



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

อ.พ. 4/2568 สมัยวิสามัญ



อ.พ. 4/2568
สมัยวิสามัญ

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

ร่างพระราชบัญญัติ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นายเชษฐา ทองยิ่ง

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

นิติกรชำนาญการ

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

พฤษภาคม 2568

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 มีบทบัญญัติบางประการที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการ ความคล่องตัวในด้านการดำเนินธุรกิจ ด้านการเงิน การบริหารทรัพย์สิน และการออกพันธบัตร ตลอดจนการสนับสนุนระบบตัวร่วมของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้มีความคล่องตัว มุ่งส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนนโยบายรัฐบาลรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย รวมถึงการพัฒนาและบริหารจัดการระบบตัวร่วมอย่างเป็นรูปธรรม

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ คือ การขยายวัตถุประสงค์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้มีความคล่องตัว เพิ่มอำนาจในการออกพันธบัตรเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ รฟม. และบริหารจัดการและจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สิน เพิ่มความยืดหยุ่นในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร และกำหนดหลักเกณฑ์การใช้รายได้ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้นำไปใช้หักค่าใช้จ่ายที่จำเป็นก่อนนำส่งคลัง อีกทั้งรัฐสามารถสนับสนุนงบประมาณในกรณีรายได้ไม่เพียงพอได้ โดยเฉพาะเมื่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีรายจ่ายในการสนับสนุนการดำเนินการกรณีมีการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

นอกจากการเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว การดำเนินนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย ยังต้องอาศัยกลไกทางกฎหมายอื่นและกลไกทางการเงินเพิ่มเติม เช่น การจัดตั้งกองทุนตัวร่วมเพื่อชดเชยส่วนต่างค่าโดยสาร และการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด เป็นต้น ซึ่งคาดว่าจะส่งผลต่อการลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล และสามารถนำมาเป็นแหล่งรายได้เสริมในการอุดหนุนโครงการรถไฟฟ้าในระยะยาว โดยเฉพาะการซื้อสัมปทานคืนจากเอกชนและการสนับสนุนค่าโดยสารของประชาชน

ดังนั้น การเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ต่อสภาผู้แทนราษฎร จึงเป็นกลไกหนึ่งที่สำคัญในการยกระดับประสิทธิภาพของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้มีความคล่องตัวและประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ประชาชนจะได้รับความสะดวกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง ลดภาระต้นทุนการเดินทางและกระตุ้นให้เกิดการใช้ระบบขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศในอนาคตต่อไป

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้สนใจ	ก
ส่วนที่ 1	
- หลักการและเหตุผลร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-1
- สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-2
- ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 กับร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-5
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ	3-1
3.1 โครงการรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย	3-1
3.2 ข้อมูลสำคัญทางการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	3-4
3.3 สถิติการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีต่าง ๆ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567	3-5
3.4 ความคิดเห็นจากภาคส่วนต่าง ๆ ต่อมาตรการรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย	3-10
3.5 ขั้นตอนการดำเนินการมาตรการรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย	3-12

ส่วนที่ 1

หลักการและเหตุผล

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ดังต่อไปนี้

(1) แก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อให้มีความคล่องตัว (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 7 (3))

(2) ปรับปรุงการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับการออกพันธบัตร การจัดการและจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สิน และการดำเนินการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้มีความชัดเจนภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 9 (6) และเพิ่มมาตรา 9 (11/1) และมาตรา 9 วรรคสอง)

(3) แก้ไขเพิ่มเติมอำนาจในการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีความคล่องตัวและลดขั้นตอนดำเนินการ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 18 (13))

(4) แก้ไขเพิ่มเติมการนำเงินรายได้ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รับมาหักรายจ่ายที่จำเป็นก่อนส่งเป็นรายได้ของรัฐ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 65)

เหตุผล

โดยที่พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติบางประการจึงไม่เหมาะสมกับการจัดทำและการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงวัตถุประสงค์และอำนาจกระทำการตามวัตถุประสงค์และการออกข้อบังคับของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดทำและให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถใช้จ่ายเงินเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบริหารจัดการระบบตัวร่วมได้ อันจะเป็นประโยชน์แก่การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของประเทศให้มีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกันซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการใช้ระบบขนส่งมวลชน และส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น และเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติในภาพรวมในระยะยาว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สรุปลงพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

1. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.”
(ร่างมาตรา 1)

2. วันที่มีผลใช้บังคับ

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ร่างมาตรา 2)

3. แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นประโยชน์ต่อองค์กร

ให้ยกเลิกความใน (3) ของมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(3) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม.” (ร่างมาตรา 3)

4. แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับอำนาจกระทำกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เกี่ยวกับการออกพันธบัตรเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ รฟม.

ให้ยกเลิกความใน (6) ของมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน หรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ รฟม.”
(ร่างมาตรา 4)

5. เพิ่มเติมอำนาจเกี่ยวกับกระทำกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อให้สามารถจัดหาประโยชน์จากทรัพย์สิน

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (11/1) ของมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

“(11/1) ปกครอง ดูแล บำรุงรักษา จัดการ ใช้ และจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินของ รฟม.” (ร่างมาตรา 5)

6. เพิ่มเติมการดำเนินงานกิจการรถไฟฟ้าและการดำเนินการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กรณีมีระบบตัวร่วม โดยต้องอยู่ในบังคับของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

“ในการดำเนินงานกิจการรถไฟฟ้าของ รฟม. และการดำเนินการของ รฟม. ในกรณีที่มีการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการนั้น” (ร่างมาตรา 6)

7. แก้ไขเพิ่มเติมอำนาจในการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าโดยสาร โดยต้องเสนอให้รัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ

ให้ยกเลิกความใน (13) ของมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(13) การกำหนดอัตราค่าโดยสารโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ค่าบริการและค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความสะดวกในกิจการรถไฟฟ้า ตลอดจนวิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมดังกล่าว และกำหนดประเภทบุคคลซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร” (ร่างมาตรา 7)

8. แก้ไขเพิ่มเติมให้รายได้ของ รฟม. ใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานก่อน ซึ่งรวมถึงเงินที่จ่ายเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกรณีที่มีระบบตัวร่วม โดยเมื่อหักรายจ่ายต่าง ๆ ตามกฎหมายและระเบียบที่กำหนดแล้ว เหลือเท่าใดจึงนำส่งเป็นรายได้ของรัฐ และหากรายได้ไม่เพียงพอรัฐต้องสนับสนุนเงินให้ รฟม. เท่าที่จำเป็นเพื่อให้ดำเนินงานได้

ให้ยกเลิกความในมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 65 รายได้ที่ รฟม. ได้รับจากการดำเนินการในปีหนึ่ง ๆ ให้ตกเป็นของ รฟม. สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หักรายจ่ายสำหรับการดำเนินงานทั้งปวง ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสำรองตามมาตรา 11 เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เงินสมทบกองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่น และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด

รายจ่ายสำหรับการดำเนินงานตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงเงินที่ รฟม. จ่ายเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินการในกรณีที่มีการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในบริการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟฟ้า ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจ่ายและส่งเงินคืน ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

ในกรณีที่รายได้ไม่เพียงพอสำหรับกรณีตามวรรคหนึ่ง นอกจากเงินสำรองตามมาตรา 11 และ รฟม. ไม่สามารถหาเงินที่อื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รฟม. เท่าที่จำเป็นต่อการดำเนินงานของ รฟม.” (ร่างมาตรา 8)

9. กำหนดบทเฉพาะกาล

บรรดาข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศใด ๆ ที่ออกตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไป เพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ จนกว่าจะได้มีการออกข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา 9)

10. ผู้รักษาการ

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา 10)

<p>พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>(3) เรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการรถไฟฟ้า</p> <p>(4) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถไฟฟ้า และความปลอดภัย และความสงบเรียบร้อยในการโดยสารรถไฟฟ้า ตลอดจนการใช้และรักษาทรัพย์สิน และการให้บริการและความสะดวกแก่การเดินรถไฟฟ้าและการโดยสารรถไฟฟ้า</p> <p>(5) กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร</p> <p>(6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน</p> <p>(7) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ รฟม. ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้</p> <p>(8) ถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ รฟม.</p> <p>(9) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ รฟม.</p> <p>(10) ให้สัมปทานกิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วนแก่เอกชน</p>	<p>“(6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน <u>หรือเพื่อประโยชน์</u> <u>แก่กิจการของ รฟม.</u>”</p>

<p>พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>(11) พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม. ตามความจำเป็น เพื่อประโยชน์แก่การให้บริการกิจการรถไฟฟ้า</p> <p>(12) กระทบการดำเนินงานอื่นที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของ รฟม.</p> <p>มาตรา 18 ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ รฟม. และอำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึงการออกข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้</p>	<p>มาตรา 5 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (11/1) ของมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543</p> <p><u>“(11/1) ปกครอง ดูแล บำรุงรักษา จัดการ ใช้ และจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินของ รฟม.”</u></p> <p>มาตรา 6 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543</p> <p><u>“ในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าของ รฟม. และการดำเนินการของ รฟม. ในกรณีที่มีการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการนั้น”</u></p> <p>มาตรา 7 ให้ยกเลิกความใน (13) ของมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p>

<p>พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>(1) การปฏิบัติการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามมาตรา 7 และมาตรา 9</p> <p>(2) การประชุมและการดำเนินกิจการของคณะกรรมการและ คณะอนุกรรมการ</p> <p>(3) การบริหารและการควบคุมทางการเงิน</p> <p>(4) การจัดแบ่งส่วนงานหรือวิธีปฏิบัติงาน</p> <p>(5) การปฏิบัติงานของผู้ว่าการและการมอบให้ผู้อื่นปฏิบัติงานแทนผู้ว่าการ</p> <p>(6) การบริหารงานบุคคล การบรรจุ การแต่งตั้ง การเลื่อนขั้นเงินเดือน หรือค่าจ้าง การออกจากตำแหน่ง ถอดถอน วินัย การลงโทษของพนักงาน และลูกจ้าง ตลอดจนการกำหนดเงินเดือนและเงินอื่น</p> <p>(7) การจ่ายค่าพาหนะ เบี้ยเลี้ยงเดินทาง ค่าเช่าที่พัก ค่าล่วงเวลา เบี้ยประชุม ค่าตอบแทน และการจ่ายเงินอื่น ๆ</p> <p>(8) กองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์เพื่อสวัสดิการของพนักงาน ลูกจ้างและครอบครัว</p> <p>(9) การร้องทุกข์และการอุทธรณ์การลงโทษของพนักงานและลูกจ้าง</p> <p>(10) เครื่องแบบพนักงานและลูกจ้าง</p> <p>(11) การรักษาความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สินของ รฟม.</p> <p>(12) การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายใน ระบบรถไฟฟ้า</p>	

<p>พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>(13) การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความสะดวกในกิจการรถไฟฟ้า ตลอดจนวิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการและค่าธรรมเนียมดังกล่าวและกำหนดประเภทบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี</p> <p>ถ้าข้อบังคับใดมีข้อความจำกัดอำนาจของผู้ว่าการในการทำนิติกรรมไว้ประการใด ให้รัฐมนตรีประกาศข้อบังคับนั้นในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>การออกข้อบังคับตาม (6) (7) และ (8) ต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง</p> <p>มาตรา 65 รายได้ที่ รฟม. ได้รับจากการดำเนินการในปีหนึ่ง ๆ ให้ตกเป็นของ รฟม. สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หักรายจ่ายสำหรับการดำเนินงาน เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด</p>	<p>“(13) การกำหนดอัตราค่าโดยสารโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ค่าบริการและค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความสะดวกในกิจการรถไฟฟ้า ตลอดจนวิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการและค่าธรรมเนียมดังกล่าว และกำหนดประเภทบุคคลซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร”</p> <p>มาตรา 8 ให้ยกเลิกความในมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา 65 รายได้ที่ รฟม. ได้รับจากการดำเนินการในปีหนึ่ง ๆ ให้ตกเป็นของ รฟม. สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หักรายจ่ายสำหรับการดำเนินงานทั้งปวง ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา <u>เงินสำรองตามมาตรา 11</u> เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ <u>เงินสมทบกองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่น</u> และเงินลงทุนตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบจาก <u>คณะรัฐมนตรี</u> เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด</p>

<p>พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>ในกรณีที่รายได้ไม่เพียงพอสำหรับกรณีตามวรรคหนึ่ง และ รฟม. ไม่สามารถหาเงินที่อื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รฟม. เท่าจำนวนที่จำเป็นต่อการดำเนินงานของ รฟม.</p>	<p><u>รายจ่ายสำหรับการดำเนินงานตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงเงินที่ รฟม. จ่ายเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินการในกรณีที่มีการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในบริการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟฟ้า ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายและส่งเงินคืน ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี</u></p> <p>ในกรณีที่รายได้ไม่เพียงพอสำหรับกรณีตามวรรคหนึ่ง นอกจากเงินสำรองตามมาตรา 11 และ รฟม. ไม่สามารถหาเงินที่อื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รฟม. เท่าที่จำเป็นต่อการดำเนินงานของ รฟม.”</p> <p>มาตรา 9 บรรดาข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศใด ๆ ที่ออกตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ จนกว่าจะได้มีการออกข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้</p>

<p>พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>มาตรา 10 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ</p> <p>.....</p> <p>นายกรัฐมนตรี</p>

ส่วนที่ 2

บทวิเคราะห์

มุมมองต่อร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 โดยมีประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

1) มาตรา 4 ให้ยกเลิกความใน (6) ของมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน หรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ รฟม.”

เมื่อพิจารณาพบว่า เดิมมาตรา 9 (6) กำหนดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีอำนาจออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน ดังนั้น การปรับปรุงแก้ไขโดยกำหนดให้ รฟม. มีอำนาจในการออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน หรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการและการดำเนินงานของ รฟม. จะส่งผลทำให้เกิดความคล่องตัวและครอบคลุมการดำเนินงานมากยิ่งขึ้น

2) มาตรา 5 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (11/1) ของมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

“(11/1) ปกครอง ดูแล บำรุงรักษา จัดการ ใช้ และจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินของ รฟม.”

เมื่อพิจารณาพบว่า กฎหมายเดิมไม่ได้กำหนดให้ รฟม. มีอำนาจในการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา จัดการ ใช้ และจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินของ รฟม. ได้ ดังนั้น การปรับปรุงแก้ไขโดยให้ รฟม. มีอำนาจดังกล่าวด้วย จะทำให้ รฟม. สามารถที่จะจัดหาประโยชน์จากทรัพย์สินของ รฟม. ได้โดยชอบด้วยกฎหมาย

3) มาตรา 6 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

“ในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าของ รฟม. และการดำเนินการของ รฟม. ในกรณีมีการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการนั้น”

เมื่อพิจารณาพบว่า กฎหมายฉบับเดิมมิได้มีการกำหนดไว้ ดังนั้น การปรับปรุงแก้ไขโดยกำหนดให้ รฟม. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยตัวร่วมในส่วนที่เกี่ยวข้องด้วย จะส่งผลทำให้ รฟม. มีอำนาจดำเนินการตามกฎหมายเกี่ยวกับตัวร่วมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานหรือการให้บริการขนส่งสาธารณะของ รฟม.

4) มาตรา 8 ให้ยกเลิกความในมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 65 รายได้ที่ รฟม. ได้รับจากการดำเนินการในปีหนึ่ง ๆ ให้ตกเป็นของ รฟม. สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หักรายจ่ายสำหรับการดำเนินงานทั้งปวง ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสำรองตามมาตรา 11 เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เงินสมทบกองทุนสงเคราะห์ หรือการสงเคราะห์อื่น และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด

รายจ่ายสำหรับการดำเนินงานตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงเงินที่ รพม. จ่ายเพื่อส่งเสริมและสนับสนุน การดำเนินการในกรณีที่มีการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในบริการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟฟ้า ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจ่ายและส่งเงินคืน ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

ในกรณีที่รายได้ไม่เพียงพอสำหรับกรณีตามวรรคหนึ่ง นอกจากเงินสำรองตามมาตรา 11 และ รพม. ไม่สามารถหาเงินที่อื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รพม. เท่าที่จำเป็นต่อการดำเนินงานของ รพม.”

เมื่อพิจารณาพบว่าเดิมมาตรา 65 วรรคหนึ่ง กำหนดให้รายได้ที่ รพม. ได้รับจากการดำเนินการ ในปีหนึ่ง ๆ ให้ตกเป็นของ รพม. สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หักรายจ่ายสำหรับการดำเนินงาน เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด ดังนั้น การปรับปรุงแก้ไขโดยกำหนดเพิ่มเติมรายการที่สามารถ หักจากรายได้ของ รพม. ก่อนนำส่งคลัง ให้รวมถึงค่าภาระต่าง ๆ เงินสำรอง เงินสมทบกองทุนสงเคราะห์ หรือการสงเคราะห์อื่น เงินลงทุน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด และให้รวมถึงเงินเพื่อส่งเสริม และสนับสนุนการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในบริการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟฟ้า โดยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายและส่งเงินคืน ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จะส่งผลให้สอดคล้องกับการเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของ รพม. และให้ รพม. สามารถดำเนินการกิจตามนโยบาย ของรัฐบาลได้ อย่างไรก็ตาม การกำหนดเพิ่มรายจ่ายเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานในกรณีที่มี การบริหารจัดการระบบตัวร่วมในบริการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟฟ้า อาจส่งผลให้เงินรายได้ ที่รัฐจะจัดเก็บรายได้เพื่อนำมาจัดหางบประมาณรายจ่ายประจำปีลดลง ขณะที่รัฐมีความจำเป็นต้องใช้จ่ายเงิน ในการพัฒนาประเทศจำนวนมาก อาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินการคลังของประเทศในอนาคต จึงต้องพิจารณา ถึงประโยชน์ที่รัฐหรือประชาชนจะได้รับ ความคุ้มค่า รวมถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นแก่การเงินการคลังของรัฐ ตามกฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังของรัฐอย่างรอบคอบ

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. กับการชดเชย ค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาท¹

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีเป้าหมายหลัก เพื่อให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถสนับสนุนการดำเนินการเรื่องค่าโดยสาร 20 บาท และผลักดันนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาท ให้เป็นไปตามเป้าหมายในเดือนกันยายน 2568 โดยมีความสอดคล้อง กับการดำเนินการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ที่จะครอบคลุมประเด็น การจัดตั้งกองทุนตัวร่วม และนำเงินมาชดเชยส่วนต่างค่าโดยสารรถไฟฟ้า (ปัจจุบันร่างพระราชบัญญัติการบริหาร จัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. อยู่ระหว่างการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร วาระที่ 2 การพิจารณา ของคณะกรรมการ)

¹ กรม.ไฟเขียวแก้ พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าฯ ชดเชยค่าโดยสาร 'รถไฟฟ้า 20 บาท'. (20 พฤษภาคม 2568). กรุงเทพธุรกิจ. สืบค้น 23 พฤษภาคม 2568 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1181146>

ประเด็นการนำเงินสะสมของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมาใช้ชดเชยค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาทนั้น เดิมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีแนวทางจะนำเงินกำไรสะสมมาอุดหนุนนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาท แต่กระทรวงการคลังไม่อนุมัติเนื่องจากตามระเบียบกำหนดให้รายได้ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต้องส่งเข้ากระทรวงการคลังทั้งหมด ดังนั้น ประเด็นการใช้จ่ายเงินสะสมของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่มีอยู่ประมาณ 15,000 - 16,000 ล้านบาทมาใช้ชดเชยค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาทนั้น จะไม่สามารถทำได้ โดยรายได้ส่วนนี้ต้องถูกส่งเข้าคลังและกลายเป็นรายได้แผ่นดิน และหากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต้องการนำเงินส่วนนี้มาใช้จะต้องเป็นไปตามกระบวนการจัดสรรงบประมาณ โดยกลไกการใช้จ่ายเบื้องต้นเมื่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยนำเงินส่งกระทรวงการคลังแล้ว กระทรวงการคลังจะนำเงินที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยนำส่งไปปล่อยกู้ให้กับกองทุนภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ซึ่งกองทุนจะทำหน้าที่เป็นผู้กู้ อย่างไรก็ตาม ภาครัฐจะยืนยันว่ากลไกการกู้เงินเพื่อเข้ากองทุนตัวร่วมนี้ จะไม่ถูกระบุเป็นหนี้ในบัญชีการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย อีกทั้งกระทรวงคมนาคมจะเร่งผลักดันการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดหรือ Congestion Charge เพื่อนำเงินส่วนนี้มาชื้อสัมปทานรถไฟฟ้าคืนมาจากภาคเอกชน และหลังจากนั้นก็ไม่ต้องใช้เงินจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมาอุดหนุนอีก

การจัดเก็บภาษีรถติดหรือการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Fee)²

การจัดเก็บภาษีรถติดหรือการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Fee) เป็นค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้ขับขี่ที่ต้องการเข้าไปในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นหรือแออัด โดยเฉพาะในเขตเมืองใหญ่ เช่น ใจกลางเมืองหรือย่านธุรกิจ เป็นต้น เพื่อลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนนในช่วงเวลาที่มีการจราจรคับคั่ง รวมถึงส่งเสริมให้ผู้คนใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น ดังนั้น จึงเป็นแนวความคิดหนึ่งที่อาจถูกนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเป้าหมายสำคัญของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด คือ

1. ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้มาใช้รถสาธารณะมากขึ้น
2. รายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมนี้สามารถนำไปช่วยสนับสนุนโครงการรถไฟฟ้า 20 บาท

ตลอดสายได้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมมือกับสำนักงานองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของเยอรมัน (GIZ) ได้ศึกษาสำรวจปริมาณจราจรของโครงข่ายถนนที่ในเบื้องต้นจะมีการดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Charge) จำนวน 6 เส้นทาง โดยเก็บสถิติการจราจร ในปี 2566 ช่วงเวลา 07.00-19.00 น. มีเส้นทางดังต่อไปนี้

² 1. กัลป์ ทรัพย์รุ่งโรจน์. (24 ธันวาคม 2567). ภาษีรถติดทำอะไรให้เวิร์ค? รีวิวนโยบายส่งท้ายปี 2024: ค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Fee). สืบค้น 26 พฤษภาคม 2568 จาก <https://101pub.org/congestion-fee-thailand/>

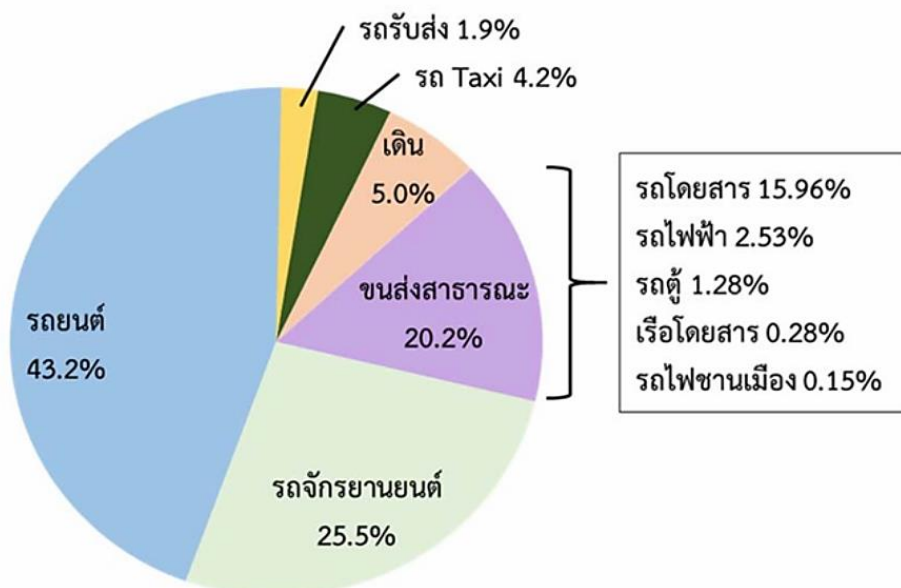
2. ค่าธรรมเนียมรถติดคืออะไร เปิด 6 เส้นทาง อาจเก็บเงินค่ารถติด. (29 ตุลาคม 2567). ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. สืบค้น 26 พฤษภาคม 2568 จาก <https://www.prachachat.net/general/news-1683464>

1. ทางแยก เพชรบุรี-ทองหล่อ (ช่วงถนนเพชรบุรี และทองหล่อ) มีปริมาณจราจร 60,112 คัน/วัน
2. ทางแยก สีลม-นราธิวาส (ช่วงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนสีลม) มีปริมาณจราจร 62,453 คัน/วัน
3. ทางแยก สาทร-นราธิวาส (ช่วงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนสาทร) มีปริมาณจราจร 83,368 คัน/วัน
4. ทางแยก ปทุมวัน (ช่วงถนนพญาไท และถนนพระรามที่ 1) มีปริมาณจราจร 62,453 คัน/วัน
5. ทางแยก ราชประสงค์ (ช่วงถนนราชดำริ ถนนพระราม 1 และถนนเพลินจิต) มีปริมาณจราจร 56,235 คัน/วัน
6. ทางแยก ประตูน้ำ (ช่วงถนนราชดำริ ถนนราชปรารภ และถนนเพชรบุรี) มีปริมาณจราจร 68,473 คัน/วัน

อย่างไรก็ตาม มีมุมมองเกี่ยวกับการเก็บค่าธรรมเนียมรถติดที่อาจจะนำมาใช้ในเขตกรุงเทพมหานคร ดังนี้

1. การลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล และเพิ่มปริมาณรถขนส่งสาธารณะ

สาเหตุสำคัญที่ทำให้รถติดในเขตกรุงเทพมหานคร คือ การที่ถนนมีตรอก ซอย จำนวนมาก แต่ไม่เชื่อมต่อกัน รวมถึงสถานที่สำคัญยังอยู่กระจัดกระจายโดยที่ระบบขนส่งสาธารณะไม่สามารถเข้าถึงได้ ดังนั้น ประชาชนจึงสะดวกที่จะเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า โดยเมื่อดูตามสถิติของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร ปี พ.ศ. 2561 พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากกว่าร้อยละ 70 เลือกที่จะใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง ดังนั้น หากต้องการจะทำให้ปัญหาจราจรติดในเขตกรุงเทพมหานครเห็นผลเป็นรูปธรรม จะต้องทำให้ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล “เลิกใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และเปลี่ยนไปใช้บริการขนส่งสาธารณะในการเดินทางแทน”



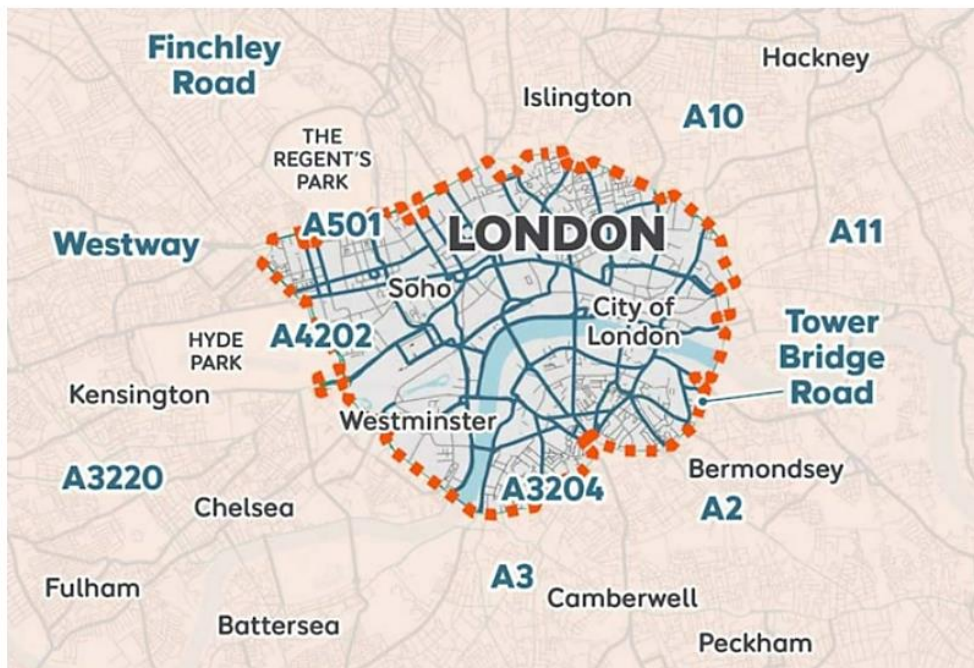
ภาพที่ 1 แสดงรูปแบบการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2561)

ดังนั้น หนึ่งในวิธีที่จะช่วยผลักดันให้ประชาชนที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเปลี่ยนไปใช้บริการขนส่งสาธารณะแทนได้นั้น คือ การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด ซึ่งเป็นนโยบายที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อสร้างต้นทุนให้กับผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และบังคับให้เปลี่ยนพฤติกรรมไปใช้ขนส่งสาธารณะแทนเพื่อลดต้นทุนหรืออาจเปลี่ยนไปเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลร่วมกับคนอื่น ๆ เพื่อให้ต้นทุนจากรถยนต์ส่วนตัวต่อหัวลดลง ทั้งนี้ ในการผลักดันนโยบายนี้ ภาครัฐได้ศึกษาตัวอย่างการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดจาก 5 เมืองใน 4 ประเทศ ได้แก่ ลอนดอน (อังกฤษ) สิงคโปร์ (สิงคโปร์) สต็อกโฮล์ม (สวีเดน) โกเธนเบิร์ก (สวีเดน) และ มิลาน (อิตาลี) พบว่าการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในประเทศเหล่านี้ช่วยทำให้ปริมาณรถยนต์ในเมืองลดลงประมาณร้อยละ 10-34

2. ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายรองอาจเพิ่มขึ้นได้

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดของประเทศไทยที่กำหนดว่าจะจัดเก็บตามเส้นทางที่ขนานกับรถไฟฟ้ามหานครเป็นประจำ อาจไม่ส่งผลให้ผู้ใช้รถยนต์เปลี่ยนพฤติกรรมมากนัก เนื่องจากผู้ใช้นอนอาจเลี่ยงการถูกเก็บค่าธรรมเนียมรถติดด้วยการไปใช้ถนนเส้นอื่นที่คู่ขนานกันหรือลัดเลาะตามตรอกซอยแทน ส่งผลให้ปริมาณรถไปติดในถนนเส้นอื่นที่ไม่ได้จัดเก็บค่าธรรมเนียมแทน

ดังนั้น รัฐบาลจึงควรจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดตามโซนพื้นที่ดังเช่นที่รัฐบาลอังกฤษทำในกรุงลอนดอน ซึ่งการจัดเก็บเป็นโซนพื้นที่ทำให้รถที่เข้าไปในพื้นที่ดังกล่าวไม่สามารถหลีกเลี่ยงไม่จ่ายค่าธรรมเนียมได้ ประชาชนที่จะเข้าไปในเขตเมืองชั้นในจึงมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนวิธีการเดินทางมากกว่าเปลี่ยนเพียงแค่เส้นทางถนนที่เลือกเดินทาง



แผนที่การจัดเก็บ Congestion Charge ในกรุงลอนดอน

ภาพที่ 2 แสดงแผนที่การจัดเก็บ Congestion Charge ในกรุงลอนดอน

ที่มา: RAC (2024)

3. แหล่งที่มาของงบประมาณ

เบื้องต้นมีแนวคิดที่จะจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในราคา 40-50 บาท อาจไม่ได้มีผลกระทบทำให้พฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเปลี่ยนไปมากนัก เมื่อเทียบกับต้นทุนที่ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต้องเสียไปในแต่ละวัน โดยผู้ที่อยู่ห่างไกลอาจมีค่าใช้จ่ายจากการใช้บริการขนส่งสาธารณะรวมกันสูงถึง 200 บาทต่อวัน ดังนั้น การจะเปลี่ยนพฤติกรรมให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้มาใช้ระบบบริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น ค่าบริการขนส่งสาธารณะต้องลดลงด้วย

รัฐบาลมีนโยบายที่จะผลักดันให้ค่าบริการรถไฟฟ้าลดลงเหลือ 20 บาทตลอดสาย เพื่อให้ทุกคนสามารถเข้าถึงการใช้บริการได้ อย่างไรก็ตาม โครงการรถไฟฟ้า 20 บาทมีความท้าทายอย่างมาก เนื่องจากหากจะผลักดันให้โครงการสำเร็จได้นั้น ภาครัฐต้องใช้งบประมาณมหาศาลในการดำเนินการ 2 ประเด็น คือ การซื้อรถไฟฟ้าคืนจากการสัมปทานของภาคเอกชน และการอุดหนุนค่าบริการรถไฟฟ้าให้เหลือ 20 บาท

ประเด็นการซื้อสัมปทานรถไฟฟ้าคืนมาจากภาคเอกชน รัฐบาลตั้งงบประมาณไว้สำหรับการซื้อคืนประมาณ 2 แสนล้านบาท ซึ่งภาครัฐจะหาเงินจากการระดมทุนจากภาคเอกชน โดยนำเงินจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดที่คาดว่าจะเก็บได้ประมาณปีละ 1-1.2 หมื่นล้านบาท (คำนวณจากรถยนต์ที่เข้าไปในพื้นที่จัดเก็บวันละ 700,000 คัน คันละ 50 บาท) มาเป็นค่าตอบแทนดึงดูดให้เอกชนมาร่วมลงทุน

ประเด็นการอุดหนุนค่าบริการรถไฟฟ้าให้เหลือ 20 บาท ภาครัฐได้ผลักดันร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ซึ่งจะมีการจัดตั้งกองทุนตั๋วร่วมเพื่อสรรหาบมาช่วยอุดหนุนส่วนต่างให้กับผู้ใช้บริการ โดยคาดว่าจะใช้เงินอุดหนุนประมาณปีละ 8 พันล้าน-1.2 หมื่นล้านบาท ทั้งนี้ ปัจจุบันภาครัฐมีแผนว่าจะนำเงินรายได้จากรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่มีประมาณ 1.5 หมื่นล้านบาทมาอุดหนุน ซึ่งอาจอุดหนุนได้อย่างน้อยประมาณ 1 ปี แต่หลังจากนั้นต้องหารายได้จากแหล่งอื่นเพิ่มเติม

ส่วนที่ 3

ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

3.1 โครงการรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย¹

วัตถุประสงค์

เพื่อลดภาระค่าครองชีพของประชาชน และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

สถานะปัจจุบัน

ปัจจุบัน ณ วันที่ 11 เมษายน 2568 กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินนโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสายแล้ว 2 เส้นทาง ได้แก่

1) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

ทั้งหมด 16 สถานี ได้แก่ คลองบางไผ่ ตลาดบางใหญ่ สามแยกบางใหญ่ บางพลู บางรักใหญ่ บางรักน้อยท่าอิฐ ไทรมา สะพานพระนั่งเกล้า แยกถนนพุรี 1 บางกระสอ ศูนย์ราชการนนทบุรี กระทรวงสาธารณสุข แยกติวานนท์ วงศ์สว่าง บางซ่อน และเตาปูน

2) โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง สายธานีรัถยา (สายสีแดง)

เส้นทางที่ 1 รถไฟฟ้าชานเมือง สายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) ทั้งหมด 10 สถานี ได้แก่ บางซื่อ จตุจักร วัดเสมียนนารี บางเขน ฟุ่งสองห้อง หลักสี่ การเคหะฯ ดอนเมือง หลักหก และรังสิต

เส้นทางที่ 2 สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) ทั้งหมด 6 สถานี ได้แก่ บางซื่อ บางซ่อน สะพานพระราม 6 บางกรวย-กฟผ. บางบำหรุ และตลิ่งชัน

แผนงานขยายผลในอนาคต

รัฐบาลมีแนวทางจะขยายผลนโยบายครอบคลุมโครงการรถไฟฟ้าสายสีต่าง ๆ รวม 8 เส้นทางภายในกันยายน 2568 ได้แก่

โครงการรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (สายสีเขียว)

โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง (สายสีทอง)

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู (สายสีชมพู)

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)

โครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link) (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์)

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) (ค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสายแล้ว)

โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง สายธานีรัถยา (สายสีแดง) (ค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสายแล้ว)

¹ 1. นโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย. (10 เมษายน 2568). สืบค้น 26 พฤษภาคม 2568 จาก <https://www.gcc.go.th/2025/04/10>

2. รถไฟฟ้า 20 บาท “ทุกสาย” เริ่มใช้ 30 ก.ย.68. (10 เมษายน 2568). POLICY WATCH จับตาดูอนาคตประเทศไทย. สืบค้น 26 พฤษภาคม 2568 จาก <https://policywatch.thaipbs.or.th/article/economy-167#title-1>

การลงทะเบียนเพื่อรับสิทธิ์

วัตถุประสงค์: เพื่อยืนยันตัวตน เพื่อให้ระบบสามารถจัดการค่าใช้จ่ายระหว่างผู้ให้บริการที่ต่างกันได้อย่างเหมาะสมและมีสิทธิ์: ต้องมีเลขประจำตัวประชาชนไทย 13 หลัก (นักท่องเที่ยวต่างชาติจะไม่ได้รับสิทธิ์ตามนโยบายนี้)

ช่องทางลงทะเบียน: ผ่านแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ”

ขั้นตอนการลงทะเบียน : กรอกหมายเลขบัตรประชาชน และกรอกข้อมูลบัตรที่จะใช้ชำระค่าโดยสาร
ช่วงเวลาลงทะเบียน: คาดว่าจะเริ่มเปิดให้ลงทะเบียนในเดือนสิงหาคม 2568

การใช้สิทธิ์

กันยายน 2568

หมายเหตุ หากไม่ได้ลงทะเบียน ผู้โดยสารไม่มีบัตรที่รองรับ หรือลงทะเบียนไม่ทันตามกำหนด จะต้องชำระค่าโดยสารในอัตราปกติ

รูปแบบการชำระเงิน

การใช้งานบัตรโดยสาร

บัตรแรบบิท ใช้กับรถไฟฟ้า 4 สาย คือ สายสีเขียว สายสีทอง สายสีเหลือง และสายสีชมพู

บัตร MRT Plus ใช้กับรถไฟฟ้า 2 สาย คือ สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง

บัตร Europay Mastercard and Visa (EMV) Contactless Card ใช้กับรถไฟฟ้า 6 สาย ได้แก่ สายสีแดง (แดงเข้ม-แดงอ่อน) สีน้ำเงิน สีม่วง สีชมพู และสายสีเหลือง

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (ARL) รับเฉพาะบัตร ARL

ทั้งนี้ สามารถใช้บัตรโดยสารที่ใช้อยู่เดิมได้ เพียงแต่ต้องลงทะเบียนบัตรเหล่านั้น ผ่านแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” ก่อนจึงจะได้รับสิทธิ์ 20 บาทตลอดสาย เมื่อลงทะเบียนผ่านแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” แล้ว ในปีแรกจะยังไม่สามารถใช้บัตรข้ามสายกันได้จึงยังต้องใช้บัตรเดิมของแต่ละสาย แต่ค่าโดยสารตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทางที่มีการเดินทางข้ามสายจะสูงสุดไม่เกิน 20 บาท โดยผ่านแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” เพื่อใช้ระบบเคลียร์ริงเข้าส์

แผนอนาคต

- ในปี 2569 จะเริ่มใช้ระบบ QR Code สำหรับสแกนจ่ายค่าโดยสารผ่านโทรศัพท์มือถือ โดยจะยกเลิกการใช้บัตรโดยสารในระยะยาว

- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อยู่ระหว่างการเจรจากับเอกชนผู้รับสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีเหลือง และสายสีชมพู เพื่อแก้ไขสัญญากรณีที่จัดเก็บค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท และรัฐชดเชยส่วนต่างรายได้ และในระยะต่อไปรัฐบาลมีแนวทางในการซื้อคืนสัมปทานจากผู้ประกอบการรถไฟฟ้า โดยคาดว่าจะดำเนินการเรื่องซื้อคืนได้ภายใน 2 ปี

แผนการชดเชยรายได้ผู้ประกอบการ

- ประเมินค่าใช้จ่ายในการชดเชยให้เอกชนประมาณปีละ 8,000 ล้านบาท

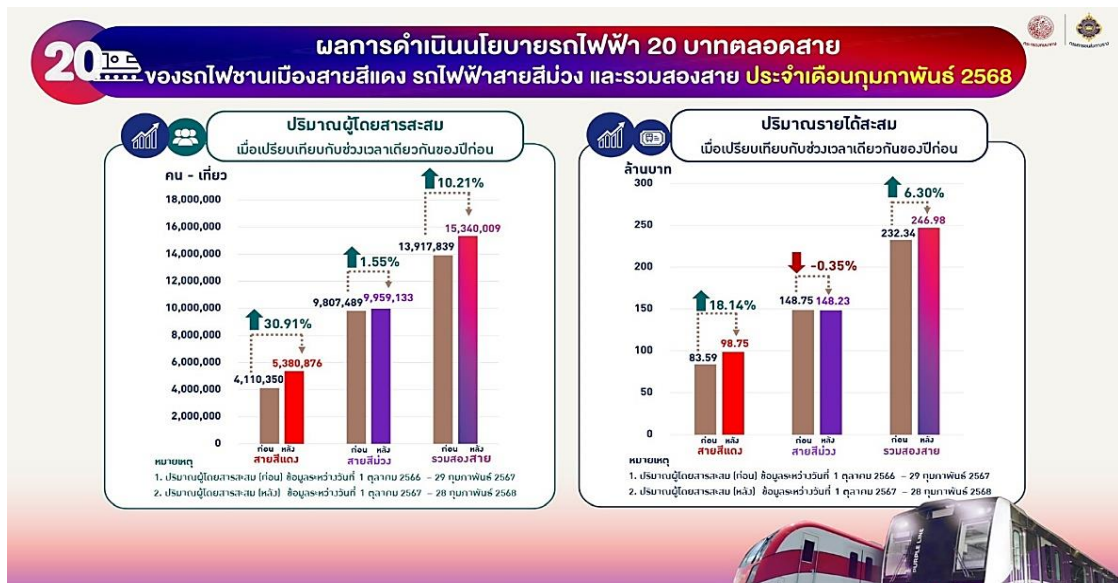
- ใช้รายได้จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และเงินในกองทุนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(รฟม.) (ปัจจุบันประมาณ 16,000 ล้านบาท) เป็นแหล่งเงินชดเชย

นอกจากนี้ อยู่ระหว่างการผลักดันร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. และจัดตั้ง

“กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” คาดว่าจะประกาศกฎหมายลำดับรองได้ภายในเดือนกันยายน 2568

ผลการดำเนินนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย



ภาพที่ 3 แสดงผลการดำเนินนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย (ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2568)

รัฐบาลได้เริ่มดำเนินการตามนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย จำนวน 2 สาย คือ รถไฟฟ้าสายสีแดง และรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ 16 ตุลาคม 2566 - 30 พฤศจิกายน 2566 และมีมติให้ขยายการดำเนินการจนถึง 30 พฤศจิกายน 2568

ผลการดำเนินนโยบายล่าสุดจากการรายงานของกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พบว่าการดำเนินการตามมาตรการรถไฟฟ้า 20 บาท ในเดือนกุมภาพันธ์ 2568 รถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าสีม่วงมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับก่อนดำเนินการช่วงเดียวกัน ดังนี้

- ผู้โดยสารรถไฟฟ้าทั้ง 2 สาย เพิ่มขึ้น โดยจำนวนผู้โดยสารสายสีแดง เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.91 และปริมาณผู้โดยสารสายสีม่วง เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.55

- รายได้ของรถไฟฟ้าทั้ง 2 สาย พบว่า รถไฟสายสีแดงมีรายได้เพิ่มขึ้น โดยก่อนดำเนินการ 83.59 ล้านบาท หลังดำเนินการรถไฟฟ้าสายสีแดงแล้วรายได้เพิ่มขึ้นจากเดิม 15.16 ล้านบาท ขณะที่สายสีม่วงก่อนดำเนินการมีรายได้ 148.75 ล้านบาท เมื่อดำเนินการมาตรการแล้วรายได้ลดลงจากเดิม 0.52 ล้านบาท/วัน

3.2 ข้อมูลสำคัญทางการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย²

สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

	2567 (สตง.รับรอง)	2566 (สตง.รับรอง)	2565 (สตง.รับรอง)
ผลการดำเนินงาน			
รายได้จากการดำเนินงานและรายได้อื่น	20,441.86	17,335.06	15,638.79
กำไรก่อนค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายและสิทธิตัดจ่าย รวมทั้งต้นทุนทางการเงิน (ดอกเบี้ยจ่าย) (EBITDA)	15,742.38	12,833.76	11,718.11
ต้นทุนทางการเงิน	3,213.18	2,907.05	2,573.08
ค่าเสื่อมราคาและสิทธิตัดจำหน่าย	9,105.65	7,515.47	7,221.49
กำไรสุทธิ	2,483.81	1,656.30	1,317.63
ฐานะการเงิน			
สินทรัพย์รวม	627,786.33	554,313.64	472,726.55
หนี้สินรวม	599,799.75	528,158.17	447,719.11
ส่วนของผู้ถือหุ้น	27,986.58	26,155.47	25,007.44
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.94	1.08	1.10
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ROA (EBIT) (ร้อยละ)	1.06	0.96	0.95
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	21.43	20.19	17.90
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม (เท่า)	0.96	0.95	0.95

ภาพที่ 4 แสดงข้อมูลสำคัญทางการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ณ สิ้นปีงบประมาณ 2567 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีสินทรัพย์รวม 627,786.33 ล้านบาท รายการส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์งานโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ และรายการเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งรัฐเป็นผู้รับภาระโดยจะจัดสรรเงินงบประมาณแผ่นดินเป็นรายปีจนจบโครงการ ตามมติคณะรัฐมนตรี

หนี้สินรวม จำนวน 599,799.75 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายการรายได้รอการรับรู้และหนี้สินเงินกู้สำหรับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า และส่วนของผู้ถือหุ้น จำนวน 27,986.58 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานในปี 2567 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีกำไรสุทธิ 2,483.81 ล้านบาท แบ่งเป็นรายได้ จำนวน 20,441.86 ล้านบาท ซึ่งรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลและรายได้จากการให้สัญญาสัมปทานเป็นรายได้หลัก สำหรับค่าใช้จ่าย จำนวน 17,958.05 ล้านบาท เป็นรายการค่าเสื่อมราคาต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายในการบริการรถไฟฟ้า โดยสอดคล้องกับปริมาณโครงการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการและหนี้สินเงินกู้

² รายงานประจำปี 2567 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2568). สืบค้น 26 พฤษภาคม 2568 จาก <https://www.mrta.co.th/th/annual-report/24315> : หน้า 42-43

อัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนทางการเงิน	สูตร	ณ 30 ก.ย. 67	ณ 30 ก.ย. 66	ณ 30 ก.ย. 65	หน่วย
1. สภาพคล่อง					
1.1 เงินทุนหมุนเวียน (Working Capital)	สินทรัพย์หมุนเวียน - หนี้สินหมุนเวียน	(3,987.17)	4,485.82	4,725.39	ล้านบาท
1.2 อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)	$\frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน}}{\text{หนี้สินหมุนเวียน}}$	0.94	1.08	1.10	เท่า
1.3 อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)*	$\frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน-เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาลที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี}}{\text{หนี้สินหมุนเวียน-หนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี}}$	1.05	1.07	1.08	เท่า
หมายเหตุ* ไม่รวมเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาลที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีและเงินกู้ยืมระยะสั้นเนื่องจากรัฐบาลจะให้เงินอุดหนุนเพื่อชำระคืนหนี้					
2. สภาพหนี้					
2.1 อัตราส่วนหนี้สินรวม ต่อสินทรัพย์รวม (Debt Ratio)	$\frac{\text{หนี้สินรวม}}{\text{สินทรัพย์รวม}}$	0.96	0.95	0.95	เท่า
2.2 อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วน ของเจ้าของ (Debt Equity Ratio)	$\frac{\text{หนี้สินรวม}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}}$	21.43	20.19	17.90	เท่า
3. ความสามารถในการทำกำไร					
3.1 อัตราผลตอบแทน ต่อสินทรัพย์ (ROA)	$\frac{\text{กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักต้นทุนทางการเงิน(EBIT) * 100}}{\text{สินทรัพย์รวม}}$	1.06	0.96	0.95	%
3.2 อัตราผลตอบแทน ต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ROE)	$\frac{\text{กำไร(ขาดทุน)สุทธิ * 100}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}}$	8.88	6.33	5.27	%

ภาพที่ 5 แสดงอัตราส่วนทางการเงิน

3.3 สถิติการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีต่าง ๆ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567³

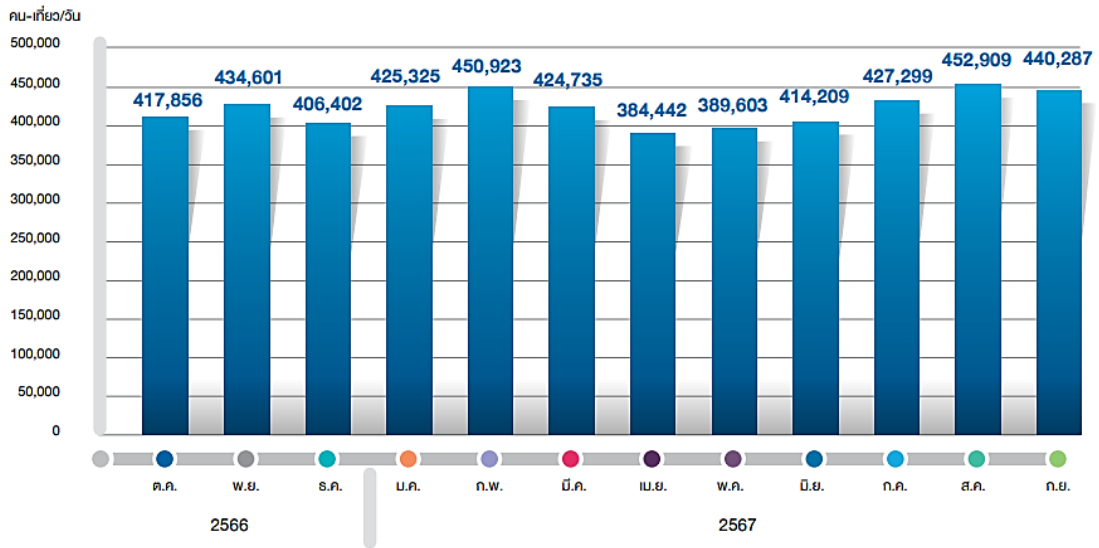
1) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)

จำนวนผู้โดยสาร

ในปีงบประมาณ 2567 มีจำนวนผู้โดยสารรวม 154.55 ล้านคน-เที่ยว หรือเฉลี่ย 4.22 แสนคน-เที่ยวต่อวัน ทั้งนี้ เป็นจำนวนที่รวมข้อมูลของประตูพิเศษ (Swing Gate) ซึ่งประกอบด้วย ตัวทดแทนบัตรโดยสาร กิจกรรมพิเศษ และคนพิการแล้ว

³ รายงานประจำปี 2567 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2568). สืบค้น 26 พฤษภาคม 2568 จาก <https://www.mrta.co.th/th/annual-report/24315> : หน้า 81-89

จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เฉลี่ยต่อวัน

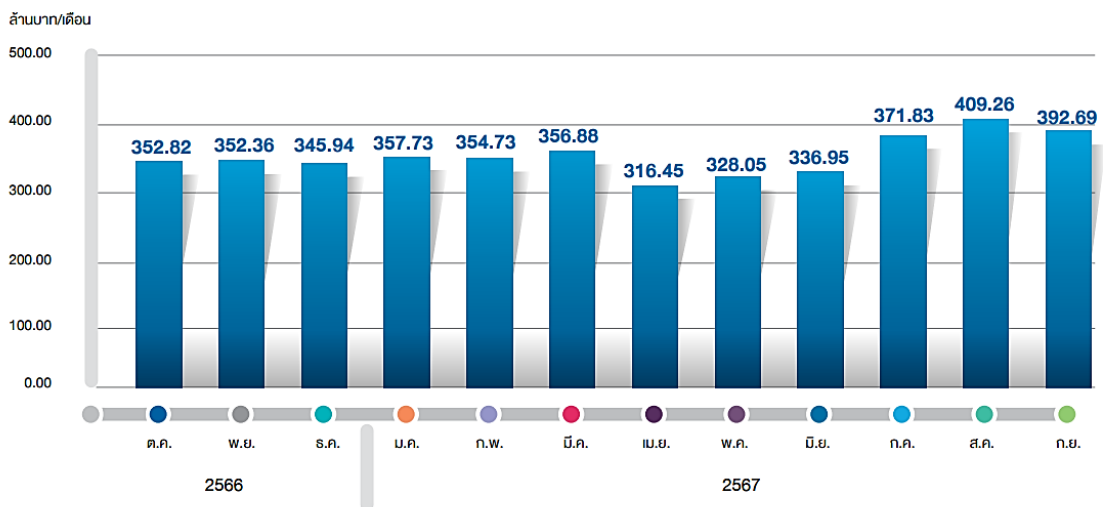


ภาพที่ 6 แสดงจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เฉลี่ยต่อวัน

รายได้และเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

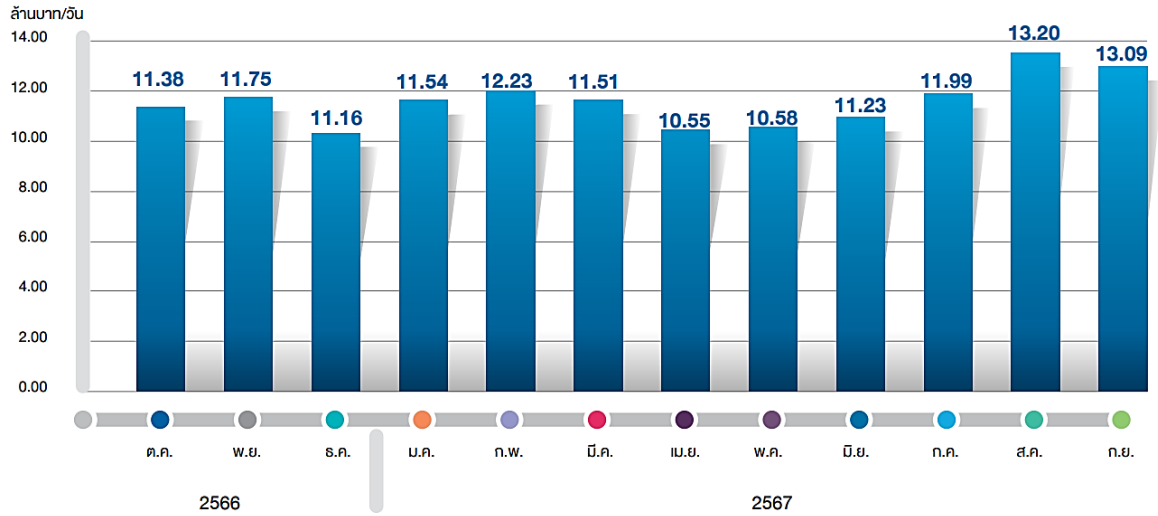
ในปีงบประมาณ 2567 มีรายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 4,275.69 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 11.68 ล้านบาทต่อวัน โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รับเงินตอบแทนจากค่าโดยสารรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทาน จำนวน 3,569.18 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย 1) เงินตอบแทนเป็นร้อยละ 15 (ส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสาร) จำนวน 463.57 ล้านบาท และ 2) เงินตอบแทนรายปีจากค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 3,105.61 ล้านบาท

ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล



ภาพที่ 7 แสดงค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บจากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เฉลี่ยต่อวัน



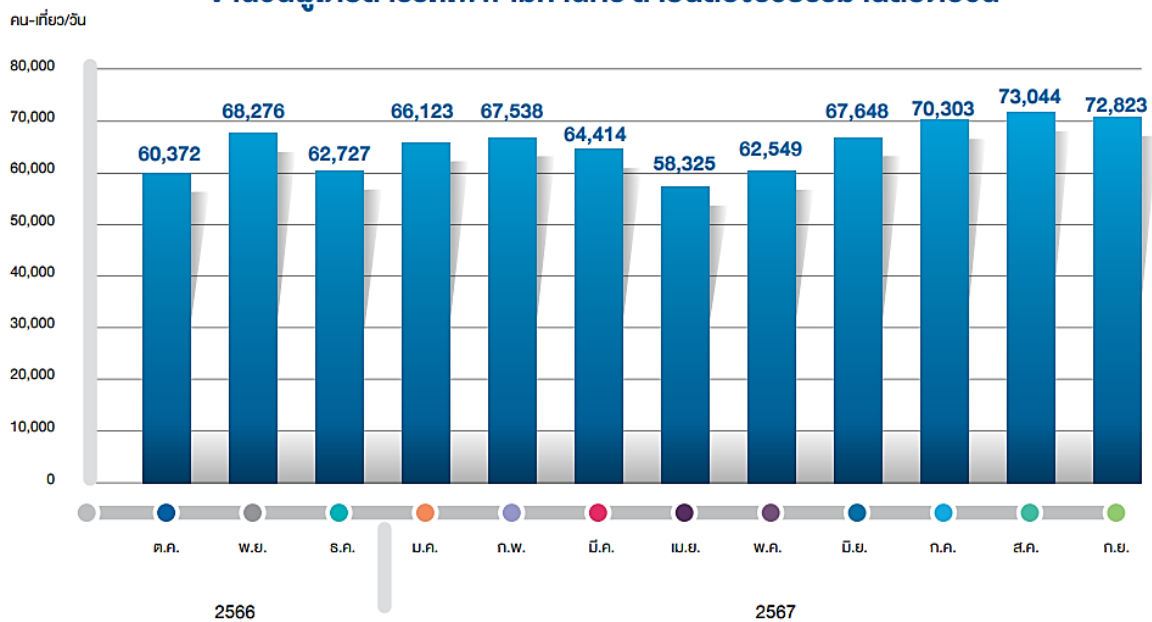
ภาพที่ 8 แสดงค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เฉลี่ยต่อวัน

2) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

จำนวนผู้โดยสาร

ในปีงบประมาณ 2567 มีจำนวนผู้โดยสารรวม 24.22 ล้านคน-เที่ยว หรือเฉลี่ย 66,165 คน-เที่ยวต่อวัน ทั้งนี้ เป็นจำนวนที่รวมข้อมูลของประตูพิเศษ (Swing Gate) ซึ่งประกอบด้วย ตัวทดแทนบัตรโดยสาร กิจกรรมพิเศษ และคนพิการแล้ว

จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เฉลี่ยต่อวัน

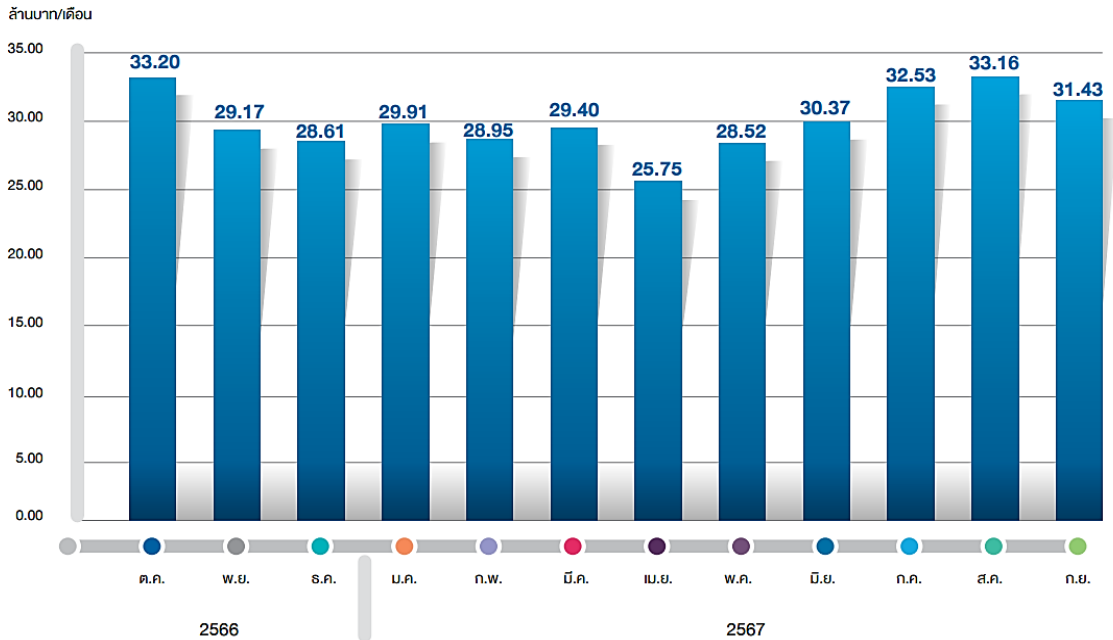


ภาพที่ 9 แสดงจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เฉลี่ยต่อวัน

รายได้จากค่าโดยสาร

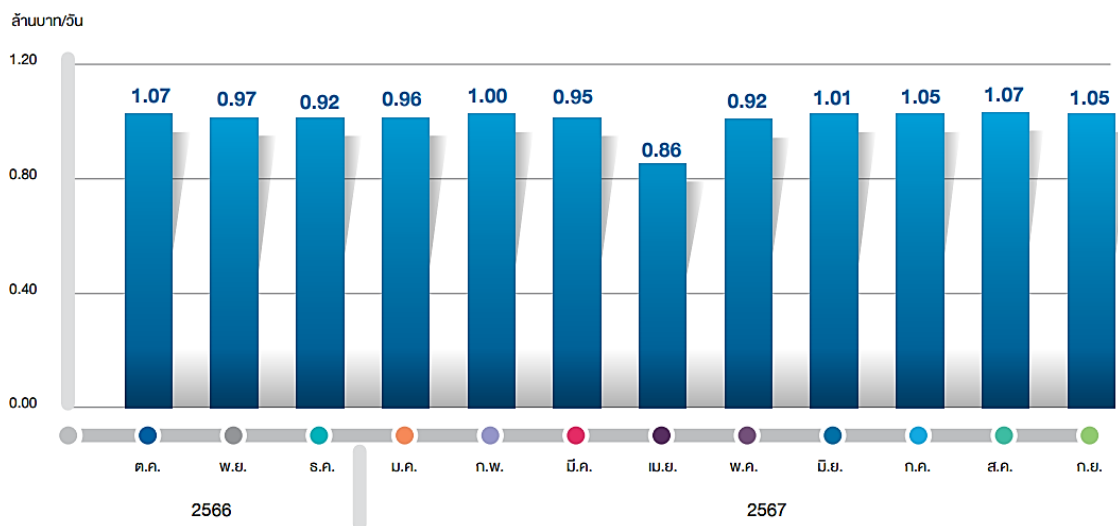
ในปีงบประมาณ 2567 มีรายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 361.01 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 0.99 ล้านบาทต่อวัน

ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม



ภาพที่ 10 แสดงค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เฉลี่ยต่อวัน



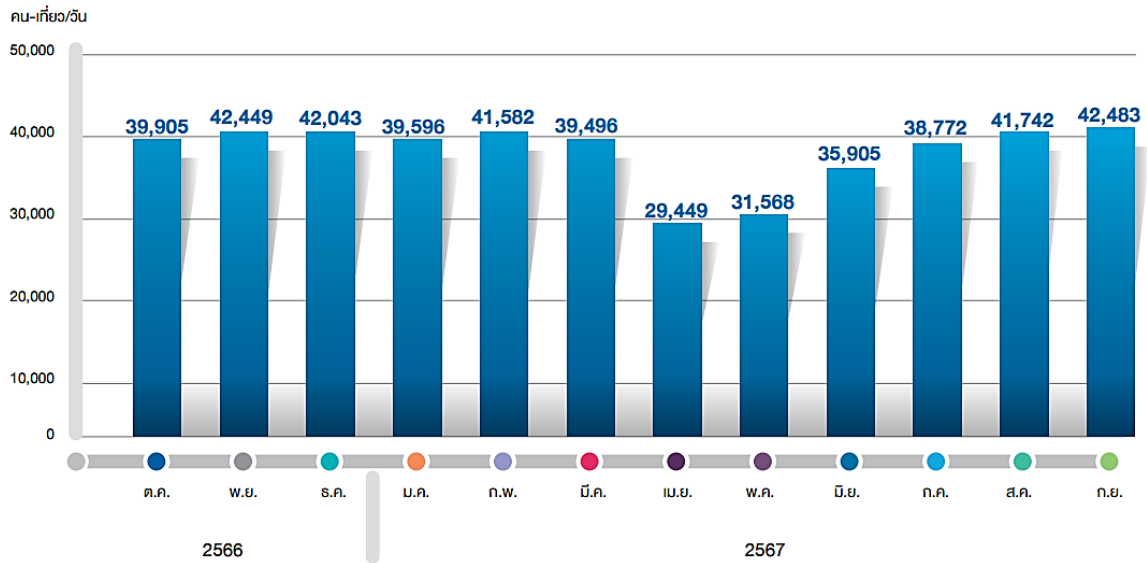
ภาพที่ 11 แสดงค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เฉลี่ยต่อวัน

3) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)

จำนวนผู้โดยสาร

ในปีงบประมาณ 2567 มีจำนวนผู้โดยสารรวม 14.11 ล้านคน-เที่ยว หรือเฉลี่ย 38,742 คน-เที่ยวต่อวัน ทั้งนี้ เป็นจำนวนที่รวมข้อมูลของประตูพิเศษ (Swing Gate) ซึ่งประกอบด้วย ตั๋วทดแทนบัตรโดยสาร กิจกรรมพิเศษ และคนพิการแล้ว

จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ เฉลี่ยต่อวัน

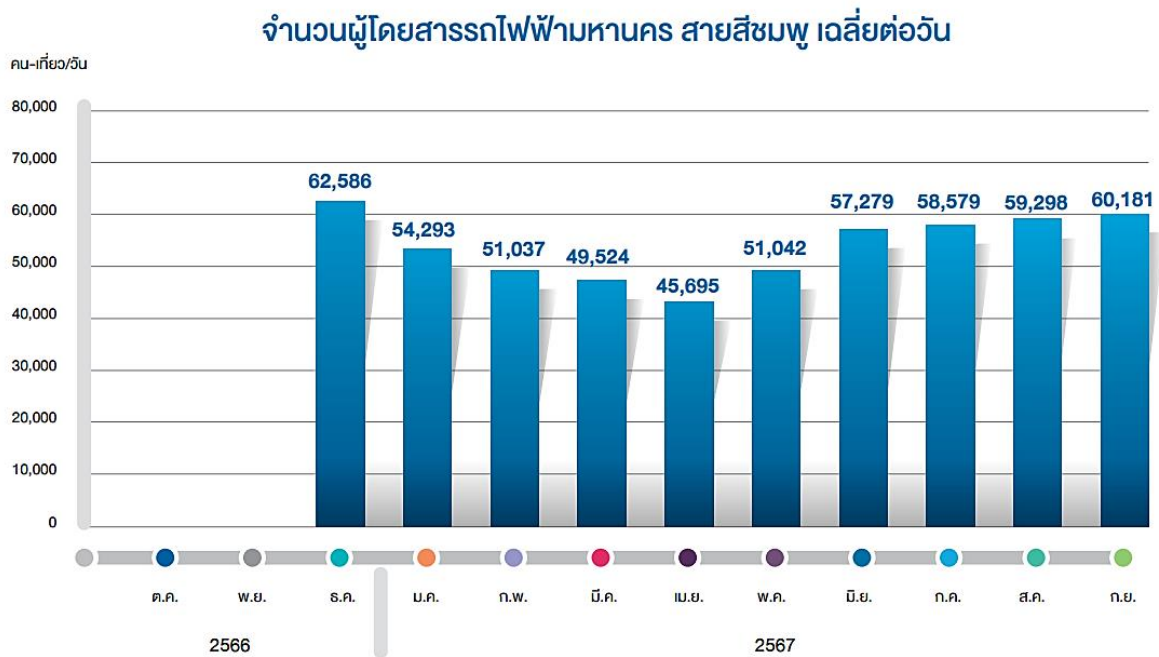


ภาพที่ 12 แสดงจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ เฉลี่ยต่อวัน

4) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีชมพู (สายสีชมพู)

จำนวนผู้โดยสาร

ในปีงบประมาณ 2567 มีจำนวนผู้โดยสารรวม 14.89 ล้านคน-เที่ยว หรือเฉลี่ย 54,153 คน-เที่ยวต่อวัน ทั้งนี้ เป็นจำนวนที่รวมข้อมูลของประตูพิเศษ (Swing Gate) ซึ่งประกอบด้วย ตั๋วทดแทนบัตรโดยสาร กิจกรรมพิเศษ และคนพิการแล้ว



ภาพที่ 13 แสดงจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู เฉลี่ยต่อวัน

3.4 ความคิดเห็นจากภาคส่วนต่าง ๆ ต่อมาตรการรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย

ศาสตราจารย์ ดร.เอกชัย สุมาลี นักวิชาการด้านคมนาคมขนส่ง สถาบันนวัตกรรมบูรณาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย⁴

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. เชื่อว่าอย่างไรโครงการก็ต้องเกิดขึ้นจริงอยู่แล้ว เพราะขณะนี้รัฐบาลยังไม่ได้มีอำนาจ หรือมีสิทธิที่จะเข้าไปกำหนดค่าโดยสารรถไฟฟ้าทุกสีได้ยกเว้นสายสีแดง และสีม่วงที่เป็นรัฐวิสาหกิจ ประกอบกับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ไม่ได้ถูกสร้างเพื่อมาใช้ในการเวนคืนสัมปทาน แต่เป็นการที่นำมาชดเชยให้กับภาคเอกชนเนื่องจากการปรับลดค่าโดยสารลงจากราคาเดิมที่มีอยู่ในมาตรฐานสัญญาแรกที่ตกลงกับเอกชนไว้ ซึ่งรัฐก็จะต้องมีการตรวจสอบว่าชดเชยก็เที่ยว ก็คน ตามที่เกิดขึ้นจริง จากสถิติของคนกรุงเทพและปริมณฑล ส่วนใหญ่จะเดินทางรถไฟฟ้าไม่เกินประมาณ 6 - 8 สถานี ดังนั้น โจทย์แรกที่ต้องแก้ปัญหา คือ ทำให้ผู้บริโภครถที่เดินทางระยะ 10 สถานีสามารถจ่ายค่าโดยสาร 20 บาท ซึ่งเชื่อว่าการเริ่มต้นจากคนกลุ่มนี้ก่อนจะสามารถลดข้อจำกัดหรือข้อโต้แย้งด้านอื่น ๆ ในเชิงการเงินได้ อีกทั้งการแก้ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าให้มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์กับประชาชนอย่างแท้จริง ควรพิจารณาการพัฒนารถไฟฟ้าที่ไม่ใช่เร่งเพียงโครงสร้างพื้นฐาน แต่ต้องมองภาพรวมทั้งระบบพัฒนาไปพร้อมกัน โดยเฉพาะการผลักดันตั๋วร่วมเชื่อมรถไฟฟ้าทุกสายเข้าด้วยกันและลดค่าแรกเข้าซึ่งจะเป็นจุดเริ่มต้นในการลดค่าโดยสาร

⁴ 1. กางโรดแมปรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย ลุย พ.ร.บ.ตั๋วร่วม-ซื้อสัมปทานคืน. (30 กันยายน). มติชนออนไลน์. สืบค้น 23 พฤษภาคม 2568 จาก https://www.matichon.co.th/economy/news_4818127

2. สภาองค์กรผู้บริโภค. (11 กันยายน 2566). สภาผู้บริโภค จี้ทำรถไฟฟ้าราคา 20 บาท ตามนโยบายทันที. สืบค้น 23 พฤษภาคม 2568 จาก <https://www.tcc.or.th/metro-price-20thb/>

นอกจากนี้ ภาครัฐจะต้องมีวิธีเจรจากับเอกชน เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของทางภาครัฐ และประชาชนทั้งหมด รวมถึงมีการคำนวณรายได้ที่เอกชนและรัฐที่พึงจะได้ทั้งหมด ซึ่งจะต้องใช้ข้อมูลทางวิชาการ เข้ามาช่วยทั้งข้อมูลจากหลายมุมและข้อมูลเชิงสถิติ ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญเพื่อช่วยการเจรจามีความโปร่งใส

สำหรับการซื้อเวนคืนสัมปทานนั้น โดยส่วนตัวจะไม่ตัดสินใจว่าเป็นการเอื้อฝั่งใดฝั่งหนึ่ง เพราะสุดท้าย ขึ้นอยู่กับรายละเอียดสำคัญของการเจรจาระหว่างรัฐกับเอกชน แต่สิ่งสำคัญที่สุด คือ รัฐควรหาแนวทาง เสร็จจากที่ลงตัว หากทางผลักดันนโยบายนี้ให้สำเร็จลุล่วงเพื่อให้ทุกฝ่ายได้รับผลประโยชน์ในจุดที่พึงพอใจ และไม่มีฝ่ายใด ที่ต้องเสียเปรียบ ไม่ว่าจะรัฐบาล เอกชน หรือประชาชนก็ตาม

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ)⁵

ดร. สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย หรือ ทีดีอาร์ไอ ได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย โดย ดร. สุเมธ ให้ความคิดเห็นว่าเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีที่มีการพิจารณาถึงค่าโดยสารที่มีปัญหา อัตราค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสาย เหมาะที่จะเป็นราคาโปรโมชั่น เพื่อกระตุ้นการใช้รถไฟฟ้ามากกว่าจะเป็นราคาในระยะยาว ซึ่งเป็นราคาที่ไม่คุ้มค่า กับต้นทุนการดำเนินงานรถไฟฟ้า แต่ควรแก้ไขปรับปรุงโครงสร้างราคาค่าโดยสารในปัจจุบันมากกว่า เช่น ราคา 50 บาทขึ้นได้ 3 สาย เพื่อการแก้ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าในระยะยาว พร้อมทั้งข้อสังเกตต่อการดำเนิน นโยบายว่าราคา 20 บาทตลอดสาย ไม่ใช่ราคาที่ยั่งยืนในระยะยาว แต่ควรหาราคาที่เหมาะสมเพื่อสามารถดำเนินการ ได้ในระยะยาว และตอบโจทย์การเดินทางของคนในกรุงเทพฯ ต่อไป

นอกจากนี้ สิ่งที่ต้องคำนึงถึง คือ เรื่องของระบบตั๋วโดยสาร ซึ่งถือเป็นข้อจำกัดเนื่องในปัจจุบันรถไฟฟ้า แต่ละสาย มีการใช้มีระบบตั๋วของตัวเอง หากคิดราคา 20 บาทตลอดสายแบบข้ามสายกัน ต้องมีระบบตั๋วร่วม ซึ่งการทำระบบนั้นใช้เวลาไม่มากนัก อาจอยู่ในกรอบ 3 เดือน 6 เดือน หรือ 1 ปี แต่มีค่าใช้จ่าย ค่าถามคือ ใครเป็นผู้จ่ายค่าทำระบบ

สำนักงานองค์กรของผู้บริโภคในฐานะผู้แทนของผู้บริโภค รวมถึงนักวิชาการ และตัวแทนผู้บริโภค ได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการรถไฟฟ้าราคา 20 บาทตลอดสาย ดังนี้⁶

รองศาสตราจารย์ ดร.ชาติ เจริญลาภนพรัตน์ รองอธิการบดีฝ่ายวิชาการ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การทำให้ค่าโดยสารรถไฟฟ้าราคา 20 บาทตลอดสายสามารถทำได้ โดยแบ่งเป็น 2 แนวทาง แนวทางแรก คือ ปรับค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่อยู่ในการดูแลหน่วยงานรัฐซึ่งสามารถดำเนินการได้ทันที แต่อาจจะ มีเรื่องของค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นทำให้เกิดปัญหาการขาดทุน ซึ่งต้องพิจารณาในเรื่องการหารายได้เพิ่มจากการใช้ประโยชน์พื้นที่สถานี เช่น การให้เช่าพื้นที่ต่อสถานี การเชื่อมต่อกับศูนย์การค้า หรือการโฆษณาในสถานี ซึ่งในส่วนนี้จะช่วยเพิ่มรายได้ทำให้ไม่ต้องขาดทุนได้

⁵ TDRI ชี้ รถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย ไม่คุ้มค่า ไม่ยั่งยืน. (13 กันยายน 2566). [ฐานเศรษฐกิจ](https://www.thansettakij.com/business/575819). สืบค้น 22 พฤษภาคม 2568 จาก <https://www.thansettakij.com/business/575819>

⁶ สภาองค์กรผู้บริโภค. (11 กันยายน 2566). [สภาผู้บริโภค จี้ถาวรรถไฟฟ้าราคา 20 บาท ตามนโยบายทันที](https://www.tcc.or.th/metro-price-20thb/). สืบค้น 23 พฤษภาคม 2568 จาก <https://www.tcc.or.th/metro-price-20thb/>

ส่วนแนวทางที่สอง สำหรับรถไฟฟ้าสายที่ไม่ใช่ของรัฐ เช่น บีทีเอส สีเขียว หรือสายสีเหลือง รัฐจะต้องเจรจาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ของการเจรจา โดยกรณีสายสีเขียวใกล้จะหมดสัมปทานในปี 2572 รวมไปถึงการเจรจาเรื่องการยกเลิกการจ่ายค่าแรกเข้าจะช่วยให้ลดราคาค่าโดยสารได้

นางสาวสารี อ๋องสมหวัง เลขาธิการสำนักงานสภาผู้บริโภคร

สภาผู้บริโภคนับสนับสนุนนโยบายรถไฟฟ้าราคา 20 บาท ซึ่งสภาผู้บริโภครได้ทำนโยบายเรื่องขนส่งมวลชนเสนอไปยังนายกรัฐมนตรี โดยมีประเด็นสำคัญในเรื่องการบริหารจัดการเพื่อให้ผู้บริโภครทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดได้ใช้ระบบขนส่งมวลชนในอัตราไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าแรงขั้นต่ำ

นายจักรกฤต เต็มเปี่ยม ตัวแทนผู้บริโภคร

ในฐานะตัวแทนผู้บริโภครคาดหวังที่จะได้ใช้รถไฟฟ้าในราคาที่เป็นธรรมมาตลอดระยะเวลา 9 ปี และคาดหวังว่าภายหลังจากการแถลงนโยบายของรัฐบาลนายกรัฐมนตรี นางสาวแพทองธาร ชินวัตร เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2566 จะมีความเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีเกิดขึ้นและรัฐบาลจะดำเนินการตามนโยบายรถไฟฟ้าราคา 20 บาทตลอดสายทันที และมีข้อเสนอเพิ่มเติมในเรื่องการใช้บัตรใบเดียวใช้กับรถไฟฟ้าได้ทุกสาย ทั้งนี้เห็นว่าหากค่าโดยสารรถไฟฟ้าราคา 20 บาทตลอดสาย จะทำให้มีผู้บริโภครเดินทางด้วยรถไฟฟ้ามากขึ้นด้วย

3.5 ขั้นตอนการดำเนินการมาตรการรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย⁷

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำลังดำเนินการจัดทำแผนและแนวทางการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน เพื่อให้สามารถจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสายได้อย่างเป็นทางการ

ขั้นตอนสำคัญก่อนใช้งานจริง:

(1) แก้ไขสัญญาสัมปทาน กับผู้ให้บริการรถไฟฟ้าในแต่ละสาย ซึ่งต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

(2) การหารือร่วมกับเอกชน เพื่อสรุปแนวทางจัดสรรรายได้และการชดเชยค่าใช้จ่าย

(3) เสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการ รฟม.) และเข้าสู่การประชุมคณะรัฐมนตรีภายในเดือนสิงหาคม 2568

(4) ดำเนินการลงนามแก้ไขสัญญา และเริ่มใช้มาตรการได้ในเดือนกันยายน 2568

ครอบคลุม 8 สายหลัก เชื่อมต่อทุกโซนในเมือง

เมื่อเริ่มใช้งานจริง ประชาชนจะสามารถใช้รถไฟฟ้า 8 สายทางในอัตราเดียวเพียง 20 บาทตลอดสายโดยไม่ต้องกังวลเรื่องเปลี่ยนสายหรือเปลี่ยนระบบ ได้แก่: สายสีแดง สายสีม่วง สายสีเขียว สายสีทอง สายสีเหลือง สายสีชมพู สายสีน้ำเงิน และแอร์พอร์ต เรล ลิงก์

⁷ เปิดข้อมูล “รถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย” 8 สายทางหลัก เชื่อมทุกโซนเมือง. (14 เมษายน 2568). โพสต์ทูเดย์. สืบค้น 23 พฤษภาคม 2568 จาก <https://www.posttoday.com/smart-city/722491>

ลงทะเบียนผ่านแอป “ทางรัฐ” รับสิทธิ์ใช้งาน

- (1) ผู้ที่จะได้รับสิทธิ์ในระยะแรก ต้องเป็นคนไทยที่มีบัตรประชาชน 13 หลัก
- (2) ต้องลงทะเบียนผ่าน แอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” เพื่อยืนยันตัวตน
- (3) ระบบจะใช้ข้อมูลจากการลงทะเบียนเพื่อบริหารจัดการและเคลียร์ค่าใช้จ่ายข้ามสายระหว่างผู้ให้บริการต่าง ๆ
- (4) ค่าโดยสารรวมไม่เกิน 20 บาท ไม่ว่าจะเดินทางผ่านกี่สาย
- (5) คาดว่าจะเปิดลงทะเบียนได้ภายในเดือนสิงหาคม 2568

ระยะต่อไป: สแกนจ่ายผ่านมือถือ ไม่ต้องพกบัตร

ในระยะถัดไป ภายในปี 2569 กระทรวงคมนาคมมีแผนพัฒนาระบบให้รองรับการชำระค่าโดยสารผ่าน QR Code บนโทรศัพท์มือถือ เพื่อให้ผู้โดยสารไม่ต้องใช้บัตรโดยสารอีกต่อไป ทั้งนี้เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และลดการสัมผัส



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

Tel. 0 2242 5900 ext. 5730, 5740, 5750

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร