 32 (5) และแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 32 (6) ดังนี้ (6) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม ที่ครอบคลุมถึงการเข้าถึงและการใช้งานของผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมทุกกลุ่ม	• เนื่องด้วยร่างพระราชบัญญัตินี้ต้องการสนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบตัวร่วมได้โดยง่าย จึงกำหนดให้สามารถนำเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมให้ผู้รับใบอนุญาตกั๊ยมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วมได้ และสำหรับข้อเสนอในมาตรา 32 (6) เห็นว่า เป็นส่วนขยายความซึ่งเป็นหลักการโดยทั่วไปอยู่แล้ว ที่จะต้องครอบคลุมถึงการเข้าถึงและการใช้งานของผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม
11. ท่านเห็นว่าการกำหนดอัตราโทษปรับทางปกครองสำหรับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา มีความเหมาะสมหรือไม่	• เหมาะสม 2 • ไม่เหมาะสม 2	• เสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมข้อความตามมาตรา 40 เป็น “...ระวางโทษปรับทางปกครองตั้งแต่ห้าแสนบาทแต่ไม่เกินสองล้านบาทและปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่...”	• รับทราบความเห็น แต่ สนข. พิจารณาแล้วเห็นว่าการกำหนดอัตราโทษปรับทางปกครองตามมาตรา 40 มีความเหมาะสมแล้ว โดยอัตราโทษทางปกครองไม่เกินสองล้านบาท เทียบเคียงกับอัตราโทษตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มาตรา 143 และสำหรับโทษปรับรายวันนั้นเทียบเคียงกับอัตราโทษตามพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 มาตรา 133
		• โทษใดๆ มีต้นทุนในการบังคับใช้และเสียเวลาเจ้าหน้าที่ สนข. ในการดำเนินการ	• การกำหนดโทษปรับทางปกครองตามมาตรา 40 มีความจำเป็นเพื่อบังคับให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
12. ประเด็นอื่นๆ		เนื่องจากสภาองค์กรของผู้บริโภคในฐานะผู้แทนผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติการจัดตั้งสภาองค์กรของผู้บริโภคมีความประสงค์จะร่วมให้ข้อมูลการรับฟังความคิดเห็นเป็นรายมาตราแบบเป็นทางการร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แต่เนื่องจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นครั้งนี้มีช่องทางการรับฟังและระยะเวลาที่จำกัด ทำให้ประชาชนจำนวนมากที่สนใจยังไม่ทราบถึงการรับฟังความคิดเห็นที่สำคัญนี้ ประกอบกับร่างพระราชบัญญัติฯ มีรายละเอียดและเนื้อหาสำคัญหลายมาตราที่อาจส่งผลกระทบต่อการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมและเป็นของผู้บริโภค จึงขอให้ สนข. จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ร่วมกับสภาองค์กรของผู้บริโภคและเครือข่ายผู้บริโภคทั่วประเทศ และประชาชนที่สนใจ เพื่อรวบรวมความคิดเห็นนำไปประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 ทั้งนี้ สภาองค์กรของผู้บริโภคจะมีหนังสือถึง สนข. เพื่อขอให้พิจารณาดำเนินการนี้โดยเร็ว	รับทราบ

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
12. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)		สนช. ควรนำเสนอกรณีศึกษาในต่างประเทศ และเปรียบเทียบแนวทางการดำเนินการอื่นเปรียบเทียบกับกรจำเป็นต้องร่างกฎหมายฉบับนี้ ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้เกิดขึ้นมาด้วยแนวคิดที่ค่อนข้างล้าสมัยที่ว่า รัฐจำเป็นต้องเป็นผู้อนุญาตและดูแลระบบตั๋วร่วม ทั้งที่ในต่างประเทศมีการเปิดใช้ contactless payment กฎหมายฉบับนี้สร้างต้นทุนแก่รัฐโดยไม่จำเป็น และสร้างความเสี่ยงแก่เจ้าหน้าที่ที่จะต้องบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ ผู้ใช้บริการยังไม่อาจแน่ใจว่าระบบของ สนช. จะมีประสิทธิภาพหรือไม่	- จากการศึกษารูปแบบการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในต่างประเทศ พบว่ามีตัวอย่างการดำเนินการ ได้แก่ - สิงคโปร์ มีการกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตสำหรับการประกอบกิจการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยพิจารณาจาก Public Transport Council Act ที่มีสาระสำคัญในการจัดตั้ง Public Transport Council มีหน้าที่ในการกำหนดหรืออนุมัตินโยบายค่าโดยสาร และอัตราค่าโดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการบูรณาการค่าโดยสารร่วมระหว่างรถโดยสารสาธารณะและรถไฟ และมีอำนาจในการออก Ticket Payment Service License - เขตบริหารพิเศษฮ่องกง ใช้การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) สำหรับโครงการระบบตั๋วร่วม โดยใช้รูปแบบ Build-Own-Operate (BOO) คือ การให้เอกชนก่อสร้าง เป็นเจ้าของ และบริหารจัดการ ซึ่งเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะตามคุณสมบัติและมาตรฐานที่กำหนดโดยรัฐ และเอกชนเป็นเจ้าของและมีสิทธิในทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ โดยไม่ต้องโอนทรัพย์สินให้แก่รัฐ เอกชนจะเป็นผู้รับผิดชอบในด้านต่างๆ รวมถึงเป็นผู้รับความเสี่ยงทั้งหมด ทั้งนี้ รัฐจะยังกำกับดูแลด้านมาตรฐานในการให้บริการสาธารณะของเอกชน

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
12. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)			- เกาหลีใต้ มีกฎหมาย Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport เพื่อให้การบริหารจัดการโดยสารอัจฉริยะของเกาหลีใต้มีการบูรณาการร่วมกันทั่วประเทศ โดยจะกำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทการเชื่อมต่อโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน (Master Plan) โดยเป็นหน้าที่ของ The Minister of Land, Infrastructure and Transport (MOLIT) รวมถึงกำหนดให้รัฐบาลท้องถิ่น (Local Government) ที่ประสงค์จัดทำระบบตัวร่วม ต้องจัดทำแผนการเชื่อมต่อสำหรับเขตภูมิภาคของตนที่สอดคล้องกับแผนแม่บทของประเทศ นอกจากนี้ MOLIT ยังมีหน้าที่ในการให้การรับรอง (Certification) อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของระบบตัวร่วม เพื่อสร้างความมั่นใจว่าอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้งานกับระบบตัวร่วมสามารถเชื่อมต่อกันได้ โดยจะมี Korea Institute of Construction and Transport Technology Evaluation and Planning ทำหน้าที่ทดสอบและประเมินผลอุปกรณ์ให้กับ MOLIT เพื่อออกใบรับรองต่อไป - จากตัวอย่างการข้างต้น สนข. จึงพิจารณาใช้รูปแบบการดำเนินการของสิงคโปร์ เนื่องจากสภาพปัญหาของไทยที่ปัจจุบันมีผู้ให้บริการขนส่งหลาย และมีข้อจำกัดจากเงื่อนไขภายใต้สัญญาสัมปทานที่มีอยู่ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีกฎหมายเพื่อบริหารจัดการในส่วนนี้ รวมถึงเพื่อให้มีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม - นอกจากนี้ สนข. จะเป็นเพียงผู้กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่เป็นมาตรฐานกลางซึ่งผู้ให้บริการระบบตัวร่วมนั้นจะต้องมีเท่านั้น เพื่อให้สามารถรองรับการชำระเงินผ่านตัวร่วมได้ร่วมกัน

ตารางที่ 4 สรุปความเห็นที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	สัดส่วน การแสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็น	คำชี้แจงและการนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย
12. ประเด็นอื่นๆ (ต่อ)		การนำระบบออกใบอนุญาตเพื่อให้เอกชนสามารถเข้าดำเนินการระบบตัวร่วมได้ อาจเป็นการพิจารณาถ่วงถ่วงจากภาครัฐแนวทางหนึ่ง แต่เมื่อเอกชนได้รับอนุญาตแล้ว อาจมีมาตรการที่กำหนดให้หน่วยงานเอกชน สามารถออกตัวร่วม เพื่อให้ประชาชนได้ใช้ตัวร่วมใบเดียวในหลายการคมนาคมร่วมกัน ซึ่งการบริหารจัดการอาจพิจารณาตัวอย่างจากบัตร Easy Card ของเขตปกครอง ไต้หวัน หรือบัตร IC Card ของประเทศญี่ปุ่น มาปรับใช้ให้เหมาะสมกับประเทศไทยได้	รับทราบความเห็น โดย สนช. พิจารณานำแนวทางการบริหารจัดการระบบ ตัวร่วมของสิงคโปร์มาใช้ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทและสภาพปัญหาของไทย ในปัจจุบัน

ภาคผนวก ผ 4

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

☒ กฎหมายใหม่

☐ แก้ไข/ปรับปรุง

☐ ยกเลิก

หน่วยงานของรัฐผู้เสนอร่างกฎหมาย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงคมนาคม

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

☒ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในเรื่อง

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ บนพื้นฐานแนวคิด “ปรับปัจจุบัน” โดยมุ่งเน้นการสร้างอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต เพื่อปูทางสู่อนาคตผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง

☒ สอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศในเรื่อง

ความสอดคล้องของการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ถือเป็นรากฐานที่สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศในเขตเมืองที่มีความรุนแรงเพิ่มขึ้นตามระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของเมือง เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานขนส่งมวลชน สิ่งอำนวยความสะดวก การอำนวยความสะดวก การกระตุ้นอุปสงค์ และสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

ส่วนที่ ๑

เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๑. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

๑.๑ ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารมีหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนเป็นผู้ให้บริการจำนวนหลายแห่ง ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละรายต่างมีระบบการบริหารจัดการที่แยกออกจากกัน ในการจัดเก็บค่าโดยสารหรือจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยใช้บัตรโดยสารหรือบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่เติมเงินได้และใช้ชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้บริการจำเป็นต้องมีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรือชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ให้บริการเกือบทุกราย ส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้บริการไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วและประหยัดจากการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีอยู่จำนวนมาก อีกทั้งต้องเสียเวลาหรือรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงถ้าต้องชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวทั้งหมดในการเดินทาง รวมทั้งก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรหรือการขนส่งที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก

๑.๒ เหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้

ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายและหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแล และบริหารจัดการระบบตัวร่วมเพื่อให้สามารถใช้เชื่อมต่อกันในระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงอำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม เพื่อให้เกิดระบบตัวร่วมที่มีมาตรฐานทางเทคนิคเดียวกัน และเพื่อให้เกิดการบังคับใช้อัตราค่าโดยสารร่วม อันจะเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ รวมถึงการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมขึ้น จึงจำเป็นต้องมีการตราพระราชบัญญัติ

๒. วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของการแทรกแซง

เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการและสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในการให้สิทธิประโยชน์และการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ผู้ใช้บัตรหรือตัวร่วม รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตัวร่วม ซึ่งใช้บัตรหรือตัวร่วมในการชำระค่าเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนผู้ให้บริการด้านการขนส่งหรือการจราจรต่าง ๆ นอกจากนี้ เพื่อจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมเพื่อวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึงเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

๓. การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร

ในการประชุม ครั้งที่ ๖-๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๙ เดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ คณะกรรมการจัดทำร่างกฎหมาย ได้มีมติให้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบและให้ข้อเสนอแนะก่อนดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๑๔ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

และให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการตามขั้นตอนของมาตรา ๗๗ ต่อไป สนข. จึงได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ของมาตรา ๗๗ โดยได้เชิญหน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งประชาชน สามารถร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อ ร่างพระราชบัญญัติ

อย่างไรก็ตาม สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ได้มีหนังสือ ที่ นร. ๐๕๐๓/๒๑๒๑๑๑ ลงวันที่ ๑๓ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ แจ้งว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ผู้ปฏิบัติราชการแทน นายกรัฐมนตรี พิจารณาและมีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักงาน สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ ธนาคารแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการ ตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรี (คณะพิเศษ) ไปพิจารณาทบทวน ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. อีกครั้ง

ทั้งนี้ สนข. ได้จัดทำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ขึ้นมาก่อน เพื่อให้มีกฎหมายและหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมได้โดยเร็ว ซึ่งปัจจุบันได้มีการประกาศใช้แล้ว

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหาอย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับ สังคมไทยหรือไม่ อย่างไร

จากการศึกษาแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนในต่างประเทศ ได้แก่ (๑) สาธารณรัฐสิงคโปร์ (สิงคโปร์) และ (๒) สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) (กรุงโซล) มีรายละเอียด ดังนี้

๑) สิงคโปร์

โครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมของสิงคโปร์ มีการกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตสำหรับการประกอบกิจการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยพิจารณาจาก Public Transport Council Act ที่มีสาระสำคัญในการจัดตั้ง “คณะกรรมการขนส่งสาธารณะ” (Public Transport Council) มีหน้าที่ในการกำหนดหรืออนุมัตินโยบายค่าโดยสาร และอัตราค่าโดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุน และส่งเสริมการบูรณาการค่าโดยสารร่วมระหว่างรถโดยสารสาธารณะและระบบราง รวมถึงมีอำนาจในการออกใบอนุญาตการให้บริการชำระค่าตั๋วการเดินทาง (Ticket Payment Service License) โดยหมายถึง การให้บริการดังต่อไปนี้

- (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) (เป็นรัฐวิสาหกิจ)
- (๒) บริษัท NETS เป็นผู้ให้บริการออกบัตร (เป็นบริษัทเอกชนที่ได้รับใบอนุญาต)
- (๓) บริษัท TransitLink เป็นผู้ให้บริการสำหรับการหักบัญชีธุรกรรมของตั๋วเดินทาง (CCH) เป็นบริษัทที่ถือหุ้นทั้งหมดโดย Land Transport Authority (LTA) (เป็นรัฐวิสาหกิจ)

โดยสรุป โครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมี Public Transport Council ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล และมีอำนาจในการออกใบอนุญาตการให้บริการชำระค่าตัวการเดินทาง โดยที่กฎหมายของสิงคโปร์ไม่ได้กำหนดลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาตไว้ จึงสามารถดำเนินการได้ทั้งรูปแบบบริษัทเอกชน และบริษัทที่เป็นรัฐวิสาหกิจ

๒) สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) (กรุงโซล)

มี Seoul Metropolitan Government เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนโครงการระบบตัวร่วมในกรุงโซล โดยใช้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) เช่นกัน โดยบริษัทที่ได้รับสัมปทานได้แก่ บริษัท T-money Co., Ltd. เป็นผู้ดำเนินการระบบตัวร่วม และเป็นผู้บริหารจัดการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) โดยบริษัท T-money Co., Ltd. มีการถือหุ้นโดย Seoul Metropolitan Government (หน่วยงานภาครัฐ) ร้อยละ ๓๖.๑๖ ซึ่งเป็นสัดส่วนการถือหุ้นที่มากที่สุด รองลงมา คือ บริษัท LG CNS ร้อยละ ๓๒.๙๑

อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการระบบตัวร่วมในเกาหลีใต้มีโครงการแยกต่างหากจากกันตามเขตพื้นที่ ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการบัตรโดยสารอัจฉริยะของเกาหลีใต้มีการบูรณาการร่วมกันทั้งประเทศ เกาหลีใต้จึงได้ตรากฎหมาย Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport ซึ่งมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม คือ การกำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทการเชื่อมต่อบัตรโดยสารอัจฉริยะร่วมกัน โดยเป็นหน้าที่ของ The Minister of Land, Infrastructure and Transport (MOLIT)^๑ รวมถึงกำหนดให้รัฐบาลท้องถิ่น (Local Government) ที่ประสงค์จัดทำระบบตัวร่วมต้องจัดทำแผนการเชื่อมต่อสำหรับเขตภูมิภาคของตนที่สอดคล้องกับแผนแม่บทของประเทศ

นอกจากนี้ MOLIT ยังมีหน้าที่ในการให้การรับรอง (Certification) อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของระบบตัวร่วม^๒ เพื่อสร้างความมั่นใจว่าอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้งานกับระบบตัวร่วมสามารถเชื่อมต่อร่วมกันได้ โดยมี Korea Institute of Construction and Transport Technology Evaluation and Planning ทำหน้าที่ทดสอบและประเมินผลอุปกรณ์ให้กับ MOLIT เพื่อดำเนินการออกใบรับรองต่อไป

๔. การรับฟังความคิดเห็น

- ☒ ได้รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว
- ☒ ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

จากการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมด สามารถแบ่งได้เป็น ๔ กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ ๑ ได้แก่ ผู้ประกอบการ บุคคล หรือกลุ่มบุคคลซึ่งมีหรืออาจมี สิทธิหรือหน้าที่ หรือได้รับ หรืออาจได้รับผลกระทบ รวมทั้งองค์กรที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มที่ ๒ ได้แก่ กลุ่มบุคคลหรือชุมชนซึ่งอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับ หรืออาจได้รับผลกระทบ รวมทั้งองค์กรที่เกี่ยวข้องซึ่งมีวัตถุประสงค์กระทำเพื่อประโยชน์ของกลุ่มบุคคล หรือชุมชนดังกล่าว

กลุ่มที่ ๓ ได้แก่ หน่วยงานของรัฐซึ่งมีภารกิจเกี่ยวข้อง หรือที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่ที่ได้รับ หรืออาจได้รับผลกระทบ

กลุ่มที่ ๔ ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนั้น

^๑ 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)

^๒ Act on Promotion and Facilitation of the Use of Public Transport, Article ๑๐-๗ (Certification of Nationwide Interoperable Smart Card Tickets, etc.)

ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นผ่านวิธีการ ดังนี้

รูปแบบที่ ๑ การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
พ.ศ. เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๐ เดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิง พาวเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน และองค์กรที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุมในครั้งนี้ จำนวน ๑๒๓ คน

รูปแบบที่ ๒ การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ผ่านเว็บไซต์ <https://law.go.th> ที่พัฒนาโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีการ่วมกับสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ระหว่างวันพฤหัสบดีที่ ๒๐ เดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ถึงวันศุกร์ที่ ๔ เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นระยะเวลา ๑๖ วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นจำนวน ๑๓ ท่าน

จากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกรูปแบบ สามารถสรุปความเห็นต่อการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในประเด็นดังต่อไปนี้

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
๑. องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเหมาะสมหรือไม่	- ควรมีการแยกคณะกรรมการออกเป็นคณะกรรมการระดับนโยบาย และคณะกรรมการระดับกำกับดูแล และให้อำนาจกำกับดูแลของ สนข. มาเป็นของคณะกรรมการกำกับดูแล - เสนอให้มีกรรมการที่มาจากหน่วยงานด้านการคุ้มครองผู้บริโภค
๒. อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมที่มีต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- ควรให้คณะกรรมการระดับนโยบายทำหน้าที่พิจารณาด้านนโยบาย ส่วนคณะกรรมการระดับกำกับดูแลทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม - คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมควรมีอำนาจหลักในการออกกฎกำหนดแนวทาง และเป็นองค์กรกลางในการควบคุมดูแล - ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมควรคำนึงถึงสิทธิของผู้บริโภคด้วย
๓. บทบาทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบตัวร่วมมีความครอบคลุมเพียงพอหรือไม่	- ควรให้ สนข. พิจารณาแนวทางการพัฒนาระบบตัวร่วมในอนาคต โดยเน้นโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม - สนข. ควรเป็นเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม มีหน้าที่ให้ความเห็นในการออกกฎ การพิจารณาใบอนุญาตและการต่อใบอนุญาต
๔. การใช้ระบบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- เห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาต เนื่องจากทำให้การประกอบกิจการมีความชัดเจนขึ้น อย่างไรก็ตาม อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการยังไม่ชัดเจน เช่น ใบอนุญาตตามมาตรา ๑๕ (๑) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริการจัดการรายได้กลาง และมาตรา ๑๕ (๒) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม มีลักษณะอย่างไร และระบบตัวร่วมตามกฎหมายฉบับนี้มีการพิจารณาโดยแยกพื้นที่หรือไม่ - ควรพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบและให้ความสำคัญกับกฎหมายลำดับรอง เช่น มาตรา ๑๖ วรรคสอง ที่กำหนดเรื่องการขออนุญาต การอนุญาต การต่อใบอนุญาต และการเสียค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด - ควรกำหนดเงื่อนไขในการต่อใบอนุญาต และหากผู้ประกอบการรายเดิมต้องการต่อใบอนุญาต ควรมีเงื่อนไขได้รับสิทธิประโยชน์ - คำจำกัดความยังไม่ชัดเจนว่าผู้ประกอบการระบบจัดเก็บค่าโดยสารในปัจจุบันเข้าข่ายเป็นผู้ให้บริการตัวร่วมหรือไม่

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
	- รูปแบบใบอนุญาตตามมาตรา ๑๕ (๓) “ใบอนุญาตการประกอบกิจการอื่นใด” เป็นการระบุที่กว้างเกินไป ควรเพิ่มเติมว่าเกี่ยวข้องกับการกำกับกิจการระบบตัวร่วมอย่างไร - ภาครัฐควรมีแนวทางการดำเนินการ หากผู้ประกอบการเจรจาเรื่องค่าโดยสารไม่สำเร็จ
๕. การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมหรือไม่	- กำหนดระยะเวลาที่ระบุให้ขออนุญาตจาก คนต. ให้เวลาน้อยเกินไป สำหรับการปรับปรุงให้บริษัทมีคุณสมบัติของผู้ขออนุญาต - มาตรา ๑๖ (๑) ที่กำหนดว่า ต้องมีจำนวนหุ้นที่ผู้ให้บริการขนส่งถือหุ้นอยู่รวมกันเกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด ควรพิจารณาถึงความเป็นไปได้ - มาตรฐาน EMV เป็นมาตรฐานระดับโลก การได้รับใบอนุญาตจึงควรครอบคลุมการนำบัตร EMV ต่างประเทศมาใช้ในประเทศไทย
๖. อำนาจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในการเรียกเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารจากผู้ประกอบการมีความเหมาะสมหรือไม่	ควรเพิ่มหน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่ง ในการจัดส่งข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการระบบตัวร่วม เช่น “คณะกรรมการหรือสำนักงานสามารถร้องขอให้ผู้บริการจัดส่งข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตัวร่วม”
๗. การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความจำเป็นหรือไม่	เห็นด้วยกับการจัดตั้งกองทุน
๘. แหล่งที่มาของเงินกองทุนมีความชัดเจนและเหมาะสมหรือไม่	- ควรตั้งคณะกรรมการเพื่อดูแลรายได้ ซึ่งองค์ประกอบควรมีกระทรวงคมนาคม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ กรมบัญชีกลาง อีกทั้งกำหนดอำนาจหน้าที่ให้ชัดเจน - มาตรฐานบัญชีของกองทุน ควรกำหนดตามมาตรฐานบัญชีของภาครัฐที่ใช้อยู่เดิม - ผู้ให้บริการขนส่งมีการเสียค่าธรรมเนียมในการใช้ตัวร่วมแล้ว หากเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนอีก อาจไม่เป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการ
๙. วัตถุประสงค์ของการจ่ายเงินกองทุนมีความชัดเจนเพียงพอหรือไม่	- ปกติการทำสัญญาสัมปทานมีอัตราค่าโดยสารซึ่งต้องเป็นไปตามที่ประกาศซึ่งมีกลไกปรับค่าโดยสาร หากคณะกรรมการกำหนดค่าโดยสารในอนาคตแล้ว การดำเนินงานของเอกชนไม่เป็นไปตามสัญญา กองทุนควรสนับสนุนเงินในส่วนนี้ โดยนำเงินจาก มาตรา ๓๓ (๑) มาใช้ - อัตราค่าโดยสารร่วม ควรต้องพิจารณาไกลอัตราค่าโดยสารปัจจุบันของแต่ละรูปแบบการเดินทาง อีกทั้ง วิธีการจัดสรรเงินกองทุนจะจ่ายโดยตรงไปที่ผู้ประกอบการ ผู้รับสัมปทานหรือหน่วยงานรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบ - ควรมีหน่วยงานในการกำกับกองทุน เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการใช้จ่ายหรือรับเงิน อีกทั้ง ควรให้คณะกรรมการเป็นผู้ดำเนินการกองทุน ไม่ใช่ สนข. เป็นหลัก
๑๐. การกำหนดบทเฉพาะกาลในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมไม่สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารที่ใช้อยู่เดิม โดยเฉพาะกรณีที่สัญญาสัมปทานกำหนดไว้ มีความเหมาะสมหรือไม่	- ร่างกฎหมายฉบับนี้ควรสอดคล้องกับบทเฉพาะกาลของร่าง พ.ร.บ. กรมการขนส่งทางราง - การกำหนดค่าให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน (มาตรา ๕๘) ในกรณีที่หากแก้ไขสัญญาสัมปทานแล้วส่งผลกระทบต่อรายได้ ดังนั้น ภาครัฐควรมีนโยบายรองรับ

๕. ความสัมพันธ์ หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

เนื่องจากสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของนวัตกรรมเทคโนโลยีระบบตัวร่วม และระบบการชำระเงิน ประกอบกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางรางกำลังจะเพิ่มขึ้นอีกหลายราย ซึ่งจะทำให้การควบคุม กำกับ ดูแลและบริหารระบบตัวร่วมเป็นไปอย่างยากลำบาก หากยังไม่มี หรือการออกกฎหมายพระราชบัญญัติ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ล่าช้า ดังนั้น สนข. จึงเห็นสมควรจัดทำร่างระเบียบสำนัก นายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ขึ้นมาก่อน เพื่อให้มีกฎหมายและหน่วยงาน กำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมได้โดยเร็ว ซึ่งปัจจุบันได้มีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ และประกาศใช้แล้ว

ทั้งนี้ เนื่องจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น แต่ไม่สามารถบังคับให้ เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ เนื่องจากเกินขอบเขตอำนาจที่พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการ แผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๑๑ (๘) ซึ่งให้อำนาจนายกรัฐมนตรีในการออกระเบียบปฏิบัติราชการไว้ ส่งผลให้ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ไม่สามารถบังคับใช้กับภาคเอกชน ซึ่งการขนส่งสาธารณะในประเทศไทยใน ปัจจุบันนั้น ยังพึ่งพาทั้งส่วนราชการและภาคเอกชน ดังนั้น การบูรณาการให้เกิดระบบตัวร่วมอย่างครอบคลุม ทั้งระบบ จำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีหลักการสำคัญ 5 ประการ ได้แก่

(๑) “การจัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลาง” โดยมี สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นหน่วยงานกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และใช้เป็นมาตรฐานกลาง สำหรับการให้บริการระบบตัวร่วมในอนาคคน และสำหรับผู้ให้บริการในปัจจุบันที่จะเข้า สู่ระบบตัวร่วมตามกฎหมายนี้

(๒) “การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม” โดยเป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ทั้งนี้ ร่างกฎหมายฉบับนี้กำหนดให้หน่วยงานรัฐจะต้อง นำอัตราค่าโดยสารร่วมไปใช้บังคับในการทำสัญญาสัมปทานขนส่งสาธารณะในอนาคตด้วย

(๓) “การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อสนับสนุนประชาชน รวมถึงสนับสนุน ผู้รับใบอนุญาตที่เข้าระบบตัวร่วม” ซึ่งเงินกองทุนนอกจากจะสามารถนำไปใช้สนับสนุนประชาชนแล้ว ยังสามารถใช้สนับสนุนการดำเนินการของผู้ประกอบการได้ ภายใต้เงื่อนไขจะต้องรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ก่อน

(๔) “ผู้ประกอบการที่จะมีสิทธิของการรับการสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะต้อง ได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้” ซึ่งการขอรับใบอนุญาตเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุน แต่จะไม่มีโทษ

(๕) “ในกรณีมีความจำเป็น ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่ง สาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ก็ได้” โดยหากมี ความจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริหารระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือ เพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา โดยหากผู้ประกอบการที่ถูกบังคับภายใต้ พระราชกฤษฎีกาไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษทางปกครอง

จากหลักการข้างต้นเห็นได้ว่าร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ใช้หลักการสมัครใจเป็นหลัก กล่าวคือ ผู้ประกอบการสามารถเลือกได้ว่าจะเข้าร่วมระบบตัวร่วมหรือไม่ ซึ่งหากไม่ดำเนินการเข้าร่วมก็จะมีโทษบังคับแต่อนางใด ทั้งนี้ สิทธิประโยชน์ของผู้รับใบอนุญาตตามร่างกฎหมายฉบับนี้ คือ การมีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมได้

อย่างไรก็ตาม ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งก่อนการตราพระราชกฤษฎีกาจะต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณาก่อน ทั้งนี้ เมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกาแล้ว ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่ถูกกำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วมและได้รับใบอนุญาตจะต้องดำเนินการตามกฎหมายฉบับนี้ แต่หากไม่ดำเนินการก็จะมีโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยเป็นโทษทางปกครอง

ทั้งนี้ ผู้รับใบอนุญาตตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีหน้าที่ ดังนี้

(๑) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้

(๒) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน ในกรณีที่เกิดความชำรุดเสียหายจะต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว

(๓) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่สำนักงานร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๔) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน

(๕) นำส่งเงินเข้ากองทุน

(๖) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก้ไข คຸ່ມครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบอย่างไร

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้กำหนดให้กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งการอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง ทั้งนี้ เงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ได้แก่

(๑) เป็นเงินส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล

(๒) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้

(๓) เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ

(๔) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาต

(๕) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

(๖) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม

(๗) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน

๖.๓ กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดมาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้มีความสอดคล้องกัน ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้บริการสามารถสามารถถือบัตรโดยสารเพียงใบเดียวในการชำระค่าโดยสารของผู้ให้บริการหลายราย ซึ่งนอกจากเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการแล้วที่เดินทางข้ามระบบแล้ว ยังส่งผลให้ คนต. สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม อันส่งผลให้มีการยกเว้นอัตราค่าแรกเข้าเมื่อผู้ใช้บริการมีการเดินทางข้ามระบบ ผู้ใช้บริการจึงมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ลดลง ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้น ส่งผลให้มีผู้ใช้งานระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น และยังเป็นการลดปัญหาการจราจรแออัดในเขตเมือง

๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบภารกิจตามมติของคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ ๓ เดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๔

๗.๒ แนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตาม หรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายและมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นผู้เตรียมการในการปฏิบัติตาม หรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการประชุม การฝึกอบรม การเผยแพร่ การจัดทำคู่มือ และสร้างความเข้าใจให้กับบุคลากรภายในหน่วยงานในการปฏิบัติหน้าที่

๗.๓ แนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประชาสัมพันธ์และการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการและผู้ประกอบกิจการให้บริการขนส่ง ตัวอย่างเช่น เว็บไซต์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคมหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการประชุมเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

๗.๔ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ในระยะ ๓ ปีแรก คิดเป็นมูลค่าขั้นต่ำจำนวน ๗.๑๒ ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายด้านอัตราค่าโดยสารเพิ่ม เนื่องจาก ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ได้กำหนดให้สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (สตร.) ในสังกัดของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่เสมือนเป็นสำนักงาน กองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม โดยเป็นเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (คนต.) ซึ่งเป็นผู้กำหนด นโยบายการใช้จ่ายเงินของกองทุน

ทั้งนี้ การรับภารกิจบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม ร่วมกับการกิจด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง มีอัตราค่าจ้างที่ต้องใช้ ๒๘ อัตรา โดยเป็นอัตราค่าจ้างข้าราชการที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน ๑๗ อัตรา ซึ่งสามารถใช้ ข้าราชการซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในปัจจุบันเพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ใหม่ได้ อย่างไรก็ตาม ในอนาคต จำเป็นต้องมีการเพิ่มอัตราค่าจ้างของ สตร. อีกจำนวน ๑๑ อัตรา

๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

การประยุกต์ใช้ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งมวลชน โดยกำหนดโครงสร้างอัตรา ค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยว ส่งผลให้ค่าโดยสารที่ผู้เดินทางต้องจ่ายจริงลดต่ำลงจากเดิมอย่าง มีนัยสำคัญ โดยค่าโดยสารที่ลดลงสำหรับการเดินทางบนโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า เกิดจากการคิดค่าแรกเข้าครั้งเดียว เมื่อเปลี่ยนระบบรถไฟฟ้า (ไม่เกิน ๕ ครั้ง ภายใน ๑๒๐ นาที) และค่าโดยสารตามระยะทางที่โดยเฉลี่ยต่ำลง นอกจากนั้น การเดินทางข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งมวลชนอื่น (เช่น รถไฟชานเมือง รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร เป็นต้น) ผู้โดยสารที่ใช้ตั๋วร่วมมีสิทธิได้รับส่วนลดค่าโดยสารเมื่อเดินทาง ข้ามระบบ ซึ่งค่าโดยสารที่สามารถประหยัดได้จากการใช้ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมนี้ ส่งผลให้ผู้โดยสาร ในภาพรวมมีภาระค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนลดลง และมีแนวโน้มเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ในขณะเดียวกันยังส่งผลให้ผู้โดยสารเปลี่ยนจากการใช้ตั๋วโดยสารแบบเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) มาเป็นตั๋วร่วม ไม่จำเป็นต้องเข้าแถวรอแลกเหรียญ/ซื้อตั๋วอีกต่อไป จึงมีความสะดวกสบายและประหยัดเวลา ในการเดินทาง

นอกจากนี้ ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมยังก่อให้เกิดประโยชน์ทางอ้อมแก่เศรษฐกิจและสังคม โดยการที่ผู้โดยสารมีความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น ตลอดจนมีภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางลดลงนั้น จึงส่งผลให้มี ผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ช่วยให้อัตราการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีแนวโน้มลดลง เป็นการช่วยลดปัญหา การจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะทางอากาศของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนปัญหา การพึ่งพาน้ำมันสำหรับการเดินทางในอนาคต

อย่างไรก็ตาม การนำระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้ จำเป็นต้องมีการลงทุนทั้งในส่วน ของการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของระบบขนส่งมวลชน การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) (รวมถึงการลงทุนปรับปรุงระบบในอนาคต) เนื่องจากการบริหารจัดการระบบ ตั๋วร่วมนั้นจำเป็นต้องดำเนินการโดยไม่หวังผลกำไร เพื่อไม่ให้ต้นทุนของระบบเป็นภาระย้อนกลับไปยัง ผู้โดยสาร นอกจากนั้น การนำโครงสร้างค่าโดยสารร่วมมาใช้ มีแนวโน้มทำให้ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน มีรายได้ลดลง ซึ่งอาจกระทบต่อผลประโยชน์และสภาพคล่องของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน

โดยเฉพาะผู้ประกอบการภาคเอกชนที่มีสัญญาร่วมลงทุนกับหน่วยงานของรัฐอยู่ในปัจจุบันที่ต้องรับความเสี่ยงด้านรายได้ทั้งหมด ดังนั้น จึงเป็นเหตุให้มีความจำเป็นต้องจัดตั้ง “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ขึ้น เพื่อเป็นกลไกของรัฐในการสนับสนุนส่งเสริมการลงทุนและการดำเนินงานของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนที่เข้าร่วมในระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม

ทั้งนี้ อาจกล่าวได้ว่า ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วมนั้น จำเป็นต้องอาศัยกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อให้การดำเนินงานมีความเป็นไปได้ และสามารถดำเนินงานได้อย่างราบรื่นในระยะยาว เพื่อประโยชน์ของผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนและผู้เดินทางอื่นๆ

ในการนี้ การดำเนินการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม มีวัตถุประสงค์สนับสนุนการดำเนินการพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมรวมทั้งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล

(๒) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาตที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

(๓) เพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

ดังนั้น การวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ได้ดำเนินการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจกรณีที่มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม โดยประยุกต์วิธีการ Discounted Cash Flow เพื่อให้เห็นผลที่เป็นรูปธรรม โดยมีสมมติฐานหลักดังนี้

(๑) ระยะเวลาวิเคราะห์ กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ (ปีที่คาดว่าจะเริ่มใช้งานระบบตัวร่วม พร้อมกับการเริ่มดำเนินงานกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม) เป็นปีที่ ๑ ที่เริ่มการวิเคราะห์ และปี พ.ศ. ๒๕๙๕ เป็นปีสุดท้ายที่ทำการวิเคราะห์ (ตามระยะเวลาสัมปทานของระบบรถไฟฟ้าที่ได้รับผลกระทบจากการประยุกต์ใช้ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม) รวมระยะเวลาดำเนินงานของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ๒๖ ปี

(๒) ต้นทุนทางเศรษฐกิจ (Economic Cost) ของการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม คือ มูลค่ารายจ่ายของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อสนับสนุนการลงทุนปรับปรุงระบบต่างๆที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนการดำเนินการของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนที่ได้รับผลกระทบจากการประยุกต์ใช้ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม

(๓) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Economic Benefit) ในที่นี้ ถือว่าระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วมจำเป็นต้องพึ่งพากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมในการดำเนินงาน ดังนั้นประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจที่เกิดเนื่องจากระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม จึงถือเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมด้วยเช่นกัน โดยในที่นี้ ให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ ที่สำคัญได้แก่ (๑) การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Saving of Cost) และ (๒) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Saving of Time)

ซึ่งจากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ รวมระยะเวลา ๒๖ ปี สรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้า ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ ๔,๕๐๕ ล้านบาท และกรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้ารวมการเชื่อมต่อข้ามระบบ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ ๕,๙๗๕ ล้านบาท จึงกล่าวได้ว่าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมเชิงเศรษฐกิจ

๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม

การบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะส่งผลให้ประชาชนมีความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และทำให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมระหว่างระบบของผู้ประกอบการแต่ละรายเป็นไปได้ อัตราค่าโดยสารในการเดินทางแต่ละเที่ยวถูกลดลงจึงทำให้ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้นและสามารถนำค่าการเดินทางที่ประหยัดได้มาเสริมความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวัน รวมถึงมีเวลาส่วนตัวมากขึ้นจากการลดเวลาเดินทาง นอกจากนี้ยังลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุได้อย่างมาก

๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาวะ

ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้นและลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะส่งผลในระยะยาวในการช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ และลดมลพิษทางเสียงในเขตเมือง จึงมีส่วนช่วยให้สภาวะแวดล้อมในเขตเมืองสะอาดขึ้น ผลกระทบเชิงลบต่อสุขภาพของประชาชนลดลง

ส่วนที่ ๒

เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ การกำหนดโทษอาญา และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

๙. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต

แม้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. จะกำหนดให้มีระบบอนุญาต แต่ในหลักการจะเป็นภาคสมัครใจ คือ การขอรับใบอนุญาตเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุน แต่จะไม่มีโทษ ทั้งนี้ จะมีเพียงกรณีเดียวที่จะเป็นภาคบังคับ คือ กรณีมีความจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตำรวจ หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตำรวจ หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา โดยหากผู้ประกอบการที่ถูกบังคับภายใต้พระราชกฤษฎีกาไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษทางปกครอง อย่างไรก็ตาม ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาได้จะต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสมก่อน โดยที่ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. กำหนดให้มีใบอนุญาต ๓ ประเภท ได้แก่

- (๑) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการระบบสำหรับการหักบัญชีธุรกรรม รวมถึง ระบบการจัดส่งข้อมูลในการดำเนินการระบบตำรวจ
- (๒) ใบอนุญาตการให้บริการตำรวจ ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการสำหรับการจำหน่ายบัตรการเติมเงินการเปลี่ยนบัตร หรือการคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตำรวจ
- (๓) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตำรวจ ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการขนส่งที่นำระบบตำรวจมาให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะของตน

๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ

จำเป็นต้องกำหนดให้มี “คณะกรรมการนโยบายระบบตำรวจ” เพื่อทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการในเชิงนโยบายสำหรับการบริหารจัดการระบบตำรวจ รวมถึง การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย

นอกจากนี้ เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ให้มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตำรวจขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องมี “คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตำรวจ” ขึ้นตามหลักการของพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘

๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา

ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ไม่มีการกำหนดโทษอาญา จะมีแต่โทษทางปกครองสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตำรวจ และต้องได้รับใบอนุญาตที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา โดยต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

๑๒. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองดำเนินการทางปกครอง

มีความจำเป็นในการกำหนดให้ดุลพินิจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อดำเนินการพิจารณาในประเด็นต่อไปนี้

- (๑) การพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม
- (๒) การพิจารณาพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต
- (๓) พิจารณาโทษปรับทางปกครอง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

ลงชื่อ

(.....)

หัวหน้าหน่วยงานของรัฐที่จัดทำรายงานนี้

วัน/เดือน/ปี

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ.....

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ.....

โทร.

อีเมล.....

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.
(ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำ
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการ
ระบบตำรวจ พ.ศ.)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารมีหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนเป็นผู้ให้บริการจำนวนหลายแห่ง ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละรายต่างมีระบบการบริหารจัดการที่แยกออกจากกัน ในการจัดเก็บค่าโดยสารหรือจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยใช้บัตรโดยสารหรือบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่เติมเงินได้และใช้ชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้บริการจำเป็นต้องมีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรือชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ให้บริการเกือบทุกราย ส่งผลให้ประชาชนผู้ให้บริการไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วและประหยัดจากการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีอยู่จำนวนมาก อีกทั้งต้องเสียเวลาหรือรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงถ้าต้องชำระค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวทั้งหมดในการเดินทาง รวมทั้งก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรหรือการขนส่งที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ให้บริการและสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในการให้สิทธิประโยชน์และการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ผู้ใช้บัตรหรือตัวร่วม รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตัวร่วม ซึ่งใช้บัตรหรือตัวร่วมในการชำระค่าเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนผู้ให้บริการด้านการขนส่งหรือการจราจรต่าง ๆ นอกจากนี้ เพื่อจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมเพื่อวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึงเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การบริหารจัดการระบบตัวร่วม
พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๗ และมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้การบริการขนส่งสาธารณะมีความสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“ตัวร่วม” หมายความว่า รูปแบบการชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ไม่ว่าด้วยการใช้บัตรหรือสิ่งอื่นใดแทนการใช้บัตรก็ตาม

“ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

“มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม” หมายความว่า ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบประมวลผลหลัก ระบบจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการเงิน ระบบจัดการเงินในตัวร่วม ระบบค่าโดยสารและส่วนลด ระบบการรายงาน และระบบการรักษาความปลอดภัย และข้อกำหนดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบตัวร่วม

“ขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งรูปแบบทางถนน รูปแบบทางราง หรือรูปแบบทางน้ำ

“การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการศูนย์รวมของระบบที่ทำหน้าที่ประมวลผล รับส่งข้อมูลการใช้งาน และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินการใช้งานของระบบตัวร่วมจากการทำธุรกรรมในระบบขนส่ง เพื่อจัดสรรรายได้และหักบัญชี

“การให้บริการออกตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการออกตัวร่วมให้แก่ผู้ใช้บริการสำหรับใช้ชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในการขนส่งสาธารณะ

“การให้บริการระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการระบบตัวร่วมที่ดำเนินการโดยผู้ให้บริการขนส่งภายใต้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่กำหนด

“ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ

“การหักบัญชี” หมายความว่า การรับส่ง ตรวจสอบ และยืนยันข้อมูลตามคำสั่งการชำระเงิน สำหรับนำไปคำนวณหายอดเงินแสดงความเป็นเจ้าหนี้ หรือลูกหนี้เพื่อใช้ข้อมูลดังกล่าวไปดำเนินการชำระดุล

“อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด แต่ไม่หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการบริหาร” หมายความว่า คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม และออกประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ 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 เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ประธานสภาองค์กรของผู้บริโภค ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วม จำนวนไม่เกินสามคน

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้มอบหมายข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี

(๓) ไม่เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(๔) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๕) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๖) ไม่เคยเป็นผู้ต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติหรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ

(๗) ไม่เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการเกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ

(๘) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งอาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ

(๙) ไม่เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๑๐) ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือที่ปรึกษาหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๑๑) ไม่เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๑๒) ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจหรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

(๑๓) ไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม

มาตรา ๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระหรือมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งเพิ่มขึ้นหรือแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่าง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้วนั้น ทั้งนี้ ในกรณีการแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่าง หากวาระที่เหลืออยู่ไม่ถึงเก้าสิบวัน จะไม่แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนก็ได้

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการทั้งหมดเท่าที่มีอยู่จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคสอง

เมื่อครบกำหนดตามวาระในวรรคหนึ่ง หากยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระ อาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

มาตรา ๘ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) พ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) รัฐมนตรีให้ออก เพราะบกพร่องต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสีย หรือหย่อนความสามารถ

(๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใดตามมาตรา ๖

มาตรา ๙ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งในกิจการที่เกี่ยวข้อง

(๒) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระบบอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันทั้งระบบและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่ง

(๓) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๕

(๔) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะกรรมการในการสนับสนุนระบบตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ให้บริการการขนส่งสาธารณะ

(๕) มอบหมายสำนักงานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เพื่อกำหนดนโยบายหรือการพัฒนา ระบบตัวร่วม

(๖) กำหนดนโยบายในการนำส่งเงินเข้ากองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุน

(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

มาตรา ๑๐ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานกรรมการและรองประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

ในการปฏิบัติหน้าที่ ถ้ามีการพิจารณาในเรื่องที่ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้ใดมีส่วนได้เสียหรือมีผลประโยชน์ขัดแย้งไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้นั้นไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๑ คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือมอบหมายให้ดำเนินการใด ๆ ได้ และให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา ๑๒ คณะกรรมการมีอำนาจเรียกให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลอื่นใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานเกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้

มาตรา ๑๓ ให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ กรรมการ และอนุกรรมการ ได้รับเบี้ยประชุมหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด

หมวด ๒

การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ส่วนที่ ๑

การกำกับดูแล

มาตรา ๑๔ ให้สำนักงานรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำและเสนอแนะนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมต่อคณะกรรมการ

(๒) จัดทำและเสนอมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง หรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมต่อคณะกรรมการ

(๓) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบขนส่ง

- (๔) ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ
- (ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของระบบตัวร่วม
 - (ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
 - (ค) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาต
 - (ง) การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม

(๕) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต และผู้ให้บริการขนส่ง

(๖) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาต และผู้ให้บริการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อคณะกรรมการ รวมทั้งการบริหารจัดการในกิจการที่เกี่ยวข้อง

(๗) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตปฏิบัติตามหน้าที่ตามมาตรา ๒๔ หรือสั่งให้ปฏิบัติตามแนวทางที่รัฐมนตรีกำหนด

(๘) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตแก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา ๒๔ (๔) ภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๙) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๑๐) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๑๕ เมื่อสำนักงานได้ดำเนินการออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา ๑๔ (๔) แล้วให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องนำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่กำหนดตามมาตรา ๑๔ (๔) ไปใช้บังคับ ในกรณีที่มีการจัดทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วม

ส่วนที่ ๒

การประกอบกิจการระบบตัวร่วม

มาตรา ๑๖ ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการระบบตัวร่วมตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้มีสามแบบ ดังนี้

(๑) ใบอนุญาตการให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการระบบสำหรับการหักบัญชีธุรกรรม รวมถึงระบบการจัดส่งข้อมูลในการดำเนินการระบบตัวร่วม

(๒) ใบอนุญาตการให้บริการออกตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการสำหรับการจำหน่าย เติมน้ำมัน การเปลี่ยน การคืนเงิน หรือการจัดการการใช้งานของรูปแบบการจ่ายเงินสำหรับระบบตัวร่วม

(๓) ใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วม ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการขนส่งที่นำระบบตัวร่วมมาให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะของตน

การขอใบอนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๗ ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับตามวรรคหนึ่ง รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา

การขอใบอนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะตามวรรคหนึ่ง ให้นำความในมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ผู้รับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติดังนี้

(๑) เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดมหาชน รัฐวิสาหกิจ หรือนิติบุคคลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๒) มีทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วในแต่ละประเภทการให้บริการ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๓) มีฐานะทางการเงินและการดำเนินงานที่มั่นคง ที่แสดงให้เห็นว่าสามารถดำเนินธุรกิจและให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง และไม่มีความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้บริการ

(๔) ไม่เคยถูกสั่งระงับการดำเนินงานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นการชั่วคราว หรือไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

(๕) มีกรรมการอย่างน้อยหนึ่งคน ซึ่งมีสัญชาติไทยและมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย

ผู้รับใบอนุญาตที่เป็นรัฐวิสาหกิจให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม (๒) (๓) และ (๕)

กรณีผู้รับใบอนุญาตที่เป็นนิติบุคคลต่างประเทศ ต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงานผู้แทนในประเทศไทย และแต่งตั้งบุคคลอย่างน้อยหนึ่งคนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการแทนนิติบุคคลดังกล่าว เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานและติดต่อประสานงานกับสำนักงานในต่างประเทศ เว้นแต่ได้รับยกเว้นจากคณะกรรมการ

มาตรา ๑๙ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตแต่งตั้งหรือยอมให้บุคคลซึ่งมีลักษณะดังต่อไปนี้ เป็นหรือทำหน้าที่กรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของผู้รับใบอนุญาต

(๑) อยู่ระหว่างถูกพิทักษ์ทรัพย์ หรือเป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายและยังไม่พ้นกำหนดสองปีนับแต่วันที่มีคำสั่งยกเลิกการล้มละลายหรือปลดจากล้มละลาย

(๒) เป็นบุคคลวิกลจริต คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับการปลอมและการแปลง ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ กรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ฉ้อโกง โกงเจ้าหนี้ ยักยอกหรือรับของโจร ไม่ว่าจะมีการรอลงโทษหรือไม่ก็ตาม หรือเคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ตามกฎหมายว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์

(๔) เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดิน หรือเคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดฐานฟอกเงินตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน หรือเคยเป็นบุคคลที่ถูกกำหนดให้เป็นผู้ที่มีการกระทำความผิดอันเป็นการก่อการร้าย หรือต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดฐานสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายและการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง

(๕) เป็นกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่เคยถูกสั่งห้ามประกอบกิจการระบบตัวร่วมหรือถูกเพิกถอนการอนุญาตหรือขึ้นทะเบียน

(๖) เคยเป็นผู้ต้องพ้นจากตำแหน่งกรรมการ หรือผู้บริหารบริษัทมหาชนจำกัดเพราะเหตุมีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

(๗) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับการประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียน

(๘) เป็นบุคคลที่มีลักษณะต้องห้ามหรือขาดคุณสมบัติอื่นใด ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๐ การประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้มีอายุตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต ทั้งนี้ ให้มีอายุไม่เกินสิบปี

มาตรา ๒๑ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่นไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๒๒ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม เว้นแต่จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๒๓ ผู้รับใบอนุญาตที่ประสงค์จะเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วม ตามประเภทที่ได้รับใบอนุญาต ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้สำนักงานทราบล่วงหน้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เมื่อสำนักงานได้รับหนังสือแจ้งขอเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วมแล้ว ให้สำนักงานนำเสนอรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาเห็นชอบ ทั้งนี้ ในการอนุญาตรัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติตามก็ได้

ภายหลังได้รับแจ้งตามวรรคหนึ่งจนถึงเลิกประกอบธุรกิจ สำนักงานมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติตามอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก็ได้

หมวด ๓

การดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

มาตรา ๒๔ ให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้

(๒) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน ในกรณีที่เกิดความชำรุดเสียหายจะต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว

(๓) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่สำนักงานร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๔) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน

(๕) นำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา ๓๑

(๖) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

หมวด ๔

อัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๒๕ ให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่ง

(๒) ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยมีกำไรที่สมเหตุสมผล ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการที่เป็นไปตามปกติในการประกอบธุรกิจ

(๓) ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ

(๔) ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ใช้บริการเกินกว่าปกติ

(๕) การแข่งขันที่เป็นธรรม

ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณตามวรรคหนึ่งไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุนหรือเทคโนโลยี ให้คณะกรรมการมีอำนาจปรับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม

มาตรา ๒๖ การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยจะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๒๕

มาตรา ๒๗ ให้สำนักงานกำกับดูแลอัตราค่าโดยสารร่วมที่ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการระบบตัวร่วมกำหนดให้เป็นไปตามอัตราที่กำหนดตามมาตรา ๒๖

มาตรา ๒๘ ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนดตามมาตรา ๒๖ ไปใช้บังคับ ในกรณีที่มีการจัดทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วม

หมวด ๕ กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

มาตรา ๒๙ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงาน เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล

(๒) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาตที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม

(๓) เพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

มาตรา ๓๐ กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(๓) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต

(๔) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๓๑

(๕) เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน

(๖) เงินค่าปรับทางปกครองตามมาตรา ๔๐

(๗) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน

(๘) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินอุดหนุนตาม (๒) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น

เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา ๓๑ ให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินเข้ากองทุน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา ๙ (๖) โดยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนให้หักจากรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม

มาตรา ๓๒ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นเงินส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล

(๒) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้

(๓) เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ

(๔) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาต

(๕) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

(๖) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม

(๗) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน

การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) และ (๖) ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา ๙ (๖) โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง และต้องจัดให้มีการแยกบัญชีตามกิจการที่ใช้จ่ายอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการบริหารรายงานผลการดำเนินงานของกองทุนให้คณะกรรมการทราบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๓ ให้มีคณะกรรมการบริหารคณะหนึ่ง ประกอบด้วย

(๑) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ผู้อำนวยการสำนักงานปริมาณ และอธิบดีกรมบัญชีกลาง

(๓) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคนซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง จากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ ด้านการเงิน เศรษฐศาสตร์ การลงทุน กฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง

ให้ผู้ดำเนินการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้มอบหมายข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

กรรมการตามวรรคหนึ่ง (๓) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๖ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๙) (๑๒) และ (๑๓) และมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

ให้นำมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๓ มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะกรรมการบริหารโดยอนุโลม

มาตรา ๓๔ การบัญชี การตรวจสอบ การประเมินผลของกองทุน และการยุบเลิกกองทุน ให้นำกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียนมาใช้บังคับ

หมวด ๖

การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๓๕ คณะกรรมการมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการของผู้รับใบอนุญาตได้ เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงใด ดังต่อไปนี้

(๑) ประกอบกิจการโดยทุจริตหรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย

(๒) จงใจละเว้นการดำเนินการหรือฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่กฎหมายบัญญัติ

(๓) จงใจฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๖ ในกรณีที่คณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา ๓๕ แล้ว ให้คณะกรรมการมอบหมายให้หน่วยงานหรือสำนักงาน เข้าดำเนินการแทนโดยจ้างพนักงานของผู้รับใบอนุญาตได้ โดยให้ผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน ทั้งนี้ ผู้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายที่เกิดจากการพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตดังกล่าวด้วย

หมวด ๗ โทษทางปกครอง

มาตรา ๓๗ ให้มีคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองคณะหนึ่งจำนวนสามคน ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดเป็นกรรมการ มีอำนาจในการพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแต่งตั้งข้าราชการในสำนักงานคนหนึ่งเป็นเลขานุการ

ให้สำนักงานเป็นผู้รวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกระทำความผิดที่มีโทษทางปกครองเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองเพื่อพิจารณา

การพิจารณาและการมีคำสั่งลงโทษทางปกครอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๓๘ ในการพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองต้องคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งการกระทำ ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำนั้น ตลอดจนความหนักเบาของโทษที่จะใช้กับผู้ถูกลงโทษ

มาตรา ๓๙ ในกรณีที่ผู้ถูกลงโทษปรับทางปกครองไม่ยอมชำระค่าปรับทางปกครอง ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับ และในกรณีที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับตามคำสั่ง หรือมีแต่ไม่สามารถดำเนินการบังคับทางปกครองได้ ให้สำนักงานมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลปกครองเพื่อบังคับชำระค่าปรับ ในการนี้ ถ้าศาลปกครองเห็นว่าคำสั่งให้ชำระค่าปรับนั้นชอบด้วยกฎหมาย ให้ศาลปกครองมีอำนาจพิจารณาพิพากษาและบังคับให้มีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินขายทอดตลาดเพื่อชำระค่าปรับได้

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๑๗ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๑ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ คงอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๒ บรรดาระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎที่ออกโดยคณะรัฐมนตรีหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องตามคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๓ การดำเนินการออกประกาศ ข้อบังคับ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากไม่สามารถดำเนินการได้ให้รัฐมนตรีรายงานเหตุผลที่ไม่อาจดำเนินการได้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

มาตรา ๔๔ ในวาระเริ่มแรกให้คณะรัฐมนตรีจัดสรรเงินให้แก่กองทุนตามความจำเป็น

มาตรา ๔๕ เมื่อรัฐมนตรีได้ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา ๒๖ แล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนรายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสิบวันนับตั้งแต่วันที่กฎกระทรวงดังกล่าวใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

ระบบตั๋วร่วม

THAI COMMON TICKET



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม
35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0-2215-1515, โทรสาร 0-2216-4168, www.otp.go.th



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม
35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0-2215-1515, โทรสาร 0-2216-4168, www.otp.go.th