

รายงานการประชุมวุฒิสภา ชุดที่ ๒

ครั้งที่ ๘/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ)

วันศุกร์ที่ ๒ มิถุนายน พุทธศักราช ๒๕๓๒

ณ ห้องประชุมรัฐสภา

เริ่มประชุมเวลา ๑๕.๓๐ นาฬิกา

จำนวนสมาชิกที่มาประชุมทั้งหมดที่ลงชื่อไว้เมื่อเลิกประชุม ๒๑๔ คน

ประธานวุฒิสภา : ท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติ มัตน์เราได้มีสมาชิก
มาร่วมประชุมครบของครบประชุมแล้ว กระผมขอเปิดการประชุมและขอคำเป็นการต่อไป
ระเบียนวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม ด้วยปรากฏว่า
พลอากาศโท เริงชัย สนิทพันธุ์ ยังไม่ได้ปฏิบัติตนต่อที่ประชุม หาก พลอากาศโท เริงชัย
อยู่ในที่ประชุมก็โปรดขึ้นขึ้น และถ้าโปรดกล่าวคำปฏิญาณทนายที่ผมจะได้อีกแล้วนำต่อไป
"ข้าพเจ้า (ชื่อผู้ปฏิญาณ) ขอปฏิญาณว่า ข้าพเจ้าจะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์
สุจริต เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของปวงชนชาวไทย ทั้งจะรักษาไว้และปฏิบัติตามซึ่งรัฐธรรมนูญ
แห่งราชอาณาจักรไทยทุกประการ"

(พลอากาศโท เริงชัย สนิทพันธุ์ ได้ขึ้นขึ้นและกล่าวคำปฏิญาณตนต่อที่ประชุม
ตามที่ประธานวุฒิสภาได้กล่าวนำ)

ประธานวุฒิสภา : ขอบคุณครับ เชิญนั่งครับ

ระเบียนวาระที่ ๒ รับรองรายงานการประชุม ไม่มี

ระเบียนวาระที่ ๓ กระทุ้งถาม ไม่มี

ระเบียนวาระที่ ๔ เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว

รายงานการพิจารณาศึกษาปัญหาของการขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและการรถไฟ
แห่งประเทศไทยประสบปัญหาขาดทุนมาก รวมถึงแนวทางที่เป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว
ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาการคมนาคมพิจารณาเสร็จแล้ว ในเรื่องนี้ผมอยากจะขอหารือที่ประชุม
นะครับ ว่ารายงานฉบับนี้เป็นรายงานของคณะกรรมการการคมนาคมชุดที่แล้วนะครับ



LIRT

เพราะฉะนั้นกระผมจะขอเชิญคณะกรรมการการคมนาคมชุดที่แล้ว ซึ่งเป็นผู้ทำรายงานฉบับนี้ ขึ้นมาชี้แจงต่อที่ประชุม จะมีท่านผู้ใดมีความเห็นเป็นประการใดหรือเปล่านั้น (ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา ถ้าไม่มีนัยอะไร กระผมขอเชิญคณะกรรมการการคมนาคมชุดที่แล้วเข้าประจำที่ครับ



(ส่วนา)

ที่ ๒๕๕๓/๑/๒๕๖๒

วุฒิสภา

ถนนอุทองใน กท. ๑๐๓๐๐

๒๐ เมษายน ๒๕๖๒

เรื่อง การพิจารณาศึกษาปัญหาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการรถไฟแห่งประเทศไทย
ประสมปัญหาจากทุนมาก รวมถึงแนวทางที่เป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา พิจารณาศึกษาปัญหา
องค์การขนส่งมวลชนและการรถไฟแห่งประเทศไทยประสมปัญหาจากทุนมาก
รวมถึงแนวทางที่เป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ประชุมวุฒิสภาได้พิจารณาที่เรื่อง ขอเสนอให้วุฒิสภามีมติให้คณะกรรมการการ
การคมนาคม วุฒิสภา พิจารณาศึกษาปัญหาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการรถไฟแห่งประเทศไทย
ประสมปัญหาจากทุนมาก รวมถึงแนวทางที่เป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว (นายชวลิต รุ่งแสง
และนายพิชัย วาศนาสง เป็นผู้เสนอ) และลงมติมอบหมายให้คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา
ศึกษาเรื่องดังกล่าว ซึ่งกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| ๑. ร้อยตำรวจโท ชาญ มนูญธรรม | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. พลเรือเอก กิติติ นาคะเกษ | ๓. ร้อยตำรวจโท ฉัตรชัย บุญพะยอมันต์ |
| ๔. นายชัยวัฒน์ คำณวน | ๕. พลอากาศโท ณรงค์ ติณห์เพ็ง |
| ๖. พลตำรวจโท บัณฑิต กัมปนาทแสนยสาร | ๗. พลอากาศเอก ประหยัด กิษะศรีรินทร์ |
| ๘. พลอากาศเอก พโยม เย็นสุโขใจ | ๘. พลโท รามศักดิ์ ไชยโกมินทร์ |
| ๑๐. นายวิจิตร ณ ระนอง | ๑๑. พลเอก ศักดิ์ บุญพระฤกษ์ |
| ๑๒. นายสาณนท์ สายสว่าง | ๑๓. พลตรี สุกสาย หัสสิณี |
| ๑๔. พลตำรวจโท สุทัศน์ สุขุมวาท | ๑๔. พลเรือเอก สุภา ตรีเสณี |
| ๑๖. พลเอก สุรพล บรรณกิจโสภณ | ๑๕. พลอากาศโท อุทม ถนอมกุลบุร |
| ๑๘. นายอานม มกรานนท์ | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๙. พลอากาศเอก ประจักษ์ สุทธิชัย | เลขาธิการคณะกรรมการ |

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้พิจารณาเรื่องตามญัตติดังกล่าว และได้จัดทำรายงาน
ผลการพิจารณาเสร็จเรียบร้อยแล้ว
จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดพิจารณาเสนอที่ประชุมวุฒิสภาพิจารณา
ของคณะกรรมาธิการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(ลงชื่อ) ร้อยตำรวจโท **ชาย นนุชรรม**
(ชาย นนุชรรม)
ประธานคณะกรรมาธิการคนชวคน

สำเนาถูกต้อง

สุทนต์ จันทร์โรจน์

(นางพนมพร จันทร์โรจน์)

ผู้อำนวยการสำนักงานประสานความสัมพันธ์และต่างประเทศ
กองกรรมาธิการ

กองกรรมาธิการ
โทร. ๒๕๖๐๕๕
๒๕๖๔๖๖



รายงานของคณะกรรมการการคมนาคม

ตามที่ประชุมวุฒิสภา ชุดที่ ๕ ครั้งที่ ๗/๒๕๓๐ (สมัยสามัญ สมัยที่หนึ่ง) วันศุกร์ที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๓๐ ได้พิจารณาญัตติเรื่องขอให้วุฒิสภามีมติให้คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ได้ศึกษาปัญหาของกิจการขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและการรถไฟแห่งประเทศไทยประสมวุฒิสภา ขาดทุนมากกว่ารวมถึงแนวทางที่เป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหามาจากทุน (นายชวลิต รุ่งแสง และนายพิชัย วาศนาสง เป็นผู้เสนอ) และลงมติมอบหมายให้คณะกรรมการการคมนาคม พิจารณาศึกษาปัญหาของกิจการขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและการรถไฟแห่งประเทศไทยประสมวุฒิสภา ขาดทุนมากกว่ารวมถึงแนวทางที่เป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหามาจากทุน ภายในกำหนดระยะเวลา ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่วุฒิสภาให้ความเห็นชอบ และให้ดำเนินการออกสมัยประชุมใดด้วย

ต่อมาคณะกรรมการได้ขออนุมัติขยายเวลาพิจารณาศึกษาออกไปอีก ๑๘๐ วัน ซึ่งที่ประชุมวุฒิสภา ชุดที่ ๕ ครั้งที่ ๑/๒๕๓๑ (สมัยสามัญ) วันจันทร์ที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๓๑ ได้ลงมติให้ขยายเวลา ไต่ถามที่ร้องขอนับตั้งแต่วันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๓๑ และในคราวประชุมวุฒิสภาชุดที่ ๕ ครั้งที่ ๑๐/๒๕๓๑ (สมัยสามัญ) วันศุกร์ที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๓๑ ที่ประชุมได้ลงมติให้ดำเนินการ นอกสมัยประชุม และขยายเวลาศึกษาปัญหาคงกล่าวออกไปนับตั้งแต่วันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๓๑ ถึงวันเปิดสมัยประชุมสามัญประจำปี ๒๕๓๒ ตามที่คณะกรรมการการคมนาคมร้องขอ

บัดนี้ การพิจารณาศึกษาเรื่องปัญหาของกิจการขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและการรถไฟแห่งประเทศไทย ประสมวุฒิสภาขาดทุนมากกว่ารวมถึงแนวทางที่เป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหามาจากทุน ตามที่ที่ประชุมวุฒิสภา มอบหมายได้เสร็จสิ้นโดยสมบูรณ์แล้ว จึงขอรายงานต่อวุฒิสภาตามขอบังคับ

การประชุมของวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๒๗ ข้อ ๘๑ ดังนี้

๑. ในการดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่องตามญัตติที่ที่ประชุมวุฒิสภามอบหมาย คณะกรรมการได้ดำเนินการแยกการพิจารณาดังกล่าว โดยคณะกรรมการได้มีมติ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ ๒ คณะ คือ

๑.๑ คณะอนุกรรมการพิจารณามติของกิจการขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน ๕ ท่าน ประกอบด้วย

(๑) พลเอก ศักดิ์ บุญตระกูล ประธานคณะอนุกรรมการ

(๒) นายชัยรัตน์ คำฉ้วน

(๓) พลอากาศเอก พโยม เบ็นสุโขใจ

(๔) พลตำรวจโท สุทัศน์ สุขมาวา

(๕) พลอากาศเอก ประจักษ์ สุทธิมัย เลขาธิการคณะอนุกรรมการ



LIART

Legislative Institutional Repository of Thailand

๑.๒ คณะอนุกรรมการพิจารณาปัญหาการรถไฟแห่งประเทศไทย

จำนวน ๕ ท่าน ประกอบด้วย

- (๑) พลเรือเอก สุภา คชเสนี ประธานคณะอนุกรรมการ
- (๒) พลโท รวมศักดิ์ ไชโยภินทร
- (๓) พลตรี สุตสาย หัสสิน
- (๔) พลตำรวจโท สุทัศน์ สุขุมวาท
- (๕) พลเอก สุรพล บรรณกิจไพภณ

อนึ่ง คณะอนุกรรมการพิจารณาปัญหาการรถไฟแห่งประเทศไทย
ได้พิจารณาเห็นมติเห็นสมควรเชิญบุคคลซึ่งมีความรู้ความสามารถเพื่อทำหน้าที่เป็นเลขานุการ
และผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมการ ดังนี้

- (๑) นาวาเอก (พิเศษ) สำรวจ นิยมเกษ เลขานุการคณะอนุกรรมการ
- (๒) นาวาเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน ผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมการ

๒. คณะกรรมการได้พิจารณาเห็นสมควรตั้ง นายชวลิต รุ่งแสง
และนายพิชัย วาสนาส่ง เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ ในฐานะที่เป็นผู้ยื่นผู้คดี เพื่อที่จะได้
ร่วมกันพิจารณาแก้ไขปัญหาดังกล่าว

๓. บุคคลที่คณะกรรมการได้เชิญมาชี้แจงแสดงความคิดเห็นและแถลงข้อเท็จจริง
เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา ซึ่งมีรายนามดังต่อไปนี้

๓.๑ กระทรวงคมนาคม

- ๑. นายมนตรี พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
- ๒. นายคำรพ วรรณชาติ ผู้อำนวยการกองแผนงาน
- ๓. นายวิเชษฐ โรจนธรรมกุล ผู้อำนวยการกองวิชาการ กรมเจ้าท่า
- ๔. นายอราม กังสมมติ หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ๕. นางพรเพ็ญ วัฒนาราช ผู้อำนวยการกองวิจัยและวางแผน
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์

๓.๒ บริษัทขนส่ง จำกัด

- ๑. ร้อยตรี วันรบ วรศิริก กรรมการผู้จัดการใหญ่บริษัทขนส่ง จำกัด
- ๒. นายเกริกศักดิ์ กองศิลป์ หัวหน้าสำนักงานวิชาการและแผน



๓.๓ การทำเรือแห่งประเทศไทย

- ๑. เรือโท สัญญา หาญทวีฬ ผู้ตรวจการฝ่ายเรือ

๓.๔ องค์การโทรศัพทแห่งประเทศไทย

- ๑. นายพิชัย ว่องศรี
- ๒. นายสายันต์ ถินสำราญ หัวหน้ากองวิเคราะห์การการเงิน

๓.๕ บริษัทไทยเดินเรือทะเล

- ๑. เรือเอก ประสิทธิ์ มงคลประสิทธิ์

๓.๖ การสื่อสารแห่งประเทศไทย

- ๑. นายสุร สิมปินเสีปร ผู้ว่าการการสื่อสารแห่งประเทศไทย
- ๒. นายสมลัดกัน สัจจาภินันท์ รองผู้ว่าการการสื่อสารแห่งประเทศไทย
- ๓. นายกิตติณ อุกมเกียรติ ผู้อำนวยการกองสื่อสารโทรคมนาคม
- ๔. นายโกวิท สุรพันธ์ ผู้อำนวยการกองโทรเลข

๓.๗ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

- ๑. นายพีเชษฐ สติรชวงล อธิบดีผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- ๒. นายอนันท์ อุเทนสุต ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- ๓. นายถาวร จันทโรไทย รองผู้อำนวยการ (ฝ่ายการเดินรถ)
- ๔. นายบรรยง คุโรวาท รองผู้อำนวยการ (ฝ่ายบริหาร)
- ๕. นายพีระพงษ์ อิศรศักดิ์ รองผู้อำนวยการ (ฝ่ายอำนวยการ)
- ๖. นายทวี วงศ์ภูมิ หัวหน้าสำนักงานธุรการกลาง
- ๗. นายชาญชัย ช่างสิงห์
- ๘. นางสมหมาย สุวรรณวงศ์ หัวหน้าสำนักงานการคลัง

๓.๘ การรถไฟแห่งประเทศไทย

- ๑. นายทิวัญ รัตศรี อธิบดีว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ๒. นายเชิด บุณยะรัตเวช ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ๓. นายอัมพร ลานเหล็ก รองผู้ว่าการคานบริหาร
- ๔. นายวิสนา สุภรณ์ไพบูลย์ ผู้ช่วยผู้ว่าการ
- ๕. นายบุญเรือง ผ่องลำเจียก รองผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
- ๖. นายปราโมทย์ ชูติมา ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี
- ๗. นายสำเนา วัชรสินธุ รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

- ๘. นายศรียุทธ ศิริเวทิน
- ๙. นายทวีศักดิ์ มณีพิสิฐ
- ๑๐. นายทพ ขรรณกุล
- ๑๑. นายปริญญา ผลวิवास
- ๑๒. นายเยี่ยม ปรีทวงศ์

หัวหน้าสำนักงาน สำนักนโยบายและแผน
รองผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
หัวหน้าสำนักงานผลประโยชน์
เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและการบัญชี
หัวหน้างานบริการสินค้า ๒ ฝ่ายการพาณิชย์

๓.๘ กระทรวงการคลัง

- ๑. นางสมถิณีชัย วุฒิชัย เนติวิกรม
- ๒. นางศุภรัตน์ ธัญญาวุฒิ

ผู้อำนวยการกองรัฐวิสาหกิจ กรมบัญชีกลาง
หัวหน้าฝ่ายกองรัฐวิสาหกิจ กรมบัญชีกลาง

๓.๑๐ สำนักงานประมง

- ๑. นายนรชัย ศรีพิมล
- ๒. นางสาวมณฑนา หลานสะอาด
- ๓. นางสาวภาวีย์ เซษุรักษ์ชยางกูร

หัวหน้าฝ่ายกองประเมินผลและรายงาน
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ ๒
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ ๕

๓.๑๑ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- ๑. นายเฉลิม เกียรติ แสนวิเศษ
- ๒. นางสาวพจนา เอื้องไพบูลย์
- ๓. นายประเสริฐ กมลพานิช

หัวหน้าแผนงานโครงการขนส่ง
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน ๒
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

๓.๑๒ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

- ๑. นายไพบลีย์ บัญญัติ
- ๒. นายอุคม ทันทิม

ผู้อำนวยการฝ่ายขายรัฐและอุตสาหกรรม
ผู้อำนวยการกองขายรัฐวิสาหกิจ

๔. คณะกรรมการได้เดินทางไปศึกษาคูณงานกิจการของบริษัชน้ำมันสงฆวฒนสิงคโปร์ ๓ ทาน คือ รอยคำรจวิโท ซาญ มนูธรรม ประธานคณะกรรมการ พลอากาศเอก ประจักษ์ สุทธิมัย เลขาธิการคณะกรรมการ และพลเอก คักดิ์ บุญพระกุล ประธานคณะอนุกรรมการพิจารณาบัญชีหาองคการขนส่งมวลขนกรุงเทพฯ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาด้วย

๕. ผลการพิจารณา

คณะกรรมการขอรายงานผลการพิจารณาในเรืองบัญชีกองคการขนส่งมวลขนกรุงเทพฯและการรถไฟแห่งประเทศไทยประสมบัญชีหาองคการรวมถึงแนวทางที่เป็นไปได้ในการแก้ไขบัญชีหาองคการฯ ดังคต่อไปนี้



ส่วนที่ ๑ ปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สารบัญ

๑. บทนำ.

๑.๑. ประวัติความเป็นมา

๑.๒. สถานะภาพการดำเนินงานในอดีต

๑.๓. สถานะภาพการดำเนินงานปัจจุบัน

๑.๓.๑. โครงสร้างและการจัดแบ่งส่วนงาน

๑.๓.๑.๑. ฝ่ายอำนวยการ

๑.๓.๑.๒. ฝ่ายบริหาร

๑.๓.๑.๓. ฝ่ายการเดินรถ

๑.๓.๒. รถยนต์โดยสาร

๑.๓.๒.๑. รถโดยสารธรรมดา

๑.๓.๒.๒. รถโดยสารปรับอากาศ

๑.๓.๒.๓. รถเมล์เล็กในซอย

๑.๓.๓. เส้นทางเดินรถ

๑.๓.๓.๑. เส้นทางรถโดยสารธรรมดา

๑.๓.๓.๒. เส้นทางรถโดยสารปรับอากาศ

๑.๓.๔. อุจุกจรดและสถานที่ทำการ

๑.๓.๔.๑. อุจุกจรด

๑.๓.๔.๒. สถานที่ทำการ

๑.๓.๕. อัตราค่าโดยสาร

๑.๓.๕.๑. รถธรรมดา

๑.๓.๕.๒. รถปรับอากาศ

๑.๓.๕.๓. อัตราค่าโดยสารครึ่งราคา

๑.๓.๕.๔. มีตรู่เคื่อนสำหรับนักเรียน นิสิต นักศึกษา

๑.๓.๕.๕. หัวโดยสาร



- ๑.๓.๖. อัตราค่าจ้างพนักงาน
 - ๑.๓.๖.๑. อัตราพนักงานตำแหน่งต่าง ๆ
 - ๑.๓.๖.๒. จำนวนพนักงานแยกตามคุณวุฒิ
 - ๑.๓.๖.๓. จำนวนพนักงานออก
 - ๑.๓.๖.๔. การฝึกอบรมพนักงาน
 - ๑.๓.๖.๕. การยกระดับพนักงาน
- ๑.๓.๗. การซ่อมบำรุงรถโดยสาร
- ๑.๓.๘. ข้อมูล เรือขนน้ำมัน เชื้อเพลิง
- ๑.๓.๙. สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างปี ๒๕๒๓ - ๒๕๓๑
- ๑.๓.๑๐. ข้อมูล เกี่ยวกับการวิ่งรถโดยสาร
 - ๑.๓.๑๐.๑. ระยะทางวิ่ง
 - ๑.๓.๑๐.๒. จำนวนเที่ยววิ่งบริการผู้โดยสาร
 - ๑.๓.๑๐.๓. ความถี่ ของการปล่อยรถโดยสาร
 - ๑.๓.๑๐.๔. จำนวนผู้โดยสาร เฉพาะที่ขึ้นรถโดยสารของ ขสมก.
 - ๑.๓.๑๐.๕. เกณฑ์บรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย คัน/เที่ยว
 - ๑.๓.๑๐.๖. จำนวนรถโดยสารที่จะต้องมีตามข้อกำหนด
 - ๑.๓.๑๐.๗. ความยาวของเส้นทางที่เดินรถโดยสาร
- ๑.๓.๑๑. ผลการดำเนินงาน
- ๑.๓.๑๒. มติคณะรัฐมนตรีและผลการปฏิบัติ เพื่อแก้ไขของ ขสมก.

๒. ทำไม ขสมก. จึงขาดทุน

๓. แนวความคิดในการแก้ไขซึ่งขอเสนอให้รัฐบาลพิจารณา

๔. สรุป

๕. ขอเสนอ

เอกสารประกอบ.

๑. เอกสารประกอบหมายเลข ๑ บัญชีแสดงตัวเลขการขาดทุนในแต่ละปีงบประมาณ
๒. เอกสารประกอบหมายเลข ๒ บัญชีการรับเงินอุดหนุนที่รัฐบาล และ กทม. ให้และ การกู้ยืมรัฐบาลต่างประเทศ ตั้งแต่ปี ๒๕๑๙ - ๓๑ ก.ย. ๒๕๓๑.
๓. เอกสารประกอบหมายเลข ๓ โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.
๔. เอกสารประกอบหมายเลข ๔/๑ ผลการดำเนินงานปีงบประมาณ ๒๕๐๖ - ๒๕๑๕
๕. เอกสารประกอบหมายเลข ๔/๒ ผลการดำเนินงานปีงบประมาณ ๓๐.

ปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๑. บทนำ

๑.๑ ประวัติความเป็นมา

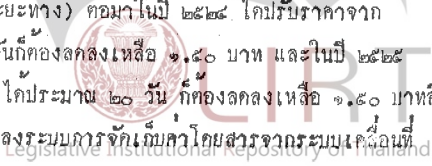
กิจการรถเมล์ใน กทม. เริ่มตั้งแต่ปี ๒๔๕๐ โดยเอกชนซึ่งได้พัฒนาโดยลำดับจนในที่สุด มีบริษัทที่ประกอบการประมาณ ๒๕ บริษัท ได้เกิดมีปัญหาคือขึ้น เช่น การเดินรถที่เส้นทาง การแก่งแย่ง ผู้โดยสารกัน การให้บริการของแต่ละบริษัทไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และการควบคุมไม่สามารถกระทำได้อย่างจริงจัง

เดือน ก.พ. ๒๕๑๘ ครม. สมัย ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็น นรม. จึงได้มีมติให้รวมรถโดยสารประจำทางใน กทม. ขึ้นเป็น "บริษัทมหานครขนส่งจำกัด" แต่มีปัญหาในเรื่องของกฎหมายการจัดตั้ง ต่อมารัฐบาลของ ม.ร.ว. เสถียร ปราโมช จึงได้ออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง "องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" ขึ้นเมื่อ ๑ ต.ค. ๒๕๑๘ โดยรวมกิจการรถโดยสารประจำทางทั้งหมดจากบริษัทมหานครขนส่งจำกัดมาขึ้นอยู่กับองค์การฯ ซึ่งสังกัดอยู่ในกระทรวงคมนาคม

๑.๒ สถานการณ์การดำเนินงานในอดีต

ในตอนเริ่มต้นได้ซื้อรถจากเอกชนทั้งหมด ๒,๗๐๓ คัน พร้อมทั้งต้องจ่ายเงินชดเชยแก่พนักงานผู้ประกอบการเดินรถเดิมคิดเป็นเงินรวมทั้งสิ้น ๓๗๐ ล้านบาท แต่รัฐบาลจัดสรรเงินให้เพียง ๓๒๕.๒๐ ล้านบาท จึงทำให้เงินทุนหมุนเวียนติดลบแต่เริ่มต้น ๕๐.๘๐ ล้านบาท ต่อมารัฐบาลได้อนุมัติให้องค์การฯ ซื้อรถโดยสารอีก ๒,๕๐๐ คัน โดยกู้เงินจากธนาคาร ๑,๑๔๔.๔๓๑ ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๑๐.๒๕ ต่อปี ในช่วงนี้องค์การฯ มีรายรับประมาณ ๓.๕ ล้านบาท/วัน แต่มีรายจ่าย ๔.๘ ล้านบาท/วัน รวมทั้งดอกเบี้ยที่เกิดจากการซื้อรถด้วย

การดำเนินการขององค์การฯ ต้องประสบกับปัญหาการขาดทุนตลอดมา (ดูเอกสารประกอบหมายเลข ๑) เมื่อเป็นเช่นนี้จึงได้มีการปรับค่าโดยสารเพิ่ม ๕ ครั้ง และลดหย่อนไป ๒ ครั้ง โดยปรับอัตราค่าโดยสารจาก ๐.๓๕ บาท เป็น ๑.๐๐ บาทในปี ๒๕๒๑ ลักษณะการจึกเก็บเป็นแบบอัตราคงที่ (เก็บอัตราคงที่เดียวตลอดทาง) ครั้นปี ๒๕๒๓ ได้เปลี่ยนแปลงวิธีจึกเก็บเป็นแบบอัตราเคลื่อนที่ (เพิ่มขึ้นตามระยะทาง) ต่อมาในปี ๒๕๒๔ ได้ปรับราคาจาก ๑.๐๐ บาท เป็น ๒.๐๐ บาท โดยประมาณ ๒๐ วันก็ต้องลดลงเหลือ ๑.๕๐ บาท และในปี ๒๕๒๕ ได้ปรับราคาจาก ๑.๕๐ บาท เป็น ๒.๐๐ บาท โดยประมาณ ๒๐ วัน ก็ต้องลดลงเหลือ ๑.๕๐ บาทอีก จนครั้งล่าสุดเมื่อ ๑๕ ก.พ. ๒๕๒๕ ได้เปลี่ยนแปลงระบบการจึกเก็บค่าโดยสารจากระบบเคลื่อนที่ เป็นระบบอัตราคงที่ ๒.๐๐ บาท ตลอดสาย



สำหรับทางด่วนรัฐบาลนับตั้งแต่ปี ๒๕๑๔ จนถึงปี ๒๕๓๑ รัฐบาลได้อนุมัติโดยจัดสรรเงินงบประมาณให้ และให้กรุงเพทมหานครจัดสรรให้รวมเป็นเงิน ๒,๒๘๒.๐๗๓ ล้านบาท และอนุมัติให้องค์การ ฯ กู้เงินมาดำเนินการโดยกระทรวงการคลังค่าประกันอัตรารวมทั้งสิ้น ๖,๔๓๓.๒๕๕ ล้านบาท (รายละเอียดดูเอกสารประกอบหมายเลข ๒)

๑.๓ สถานะภาพการดำเนินงานปัจจุบัน

๑.๓.๑ โครงสร้างและการจัดแบ่งส่วนงาน (ดูเอกสารประกอบหมายเลข ๓)

ได้มีการพัฒนาจากโครงสร้างแบบรวมศูนย์ในอดีต มาเป็นโครงสร้างที่เน้นหน้าที่เขตการเดินรถเป็นศูนย์กลางหรือคล้ายเป็นบริษัทบริวาร โดยปรับปรุงระบบการรายงาน การกำกับดูแล และการตรวจสอบทั้งภายในและการตรวจการทั่วไป ทำให้เขตการเดินรถและองค์กร ฯ สามารถทราบสถานะภาพการเดินรถในแต่ละเขตและแต่ละเส้นทางในเรื่องรายได้ รายจ่ายในแต่ละวันว่า เป็นอย่างไร และสามารถแก้ไขปัญหาการเดินรถได้โดยด่วน สำหรับการจัดแบ่งส่วนงานตามโครงสร้างมี ๓ ฝ่าย คือ

- ๑.๓.๑.๑ ฝ่ายอำนวยการ มีหน้าที่เกี่ยวกับงานธุรการขององค์กร ฯ การประชาสัมพันธ์ การจัดซื้อ การบริการภายใน การวางแผน การจัดระบบงาน การจัดทำโครงการ การวิเคราะห์และการประเมินผล การงบประมาณ การดำเนินการรวบรวบข้อมูลอัตโนมัติ และการประสานงานกับฝ่ายบริหารและฝ่ายการเดินรถ
- ๑.๓.๑.๒ ฝ่ายบริหาร มีหน้าที่เกี่ยวกับ การบริหารงานบุคคล การแรงงานสัมพันธ์ การร้องทุกข์และวินัย การให้บริการทางการแพทย์ งานกฎหมาย นิติกรรมและคดี งานอุบัติเหตุ งานการคลัง และการประสานงานกับฝ่ายอำนวยการและฝ่ายการเดินรถ
- ๑.๓.๑.๓ ฝ่ายการเดินรถ มีหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแล และวางแผนการเดินรถ และการขอมาเร่งรักษาให้เป็นไปโดยมีประสิทธิภาพตามนโยบายและเป้าหมายที่องค์กร ฯ กำหนด ควบคุมและจัดหารายได้ ควบคุมและกำกับดูแลการใช้จ่ายให้เป็นไปตามงบประมาณ ควบคุมดูแลพนักงานในฝ่ายการเดินรถให้ปฏิบัติตามระเบียบ ข้อมบังคับ และคำสั่งต่าง ๆ และประสานงานกับฝ่ายอำนวยการและฝ่ายบริหาร

๑.๓.๒ รถยนต์โดยสาร องค์การ ฯ มียอดรถโดยสารที่อยู่ในความรับผิดชอบดังนี้

๑.๓.๒.๑ รถโดยสารธรรมดา

- รถโดยสารขององค์การ ฯ ๘,๓๕๑ คัน
- รถรวมบริการ ๕๕๗ คัน
- รถรวมบริการ เขต ๑๒ (บริษัทกรุงเทพมหานครขนส่ง) ๑๘๘ คัน
- รถบริษัทสันติมิตร ๓๙ คัน
- รถเมล์เล็กบนถนนใหญ่ ๒,๒๒๑ คัน
- รวมรถทั้งสิ้น ๘,๓๕๖ คัน

๑.๓.๒.๒ รถโดยสารปรับอากาศ

- รถโดยสารขององค์การ ฯ ๕๑๙ คัน
- รถรวมบริการ ๖๐ คัน
- รถโดยสารบริษัท เอส.เค.ทีวี. ๑๘๐ คัน
- รวมรถทั้งสิ้น ๗๕๙ คัน

๑.๓.๒.๓ รถเมล์เล็กในซอย

- รถเมล์เล็กในซอยรวมทั้งสิ้น ๒,๙๗๘ คัน

๑.๓.๓ เส้นทางเดินรถ องค์การ ฯ มีเส้นทางเดินรถในเขต กทม. และจังหวัดใกล้เคียง ๕ จังหวัด ที่มีอาณาเขตติดต่อกัน แยกประเภทเส้นทางตามประเภทรถโดยสารได้ดังนี้

๑.๓.๓.๑ เส้นทางรถโดยสารธรรมดา มีจำนวน ๑๓๔ เส้นทาง มีความยาวของเส้นทาง

ทั้งสิ้น ๓,๕๖๐ กม. มีจำนวนกิโลเมตรทำการประมาณวันละ ๗๗๘,๐๖๑ กม.

สำหรับรถโดยสารที่วิ่งในเส้นทางดังกล่าวมี

- รถโดยสารขององค์การ ฯ ๑๑๖ เส้นทาง
- รถรวมบริการวิ่งร่วมเส้นทางกับองค์การ ฯ ๔ เส้นทาง
- วิ่งเส้นทาง โดยเฉพาะของรถรวมบริการ ๗ เส้นทาง
- รถบริษัทสันติมิตร ๒ เส้นทาง
- รถเมล์เล็กบนถนนใหญ่วิ่งร่วมเส้นทางกับรถโดยสารขององค์การ ฯ และรถอื่น ๆ ๓๕ เส้นทาง (วิ่งบนทางด่วน ๔ เส้นทาง)

๑.๓.๓.๒ เส้นทางรถโดยสารปรับอากาศ มีจำนวน ๒๓ เส้นทาง มีความยาวรวมของเส้นทางทั้งสิ้น ๕๔๒ กม. มีจำนวนกิโลเมตรทำการประมาณวันละ ๖๐,๗๔๓ กม. สำหรับรถโดยสารปรับอากาศที่วิ่งในเส้นทางดังกล่าวมี

- | | | |
|--|----|---------|
| • รถโดยสารปรับอากาศขององค์การ ฯ | ๑๐ | เส้นทาง |
| • รถโดยสารปรับอากาศของบริษัท เอส.เค.ทัวร์. | ๖ | เส้นทาง |
| • รถรวมบริการปรับอากาศ | ๒ | เส้นทาง |
| • ก่อตั้งจะเปิดใหม่บนเส้นทางรถธรรมดา | ๕ | เส้นทาง |

๑.๓.๔ อุจจกรรถและสถานที่ทำการ

๑.๓.๔.๑ อุจจกรรถ องค์การ ฯ มีอุจจกรรถทั้งหมด ๓๕ แห่ง พื้นที่ ๓๑๕,๙๘๕.๗๗ ไร่
เสียค่าเช่า ๘,๒๐๗,๑๕๖ บาท/เดือน

๑.๓.๔.๒ สถานที่ทำการ องค์การ ฯ มีสถานที่ทำการ ๔๑ แห่ง เสียค่าเช่า ๕๓๘,๓๕๘ บาท/เดือน

๑.๓.๕ อัตรากำลังโดยสาร

๑.๓.๕.๑ รถธรรมดา เก็บตามอัตรากำลังที่ในอัตรากำลัง ๒.๐๐ บาทตลอดสายมียกเว้นคือ
• รถขานเมืองสาย ๑๓๒, ๑๓๓, ๑๓๔ เก็บตามระบบอัตรากำลังเคลื่อนที่ ๑๐ กม. แรก ๒.๐๐ บาท ๔ กม. ถัดไปเพิ่ม ๑ บาททุก ๆ ๔ กม. แต่ตลอดสายไม่เกิน ๕.๕๐ บาท

- รถควนพิเศษ ๔ สายเก็บค่าธรรมเนียมนิยมเพิ่มอีก ๑ บาทจากอัตรารธรรมคา
- รถวิ่งบนทางควน เพิ่มค่าธรรมเนียมนิยมอีก ๑ บาทจากอัตรารธรรมคา
- รถบริการตลอดคืน (กะสว่าง) มี ๑๐ สายเก็บค่าธรรมเนียมนิยมเพิ่มอีก ๑.๕๐ บาท จากอัตรารธรรมคา ในห้วงระยะเวลาระหว่าง ๒๓.๐๐ น. ถึง ๐๕.๐๐ น.

๑.๓.๕.๒ รถปรับอากาศ เก็บตามอัตรากำลังเคลื่อนที่ ๕ บาทสำหรับ ๔ กม. แรกและเพิ่ม ๒ บาท สำหรับทุก ๔ กม. ถัดไป ตลอดเส้นทางไม่เกิน ๑๕ บาท

๑.๓.๕.๓ อัตรากำลังโดยสารครั้งราคา มีให้แก่บุคคลดังต่อไปนี้

- คนตาบอดที่มีหนังสือรับรองของสมาคมคนตาบอด
- ทหาร ตำรวจในเครื่องแบบ
- ผู้ถือบัตรของทางราชการที่มีระเบียบระบุว่ามิสิทธิ์ไว้บริการลดค่าโดยสาร

๑.๓.๕.๔ บัตรเดือนสำหรับนักเรียน นิสิต นักศึกษา

- ชั้น ม.๓ ลงมาบัตรละ ๒๔,๕๐ บาท/เดือนขึ้นเดินทางไปกลับอย่างละ ๑ เที่ยว
- ชั้น ม.๔ ขึ้นไปรวมทั้งนิสิต นักศึกษา บัตรละ ๕๔.๕๐ บาท/๓๐ วัน เดินทางไปกลับอย่างละ ๑ เที่ยว

๑.๓.๕.๕ ตัวโดยสาร มีสองประเภท ประเภทมัน และประเภทบักทิม พิมพ์โรงพิมพ์
สำนักงานสลากกินแบ่งของรัฐบาลทั้งสองประเภท

๑.๓.๖ อัตราค่าจ้างพนักงาน ข้อมูลเมื่อ ส.ค. ๓๐ มีดังนี้

๑.๓.๖.๑ อัตราพนักงานตำแหน่งต่าง ๆ

• พนักงานประจำสำนักงาน	๒,๕๙๓ คน
• ผู้จัดการสาย ผู้ช่วย	๒๖๒ คน
• นายพา	๔๑๑ คน
• นายตรวจ	๔๓๙ คน
• พชร.	๒,๗๑๕ คน
• พกส.	๗,๖๑๒ คน
• ช่าง, พชร. ช่าง	๕๙๘ คน
• นักการ, ยาม	๓๒๒ คน
• หน. แคนกขึ้นไป	๓๐๓ คน
รวม	๒๐,๐๕๕ คน

๑.๓.๖.๒ จำนวนพนักงานแยกตามคุณวุฒิ

• ตั้งแต่ปริญญาตรีขึ้นไป	๑.๕๕ %
• ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง	๐.๘๗ %
• ประกาศนียบัตรวิชาชีพ	๓.๕๙ %
• ม.ศ. ๓-๕	๑๔.๘๑ %
• ป.๔ - ๗	๗๙.๗๑ %

๑.๓.๖.๓ จำนวนพนักงานออก (ลาออก, ให้ออก, เลิกจ้าง) เฉลี่ยตั้งแต่ปี ๒๕ ถึง ส.ค. ๓๐
เฉลี่ยเดือนละ ๑๒๕ คน

๑.๓.๖.๔ การฝึกอบรมพนักงาน ได้มีการฝึกอบรมพนักงานทุกปี สำหรับปี ๒๕๒๕ ได้มี
การอบรม ๑๒๓ หลักสูตร ค่าใช้จ่าย ๑,๑๒๖,๗๒๗.๖๗ บาท การอบรมมี
ทั้งการอบรมภายในองค์กร ๆ และการส่งพนักงานเข้าร่วมการอบรมกับหน่วย
งานภายนอก

• การอบรมภายในองค์กร ๆ แบ่งเป็นการอบรมโดยกองพัฒนาบุคลากร ฝ่ายบริหาร
สำนักงานกลาง และการอบรมโดยเจตนัน ๆ เอง สำหรับปี ๒๕๒๕ มีการอบรม

• หลักสูตร	หลักสูตร
• ผู้เข้าอบรม	๙,๒๑๗ คน
• ค่าใช้จ่าย	๖๑๔,๙๒๔ บาท

๑. การอบรมร่วมกับหน่วยงานภายนอก สำหรับปี ๒๕๕๕ มีการอบรม

- หลักสูตร ๑๑๕ หลักสูตร
- ผู้เข้าอบรม ๒,๐๐๖ คน
- ค่าใช้จ่าย ๕๑๑,๘๐๓.๖๗ บาท

นอกจากนี้สำหรับด้านการพัฒนาบุคคล ปี ๒๕๓๑ องค์กรฯ มีโครงการที่จะเน้น การให้การอบรมเสริมสร้างความรู้ ประสบการณ์ต่าง ๆ แก่ผู้บริหารระดับต้น, กลาง และสูงเป็นสำคัญ เพราะมีพัฒนามาการพัฒนาบุคคลใ้มุ่งไปสู่กลุ่มพนักงาน ระดับปฏิบัติการจนครบทุกระดับแล้ว เช่น พชร. พกส. นายทา นายตรวจ ประมาณ ๑๐,๐๐๐ คน

๑.๓.๖.๕ การยกระดับพนักงาน องค์กรฯ มีโครงการเปิดโอกาสให้พนักงานทั่วไปที่จบ การศึกษาระดับปริญญาตรีมาสอบแข่งขันเพื่อขึ้นทะเบียนเป็นนายทา เมื่อตำแหน่ง นายทาวางลง ก็จะพิจารณานายที่จบปริญญา เข้ารับตำแหน่งแทน เพื่อเป็นการพัฒนา พนักงานให้มีโอกาสก้าวหน้าไปทำงานในตำแหน่งที่สูงขึ้น

๑.๓.๖.๖ การขอมอบำรุงรถโดยสาร เนื่องจากองค์กรฯ ไม่มีเงินทุน ซักความพร้อมและไม่อยู่ ในฐานะที่จะซ่อมบำรุงรถเองได้ทั้งหมด จึงจำเป็นต้องจ้างบุคคลภายนอกเหมาซ่อม ซึ่งค่าใช้จ่าย ในการเหมาซ่อมบำรุงเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงเมื่อเทียบกับการที่องค์กรฯ ซ่อมเอง ทั้งข้อมูลระหว่าง ต.ค. ๒๕ ถึง มี.ค. ๓๐ ที่นำมาแสดงข้างล่างนี้

ประเภทการซ่อมบำรุง จำนวนรถ ค่าซ่อมเฉลี่ยต่อเดือน (ต.ค.๒๕- มี.ค.๓๐)

(ล้านบาท)

เหมาซ่อม

→ รถธรรมดา	๓,๘๖๑	๗๒,๘๐๘
- รถปรับอากาศ	๑๘๐	๗,๓๐๒
<u>ซ่อมเอง</u>		
- รถธรรมดา	๓๓๕	๓,๗๕๘
→ รถปรับอากาศ	๑๘๕	๑,๘๕๓

๑.๓.๘ ข้อมูลเรื่องน้ำมันเชื้อเพลิง

- ๑.๓.๘.๑ ตั้งชื่อน้ำมันจากการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยแต่เพียงแห่งเดียว
- ๑.๓.๘.๒ มีระเบียบการรับส่งน้ำมัน การจ่ายน้ำมัน และวิธีการควบคุมรักษา
- ๑.๓.๘.๓ ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงห้วงระยะเวลา ๕ ปี ตั้งแต่ ๒๕-๒๕ มีดังนี้

พ.ศ. จำนวนเงิน (ล้านบาท)

๒๕๒๕ ๘๘๗.๒๕๕



พ.ศ.	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
๒๕๒๖	๘๕๘.๒๒๐
๒๕๒๗	๙๓๓.๒๕๐
๒๕๒๘	๘๐๐.๘๒๕
๒๕๒๙	๙๕๙.๑๖๐
๑.๓.๘.๔	น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ปี ๒๕ ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง ๑๑๓,๓๘๒,๐๙๒ ลิตร
•	รถโดยสารธรรมดา ๑๐๘,๒๑๓,๒๗๔ ลิตร
•	รถโดยสารปรับอากาศ ๑๑,๑๖๘,๘๑๘ ลิตร
•	เฉลี่ยรถโดยสารธรรมดา ๘๑.๖๕ ลิตร/คัน/วัน
•	เฉลี่ยรถโดยสารปรับอากาศ ๑๕๐.๓๓ ลิตร/คัน/วัน
๑.๓.๘.๕	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ใ้มีการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดังนี้
•	๑ ม.ค. ๑๙ - ๓๑ ธ.ค. ๑๙ ๒.๑๕๘ บาท/ลิตร
•	๑ ม.ค. ๒๐ - ๓๑ ธ.ค. ๒๑ ๒.๕๑๐ บาท/ลิตร
•	๑ ม.ค. ๒๒ - ๑๓ ก.ค. ๒๒ ๒.๙๒๓ บาท/ลิตร
•	๑๔ ก.ค. ๒๒ - ๒๕ ก.พ. ๒๓ ๔.๓๗๘ บาท/ลิตร
•	๑ มี.ค. ๒๓ - ๒๐ ม.ค. ๒๔ ๖.๕๕๐ บาท/ลิตร
•	๒๑ ม.ค. ๒๔ - ๒๕ มี.ค. ๒๕ ๗.๓๙๐ บาท/ลิตร
•	๒๕ มี.ค. ๒๕ - ๑๔ ก.พ. ๒๖ ๖.๙๑ บาท/ลิตร
•	๑๕ ก.พ. ๒๖ - ๒๕ เม.ย. ๒๖ ๖.๕๕ บาท/ลิตร
•	๒๕ เม.ย. ๒๖ - ๓๐ มิ.ย. ๒๖ ๖.๓๙ บาท/ลิตร
•	๑ ก.ค. ๒๖ - ๓๑ ก.ค. ๓๑ ๖.๑๕ บาท/ลิตร
•	๑ พ.ย. ๓๑ - ปัจจุบัน ๕.๘๙ บาท/ลิตร



๑.๓.๙ สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างปี ๒๕๒๓ - ๒๕๓๑

ปี	องค์การ ๑ เป็นฝ่ายผิด		องค์การ ๒ เป็นฝ่ายถูก		หมายเหตุ
	ราย	เป็นเงิน	ราย	เป็นเงิน	
๒๓	๒๒๒๓	๒๙,๘๐๓,๘๘๓	๓๘๓๙	๓,๙๕๘,๓๓๐	
๒๔	๘๒๓๐	๓๓,๓๘๓,๐๓๓	๓๙๒๑	๔,๙๒๒,๐๓๑	
๒๕	๓๐๘๖	๓๒,๖๕๓,๑๓๘	๓๓๒๓	๕,๓๕๘,๓๒๑	
๒๖	๖๘๕๑	๓๓,๓๕๓,๕๓๓	๓๘๐๓	๕,๓๘๓,๕๓๕	
๒๗	๕๙๕๕	๓๕,๒๖๙,๙๑๓	๔๐๘๘	๕,๑๑๓,๕๒๓	
๒๘	๕๓๖๕	๒๓,๒๙๓,๑๘๓	๓๙๘๖	๕,๖๖๖,๘๖๕	
๒๙	๕๖๒๓	๒๘,๓๘๘,๘๒๑	๓๓๘๘	๕,๐๘๓,๑๕๓	
๓๐	๕๙๓๓	๓๐,๑๓๙,๓๑๖	๔๒๘๓	๖,๑๖๘,๙๘๐	
๓๑	๕๖๘๐	๓๖,๕๐๘,๖๙๓	๕๑๙๘	๘,๖๖๐,๒๐๐	

๑.๓.๑๐ ข้อมูลเกี่ยวกับการวิ่งรถโดยสาร (ปี ๒๕)

๑.๓.๑๐.๑ ระยะเวลาวิ่ง (หน่วย กม.)

รถโดยสารธรรมดา	กม.ปี	กม.เดือน	วัน/กัณ
ระยะเวลาที่วิ่งรับผู้โดยสาร	๒๕๙,๖๙๘,๑๓๐	๒๑,๖๘๑,๕๑๑	๒๐๓
กม.สูญเปล่า	๑๓,๐๐๐,๙๘๘	๑,๐๘๓,๘๑๒	๑๐
รวม	๒๗๒,๖๙๙,๐๖๘	๒๒,๗๖๕,๓๒๓	๒๑๓
รถโดยสารปรับอากาศ			
ระยะเวลาที่วิ่งรับผู้โดยสาร	๑๙,๑๕๐,๖๘๒	๑,๕๙๕,๘๙๐	๒๐๐
กม.สูญเปล่า	๒,๐๕๖,๑๕๙	๑๗๑,๐๑๓	๒๑
รวม	๒๑,๒๐๖,๘๔๑	๑,๗๖๖,๙๐๓	๒๒๑

๑.๓.๑๐.๒ จำนวนเที่ยววิ่งบริการผู้โดยสาร

รถโดยสารธรรมดา	๑๒,๘๕๖,๓๕๘	๑,๐๓๑,๓๖๓	๑๐
รถโดยสารปรับอากาศ	๕๒๓,๓๒๖	๘๓,๖๑๐	๕
รวม	๑๓,๓๗๙,๖๘๐	๑,๑๑๕,๙๗๓	๑๕

๑.๓.๑๐.๓ ความถี่ของการปล่อยรถโดยสาร

ในชั่วโมงเร่งด่วน	๒ นาที/กัณ
ในชั่วโมงธรรมดา	๑๐-๑๕ นาที/กัณ

๑.๓.๑๐.๔ จำนวนผู้โดยสารเฉพาะที่ขึ้นรถโดยสารของ ขสมก. เฉลี่ยต่อวัน

รถโดยสารธรรมดา ๑,๓๙๑,๐๐๐ คน

รถโดยสารปรับอากาศ ๔๖,๐๐๐ คน

๑.๓.๑๐.๕ เกณฑ์บรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย คัน/เที่ยว

รถโดยสารธรรมดา ๑๐๓ คน/เที่ยว

รถโดยสารปรับอากาศ ๘๒ คน/เที่ยว

๑.๓.๑๐.๖ จำนวนรถโดยสารที่จะต้องมีตามข้อกำหนด

รถโดยสารธรรมดา ๕,๔๗๖ คัน

รถโดยสารปรับอากาศ ๕๗๖ คัน

๑.๓.๑๐.๗ ความยาวของเส้นทางที่เดินรถโดยสาร

รถธรรมดา

- ระยะทางต่ำกว่า ๑๐ กม. ๓ สาย

- ระยะทาง ๑๐ - ๑๕ กม. ๒๕ สาย

- ระยะทาง ๑๕ - ๒๐ กม. ๓๒ สาย

- ระยะทาง ๒๐ - ๒๕ กม. ๓๑ สาย

- ระยะทาง ๒๕ - ๓๐ กม. ๒๔ สาย

- ระยะทาง ๓๐ - ๓๕ กม. ๔ สาย

- ระยะทาง ๓๕ - ๔๐ กม. ๓ สาย

- ระยะทาง ๔๐ - ๔๕ กม. ๓ สาย

รวม ๑๓๕ สาย

รถปรับอากาศ

- ระยะทาง ๑๐ - ๑๕ กม. ๑ สาย

- ระยะทาง ๒๐ - ๒๕ กม. ๑ สาย

- ระยะทาง ๒๕ - ๓๐ กม. ๓ สาย

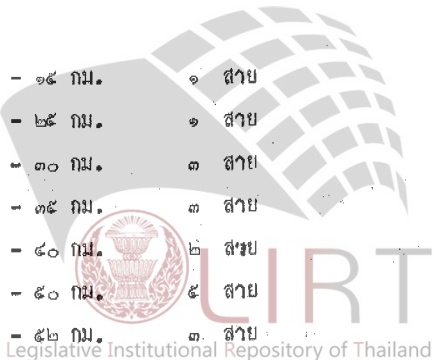
- ระยะทาง ๓๐ - ๓๕ กม. ๓ สาย

- ระยะทาง ๓๕ - ๔๐ กม. ๒ สาย

- ระยะทาง ๔๕ - ๕๐ กม. ๕ สาย

- ระยะทาง ๕๐ - ๕๒ กม. ๓ สาย

รวม ๑๘ สาย



๑.๓.๑๑ ผลการดำเนินงาน

๑.๓.๑๑.๑ ผลการดำเนินงาน (รายได้รายจ่ายของ ขสมก.) ตั้งแต่ ๒๐ - ๓๐ ตุลาคม
ประกอบหมายเลข ๔.๑ และ ๔.๒

๑.๓.๑๑.๒ รายได้ ๓ รายได้ที่ได้จากรถร่วม รถเมล์เล็ก การติดตั้งวิทยุบนรถโดยสาร
และการโฆษณามีดังนี้

- รถร่วมบริการ

- รถธรรมดา ๕๕๓ คัน เงินค่าตอบแทน ๒๐๐ บาท/คัน/วัน
- รถปรับอากาศ ๖๐ คัน สาย ๔๔ ค่าตอบแทน ๓๕๐ บาท/คัน/วัน
สาย ๕ และสาย ๑๒๖ ค่าตอบแทน ๓๒๕ บาท/คัน/วัน

- บริษัทสูงเทียมหนานนครขนส่ง รถโดยสาร ๑๘๘ คัน สัญญา ๓ ปี ค่าตอบแทน
๒๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท

- บริษัทสันติมิตร รถโดยสาร ๓๙ คัน สัญญา ๖ ปี ค่าตอบแทน
๑๓,๓๙๓,๖๑๘ บาท

- บริษัท เอส.เค.ทัวร์ รถโดยสารปรับอากาศ ๑๘๐ คัน สัญญา ๔ ปี
๖ เดือน ค่าตอบแทน ๕๔,๕๑๕,๑๕๐ บาท

- รถเมล์เล็กบนถนนใหญ่

- รถเมล์เล็กวิ่งบนถนนใหญ่ค่าตอบแทน ๔๐ บาท/คัน/วัน
- รถเมล์เล็กวิ่งบนทางด่วนสาย ๒๓, ๑๐๒ และ ๑๐๗ ค่าตอบแทน
๑๕๐ บาท/คัน/วัน

• รถเมล์เล็กวิ่งบนทางด่วนสาย ๑๒๙ ค่าตอบแทน ๒๐๐ บาท/คัน/วัน

- บริษัทอีสเทิร์นเน็ตเวอร์ค ค่าติดตั้งวิทยุบนรถโดยสาร สัญญา ๕ ปี เป็นเงิน
๙,๔๕๐,๐๐๐ บาท

- รายได้จากการโฆษณา ปีละประมาณ ๑๓,๔๓๓,๐๐๐ บาท

๑.๓.๑๒ มติคณะรัฐมนตรีและผลการปฏิบัติเพื่อแก้ไขของ ขสมก. นับตั้งแต่ปี ๒๕๒๐ จนถึงปัจจุบัน
ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการและผู้เชี่ยวชาญเพื่อพิจารณาปรับปรุงกิจการของ ขสมก. โดยลำดับคือ

๑.๓.๑๒.๑ คณะกรรมการปรับปรุงกิจการของ ขสมก. ทั้งโดย รว.คมนาคมเมื่อ ๒๙ พ.ย.

๒๐ มี พล.อ.ประธาน อมาตยกุล เป็นประธาน เพื่อพิจารณาปรับปรุงระบบบริหาร
การบริการ และแก้ปัญหาค่าน้ำมันและรายจ่าย

กระทรวงคมนาคมเมื่อรับรายงานจากคณะกรรมการแล้วได้นำเสนอ กรม. ตามหนังสือที่ คค.๐๒๐๓/๑๔๓๓ ลง ๑๓ ก.พ. ๒๑ มีสาระคือ

- ขอใ้ปรับค่าโดยสารเป็น ๑ บาท แด่ ๑ เม.ย. ๒๑
- ขอให้รัฐบาลจัดสรรเงินเพิ่มทุนให้แก่องค์การ ฯ ๖๐๐ ล้านบาท โดยเฉลี่ยปีละ ๒๐๐ ล้านบาทแต่ปีงบประมาณ ๒๕ เป็นต้นไป
- การจัดบริการรถโดยสารในนครหลวงเป็นกิจการที่รัฐบาลต้องดำเนินการเองในรูปรัฐวิสาหกิจ และเร่งรัดปรับปรุงประสิทธิภาพ
- จัดระบบการจราจรให้รถโดยสารมีความคล่องตัว และขจัดรถที่ผิดกฎหมาย
- เนื่องจากองค์การ ฯ ขาดผู้บริหารระดับสูงและระดับกลาง จึงขออนุมัติหลักการให้กระทรวงคมนาคมยืมตัวข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจอื่นมาช่วยงานได้
- ขอให้คณะกรรมการปรับปรุง ฯ ทำหน้าที่กำกับดูแลให้ค่าปรับรักษาแนะนำ ติดตามผลและพิจารณาว่าระเบียบ ขอบบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับการปฏิบัติการขององค์การ ฯ คือไปตามที่คณะกรรมการปรับปรุงเสนอแนะ

กรม. ประชุมเมื่อ ๑๔ ก.พ. ๒๑ มีมติตามหนังสือที่ สร.๐๒๐๒/๒๔๔๔ ลง ๑๖ ก.พ. ๒๑ เห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เว้นแต่เรื่องการจัดสรรงบประมาณเพิ่มทุนให้องค์การ ฯ ๖๐๐ ล้านบาทนั้น ให้จัดตามความจำเป็นเหมาะสม

โดยมติของ กรม. ทำให้องค์การ ฯ ได้รับผลการดำเนินการคือ

- ปีงบประมาณ ๒๒ ได้รับงบประมาณเพิ่มทุน ๑๕๐ ล้านบาท
- ปรับค่าโดยสารจาก ๗๕ สตางค์เป็น ๑ บาทแต่ ๑ เม.ย. ๒๑
- ได้จัดให้มีส.เสนในปี ๒๒

๑.๓.๑๒.๒ การดำเนินงานของยู.เอช.ซี. จำกัด บริษัทแพคพอย จำกัด แพคพอยได้รับการคัดเลือกให้เข้ามาปฏิบัติตามโครงการให้ความช่วยเหลือแก่องค์การ ฯ โดยใช้เงินกู้จากธนาคารโลกในวงเงินประมาณ ๑๒ ล้านบาท เมื่อ ก.ค. ๒๑ ได้เข้ามาศึกษาและเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาขององค์การ ฯ หลังจากที่ได้อ่านรายงานแล้ว กรม. คมนาคมได้นำคณะยู.เอช.ซี. เข้าพบ กรม. เมื่อ ๑๔ มี.ย. ๒๒ ต่อมา กรม. คมนาคมได้มี น.ที่ คค.๐๑๐๐/๓๒๔ ลง ๓๑ ก.ค. ๒๒ ระเบียบกรม. เรื่องการแก้ปัญหาด้านการเงินและการปรับปรุงกิจการขององค์การ ฯ

กรม. ได้ประชุมเมื่อ ๑๔ ส.ค. ๒๒ มีมติ ๘ ข้อตาม น.ที่ สร.๐๒๐๒/๑๕๐๐๐
ลง ๒๐ ส.ค. ๒๒ คือ

- รัฐรับภาระหนี้สินค่าซื้อรถโดยสารพร้อมคอกเบี้ย
- รับผิดชอบงบประมาณปี ๒๕ ในองค์การ ๓ ๓๐๐ ล้านบาท
- ในองค์การ ๓ ฎุเงินเบิกเกินบัญชีจากธนาคารกรุงไทยจำกัด
- ให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังร่วมพิจารณาความจำเป็น
ในการใช้เงินงบประมาณสนับสนุนของกองทุนขององค์การ ๓ ตามความ
เหมาะสม
- ในองค์การ ๓ พิจารณาปรับปรุงเส้นทาง
- ในองค์การ ๓ ปรับปรุงการบริหารให้มีลักษณะประหยัด
- ให้กระทรวงการคลังปรับปรุงภาณีอาคารในกรุงเทพมหานครเพื่อนำมา
อุทหนุนองค์การ ๓
- ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาทบทวนเกี่ยวกับการปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร
แล้วให้เสนอใหม่ภายใน ๑ พ.ย. ๒๒

ตามมติ กรม. ครั้งนี้้องค์การ ๓ ได้รับยลคือ

- องค์การ ๓ ได้รับการช่วยเหลือเรื่องหนี้สินค่าซื้อรถโดยสารพร้อมคอก
เบี้ยเป็นจำนวนเงิน ๑,๕๕๒.๖๕๖ ล้านบาท
- ให้ปรับปรุงอัตราค่าโดยสารเป็นแบบอัตราเคลื่อนที่เมื่อ ๑ ส.ค. ๒๓
เป็น ๑๐ กม.แรก ๑ บาท ๑๐ กม. ต่อมาเก็บอีก ๑ บาทตลอดสาย
ไม่เกิน ๒ บาท ต่อมา ๑ มี.ค. ๒๕ ได้เปลี่ยนเป็น ๑๐ กม.แรก
จาก ๑ บาทเป็น ๒ บาท แต่เปลี่ยนไค้เพียง ๑๕ วันก็ลดลงเป็น
๑.๕๐ บาทต่อ ๑๐ กม.แรก

๑.๓๑๒.๓ คณะกรรมการพิจารณาค่าเนิการโอนกิจการขององค์การ ๓ ไปให้ กรม.

กรม. แต่งตั้ง รช.คมนาคม (ร.ค.ท. ชาญ มุขธรรม) เป็นประธานเมื่อ
๑๗ มี.ค. ๒๕ ซึ่งคณะกรรมการชุดนี้ได้สรุปรายงานเสนอ กรม. ตาม
น. ที่ สก.๐๑๐๐/๕๕๕๓ ลง ๒๔ ส.ค. ๒๕ ดังนี้

- การจกรูปแบบของ ชสมก. เสนอให้เลือก ๕ รูปแบบ
- แบบที่ ๑ องค์การ ๓ ลดการบริหารให้เล็กลง โดยแบ่งเขตการเดินรถ
เป็นศูนย์กำไร และสำนักงานเป็นหน่วยงานตรวจสอบควบคุม

- แบบที่ ๒ เป็นบริษัทมหาชนโดยรัฐบาลถือหุ้นบางส่วนและเจ้าหน้าที่
ให้เอกชน
- แบบที่ ๓ องค์การ ฯ ขายกิจการทั้งหมดให้เอกชน
- แบบที่ ๔ เป็นรัฐวิสาหกิจ เช่นเดียวกับแบบที่ ๑ แต่ให้เอกชนเข้าร่วม
ดำเนินการ โดยใบอนุญาตประกอบการแต่ละเส้นทางเป็นขององค์การ ฯ
- แบบที่ ๕ เป็นรัฐวิสาหกิจ เช่นเดียวกับแบบที่ ๑ แต่โอนทรัพย์สิน
ทั้งหมดให้เอกชนดำเนินการ

- ให้กระทรวงการคลังจัดหา เงิน หรือกองทุนหมุนเวียนเพื่อนำไปชำระหนี้
หรือจัดตั้งกองทุนหมุนเวียนเพื่อนำไปชำระหนี้และชดเชยผลการขาดทุน
โดยให้ กทม. รับผิดชอบจัดหาเงินโดยจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์
น้ำมันและภาษีสรรพสามิตให้
- ให้องค์การ ฯ ยืมเงินสะสมของ กทม. หรือจากแหล่งอื่นไม่เกิน ๕๐ ล้านบาท
เพื่อนำมาชำระหนี้และชดเชยการขาดทุนในระหว่างรอการจัดตั้งกองทุนหมุนเวียน
แล้วใช้เงินจากกองทุนหมุนเวียนชำระคืน
- ปรับอัตราค่าโดยสารจาก ๑.๕๐ บาทต่อ ๑๐ กม.แรก เป็น ๒ บาทต่อ
๑๐ กม.แรก ในเวลาอันสมควร

กรม. ประชุมเมื่อ ๒ ต.ค. ๒๕ มีมติตาม น.ที่ สร.๐๒๐๒/๒๐๑๙๒ ลง ๑๒ ต.ค. ๒๕

- ให้องค์การ ฯ ดำเนินการขอในรูปรัฐวิสาหกิจตามแบบที่ ๑ และแบ่งการบริหาร
ออกเป็นเขต ถ้าหากการดำเนินการยังไม่สามารถแก้ไขการขาดทุนหลังจาก
ปรับอัตราค่าโดยสารแล้ว ให้เอกชนรับไปดำเนินการเป็นเขต ฯ ไป
ส่วนรถโดยสารปรับอากาศให้ดำเนินการตามแบบที่ ๕
- ให้กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคมไปทำ
ความตกลงเกี่ยวกับเงินช่วยเหลือการขาดทุนตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม
- ให้กระทรวงการคลังปรับอัตราค่าโดยสารเมื่อสถานการณ์อำนวย
จากมติ กรม. ดังกล่าวทำให้องค์การ ฯ ใ้รับการดำเนินการคือ
- กทม. ได้จัดสรรเงินสนับสนุนให้องค์การ ฯ เกือบละ ๑๐ ล้านบาท
ตั้งแต่ ก.พ. ๒๕ ถึง ก.ย. ๒๕

๑.๓.๑๒.๔ คณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงการบริหารและการดำเนินการรัฐวิสาหกิจที่

จัดบริการสาธารณะไปรษณีย์ทางบก กรม. แต่งตั้งเมื่อ ๓๑ มี.ค. ๒๕
Legislative Institutional Repository of Thailand
โดยมี ร.ต.ท. ชัย มนุชธรรม) เป็นประธาน คณะกรรมการชุดนี้
ได้ยกเลิกเมื่อ ๒๒ ก.ย. ๒๕

๑.๓.๑๒.๕ คณะกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ รัฐวิสาหกิจที่จัดบริการ
ด้านสาธารณสุขภาคการขนส่งทางบก เป็นการแต่งตั้งแทนคณะกรรมการ
 ตามข้อ ๑.๓.๑๒.๔ ที่ยกเลิก โดย ครม. แต่งตั้งให้ ร.ช.คนนาม
 (ร.ท.พ. ชานู มนุธรรม) เป็นประธาน

๑.๓.๑๒.๖ คณะกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ รัฐวิสาหกิจที่จัดบริการ
ด้านสาธารณสุขภาคการขนส่งทางบก คณะกรรมการคณะนี้แต่งตั้งแทน
 คณะกรรมการตามข้อ ๑.๓.๑๒.๕ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลง ร.ช. ใหม่
 ครม. จึงแต่งตั้งเมื่อ ๑๖ มี.ค. ๒๕ ให้นายวีระ มุสิกพงศ์ ร.ช. คนใหม่เป็น
 ประธานแทน

๑.๓.๑๒.๗ คณะกรรมการพิจารณาแก้ไขมีเหตุการณ์ดำเนินงานของ ชสมก. นรม. แต่งตั้ง
 เมื่อ ๑๕ ก.ค. ๒๕ ตามมติ ครม. เมื่อ ๑๕ ก.ค. ๒๕ ให้งด นรม.
 (พล.อ. ประจวบ สุนทราภรณ์) เป็นประธาน

คณะกรรมการได้รายงานสรุปเมื่อ ๓๐ ส.ค. ๒๕ ดังนี้

- หนี้สิน ณ ๓๑ ส.ค. ๒๕ ควรมีการถอนชำระดังนี้

- หนี้เงินกู้เบิกเกินบัญชีพร้อมดอกเบี้ย	๑,๔๔๔.๕	ล้านบาท
- หนี้ค่าน้ำมัน	๕๓๖.๐	ล้านบาท
- หนี้อื่น ๆ	๑๓๕.๐	ล้านบาท
รวม	๒,๑๑๕.๕	ล้านบาท

- ให้จัดเก็บค่าโดยสารตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก
 กลางเมื่อ ๒๕ ก.พ. ๒๕ คือ ๑๐ กม.แรก ๒ บาท

- ให้ กทม. จ่ายเงินอุดหนุนให้ ชสมก. เดือนละ ๑๐ ล้านบาทต่อไปอีก ๑ ปี
 (ค.ค. ๒๕ - ก.ย. ๒๖)

- ให้ปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้เหมาะสม
- การกักหน้ ไม่ว่าจะป็นรูปกัยืมเงินหรือเช่าหรือจ้กซื้อรถโดยสาร ให้
 องค์การ ฯ เสนอขออนุมัติต่อ ครม. ก่อนดำเนินการ

มติครม. เมื่อ ๓๑ ส.ค. ๒๕ อันเกิดจากขอเสนอของคณะกรรมการ ทำให้ ชสมก.
 ได้รับผล

- ได้รับเงินกู้ระยะยาวโดยได้รับเงินวงแรก ๒,๐๓๗.๗๓ ล้านบาท
- ได้มีการปรับอัตราค่าโดยสารเมื่อ ๒ พ.ย. ๒๕ จาก ๑.๕๐ บาทเป็น
 ๒ บาทต่อ ๑๐ กม.แรก แต่ปรับได้ ๑๕๖ วัน ก้ล่ดลงอบนางเดิม of Thailand
- ได้รับเงินสนับสนุนจาก กทม. เดือนละ ๑๐ ล้านบาทจนถึง ก.ย. ๒๖

สมบัติของสมครัฐสภา

- ๑.๓.๑๒.๘ คณะกรรมการพิจารณาอัตราค่าโดยสารรถยนต์ประจำทางของ ชสมก. แดงตั้งโดย นรม. เมื่อ ๓๐ พ.ย. ๒๕ โดยมี นายพรี หนูนั๊กกี เป็นประธาน ซึ่งได้เสนอ นรม. เมื่อ ๒๕ ก.พ. ๒๖ มีสาระคือ
- ให้แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของ ชสมก. และจัดระเบียบการเดินรถประเภทอื่นให้วิ่งในเส้นทางที่กำหนดไว้เท่านั้น
 - จัดเส้นทางเดินรถให้เหมาะสม ใช้ระบบการบริหารที่ทันสมัยให้ครบถ้วนและทั่วถึง
 - เร่งรัดกระจายอำนาจในระบอบศูนย์กำไร และใช้ระบบตารางการเดินรถอย่างจริงจัง
 - รัฐบาลให้การสนับสนุนด้านการเงินที่จำเป็นและชดเชยผลการขาดทุนกรณีไม่ปรับค่าโดยสาร
- ๑.๓.๑๒.๙ รายงานของบริษัทยุโรปศึกษาทางเทคนิค เอทีพี.แมเนจเม้นท์ แอนด์ เซอร์วิส จากสหรัฐอเมริกา จัดทำเมื่อ พ.ย. ๒๕
- ๑.๓.๑๒.๑๐ รายงานการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุง ชสมก. ของ บริษัทแพกพอย แอนด์ นีโบน จำกัด จากประเทศออสเตรเลียจัดทำเมื่อ ก.พ. ๒๖
- ๑.๓.๑๒.๑๑ รายงานการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุง ชสมก. ของบริษัท เอ็มวีเอ.คอนซัลแตนท์ จากสหราชอาณาจักร จัดทำเมื่อ ก.ค. ๒๖
- ๑.๓.๑๒.๑๒ มติ ครม. เมื่อ ๒๐ ธ.ค. ๒๖ ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม ให้เอกชนทดลองเดินรถในเส้นทางของ ชสมก. เขต ๑ และเขต ๑๒ เป็นระยะเวลา ๓ ปีเพื่อแบ่งเบาภาระของ ชสมก. ซึ่งเอกชนได้เข้าร่วมเดินรถแล้ว ๕ เส้นทาง
- ๑.๓.๑๒.๑๓ รายงานการวิเคราะห์และขอเสนอการแก้ปัญหา ชสมก. ของบริษัท แวนดูลู จากประเทศเบลเยียม จัดทำเมื่อ ก.ย. ๒๖
- กรม.มีมติเมื่อ ๒๔ ม.ค. ๒๗ อนุมัติให้กระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ตามแนวทางขอเสนอของบริษัทแวนดูลู
 - กระทรวงคมนาคมได้ตั้งคณะทำงานขึ้นมี รมว.คมนาคม (นายสมัคร สุนทรเวช) เป็นประธาน ซึ่งได้เสนอผลการศึกษาให้ นรม. ทราบตาม น.คค.๐๒๐๔/๒๕๓๕ ลง ๕ มี.ค. ๒๗ ครม. ได้มีมติเมื่อ ๖ มี.ค. ๒๗ ให้กระทรวงคมนาคมรับเรื่อง ไปพิจารณาอีกครั้งและให้วางสถาบันการศึกษาภายในประเทศไทยศึกษาวิธีการแก้ปัญหาขององค์กร ฯ ในรูปของโครงการเบ็ดเสร็จจากที่คณะทำงาน และให้พิจารณาวิธีการแก้ปัญหาขององค์กร ฯ

- กระทรวงคมนาคมได้อนุมัติให้ ขสมก. พิจารณาคัดเลือกสถานีภายในประเทศ ซึ่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้รับการคัดเลือกและได้ทำข้อเสนอโครงการปรับปรุงการดำเนินงานและการเดินรถเพื่อแก้ไขปัญหของ ขสมก. กับจัดทำขอบเขตการดำเนินงานโครงการในรูปของโครงการเบ็คเสร็จเสนอกระทรวงคมนาคม ซึ่งได้รายงานผลการจัดทำเสนอ นรม. ตาม น.กค.๐๒๐๘/๑๓๒๕ ลง ๑๕ ก.ค.๒๗
- กรม. ได้ประชุมเมื่อ ๓๐ ก.ค. ๒๗ มีมติว่า
 - อนุมัติให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการประกาศชวนเชิญทั่วไปให้ผู้สนใจยื่นข้อเสนอการแก้ไขปัญหาของ ขสมก. แบบเบ็คเสร็จตามขอบเขตการดำเนินงานโครงการที่เสนอและเมื่อมีผู้สนใจยื่นข้อเสนอ ก็ให้เสนอ กรม. เพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง
 - ในระหว่างที่ดำเนินการดังกล่าวข้างบน ให้ ขสมก. รับผิดชอบการแก้ไข ทบทวนข้อเสนอโครงการปรับปรุงแก้ไขปัญห ขสมก. ในรูปแบบอื่น ๆ นอกเหนือจากโครงการเบ็คเสร็จ "โครงการปรับปรุงการดำเนินงานและการเดินรถที่เขตกการเดินรถ" เท่าที่สามารถจะทำได้
- กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามมติของ กรม. เมื่อ ๓๐ ก.ค. ๒๗ และเห็นว่า "เลย์แลนคัมสคอนชอร์เทียม" เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ดีที่สุด จึงนำเสนอ นรม. กรม. ได้ให้กระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกันพิจารณาเสนอความเห็น กรม. อีกครั้ง และ กรม. มีมติเมื่อ ๑๕ ก.ค. ๒๘ ว่า "เนื่องจากสถานการณ์ทางการเงินในปัจจุบันอยู่ในฐานะไม่สามารถจะรับโครงการเพื่อแก้ไขปัญหขององค์การ ฯ แบบเบ็คเสร็จตามข้อเสนอของกลุ่มบริษัท เลย์แลนคัมสคอนชอร์เทียม ซึ่งต้องใช้จ่ายเงินลงทุนจำนวนมากได้ จึงให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาแก้ไขปัญหในแนวทางที่จะให้องค์การ ฯ ปรับปรุงกิจการให้สามารถพึ่งตนเองได้ โดยไม่เป็นภาระแก่รัฐบาล และให้กระทรวงคมนาคมเสนอโครงการในเรื่องนี้ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาเสนอ กรม. ต่อไป"

๑.๓.๑๒.๑๘ สรุปข้อเสนอของคณะกรรมการหรือผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ ส่วนมากมีแนวทางที่เหมือนหรือคล้ายคลึงกันแทบทั้งสิ้น ซึ่งสรุปได้ดังนี้

- การปรับปรุงด้านการบริหาร เสนอให้ดำเนินการ
 - ปรับปรุงโครงสร้างขององค์กร ๆ ใหม่ให้คล่องตัวไม่ซ้ำซ้อน
 - จัดรูปแบบการบริหารของเขตการเดินรถเป็นระบบศูนย์ก้ำไร
 - ปรับปรุงบุคลากรและอัตราค่าจ้างให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
 - นำระบบงานที่ทันสมัยมาใช้ในการดำเนินงาน
- การปรับปรุงด้านการบริการ เสนอให้ดำเนินการ
 - ปรับปรุงเส้นทางบริการเดินรถ
 - จัดให้มีช่องทางบริการเดินรถโดยเฉพาะสำหรับรถโดยสาร
 - นำตารางการเดินรถมาใช้อย่างจริงจัง
 - แก้นโยบายโดยสารที่ผิดกฎหมาย
 - การอบรมมารยาทพนักงานประจำรถ
- การปรับปรุงทางด้านรายได้ เสนอให้ดำเนินการ
 - ปรับอัตราค่าโดยสารให้เหมาะสม
 - เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บค่าโดยสาร ไม้ให้รั่วไหล
 - จัดหารายได้อื่น ๆ
 - กำจัดตัวปลอมและการทุจริตในการขายตั๋วของ พกส.
- การปรับปรุงทางด้านรายจ่าย เสนอให้ดำเนินการ
 - จำกัดจำนวนพนักงานให้มีเท่าที่จำเป็น
 - จัดซื้อและเส้นทางเดินรถให้เหมาะสมเพื่อลดค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด
 - ควบคุมการทำงานล่วงเวลาของพนักงานให้มีเท่าที่จำเป็น
 - ควบคุมการใช้น้ำมันรถโดยสารมิให้รั่วไหล
- ขอเสนอแนะอื่น ๆ มีดังนี้
 - รัฐบาลช่วยรับภาระหนี้สิน
 - รัฐบาลให้การสนับสนุนทางการเงินตามความจำเป็น
 - แก้ไขกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการบริหาร
 - ให้องค์กรได้รับสิทธิยกเว้นภาษีบางประเภท
 - จัดสรรเงินรายได้จากสถานีบางประเภทที่รัฐเก็บได้ให้องค์กร ๆ

มีข้อสังเกตคือ ขอเสนอแนะต่าง ๆ ที่คณะกรรมการแต่ละคณะสรุป
รายงานจนถึง กรม. จนมีมติอนุมัติหรือให้ความเห็นชอบให้ดำเนินการได้
แต่ผลการปฏิบัติตามมติจะไม่ได้รับการพิจารณาว่าเป็นการจากหน่วย
งานที่เกี่ยวข้องครบทุกเรื่อง หรือในบางเรื่องเมื่อได้มีการสั่งการให้
ปฏิบัติไปแล้ว ต่อมาก็ตองสั่งยกเลิก เช่น เรื่องการปรับอัตราค่าโดยสาร
เป็นต้น สำหรับสาเหตุสำคัญที่ทำให้การปฏิบัติตามมติ กรม. กระทำได้
ไม่ครบถ้วนทุกเรื่องส่วนใหญ่ได้แก่

- หลังจากที่ กรม. ได้มีมติไปแล้วได้มีการเปลี่ยนแปลง กรม. ใหม่
มติเดิมต้องระงับเพราะมีการตั้งคณะกรรมการใหม่มาพิจารณา
ซึ่งขอ เสนออีกเหมือนหรือคล้ายกับคณะเดิมนั้นเอง
- มีการประหว่งจากนิสิต นักศึกษาและประชาชน

๒. ทำไม ขสมก. จึงขาดทุน

๒.๑ ความผิดพลาดในการดำเนินงานตอนต้น

๒.๑.๑ ความผิดพลาดในการจัดตั้ง ด้านการจัดตั้งเดิมมีความจะรวมกิจการรถโดยสาร
ประจำทางในกรุงเทพฯ ฯ เป็นบริษัทจำกัด ๑ บริษัท โดยให้ผู้ประกอบการขนส่งเดิมทุกรายเข้าถือหุ้น
แต่ในการปฏิบัติการจัดตั้งแทนที่จะชักชวนหรือหาผู้ที่จะเข้าหุ้นเสียก่อน กลับจัดตั้งบริษัทมหาชนขนส่ง
จำกัดขึ้นแล้วช้อรถจากผู้ประกอบการเดิม ๒๐ บริษัทโดยทางเอาพนักงานเข้ามาควย จึงกลายเป็น
บริษัทจำกัดซึ่งไม่มีผู้ประกอบการ เดิมหรือเอกชนถือหุ้นควยเลย ซึ่งขัดกับข้อกฎหมาย ทำให้
ต้องเปลี่ยนจากรูปบริษัทจำกัดมาเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ จนถึงทุกวันนี้

๒.๑.๒ ความผิดพลาดในด้านการบริหาร ด้านการบริหารในตอนเริ่มต้น ๔ - ๕ ปีแรก
เป็นไปในลักษณะที่ระบบที่ค่อนข้างสับสนปนเปกัน คือรถและพนักงานมาจากบริษัทใด เคยปฏิบัติ
กันมาอย่างไร ก็ทำอย่างไร ทั้งระบบการเดินรถ ระบบบัญชี และระบบการจ้าง การควบคุม
ของสำนักงานกลางไม่แน่นอน เช่น ไม่รู้ว่ารถขาดทุนนั้นเกิดจากเขตใด สาขาใด เพราะใช้ระบบ
รวมการที่ส่วนกลาง จึงไม่สามารถแก้ปัญหาได้ตรงจุด ต่อมาภายหลังจึงได้แก้ปัญหาโดย
ปรับปรุงการจัดให้แต่ละเขตการเดินรถเป็นเสมือนบริษัทวิสาหกิจหรือศูนย์กำไร โดยมีส่วนกลาง
เป็นเหมือนบริษัทแม่ พร้อมทั้งนำระบบข้อมูลเพื่อการบริหารมาใช้เป็นแบบเดียวกัน ปัจจุบันจึง
รู้ว่าสายใด เขตใด ใกว่าไรหรือขาดทุนเพราะอะไร และจะให้แก้ไขอย่างไร

๒.๑.๓ ความผิดจากค้ำประกันเงินหรือเงินหมุนเวียน องค์การเริ่มก่อตั้งด้วยการ เป็นหนี้คือซื้อกิจการจากบริษัทผู้ประกอบการเดิม ๓๓๐ ล้านบาท แต่รัฐบาลจ่ายเงินเพียง ๓๒๙.๒๐ ล้านบาท ทำให้เงินหมุนเวียนติดลบแค่เริ่มต้น ๘๐.๘๐ ล้านบาท ต่อมาจะมีการลงทุน อะไร เช่น ซื้อมอเตอร์ หรือเอาไม้เงินหมุนเวียน รัฐบาลก็ให้องค์การ ๆ ก็หรือเบิกเงินเกินบัญชี หนี้สินขององค์การ ๆ จึงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงบัดนี้เฉพาะดอกเบี้ยก็เป็นเงินประมาณปีละ ๕๐๐ กว่าล้านบาท ซึ่งเป็นตัวเลขประมาณครึ่งหนึ่งของการขาดทุนคือปี การกู้หรือการเบิกเงิน เกินบัญชีเป็นการแก้ปัญหามาเฉพาะหน้าที่รัฐบาลขอโทษ แต่เป็นการที่ห้มมององค์การ ๆ เป็นอย่างยิ่ง

๒.๒ นโยบายของรัฐบาลไม่ชัดเจน โดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับการจะให้องค์การ ๆ เลี้ยงตัวเอง หรือรัฐบาลจะสนับสนุนเพื่อให้สวัสดิการแก่ประชาชน

๒.๓ หน่วยเหนือราชการเอาใจใส่ในการควบคุม ตรวจสอบ วัตถุประสงค์ ประเมินผล และติดตามผลการปฏิบัติโดยต่อเนื่อง

๒.๔ รายได้ขององค์การ ๆ ค่ากว่าต้นทุนและค่อนข้างคงที่ รายได้ขององค์การ ๆ ประกอบด้วย รายได้จาก การเดินรถและค่าตอบแทนจากรถรวม รถเมล์เล็ก และจากการโฆษณา เป็นรายได้ ที่ค่อนข้างคงที่ เพิ่มลดแต่ละปีไม่มากนัก แต่การแทรกแซงของรัฐบาลในการควบคุมค่านาคาโดยสาร ทำให้อัตราค่าโดยสารอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าจุดคุ้มทุนเป็น เวลาติดต่อกันมาหลายปี ระดับจุดคุ้มทุน ปัจจุบันวิเคราะห์ว่าเท่ากับ ๒.๒๓ บาทไม่รวมทั้งค่าดอกเบี้ย แต่การรวมค่าดอกเบี้ยควรจะ เป็น ประมาณ ๒.๕๑ บาท ขณะนี้รัฐบาลให้เก็บเพียง ๒ บาทซึ่งนอกจากต่ำกว่าจุดคุ้มทุนอย่างมากแล้ว การเก็บค่าโดยสารยังเก็บได้ไม่เต็มที่โดยมีสาเหตุมาจากคนแน่นเก็บไม่หมด ผู้โดยสารจงใจ หลีกเลี้ยง มีค่าโดยสารครึ่งราคา มีบัตรเดือน และมีผู้ได้รับสิทธิชั้กเว้น

๒.๕ รายจ่ายเขยิบสูงขึ้นทุกปี ใ้แต่รายจ่ายดังต่อไปนี้

๒.๕.๑ เงินเดือน ผลประโยชน์ตอบแทนของพนักงาน สูงขึ้นประมาณ ๕% ทุกปี เมื่อมีการเลื่อนขั้นเงินเดือน (ปีละประมาณ ๒๙ ล้านบาท) และ พรบ.แรงงานก็ทำให้ทองจ้าง พนักงานมากขึ้น และเปลี่ยนแปลงลักษณะการจ้างลำบาก

๒.๕.๒ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ปี ๖๕ ราคา ๒.๑๘๘ บาท/ลิตร ได้มีการขึ้นราคา ๕ ครั้ง และลดราคา ๕ ครั้ง ปัจจุบันองค์การ ๆ ซื้อมอเตอร์เงินสดราคา ๕.๘๕ บาท/ลิตร ซึ่งก็ยังเป็นราคา ที่สูงกว่าเดิม ๒ เท่าเศษ เนื่องจากองค์การ ๆ ซักเงินหมุนเวียนจึงบางครั้งก็ชำระเงินสด และส่วนใหญ่ติดค้าง ซึ่งเมื่อติดค้างก็ต้องเสียค่า เบี้ยปรับในอัตรา ใกล้เคียงกับดอกเบี้ย

๒.๕.๓ อู่และสถานที่ทำการ นอกจากสำนักงานใหญ่ซึ่งเพิ่งสร้างเสร็จ องค์การ ๆ ของเขา อู่และสถานที่ทำการจากเอกชนแห่งหนึ่ง และเมื่อคอสัญญาเช่าทุกครั้งที่เช่าก็จะเพิ่มค่าเช่าทุกครั้งที่เช่า และที่ต่างไปก็เกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงคือ เมื่อค่างชำระก็ต้องเสียค่า เบี้ยปรับ

๒.๕.๔ ค่าธรรมเนียมบำรุงรถโดยสาร รถโดยสารส่วนใหญ่ขององค์กร ฯ จำงเหมาะขอ
ส่วนน้อยขอเอง ซึ่งสิ้นเปลืองน้อยกว่าจำงเหมาะประมาณเท่าตัวแต่องค์กร ฯ ไม่สามารถ
ทำเองทั้งหมดเพราะไม่มีทุนค่าเงินการ สำหรับการจำงเหมาะขอทุกครั้งที่มีการทอสัญญาทางบริษัท
เอกชนจะเพิ่มค่าเหมาะขอสูงขึ้น (โดยอ้างว่ารถยิ่งเก่ายิ่งต้องซ่อมบ่อย ค่าอะไหล่สูงขึ้นเพราะ
ใช้เงินสกุลเยอรมันและญี่ปุ่น) และเมื่อค่างชำระค่าเหมาะขอก็เสียค่าปรับ

๒.๕.๕ ดอกเบี้ย เนื่องจากองค์กร ฯ ขาดทุน ขาดเงินทุนหมุนเวียน ส่วนใหญ่รัฐบาล
ก็ให้องค์กร ฯ กู้หรือเบิกเงินเกินบัญชี ฉะนั้นดอกเบี้ยจึงนับวันแต่จะทับทวีสูงขึ้น

๒.๖ กิจการขององค์กร ฯ มีขนาดใหญ่ องค์กร ฯ เดินรถโดยสารธรรมดา ๑๓๔ สาย มี
รายได้หมุนประมาณ ๓๔ สาย และเดินรถโดยสารปรับอากาศ ๑๘ สาย มีเพียงสายเดียวที่
ไม่คุ้มทุน แต่องค์กร ฯ ก็จำเป็นที่จะต้องเดินรถโดยสารทุกสาย ตามความถี่ที่กำหนด ไม่วาง
ใช้บริการจะมากหรือน้อย ทั้งนี้เพื่อบริการประชาชน

๒.๗ ถูกรถเมล์เล็กแย่งผู้ใช้บริการ ซึ่งหากไม่มีรถเมล์เล็กวิ่ง องค์กร ฯ จะมีรายได้เพิ่ม
ไม่ต่ำกว่าวันละ ๕๐๐,๐๐๐ บาท

๒.๘ มีขบวนการจรรยาบรรณ การโต้งคับเรื่องของทางรถโดยสารยังไม่โดยเต็มที่ รถคิด
ทำให้ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงสูง การให้บริการไม่รวดเร็ว และรับผู้โดยสารได้ไม่
เต็มที่ในชั่วโมงที่ผู้โดยสารต้องการใช้บริการมาก

๒.๙ เส้นทางเดินรถยาว ชับซ้อนและวกวน เส้นทางยิ่งยาวมากเท่าใดต้นทุนของสมตามไปด้วย
อัตราค่าโดยสารจึงควราให้ทั้งสองระบบคือเส้นทางยาวใช้การเก็บค่าโดยสารอัตราเคลื่อนที่
ส่วนเส้นทางสั้นใช้การเก็บค่าโดยสารอัตราคงที่ แต่ขณะนี้ส่วนใหญ่ใช้การเก็บในอัตราคงที่

๒.๑๐ รถโดยสารอยู่ในสภาพที่ทรุดโทรม รถโดยสารขององค์กร ฯ ทั้งสิ้นนอกจากที่ซื้อในปี ๓๐
จำนวน ๑,๐๐๐ คันแล้ว เป็นรถที่มีอายุใช้งานตั้งแต่ ๑๐ ปีขึ้นไปทั้งสิ้น ค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง
และการซ่อมบำรุงจึงอยู่ในเกณฑ์สูง

๓. แนวความคิดในการแก้ไข ซึ่งขอเสนอให้รัฐบาลพิจารณา

๓.๑ ขสมก. ยังเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมต่อไปแต่ควรลดขนาดกิจการลง
โดยให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถ ทั้งนี้โดยตั้งเป้าหมายไว้ว่าองค์กร ฯ จะดำเนินการเอง
ประมาณ ๕๐ % นอกนั้นจะให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถโดยจะแบ่งสายให้ประมาณมีละ ๒ - ๑๐ สาย
ซึ่งวิธีนี้จะไม่กระทบกระเทือนเรื่องแรงงานหรือสภาพแรงงาน เพราะโดยเฉลี่ยพนักงานของ
องค์กร ฯ จะลาออก ให้ออกหรือเลิกจ้างประมาณ ๑๒๕ คน/เดือน โดยองค์กร ฯ จะคงไม่จ้างคน
เพิ่มเข้าไปใหม่ แต่รัฐบาลหรือองค์กร ฯ จะต้องปรับปรุงดังต่อไปนี้
legislative Institutional Repository of Thailand

๓.๑.๑ รัฐบาลตั้งองค์กรกลางขึ้นควบคุมดูแลประสานงานกิจการแก้ปัญหาการขนส่ง และระบบการจราจรของ กทม. เป็นคณะกรรมการระดับชาติ เช่นที่เคยตั้งแก้ปัญหาเรื่องน้ำท่วม

๓.๑.๒ รัฐบาลจะทวงหาข้อยุติในเรื่องจุดคุ้มทุนขององค์การ ฯ และถ้ารัฐมีนโยบายแน่นอน ที่จะให้ห้องการค้า ฯ เลี่ยงตนเอง ก็ควรอนุมัติให้ห้องการค้า ฯ เก็บค่าโดยสารในอัตราเท่าหรือสูงกว่า จุดคุ้มทุน เล็กน้อยและในระบบคงที่หรือ เคลื่อนที่ตามความเหมาะสมในเรื่องความยาวของเส้นทาง และอัตราค่าโดยสารนั้นจะต้องมีการวิเคราะห์และปรับตามภาวะที่ผันแปรเสมอ

๓.๑.๓ ในกรณีที่รัฐไม่ให้อำนาจราคาค่าตามที่ใดกล่าวไว้ในข้อ ๓.๑.๒ รัฐบาลจะต้องกำหนดวิธี การให้ความช่วยเหลือแก่องค์การ ฯ ในลักษณะที่จะทำให้ห้องการค้า ฯ สามารถเปลี่ยนแปลงภาระและ ปัญหาทางการเงินได้ เช่นรัฐอาจให้เงินอุดหนุน ให้ กทม. แม่งเงินค่าภาษีล้อเลื่อนให้ เช่นที่ เคยปฏิบัติ ให้เงินชดเชยการลดหย่อนค่าโดยสารให้แก่นักเรียน ทหาร ตำรวจ ฯลฯ ยกเว้นภาษี ต่าง ๆ ตลอดจนค่าธรรมเนียมที่องค์การต้องเสีย ให้ห้องการค้า ฯ สามารถช้อนน้ำมันเชื้อเพลิง ด้วยราคาทุน หรือจัดสรรเงินรายได้จากค่าภาษีบางประเภทที่เก็บจากคนใน กทม. เช่นภาษีน้ำมัน เชื้อเพลิงที่เก็บจากน้ำมันใน กทม. ฯลฯ

๓.๑.๔ รัฐควรให้พิจารณาแก้ปัญหาและข้อจำกัดด้านระเบียบ กฎหมายที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการบริหารและการจัดบริการ เนื่องจากมีหลายเรื่องที่ต้องเป็นหน้าที่ขององค์การ ฯ แกัดล้ม เป็นหน้าที่ของหน่วยงานอื่น อาทิ เช่น

- การกำหนดเส้นทางเป็นอำนาจของกรมการขนส่งทางบก
- การมีป้ายจอดรถประจำทางเป็นอำนาจของคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจาก หลายหน่วยงาน
- การจัดสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารให้สอดคล้องกับป้ายจอดรถโดยสารเป็นอำนาจของ กทม.
- การจัดซื้อ การเดินรถเป็นอำนาจของสำนักนโยบายและแผนมหาคโย
- การเสนองบลงทุนของหน่วยงานกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการสภาพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ

ฯลฯ

๓.๑.๕ รัฐควรให้ห้องการค้า ฯ ลงทุนในการซื้อหรือเช่าซื้อและสถานที่ทำการ เพื่อองค์การ ฯ จะมีทรัพย์สินเป็นของตนเองและจัดรายจ่ายในค่านี้นอนาคค่อนไม่ไกลนัก เพราะค่างบเงินที่ องค์การ ฯ ต้องจ่ายเป็นค่าเช่ารายเดือนนั้นสามารถที่จะผ่อนแก่เจ้าหน้าที่ (ตามที่มีสัญญาเช่า เพื่อซื้อ หรือเช่าซื้อ) ได้โดยรัฐไม่ต้องให้เงินเพื่อการนี้แต่อย่างใด ตัวอย่าง เช่นส่วนกิจการใหญ่เดิมได้เช่า จากบริษัทนายเลิศ ตั้งแต่ปี ๒๖ ถึงปี ๓๑ ด้วยจำนวนเงิน ๒๔๑,๘๕๕ บาท/เดือน คิดเป็นเงิน

๔ ปีประมาณ ๒๗ ล้านบาท ขณะนี้ ได้สร้างสำนักงานใหญ่เสร็จสิ้นแล้วด้วยวงเงิน ๒๕,๕๕๐,๐๐๐ บาท จะเห็นได้ว่าหากองค์กร ฯ ชื่อหรือเข้าชื่อขอความช่วยเหลือขององค์กร ฯ เองแต่คน ก็จะมีสำนักงานใหญ่ เป็นของตนเองแล้ว ขณะนี้องค์กร ฯ เสียค่าเช่าอยู่ประมาณปีละ ๖๐ ล้านบาท ค่าเช่าสำนักงาน ประมาณปีละ ๖ ล้านบาทด้วยเงินรายจ่ายขององค์กร ฯ เอง ซึ่งเป็นภาระเสียเปล่าไม่ไคสิทธิ์อะไร ในอนาคตเลย นอกจากว่าเมื่อคอรัปชั่นเขาแต่ละครั้งก็โดนขึ้นราคาแบบมีมติออกทุกครั้ง ดังนั้น หากรัฐบาลจะหาเงินตราจากคนที่ระยะปลอดหนี้พอสมควรในวงเงินประมาณ ๕๐ - ๖๐๐ ล้านบาท ในองค์กร ฯ และผ่อนด้วยเงินขององค์กร ฯ เอง ก็เชื่อว่าองค์กร ฯ น่าจะกระทำไคและภายใน ระยะเวลาไม่เกิน ๑๐ ปีองค์กร ฯ จะหมดภาระรายจ่ายค่านั้นไปปีละ ๖๐ ล้านบาท และยังมี ทรัพย์สินขององค์กร ฯ เองที่มีมูลค่าสูงกว่าที่ลงทุนไปไม่น้อยกว่า ๔ - ๑๐ เท่า

๓.๑.๖ รัฐควรถาแหล่งเงินที่มีดอกเบี้ยราคาต่ำเพื่อเปลี่ยนสภาพการกู้ขององค์กร ฯ และรัฐควรกำหนดนโยบายในเรื่องหนี้สินขององค์กร ฯ ให้ชัดเจนว่าจะทำอย่างไร

๓.๑.๗ รัฐควรสนับสนุนให้องค์กร ฯ มีศูนย์ซ่อมรถโดยสารของตนเอง ซึ่งนอกจาก จะซ่อมรถโดยสารขององค์กร ฯ แล้วยังสามารถรับซ่อมรถของเอกชนหรือหน่วยงานอื่นๆ ด้วย

๓.๑.๘ ปรับปรุงในด้านการบริหารขององค์กร ฯ พัฒนารูปแบบ โครงสร้างและแผนภูมิ การบังคับบัญชาให้มีความคล่องตัวขึ้น ปรับปรุงระบบขนยกทำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ปรับปรุงระดับ ผู้บริหารหรืออาจดำเนินการในรูปแบบการจ้างจัดการ ปรับปรุงระบบงานโดยเฉพาะระบบ การควบคุม ระบบการตรวจสอบ ระบบวัดผลและประเมินผลให้มีประสิทธิภาพ

๓.๑.๙ ปรับปรุงระบบการจ้าง สรรหาพนักงานใหม่ให้มีคุณภาพเหมาะสมกับตำแหน่ง พัฒนาบุคลากรด้วยการฝึกอบรม และนำระบบควบคุมคุณภาพมาใส่ใจเพื่อให้มีการแข่งขันกัน ระหว่างสายตอสาย ทำให้เกิดมีกลุ่มคุณภาพระดับมวลชนขึ้น

๓.๑.๑๐ พิจารณาปรับปรุงการเดินรถของรถรวมและรถเมล์เล็กเสียใหม่

๓.๑.๑๑ ปรับปรุงเส้นทางและตารางการเดินรถ โดยเฉพาะ เส้นทางทางการเดินรถ ไคมีการเสนอโดยคณะกรรมการชุดต่าง ๆ มาแต่ปี ๒๒ แห่งทุกคณะ และแม้ กรม. จะให้ ความเห็นชอบแล้วก็ตาม แต่จนถึงนี้ก็ยังไม่มีกรปฏิบัติให้สำเร็จจุดลงไป เส้นทางเดินรถควรรีไค มีเส้นทางหลักซึ่งมีระยะทางยาว ๆ น้อยเส้น ควรเป็นเส้นทางแหวนชั้นนอก กลาง และใน คอด้วย เส้นทางรองระยะใกล้ พยายามหลีกเลี่ยงการให้รถโดยสารเสียเวลาให้มากที่สุด

๓.๑.๑๒ ทาวีซีเพิ่มประสิทธิภาพในการเก็บเงินค่าโดยสาร เพื่อให้มีรายได้เพิ่มขึ้น และป้องกันการทุจริต ลูคของตัวไหล

๓.๑.๑๓ ควรให้มีรถปรับอากาศเพิ่มขึ้น เพราะเป็นที่นิยมใช้และรายได้

๓.๑.๑๔ ปรับปรุงประสิทธิภาพในการประชาสัมพันธ์

๓.๒ โอน ชสมก. ไปขึ้นกับ กทม. และลดขนาดกิจการลงโดยให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถ
หรือรับแนวทางแก้ปัญหาในข้อนี้คงเป็นแนวทางเดียวกับที่กล่าวในข้อ ๓.๑ ที่แตกต่างกันคือ
การเปลี่ยนแปลงที่ ชสมก. จากกระทรวงคมนาคมขึ้นกับ กทม. ซึ่งโดยหลักการและเหตุผล
ชสมก. น่าจะขึ้นกับ กทม. มากกว่าหน่วยงานอื่นใด และจะทำให้การดำเนินงานและการสนับสนุน
สามารถกระทำได้ดีกว่าปัจจุบันตัวอย่าง เช่นในกรณีที่รัฐบาลจะตั้งงบประมาณอุดหนุนหรือช่วยเหลือ
ชสมก. ด้านการเงิน มักได้รับการคัดค้านจากรัฐสภาเสมือนว่าเอาเงินงบประมาณส่วนรวมมาช่วย
คน กทม. แค่ว่า ชสมก. ขึ้นกับ กทม. ในด้านการสนับสนุนด้านการเงิน กทม. ย่อมสามารถ
ใช้เงินของ กทม. เองหรือขึ้นภาษีบางประเภท เช่นภาษีน้ำมัน เชื้อเพลิงซึ่งจะเก็บจากปิ่นน้ำมัน
ใน กทม. มาช่วย ชสมก. โดยเฉพาะ ดังที่เคยกระทำเรื่องภาษีสื่อเคลื่อนและให้เงินมาอุดหนุน
ชสมก. อยู่ทุกหนึ่ง ซึ่งอาจจะทำได้โดยแก้ไขบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓.๓ แปรสภาพ ชสมก. เป็นบริษัทจำกัดร่วมลงทุนกับประชาชน ทั้งนี้โดยที่ราคาทรัพย์สิน
ขององค์กร ฯ ทั้งสิ้นรวมทั้งหนี้สิน (หรือจะกันหนี้สินออก) เป็นมูลค่าหุ้น องค์กร ฯ ถือหุ้น ๔๔ %
นอกนั้นให้ประชาชนและพนักงานขององค์กร ฯ เข้าถือหุ้น โดยมีเงื่อนไขที่จะต้องรับพนักงาน
และภาระผูกพันที่องค์กร ฯ มีอยู่ต่อพนักงานด้วย

๔. สรุป

ประชากรส่วนใหญ่ในเขต กทม. ยังต้องอาศัยบริการขนส่งสาธารณะอยู่เป็นส่วนใหญ่
ปัจจุบันการให้บริการขนส่งสาธารณะมีโดยเฉลี่ยประมาณวันละ ๖.๓ ล้านเที่ยวคน ซึ่งของอาศัย
บริการขนส่งของ ชสมก. ถึงร้อยละ ๖๔ อาศัยบริการจากรถเมล์เล็กร้อยละ ๒๒ ที่เหลือเป็น
บริการรถแท็กซี่ และสามล้อเครื่อง นอกจากนั้นการขนส่งโดยรถเมล์ยังเป็นรูปแบบขนส่งสาธารณะ
ที่มีการลงทุนและค่าบริการต่ำสุดเมื่อเทียบกับการลงทุนโครงการขนส่งมวลชนระบบอื่น

การบริการรถโดยสารประจำทางในเมืองโดยหลักการเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่เป็นหน้าที่ของรัฐ
ซึ่งควรทำเป็นกิจการโดยองค์กรของรัฐ เพราะจะเกิดผลดีคือ

๑. สามารถจัดเส้นทางเดินรถเพื่ออำนวยความสะดวกใหม่บริการแก่ประชาชนได้โดยทั่วถึง
๒. สามารถตรึงราคาค่าโดยสารไว้ ณ ระดับที่เป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ
๓. สามารถปรับปรุงคุณภาพรถ ปริมาณของรถ ความถี่ในการปล่อยรถให้สูงมาตรฐาน
เดียวกันได้

๔. สามารถสนองนโยบายของรัฐในการประหยัดพลังงาน โดยให้ประชาชนหันมาใช้รถ
โดยสารแทนรถส่วนตัว ซึ่งจะประหยัดกว่าและการจราจรจะคล่องตัวลง

๕. การรวมอยู่ในองค์กรเดียวกันย่อมทำให้ต้นทุนในการดำเนินการหรือการจัดการค่า
รายได้จากการเดินรถสามารถชดเชยกันได้ และหน่วยงานบริหารภายใต้ความในองค์กร
ปัญหาของ ชสมก. ในทางระยะเวลาที่ผ่านมา อันเป็นเหตุให้ ชสมก. ขาดทุน โกลดลาวใจแล้ว
ในข้อ ๒ ซึ่งยังอยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขได้ดังที่กล่าวไว้ในข้อ ๓

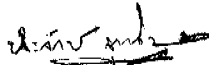
การจะเปลี่ยนรูปแบบหนี้ที่โดยแปรสภาพ ขสมก. เป็นบริษัทจำกัดมีประชาชนร่วมลงทุน ตามข้อ ๓.๓ นั้นอาจจะมีปัญหาค่าน้ำหนักงานและสภาพแรงงานเกี่ยวกับสภาพการจ้าง ตลอดจนปัญหาเกี่ยวกับเงื่อนไขต่าง ๆ ที่จะต้องกำหนดระหว่าง ขสมก. กับบริษัทที่แปรสภาพจาก ขสมก. ที่จะมาดำเนินการในเรื่องพนักงาน ทรัพย์สิน หนี้สิน และยอดเงินขาดทุน ซึ่งบริษัทจะยอมรับเงื่อนไขหรือไม่ หรือจะให้เอกชนเข้ามาร่วมรายใหญ่ ๆ จะมีเอกชนยอมรับเงื่อนไขสักกี่ราย

หนทางที่น่าจะกระทำในขณะนี้ จึงควรที่จะรีบเร่งดำเนินการตาม ข้อ ๓.๑ หรือ ๓.๒ คือ องค์การ ฯ ดัดขนาดกิจการรถไฟให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถ ส่วนยังคงขึ้นอยู่กับกระทรวงคมนาคม หรือจะโอนไปขึ้นกับ กทม. ก็สุดแต่นโยบายของรัฐบาลจะพิจารณา เมื่อได้ดำเนินการจนถึงระดับที่มีส่วนสัดการค้าในระหว่าง องค์การ ฯ กับเอกชนเหมาะสม ก็อาจแปรสภาพเป็นบริษัทจำกัดต่อไป

๕. ข้อเสนอ

ขอเสนอรัฐบาลได้โปรดพิจารณาดำเนินการโดยด่วน

พลอากาศเอก



(ประจักษ์ สุทธิมัธยม)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา



ส่วนที่ ๒ ปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑. สาเหตุการขาดทุน

๑.๑ อัตราเพิ่มของรายได้ต่ำกว่าอัตราเพิ่มของรายจ่ายมาก

นับตั้งแต่วิกฤตการณ์น้ำมันในปี ๒๕๑๗ จนถึงปัจจุบัน การรถไฟ ฯ ได้รับความนิมิตใหม่รับอัตราค่าบริการเพียงครั้งเดียว คือรับอัตราค่าโดยสารชั้น ๑ เทา และอัตราค่าระวางสินค้า ๑ เท่าครึ่ง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของการรถไฟ ฯ เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น ๖ เท่า อัตราค่าแรงงานชั้นค่าเพิ่มขึ้น ๖ เท่า ราคาวัสดุสิ่งของโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ๑ เท่า อัตราเพิ่มที่ต่างกันมากเช่นนี้ การดำเนินงานทางธุรกิจของประสมการขาดทุนอย่างแน่นอน

๑.๒ การแข่งขันบนพื้นฐานที่ไม่เป็นธรรมในการดำเนินการทางธุรกิจ

รัฐได้ให้ความสำคัญอย่างมากต่อการลงทุนก่อสร้างปรับปรุงโครงข่ายถนนทั่วประเทศนับตั้งแต่เริ่มใช้แผนพัฒนา เศรษฐกิจและการสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑ เป็นต้นมา การขนส่งจึงได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว และกลายเป็นการขนส่งหลักในปัจจุบันทั้งในด้านสินค้าและการโดยสาร จึงเป็นการยากที่การรถไฟ ฯ จะสามารถแข่งขันด้วยได้ทั้งนี้เพราะ

๑.๒.๑ ต้นทุนที่ใช้ในการดำเนินงานแตกต่างกันมาก การรถไฟ ฯ ต้องรับภาระในการบำรุงทางระบมบการจราจร เครื่องกั้นถนน ฯลฯ ซึ่งเป็นการลงทุนสูง แต่ทางถนนรัฐเป็นผู้รับภาระทั้งสิ้น นอกจากนั้นเส้นทางที่สร้างขึ้นทำให้การรถไฟ ฯ ต้องเสียเปรียบเป็นอย่างมากอีกด้วย อย่างเช่นการสร้างทางชานานกับทางรถไฟ เป็นต้น

๑.๒.๒ ผู้ประกอบการการขนส่งทางถนนสามารถหลีกเลี่ยงกฎหมายไค้จ่าย ที่เห็นไค้ช้ก็คือ การบรรทุกเกินน้ำหนัก การกำหนดอัตราค่าบริการไค้ต่ำลงในระดับไค้กัไค้แต่การรถไฟ ฯ ไค้ไม่สามารถกระทำเช่นนั้น ต้องปฏิบัติตามระเบียบ

การที่การขนส่งทางถนนไค้ได้รับการสนับสนุนทั้งทางตรงและทางอ้อมจากรัฐและการที่ไค้สามารถหลีกเลี่ยงกฎหมายถึงกล่าวไค้ จึงเป็นการแข่งขันที่มิไค้โดยอยู่บนพื้นฐานแห่งความถูกต้องและความเป็นธรรมในทางธุรกิจ

๑.๓ ความรับผิดชอบในค่านีบริกรสังคม

กิจการรถไฟเป็นกิจการสาธารณูปการ มีหน้าที่ในการให้บริการสังคม วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและนโยบายรัฐบาล การรถไฟ ฯ ต้องจัดรถขบวนเมือง วันละ ๕๕ ขบวน รถท่องเที่ยววันละ ๓๒ ขบวน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง ไปทำงานและประกอบธุรกิจ/ศึกษาเล่าเรียนของผู้มีรายได้น้อย ในช่วงเช้าและเย็นนั้น เป็นการเดินรถในระยะสั้น และถึงแม้จะควรมีปริมาณผู้โดยสารมาก แต่ก็เป็นการโดยสารเพียงเที่ยวเดียวและเฉพาะเวลาเร่งด่วนเท่านั้น การดำเนินงานเฉพาะ เพื่อบริการสังคมนี้ การรถไฟ ฯ ต้องขาดทุนประมาณปีละเกือบ ๖๐๐ ล้านบาท

๑.๔ ปัญหาการระดมทุน

ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฯ ฉบับที่ ๕ เป็นต้นมา การรถไฟ ฯ มิได้รับการ จัดสรรงบประมาณเพื่อการลงทุนเลย และเป็นช่วงเวลาที่การรถไฟ ฯ ประสบ การขาดทุนตลอดมา แต่การรถไฟ ฯ ก็ยังคงต้องรับผิดชอบต่อในการให้บริการตามภารกิจ จึงมีความจำเป็นต้องกู้เงินทั้งภายในและภายนอกประเทศ มาเพื่อการลงทุนและ การดำเนินงาน ในปัจจุบันการรถไฟ ฯ ต้องรับภาระดอกเบี้ยเฉพาะเงินกู้เพื่อการลงทุน เป็นจำนวนเงินปีละประมาณ ๔๐๐ ล้านบาท ซึ่งเมื่อรวมกับเงินต้นที่จะต้องส่งคืนอีก ปีละประมาณ ๓๐๐ ล้านบาท รวมเป็นปีละประมาณ ๗๐๐ ล้านบาท

ภาระการเงินที่การรถไฟ ฯ รับผิดชอบขณะนี้ในวันจะสูงขึ้น หากรัฐไม่จัดสรร งบลงทุนให้

๑.๕ เงินชดเชยการขาดทุน

การรถไฟ ฯ มักจะได้รับจัดสรรเงินชดเชยการขาดทุนล่าช้า เป็นเหตุให้ต้องไปกู้เงิน ธนาคารมาเพื่อใช้ดำเนินงาน และต้องค้างชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงแก่ ปตท. การที่รัฐบาลไม่จัดสรรเงินให้ตามเวลาอันสมควร ทำให้การรถไฟ ฯ ต้องจ่ายค่าดอกเบี้ย เงินกู้ และค่าเบี้ยปรับ ปตท. โดยไม่จำเป็น และไม่ใช้ความผิดของการรถไฟ ฯ

๑.๖ กฎหมายแรงงาน

การที่ กรม. มีมติให้พนักงานการรถไฟ ฯ อยู่ภายใต้ข้อบังคับกฎหมายแรงงาน มิได้บังเกิดผลดีแก่การรถไฟ ฯ แต่ประการใด ตรงกันข้ามกลับทำให้การรถไฟ ฯ ประสบปัญหาต่างๆทางด้านการบริหารการดำเนินงานและด้านการเงินมากยิ่งขึ้น

๑.๗ มติ กรม.

กรม. ได้มีมติให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจสั่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจาก ปตท. โดยวิธีพิเศษไม่ต้องสืบหรือประกวดราคา ทำให้การรถไฟ ฯ ต้องซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง ตามราคาสุดแล้วแต่ ปตท. จะกำหนด น้ำมันเชื้อเพลิงที่ ปตท. ขายให้การรถไฟ ฯ



แม้ราคาจะต่ำกว่าราคาขายทั่วไป แต่ก็ยังสูงกว่าที่ ปตท. ขายให้บริษัทขนส่ง และสูงกว่า
ราคาขายของเอกชน ปัจจุบันการรถไฟ ฯ สั่งซื้อน้ำมันมีละประมาณ ๑๐๐ ล้านลิตร
หากการรถไฟ ฯ สามารถจัดซื้อจาก ปตท. ได้ในราคาเดียวกับ บขส. หรือจาก
แหล่งอื่น โดยการซื้อราคาและมีราคาสูงกว่า ปตท. ก็จะสามารถขายคืนได้ไม่น้อย

๑.๘ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ

การจัดซื้อสิ่งของภายในประเทศ การรถไฟ ฯ ต้องปฏิบัติตามระเบียบ
สำนักนายกรัฐมนตรี ฯ ซึ่งกำหนดให้ซื้อผลิตภัณฑ์แสดงเครื่องหมายมาตรฐาน
หรือที่ได้รับการจดทะเบียนไว้กับกระทรวงอุตสาหกรรม หากผลิตภัณฑ์นั้นราคาสูงกว่า
ราคาต่ำสุดของผู้เสนอรายอื่น ๆ ไม่เกิน ๑๐ % ทำให้การรถไฟ ฯ ต้องซื้อของที่แพงกว่า
ที่ควร

๑.๙ ระเบียบการบริหาร

เนื่องจากการรถไฟ ฯ ต้องปฏิบัติตามระเบียบราชการ และมีผลทางการเมือง
เข้ามาเกี่ยวข้องทำให้การปฏิบัติงานกระทำไปไม่ค่อยทั่ว จึงสูญเสียโอกาสในการ
หารายได้และการแข่งขัน ตลอดจนการจัดซื้อสิ่งของก็ได้สิ่งของที่ไม่ดีเท่าที่ควร

๒. แนวทางแก้ไขปัญหา

การให้บริการตามการขนส่งของการรถไฟ ฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น ๒ ส่วน
คือบริการเชิงธุรกิจ หรือเชิงพาณิชย์ และบริการสังคม บริการเชิงพาณิชย์นั้น การรถไฟ ฯ
ดำเนินงานเพื่อแสวงหากำไร เพื่อนำมาใช้ลงทุน ปรับปรุงขยายกิจการ ฯลฯ ส่วนบริการสังคม
เป็นบริการที่มีได้หวังผลกำไร หากแต่เพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลเป็นสำคัญ

การดำเนินงานของการรถไฟ ฯ ในสมัยเมื่อยังไม่เคยมีคู่แข่งชั้น มีผลกำไรโดยไม่มี
ความจำเป็นต้องไปแยกแยะว่าบริการชนิดใดทำกำไรได้ก็ ควรจะทำต่อไป บริการประเภทใด
รายได้ต่ำไม่คุ้มทุน แต่เนื่องจากเป็นบริการเพื่อสังคม จึงไม่ควรเลิก ฯลฯ เพราะทราบโดย
ที่เมื่อรวมทุกอย่างเข้าด้วยกันแล้ว ยังมีผลกำไรสุทธิ ก็ถือว่าไม่มีปัญหา

แต่ต่อมาในระยะหลัง ๆ รัฐบาลได้ขยายโครงข่ายถนนออกไปอย่างกว้างขวาง และรถไฟ
มีคู่แข่งชั้นที่ประกอบธุรกิจทางอันเดียวกัน ทางถนนเกิดขึ้นมาก ทำให้รถไฟที่เคยได้รับจากบริการ
เชิงพาณิชย์จึงลดน้อยลง ไม่เพียงพอที่จะชดเชยทุนจากบริการเพื่อสังคมได้
ผลรวมสุทธิของการดำเนินงานจึงเริ่มเปลี่ยนเป็นขาดทุน แต่การขาดทุนก็มีต้นทุนอยู่
เพียงเท่านั้น รถไฟต้องไปก่อนนี้ เงินก็เพื่อรับงานและเปลี่ยนทรัพย์สินที่หมดอายุใช้งาน
เนื่องจากรัฐบาลมิได้จัดสรรเงินลงทุนให้ การรถไฟฯ จึงมีคนคนและดอกเบี้ยจึงเป็นผลตามมา
ทำให้จำนวนเงินขาดทุนในแต่ละปีเพิ่มขึ้นอย่างมากมาย

แนวทางในการแก้ไขปัญหา จึงน่าจะดำเนินการดังนี้

๒.๑ ควรแยกแยะบริการประเภทต่าง ๆ ของการรถไฟ ฯ ออกมาให้ชัดเจนว่า

๒.๑.๑ กิจการส่วนใดเป็นบริการเชิงพาณิชย์หรือเชิงธุรกิจ ส่วนนี้การรถไฟ ฯ จะต้องเลี้ยงตัวเองให้ได้ ถึงแม้จะขาดทุนรัฐบาลก็จะไม่ช่วยเหลือจนเจือใจ ฯ

๒.๑.๒ กิจการส่วนใดที่เป็นบริการเพื่อสังคมจริง ๆ ไม่สามารถหวังผลเชิงธุรกิจได้ ไม่ว่าจะปรับปรุงค่าเงินงานอย่างไร ในส่วนนี้บริการใดบ้างที่สามารถเลิกได้ โดยไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้บริการ ก็ควรเลิกเสีย แต่บริการที่รัฐบาลเห็นว่ายังจำเป็นต้องคงไว้หรือจัดให้มีเพิ่มขึ้นเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจหรือสังคมโดยรวม รัฐบาลควรประมาณผลตางระหว่างรายได้กับรายจ่ายของบริการสังคมนั้น ที่จะเกิดขึ้นในแต่ละปี แล้วจัดสรรเงินงบประมาณให้การรถไฟ ฯ เป็นงวด ๆ ในลักษณะการทำสัญญาจ้าง

๒.๒ ปรับปรุงโครงสร้างการแข่งขันระหว่างรถขนส่งประเภทต่าง ๆ ให้อยู่บนพื้นฐานที่ทัดเทียมกันเพื่อประโยชน์ของรัฐเป็นส่วนรวม อย่างเช่นในการขนส่งปริมาณคราวละมาก ๆ เป็นระยะทางไกล ๆ นั้น ความจริงแล้วการขนส่งทางรถไฟควรจะประหยัดที่สุดรองจากการขนส่งทางน้ำ แต่ในกรณีที่ยรถยนต์บรรทุกเคยได้รับการอุดหนุนทุนจากรัฐไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม จนสามารถเสนอการะวางต่ำกว่ารถไฟได้มาก สิ้นค่าก็มีแนวโน้มที่จะไปแต่ทางรถยนต์บรรทุก จึงเป็นการไร้ทรัพยากรของชาติอย่างไม่เหมาะสมเท่าที่ควร (รถยนต์บรรทุกถนนดิน ต้องลงทุนขยายถนนลงทุนซื้อรถยนต์บรรทุก ความสิ้นเปลืองในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น) มาตรการในการแก้ไขจึงเกิดความ เป็นธรรมในกรณีนี้คือ การรถไฟ ฯ ควรจะได้รับการจัดสรรเงินงบประมาณแผ่นดิน เป็นค่าบำรุงทาง ปรับปรุงทาง ตลอดจนการจัดหาทดแทน เช่นเดียวกับทางหลวงได้รับ

๒.๓ พิจารณาภาระการคลังของการรถไฟ ฯ ว่าผู้ใดควรจะรับผิดชอบ ตามหลักการดำเนินการเชิงธุรกิจ เมื่อมีการลงทุนเพื่อปรับปรุงกิจการหรือขยายงาน เจ้าของกิจการควรจะนำเงินมาใช้จ่าย สำหรับการลงทุนส่วนหนึ่ง และใช้เงินกู้จากส่วนหนึ่งในอัตราส่วนที่เหมาะสม แต่ในการรถไฟ ฯ ปรากฏว่า ตั้งแต่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฯ ฉบับที่ ๕ เป็นต้นมา ทั้ง ๆ ที่ฐานะการเงินของการรถไฟ ฯ ในขณะนั้น ประสบการณ์ขาดทุน แต่รัฐบาลไม่ได้ให้เงินสมทบการลงทุนแก่การรถไฟ ฯ เลย การรถไฟ ฯ จึงจำต้องกู้เงินทั้งจากต่างประเทศและภายในประเทศไทย เพื่อใช้จ่ายลงทุนขยายการขนส่งทั้งไกลแล้วในข้อ ๑.๔ ภาระของการรถไฟ ฯ

ในการที่จะต้องชำระดอกเบี้ยเงินกู้ รวมทั้งเงินคืนที่จะต้องชำระคืนจึงสูงมาก รัฐบาล จะช่วยแบ่งเบาภาระการกองทุนตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฯ ฉบับที่ ๕ และฉบับที่ ๖ ในการรถไฟ ฯ

๓. สรุปวิธีแก้ไขปัญหานี้

๓.๑ ค่านโยบาย

- ๓.๑.๑ รัฐบาลควรให้เงินชดเชยการขาดทุนแก่การรถไฟ ฯ ให้ทันตามเวลาของ แต่ละปี โดยหากไม่ทันตามกำหนดเวลา รัฐบาลควรเป็นผู้รับภาระ ดอกเบี้ย ที่การรถไฟต้องกู้เงินมาชดเชยการขาดทุนนั้น
- ๓.๑.๒ รัฐบาลจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเป็นค่าบำรุงทาง ปรับปรุงเส้นทาง และ จัดหาทดแทนให้แก่การรถไฟ ฯ เช่นเดียวกับให้แก่ทางหลวง เพื่อปรับแต่ง โครงสร้างการขนส่งทางบก
- ๓.๑.๓ รัฐบาลจัดสรรเงินงบประมาณสมทบการกองทุน รวมทั้งการรับภาระหนี้เงินกู้ แทนการรถไฟ ฯ ทั้งนี้ เพราะหนี้ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการไม่ได้รับการจัดสรร งบประมาณอย่างเพียงพอ เพื่อการลงทุนในอดีตและปัจจุบัน
- ๓.๑.๔ รัฐบาลควรพิจารณาแก่ผลกระทบจากปัญหาแรงงานสัมพันธ์ระหว่างสหภาพ- แรงงานกับรัฐวิสาหกิจ โดยเฉพาะรัฐวิสาหกิจด้านบริการสาธารณสุขโลก
- ๓.๑.๕ รัฐบาลควรให้การรถไฟ ฯ มีความคล่องตัวในระเบียบบริหารราชการ ในส่วนองค์กรบริหารในรูปของกรมการรถไฟนั้น ไม่ควรเปลี่ยนแปลง ไปตามความเปลี่ยนแปลงของรัฐมนตรี และ โดยที่เป็นการแข่งขันบริการกับ รถไฟมากรในปัจจุบันควรมีผู้แทนของสถาบันที่ให้บริการรถไฟเข้ามาเป็น กรรมการรถไฟควมช่วยขอยางน้อยหนึ่งคนเพื่อจะได้นำข้อมูลต่าง ๆ มาแก้ไข ปัญหาได้
- ๓.๑.๖ รัฐบาลควรให้การรถไฟ ฯ ประกาศเชิญชวนเอกชนเข้ามาลงทุนนำชุด โดยสารใหม่ ๆ เข้ามาวงบริการประชาชน โดยการรถไฟ ฯ เก็บค่าเช่า รางวิ่งเป็นการใช้รางรถไฟให้เกิดประโยชน์ทางขนส่งผู้โดยสารให้เต็มที่ และเพิ่มรายได้ให้การรถไฟอีกทางหนึ่ง

๓.๒ คำนำการดำเนินงาน

การรถไฟฯ จะต้องไม่ลดความพยายามที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพใน
ทุก ๆ ด้านของกิจการต่อไป อย่างมีระบบ มีแผนงานที่ชัดเจน สามารถติดตาม
ประเมินผลงานเทียบกับแผนงานได้ทุกระยะ เพื่อเพิ่มรายได้ และลดรายจ่ายลง

พลอากาศเอก



(ประจักษ์ สุทธินิษฐ์)

เลขาธิการคณะกรรมการการคมนาคม



ภาคผนวก

ส่วนที่ ๑ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



บัญชีแสดงค่าใช้จ่ายราชการในทะเบียนประมาณ

ปีงบประมาณ	รายการ (ล้านบาท)	หมายเหตุ.
2520.	247.710	ปีงบประมาณ 2519 เป็นปีที่มีมหาดหลวงสงจากัด ไม่มีค่าใช้จ่ายบัญชี.
2521	380.082	
2522	477.000	
2523	745.965	
2524	819.803	
2525	974.769	
2526	1,076.467	
2527	1,239.566	
2528	1,099.834	
2529	1,120.557	
2530	912,900	
2531	767.273	
รวมรายการ	9,861.920	

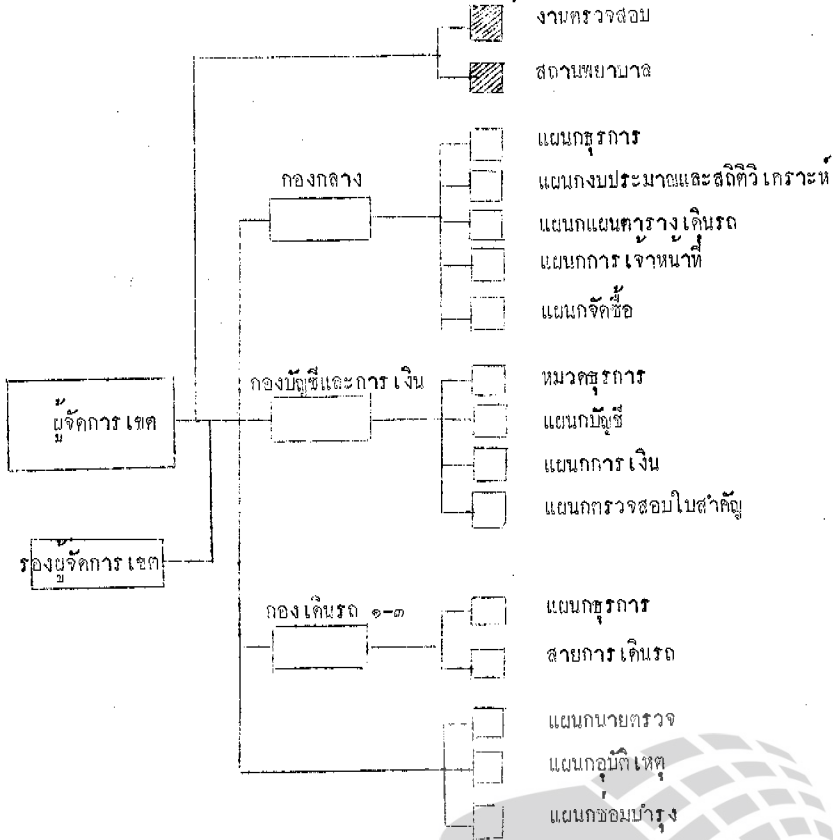


การรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและ กทม. ให้และรับการขึ้นรัฐบาลค่าประกัน.
ทั้งหมด 2519 ถึง 30 ก.ย. 2531.

ปีงบประมาณ	รายละเอียด	รัฐบาลไทย อุดหนุนและ กทม.	เงินอุดหนุน ค่าประกัน.
2519.	ซื้อรถจากเอกชน 2,703 คันและจ่ายเงิน ทดแทนพนักงานประจำรถ 24 บริษัท.	329.000	
2520.	เงินอุดหนุนเงินเพื่อปรับปรุงของค้ำกรว กึ่งรถ 2,500 คัน		225.000 1,144.431
2521.	เพื่อเป็นเงินอุดหนุนเงิน		125.000
2522.	ซื้อเพื่อปรับค้ำกรวเงิน ค้ำกรวพนักงานและเป็น เงินอุดหนุนเงิน.		264.000
2523.	รัฐบาลอุดหนุนเงินอุดหนุน เพื่อเป็นเงินอุดหนุนเงิน	150.000	286.000
2524.	รัฐบาลอุดหนุนเงินอุดหนุน เพื่อเป็นเงินอุดหนุนเงิน	150.000	398.000
2523 ถึง 2527	รัฐบาลรับภาระชำระหนี้เงินอุดหนุน 2,500 คันที่ถึงเมื่อ 2520	1,453.077	
2525	กทม. จัดสรรให้เดือนละ 10 ล้านบาท	80.000	
2526	กทม. จัดสรรให้เดือนละ 10 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ (ใช้เงิน, เงินเฟ้อ, เงิน ออม, เงินปรับ, ค่าเงิน)	120.000	2,113.030
2528.	ชำระหนี้ ปรับ. ชำระหนี้ค่าเช่า, ค่าเช่ารถ		1,007.500 333.373
2529	ชำระหนี้ค่าเช่า, ค่าเช่ารถ		333.373
2530	ค่าเช่าปรับปรุงกิจการ		34.000
2531	ต้นทุนการกู้ยืมและรวมการออมเงินเพื่อ เมืองที่มีเงินอุดหนุน		210.152
รวม		2,282.077	6,473.259

เอกสารประกอบหมายเลข ๓/๓

โครงสร้างเขตการเดินรถ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



หมายเหตุ  หมายความว่า เป็นพนักงานที่ใช้พนักงานจากสำนักงานใหญ่ไปปฏิบัติงาน



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529
1. ทรัพย์สิน										
1.1 ทรัพย์สินถาวร	615,408	1,245,897	1,402,383	1,754,667	2,482,500	2,819,628	2,916,375	2,985,575	3,342,375	3,077,362
1.2 ทรัพย์สินหมุนเวียน	7,815	12,332	18,873	22,776	41,997	65,588	101,350	78,601	109,336	126,852
รวม	623,223	1,258,229	1,421,256	1,777,443	2,524,497	2,885,216	3,017,725	3,064,176	3,451,711	3,204,214
2. หนี้สิน										
2.1 หนี้สินระยะยาว	248,350	411,729	470,522	536,003	699,057	929,860	942,508	991,270	1,041,486	1,044,943
2.1.1 เงินกู้ยืมระยะยาว	158,814	245,277	358,436	741,487	930,355	888,899	850,114	773,697	603,764	762,925
2.1.2 หนี้สินระยะยาวอื่น ๆ	82,208	15,215	155,270	209,152	268,702	268,216	281,309	266,794	276,282	307,074
2.1.3 หนี้สินระยะยาวอื่น ๆ	43,637	15,239	239,214	131,572	309,308	396,045	402,617	424,098	445,259	26,460
รวม	533,219	967,873	1,259,462	1,648,625	2,309,937	2,496,850	2,486,548	2,477,219	2,567,901	2,112,002
2.2 หนี้สินระยะสั้น	11,471	7,214	35,336	46,289	36,895	29,820	25,326	25,743	22,159	21,510
2.2.1 เงินกู้ยืมระยะสั้น	156,757	217,694	247,775	419,078	548,811	725,087	855,667	853,246	908,811	942,442
2.2.2 หนี้สินระยะสั้นอื่น ๆ	32,436	13,458	13,509	33,264	2,957	1,998	9,145	12,424	22,919	38,114
รวม	4,800	4,756	4,135	3,267	2,871	4,517	3,324	3,366	2,946	0,725
รวม	205,464	243,122	502,769	501,898	591,634	761,322	893,862	903,499	954,045	1,003,191



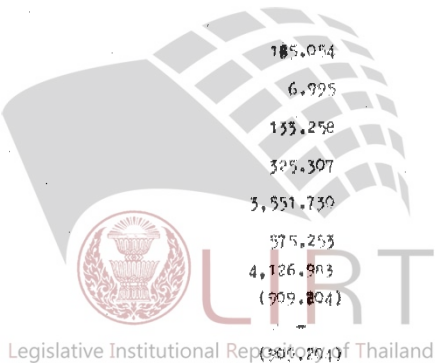
องค์การรายนาง สหกรณ์ออมทรัพย์
บุคลากรตำแหน่งงาน

ปีงบประมาณ 2550

เอกสารประกอบเอกสารเลข 4/2

(หน่วย : ล้านบาท)

1.	รายได้	
1.1	รายได้จากค่าธรรมเนียมค่าโดยสาร	3,059.934
1.2	รายได้อื่น ๆ	157.045
	รวม	3,217.779
2.	รายจ่าย	
2.1	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	
2.1.1	เงินเดือน ฯลฯ	1,043.620
2.1.2	ค่าจ้างเหมาเชลล์เพลิง ฯ	736.497
2.1.3	ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	168.535
2.1.4	ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	57.382
	รวม	2,006.034
2.2	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถต่างๆ	
2.2.1	เงินเดือน ฯลฯ	22.372
2.2.2	ค่าเช่าซ่อม	966.751
2.2.3	ค่าซ่อมรถรถรถรถ	47.719
2.2.4	อื่น ๆ	0.927
	รวม	1,037.769
2.3	ค่าใช้จ่ายบริหารรถรถเดินทาง	
2.3.1	เงินเดือน ฯลฯ	112.894
2.3.2	ค่าเช่ารถ	47.252
2.3.3	อื่น ๆ	22.470
	รวม	182.620
2.4	ค่าใช้จ่ายบริหารรถรถรถรถรถ	
2.4.1	เงินเดือน ฯลฯ	185.054
2.4.2	ค่าเช่าสำนักงาน	6.995
2.4.3	อื่น ๆ	155.258
	รวม	325.307
	รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	3,551.730
2.5	ค่าคงที่เงินกู้	375.253
2.6	รวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น	4,126.983
2.7	กำไร (ขาดทุน) สิ้นปี	(909.204)
2.8	เงินอุดหนุน	
2.9	กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	



ปีงบประมาณ	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529
2.3 ค่าใช้จ่ายบริหารและบริหาร										
2.3.1 เงินเดือน ค่าจ้าง	62,624	48,402	144,049	174,257	65,011	82,208	56,267	113,380	110,713	111,689
2.3.2 ค่าเช่ารถ	23,786	23,601	29,153	33,406	25,869	32,756	35,437	36,369	40,298	42,078
2.3.3 อื่น ๆ	0,886	0,929	0,261	0,463	12,239	18,128	17,165	17,632	21,363	21,245
รวม	87,296	72,932	173,463	208,126	103,119	133,131	148,869	168,321	172,374	175,012
2.4 ค่าใช้จ่ายบริหารและบริหาร										
2.4.1 เงินเดือน ค่าจ้าง	14,719	17,796	24,013	43,400	75,948	205,355	222,642	213,614	239,127	248,275
2.4.2 ค่าเช่ารถ	0,522	0,961	3,056	3,659	12,530	12,053	9,746	8,317	8,180	7,933
2.4.3 อื่น ๆ	11,411	21,436	26,670	31,661	31,024	25,008	23,706	23,387	23,823	36,117
รวม	27,122	42,219	53,719	76,720	119,502	242,456	256,094	245,318	271,130	292,985
รวมค่าจ้างบริหารและบริหาร	853,131	1,326,146	1,741,473	2,436,065	3,124,122	3,633,759	3,785,353	3,996,997	3,965,450	3,982,530
รวมค่าจ้างบริหาร	17,502	112,165	156,783	181,273	220,108	306,022	428,845	506,785	580,227	599,433
รวมค่าจ้างบริหารอื่น	870,633	1,438,311	1,898,256	2,523,348	3,344,300	3,329,761	4,214,242	4,303,742	4,545,227	4,180,563
รวมค่าจ้างบริหาร	(247,710)	(380,082)	(477,000)	(745,365)	(815,803)	(1,054,769)	(1,156,467)	(1,239,566)	(1,106,026)	(1,036,749)
รวมค่าจ้างบริหาร	(247,710)	(380,082)	(477,000)	(745,365)	(815,803)	(1,074,767)	(1,076,467)	(1,239,566)	(1,106,026)	(1,036,749)

1. สิ้นสุดปี 2520 - 2525 ไม่มีการอนุมัติ
2. ปี 2526 - 2529 มีจำนวนรวมอยู่ในบัญชีอื่น ๆ
3. ปี 2527 - 2529 ไม่มีการอนุมัติ
4. ปี 2529 ไม่มีการอนุมัติ

ภาคผนวก

ส่วนที่ ๒

การรถไฟแห่งประเทศไทย



9557-0067 R 094015-301015
 0910151015101510151015

(MURKIN) (COXIN) 15534

TEST R	TEST R	TEST R	TEST R	TEST R
2005.7	2046.1	2474.3	2505.6	2638.3
118.1	112.8	122.1	117.6	26.4
440.9	1085.5	3103.1	1126.3	3176.7
240.9	443.9	276.5	237.5	249.1
3253.6	3888.3	3496.0	4035.0	4185.0

NOTE
 1. 091015
 2. 091015
 3. 091015
 4. 091015
 5. 091015

2070.5	2309.1	2410.5	2478.6	2548.8
721.6	812.5	384.9	337.2	421.5
643.2	144.4	125.0	145.0	722.7
3454.3	3786.8	3050.4	4080.8	4210.0
(78.7)	121.5	25.6	4.2	(85.0)
432.1	416.4	461.2	514.6	572.3
374.6	415.4	537.8	618.6	494.6
(440.4)	(545.8)	(1013.4)	(1329.0)	(1457.9)

NOTE
 1. 091015
 2. 091015
 3. 091015
 4. 091015
 5. 091015

13 No. 5534



การรถไฟแห่งประเทศไทย

บัญชีค่าการ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2528, 2529 และ 2530

รายได้	2528	2529	2530
	บาท	บาท	บาท
การโดยสาร	1,845,234,061.30	1,950,608,881.91	2,025,418,454.46
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	104,732,000.00	85,254,000.00	75,280,000.00
การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์	33,654,970.22	28,613,853.62	27,061,522.92
ค่าเช่ารถเสมือน	34,004,373.61	33,419,652.25	30,726,424.83
ค่าเช่าโรงแรม	3,895,388.00	5,443,438.00	6,128,388.00
การสินค้า	1,062,793,153.21	996,339,896.03	990,863,094.32
รายได้อื่น ๆ ในการเดินรถ	170,978,912.43	154,127,709.35	174,149,393.87
รวมรายได้	<u>3,255,202,858.77</u>	<u>3,253,807,431.16</u>	<u>3,329,627,278.40</u>
ค่าใช้จ่าย			
การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง	842,630,092.13	822,267,951.98	852,150,087.10
การบำรุงเครื่องมือรถหอดไฟ	941,354,654.74	1,229,060,625.64	1,238,619,867.20
การหาประโยชน์และการขนส่ง	1,511,133,473.19	1,644,173,260.08	1,651,885,614.87
การดำเนินงานกิจการอื่น ๆ	22,033,871.71	1,881,255.74	987,767.93
รวมค่าใช้จ่าย	<u>3,322,999,746.18</u>	<u>171,370,383.49</u>	<u>181,715,785.86</u>
รวมรายได้ในการเดินรถ	<u>(394,060,979.10)</u>	<u>(614,946,045.77)</u>	<u>(595,731,844.56)</u>
เงินค่าเช่าเครื่องล้อเลื่อนสุทธิ	<u>23,066,649.73</u>	<u>18,997,986.70</u>	<u>27,094,050.24</u>
รายได้สุทธิในการเดินรถ	<u>(371,802,329.45)</u>	<u>(595,948,059.07)</u>	<u>(568,637,794.32)</u>
รายได้อื่น ๆ			
รายได้อื่น ๆ	14,300,787.63	37,125,519.05	2,916,360.22
รวมรายได้ทั้งสิ้น	<u>(357,411,541.82)</u>	<u>(558,822,540.02)</u>	<u>(565,721,434.10)</u>
รายการที่ต้องนำไปหักจากรายได้			
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ	46,429.86	(266,127.30)	(74,438.60)
รายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายตามข้อผูกพัน	<u>(357,367,111.96)</u>	<u>(559,088,667.32)</u>	<u>(565,795,872.70)</u>
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ			
ค่าใช้จ่ายตามข้อผูกพัน	<u>(317,512,141.69)</u>	<u>(434,908,192.68)</u>	<u>(374,629,233.60)</u>
รายได้สุทธิจากการดำเนินงาน	<u>(67,854,969.27)</u>	<u>(993,996,860.00)</u>	<u>(910,425,106.30)</u>
โอนไปดำเนินการรักษาคุณภาพ	<u>(67,854,969.27)</u>		

การรณโหม่งประเทศไทย

บัญชีกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2528, 2529 และ 2530

	2528 บาท	2529 บาท	2530 บาท
รายได้สุทธิจากการดำเนินงาน	(674,879,253.65)	(993,996,860.00)	(940,425,106.30)
กำไรจากการขายทรัพย์สิน	<u>32,740,118.49</u>	<u>11,775,524.03</u>	<u>13,026,268.44</u>
	(635,131,135.16)	(982,221,335.97)	(927,398,837.86)
ขาดทุนจากผลทางอัตราแลกเปลี่ยน	(437,828,853.31)	(51,521,720.98)	(57,152,408.68)
ขาดทุนจากการดำเนินงานของบอกลา	<u>(1,200,000.00)</u>	<u>(1,200,000.00)</u>	<u>(1,154,628.05)</u>
ขาดทุนสุทธิ	<u>(1,074,159,988.47)</u>	<u>(1,034,943,056.95)</u>	<u>(985,705,874.59)</u>



การรณโไฟหนงประเทไทย

งบทค

ณ วันทที่ 30 กันยายน 2528, 2529 และ 2530

สินทรัพย	2528 บาท	2529 บาท	2530 บาท
ทรัพยสินบงเงิน			
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	24,766,965.90	427,016,445.74	26,675,926.90
เงินฝากกระทรวงการคลัง	4,665,693.06	1,622,780.05	4,262,160.68
เงินคงมีจากรัฐบาลและพันธกิจวงารบริหาร	1,667,718.06	4,059,711.11	4,311,126.13
ถูกหน้เบือกคลังศุทธิ	151,478,020.70	152,914,963.45	163,672,513.29
ถูกหน้เบือกไม้ไค้สงในทวงหน้	3,103,646.18	4,691,791.50	311,273.29
เงินติดกรสงขายในกิจการ	49,420,335.54	22,007,966.98	31,207,213.00
วัสดุคงคลัง	888,564,368.10	1,095,923,806.48	1,270,094,269.81
สินทรัพยหนงเงินอื่น	1,609,381.71	377,726.30	579,615.51
รวมสินทรัพยหนงเงิน	1,128,352,129.25	1,718,975,191.61	1,521,274,098.81
หนงทง			
เงินทงสง เกราะหน้และเงินสงสงนุญบ้ถึงงาน	1,261,254,601.06	1,414,676,421.51	1,363,193,131.90
เงินทงทงอื่นและเงินฝากใน	70,644,449.98	66,548,576.36	68,026,097.35
รวมเงินทงทง	1,331,899,051.04	1,481,224,997.87	1,431,219,229.25
ทรัพยถาวร			
สินทรัพยที่ไ้ไปทางถาวรและเคอ์สงบบริพค้ทไฟ			
ทางถาวร	8,069,329,622.80	9,154,730,767.17	9,477,215,733.14
เคอ์สงบบริพค้ทไฟ	6,563,130,994.47	7,761,750,515.81	7,893,155,567.27
ขายจายทัวไปเคอ์สงบบริพค้ทไฟ	11,014,251.25	11,702,841.52	13,534,549.97
	15,643,474,971.52	16,928,184,124.50	17,383,905,855.38
หัก เงินที่ไ้กรบขวนเคอ์	(482,038,204.13)	(548,418,968.86)	(539,822,363.68)
รวมสินทรัพยถาวรก่อนหักคาเสื่อมราคาสง	14,961,436,767.39	16,379,765,155.64	16,844,083,491.70
หัก คาเสื่อมราคาสง	(3,319,223,711.65)	(3,706,535,230.04)	(4,140,178,442.41)
รวมสินทรัพยถาวร	11,642,213,055.74	12,673,229,925.60	12,703,605,049.29
ทรัพยหนงเงินจายอื่นที่รอถาวรหน้ไค้เมื่อเส้รจกรการ			
สินทรัพยอื่น	93,264,711.20	136,666,655.23	112,301,907.01
เงินจายอื่นที่รอถาวรหน้ไค้เมื่อเส้รจกรการ	1,313,914,473.36	2,296,274,673.43	2,827,390,721.18
รวมสินทรัพยและเงินจายอื่นที่รอถาวรหน้ไค้เมื่อเส้รจกรการ	1,407,179,184.56	2,432,941,328.66	2,939,692,628.19
รวมสินทรัพย	15,900,633,420.59	18,295,971,403.74	18,595,791,005.54



LIRT

หนี้สินและทุน

หนี้สินหมุนเวียน

เงินเบิกเกินบัญชี
เงินกู้ยืมกำหนดชำระภายใน 1 ปี
เจ้าหนี้และค่าใช้จ่ายค้างจ่าย
เจ้าหนี้เบ็ดเตล็ด
ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมไม่ถึงกำหนดชำระทางชำระ
ภาษีที่ชำระค้างชำระ
หนี้สินหมุนเวียนอื่น

เงินกู้ยืมระยะยาว

เงินกู้ยืมเพื่อการลงทุน

สำรองทาง ๗

เงินกองทุนและเงินฝากเกิน

สำรองอื่น ๆ

รวมสำรองทาง ๗

หนี้สินและเงินรับอื่นที่รอการหักไอเอ็มเมื่อเสร็จกิจการ

หนี้สินอื่น

เงินรับอื่นที่รอการหักไอเอ็มเมื่อเสร็จกิจการ

รวมหนี้สินและเงินรับอื่นที่รอการหักไอเอ็มเมื่อเสร็จกิจการ

เงินทุน

เงินทุน

กำไรสะสม

กำไร (ขาดทุน) สะสม

ผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนรวมถักบัญชี

รวมหนี้สินและทุน

2528
บาท

27,469,592.90
127,924,180.03
1,141,345,213.25
47,446,817.26
33,737,322.15
11,854,945.21
17,130.32
1,389,799,201.12

3,993,067,035.96

1,331,899,051.04

464,960,053.76

1,296,859,104.80

21,659,129.25

1,531,092,051.63

1,552,751,180.88

8,206,339,047.80

(1,429,970,919.97)

-

15,209,633,420.59

2529
บาท

259,020,627.73
159,798,949.96
685,368,622.70
29,637,515.07
74,059,699.83
13,084,507.15
15,132.31
1,220,985,054.75

6,191,783,075.17

1,481,224,957.87

4,000,000.00

1,485,224,957.87

28,904,532.45

2,689,556,493.86

2,709,461,026.31

8,396,192,851.35

(1,116,693,953.16)

(590,981,608.55)

18,295,971,403.74

2530
บาท

32,470,739.5
456,267,514.2
277,060,328.6
16,062,030.7
78,273,720.9
13,265,466.6
13,143.4
873,412,944.2

6,444,429,652.4

1,431,219,229.1

4,000,000.00

1,435,219,229.1

39,392,145.0

3,178,213,408.0

3,217,605,553.0

8,484,823,758.0

(1,074,062,827.0)

(785,634,305.0)

18,595,791,005.0

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(ลงนาม)

วิรัช วัชรินทร์
(นายวิรัช วัชรินทร์)
ผู้อำนวยการกองเงินเฟ้อแห่งประเทศไทย

(ลงนาม)

ปราโมทย์ ชูสีนิก
(นายปราโมทย์ ชูสีนิก)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี



การวัดพัฒนาประเทศไทย

บัญชีกำไรสุทธิ

สำหรับปีสิ้นสุดลงวันที่ 30 กันยายน 2528, 2529 และ 2530

	2528 บาท	2529 บาท	2530 บาท
กำไร (ขาดทุน) สะสมยกมา	(700,818,961.50)	(1,429,978,949.97)	(1,116,693,953.16)
ผลกำไรสุทธิ	345,001,000.00	687,268,000.00	1,028,337,000.00
โอนคืนเงินสำรองเบ็ดเตล็ดและแผนสำรอง	-	460,960,053.76	-
ขาดทุนสุทธิประจำปี	(355,818,961.50)	(81,750,896.21)	(88,356,953.16)
กำไร (ขาดทุน) สะสมยกไป	(1,071,159,908.47)	(1,034,943,056.95)	(985,705,874.59)
	(1,429,978,949.97)	(1,116,693,953.16)	(1,074,062,827.75)

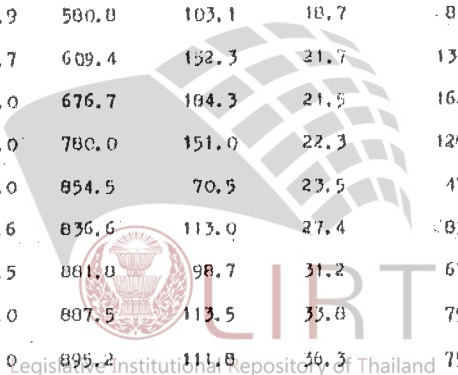


ผลการดำเนินงานในอัตร (ถึงวันที่ 2494)

รายได้ - รายจ่ายถึงวันที่ 2494 รายใหม่และสายแม่ทอง

(ล้านบาท)

งบประมาณ	การโดยสาร	การสินค้า	อื่น ๆ	รวม		กำไร(ขาดทุน)สุทธิ		กำไร(ขาดทุน)สุทธิ
				รายได้	รายจ่าย	ก่อนหักดอกเบี้ยเงินกู้	ดอกเบี้ยเงินกู้	
2494	125.9	76.9	24.1	226.9	200.0	26.9	-	26.9
2495	158.2	174.7	16.1	349.0	284.0	64.2	-	64.2
2496	165.0	181.2	18.0	364.2	331.6	32.6	-	32.6
2497	185.2	183.1	18.9	387.2	338.3	48.9	-	48.9
2498	234.6	205.7	15.8	456.1	353.3	102.8	-	102.8
2499	247.8	224.4	26.2	498.4	383.9	114.5	3.4	111.1
2500	258.2	254.0	27.9	540.1	439.0	101.1	5.5	95.6
2501	243.7	252.5	27.4	523.6	469.8	53.8	11.2	42.6
2502	252.6	249.1	26.0	527.7	455.0	71.7	10.8	60.9
2503	274.2	258.3	24.1	556.6	450.8	105.8	10.1	95.7
2504	214.1	205.8	17.8	437.7	352.7	85.0	8.0	77.0
2505	298.0	284.7	25.8	608.5	500.5	108.0	14.2	93.8
2506	317.9	279.2	29.5	626.6	541.8	84.8	11.6	73.2
2507	331.3	294.3	34.3	659.9	581.3	78.6	14.7	63.9
2508	333.3	318.2	32.4	683.9	580.8	103.1	18.7	84.4
2509	365.3	361.9	34.5	761.7	609.4	152.3	21.7	130.6
2510	416.5	404.9	39.6	861.0	676.7	184.3	21.5	162.8
2511	450.5	432.1	40.4	931.0	780.0	151.0	22.3	128.7
2512	465.8	408.7	50.5	925.0	854.5	70.5	23.5	47.0
2513	481.4	426.9	41.3	949.6	836.6	113.0	27.4	85.6
2514	508.5	427.3	44.7	980.5	881.8	98.7	31.2	67.5
2515	522.1	438.6	40.3	1,001.0	887.5	113.5	33.8	79.7
2516	544.9	411.3	50.8	1,007.0	895.2	111.8	36.3	75.5
2517	626.7	400.7	69.8	1,097.2	1,162.6	(65.4)	39.3	(104.7)



(ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	การโยกย้าย	การคืนตัว	อื่น ๆ	รวม		กำไร(ขาดทุน)สุทธิ		กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	
				รายโท	รวมรวม	ก่อนหัก ดอกเบี้ยเงินกู้	ดอกเบี้ย เงินกู้	ภายหลังหัก ดอกเบี้ยเงินกู้	ดอกเบี้ยเงินกู้
2518	678.4	429.5	79.8	1,187.7	1,414.0	(227.1)	69.3	(292.4)	
2519	779.6	542.8	80.6	1,403.0	1,503.0	(100.0)	75.9	(175.9)	
2520	845.1	618.8	102.2	1,566.1	1,469.3	96.8	74.5	22.3	
2521	904.8	588.9	144.9	1,638.6	1,505.6	133.0	75.5	57.5	
2522	1,041.2	691.7	169.4	1,902.3	1,904.9	(2.6)	70.8	(73.4)	
2523	1,286.6	813.1	222.1	2,321.8	2,527.0	(205.2)	75.3	(280.5)	
2524	1,545.5	881.2	169.7	2,596.4	3,000.3	(403.9)	76.8	(480.7)	
2525	1,826.1	1,048.4	212.7	3,087.2	3,371.8	(284.6)	97.4	(382.0)	
2526	1,964.4	968.9	241.8	3,175.1	3,503.6	(328.5)	111.0	(439.5)	
2527	2,054.5	1,016.8	278.0	3,349.3	3,614.6	(265.3)	202.8	(468.1)	
2528	1,983.6	1,062.8	245.9	3,292.3	3,649.7	(357.4)	317.5	(674.9)	
2529	2,064.5	996.3	248.9	3,309.7	3,868.8	(559.1)	434.9	(994.0)	
2530	2,127.8	990.9	241.1	3,359.8	3,925.6	(565.8)	374.6	(940.4)	
2531									
2532									
2533									
2534									



Legislative Institutional Repository of Thailand

(ใช้ในการปฏิบัติงานในสิ่งเบิกแยะ)

การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายได้ - รายจ่ายในการเดินรถ (สายใหญ่)

เปรียบเทียบระหว่างเดือน กันยายน 2531 กับเดือน กันยายน 2530 และร้อยละ

	กันยายน 2531 บาท	กันยายน 2530 บาท	+ เพิ่ม บาท	- ลด บาท	%
1. รายได้					
การโดยสาร	177,527,520.54	151,285,157.97	+ 26,342,362.57		17.4
เงินชุกเยียรรายได้การโดยสาร	4,956,000.00	6,277,000.00	- 1,321,000.00		21.0
ค่าขนส่ง โภชนาภัณฑ์	2,112,238.66	2,130,103.16	- 17,870.50		0.8
ค่าเช่ารถเสริม	2,703,746.50	2,637,180.00	+ 66,566.50		2.5
ค่าเช่าโรงแรม	329,500.00	510,699.00	- 181,199.00		35.5
การสินค้า	84,437,457.59	80,285,115.94	+ 4,152,341.65		5.2
รายได้อื่น ๆ	34,100,240.99	16,412,859.76	+ 17,687,381.23		107.9
รวมรายได้	306,266,704.28	259,536,121.83	+ 46,728,582.45		18.0

ในเดือน กันยายน 2531 มีรายได้จากการเดินรถและรายได้อื่น ๆ สูงกว่าเดือน กันยายน 2530 เป็นเงิน 46.7 ล้านบาท จำนวนนี้เป็นประเทศไทยดังนี้

1. การโดยสาร รายได้เพิ่มขึ้น 26.3 ล้านบาท ที่เพิ่มขึ้นได้แก่ ค่าโดยสารชั้นที่ 2 เพิ่มขึ้น 6.5 ล้านบาท จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 35,533 คน กิโลเมตรผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 22.7 ล้านกิโลเมตร ค่าโดยสารชั้นที่ 3 เพิ่มขึ้น 0.6 ล้านบาท จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นหกแสนคน กิโลเมตรผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 63.3 ล้านกิโลเมตร ค่าจุกเยียรชบวนรถพิเศษโดยสารเพิ่มขึ้น 0.4 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมรถคนเพิ่มขึ้น 3.7 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมรถปรับอากาศพิเศษเพิ่มขึ้น 3.2 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมรถเร็วเพิ่มขึ้น 2.4 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมรถคนพิเศษเพิ่มขึ้น 3.6 ล้านบาท ค่าค่าทางรถไฟเพิ่มขึ้น 0.9 ล้านบาท ที่ลดลงได้แก่ค่าโดยสารชั้นที่ 1 ลดลง 0.7 ล้านบาท จำนวนผู้โดยสารลดลง 1,790 คน กิโลเมตรผู้โดยสารลดลง 1.3 ล้านกิโลเมตร ค่าเช่ารถพิเศษพิเศษขบวนรถลดลง 0.8 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมรถคนลดลง 1.5 ล้านบาท

สรุปการโดยสารในรถขบวนประมาณ 2531 มีรายได้จากการโดยสาร 2,293.4 ล้านบาท สูงกว่าปีงบประมาณ 2530 เป็นเงิน 183.5 ล้านบาท จำนวนเป็นค่าโดยสารชั้นที่ 2 เพิ่มขึ้น 35.4 ล้านบาท ค่าโดยสารชั้นที่ 3 เพิ่มขึ้น 79.5 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เพิ่มขึ้น 70.6 ล้านบาท รายได้อื่น ๆ การโดยสารเพิ่มขึ้น 4.9 ล้านบาท ที่ลดลงได้แก่ค่าโดยสารชั้นที่ 1 ลดลง 0.9 ล้านบาท

สำหรับจำนวนผู้โดยสารในปีงบประมาณ 2531 มีจำนวนผู้โดยสาร 82.7 ล้านคน เพิ่มขึ้น 4.8 ล้านคน กิโลเมตรผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 716.6 ล้านกิโลเมตร เนื่องจากได้ขยับรถ มท.ป. 36 คัน ที่ส่งชุกเยียรจากประเทศในมาบวิการพิเศษชบวนรถ เริ่มตั้งแต่ 6 เมษายน 2531 และระหว่งปีได้เปิดขบวนรถด้วยการโดยสารไกล ขบวนรถเร็วกลางคืน ขบวน 51/52 ระหว่างกรุงเทพฯ - ขอนสวรรค์จนถึง กรุงเทพฯ 1 ธันวาคม 2530 ปรับปรุงการขบวนรถปรับอากาศตั้งแต่ มกราคม 2531 และค่าธรรมเนียมบางประเทศตั้งแต่ 1 พฤษภาคม 2531 โดยเพิ่มค่าธรรมเนียมรถคนพิเศษและค่าธรรมเนียมรถคนพิเศษในขบวนรถคนพิเศษ

2. เงินชดเชยรายได้โดยสวัสดิการ ไทวิชชเคชเชลลลง 1.3 ล้านบาท

3. ค่าขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ รายได้ลดลง 17,670.50 บาท

4. ค่าเช่ารถเสียบียงและโรงแรม รายได้ลดลง 0.1 ล้านบาท ไทเนคค่าเช่าโรงแรมลดลง 0.2 ล้านบาท

ค่าเช่ารถเสียบียงเพิ่มขึ้น 0.1 ล้านบาท

5. การสินค้า รายได้เพิ่มขึ้น 4.1 ล้านบาท ที่เพิ่มขึ้นไต่กันค่าสินค้าเหมาะสมเพิ่มขึ้น 3.4 ล้านบาท มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นมากไต่กันน้ำมัน คอนเทนเนอร์ ภูมิภัณฑ์และยางพารา ค่าสินค้าอัตรากวามเพิ่มขึ้น 0.1 ล้านบาท ค่าจุกเค้นขบวนรถไฟพิเศษสินค้าเพิ่มขึ้น 0.2 ล้านบาท ค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้น 0.1 ล้านบาท รายได้อื่น ๆ สินค้าเพิ่มขึ้น 0.3 ล้านบาท

สรุปการสินค้าในรอบปีงบประมาณ 2531 มีรายได้จากการสินค้า 1,005.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14.9 ล้านบาท จำแนกเป็นค่าสินค้าเหมาะสมเพิ่มขึ้น 11.7 ล้านบาท ค่าสินค้าอัตรากวามเพิ่มขึ้น 1.2 ล้านบาท รายได้อื่น ๆ สินค้าเพิ่มขึ้น 2.0 ล้านบาท

สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าในรอบปีงบประมาณ 2531 มีปริมาณการขนส่ง 6.2 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 0.6 ล้านตัน สินค้าที่มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นมากไต่กัน น้ำมัน ภูมิภัณฑ์ ยิมซิม ก๊าซ แอล.พี.จี. ยางพารา และน้ำตาล

6. รายได้อื่น ๆ รายได้เพิ่มขึ้น 17.7 ล้านบาท ที่เพิ่มขึ้นไต่กัน ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานที่เพิ่มขึ้น 0.3 ล้านบาท ค่าคิดค่าเช่าโฆษณาในบริเวณที่ดินเพิ่มขึ้น 0.2 ล้านบาท ค่าเช่าที่ดินเพิ่มขึ้น 15.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่เนื่องจากการปรับอัตราค่าเช่าเพิ่มขึ้น รายได้เบ็ดเตล็ดเพิ่มขึ้น 5.7 ล้านบาท ที่ลดลงไต่กันค่าเช่าอาคารลดลง 0.2 ล้านบาท ค่าพาหนะลดลง 4.0 ล้านบาท

	กันยายน 2531	กันยายน 2530	+ เพิ่ม - ลด	%
		บาท	บาท	
2. รายจ่าย				
บำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง	65,953,227.49	74,439,521.17	- 8,486,293.68	11.4
บำรุงเครื่องบริเวณท่ารถไฟ	114,993,734.97	110,622,267.74	+ 4,171,467.23	3.8
การหาประโยชน์และการขนส่ง	142,375,365.41	133,915,720.63	+ 8,459,644.78	6.3
ค่าเนื่งกิจการเบ็ดเตล็ด	-	92,314.45	- 92,314.45	100.0
รายจ่ายส่วนกลาง	17,319,315.65	16,924,437.11	+ 394,878.57	2.3
รวมยอดรายจ่าย	340,641,643.55	336,194,261.10	+ 4,447,382.45	1.3

3. รวมยอดรายได้ในกรณีรวม (34,374,939.27) (76,656,139.27) + 42,281,200.00 55.2

ในกรณีนี้รายจ่ายทำการสูงกว่าปีที่แล้วในเดือนเดียวกันเป็นเงิน 4.5 ล้านบาท จำนวนเป็นประเภทไต่กันนี้

1. การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง รายจ่ายจริง เดือน กันยายน 2531 เป็นเงิน 65.7 ล้านบาท มีผลทางวัสดุคงเหลือปลายปีโดยภาคต้นปี 0.2 ล้านบาท คงมีรายจ่ายเป็นเงิน 65.9 ล้านบาท เปรียบเทียบกับรายจ่ายจริง เดือน กันยายน 2530 เป็นเงิน 71.3 ล้านบาท มีผลทางวัสดุคงเหลือปลายปีโดยภาคต้นปี 3.1 ล้านบาท คงมีรายจ่ายเป็นเงิน 74.4 ล้านบาท ตามรายการเปรียบเทียบข้างต้น รายจ่ายลดลง 0.5 ล้านบาท ที่ลดลงไต่กันบำรุงพื้นที่ทางลดลง 1.6 ล้านบาท ค่าควบคุมสำนักงานการสื่อสารลดลง 3.2 ล้านบาท การสื่อสาร สำนักงานการสื่อสารลดลง 2.4 ล้านบาท สะพานและช่องนำลดลง 1.9 ล้านบาท สร้างลดลง 0.9 ล้านบาท เครื่องประคองรางลดลง 2.7 ล้านบาท หนีโรยทางลดลง 0.9 ล้านบาท สแตนและที่ทำการลดลง 1.3 ล้านบาท อาคารวิทยทางลดลง

0.8 ล้านบาท โรงงานและโรงรถจักรกล 0.3 ล้านบาท กุระบนเจ้าหน้ากำลังกล 0.7 ล้านบาท ระบายอื่น ๆ กล 0.2 ล้านบาท ที่เพิ่มขึ้นโดย ค่าควบคุมเพิ่มขึ้น 1.4 ล้านบาท สัญญาและประเภท ส่วนงานการก่อสร้างเพิ่มขึ้น 1.1 ล้านบาท วางวางลงหินกรวดเพิ่มขึ้น 1.4 ล้านบาท เครื่องจักรกลบำรุงทางเพิ่มขึ้น 3.6 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินเกี่ยวกับรถเพิ่มขึ้น 0.9 ล้านบาท

2. การบำรุงเครื่องจักรรถไฟ ระบายจริง เดือน กันยายน 2531 เป็นเงิน 123.3 ล้านบาท มีอัตรางวดคงเหลือปลายปีภาคทศวรรษมี 8.3 ล้านบาท คงมีระบายเป็นเงิน 115.0 ล้านบาท เปรียบเทียบกับ ระบายจริง เดือน กันยายน 2530 เป็นเงิน 104.7 ล้านบาท มีอัตรางวดคงเหลือปลายปีออกทศวรรษมี 6.1 ล้านบาท คงมีระบายเป็นเงิน 110.8 ล้านบาท ตามรายการเปรียบเทียบข้างตนระบายเพิ่มขึ้น 4.2 ล้านบาท ที่เพิ่มขึ้นโดย ซ่อมรถจักรเพิ่มขึ้น 10.6 ล้านบาท ซ่อมรถดีเซลรางเพิ่มขึ้น 5.7 ล้านบาท ซ่อมรถโดยสารเพิ่มขึ้น 1.7 ล้านบาท ที่ลดลงโดยค่าควบคุมลดลง 0.1 ล้านบาท ซ่อมรถสินค้าลดลง 3.9 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาเครื่องจักรรถไฟตลอด 9.5 ล้านบาท เนื่องจากกระทรวงการคลังอนุมัติให้การรถไฟเปลี่ยนแปลงอายุการใช้งาน และอัตราค่าเสื่อมราคา รถดีเซลราง รถดีเซลรางชนิดหัวถังสร้างด้วยเหล็กโรลล์มิม และรถโดยสารชนิดหัวถังสร้างด้วยเหล็กโรลล์มิมตั้งแต่ปีงบประมาณ 2531 ระบายอื่น ๆ กล 0.3 ล้านบาท

3. การหาประโยชน์และการขนส่ง จ่ายเพิ่มขึ้น 6.5 ล้านบาท ที่เพิ่มขึ้นโดย ค่าตัวแทนภายนอกเพิ่มขึ้น 0.1 ล้านบาท ระบายอื่น ๆ การหาประโยชน์เพิ่มขึ้น 1.3 ล้านบาท ญัตติงานประจำสถานีเพิ่มขึ้น 0.7 ล้านบาท พนักงานรถจักรเพิ่มขึ้น 1.5 ล้านบาท น้ำมันเชื้อเพลิงรถจักรเพิ่มขึ้น 5.4 ล้านบาท น้ำมันลู่อินรถจักรขบวนรถเพิ่มขึ้น 0.1 ล้านบาท น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มรถดีเซลในโยธาเพิ่มขึ้น 0.1 ล้านบาท เครื่องใช้และค่าใช้จ่ายขบวนรถเพิ่มขึ้น 0.6 ล้านบาท ที่ลดลงโดย ค่าควบคุมลดลง 0.1 ล้านบาท งานควบคุมการเดินรถลดลง 0.1 ล้านบาท ค่าใช้สอยประจำโรงรถจักรขบวนรถลดลง 0.4 ล้านบาท ค่าใช้สอยและเครื่องใช้ประจำสถานีลดลง 0.2 ล้านบาท ค่าเนืองงานรถเดินชนลดลง 0.3 ล้านบาท เครื่องเขียนและสิ่งพิมพ์ลดลง 0.2 ล้านบาท

4. ค่าเงินกู้การเบ็ดเตล็ด จ่ายลดลง 0.1 ล้านบาท

5. ระบายส่วนกลาง จ่ายเพิ่มขึ้น 0.4 ล้านบาท ที่เพิ่มขึ้นโดยระบายส่วนกลางกว่าการเพิ่มขึ้น 0.4 ล้านบาท ส่วนกลางประโยชน์เพิ่มขึ้น 0.1 ล้านบาท ส่วนงานแพทย์เพิ่มขึ้น 0.6 ล้านบาท ระบายอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 0.3 ล้านบาท ส่วนงานตำรวจรถไฟหักเงินอุดหนุนชลประทานแล้วจ่ายเพิ่มขึ้น 0.7 ล้านบาท ที่ลดลงโดยฝ่ายบริหารงานบุคคลลดลง 0.1 ล้านบาท ฝ่ายการเงินและการบัญชีลดลง 0.1 ล้านบาท ส่วนงานนิติการลดลง 1.3 ล้านบาท ส่วนงานระบอบขนส่งลดลง 0.2 ล้านบาท

สรุปผลทำการเดือน กันยายน 2531 ปรากฏว่า ระบายสูงกว่ารายได้ 34.4 ล้านบาท เมื่อหักรายได้ ค่าเช่าเครื่องล้อเลื่อนสุทธิและรายได้อื่น ๆ 2.8 ล้านบาท และบวกระบายค่าดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุน 36.4 ล้านบาท กอปรกับเงินกู้อื่น ๆ 1.5 ล้านบาท คงมีลบลูกาทุนตามบัญชีทำการเป็นเงิน 69.5 ล้านบาท

สรุปผลทำการของสายใหญ่มีงบประมาณ 2531 (ตุลาคม 2530 - กันยายน 2531) มีรายได้ในการเดินรถ รายได้ค่าเช่าเครื่องล้อเลื่อนสุทธิและรายได้อื่น ๆ รวม 3,625.4 ล้านบาท ระบายในการเดินรถ 3,789.6 ล้านบาท คงขาดทุน 164.2 ล้านบาท เมื่อรวมระบายค่าดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุน 363.3 ล้านบาท กอปรกับเงินกู้อื่น ๆ 14.4 ล้านบาท ปรากฏว่าสายใหญ่มีผลขาดทุนสุทธิ 541.9 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิลดลงจากปีก่อน 390.2 ล้านบาท

รายได้ - รายจ่ายในกระทรวงเงินตราต่างประเทศ
เปรียบเทียบระหว่างเดือน กันยายน 2531 กับเดือน กันยายน 2530

มูลค่ารายได้ทั้งสิ้น 1,984,436.36 บาท สูงกว่าในเดือนเดียวกันของปีก่อน 320,670.76 บาท โดยจำแนกตามแต่ละประเภทดังนี้

1. กำไรขายสาร รายได้สูงกว่าในเดือนเดียวกันของปีก่อน 352,262.50 บาท เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 37,784 คน จำนวนเครื่องบินผู้โดยสารอยู่ที่ 3 เครื่องบิน 37,267 คน และชนิดที่ 3 เครื่องบิน 517 MU

2. กำไรสินค้า รายได้ต่ำกว่าในเดือนเดียวกันของปีก่อน 3,090.- บาท

3. รายได้อื่น ๆ ค่าทำกำไรในเดือนเดียวกันของปีก่อน 29,501.74 บาท โดยกำไรจากสิทธิประโยชน์สถาน 23,348.37 บาท ค่าเช่าอาคาร 3,241.77 บาท ค่าเช่าที่ดิน 3,244.- บาท ที่เพิ่มขึ้นโดยกำไรจากเบ็ดเตล็ด 1,326.40 บาท

มูลค่ารายจ่ายทั้งสิ้น 2,290,213.24 บาท สูงกว่าในเดือนเดียวกันของปีก่อน 39,816.43 บาท จำแนกตามแต่ละประเภทดังนี้

1. การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง จ่ายลดลง 35,174.34 บาท ที่ลดลงได้แก่ค่าควบคุม 3,999.67 บาท น้ำรถบรรทุก 13,052.92 บาท วัสดุบำรุงทางบรรทุก 18,079.03 บาท รั้วและเครื่องหมาย 5,798.08 บาท สถานีและที่ทำการ 10,042.29 บาท ค่าเลือกราคาทรัพย์สินเช่าภายนอก 10,159.35 บาท เครื่องมืออุปกรณ์และเครื่องมือ 6,230.85 บาท เครื่องเขียนสิ่งพิมพ์และรายจ่ายอื่น ๆ 3,779.61 บาท ที่เพิ่มขึ้นได้แก่ สหกรณ์และของนำ 17,776.- บาท ค่าการบำรุงทาง 9,777.13 บาท การสื่อสาร 4,960.33 บาท เครื่องจักรกลเช่าบำรุงทาง 4,545.60 บาท นอกจากนี้เพิ่มขึ้นและลดลงประเภทอื่น ๆ ดังนี้

2. การบำรุงเครื่องบินที่รับใช้ จ่ายลดลง 29,600.14 บาท ที่ลดลงได้แก่เครื่องเขียนและสิ่งพิมพ์ 2,781.83 บาท รายจ่ายอื่น ๆ 69,537.48 บาท ที่เพิ่มขึ้นได้แก่ ค่าควบคุม 4,032.25 บาท ค่าซ่อมรถที่เขลาร่าง 39,296.92 บาท

3. การหาประโยชน์และการขนส่ง จ่ายเพิ่มขึ้น 99,500.92 บาท ที่เพิ่มขึ้นได้แก่ค่าจ้างพนักงานประจำสถานี 54,453.56 บาท พนักงานรถจักร 23,706.17 บาท เชื้อเพลิงรถจักร 26,653.72 บาท แรงแม่เหล็กขบวน 21,036.25 บาท เครื่องเขียนและสิ่งพิมพ์ 13,665.- บาท ที่ลดลงได้แก่ค่าควบคุม 14,860.14 บาท น้ำมันหล่อลื่นรถจักรขบวนรถ 7,204.76 บาท ค่าใช้สอยประจำโรงรถจักรขบวนรถ 7,424.52 บาท พนักงานขบวนรถ 10,709.11 บาท

4. รายจ่ายส่วนกลาง จ่ายเพิ่มขึ้น 5,039.99 บาท ได้แก่ เงินเดือนค่าใช้สอยพนักงาน 2,645.94 บาท ค่ารักษาพยาบาล 2,444.05 บาท

สรุปผลทำการประจำเดือน กันยายน 2531 รายจ่ายสูงกว่ารายได้ 305,756.88 บาท เมื่อเปรียบเทียบระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนซึ่งจากศูนย์สุทธิ 586,611.21 บาท วงจรหนี้จากศูนย์ลดลง 208,854.33 บาท

สรุปผลการประจำปี 2531 การเกินรายได้ของปีรายได้รวมสูงกว่าทั้งสิ้น 22,040,164.20 บาท รายจ่ายรวมทั้งสิ้น 25,976,560.73 บาท ขาดทุนในการเดินรถ 3,936,396.53 บาท เมื่อเปรียบเทียบระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนซึ่งจากศูนย์สุทธิ 8,309,062.30 บาท วงจรหนี้จากศูนย์ลดลง 4,372,665.77 บาท

การขาดดุลของปีงบประมาณ

ปีงบประมาณที่ขาดดุลของปีงบประมาณ 2531 และปีงบประมาณ 2530

รายการ	ปีงบประมาณ 2531		ปีงบประมาณ 2530	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การขาดดุล	177,627,320.54	1,508,315.50	179,135,826.04	1,156,059.00
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	4,956,000.00	*****	4,956,000.00	*****
เงินอุดหนุนจากหน่วยงานอื่น	2,112,238.66	*****	2,112,238.66	*****
เงินอุดหนุน	2,703,746.50	*****	2,703,746.50	*****
เงินอุดหนุน	329,500.00	*****	329,500.00	*****
เงินอุดหนุน	84,437,457.59	53,788.00	84,437,457.59	54,876.00
เงินอุดหนุน	34,100,240.99	4,233,354.86	34,522,595.85	4,502,556.60
เงินอุดหนุน	306,266,704.63	1,984,654.56	308,251,160.54	1,663,785.50
รวม	65,993,827.69	412,257.15	66,365,484.64	407,431.49
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	114,993,724.97	375,995.51	115,369,730.44	405,595.85
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	142,375,365.41	1,447,039.96	143,845,759.37	1,370,893.04
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	17,219,315.60	31,566.62	17,350,882.30	26,476.63
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	340,641,643.55	2,120,213.24	342,531,656.79	2,250,396.81
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	84,374,939.27	305,758.88	84,580,604.15	584,611.21
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	2,122,627.60	*****	2,122,627.60	*****
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	32,232,311.67	305,756.88	32,538,068.95	586,611.21
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	694,756.59	*****	694,756.59	*****
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	31,527,542.09	305,756.88	31,863,301.97	586,611.21
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	*****	*****	*****	*****
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	31,527,542.09	305,756.88	31,863,301.97	586,611.21
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	37,940,231.06	*****	37,940,231.06	*****
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	69,497,774.15	305,756.88	69,604,335.03	586,611.21
รวม	152,441,210.97	*****	152,441,210.97	*****
รวม	6,277,600.00	*****	6,277,600.00	*****
รวม	2,130,109.15	*****	2,130,109.15	*****
รวม	2,687,180.00	*****	2,687,180.00	*****
รวม	510,699.00	*****	510,699.00	*****
รวม	80,341,991.94	*****	80,341,991.94	*****
รวม	16,613,716.36	*****	16,613,716.36	*****
รวม	261,201,907.43	*****	261,201,907.43	*****
รวม	74,886,952.66	*****	74,886,952.66	*****
รวม	111,227,862.39	*****	111,227,862.39	*****
รวม	335,286,613.67	*****	335,286,613.67	*****
รวม	92,314.45	*****	92,314.45	*****
รวม	16,950,913.74	*****	16,950,913.74	*****
รวม	338,444,657.81	*****	338,444,657.81	*****
รวม	77,242,750.49	*****	77,242,750.49	*****
รวม	2,231,952.04	*****	2,231,952.04	*****
รวม	75,610,798.44	*****	75,610,798.44	*****
รวม	302,492.21	*****	302,492.21	*****
รวม	74,707,610.23	*****	74,707,610.23	*****
รวม	81,729.80	*****	81,729.80	*****
รวม	74,202,934.92	*****	74,202,934.92	*****
รวม	32,760,604.17	*****	32,760,604.17	*****
รวม	106,943,540.99	*****	106,943,540.99	*****
รวม	74,789,546.03	*****	74,789,546.03	*****
รวม	34,760,604.17	*****	34,760,604.17	*****
รวม	107,596,182.30	*****	107,596,182.30	*****



ลำดับ	รายการ	ปีงบประมาณ 2531	ปีงบประมาณ 2530	ปีงบประมาณ 2529	ปีงบประมาณ 2528	ปีงบประมาณ 2527
102	ค่าจ้าง	128,775,701.92	114,339,549.74	1,656,456,182.64	1,546,457,706.08	
102ก	เงินเดือนวิทยากร	4,956,000.00	6,777,000.00	59,428,000.00	75,280,000.00	
102ข	ค่าจ้างวิทยากร	356,308.00		3,649,552.49	3,568,000.00	
102ค	ค่าจ้างวิทยากรพิเศษ	9,116,800.50	9,951,900.36	126,200,996.56	118,106,187.94	
103	ค่าจ้าง	1,043,912.82	1,033,080.87	13,059,220.94	18,022,012.94	
104	ค่าจ้างวิทยากร	12,298,353.59	8,546,770.00	121,739,410.75	95,307,613.00	
105	ค่าจ้างวิทยากรพิเศษ	5,101,920.00	1,212,490.00	38,948,835.00	19,875,321.50	
106	ค่าจ้างวิทยากร	2,112,238.66	2,130,109.16	29,660,830.92	27,061,512.92	
107	ค่าจ้างวิทยากรพิเศษ	3,092,540.00	4,569,480.00	62,737,650.00	80,707,200.00	
107ก	ค่าจ้างวิทยากร	12,054,320.00	9,597,420.00	149,700,500.00	136,222,980.00	
107ข	ค่าจ้างวิทยากรพิเศษ	519,960.00	543,142.00	6,765,800.00	6,774,462.00	
107ค	ค่าจ้างวิทยากร	3,566,150.00		11,718,390.00		
108	ค่าจ้างวิทยากร	399,959.00	363,963.00	5,075,624.00	3,963,275.00	
109	ค่าจ้างวิทยากร	1,102,000.00	246,476.00	11,437,211.50	301,476.00	
110	ค่าจ้างวิทยากรพิเศษ	201,555.00	179,906.00	2,835,648.00		
116	ค่าจ้างวิทยากร	186,695,759.20	159,692,257.13	2,293,425,283.28	2,363,364.00	
101	ค่าจ้างวิทยากร	80,222,475.05	76,768,341.97	960,052,018.12	948,410,123.86	
101ก	ค่าจ้างวิทยากร	992,864.00	892,446.00	11,314,311.00	9,995,091.28	
101ข	ค่าจ้างวิทยากร	284,346.00	310,537.00	4,111,439.08	4,178,130.00	
101ค	ค่าจ้างวิทยากรพิเศษ	468,675.00	285,438.00	3,468,483.00	1,516,024.00	
117	ค่าจ้างวิทยากร	62,438.00	6,096.00	157,955.40	166,826.00	
118	ค่าจ้างวิทยากร				658,640.00	
119	ค่าจ้างวิทยากร	475,132.75	141,622.05	2,411,885.39	1,700,252.05	
119ก	ค่าจ้างวิทยากร	1,416,916.79	1,423,777.66	16,885,756.35	17,085,279.45	
119ข	ค่าจ้างวิทยากร	7,754.00	7,937.00	103,526.00	90,598.00	
119ค	ค่าจ้างวิทยากร	306,360.00	285,246.00	3,851,940.00	4,224,422.00	
119ง	ค่าจ้างวิทยากร	117,800.00	138,180.26	1,341,893.12	1,658,044.38	
119จ	ค่าจ้างวิทยากร	80,700.00	35,800.00	1,423,900.00	555,980.00	
119ฉ	ค่าจ้างวิทยากร	84,637,457.59	80,285,115.94	1,005,043,127.38	990,185,831.32	
137	ค่าจ้างวิทยากร					



รวมยอดบัญชีการชำระเงิน (รวมโอน)

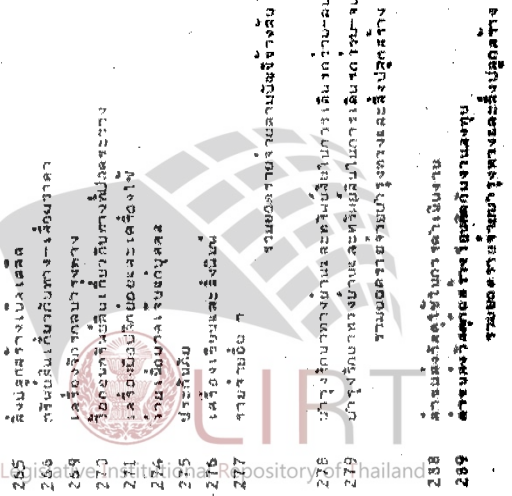
รหัสบัญชี 2530 รหัสบัญชี 2531 รหัสบัญชี 2529 รหัสบัญชี 2530

ปี	รายการ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน
		2531	2530	ณ.30 ส.ค. 31	ณ.29 ส.ค. 30
133	รวมโอน *				
1330	ค่าจ้างผู้ปฏิบัติงาน	1,946,823.48	1,644,815.76	21,191,359.24	19,446,183.85
1330	ค่าจ้างรถบรรทุก	2,703,746.50	2,687,180.00	33,282,875.70	30,726,424.83
1330	ค่ารถบรรทุก	174,800.00	1,576.00	3,790,182.40	1,493,041.95
1330	ค่ารถบรรทุก	184,640.00	1,613,266.90	2,079,032.50	2,572,491.16
1330	ค่ารถบรรทุก	219,550.00	219,550.00	2,664,800.00	1,969,595.00
1420	ค่าเช่ารถบรรทุก	1,695,375.54	1,892,705.95	24,555,201.77	13,788,516.81
1420	ค่าเช่ารถบรรทุก	22,321,516.32	6,609,369.22	95,192,399.57	58,041,306.46
1420	ค่าเช่ารถบรรทุก (รวมโอน)	*****	4,000,000.00	12,000,000.00	4,000,000.00
1420	ค่าเช่ารถบรรทุก	329,500.00	510,699.00	5,785,990.00	6,128,388.00
1430	ค่าเช่ารถบรรทุก	7,553,311.69	1,841,775.25	92,919,913.90	62,302,901.58
1440	รวมโอน	3,025.73	16,424.83	9,542,098.91	5,815,031.00
	รวมยอดรวม	37,126,237.80	19,553,173.25	302,953,653.99	206,285,770.84
151	ค่าจ้างผู้ปฏิบัติงาน	7,249.69	7,565.51	88,795.37	90,416.62
152	ค่าจ้างรถบรรทุก	7,249.69	7,565.51	88,795.37	90,416.62
	รวมยอดรวม	14,499.38	15,131.02	177,590.74	180,833.24
201	ค่าเช่ารถบรรทุก	11,716,910.93	10,264,930.69	141,894,279.50	141,149,403.32
202	ค่าเช่ารถบรรทุก	7,561,476.74	9,162,180.81	77,280,712.22	75,695,633.37
203	ค่าเช่ารถบรรทุก	4,116,361.43	7,329,818.90	35,488,206.86	37,280,961.27
2030	ค่าเช่ารถบรรทุก (รวมโอน)	1,054,842.45	3,430,433.73	16,475,222.92	23,582,504.82
2030	ค่าเช่ารถบรรทุก	3,732,445.42	2,614,357.89	22,535,105.15	24,640,463.59
2030	ค่าเช่ารถบรรทุก	112,195.97	94,189.62	2,609,769.79	2,275,775.71
206	ค่าเช่ารถบรรทุก	750.00	4,300.00	10,834.38	30,602.51
208	ค่าเช่ารถบรรทุก	3,362,807.59	5,283,353.65	42,028,680.15	54,862,515.45
212	ค่าเช่ารถบรรทุก	9,882.96	12,194.00	357,392.96	1,837,357.80
214	ค่าเช่ารถบรรทุก	782,965.06	1,681,526.77	168,838.16	2,140,559.47

การขอใช้บัญชีสหกรณ์ออมทรัพย์ (สหกรณ์)

ปีงบประมาณ 2530 ปีการเงิน 2531 ปีงบประมาณ 2529 ปีการเงิน 2530

รายการ	ปีงบประมาณ 2531	ปีงบประมาณ 2530	ปีงบประมาณ 2529	ปีการเงิน 2530
214 เครื่องใช้สำนักงาน	2,094,981.83-	628,776.86	480,293.80	10,940,064.63
218 วัสดุอาคาร	1,601,591.78	2,459,550.79	22,947,445.60	23,829,805.99
220 วัสดุสำนักงาน	15,961,295.05	14,514,799.54	194,616,501.53	194,893,975.95
221 วัสดุเครื่องพิมพ์	235,327.09	227,780.83	2,487,450.85	1,812,848.43
227 วัสดุเครื่องถ่ายทำ	2,347,218.90	3,685,330.74	39,603,100.48	35,640,695.70
229 วัสดุกระดาษ	2,770,237.38	5,849,266.82	33,265,446.57	32,685,552.95
231 วัสดุรถยนต์	*****	2,163.80	104,370.00	6,968.00
233 วัสดุยานพาหนะอื่น	27,410.38	22,636.29	289,014.90	243,828.27
235 วัสดุเครื่องใช้สำนักงาน	279,886.19	638,140.30	7,732,289.92	4,031,713.06
241 วัสดุเครื่องใช้	4,036.77	3,246.68	27,734.95	74,109.13
253 วัสดุเครื่องใช้	*****	4,470.51	4,431.57	15,833.12
257 วัสดุเครื่องใช้สำนักงาน	53,013.94	797,635.63	3,846,954.04	6,723,619.93
255 วัสดุเครื่องใช้สำนักงาน	14,191.00	12,829.17	159,738.58	158,621.77
256 วัสดุเครื่องมือสำนักงาน-เครื่องถ่าย	10,713,596.28	9,821,155.05	123,837,723.92	111,133,267.19
259 วัสดุเครื่องใช้สำนักงาน	756,208.67	2,881,387.43-	23,444,504.27	17,814,610.19
270 วัสดุเครื่องมือสำนักงาน-เครื่องถ่าย	*****	*****	*****	109,500.00
271 วัสดุเครื่องมือสำนักงาน-เครื่องถ่าย	1,374,200.24	944,242.28	15,948,663.64	12,360,341.63
274 วัสดุเครื่องมือสำนักงาน	46,037.80	48,379.98	807,329.70	807,329.70
295 วัสดุอื่น	*****	*****	13,542.80	51,250.00
216 เครื่องใช้สำนักงาน	128,760.59	142,137.73	1,647,013.48	1,262,014.03
217 วัสดุสำนักงาน	1,432,062.59	1,645,894.15	39,772,211.49	29,463,402.11
217 วัสดุสำนักงาน	66,554,839.23	74,731,132.80	839,926,319.10	647,659,958.09
รวม	40,563.71	25,852.67	369,916.50	372,075.43
รวม	19,596.32-	56,959.75-	253,027.32-	274,243.51-
รวม	66,575,816.62	74,700,026.72	640,063,208.29	647,737,790.01
รวม	373,779.09-	*****	4,003,096.45-	*****
รวม	248,819.04-	260,500.55-	1,310,560.44-	1,527,051.10-
รวม	83,953,227.69	74,439,577.17	834,749,551.99	646,230,738.31



ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

គណនេយ្យ ឆ្នាំ ២០១១

គណនេយ្យ ២៥៣១

គណនេយ្យ ២៥៣២

កំរិត ១

២៥៣០

ក្រុមហ៊ុន

ក្រុមហ៊ុន ក្រុងភ្នំពេញ

លេខគណនេយ្យ ២៥៣១

លេខគណនេយ្យ ២៥៣២

លេខគណនេយ្យ ២៥៣០

លេខគណនេយ្យ ២៥៣០

លេខ	កំរិត	ក្រុមហ៊ុន ២៥៣១	ក្រុមហ៊ុន ២៥៣២	ក្រុមហ៊ុន ២៥៣០	ក្រុមហ៊ុន ២៥៣០
301	កម្មវត្ថុ	10,391,676.86	10,517,412.31	138,192,481.79	134,296,871.92
302	គេហទំព័រ	315,698.95	592,558.62	7,858,498.75	7,631,686.53
304	គេហទំព័រ	147,170.39	53,045.11	491,882.34	500,005.99
305	គេហទំព័រ	291,556.74	266,920.77	3,600,709.44	3,362,154.04
308	គេហទំព័រ	97,966.93	67,202.54	131,906.23	110,778.92
311	គេហទំព័រ	40,086,713.46	30,338,560.99	260,892,006.77	285,865,795.87
312	គេហទំព័រ	11,194,128.79	544,991,076.78	83,542,296.58	75,834,438.54
314	គេហទំព័រ	6,327,427.65	12,222,797.47	116,716,522.95	113,817,622.81
317	គេហទំព័រ	18,692,912.58	16,986,925.10	189,612,089.41	197,931,247.31
326	គេហទំព័រ	16,208.36	36,520.32	592,259.57	431,000.11
328	គេហទំព័រ	22,869.63	32,938.10	346,248.39	433,252.85
331	គេហទំព័រ	22,400,998.36	32,225,442.79	250,775,977.55	371,821,888.79
332	គេហទំព័រ	37,867.59	117,988.43	1,646,832.78	1,741,995.46
334	គេហទំព័រ	164,080.95	135,925.59	374,927.30	458,954.43
335	គេហទំព័រ	2,903,279.38	1,987,825.27	44,690,117.62	41,402,552.20
342	គេហទំព័រ	556,154.52	111,179,140.19	1,098,432,745.47	1,225,778,431.15
349	គេហទំព័រ	340,862.83	356,872.45	1,795,366.38	2,051,941.82
351	គេហទំព័រ	114,993,734.97	110,822,267.74	1,090,681,330.73	1,123,685,489.30
352	គេហទំព័រ	608,424.82	629,059.57	8,125,004.73	8,041,623.28
353	គេហទំព័រ	411,827.42	337,864.92	4,963,013.74	4,860,536.01
358	គេហទំព័រ	79,441.15	23,600.00	662,885.15	761,516.12
359	គេហទំព័រ	4,450.11	5,256.48	67,005.26	58,438.34
371	គេហទំព័រ	1,271,867.50	167.00	1,780,716.50	6,331.42
		2,376,011.00	976,047.97	15,598,425.38	12,927,345.23
		5,315,248.57	54,08,304.09	79,810,386.25	73,758,941.75

รายการ	ปี 2531	ปี 2530	ปี 2529	ปี 2528
372 งานนอกเวลา	1,542,487.35	1,645,644.16	19,840,312.50	19,543,442.66
373 วัสดุสำนักงาน	25,333,597.37	24,625,929.32	300,072,588.04	298,421,951.89
376 ค่าซ่อมแซม	2,569,111.14	2,180,594.55	30,106,902.12	26,748,097.64
377 วัสดุสำนักงาน	619,435.79	662,766.24	7,423,421.48	9,903,006.92
378 วัสดุสำนักงาน	2,396,641.20	2,124,973.26	28,567,823.30	27,123,470.96
380 วัสดุสำนักงาน	1,170,869.34	1,144,917.59	13,691,866.67	15,132,367.09
382* เงินค่าเช่า	828,944.24	739,999.95	9,456,873.77	8,734,185.97
386 วัสดุสำนักงาน	37,430.91	29,125.74	434,985.49	506,748.08
389 วัสดุสำนักงาน	192,224.83	176,742.68	2,782,161.01	3,123,820.57
394* เงินค่าเช่า	19,583,032.42	18,093,140.84	227,039,249.16	223,450,291.04
394* เงินค่าเช่า	59,932,038.09	50,563,998.13	659,646,878.25	632,304,655.53
394* เงินค่าเช่า	1,410,198.76	1,301,825.42	14,745,097.63	17,761,599.53
399 วัสดุสำนักงาน	666.95	67,532.87	310,717.93	298,277.98
400 ค่าซ่อมแซม	2,829,425.83	3,353,936.01	25,959,334.82	27,415,660.38
400 ค่าซ่อมแซม	10,909,953.43	10,657,950.91	131,346,587.06	130,372,489.48
402 วัสดุสำนักงาน	2,293,602.08	1,658,800.13	21,722,544.79	17,205,890.77
403 วัสดุสำนักงาน	3,154,250.15	3,647,030.17	34,841,333.57	33,907,221.10
404 วัสดุสำนักงาน	690,566.53	696,231.01	9,143,283.86	9,516,379.80
405 วัสดุสำนักงาน	2,731,037.75	2,416,815.59	32,084,819.75	29,223,185.10
407 วัสดุสำนักงาน	528,566.05	510,594.38	6,746,013.54	6,494,953.06
411 วัสดุสำนักงาน	851,144.58	1,105,602.11	11,991,994.65	10,249,087.85
415 วัสดุสำนักงาน	68,782.52	28,968.50	348,825.08	399,082.48
416 วัสดุสำนักงาน	149,759.49	9,939.09	345,102.00	21,828.90
418 วัสดุสำนักงาน	15,900.00	129,601.10	40,236.00	39,451.90
420 วัสดุสำนักงาน	141,144,426.08	153,418,659.39	1,664,951,962.48	1,421,628,408.95
รวม	3,424.13	4,766.50	34,245.23	25,127.09
รวม	141,147,850.21	159,420,425.89	1,664,951,962.48	1,421,628,408.95

การบัญชีแบบคู่กันทางด้านรับและโอน (แบบคู่กัน)

ปีงบประมาณ 2530 ปีงบประมาณ 2531 ปีงบประมาณ 2529 ปี ปีงบประมาณ 2530

จำนวน 2531 จำนวน 2530 จำนวน 2529 จำนวน 29 จำนวน 30

428 667,341.39- ***** 7,146,969.89- *****

429 481,154.41- 503,753.23- 2,534,299.38- 7,952,938.24-

รวม 142,375,355.41 133,915,720.63 1,670,904,582.86 1,631,630,420.23

***** 92,314.45 ***** * *****

***** 92,314.45 ***** * *****

451 782,800.22 865,701.16 10,662,133.45 10,959,564.77

452 3,779,828.80 3,896,628.44 46,894,869.71 46,659,169.45

453 165,482.52 208,243.08 2,505,281.25 2,432,246.05

454 864,741.89- 455,025.86 6,031,098.42 6,139,975.89

455 2,242,256.35 2,471,150.15 19,565,928.32 18,476,133.08

456 2,114,729.96 1,678,393.93 19,144,717.45 17,716,587.37

458 591,048.31 496,082.90 6,309,173.01 4,574,165.23

460 5,488,017.10 5,837,173.51 70,261,304.18 63,327,139.73

461 734,899.24 431,991.72 2,777,670.20 4,744,206.56

463 0,302,668.92 5,561,181.12 58,215,452.56 64,759,678.22

464 5,451,000.00- 5,492,000.00- 65,909,000.00- 68,132,000.00-

รวม 606,676.81 655,432.01 7,444,184.37 7,750,158.63

รวม 17,451,666.24 17,063,003.88 193,930,810.92 182,190,026.78

***** 132,359.56- 138,556.77- 697,106.69- 612,261.25-

***** 17,319,315.68 16,924,437.11 193,233,706.24 181,771,765.55

รวม 340,641,643.55 336,194,261.10 3,789,569,169.22 3,653,913,683.22

รวม 34,374,939.27- 76,165,613.927- 188,038,329.20 587,422,782.26-

***** 1,229,652.00 1,329,031.00 12,064,226.00 16,105,662.00

***** 739,720.00 764,123.76 6,664,640.00 9,332,177.94

***** 1,229,652.00 1,329,031.00 12,064,226.00 16,105,662.00



กรมการคลัง กระทรวงการคลัง

บัญชีรายจ่าย ประจำปี 2530

งบรายจ่าย 2530

หน้า 1

2530

รหัส	รายการ	งบรายจ่าย 2530	งบรายจ่าย 2530	งบรายจ่าย 2530	งบรายจ่าย 2530
102	ค่าเช่าที่ดิน	1,508,315.50	1,158,053.00	16,050,649.50	13,886,752.00
101	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	53,786.00	56,876.00	658,642.00	677,763.00
133	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	252,640.88	252,983.25	2,823,466.52	2,395,006.16
1420	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	169,346.98	173,188.75	2,139,984.77	1,994,936.00
1424	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	23,847.90	24,091.80	342,054.00	202,094.00
143	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	1,920.00	593.60	28,567.61	37,983.28
201	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	422,354.56	450,856.60	5,311,872.70	4,630,019.44
204	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	1,584,436.36	1,663,785.60	22,040,164.20	19,194,534.64
204	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	55,237.00	59,236.67	683,260.67	706,661.64
209	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	55,795.84	66,843.76	768,953.71	1,067,306.87
213	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	17,776.00	*****	38,619.14	171,461.08
218	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	*****	1,115.60	18,629.71	13,803.77
220	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	*****	*****	89,640.45	477,050.00
221	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	178,856.25	196,935.28	2,120,726.73	2,216,480.67
227	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	1,116.00	6,914.08	4,964.46	12,957.52
228	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	3,284.66	13,326.95	53,723.43	44,317.87
239	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	12,160.55	2,383.42	159,235.31	133,005.72
240	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	*****	*****	5,734.61	4,697.25
247	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	5,630.80	670.47	666.84	*****
249	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	32.00	*****	5,642.80	1,990.68
266	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	63,316.61	73,475.36	8,514.67	7,592.04
269	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	5,866.50	1,260.90	761,286.81	722,562.13
271	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	5,373.49	11,612.54	16,623.00	10,036.50
276	ค่าเช่าสิ่งปลูกสร้าง	744.62	1,798.11	50,329.00	36,241.14
				3,952.86	8,337.33

รวมยอดเงินที่รวมกันตาม (รวมยอด)
 รวมเงินรวม 2530 รวมเงินรวม 2531 รวมเงินรวม 2532 รวมเงินรวม 2530

รายการ	รวมเงินรวม 2531	รวมเงินรวม 2530	รวมเงินรวม 2532	รวมเงินรวม 2530
277 รวมเงินรวม 1	7,126.83	9,882.75	228,039.09	261,146.48
รวมเงินรวม 1	412,237.15	447,431.49	1,028,545.39	5,919,348.19
รวมเงินรวม 1 รวมเงินรวม 1 รวมเงินรวม 1 รวมเงินรวม 1				
301 งบลงทุน	83,462.18	79,429.82	923,261.20	901,533.35
305 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	1,014.78	1,014.78	12,177.36	12,177.36
311 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	289,776.26	250,479.32	2,908,563.32	3,805,246.59
312 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	388.00	998.00	2,246.80	13,457.00
317 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	654.29	3,436.12	18,119.76	8,873.24
328 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	700.02	70,237.50	43,193.09	166,507.35
331 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	373,995.51	405,595.65	3,900,289.83	4,933,377.90
334 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์				
335 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์				
รวมเงินรวม 1 รวมเงินรวม 1 รวมเงินรวม 1 รวมเงินรวม 1				
371 งบลงทุน	68,159.11	83,019.25	982,995.01	961,871.14
373 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	382,899.19	328,444.63	4,233,609.49	4,121,150.47
376 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	19,320.46	19,803.96	19,872.85	229,245.37
392 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	280,348.78	256,642.61	3,283,833.33	3,120,610.59
394 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	336,980.93	310,333.21	3,834,121.63	3,630,449.26
398 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	22,249.30	319,454.08	234,310.80	331,777.20
400 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	75,514.25	82,938.80	891,036.06	951,310.32
401 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	113,776.70	129,485.81	1,460,189.80	1,601,010.87
402 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	1,418.50	818.25	7,888.00	6,883.50
405 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	112,812.71	91,716.46	1,174,912.46	1,188,496.19
407 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์		212.00	5,234.00	5,545.00
410 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์	51,909.00	38,826.00	212,850.06	139,165.45
415 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์				299.00
420 เงินฝากธนาคาร - ไทยพาณิชย์				49.00
รวมเงินรวม 1 รวมเงินรวม 1 รวมเงินรวม 1 รวมเงินรวม 1				
	1,470,393.96	1,370,893.04	16,713,103.27	16,312,880.34



รายงานโดยบริษัทการพิมพ์รวมไทย (ส่วนกลาง-๑)

หน้า 3

เลขที่ 2530

ถึง เดือน กันยายน 2531

ถึง เดือน กันยายน 2531

ถึง เดือน ตุลาคม 2530

ถึง เดือน กันยายน 2530

รายการ	ปีงบประมาณ 2531	ปีงบประมาณ 2530	ปีงบประมาณ 2530 ถึง กันยายน 2531	ปีงบประมาณ 2530 ถึง กันยายน 2530
รวมงบดำเนินงาน	23,900.62	21,254.68	260,489.24	265,938.61
งบดำเนินงาน	1,866.00	5,121.95	78,112.00	72,981.70
รวมงบกลาง	31,856.62	26,476.63	333,612.24	339,020.31
รวมงบดำเนินงาน	2,290,123.24	2,125,039.81	25,976,540.73	27,583,594.74
รวมงบดำเนินงาน	505,750.88	586,611.21	3,936,396.33	8,309,643.30
รวมงบดำเนินงาน	305,750.88	586,611.21	3,936,396.33	8,309,643.30



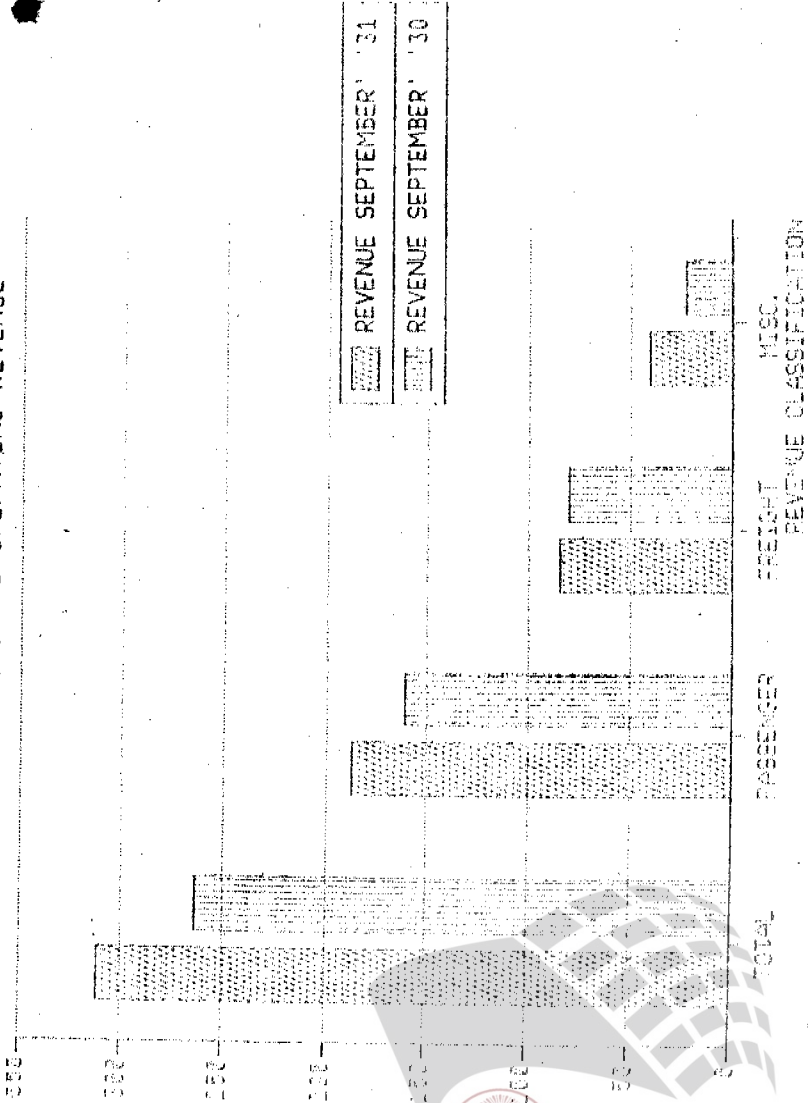
LIIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

453

460

546

CONSOLIDATED SRT's OPERATING REVENUE

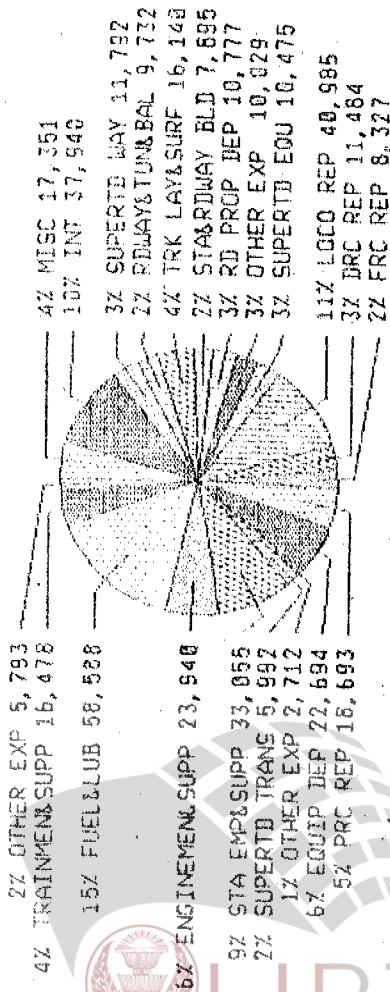


THAI STATE RAILWAY CORPORATION



LIRT

SPT'S OPERATING EXPENSES
 AS OF MONTH ENDED SEPTEMBER 2531
 (AMOUNT IN THOUSAND BAHT) - TOTAL 380, 872

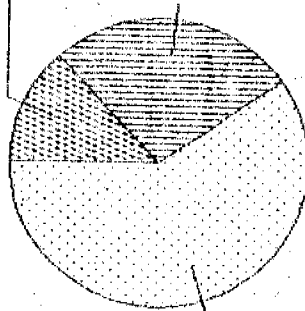


LIR

SRT'S OPERATING REVENUE
AS OF MONTH ENDED SEPTEMBER 2531

(TOTAL REVENUE 311,068,554.82 BAHT)

13% MISC. 40,373,236.53

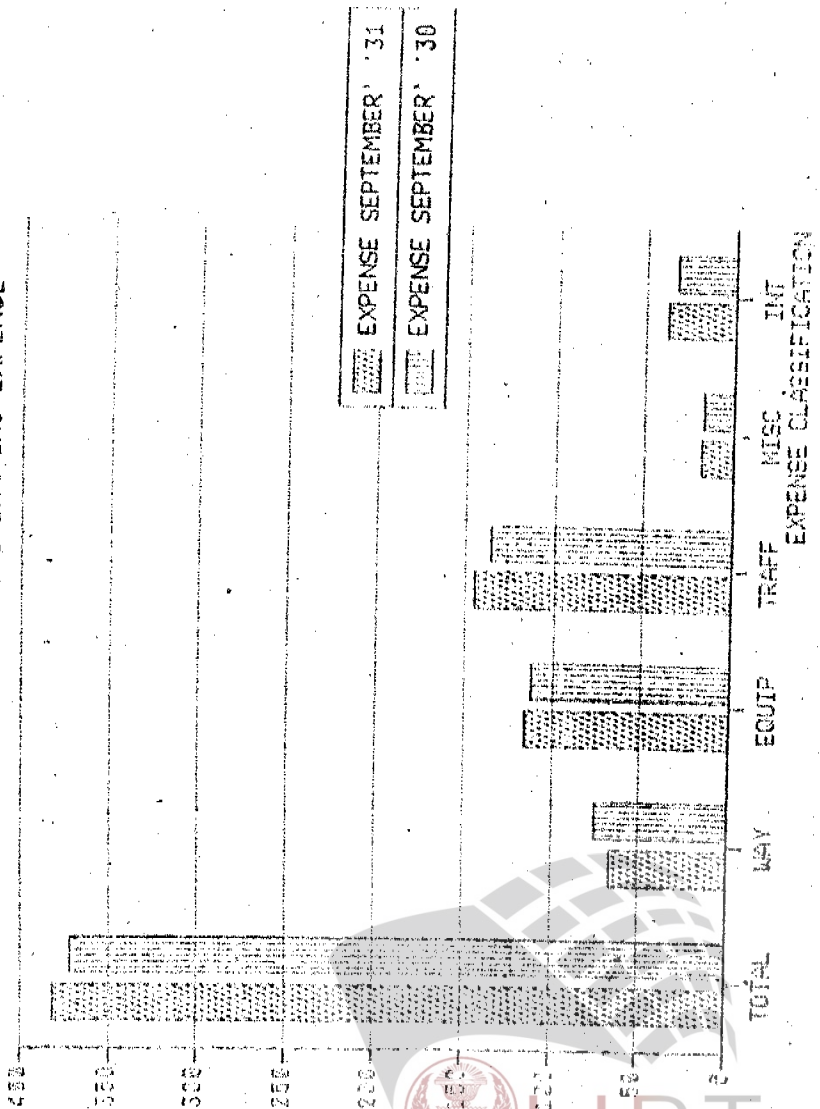


60% PASSENGER 186,204,074.70

27% FREIGHT 84,491,243.59



CONSOLIDATED SRT'S OPERATING EXPENSE



UNIT: MILLION BAHT



LIRT

การดำเนินงานระยะยาว

โครงการของศูนย์วิจัยกานันท์กรีนปี 2532

รายการ	แหล่งเงิน		2532		2533	
	เงินบาท บาท	เงินตรา ต่างประเทศ	เงินบาท บาท	เงินตรา ต่างประเทศ	เงินบาท บาท	เงินตรา ต่างประเทศ
1 โครงการสนับสนุนงบประมาณวิจัยทางด้านเกษตรภาคกลาง	56,507	348,453	404,960	58,455	362,964	421,419
2 โครงการสนับสนุนงบประมาณวิจัยด้านพืช	79,010	313,480	322,430	132,529	526,707	655,236
3 โครงการจัดการฝึกอบรม 31 มณฑล	1,000	48,035	48,035	84,503	364,282	468,785
4 โครงการจัดการฝึกอบรม DEC, Sprinter 10 ชุด	-	86,265	86,265	-	460,652	460,652
5 โครงการจัดการฝึกอบรม	100	7,631	7,631	9,296	44,373	53,669
6 โครงการสนับสนุนงบประมาณวิจัยการศึกษาระยะเฉพาะ	27,709	169,253	187,982	12,604	106,444	119,048
รวม	164,226	964,317	1,126,643	297,387	1,865,422	2,182,809

รวมเงินช่วยเหลือโครงการ 201.6 ล้านบาท
รวมเงินช่วยเหลือโครงการ 357.0 ล้านบาท



การดำเนินงานของคณะกรรมาธิการ
 1. การดำเนินงานของคณะกรรมาธิการในปี 2532

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2532	2533		2534		2535		2536							
	เงินบาท จำนวน	เงินบาท จำนวน	เงินบาท จำนวน	เงินบาท จำนวน	เงินบาท จำนวน	เงินบาท จำนวน	เงินบาท จำนวน	เงินบาท จำนวน						
56,507	348,453	404,960	58,455	362,964	421,419	48,936	326,411	357,347	282,382	281,124	202,640	1,263,210	1,462,650	
79,010	313,450	352,490	132,529	525,707	659,236	83,260	329,629	412,689	57,491	226,842	284,333	352,090	1,356,638	1,748,948
1,900	48,025	48,025	64,503	384,262	466,785	-	46,035	46,035	-	-	-	85,203	460,252	565,655
"	86,265	65,265	-	460,652	460,652	158,593	28,160	186,773	-	-	-	158,593	575,097	773,690
+100	7,631	7,931	9,296	44,373	53,669	-	-	-	-	-	-	9,296	52,204	61,600
27,109	160,223	187,948	12,604	105,444	119,048	142	41,622	47,771	1,020	11,748	11,748	40,492	226,021	266,229
64,296	964,377	1,129,643	597,387	1,885,422	2,182,909	290,938	759,877	1,050,815	98,263	480,542	377,208	848,214	4,090,558	4,938,472



ประมาณการชำระเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ปี 2532 - 2536

(หน่วย : ล้านบาท)

<u>2532</u>	<u>2533</u>	<u>2534</u>	<u>2535</u>	<u>2536</u>
194.8	246.6	354.2	513.1	566.4
<u>449.6</u>	<u>551.1</u>	<u>706.8</u>	<u>761.8</u>	<u>770.8</u>
<u>644.6</u>	<u>797.7</u>	<u>1,061.0</u>	<u>1,274.9</u>	<u>1,357.2</u>

รวม

เงินต้น

ดอกเบี้ยสำนักงานคุณ

ไม่รวมโครงการที่จ ไม้แหล่ง เงินและโครงการที่จ ไม้ที่มีอนุมัติให้ดำเนินการ



LIRT

มตค
๐๒๐๓/๖๖๒๒

พ.ร.บ. ๖๓-๖๕๖๒
กระทรวงคมนาคม

1281
กระทรวงคมนาคม
ที่ ๖๖-๖๕๖๒

สำนักเลขาธิการรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล ถนน, ๑๐๓๐๐

๒๖ มกราคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอนับในกฎกระทรวงให้แห่งประเทศไทยจัดซื้อน้ำมันหมอลดกัน - จารณี จากบริษัท
จำนวนชายโตโดยตรง

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือที่ นร ๐๖๖๓/ว.๑๓๓ ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือที่ ศค ๐๕๐๓/๖๖๒๖๒ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๑

ตามที่ได้อนุมัติมติคณะรัฐมนตรีให้เสนอขออนุมัติในส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ
ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลัง เกี่ยวกับการจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงแก๊สธรรมชาติ
หมอลดกัน นั้น

บัดนี้ กระทรวงการคลังได้เสนอขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้
การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดซื้อน้ำมันหมอลดกัน - จารณี จากแหล่งอื่นใด โดยให้ดำเนินการ
จัดซื้อโดยวิธีการประกวดราคา และในแง่เงินในการปีโตรได้มีแห่งประเทศไทยทราบด้วย
ตามการประกวดราคาปรากฏว่า การปีโตรได้มีแห่งประเทศไทยเสนอราคาเท่ากับปีโตรราคา
ตัวที่คู่กัน เป็น เอกชนในจัดซื้อจากการปีโตรได้มีแห่งประเทศไทย ความละเอียดปรากฏตาม
สำเนาหนังสือที่ส่งมาพร้อม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๒ อนุมัติตามที่กระทรวง

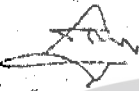
การคลังเสนอ

จึงเรียนขึ้นขอทราบ

ถึงคุณหญิง ปัทมา

เพื่อโปรดเกล้าฯ สั่งการกระทรวงคมนาคม

ตาม กอท.๖๖๒/พ.ก. ๖๖๒๖๒๖๒
คุณหญิง ปัทมา

ขอแสดงความนับถือ


๒๖ ม.ค. ๒๕๖๒
นาย อนุทิน ชาญวีรกูล
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ที่ ๖๖-๖๕๖๒

(นายใหญ่ กอท.)

๒๖ ม.ค. ๒๕๖๒

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๒๖ ม.ค. ๒๕๖๒

กองนิติการ

โทร. ๒๕๓๖๒๖๖

๒๖ ม.ค. ๒๕๖๒
๒๖ ม.ค. ๒๕๖๒

๒๖ ม.ค. ๒๕๖๒

๒๖ ม.ค. ๒๕๖๒

สำเนาติดส่ง

๒๖ ม.ค. ๒๕๖๒ (๑๐๐)

(นางพัชรี ปัทมา)

หัวหน้างานคดี

Legislative Institute

มติที่สด
ที่ นร ๐๒๐๓/๒๖๖๐

กรมการคลัง
วันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๔

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล ถนนวิภาวดีรังสิต

๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง การศึกษาเชิงเปรียบเทียบระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

กรมการคลัง
วันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๔

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๓/๔๓๘๘ ลงวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาพถาถนหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๔๑๒/๔๕๓๖๖ ลงวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

ตามที่ได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรี เห็นชอบและอนุมัติให้ทำเป็นการตามกระทรวงการคลังแล้วโดยวคย เรื่อง การโอนหนี้ทางชำระการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยให้รัฐบาลของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้ค่าใช้จ่ายประการ นั้น มีกน กระทรวงการคลังได้เสนอขอโทษรัฐมนตรีว่าการหาให้ความเห็นชอบและอนุมัติแล้วกลับ เรื่อง การศึกษาเชิงเปรียบเทียบระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย รวม ๔ ข้อ ความละเอียดปรากฏตามภาพถาถนหนังสือที่ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ลงมติเห็นชอบและอนุมัติตามกระทรวงการคลังแล้ว ทั้ง ๔ ข้อ จึงเรียนขึ้นเช่นนี้

ขอแสดงความนับถือ

(นายอนันต์ อนันตกุล)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี



LIRT

กองกษัตริย์กรม

โทร: ๒๕๖๖๐๖๐

๒๕๖๕/๒๖๖๐

Thailand's Representative Institutional Repository of Thailand

ร.ท.ท.ท.ท.ท.ท.

๒๕๖๕/๒๖๖๐

(คณะกรรมาธิการเข้าประจำที่)

ประธานวุฒิสภา : เชิญท่านกรรมาธิการแถลงครับ

พลอากาศเอก ประจักษ์ สุทธิมัย (กรรมาธิการ) : กราบเรียน

ท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ ท่านสมาชิกวุฒิสภาทุกท่าน ในโอกาสที่ท่านประธานกรรมาธิการ
ได้ทำหน้าที่ไปจนครบ กระผมจึงได้ปฏิบัติหน้าที่แทนในการที่จะรายงานข้อที่ประชุม ตามที่
ท่านประธานวุฒิสภาได้กรุณาให้คณะกรรมาธิการการคมนาคมชุดที่แล้วที่ยังเป็นสมาชิกวุฒิสภา
อยู่ขณะนี้ ได้รายงานผลการดำเนินการพิจารณาปัญหาของคณะกรรมการขนส่งมวลชนกรุงเทพ
และการรถไฟแห่งประเทศไทยประสบปัญหาขาดทุนมาก รวมถึงแนวทางที่เป็นไปได้
ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้ -----



คณะกรรมการชอชอบคณให้โอกาสดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อให้เสียแรงงานและเวลาเปล่า
 ในการที่คณะกรรมการได้ใช้เวลาในการดำเนินการตลอดจนทำให้ผู้เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน
 และหลายท่านเสียเวลาในการนี้เป็นอย่างมากด้วย ตามมติของวุฒิสภา ชุดที่ ๕ ในคราวประชุม
 เมื่อ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๓๐ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการดำเนินการเรื่องนี้ เนื่องจากเรื่องที่
 คณะกรรมการได้รับมอบหมายต้องศึกษาและพิจารณา รวม ๒ หน่วยงานใหญ่ ซึ่งจะต้อง
 ใช้เวลาพิจารณามาก วุฒิสภาได้กรุณาขยายเวลาการศึกษามาเป็นเวลาหลายครั้งด้วยกัน
 จนถึงครั้งสุดท้าย เมื่อ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๓๑ ได้ขยายเวลาให้ตั้งแต่ ๔ ธันวาคม ๒๕๓๑
 ถึงวันเปิดสมัยประชุมสามัญประจำปี ๒๕๓๒ นี้ครับ คณะกรรมการได้ศึกษาและพิจารณา
 แล้วได้เขียนรายงานกราบเรียนท่านประธานวุฒิสภา ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๓๒
 โดยกองกรรมาธิการได้กรณาทิมพ์เป็นเล่ม ตามที่ท่านสมาชิกวุฒิสภาทุกท่านได้รับไปแล้วนั้น
 ในรายงานได้เรียนชี้แจงความเป็นไปของหน่วยงานทั้ง ๒ พร้อมกับได้แสดงข้อมูลไว้ในแนวก
 เพื่อประกอบการพิจารณา ได้เรียนถึงปัญหาตลอดจนข้อเสนอแนะทางที่จะจะเป็นไปได้
 ในการแก้ปัญหาฯของทั้ง ๒ หน่วยงานแล้ว ฉะนั้นเพื่อให้เสียเวลาของที่ประชุม
 มากเกินไป การชี้แจงให้ที่ประชุมทราบจะได้ทราบในเนื้อหาที่สำคัญ ๆ และโดยย่อ
 เพื่อให้ทราบโดยสรุปเท่านั้น คณะกรรมการได้ตั้งคณะอนุกรรมการชี้พิจารณา ๒ คณะ
 คือด้านองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฯ คณะหนึ่ง และด้านกรรรถไฟแห่งประเทศไทย
 อีกคณะหนึ่ง คณะกรรมการได้ศึกษางานที่การรถไฟและไปปฏิบัติงานกิจการของบริษัท
 ขนส่งมวลชนที่สิงคโปร์ และได้เชิญเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาเพื่อชี้แจงแสดงความ
 คิดเห็นและแสดงข้อเท็จจริงเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา คือกระทรวงคมนาคม
 ได้เรียนเชิญท่านรัฐมนตรีและผู้อำนวยการกองที่เกี่ยวข้อง บริษัทขนส่งจำกัด
 การท่าเรือแห่งประเทศไทย องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย บริษัทไทยเดินเรือทะเล
 การสื่อสารแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฯ ได้เชิญทั้งองค์ผู้อำนวยการ
 และท่านผู้อำนวยการคนปัจจุบันด้วย การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เชิญผู้อำนวยการ
 และท่านผู้ว่าการคนปัจจุบันด้วย เจ้าหน้าที่จากกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ
 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
 ผลการพิจารณาได้แยกเป็นแต่ละหน่วยงาน คือไม่มีกรณีขอ ตอนนั้น พลเรือเอก สุภา ศุภเสถิน

ซึ่งเป็นประธานคณะกรรมการคัดค้านการรถไฟที่ไม่มาสมัครรับ กระผมจะได้กราบเรียนแทน แล้วต่อไปก็จะได้เชิญพลเอก สักดิ์ มุขะทะกุล ซึ่งเป็นประธานคณะกรรมการคัดค้านองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฯ ไปสมัครรับ สำหรับคัดค้านการรถไฟกระผมจะได้กราบเรียนในที่ประชุมทราบเป็น ๓ ตอนครั้นคือ

ตอนแรกสภาเหตุการณ์ขาดทุน

ตอนที่ ๒ แนวทางแก้ไขปัญหา

ตอนที่ ๓ สรุปวิธีการแก้ไขปัญห

ตอนที่ ๑ สาเหตุการขาดทุน อัตราเพิ่มของรายได้ต่ำกว่าอัตราเพิ่มของรายจ่ายมาก นับแต่วิกฤติการณ์น้ำมันในปี ๒๕๑๗ จนถึงปัจจุบัน การรถไฟได้รับอนุมัติให้ปรับอัตราค่าบริการเพียงครั้งเดียว เพื่อปรับอัตราค่าโดยสารขึ้น ๑ เท่า และอัตราค่าระวางสินค้า ๑ เท่าครึ่ง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของการรถไฟ เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น ๒ เท่า อัตราค่าแรงงานขึ้นค่าเพิ่มขึ้น ๒ เท่า ราคาวัสดุสิ่งของโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ๓ เท่า อัตราที่เพิ่มต่างกันมากเช่นนี้การดำเนินงานทางธุรกิจก็เป็นของธรรมดาที่ต้องประสบการขาดทุนอย่างแน่นอน



๒. การแข่งขันบนพื้นฐานที่ไม่เป็นธรรมในการดำเนินการทางธุรกิจ

รัฐได้ให้ความสำคัญอย่างมากต่อการลงทุนก่อสร้างปรับปรุง

โครงข่ายถนนทั่วประเทศนับตั้งแต่เริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและการสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑ เป็นต้นมา การขนส่งจึงได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว และกลายเป็นการขนส่งหลักในปัจจุบัน ทั้งในค้าสินค้าและการโดยสาร จึงเป็นการยากที่การรถไฟฯ จะสามารถแข่งขันด้วยได้ ทั้งนี้เพราะ

(๑) ต้นทุนที่ใช้ในการดำเนินงานแตกต่างกันมาก การรถไฟฯ

ต้องรับภาระในการบำรุงทางระบบการจราจร เครื่องกั้นถนน ฯลฯ ซึ่งเป็นการลงทุนสูง แต่ทางถนนรัฐเป็นผู้มีภาระทั้งสิ้น นอกจากนั้น เส้นทางที่สร้างขึ้นทำให้การรถไฟฯ ต้องเสียเปรียบเป็นอย่างมากอีกด้วย อย่างเช่นการสร้างทางขนานกับทางรถไฟ เป็นต้น

(๒) ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสามารถหลีกเลี่ยงกฎหมายโครงการ

ที่เห็นได้ชัดก็คือ การบรรทุกเกินน้ำหนัก การกำหนดอัตราค่าบริการในต่ำลงในระดับใกล้เคียงกับการรถไฟฯ ไม่สามารถกระทำเช่นนั้นได้ ต้องปฏิบัติตามระเบียบ

๓. ความรับผิดชอบในด้านบริการสังคม

กิจการรถไฟเป็นกิจการสาธารณูปการ มีหน้าที่ในการให้บริการสังคมตามวัตถุประสงค์

ในการจัดตั้งและนโยบายรัฐบาล การรถไฟฯ ต้องจัดรถขานเมืองวันละ ๕๕ ขบวน รถท่องเที่ยววันละ ๓๒ ขบวน อันนี้การรถไฟฯต้องขาดทุนประมาณปีละเกือบ ๖๐๐ ล้านบาท ซึ่งเป็นการให้ผู้มีรายได้น้อยเดินทางสะดวกเข้าชวงเข็น แควทางคานบริการสังคมและทางคานธุรกิจการรถไฟฯต้องขาดทุนครับ

๔. บัญชาการกองทุน

ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ ๕ เป็นต้นมา การรถไฟฯ มิได้รับการจัดสรร

งบประมาณเพื่อการลงทุนเลย และเป็นช่วงเวลาที่มีการรถไฟฯ ประสมการขาดทุนตลอดมา แต่การรถไฟฯ ยังคงต้องรับผิดชอบในการให้บริการตามภารกิจ การรถไฟฯ ต้องรับผิดชอบต่อเบี้ยเฉพาะเงินกู้เพื่อการลงทุนเป็นจำนวนเงินปีละประมาณ ๔๐๐ ล้านบาท ซึ่งเมื่อรวมกับเงินต้นที่จะต้องส่งคืนอีกปีละประมาณ ๓๐๐ ล้านบาท รวมเป็นปีละประมาณ ๗๐๐ ล้านบาท

๕. เงินสดแบบการขาดทุน

การรถไฟฯ มักจะได้รับจัดสรรเงินขาดแบบการขาดทุนอาชา เป็นเหตุให้ต้องไปกู้เงินธนาคารมาเพื่อใช้ดำเนินงาน และต้องค่างชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงแก่ ปตท. เป็นต้น

๖. กฎหมายแรงงาน

การที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้พนักงานการรถไฟฯ อยู่ภายใต้ขอบบังคับกฎหมายแรงงานมิได้บังเกิดผลดีแก่การรถไฟฯ แต่ประการใด ตรงกันข้ามกลับทำให้การรถไฟฯ ประสบปัญหายุ่งยากทั้งด้านการบริหารการดำเนินงานและด้านการเงินมากยิ่งขึ้น

๗. มติคณะรัฐมนตรี

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจสั่งซื้อขี้น้ำมันเชื้อเพลิงจาก ปตท. โดยวิธีพิเศษไม่ต้องสืบหรือประกวดราคา ทำให้การรถไฟฯ ต้องซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงตามราคาสุดแก่ ปตท. จะกำหนดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ ปตท. ขายให้แก่การรถไฟฯ แม้ราคาจะต่ำกว่าราคาขายทั่วไป แต่ก็ยังสูงกว่าที่ ปตท. ขายให้บริษัทขนส่งสูงกว่าราคาขายของเอกชน ปัจจุบันการรถไฟฯ ซื้อน้ำมันมีละประมาณ ๑๐๐ ล้านลิตร หากการรถไฟฯ สามารถจัดซื้อจาก ปตท. ได้ในราคาเดียวกับ ขส. หรือจากแหล่งอื่น โดยการสืบราคาและมีราคาถูกกว่า ปตท. ก็จะลดการขาดทุนได้ไม่น้อย

๘. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ

การจัดซื้อสิ่งของภายในประเทศ การรถไฟฯ ต้องปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ซึ่งกำหนดให้ซื้อผลิตภัณฑ์ที่แสดงเครื่องหมายมาตรฐานหรือที่ได้มีการจดทะเบียนไว้กับกระทรวงอุตสาหกรรม หากผลิตภัณฑ์นั้นราคาสูงกว่าราคาต่ำสุดของผู้เสนอรายอื่น ๆ ไม่เกิน ๑๐ เปอร์เซ็นต์ ทำให้การรถไฟฯ ต้องซื้อของที่แพงกว่าที่ควร

๙. ระเบียบการบริหาร

เนื่องจากการรถไฟฯ ต้องปฏิบัติตามระเบียบราชการ และมีผลทางการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องทำให้การปฏิบัติงานกระทำใ้ไม่คล่องตัว จึงสูญเสียโอกาสในการหารายได้ และการแข่งขัน ตลอดจนการจัดซื้อสิ่งของก็ได้สิ่งของที่ไม่ดีเท่าที่ควร

๗๐๖/๒๕๓๒ แนวทางแก้ไขปัญหา

การให้บริการด้านการขนส่งของการรถไฟฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น ๒ ส่วน

คือบริการเชิงธุรกิจ และเชิงพาณิชย์ และบริการสังคม บริการเชิงพาณิชย์นั้น การรถไฟฯ
ดำเนินงานเพื่อแสวงหากำไร เพื่อนำมาใช้ลงทุน ปรับปรุงขยายกิจการ ฯลฯ ส่วนบริการสังคม
เป็นบริการที่ไม่ได้หวังผลกำไร หากแต่เพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลเป็นสำคัญ

ในระยะหลัง ๆ รัฐบาลได้ขยายโครงข่ายถนนออกไปอย่างกว้างขวาง และรถไฟ
มีคู่แข่งชั้นที่ประกอบด้วยธุรกิจทำนองเดียวกัน ทางถนนเกิดขึ้นมาก ทำให้รถไฟที่เคยได้กำไรจากบริการ
เชิงพาณิชย์จึงลดจนยลลง ไม่เพียงพอที่จะชดเชยทุนเจือลดขาดทุนจากบริการ เพื่อสังคมได้ รถไฟ
ต้องไปก่อกู้เงินกู้ เพื่อรับงานและเปลี่ยนทรัพย์สินที่หมกอยู่ไว้นาน เนื่องจากรัฐบาลมิได้จัดสรร
เงินลงทุนให้ การกิจการใช้เงินต้นคืนและดอกเบี้ยจึงเป็นผลตามมา ทำให้จำนวนเงินขาดทุน
ในแต่ละปีเพิ่มขึ้นอย่างมากมาย แนวทางในการแก้ไขปัญหานี้จึงน่าจะดำเนินการดังนี้

(๑) ควรแยกแยะบริการประเภทต่าง ๆ ของการรถไฟ ฯ ออกให้ชัดเจนว่า
กิจการส่วนใดเป็นบริการเชิงพาณิชย์หรือเชิงธุรกิจ ส่วนนี้การรถไฟ ฯ จะต้องเลี้ยงตัวเองให้ได้
ถึงแม้จะขาดทุนรัฐบาลก็จะไม่ช่วยเหลือจนเจือใจใด ๆ กิจการส่วนใดที่เป็นบริการเพื่อสังคมจริง ๆ
ไม่สามารถหวังผลเชิงธุรกิจได้ไม่ว่าจะปรับปรุงค่าเป็นงานอย่างไร ในส่วนนี้มีบริการใบบางที่
สามารถเลิกได้โดยไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้บริการก็ควรเลิกเสีย แต่บริการที่รัฐบาลเห็นว่า
ยังจำเป็นจะต้องคงไว้หรือจัดไว้ใหม่เพิ่มขึ้นเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจหรือสังคมโดยส่วนรวม รัฐบาล
ควรจะประมาณผลकारระหว่างรายได้กับรายจ่ายของบริการสังคมนั้นที่จะเกิดขึ้นในแต่ละปี แล้วจัดสรร
งบประมาณให้การรถไฟ ฯ เป็นงวด ๆ ในลักษณะการทำสัญญาจ้าง

(๒) ขอปรับปรุงแต่งโครงสร้างการแข่งขันระหว่างการแข่งขันประเภทต่าง ๆ ให้อยู่บน
พื้นฐานที่ทัดเทียมกัน เพื่อประโยชน์ของรัฐเป็นส่วนรวม การรถไฟ ฯ ควรจะได้รับการจัดสรรเงิน
งบประมาณแผ่นดินเป็นค่าบำรุงทาง บำรุงทาง ตลอดจนการจัดหาทดแทน เช่นเดียวกับทางหลวง
ได้รับพิจารณาการระดมทุนของการรถไฟ ฯ ว่าผู้ใดควรจะรับผิดชอบตามหลักการค้าเป็นงานธุรกิจ
เพื่อให้มีการลงทุนเพื่อปรับปรุงกิจการหรือขยายงาน เจ้าของกิจการควรจะนำเงินมาใช้จ่ายสำหรับการ
การลงทุนส่วนหนึ่ง และใช้เงินอีกส่วนหนึ่งในอัตราส่วนที่เหมาะสม แต่ในการรถไฟ ฯ ปรากฏว่า
ตั้งแต่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฯ ฉบับที่ ๕ เป็นต้นมา ทั้ง ๆ ที่ฐานะการเงินของการรถไฟ ฯ ขว่งนั้น
ประสบการขาดทุน แต่รัฐบาลก็ไม่ได้ให้เงินสมทบการลงทุนแก่การรถไฟ ฯ เลย การรถไฟ ฯ จึง
จำเป็นต้องกู้เงินทั้งจากต่างประเทศและภายในประเทศมาใช้จ่ายการลงทุนขยายการขนส่ง
คั้งที่กราบไว้เรียบร้อยแล้ว

๗๖๗๓ ๓ สุรวุฒินันท์ ไข่มุกดา
คานนโยบาย



๑. รัฐบาลควรให้เงินชดเชยการขาดทุนแก่การรถไฟฯ ให้ทันตามเวลาของแต่ละปี ถ้าหากไม่ทันตามกำหนดเวลา รัฐบาลควร เป็นผู้รับภาระ คอกเบี้ยที่การรถไฟฯ ต้องกู้เงินมาใช้แทน การขาดทุนนั้น

๒. รัฐบาลควรจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน เป็นค่าบำรุงทาง ปรับปรุงเส้นทางและ จัดหาทดแทนให้แก่การรถไฟฯ เช่นเดียวกับที่แก่ทางหลวง เพื่อปรับแต่งโครงสร้างการขนส่ง ทางบก

๓. รัฐบาลจัดสรร เงินงบประมาณสมทบการลงทุน รวมทั้งการรับภาระหนี้ เงินกู้ แทนการรถไฟฯ ทั้งนี้ เพราะหนี้ที่เกิดขึ้น เนื่องจากการไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอ เพื่อการลงทุนในอดีตและปัจจุบัน

๔. รัฐบาลควรพิจารณาเกณฑ์การ ะทบจากปัญหาแรงงานสัมพันธ์ระหว่างสหภาพแรงงาน กับรัฐวิสาหกิจ โดยเฉพาะรัฐวิสาหกิจด้านบริการสาธารณะของโลก

๕. รัฐบาลควรให้การรถไฟฯ มีความคล่องตัวในระเบียนบริหารราชการในส่วน องค์การบริหารในรูปของกรมการรถไฟฯ นั้น ไม่ควร เปลี่ยนแปลงไปตามความเปลี่ยนแปลงของรัฐมนตรี และโดยที่มีการแข่งขันบริการกับรถเอกชนในปัจจุบันควรจะมีแผนของสถานีที่ให้บริการรถไฟ เข้ามาเป็นกรมการรถไฟฯ ทั่วๆ ไปอย่างน้อยหนึ่งคน เพื่อจะได้นำข้อมูลต่างๆ มาแก้ไขปัญหาได้

๖. รัฐบาลควรให้การรถไฟฯ ประกาศเชิญชวนเอกชนเข้ามาลงทุนนำรถไฟโดยสาร ใหม่ ๆ เข้ามาร่วมบริการประชาชน โดยการรถไฟฯ เก็บค่าเช่ารถวิ่ง เป็นการใช้รางรถไฟ ให้เกิดประโยชน์ทางขนส่งผู้โดยสารให้เต็มที่และเพิ่มรายได้ให้การรถไฟฯ อีกทางหนึ่ง

ด้านการดำเนินงาน

การรถไฟฯ จะต้องมีลดละความพยายามที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพในทุก ๆ ด้าน ในกิจการต่อไป อย่างมีระบบ มีแผนงานที่รัดกุม สามารถติดตามประเมินผลงาน เทียบกับแผนงาน ได้ทุกระยะ เพื่อเพิ่มรายได้และลดรายจ่ายลง



๔๒๑๔๑

X

สำหรับเรื่องนี้ เนื่องจากการรถไฟเป็นหน่วยงานที่เก่ามาก และเป็นหน่วยงานที่ใหญ่ รายละเอียดเรื่องนี้คณะกรรมการได้เห็นว่าเป็นเรื่องที่ไม่สามารถที่จะไปชี้แจงว่าควรทำอะไร โดยเฉพาะเป็นการดำเนินการที่ดี การรักษาหน่วยงานซึ่งมีกระจายอยู่ทั่วประเทศ เช่น ที่หน่วยของการสร้างรถไฟตลอดจนทางที่ต่าง ๆ ซึ่งสถานที่ตลอดกิจการอาจจะเก่า และควรจะได้ปรับปรุงอย่างไร อันนี้คณะกรรมการไม่สามารถจะไปพิจารณาให้แก่คนอื่นได้ ซึ่งกว้างขวางมาก คณะกรรมการจึงทุกคนเป็นส่วนรวม ๆ ว่า ขอให้พิจารณาติดตามแผนทุกระยะ โดยเฉพาะในเรื่องของอุบัติเหตุ ซึ่ง ๒ วันนั้นก็มีการเกิดขึ้น ซึ่งไม่อาจจะเกิดเหล่านี้ ก็เป็นเรื่องของกิจการรถไฟเองที่ต้องแก้ไขปรับปรุงเอง คณะกรรมการไม่สามารถไปชี้เสนอแนะได้ สรุปรายงานของการรถไฟก็มีเพียงแค่นี้ครับ ก็คณะกรรมการเห็นว่าควรที่ประชุมแล้วท่านประธานวุฒิสภาเห็นสมควร เหมาะสมก็ขอให้รายงานรัฐบาลเพื่อให้ดำเนินการต่อไปด้วยครับ

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีผู้ขออภิปรายนะครับ เชิญครับ

นายพิชัย วาสนาสง : ท่านประธานที่เคารพ กระผม นายพิชัย วาสนาสง

สมาชิกวุฒิสภา กระผมคิดว่าทางคณะกรรมการยังไม่ได้แสดงเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งอีกอันหนึ่งใช่ไหมครับ เกี่ยวกับการขนส่งทาง ขสมก. นี้ครับ ยังจะต้องมีเรื่องที่จะแสดงอีกอันหนึ่งครับ ขออนุญาต

พลอากาศเอก ประจักษ์ สุทธิชัย (กรรมาธิการ) : ขอโทษครับ อันนี้ประเด็นจะให้พลเอก ศักดิ์ ซึ่งเป็นประธานอนุกรรมการจะเรียนให้ทราบต่อไปครับ

นายพิชัย วาสนาสง : ขออนุญาตท่านประธานที่เคารพ คือจะให้มีการอภิปรายกันเฉพาะเรื่องไม่ใช่ไหมครับ ไม่ใช่สรุปแล้วอภิปรายทั้งสองตอนเป็นงานของคณะกรรมการถนัดกว่าจะให้แถลงรวมกันไป กระผมก็จะได้ขอความกรุณาอภิปรายในเรื่องนี้ทั้งสองเรื่องพร้อม ๆ กันครับ

พลเอก ศักดิ์ บุญตระกูล (กรรมาธิการ) : ขออนุญาตครับ กระผมขอชี้แจงเกี่ยวกับเรื่องขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ซึ่งว่าที่จริงแล้วผมรอเวลานี้มา ๔ - ๕ ปี ในการที่จะได้มีโอกาสมาชี้แจง ในฐานะที่เคยเป็นประธานแล้วก็ได้โดนคำถาม ๓ ปี ซึ่งเป็นความอึดอัดขึ้นใจในการที่จะอธิบาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งถึงปัญหาของการขาดทุน เพราะว่ามีส่วนใหญ่นำ

จะเป็นฝ่ายรัฐบาลก็ดี หรือสื่อมวลชนก็ดี มักจะพูดอยู่ ๓ คำว่า สาเหตุที่ขาดทุนเพราะ
 บริหารไม่ดี บริหารไม่ดี และมีรัฐวิโกล ควบ มีนเป็นคำพูดที่เอาค่านับดูคิด เมื่อเรา
 ตามถึงปัญหาเรื่องนี้โยบายว่า จะเอาอย่างไร มักจะไม่ได้รับคำตอบ ปัญหาของขนส่งมวลชน
 กรุงเทพฯ ฯ นั้น ได้มีการตั้งคณะกรรมการชั้นพิจารณาหาแนวทางในการแก้ไข ไม่ต่ำกว่า
 ๑๓ คณะ ในเอกสารผมมี มีทั้งอังกฤษ อเมริกัน ทั้งออสเตรเลีย ทั้งเบลเยี่ยม ไปจ้างเขามา
 พิจารณา เสียเงินไม่ต่ำกว่า ๔๐ - ๕๐ ล้าน โดยหาได้พิจารณาไม่ว่า คนไทยเราเองมี
 ความจริงมันก็สามารถที่จะชี้แจงได้ ปัญหามันอยู่ที่ว่า จะเอาจริงหรือว่าจะเอาเล่นเท่านั้นเอง
 เพราะว่าปัญหาของเมืองไทยกับปัญหาของชาติต่าง ๆ ที่แก้ไข นั้นมันไม่เหมือนกัน
 คุณจะไปอยู่อังกฤษหรืออเมริกา หรือจะแม่แท็กซี่ในซึ่งประชาชนในโตเกียวมากกว่าเรา
 ขนส่งมวลชนเขาไม่ได้นั้น เหมือนอย่างของเราจะครับ เพราะเขามีซันเวย์(Subway)
 ที่จะดำเนินการ และทุกประเทศไม่มีใครเขาเก็บค่าโดยสารถูกเท่าเมืองไทย ผมอยากจะ
 เปรียบเทียบว่า ในโลกด้วยซ้ำ เราได้มีคณะกรรมการพิจารณาแก้ปัญหา เราได้มีมติ
 คณะรัฐมนตรีซึ่งผมได้ใส่ไว้ในเอกสารแล้วมากมาย ทั้ง ๆ ที่เป็นมติคณะรัฐมนตรี
 แต่ก็ไม่ได้มีการปฏิบัติ ซึ่งผมจะกล่าวต่อไป ทั้ง ๆ ที่มีมติคณะรัฐมนตรีเกือบจะถือว่า
 มันเป็นกฎหมายอันหนึ่ง ไล่สิ่งในมติคณะรัฐมนตรีใหม่ปฏิบัติ ยกตัวอย่างง่าย ๆ
 อย่างไม่ปรับเส้นทาง -----



๒๑

ว. ๔/๒๕๓๒ (ส.)

อนงค์ ๒/๒

ไม่มีการตรวจ เคี้ยวนี้ ^{น้ำจาง.} ~~ก็~~ ยังเข้าไปกลางไม่หมดเลยครับ นี่คือเป็นข้อบกพร่อง
ในการบริหาร อีกอันหนึ่ง ข้อบกพร่องทางการเงิน ไปซื้อเขามา ๓๗๐ ล้าน แต่รัฐบาล
ให้เงินเพียง ๓๒๔.๒๐ ล้าน ตัดเขาแต่เริ่มต้นแล้ว ๔๐.๕๐ ล้าน หุ่คงาย ๆ ว่าพอเริ่ม
เป็น ชสมก. ก็ตัวแดงพริคแล้ว พอตั้งได้ไม่เท่าไรก่อนมติให้ซื้อรถอีก ๒,๕๐๐ คัน ครับก็
ไปกู้เข่าอีกดอกเบี้ยร้อยละ ๑๐.๕ เพียงดอกเบี้ยนั้นก็สะสม คือเริ่มต้นนั้นไม่ใช้รับเสื่อ
มือเปล่า เริ่มต้นนั้นตัวแดงแล้ว เพราะฉะนั้นเมื่อเริ่มต้นอย่างนั้นก็เป็นภาระผิดพลาด---



Legislative Institutional Repository of Thailand

ต่อมาจึงได้มีการแก้ไขขึ้น นี้เป็นข้อบกพร่องอันที่ ๑ ข้อบกพร่องอันที่ ๒ ก็คือว่ารัฐบาล
 ไม่มีนโยบายที่แน่นอนนะครับ ไม่แน่นอนอย่างไร แต่แรกมาจะให้ ชสมก. เลี้ยงตัวเอง
 หรืออาจจะให้ไปถูกกับกว่าเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค พรรคที่ตั้ง ชสมก.
 นั้นนโยบายจนถึงกระทั่งว่าจะให้ขึ้นโดยสภารัฐ ครับผมขอเป็นบันทึกอย่างนี้ แต่เอา
 เขาก็จริงนะครับ นโยบายมันอย่างหนึ่งแต่หนทางปฏิบัติไปอย่าง ยกตัวอย่างง่าย ๆ
 แม้ปัจจุบันนี้ก็เถอะ นโยบายก็ว่า ๆ กลายกับว่าในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ ๖
 หรือแม้กระทั่งที่ประกาศปีว่า ๆ ขณะนี้ว่าจะเอาการบินไทยเข้าหุ้นกับ ๓ บริษัท ชสมก.
 ก็เป็นรัฐวิสาหกิจ ก็เป็นนโยบายทำนองเดียวกัน คือหมายความว่าพยายามที่จะให้เอกชน
 เข้ามามีส่วนร่วม - หรือถ้าสามารถที่จะทำให้มีการจัดตั้งบริษัทมหาชนใดมันก็ดี แค่นั้น
 การปฏิบัติเถอะครับ ในขณะนั้นะครับ สิ่งที่เจ้ากระทรวงกำลังดำเนินการคือกำลังจะ
 งดเว้นอุดหนุน คือถ้าเราจะปล่อยให้เขาไปซื้อเขาเขาทำไป พื้นที่เรา
 ข้อมานี้มันก็บอกว่า ถ้าคุณเหตุผลที่เขามาตามหนังสือพิมพ์ก็จะเห็นว่า เพราะว่ากรณีขอ
 ไม้สามารถที่จะคุม ก็สัญญาขอเรามีนะครับ ที่บางคนที่อาจจะสงสัย ซึ่งถ้าสงสัยผมจะ
 อธิบายตอนหลัง เราเข้ามาขอเราที่รถคงอยู่ในสภาพที่ดี ที่ที่เราจะไปกลัวทำไมว่า
 เขาจะขอเสียเงินเปลือง เราเข้ามาขอเขาละ ก็น่าที่จะใช้ทรัพย์สินในราชการได้นอกจากนั้น
 รถยนต์ที่ว่ากำลังจะให้ลาวหรือ ลาวเขาก็ไม่ซื้อเขาจะขอซื้อ เขาที่ผมทราบ ที่ประกาศกันว่า
 จะขายให้ลาว (๒๕๓) วันนี้ผมถามเสียงชก้อยวาลาวเขาจะเอาฟรี แล้วออกมาว่า
 ญวนเขาจะเอา ๓๐๐ คัน รถรถนั้นละ ๒,๕๐๐ คันนะครับ เป็นการซื้อครั้งที่ ๒ แล้วอย่าลืมว่า
 รถที่ว่าไปพอ ๆ นั้นะครับ ส่วนใหญ่แล้วทำใจครับ ทำเป็นใจ แสร้งใจ ก็หมายความว่า
 คืออย่างไร คือไปคิดว่าเฉพาะรถของ ชสมก. ว่ามันไปพอ แค่นั้นความจริงแล้วรถของ ชสมก.
 นั้นประกอบไปด้วยรถที่อยู่ในอาณัติหรืออยู่ในความควบคุมของ ชสมก. นั้นประกอบไปด้วย
 รถของ ชสมก. เอง รถรวมและรถเมล์เล็ก ๙,๐๐๐ คันนะครับ ๑๕ สายบวก ๑๕ สาย
 เอาไปหารดูเถอะครับ แต่ละสายที่ถาวรไปแล้วมี ๖๐ คัน ถ้าเอาออกมาแล้วหมด
 บนถนนนี้เป็นขบวนรถไฟ เพราะฉะนั้นถ้าเข้ามาโดยไม่มีการระบาย เราก็จะมีขบวนรถไฟ
 บนถนน นี้คือปัญหาเรื่องนโยบาย

15 ม. ๖๖ →

๑๑

ว. ๘/๒๕๖๒ (ส.)

สุภาภรณ์ ๘/๒

อันต่อไปก็คือการกำกับดูแลของหน่วยเหนือ การควบคุมกำกับดูแลการวัดผล
 อะไรต่าง ๆ นี้ ผมขอวกจะเรียนว่าไม่ได้มีการดำเนินการโดยใกล้ชิด ถ้าดำเนินการ
 โดยใกล้ชิดแล้วมันไม่น่าจะเป็นเช่นนี้ ยกตัวอย่างเช่นที่ผมยกตัวอย่างมาแล้ว เกี่ยวกับ
 มติคณะรัฐมนตรีสั่งไปตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ ก็ไม่มีการปฏิบัติ ก็ไม่มีใครว่าอย่างไรครับ
 ไม่มีการกระตุ้นโดยหน่วยใดทั้งสิ้นอย่างนี้เป็นต้น -----



หรือโดยปกติหน่วย ชสมก. เขาจะต้องรายงานเรื่องการเงิน เรื่องอะไรต่าง ๆ หรือ
 อย่างที่ผมพูดว่า เวลานั้นมันขาดทุน ขาดทุนวันละ เอววันละกี่กว่า วันละ ๒ ล้าน ๒ - ๓ ล้าน
 ผมเอาตัวเลขตัวน้อย คือ ๒ ล้าน ถ้าพูดเป็นวันมันก็น่าอย่างนั้น พูดเป็นชั่วโมง ชั่วโมงละ
 ๕๓,๐๐๐ ถ้าพูดเป็นนาที นาทีละ ๑,๓๐๐ ถ้าพูดเป็นวินาที หรือหายใจเข้าหายใจออกนี้
 ๒๓๐ บาท นั่นแหละครับ เพราะฉะนั้นถ้าเรายิ่งรอ ไม่ว่าท่านผู้ใดขึ้นมาเป็นรัฐมนตรี
 ผมประท้วงไหมที่บอกว่า ท่านจะพูดว่าสามารถที่จะแก้ได้ในครั้น สามารถที่จะพูดง่าย ๆ ว่า
 ขจัดปัญหาเรื่อง ชสมก. แต่ไป ๆ เราเสี่ยงโรยไป ๆ เสี่ยงที่เสี่ยงขึ้นมาคือการซื้อแลกเปลี่ยน
 และขาย อย่างที่ขณะนี้กำลังจะซื้อรถแวนสตูล ซึ่งอันนั้นไม่ใช่การแก้ปัญหาของการขาดทุน
 แต่มันเป็นปัญหาว่าซื้อแล้วจะเอาเงินที่ไหน แล้วจะเพิ่มดอกเบี้ยอีกเท่าไร นี่คือนำปัญหาเกี่ยวกับ
 นโยบายกับการกำกับดูแล ที่มีปัญหาเกี่ยวกับรายได้ รายได้นั้นเกือบจะพูดง่าย ๆ ว่า รายได้
 ของ ชสมก. นั้น สามารถคำนวณได้เลยว่า ต่อเดือนจะเป็นอะไร เพราะรายได้ค่อนข้างคงที่
 คือรายได้จากรถโดยสารที่เราสามารถที่จะทราบได้ว่าจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ มีเท่าไร
 คูณกับ ๒ บาท มันเป็นที่ผมบอกได้ว่าตัวเลขประชากร ประชากรรถเล็กเล็กแคงนี้ขึ้นไม่หรือ
 ไม่ใช่ครับ มันเป็นตัวเลขที่เป็น พาสเซนเจอร์ ทริป (Passenger trip) คือหมายความว่า
 คนหนึ่งอาจจะขึ้น ๒ เที่ยว ๓ เที่ยวและครับ คูณด้วยจำนวน ๒ บาท มันออกมาเป็นตัวเลข
 นอกจากนั้นก็คือค่าที่ได้จากรถรวม รถเมล์เล็ก กัมการโฆษณา ที่นี้ตัวเลขนี้ประจำครับ
 แทว่ารายจ่ายมันเคลื่อนที่ นี่แหละเป็นตัวสำคัญ ๕ ตัว โดยเฉพาะตัวแรก คือเงินเดือน
 ผลประโยชน์คนแทน พอฤดูกาลที่มันขึ้นไปอีก ๔ เปอร์เซ็นต์ คือ ๒๕ ล้านต่อปีและครับ
 เพราะมีการเลื่อนบ้างเห็นอะไรต่าง ๆ นี้ ตัวเลขนี้มันจะวิ่งหนีจากรายได้ประจำปี
 ๒๕ ล้านต่อปีและครับ ตัวเลขตัวที่ ๒ คำนวณมันเชื่อเพลิง คำนวณมันเชื่อเพลิงนี่เดิมมัน
 ๒.๑๘ บาท ในปีเริ่มกัน เคียวนี้เรียกว่าซื้อกันเองก็ ๕.๘๘ บาท หรืออะไรทำนองนั้น
 จะเห็นว่ามันขึ้นไป ๒ - ๓ เท่าและครับ แล้วนอกจากนั้นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงนี้ โดยเฉพาะขณะนี้



ชสมก. องค์การคิด ปตท. อยู่ ๒,๐๐๐ ล้าน ๒,๐๐๐ ล้านนี่ เขาคิดดอกเบี้ยบัตรเครดิต
ไม่ใช่วารัฐบาลเดียวกันแล้วไม่คิดดอกเบี้ย เขาคิดดอกเบี้ยบัตรเครดิต หรือทุกอย่าง ๆ ว่า
คิดเบี้ยปรับ เบี้ยปรับนี่ก็น้อง ๆ ดอกเบี้ยของธนาคารบัตรเครดิต เพราะฉะนั้นหรือทุกอย่าง ๆ ว่า
ชสมก. ขณะนั้นตั้งดำเนินการอยู่ได้นี้เพราะเป็นหนี้ ปตท. และปรับ ทำไมไม่ขอยืมทุกอย่างนั้น
เพราะว่า ชสมก. ไม่มีเงินหมุนเวียน เพราะฉะนั้นก็ต้องเบี้ยว ปตท. เพื่อเอาเงินที่ควรจะได้
ปตท. นั้นจะมาเป็นเงินหมุนเวียน ทุกอย่าง ๆ ว่า เขาก็กู้ แลว่ากู้ ปตท. กู้มากกว่าที่จะต้อง
ไปกู้ธนาคารอื่น ๆ ซึ่งเขาไม่ค่อยจะใหญ่แล้ว ใ้มาจะออมสินหรืออะไร -----



ปัญหาต่อไปก็คือว่าเรื่องอู่สถานที่ทำการ ชสมก. ไม่มี มีอันเดียวคือ ออพิคใหญ่ที่
 ถนนรัชดาซึ่งสร้างขึ้นมาด้วยเงิน ๒๗ ล้าน สมมติผมขอมอบจากเงินที่ผมมีอยู่ที่ผมเสีย
 เขาแต่ละวันยกตัวอย่างเช่น สำนักงมใหญ่ เราเราจากคุณหญิงเลอศักดิ์
 เกื้อคนละ ๒๕๐,๐๐๐ คอเคือน เขามา ๕ ปี คิดแล้วเป็นเงิน ๒๗ ล้าน เท่ากับที่ลงทุนที่
 ชสมก. สร้างออพิคใหญ่ ก็ทำไมเราจะขอจากเงินที่เราเสียทุกเดือนนี้ทำไมเงิน
 ทุกเดือนนั้นครับ ไม่พุงาย ๆ ว่าเขาอะไร บอนส่งหรืออะไรทำนองนั้นนะ ซึ่งคุณและ
 สำนักงานไม่ได้หรือ โดยไม่ได้รบกวนเงินรัฐบาล ครับไม่ได้ครับ เพราะเป็นงบลงทุน
 จะทองนานสภาพั้น จะทองนานสำนักงมประมาณ จะทองนานการคลัง เหมือนกับกรณีครับ
 ถ้าคุณไปซื้อ ซื้อมันได้ ต้องไปเช่า เขาซื้อ จนขณะนี้เขาซื้อ ครับผมก็ไม่เข้าใจ
 หนึ่งเมื่อเขาเช่าเพื่อตลอดสัญญาที่ไม่มีลครัน มีแต่อื่น ไม่ว่าอู่ไม่ว่าที่ทำการ และตัวเลขนี้
 ก็เป็นตัวเลขที่วิ่งหนึ่งอีก ทอดสัญญาที่วิ่งหนึ่งอีก เรื่องอู่สถานที่ทำการนะครับ เรื่องต่อไป
 ก็คือค่าซ่อมบำรุง ซึ่งผมซ่อมเราเลขห้า เราเลขซ่อมและพิจารณาถ้าเราซ่อมเอง
 แล้วถองกว่าเท่าตัว แต่มันไม่มีเงินสด มันก็ต้องไปเช่าซ่อมเขา เมื่อเช่าซ่อมเขา
 พอเปลี่ยนสัญญาที่หนึ่งเขาเอาเพิ่ม ทำไมเขาเอาเพิ่ม เพราะว่ากรณีใช้การนาน
 มันก็ต้องเปลี่ยนเรื่องการซ่อม และนอกจากนั้นอะไหล่ต่าง ๆ มาจากเยอรมัน
 มาจากเป็นรถเยอรมัน เป็นรถญี่ปุ่น เงินเยนเกิดขึ้นเงิน เงินมากรู้สึกเกิดขึ้น
 มันวิ่งหนึ่งอีก อีกตัวหนึ่งในเรื่องการซ่อมบำรุง อันที่ ๔ สำหรับตัวเลขที่วิ่งหนึ่งก็คือ
 คอกเบี้ย ขณะนี้ ๕๐๐ ล้านคอกเบี้ยแล้ว ซึ่งเป็นครั้งหนึ่งของการขาดทุนของแต่ละปี
 พุงาย ๆ ว่าทำไมหากินเพื่อคอกเบี้ย เขาค้างหนึ่ง นี้เป็นตัวเลขที่วิ่งหนึ่ง
 เพราะฉะนั้นเมื่อตัวเลขต่าง ๆ เหล่านี้วิ่งจากรายได้นี้ หานจะทำอย่างไร
 ถ้าหากท่านมอกว่าให้เลี้ยงตัวเอง โดยมอเลี้ยงตัวเอง ไม่รู้ พอเงินเข้ามาออกไปทำ
 บริหารให้ที่ บริหารให้ที่ อุดหนุนให้ลเสียก่อนแล้วค่อยมาพูดถึงเรื่องเงิน ครับ ผมว่าให้
 ซุปเปอร์ (Supper) ทั้งหลายจะเป็น ซุปเปอร์ เค หรือ ซุปเปอร์ อะไรก็แล้วแต่
 ที่เรียกว่าขอกของกับบริหารมากี่เชิญเดอะครับ นอกจากนี้ก็คือกิจการของ ชสมก.
 นั้นเป็นกิจการขนาดใหญ่ คือเงินรถธรรมดาซึ่งเรียกว่า ขบวนการบริหาร
 ๑๓๔ สาย รถยนต์หรือรถปรับอากาศ ๑๕ สาย ซึ่งกำลังจะขยายขึ้นไปอีก ๕ สาย

๑๓๔ สายที่มีสายที่เดินแล้วเร็วกว่าจุดคุ้มทุน ๓๔ สาย นอกจากนั้น ๑๐๐ สายขาดทุน
 รถปรับอากาศ ๑๔ สาย มีไม่สูญเสียจุดคุ้มทุนสายเดียว แต่ขณะนี้เข้าใจว่าปรับอากาศนั้น
 เขาสูญเสียจุดคุ้มทุนทุกสาย ทั้ง ๆ ที่เขียนเขื่อนเมื่อกิจการมันใหญ่อย่างนั้นละครับ ๑๓๔ สาย
 ขาดทุนเสีย ๑๐๐ สาย แต่มันก็จำเป็นที่จะต้องเดิน เพราะรัฐให้เดิน มีแต่จะขยายหมอบาน X
 เกิดขึ้นที่นั่น ต้องการให้รถไปถึงนั่น รถของเราที่ยาวที่สุดเลย คือมีตั้งแต่อย่างรถรอขึ้น 16
 ถึง ๔๐ กว่ากิโล รถเข็นมีถึง ๕๐ กว่ากิโล คือวิ่งแค่ ๔๐ กิโล ๕๐ กิโล จะให้ ๒ บาท
 ไม่มีประเทศไหนเขาทำกัน ผมไปคุยที่สิงคโปร์ สิงคโปร์เขา ๔ ระยะนี้เขาเก็บขนาด
 ๕ บาท ๔ ระยะ ระยะละเท่าไร ระยะละ ๔๐๐ เมตรครับ (๗) ๔ (๒) ๓๒
 คือทุกอย่าง ๆ ๓ กิโลนี้เขาเก็บค่าโดยสารมากกว่าเรา ของเรานี้เก็บอะไรก็
 ระยะวิ่งที่เกิน ๒๐ กิโล นั่นมีมากกว่าระยะที่ต่ำกว่า ๒๐ กิโล อันพรกอย่างกิโลสองกิโล
 ไม่มีหรอกครับ -----



นอกจากนั้นเมื่อมีการใหญ่อย่างนี้ แล้วต้องทำแล้วต้องวิ่งนะครับ ณ ความดี ณ การออก
 ที่เหมือนขบวนรถไฟ พูดย่าง ๆ ว่ารายจ่ายที่สูง นอกจากนั้นก็ถูกรถเมล์เล็กมาแย่งไปอีก
 วันละ ๕ แสนบาท ถารถเมล์เล็กเกินขบวนมาจอกหน้าพระบรมรูปเมื่อไรละก็ ชสมก.
 รายได้ทวีขึ้นไปอีก ๕ แสน อีกอันก็คือปัญหาการจราจรคับคั่ง ตั้งบัสเลนไว้ แต่ว่า
 บัสเลนนั้นไม่ใช่ของรถเมล์เจ้าเดียว ท่านไปดูแถวตลาดหมอชิต ไม่ใช่ของรถเมล์
 เมื่อการจราจรไม่ ไพล่ (Flow) ชั่วโมง รัช เอร่า (Rush hour) มันก็ไม่คล่อง
 แทนที่จะมีคนไต่มา มันก็รับได้ไม่เท่าไร คนก็ขึ้นไปอัด ซึ่งมีคนมากกว่า โอโฮ
 มันจะขาดทุนได้อย่างไร ดูตอนเช้านี้จนไม่มีที่จะยืน คือไปห้อย นั่นแหละครับขาดทุนละ
 ชั่วโมงเช้า เพราะมันเก็บไม่ได้ ชะมัดไม่ได้ ยิ่งกระป๋องถ้วยละพออัดอยู่เลยนะครับ
 ปัญหาตกไปที่คือเส้นทางรับซ้อนและก็ยึกยาว ซึ่งควรจะได้มีการปรับ อันต่อไปก็คือว่า
 รถมันทรุดโทรมพอสมควร นอกจากรถ ๑,๐๐๐ คันที่สั่งมาครั้งสุดท้ายแล้ว ส่วนใหญ่
 เป็นรถที่มีอายุเกิน ๑๐ ปี แต่อันนี้ก็ไม่น่าที่จะ เป็นปัญหาใหญ่ ที่ผมว่าไม่น่าที่จะ เป็น
 ปัญหาใหญ่อย่างไร เพราะยังอยู่ในสภาพที่สามารถที่จะซ่อมค่าเป็นการได้อยู่ เพราะอะไร
 เพราะว่ารถร่วมที่เขาไม่ขายแล้ว เขามาทำเป็นการอยู่กับเรา เขายังวิ่งอยู่ ในขณะที่
 เราไปซื้อมาหลายรุ่นเพิ่มทีแล้ว นี่ก็ปัญหาที่ผมอยากจะให้ท่านบริหาร เกี่ยวกับว่าทำไม
 มันจึงขาดทุน ส่วนหนทางปฏิบัติในการแก้ไขนั้นผมได้เขียนไว้ในเอกสารแล้วผมจะไม่
 นำมาอ่าน ท่านก็ไปเปิดดูเอา ซึ่งที่ผมอยากจะพูดกับท่านคือว่า ทำไมถ้าใคร เขาถามว่า
 ทำไมขาดทุนก็ช่วยอธิบายเขาด้วย ส่วนหนทางที่จะแก้ไขที่ผมเสนอไปผมก็ไม่ค่อย
 จะเชื่อมั่นว่ารัฐบาลท่านจะรับฟัง เพราะไม่เห็นมีใครนั่งอยู่สักคน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
 ที่ควรจะรับฟังนะครับ ก็คงจะไปประชุมว่าจะซื้อรถ หนทางปฏิบัติที่ผมเสนอกับมี ๓ หนทาง
 หนทางที่ ๑ ก็คือ ทำอย่างอยู่ในขณะนี้ โดยลดขนาดลง ค่อย ๆ ระบายไปปีละ ๒ - ๓ สาย
 ซึ่งจะไมกระทบกระเทือนต่อสภาพแรงงานนะครับ เพราะว่าแต่ละเดือนเขาจะออกกัน
 ประมาณ ๓๐๕ คน ค่อย ๆ ระบายไปค่อยเขาไปที่ไล่สาย ๆ ปีหนึ่งสัก ๒ - ๓ สายขายไป
 อันนี้เรียกว่าทำแบบบัวไม่ช้ำน้ำไม่ขุ่น นี่หนทางที่ ๑ หนทางที่ ๒ นี่ผมอยากจะกราบให้ทำ
 คืออย่าเอาไว้ซื้อรถขายรถเลย โอนให้ กทม. เขาไป กทม. ก็เมะทำที่จะรับแล้ว

ว. ๔/๒๕๓๒ (ส.)

บุษราคัม ๑๐/๒

เอาไว้ทำไม กระทรวงคมนาคม ให้ กทม. เขาไป ที่ไหนเขาเอากันอย่างนั้นทั้งนั้น
เพราะไม่อย่างนั้นขอเงินมาที่จะโค่นค่าอยู่เสมอกว่า มันเรื่องอะไร เอาภาษีของ
ทั้งประเทศมาให้คนในกรุงเทพฯ มาให้เฉพาะรถ ชสมก. เท่านั้น เพราะฉะนั้น
ก็ควรจะให้กับ กทม. เขาไป -----

- ๑๑/๑



Legislative Institutional Repository of Thailand

เพราะเราสามารถไปจัดเก็บภาษี ยกตัวอย่างเช่น ถ้าไปเอาภาษีกับพวกท่านทั้งหลายที่มี
 รัตนคนละ ๕๐ สตางค์ ภาษีน้ำมัน มันโตและเอามาช่วย ชสมก. นี้ ชสมก. ก็เคยได้ฟังจาก
 กทม. อยู่สักหนึ่ง เดือนละ ๑๐ ล้านหรือเท่าไรที่ผมใส่ไว้ในตัวผมมี เพราะฉะนั้นยกให้
 เขาไปเถอะ หลังจากที่ยังรอดแวนฮูล เรียบร้อยแล้วยกให้เขาไป เพราะไม่มีอะไรแล้ว
 ผมอยากจะทำวงวนวออย่างนั้น ส่วนหนทางปฏิบัติอันที่สามก็ขุดไป ก็หมายความว่าต้องบริบทมหาชน
 เจ้าตลาดหนึ่งซึ่งอันนี้เป็นเรื่องใหญ่ ผมไม่พิจารณาว่าจะถ้ารัฐบาลก็ควรจะทำงานนั้นก็ลองไปคิด
 ลองไปตั้งกรรมการพิจารณาดู เพราะงานที่หนักของรัฐบาลก็คือการตั้งกรรมการ
 ขึ้นพิจารณา และกรรมการก็ไปตั้งชุดทำงาน ชุดทำงานก็ไปไล่เบียดไรทาง ๆ เพราะฉะนั้น
 กรุณาทำเป็นถาวรอย่างนี้ ผมขอจบคำชี้แจงเพียงแค่นี้ครับ ขอคุณ

ประธานวุฒิสภา • เชิญคุณพิชัยครับ

นายพิชัย วาสนาสง • ท่านประธานที่เคารพ กระผม นาย พิชัย วาสนาสง

กระผมขอความกรุณาขอขอบพระคุณท่านกรรมาธิการที่ได้ศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่อง
 ชสมก. ได้พิจารณาต่าง ๆ โดยละเอียดถี่ถ้วน แล้วก็มีข้อคิดอะไรต่าง ๆ ให้เราทั้งหลาย
 ได้ศึกษากันอยู่มาก แต่กระผมก็อยากยังขาดไปตอนหนึ่งนะครับก็คือแมนเดท (Mandate)
 ก็หมายความว่าขอฉันทานุมัติที่รัฐบาลซึ่งได้คำวิจารณ์ ชสมก. เมื่อ ๒๕๑๔ นั้นความจริงแล้ว
 ถ้าเราจะพิจารณาถึง เรื่องนี้ย้อนหลังไปก็จะเห็นว่ามันเป็นปัญหาทางการเมืองที่ไปรวมกันเอา
 เขามา แล้วจะมาแก้ปัญหาในทางเทคนิคมันทำไม่ได้ กระผมเห็นว่ามันไม่มีทางที่จะแก้ปัญหาได้
 ฉะนั้นที่เหตุผลมันยังไม่ชัดเจนออกมา แต่ที่มันเป็น เรื่องของรัฐบาลที่เข้ามาแล้วในอดีต
 ปัจจุบันนี้ก็โอกาสที่จะได้แก้ไข กระผมถึงอยากจะทำปัญหาต่าง ๆ นี้ไปให้รัฐบาลว่า สิ่งที่ยังมา
 ในอดีตนั้นก็ถือว่าทำให้เห็นภาพมันดีไปเบื้องต้นว่า บริบทหรือการที่จะรวม ชสมก. เขามานี้
 หรือการขนส่งมวลชนทั้งกรุงเทพฯ นี้ เขามานั้นเป็นการขาดทุนตั้งแต่เบื้องต้นแล้ว มันก็ก่อให้เกิด
 คนขึ้นรถฟรี ถ้าท่านจะจำได้ มันเป็นเหตุผลทางการเมืองที่ยังเริ่มในเรื่องนี้จะเป็นตามใด
 กระผมจะไม่เอ่ยชื่อถึง มีความคิดว่าจะให้เกิดความนิยมทางการเมืองหรือไม่ นี้เราให้เรารู้สึกว่า
 การที่จะให้รถเมล์ขึ้นฟรีก็มันมันเป็นเพราะอะไร มันก็หมายความว่ารัฐบาลในขณะที่พร้อมที่จะ
 ทำเป็นการที่จะควักเอางบประมาณแผ่นดินมาใช้จ่ายเพื่อจะให้ประชาชนขึ้นรถเมล์ฟรีกันทั่ว
 ทั้งกรุงเทพมหานครอยู่แล้ว แต่กลับต่อมาพอเปลี่ยนรัฐบาลก็ทำอย่างนั้นอีกไม่ได้ แล้วรัฐบาลนั้น

ก็ไม่ใช่อำนาจที่จะทำด้วย รัฐบาลใหม่เริ่มแรกก็บอกว่าจะอย่างไร รัฐบาลจะต้องใช้เงินออกไปเรื่อย ๆ ไม่ได้ ในเป็นบริษัทที่จะต้องมีการเก็บค่าโดยสารและ แควอช่าเก็บให้ทหารหนัก แต่มันก็เป็นอย่างที่ท่านกรรมการ ขออนุญาตเอ่ยชื่อ ก็พลเอก ตึกค์ บุญพระฤดี ท่านโคกฉาวไวแล้วว่ามีเป็นความผิดพลาดตรงที่ว่า เราไม่ได้ใช้กับบริหารทางธุรกิจมาแก้ปัญหาค่าเมืองคน แต่เราใช้ผู้ที่มีความชำนาญทางการเมืองเข้ามาแก้ ถึงแม้ว่าจะเปลี่ยนรัฐบาลมาแล้วก็เป็นผู้เชี่ยวชาญทางการเมืองมาแก้ก็ เพราะฉะนั้นการแก้หนักแก้เพื่อให้เฟเวอร์ (Favour) คนมากกว่าที่จะให้หลักการต่าง ๆ มันจะไปช่วยความถูกต้อง กระทบยกตัวอย่างเช่น เรื่องการเช่าที่ดิน ขสมก. ไม่มีของตัวเอง ที่จอลดไม่ว่าจะที่ไหนก็ตาม เขาเช่าแล้วขึ้นทุกที่ ขึ้นทุกปี เวลาทำสัญญาหมดสัญญาเช่าขึ้นทุกที่นะครั้น นำมันขึ้น อะไรขึ้นทุกที่ไปหมดแล้วนะครั้น เพราะฉะนั้นเมื่อการลดเมื่อไรมันก็เป็นอย่างนั้น ถนนสายยาว ยาวก็เก็บโคเพานัน แควอช่าลงก็เก็บโคเพาเดิม แต่ก็ไม่ครบใหม่ขึ้นลง มันก็เป็นเรื่องของภาระหน้าที่ไม่ถูกต้องตามวิธีการบริหาร ซึ่งนักธุรกิจทั้งหลายก็รู้อยู่แล้ว เพราะฉะนั้นภาระจะฝากไว้ว่าถ้าหากว่ารัฐบาลจะดำเนินการในเรื่องนี้แก้ไขใหม่ก็เปรียบรอยต่อไป รัฐบาลต้องกำหนดนโยบายแน่ชัดว่า การที่จะช่วยเหลือประชาชนในเรื่องนี้จะช่วยกันแค่ไหน แล้วก็จะต้องวางหนี้สินอะไรต่าง ๆ ไปอย่างไร แล้วก็ตั้งคนที่ใหม่โดยสมัครใจไปให้ทางฝ่ายเอกชนเขาดำเนินการต่อไปหรือไม่อย่างไรนะครั้น กระทบคิดว่า เป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาและวินิจฉัยลงไปให้เด็ดขาดในเรื่องนี้ นั่นประการที่ ๑

ประการที่ ๒ กระทบอยากจะพูดถึงเรื่องของการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าปัจจุบันนี้ ในฐานะที่กระทบเองเคยอยู่ในการรถไฟเข้ามาเป็นเวลานานพอสมควร กระทบเห็นความผิดพลาดแล้วก็เลื่อมลงไปพอสมควรแล้ว และเป็นเป้าหมายใหญ่ที่เราเห็นกันทั้งประเทศ รถวิ่งไม่ทัน ก็ประชาชนความเลื่อมไหมของการขนส่งคมนาคมโดยทางรถไฟของเอกชน นี่ก็เริ่มตั้งแต่เริ่มแรกที่กระทบเคยอยู่กรมรถไฟหลวงแล้วเปลี่ยนมาเป็นการรถไฟเพื่อที่จะใหม่เงินเข้าทำการปรับปรุงใหม่ตั้งขึ้นแล้วในระยะหนึ่งมันก็เกิดขึ้นใจจริง ๆ กรมระฮักสถาน การบริหาร การบริการต่าง ๆ ในสมัยหลวงหลวงทั้งหลายท่านยังอยู่ คนหลวงวิเทศ ยินทรกิจ ขอความกรุณาเอ่ยชื่อ คนหลวงวิเทศ ยินทรการ หรืออะไรต่าง ๆ ที่สัมพันธ์มาตั้งแต่สมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า ฯ ก็ทำขึ้นมาเปรียบมาตลอดเวลา โรงนมรราชธานีเป็นที่ทุกคนไปกินข้าวด้วยความสบายใจ สะอาด อรอบ คีฬที่สุด แต่เคยขึ้นไปดูไม่เคยครบ มันไม่ไรซึ่งที่เราเคยเห็นเคยมาแล้ว

นั่นก็เป็นเพราะว่าการบริหารภายในยังวันก็ยิ่งเสื่อมลงโดยการเอาใจใส่ในน้อยลง
 แล้วเวลาเกิดปัญหาขึ้นมาอย่างเวลาครั้งเป็นการตั้งแต่เบื้องต้น กระผมเคยพูดตั้งแต่
 สมัยอยู่รถไฟว่าเมื่อรัฐบาลมีนโยบายในการตัดถนนแล้ว รถไฟจะมีความคิดในการแก้ปัญหา
 ต่อผู้กับการขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นทางถนน โดยพยายามหาทางตัดต่อทำให้เกิด (Spot) D
 ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่เคไป แล้วรถไฟที่จะขนส่งสินค้านั้นต่อมาอีกปลายทางหนึ่งแล้วก็
 ให้รถขนส่งที่ใช้น้ำมันในระยะสั้น ๆ จนจากจุดของรถไฟไปส่งให้ตามเป้าหมาย แทนที่จะ
 ให้รถนั้นที่ตลอดทางมาแล้วก็ให้บริการโดยการขนส่งที่ประสานงานกับ ร.ส.พ. ให้ถูกต้อง
 คือความคิดเดิมก็อยู่แล้ว แต่ว่าไม่ใ้ปฏิบัติตามนั้นเลยคือไปคิดแต่ว่าถ้าเราขาดทุน X
 รถก็ไหมลงไป ไปดูตามโรงงานเถอะครับ เวลาที่อะไหล่ที่ดัดไปแล้วกองอยู่ในโรงงาน
 ไม่รู้ว่าเอาไป สหภาพเคยคิดบ้างไหมว่าสิ่งเหล่านั้นมันละอะอะเอาไป เพราะผู้บริหาร
 ไม่สั่งการก็เป็นอย่างนั้น อะไหล่ทิ้งไปแล้วก็ของใหม่ก็ซื้อเข้ามาเรื่อยแล้วของเก่าก็ดัดไป
 แล้วก็กองไว้ทรงนั้นจะทำอะไรก็ไม่ทำ ไปดูได้ที่โรงงานมักกะสัน ซึ่งกระผมเคยรู้ว่ามัน
 เป็นอย่างนั้น เพราะเคยเป็นผู้ออกแบบโรงงานนั้นเสียด้วยซ้ำไป เพราะฉะนั้นปัญหาต่าง ๆ
 เหล่านี้มีอีกหลายเรื่องที่เราไม่ได้แตะ หากว่าการรถไฟจะมีการแก้ไขกันจริง ๆ จึง ๆ
 แล้วกระผมคิดว่าไม่ลำบาก เพราะว่าทรัพย์สินยกตัวอย่างตามทางตลอดทางไม่มีใครที่จะ
 มีทางสายหนึ่งแล้ววิ่งรถไฟอย่างเดียวกันนั่นคือรถไฟ นี่มันยังมีรถเมล์รถส่วนตัวรถขนส่ง
 อะไรต่าง ๆ วิ่งโดยถนนหลวงนี่ แต่รถไฟนี่ชื่อทางรถไฟให้ตลอดประเทศไม่ว่าที่ไหนก็มีทั้งนั้น
 แต่ไม่ได้ใช้ทางนั้นให้เป็นประโยชน์เท่าที่ควรเลย นาน ๆ จะเห็นรถไฟวิ่งมาขบวนหนึ่ง
 ในเมื่อถนนนี้มีรถแออัดก็เขี่ยคนมองไม่เห็นพื้นถนนแล้ว แต่ตัวรถไฟกลับนาน ๆ ขบวนหนึ่ง
 วิ่งมากก็บอกไม่มีรถไฟจะวิ่ง แล้วพอจะเอาอย่างนั้นขึ้นมาจะเอาอย่างนั้นขึ้นมาจะให้คนอื่นเขา
 มาวิ่งประสมประสาน (๒) าสหภาพไม่ยอมอีก ก็ต้องทิ้งกันไปประจักษ์กันไป เพราะฉะนั้นทุกอย่าง
 มันกลายเป็นเรื่องเจ็บหายไปหมดแล้วรถไฟก็แก้ไม่ได้ แล้วในที่นี้ก็สักปรก ในที่สุดรถก็
 ซ่อมไม่ได้ ไปดูแต่ละขบวนที่วิ่งหลังจากเป็นสถานี สมัยก่อนท่านคงจำได้ว่าเขาบอกว่าส่งกลับ
 โรงงานวันที่เห็นนั่นเท่านี้ รถไฟพอถึงวันนั้นก็ต้องส่งกลับโรงงานไปว่าความสะอาดไปทำสีใหม่
 ไปยกเครื่องอะไรต่าง ๆ ใหม่ แม้กระทั่งห้ามล้อก็ต้องดูกันเพิ่มเติมที่ อย่างว่านี่ครับ mailand

ห้ามล่อที่เสียหายไปอะไรต่าง ๆ ที่เสียหายไปมันก็เพราะเหตุอย่างนี้เพราะฉะนั้นกระผม
 ฝากไว้ด้วยว่าการบริหารงานนี้กระผมก็เข้าใจว่า ต้องใช้ความสามารถและความริเริ่ม
 ที่มีความฉลาดพอสมควรในการที่จะแก้ปัญหาของการรถไฟ ซึ่งต้องแก้ด้วยเพราะว่ามัน
 เป็นของที่มีอยู่แล้วและทุกประเทศเวลานี้เขาหวนกลับมาใช้รถไฟ อย่างในสหรัฐอเมริกา
 ได้ใช้แอมแทรค (Amtrack) เป็นตัวแก้ปัญหาการขนส่ง หลังจากที่เขาทิ้งมอเตอร์
 มีอำนาจขึ้นมาในการขนส่งข้ามทวีป เคียวนี่ปรากฏว่ารถไฟของแอมแทรคนี้ก็ได้กำไร
 หลังจากขาดทุนไปแล้วประมาณ ๒ - ๓ ปีในการลงทุน แล้วอีกหลาย ๆ ประเทศรถไฟ
 กลายเป็นของสำคัญในประเทศญี่ปุ่นไม่ต้องพูดถึงละครีမ် เยอรมันหรือที่ไหนก็แล้วแต่จะ
 เพราะฉะนั้นกระผมคิดว่าอยากจะกราบเท้าไปถึงรัฐบาลที่เดอะครีမ်ว่า ให้หันมามอง
 เรื่องนี้อย่างจริงจังน่าจะครีမ်แล้วก็มีมือแก้ปัญหารถไฟด้วยการกำหนดแผนที่แน่ชัดแล้วมี
 นโยบายที่แน่ชัด เรื่องการแข่งขันกับถนนนี้ไม่จำเป็นต้องกลัวหรือครีမ်มันมีวิธีการที่จะ
 แก้ไขได้ อย่างเวลานี้กำหนดให้มีการกองคอนเทนเนอร์ (Container)
 ที่บางซื่อได้ ซึ่งจะปลดปล่อยความแออัดขัดเคืองที่คลองเตยแล้วมาที่บางซื่อ แต่กระผม
 ไม่เห็นว่าการจัดระเบียบที่บางซื่ออย่างที่เขากำลังทำกันในต่างประเทศนี่เขาไปสู้กันเอา
 ไว้อีก ไม่ช้าไม่นานใครอยู่ข้างล่างคงจะเอาออกไม่ได้ เพราะไปทำกันอย่างไม่ได้คิด
 ไม่ได้พิจารณาแล้วไม่ได้ใช้หลักวิชาการเลย ซึ่งอันที่จริงแล้วนี่นครบ้อย่างการที่เปิด
 บริษัทขนส่งอยู่ตามถนนในกรุงเทพ ฯ ว่าให้รถ ๑๐ ล้อเข้ามาอยู่ถึงราชวงศ์ ทรงวาด
 หรือริมถนนแควคลองยุดุงกรุงเกษมเลยไปถึงปากคลองตลาด มันชักจูงให้มีการเน้นของ
 รถในถนนซึ่งมีจำนวนเป็นพัน ๆ คันที่เพิ่มเข้ามา แต่ถ้าวางบริษัททำการขนส่งเหล่านี้
 จะถูกสั่งให้ย้ายออกไปอยู่ แล้วก็ใช้ที่คืนของการรถไฟซึ่งเวลานี้กลับไปทำสวนจตุจักรเสีย
 ปีที่ตัวประสงค์ดั้งเดิมเสียด้วยซ้ำไป ก็ไม่ต่างกัน เพราะยังมีที่เหลืออยู่อีกเยอะ ให้บริษัท
 เหล่านี้ไปทำที่ตรงนั้น แล้วก็ไปรับรวมทอเพื่อที่จะขนส่งขึ้นตุรกีที่นั่นให้มันใกล้ที่สุด
 แล้วที่นี้ก็เอากรมารับจากตรงรวมทอนวิ่งทยอยกันเข้าไปอยู่ที่จะรับบริการการขนส่ง
 โดยรถที่เล็กกว่าไม่ต้องให้รถ ๑๐ ล้อเข้ามาถึงตรงนั้นก็ยอมจะทำได้

๒๑๗

นั้นเป็นการแข่งขันที่นำคิดและนำทำ แต่ก็ไม่ปรากฏว่าไม่มีใครคิดเรื่องนี้ ถึงจะพูดไปก็ไม่มีใครกล้า
 แต่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องของแก๊งยาเสพติด มันเป็นเรื่องประหลาดไหมผมอาจจะหลุดปากไป มันเป็นเรื่อง
 เรื่องที่คิดถึงจะพูดไปก็เท่านั้นเองแหละครับ ก็ไม่มีความ ทันทีโอกาสโตเอาให้ฟังทันทีแล้ว
 กระทบกับความคิดว่าจะเป็นอย่างนี้ เกิดที่จระเข้ไปยังรัฐบาล และกระทบกับความคิดว่าทำทั้ง ๒ เรื่อง
 ที่กระผมเป็นผู้เสนอร่วมกับเพื่อนที่ไม่ได้เข้ามาเป็นอีกครั้งหนึ่ง กระผมยังเห็นว่าเป็นปัญหา
 ที่ถ้าหากว่ากระตักความคิดกันต่อไปในวันข้างหน้าจะพบอะไรต่าง ๆ แต่ก็อีกสักครู่
 อย่างที่ท่านกรมราชากรว่า ถ้าศึกษาไปแล้ว ไม่ทำ ไม่ไปกระชกหรือครีบ ศึกษาไปอีก

ป่วยการเสียเวลา เคยมคิดว่าเป็นรัฐบาลไดนามิค (Dynamic) เป็นรัฐบาล
 ที่ทำ ในทุกเรื่องที่เกิดขึ้นรัฐบาลรับเอาไป แล้วเอาไปแก้ เพราะฉะนั้นกระผมคิดว่าเรื่องนี้
 ก็ในเบื้องต้นเท่าที่เสนอไปนั้นก็ควรจะเอาไปทำได้แล้วครับ กระผมขอขอบพระคุณครับ

นายนิคม จันทรวีฑูร : ท่านประธานที่เคารพ ท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ

กระผม นิคม จันทรวีฑูร ขออนุญาตแสดงความคิดเห็นบางประการ จากรายงานซึ่งค่อนข้างหนา
 และจากการชี้แจงเพิ่มเติมของท่านกรมราชากร ๒ ท่าน ก็ปรากฏอย่างชัดเจนว่าคณะ
 ได้มีความตั้งใจและทุ่มเทความพยายามเป็นอย่างมาก ใช้เวลาเกือบ ๒ ปี รายงานฉบับนี้มี
 สาระข้อเท็จจริงหลายประการด้วยกัน ท่านสมาชิกผู้มีเกียรติก่อนหน้าผมก็ได้พูดไปบ้างแล้ว
 กระผมขอเสนอข้อสังเกตดังต่อไปนี้

ข้อที่ ๑ ในกรร เลือกศึกษาจะโดยใช่ ชสมก. และการรถไฟ เป็นหัวข้อ

ผมเห็นว่าเป็นการเลือกที่เหมาะสม เพราะทั้ง ๒ องค์กรนี้เป็นองค์กรของรัฐที่ให้บริการแก่
 ประชาชน เป็นเรื่องสาธารณูปโภค และทั้ง ๒ องค์กรนี้มีพนักงานเป็นจำนวนมาก ๒๐,๐๐๐
 ขึ้นไป และทั้ง ๒ องค์กรมีข่าวในหน้าหนังสือพิมพ์เกือบทุกวันนับแต่ขณะนี้ และชาวส่วนใหญ่ก็
 เหมือนท่านกรมราชากรท่านหนึ่งได้พูดไปแล้ว ก็มักจะมองไปในแง่ลบ บริกรารไม่ดี บริหารไม่ดี
 แต่ยังไม่ได้นึกถึงความสำคัญต่าง ๆ ทั้งองค์กรทั้งสองได้ทำให้แก่รัฐบาลและประชาชน
 ท่านประธานอนุกรรมการ ขออนุญาตเอียนาม พลเอก สักดิ์ ก็ได้พูดไปแล้วว่า ชสมก. เองนี้
 วันหนึ่ง ๆ ต้องรับใช้ประชาชน ~~เป็น~~ ๖ ล้านครั้ง ประชากรใน กทม. ใช้บริการของ ชสมก.
 ๕๐ เปอร์เซ็นต์ รถไฟเองในราว ๒๐ - ๓๐ ปีนี้ ไ้บริการให้แก่ประชาชนทั้งประเทศ
 ตลอดเวลา ผมว่าเราจะต้องมองปัญหาหลักเหล่านี้ประกอบด้วย แทนที่จะไปมองในแง่ปัญหา

เฉพาะหน้า เพราะมันฉนั้นแล้วการแก้ปัญหาที่จะผิดพลาด ผมประทับใจมากที่ท่านประธาน
อนุกรรมการ พลเอก สักดิ์ ขอนนุภาคเอยนาม ไ้พูดอย่างเปิดอก และได้ชี้แจงปัญหาหลัก ๆ
ต่าง ๆ ประกอบกับข้อสังเกตของท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ ขอเอยนาม คุณพิชัย ในแง่กรรม
ท่านประธานที่เคารพ ปัญหาหลักสำคัญที่สุดที่ทำให้ ๒ องค์การนี้ประสบปัญหาหลายอย่างนั้น
เป็นปัญหาเรื่องคน ท่านประธานที่เคารพ เพราะทั้งรายละเอียดต่าง ๆ มันก็เป็นเรื่อง
เกี่ยวกับคนทั้งนั้น ยกตัวอย่างเหตุการณ์อันน่าเศร้าที่เกิดขึ้นเมื่อเดือนที่แล้ว ที่รถไฟตกราง
ที่จังหวัดแพร่ ทำให้เกิดเสียหายทั้งงบประมาณของแผ่นดิน เกิดขึ้นของผู้นำสงสารมากเจ็บตารไป
ก็หลายคน ถ้าพิจารณาไปลึกซึ้งก็เป็นเรื่องเกี่ยวกับตัวบุคคล ผมเสียใจเป็นอย่างมาก ทั้ง ๆ ที่
ท่านประธานอนุไ้พูดอย่างรายละเอียด แต่รายงานฉบับนี้ไม่ได้ให้รายละเอียดในด้านปัญหาคน
ปัญหาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ผมว่าอันนี้เป็นเรื่องใหญ่เพราะว่าไม่ว่าจะแก้เรื่องซากหุน
ไม่ว่าจะแก้เรื่องปัญหาที่จะบริหารงานให้ดี โดยเฉพาะลงไปถึงระดับกลาง ระดับคำ
พนักงานชั้นรถ พนักงานตรวจอะไรต่าง ๆ เหล่านี้



ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาโดยเฉพาะท่านสมาชิกผู้มีเกียรติขอเยียนาม คุณพิชัย วาสนาสัง
 ไศยุคถึงเมื่อก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง การรถไฟแห่งประเทศไทยมีชื่อเสียงโด่งดังมาก
 คนหนุ่มคนสาวสำเร็จการศึกษา มีความมุ่งมาดปรารถนาที่จะทำงานรถไฟ เป็นตัวอย่าง
 แห่งการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ แต่ทำไมมันตกต่ำจนถึงทุกวันนี้ อันนี้เป็นเรื่องคน
 ถ้าเรามีนโยบายในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยเฉพาะในรัฐวิสาหกิจที่เหมาะสมมีคุณภาพ
 ปัญหาการขาดทุน ปัญหาการบริหารล้มเหลวก็ย่อมจะลดน้อยลง ประเด็นผมเสียขายเหลือเกิน
 ที่รายงานไม่ไต่สุดถึงว่า คนงานส่วนใหญ่ทุกระดับมีความรู้สึกไม่พอใจกับองค์กรของตน ^{ที่}
 มีความรักมีความจงรักภักดีแค่ไหน ถ้อยหน้าที่สำคัญอย่างไร อันนี้ผมอยากจะเห็นในรายงานนี้
 ไต่สุดถึง ฉะนั้นอยากจะสนับสนุนท่านกรรมาธิการไต่สุดไปแล้วว่า เรื่องทั้งสองนี้เป็นเรื่องหนึ่ง
 โดยเฉพาะ ชสมก. ไม่ใช่เป็นเรื่องเฉพาะปัญหา อสมก. เป็นปัญหาผูกพันถึงปัญหาจรรยา
 ติคชิต ซึ่งขณะนี้เป็นเรื่องอื้อฉาวไปทั่วโลก และปัญหาที่ยั่งยืนขึ้นทุกวันนี้ ถ้าเราจักบริการ
 ชสมก. หรือขนส่งใน กทม. ให้มีประสิทธิภาพ เป็นทางหนึ่งที่จะแก้ปัญหาราจรคคชิต
 วันหนึ่งเราต้องเสียเงินเสียทองในการที่จราจรคคชิตไปเท่าไร ท่านประธานทราบก็เพราะ
 ท่านอยู่ในวงการธุรกิจการค้าหรืออุตสาหกรรม เพราะฉะนั้นอยากจะกราบเรียนสนับสนุน
 ท่านสมาชิกผู้มีเกียรติที่ไต่สุดไปแล้ว ว่ารัฐบาลน่าจะเอาเรื่องนี้ไปพิจารณาอย่างเร่งด่วน
 และเอาจริงเอาจัง เพราะมีแรงกดดันมาเยอะ อย่างท่านประธานอนุกรรมการจ้างผู้
 เยอะแยะไปหมดผมอ่านแล้วถึง ๓ คณะ ผมก็ไม่เข้าใจว่าทำไมในขณะที่คนไทยมีฝีมือใน
 บริหารแล้วตั้งสำนักงานที่ปรึกษาขึ้นเยอะแยะทำไมจะต้องไปจ้างฝรั่งอีก เห็นว่าใช้เงินไป
 ถึง ๕๐ ล้านบาท แล้วผมเห็นว่าเราไต่ปรึกษากันเยอะแล้ว ถึงเวลาแล้วยังที่จะเอาแรงงาน
 เหล่านี้มาทำกันให้จริงจัง อย่างยกตัวอย่างปัญหาเรื่องค่าบริการ อันนี้ชัดแจ้ง ค่าบริการ
 ไม่ว่าจะ เป็น ชสมก. หรือรถไฟที่มีอยู่ในขณะนี้ เป็นบริการที่ต่ำที่สุดในโลก ถึงเวลาแล้วยังที่
 รัฐบาลจะมีความกล้าหาญที่จะพิจารณาอย่างจริงจังที่จะเพิ่มอัตราค่าโดยสารขึ้นบ้าง
 จากรายงานฉบับนี้ค่าโดยสารทั้งรถไฟและ ชสมก. ไม่เคยเพิ่มมา ขอโทษ ในช่วง ๑๒ ปี
 เพิ่มขึ้น ๑ เท่า ในขณะที่ค่าครองชีพเพิ่มขึ้นสักกิโลเมตรเท่า ๒๐ เท่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระผม
 อยากจะพูด ท่านประธานที่เคารพ รัฐบาลปัจจุบันในช่วง ๑๐ เดือนมีบริหารงานหลายด้าน
 คุยความฉันทันและควมมีประสิทธิภาพ ตัวท่านนายกฯ องคมนตรีคุณตติ เป็นต้นใจและยอมรับกัน

ในหมู่ประชาชน โดยเฉพาะความสนใจต่อผู้ใช้แรงงานและคนไทยธรรมดาทั้งหลาย
 ถ้ารัฐบาลจำเป็นจะต้องขึ้นค่าโดยสาร มีการประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสม ผมเชื่อประชาชน
 ส่วนใหญ่คงยอมรับ และยิ่งกว่านั้น เวลาขึ้นรถเมล์เอกชน เขาขึ้นไปแล้วครับ ยิ่งกว่านั้น
 รถไฟเองอย่างผมไปต่างจังหวัด ถ้าจะต้องไปขึ้นโบกี้ของการรถไฟ รางของการรถไฟ
 แต่ถ้าเอกชนทำจะต้องเสียขึ้นอีกเยอะ ทำไมผมตอบคำถามไม่ได้ว่าทำไมเราจะไม่ให้รถไฟ
 ให้ตัวบริการให้ดีขึ้น แล้วก็คิดค่าโดยสารค่าบริการ เหมือนกับที่เอกชนคิด อันนั้น
 ไม่เข้าใจจริง ๆ ก็อยากจะสนับสนุนท่านสมาชิกผู้เกียรติ คุณพิชัย วาสนาสง ผมเอง
 มีโอกาสไปต่างประเทศหลายครั้ง ยุโรปเช่นเดียวกัน เวลาขึ้นการรถไฟเร็ว แอดทีฟ
 (Active) และเพิ่มการแข่งขันที่ได้เปรียบกับหลายการขนส่งหลายทาง และผมมอง
 ไม่เห็นว่ากิจการด้านรถไฟจะสูญเสียไปจากโลก นี้มันจะมีความสำคัญยิ่งขึ้น อยู่ที่
 การริเริ่ม อยู่ที่การปรับปรุง

ประการสุดท้ายท่านประธานที่เคารพ เพื่อความเข้าใจที่ถูกต้องในรายงานฉบับนี้
 ใ้พูดถึงกฎหมายแรงงานและแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายแรงงาน กฎหมายแรงงานสัมพันธ์ เป็น
 กฎหมายของบ้านเมืองโรมมาเป็นเวลา ๓๐ ปี กฎหมายแรงงานเป็นกฎหมายที่วางมาตรฐานขั้นต่ำ
 ความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างลูกจ้าง ความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายจัดการกับลูกจ้าง กฎหมายนี้ให้
 อำนาจนายจ้างลูกจ้างเกือบ ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ที่จะผูกกันเจรจา กฎหมายจะไม่เข้าไปยุ่ง
 เกี่ยวจนกว่าทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ฉะนั้นกระผมก็ไม่เข้าใจว่ากฎหมายแรงงานจะ
 ไปเป็นอุปสรรคหรือทำให้เกิดปัญหาการบริหารงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ เพราะปัจจุบันนี้ประเทศ
 ทั้งหมด ๑๒๐ ประเทศมีกฎหมายแรงงานกันมานาน เราพูดถึงประเทศญี่ปุ่น ญี่ปุ่นมีกฎหมาย
 แรงงานอย่างกว้างขวางและมีความรู้พื้นฐานที่สูงกว่าเราเยอะแยะ แต่ขณะเดียวกันประเทศญี่ปุ่นขณะนี้
 ก็สามารถพัฒนาประเทศก้าวหน้า จนมีความสำเร็จทางเศรษฐกิจสูงที่สุดในโลกขณะนี้ โดยสรุป
 ท่านประธานที่เคารพ ผมอยากจะเห็นว่างานที่ท่านคณะกรรมการได้ดูแลลงพื้นที่จิตใจทั้ง
 กาลังกายเข้าไปในช่วงสองปีนั้น น่าจะได้รับการพิจารณาด้วยที่จากทางรัฐบาลครับ ขอกราบ
 ขอบพระคุณครับ

ประธานวุฒิสภา เชิญท่านครับ

นายทรง องค์ชัยวัฒน์ ขอบคุณครับ ท่านประธานที่เคารพ ผม นายทรง

องค์ชัยวัฒน์ วุฒิสมาชิกหมายเลขที่ ๖๔ ผมอยากจะเสริมตามกรรมาธิการของการรถไฟ
 หนองคายครับ แนวทางแก้ไขการขาดทุนของการรถไฟให้ท่านว่า เราได้มีการสร้างถนนหนทางขึ้นมา
 และทำให้การรถไฟไปเข้าหาทุนเพิ่มขึ้น เนื่องจากว่ารถวิ่งไปแข่งกับรถครับ แต่ถ้าเราขยับ
 บัญชีขยับขึ้นมาอย่างเดียวกันนะครับ ก็คงจะไม่ไต่จนครับ ถ้าเราไม่สร้างถนนหนทางขึ้นมาจะครับ
 จะมันแต่อาศัยรถไฟเป็นเส้นทางคมนาคมจะครับ ความเจริญของประเทศที่ไทยก็คงจะแค่ประเทศลาว
 กับประเทศเขมรเท่านั้นจะครับ เพราะว่าเราจะเพิ่มประสิทธิภาพของการรถไฟให้หนักถึงความเจริญ
 ของประเทศไทยเป็นส่วนประกอบจะครับ เมื่อความเจริญคือความเข้ามาผูกพันต้องการความรวดเร็ว
 ความสะดวกเป็นประการสำคัญจะครับ เราอาจจะขยับเอาเรื่องรถไฟเมื่อ ๕๐ - ๖๐ ปี
 ก่อนรถไฟถึง ๕๐ - ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปัจจุบันถึงได้ไม่เกิน ๑๐๐ กิโลเมตร ซึ่งสร้างขึ้นมา
 ที่หนองคาย มันก็เป็นส่วนที่ลาซาทำให้คุณไม่มันที่อะไรรถไฟ รถไฟสร้างวางเข้าจะครับ

ว. ๔/๒๕๓๒ (ส.)

สมัยที่ ๑๘/๒

ลงทุนตั้งมหาศาลก็อย่างที่ท่านคุณหญิงวายนาน ๆ ก็จะมีรถไฟวิ่งสักขบวนหนึ่ง เราน่าที่จะหาทางสร้างทางรถไฟขึ้นมาใหม่ใหม่วิ่งไต่เร็วกว่านี้ล่ะครับ ถ้าเราไม่มีเงินที่จะลงทุนล่ะครับ เราก็จะให้เอกชนเข้ามาลงทุนก็ได้ ซึ่งสองข้างทางรถไฟนี่ตลอดทั่วประเทศนี่ล่ะครับ ห่างจากทางรถไฟออกไปข้างละ ๕๐ เมตรล่ะครับ เราให้เอกชนเข้ามาลงทุนโดยจะให้เขาเช่าอีก ๕๐ ปีหรือ ๑๐๐ ปี ให้เขามาสร้างความเจริญให้กับประเทศแล้วก็มารักษาพื้นที่เราพักกันถึงอยู่ทุก ๆ วันนี่มันจะได้น้อยลงไปทุกครั้ง ๆ ถ้าเราสร้าง ถ้าเราให้เขาเช่าแล้วก็ให้เขามาพัฒนาถึงเส้นทางรถไฟได้ทั่วประเทศหมด เราก็จะไม่ต้องขาดทุน เราก็เก็บค่าเช่าลูกเดียวขอคุณครับ

ประธานวุฒิสภา : เชิญคุณสมอชัยพูดครับ

นายชัยบุษย์ กรวรรณสุต : ขอคุณครับ ท่านประธานที่เคารพ กระผม นายชัยบุษย์กรวรรณสุต วุฒิสมาชิกนะครับ ก่อนอื่นกระผมรู้สึกขอขอบคุณท่านคณะกรรมการสมาชิกกรณนะครับ ที่ได้ทำงานอย่างดีที่สุด แต่พินิจว่าผมก็อยากจะขอพูดสักเล็กน้อยเกี่ยวกับรถไฟนี้ครับ คงจะไม่ใช้เวลาของสภานานักนัก ผมคิดว่าเท่าที่ได้อ่านและก็ได้ฟังรายงานของคณะกรรมการสมาชิกกรณครับ-----



ปัญหาของรถไฟก็เป็นเหมือน ๆ กับรัฐวิสาหกิจอื่น ๆ นะครับ คือว่าส่วนหนึ่งก็เนื่องจากว่า การที่รัฐบาลจะต้อง ทุกคนก็เรียกร้องความช่วยเหลือจากรัฐบาลให้เงินอุดหนุนอะไรทำนองนั้น นะครับ อันนี้แล้วก็ได้ไม่เท่าที่ต้องการ คือว่าจะขอให้ขึ้นราคาค่าโดยสารใหม่ในส่วนที่ ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ส่วนมากก็ไม่ได้เพราะว่าอย่างว่าละครับ อย่างที่เป็นที่ทราบกันนะครับว่า ทางรัฐบาลก็จำเป็นต้องคิดถึงค่าการ เมือง แล้วก็เป็นที่ทราบกันด้วยเวลารถไฟ ขอขึ้นนะครับ ขอขึ้นราคาเพื่อใหม่ขึ้น ก็ได้รับคำท้วงติงจากรัฐบาลว่าต้องไปปรับปรุงกิจการ ใหม่ขึ้นเสียก่อน นี่มันก็คิด ๆ กันแล้วก็เป็นทางตัน เพราะว่าถ้าไม่มีเงินมันจะปรับปรุงอย่างไร ได้ เพราะฉะนั้นอันนี้กระผมคิดว่าอาจจะเห็นเหตุผลหนึ่งที่ว่า ๑๒ ปี ได้ขึ้นมาครั้งเดียว แต่ว่าอันนี้นะครับก็เป็นปัญหาส่วนใหญ่ส่วนหนึ่ง ซึ่งกระผมก็คิดว่าทั้งความหวังว่ารัฐบาล ปัจจุบันซึ่งเอาใจใส่ในเรื่องเศรษฐกิจอย่างมากก็คงจะทำให้เกิดอะไรขึ้น ไม่ใช่ว่าเรื่อง เสนอขึ้นไปแล้วก็ไม่มีการสนใจจริงจัง แต่ว่าอีกเรื่องหนึ่งที่กระผมอยากจะพูดนั้นก็คือว่า เป็นเรื่องของกรรถไฟเองนะครับ การรถไฟเองนี้นะครับอย่างที่ว่าที่ท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ คุณพิชัย วาสนาส่ง โค้ชคุณะครับ อันนั้นผมก็เห็นด้วย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ว่า แอคติวิตี (Activity) หรือความเอาใจจริงเอาใจที่จะทำงานให้ดีที่สุดคุณนี่จะเสื่อมคลายลงไปมาก ผมเองก็ในบางครั้งก็ไม่ได้ไปรถไฟไปติดต่อนะครับ เป็นระยะ ๆ เพราะว่ากิจการที่ผมทำ อยู่ก็ต้องใช้รถไฟ พอเข้าไปแล้วก็มีความรู้สึกว่าเหมือนกับโลกก็ความระบอบนะครับ หมายถึง อะไรต่าง ๆ นี่มันไม่แอพพรีเชียตี (Appreciate) ⁶¹ คุณเหมือนจะสบาย ๆ ทำกันตามสบาย ๆ ไปเสียไม่น้อย แล้วกฎเกณฑ์อะไรต่าง ๆ ซึ่งผมอยากจะขอออกมาเป็นตัวอย่าง สักอันหนึ่งว่าเราจะสงครมแทรกเตอร์จากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ เราก็ต้องกำหนดบอก ว่ารถเราจะออกไปถึงนั้นเมื่อไร ถ้าไปช้าก็โดยปรับ แต่ว่าขณะเดียวกันเขาก็บอกว่าจะออก วันที่ บ้างที่อีก ๓ วันยังไม่ได้ออก เราก็ปรับไม่ได้ หรือเราก็ไม่ได้รับอะไรชดเชย ซึ่งมัน คิดดูแล้วมันก็ไม่ยุติธรรมนะครับ หรือว่าอย่างที่เกิดขึ้นที่ เกิดเหตุเมื่อเร็ว ๆ นี้ นะครับว่า คนขับรถเมา ทางตำรวจก็ได้นำออกมาแล้วว่ามีแอลกอฮอล์ถึง ๐.๑ มิลลิกรัม ใน ๑๐๐ ซี.ซี. ซึ่งถือว่าเป็นอันตราย อันนี้ก็เห็นด้วย เหตุตัวอย่างอันหนึ่งผมมองเห็นก็คือว่า การที่ให้พนักงานขับรถไฟซึ่งรับผิดชอบทั้งทรัพย์สินของรัฐบาลและทั้งชีวิตของประชาชน ตั้งเงื่อนไข ทำให้ไม่ปล่อยให้เกิดการผิดอย่างนั้นขึ้นได้ ในเมื่อว่าเป็นเรื่องที่ต้องกันโดยอ้อม

นะครับ หมายถึงว่าสมมุติว่าตามสถานีใหญ่ที่เป็นต้นทาง จะเป็นเชียงใหม่ก็ได้ กรุงเทพฯ ก็ได้
 ก็นี่ ก่อนที่วาทะครั้งชั่วโมงนะครับก่อนที่จะออกขบวนรถไฟทำไม่ถึงไม่มีการเอาผู้ขับรถนั้นนะครับ
 มาทดสอบ (Taste) ว่ามีกอสอดเท้าไร ซึ่งก็ง่ายนิดเดียวเบ้าลูกโป่งแล้วก็เข้ค เดี่ยวเดียว
 ก็รู้ สมมุติว่าทางรถไฟจะต้องเสียเงินสัก ๕ ล้านบาทต่อปี ในการจ้างบุคคลากรให้ได้มาตรวจ
 อันนี้นะครับซึ่งก็เป็นสาเหตุใหญ่ของอุบัติเหตุ แต่ว่าเสียหายทีหนึ่งก็เป็นร้อยล้าน อันนี้กระผม
 ก็คิดว่า โดยสรุปแล้วนี้ครับ ที่สำคัญที่สุดก็คือว่าจะต้องปรับปรุงกิจการภายใน ตั้งแต่ปัญหา
 เรื่องคนนะครับ อีกอันหนึ่งที่ผมอยากจะตั้งเป็นสังเกตนะครับ ก็คือว่าในรถไฟนี้ครับ บุคคล
 ที่สำคัญที่สุดที่เรียกว่าจะเป็นไพร้ม มูฟเวอร (Prime mover) เป็นตัวจักรที่จะทำให้
 เกิดประสิทธิภาพขึ้นนะครับ ก็คือตัวท่านผู้อำนวยการ ที่นี้ว่าเขาที่เป็นอยู่ที่แล้วนี้นะครับ
 แล้ว ๆ มานี้ บางทีผู้อำนวยการก็มาจากบัญชี บางทีก็มาจากฟิสค บางทีก็มาจากโนมนี่
 ซึ่งก็โดยหลักการแล้วก็ต้องใช้คนข้างใน ก็อย่างว่านะครับ คือว่าท่านเหล่านั้นนะครับ ก็ทำ
 ราชการมานานก็มีซีเนียริตี้ (Seniority) แล้วก็นี่มา-----



๑

๑

แต่เราก็จะหวังว่าให้ท่านเข้าใจในเรื่องแมนเนจเม้นท์ (Management) และกล้าที่จะ

แอดที่ทีจะปรับปรุงอย่างไร และนอกจากนั้นแล้วก็จะขึ้นมาเป็นตำแหน่งผู้อำนวยการได้

อายุก็มากแล้ว ประสิทธิภาพหรือความคล่องแคล่วหรือเอาจริงเอาจังก็น้อยไป หรือไม่อยู่

ในชั้นแนวหน้าจริง ๆ นะครับ เข้ามาเคยทำอะไรก็อย่างนั้น อันนี้แหละครับผมก็คิดว่า

น่าจะพิจารณาคนที่ผู้ที่จะเข้ามารับตำแหน่งผู้อำนวยการนี้จำเป็นหรือไม่ที่ว่าจะต้อง

มาจากพนักงานหรือว่าเจ้าหน้าที่ที่ทำอยู่เดิม โดยเฉพาะตำแหน่งที่สำคัญนี้ เราจะสรรหา

บุคคลซึ่งมีความรู้มีกำลังความสามารถเต็มที่เข้ามาจะได้ไหมผมก็ไม่ทราบ แต่ผมคิดว่า

เป็นเรื่องจำเป็นนะครับ และอีกอย่างหนึ่งคณะกรรมการของการรถไฟเห่าที่เป็นมาแล้ว

ส่วนใหญ่ก็เป็นข้าราชการ ผู้แทนกระทรวงในกระทรวงนี้ เราจะไปหวังอย่างไร

๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ครับว่า โหท่านทั้งหลายเหล่านี้มาใช้เวลาจริงจังก็ที่จะวางนโยบายที่

จะติดตามผลอะไรต่าง ๆ ของการรถไฟ เพราะว่าท่านล้วนแล้วส่วนใหญ่ก็เป็นคนซึ่งมี

หน้าที่อะไรอย่างอื่น และจริง ๆ เองก็ไม่มีความรู้ขึ้นมาเป็นเพราะเคยทำกันมาเช่นนั้น

ก็ตั้งกันขึ้นมา อันนี้ผมก็อยากจะตั้งข้อสังเกตว่าจะเป็นไปได้ไหมครับที่ว่ากรรมการขอให้

เลือกเพิ่มบุคคลซึ่งจริงๆ ออชไปต้องเอาแต่ที่ว่าจะต้องมาจากหน่วยราชการเท่านั้น

และเมื่อตั้งนโยบายอะไรขึ้นมาแล้วก็ปรึกษาหารือกับผู้บริหารว่าในนี้มีเราควรจะทำได้

เท่านี้เท่านั้น ค่าสุดเท่านั้น สูงสุดเท่านั้น ควรจะถึงเท่านั้น และถ้าไม่ได้ก็ต้องเอาเรื่อง

กันจริงจัง อาจจะไปสละออกไปหรืออะไร เปลี่ยนตัว อันนี้แหละครับผมก็คิดว่ามาสรุปอยู่ที่

คนและครับ ความจริงแล้วทางรถไฟก็อย่างที่เราก็สร้างสมมาตั้งแต่รัชกาลที่ ๕ มี

แอสเซท (Asset) มากมาย มีที่ดินมีอะไรมากมาย ถ้าเราเชื่อมั่นให้ถูกที่ว่าเราจะหวังว่า

ให้ขาดทุนกลับมาเป็นได้กำไรขั้นแรกนี้คงจะไม่ได้ เพราะว่ายังมีปัญหาอื่นซึ่งวาคิดอย่างที่ผม

พูดในตอนต้นแล้วนะครับ แต่ว่าอย่างน้อยก็หมิ่นน้อยลง และก็ให้มีความเอาจริงเอาจัง

คิดลึกซึ้ง นี่แหละครับ และถ้าใครทำไม่ได้โดยไม่มีเหตุผลต้องถือเป็นเรื่องจริงจังต้อง

เปลี่ยนตัว ผมก็ขอขอบพระคุณท่านประธานที่เคารพที่กรุณาให้ผมได้มาแสดงความคิดเห็น

ผมขอขอบพระคุณครับ

ประธานวุฒิสภา : เชิญคุณ... ครับ



นายทวี ประไพ ขอขอบคุณท่านประธานที่เคารพ และท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติทั้งหลาย ผม นายทวี ประไพ วุฒิสมาชิกสายแรงงานครับ ผมอยากใคร่ขอเรียนชี้แจงกับท่านผู้ทรงเกียรติทั้งหลายให้ทราบว่าเกี่ยวกับเรื่องของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพราะตัวผมเองนี้ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในการรถไฟแห่งประเทศไทยมาเป็นเวลา ๓๐ ปีแล้วครับ ในตำแหน่งของพนักงานขับรถไฟ และในอดีตเป็นประธานสหภาพแรงงานมา ๑๒ ปีครับ เกี่ยวกับการรถไฟนั้นตามรายงานของคณะกรรมการซึ่งให้รายละเอียดมานั้นก็รู้สึกว่าจะไม่เพียงพอครับ แต่ก็เข้าใจได้ เพราะว่าท่านกรรมาธิการเหล่านี้ไม่ได้คลุกคลีกับการรถไฟมาตลอด ผมมีข้อสังเกตใคร่ขอเรียนให้ท่านประธานได้ทราบเกี่ยวกับการให้บริการของประชาชนของการรถไฟมีอยู่ ๒ ประเด็น ซึ่งผมจะเรียนให้ทราบว่า

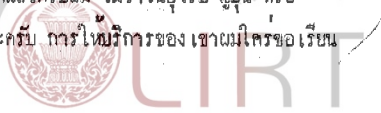
ประเด็นที่ ๑ การให้บริการนั้นจะครบ สิ่งที่สำคัญที่สุดเวลานี้มาจะมองที่ การให้บริการกับประชาชนและนิสิตนักศึกษา ซึ่งเดินทางจากชานเมืองเข้ามาเรียนหนังสือ หรือมาทำงานในเวลาเช้าและกลับในเวลาเย็น การรถไฟไม่ได้อมองตรงจุดนี้ครบ น่าจะ สิ่งข้อรกติเซลรางซึ่งสะดวกและคล่องตัวมากที่สุด ในการรับส่งประชาชนเหล่านี้เข้ามาที่ กทม. เรา แต่การรถไฟกลับไปมองว่าการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์อย่างอื่นสำคัญกว่า ฉะนั้น ผมจึงใคร่ขอกราบเรียนท่านประธานที่เคารพให้ทราบว่า น่าจะให้ข้อมูลหรือข้อคิดเห็น รวมทั้งท่านกรรมการผู้ทรงเกียรติให้การชี้แนะกับการรถไฟว่า น่าจะจัดซื้อรถดีเซลราง ครั้งละ ๒๐ หรือ ๓๐ ชุดก็ได้อเข้ามาบริการประชาชน ทุกวันนี้ถ้าหากไปยื่นสิ่งเกด รกติเซลรางจากภาคเหนือก็ตาม ภาคตะวันออกก็ตาม หรือภาคใต้ก็ตามที่เข้ามาใน กทม. เรา จะโหยงกว่าโหนดเมลประจำทางเราเสียอีก อันนี้เป็นที่นาเป็นห่วงอันตราย และพนักงานขับรถเองซึ่งทำการขับรถไปนั้นก็ไม้อมีความสบายใจจะรู้สึกว่าอึดใจ เพราะ ผมเองเป็นพนักงานขับรถด้วย ถ้าผู้โดยสาร เหล่านั้นตกลงไปพนักงานขับรถนั้นก็มีความอึด เชนเดียวกัน ฉะนั้นอันนี้ผมใคร่ขอเรียนให้ท่านทราบว่าน่าจะเป็นปัญหาเร่งควน ให้การรถไฟ จัดซื้อรถดีเซลรางมาเพิ่มเติมในระยะเร็ววันนี้ ส่วนการบริกราค่านอื่นนั้นเวลานี้มีที่นาสิ่ง เกดเกี่ยวกับ เรื่องรถเสียบงครับ เรื่องรถเสียบงนี้มีปัญหาตลอดทั้งภาคเอกชนเข้ามา มีอู่บริษัทเดียวซึ่งประมูลได้และเป็นบริษัทเดียวที่ผูกขาดมาตลอด เมื่อประมูลรถเสียบงได้ จากการรถไฟแล้วก็ไปให้ประมูลเขาขวงต่อจากบริษัทอื่กครั้งหนึ่ง ฉะนั้นอู่ไรจะเกิดขึ้นกับ ผู้ให้บริการ อาหารยอมแพงขึ้นครับ รถเสียบงบริษัทที่ประมูลได้มาแล้วก็มีได้ ค่าเนินการเองในนามของบริกร รถไฟมี ๒๔ ขบวนที่มีรถเสียบงอยู่เวลานี้ ให้บริกรรับเหมา ขวงคอไป ราคาประมูลสมมุติว่าขบวนละ ๓๐,๐๐๐ บาทต่อ ๑ เดือน บริกรที่ประมูลได้ จะคงไปให้ประมูลขวงคอไปอีก ๑ เทาตัว ดังนั้นทุกวันนี้พวกเราประชาชนคนไทยหรือ ต่างประเทศก็ตาม หรือนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในประเทศโดยก็ตามยอมรับประทานอาหาร แพงขึ้น ถ้าบริกรรับเหมารขวงไม่คังราคาอาหาร ไร่แพงขึ้นแล้วเขาก็อู่ไม่ไค้ นี้เป็นประเด็นปัญหา และเวลานี้ก็กำลังมีเรื่องอู่ยังมีการสอบไม้อื่นสุด ก็คือความเหลลลในการรถไฟเอง สสภาพแรงงานไค้พยายามคักคามมาตลอด และอู่ผมเองครับก็ไค้พยายามคักคามมาตลอด

แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จ จะไปโทษผู้บริหารการรถไฟก็ได้ เพราะว่าผู้บริหารการรถไฟนั้น
ในระดับสูงได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรี ฉะนั้นเรื่องนี้เราจะไปโทษใครถ้ามีรายการ
คุณขอมมา ท่านประธานที่เคารพ ส่วนเรื่องเกี่ยวกับพนักงานและครี ผมได้ยื่นท่านผู้ทรงเกียรติ
หลายท่านได้อภิปรายว่าเกี่ยวกับพนักงานขับรถ หรือแม้กระทั่งพนักงานรักษาโรงซึ่งประจำอยู่
ในขบวนรถนั้น ผมใครขอทราบเรียนให้ที่ประชุมได้ทราบว่า เรื่องพนักงานขับรถนั้นโดยปกติ
แล้วทุกคนต้องผ่านการสอบมาตามขั้นตอนกว่าจะมาเป็นพนักงานขับรถได้นั้นจะต้องสอบมาตลอด
ไม่เหมือนพนักงานในตำแหน่งอื่น ๆ แล้วการรับเข้ามากรับในวุฒิการศึกษาสูงกว่าผู้ปฏิบัติงาน
ระดับต่ำของการรถไฟ

จะเน้นพนักงานขับรถจะต้องมีทั้งความรู้และความสามารถเฉพาะตัว เมื่อจบอาชีวมาแล้วก็ตาม จะต้องไปเข้าโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟอีก และผมนี่ก็เป็นผู้หนึ่ง เมื่อจบมัธยมปีที่ ๒ มาจากโรงเรียนประจำจังหวัด ก็ต้องมาสอบเข้าวิศวกรรมรถไฟนะครับ อีก ๓ ปีจึงจะเข้ามาเป็นในตำแหน่งของช่าง(ว)ไฟหรือช่างเครื่องในปัจจุบัน ต้องสอบอีก ๒ ครั้ง เลื่อนตำแหน่ง แล้วจึงจะสอบเป็นพนักงานขับรถ ฉะนั้นเรื่องระเบียบ ค่าจ้าง ขอม้งคัน หรือความชำนาญงานในการทำงาน ย่อมมีสูง แต่เรื่องของความปลอดภัยของพนักงานนั้นยอมเป็นที่ทราบกันดีว่าจะให้ทุกคน ๑๐๐ คนจะมีความปลอดภัยดี ๑๐๐ คนยอมเป็นไปไม่ได้ ไม่ว่าหน่วยงานใดทั้งสิ้นครับ มีคนก็ยอมมีคน เผลวเป็นของธรรมดา ในจำนวนนี้ ๑๐ เปอร์เซ็นต์ของแน่นอนครับ ผมขอทราบ เรียนไฟทางประธานไฟทราบว่า แนวความคิดของท่านผู้ทรงเกียรติท่านหนึ่งคือ คุณหมวยยุพธร วรรณรัฐ ว่าน่าจะมีการเช็คพนักงานขับรถก่อนไปทำงานรถไฟ นั้นผมเห็นด้วย เป็นอย่างยิ่งนะครับ เพราะบางท่านอาจจะมีการตกค้างมากได้เกี่ยวกับเรื่องของสุรา อันนี้ผมก็ยอมรับ แต่โดยปกติแล้วทุกคนจะต้องได้พักผ่อนเพียงพอหลังจากออกจากกะทาง เช่นกรุงเทพฯ ไปแล้วนะครับ เมื่อถึงสถานี เชียงใหม่ปลายทาง หรืออุบลราชธานี หรือภาคใหญ่ หรือสุโขทัย - ลค

๑) บำรุง เขารักษา ทุกคนจะต้องไปพักค้างคืนหนึ่ง ๑ คืนกับ ๒ วัน สุขภาพร่างกายต้องสดชื่น ชิวไม่งการทำงานการพักผ่อนไม่มีปัญหาครับ การให้บริการ การพักผ่อน พักผ่อนหลับนอน ไม่มีปัญหา แต่ปัญหาความปลอดภัยนั้น เป็นส่วนน้อยซึ่งผมได้เรียนให้ทราบแล้วนะครับ ฉะนั้น

๒) ถ้าหากว่ามีการตรวจเช็คแค่เพียง ฆ่าลูกโป่งแล้วจะทราบได้ไหม ความก็ค้นผมเห็นด้วย เมื่อไม่ให้เขารับไปทำงานรถไฟ อันนี้ก็ถูกต้องครับ แต่ว่าจะหาคนเข้ามาทำหน้าที่คนยก เพราะสถานีปลายทางไม่มีพนักงานขับรถอยู่ที่นั่น จุดใหญ่อยู่ที่สถานีบางซื่อครับ โรงรถจักรดีเซลบางซื่อ พนักงานขับรถอยู่ที่ และจะอยู่ตามจุดในรยทาง เป็นบางแห่ง เท่านั้นเองนะครับ ส่วนพนักงานรักษารถนั้นก็ตาม บางคนอาจจะมารยาทไม่ดี นั่นก็มีส่วน แต่บางท่านก็มารยาทดี ถ้าจะเอาอย่างต่างประเทศก็ได้ครับ เอาผู้ตั้งมาบริการ มาเป็นผู้ตรวจตัวโดยสาร เช่นที่ออสเตรเลียก็ตาม ผมไปทำงานเกี่ยวกับเรื่องของรถขนส่งและการรถไฟนี้มา เกือบจะทั่วโลกแล้วครับผม ไม่ว่าในยุโรป ญี่ปุ่น หรือออสเตรเลีย เดย์ก็ตาม หรือมาเลเซีย สิงคโปร์นั้นก็ตามนะครับ การให้บริการของเขาคงไม่ขอเรียน



ว. ๔/๒๕๓๒ (ล.)

หน้า ๑๔/๒

ให้ท่านประธานไต่ถามว่า เราจะคำนึงถึงอะไร เป็นหลักเกณฑ์ในการให้บริการการรถไฟกับประชาชน รัฐวิสาหกิจ เช่นการรถไฟ เราจะทำเป็นเชิงพาณิชย์หรือเชิงบริการเกี่ยวกับ รัฐวิสาหกิจ ถ้าหากเป็นในเชิงพาณิชย์ รมว.กระทรวงการคลังเห็นว่า ค่าโดยสารปัจจุบันนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยถูกที่สุดในโลก ๑๐ กว่าปีมาแล้วครับ ไม่ได้เคยขึ้นค่าโดยสาร แต่มีลดลงนะครับตามขอมูล มีลดลงนะครับ แต่ว่า รัฐวิสาหกิจ บางแห่งขึ้นค่าบริการได้ ไม่ว่า จะเป็นไฟฟ้า ประปา หรือโทรศัพท์ก็ตาม สามารถขึ้นได้ แตรถไฟร่วมกับทรคครับ นี่ก็คือสาเหตุอันหนึ่งของการขาดทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย การซื้อวัสดุ อุปกรณ์ต่าง ๆ ของการรถไฟ รมว.กระทรวงการคลังให้ท่านประธานไต่ถาม

ในประเด็นที่ ๒ เกี่ยวกับการจัดซื้อ สาเหตุที่การรถไฟขาดทุนไม่ใช่ขาดทุนจากการบริการครับผม เราสามารถจะส่ง เกล็ดไค้ หรือว่าคุ้ไค้ หรือตรวจสอบได้จากบุคคลซึ่ง การรถไฟให้ข้อมูลกับท่านคณะกรรมการนี้ตรง เกี่ยวกับในนั้นะครับ การบริการนั้นไม่ขาดทุน และผมขอยืนยันว่า ผมไม่แพ้ละครับครับ เขาหัวลำโพงทุกวัน

ก.ม.อัคร



ผู้โดยสารไม่ว่าเที่ยวเข้าหัวลำโพงหรือเที่ยวออกหัวลำโพงก็ตามแนบเป็นประจำ สมัยก่อน
จะแนบเป็นบางฤดูกาล แต่ปัจจุบันนี้แนบทุกกันครับผม เพราะการรถไฟได้ให้การบริการ
เกี่ยวกับเรื่องความเร็วที่สูงขึ้นกว่าเดิม สมัยที่ผมทำงานใหม่ ๆ นั้น ความเร็วสูงสุดของ
ขบวนรถด่วน รวดเร็วแค่ ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถสินค้า ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
แต่ปัจจุบันนี้ขบวนรถสินค้าสามารถไต่ความเร็วสูงสุดได้ถึง ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ขบวนรถโดยสาร รวดเร็วไต่ความเร็วได้ถึง ๕๐ กิโลเมตร ถ้าหากขบวนรถโดยสารสามารถ
ที่จะห้าสปีด (speed) ได้ถึง ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยกเว้นขบวนรถดีเซลรางซึ่งเป็น
ของบริษัทยูเอชเอ็น นั้นสามารถไต่ความเร็วได้ ๑๐๕ กิโลเมตร ๑ ชั่วโมง ฉะนั้นท่านจะสังเกต
เห็นไต่ความเร็วดีเซลรางซึ่งเป็นรถดีเซลรางปรับอากาศนั้น ระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึง
นครราชสีมาหรือระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงพิษณุโลกก็ตาม จะไปถึงปลายทางไต่เร็วกว่ารถ
มขส. ครับ อันนี้คือการบริการของรถไฟ ซึ่งผมจะไม่ได้พูดเขาข้างการรถไฟ ผมจะยอมรับ
ในข้อเท็จจริงที่ถูกต้อง อันใดก็ตามที่การรถไฟไม่ถูกต้อง ผมก็พยายามถกคัดค้านการรถไฟมาตลอด
ในประเด็นที่ ๒ ผมใคร่ขอทราบเรียนให้ทราบว่า การประมูลจัดซื้อเนื้อคือตัว
สาเหตุสำคัญที่ทำให้การรถไฟขาดทุน ผมจะยกตัวอย่างเมื่อเร็ว ๆ นี้เมื่อ ๒ เดือนที่ผ่านมา
เรื่องการจัดซื้อสัญญาไฟสีซึ่งมีความจำเป็นในการเดินขบวนรถทั่วประเทศ ท่านประธานที่เคารพ
ผมใคร่ขอเรียนถามว่ามีมีความจำเป็นอะไรหรือไม่ ที่จะซื้อสัญญาไฟสีอัตโนมัติเข้ามา
ในเมื่อทุกวันนี้การรถไฟเราใช้ครบ มีสัญญาประจำที่ทั้งชนิดทางปลายและชนิดไฟสีใช้ไต่ลมบูม
อยู่แล้ว ในความรู้สึกของทั้งงานซ่อมรวมทั้งตัวผมด้วย ขอยืนยันไว้ว่าสัญญาประจำที่
เกี่ยวกับการเดินรถทุกวันนี้ใช้ไต่ที่ทั่วประเทศครับ แต่มีความจำเป็นอะไร ไม่ซื้อสัญญาไฟสี
อัตโนมัติหรือวานิเคิลเข้ามาเปลี่ยนอันเก่าซึ่งยังใช้ไต่ได้อยู่แล้ว อันนี้เป็นสิ่งที่น่าคิด ความริเริ่ม
ซึ่งในบัจจุบันนี้ครับ เป็นคณะกรรมการรถไฟได้คำวิซซื้อสัญญาไฟสีมาเปลี่ยนของเก่าในราคาถึง
๔,๐๐๐ ล้านบาทครับ สมัยนั้นอดีตรัฐมนตรีคมนาคมท่านหนึ่ง ตัวท่านเล็กหนอยะครับผม ก็คำวิ
ที่จะซื้อเข้ามาเช่นเดียวกัน แต่ในนามของสหภาพแรงงาน ผมเป็นประธานสหภาพก็ได้คัดค้าน
การจัดซื้อหรือว่าสั่งซื้อ หรือประมูลจัดซื้อสัญญาไฟสี ๔,๐๐๐ ล้านบาทนี้จนกระทั่งสำเร็จ



ว. ๔/๒๕๓๒ (ต.)

กรุณา ๒๐/๒

ไม่กล้าสั่งเข้ามาในะครับ แต่ความป็นเมื่อคนป็นเอง ผมได้ลาออกจากประธานสหภาพแล้ว
ปรากฏความดีของคณะกรรมการรถไฟไค่ฉาน เรื่องการประมูลจ้กซื้อสัญญาไฟล้เปลี่ยนของเกา
ที่มีอยู่ที่ยังใช้ไค่ฉานในราคาถึง ๒,๐๙๕ ล้านบาท ท่านประธานที่เคารพ ผมใคร่ขอทราบเรียน
ถามว่า เงินที่ไปซื้อเอามาจากไหน ในเมื่อรถไฟเราเองยังขาดทุนอยู่แล้วนะครับ



Legislative Institutional Repository of Thailand

เงินนั้นก็คือจาก เวิลด์ แบงก์ (world bank) หรือธนาคารโลกนะครับ และ
 สถาบันเงินทุน ไอ.เอ็ม.เอฟ. (I.M.F.) ๒ แห่งนี้ ๒,๐๐๔ ล้านบาท คอกเบี้ยเท่าไร
 คนรถไฟที่ทำงานด้วยความบริสุทธิ์ใจจะต้องแบกภาระอันนี้ใช้หนี้ โดยที่มันไม่มีความจำเป็น
 จะต้องจัดซื้อมาครับ ตัวสาเหตุการขาดทุนคือการจัดซื้อเท่านั้น ในความเห็นของผมสภาพแรงงาน
 ในรถไฟซึ่งมีอยู่เก่าถึงสิบสภาพ ผมเป็นหัวหน้าหอในการรวบรวมสภาพทั้งหมดเข้ามา
 มาวิเคราะห์ว่ามันจำเป็นหรือไม่ เมื่อมันไม่จำเป็นแล้วซื้อเข้ามาทำไม มีเหตุผลอะไร
 ในการจัดซื้อนั้นะครับ สิ่งที่น่าซื้อหรือน่าจัดซื้อไม่ซื้อ แต่สิ่งที่ไม่น่าจัดซื้อไปสั่งซื้อมา
 นี่คือการแห้วหลักในการบริหารการรถไฟ ฉะนั้นใน ๒ ประเด็นที่ผมกล่าวมานั้นะครับ
 เป็นเพียงตัวอย่าง ส่วนรายละเอียดปลีกย่อยยังมีอีกมากมาย ถ้าผมจะกล่าวในที่นี้ทั้งหมด
 ก็คงใช้เวลาหลายชั่วโมง ผมเกรงใจท่านประธานที่เคารพครับ ผมจึงขอขมคุณแล้วก็
 ยุติการอภิปรายของผมเพียงเท่านี้ ซึ่งผมคิดว่าผมยกมือห้าหกครั้งแล้วคิดว่าคงไม่มีโอกาส
 เมื่อท่านประธานให้โอกาสผมก็ขอขมคุณ สวัสดีครับ

ประธานวุฒิสภา : ขอเชิญคุณसानนท์ครับ

นายसानนท์ สายสวาจ : ท่านประธานที่เคารพ เรามีญัตติอีกหลายเรื่อง
 กระทบขอปิดการอภิปรายแล้วก็ขอลงมติ ผู้ใดเห็นด้วยโปรดยกมือครับ

(มีสมาชิกยกมือขึ้นรับรอง)

ประธานวุฒิสภา : คิดว่าคงไม่ต้องลงมตินะครับ ถือว่าเราปิดอภิปราย
 กระทบจะขอให้ประชุมลงมติว่าที่ประชุมจะเห็นชอบด้วยกับรายงานของคณะกรรมการ
 เพื่อส่งให้คณะรัฐมนตรีรับไปดำเนินการต่อไปหรือไม่ ท่านสมาชิกที่เห็นควร กรุณายกมือขึ้นครับ

(มีสมาชิกยกมือเป็นส่วนใหญ่)

ประธานวุฒิสภา : เชิญครับ

นายวิระ รมยะรูป : ท่านประธานที่เคารพ กระผมใคร่ขอเพิ่มเติมข้อเสนอแนะ
 ของคณะกรรมการเรื่องหนึ่ง เกี่ยวกับเรื่องการซื้อรถดีเซลรางมาใช้ ให้เพิ่มเป็นข้อเสนอแนะ
 หรือข้อสังเกตให้กับทางรัฐบาลเพิ่มอีกข้อหนึ่ง ไม่ทราบว่าทางคณะกรรมการจะกรุณารับไว้
 ไ้ไหมครับ

ประธานวุฒิสภา : ขอลงมติให้เรียบร้อยก่อนครบคณวิระ แล้วประเดี๋ยว
เราจะว่ากันถึงเรื่องนี้

นายวิระ รมยะรูป : ถ้าบิกแล้วก็พูดไม่ได้ครับ กระผมก็เลขขอถือโอกาส
ตอนนี้ตามท่านกรรมาธิการ คือท่านกรรมาธิการได้เสนอแนะไว้หมดแล้วนะครับ แต่ขอเพิ่ม
ท่านสมาชิกผู้มีเกียรติได้เสนอแนะซึ่งผมเห็นว่า เป็นเรื่องสำคัญ ในการที่จะช่วยเหลือ
เด็กนักเรียนและผู้ท้อภัยอยู่ชานเมืองได้ขึ้น เพียงแต่ขอเสนอแนะซึ่งทางรัฐบาลลงจะ
ต้องรับไปพิจารณาว่าสมควรซื้อหรือไม่ ถ้าหากว่ามีเหตุขัดข้องไม่สมควร เขาก็ยกเว้นไป
แต่อย่างน้อยทางรัฐบาลก็ลงจะได้รับไปพิจารณา ผมขอเพิ่มอีกข้อหนึ่งครับ

ประธานวุฒิสภา : กรรมาธิการพอรับได้ครับ มีท่านสมาชิกที่ไม่เห็นด้วย
กับรายงานฉบับนี้หรือเปล่าครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีนะครับ เป็นอันว่าที่ประชุมลงมติ เห็นชอบด้วย
กับรายงานฉบับนี้ ที่จะจัดส่งให้คณะรัฐมนตรีรับไปดำเนินการต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องค้างพิจารณา ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องที่เสนอใหม่

๖.๑ ญัตติเรื่องให้วุฒิสภาคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อพิจารณา
ปัญหาการบริหารและการดำเนินงานในรัฐวิสาหกิจ นายอุบลศักดิ์ บัวทองงาม
เป็นผู้เสนอ ขอผู้เสนอครับ



(สำเนา)

วันที่ ๒/๒๕๓๒ วันที่ ๑๒ พ.ค. ๑๒

สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา

วุฒิสภา

ถนนอยู่ทองนัม กม. ๑๐๓๐๐

๑๒ พฤษภาคม ๒๕๓๒

เรื่อง ขอเสนอผู้คดีให้วุฒิสภาตั้งคณะกรรมการวิชาการวิจัย เพื่อพิจารณาศึกษาปัญหาการบริหารและการ
ดำเนินงานในรัฐสภากิจ

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

เนื่องจากในขณะนี้หน่วยงานรัฐสภากิจที่อยู่ในความรับผิดชอบของรัฐ ๖๙ หน่วยงานใหญ่
ประสบกับปัญหาการขาดทุนเสมอมา สาเหตุหลักที่ทำให้รัฐสภากิจเหล่านี้ขาดทุน สืบเนื่องจากสาเหตุหลาย
ประการ เช่น ผู้บริหารขาดประสบการณ์ มีต้นทุนการดำเนินงานสูง ตลอดจนโครงสร้างขององค์กรและ
บุคลากรมีลักษณะไม่สอดคล้องและไม่เอื้ออำนวยต่อการให้บริการประชาชน อีกทั้งการบริหารงานไม่เป็นไปตาม
วัตถุประสงค์ที่วางไว้ และบางรัฐสภากิจไม่สามารถจะแสวงหากำไรจากกิจการได้ เพราะเป็นหน่วยงานที่
ต้องให้บริการแก่ประชาชนโดยตรง เช่น องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อ.ค.ก.), องค์การคลังสินค้า
(อ.ค.ส.) เป็นต้น ซึ่งเป็นภาระที่รัฐบาลต้องคอยอุดหนุนช่วยเหลือเป็นระยะๆ จึงเห็นว่าปัญหาเหล่านี้ถึงเวลา
แล้วที่รัฐบาลควรจะได้พิจารณากำหนดนโยบายให้แน่ชัดถึงการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนของรัฐสภากิจ
ซึ่งกระผมเห็นว่าควรจะได้มีการพิจารณาหามาตรการและจัดปฏิรูตรัฐสภากิจให้เป็นไปในรูปแบบขององค์กร
หรือหน่วยงานบริหาร โดยอาจจำแนกออกเป็น ๓ ประเภทใหญ่ ๆ กล่าวคือ

๑. องค์การหรือหน่วยงานบริหารสำหรับรัฐสภากิจประเภทที่มีกำไร เช่น การบินไทย
การทำเรือแห่งประเทศไทย ฯลฯ ซึ่งสามารถหากำไรได้โดยประชาชนไม่เดือดร้อน

๒. องค์การหรือหน่วยงานบริหารสำหรับรัฐสภากิจประเภทสาธารณนิโคตและสาธารณูปการ
เช่น การไฟฟ้า การประปา การรถไฟ ฯลฯ เป็นบริการที่รัฐต้องออกเงินช่วยเหลือบางส่วน และประชาชน
จ่ายเองอีกส่วนหนึ่ง

๓. องค์การ หรือหน่วยงานบริหารสำหรับรัฐสภากิจประเภทขาดทุน ซึ่งให้บริการที่รัฐจะต้อง
ยอมขาดทุนเพื่อช่วยเหลือประชาชนโดยตรง ซึ่งได้แก่ องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อ.ค.ก.),
องค์การคลังสินค้า (อ.ค.ส.) ฯลฯ เพราะรัฐสภากิจประเภทนี้มีต้นทุนการดำเนินงานสูงแต่มาขายหรือ
ให้บริการในเวลาที่ไม่ดี เช่น ฝูย ยาม่าแมลง สารเคมีต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อช่วยเหลือประชาชนและเกษตรกร

Legislative Institutional Repository of Thailand

(ใบปรอทเหล็ก)

ที่ยากจนจริง ๆ ซึ่งเมื่อจำแนกออกมาเป็นองค์การหรือหน่วยงานบริหารจำทำให้เห็นเด่นชัดเห็นแล้ว ก็จะทำการศึกษา
ทางานของแต่ละองค์การหรือหน่วยงานบริหารเป็นไปอย่างมีจุดมุ่งหมายและสามารถวัดดูประสงค์ได้ และอีก
ประการหนึ่งจะเป็นการช่วยเหลือการของรัฐบาลที่ค่อนข้างช่วยเหลือโดยอุทิศเงินในด้านงบประมาณเป็นประจา

ด้วยเหตุผลทั้งที่เด็กกล่าวมาแล้วนี้ กระผมจึงขอเสนอผู้คิดริเริ่มมาตามข้อบังคับการประชุมของวุฒิสภา
พ.ศ. ๒๕๒๙ ข้อ ๓๓ เพื่อให้วุฒิสภาห้คณะกรรมการวิสามัญเพื่อร่วมกับการพิจารณาปัญหาดังกล่าว
และเสนอเรื่องให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไขต่อไป

ส่วนเหตุผลและรายละเอียดต่าง ๆ กระผมจะได้อธิบายในที่ประชุม
ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) **อูบลศักดิ์ บัวหลวงงาม** ผู้เสนอ

(นายอูบลศักดิ์ บัวหลวงงาม)

สมาชิกวุฒิสภา

ผู้รับรอง

- | | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| ๑. พลเรือเอก ประเทือง วงศ์จันทร์ | ๒. พลตำรวจโท บุญญ วังภาณุ | ๓. นายสาสน์ สายสว่าง |
| ๔. นายอำคม มกรานนท์ | ๕. พลเอก สายหยุด เกิดผล | ๖. นายพันธิ์ สัมมาศุภดี |
| ๗. พลอากาศเอก เป็รื่องวิทย์ หงส์วัฒน์ | ๘. พลตำรวจตรีศุภชัย เทวกุล | ๙. พลเอก วาฬ กฤษชวานุสสรณ์ |
| ๑๐. พลโท สมพร เต็มทองไชย | ๑๑. พลเรือเอก ประสงค์ เจริญสุวรรณ | ๑๒. นายทรง ฤทธิ์ฮ่าน |
| ๑๓. พลอากาศโท มรงค์ คีรีเหิง | ๑๔. คุณหญิงนงเยาว์ ชัยเสรี | ๑๕. พลเรือเอก ประสพ อุตทนต์ |
| ๑๖. นายอรรถสิทธิ์ เวชชาชีวะ | ๑๗. พลตรี วิไลมา สรรพนิถ | ๑๘. นางเยาวลักษณ์ แห่งสภา |
| ๑๙. ร้อยเอก สะเมียน บุญยะบาน | ๒๐. นางสาวบังอร ยัมโธชา | ๒๑. นายศิริชัย บุณกุล |
| ๒๒. คุณหญิงนิลหรรษา สุประภาคนันท์ | ๒๓. พลอากาศเอก ประจักษ์ สุทธิรักษ์ | ๒๔. นายทรง องค์ชัยวัฒน์ |
| ๒๕. นายพิชัย วาชนาสัง | ๒๖. นายบุญจง วิมลพนาย | ๒๗. นายทวี ประไพ |
| ๒๘. พลโท วิศิษฐ์ อ่างผู้มั่งงิ | ๒๙. นายคิมภ อະสิติวัฒน์ | ๓๐. นายสุธี สิงห์เสงษ์ |
| ๓๑. นายวิลาวัจ สุจริตกุล | ๓๒. นายวิวัช รมงระฎู | ๓๓. นายบวรจง ชูสกุลชาติ |
| ๓๔. นายสมภพ สุสังกร์ภาณุจัน | ๓๕. พันเอก ประจวบ ประยวโรภราช | |
| ๓๖. พลเรือเอก เกษม เสงมลอช | ๓๗. นายพชร อิศรเสนา ๗ อุตยา | ๓๘. นายอมร ตันชัย |
| ๓๙. พลเอก เชวง บังเจริญ | | |

สำเนาถูกต้อง
(นางสาวศิริพงษ์ อาดณะเสง)



LIPT
สมศักดิ์ อินท์

นายอุดมศักดิ์ บัวหลวงงาม : กราบเรียนท่านประธานที่เคารพ
ท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ กระผม นายอุดมศักดิ์ บัวหลวงงาม วุฒิสมาชิกผู้เสนอญัตติให้
วุฒิสมาชิกตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อร่วมกันพิจารณาปัญหาการบริหารงาน
และการดำเนินงานในรัฐวิสาหกิจ

SM

เหตุผล เนื่องในปัจจุบัณนี้หน่วยงานในรัฐวิสาหกิจที่อยู่ในความรับผิดชอบของรัฐบาลมีทั้งหมดด้วยกัน ๒๗ หน่วยงานด้วยกัน ส่วนใหญ่ประสบกับปัญหาความขาดทุนมาโดยเสมอ สาเหตุหลักที่ทำให้รัฐวิสาหกิจเหล่านั้นขาดทุน สืบเนื่องมาจากสาเหตุหลายประการด้วยกัน เช่น ผู้บริหารขาดประสบการณ์ มีต้นทุนการดำเนินงานสูง ตลอดจนโครงสร้างขององค์กรและบุคลากรที่มีลักษณะไม่สอดคล้องและไม่เอื้ออำนวยต่อการให้บริการประชาชน อีกทั้งการบริหารงานไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ และบางรัฐวิสาหกิจไม่สามารถที่แสวงหากำไรในกิจการได้ เพราะเป็นหน่วยงานที่ต้องให้บริการแก่ประชาชนโดยตรง เช่น องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร องค์การคลังสินค้า ซึ่งเป็นภาระที่รัฐบาลต้องคอยอุดหนุนช่วยเหลือเป็นประจำ จึงเห็นว่าปัญหาเหล่านี้จนถึงเวลาแล้วที่รัฐบาลควรจะพิจารณากำหนดนโยบายให้แน่ชัดลงไป ถึงการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนในรัฐวิสาหกิจ ซึ่งกระผมอยากจะกราบเรียนครบวาระรัฐวิสาหกิจของประเทศไทยเรานั้น ซึ่งมีเหตุผลที่กอนที่ความเป็นมาที่ในการตั้งรัฐวิสาหกิจ การประกอบการในรัฐวิสาหกิจโดยรัฐได้ให้รูปแบบรัฐวิสาหกิจได้มีการดำเนินงานมาตั้งแต่สมัยสุโขทัยจนถึงปัจจุบัน เหตุผลในการเข้าดำเนินงานของรัฐมีเหตุผลเพื่อความมั่นคงของชาติทุก ๆ ด้านความสำคัญ คือ เศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการทหาร เหตุผลในการจัดที่หอสรุปได้ดังนี้

๑. เพื่อหารายได้ให้เข้ารัฐ เพื่อนำผลประโยชน์มาให้บริการของรัฐ และเป็นการลดภาระภาษีที่รัฐจะต้องดำเนินการเก็บกับประชาชนในนอกลง
๒. เป็นกิจการที่ต้องใช้เงินทุนหรือเทคโนโลยีสูงซึ่งเกินกำลังความสามารถของเอกชน
๓. เพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ โดยจัดตั้งรัฐวิสาหกิจให้เป็นเครื่องมือในการแทรกแซงตลาดหรือตรึงราคาสินค้า และให้บริการบางอย่างเพื่อปกป้องการผูกขาด
๔. เพื่อกระตุ้นความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและให้บริการในด้านสังคมได้แก่กิจการสาธารณูปโภคประเภทต่าง ๆ
๕. เพื่อควบคุมคุณภาพสินค้าบางชนิดที่เห็นว่าหากปล่อยไว้ให้มีการผลิตและจำหน่ายโดยอิสระจะทำให้เกิดโทษได้

- ๖. เพื่อสงวนทรัพยากรธรรมชาติให้สูญหายมากไป
 - ๗. เพื่อให้การบริการแก่สังคมในด้านวิชาการและสุขภาพอนามัย
 - ๘. เพื่อการดำเนินงานที่เป็นคุณประโยชน์ในขณะที่ยังอยู่ในยามฉุกเฉิน
- ท่านประธานที่เคารพ กระผมอยากจะกราบเรียนขอ ๆ ว่าสามารถที่จะแบ่งประเภทรัฐวิสาหกิจตามที่มีรัฐบาลได้กำหนดไว้ในปีใหญ่ ๆ ๕ ประเภทด้วยกัน คือ
- ๑. ประเภทที่หารายได้ให้แก่รัฐ เช่น โรงงานยาสูบ และสำนักงานสลากกินแบ่ง

๒. ประเภทที่เป็นสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ได้แก่รัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการในด้าน เช่น ไฟฟ้า ประปา การขนส่ง การคมนาคม เตะ นิคม และสื่อสาร

๓. ประเภทที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐ ได้แก่รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน อุตสาหกรรมและใช้ประโยชน์ทรัพยากรเกษตรกรรมและพาณิชยกรรม

๔. ประเภทที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เดิมคือความมั่นคงของประเทศ เช่น องค์การแก้ว องค์การแม่ต๋ອງ

๕. ประเภทที่จัดตั้งขึ้นหรือได้มาด้วยเหตุผลอื่น เช่น บริษัท ทิพย์ประกันภัย จำกัด

ท่านประธานที่เคารพ ซึ่งรายละเอียดต่าง ๆ นั้นผมได้ทำส่งให้ท่านสมาชิกทุกท่านแล้วครับผม ซึ่งอยากจะกราบเรียนกับสภาแห่งนี้ว่ารัฐวิสาหกิจที่ท่านยานานั้นปรากฏว่าบางรัฐวิสาหกิจก็ขาดทุน บางรัฐวิสาหกิจก็ได้กำไร ถึงแม้ว่าท่านสมาชิกได้ถือใบรายมาในช่วงเช้าแล้ว กระผมอยากจะกราบเรียนกับที่ประชุมแห่งนี้ว่า ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะได้ดำเนินการอยู่แล้วในขณะนี้ ซึ่งทั้งคณะทำงานขึ้นมาคณะหนึ่งเพื่อศึกษาค้นคว้า จะกราบเรียนให้สภาแห่งนี้ครับ ได้มีโอกาสได้ศึกษาเกี่ยวกับปัญหาในการที่จะดำเนินการหรือการบริหารงานรัฐวิสาหกิจให้มีความก้าวหน้าต่อไป เพราะถ้าหากว่าจะมีวิธีให้ทางรัฐบาลดำเนินการอยู่ ทางรัฐบาลก็มีเวลาน้อย มีภารกิจที่ต้องรับผิดชอบประชาชนทั้งประเทศ ท่านประธานที่เคารพครับ กระผมอยากจะให้ท่านสมาชิกแห่งนี้ช่วยให้การสนับสนุนเพื่อศึกษาให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศชาติต่อไปครับผม ขอขอบคุณครับผม

ประธานวุฒิสภา : เชิญท่านอาจารย์ไอลสตรัม

นายไอลสตรัม โกลด์สไตน์ : ท่านประธานที่เคารพ ความจริงกระผมทำงาน

ในสถานที่ไม่ต้องการที่จะมีอะไรขัดแย้งกับเพื่อนสมาชิกเลย กระผมต้องการสร้างมิตรภาพ

อะไรที่พอตามใจกันไม่ได้กระผมก็อยากจะตามใจ แต่ในเวลาเดียวกันนั้น ถ้าสิ่งใดขัด

ต่อเหตุผลและไม่พึงกระทำแล้วกระผมถือเอาเหตุผลและสถาบันเป็นใหญ่ ที่ท่านสมาชิก

ผู้มีเกียรติได้เสนอญัตติแต่งตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นนี้ กระผมได้เห็นญัตตินี้มาตั้งแต่แรก

โดยท่านมาขอให้กระผมเซ็นรับรอง เมื่อกระผมอ่านโดยละเอียดแล้วกระผมไม่สามารถ

จะเซ็นได้ ในวันนั้นกระผมจึงต้องขอประทานอภัยท่าน เจ้าของญัตติและท่าน เพื่อนสมาชิก

ที่ให้การรับรองมาด้วย ผมมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องขอความกรุณาวิงวอนถอน

ท่าน เจ้าของญัตติ ถ้าสามารถจะถอนญัตตินี้ออกไปเสียได้ก็จะทำให้กระผมเกิดความพอใจ

เป็นอย่างมาก กระผมได้รับการอบรมสั่งสอนมาจากวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ท่านผู้บรรยายท่านหนึ่งในสมัยผมอยู่รุ่นที่ ๒ ท่านสอนว่า ถ้าจะใช้กฎแล้วต้องขยับ

ลูกกฏแก้ไขพอคัมภีร์กฏแจ่มถึงจะใช้กฏแก้ไขได้ ถ้ากฏแจ่มนั้นใหญ่กว่าหรือมันเล็กกว่า

แล้วจะไขไขออก อันนี้ก็เช่นเดียวกัน กระผมก็มาพิจารณาว่าเราจะควรรับเอาภาระ

อันนี้ใหญ่หลวง เช่นนี้มาให้แก่สภามาเป็นผู้พิจารณาหรือไม่ เรามีหน้าที่หรือไม่ งานอันนี้

มีคนอื่นทำอยู่อย่างดีแล้วหรือไม่ เราจะไปทำงานแรงขึ้นมาแล้วจะไค้ประโยชน์อย่างไร

หรือไม่ ท่านประธานที่เคารพครับ เมื่อก่อนก็งานลักษณะเดียวกันคืองานรัฐวิสาหกิจ ๒ แห่ง

เราใช้เวลาอภิปรายกันไปถึง ๑๐๐ นาทีเต็ม ถ้าหากว่าเราจะมีงานอันใหญ่หลวงนี้

เข้ามาพิจารณาตั้งตามข้อเสนอของท่านเจ้าของญัตติว่ามีถึง ๒๕ แห่งแล้ว ก็จะใช้เวลา

พิจารณากันในน้อยกว่า ๓,๐๐๐ กวาทินหรือ ๕๐ ชั่วโมง เราจะต้องอภิปรายกันถึง

๕๐ ชั่วโมง ถ้าตามสถิติที่เกิดขึ้นเมื่อเช้านี้ พี่นักระผมก็อยากจะกราบเรียนอีกสักหนึ่งว่า

ที่ท่านเสนอมานับว่าอันนี้ก็ยังไม่ใช่ข้อข้อเท็จจริง กระผมเองเคยเป็นกรรมการใน

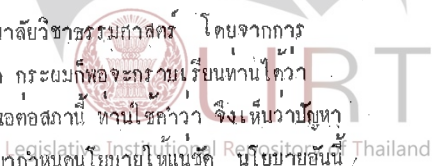
รัฐวิสาหกิจมาแล้วไม่น้อยกว่า ๑๐ แห่งพอจะทราบเรื่องได้บ้าง และกระผมเคยสอน

วิชารัฐวิสาหกิจในชั้นปริญญาโท ของมหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์ โดยจากการ

ประสบการณ์ แม้กระผมจะมีความรู้ไม่มากนัก กระผมก็พอจะกราบเรียนท่านได้ว่า

อะไรควรจะเป็นอะไร ในเอกสารที่ท่านเสนอต่อสภา ท่านใช้คำว่า จึงเห็นความ

เหล่านี้ถึงเวลาแล้วที่รัฐบาลควรจะให้พิจารณาจากทัศนคตินโยบายที่แนบงัด นโยบายอันนี้



สำคัญมากนะครับ เราแบ่งกันแล้วใช้ใหม่ครับว่างานบริหาร งานนิติบัญญัติ งานตุลาการ
นโยบายนี้เป็นงานบริหาร แต่สภานี้เป็นฝ่ายนิติบัญญัติ ควรจะก้าวล่วงเข้าไปในนโยบาย
หรือไม่ งบประมาณจะชี้ให้เห็นอีกข้อหนึ่งที่ท่านกล่าวไว้ในข้อ ๓ ว่า องค์การหรือ
หน่วยงานที่ตองขาดทุนสิ่ง เป็นบริการที่รัฐบาลจะต้องยอมขาดทุน เพื่อช่วยเหลือประชาชน
โดยแท้จริงซึ่งใครแก องค์การตลาด และองค์การคลังสินค้า หรือ อตส. นั้น งบ
ชกรบเรียนว่าเมื่อ ๑๐ กว่าปีมานี้ งบเคยเป็นประชาชนองค์การคลังสินค้า แต่เรา
ก็สามารถทำอะไรได้ ๑๐ กว่าล้านบาท -----



ขอเท็จจริงอันเป็นที่ถกเถียง การที่รัฐบาลมีการอะไรนั้นมิใช่หมายความว่าจะต้องขอกุณเสมอไป
 ครั้นมันแล้วแต่จังหวะและโอกาส ในกรณีใดที่เราสามารถทำอะไรได้โดยไม่ต้องขอกุณก็ยื่นต่อ
 ประชาชนแล้ว ก็ต้องทำ มิใช่ขอกุณทำไว้หากขอกุณเสมอไป สิ่งที่สำคัญยิ่งที่กระผมจะขอทราบเรียน
 ให้ท่านประธานทราบก็คือว่า งานอันนั้นเราควรจะหรือไม่ ในเมื่อมีหน่วยงานอื่น ๆ ทำงาน
 น้อยแล้ว เช่น คณะรัฐมนตรี เศรษฐกิจ คณะกรรมการรวมระหว่างรัฐบาลกับเอกชน สภาพัฒนา
 เศรษฐกิจ และที่ชก้อย่างยิ่งก็คือว่ากรมการรัฐวิสาหกิจแห่งชาติ ซึ่งทำงาน ท่านทำงานอันนี้มา
 โดยตรง กระผมคิดว่าเพื่อนสมาชิกที่เน้นข้าราชการและพวกรวมเรื่องนี้คงจะมีบรรยายละเอียด
 ได้มากกว่ากระผม กระผมคิดว่ารัฐบาลนี้มีความเอาใจใส่ในเรื่องนี้น้อยแล้ว คงจะเห็นว่าทำไม
 ชาวต่างประเทศจะมาเกี่ยวกับ ปัญหาเรื่องรัฐวิสาหกิจที่พินยา ในวันที่ ๑๗ - ๑๘ มิถุนายน
 น้อยแล้ว โดยเหตุนี้กระผมได้กราบเรียนในวันนี้ กระผมจึงใคร่ขอวิงวอนท่านเจ้าของญัตติว่า
 ถ้าจะกรุณาถอนญัตตินี้เสียไปก็จะเป็นพระคุณ แต่ถ้ายท่านไม่เชื่อฟัง และยังคงยืนยันที่จะเสนอ
 ญัตตินี้ต่อไป กระผมก็มีความเสียใจที่จะต้องคัดค้านครับ ขอพระคุณครับ

ประธานวุฒิสภา : เชิญผู้เสนอ

นายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม : ท่านประธานที่เคารพ ท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติ
 และท่านผู้อภิปรายเมื่อสักครู่นี้ กระผมต้องขอทราบขอพระคุณครับที่ท่านได้ให้คำแนะนำครับ
 ที่ใดกล่าวไปแล้วนั้น แต่ในสวนลึกของหัวใจแล้วนั้นกระผมอยากจะกราบเรียนกับท่านประธานว่า
 ในฐานะที่กระผมมาจากชนบท และเป็นตัวแทนของคนยากคนจนระดับ และมีความผูกพันกับหน่วยงาน
 คือรัฐวิสาหกิจมาโดยตลอด แต่ปรากฏว่า ตามนโยบายที่รัฐบาลได้วางไว้แล้วหรือได้ดำเนินการไปแล้วนั้น
 กระผมอยากจะกราบเรียนกับท่านประธานที่เคารพว่า ไม่ได้มีอีกกี่ปีของประชาชนที่อยู่ในชนบท
 ๕๐ เปอร์เซ็นต์ของประเทศเลย ในฐานะที่กระผมมีส่วนหนึ่งที่เป็นคณะกรรมการบริหารระดับ
 หรือกรรมการบริหารของรัฐวิสาหกิจหลายรัฐวิสาหกิจ ที่มีความผูกพันกับพี่น้องชาวนา ชาวไร่
 ยกตัวอย่างเช่นว่า อย่างองค์กรตลาดเพื่อเกษตรกร ที่วัตถุประสงค์ในการตั้งมันเพื่อ
 ช่วยเหลือเกษตรกร ท่านประธานที่เคารพ ท่านจะเห็นได้ว่าในการบริหารงานไปจริง ๆ แล้วนั้น
 ในตลาดปรากฏว่ามีแต่พ่อค้าคนรวยทั้งนั้น เกษตรกรไม่มีโอกาสเข้ามาอยู่ใน ได้ดำเนินการเลย
 โดยใช้ช่างซื้อกันเฉย ๆ ท่านประธานที่เคารพ รัฐวิสาหกิจหลายรัฐวิสาหกิจยกตัวอย่างเช่น

การให้ทำกินน่ะครับ แทนที่ประชาชนทั้งประเทศจะมีโอกาสได้รับบริการจากรัฐที่เหมือนกัน
 คนในเมืองหลวงใช้บริการราคาถูกกว่า แต่คนในชนบท ชาวนาชาวไร่ ซึ่งหาเช่ากินค่าอยู่แล้ว
 น่ะครับ ต้องใช้ค่าบริการนั้นแพงกว่าคนในเมือง ท่านประธานที่เคารพ แม่นับประจักษ์เพิ่มขึ้นกับ
 ครัวที่ตีความจำเป็นกับพี่น้องชาวนาชาวไร่และพี่น้องชนบท คนในเมืองน่ะครับใช้ถูกกว่าน่ะครับ
 คนในชนบทใช้แพงกว่า แม่นับนั่นก็เหมือนกันน่ะครับ คนจังหวัดแม่อองสอนขึ้นมาขึ้นที่แพงกว่า
 คนกรุงเทพฯ แค่ว่าชกชกเขยเอาเงินภาษีของพี่น้องประชาชนไปตัดเพิ่มกับน่ะครับ ประชาชน
 ในชนบทก็เสียภาษีก็เหมือนกับคนในเมืองหลวงเหมือนกัน ท่านประธานที่เคารพ ด้วยเหตุผล
 ดังกล่าวที่กระผมอธิบายย่อ ๆ ว่ามันมีความจำเป็นครับที่น่าจะมีโอกาสให้เราได้ศึกษา คือแม้ว่า
 รัฐบาลจะได้นำเงินมาและกำลังศึกษาอยู่แล้วนั้น ท่านพี่น้อง ท่านประธานที่เคารพ กระผม
 อยากจะกราบเรียนครับว่า กระผมไปประชุมของกลุ่มเกษตรกรอยู่ประจำครับ ๗๒ จังหวัด
 ในฐานะที่เป็นประธานคณะกรรมการกลางกลุ่มเกษตรกรแห่งประเทศไทย เราได้เดินทางไป
 ไปประชุมทุกภาค ทุกจังหวัด ชาวชนบทหรือชาวนาชาวไร่ไม่โอครวญมาโดยตลอดครับว่า
 รัฐน่ะครับเคยให้บริการถึงเขาหรือไม่ ท่านประธานที่เคารพ และท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ
 คือกระผมอยากจะกราบวิงวอนกับท่านสมาชิกทั้งหลายว่า ถึงแม้จะครับว่าไม่สะดวกมา
 ไม่ควรตั้งคำถาม แต่กระผมอยากจะกราบเรียนครับว่า ขอให้พวกเราที่มีโอกาสได้ศึกษาและ
 กระผมยังมีโอกาสไปบอกกับประชาชนว่าเมื่อศึกษาแล้วมันเป็นอย่างไร ขณะนี้กระผมไม่สามารถ
 จะตอบกับพี่น้องประชาชน ๘๐ เปอร์เซ็นต์ในชนบทได้ เมื่อเขามีความเดือดร้อน เขาต้องการ
 ความเข้าใจว่า รัฐบาลน่ะครับช่วยเหลือแก่คนกลุ่มหนึ่งแต่คนอีกจำนวนมากไม่ได้ช่วยเหลือเขา
 ท่านประธานที่เคารพ ท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ กระผมอย่างจะกราบวิงวอนครับ ถ้าหากว่า
 เราจะร่วมกันศึกษา กระผมคิดว่ามันจะเสียหายอะไรกับรัฐบาล หรือมันอาจมีความขัดแย้ง
 อะไรกับรัฐบาล กลับจะเป็นส่วนประกอบช่วยเหลือรัฐบาลเสียด้วยซ้ำไป และอย่างน้อยน่ะครับ
 เมื่อกระผมใคร่ได้เข้าใจ ใคร่เห็นว่าเป็นมาอย่างไร กระผมก็มีโอกาสเข้าไปชี้แจง
 กับประชาชนครับผม ขอขอบคุณมากครับผม



LIERT

ประธานวุฒิสภา : เชิญอาจารย์โอสลดครับ

นายโอสลด โกภิน : ท่านประธานที่เคารพ กระผมไม่ได้คิดอะไรเลย
 แต่อยู่ที่คณะกรรมการเรียนท่านประธานว่าใครขอให้ท่านถอน ให้ท่านสมาชิกถอนเหตุที่อันนี้ก็
 เพราะว่า กระผมเห็นว่างานอันนี้ใหญ่หลวงยิ่งนักครับ เพียงแต่ว่าถ้าเพียงดูรายงานของ
 คณะกรรมาธิการคมนาคมเพียง ๒ เรื่องเมื่อตะกี้ที่แล้ว จะเห็นได้ว่าท่านต้องเรียกผู้มา
 ที่เจ้านี้เป็นจำนวนไม่น้อยเกือบ ๒๐ คน ถ้าเราจะมาศึกษาทั้ง ๒๘ แห่งนี้ ถ้าเพียงแต่จะ
 เรียกคนมาชี้แจงนะครับแห่งละ ๑๕ คนต้องเรียกคนมาถึง ๑,๐๐๐ กว่าคน กระผมคิดว่าจะต้อง
 ไร้มิตรในสภาต้องใช้พิมพ์ที่มากกว่าแสนแผ่นครับ แล้วกระผมก็ไม่แน่ใจว่างานที่ท่านนั้นจะทำได้
 เสมอเหมือนกับที่รัฐบาลทำอยู่หรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลานี้รัฐบาลมีคณะกรรมการ
 รัฐวิสาหกิจแห่งชาติ ซึ่งมีท่านรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธานอยู่แล้ว ทำงานอยู่แล้ว กระผมขอ
 กราบวิงวอนนะครับ กระผมไม่อยากจะให้ทำงานซ้อนซึ่งอาจจะไม่ได้ผลเท่ากันที่มีอยู่แล้ว
 ถ้าหากว่าเป็นไปได้ก็ขอรวิงวอนให้ท่านถอนไม่เสียดีกว่าครับ ขอพระคุณครับ

ประธานวุฒิสภา : เชิญคุณอุปสศักดิ์ ครับ

นายอุปสศักดิ์ บัวหลวงงาม : ท่านประธานที่เคารพ ท่านสมาชิก
 ผู้มีเกียรติ กระผมขออนุญาตผมกันครั้งทางโตใหม่ครับ คืออย่างรัฐวิสาหกิจที่ขาดทุนอยู่
 ทุกวันนี่ครับ ถ้าหากเราจะมีประชุมแห่งนี้จะได้อนุมัติ จะได้อนุญาตให้เราได้มีโอกาส
 ได้ศึกษานะครับ โดยเฉพาะข้อที่ ๓ ซึ่งเป็นองค์กรหรือหน่วยงานรัฐวิสาหกิจส่วนรับชุดที่
 ขาดทุนนะครับ ซึ่งกระผมอยากจะทราบเรียนในที่ประชุมแห่งนี้ว่า ยกตัวอย่างเช่น
 องค์การคลังสินค้า หรือ อ.ท.ก. นี้ครับ เงินที่เขาไปดำเนินการรัฐวิสาหกิจแห่งนี้
 เอาเงินจากไหนครับ เอาเงินจากกองทุนสงเคราะห์เกษตรกรหรือเรียกว่าค่าพรีเมียม
 ที่รัฐบาลได้เก็บภาษีอากรในการขายออกของชาวนา แก่ท่านประธานที่เคารพครับ แດการ
 ดำเนินการทุกครั้งขาดทุนทุกครั้งครับ ไม่เคยได้นี้กำไรเลย สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้กระผม
 อยากจะขออนุญาตจากท่านประธานที่เคารพครับว่า หน่วยงานดังกล่าวนี้มีความจำเป็นครับ
 อย่างในขณะนี้ครับ บัณฑิตครับ ที่พี่น้องชาวนาชาวไร่กำลังจะใช้อยู่ครับ เมื่อก่อน ๑๖-๒๐-

คือสูตร ต้นละ ๔,๔๐๐ รัฐบาลได้ประกาศไปแล้วว่าจะเอาต้นละ ๔,๐๐๐ บาท เท่ากับขึ้น
 ต้นละ ๒๐๐ บาท สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้เราน่าจะได้กำหนดคนโยมขายให้แน่ชัดว่า ถ้าหากรัฐบาล
 นี้ครบ จะดำเนินการเอาสิ่งที่มีประมาณมาชดเชยหรือจะไปเอาเงินจากชาวนาชาวจีนมา
 ชดเชย กระทบคิดว่าน่าจะเกิดประโยชน์กับ ท่านประธานที่เคารพ กระทบยกตัวอย่าง
 ถ้าหากว่ายกตัวอย่างคงจะจำนวนมาก กระทบคิดว่าสภาแห่งนี้ก็ครบ การศึกษานั้นเป็นสิ่งที่
 เกิดประโยชน์ กระทบอยากจะขอวิงวอนครบท่านสมาชิกผู้มีเกียรติครบ ขออนุเคราะห์พวกผม
 กันครึ่งทางได้ไหมครบ อยู่น้อยก็ได้พิจารณาไปก่อนนะครบ เราจะคัดเอาเฉพาะที่
 จำเป็นครบ ไม่ต้องถึง ๒๕ รัฐวิสาหกิจหรือครบ ขอขอบคุณครบผม

ประธานวุฒิสภา : เชิญครบ

นายพิศาล มุลศาสตรสาทร : กราบเรียนท่านประธานที่เคารพ

กระทบ ในฐานะที่เป็นกรรมการรัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลได้ตั้งขึ้น กระทบขอกราบเรียนอย่างนี้ว่า
 ขณะนี้กรรมการที่รัฐบาลได้ตั้งขึ้นนั้น ได้กำลังหาหน้าตาที่เหมือนกับที่ท่านสมาชิกได้กรุณาเสนอมา
 ทุกอย่างทุกประการครบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องด้านการวางนโยบายก็ตาม แล้วเมื่อ
 วางนโยบายเสร็จแล้วเราก็กึ่งให้ดำเนินการไปด้วยครบ เพราะฉะนั้นกระทบคิดว่ากรณีที่
 ท่านเสนอนั้นก็คงจะไม่ในลักษณะเดียวกับที่รัฐบาลกำลังทำอยู่แล้ว อีกประการหนึ่งที่ท่าน
 พูดว่า การบริการที่รัฐให้แก่ประชาชนไม่เท่าเทียมกันนั้น กระทบคิดว่าอาจจะเป็นข้อมูลที่
 อาจจะมีผิดพลาดไปบ้างครบ อยากรงถามเองในฐานะที่กระทบเป็นประธานกรรมการบริหาร
 งานของการไฟฟ้าทั้ง ๒ แห่ง



คือทั้งนครหลวงและภูมิภาคนั้น เมื่อก่อนนั้นราคาเป็นไปอย่างที่ท่านเข้าใจจริงครับ
 เมื่อหลังจาก พ.ศ. ๒๕๒๒ นั้นเป็นอย่างนั้นจริง แต่หลังจากที่รัฐบาลได้เห็นในความจำเป็น
 บัดนี้เราได้รับราคาลงไฟฟ้าไม่ว่าจะเป็นในนครหลวงหรือภูมิภาคนั้นเท่าเทียมกันแล้วครับ
 ฉะนั้นกระผมในฐานะที่เป็นประธานกรรมการบริหารงานไฟฟ้าภูมิภาคและนครหลวงนั้น
 ขอชี้แจงว่าที่ท่านพูดว่าไฟฟ้าภูมิภาคแพงกว่านครหลวงไม่จริง ได้รับเรียบร้อยแล้ว
 ฉะนั้นสิ่งที่กระผมอยากจะขอเสนออีกคือว่ากระผมเห็นว่าไม่น่าที่จะตั้งกรรมการชุดนี้ไป
 ขำซ้อนกับที่รัฐบาลได้ตั้ง ผมขอกราบเรียนด้วยความเคารพครับ

นายนิคม จันทรวินทร ครับ ท่านประธานที่เคารพ กระผม นิคม จันทรวินทร
 ขอเสนอเป็นการแสดงถึงความตั้งใจที่ดี แต่ขอเดชะเดียวกันผมเห็นว่าในงานในเขตภาค
 จะต้องอาศัยนักวิชาการ อาศัยทรัพยากร ตลอดจนถึงเวลา จากรายงานที่เราได้อนุมัติไป
 เมื่อเข้าในรายงานเกี่ยวกับ ขสมก. รถไฟ ไซเวลาเกือบ ๒ ปี อยากรจะกราบเรียนต่อ
 ท่านสมาชิกผู้มีเกียรติด้วย เพิ่มเติมนิดขอเท็จจริง คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจแห่งชาติขณะนี้
 ตั้งอยู่ต้นประมาณ ๕ คณะ ที่จะพิจารณาบททวนการบริหารงานของรัฐวิสาหกิจ มีคณะหนึ่ง
 เรียกว่า คณะอนุกรรมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในรัฐวิสาหกิจแห่งชาติ ก็จะต้องหาเจาะลึก
 ลงในประเด็นต่าง ๆ ที่ท่านสมาชิกผู้มีเกียรติเจ้าของวุฒิติ อยากรจะกราบเรียนหาหรือ
 ท่านประธานว่า โดยเฉพาะท่านผู้เสนอขอด้วยว่า ในขณะนี้เวลานี้คณะกรรมาธิการวิสามัญ
 ของวุฒิสภาก็มีการพบกัน เลือกตั้งประธานและคณะเจ้าหน้าที่ แล้วหลังจากนั้นกระผมเชื่อว่า
 คงจะได้มีการพิจารณาถึงแผนงานที่จะทำต่าง ๆ จะเป็นไปโดยไร้มัน เราจะทำให้ชุดนี้นั้น
 เป็นแต่เพียงขอเสนอไปยังคณะกรรมาธิการต่าง ๆ คณะกรรมาธิการบางคณะซึ่งเกี่ยวข้อง
 กับรัฐวิสาหกิจอาจจะลองเอาไปดู ถาพานเห็นสมควรพิจารณาถึงทรัพยากร พิจารณาถึง
 ปัญหาต่าง ๆ อาจจะมีบ้างสิ่งแตกต่าง ๆ ที่ท่านเจ้าของวุฒิติเสนอไปสองห้า หรือ
 อย่างน้อยก็เอาไปเป็นการระดมการพิจารณา กระผมเห็นว่าทางนี้ไม่ว่าว่าจะหา
 ใดหรือไม่ และจะเป็นทางออกที่ดีหรือไม่ ขอกราบเรียนเสนอครับ ขอพระคุณครับ

ประธานวุฒิสภา กระผมคิดว่าเราไม่ค่อยทราบกันมากนักพอสมควร
 และหัวถึงกันในทุกแง่มุมแล้ว กระผมจะขอมติจากที่ประชุม เสด็จครับ ขอขอบลดีก็

นายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม : ท่านประธานที่เคารพ ท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ
 กระผม นายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม ประธานกลุ่มเกษตรกร ซึ่งอยู่ในสถานแห่งนี้นานแล้ว
 ด้วยความกรุณาจากท่านทั้งหลายได้ให้ข้อแนะและขอคิดต่าง ๆ แดงผม เชื่อว่าสักวันหนึ่ง
 คงเป็นวันของพี่น้องเกษตรกร ๔๐ เปอร์เซ็นต์ของประเทศจะได้มีโอกาสบริหารประเทศ
 และในโอกาสเดียวกันนี้ กระผมขอถอนกติกอร์ับ เพื่อความสนใจของท่านสมาชิกทั้งสภา
 แห่งนี้ครับผม ขอขอบคุณครับ

ประธานวุฒิสภา : ท่านสมาชิกครับ ผู้เสนอโคชถอนกติกอร์ับ คงจะไม่มี
 ผู้โคชคัดค้าน หรือมีความเห็นเป็นประการอื่นนะครับ ถ้าไม่มีความเห็นเป็นประการอื่นกระผม
 กระผมขอ..... เชิญคุณสายนทีครับ

นายสายนที สายสว่าง : จะใช้ถอนหรือไม่ให้ถอนเป็นข้อมติครับ

ประธานวุฒิสภา : ครับ กำลังจะขอเรียนถามที่ประชุมว่า ถ้าไม่มีผู้ใด
 มีความเห็นเป็นประการอื่นแล้วจะขออนุญาตถือว่าที่ประชุมได้ลงมติถอนกติกอร์ับ
 โคชใหม่ครับ โดยไม่ต้องลงมติกัน เราจะไปขังเรื่องอื่น

(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีผู้ใดมีความเห็นอย่างอื่นนะครับ ผมขออนุญาตถือว่า
 ที่ประชุมได้ลงมติถอนกติกอร์ับใหญ่เสนอข้อมติใหม่แล้วครับ ขอขอบคุณครับ



ว. ๔/๒๕๓๒ (ส.)

พิทวารณ์ ๒๗/๑

ต่อไปเป็นเรื่องที่ ๒๑๒ เป็นเรื่องร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง
และวิธีพิจารณาคriminalในศาลแขวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎร
ได้ลงมติเห็นชอบแล้ว



Legislative Institutional Repository of Thailand

(ส ๓ เ น ๖)

ที่ สก ๐๐๐๓/ ๑๓๓๖๒

สภาผู้แทนราษฎร
ถนนอุทธรณ์ กท ๑๐๓๐๐

๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีความอาญาในศาลแขวง
(ฉบับที่...) พ.ศ.

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๔/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง
และวิธีพิจารณาคดีความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่...) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ
และให้เสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป

ฉะนั้น จึง เสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมา เพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป
ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๒๗

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)

บัญญัติ เกสรทอง

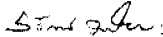
(นายบัญญัติ เกสรทอง)

ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา

โทร. ๒๕๑๓๕๐๐

สำเนาถูกต้อง



(นายวิจิตร วิชาญ)

หัวหน้างานผู้คดี กองการประชุม



ท่าน

สารบบ

เรื่อง การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณา
ความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่...) พ.ศ.
ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาใน
ศาลแขวง (ฉบับที่...) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ครั้งที่ ๑๓/๒๕๓๑ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๓๑ และส่งให้คณะกรรมการธิการ
การปกครองพิจารณา เมื่อคณะกรรมการธิการพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบและให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณา
ต่อไปตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒
วุฒิสภาได้รับเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒


(นายประเสริฐ ดวงวิชัย)

เลขาธิการรัฐสภา



LIRT

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญา
ในศาลแขวง พ.ศ. ๒๔๙๙ ห้ามโจทก์อุทธรณ์ปัญหาข้อเท็จจริง และเพิ่มเติมข้อจำกัด
ห้ามจำเลยอุทธรณ์ปัญหาข้อเท็จจริง (ร่างมาตรา ๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒)

เหตุผล

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและ
วิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. ๒๔๙๙ เพื่อให้การพิจารณาพิพากษาคดี
ในศาลอุทธรณ์ลุล่วงไปโดยเหมาะสมรวดเร็วยิ่งขึ้น และเพื่อที่เหมاسبกับสภาวะเศรษฐกิจ
ในปัจจุบัน สมควรห้ามโจทก์อุทธรณ์ปัญหาข้อเท็จจริง และเพิ่มจำนวนเงินโทษปรับที่ศาลลง
ในคดีที่เป็นช้อยกเว้นการต้องห้ามจำเลยอุทธรณ์ปัญหาข้อเท็จจริง จึงจำเป็นต้องตรา
พระราชบัญญัตินี้

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

ร่าง

พระราชบัญญัติ

จัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

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

.....
โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและ
วิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. ๒๔๙๙

.....
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและ
วิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ...) พ.ศ."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง
และวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. ๒๔๙๙ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ
จัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๓ และให้ใช้
ความต่อไปนี้แทน



LIR

Legislative Institutional Repository (โปรดพลิก)

๕๖

ประธานวุฒิสภา : ขอเชิญเลขาธิการอ่านสารบบร่างพระราชบัญญัติฉบับ
นายประเสริฐ กวางวิชัย (เลขาธิการวุฒิสภา) : สารบบเรื่องการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณา

ประธานวุฒิสภา : เชิญครับ
นายปลั่ง มีจุด : สารบบนี้ก็แจกสมาชิกไปหมดแล้ว ผมขอไม่ต้องอ่าน
ครับผม ทุกคนครับผม

ประธานวุฒิสภา : ท่านสมาชิกจะเห็นด้วยหรือเปล่าวครับเพื่อรวบรัดเวลา
(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ถ้าท่านสมาชิกไม่มีความเห็นเป็นอย่างอื่น กระผมขอ
อนุญาตถือว่าเห็นชอบด้วยตามที่คุณปลั่งได้กรุณาเสนอมาในคณะครับไม่ต้องอ่านสารบบทุก
พระราชบัญญัติครับ ขอมพระคุณครับ ตามสารบบคณะ วุฒิสภาได้รับร่างพระราชบัญญัติ
ฉบับนี้เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ตามรัฐธรรมนูญมาตรา ๑๒๒ วุฒิสภาคองพิจารณาให้
เสร็จสิ้นภายใน ๖๐ วัน จึงเหลือเวลาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อยู่อีก
๕๖ วัน ขอเชิญท่านรัฐมนตรีแถลงหลักการและเหตุผลครับ

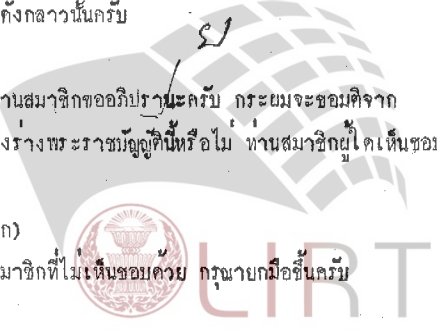
พลตำรวจโท จารัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) :
กราบเรียนท่านประธานที่เคารพและท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติ กระผม พลตำรวจโท จารัส
มังคลารัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม ขอประณามกราบเรียนว่า ช่วงนี้ยังไม่
อะไรจะแถลงครับ โดยเหตุผล หลักการดังกล่าวนี้ครับ
(ไม่มีสมาชิกอภิปราย)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีท่านสมาชิกขออภิปรายครับ กระผมจะขอมติจาก
ที่ประชุมว่าจะเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ ท่านสมาชิกผู้ใดเห็นชอบด้วย
กรุณายกมือขึ้นครับ

(มีสมาชิกยกมือเป็นส่วนมาก)

ประธานวุฒิสภา : ท่านสมาชิกที่ไม่เห็นชอบด้วย กรุณา ยกมือขึ้นครับ
(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีครับ เป็นอันว่าที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับ
หลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วครับ ท่านรัฐมนตรีครับเรื่องกรรมาธิการจะว่าอย่างไรครับ



๕๘

ว. ๔/๒๕๖๒ (ส.)

ที่พรรพ์ ๒๖๗/๓

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) :
ส่งกรรมการการบริหารและการยุติธรรมครับ

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีความเห็นเป็นประการอื่นนะครับ

(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ยอมรับขออนุญาตถือว่าประชุมเห็นชอบด้วยกับข้อเสนอ
ของท่านรัฐมนตรีที่ให้ส่งคณะกรรมการการบริหารกำหนดแปรรูปคดีภายในกี่วันครับ
ท่านรัฐมนตรีครับ ๖/๒๖/๖๒ ๖

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) :
ตามข้อบังคับฉบับที่ ๘ วันครับ

ประธานวุฒิสภา : คงไม่มีท่านผู้ใดเห็นเป็นประการอื่นนะครับ แปรรูปคดี
ภายใน ๘ วันนะครับ ขอถือเป็นมติ

ต่อไป ๒.๓ ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา
ความอาญา (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว



เกี่ยวกับการเงิน

สภาผู้แทนราษฎร

ที่ สก ๐๐๐๓/๑๓๓๖๓

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนอุทองใน กท ๑๐๓๐๐

๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
(ฉบับที่ ...) พ.ศ.

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมฯ ได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติแก้ไข
เพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี
เป็นผู้เสนอ และให้เสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป

ฉะนั้น จึงเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมา เพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภา
พิจารณาต่อไป ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๒๗

อนึ่ง ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงิน

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) บัญจะ เกสรทอง

(นายบัญญัติ เกสรทอง)

ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา

โทร. ๒๕๑๓๕๐๐

สาเนาถูกต้อง

Somsan

(นายวิจักขณ์ นาควิริยะ)

หัวหน้างานนิติ กองการประชุม




สารบบ

เรื่อง การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่...) พ.ศ.
ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา
ความอาญา (ฉบับที่...) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ครั้งที่ ๑๓/๒๕๓๑ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๓๑ และส่งให้คณะกรรมการ
การปกครองพิจารณา เมื่อคณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบและให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณา
ต่อไปตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒
วุฒิสภาได้รับเมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒


(นายประเสริฐ ดวงวิชัย)
เลขาธิการรัฐสภา



บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
(ฉบับที่ ...) พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ดังต่อไปนี้

- (๑) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๑๑ เพื่อจำกัดระยะเวลาการปล่อยชั่วคราวโดยพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการ
- (๒) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๗๓ เพื่อเพิ่มเติมความช่วยเหลือทางกฎหมายให้แก่จำเลยในคดีอาญา
- (๓) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๙๒ วรรคสาม เพื่อเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ว่าด้วยการพิพากษาเกินคำขอ
- (๔) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๙๓ ทวิ มาตรา ๑๙๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๙๕ ทวิ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๐๐ มาตรา ๒๑๔ วรรคสอง มาตรา ๒๑๙ มาตรา ๒๒๐ และมาตรา ๒๒๔ เพื่อเติมข้อจำกัดและปรับปรุงระยะเวลาการอุทธรณ์ฎีกา คำพิพากษาหรือคำสั่ง

เหตุผล

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เพื่อให้ผู้ต้องหาที่ได้รับการปล่อยชั่วคราวโดยพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการได้รับความเป็นธรรมในการดำเนินคดี เพื่อให้ศาลตั้งหมายให้จำเลยในททุก คดีที่มีอัตราโทษประหารชีวิตถ้าจำเลยยังไม่มีหมาย และให้ศาลตั้งหมายให้จำเลยในคดีที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงตั้งแต่สามปีขึ้นไปแต่ไม่ถึงสิบปี ถ้าจำเลยไม่มีหมายและต่อสู้คดีโดยแถลงต่อศาลก่อนเริ่มพิจารณาว่าจำเลยยากจนและต้องการหมาย เพื่อจำกัดปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการพิพากษาเกินคำขอ และเพื่อให้การพิจารณาพิพากษาคดีในศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์และศาลฎีกาล่วงไปโดยเหมาะสมรวดเร็วขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง

พระราชบัญญัติ

แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ ...) พ.ศ."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๑๓ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๑๓ เมื่อพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการส่งปล่อยชั่วคราวไม่ว่าจะมีประกันหรือมีประกันและหลักประกันหรือไม่ การปล่อยชั่วคราวนั้นให้ใช้ได้ระหว่ำการสอบสวนหรือจนกว่าผู้ต้องหาคืบคลานซึ่งระหว่างสอบสวนหรือจนถึงศาลประทับฟ้อง แต่มิให้เกินกว่าสาม เดือนนับแต่วันแรกที่มีการปล่อยชั่วคราว ไม่ว่าเป็นการปล่อยชั่วคราวโดยพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหาให้ไม่อาจพาการสอบสวนได้เสร็จภายในกำหนดสาม เดือนจะยืดเวลาการปล่อยชั่วคราวได้เกินกว่าสาม เดือนก็ได้ แต่มิให้เกินกว่าหก เดือน

เมื่อการปล่อยชั่วคราวสิ้นสุดตามวรรคหนึ่งแล้ว ถ้ายังมีความจำเป็นที่จะต้องควบคุมผู้ต้องหาไว้ต่อไป ให้ส่งผู้ต้องหามาศาล และให้นำบทบัญญัติมาตรา ๘๓ วรรคสี่ ถึงวรรคเก้า มาใช้บังคับ"

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๑๙ แห่งประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความอาญาและให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๑๙ ในกรณีเกิดสัญญาประกันต่อศาล ศาลมีอำนาจสั่งบังคับตาม
สัญญาประกันหรือตามที่ศาลเห็นควรโดยมิต้องฟ้อง แต่เมื่อศาลสั่งประการใดแล้ว ฝ่ายผู้ถูก
บังคับตามสัญญาประกันหรือพนักงานอัยการมีอำนาจอุทธรณ์ได้ คำวินิจฉัยของศาลอุทธรณ์
ให้เป็นที่สุด”

มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๗๓ แห่งประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๒๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๗๓ ในคดีที่มีอัตราโทษประหารชีวิต ก่อนเริ่มพิจารณา
ให้ศาลถามจาเลยว่ามีหมายหรือไม่ ถ้าไม่มีก็ให้ศาลตั้งหมายให้

ในคดีที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงตั้งแต่สิบปีขึ้นไปแต่ไม่ถึงประหารชีวิต
และในคดีที่จาเลยมีอายุไม่เกินสิบเจ็ดปีในวันที่ถูกฟ้องต่อศาล ก่อนเริ่มพิจารณาให้ศาลถาม
จาเลยว่ามีหมายหรือไม่ ถ้าไม่มีและจาเลยต้องการหมายก็ให้ศาลตั้งหมายให้

ในคดีที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงตั้งแต่สามปีขึ้นไปแต่ไม่ถึงสิบปี ถ้าจาเลย
ไม่มีหมายและต่อสู้คดีโดยแถลงต่อศาลก่อนเริ่มพิจารณาว่าจาเลยยากจนและต้องการหมาย
ก็ให้ศาลตั้งหมายให้

ในการพิจารณาตั้งหมายให้จาเลยตามวรรคสาม ศาลอาจไต่สวนเพื่อให้
ได้ความว่าจาเลยยากจนจริง

ให้ศาลจ่ายเงินรางวัลแก่หน้าที่ศาลตั้งตามมาตรานี้ ตามระเบียบที่
กระทรวงยุติธรรมกำหนด”

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๙๒ วรรคสาม แห่งประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน



LIRT

"ในกรณีที่ยกแตกต่างนั้นเป็นเพียงรายละเอียด เช่น เกี่ยวกับเวลา หรือสถานที่กระทำความผิดหรือต่างกันระหว่างการกระทำความผิดฐานลักทรัพย์ การโจรกรรม หรือเอาทรัพย์ ใช้ออก โกง เจ้าหนี้ ยักยอก รับของโจร และทำให้เสียทรัพย์ หรือต่างกันระหว่างการกระทำความผิดโดยเจตนากับประมาท มิใช่ถือว่าต่างกันจนข้อสาระสำคัญ ทั้งมิใช่ถือว่ายกข้อที่พิจารณาได้ความนั้นเป็นเรื่อง เกินคำขอหรือเป็น เรื่องที่โจทก์ไม่ประสงค์ให้ลงโทษ เว้นแต่จะปรากฏแก่ศาลว่าการที่ฟ้องผิดไปเป็นเหตุให้จำเลยหลงต่อสู้ แต่ทั้งนี้ศาลจะลงโทษ จำเลยเกินกว่าอัตราโทษที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดที่โจทก์ฟ้องไม่ได้"

มาตรา ๗ ให้อยกเลิกความในมาตรา ๑๙๓ ทวิ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๒๓ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๙๓ ทวิ ห้ามมิให้อุทธรณ์คำพิพากษาศาลชั้นต้นในปัญหาข้อเท็จจริงในคดีซึ่งอัตราโทษอย่างสูงตามที่กฎหมายกำหนดไว้ให้จำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เว้นแต่กรณีต่อไปนี้ให้จำเลยอุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงได้

- (๑) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุกหรือให้ลงโทษกักขังแทนโทษจำคุก
- (๒) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุก แต่ศาลรอกการลงโทษไว้
- (๓) ศาลพิพากษาว่าจำเลยมีความผิด แต่รอการกำหนดโทษไว้ หรือ
- (๔) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษปรับ เกินกว่าหนึ่งพันบาท"

มาตรา ๘ ให้อยกเลิกความในมาตรา ๑๙๔ วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๑๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๙๔ อุทธรณ์นั้น ให้ยื่นต่อศาลชั้นต้นในกำหนดหนึ่งเดือนนับแต่วันอ่านหรือถือว่าได้อ่านคำพิพากษาหรือคำสั่งที่คู่ความฝ่ายที่อุทธรณ์ตั้ง"

มาตรา ๙ ให้อยกเลิกความในมาตรา ๑๙๕ วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๑๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

(โปรดพลิก)

"มาตรา ๑๙๘ ทวิ เมื่อศาลชั้นต้นปฏิเสธไม่ยอมรับอุทธรณ์ ผู้อุทธรณ์
อาจอุทธรณ์เป็นคำร้องอุทธรณ์คำสั่งของศาลนั้นต่อศาลอุทธรณ์ได้ คำร้อง เช่นนี้ให้ยื่น
ที่ศาลชั้นต้นภายในกำหนดสิบวันนับแต่วันฟังคำสั่ง แล้วให้ศาลนั้นรีบส่งคำร้อง เช่นว่านั้น
ไปยังศาลอุทธรณ์พร้อมด้วยอุทธรณ์ และคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลชั้นต้น"

มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๐๐ แห่งประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความอาญา และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๒๐๐ ให้ศาลส่งสำเนาอุทธรณ์ให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งแก่ภายในกำหนด
สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับสำเนาอุทธรณ์"

มาตรา ๑๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น มาตรา ๒๑๔ ววรรคสอง
แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

"บุคคลที่ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนตามศาลล่างหรือเพียงแต่แก้ไขเล็กน้อย
และให้ลงโทษจากรุจาฯเลยเกินกว่าห้าปี หมายความว่ามิใช่โทษอย่างอื่นด้วยหรือไม่ ห้ามมิให้
ตรวจฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง"

มาตรา ๑๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๑๙ แห่งประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๑๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๒๑๙ บุคคลซึ่งศาลชั้นต้นพิพากษาให้ลงโทษจากรุจาฯเลยไม่เกินสองปี
หรือรับไม่เกินสี่เดือนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้าศาลอุทธรณ์ยังคงลงโทษจากรุจาฯเลยไม่เกิน
กำหนดที่ว่ามานี้ห้ามมิให้คู่ความฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง แต่ข้อห้ามนี้มิให้ใช้แก่จากรุจาฯในกรณี
ที่ศาลอุทธรณ์พิพากษาแก้ไขมากขึ้นให้เพิ่มเติมโทษจากรุจาฯเลย"

มาตรา ๑๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๒๐ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา
ความอาญา ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา
ความอาญา (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๑๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๒๒๐ ห้ามมิให้คู่ความฎีกาในคดีที่ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์พิพากษา
ยกฟ้องตรวจ"

มาตรา ๑๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๒๔ แห่งประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความอาญา และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๒๒๔ เมื่อศาลชั้นต้นไม่ยอมรับฎีกา ผู้ฎีกาอาจฎีกาเป็นคำร้อง
อุทธรณ์คำสั่งของศาลนั้นต่อศาลฎีกาได้ คำร้อง เช่นนี้ให้ยื่นที่ศาลชั้นต้นภายในกำหนดสิบวัน
นับแต่วันฟังคำสั่ง และให้ศาลนั้นรับส่งคำร้อง เช่นว่านั้นไปยังศาลฎีกาพร้อมด้วยฎีกาและ
คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์

เมื่อศาลฎีกาเห็นสมควรตรวจสอบสำนวนเพื่อส่งคำร้อง เรื่องนั้น ก็ให้ส่ง
ศาลชั้นต้นส่งมาให้”

ถูกต้องตามมติของสภาผู้แทนราษฎร



ประธานวุฒิสภา : เมื่อไม่จำเป็นที่จะต้องอ่านสารบบ ผมเรียนว่าเรื่องนี้วุฒิสภาได้รับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๒๗ วุฒิสภาท้องพิจารณาให้เสร็จสิ้นภายใน ๓๐ วัน จึงเหลือเวลาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ๒๖ วัน เติมนานรัฐมนตรีแถลงหลักการและเหตุผลครบ

พลตำรวจโท จารัต มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) กราบเรียนท่านประธานและท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติ กระผม พลตำรวจโท จารัต มังคลารัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม ขอประธานกราบเรียนว่า หลักการและเหตุผลเป็นไปตามที่อยู่ในประกอบร่างนั้นแล้วครับ

(ไม่มีสมาชิกอภิปราย)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีการขอลิปรายนะครับ กระผมจะขอมติจากที่ประชุมว่า จะเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หรือไม่ ท่านสมาชิกผู้ใดที่เห็นชอบด้วย กรุณายกมือขึ้นครับ

(มีสมาชิกยกมือเป็นส่วนมาก)

ประธานวุฒิสภา : ขอบคุณครับ ท่านสมาชิกผู้ใดที่ไม่เห็นชอบด้วย กรุณายกมือครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีนะครับ เป็นอันว่าที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วครับ ท่านรัฐมนตรีครับ เรื่องกรรมวิธีการครับ



- พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) :
- กระผมเห็นควรส่งกรมวิชาการการบริหารและการยุติธรรมครับ
- ประชาชนวุฒิสภา : จะมีท่านสมาชิกมีความเห็นเป็นประการอื่นหรือเปล่าครับ
(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)
- ประชาชนวุฒิสภา : ถ้าไม่มี กระผมขอถือว่าที่ประชุมลงมติเห็นชอบ
ตามที่ท่านรัฐมนตรี เสนอมานะครับ กำหนดแปรญัตติภายในกี่วันครับ
- พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) :
- แปรญัตติตามข้อบังคับครับ
- ประชาชนวุฒิสภา : จะมีท่านสมาชิกมีความเห็นประการอื่นหรือเปล่าครับ
(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)
- ประชาชนวุฒิสภา : ถ้าไม่มี ผมขออนุญาตถือว่าที่ประชุมลงมติเห็นชอบ
ตามที่ท่านรัฐมนตรี เสนอมา คือภายใน ๗ วันครับ ขอขอบคุณครับ
- มาถึงเรื่องที ๖.๘ เรื่องร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติเห็นชอบแล้ว



วณิษฐาต้งพิจารณาให้เสร็จภายใน ๖๐ วัน

(สำเนา)

ที่ สก ๐๐๐๓/๑๓๓๖๔

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนอุทองใน กท ๑๐๓๐๐

๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ ...) พ.ศ.
กราบเรียน ประธานวุฒิสภา
สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๔/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม
ประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ และให้เสนอ
ต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป

ฉะนั้น จึงเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมาเพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป
ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๒๗

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)

บัญญัติ เกสรทอง

(นายบัญญัติ เกสรทอง)

ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา

โทร. ๒๕๑๓๕๐๐

สำเนาถูกต้อง

(นายวิจิตร นาควิริยะ)

หัวหน้างานผู้ติดตาม กองการประชุม



สารบบ

เรื่อง การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา
(ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา
(ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้
พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ครั้งที่ ๑๓/๒๕๓๑ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๓๑ และส่งให้
คณะกรรมการการปกครองพิจารณา เมื่อคณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้
เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบและขอให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณา
ต่อไปตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒
วุฒิสภาได้รับเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒



(นายประเสริฐ ดวงวิชัย)

เลขาธิการรัฐสภา



บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา ดังต่อไปนี้

- (๑) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕๖ วรรคสอง เพื่อให้ศาลมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขให้ผู้คุมความประพฤติต้องปฏิบัติตามกว้างขวางยิ่งขึ้น
- (๒) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕๘ วรรคหนึ่ง เพื่อให้บทบัญญัติที่ให้อำนาจศาลกำหนดโทษหรือการกำหนดโทษหรือโทษที่รอการลงโทษไว้ในคดีก่อนบวกเข้ากับโทษในคดีหลัง มีความชัดเจนยิ่งขึ้น

เหตุผล

โดยที่การกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติของผู้กระทำความผิดที่ศาลพิพากษาหรือการกำหนดโทษไว้หรือการลงโทษไว้ตามประมวลกฎหมายอาญาในปัจจุบันนั้น ยังไม่เหมาะสมแก่การแก้ไขให้ผู้กระทำความผิดนั้นกลับตัวได้อย่างได้ผลดี สมควรปรับปรุงเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติของผู้กระทำความผิดในกรณีดังกล่าวให้มีขอบเขตกว้างขวางขึ้น เพื่อให้ศาลจะสามารถใช้ดุลพินิจได้โดยเหมาะสมแก่กรณี นอกจากนี้เพื่อให้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายอาญาที่กำหนดโทษหรือโทษของผู้กระทำความผิดที่ผู้คุมความประพฤติในคดีที่รอการกำหนดโทษไว้หรือการลงโทษไว้ในคดีก่อนบวกเข้ากับโทษในคดีหลังของผู้กระทำความผิดผู้นั้นด้วย ยังเกิดผลในการใช้บังคับตามความประสงค์อย่างแท้จริง สมควรกำหนดให้ศาลนำโทษที่รอไว้ดังกล่าวมาบวกกับโทษในคดีหลัง โดยให้ศาลกระทำได้ไม่ว่าเมื่อความปรากฏแก่ศาลเอง หรือความปรากฏตามคำแนะนำของพนักงานอัยการหรือพนักงานควบคุมความประพฤติ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง

พระราชบัญญัติ

แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ ...) พ.ศ."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา ๕๖ แห่งประมวลกฎหมายอาญา และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"เงื่อนไขเพื่อคุ้มครองความประพฤติของผู้กระทำความผิดนั้น ศาลอาจกำหนดข้อเดียวหรือหลายข้อ ดังต่อไปนี้

(๑) ให้ไปรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานที่ศาลระบุไว้เป็นครั้งคราว เพื่อเจ้าพนักงานจะได้สอบถาม แนะนำ ช่วยเหลือ หรือตักเตือนตามที่เห็นสมควรในเรื่องความประพฤติและการประกอบอาชีพ หรือจัดให้กระทำการบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ตามที่เจ้าพนักงานและผู้กระทำความผิดเห็นสมควร

(๒) ให้ฝึกหัดหรือทำงานอาชีพอันเป็นกิจจะลักษณะ

(๓) ให้ละเว้นการคบหาสมาคมหรือการประพฤติอันอาจนำไปสู่การกระทำความผิดในทำนองเดียวกันอีก

ประธานวุฒิสภา : ผมคิดว่าคงไม่มีความเห็นเป็นประการอื่นครับ
ผมขออนุญาตถือว่าที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยตามที่ท่านรัฐมนตรี เสนอมา นะครับ ขอขอบคุณครับ
ต่อมาเป็นเรื่องที่ ๖.๕ ร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้
และศาลอาญากกรุงเทพใต้ พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว

เกี่ยวกับขบวนการเงิน

ที่ สก ๐๐๐๓/๑๓๓๖๕

วุฒิสภาต้องพิจารณาให้เสร็จภายใน ๓๐ วัน

สภาผู้แทนราษฎร
ณชั้นอุทธรณ์ กท ๑๐๓๐๐

๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ พ.ศ.
กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๔/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแพ่ง
กรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ และให้เสนอ
ต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป

ฉะนั้น จึงเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมาเพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป
ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๒๗

อนึ่ง ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นร่างพระราชบัญญัติ เกี่ยวด้วยการเงิน

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)

บัญญัติ เกสรทอง

(นายบัญญัติ เกสรทอง)

ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

โทร. ๒๕๑๓๕๐๐

สำเนาถูกต้อง

(นายวิจิตร ชื่น นาควิริยะ)

หัวหน้างานนิติ กองการประชุม




สารบบ

เรื่อง การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้
และศาลอาญากรุงเทพใต้ พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎร
เห็นชอบแล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญา
กรุงเทพใต้ พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้
พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ครั้งที่ ๑๓/๒๕๓๑ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๓๑ และส่งให้
คณะกรรมการการปกครองพิจารณา เมื่อคณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้
เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบและให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณา
ต่อตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒
วุฒิสภาได้รับเมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒



(นายประเสริฐ ดวงวิชัย)

เลขาธิการรัฐสภา



LIRT

บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้

พ.ศ.

หลักการ

จัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ขึ้นในกรุงเทพมหานคร

เหตุผล

โดยที่ประชาชนในกรุงเทพมหานครมีจำนวนมากขึ้น และมีคดีความมาสู่การพิจารณาพิพากษาของศาลแพ่งและศาลอาญาเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก แม้จะได้มีการตั้งศาลแพ่งธนบุรีและศาลอาญาธนบุรีขึ้นเพื่อแบ่งเบาจำนวนคดีจากศาลแพ่งและศาลอาญาแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังไม่เพียงพอกับจำนวนคดีที่เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการคมนาคมในกรุงเทพมหานครก็ไม่คล่องตัว ทำให้ประชาชนผู้มีอรรถคดีและผู้เกี่ยวข้องไม่ได้รับความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางไปติดต่อกับศาล สมควรจัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้เพิ่มขึ้น เพื่อพิจารณาพิพากษาคดีที่เกิดขึ้นในเขตบางรัก เขตปทุมวัน เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตพระโขนง เขตยานนาวา และเขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร และโดยที่มาตรา ๑๗๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติว่า บรรดาศาลทั้งหลายจะตั้งขึ้นได้ก็แต่โดยพระราชบัญญัติ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



ในระหว่างที่ยังไม่ได้เปิดทำการศาลแพ่งกรุงเทพใต้หรือศาลอาญากรุงเทพใต้
ตามพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามตรา ๓ ให้ศาลแพ่งและศาลอาญามีเขตอำนาจตลอดถึง
เขตศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ด้วย แล้วแต่กรณี

มาตรา ๕ บรรดาคดีของเขตท้องที่เขตกบางรัก เขตปทุมวัน เขตป้อมปราบ
ศัตรูพ่าย เขตพระโขนง เขตกยานนาวา และเขตกสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร ซึ่งค้าง
พิจารณาอยู่ในศาลแพ่งหรือศาลอาญาในวันเปิดทำการศาลแพ่งกรุงเทพใต้หรือศาลอาญา
กรุงเทพใต้ ตามมาตรา ๓ ให้คงพิจารณาพิพากษาในศาลแพ่ง หรือศาลอาญา แล้วแต่กรณี

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

.....

.....

ถูกต้องตามมติของสภาผู้แทนราษฎร

๕ ธันวาคม



Legislative Institutional Repository of Thailand

ว. ๘/๒๕๓๒ (ส.ง.)

ลูกคณะ ๒๘/๘

ประธานวุฒิสภา : เรื่องนี้วุฒิสภาได้รับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๒๓ วุฒิสภาต้องพิจารณาไปแล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน จึงเหลือเวลาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อีก ๒๖ วัน ขอเชิญท่านรัฐมนตรีแถลงหลักการกับเหตุผลครับ

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) : กราบเรียนท่านประธานรัฐสภา กระผมเห็นว่าหลักการและเหตุผลได้มีรายละเอียดอยู่ในประกอบร่างนั้นแล้วครับ (ไม่มีสมาชิกอภิปราย)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีผู้อภิปรายนะครับ กระผมจะขอมติจากที่ประชุมว่า จะเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หรือไม่ครับ ท่านสมาชิกท่านใดที่เห็นชอบด้วย กรุณายกมือขึ้นครับ (มีสมาชิกยกมือเป็นส่วนมาก)

ประธานวุฒิสภา : ขอบพระคุณครับ ท่านสมาชิกท่านใดที่ไม่เห็นชอบด้วย กรุณายกมือครับ (ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีนะครับ เป็นอันว่าที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ครับ ท่านรัฐมนตรีครับกรรมาธิการครับ

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) : กระผมเห็นว่าควรส่งกรรมาธิการการบริหารและการยุติธรรมครับ (ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)



ประธานวุฒิสภา : ไม่มีท่านสมาชิกผู้ใดเห็นเป็นประการอื่นนะครับ ถ้าเช่นนั้น
 กระผมขอถือว่าที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบตามที่ท่านรัฐมนตรี เสนอมานะครับ กำหนดเวลาแปรญัตติครับ
 ท่านรัฐมนตรี

พลตำรวจโท จำรัส มิ่งคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) :
 แปรญัตติตามข้อบังคับครับ

(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีความเห็นเป็นประการอื่นนะครับ กระผมขอถือว่า
 ที่ประชุมลงมติเห็นชอบตามที่ท่านรัฐมนตรี เสนอมานะครับ ขอบพระคุณครับ



๑๕

ว. ๔/๒๕๓๒ (ส.)

สันตนา ๒๕/๑

เรื่องที่ ๖.๖ ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญศาลยุติธรรม
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว



ที่ สก ๐๐๐๓/๑๓๓๖๖

สภาผู้แทนราษฎร
ถนนอุทองใน กท ๑๐๓๐๐

๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม พระธรรมนูญศาลยุติธรรม (ฉบับที่...) พ.ศ.
กราบเรียน ประธานวุฒิสภา
สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๖/๒๕๖๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม
พระธรรมนูญศาลยุติธรรม (ฉบับที่...) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ และให้เสนอต่อ
วุฒิสภาพิจารณาต่อไป

ฉะนั้น จึงเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมาเพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป
ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๒๗

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง
(ลงชื่อ) **บัญญัติ เกสรทอง**
(นายบัญญัติ เกสรทอง)
ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา
โทร. ๒๕๑๓๕๐๐

สำเนาถูกต้อง

Samrit Anon

(นายวิจักขณ์ นาควัชระ)

หัวหน้างานนิติ กองการประชุม



สารบบ

เรื่อง การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม
พระธรรมนูญศาลยุติธรรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ.
ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระธรรมนูญศาลยุติธรรม
(ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในคราวประชุม
สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๑๓/๒๕๓๑ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๓๑
และส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาการปกครองพิจารณา เมื่อคณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว
จึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบและที่เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณา
ต่อไปตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒
วุฒิสภาได้รับเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒

(นายประเสริฐ ดวงวิชัย)

เลขาธิการรัฐสภา



บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระธรรมนูญศาลยุติธรรม (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระธรรมนูญศาลยุติธรรม ดังต่อไปนี้

๑. แก้ไขมาตรา ๓ เพื่อกำหนดให้ศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ ที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ พ.ศ. เป็นศาลชั้นต้น

๒. แก้ไขมาตรา ๘ เพื่อกำหนดให้มีตำแหน่งอธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่งกรุงเทพใต้ รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่งกรุงเทพใต้ อธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญากรุงเทพใต้ และรองอธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญากรุงเทพใต้

๓. แก้ไขมาตรา ๙ เพื่อมิให้นำบทบัญญัติที่ให้ศาลชั้นต้นมีผู้พิพากษาหัวหน้าศาลมาซึ่งบังคับกับศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ด้วย

๔. แก้ไขมาตรา ๑๐ ทวิ เพื่อกำหนดอำนาจหน้าที่ของรองอธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่งกรุงเทพใต้ และรองอธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญากรุงเทพใต้

๕. แก้ไขมาตรา ๑๔ และมาตรา ๑๗ เพื่อกำหนดเขตและอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้

เหตุผล

โดยที่ ได้มีการจัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ขึ้นตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ พ.ศ. เพื่อเป็นการแบ่งเบาคดีจากศาลแพ่งและศาลอาญา และเพื่อให้ประชาชนผู้มีอรรถคดีและผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางไปติดต่อกับศาล ในการนี้จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระธรรมนูญศาลยุติธรรม เพื่อกำหนด เขตอำนาจของศาลดังกล่าว และแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกันด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง

พระราชบัญญัติ

แก้ไขเพิ่มเติมพระธรรมนูญศาลยุติธรรม (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระธรรมนูญศาลยุติธรรม

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระธรรมนูญศาลยุติธรรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓ แห่งพระธรรมนูญศาลยุติธรรมซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระธรรมนูญศาลยุติธรรม (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๒๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๓ ศาลชั้นต้น

(๑) สำหรับกรุงเทพมหานคร ได้แก่

(ก) ศาลแขวง

(ข) ศาลจังหวัดธนบุรี

(ค) ศาลแพ่งธนบุรีและศาลอาญาธนบุรี

(ง) ศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้

(จ) ศาลแพ่งและศาลอาญา

(๒) สำหรับจังหวัดอื่น ๆ นอกจากกรุงเทพมหานคร ได้แก่

(ก) ศาลแขวง

(ข) ศาลจังหวัด

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔ และมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติศาลยุติธรรม ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศาลยุติธรรม (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๒๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔ ให้มีประธานศาลฎีกาประจำศาลฎีกาหนึ่งคน และให้มีอธิบดีผู้พิพากษาประจำศาลอุทธรณ์ ศาลแพ่ง ศาลอาญา ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ ศาลอาญากรุงเทพใต้ ศาลแพ่งธนบุรีและศาลอาญาธนบุรี ศาลละหนึ่งคน กับให้มีรองประธานศาลฎีกาประจำศาลฎีกา และรองอธิบดีผู้พิพากษาประจำศาลอุทธรณ์ ศาลแพ่ง ศาลอาญา ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ ศาลอาญากรุงเทพใต้ ศาลแพ่งธนบุรี และศาลอาญาธนบุรี ศาลละสองคน แต่ถ้ารัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมเห็นว่ามีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ทางราชการ จะกำหนดให้มีรองประธานศาลฎีกาหรือรองอธิบดีผู้พิพากษาประจำศาลใดมากกว่าสองคนก็ได้

เมื่อตำแหน่งประธานศาลฎีกา อธิบดีผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ อธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่ง อธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญา อธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่งกรุงเทพใต้ อธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญากรุงเทพใต้ อธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่งธนบุรี หรืออธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญาธนบุรีว่างลง หรือเมื่อผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวไม่อาจปฏิบัติราชการได้ ให้รองประธานศาลฎีกาหรือรองอธิบดีผู้พิพากษาแล้วแต่กรณี เป็นผู้ทำการแทน ถ้ามีผู้ดำรงตำแหน่งนั้นมากกว่าหนึ่งคนให้ผู้มีอาวุโสสูงสุดเป็นผู้ทำการแทน ถ้าผู้มีอาวุโสสูงสุดไม่อาจปฏิบัติราชการได้ ให้ผู้มีอาวุโสถัดลงมาตามลำดับ เป็นผู้ทำการแทน

กรณีที่ไม่มีอาจมีผู้ทำการแทนตามวรรคสองได้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมจะสั่งให้ผู้พิพากษาคคนหนึ่งซึ่งประจำศาลนั้นหรือศาลใดศาลหนึ่งเป็นผู้ทำการแทนก็ได้

มาตรา ๙ ในศาลชั้นต้นตามมาตรา ๓ นอกจากศาลแพ่ง ศาลอาญา ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ ศาลอาญากรุงเทพใต้ ศาลแพ่งธนบุรี และศาลอาญาธนบุรี ให้มีผู้พิพากษาหัวหน้าศาล ศาลละหนึ่งคน



LIRT

ถ้าศาลฎีกา ศาลอุทธรณ์ หรือศาลชั้นต้น ศาลใดศาลหนึ่ง
แบ่งออก เป็นแผนกที่มีผู้พิพากษาหัวหน้าแผนก แผนกละหนึ่งคน

เมื่อตำแหน่งผู้พิพากษาหัวหน้าศาล หรือผู้พิพากษาหัวหน้าแผนก
ว่างลง หรือเมื่อผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวไม่อาจปฏิบัติราชการได้ ให้ผู้พิพากษา
ผู้อาวุโสสูงสุดในศาลนั้นหรือในแผนกนั้น แล้วแต่กรณี เป็นผู้ทำการแทน
ถ้าผู้พิพากษาผู้อาวุโสสูงสุดในศาลนั้น หรือในแผนกนั้นไม่อาจปฏิบัติราชการได้
ให้ผู้พิพากษาผู้อาวุโสถัดลงมาตามลำดับในศาลนั้น หรือในแผนกนั้น แล้วแต่กรณี
เป็นผู้ทำการแทน ในกรณีที่ไม่มีผู้ทำการแทนดังกล่าวได้ รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงยุติธรรมจะสั่งให้ผู้พิพากษาคนหนึ่ง เป็นผู้ทำการแทนก็ได้”

มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๐ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติ
ศาลยุติธรรม ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ
ศาลยุติธรรม (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๒๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๐ ทวิ ให้รองประธานศาลฎีกา รองอธิบดีผู้พิพากษา
ศาลอุทธรณ์ รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่ง รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญา
รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่งกรุงเทพใต้ รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญากรุงเทพใต้
รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่งธนบุรี หรือรองอธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญาธนบุรี มีอำนาจ
ตามที่กำหนดไว้ใน (๑) และ (๒) ของมาตรา ๑๐ (๔) และให้มีหน้าที่เป็นผู้ช่วย
ประธานศาลฎีกา อธิบดีผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ อธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่ง อธิบดี
ผู้พิพากษาศาลอาญา อธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่งกรุงเทพใต้ อธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญา
กรุงเทพใต้ อธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่งธนบุรี หรืออธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญาธนบุรี
แล้วแต่กรณี ตามที่ประธานศาลฎีกา หรืออธิบดีผู้พิพากษาศาลนั้น ๆ จะได้มอบหมาย”

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔ แห่งพระราชบัญญัติศาลยุติธรรม
ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศาลยุติธรรม (ฉบับที่ ๖)
พ.ศ. ๒๕๒๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน



LIERT
(บรรดพลิก)

"มาตรา ๑๔ ศาลชั้นต้นมีเขตดังนี้

(๑) ศาลแขวง มีเขตตามที่พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงได้กำหนดไว้

(๒) ศาลจังหวัด มีเขตตามที่พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจังหวัดได้กำหนดไว้ แต่บรรดาคดีซึ่งเกิดขึ้นในเขตศาลแขวงและอยู่ในอำนาจของศาลแขวงนั้น ถ้ายื่นฟ้องต่อศาลจังหวัด ให้อยู่ในดุลพินิจของศาลจังหวัดนั้น ๆ ที่จะไม่ยอมรับพิจารณาคดีใดคดีหนึ่งที่ยื่นฟ้อง เช่นนั้นได้

(๓) ศาลแพ่งธนบุรีและศาลอาญาธนบุรี มีเขตตามที่พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแพ่งธนบุรีและศาลอาญาธนบุรีได้กำหนดไว้

(๔) ศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ มีเขตตามที่พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลอาญากรุงเทพใต้ได้กำหนดไว้

(๕) ศาลแพ่งและศาลอาญา มีเขตตลอดท้องที่กรุงเทพมหานคร นอกจากท้องที่ที่อยู่ในเขตของศาลแพ่งกรุงเทพใต้ ศาลอาญากรุงเทพใต้ ศาลแพ่งธนบุรี ศาลอาญาธนบุรี และศาลจังหวัดมีนบุรี แต่บรรดาคดีที่เกิดขึ้นนอกเขตของศาลแพ่งและศาลอาญานั้น จะยื่นฟ้องต่อศาลแพ่ง หรือศาลอาญาก็ได้ ทั้งนี้ ให้อยู่ในดุลพินิจของศาลนั้น ๆ ที่จะไม่ยอมรับพิจารณาพิพากษาคดีใดคดีหนึ่งที่ยื่นฟ้อง เช่นนั้นได้ เว้นแต่คดีนั้นจะได้โอนมาตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ"

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๗ แห่งพระธรรมนูญศาลยุติธรรม ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระธรรมนูญศาลยุติธรรม (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๒๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๗ ศาลแพ่ง ศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลแพ่งธนบุรี มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งทั้งปวง

ศาลอาญา ศาลอาญากรุงเทพใต้และศาลอาญาธนบุรี มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีอาญาทั้งปวง"



ประธานวุฒิสภา : เรื่องนี้วุฒิสภาได้รับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๒๗ วุฒิสภาทองพิจารณาไปแล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน จึงเหลือเวลาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อีก ๔๖ วัน ขอเชิญท่านรัฐมนตรีแถลงหลักการและเหตุผลครับ

พลตำรวจโท จาริส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภา กฎหมายฉบับนี้เกี่ยวข้องกับกฎหมายดังกล่าว เมื่อสักครู่นี้ครับ ฉะนั้นในหลักการและเหตุผลได้ปรากฏรายละเอียดอยู่ในนั้นแล้วครับ

(ไม่มีสมาชิกอภิปราย)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีการอภิปรายนะครับ กระผมจะขอมติจากที่ประชุมว่าจะเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หรือไม่ครับ ท่านสมาชิกท่านใดที่เห็นชอบด้วย กรุณายกมือครับ

(มีสมาชิกยกมือ เป็นส่วนมาก)

ประธานวุฒิสภา : ขอบพระคุณครับ ท่านสมาชิกที่ไม่เห็นชอบด้วย กรุณายกมือครับ (ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีนะครับ เป็นอันว่าที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วครับ ท่านรัฐมนตรีครับ กรรมาธิการครับ

พลตำรวจโท จาริส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) : กระผมเห็นควรส่งกรรมาธิการการบริหารและการยุติธรรมครับ

ประธานวุฒิสภา : จะมีท่านผู้ใดเห็นเป็นประการอื่นหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ถ้าไม่มีกระผมขออนุญาตถือว่าที่ประชุมลงมติเห็นชอบตามที่ท่านรัฐมนตรีเสนอมาครับ กำหนดเวลาแปรญัตติครับ

พลตำรวจโท จาริส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) : แปรญัตติตามข้อบังคับครับ



LIART

ประธานวุฒิสภา : จะมีท่านผู้ใด เห็น เป็นประการอื่นหรือ เปล่าครับ
(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ถ้าไม่มีกระผมขออนุญาตถือว่าที่ประชุมลงมติเห็นชอบ
ตามที่ท่านรัฐมนตรี เสนอมาครับ ขอพระคุณครับ

เรื่องที่ ๖๘ ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว



วุฒิสภาค้างพิจารณาไว้เสร็จภายใน ๖๐ วัน

(สำเนา)

ที่ สก ๐๐๐๓/ ๑๓๓๖๗

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนอุทองใน กท ๑๐๓๐๐

๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติแก้ไข
เพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรีและ
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เป็นผู้เสนอ และให้เสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป

ฉะนั้น จึงเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมาเพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภาพิจารณา
ต่อไป ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๒๗

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)

ปัญญา เกสรทอง

(นายปัญญา เกสรทอง)

ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา

โทร. ๒๕๑๓๕๐๐

สำเนาถูกต้อง

Stam Saha

(นายวิจักขณ์ นาควิชระ)

หัวหน้างานนิติคดี กองการประชุม



สารบบ

เรื่อง การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (นายวิษระ ประกายพัฒน์ กัญจนะ เป็นผู้เสนอ) และร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (นายเชาวลิต สุขสวัสดิ์ กัญจนะ เป็นผู้เสนอ) ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติทั้งสามฉบับนี้ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๔/๒๕๓๑ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๓๑ และสั่งให้คณะกรรมการการปกครองพิจารณา โดยถือร่างของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา เมื่อคณะกรรมการการพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบและให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไปตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒
วุฒิสภาได้รับเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒

(นายประเสริฐ ดวงวิชัย)

เลขาธิการรัฐสภา



LIRT

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
(ฉบับที่ ...) พ.ศ.

หลักการ

ปรับปรุงบรรพ ๕ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังต่อไปนี้

- (๑) ความสมบูรณ์ของการหมั้นและผลของการหมั้น (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓๖ มาตรา ๑๔๓๗ มาตรา ๑๔๓๘ มาตรา ๑๔๓๙ มาตรา ๑๔๔๑ มาตรา ๑๔๔๓ และเพิ่มมาตรา ๑๔๔๗/๑ มาตรา ๑๔๔๗/๒)
- (๒) การคุ้มครองคู่สมรสที่วิกลจริต (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๖๔ และเพิ่มมาตรา ๑๔๖๔/๑)
- (๓) การจัดการสินสมรส (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๗๖ มาตรา ๑๔๗๗ มาตรา ๑๔๘๐ มาตรา ๑๔๘๒ มาตรา ๑๔๘๔ มาตรา ๑๔๘๖ มาตรา ๑๔๘๗ และมาตรา ๑๔๙๐(๑) และเพิ่มมาตรา ๑๔๘๔/๑ และยกเลิกมาตรา ๑๔๘๓)
- (๔) การแยกสินสมรสและรวมสินสมรส (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๙๒ และเพิ่มมาตรา ๑๔๙๒/๑)
- (๕) การสมรสที่เป็นรมยะ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๙๔ มาตรา ๑๔๙๖ มาตรา ๑๔๙๗ มาตรา ๑๔๙๘ มาตรา ๑๔๙๙ และมาตรา ๑๕๐๐ และเพิ่มมาตรา ๑๔๙๗/๑ มาตรา ๑๔๙๙/๑)
- (๖) เหตุหย่า (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๑๖(๕) และเพิ่มมาตรา ๑๕๑๖(๕/๑) และ (๕/๒))
- (๗) ผู้ใช้อำนาจปกครองบุตรในกรณีมีภรรยา (แก้ไขมาตรา ๑๕๒๐ และมาตรา ๑๕๒๑)
- (๘) บทสันนิษฐานการเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมาย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๓๔ และมาตรา ๑๕๓๕ วรรคหนึ่ง และยกเลิกมาตรา ๑๕๔๐)
- (๙) การฟ้องคดีไม่รับเด็กเป็นบุตร (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๒ มาตรา ๑๕๕๓ และมาตรา ๑๕๕๔)

(๒)

- (๑๐) การฟ้องปฏิเสธความเป็นบุตร (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๔๕)
- (๑๑) การจดทะเบียนเด็กเป็นบุตร (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๔๔ และมาตรา ๑๕๕๒ และยกเลิกมาตรา ๑๕๕๐ และมาตรา ๑๕๕๓)
- (๑๒) การฟ้องให้รับเด็กเป็นบุตร (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๕(๔) และ (๖))
- (๑๓) อานาจปกครอง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๖๖)
- (๑๔) การเป็นผู้อุปนุบาลและผู้พิทักษ์ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๘/๑๕ มาตรา ๑๕๕๘/๑๖ และมาตรา ๑๕๕๘/๑๗ และเพิ่มมาตรา ๑๕๖๙/๑)
- (๑๕) การจัดการทรัพย์สินของผู้เยาว์ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๗๔ และ มาตรา ๑๕๘๐)
- (๑๖) สิทธิหน้าที่ของบิดามารดาและบุตร (เพิ่มมาตรา ๑๕๘๔/๑)
- (๑๗) ผู้ปกครอง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๘๕ วรรคสอง มาตรา ๑๕๘๖ มาตรา ๑๕๘๗(๕) มาตรา ๑๕๘๘ มาตรา ๑๕๙๐ มาตรา ๑๕๙๑ มาตรา ๑๕๙๒ มาตรา ๑๕๙๓ วรรคสอง มาตรา ๑๕๙๔/๖ มาตรา ๑๕๙๔/๗ และมาตรา ๑๕๙๔/๘ และยกเลิก มาตรา ๑๕๘๙)
- (๑๘) บุตรบุญธรรม (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๘/๑๕ มาตรา ๑๕๙๘/๒๑ มาตรา ๑๕๙๘/๒๒ มาตรา ๑๕๙๘/๒๓ มาตรา ๑๕๙๘/๒๔ มาตรา ๑๕๙๘/๒๕ มาตรา ๑๕๙๘/๒๖ มาตรา ๑๕๙๘/๓๑ วรรคสาม มาตรา ๑๕๙๘/๓๓ (๑) (๒) (๓) และ (๔) มาตรา ๑๕๙๘/๓๔ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๑๕๙๘/๓๗ และเพิ่มมาตรา ๑๕๙๘/๒๖ วรรคสอง และยกเลิกมาตรา ๑๕๙๘/๓๓(๙))



(๓)

เหตุผล

โดยที่บทบัญญัติบรรพ ๕ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความสมบูรณ์ของภาวะหมั้นและผลของภาวะหมั้น การคุ้มครองคู่สมรสที่วิกลจริต การจัดการสินสมรส การแยกสินสมรสและรวมสินสมรส การสมรสที่เป็นโมฆะ เหตุหย่า ผู้ใช้อำนาจปกครองบุตรในกรณีมีการหย่า บทสันนิษฐานความเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมาย การฟ้องคดีไม่รับเด็กเป็นบุตร การฟ้องปฏิเสธความเป็นบุตร การจดทะเบียนเด็กเป็นบุตร การฟ้องให้รับเด็กเป็นบุตร อำนาจปกครอง การเป็นผู้อุปการะและผู้พิทักษ์ การจัดการทรัพย์สินของผู้เยาว์ สิทธิหน้าที่ของบิดามารดาและบุตร ผู้ปกครอง และบุตรบุญธรรม นั้น ยังไม่สอดคล้องและไม่เอื้ออำนวยต่อสภาพความเป็นอยู่ในสังคมปัจจุบัน สมควรปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(นายวัชร ประภาพันธ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

๕



บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังต่อไปนี้

(๑) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓๖ มาตรา ๑๔๓๗ มาตรา ๑๔๓๘ มาตรา ๑๔๓๙ มาตรา ๑๔๔๐ และเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๔๑/๑ และมาตรา ๑๔๔๑/๒ เรื่องความสมบูรณ์ของการหมั้นและผลของการหมั้น

(๒) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๖๔ และเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๖๔/๑ เรื่องการคุ้มครองคู่สมรสที่วิกลจริต

(๓) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๗๖ มาตรา ๑๔๗๗ มาตรา ๑๔๘๐ มาตรา ๑๔๘๒ ยกเลิกมาตรา ๑๔๘๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘๔ เพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘๔/๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘๖ มาตรา ๑๔๘๗ และมาตรา ๑๔๙๐(๑) เรื่องการจัดการสินสมรส

(๔) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๙๒ และเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๙๒/๑ เรื่องการแยกสินสมรสและรวมสินสมรส

(๕) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๕ มาตรา ๑๕๙๖ มาตรา ๑๕๙๗ เพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๗/๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๘ มาตรา ๑๕๙๙ เพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๙/๑ และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๐๐ เรื่องการสมรสที่เป็นโมฆะ

(๖) เพิ่มเติมมาตรา ๑๕๑๖(๔/๑) และ (๔/๒) และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๑๖(๕) เรื่องเหตุหย่า

(๗) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๒๐ และมาตรา ๑๕๒๑ เรื่องการเข้าอำนาจปกครองบุตรในกรณีที่มีการหย่า

(๘) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๓๘ และมาตรา ๑๕๓๙ วรรคหนึ่ง และยกเลิกมาตรา ๑๕๔๐ เรื่องข้อสันนิษฐานการเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมาย

(๙) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๔๒ มาตรา ๑๕๔๓ และมาตรา ๑๕๔๔ เรื่องการฟ้องคดีไม่รับเลี้ยงเป็นบุตร

(๒)

(๑๐) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๕ เรื่องการฟ้องปฏิเสธความเป็นบุตร

(๑๑) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๘ ยกเลิกมาตรา ๑๕๕๐ แก้ไขเพิ่มเติม
มาตรา ๑๕๕๒ และยกเลิกมาตรา ๑๕๕๓ เรื่อง การจดทะเบียนเด็กเป็นบุตร

(๑๒) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๕(๔) และ (๖) เรื่องการฟ้องให้รับเด็ก
เป็นบุตร

(๑๓) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๖๖ เรื่องอำนาจปกครอง

(๑๔) เพิ่มเติมมาตรา ๑๕๖๗/๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๘/๑๕ มาตรา
๑๕๕๘/๑๖ และมาตรา ๑๕๕๘/๑๘ เรื่องการเป็นผู้อุปการะและผู้พิทักษ์

(๑๕) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๗๔ และมาตรา ๑๕๘๐ เรื่องการจัดการ
ทรัพย์สินของผู้เยาว์

(๑๖) เพิ่มเติมมาตรา ๑๕๘๘/๑ เรื่องสิทธิหน้าที่ของบิดามารดาและบุตร

(๑๗) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๘๕ วรรคสอง มาตรา ๑๕๘๖ มาตรา
๑๕๘๗(๕) มาตรา ๑๕๘๘ ยกเลิกมาตรา ๑๕๘๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๐ มาตรา
๑๕๙๑ มาตรา ๑๕๙๒ มาตรา ๑๕๙๓ วรรคสอง มาตรา ๑๕๙๘/๖ มาตรา ๑๕๙๘/๗
และมาตรา ๑๕๙๘/๘ เรื่องผู้ปกครอง

(๑๘) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๘/๑๙ มาตรา ๑๕๙๘/๒๑ มาตรา ๑๕๙๘/๒๒
มาตรา ๑๕๙๘/๒๓ มาตรา ๑๕๙๘/๒๔ มาตรา ๑๕๙๘/๒๕ เพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๘/๒๖
วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๘/๒๗ มาตรา ๑๕๙๘/๓๑ วรรคสาม มาตรา
๑๕๙๘/๓๓(๑) (๒) (๓) และ (๔) ยกเลิกมาตรา ๑๕๙๘/๓๓(๕) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา
๑๕๙๘/๓๕ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๑๕๙๘/๓๗ เรื่องบุตรบุญธรรม



บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังต่อไปนี้

(๑) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓๖ มาตรา ๑๔๓๗ มาตรา ๑๔๓๙ มาตรา ๑๔๔๑ มาตรา ๑๔๔๗ และเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๔๗/๑ และมาตรา ๑๔๔๗/๒ เรื่องความสมบูรณ์ของการหมั้นและผลของการหมั้น

(๒) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๖๔ และเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๖๔/๑ เรื่องการคุ้มครองคู่สมรสที่วิกลจริต

(๓) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๗๖ มาตรา ๑๔๗๗ มาตรา ๑๔๘๐ มาตรา ๑๔๘๒ ยกเลิกมาตรา ๑๔๘๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘๔ เพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘๔/๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘๖ มาตรา ๑๔๘๗ และมาตรา ๑๔๙๐(๑) เรื่องการจัดการสินสมรส

(๔) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๙๒ และเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๙๒/๑ เรื่องการแยกสินสมรสและรวมสินสมรส

(๕) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๙๕ มาตรา ๑๔๙๖ มาตรา ๑๔๙๗ เพิ่มเติมมาตรา ๑๔๙๗/๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๙๘ มาตรา ๑๔๙๙ เพิ่มเติมมาตรา ๑๔๙๙/๑ และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๐๐ เรื่องการสมรสที่เป็นโมฆะ

(๖) เพิ่มเติมมาตรา ๑๕๑๖(๔/๑) และ (๔/๒) และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๑๖(๕) เรื่องเหตุหย่า

(๗) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๒๐ และมาตรา ๑๕๒๑ เรื่องการริ้อ่านนางปกครองบุตรในกรณีที่มีการหย่า

(๘) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๓๘ และมาตรา ๑๕๓๙ วรรคหนึ่ง และยกเลิกมาตรา ๑๕๔๐ เรื่องข้อสันนิษฐานการเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมาย

(๙) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๒ มาตรา ๑๕๕๓ และมาตรา ๑๕๕๔ เรื่องการฟ้องคดีไม่รับเด็กเป็นบุตร

(๒)

(๑๐) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๕ เรื่องการฟ้องปฏิเสธความเป็นบุตร

(๑๑) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๘ ยกเลิกมาตรา ๑๕๕๐ แก้ไขเพิ่มเติม
มาตรา ๑๕๕๒ และยกเลิกมาตรา ๑๕๕๓ เรื่อง การจดทะเบียนเด็กเป็นบุตร

(๑๒) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๕๕(๔) และ (๖) เรื่องการฟ้องให้รับเด็ก
เป็นบุตร

(๑๓) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๖๖ เรื่องอำนาจปกครอง

(๑๔) เพิ่มเติมมาตรา ๑๕๖๙/๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๗๘/๑๕ มาตรา
๑๕๗๘/๑๖ และมาตรา ๑๕๗๘/๑๘ เรื่องการเป็นผู้อนุบาลและผู้พิทักษ์

(๑๕) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๗๘ และมาตรา ๑๕๘๐ เรื่องการจัดการ
ทรัพย์สินของผู้เยาว์

(๑๖) เพิ่มเติมมาตรา ๑๕๘๔/๑ เรื่องสิทธิหน้าที่ของบิดามารดาและบุตร

(๑๗) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๘๕ วรรคสอง มาตรา ๑๕๘๖ มาตรา
๑๕๘๗(๕) มาตรา ๑๕๘๘ ยกเลิกมาตรา ๑๕๘๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๐ มาตรา
๑๕๙๑ มาตรา ๑๕๙๒ มาตรา ๑๕๙๓ วรรคสอง มาตรา ๑๕๙๔/๖ มาตรา ๑๕๙๔/๗
และมาตรา ๑๕๙๔/๘ เรื่องผู้ปกครอง

(๑๘) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๔/๑๙ มาตรา ๑๕๙๔/๒๑ มาตรา ๑๕๙๔/๒๒
มาตรา ๑๕๙๔/๒๓ มาตรา ๑๕๙๔/๒๔ มาตรา ๑๕๙๔/๒๕ เพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๔/๒๖
วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๙๔/๒๗ มาตรา ๑๕๙๔/๓๑ วรรคสาม มาตรา
๑๕๙๔/๓๓(๑) (๒) (๓) และ (๔) ยกเลิกมาตรา ๑๕๙๔/๓๓(๔) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา
๑๕๙๔/๓๕ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๑๕๙๔/๓๗ เรื่องบุตรบุญธรรม



(๓)

เหตุผล

เนื่องจากบทบัญญัติบรรพ ๕ ว่าด้วยครอบครัว แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการหมั้น ความสัมพันธ์ระหว่างสามีภริยา ทรัพย์สินระหว่างสามีภริยา ความเป็นโมฆะของการสมรส การสิ้นสุดแห่งการสมรส บิดามารดากับบุตร ความปกครอง และบุตรบุญธรรมนั้นยังไม่เหมาะสมและไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นอยู่ของสังคมในปัจจุบันสมควรแก้ไขเพิ่มเติมให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(นายเชาวลิต สุขสวัสดิ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

๕.



ร่าง

พระราชบัญญัติ

แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

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

.....
โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมบรรพ ๕ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ที่ได้ตรวจชำระใหม่ พ.ศ. ๒๕๑๕

.....
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้ เรียกว่า "พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ...) พ.ศ."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๓๖ และมาตรา ๑๔๓๗
แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๓๖ ผู้เยาว์จะทำการหมั้นได้ต้องได้รับความยินยอมของบุคคล
ดังต่อไปนี้

(๑) บิดาและมารดา ในกรณีที่มิทั้งบิดามารดา

(๒) บิดาหรือมารดา ในกรณีที่มารดาหรือบิดาตายหรือถูกถอนอำนาจปกครอง
หรือไม่อยู่ในสภาพหรือฐานะที่อาจให้ความยินยอม หรือโดยพฤติการณ์ผู้เยาว์ไม่อาจขอความ
ยินยอมจากมารดาหรือบิดาได้

Legislative Institutional Repository of Thailand

(๖๖๖๖๖๖๖๖)

(๓) ผู้รับบุตรบุญธรรม ในกรณีที่ผู้เยาว์เป็นบุตรบุญธรรม

(๔) ผู้ปกครอง ในกรณีที่บุคคลซึ่งอาจให้ความยินยอมตาม (๑) (๒) และ (๓)

นั้น ไม่มีหรือมีแต่บุคคลดังกล่าวถูกต้องอำนาจปกครอง

การหมั้นที่ผู้เยาว์ทำโดยปราศจากความยินยอมดังกล่าวเป็นโมฆะ

มาตรา ๑๔๓๗ การหมั้นจะสมบูรณ์เมื่อฝ่ายชายได้ส่งมอบหรือโอนทรัพย์สิน

เป็นของหมั้นไว้แก่หญิง เพื่อเป็นหลักฐานว่าจะสมรสกับหญิงนั้น

เมื่อหมั้นแล้วทรัพย์สินของหมั้นตกเป็นสิทธิแก่หญิง

สินสอด เป็นทรัพย์สินซึ่งฝ่ายชายให้แก่บิดามารดาหรือผู้ปกครองฝ่ายหญิง เพื่อตอบแทนการที่หญิงยอมสมรส ถ้าไม่มีการสมรสโดยมีเหตุสำคัญอันเกิดแก่หญิงก็ดี หรือโดยมีพฤติการณ์ซึ่งฝ่ายหญิงต้องรับผิดชอบก็ดี ทำให้ชายไม่สมควรถือหรือไม่สามารถสมรสกับหญิงนั้น ฝ่ายชายเรียกสินสอดคืนได้"

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๓๙ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๓๙ เมื่อมีการหมั้นแล้ว ถ้าฝ่ายใดผิดสัญญาหมั้นอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเรียกให้รับผิดชอบค่าทดแทน ในกรณีที่ฝ่ายหญิง เป็นฝ่ายผิดสัญญาหมั้นให้คืนของหมั้นแก่ฝ่ายชายด้วย"

มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๔๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๔๑ ถ้าผู้หมั้นฝ่ายหนึ่งตายก่อนสมรส อีกฝ่ายหนึ่งจะเรียกร้องค่าทดแทนมิได้ ส่วนของหมั้นนั้น ถ้าหญิงตายให้ฝ่ายหญิงคืนแก่ฝ่ายชาย แต่ถ้าชายตายไม่ต้องคืนของหมั้น"

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๔๗ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๘๗ คำทบทวนอื่นจะพึงชดใช้แก่กันตามหมวดนี้ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์

สิทธิเรียกร้องค่าทดแทนตามหมวดนี้ นอกจากคำทบทวนตามมาตรา ๑๔๘๐(๒) ไม่อาจโจทก์กันได้และไม่ตกสืบไปถึงทายาท เว้นแต่สิทธินั้นจะได้รับสภาพกันไว้เป็นหนังสือ หรือผู้เสียหายได้ เริ่มฟ้องคดีตามสิทธินั้นแล้ว"

มาตรา ๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๔๘๗/๑ และมาตรา ๑๔๘๗/๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

"มาตรา ๑๔๘๗/๑ สิทธิเรียกร้องค่าทดแทนตามมาตรา ๑๔๓๔ ให้มีอายุความหกเดือนนับแต่วันที่เกิดสัญญาหมั้น

สิทธิเรียกร้องค่าทดแทนตามมาตรา ๑๔๔๔ ให้มีอายุความหกเดือนนับแต่วันรู้หรือควรรู้ถึงการกระทำชั่วอย่างร้ายแรงอันเป็นเหตุให้บอกเลิกสัญญาหมั้น แต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันกระทำดังกล่าว

สิทธิเรียกร้องค่าทดแทนตามมาตรา ๑๔๔๕ และมาตรา ๑๔๔๖ ให้มีอายุความหกเดือนนับแต่วันที่ชายผู้หมั้นรู้หรือควรรู้ถึงการกระทำของชายอื่นอันจะเป็นเหตุให้เรียกค่าทดแทนและรู้ตัวผู้จะพึงใช้ค่าทดแทนนั้น แต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ชายอื่นได้กระทำดังกล่าว

มาตรา ๑๔๘๗/๒ สิทธิเรียกคืนของหมั้นตามมาตรา ๑๔๓๕ ให้มีอายุความหกเดือนนับแต่วันที่เกิดสัญญาหมั้น

สิทธิเรียกคืนของหมั้นตามมาตรา ๑๔๔๑ ให้มีอายุความหกเดือนนับแต่วันรู้หรือควรรู้ถึงความตายของหญิงคู่หมั้น แต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่หญิงคู่หมั้นตาย

สิทธิเรียกคืนของหมั้นตามมาตรา ๑๔๔๒ ให้มีอายุความหกเดือนนับแต่วันที่ได้บอกเลิกสัญญาหมั้น"

มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๖๔ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๖๔ ในกรณีที่คู่สมรสฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นคนวิกลจริตไม่ว่าศาลจะได้อำนาจให้เป็นคนไร้ความสามารถหรือไม่ ถ้าคู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่งไม่อุปการะเลี้ยงดูฝ่ายที่วิกลจริตตามมาตรา ๑๔๖๑ หรือกระทำหรือไม่กระทำอย่างระมัดระวังอันเป็นเหตุให้ฝ่ายที่วิกลจริต

ตกอยู่ในภาวะอันน่าจะเกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือตกอยู่ในภาวะอันน่าจะเกิดความเสียหายทางทรัพย์สินถึงขนาด บุคคลตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๙ หรือผู้อนุบาลอาจฟ้องคู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่ง เรียกค่าอุปการะเลี้ยงดูให้แก่ฝ่ายที่วิกลจริต หรือขอให้ศาลมีคำสั่งใด ๆ เพื่อคุ้มครองฝ่ายที่วิกลจริตนั้นได้

ในกรณีฟ้อง เรียกค่าอุปการะเลี้ยงดูตามวรรคหนึ่ง ถ้ายังมีค้ำประกันของศาลว่าคู่สมรสซึ่งวิกลจริตเป็นคนที่ไร้ความสามารถ ก็ให้ข้อต่อศาลในคดีเดียวกันให้ศาลมีคำสั่งว่า คู่สมรสซึ่งวิกลจริตนั้นเป็นคนที่ไร้ความสามารถ โดยขอให้ตั้งตนเองหรือผู้อื่นที่ศาลเห็นสมควรเป็นผู้อนุบาล หรือถ้าได้มีคำสั่งของศาลแสดงว่าคู่สมรสซึ่งวิกลจริตเป็นคนที่ไร้ความสามารถ อยู่แล้วจะขอให้ถอดถอนผู้อนุบาลคนเดิมและแต่งตั้งผู้อนุบาลคนใหม่ก็ได้

ในการขอให้ศาลมีคำสั่งใด ๆ เพื่อคุ้มครองคู่สมรสฝ่ายที่วิกลจริตโดยมิได้เรียกค่าอุปการะเลี้ยงดูด้วยนั้น จะไม่ขอให้ศาลมีคำสั่งให้คู่สมรสฝ่ายที่วิกลจริตนั้นเป็นคนที่ไร้ความสามารถ หรือจะไม่ขอเปลี่ยนแปลงผู้อนุบาลก็ได้ แต่ถ้าศาลเห็นว่าวิธีการคุ้มครองที่ขออนุญาตต้องมีผู้อนุบาลหรือ เปลี่ยนผู้อนุบาล ให้ศาลมีคำสั่งให้จัดการตนเองเดียวกับที่บัญญัติไว้ในวรรคสองแล้วจึงมีคำสั่งคุ้มครองตามที่เห็นสมควร"

มาตรา ๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๕๖๔/๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

"มาตรา ๑๕๖๔/๑ ในระหว่างการพิจารณาคดีตามมาตรา ๑๕๖๕ ถ้ามีคำขอศาลอาจากำหนดวิธีการชั่วคราวเกี่ยวกับการอุปการะเลี้ยงดูหรือการคุ้มครองคู่สมรสฝ่ายที่วิกลจริตได้ตามที่เห็นสมควร และหาก เป็นกรณีฉุกเฉินให้นำบทบัญญัติ เรื่องคำขอเงินเหตุฉุกเฉินตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้บังคับ"

มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๗๖ และมาตรา ๑๔๗๗ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๗๖ นอกจากสัญญาก่อนสมรสจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การจัดการสินสมรสดังต่อไปนี้ สามเษกและภริยาต้องจัดการร่วมกันหรือได้รับความยินยอมจากอีกฝ่ายหนึ่ง

(๑) ขาย แลกเปลี่ยน ขายฝาก ให้นำเข้าชื่อ จานอง ปลดจานองหรือโอนสิทธิ จานองซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือสังหาริมทรัพย์ที่อาจจานองได้

(๒) ก่อตั้งหรือกระทำให้สุดสิ้นลงทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งการจำยอม สิทธิ อาศัย สิทธิเหนือพื้นดิน สิทธิเก็บกินหรือการตีค้ำพันเงินอสังหาริมทรัพย์

(๓) ให้นำเข้าอสังหาริมทรัพย์เกินสามปี

(๔) ให้นำกู้ยืมเงิน

(๕) ประนีประนอมยอมความ

(๖) ให้นำโดยเสนหาอันมิใช่การนำที่พอควรแก่ฐานะานุรูปของครอบครัวเพื่อการอุปการะเลี้ยงดูตามกฎหมายเพื่อการกุศลหรือการสังคม

(๗) มอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการวินิจฉัย

(๘) เป็นผู้ประกันผู้ต้องหาหรือจำเลยในคดีอาญาโดยเอาทรัพย์สินเป็นหลักประกัน

การจัดการสินสมรสนอกจากกรณีบัญญัติไว้ในวรรคหนึ่ง สามีหรือภริยาจัดการ ได้โดยมิต้องได้รับความยินยอมจากอีกฝ่ายหนึ่ง

มาตรา ๑๔๗๗ สามีภริยาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีสิทธิฟ้องหรือต่อผู้คดีที่เกี่ยวกับการ สงวนบำรุงรักษาหรือการดำเนินคดีใด ๆ เพื่อประโยชน์แก่สินสมรส และหนี้อันเกิดแต่ การฟ้องหรือต่อผู้คดีนั้น ให้นำถือว่าเป็นหนี้ที่สามีภริยาเป็นลูกหนี้ร่วมกัน"

มาตรา ๑๑ ให้นำยกเลิกความในมาตรา ๑๔๕๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและ พหุณิษย์ และให้นำข้อความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๕๐ การจัดการสินสมรสซึ่งต้องจัดการร่วมกันหรือต้องได้รับความยินยอมจากอีกฝ่ายหนึ่ง ถ้าคู่สมรสฝ่ายหนึ่งได้ทำนิติกรรมไปแต่เพียงฝ่ายเดียวหรือ โดยปราศจากความยินยอมของคู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่ง คู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่งอาจฟ้องให้ศาล เพิกถอนนิติกรรมนั้นได้ เว้นแต่คู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่งได้ให้สัตยาบันแก่นิติกรรมนั้นแล้วหรือ ในขณะที่ทำนิติกรรมนั้นบุคคลภายนอกได้กระทำโดยสุจริต แต่การให้โดยเสนหาที่ขัดต่อ มาตรา ๑๔๗๖(๖) นั้น คู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่งอาจฟ้องให้ศาลเพิกถอนได้

การขอให้ศาลเพิกถอน ห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นหนึ่งปีนับแต่เวลาที่ได้รู้เหตุ อันเป็นมูลให้เพิกถอนหรือพ้นสิบปีนับแต่ได้ทำนิติกรรมนั้น"

มาตรา ๑๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๘๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๘๒ ถ้าสามีหรือภริยาจะเป็นผู้จัดการสินสมรสแต่ฝ่ายเดียวหรือไม่ก็ตาม คู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่งก็ยังมีอำนาจจัดการบ้านเรือนและจัดหาสิ่งจำเป็นสำหรับครอบครัวโดยควรแก่อิศภาพได้ ค่าใช้จ่ายในการนี้ย่อมผูกพันสินสมรสและสินส่วนตัวของทั้งสองฝ่าย

ถ้าสามีหรือภริยาจัดการบ้านเรือนหรือจัดหาสิ่งจำเป็นสำหรับครอบครัวเป็นที่เสียหายถึงขนาด อีกฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้ศาลสั่งห้ามหรือจำกัดอำนาจนี้เสียได้"

มาตรา ๑๓ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๔๘๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๑๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๘๔ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๘๔ ถ้าสามีหรือภริยาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

- (๑) จัดการสินสมรสเป็นที่เสียหายหรือจะเสียหายถึงขนาด
- (๒) ไม่อุปการะเลี้ยงดูอีกฝ่ายหนึ่ง
- (๓) มีหนี้สินล้นพ้นตัว หรือทำหนี้เกินกึ่งหนึ่งของสินสมรส
- (๔) บังคับขู่ขู่การจัดการสินสมรสของอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่มีเหตุอันสมควร
- (๕) มีพฤติการณ์ปรากฏว่าจะทำความเสียหายให้แก่สินสมรส

อีกฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้ศาลสั่งห้ามมิให้กระทำการนั้น หรือสั่งอนุญาตให้ตนเป็นผู้จัดการสินสมรสแต่ผู้เดียว หรือสั่งให้แยกสินสมรสก็ได้

ในการผิดตามวรรคหนึ่ง ถ้ามีคำขอ ศาลอาจกำหนดวิธีคุ้มครองชั่วคราวเพื่อจัดการสินสมรสได้ตามที่เห็นสมควร และหากเป็นกรณีฉุกเฉินให้ห้ามบุคคลอื่นเหตุถูกเงินตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้บังคับ"

มาตรา ๑๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๔๘๔/๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

"มาตรา ๑๔๘๔/๑ ในกรณีที่ศาลได้มีคำสั่งห้ามหรือจำกัดอำนาจในการจัดการ
สินสมรสของสามีหรือภริยาตามมาตรา ๑๔๘๒ หรือมาตรา ๑๔๘๔ ถ้าต่อมาเหตุแห่งการนั้น
หรือเหตุการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไป สามีหรือภริยาอาจร้องขอต่อศาลให้ยกเลิกหรือ
เปลี่ยนแปลงคำสั่งที่ห้ามหรือจำกัดอำนาจจัดการสินสมรสนั้นได้ ในกรณีศาลจะมีคำสั่งใด ๆ
ตามที่เห็นสมควรก็ได้"

มาตรา ๑๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๘๖ และมาตรา ๑๔๘๗ แห่ง
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๘๖ เมื่อศาลได้มีคำพิพากษาหรือคำสั่งถึงที่สุดตามความในมาตรา
๑๔๘๒ มาตรา ๑๔๘๔ มาตรา ๑๔๘๔/๑ มาตรา ๑๔๘๕ อันเป็นคุณแก่ผู้ร้องขอหรือตามมาตรา
๑๔๘๑ มาตรา ๑๔๘๒/๑ มาตรา ๑๔๘๔/๑๗ ให้ศาลแจ้งไปยังนายทะเบียนเพื่อจดแจ้งไว้
นายทะเบียนสมรส

มาตรา ๑๔๘๗ ในระหว่างที่เป็นสามีภริยากัน ฝ่ายใดจะยึดหรืออายัดทรัพย์สิน
ของอีกฝ่ายหนึ่งไม่ได้ เว้นแต่เป็นการยึดหรืออายัดทรัพย์สินในคดีที่ฟ้องร้องเพื่อการรักษาสติ
หรือปฏิบัติหน้าที่ระหว่างสามีภริยาตามที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะในประมวลกฎหมายนี้หรือที่
ประมวลกฎหมายนี้บัญญัติไว้โดยเฉพาะให้สามีภริยาฟ้องร้องกันเองได้ หรือเป็นการยึดหรือ
อายัดทรัพย์สินสำหรับค่าอุปการะเลี้ยงดูและค่าฤชาธรรมเนียมที่ยังมิได้ชำระตามคำพิพากษา
ของศาล"

มาตรา ๑๗ ให้ยกเลิกความใน (๑) ของมาตรา ๑๔๙๐ แห่งประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"(๑) หนี้เกี่ยวกับการจัดการบ้านเรือนและจัดหาสิ่งจำเป็นสำหรับครอบครัว
การอุปการะเลี้ยงดูตลอดถึงการรักษาพยาบาลบุคคลในครอบครัวและการศึกษาของบุตรโดย
ควรแก่อิศภาพ"

มาตรา ๑๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๙๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๙๒ เมื่อได้แยกสินสมรสแล้ว ส่วนที่แยกออกเป็นของสามีหรือภริยาตกเป็นสินส่วนตัว และทรัพย์สินที่ฝ่ายใดได้มาในภายหลังให้เป็นสินส่วนตัวของฝ่ายนั้น ดอกผลของสินส่วนตัวที่ได้มาหลังที่ได้แยกสินสมรสแล้ว ให้เป็นสินส่วนตัว"

มาตรา ๑๔๙๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๔๙๒/๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

"มาตรา ๑๔๙๒/๑ เมื่อได้แยกสินสมรสโดยกรณีใดก็ตาม ถ้าสามีหรือภริยาร้องขอศาลอาจสั่งให้ร่วมกันต่อไปได้ ในกรณีเช่นนี้ให้ทรัพย์สินที่เป็นสินส่วนตัวอยู่ในเวลาที่ศาลสั่งให้ร่วมกันคงเป็นสินส่วนตัวต่อไปตามเดิม และให้นำมาตรา ๑๔๙๘ มาใช้บังคับแก่ทรัพย์สินที่ได้มาภายหลังศาลสั่งให้ร่วมกันแล้ว"

มาตรา ๒๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๙๕ มาตรา ๑๔๙๖ และมาตรา ๑๔๙๗ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๙๕ การสมรสที่ฝ่าฝืนมาตรา ๑๔๙๔ มาตรา ๑๔๙๐ และมาตรา ๑๔๙๘ เป็นโมฆะ

คำพิพากษาของศาลเท่านั้นจะแสดงว่าการสมรสตามวรรคหนึ่งเป็นโมฆะ

มาตรา ๑๔๙๖ การสมรสที่ทำในขณะที่ยังมีคู่สมรสอยู่เป็นโมฆะ

มาตรา ๑๔๙๗ การร้องขอให้ศาลพิพากษาว่าการสมรสเป็นโมฆะนั้น คู่สมรสญาติสนิทของคู่สมรสซึ่งมีส่วนได้เสียหรืออัยการจะเป็นผู้ร้องขอต่อศาลก็ได้"

มาตรา ๒๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๔๙๗/๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

"มาตรา ๑๔๙๗/๑ ในกรณีที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดว่าการสมรสใดเป็นโมฆะไม่ว่าจะเป็นเพราะเหตุตามมาตรา ๑๔๙๕ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๑๔๙๖ ให้ศาลแจ้งไปยังนายทะเบียนเพื่อบันทึกความเป็นโมฆะไว้วันทะเบียนสมรส"

มาตรา ๒๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๙๘ และมาตรา ๑๔๙๙ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๔๔๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๔๔๗ การสมรสที่เป็นโสมพะมิตรก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางทรัพย์สินระหว่างสามีภริยา

ในกรณีที่มีการสมรสเป็นโสมพะมิตรทรัพย์สินที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือได้มาไม่ว่าก่อนหรือหลังการสมรสรวมทั้งดอกเบี้ยตกเป็นของฝ่ายนั้น ส่วนบรรดาทรัพย์สินที่ตามมาหาได้ร่วมกันหรือได้มาโดยมีพินัยกรรมหรือหนึ่งส้อยภักดิ์ระบุไว้แก่ทั้งสองฝ่ายนั้น ให้นำมาแบ่งคนละครึ่ง

มาตรา ๑๔๔๙ เหตุที่การสมรสเป็นโสมพะมิตรไม่เป็นผลให้ชายหรือหญิงผู้สมรสโดยสุจริตเสื่อมสิทธิที่ได้มาเพราะการสมรสก่อนมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้เป็นโสมพะมิตรก่อนที่ชายหรือหญิงนั้นรู้ถึงเหตุที่ทำการสมรสเป็นโสมพะมิตร แต่การสมรสที่เป็นโสมพะมิตรตามมาตรา ๑๔๔๖ ไม่ทำให้อีกฝ่ายหนึ่งเกิดสิทธิรับมรดกในฐานะทายาทโดยธรรมของอีกฝ่ายหนึ่ง

ถ้าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแต่ฝ่ายเดียวได้ทำการสมรสโดยสุจริต ฝ่ายนั้นมีสิทธิเรียกค่าทดแทนได้และถ้าการสมรสที่เป็นโสมพะมิตรนั้นทำให้อีกฝ่ายหนึ่งทำการสมรสโดยสุจริตนั้นต้องยากจนลง เพราะไม่มีรายได้พอจากทรัพย์สินหรือจากการทำงานที่เคยทำอยู่ก่อนมีคำพิพากษาถึงที่สุดสำหรับกรณีตามมาตรา ๑๔๔๕ หรือก่อนที่เจ้าจะรู้ว่าการสมรสของตนเป็นโสมพะมิตรสำหรับกรณีตามมาตรา ๑๔๔๖ ฝ่ายนั้นมีสิทธิเรียกค่าเลี้ยงชีพได้ด้วย สิทธิเรียกค่าเลี้ยงชีพในกรณีนี้ให้ตามมาตรา ๑๕๒๖ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๑๕๒๘ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

สิทธิเรียกร้องค่าทดแทนหรือค่าเลี้ยงชีพตามวรรคสองมีกำหนดอายุความสองปี โดยในกรณีการสมรสเป็นโสมพะมิตรตามมาตรา ๑๔๔๕ ให้นับแต่วันที่มีคำพิพากษาถึงที่สุด ส่วนในกรณีการสมรสเป็นโสมพะมิตรตามมาตรา ๑๔๔๖ ให้นับแต่วันที่รู้ถึงเหตุที่ทำการสมรสเป็นโสมพะมิตร"

มาตรา ๒๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๔๔๙/๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

"มาตรา ๑๔๔๙/๑ คู่สมรสที่การสมรสเป็นโสมพะมิตรอาจหาความตกลงเป็นหนังสือว่าผู้ใดจะเป็นผู้ชำระหนี้จากบุตรคนใดหรือฝ่ายใดจะออกเงินค่าอุปการะเลี้ยงดูบุตรเป็นจำนวนเงินเท่าใดถ้าตกลงกันไม่ได้ให้ศาลชี้ขาดให้คู่สมรสฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้ชำระหนี้จากบุตรหรือให้บุคคลภายนอกเป็นผู้ปกครอง และให้ฝ่ายใดหรือทั้งสองฝ่าย

ออกเงินค่าอุปการะเลี้ยงดูบุตรเป็นจำนวนเท่าใด ทั้งนี้ โดยเพ่งเล็งถึงความผาสุกและประโยชน์ของบุตรนั้นเป็นสำคัญ และให้หน้าความในมาตรา ๑๕๒๑ และมาตรา ๑๕๔๘/๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม"

มาตรา ๒๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๐๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๐๐ เหตุที่การสมรสเป็นโมฆะไม่มีผลกระทบถึงบุคคลภายนอก ผู้กระทำการโดยสุจริต แต่ดำเนินการบันทึกความเป็นโมฆะไว้ในทะเบียนสมรสตามมาตรา ๑๕๔๗/๑ สิทธิที่ได้มาหลังจากนั้นจะนำมาอ้างมิได้"

มาตรา ๒๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๔/๑) และ (๔/๒) ของมาตรา ๑๕๑๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

"(๔/๑) สามีหรือภริยาต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกและได้ถูกจำคุกเกินสามปีอีกฝ่ายหนึ่งฟ้องหย่าได้"

(๔/๒) สามีและภริยาสมัครใจแยกกันอยู่ เพราะเหตุที่ไม่อาจอยู่ร่วมกันฉันสามีภริยาได้โดยปกติสุขเป็นเวลาเกินสามปี หรือแยกกันอยู่ตามคำสั่งของศาลเป็นเวลาเกินสามปี ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งฟ้องหย่าได้"

มาตรา ๒๖ ให้ยกเลิกความใน (๕) ของมาตรา ๑๕๑๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"(๕) สามีหรือภริยาถูกศาลสั่งให้เป็นคนสาบสูญ หรือไปจากภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่เป็นเวลาเกินสามปีโดยไม่มีใครทราบแน่ชัดว่าเป็นตายร้ายดีอย่างไร อีกฝ่ายหนึ่งฟ้องหย่าได้"

มาตรา ๒๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๒๐ และมาตรา ๑๕๒๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๒๐ ถ้าสามีภริยาหย่าโดยความยินยอมให้ทำความตกลงเป็นหนังสือว่าฝ่ายใดจะเป็นผู้ใช้อำนาจปกครองบุตรคนใด ถ้ามิได้ตกลงกันหรือตกลงกันไม่ได้ ให้ศาลเป็นผู้ชี้ขาด

ถ้าหาว่าโดยคำพิพากษาของศาลให้ศาลชี้ขาดให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เป็นผู้ใช้อำนาจปกครองหรือให้บุคคลภายนอก เป็นผู้ปกครอง

ในกรณีที่ศาลชี้ขาดให้บุคคลใด เป็นผู้ใช้อำนาจปกครองหรือผู้ปกครองนั้น ให้เพ่งเล็งถึงความผาสุกและประโยชน์ของบุตร เป็นสำคัญ

ถ้าหาว่าโดยการประนีประนอมยอมความในศาล ฝ่ายใดจะใช้อำนาจปกครอง บุตรคนใดที่หน้าหมั้นผู้ใดในวาระหนึ่งและวาระสามมาไว้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๕๒๑ ถ้าปรากฏว่าผู้ใช้อำนาจปกครองหรือผู้ปกครองตามมาตรา ๑๕๒๐ ประพฤติคนไม่สมควรหรือภายหลังพฤติการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไป ศาลมีอำนาจสั่งเปลี่ยนตัวผู้ใช้อำนาจปกครองหรือผู้ปกครองโดยเพ่งเล็งถึงความผาสุกและประโยชน์ของบุตรเป็นสำคัญ"

มาตรา ๒๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๓๔ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๓๔ ในกรณีที่มีการสมรสฝ่าฝืนมาตรา ๑๔๕๒ เด็กซึ่งเกิดตั้งแต่มีการสมรสครั้งใหม่ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นบุตรที่ชอบด้วยกฎหมายของชายผู้เป็นสามี ในการสมรสครั้งใหม่

ในกรณีที่หญิงทำการสมรสฝ่าฝืนมาตรา ๑๔๕๒ ถ้ามีคำพิพากษาถึงที่สุดแสดงว่าเด็กมีผู้เป็นบุตรที่ชอบด้วยกฎหมายของชายผู้เป็นสามีคนใหม่ ให้หน้าข้อสันนิษฐานในมาตรา ๑๕๓๖ มาใช้บังคับ"

มาตรา ๒๕ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๕๓๕ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ในกรณีที่สันนิษฐานว่าเด็กเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมายของชายผู้เป็นหรือเคยเป็นสามีตามมาตรา ๑๕๓๖ มาตรา ๑๕๓๗ หรือมาตรา ๑๕๓๘ ชายผู้เป็นหรือเคยเป็นสามี จะไม่รับเด็กเป็นบุตรของคนก็ได้ โดยฟ้อง เด็กกับมารดา เด็กร่วมกัน เป็นจำเลยและพิสูจน์ได้ว่าคนไม่ได้อยู่ร่วมกับมารดาเด็กในระยะเวลาตั้งครรภ์ คือระหว่างหนึ่งร้อยแปดสิบวันถึงสามร้อยสิบวันก่อนเด็กเกิด หรือคนไม่สามารถเป็นบิดาของเด็กได้ เพราะเหตุอย่างอื่น"

มาตรา ๓๐ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๕๔๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๓๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๔๒ มาตรา ๑๕๔๓ มาตรา ๑๕๔๔ และมาตรา ๑๕๔๕ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๔๒ การฟ้องคดีไม่รับ เด็ก เป็นบุตร ชายผู้เป็นหรือเคยเป็นสามี ต้องฟ้องภายในหนึ่งปีนับแต่วันรู้ถึงการเกิดของเด็ก แต่ห้ามมิให้ฟ้อง เมื่อพ้นสิบปีนับแต่วันเกิดของเด็ก

ในกรณีที่มีคำพิพากษาของศาลแสดงว่า เด็กมิใช่ เป็นบุตรชอบด้วยกฎหมายของชายผู้เป็นสามีคนใหม่ตามมาตรา ๑๕๓๗ หรือมาตรา ๑๕๓๘ ถ้าชายผู้เป็นหรือเคยเป็นสามีเดิมซึ่งต้องด้วยบทสันนิษฐานว่า เด็ก เป็นบุตรชอบด้วยกฎหมายของคนตามมาตรา ๑๕๓๖ ประสงค์จะฟ้องคดีไม่รับ เด็ก เป็นบุตร ให้ฟ้องคดีภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่มีคำพิพากษาดังที่สุด แต่ห้ามมิให้ฟ้อง เมื่อพ้นสิบปีนับแต่วันเกิดของเด็ก

มาตรา ๑๕๔๓ ในกรณีที่ชายผู้เป็นหรือเคยเป็นสามีได้ฟ้องคดีไม่รับ เด็ก เป็นบุตรแล้วและตายก่อนคดีนั้นถึงที่สุด ผู้มีสิทธิได้รับมรดกร่วมกับ เด็กหรือผู้จะเสียสิทธิรับมรดก เพราะการเกิดของเด็กนั้นจะขอเข้า เป็นคู่ความแทนที่หรืออาจถูก เรียกให้ เข้ามา เป็นคู่ความที่ชายผู้เป็นหรือ เคยเป็นสามีก็ได้

มาตรา ๑๕๔๔ การฟ้องคดีไม่รับ เด็ก เป็นบุตร ผู้มีสิทธิได้รับมรดกร่วมกับ เด็กหรือผู้จะเสียสิทธิรับมรดก เพราะการเกิดของเด็กอาจฟ้องได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ชายผู้เป็นหรือเคยเป็นสามีตายก่อนพ้นระยะเวลาที่ชายผู้เป็นหรือเคยเป็นสามีจะฟ้องได้

(๒) เด็กเกิดภายหลังการตายของชายผู้เป็นหรือเคยเป็นสามี

การฟ้องคดีไม่รับ เด็ก เป็นบุตรในกรณี (๑) ต้องฟ้องภายในหกเดือนนับแต่วันรู้ถึงการตายของชายผู้เป็นหรือเคยเป็นสามี การฟ้องคดีไม่รับ เด็ก เป็นบุตรในกรณี (๒) ต้องฟ้องภายในหกเดือนนับแต่วันรู้ถึงการเกิดของเด็ก แต่ไม่ว่าเป็นกรณีใด ห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นสิบปีนับแต่วันเกิดของเด็ก

การดำเนินการตามมาตรานี้ให้นำมาตรา ๑๕๓๘ มาใช้บังคับโดยอนุโลม
มาตรา ๑๕๔๕ เด็กอาจร้องขอให้อัยการฟ้องคดีปฏิเสธความเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมายของชายผู้เป็นสามีของมารดาตนได้ถ้าตนมิได้เป็นบุตรสืบสายโลหิตของชายผู้เป็นสามีของมารดา

การฟ้องคดีตามวรรคหนึ่ง ถ้าเด็กให้รู้ข้อเท็จจริงก่อนบรรลุนิติภาวะว่าตน
มิได้ เป็นบุตรของชายผู้ เป็นสามีของมารดา ห้ามอัยการฟ้องคดี เมื่อพ้นหนึ่งปีนับแต่วันที่ เด็ก
บรรลุนิติภาวะ แต่ถ้าเด็กให้รู้ข้อเท็จจริงดังกล่าวหลังจากบรรลุนิติภาวะแล้ว ห้ามอัยการ
ฟ้องคดี เมื่อพ้นหนึ่งปีนับแต่วันที่ เด็กรู้ เหตุนั้น

ไม่ว่ากรณีใด ๆ ห้ามมิให้ฟ้องคดีปฏิเสธความเป็นบุตร เมื่อพ้นสิบปีนับแต่วันที่
เด็กบรรลุนิติภาวะ"

มาตรา ๓๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๔๘ แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง
และพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๔๘ บิดาจะจดทะเบียน เด็ก เป็นบุตรชอบด้วยกฎหมายได้ต่อเมื่อ
ได้รับความยินยอมของ เด็กและมารดา เด็ก ถ้าเด็กหรือมารดาเด็กคัดค้านว่าผู้ร้องไม่ใช่
บิดา หรือมารดาเด็กตาย ในกรณีเช่นนั้นการจดทะเบียนว่า เด็ก เป็นบุตรต้องมีคำพิพากษา
ของศาลให้จดทะเบียนได้

เมื่อเจ้าหน้าที่ได้แจ้งความการจดทะเบียนไปยัง เด็กและมารดา เด็ก
ถ้าภายในหกสิบวันนับแต่การแจ้งความนั้นถึง เด็กหรือมารดา เด็ก หรือภายในหนึ่งร้อย
แปดสิบวันในกรณีที่ เด็กหรือมารดา เด็กอยู่นอกประเทศไทย หากเด็กหรือมารดา เด็ก
ไม่ให้ความยินยอมหรือไม่คัดค้านว่าผู้ขอจดทะเบียนมิใช่บิดาภายในระยะเวลาดังกล่าว
การจดทะเบียน เด็ก เป็นบุตรชอบด้วยกฎหมายต้องมีคำพิพากษาของศาลให้จดทะเบียนได้

ในกรณีที่ไม่มีคำสั่งแจ้งความการจดทะเบียนไปยัง เด็กหรือมารดา เด็ก
ได้ เพราะไม่ทราบที่อยู่หรือหาตัวไม่พบ หรือ เด็กหรือมารดา เด็กไม่อยู่ในฐานะที่จะคัดค้านได้
การจดทะเบียนว่า เด็ก เป็นบุตรต้องมีคำพิพากษาของศาลให้จดทะเบียนได้"

มาตรา ๓๓ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๕๕๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๓๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๕๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน



LIART
(โปรดคลิก)

"มาตรา ๑๕๕๒ ในกรณีที่ เด็กไม่มีมารดาหรือมีมารดาแต่มารดาถูกถอนอำนาจปกครองบางส่วนหรือทั้งหมดและศาลได้ตั้งผู้อื่นเป็นผู้ปกครองบางส่วนหรือทั้งหมดไว้ก่อนมีการจดทะเบียนรับเด็กเป็นบุตร บิดาซึ่งจดทะเบียนรับเด็กเป็นบุตรแล้วจะร้องขอต่อศาลให้มีคำสั่งถอนความเป็นผู้ปกครองบางส่วนหรือทั้งหมดของผู้ปกครองและให้บิดาเป็นผู้ใช้อำนาจปกครองก็ได้ ถ้าศาลเห็นว่าบิดาอาจใช้อำนาจปกครองเพื่อความสุขและประโยชน์ของเด็กได้ดียิ่งกว่าผู้ปกครอง ศาลจะมีคำสั่งถอนความเป็นผู้ปกครองบางส่วนหรือทั้งหมดของผู้ปกครองและให้บิดาเป็นผู้ใช้อำนาจปกครองก็ได้"

มาตรา ๓๕ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๕๕๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๓๖ ให้ยกเลิกความใน (๔) ของมาตรา ๑๕๕๕ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"(๔) เมื่อปรากฏฉันทะเบียนคนเกิดว่าเด็กเป็นบุตรโดยมีหลักฐานว่าบิดาเป็นผู้แจ้งการเกิดหรือรู้เห็นยินยอมในการแจ้งนั้น"

มาตรา ๓๗ ให้ยกเลิกความใน (๖) ของมาตรา ๑๕๕๕ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"(๖) เมื่อได้มีการร่วมประเวณีกับหญิงมารดาในระยะเวลาซึ่งหญิงนั้นอาจตั้งครรภ์ได้ และมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเด็กนั้นมิใช่เป็นบุตรของชายอื่น"

มาตรา ๓๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๖๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๖๖ บุตรซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะต้องอยู่ใต้อำนาจปกครองของบิดามารดา

อำนาจปกครองอยู่กับบิดาหรือมารดาในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) มารดาหรือบิดาทาย

(๒) ไม่นับนอนว่ามารดาหรือบิดามีชีวิตอยู่หรือตาย

(๓) มารดาหรือบิดาถูกศาลสั่งให้เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้



- (๔) มารดาหรือบิดาต้องเข้ารับรักษาตัวในโรงพยาบาลเพราะจิตฟั่นเฟือน
- (๕) ศาลสั่งให้อำนาจปกครองอยู่กับบิดาหรือมารดา
- (๖) บิดาหรือมารดาตกลงกันความที่มีกฎหมายบัญญัติไว้ให้ตกลงกันได้"

มาตรา ๓๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๕๖๗/๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

"มาตรา ๑๕๖๗/๑ ในกรณีที่บุตรซึ่งบรรลุนิติภาวะและไม่มีคู่สมรสถูกศาลสั่งว่าเป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ ให้บิดาและมารดาเป็นผู้อนุบาลหรือผู้พิทักษ์ ถ้ามีบิดาหรือมารดา ให้บิดาหรือมารดาเป็นผู้อนุบาลหรือผู้พิทักษ์ แล้วแต่กรณี เว้นแต่ศาลจะสั่งเป็นอย่างอื่น"

มาตรา ๔๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๗๔ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๗๔ นิติกรรมใดอันเกี่ยวกับทรัพย์สินของผู้เยาว์ดังต่อไปนี้ ผู้ใช้อำนาจปกครองจะทำได้ เว้นแต่ศาลจะอนุญาต

- (๑) ขาย แลกเปลี่ยน ขายฝาก ให้เช่าซื้อ จ้างนอง ปลดจ้างนอง หรือโอน สิทธิจ้างนองซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือสังหาริมทรัพย์ที่อาจจ้างนองได้
- (๒) กระทำให้สูญสิ้นลงทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งทรัพย์สินของผู้เยาว์อันเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์

(๓) ก่อตั้งภาระจำยอม สิทธิอาศัย สิทธิเหนือพื้นดิน สิทธิเก็บกินหรือทรัพย์สินอื่นใดในอสังหาริมทรัพย์

(๔) จ้างนายไปทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งสิทธิเรียกร้องที่จะให้ได้มาซึ่งทรัพย์สินในอสังหาริมทรัพย์หรือสังหาริมทรัพย์ที่อาจจ้างนองได้ หรือสิทธิเรียกร้องที่จะได้ทรัพย์สิน เช่นว่านั้นของผู้เยาว์ปลดออกจากทรัพย์สินที่มีอยู่เหนือทรัพย์สินนั้น

(๕) ให้เช่าอสังหาริมทรัพย์เกินสามปี

(๖) ก่อข้อผูกพันใด ๆ ที่มุ่งให้เกิดผลตาม (๑) (๒) หรือ (๓)

(๗) ให้กู้ยืมเงิน



LIART
(ไปรษณีย์)

(๘) ให้โดยเสน่หา เว้นแต่จะเอาเงินได้ของผู้เยาว์ไว้แทนผู้เยาว์เพื่อการกุศลสาธารณะหรือการสังคมพอสสมควรแก่ฐานะานุรูปของผู้เยาว์

(๙) รับการให้โดยเสน่หาที่มีเงื่อนไขหรือค่าการคิดค้นหรือไม่รับการให้โดยเสน่หา

(๑๐) ประกันโดยประการใด ๆ อันอาจมีผลให้ผู้เยาว์ต้องถูกบังคับชำระหนี้หรือทำนิติกรรมอื่นที่มีผลให้ผู้เยาว์ต้องรับ เป็นผู้รับชำระหนี้ของบุคคลอื่นหรือแทนบุคคลอื่น

(๑๑) นำทรัพย์สินไปแสวงหาผลประโยชน์นอกจากในกรณีที่มีบัญญัติไว้ในมาตรา ๑๕๙๘/๔ (๑) (๒) หรือ (๓)

(๑๒) ประนีประนอมยอมความหรือมอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการวินิจฉัย"

มาตรา ๑๕๙๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๘๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๘๐ เมื่อผู้เยาว์บรรลุนิติภาวะแล้วหรือเมื่อมีผู้ใช้อำนาจปกครองหรือผู้ปกครองคนใหม่ บุคคลดังกล่าวแล้วแต่กรณี จะให้การรับรองการจัดการทรัพย์สินของผู้เยาว์ได้เมื่อได้รับมอบทรัพย์สิน บัญชีและเอกสารตามมาตรา ๑๕๗๘ แล้ว"

มาตรา ๔๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๕๘๔/๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

"มาตรา ๑๕๘๔/๑ แม้บุคคลใดจะเป็นผู้ใช้อำนาจปกครองหรือผู้ปกครองก็ตาม บิดามารดาย่อมมีสิทธิที่จะติดต่อกับบุตรของตนได้ตามควรแก่พฤติการณ์"

มาตรา ๔๓ ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา ๑๕๘๕ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ในกรณีที่ผู้ใช้อำนาจปกครองถูกถอนอำนาจปกครองบางส่วนตามมาตรา ๑๕๘๒ วรรคหนึ่ง จะตั้งผู้ปกครองในส่วนที่ผู้ใช้อำนาจปกครองถูกถอนอำนาจปกครองนั้นก็ได้หรือในกรณีที่ผู้ใช้อำนาจปกครองถูกถอนอำนาจจัดการทรัพย์สินตามมาตรา ๑๕๘๒ วรรคสอง จะตั้งผู้ปกครองเพื่อจัดการทรัพย์สินก็ได้"

มาตรา ๔๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๘๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๘๖ ผู้ปกครองตามมาตรา ๑๕๘๕ นั้น ำด้ตั้งโดยคำสั่งศาลเมื่อมีการร้องขอของญาติของผู้เยาว์ อัยการหรือผู้ซึ่งบิดาหรือมาราคำที่ตายทีหลังได้ระบุชื่อไว้ว่า ักนัยกรรมาให้เป็นผู้ปกครอง

ภายใต้บังคับมาตรา ๑๕๙๐ การตั้งผู้ปกครองนั้น ถ้ามีข้อกำหนดกนัยกรรมาที่ศาลตั้งตามข้อกำหนดกนัยกรรมา เว้นแต่กนัยกรรมานั้นไม่มีผลบังคับหรือบุคคลที่ระบุชื่อไว้ว่า ักนัยกรรมานั้นเป็นบุคคลที่ต้องห้ามมิให้เป็นผู้ปกครองตามมาตรา ๑๕๘๗"

มาตรา ๔๕ ำให้ยกเลิกความใน (๕) ของมาตรา ๑๕๘๗ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และำให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"(๕) ผู้ซึ่งบิดาหรือมาราคำที่ตายทีหลังได้ทำ เป็นหนังสือระบุชื่อห้ามไว้มิให้เป็นผู้ปกครอง"

มาตรา ๔๖ ำให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๘๘ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และำให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๘๘ หากปรากฏว่าบุคคลที่ศาลตั้งให้เป็นผู้ปกครองเป็นผู้ต้องห้ามมิให้เป็นผู้ปกครองตามมาตรา ๑๕๘๗ อยู่ในขณะทีศาลตั้งำให้เป็นผู้ปกครอง ถ้าผู้มีส่วนได้เสียหรืออัยการร้องขอให้ศาลสั่งถอนผู้ปกครองนั้นเสีย และมีคำสั่งเกี่ยวกับผู้ปกครองต่อไปตามที่เห็นสมควร

การถอนผู้ปกครองตามวรรคหนึ่งไม่มีผลกระทบกระเทือนสิทธิของบุคคลภายนอกผู้ทำการโดยสุจริต เว้นแต่ในกรณีการถอนผู้ปกครองที่ต้องห้ามตามมาตรา ๑๕๘๗(๑) หรือ (๒) การกระทำของผู้ปกครองไม่มีผลผูกพันผู้เยาว์ ไม่ว่าบุคคลภายนอกจะได้รับการทำการโดยสุจริตหรือไม่"

มาตรา ๔๗ ำให้ยกเลิกมาตรา ๑๕๘๙ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๔๘ ำให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๙๐ มาตรา ๑๕๙๑ และมาตรา ๑๕๙๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และำให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

(โปรดพลิก)

"มาตรา ๑๕๕๐ ผู้ปกครองมิได้ควรวางหนึ่งเพียงคนเดียว แต่ในกรณีมีข้อกำหนด
กฤษฎีกาว่าที่ผู้ปกครองหลายคน หรือเมื่อมีผู้ร้องขอโดยมีเหตุผลอันสมควร ให้ศาลมีอำนาจ
ตั้งผู้ปกครองได้ตามจำนวนที่ศาลเห็นว่าจำเป็น ในกรณีที่ผู้ปกครองหลายคน ศาลจะกำหนด
ให้ผู้ปกครองเหล่านั้นกระทำการร่วมกันหรือกำหนดอำนาจให้ไว้เฉพาะสำหรับคนหนึ่ง ๆ ก็ได้

มาตรา ๑๕๕๑ ความเป็นผู้ปกครองนั้น เริ่มแต่วันทราบคำสั่งตั้งของศาล

มาตรา ๑๕๕๒ ผู้ที่ผู้ปกครองรับทำบัญชีทรัพย์สินของผู้อยู่ในปกครองให้เสร็จ
ภายในสามเดือนนับแต่วันทราบคำสั่งตั้งของศาล แต่ผู้ปกครองจะร้องต่อศาลก่อนสิ้นกำหนด
ขอให้มีดีเวลาก็ได้

บัญชีนั้นต้องมีพยานรับรองความถูกต้องอย่างน้อยสองคน พยานสองคนนั้นต้อง
เป็นผู้บรรลุนิติภาวะแล้วและเป็นญาติของผู้อยู่ในปกครอง แต่ถ้าหาญาติไม่ได้จะให้ผู้อื่น
เป็นพยานก็ได้"

มาตรา ๔๘ ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา ๑๕๕๓ แห่งประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ถ้าศาลมิได้มีคำสั่งเป็นอย่างอื่นภายในสิบห้าวันนับแต่วันยื่นบัญชี หรือบัญชีแจ้ง
เพิ่มเติม หรือวันนำเอกสารยื่นประกอบ แล้วแต่กรณี ให้ถือว่าศาลยอมรับบัญชีนั้นแล้ว"

มาตรา ๕๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๕๔/๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง
และพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๕๔/๖ ความปกครองสิ้นสุดลงเมื่อผู้อยู่ในปกครองตายหรือบรรลุนิติภาวะ"

มาตรา ๕๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๕๔/๗ และมาตรา ๑๕๕๔/๘
แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๕๔/๗ ความเป็นผู้ปกครองสิ้นสุดลงเมื่อผู้ปกครอง

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออกโดยได้รับอนุญาตจากศาล
- (๓) เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ

(๔) เป็นบุคคลล้มละลาย

(๕) ถูกถอนโดยคำสั่งศาล

มาตรา ๑๕๙๘/๘ ถ้าผู้ปกครองละเลยไม่ทำการตามหน้าที่กิติ ประมาท เลินเล่ออย่างร้ายแรงจนหน้าที่กิติ ใช้อำนาจหน้าที่ในทางที่ผิดกิติ ประพฤติมิชอบให้เห็น ว่าไม่สมควรแก่หน้าที่อื่นต้องไว้จึงกิติ หรือมีการผิดตั้งบัญญัติไว้จนมาตรา ๑๕๘๘(๓) (๔) หรือ (๕) กิติ ให้ศาลสั่งถอนผู้ปกครองเสีย

ถ้าผู้ปกครองหย่อนความสามารถในหน้าที่ ถึงแม้จะไม่เป็นการกระทำผิดหน้าที่ แต่เมื่อประโยชน์ของผู้ที่อยู่ในปกครองน่าจะเป็นอันตราย ศาลจะสั่งให้ถอนผู้ปกครองเสีย ก็ได้"

มาตรา ๕๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๙๘/๑๕ และมาตรา ๑๕๙๘/๑๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๙๘/๑๕ ภายในบังคับมาตรา ๑๕๙๘/๑๖ ในกรณีที่ศาลสั่งให้สามี หรือภริยาเป็นคนไร้ความสามารถและภริยาหรือสามีเป็นผู้อนุบาล ให้ภริยาหรือสามีซึ่งเป็นผู้อนุบาลมีอำนาจและหน้าที่เช่นเดียวกับผู้ใช้อำนาจปกครอง เว้นแต่สิทธิตามมาตรา ๑๕๖๗(๒) และ (๓)

มาตรา ๑๕๙๘/๑๖ คู่สมรสซึ่งเป็นผู้อนุบาลของคู่สมรสที่ถูกศาลสั่งให้เป็น คนไร้ความสามารถมีอำนาจจัดการสินส่วนตัวของคู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่งและมีอำนาจจัดการ สินสมรสแต่ผู้เดียว แต่การจัดการดังกล่าวมีที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๕๖๖ คู่สมรสนั้นจะจัดการ ไปได้ เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตจากศาล"

มาตรา ๕๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๙๘/๑๘ และมาตรา ๑๕๙๘/๑๙ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๙๘/๑๘ ในกรณีที่บิดามารดาเป็นผู้อนุบาลบุตร ถ้าบุตรนั้นยังไม่ บรรลุนิติภาวะให้นำบัญญัติว่าด้วยอำนาจหน้าที่ของผู้ใช้อำนาจปกครองมาใช้บังคับโดย อนุโลม แต่ถ้าบุตรนั้นบรรลุนิติภาวะแล้วให้นำบัญญัติว่าด้วยอำนาจหน้าที่ของผู้ปกครอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม เว้นแต่สิทธิตามมาตรา ๑๕๖๗(๒) และ (๓)

ในกรณีที่มีบุคคลอื่นซึ่งมิใช่บิดามารดาหรือมิใช่คู่สมรส เป็นผู้อุปการะ ให้นำ บทบัญญัติว่าด้วยอำนาจหน้าที่ของผู้ปกครองมาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่ถ้าผู้อยู่ในความอุปการะ บรรลุนิติภาวะแล้ว จะใช้สิทธิตามมาตรา ๑๕๖๗(๒) และ (๓) ไม่ได้

มาตรา ๑๕๙๘/๑๙ บุคคลที่มีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าปีจะรับบุคคลอื่นเป็น บุตรบุญธรรมก็ได้ แต่ผู้นั้นต้องมีอายุแก่กว่าผู้ที่จะ เป็นบุตรบุญธรรมอย่างน้อยสิบห้าปี"

มาตรา ๕๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๙๘/๒๑ มาตรา ๑๕๙๘/๒๒ มาตรา ๑๕๙๘/๒๓ มาตรา ๑๕๙๘/๒๔ และมาตรา ๑๕๙๘/๒๕ แห่งประมวลกฎหมาย แห่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๙๘/๒๑ การรับบุคคลที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะเป็นบุตรบุญธรรม จะทำได้ต่อเมื่อได้รับความยินยอมของบิดาและมารดาของผู้ที่จะ เป็นบุตรบุญธรรม ในกรณีที่ บิดาหรือมารดาคนใดคนหนึ่งตายหรือถูกถอนอำนาจปกครองต้องได้รับความยินยอมของ มารดาหรือบิดาผู้มีอำนาจปกครองที่ยังมีชีวิตอยู่

ถ้าไม่มีบุคคลผู้มีอำนาจให้ความยินยอมดังกล่าวในวรรคหนึ่ง หรือมีแต่ไม่ สามารถแสดงเจตนาให้ความยินยอมได้ หรือไม่ให้ความยินยอมโดยปราศจากเหตุผลอัน สมควรและเป็นปฏิปักษ์ต่อสุขภาพ ความเจริญหรือสวัสดิภาพของผู้เยาว์ บิดาหรือมารดาหรือ อัยการจะร้องขอต่อศาลให้มีคำสั่งอนุญาตแทนการให้ความยินยอมตามวรรคหนึ่งก็ได้

มาตรา ๑๕๙๘/๒๒ การรับผู้เยาว์ซึ่งถูกทอดทิ้งและอยู่ในความดูแลของ สถานสงเคราะห์ เด็กตามกฎหมายว่าด้วยการสงเคราะห์และคุ้มครอง เด็กเป็นบุตรบุญธรรม ให้กระทำได้เมื่อได้รับความยินยอมของสถานสงเคราะห์ เด็กนั้นและมีให้นำมาตรา ๑๕๙๘/๒๑ มาใช้บังคับ

ในกรณีที่สถานสงเคราะห์ เด็กไม่ให้ความยินยอมโดยปราศจากเหตุผลอัน สมควรและการไม่ให้ความยินยอมนั้น เป็นปฏิปักษ์ต่อสุขภาพ ความเจริญหรือสวัสดิภาพของ ผู้เยาว์ ผู้ประสงค์จะขอรับบุตรบุญธรรมหรืออัยการจะร้องขอต่อศาลให้มีคำสั่งอนุญาตแทน การให้ความยินยอมตามวรรคหนึ่งก็ได้



LIART

มาตรา ๑๕๔๘/๒๓ บทบัญญัติมาตรา ๑๕๔๘/๒๒ ให้ใช้บังคับแก่กรณีและผู้เยาว์
มิได้ถูกถอดทิ้งแต่อยู่ในความอุปการะเลี้ยงดูของสถานสงเคราะห์ เด็กตามที่ระบุไว้ในมาตรา
๑๕๔๘/๒๒ และบิดามารดาของผู้เยาว์ในกรณีที่มีทั้งบิดาและมารดา หรือบิดาหรือมารดาของ
ผู้เยาว์ในกรณีที่มารดาหรือบิดาคนใดคนหนึ่งตายหรือถูกถอนอำนาจปกครอง ได้ทำหนังสือ
มอบให้สถานสงเคราะห์ เด็กดังกล่าวเป็นผู้มีอำนาจให้ความยินยอมในการรับผู้เยาว์เป็น
บุตรบุญธรรมด้วย

หนังสือมอบอำนาจตามวรรคหนึ่งจะถอนเสียมิได้ครบเท่าที่ผู้เยาว์ยังอยู่ใน
ความอุปการะเลี้ยงดูของสถานสงเคราะห์ เด็กนั้น

มาตรา ๑๕๔๘/๒๔ บุคคลผู้มีอำนาจให้ความยินยอมแทนสถานสงเคราะห์ เด็ก
ในการรับบุตรบุญธรรมตามมาตรา ๑๕๔๘/๒๒ หรือมาตรา ๑๕๔๘/๒๓ จะรับผู้เยาว์ซึ่งอยู่ใน
ความดูแลหรืออยู่ในความอุปการะเลี้ยงดูของสถานสงเคราะห์ เด็กนั้นเป็นบุตรบุญธรรมของ
ตนเองได้ต่อเมื่อศาลได้มีคำสั่งอนุญาตแทนการให้ความยินยอมตามคำขอของบุคคลนั้น

มาตรา ๑๕๔๘/๒๕ ผู้ที่จะรับบุตรบุญธรรมหรือผู้ที่จะเป็นบุตรบุญธรรม ถ้ามี
คู่สมรสอยู่ต้องได้รับความยินยอมจากคู่สมรสก่อน ในกรณีที่คู่สมรสนั้นไม่อาจแสดงเจตนาให้
ความยินยอมได้หรือไปเสียจากภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่และหาตัวไม่พบเป็นเวลานานน้อยกว่า
หนึ่งปี ต้องร้องขอต่อศาลเพื่อมีคำสั่งอนุญาตแทนการให้ความยินยอมของคู่สมรสนั้น"

มาตรา ๕๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา ๑๕๔๘/๒๖ แห่ง
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

"ถ้าคู่สมรสฝ่ายหนึ่งจะจดทะเบียนรับผู้เยาว์ซึ่งเป็นบุตรบุญธรรมของคู่สมรส
อีกฝ่ายหนึ่ง เป็นบุตรบุญธรรมของตนด้วยจะต้องได้รับความยินยอมของคู่สมรสซึ่งเป็นผู้รับ
บุตรบุญธรรมอยู่แล้วและมีอำนาจมาตรา ๑๕๔๘/๒๑ มาใช้บังคับ"

มาตรา ๕๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๔๘/๒๗ แห่งประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

(โปรดพลิก)



LIRT

"มาตรา ๑๕๔๘/๒๗ การรับบุตรบุญธรรมจะสมบูรณ์ต่อเมื่อได้จดทะเบียนตามกฎหมาย แต่ถ้าผู้ที่จะเป็นบุตรบุญธรรมนั้นเป็นผู้เยาว์ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรมก่อน"

มาตรา ๕๗ ให้ยกเลิกความในวรรคสามของมาตรา ๑๕๔๘/๓๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ในกรณีที่ได้รับผู้เยาว์เป็นบุตรบุญธรรมตามมาตรา ๑๕๔๘/๒๑ วรรคสอง มาตรา ๑๕๔๘/๒๒ มาตรา ๑๕๔๘/๒๓ หรือมาตรา ๑๕๔๘/๒๕ ถ้าผู้เยาว์นั้นยังไม่บรรลุนิติภาวะ การเลิกรับบุตรบุญธรรมให้กระทำได้ต่อเมื่อมีคำสั่งศาลโดยคำร้องของผู้มีส่วนได้เสียหรืออัยการ"

มาตรา ๕๘ ให้ยกเลิกความใน (๑) (๒) และ (๓) ของมาตรา ๑๕๔๘/๓๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"(๑) ฝ่ายหนึ่งทำการชั่วร้ายไม่ว่าจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ เป็นเหตุให้อีกฝ่ายหนึ่งอับอายขายหน้าอย่างร้ายแรง หรือถูกเกลียดชัง หรือได้รับความเสียหาย หรือเดือดร้อนเกินควร อีกฝ่ายหนึ่งฟ้องเลิกได้"

(๒) ฝ่ายหนึ่งหมิ่นประมาทหรือเหยียดหยามอีกฝ่ายหนึ่งหรือบุพการีของอีกฝ่ายหนึ่งอันเป็นการร้ายแรง อีกฝ่ายหนึ่งฟ้องเลิกได้ ถ้าบุตรบุญธรรมกระทำการดังกล่าวขึ้นก่อนต่อคู่สมรสของผู้รับบุตรบุญธรรม ให้ผู้รับบุตรบุญธรรมฟ้องเลิกได้

(๓) ฝ่ายหนึ่งกระทำการประทุษร้ายอีกฝ่ายหนึ่งหรือบุพการีหรือคู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่งเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจอย่างร้ายแรงและกาทกระทำนั้นเป็นความผิดที่มีโทษอาญา อีกฝ่ายหนึ่งฟ้องเลิกได้

มาตรา ๕๙ ให้ยกเลิกความใน (๔) ของมาตรา ๑๕๔๘/๓๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน



LIRT

"(๘) ผู้รับบุตรบุญธรรมถูกถอนอำนาจปกครองบางส่วนหรือทั้งหมดและมีพฤติการณ์แสดงให้เห็นว่าผู้รับบุตรบุญธรรม เป็นผู้ไม่สมควร เป็นบิดามารดาบุญธรรมต่อไป บุตรบุญธรรมพึงเลิกได้"

มาตรา ๖๐ ให้ยกเลิก (๘) ของมาตรา ๑๕๔๘/๓๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๖๑ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๕๔๘/๓๕ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"การฟ้องเลิกรับบุตรบุญธรรม ถ้าบุตรบุญธรรมมีอายุไม่ครบสิบห้าปีบริบูรณ์ ให้บิดามารดาโดยกำเนิด เป็นผู้มีอำนาจฟ้องแทน แต่ถ้าบุตรบุญธรรมมีอายุสิบห้าปีบริบูรณ์แล้ว บุตรบุญธรรมฟ้องเองได้โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมจากผู้ใด"

มาตรา ๖๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๔๘/๓๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา ๑๕๔๘/๓๖ เมื่อมีการเลิกรับบุตรบุญธรรม ถ้าบุตรบุญธรรมยังไม่บรรลุนิติภาวะให้บิดามารดาโดยกำเนิดกลับมีอำนาจปกครองนับแต่เวลาที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้เลิกการรับบุตรบุญธรรม หรือนับแต่เวลาจดทะเบียนเลิกรับบุตรบุญธรรมตาม มาตรา ๑๕๔๘/๓๑ แต่ถ้าได้มีการตั้งผู้ปกครองของผู้เป็นบุตรบุญธรรมไว้ก่อนการเลิกรับบุตรบุญธรรม ให้ผู้ปกครองยังคงมีอำนาจหน้าที่เช่นเดิมต่อไป เว้นแต่บิดามารดาโดยกำเนิดจะร้องขอและศาลมีคำสั่งให้ผู้ร้องขอ เป็นผู้มีอำนาจปกครอง

การเปลี่ยนแปลงอำนาจปกครองไม่เป็นเหตุให้เสื่อมสิทธิของบุคคลภายนอกที่ได้ไว้โดยสุจริตก่อนจดทะเบียนเลิกรับบุตรบุญธรรม"

(โปรดพลิก)



LIRT

มาตรา ๖๓ ในกรณีที่มีการให้ของหมั้นกันไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยังไม่มีการสมรสกันนั้น ให้ของหมั้นดังกล่าวตก เป็นสิทธิแก่หญิงตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัติ นี้ใช้บังคับ เป็นต้นไป

ในกรณีที่มีการให้สินสอดกันไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่มีการ สมรสกัน การเรียกคืนสินสอดให้บังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๖๔ อายุความสิทธิเรียกร้องค่าทดแทนเพราะการผิดสัญญาหมั้นหรือ บอกลักสัญญาหมั้นและอายุความสิทธิเรียกคืนของหมั้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้บังคับแก่การหมั้นที่มีอยู่แล้วในวันที่พระราชบัญญัติ นี้ใช้บังคับด้วย

ในกรณีที่เหตุให้เริ่มนับอายุความหกเดือนหรืออายุความห้าปี แล้วแต่กรณี ตาม มาตรา ๑๔๔๗/๑ วรรคสองหรือวรรคสาม หรือมาตรา ๑๔๔๗/๒ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ได้เกิดขึ้นแล้วในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ อายุความดังกล่าวให้ เริ่มต้นนับใหม่ตั้งแต่วันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นต้นไป

บทบัญญัติมาตรานี้ไม่กระทบกระเทือนถึงคดีที่ได้ฟ้องต่อศาลแล้วก่อนวันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ถ้าในวันที่ฟ้องคดีนั้นสิทธิเรียกร้องดังกล่าวยังไม่ขาดอายุความ

มาตรา ๖๕ ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ถ้าคู่สมรสฝ่ายหนึ่งได้ทำ นิติกรรมใดไปโดยปราศจากความยินยอมของคู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่ง หากนิติกรรมดังกล่าวเป็น นิติกรรมที่คู่สมรสอาจจัดการได้โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมจากอีกฝ่ายหนึ่งตามประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ให้ถือว่านิติกรรมนั้นมีผล สมบูรณ์ตามกฎหมาย แต่ทั้งนี้ไม่กระทบกระเทือนถึงกรณีศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดแล้ว

มาตรา ๖๖ ถ้าคดีฟ้องขอให้ศาลแสดงว่าการสมรสเป็นโมฆะเพราะเหตุ สมรสซ้อน คดีดังกล่าวพิจารณาอยู่ในศาลใดในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ศาลยังคงมี อำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นต่อไปได้จนกว่าคดีจะถึงที่สุด

มาตรา ๖๗ ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ สิทธิฟ้อง เรียกค่าทดแทนในการสมรสที่เป็นโหมฆะรายใดยังมีอายุความเหลืออยู่เกินกว่าสองปี ให้อายุความของสิทธิเรียกร้องรายนั้นมีอายุความสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๖๘ สิทธิฟ้อง เรียกค่าเลี้ยงชีพในการสมรสที่เป็นโหมฆะรายใด หากยังไม่มีการฟ้องคดีต่อศาลในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวมีอายุความสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๖๙ ชายหรือหญิงผู้สมรสโดยสุจริตรายใดถ้าต่อมาได้รู้ถึงเหตุที่การสมรสของตน เป็นโหมฆะก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ชายหรือหญิงดังกล่าวย่อมไม่ได้สิทธิใด ๆ จากการสมรสนั้นเพิ่มเติมขึ้นอีกนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นต้นไป

มาตรา ๗๐ ชายหรือหญิงในกรณีสมรสซ้อนรายใดถ้ายังไม่มีสิทธิได้รับมรดกของอีกฝ่ายหนึ่งในฐานะทายาทโดยธรรมก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ สิทธิจะได้รับมรดกของอีกฝ่ายหนึ่งให้บังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๗๑ เหตุหย่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ถ้ามีกรณีเกิดขึ้นแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ก็ให้เป็นเหตุที่อาจนำมาฟ้องหย่าได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๗๒ ในการจดทะเบียนเด็กเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมาย ถ้าเจ้าหน้าที่ได้ส่งแจ้งความการจดทะเบียนไปยังเด็กหรือมารดาเด็กแล้ว แต่ยังไม่มีการจดทะเบียนในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ การจดทะเบียนเด็กเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมายให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้

(โปรดหลีก)

มาตรา ๑๓ ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ถ้าการจดทะเบียนรับเด็ก เป็นบุตรรายใดได้กระทำในขณะที่เด็กมีผู้ปกครองอยู่แล้ว บิดาย่อมมีสิทธิร้องขอต่อศาลให้ ถอนความเป็นผู้ปกครองบางส่วนหรือทั้งหมดได้ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและ พหุศาสตร์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ แม้ว่ากรณีดังกล่าวจะเคยมีคำพิพากษาหรือ คำสั่งในหัยยกคำร้องขอ เช่นว่านั้นของบิดาแล้วก็ตาม

มาตรา ๑๔ ในกรณีที่มีการตั้งผู้ปกครองโดยพันยกรรม ถ้าผู้ที่พันยกรรมระบุ ให้เป็นผู้ปกครองยังมิได้รับทราบคำบอกกล่าวการตั้งในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ การตั้ง ผู้ปกครองให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพหุศาสตร์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ นี้

มาตรา ๑๕ บทบัญญัติมาตรา ๑๕๔๘/๒๒ และมาตรา ๑๕๔๘/๒๓ แห่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพหุศาสตร์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ไม่กระทบกระเทือน ถึงความสมบูรณ์ของกร่างความยินยอมในการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรมที่ได้กระทำไปแล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๑๖ เหตุฟ้องเลิกรับบุตรบุญธรรมตามประมวลกฎหมายแพ่งและ พหุศาสตร์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ถ้ามีกรณีเกิดขึ้นแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ ใช้บังคับ ก็ให้เป็นเหตุที่อาจนำมาฟ้องเลิกการรับบุตรบุญธรรมได้ตามประมวลแพ่งและ พหุศาสตร์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๗๘ บรรดาอายุความหรือระยะเวลาที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดไว้ก่อนวันขึ้นบังคับพระราชบัญญัตินี้ หากยังไม่สิ้นสุดลงในวันขึ้น
บังคับพระราชบัญญัตินี้และอายุความหรือระยะเวลาที่กำหนดขึ้นใหม่นั้นแตกต่างกับอายุความ
หรือระยะเวลาที่กำหนดไว้เดิมในหน้าอายุความหรือระยะเวลาที่ยาวกว่ามาบังคับ เว้นแต่
ในกรณีที่พระราชบัญญัตินี้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น

.....

.....

ถูกต้องตามมติของสภาผู้แทนราษฎร
S. Enak.



ประธานวุฒิสภา : เรื่องที่วุฒิสภาได้รับร่างพระราชบัญญัติฉบับที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๒๗ วุฒิสภาของพิจารณาแล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน จึงเหลือเวลาในการพิจารณาพระราชบัญญัติฉบับนี้อีก ๕๖ วัน ขอเชิญท่านรัฐมนตรีแถลงหลักการและเหตุผลครับ

พลตำรวจโท จำรัส มังคละรัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) : กราบเรียนท่านประธานสภาครับ หลักการและเหตุผลนั้นปรากฏอยู่ในรายละเอียดประกอบร่างแล้วครับ

(ไม่มีสมาชิกอภิปราย)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีการอภิปรายนะครับ กระผมจะขอมติจากที่ประชุมว่าจะเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หรือไม่ครับ ท่านสมาชิกที่เห็นชอบด้วย กรุณายกมือขึ้นครับ

(มีสมาชิกยกมือเป็นจำนวนมาก)

ประธานวุฒิสภา : ชอบคุณครับ ท่านสมาชิกที่ไม่เห็นชอบด้วย กรุณายกมือครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีนะครับ เป็นต้นว่าที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วครับ ท่านรัฐมนตรีครับ คณะกรรมาธิการครับ

พลตำรวจโท จำรัส มังคละรัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) : กราบเรียนท่านประธานรัฐสภาครับ กระผมเห็นว่ากฎหมายนี้เป็นกฎหมายใหญ่และผูกพันเกี่ยวกับ ๒.๔ และ ๒.๕ อีกด้วย ฉะนั้นกระผมเห็นควรตั้งกรรมาธิการวิสามัญครับ ๑๕ ท่านครับ

ประธานวุฒิสภา : เชิญครับ

นายสวนนท์ สายสว่าง : ท่านประธานที่เคารพ ผมเห็นด้วยในการที่จะตั้งกรรมาธิการวิสามัญพิจารณากฎหมายฉบับนี้ เพราะว่าเป็นการแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จำนวน ๑๕ ท่าน ผมเห็นด้วย ก็อยากจะกราบเรียนว่าคณะรัฐมนตรีเอาอีก ๕ ท่านแล้วก็วุฒิสัก ๑๐ ท่าน ท่านจะซัดของใหม่ครับ



LIRT

๖



ว. ๕/๒๕๓๒ (ส.)

สันทนา ๒๕/๕

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) :
กระผมไม่ขัดข้องครับ

ประธานวุฒิสภา : ที่ประชุมไม่มีความเห็นเป็นอย่างอื่นนะครับ เป็นอันว่า
คุณสถานที่อะไรครับ

นายสำนันท สายสว่าง : ก็อยากจะให้คณะรัฐมนตรี เสนอก่อนแล้วผมจะกราบเรียน
เสนอวุฒิ ๑๐ ท่าน

X ประธานวุฒิสภา : เชิญท่านรัฐมนตรีครับ

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) :
กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาครับ กระผมขอเสนอรายชื่อกรรมการวิสามัญพิจารณาร่าง
พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้ครับ

- ๑. นายสวัสดิ์ โชติพานิช
- ๒. นายประคิษฐ์ เอกมณี
- ๓. นายจิระ บุญพจนสุนทร
- ๔. นายประสพสุข บุญเดช
- ๕. นายวิบูลย์ ภักดิ์ธนากุล
- ๖. นายจิรนิติ หะวานนท์
- ๗. นางสุนิสา สโมสร
- ๘. นางจริยา เจียมวิจิตร
- ๙. นางสาวพรทิพย์ จาละ คุ้ม



ประธานวุฒิสภา : ขอเชิญเสนอชื่อรับ

นายसानนท์ สายสว่าง : ท่านประธานที่เคารพ กระผมกราบเรียน
เสนอชื่อ กรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพินัยกรรมของวุฒิสมาชิก ๑๐ ท่าน ๑. นายเชียร
เจริญวัฒนา ๒. คุณหญิงนันทกา สุประภาชนะนันท์ ๓. พลอากาศเอก เปรื่องวิทย์
หงส์นันท์ ๔. นายพิภพ อะสีติรัตน์ ๕. นายมีชัย ฤชุพันธุ์ ๖. คุณหญิงแรม พรหมโมบล
บุษยประสาธ ๗. ร้อยเอก ละเมียน บุษยะมาน ๘. พลเอก วาฬ กฤษณารามสูรสม
๙. นายสมภพ ไททรงภักย์ ๑๐. นายอานา เมฆสุวรรณ ขออุทธรณ์

(มีสมาชิกรับชื่อรับร่าง)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีผู้เสนอรายชื่ออื่นมารับ ผมขอประกาศถือว่า
ที่ประชุมลงมติเห็นชอบในกรณีแต่งตั้งกรรมการจำนวน ๑๕ ท่านตามที่เสนอมานะครับ
ท่านเลขาธิการนำจากรายชื่อครับ

นายประเสริฐ ดวงวิชัย (เลขาธิการรัฐสภา) : คณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ๑. นางสุนัน สมสาร ๒. นางจวิฬา เจียมวิจิตร ๓. นางสาวพรทิพย์ จาละ
๔. นายประคิมฐ์ เอกมณี ๕. นายจิระ บุญจอนสุนทร ๖. นายประสกลุข บุญเคธ
๗. นายจรูญ ภักดีอนาคู ๘. นายสวัสดิ์ โชติพานิช ๙. นายจิรนิติ หะวานนท์

๑๐. นายเชียร เจริญวัฒนา ๑๑. คุณหญิงนันทกา สุประภาชนะนันท์ ๑๒. พลอากาศเอก เปรื่องวิทย์
หงส์นันท์ ๑๓. นายพิภพ อะสีติรัตน์ ๑๔. นายมีชัย ฤชุพันธุ์ ๑๕. คุณหญิงแรม พรหมโมบล
บุษยประสาธ ๑๖. ร้อยเอก ละเมียน บุษยะมาน ๑๗. พลเอก วาฬ กฤษณารามสูรสม
๑๘. นายสมภพ ไททรงภักย์ ๑๙. นายอานา เมฆสุวรรณ

ประธานวุฒิสภา : รัฐมนตรีครับ กำหนดเวลาประชุมถัดทีครับ

พลตำรวจโท จาริส มังคลาวิกัน (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม)

แปรพักกิจการข้อบังคับครับ

ประธานวุฒิสภา : ท่านผู้ใดมีความเห็นเป็นอย่างไรหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกรักมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีความเห็นเป็นประการอื่นและครับ กระผมขออนุญาต
 ถ้อยคำที่ประชุมลงมติเห็นชอบด้วยตามที่ท่านรัฐมนตรีเสนอมาครับ ขอพระคุณครับ
 เรื่องที่ ๖.๔ ร่างพระราชบัญญัติการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม (ฉบับที่ ...)
 พ.ศ. ... ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว





ร่างพระราชบัญญัติการให้เสรีภายใน ๖๐ วัน

ที่ สก ๐๐๐๓/๑๓๓๖๔

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนอุทองวัน กท ๑๐๓๐๐

๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๔/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการรับเด็ก
เป็นบุตรบุญธรรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรีและสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
เป็นผู้เสนอ และให้เสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป

ฉะนั้น จึงเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมาเพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภา
พิจารณาต่อไป ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๒๗

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ปัญจะ เกสรทอง

(นายปัญจะ เกสรทอง)

ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา

โทร. ๒๕๑๓๕๐๐

สำเนาถูกต้อง

(นายวิจักขณ์ นาควิษระ)

หัวหน้างานนิติคดี กองการประชุม



สารบบ

เรื่อง การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม
(ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม

(ฉบับที่ ...) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ร่างพระราชบัญญัติการรับเด็ก
เป็นบุตรบุญธรรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (นายวัชระ ประภาวัฒน์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)
และร่างพระราชบัญญัติการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ.
(นายเชาวลิต สุขสวัสดิ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติรับหลักการ
แห่งร่างพระราชบัญญัติทั้งสามฉบับนี้ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๔/๒๕๓๑
(สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๓๑ และสั่งให้คณะกรรมการการปกครอง
พิจารณา โดยถือร่างของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา เมื่อคณะกรรมการพิจารณา
เสร็จแล้วจึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๔/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ
วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบและให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณา
ต่อไปตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒
วุฒิสภาได้รับเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒


(นายประเสริฐ ตาวาชัย)

เลขาธิการรัฐสภา



LIRT

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม (ฉบับที่ ...)
พ.ศ.

หลักการ

เพิ่มเติมกรณียกเว้นห้ามต้องทำการทดลองเลี้ยงดูเด็กที่จะเป็นบุตรบุญธรรม (ร่างมาตรา ๓ แก้ไขมาตรา ๑๙ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม พ.ศ. ๒๕๒๒)

เหตุผล

เนื่องจากข้อยกเว้นห้ามต้องทดลองเลี้ยงดูเด็กที่จะเป็นบุตรบุญธรรมที่กำหนดไว้ตามกฎหมายปัจจุบัน คือพัว้มบิดามารดา พัว้มบิดาหรือมารดา ทวด ปู่ ย่า ตา ยาย ลุง ป้า น้า อา หรือผู้ปกครองนั้น ปรากฏว่ายังมีกรณีอื่นซึ่งสมควรได้รับการยกเว้นอีก เช่น กรณีคู่สมรสฝ่ายหนึ่งจะรับบุตรบุญธรรมหรือบุตรที่ติดตามของคู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่งเป็นบุตรบุญธรรมของตนด้วย จึงสมควรแก้ไขกฎหมายโดยเปิดโอกาสให้มีการออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขกรณีที่จะได้รับยกเว้นเพิ่มขึ้นได้ตามความเหมาะสม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(นายวิฑูรย์ ประภาวัฒน์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)



LIRT

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม (ฉบับที่ ...)
พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๙ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการรับเด็ก
เป็นบุตรบุญธรรม พ.ศ. ๒๕๒๒

เหตุผล

เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม พ.ศ. ๒๕๒๒
ได้บัญญัติข้อยกเว้นในสิ่งที่ต้องทดลองเลี้ยงดูเด็กที่จะเป็นบุตรบุญธรรมจำกัดไว้เพียง
พี่ร่วมบิดามารดา พี่ร่วมบิดาหรือมารดา ทวด ปู่ ย่า ตา ยาย ลุง ป้า น้า อา
หรือผู้ปกครองเท่านั้น แต่ปรากฏว่ายังมีกรณีอื่นซึ่งสมควรได้รับการยกเว้นอีก
จึงสมควรเปิดโอกาสให้มีการออกกฎกระทรวงกำหนดข้อยกเว้นเพิ่มขึ้นได้
ตามความเหมาะสม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(นายเชาวลิต สุขสวัสดิ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

๕.



Legislative Institutional Repository of Thailand

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

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

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม

.....
.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการรับเด็ก
เป็นบุตรบุญธรรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติ
การรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรม พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"การทดลองเลี้ยงดูตามวรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ขอรับเด็กเป็น
บุตรบุญธรรมเป็นผู้ร่วมบิดามารดา ผู้ร่วมบิดาหรือมารดา ทวด ปู่ ย่า ตา ยาย ลุง ป้า
น้า อา หรือผู้ปกครองตามกฎหมายของผู้ที่จะเป็นบุตรบุญธรรม และแก่กรณีอื่นตามที่
และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง"

.....
.....

ถูกต้องตามมติของสภาผู้แทนราษฎร



55-4

ประธานวุฒิสภา : เรื่องนี้วุฒิสภาได้รับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เมื่อ วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๒๗ วุฒิสภากองพิจารณาในแคว เสรีภายใน ๒๐ วัน จึงเหลือเวลาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อีก ๕๖ วัน ขอเชิญท่านรัฐมนตรีแถลงหลักการและเหตุผลครับ

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาครับ หลักการและเหตุผลมีปรากฏรายละเอียดในประกอบ ร่างนั้นแล้วครับ

(ไม่มีสมาชิกอภิปราย)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีการอภิปรายนะครับ กระผมจะขอมติจากที่ประชุมว่า จะเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หรือไม่ครับ ท่านสมาชิกที่เห็นชอบด้วย กรุณาถือนี้ออกครับ

(มีสมาชิกยกมือเป็นส่วนใหญ่)

ประธานวุฒิสภา : จอมพระคุณครับ ท่านสมาชิกที่ไม่เห็นชอบด้วย กรุณาถือนี้ออกครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีนะครับ เป็นอันว่าที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วย กับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ครับ ท่านรัฐมนตรีครับ. กรรมาธิการครับ

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาครับ กระผมมีความเห็นว่าควรจะต้องตั้งกรรมาธิการวิสามัญ ๑๕ คน เป็นไปทามอยู่ที่ใดกราบเรียนแล้วครับ ๒.๗ ครับ

ประธานวุฒิสภา : จะมีท่านสมาชิกมีความเห็นเป็นประการอื่นหรือไม่ครับ (ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ถ้าไม่มี กระผมขอถือว่าที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วย กับที่ท่านรัฐมนตรีเสนอมา คือ ตั้งกรรมาธิการวิสามัญตามรายงานที่ปรากฏในคณะกรรมการ วิสามัญตามเรื่อง ๒.๗ ท่านจะขอตั้งอานัติไปหรือไม่ครับ. ถูกเดิมครับ. ในตอนนะครับ เวลาปรุติคดีครับ



สภา

ว. ๘/๒๕๒๖ (ส.)

ที่สร ๓๐/๘

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารักษ์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม)
ถามข้อบังคับครับ

ประธานวุฒิสภา : จะมีท่านสมาชิกมีความเห็นเป็นประการอื่นหรือไม่ครับ
(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีความเห็นเป็นประการอื่นครับ ข้อดีที่ว่าที่ประชุม
ลงมติเห็นชอบตามที่ท่านรัฐมนตรีเสนอมาครับ

เรื่องที่ ๒.๘ ~~ด้วย~~ ร่างพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว (ฉบับที่ ..)

พ. ศ. ... ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว



Legislative Institutional Repository of Thailand

การพิจารณาให้เสรีภาพใน ๖๐ วัน
(สำเนา)

ที่ สก ๐๐๐๓/ ๑๓๖๖๘

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนอุทองใน กท ๑๐๓๐๐

๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ (สมัยสามัญ)

เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับ

ร่างพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี

และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เป็นผู้เสนอ และให้เสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป

ฉะนั้น จึง เสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมา เพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภา

พิจารณาต่อไป ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๒๗

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ปัญจะ เกสรทอง

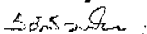
(นายปัญจะ เกสรทอง)

ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา

โทร. ๒๕๑๓๕๐๐

สำเนาถูกต้อง



(นายวิจักขณ์ นาควิชะระ)

หัวหน้างานผู้ดูแล กองการประชุม



สารบบ

เรื่อง การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว (ฉบับที่ ...)
พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว (ฉบับที่ ...)

พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ร่างพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (นายวัชร ประภาพัฒน์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) และร่างพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (นายเชาวลิต สุขสวัสดิ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติทั้งสามฉบับนี้ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๙/๒๕๓๑ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๓๑ และส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาการปกครองพิจารณา โดยถือร่างของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา เมื่อคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕/๒๕๓๒ (สมัยสามัญ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบและให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไปตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัตินี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒
วุฒิสภาได้รับเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๓๒

(นายประเสริฐ ดวงวิชัย)

เลขาธิการรัฐสภา



LIRT

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขวิธีปฏิบัติในการจดทะเบียนเด็กเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรา ๑๕๔ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ร่างมาตรา ๓ แก้ไขมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว พ.ศ. ๒๔๗๘)

เหตุผล

เนื่องจากมาตรา ๑๕๔ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเด็กเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมาย ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. จึงสมควรแก้ไขวิธีปฏิบัติในการจดทะเบียนเด็กเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมายในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว พ.ศ. ๒๔๗๘ ให้สอดคล้องกับการแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(นายวัชร ประภาพรณ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

๕.



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว (ฉบับที่ ...)
พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว
พ.ศ. ๒๔๗๘

เหตุผล

เนื่องจากได้มีการเสนอกฎหมายแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่ง
และพาณิชย์ ในเรื่องหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเด็กเป็นบุตรชอด้วยกฎหมาย
จากการมีตั้งกล่าวจึงสมควรแก้ไขวิธีปฏิบัติในการจดทะเบียนเด็กเป็นบุตรชอด้วยกฎหมาย
เพื่อให้สอดคล้องกัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(นาย เชาวลิศ สุขสวัสดิ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)



ถ้าเด็กหรือมารดาเด็กหรือบุคคลทั้งสองไม่มาด้วยตนเอง ให้นายทะเบียนแจ้งใบแจ้งให้ผู้ที่ไม่มาทราบ เมื่อทั้งสองได้แจ้งว่ายินยอมด้วยแล้ว ก็ให้นายทะเบียนรับจดทะเบียน แต่ถ้านายทะเบียนไม่ได้รับแจ้งความยินยอมภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้จดทะเบียนทราบ โดยไม่ชักช้า

ในกรณีศาลได้พิพากษาให้จดทะเบียนเด็กเป็นบุตรชอบด้วยกฎหมายได้ ให้บิดายื่นสำเนาคำพิพากษาของศาลอันถึงที่สุดที่รับรองว่าถูกต้องแล้วต่อนายทะเบียน เมื่อร้องขอจดทะเบียน”

.....
.....

ถูกต้องตามมติของสภาผู้แทนราษฎร
๕๖๓๖



๓๑

ประธานวุฒิสภา : เรื่องนี้วุฒิสภาได้รับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๒๗ วุฒิสภาต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน เหลือเวลาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ๕๖ วัน ขอเชิญท่านรัฐมนตรีแถลงหลักการและเหตุผลครับ

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภา หลักการและเหตุผลปรากฏรายละเอียดอยู่ในประกอบร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วครับ

(ไม่มีสมาชิกอภิปราย)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีการอภิปรายนะครับ กระผมจะขอมติจากที่ประชุมว่าจะเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หรือไม่ครับ ท่านสมาชิกที่เห็นชอบด้วยกรุณายกมือขึ้นครับ

(มีสมาชิกยกมือเป็นส่วนมาก)

ประธานวุฒิสภา : ขอบคุณครับ ท่านสมาชิกที่ไม่เห็นชอบด้วย กรุณายกมือครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีนะครับ เป็นอันว่าที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วครับ ท่านรัฐมนตรีครับ กรรมาธิการครับ

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) :

กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภา กระผมเห็นว่าควรตั้งกรรมาธิการวิสามัญ ๑๕ คน ทั้งที่ปรากฏรายชื่อไปแล้วตาม ๖.๓, ๖.๔ ครับ

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีความเห็นเป็นประการอื่นนะครับ เชิญครับ

นายसानนท์ สายสว่าง : ท่านประธานที่เคารพ ผมเห็นว่าไม่ต้องตั้งแล้วครับ ชุดสภกณะกรรมาธิการวิสามัญที่ตั้งแล้ว ๑๕ ท่าน ที่พิจารณาพระราชบัญญัติเพิ่มเติม

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่ต้องตั้งอีกครับส่งคณะนี้

ประธานวุฒิสภา : ครับ ก็สะดวกยิ่งขึ้นขอโทษทีครับ ก็คงไม่มีความเห็นเป็นประการอื่นนะครับ ที่ประชุมลงมติในสภกณะกรรมาธิการวิสามัญชุดนั้นแล้วครับ กำหนดเวลาแปรญัตติครับ

4

พลตำรวจโท จำรัส มังคลารัตน์ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม) :

ตามขอบังคับครับ

(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ไม่มีความเห็นเป็นประการอื่นนะครับ, ขอถือว่าที่ประชุมเห็นชอบด้วยกับข้อเสนอของท่านรัฐมนตรีนะครับ

มาถึงเรื่อง ๒.๑๐ ร่างพระราชบัญญัติปิโตรเลียม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรโคลงมติเห็นชอบแล้ว เรื่องนี้กระผมอยากจะทราบเรียนที่ประชุมว่า คณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือแจ้งมาว่า เนื่องจากในวันนี้นี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมจะต้องเดินทางไปต่างประเทศ คณะรัฐมนตรีจึงโคลงมติให้ขอเลื่อนการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติปิโตรเลียม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติภาษีเงินได้ปิโตรเลียม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ออกไปในการประชุมครั้งต่อไป จะมีท่านสมาชิกมีความเห็นเป็นประการอื่นหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นอย่างอื่น)

ประธานวุฒิสภา : ถ้าไม่มีสมาชิกมีความเห็นเป็นประการอื่น กระผมถือว่าที่ประชุมเห็นชอบด้วยในการเลื่อนการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับนี้ไปในการประชุมคราวหน้าครับ ขอขอบคุณครับ การประชุมในวันนี้คงจะสิ้นสุดลงเพียงเท่านี้ กระผมขอขอบพระคุณท่านสมาชิกที่โกลาหลทำให้ความรวมมืออย่างดีที่สุดตลอดมา กระผมขอปิดประชุม และขอขอบพระคุณอีกครั้งหนึ่งครับ

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๐๕ นาฬิกา.



คณะกรรมการการตรวจรายงานการประชุมและพิจารณาเปิดเผยแพร่รายงานการประชุมลับ

ลำดับที่	รายชื่อคณะกรรมการ	ลายมือชื่อ
๑.	พลเอก วาฬ กฤษราอนุสรณ์	
๒.	พลเรือเอก สุรทิน จันทร์ศักดิ์	
๓.	นางสาวมิ่งอร อิมโฆชา	
๔.	พลเอก เกษม สงวนชาติศรีโกธ	
๕.	พลเอก จรัส วงศ์สายันท์	
๖.	พลอากาศเอก จำลอง ปุณณะภักดิ์	
๗.	พลเรือโท ชุงสุข สุนทรนาค	
๘.	นายเชียร เจริญวัฒนา	
๙.	นายนิภัทร บุญชูปฏิภาค	
๑๐.	พลอากาศโท ประทับ พลชาติ	
๑๑.	นายประเสริฐ ทวงวิชัย	
๑๒.	นายปลั่ง มีจุล	
๑๓.	นายวิจารณ์ กุฑินุลย์	
๑๔.	พลเรือโท วินัย ไชยเงิน	
๑๕.	พลโท สพรัง บุคสถิตย์	
๑๖.	พลเรือโท สมบูรณ์ เนียมลอย	
๑๗.	พลโท สาธร สุวรรณภา	
๑๘.	พลตรี สุรพล สุวรรณภา	
๑๙.	พลเอก วันชัย เรืองตระกูล	

ตรวจแล้ว วันที่ 9 เดือน กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓

สภากรับรองในคราวประชุม

ครั้งที่ ๑๑ / ๒๕๖๓

วันที่ 14 พ.ค. ๒๕๖๓

L I R T
 Legislative Institutional Repository of Thailand
 ประธานวุฒิสภา