(สำเนา)
เลขรับ ๒๖๕๕/๒๕๖๕ วันที่ ๒๔ ก.พ. ๒๕๖๕
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๕๒๒๙ สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติฯ และเอกสารประกอบในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ต่อสภาผู้แทนราษฎรเป็นเรื่องด่วน ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ และเอกสารเกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเป็นเรื่องด่วนต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง
(ลงชื่อ) พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๓๕๓
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : saraban@soc.go.th

สำเนาถูกต้อง

(นายสมิทธิชัย จันทร์เพ็ญ)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ
สำนักการประชุม

มนชัย พิมพ์
ทาน
ตรวจ

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง
พ.ศ. ....

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง

เหตุผล

โดยที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การขนส่งทางราง
พ.ศ. ....

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

.....
.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๒๙ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๗ และมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพอันจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและด้านเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งควบคุมให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนและผู้ใช้บริการ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

.....
.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“การขนส่งทางราง” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยรถขนส่งทางราง

“รถขนส่งทางราง” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยขับเคลื่อนไปบนทางซึ่งมีราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถราง และให้หมายความรวมถึงรถที่ใช้วิ่งบนรางหรือทางเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย

“รางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า โครงสร้างพื้นฐานทางราง ระบบราง โครงสร้างทางวิ่ง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการสื่อสาร ระบบแหล่งจ่ายไฟ สถานี ย่านขนส่งสินค้าทางราง ศูนย์ควบคุมการเดินรถ อาคารสำนักงาน โรงซ่อมบำรุง และเขตระบบการขนส่งทางราง และรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

“กิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า การประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง การประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

“กิจการรางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า กิจการบริหารจัดการ และบำรุงรักษารางเพื่อการขนส่ง

“กิจการเดินรถขนส่งทางราง” หมายความว่า กิจการเดินรถขนส่งทางรางสำหรับขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า

“กิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน” หมายความว่า การขนส่งทางรางซึ่งไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์ หรือการขนส่งทางรางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับกิจการนั้น โดยไม่มีการเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง หรือค่าบริการอื่น

“ค่าโดยสาร” หมายความว่า บำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการโดยสารที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

“ค่าขนส่ง” หมายความว่า ค่าระวางหรือบำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนสินค้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

“ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่ง หรือโครงสร้างพื้นฐานอื่นในการขนส่งทางราง

“ค่าบริการ” หมายความว่า ค่าบริการที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากค่าโดยสารและค่าขนส่งที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

“สถานี” หมายความว่า สถานที่ที่ใช้รับส่งผู้โดยสารหรือรับขนสินค้าในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

“เขตระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่หวงกันไว้สำหรับความปลอดภัยของระบบรถขนส่งทางราง

“เขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่หวงกันไว้เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยที่อาจมีผลกระทบต่อระบบรถขนส่งทางราง ที่ขยายต่อจากเขตระบบรถขนส่งทางราง

“ผู้ได้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ประจำหน้าที่” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

“เจ้าของโครงการ” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการเกี่ยวกับกิจการขนส่งทางราง

“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ

“ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” หมายความว่า ผู้ดูแลบริหารจัดการรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง โดยเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งหรือใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

“นายทะเบียน” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางรางซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ตรวจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางราง ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการขนส่งทางราง กับออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ และยกเว้นค่าธรรมเนียม

กฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑
คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง” ประกอบด้วย

(๑) นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ

(๒) รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ

(๓) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลผู้มีความรู้และประสบการณ์ด้านวิศวกรรม ด้านขนส่ง ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางราง

ให้อธิบดีเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

ก. คุณสมบัติ

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) อายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี

(๓) เป็นผู้มีผลงานหรือเคยปฏิบัติงานที่แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง

ข. ลักษณะต้องห้าม

(๑) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง

(๕) เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานของรัฐแห่งอื่น หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งอาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ

(๖) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๗) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการ หรือที่ปรึกษาหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๘) เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ

(๙) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

(๑๐) เป็นเจ้าหน้าที่ ลูกจ้าง หรือผู้ปฏิบัติงานอื่นใดของกรมการขนส่งทางราง หรือที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญที่มีสัญญาจ้างกับกรมการขนส่งทางราง

(๑๑) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่กระทำกับกรมการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม

มาตรา ๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี

ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มเติมหรือแทนผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว

เมื่อครบกำหนดตามวาระตามวรรคหนึ่ง หากยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

มาตรา ๘ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) พ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก

(๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๖

มาตรา ๙ ให้คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ

(๒) พิจารณาและให้ความเห็นชอบโครงการของหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และเมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เจ้าของโครงการเสนอโครงการดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการต่อไป

(๓) เสนอแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ

(๔) เสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ

(๕) เสนอแนวทางในการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางบกอื่น รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ

(๖) พิจารณาและให้ความเห็นชอบมาตรฐานการขนส่งทางรางตามมาตรา ๑๓ (๗) เสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อออกกฎกระทรวงต่อไป

(๗) ให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการยกเว้นคุณสมบัติตามมาตรา ๔๓ (๓)

(๘) กำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น รวมถึงกำหนดประเภทของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร

(๙) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น

(๑๐) ให้ความเห็นชอบหลักการของร่างกฎกระทรวงตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(๑๑) เสนอแนะ รายงานปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินการที่เกี่ยวกับการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี รวมทั้งกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวกับการขนส่งทางราง

(๑๒) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อพิจารณาหรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

(๑๓) วินิจฉัยชี้ขาดการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

(๑๔) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางตาม (๑) แล้ว ให้เผยแพร่ให้ทราบเป็นการทั่วไป และให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่และรับผิดชอบดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางดังกล่าว

มาตรา ๑๐ ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้งด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๑๑ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๙ ให้คณะกรรมการมีอำนาจเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำหรือให้ส่งเอกสารหลักฐานหรือวัตถุอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามที่เห็นสมควร

มาตรา ๑๒ ให้กรรมการและอนุกรรมการได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๑๓ ให้กรมการขนส่งทางรางรับผิดชอบในงานธุรการและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ รวมถึงคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้ง และให้มีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) จัดทำร่างนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณากำหนดตามมาตรา ๙ (๑)

(๒) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการของหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง เพื่อเสนอคณะกรรมการประกอบการพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๒)

(๓) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(๔) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(๕) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง กับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางบกอื่น รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(๖) ดำเนินการเกี่ยวกับการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นเพื่อกำหนดแนวเส้นทางการขนส่งทางราง

(๗) จัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง ดังต่อไปนี้ เสนอต่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๖) เพื่อออกกฎกระทรวงต่อไป

(ก) มาตรฐานด้านเทคนิค

(ข) มาตรฐานด้านความปลอดภัย

(ค) มาตรฐานด้านการเดินรถขนส่งทางราง

(ง) มาตรฐานด้านคุณลักษณะเฉพาะ

(จ) มาตรฐานด้านการทดสอบ

(ฉ) มาตรฐานด้านการตรวจสอบและประเมิน

(ช) มาตรฐานด้านการซ่อมบำรุงและบำรุงทาง

(ซ) มาตรฐานด้านผู้ประจำหน้าที่

(ฌ) มาตรฐานด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและการให้บริการ

(ญ) มาตรฐานด้านอื่นที่จำเป็นแก่การขนส่งทางราง

(๘) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการประกอบการพิจารณากำหนดตามมาตรา ๙ (๘)

(๙) ประสานงานและติดตามผลการดำเนินการกับหน่วยงานของรัฐ ในการปฏิบัติตามนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๑) หรือโครงการของหน่วยงานของรัฐในการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๒) แล้ว

(๑๐) ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

(๑๑) ส่งเสริมและสนับสนุนเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงการใช้รางและทางเฉพาะ

(๑๒) กำกับ ติดตาม และตรวจสอบการดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตและผู้ประจำหน้าที่ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

(๑๓) เสนอแนะ รายงานปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินการที่เกี่ยวกับกิจการขนส่งทางรางต่อคณะกรรมการ

(๑๔) ให้การรับรองหน่วยงานหรือสถาบันที่ให้การรับรองความรู้และทักษะในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๑๐๓ (๒)

(๑๕) จัดทำร่างระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๔๑ เพื่อเสนอต่อรัฐมนตรี

(๑๖) รวบรวม จัดทำ และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขนส่งทางรางและการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงการเป็นศูนย์กลางข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางรางของประเทศ

(๑๗) กำกับและติดตามการใช้รางและทางเฉพาะ และการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

(๑๘) ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

หมวด ๒
การจัดทำโครงการขนส่งทางราง

ส่วนที่ ๑
การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

มาตรา ๑๔ ให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง เสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๑)

แผนพัฒนาการขนส่งทางรางอย่างน้อยต้องประกอบด้วยสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

(๑) เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

(๒) กรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางรางที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อความต่อเนื่องและประโยชน์ในการบริการประชาชน

(๓) โครงการขนส่งทางรางตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง โดยกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการที่สอดคล้องกับกรอบและแนวทางตาม (๒)

(๔) รูปแบบการดำเนินการและการลงทุนของโครงการตาม (๓)

(๕) กรอบระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งทางรางตาม (๒) และโครงการตาม (๓)

(๖) รายละเอียดอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๑๕ แผนพัฒนาการขนส่งทางรางมี ๓ ประเภท ได้แก่

(๑) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ

(๒) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(๓) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคที่เป็นแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคอื่นนอกเหนือจากเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๑๖ เพื่อประโยชน์ในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจสำรวจพื้นที่เบื้องต้น เพื่อทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ในการกำหนดแนวเส้นทางการขนส่งทางรางให้เหมาะสมแก่การบริการสาธารณะและมีความปลอดภัยแก่ประชาชน

การดำเนินการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) ให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำประกาศเพื่อกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจโดยปิดไว้ ณ บริเวณที่จะทำการสำรวจ และ ณ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้านที่บริเวณที่จะทำการสำรวจตั้งอยู่ และให้ประกาศในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางรางเพื่อให้ประชาชนเข้าถึงได้โดยสะดวกด้วย

(๒) ในกรณีที่กรมการขนส่งทางรางมีความจำเป็นต้องเข้าไปในเขตที่ดินของบุคคลใด เพื่อทำการสำรวจ ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบล่วงหน้าเป็นเวลาไม่น้อยกว่าสามสิบวัน เพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินทราบ รวมทั้งเวลาในการเข้าไปในเขตที่ดิน และการที่จะต้องดำเนินการเพื่อการสำรวจในเขตที่ดินนั้น ทั้งนี้ การเข้าไปในเขตที่ดินของบุคคลใดให้กระทำได้ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก

(๓) ในการสำรวจ ให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจขุดเจาะที่ดินและเก็บหิน ดิน น้ำ หรือสิ่งต่าง ๆ อันจำเป็นแก่การสำรวจ รวมทั้งอาจตัดกิ่งไม้หรือกระทำการอย่างอื่นแก่สิ่งกีดขวางได้เท่าที่จำเป็น โดยใช้ความระมัดระวังให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินน้อยที่สุด และเมื่อดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้กรมการขนส่งทางรางปรับปรุงที่ดินให้เป็นไปในสภาพใกล้เคียงของเดิมมากที่สุด ถ้าไม่อาจดำเนินการได้หรือเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินได้รับความเสียหายอันอาจเกิดจากการดำเนินการดังกล่าว ให้กรมการขนส่งทางรางจ่ายเงินค่าเสียหายเพื่อการนั้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องแบบบัตรประจำตัวให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๑๗ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๑๖ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น บุคคลนั้นมีสิทธิเรียกเงินค่าเสียหายจากกรมการขนส่งทางรางได้

เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นได้เรียกเงินค่าเสียหายจากกรมการขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้กรมการขนส่งทางรางพิจารณาจ่ายเงินค่าเสียหายให้ตามความเป็นธรรม โดยให้มีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิรับเงินค่าเสียหายมารับเงินค่าเสียหายจากกรมการขนส่งทางรางภายในสามสิบวันนับแต่วันที่บุคคลนั้นเรียกเงินค่าเสียหายจากกรมการขนส่งทางราง

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นไม่ยินยอมตกลงในจำนวนเงินค่าเสียหายที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด หรือในกรณีผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายไม่มารับเงินค่าเสียหายภายในเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้กรมการขนส่งทางรางนำเงินจำนวนดังกล่าวฝากไว้กับธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจโดยเร็วในชื่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น โดยแยกฝากเป็นบัญชีเฉพาะราย หากมีดอกเบี้ยหรือดอกผลใดเกิดขึ้นเนื่องจากการฝากเงินนั้น ให้ตกเป็นสิทธิแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น

เมื่อกรมการขนส่งทางรางนำเงินค่าเสียหายฝากไว้กับธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามวรรคสองแล้ว ให้กรมการขนส่งทางรางมีหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบโดยส่งทางไปรษณีย์ตอบรับ ในกรณีที่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายไม่มารับเงินค่าเสียหายภายในเวลาที่กำหนด ให้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่มีจำหน่ายในท้องถิ่นอย่างน้อยสามวันติดต่อกันเพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบ

หลักเกณฑ์และวิธีการในการกำหนดเงินค่าเสียหาย การนำเงินค่าเสียหายฝากไว้กับธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ และวิธีการรับเงินค่าเสียหายดังกล่าวให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๑๘ ในกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นไม่พอใจในจำนวนเงินค่าเสียหายที่กรมการขนส่งทางรางกำหนดตามมาตรา ๑๗ วรรคสอง ไม่ว่าบุคคลนั้นจะรับหรือไม่รับเงินค่าเสียหายที่กรมการขนส่งทางรางฝากไว้ ให้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กรมการขนส่งทางรางได้นำเงินค่าเสียหายฝากไว้ตามมาตรา ๑๗ วรรคสาม

การฟ้องคดีต่อศาลตามวรรคหนึ่งไม่เป็นเหตุให้การครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์หรือการดำเนินการใด ๆ ของพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องสะดุดหยุดลง

ในกรณีที่ศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าเสียหายเพิ่มขึ้น ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้นนับแต่วันที่ฝากเงินค่าเสียหายหรือได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้นนับแต่วันที่มีการจ่ายเงินค่าเสียหาย ในกรณีที่มีการจ่ายเงินค่าเสียหายให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นพอใจและได้รับเงินค่าเสียหายแล้วหรือมิได้ฟ้องคดีเรียกเงินค่าเสียหายต่อศาลภายในระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง หรือได้แจ้งเป็นหนังสือสละสิทธิไม่รับเงินค่าเสียหายดังกล่าว ผู้ใดจะเรียกร้องเงินค่าเสียหายนั้นอีกไม่ได้

มาตรา ๑๙ เมื่อกรมการขนส่งทางรางได้จัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสร็จแล้วก่อนเสนอต่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบ ให้กรมการขนส่งทางรางจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

ให้กรมการขนส่งทางรางรวบรวมและจัดทำข้อสรุปความคิดเห็นที่ได้รับตามวรรคหนึ่งเพื่อประกอบการพิจารณาแผนพัฒนาการขนส่งทางรางของคณะกรรมการ

ส่วนที่ ๒
การเสนอโครงการขนส่งทางราง

มาตรา ๒๐ ในการเสนอโครงการขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) กรณีรถไฟและรถไฟฟ้า ให้จัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการเสนอต่อคณะกรรมการ

(๒) กรณีรถราง ให้จัดทำรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการเสนอต่อผู้มีอำนาจกำกับดูแลตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ก่อนเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบ แล้วเสนอต่อคณะกรรมการ

มาตรา ๒๑ การดำเนินกิจการขนส่งทางราง อาจดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้

มาตรา ๒๒ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเอง ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี โดยมีรายการ ดังต่อไปนี้

ก. กรณีรถไฟและรถไฟฟ้า

(๑) วัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ

(๒) ขอบเขตของโครงการ

(๓) ระยะเวลาของโครงการ

(๔) ประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการตลอดระยะเวลาของโครงการ

(๕) แหล่งเงินทุนที่ใช้ดำเนินการ

(๖) ผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

(๗) การจัดให้มีสถานีเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางและการใช้สถานีร่วมกันกับเส้นทางอื่น

(๘) การจัดให้มีสถานีสับเปลี่ยนรถขนส่งทางรางที่เหมาะสมกับปริมาณคนโดยสารหรือในกรณีการเชื่อมต่อการเดินทาง

(๙) การให้ใช้เส้นทางร่วมกันกับโครงการเส้นทางอื่น

(๑๐) ระบบตั๋วร่วมกับเส้นทางอื่นกับระบบบริการขนส่งสาธารณะอื่น

(๑๑) อัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ค่าบริการอื่น และหลักเกณฑ์การขึ้นค่าโดยสารที่จัดให้เป็นระบบเครือข่ายร่วมกันกับโครงการเส้นทางอื่น

(๑๒) ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นแก่ผู้ใช้บริการ

(๑๓) แผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี การเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งส่วนอื่นที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางราง

(๑๔) ประโยชน์อย่างอื่นเพื่อสาธารณะตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ข. กรณีรถราง ต้องมีรายการตามที่กำหนดไว้ตาม ก. (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) และ (๖) ในการนี้ หากมีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้กำหนดสัดส่วนการลงทุนของรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไว้ด้วย

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่ให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ให้เจ้าของโครงการเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี โดยนอกจากรายการตามมาตรา ๒๒ แล้ว ให้มีรายการดังต่อไปนี้เพิ่มด้วย

(๑) ระยะเวลาการให้สัมปทาน

(๒) ความคุ้มค่าในการลงทุน

(๓) การให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐ

(๔) ส่วนแบ่งรายได้ ในกรณีที่รายได้ของเอกชนได้เกินกว่าการประมาณการในการให้สัมปทาน (ถ้ามี)

(๕) เอกชนต้องมีคุณสมบัติที่จะได้รับใบอนุญาตตามหมวด ๔

(๖) สิทธิของบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ทำงาน

(๗) การได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ในกรณีที่จะต้องเวนคืนหรือได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ (ถ้ามี)

(๘) สิทธิในการเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟ หรือรถไฟฟ้า หรือรถราง

(๙) เงื่อนไขอย่างอื่นที่เกี่ยวกับการให้สัมปทานตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๔ เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบกับโครงการขนส่งทางรางตามมาตรา ๒๓ แล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุนและดำเนินกิจการบนพื้นที่ของเอกชนทั้งหมด เอกชนไม่ต้องเสนอโครงการขนส่งทางรางตามส่วนนี้ แต่ต้องแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบถึงการดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น โดยหากมีการก่อสร้างรางเพื่อการขนส่งต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีก่อน ทั้งนี้ การดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางของเอกชนจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบของอธิบดีตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีมีอำนาจเรียกให้เอกชนผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้นจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีอำนาจเรียกให้เอกชนผู้นั้นเข้ามาให้ข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาได้

การประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรานี้ มิให้ถือเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

ส่วนที่ ๓
การดำเนินโครงการขนส่งทางราง

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่การดำเนินการโครงการใดตามแผนพัฒนาการขนส่งทางรางจำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือก่อให้เกิดภาระในอสังหาริมทรัพย์ ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีกฎหมายเฉพาะให้ดำเนินกิจการขนส่งทางราง ให้รัฐวิสาหกิจนั้นดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจตามกฎหมายเฉพาะนั้น

(๒) ในกรณีที่เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นเสนอกระทรวงมหาดไทยเพื่อดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ หรือดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน

(๓) ในกรณีอื่นนอกจาก (๑) และ (๒) ให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ หรือดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน

มาตรา ๒๗ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๗) ก่อนการจัดสร้าง ให้เจ้าของโครงการส่งแผนผังบริเวณ แบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ให้อธิบดีพิจารณาให้ความเห็นชอบว่าเป็นไปตามมาตรฐาน

ในกรณีที่ผลการพิจารณาของอธิบดีตามวรรคหนึ่งเห็นว่า แผนผังบริเวณ แบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ให้เจ้าของโครงการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงตามที่อธิบดีเสนอแนะโดยเร็ว

เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาของอธิบดีตามมาตรานี้ ให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งที่ปรึกษาเพื่อเป็นผู้ตรวจสอบแผนผังบริเวณ แบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ทั้งนี้ หลักเกณฑ์และวิธีการในการแต่งตั้งที่ปรึกษาให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๒๘ ในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ให้อธิบดีมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๗)

ให้เจ้าของโครงการเก็บแผนผังบริเวณ แบบแปลนและรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง และพร้อมที่จะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจดูได้

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางไม่เป็นไปตามแบบหรือก่อสร้างไม่ถูกต้อง ให้แจ้งผู้จัดสร้างโครงการขนส่งทางรางดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่มีความจำเป็นในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง อธิบดีอาจประกาศกำหนดให้บริเวณพื้นที่ใดเป็นเขตความปลอดภัยในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางได้

ประกาศตามวรรคหนึ่ง อธิบดีอาจกำหนดกิจกรรมที่ห้ามกระทำหรือจะกระทำได้ตามเงื่อนไขที่กำหนดได้

มาตรา ๓๐ เมื่อได้จัดสร้างโครงการขนส่งทางรางเสร็จแล้วและพร้อมที่จะดำเนินการเดินรถขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการแจ้งต่ออธิบดีเพื่อทราบและทำการทดสอบการเดินรถขนส่งทางราง

ในการทดสอบการเดินรถขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการจัดให้มีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระที่เป็นนิติบุคคล และมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐานและทดสอบการเดินรถขนส่งทางรางซึ่งอธิบดีให้ความเห็นชอบ มีหน้าที่ตรวจสอบระบบและความปลอดภัยของการเดินรถขนส่งทางรางพร้อมที่จะให้บริการแก่ประชาชน

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการตรวจสอบตามวรรคสอง ให้เจ้าของโครงการเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย

มาตรา ๓๑ เมื่อได้ทำการทดสอบการเดินรถขนส่งทางรางแล้ว ก่อนเปิดให้บริการแก่ประชาชนต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีว่า โครงสร้างของรางและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางมีสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๗)

มาตรา ๓๒ ให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานทางรางเป็นของรัฐ เมื่อ

(๑) ได้มีการจัดสร้างแล้วเสร็จตามเงื่อนไขที่กำหนด ในกรณีที่เป็นใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง

(๒) ได้มีการอนุญาตให้เดินรถขนส่งทางราง ในกรณีที่เป็นใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

มาตรา ๓๓ ทรัพย์สินที่ใช้ในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางราง ไม่ว่าเป็นของรัฐหรือของเอกชน ไม่อยู่ในความรับผิดแห่งการบังคับคดี

หมวด ๓
เขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง

มาตรา ๓๔ ให้เจ้าของโครงการกำหนดและจัดให้มีเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้คำนึงถึงประโยชน์ในการบำรุงรักษาและความปลอดภัยของการขนส่งทางราง ตลอดจนความปลอดภัยของบุคคลซึ่งอยู่ในระบบการขนส่งทางราง รวมทั้งให้คำนึงถึงสภาพพื้นที่และสภาพแวดล้อมด้วย ทั้งนี้ ต้องสอดคล้องกับหลักวิศวกรรมและมาตรฐานความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง

เมื่อได้มีการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าของโครงการแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางพร้อมทั้งแผนผังแสดงแนวเขตดังกล่าวเพื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้กรมการขนส่งทางรางปิดสำเนาประกาศดังกล่าว ณ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ว่าการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้านแห่งท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่

ให้เจ้าของโครงการจัดทำและแสดงเครื่องหมายแสดงแนวเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๓๕ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายหรือกระทบกระเทือนต่อระบบรถขนส่งทางรางในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง เว้นแต่เป็นการดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้

มาตรา ๓๖ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดข้อห้ามการกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการขนส่งทางราง หรือข้อกำหนดอันเป็นเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการขนส่งทางราง

ประกาศตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง รวมทั้งแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบ

ในการอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อยู่ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางหรือเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสอง พิจารณาตรวจสอบให้เป็นไปตามประกาศตามวรรคหนึ่งก่อน และแจ้งให้อธิบดีทราบด้วย

ในการพิจารณาอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ตามวรรคสาม ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารแจ้งให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเข้าร่วมการพิจารณาด้วย

มาตรา ๓๗ เมื่อได้มีประกาศตามมาตรา ๓๖ แล้ว อธิบดีจะออกข้อกำหนดให้การกระทำใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นอุปสรรคแก่การขนส่งทางรางเป็นการกระทำที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางก็ได้ ทั้งนี้ ข้อกำหนดดังกล่าวต้องแสดงรายละเอียดและเหตุผลให้ชัดเจนเกี่ยวกับลักษณะการกระทำและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น

ข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และต้องปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง

มาตรา ๓๘ ผู้ใดก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง โดยมิได้รับอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ หรือได้รับอนุญาตหรือได้รับการสั่งการแต่มิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตหรือคำสั่งนั้น ๆ ให้อธิบดีแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทราบเป็นหนังสือเพื่อให้ดำเนินการแก้ไขตามอำนาจหน้าที่ต่อไปโดยเร็ว

ในระหว่างการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง หากมีเหตุที่เห็นได้ว่าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตรายแก่การขนส่งทางราง ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งระงับการกระทำดังกล่าวหรือสั่งให้กระทำการใดเพื่อป้องกันเหตุดังกล่าวเท่าที่จำเป็น

มาตรา ๓๙ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางราง ให้หน่วยงานของรัฐนั้นแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบเพื่อทำความตกลงร่วมกัน และเมื่อได้

ทำความตกลงร่วมกันแล้ว จึงจะกระทำการนั้นได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่เขตระบบรถขนส่งทางรางได้

กรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่ง ได้กระทำโดยไม่ได้มีการตกลงร่วมกัน หรือไม่เป็นไปตามที่ตกลงร่วมกัน หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด ให้นำความในมาตรา ๓๘ มาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม

หมวด ๔
การประกอบกิจการขนส่งทางราง

ส่วนที่ ๑
การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง

มาตรา ๔๐ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการขนส่งทางราง เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี

การขอรับใบอนุญาต การอนุญาต และการออกใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑ การประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน ผู้ประกอบกิจการนั้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาตตามมาตรา ๔๐ แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

ให้อธิบดีมีอำนาจเรียกให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการตามวรรคหนึ่ง และมีอำนาจเรียกให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนเข้ามาให้ข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาให้ความเห็นชอบได้

มาตรา ๔๒ ใบอนุญาตมี ๓ ประเภท ได้แก่

(๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง

(๒) ใบอนุญาตประกอบกิจการการเดินรถขนส่งทางราง

(๓) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

มาตรา ๔๓ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติและมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นนิติบุคคลตามมาตรา ๔๔

(๒) มีเงินทุนเพียงพอแก่การประกอบกิจการขนส่งทางรางตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๓) มีบุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญเพียงพอในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๔) คุณสมบัติและลักษณะอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางจำเป็นต้องใช้บุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญที่ผู้ขอรับใบอนุญาตยังไม่มีตามกฎกระทรวงตาม (๓) และเป็นกรณีที่มีความจำเป็นต่อการประกอบกิจการขนส่งทางราง รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตาม (๓) เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง สามารถจ้างบุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญนั้นเป็นการชั่วคราวตามระยะเวลาที่กำหนดได้

มาตรา ๔๔ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร โดย

(๑) มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจการขนส่งทางราง หากมีวัตถุประสงค์เพื่อกิจการอื่นด้วย จะต้องเป็นวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวเนื่องกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๒) มีทุนจดทะเบียนตามจำนวนที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ และทุนจดทะเบียนดังกล่าวต้องเป็นของผู้มีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๕

(๓) อำนาจการบริหารกิจการอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๖

(๔) กรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการไม่มีลักษณะต้องห้ามตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๗

(๕) ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต

(๖) ลักษณะอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๕ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นบุคคลประเภทใดโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน ดังต่อไปนี้

(๑) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(๒) กระทรวง ทบวง กรม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานของรัฐ

(๓) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมดเป็นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย ทั้งนี้ หุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ ให้นับเป็นทุนของบุคคลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย

(๔) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย

(๕) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดมีสัญชาติไทย

(๖) นิติบุคคลอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

นิติบุคคลตามวรรคหนึ่ง (๓) (๔) (๕) และ (๖) ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และในกรณีที่นิติบุคคลดังกล่าวมีนิติบุคคลเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วน นิติบุคคลที่เป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนั้นจะต้องมีทุนเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยด้วย

มาตรา ๔๖ อำนาจการบริหารกิจการของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย

ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าอำนาจการบริหารกิจการไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย

(๑) มีกรรมการที่ไม่มีสัญชาติไทยตั้งแต่กึ่งหนึ่งขึ้นไป

(๒) ผู้มีอำนาจจัดการไม่มีสัญชาติไทย

(๓) มีการบริหารกิจการที่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้ไม่มีสัญชาติไทยตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๗ กรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๒) เป็นบุคคลล้มละลาย

(๓) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งสาธารณะอันเป็นผลมาจากการบริหารกิจการของผู้นั้น เว้นแต่ผู้ขอรับใบอนุญาตได้พ้นจากการถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปีนับแต่วันที่ผู้ขอรับใบอนุญาตถูกเพิกถอนใบอนุญาต

(๕) เคยถูกลงโทษทางวินัยให้พ้นจากตำแหน่งในส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากทุจริตต่อหน้าที่

(๖) เคยถูกถอดถอนออกจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๗) เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการหรือใบอนุญาตประกอบวิชาชีพอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๘) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการอันเนื่องจากกระทำความผิดที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๙) ลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๘ เมื่อมีการยื่นคำขอรับใบอนุญาตแล้ว ให้อธิบดีมีหน้าที่ตรวจสอบคำขอรับใบอนุญาตดังกล่าว รวมทั้งคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาต สัญญาเข้าใช้รางเพื่อการขนส่งร่วมกัน สัญญาการเข้าใช้รางเพื่อการขนส่ง และเอกสารและหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องภายในระยะเวลาหกสิบวัน ถ้าพบว่าคำขอรับใบอนุญาตไม่ถูกต้องหรือเอกสารหลักฐานไม่ถูกต้องหรือครบถ้วน ให้แจ้งผู้ยื่นคำขอแก้ไขให้ถูกต้องหรือครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด

ในกรณีที่เห็นว่าผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตมีเอกสารและหลักฐานถูกต้องครบถ้วน รวมทั้งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ให้อธิบดีเสนอเรื่องต่อรัฐมนตรีเพื่อออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตนั้นต่อไป

ในการออกใบอนุญาตตามวรรคสอง รัฐมนตรีอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางไว้ในใบอนุญาตด้วยได้ รวมทั้งจะกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพิ่มเติมภายหลังจากที่ออกใบอนุญาตด้วยก็ได้ โดยต้องพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชน ความมั่นคงของรัฐ รวมตลอดถึงประโยชน์สาธารณะ

มาตรา ๔๙ ใบอนุญาตแต่ละประเภท ให้มีอายุตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต แต่ต้องไม่เกินสามสิบปี

การต่ออายุใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕๐ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาต มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว อธิบดีอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตของผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นได้ โดยพิจารณาถึงความร้ายแรงของเหตุที่ปรากฏและผลกระทบต่อการให้บริการประชาชน

(๑) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๔๓ หรือมาตรา ๔๔ หรือมาตรา ๔๕

(๒) ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในมาตรา ๔๖ หรือมาตรา ๔๗

(๓) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางจนอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชน

(๔) ไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(๕) ไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดได้ และการไม่ดำเนินการนั้นจะเป็นเหตุให้เกิดภยันตรายหรือเสื่อมต่อประโยชน์ประชาชน

มาตรา ๕๑ ในกรณีที่ปรากฏเหตุอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีเสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้ได้รับใบอนุญาต

(๑) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตอันเป็นเหตุให้เพิกถอนใบอนุญาตได้

(๒) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางจนอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนอย่างร้ายแรง

(๓) กรณีอธิบดีมีคำสั่งให้แก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา ๕๐ แต่ผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องได้หรือภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่าจะมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตด้วยหรือไม่ก็ตาม

เมื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งถูกเพิกถอนใบอนุญาตส่งคืนใบอนุญาตต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๕๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง

คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๕๓ ในกรณีที่ใบอนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับทราบถึงเหตุดังกล่าว

การขอรับใบแทนและการออกใบแทนใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ส่วนที่ ๒
หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง

มาตรา ๕๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกอบกิจการตามประเภทและเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต รวมทั้งมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) ดำเนินการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา ๑๓ (๗)

(๒) จัดให้มีผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างเพียงพอ และมีระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรดังกล่าว

(๓) จัดให้มีคู่มือและเอกสารการปฏิบัติการตามประเภทของการประกอบกิจการขนส่งทางรางสำหรับผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างครบถ้วน และปรับปรุงหรือแก้ไขคู่มือและเอกสารการปฏิบัติการดังกล่าวให้ทันสมัยอยู่เสมอ

(๔) จัดส่งรายงานการประกอบกิจการและงบกระแสเงินสดทุก ๆ สามเดือน นับจากวันที่เริ่มประกอบกิจการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๕) ให้บริการแก่ผู้ใช้บริการอย่างเสมอภาค และจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นให้เป็นไปตามมาตรา ๖๓

(๖) ให้ความร่วมมือแก่อธิบดี ผู้ตรวจการขนส่งทางราง นายทะเบียน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

(๗) ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วนที่อาจส่งผลกระทบด้านความปลอดภัย สุขอนามัย หรือสิ่งแวดล้อม ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๘) หน้าที่อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวงตามวรรคหนึ่ง จะต้องกำหนดการจัดให้มีการประกันภัยให้เหมาะสมกับประเภทใบอนุญาตและขนาดของโครงการ โดยอาจกำหนดให้มีผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไป หรือต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง

มาตรา ๕๖ ในกรณีที่มีเหตุอันทำให้หรือจะทำให้การเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงัก หรือมีเหตุฉุกเฉินหรือเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งเหตุดังกล่าวต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายโดยเร็ว

กรณีใดที่จะถือว่าเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญตามวรรคหนึ่ง อธิบดีอาจประกาศกำหนดแนวปฏิบัติเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาของผู้ได้รับใบอนุญาตไว้ด้วยก็ได้

มาตรา ๕๗ ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางรางและการรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องให้บริการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก

ในกรณีที่มีเหตุอันทำให้หรือจะทำให้การเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงักหรือมีเหตุฉุกเฉิน ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งให้อธิบดีทราบโดยทันที และดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าวให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตจะต้องพักหรือหยุดให้บริการขนส่งทางรางเป็นการชั่วคราวตามแผนการซ่อมบำรุง ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งแผนการซ่อมบำรุงให้อธิบดีทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๕๙ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องส่งบัญชีแสดงฐานะทางการเงินและงบการเงินให้แก่อธิบดีทราบ รวมทั้งรายงานประจำปี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๖๐ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้แก่บุคคลอื่น และการดำเนินการดังต่อไปนี้ ให้ถือว่ามีผลเป็นการโอนสิทธิตามใบอนุญาตด้วย

(๑) บริษัทผู้ได้รับใบอนุญาตถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่นเกินร้อยละห้าสิบของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้

(๒) บริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่นถือหุ้นในบริษัทผู้ได้รับใบอนุญาตเกินร้อยละห้าสิบของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้

(๓) มีบริษัทที่สามถือหุ้นเกินร้อยละห้าสิบของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้ทั้งในบริษัทผู้ได้รับใบอนุญาตและบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่น

(๔) กระทำการใด ๆ ที่ให้บุคคลอื่นครอบงำกิจการ

มาตรา ๖๑ กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตรายใดไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ หรือประสงค์จะเลิกประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีหนังสือแจ้งให้อธิบดีทราบล่วงหน้า

ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตมีสถานะหรือมีการดำเนินงานอยู่ในลักษณะที่ไม่อาจประกอบกิจการต่อไปได้ ให้กรมการขนส่งทางรางเข้าไปดำเนินกิจการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต

ในการดำเนินกิจการตามวรรคสอง ให้อธิบดีเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อออกคำสั่งให้กรมการขนส่งทางรางควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางราง โดยต้องแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทราบ และประกาศให้สาธารณชนทราบตามวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

กรมการขนส่งทางรางอาจเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อมอบหมายให้หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางเข้าดำเนินกิจการขนส่งทางรางแทนจนกว่าเหตุในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางรางจะสิ้นสุดลงได้

ให้ถือว่าหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่เข้าดำเนินกิจการขนส่งทางรางแทนเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งมีสิทธิและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ วิธีปฏิบัติงานและการดำเนินกิจการขนส่งทางรางแทน ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๖๒ ในกรณีที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่มีการเดินรถขนส่งทางรางระหว่างกัน ให้ถือว่าใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางของประเทศที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงนั้นเป็นใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางของต่างประเทศ จะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักร หรือไปยังอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร ให้เป็นไปตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีมอบหมาย

ส่วนที่ ๓
การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ

มาตรา ๖๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นในการขนส่งทางรางจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามอัตราที่ผู้ได้รับใบอนุญาตกำหนด แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นของผู้ได้รับใบอนุญาต ต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และต้องสอดคล้องกับสภาวะทางเศรษฐกิจและประเภทของการให้บริการ

ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกาศอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าขนส่ง อัตราค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และอัตราค่าบริการอื่นให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวันก่อนวันที่จะบังคับใช้อัตรานั้น

มาตรา ๖๔ ในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นตามมาตรา ๖๓ วรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ในการกำหนดอัตราขั้นสูงตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการคำนึงถึงหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) ภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไป เช่น ภาวะเงินเฟ้อ

(๒) การคำนึงถึงสิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก หรือคนพิการผู้ด้อยโอกาส

(๓) การบูรณาการค่าโดยสารระหว่างค่าโดยสารรถขนส่งทางรางกับการให้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

(๔) หลักเกณฑ์อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้คณะกรรมการเปิดเผยสูตรหรือวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น รวมทั้งข้อมูลค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ยกเว้นในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าตัวแปรดังกล่าวเป็นข้อมูลลับทางการค้าของผู้ได้รับใบอนุญาต

มาตรา ๖๕ ให้มีการทบทวนอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นทุกห้าปี

ในระหว่างระยะเวลาห้าปี เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของข้อเท็จจริงในหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นอย่างมีนัยสำคัญ คณะกรรมการหรือผู้ได้รับใบอนุญาตอาจร้องขอให้มีการทบทวนการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นได้

หลักเกณฑ์และวิธีการในการขอทบทวนอัตราขั้นสูงตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๖๔ วรรคสอง ด้วย

มาตรา ๖๖ เพื่อประโยชน์ในการเข้าถึงบริการรถขนส่งทางราง คณะกรรมการอาจกำหนดประเภทของบุคคลซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร

ส่วนที่ ๔
การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน

มาตรา ๖๗ เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันเมื่อมีการร้องขอและได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี โดยปฏิบัติต่อผู้ขอเชื่อมต่อทุกรายอย่างเป็นธรรม สมเหตุสมผล และไม่เลือกปฏิบัติ ทั้งนี้ รางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกันให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๘ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งต้องมีการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกันตามมาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการเจรจาทำความตกลงในสัญญาการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันรวมถึงเงื่อนไขที่จำเป็นในการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกันด้วยเจตนาสุจริต

(๒) อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางในการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งของตนเอง โดยไม่เป็นการขัดขวางการขนส่งของรายอื่น

(๓) ไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการผูกขาด ลด หรือจำกัดการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน เว้นแต่กรณีเป็นข้อกำหนดตามโครงการสัมปทาน

(๔) ไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติต่อผู้ได้รับใบอนุญาตที่ขอเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน

(๕) จัดทำและเปิดเผยหนังสือแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตน โดยวิธีการและรายละเอียดให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

กรณีตาม (๑) หากเจรจากันแล้วไม่ได้ข้อยุติ ให้เสนออธิบดีเพื่อพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาดคำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

มาตรา ๖๙ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจปฏิเสธไม่ให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตนเองได้ เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ความจุของรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งที่มีอยู่ไม่เพียงพอแก่การให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรายอื่นร่วมใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ

(๒) การเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีปัญหาทางเทคนิคที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการขนส่งทางราง หรือเป็นเหตุขัดขวางการขนส่งทางราง

ให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานซึ่งปฏิเสธไม่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีหน้าที่ชี้แจงหรือแสดงเหตุแห่งการปฏิเสธนั้นต่ออธิบดีเพื่อพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด และให้ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยนั้น

มาตรา ๗๐ ในการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันตามส่วนนี้ ให้เจ้าของโครงการ เอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ หรือผู้ได้รับใบอนุญาตที่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในอัตราที่เป็นธรรม

การกำหนดค่าตอบแทนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ส่วนที่ ๕
การจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทาง

มาตรา ๗๑ ให้มีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกไม่เกินเจ็ดคน

ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง

ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา ๗๒ ให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง

(๒) ไกล่เกลี่ยข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง ที่เกี่ยวกับการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง

(๓) ประสานงานกับหน่วยงานหรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางเพื่อขอสนับสนุนข้อมูลและความร่วมมือด้านต่าง ๆ

(๔) พิจารณาความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ

มาตรา ๗๓ ให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางมีอำนาจพิจารณาหรือทบทวนการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง หรือปรับเปลี่ยนเวลาการเดินรถขนส่งทางราง หรือปรับขีดความสามารถของความจุทาง ซึ่งจะกระทบต่อการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางได้

มาตรา ๗๔ ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๗๕ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง ให้ได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๗๖ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดสรรความจุ ตารางการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทาง โดยต้องดำเนินการบนพื้นฐานของความเป็นกลาง โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ และจะต้องไม่มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) มีเงื่อนไขอันเป็นการเลือกปฏิบัติ หรือกีดกันผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายอื่น

(๒) มีเงื่อนไขอันอาจเป็นเหตุให้เกิดการผูกขาด หรือจำกัดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางราง

การจัดสรรความจุ ตารางการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทางของผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด

มาตรา ๗๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๗๓ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการบริการประชาชน ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจกำหนดเพิ่มจำนวนเที่ยวในการให้บริการเดินรถขนส่งทางรางได้

มาตรา ๗๘ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกันตามที่อธิบดีประกาศกำหนดตามมาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะได้

ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ เพื่อให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง สามารถเข้าถึงข้อมูลโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ

รายการของเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด

มาตรา ๗๙ ก่อนยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่ออธิบดี ให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน

มาตรา ๘๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๖๓ และมาตรา ๖๔ ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานและผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งได้ตกลงร่วมกัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องเป็นอัตราที่เป็นธรรม สมเหตุสมผลและไม่เลือกปฏิบัติ และไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

หมวด ๕
การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

มาตรา ๘๑ ในหมวดนี้

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางอันเป็นผลให้รถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่งได้รับความเสียหายหรือถูกทำลาย ไม่ว่าจะเป็นการชน การตกราง หรือเหตุอื่นใดอันก่อให้เกิดความเสียหาย หรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกายอันเกิดจากรถขนส่งทางราง เพลิงไหม้ หรือเหตุอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์กำหนด

“อุบัติเหตุร้ายแรง” หมายความว่า อุบัติเหตุที่มีลักษณะดังต่อไปนี้

(๑) กรณีที่รถขนส่งทางรางชนกันหรือตกราง ซึ่งมีผู้เสียชีวิตหรือผู้บาดเจ็บสาหัสเป็นจำนวนมาก หรือเกิดความเสียหายอย่างมากต่อรถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่ง หรือต่อโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งแวดล้อม

(๒) กรณีเหตุอื่นใด ซึ่งมีผู้เสียชีวิตหรือผู้บาดเจ็บสาหัสเป็นจำนวนมาก หรือเกิดความเสียหายอย่างมากต่อรถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่ง หรือต่อโครงสร้างพื้นฐาน หรือสิ่งแวดล้อม

“อุบัติการณ์” หมายความว่า เหตุการณ์อื่นใดที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางอันเป็นผลให้รถขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง หรือรางเพื่อการขนส่ง ซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานหรือความปลอดภัยของการขนส่งทางราง แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ

"การสอบสวน" หมายความว่า กระบวนการเกี่ยวกับการรวบรวม การบันทึกและวิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง การสรุปสาเหตุและปัจจัยเกื้อหนุน การออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

ส่วนที่ ๑
คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

มาตรา ๘๒ ให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์คณะหนึ่ง ประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ซึ่งมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางราง ด้านวิศวกรรม ด้านวิทยาศาสตร์ ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวกับการขนส่งทางรางอันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

ให้อธิบดีเป็นเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการในกรมการขนส่งทางราง จำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

การแต่งตั้งประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๘๓ นอกจากคุณสมบัติตามมาตรา ๘๒ วรรคหนึ่ง ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) อายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี

(๓) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง กรรมการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งในพรรคการเมือง หรือสมาชิกหรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง

(๔) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งมีผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

(๕) ไม่เป็นกรรมการในส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งมีผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

(๖) ไม่เป็นกรรมการ หรือดำรงตำแหน่งหรือประกอบการใด ๆ ในกิจการของเอกชนหรือองค์กรวิชาชีพ ซึ่งอาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

(๗) คุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ต้องแสดงเอกสารหลักฐานเป็นที่เชื่อได้ว่าตนได้ลาออกหรือพ้นจากตำแหน่ง หรือการประกอบการตาม (๔) (๕) หรือ (๖) ต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง หากผู้ได้รับการแต่งตั้งนั้นมิได้ดำเนินการภายในเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าผู้นั้นไม่เคยได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว

มาตรา ๘๔ ให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี นับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้งและอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระให้อยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการขึ้นใหม่

ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๘๕ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์

(๒) ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์

(๓) วิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการขนส่งทางราง และข้อมูลอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์

(๔) จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์

(๕) เสนอแนะมาตรการเชิงป้องกันให้แก่หน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งทางราง กรณีที่ตรวจพบในระหว่างการสอบสวนว่าจำเป็นต้องดำเนินการโดยเร็วเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

(๖) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้กับผู้เกี่ยวข้อง และติดตามการดำเนินการ

(๗) จัดทำรายงานผลการดำเนินการประจำปีเสนอต่อคณะรัฐมนตรีและคณะกรรมการ

(๘) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์อาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการใด ๆ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมายได้

มาตรา ๘๖ ให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ รวมทั้งอนุกรรมการที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่งตั้ง ได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

ส่วนที่ ๒
การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

มาตรา ๘๗ เมื่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายได้รับแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้แจ้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อทำการสอบสวนโดยเร็ว

มาตรา ๘๘ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในรถขนส่งทางราง บริเวณที่ตั้งราง สถานที่ หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์

(๒) ควบคุม ตรวจหรือค้นรถขนส่งทางราง ราง สถานที่ สิ่งของ หรือสิ่งใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรางที่ประสบอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์

(๓) ตรวจหรือค้นเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวน ให้มีอำนาจยึดหรือเข้าควบคุมเอกสารหรือวัตถุอันเป็นหลักฐานดังกล่าวได้ แต่ต้องจัดทำบัญชีเอกสารและวัตถุดังกล่าวให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองเอกสารหรือวัตถุนั้นไว้ด้วย

(๔) ตรวจสอบหรือสั่งให้มีการตรวจสอบรถขนส่งทางราง ราง สถานที่ หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่ประสบอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์โดยไม่ชักช้าเพื่อนำผลมาประกอบการสอบสวน

(๕) สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรางซึ่งเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์อาจมอบหมายให้หน่วยงาน หรือบุคคลซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่งตั้งให้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งทั้งหมดหรือบางส่วน และอาจร้องขอให้หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องช่วยดำเนินการหรือสนับสนุนได้

มาตรา ๘๙ ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการใช้ข้อมูลสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยในการขนส่งทางรางเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ทำนองเดียวกันขึ้นอีก โดยมิใช่เป็นการสอบสวนเพื่อการกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับผิดไม่ว่าทางใด ๆ

การสอบสวนตามส่วนนี้ นอกจากการดำเนินการให้เป็นไปตามวรรคหนึ่งแล้ว ต้องดำเนินการแยกออกจากการสอบสวนหรือการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมและการดำเนินการใด ๆ ของหน่วยงานอื่นที่มีหน้าที่และอำนาจสอบสวนตามกฎหมายที่มุ่งหมายให้ได้ตัวผู้กระทำให้เกิดเหตุดังกล่าวหรือบุคคลใดซึ่งจะต้องรับโทษตามกฎหมาย

เพื่อประโยชน์ในการสอบสวน คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์อาจจัดให้มีการทำข้อตกลงการปฏิบัติงานกับหน่วยงานที่ดำเนินการสอบสวนตามกฎหมายอื่นได้

มาตรา ๙๐ ในการสอบสวนตามมาตรา ๘๙ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ต้องดำเนินการโดยอิสระ และปราศจากการแทรกแซง ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม และคำนึงถึงความมุ่งหมายในการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง อุบัติการณ์และความปลอดภัยในการขนส่งทางรางเป็นสำคัญ

ห้ามมิให้หน่วยงานตามมาตรา ๘๙ วรรคสาม เรียกประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรืออนุกรรมการที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่งตั้ง รวมถึงหน่วยงานหรือบุคคลซึ่งได้รับมอบหมายเกี่ยวกับการสอบสวนตามส่วนนี้ ไปเป็นพยานในข้อกล่าวหาและความรับผิดในการดำเนินการสอบสวนของหน่วยงานดังกล่าว

มาตรา ๙๑ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนและการรักษาไว้ซึ่งพยานหลักฐาน ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ประกาศกำหนดพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ และบริเวณโดยรอบของพื้นที่นั้นเป็นพื้นที่ควบคุมการสอบสวน และประกาศให้ทราบเป็นการทั่วไป โดยกำหนดระยะเวลาได้ไม่เกินสิบห้าวัน และหากมีความจำเป็นอาจขยายระยะเวลาได้ไม่เกินสิบห้าวัน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ควบคุมการสอบสวนดังกล่าวไว้ด้วย

เมื่อได้มีการประกาศพื้นที่ควบคุมการสอบสวนตามวรรคหนึ่งแล้ว ห้ามมิให้บุคคลใดซึ่งไม่มีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ควบคุมการสอบสวน หรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใด เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมาย

ในกรณีที่ไม่มีความจำเป็นต้องควบคุมพื้นที่ตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ประกาศยกเลิกพื้นที่ควบคุมการสอบสวน

มาตรา ๙๒ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้ผู้ประจำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ เข้ารับการตรวจทางการแพทย์โดยเร็ว หากผู้ประจำหน้าที่ไม่เข้ารับการตรวจ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมายมีอำนาจควบคุมผู้ประจำหน้าที่นั้น เพื่อนำตัวไปรับการตรวจทางการแพทย์ได้ และให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นส่งผลการตรวจทางการแพทย์ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์โดยไม่ชักช้า

มาตรา ๙๓ ในการสอบสวนตามส่วนนี้ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน รักษาความลับของข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวกับการสอบสวนที่อยู่ในความครอบครองหรือพิทักษ์ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ หรือผู้ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มอบหมาย โดยจะเปิดเผยข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานดังกล่าว ได้เฉพาะเท่าที่จำเป็นและเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวนเท่านั้น

ข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนตามวรรคหนึ่ง ได้แก่

(๑) บันทึกเสียงภายในห้องควบคุม บันทึกภาพขณะทำการเดินรถขนส่งทางราง และข้อความที่ถอดจากบันทึกดังกล่าว

(๒) บันทึกข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวกับการสอบสวน ดังต่อไปนี้

(ก) ถ้อยคำของบุคคลซึ่งให้ไว้ต่อคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

(ข) การติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องในการปฏิบัติการขนส่งทางราง

(ค) ข้อมูลทางการแพทย์หรือข้อมูลส่วนบุคคลของบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์

(ง) บันทึกต่าง ๆ จากหน่วยควบคุมการจราจรและข้อความที่ถอดจากบันทึกดังกล่าว

(จ) การวิเคราะห์และความเห็นของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์และผู้ซึ่งเกี่ยวข้องเกี่ยวกับข้อมูลต่าง ๆ ของอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์

(ฉ) ร่างรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์

(๓) บันทึกข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานอื่นที่เกี่ยวกับการสอบสวนตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ประกาศกำหนด

มาตรา ๙๔ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

รายงานการสอบสวนตามวรรคหนึ่ง ไม่สามารถนำไปใช้ในกระบวนการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กระบวนการยุติธรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ที่มุ่งกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับโทษ

หมวด ๖
ผู้ตรวจการขนส่งทางราง

มาตรา ๙๕ ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสถานที่ใด ๆ ที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อทราบข้อเท็จจริงและเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง

(๒) ยึดหรืออายัดไว้ซึ่งสิ่งของหรือเอกสารที่อยู่ในสถานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการตาม (๑) ที่เป็นความผิดหรืออาจใช้เป็นพยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์ความผิด หรือได้มาจากการกระทำความผิด

(๓) เข้าไปในขบวนรถขนส่งทางราง รวมทั้งเดินทางไปกับขบวนรถขนส่งทางราง และในกรณีจำเป็นอาจเข้าไปในห้องพนักงานขับรถขนส่งทางรางในขณะให้บริการตามปกติ เพื่อการตรวจสอบการปฏิบัติของพนักงานขับรถขนส่งทางรางได้

(๔) ระงับการออกเดินทางหรือกักขบวนรถขนส่งทางรางของผู้ได้รับใบอนุญาตไว้ตามความจำเป็นเพื่อการตรวจสอบ

(๕) สั่งเป็นหนังสือให้ผู้ได้รับใบอนุญาต พนักงาน และลูกจ้างของผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติการใด ๆ หรืองดเว้นการปฏิบัติการที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรือสั่งให้มาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้อง

ในการปฏิบัติตาม (๑) หรือ (๒) ให้กระทำระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น ถ้ายังดำเนินการไม่แล้วเสร็จจะกระทำต่อไปในเวลากลางคืนหรือนอกเวลาทำการของสถานที่นั้นก็ได้

ในการปฏิบัติการของผู้ตรวจการขนส่งทางราง ให้บุคคลซึ่งเกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร

มาตรา ๙๖ ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจหรือสั่งให้พนักงานขับรถขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หยุดรถขนส่งทางราง เพื่อทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ กับมีอำนาจสั่งให้บุคคลใดปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การตรวจสอบนั้นได้

ในกรณีที่พบว่าผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ผู้ตรวจการขนส่งทางรางจะว่ากล่าวตักเตือน หรือสั่งเป็นหนังสือให้ไปรายงานตัวตามเวลาที่กำหนดต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย รวมทั้งมีอำนาจยึดหรืออายัดหลักฐานที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบหรือดำเนินคดี

ในการออกคำสั่งให้ไปรายงานตัวต่ออธิบดีตามวรรคสอง ผู้ตรวจการขนส่งทางรางจะเรียกใบอนุญาตเป็นพนักงานขับรถขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางรางของผู้นั้นมาเก็บไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องรีบนำใบอนุญาตนั้นไปส่งมอบให้แก่อธิบดี ในการนี้ ให้ถือว่าคำสั่งดังกล่าวสามารถใช้แทนใบอนุญาตเป็นพนักงานขับรถขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางรางเป็นการชั่วคราว ภายในกำหนดเวลาที่ให้ผู้ได้รับคำสั่งนั้นไปรายงานตัวต่ออธิบดี

คำสั่งให้ไปรายงานตัวต่ออธิบดีตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๙๗ ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ผู้ประจำหน้าที่ผู้ใดมีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้รับการตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่ ทั้งนี้ วิธีการตรวจหรือทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด

ในกรณีที่ผู้ประจำหน้าที่ผู้นั้นไม่ยอมให้ตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งระงับการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้เพื่อดำเนินการตรวจหรือทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การตรวจหรือทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจหรือทดสอบแล้ว หากผลการตรวจหรือทดสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้นั้นไม่ได้เสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ปล่อยตัวไปทันที และให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้

ถ้าผู้ประจำหน้าที่ซึ่งได้รับการตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง และพบว่ามีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หรือผู้นั้นยืนยันไม่ยอมให้ตรวจหรือทดสอบโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางนำตัวผู้นั้นส่งให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจดำเนินการต่อไป

การดำเนินการตามมาตรานี้ ผู้ตรวจการขนส่งทางรางอาจมอบให้พนักงานฝ่ายปกครองตำรวจ หรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่อธิบดีกำหนด เป็นผู้ดำเนินการแทนได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๙๘ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๙๕ มาตรา ๙๖ หรือมาตรา ๙๗ ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวผู้ตรวจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๙๙ ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางพบหรือได้รับแจ้งเหตุขัดข้องกับการขนส่งทางราง และเป็นเหตุให้การให้บริการขนส่งทางรางหยุดชะงัก ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางรายงานให้อธิบดีทราบโดยเร็ว เพื่อให้อธิบดีสั่งการให้ผู้ได้รับใบอนุญาตดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าว

ในกรณีจำเป็นเร่งด่วนเพื่อป้องกันอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดแก่การขนส่งทางราง ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจกระทำการใด ๆ เพื่อแก้ไข หรือป้องกันความเสียหายเช่นว่านั้นได้ตามที่เห็นสมควร ภายใต้ระเบียบที่อธิบดีกำหนด และให้รายงานผลการดำเนินการให้อธิบดีทราบโดยเร็ว

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการกระทำตามวรรคสอง ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย

มาตรา ๑๐๐ กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตหรือตัวแทนไม่เห็นด้วยกับการวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ของผู้ตรวจการขนส่งทางราง ให้อุทธรณ์เป็นหนังสือต่อผู้ตรวจการขนส่งทางราง ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง โดยผู้ตรวจการขนส่งทางรางต้องพิจารณาคำอุทธรณ์และแจ้งผู้อุทธรณ์โดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันได้รับอุทธรณ์ ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางเห็นด้วยกับคำอุทธรณ์ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงคำสั่งตามความเห็นของตนภายในกำหนดเวลาดังกล่าวด้วย

ในกรณีที่ผู้ตรวจการขนส่งทางรางไม่เห็นด้วยกับคำอุทธรณ์ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้รายงานความเห็นพร้อมทั้งเหตุผลไปยังอธิบดี

อธิบดีต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงาน ในกรณีมีเหตุจำเป็นทำให้ไม่อาจพิจารณาให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้อธิบดีมีหนังสือแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบก่อนครบกำหนดเวลาดังกล่าว ในการนี้ให้ขยายระยะเวลาพิจารณาอุทธรณ์ออกไปได้ไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ครบกำหนดเวลาดังกล่าว

หมวด ๗
ผู้ประจำหน้าที่

มาตรา ๑๐๑ ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดี หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย

ผู้ซึ่งมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต่างประเทศซึ่งจะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักรหรือไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา ๖๒ ถ้าได้นำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้นให้อธิบดีรับรองแล้ว ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดีตามพระราชบัญญัตินี้

การขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต การขอต่ออายุใบอนุญาต และการขอรับใบแทนใบอนุญาต และการออกใบแทนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๐๒ ผู้ประจำหน้าที่ซึ่งต้องได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ได้แก่ พนักงานขับรถขนส่งทางราง พนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หรือพนักงานประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๐๓ ผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีความรู้และทักษะตามประเภทและลักษณะการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ โดยได้รับใบรับรองจากหน่วยงานหรือสถาบันที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง หรือหลักสูตรที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง

(๓) มีความประพฤติเรียบร้อย

(๔) มีอายุ สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ มีความรู้และความชำนาญตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๕) คุณสมบัติอื่นที่เหมาะสมกับประเภทของผู้ประจำหน้าที่ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่อมีความจำเป็นหรือมีเหตุพิเศษเฉพาะราย ให้อธิบดีมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามที่กำหนดตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๐๔ เพื่อประโยชน์ในการกำกับการอบรมความรู้หรือทักษะของหน่วยงานหรือสถาบันที่กรมการขนส่งทางรางรับรองหรือตามหลักสูตรที่ได้รับการรับรองตามมาตรา ๑๐๓ (๒) อธิบดีจะประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้หน่วยงานหรือสถาบันดังกล่าวต้องปฏิบัติก็ได้

มาตรา ๑๐๕ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละประเภท มีอายุตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ต้องไม่เกินสิบปี

มาตรา ๑๐๖ เมื่อปรากฏว่าผู้ประจำหน้าที่คนใดหย่อนคุณสมบัติตามมาตรา ๑๐๓ (๔) เกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย หรือความรู้หรือความสามารถ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รายงานให้อธิบดีทราบโดยเร็ว หากอธิบดีเห็นว่ามีเหตุดังกล่าว ให้มีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นเข้ารับการทดสอบโดยการตรวจทางการแพทย์ หรือเข้ารับการทดสอบความรู้ความสามารถทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติ ในระหว่างเวลาดังกล่าว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดผู้ประจำหน้าที่ผู้อื่นมาปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นการชั่วคราว

ในกรณีเป็นเรื่องทางสุขภาพร่างกาย ห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างมีอาการเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจกระทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ หากผลการตรวจสุขภาพระบุว่าผู้ประจำหน้าที่นั้นไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่ประจำอยู่ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเปลี่ยนผู้ประจำหน้าที่อื่นเพื่อปฏิบัติหน้าที่นั้นต่อไปโดยเร็ว

มาตรา ๑๐๗ ผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ และข้อกำหนดทางวินัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ผู้ได้รับใบอนุญาตจะกำหนดข้อกำหนดหรือวิธีปฏิบัติซึ่งขัดหรือแย้งกับมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่หรือข้อกำหนดทางวินัยตามวรรคหนึ่งมิได้

มาตรา ๑๐๘ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ เมื่อมีกรณีอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่หรือข้อกำหนดทางวินัยในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่อันเกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัย

(๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่อธิบดีกำหนดหรือบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ได้ครั้งละไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวันหรือจนกว่าผู้ประจำหน้าที่นั้นจะได้แก้ไขให้ถูกต้องตามคำสั่งของอธิบดี แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๐๙ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ เมื่อมีกรณีอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) ขาดคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๑๐๓

(๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๑๐๘ เกินสองครั้งภายในระยะเวลาสามปีนับแต่ถูกพักใช้ใบอนุญาตครั้งก่อน

(๔) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกสำหรับการกระทำความผิดตามกฎหมายอื่นเว้นแต่เป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทที่มิใช่ความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายตามลักษณะ ๑๐ แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดลหุโทษ

มาตรา ๑๑๐ ในขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางเมื่อขอตรวจ

หมวด ๘
การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง

มาตรา ๑๑๑ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถขนส่งทางรางที่ไม่ได้จดทะเบียนมาใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

รถขนส่งทางรางต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๓ (๗)

มาตรา ๑๑๒ รถขนส่งทางรางดังต่อไปนี้ ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียน

(๑) พระราชพาหนะ

(๒) รถขนส่งทางทหาร

มาตรา ๑๑๓ ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียน

การขอจดทะเบียนรถขนส่งทางรางและการออกหนังสือจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ขั้นตอนและวิธีการในการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด ทั้งนี้ การจดทะเบียนรถขนส่งทางรางอาจจำแนกตามลักษณะหรือการใช้รถขนส่งทางรางได้ รวมทั้งอาจจำแนกตามขนาด น้ำหนัก หรือการบรรทุกได้ด้วย

มาตรา ๑๑๔ รถขนส่งทางรางที่นำมาจดทะเบียนจะต้องมีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัย และมีส่วนควบและอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการเดินรถขนส่งทางราง รวมทั้งต้อง

(๑) มีคุณสมบัติหรือลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๒) ผ่านการตรวจสอบรับรองจากกรมการขนส่งทางราง

การรับรองตาม (๒) กรมการขนส่งทางรางอาจมอบให้หน่วยงานหรือองค์กรอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด หรือผู้ได้รับใบรับรองจากกรมการขนส่งทางรางเป็นผู้ตรวจสอบและรับรองได้

ผู้ซึ่งได้ใบรับรองในการตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางรางตามวรรคสอง ต้องเป็นนิติบุคคล และการขอรับใบรับรอง การออกใบรับรอง คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม อายุและการต่ออายุใบรับรอง และการออกใบแทนใบรับรอง รวมทั้งการพักใช้และเพิกถอนใบรับรองให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๑๕ ในการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง ให้นายทะเบียนออกแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางรางและหลักฐานแสดงการจดทะเบียนสำหรับรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว

ลักษณะ ขนาด สี และรายละเอียดอื่นของแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๑๖ รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วจะต้องแสดงแผ่นป้ายทะเบียนตามแบบและหลักเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

ในกรณีที่แผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางรางสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้นยื่นขอรับแผ่นป้ายทะเบียนแทนของเดิมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบถึงเหตุดังกล่าว ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๑๗ ในกรณีที่มีเหตุสงสัยว่ารถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วมีความชำรุดบกพร่อง หรือมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้นายทะเบียนรายงานให้อธิบดีเพื่อสั่งให้มีการตรวจสอบหรือทดสอบรถขนส่งทางรางดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่อธิบดีประกาศกำหนด ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบหรือทดสอบให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางนั้นเป็นผู้รับผิดชอบ

ถ้าผลการตรวจสอบหรือทดสอบตามวรรคหนึ่งปรากฏว่า รถขนส่งทางรางนั้น มีความชำรุดบกพร่อง หรือมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางราง นั้นจัดให้มีการแก้ไขหรือปรับปรุงรถขนส่งทางรางดังกล่าวภายในระยะเวลาที่กำหนด และหากเห็นว่า รถขนส่งทางรางนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อสาธารณะหรือระบบการขนส่งทางราง อธิบดีจะสั่ง ให้ระงับการใช้รถขนส่งทางรางนั้นระหว่างที่มีการแก้ไขหรือปรับปรุงก็ได้

มาตรา ๑๑๘ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครอง รถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว มีหน้าที่ต้องดูแลและบำรุงรักษารถขนส่งทางรางให้อยู่ในสภาพ ที่ปลอดภัยในการใช้และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น หรือส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่ง ทางรางหรือสิ่งแวดล้อม หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภยันตรายขึ้น ในการนี้ ต้องจัดให้มีบันทึกการดูแล และบำรุงรักษาเพื่อแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ด้วย

อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครอง รถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว นำรถขนส่งทางรางบางประเภท ลักษณะ หรือขนาดเข้ารับ การตรวจสภาพตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนดได้

มาตรา ๑๑๙ รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว หากมีการแก้ไข เพิ่มเติมหรือ เปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของรถขนส่งทางราง หรือส่วนควบหรืออุปกรณ์สำหรับรถขนส่งทางราง ซึ่งเป็นสาระสำคัญของตัวรถขนส่งทางราง ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน และเมื่อดำเนินการ เสร็จสิ้นแล้ว ให้แจ้งให้นายทะเบียนทราบเพื่อบันทึกและแก้ไขทางทะเบียนด้วย

การกำหนดส่วนหนึ่งส่วนใดของรถขนส่งทางรางหรือส่วนควบหรืออุปกรณ์สำหรับ รถขนส่งทางรางซึ่งเป็นสาระสำคัญของตัวรถขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

การขออนุญาตและการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๒๐ การโอนรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว ให้ผู้โอนและผู้รับโอนแจ้งต่อ นายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันโอน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่อธิบดี ประกาศกำหนด

มาตรา ๑๒๑ ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือ ผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว แจ้งต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียน

(๑) กรณีที่ประสงค์จะเลิกใช้รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว ให้แจ้งต่อ นายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เลิกใช้

(๒) กรณีที่รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วสูญหายหรือถูกทำลายลง ให้แจ้งต่อ นายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มีเหตุดังกล่าว และให้แจ้งเลิกใช้พร้อมกันด้วย

กรณีตาม (๑) หรือกรณีที่รถขนส่งทางรางนั้นถูกทำลายลง ให้ส่งคืนแผ่นป้ายทะเบียน ให้นายทะเบียนด้วย และให้การจดทะเบียนนั้นเป็นอันระงับไป

หมวด ๙
การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ

มาตรา ๑๒๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตจะเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น เกินกว่าอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนดมิได้

มาตรา ๑๒๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้โดยสารเมื่อการเดินรถขนส่งทางรางมีเหตุล่าช้าหรือถูกยกเลิกตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๒๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๒๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ให้มีความเหมาะสมแก่การใช้บริการของการประกอบกิจการขนส่งทางราง

มาตรา ๑๒๖ ในกรณีที่ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีสิทธิร้องเรียนต่ออธิบดี

ในกรณีที่มีการร้องเรียนตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและให้มีคำสั่งโดยเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียน และให้สั่งผู้ได้รับใบอนุญาตดำเนินการแก้ไขความเดือดร้อนของผู้ร้องเรียนภายในระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๑๒๗ ให้ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่อยู่ในบริเวณสถานีปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย และทรัพย์สิน การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในบริเวณสถานีตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

หมวด ๑๐
บทกำหนดโทษ

ส่วนที่ ๑
โทษปรับทางปกครอง

มาตรา ๑๒๘ ในกรณีที่การกระทำความผิดใดมีบทกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัตินี้ หากเป็นการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ ให้การกระทำความผิดนั้นอาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองได้ตามบทบัญญัติในส่วนนี้

การดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่ง ไม่เป็นเหตุให้ระงับการใช้อำนาจของอธิบดี ผู้ตรวจการขนส่งทางราง นายทะเบียน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการกำหนดมาตรการอื่นทางปกครอง

มาตรา ๑๒๙ บุคคลดังต่อไปนี้ อาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๒๘ ได้

(๑) ผู้ประจำหน้าที่

(๒) ผู้ได้รับใบอนุญาต

(๓) กรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต

มาตรา ๑๓๐ โทษปรับทางปกครองมี ๒ ชั้น ดังต่อไปนี้

(๑) โทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท

(๒) โทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทแต่ไม่เกินสี่แสนบาท

ในกรณีที่การกระทำความผิดที่มีโทษปรับทางปกครองและเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะต่อเนื่อง ให้ต้องระวางโทษปรับรายวันได้ในอัตรา ดังต่อไปนี้

(๑) กรณีโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ให้ปรับวันละไม่เกินสองหมื่นบาท

(๒) กรณีโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้ปรับวันละไม่เกินสี่หมื่นบาท

ในกรณีที่สภาพเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไป จำนวนสูงสุดของค่าปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่งและโทษปรับรายวันตามวรรคสอง อาจแก้ไขเพิ่มเติมได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๑๓๑ การกระทำความผิดใดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ จะมีโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ หรือชั้น ๒ และจะมีอัตราโทษปรับทางปกครองขั้นต่ำหรือขั้นสูง ให้เป็นไปตามข้อบังคับของกระทรวงคมนาคม

ในการกำหนดอัตราโทษปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงลักษณะของความร้ายแรงของการกระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้น

มาตรา ๑๓๒ ในการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง ให้เป็นอำนาจของบุคคล ดังต่อไปนี้

(๑) อธิบดี สำหรับการกระทำความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๑

(๒) คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง สำหรับการกระทำความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ และความผิดที่ต้องระวางโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ที่เกี่ยวเนื่องกัน

ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามวรรคหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด

มาตรา ๑๓๓ เมื่อปรากฏว่ามีการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ ให้อธิบดีพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองแก่ผู้ถูกกล่าวหาตามสมควร หากมีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษต่อพนักงานสอบสวนในคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดของบุคคลตามมาตรา ๑๒๙ ให้พนักงานสอบสวนส่งเรื่องดังกล่าวให้อธิบดีภายในสามสิบวันนับแต่วันที่มีการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปตามบทบัญญัติในส่วนนี้

มาตรา ๑๓๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๓๓ ให้อธิบดีพิจารณาใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาตามสมควร โดยให้คำนึงถึงความร้ายแรงแห่งพฤติกรรม การพยายามบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น และความเสียหายที่เกิดจากการกระทำความผิด

ในกรณีที่อธิบดีพิจารณาแล้วเห็นว่า ควรใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด ให้อธิบดีดำเนินการตามมาตรา ๑๓๕ และแจ้งพนักงานสอบสวนทราบ

ในกรณีที่อธิบดีพิจารณาแล้วเห็นว่า ไม่ควรใช้มาตรการลงโทษปรับทางปกครองกับผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด ให้อธิบดีแจ้งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต่อไป

มาตรา ๑๓๕ ในการดำเนินการพิจารณามาตรการลงโทษปรับทางปกครอง ให้อธิบดีแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สอบสวน เพื่อทำหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐานและทำความเห็นเสนออธิบดีเพื่อพิจารณามาตรการลงโทษปรับทางปกครอง

วิธีพิจารณาลงโทษปรับทางปกครองของเจ้าหน้าที่สอบสวนตามวรรคหนึ่ง ต้องมีการแจ้งข้อกล่าวหาเพื่อให้ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดได้ทราบถึงเหตุแห่งความผิดและข้อเท็จจริงอย่างเพียงพอ รวมทั้งให้โอกาสโต้แย้งและแสดงพยานหลักฐานของตน ทั้งนี้ ตามระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๔๑

มาตรา ๑๓๖ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่สอบสวนตามมาตรา ๑๓๕ เห็นว่าควรลงโทษผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในโทษปรับทางปกครองชั้นใด ให้เสนอเรื่องต่ออธิบดีเพื่อดำเนินการต่อไป

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่สอบสวนมีความเห็นว่า การกระทำความผิดของผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดเป็นโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ให้อธิบดีดำเนินการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง และในกรณีที่เจ้าหน้าที่สอบสวนมีความเห็นว่า การกระทำความผิดของผู้ซึ่งกล่าวหาว่ากระทำความผิดเป็นโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้อธิบดีส่งเรื่องให้คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองดำเนินการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองต่อไป

ในกรณีตามวรรคสอง หากอธิบดีพิจารณาแล้วเห็นว่า การกระทำความผิดของผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดไม่สมควรได้รับโทษปรับทางปกครองชั้น ๑ แต่สมควรลงโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ให้อธิบดีส่งเรื่องให้คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองดำเนินการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองต่อไป

มาตรา ๑๓๗ ในการวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองของผู้มีอำนาจพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง ให้ทำคำวินิจฉัยเป็นหนังสือ โดยต้องระบุข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้อกฎหมายที่อ้างอิงและเหตุผลแห่งคำวินิจฉัย ทั้งนี้ ตามแบบที่กำหนดในระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๔๑

มาตรา ๑๓๘ เมื่อได้มีคำวินิจฉัยให้ลงโทษปรับทางปกครองสำหรับการกระทำความผิดใดแล้ว ให้มีหนังสือแจ้งผู้ถูกกล่าวหาทราบ หากผู้ถูกกล่าวหาซึ่งถูกสั่งลงโทษปรับทางปกครองยินยอมที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองแล้ว ให้ทำบันทึกความยินยอมเพื่อให้ผู้ถูกกล่าวหาลงนาม ทั้งนี้ ตามแบบที่กำหนดในระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๔๑

เมื่อผู้ถูกกล่าวหาได้ลงนามในบันทึกความยินยอมแล้ว ให้สิทธิในการนำคดีอาญามาฟ้องเป็นอันระงับ

มาตรา ๑๓๙ ในกรณีที่ผู้ถูกกล่าวหาไม่ยินยอมลงนามในบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๘ ให้อธิบดีแจ้งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำความผิดต่อไป

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ให้อายุความฟ้องร้องคดีอาญาเริ่มนับแต่วันที่ผู้ถูกกล่าวหาไม่ลงนามในบันทึกความยินยอม

มาตรา ๑๔๐ ในกรณีที่บุคคลซึ่งลงนามในบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๘ ไม่ชำระเงินตามบันทึกความยินยอมหรือชำระไม่ครบถ้วน ให้อธิบดียื่นคำร้องต่อศาลปกครองชั้นต้นเพื่อดำเนินการบังคับให้เป็นไปตามบันทึกความยินยอม และให้ศาลปกครองชั้นต้นมีอำนาจกำหนดคำบังคับสั่งให้บุคคลซึ่งลงนามในบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๘ ชำระค่าปรับทางปกครองตามควรแก่กรณีได้ ทั้งนี้ คำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นให้เป็นที่สุด

มาตรา ๑๔๑ วิธีพิจารณาลงโทษปรับทางปกครองของเจ้าหน้าที่สอบสวนตามมาตรา ๑๓๕ แบบคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครองตามมาตรา ๑๓๗ และการจัดทำบันทึกความยินยอมตามมาตรา ๑๓๘ ให้เป็นไปตามระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองที่รัฐมนตรีกำหนด

ส่วนที่ ๒
โทษทางอาญา

มาตรา ๑๔๒ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศหรือข้อกำหนดตามมาตรา ๓๖ หรือข้อกำหนดตามมาตรา ๓๗ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๔๓ ผู้ใดประกอบกิจการขนส่งทางรางโดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๔๐ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินสองล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๔๔ ผู้ใดปลอมแปลงใบอนุญาต หนังสืออนุญาต หรือหนังสือจดทะเบียนที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดใช้หรืออ้างเอกสารอันเกิดจากการกระทำตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคสอง เป็นผู้ปลอมเอกสารตามวรรคหนึ่งด้วย ให้ลงโทษตามวรรคสองแต่กระทงเดียว

มาตรา ๑๔๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๔๖ ผู้ใดขัดขวางหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการขนส่งทางรางตามมาตรา ๙๕ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๔๗ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศตามมาตรา ๑๒๗ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๔๘ ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ อันมีลักษณะเป็นการกีดขวางแก่การขนส่งทางรางหรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่การขนส่งทางราง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๔๙ ผู้ใดทำลายหรือกระทำด้วยประการใด ๆ อันทำให้เกิดความเสียหายแก่การขนส่งทางราง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕๐ ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้ไร้ประโยชน์ เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย หรือรื้อถอนเครื่องหมายแสดงแนวเขต หลักสำรวจ รั้ว เครื่องหมายแสดงระยะ หรือเครื่องอำนวยความสะดวกหรือความปลอดภัยซึ่งได้ติดตั้งหรือทำให้ปรากฏในเขตระบบรถขนส่งทางราง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕๑ ผู้ใดแกล้งบอกเล่าความอันเป็นเท็จให้เลื่องลือหรือส่งข่าวอันเป็นเท็จจนเป็นเหตุให้การเดินรถขนส่งทางรางไม่อาจกระทำได้ตามปกติ หรือเกิดความล่าช้า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕๒ ผู้ประจำหน้าที่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐๗ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๕๓ ผู้ประจำหน้าที่ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีหรือปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกพักใช้ใบอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕๔ ผู้ประจำหน้าที่ผู้ใดไม่แจ้งเหตุเมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงเกิดขึ้นกับการขนส่งทางราง หรือไม่จัดทำรายงานเบื้องต้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ดังกล่าวต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๑๕๕ ผู้ใดนำรถขนส่งทางรางไปดำเนินกิจการโดยไม่ได้จดทะเบียนรถขนส่งทางรางตามมาตรา ๑๑๑ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕๖ ผู้ใดนำรถขนส่งทางรางที่ไม่แสดงแผ่นป้ายทะเบียนไปดำเนินกิจการตามมาตรา ๑๑๖ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕๗ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือเป็นความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเปรียบเทียบได้

เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ในกรณีที่ผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือยินยอมแล้วแต่ไม่ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ดำเนินคดีกับผู้ต้องหาต่อไป

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๑๕๘ ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ประกอบด้วยกรรมการตามมาตรา ๕ (๑) (๒) และ (๓) จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔)

ให้ดำเนินการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๑๕๙ บรรดาโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่ได้เริ่มดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่แล้วเสร็จ ให้โครงการดังกล่าวดำเนินการต่อไปตามเดิม เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางจะมีมติเป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยของระบบการเดินรถขนส่งทางราง การประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือการให้บริการ

มาตรา ๑๖๐ บรรดาอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีอยู่ตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือกฎหมายว่าด้วยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้ยังคงมีอยู่ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๖๑ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามลักษณะและประเภทของการ

ประกอบกิจการ ขอบเขตการให้บริการ รวมทั้งสิทธิต่าง ๆ ในการให้บริการขนส่งทางรางในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย แล้วแต่กรณี โดยคำนึงถึงสิทธิและข้อผูกพันที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการพัฒนาการบริการที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๖๒ ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางกับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ยังคงมีสิทธิในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตและสิทธิที่มีอยู่เดิมตามที่ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้นต่อไป จนกว่าสัมปทานหรือสัญญาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

ให้การประกอบกิจการขนส่งทางรางของผู้ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัตินี้ และตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ถือว่าผู้นั้นมีสิทธิหน้าที่และความรับผิดเช่นเดียวกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย รวมทั้งในกรณีที่ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าวกระทำความผิดใดตามพระราชบัญญัตินี้ที่ถือเป็นเหตุให้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางได้ หากเป็นการกระทำของผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถ ให้สั่งเพิกถอนสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้นได้

ในกรณีที่ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่งรายใดทำความตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานหรือสัญญานั้นให้เป็นการได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้กับผู้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้น โดยให้ได้รับสิทธิประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตการให้บริการเดิมที่คู่กรณีได้ตกลงกัน และตามระยะเวลาที่เหลืออยู่ของสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางที่ได้รับการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างการเดินรถขนส่งทางราง ยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าว และในระหว่างนั้นให้ยังคงให้บริการกิจการขนส่งทางรางต่อไปได้ ทั้งนี้ รัฐมนตรีต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง

มาตรา ๑๖๓ ในระหว่างที่ยังมิได้มีการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้เขตระบบรถไฟฟ้าและเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ และเขตทางรถไฟตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ยังคงใช้บังคับต่อไป

มาตรา ๑๖๔ ให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะเดียวกับผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือผู้ได้รับสัมปทานตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๕ ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ และให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต่ออธิบดีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำมาตรา ๑๐๓ (๒) และ (๔) มาใช้กับการขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่

มาตรา ๑๖๕ ให้อธิบดีดำเนินการให้การรับรองสถานฝึกอบรมตามมาตรา ๑๐๔ ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

อัตราค่าธรรมเนียม

๑. ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง	ฉบับละ	๓๐๐,๐๐๐	บาท
๒. ใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง	ฉบับละ	๑๕๐,๐๐๐	บาท
๓. ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง	ฉบับละ	๔๕๐,๐๐๐	บาท
๔. ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่	ฉบับละ	๒,๐๐๐	บาท
๕. หนังสือจดทะเบียนรถขนส่งทางราง	ฉบับละ	๑,๐๐๐	บาท
๖. แผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางราง	แผ่นละ	๑,๐๐๐	บาท

บันทึกวิเคราะห์สรุป
สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ต่อสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังต่อไปนี้

๒.๑ บททั่วไป กำหนดชื่อพระราชบัญญัติ วันใช้บังคับ บทนิยาม และกำหนดรัฐมนตรีผู้รักษาการตามกฎหมาย (ร่างมาตรา ๑ ถึงร่างมาตรา ๔)

๒.๒ หมวด ๑ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ กรรมการโดยตำแหน่งจำนวนแปดคน ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้และประสบการณ์ด้านต่าง ๆ จำนวนไม่เกินเจ็ดคน โดยให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเป็นกรรมการและเลขานุการ ร่วมกับข้าราชการกรมการขนส่งทางรางที่อธิบดีแต่งตั้งจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ มีหน้าที่และอำนาจที่สำคัญ เช่น กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ พิจารณาและให้ความเห็นชอบโครงการของหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง เสนอแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ พิจารณาและให้ความเห็นชอบมาตรฐานการขนส่งทางรางเสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อออกกฎกระทรวงต่อไป หรือกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางรางและค่าบริการอื่น (ร่างมาตรา ๕ และร่างมาตรา ๙)

กำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามวาระการดำรงตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่งตามวาระของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (ร่างมาตรา ๖ ถึงร่างมาตรา ๘) การให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางและคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้งโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๑๐) รวมทั้งกำหนดให้กรรมการและอนุกรรมการได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา ๑๒)

นอกจากนี้กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจที่สำคัญ เช่น รับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง จัดทำร่างนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณากำหนด ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ดำเนินการเกี่ยวกับการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นเพื่อกำหนดแนวเส้นทางการขนส่งทางราง หรือจัดทำมาตรฐานการขนส่งทางรางเพื่อเสนอคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางให้ความเห็นชอบ (ร่างมาตรา ๑๓)

๒.๓ หมวด ๒ การจัดทำโครงการขนส่งทางราง แบ่งได้เป็น ๓ ส่วน ได้แก่

(๑) <u>ส่วนที่ ๑ การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง</u> กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ โดยแผนดังกล่าวอย่างน้อยต้องประกอบด้วยสาระสำคัญ เช่น เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง กรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางรางที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ และโครงการขนส่งทางรางตามแผน โดยกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการที่สอดคล้องกับกรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๔) โดยแผนพัฒนาการขนส่งทางรางมี ๓ ประเภท ได้แก่ แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคที่เป็นแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคอื่นนอกเหนือจากเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร่างมาตรา ๑๕)

นอกจากนี้ เพื่อประโยชน์ในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางให้กรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจสำรวจพื้นที่เบื้องต้นเพื่อทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ในการกำหนดแนวเส้นทางการขนส่งทางรางให้เหมาะสมแก่การบริการสาธารณะและความปลอดภัยแก่ประชาชน โดยกำหนดหลักเกณฑ์ในการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นของกรมการขนส่งทางราง รวมทั้งหากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ทำการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น บุคคลนั้นมีสิทธิเรียกค่าเสียหายแก่กรมการขนส่งทางรางได้ และในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นไม่พอใจในจำนวนเงินค่าเสียหายที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด ผู้นั้นมีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลได้เพื่อวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าเสียหายเพิ่มขึ้นได้ (ร่างมาตรา ๑๖ ถึงร่างมาตรา ๑๘) รวมทั้งเมื่อกรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสร็จแล้ว ก่อนเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางให้ความเห็นชอบ กรมการขนส่งทางรางต้องจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางให้ประชาชนทราบและต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และให้กรมการขนส่งทางรางรวบรวมและจัดทำข้อสรุปความคิดเห็นที่ได้รับ

เพื่อประกอบการพิจารณาแผนพัฒนาการขนส่งทางรางของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๙)

(๒) ส่วนที่ ๒ การเสนอโครงการขนส่งทางราง กำหนดหลักเกณฑ์ในการเสนอโครงการขนส่งทางรางของหน่วยงานเจ้าของโครงการ โดยแยกเป็นกรณีรถไฟและรถไฟฟ้าและกรณีรถราง (ร่างมาตรา ๒๐) และการดำเนินกิจการขนส่งทางรางอาจดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้ (ร่างมาตรา ๒๑) ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินกิจการขนส่งทางรางเองให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการขนส่งทางรางเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี โดยมีรายการที่สำคัญตามที่กฎหมายกำหนด เช่น วัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ ขอบเขตของโครงการ ระยะเวลาของโครงการ แหล่งเงินทุนที่ใช้ดำเนินการและผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง (ร่างมาตรา ๒๒) สำหรับในกรณีที่มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนให้เจ้าของโครงการเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งนอกจากจะมีรายการที่สำคัญตามที่กฎหมายกำหนดเช่นเดียวกับกรณีของหน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของโครงการขนส่งทางรางเองแล้วจะต้องมีรายการที่สำคัญตามที่กฎหมายกำหนดเพิ่มเติม เช่น ระยะเวลาการให้สัมปทาน ความคุ้มค่าในการลงทุน และการให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐ (ร่างมาตรา ๒๓) และเมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบกับโครงการขนส่งทางรางที่มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (ร่างมาตรา ๒๔) และกำหนดให้ในกรณีที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุนและดำเนินกิจการบนพื้นที่ของเอกชนทั้งหมด เอกชนนั้นไม่ต้องเสนอโครงการขนส่งทางรางตามส่วนนี้ แต่ต้องแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบถึงการดำเนินโครงการหรือการประกอบกิจการดังกล่าว และหากมีการก่อสร้างรางเพื่อการขนส่งต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการขนส่งทางรางก่อน ทั้งนี้ การดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการดังกล่าวจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย (ร่างมาตรา ๒๕)

(๓) ส่วนที่ ๓ การดำเนินการโครงการขนส่งทางราง กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือก่อให้เกิดภาระในอสังหาริมทรัพย์ในกรณีที่การดำเนินโครงการใดตามแผนพัฒนาการขนส่งทางรางจำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือก่อให้เกิดภาระในอสังหาริมทรัพย์ (ร่างมาตรา ๒๖) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งในขั้นตอนก่อนการจัดสร้าง ระหว่างการจัดสร้าง และเมื่อการจัดสร้างแล้วเสร็จและพร้อมที่จะดำเนินการเดินรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๒๗ ถึงร่างมาตรา ๓๐) เมื่อได้ดำเนินการทดสอบการเดินรถขนส่งทางรางแล้ว ก่อนเปิดให้บริการแก่ประชาชนจะต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมการขนส่งทางรางว่า โครงสร้างของรางและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางมีสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐาน (ร่างมาตรา ๓๑) รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานทางรางตกเป็นของรัฐ (ร่างมาตรา ๓๒) และทรัพย์สินที่ใช้ในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางรางไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือของเอกชนไม่อยู่ในความรับผิดแห่งการบังคับคดี (ร่างมาตรา ๓๓)

๒.๔ หมวด ๓ เขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง

กำหนดให้เจ้าของโครงการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา ๓๔) และกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายหรือกระทบกระเทือนต่อระบบรถขนส่งทางรางในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๓๕) กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

มีอำนาจประกาศกำหนดข้อห้ามการกระทำใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการขนส่งทางราง หรือข้อกำหนดอันเป็นเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการขนส่งทางรางภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๓๖) รวมทั้งกำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจออกข้อกำหนดให้การกระทำใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นอุปสรรคแก่การขนส่งทางรางเป็นการกระทำที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๓๗) หรือสั่งระงับ หรือออกคำสั่งระงับการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นในเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ในกรณีที่เห็นว่าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตรายแก่การขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๓๘) หรือกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๓๙)

๒.๕ หมวด ๔ การประกอบกิจการขนส่งทางราง แบ่งได้เป็น ๕ ส่วน ได้แก่

(๑) <u>ส่วนที่ ๑ การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง</u> กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นกิจการที่ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี (ร่างมาตรา ๔๐) และกำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนไม่ต้องขอรับใบอนุญาต แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีและต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๑) กำหนดประเภทของใบอนุญาตมี ๓ ประเภท ได้แก่ ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง ใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๔๒) โดยกำหนดคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาต (ร่างมาตรา ๔๓ ถึงร่างมาตรา ๔๗) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบอนุญาต อายุของใบอนุญาตแต่ละประเภท การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต การขอรับใบแทนใบอนุญาต และการขอรับใบแทนใบอนุญาตในกรณีที่ใบอนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ (ร่างมาตรา ๔๘ ถึงร่างมาตรา ๕๓)

(๒) <u>ส่วนที่ ๒ หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง</u> กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามประเภทและเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต (ร่างมาตรา ๕๔) หน้าที่ในการจัดให้มีประกันความเสียหาย (ร่างมาตรา ๕๕) หน้าที่ในการแจ้งเหตุอันทำให้หรือจะทำให้การเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงักหรือมีเหตุฉุกเฉินหรือเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมาย (ร่างมาตรา ๕๖) หน้าที่ในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางรางและการรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ประกอบกิจการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๕๗) หน้าที่ในการให้บริการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก (ร่างมาตรา ๕๘) หน้าที่ในการส่งบัญชีแสดงฐานะทางการเงินและงบการเงิน รวมทั้งรายงานประจำปี ให้แก่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบ (ร่างมาตรา ๕๙) กำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้แก่บุคคลอื่น (ร่างมาตรา ๖๐) กำหนดให้ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้หรือประสงค์จะเลิกประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีหนังสือแจ้งให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางทราบล่วงหน้า และในกรณีที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางเห็นว่าผู้ได้รับใบอนุญาตมีสถานะหรือมีการดำเนินงานในลักษณะที่ไม่อาจประกอบกิจการต่อไปได้ ให้กรมการขนส่งทางรางเข้าไปดำเนินกิจการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต (ร่างมาตรา ๖๑) รวมทั้งกำหนดสิทธิของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่ง

ทางรางของต่างประเทศ ในกรณีที่จะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักรหรือไปยังอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๖๒)

(๓) ส่วนที่ ๓ การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นได้ ไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๖๓) กำหนดหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ฯลฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๖๔) และกำหนดให้มีการทบทวนอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ฯลฯ ทุกห้าปี แต่ในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวหากมีข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไป คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางหรือผู้ได้รับใบอนุญาตอาจร้องขอให้มีการทบทวนอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ฯลฯ ก่อนถึงกำหนดระยะเวลาดังกล่าวได้ (ร่างมาตรา ๖๕) รวมทั้งกำหนดประเภทของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสารหรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร (ร่างมาตรา ๖๖)

(๔) ส่วนที่ ๔ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน กำหนดให้เจ้าของโครงการหรือเอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันเมื่อมีการร้องขอและได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๖๗) กำหนดหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งต้องมีการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกัน (ร่างมาตรา ๖๘) กำหนดกรณีที่ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจปฏิเสธไม่ให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตนเองได้ (ร่างมาตรา ๖๙) รวมทั้งกำหนดให้เจ้าของโครงการ เอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ หรือผู้ได้รับใบอนุญาต ที่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันได้รับค่าตอบแทนในอัตราที่เป็นธรรมตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๗๐)

(๕) ส่วนที่ ๕ การจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถขนส่งทางรางและเส้นทาง กำหนดให้มีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง ประกอบด้วยประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจากผู้ปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง โดยให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางแต่งตั้งข้าราชการกรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ (ร่างมาตรา ๗๑) กำหนดให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจที่สำคัญ เช่น กำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางไกล่เกลี่ยข้อพิพาทหรือข้อขัดแย้งที่เกี่ยวกับการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง หรือพิจารณาความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์จากรางหรือทางเฉพาะ (ร่างมาตรา ๗๒) ทั้งนี้ การประชุมของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับโดยอนุโลม และกำหนดให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา ๗๓ และร่างมาตรา ๗๔) กำหนดให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดสรรความจุ ตารางการเดินรถและเส้นทาง ตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๗๖) และในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการบริการประชาชน ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจกำหนดเพิ่มจำนวนเที่ยวในการให้บริการเดินรถขนส่งทางรางได้ (ร่างมาตรา ๗๗) กำหนดให้

ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกันมีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะได้และต้องเปิดเผยเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ เพื่อให้ผู้ที่ประสงค์ประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางสามารถเข้าถึงข้อมูลโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ (ร่างมาตรา ๗๘) กำหนดให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางรางดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน ก่อนยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๗๙) รวมทั้งกำหนดค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานและผู้ประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางซึ่งได้ตกลงร่วมกัน (ร่างมาตรา ๘๐)

๒.๖ หมวด ๕ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ แบ่งได้เป็น ๒ ส่วน ได้แก่

(๑) ส่วนที่ ๑ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของการขนส่งทางราง ประกอบด้วยประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ซึ่งมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ โดยอธิบดีกรมการขนส่งทางรางเป็นเลขานุการ และให้แต่งตั้งข้าราชการกรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ (ร่างมาตรา ๘๒) กำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอื่น และวาระการดำรงตำแหน่ง (ร่างมาตรา ๘๓ และร่างมาตรา ๘๔) คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์มีหน้าที่และอำนาจที่สำคัญ เช่น กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุ ฯลฯ จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ ฯลฯ หรือจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง (ร่างมาตรา ๘๕) รวมทั้งกำหนดให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอื่นของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา ๘๖)

(๒) ส่วนที่ ๒ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางรางมอบหมายเมื่อได้รับแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ให้แจ้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อทำการสอบสวนโดยเร็ว (ร่างมาตรา ๘๗) กำหนดอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ ฯลฯ (ร่างมาตรา ๘๘) กำหนดหลักการในการสอบสวนอุบัติเหตุ ฯลฯ ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการได้ข้อมูลสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยในการขนส่งทางราง มิใช่เป็นการสอบสวนเพื่อการกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับผิดไม่ว่าในทางใด ๆ (ร่างมาตรา ๘๙) รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ (ร่างมาตรา ๙๐ ถึงร่างมาตรา ๙๔)

๒.๗ หมวด ๖ ผู้ตรวจการขนส่งทางราง กำหนดให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจเข้าไปในสถานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาต ยึดหรืออายัดสิ่งของหรือเอกสารที่อยู่ในสถานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาต รวมทั้งสั่งระงับการออกเดินทางหรือกักขบวนรถของผู้ได้รับใบอนุญาตไว้ตามความจำเป็นเพื่อการตรวจสอบ (ร่างมาตรา ๙๕) กำหนดให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจหรือสั่งให้พนักงานขับรถหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่

ทำการตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นเสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้ (ร่างมาตรา ๙๖ และร่างมาตรา ๙๗) และกำหนดหลักเกณฑ์ในการอุทธรณ์การวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ของผู้ตรวจการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๐๐)

๒.๘ หมวด ๗ ผู้ประจำหน้าที่ กำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ต้องได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดีกรมการขนส่งทางราง และกำหนดสิทธิของผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต่างประเทศ เมื่อได้นำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้นให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางรับรองแล้ว ให้ถือว่าเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๐๑) กำหนดประเภทของผู้ประจำหน้าที่ซึ่งต้องได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ได้แก่ พนักงานขับรถขนส่งทางราง พนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หรือพนักงานประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา ๑๐๒) กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และอายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (ร่างมาตรา ๑๐๓ ถึงร่างมาตรา ๑๐๕) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่ (ร่างมาตรา ๑๐๖ และร่างมาตรา ๑๐๗) รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (ร่างมาตรา ๑๐๘ และร่างมาตรา ๑๐๙)

๒.๙ หมวด ๘ การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง กำหนดให้รถขนส่งทางรางที่จะใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องจดทะเบียนต่อนายทะเบียน (ร่างมาตรา ๑๑๑ และร่างมาตรา ๑๑๓) กำหนดประเภทรถขนส่งทางรางที่ไม่ต้องจดทะเบียน ได้แก่ พระราชพาหนะ และรถขนส่งทางรางทหาร (ร่างมาตรา ๑๑๒) กำหนดคุณลักษณะของรถขนส่งทางรางที่จะจดทะเบียนได้ (ร่างมาตรา ๑๑๔) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง การกำหนดลักษณะ ขนาด สี และรายละเอียดอื่นของแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๑๕) กำหนดให้รถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้วต้องแสดงแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๑๖) กำหนดอำนาจของนายทะเบียนในการตรวจสอบหรือทดสอบรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว ในกรณีที่นายทะเบียนมีเหตุสงสัยว่ารถนั้นมีความชำรุดบกพร่องหรือมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร่างมาตรา ๑๑๗) กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้วมีหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษารถขนส่งทางรางให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในการใช้งาน (ร่างมาตรา ๑๑๘) กำหนดหลักเกณฑ์ในการแก้ไขเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งใดของรถขนส่งทางราง หรือส่วนควบหรืออุปกรณ์สำหรับรถขนส่งทางรางซึ่งเป็นสาระสำคัญของตัวรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา ๑๑๙) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการโอนรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว (ร่างมาตรา ๑๒๐) และกำหนดหลักเกณฑ์ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วแจ้งต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียนในกรณีที่ประสงค์จะเลิกใช้รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วหรือรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วสูญหายหรือถูกทำลายลง (ร่างมาตรา ๑๒๑)

๒.๑๐ หมวด ๙ การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจะเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น เกินกว่าอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนดมิได้ (ร่างมาตรา ๑๒๒) กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารเมื่อมีเหตุให้การเดินรถขนส่งทางรางล่าช้าหรือถูกยกเลิก (ร่างมาตรา ๑๒๓) กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ (ร่างมาตรา ๑๒๔) กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก (ร่างมาตรา ๑๒๖) กำหนดสิทธิของผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ

หรือบุคคลอื่น ซึ่งได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางรางสามารถร้องเรียนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางได้ (ร่างมาตรา ๑๒๖) และกำหนดให้ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่อยู่ในบริเวณสถานีปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในบริเวณสถานีตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๑๒๗)

๒.๑๑ หมวด ๑๐ บทกำหนดโทษ แบ่งได้เป็น ๒ ส่วน ได้แก่

(๑) ส่วนที่ ๑ โทษปรับทางปกครอง กำหนดให้การกระทำความผิดใดที่มีโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัตินี้ และเป็นการกระทำของผู้ประจำหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาต และกรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต อาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองตามบทบัญญัติในส่วนนี้ได้ (ร่างมาตรา ๑๒๘ และร่างมาตรา ๑๒๙) กำหนดให้โทษปรับทางปกครอง มี ๒ ชั้น ได้แก่ โทษปรับทางปกครองชั้น ๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท และโทษปรับทางปกครองชั้น ๒ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทแต่ไม่เกินสี่แสนบาท และหากเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะต่อเนื่องให้ระวางโทษปรับรายวันได้ (ร่างมาตรา ๑๓๐) กำหนดกระบวนพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง การทำคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง การจัดทำบันทึกความยินยอมของผู้กระทำความผิด และกำหนดวิธีการบังคับตามบันทึกความยินยอมของผู้กระทำความผิด (ร่างมาตรา ๑๓๑ ถึงร่างมาตรา ๑๔๐) รวมทั้งกำหนดให้วิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองของเจ้าหน้าที่สอบสวน แบบคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง และการจัดทำบันทึกความยินยอม ให้เป็นไปตามระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองที่กระทรวงคมนาคมกำหนด (ร่างมาตรา ๑๔๑)

(๒) ส่วนที่ ๒ โทษทางอาญา กำหนดการกระทำที่เป็นความผิดและมีโทษทางอาญา (ร่างมาตรา ๑๔๒ ถึงร่างมาตรา ๑๕๖) และกำหนดให้ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือเป็นความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งอธิบดีแต่งตั้งมีอำนาจเปรียบเทียบได้ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ได้เปรียบเทียบแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกัน (ร่างมาตรา ๑๕๗)

๒.๑๒ บทเฉพาะกาล กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกอบด้วยกรรมการตามมาตรา ๕ (๑) (๒) และ (๓) จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๕ (๔) แต่ต้องไม่เกินหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๑๕๘) กำหนดให้บรรดาโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่ได้ดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่แล้วเสร็จ ให้โครงการดังกล่าวดำเนินการต่อไปตามเดิม เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางจะมีมติเป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยของระบบการเดินรถขนส่งทางราง การประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือการให้บริการ (ร่างมาตรา ๑๕๙) กำหนดให้บรรดาอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่มีอยู่ตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้ยังคงมีอยู่ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๖๐) กำหนดให้ภายในระยะเวลาหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามลักษณะและประเภทของการประกอบกิจการ ขอบเขต การให้บริการ รวมทั้งสิทธิต่าง ๆ ในการให้บริการขนส่งทางรางเท่าที่มีอยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยในการออกใบอนุญาตของรัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยด้วยก็ได้ (ร่างมาตรา ๑๖๑) กำหนดให้ในกรณีที่

การประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือกรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ยังคงมีสิทธิในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตและสิทธิที่มีอยู่เดิมตามที่ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถนั้นต่อไป จนกว่าสัมปทานหรือสัญญาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง โดยการประกอบกิจการขนส่งทางรางของผู้ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถดังกล่าว ให้อยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัตินี้และตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด และในกรณีที่ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถดังกล่าวทำความตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือกรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทาน หรือสัญญานั้น ให้เป็นการได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตให้กับผู้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถนั้น โดยให้ได้รับสิทธิประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตการให้บริการเดิมที่คู่กรณีได้ตกลงกัน และตามระยะเวลาที่เหลืออยู่ของสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถนั้น รวมทั้งในกรณีที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถนั้น ให้ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถที่ได้รับการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถ ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถดังกล่าว โดยในระหว่างนั้นให้ยังคงให้บริการขนส่งทางรางต่อไปได้ (ร่างมาตรา ๑๖๒) กำหนดให้เขตระบบรถไฟฟ้าและเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ และเขตทางรถไฟตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ให้ยังคงใช้บังคับต่อไป (ร่างมาตรา ๑๖๓) และกำหนดให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือผู้ได้รับสัมปทานตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๕ ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ โดยให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต่ออธิบดีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๑๖๔) และกำหนดให้อธิบดีให้การรับรองสถาบันฝึกอบรมตามมาตรา ๑๐๔ ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๑๖๕)

๓. ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

การมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางจะทำให้การกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพอันจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและด้านเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเป็นการควบคุมให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนและผู้ใช้บริการด้วย ทั้งในด้านมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรฐานการให้บริการ การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่งและค่าบริการให้เกิดความเป็นธรรม นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับเครือข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง อันจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และก่อให้เกิดความคุ้มค่าจากการใช้ทรัพยากรร่วมกัน

รายการสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
ต่อประเด็นของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

๑. วิธีการในการรับฟังความคิดเห็น

๑.๑ กรมการขนส่งทางรางมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๘ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ และด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๙ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ถึงผู้เกี่ยวข้องเพื่อขอรับฟังความคิดเห็น

๑.๒ กรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (https://lawtest.egov.go.th/) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔

๑.๓ กรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง (https://www.drt.go.th/) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔

ซึ่งเป็นการดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒

๒. จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นแต่ละครั้ง

๒.๑ กรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (https://lawtest.egov.go.th/) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน

๒.๒ กรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง (https://www.drt.go.th/) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน

๓. พื้นที่ในการรับฟังความคิดเห็น

กรมการขนส่งทางรางจัดรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... จากผู้เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และภาคประชาชน โดยเปิดโอกาสในการรับฟังความคิดเห็น ผ่านระบบกลางทางกฎหมายและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง

๔. ความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง

๔.๑ ความคิดเห็นจากการที่กรมการขนส่งทางรางมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๘ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ และด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๙ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ถึงผู้เกี่ยวข้องเพื่อขอรับฟังความคิดเห็น

ประเด็นที่ ๑ ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน

รวมทั้งมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และมีความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้น กรมการขนส่งทางรางจึงเป็นหน่วยงานที่ความเหมาะสมแล้วในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

๒) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

- เห็นควรแบ่งประเภทแผนให้ชัดเจน เช่น แผนพัฒนาระบบขนส่งทางราง “ในเขตเมือง” และแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่ “เชื่อมโยงระหว่างเมือง”

- การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางควรลดขั้นตอนที่เป็นปัญหาอุปสรรคในการบรรจุโครงการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไว้ในแผนพัฒนาระบบขนส่งทางราง

- ภูมิภาคต่าง ๆ ของไทยในปัจจุบันได้พัฒนาเมืองเป็นจำนวนมาก ทำเกิดการจราจรหนาแน่น ติดขัด การขนส่งทางรางจึงเป็นทางเลือกหนึ่งในการแก้ไขปัญหาจึงควรมีหน่วยงานกลางที่รวบรวมแผนการพัฒนาขนส่งทางรางและให้คำแนะนำ ปรึกษา ในการดำเนินการ

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : แผนการพัฒนาขนส่งควรจัดทำเป็นแผนในภาพรวมเพื่อก่อให้เกิดการบูรณาการของการขนส่งและการจราจรทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งแผนการพัฒนาขนส่งในภาพรวม มีหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่ในการจัดทำแผนดังกล่าวอยู่แล้ว และแผนการพัฒนาขนส่งทางรางควรเป็นส่วนหนึ่งของแผนดังกล่าว

ประเด็นที่ ๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางนั้น จำเป็นที่จะต้องทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เพื่อกำหนดแนวเส้นทางของการขนส่งทางรางให้เหมาะสมกับการบริการสาธารณะและมีความปลอดภัยแก่ประชาชน การที่มาตรา ๑๕ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น เช่น การจัดทำเป็นประกาศกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจปิดไว้ ณ ที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และในบริเวณที่จะทำการสำรวจ การกำหนดช่วงเวลาของการเข้าไปในเขตที่ดินโดยให้กระทำได้ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก การแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบล่วงหน้าในกรณีมีความจำเป็นต้องเข้าไปในเขตที่ดิน เป็นต้น ล้วนเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสมแล้ว

๒) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

- การจัดทำประกาศกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจนอกจากจะปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และในบริเวณที่จะสำรวจแล้ว ควรเพิ่มเติมช่องทางการประกาศในระบบสารสนเทศ (Website) ของกรมการขนส่งทางราง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพื้นที่ที่จะทำการสำรวจ และอำเภอ

- ควรเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ประกาศผ่านสถานีวิทยุชุมชน เสียงตามสาย และหอกระจายข่าว เพื่อให้ผู้ที่ไม่สามารถเข้าถึงระบบสารสนเทศเข้าถึงข้อมูลในประกาศดังกล่าว ก่อให้เกิดการรับรู้และการมีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้น

- เห็นควรเพิ่มการกำหนดกรอบระยะเวลาที่กระชับและชัดเจนหรือร่วมสำรวจพร้อมกับเจ้าของโครงการ

- ประเด็นหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ตามมาตรา ๑๕ (๒) และ (๓) โดย (๒) เห็นควรกำหนดเวลาการสำรวจพื้นที่ เพื่อไม่ให้เกิดความยุ่งยากในการตีความอีกว่า เวลาที่เข้าทำการสำรวจอยู่ในเวลาพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตกหรือไม่ และใน (๓) เห็นควรบัญญัติให้กรมการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการสำรวจโดยมิให้เกิดความเสียหาย แต่หากมีความจำเป็นเพื่อการสำรวจและเกิดความเสียหายขึ้น เจ้าของพื้นที่มีสิทธิเรียกร้องให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินซ่อมแซมให้คืนสภาพและ/หรือชดเชยค่าเสียหาย

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : การเข้าสำรวจพื้นที่เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่จัดทำแผนการพัฒนาขนส่งในภาพรวม

๔) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ในขั้นตอนการจัดทำแผนการขนส่งทางรางเป็นการกำหนดเป้าหมายของโครงการ ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนเรื่องพื้นที่โครงการทำให้ยากในการกำหนดจุดสำรวจ อีกทั้งก่อนการเสนออนุมัติโครงการ จะต้องมีการจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ (FS) และการออกแบบรายละเอียด (DD) ซึ่งจะต้องมีการสำรวจพื้นที่ในระหว่างทำการศึกษาอยู่แล้ว จึงไม่เห็นด้วยกับการสำรวจพื้นที่กับมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ และมาตรา ๑๗

๕) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ : เห็นด้วย โดยมีข้อสังเกตตามมาตรา ๑๕ การกำหนดหลักเกณฑ์การเข้าไปในเขตที่ดินเพื่อสำรวจนั้นควรจะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของความยินยอมจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินด้วย เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นเพียงเพื่อประโยชน์ในการทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เท่านั้น ดังนั้น การกำหนดหลักเกณฑ์เพียงแต่แจ้งเพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินทราบวันและเวลาในการเข้าไปในเขตที่ดิน จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้ หากปรากฏว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินนั้นไม่ยินยอม

ประเด็นที่ ๓ ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการกลางหรือหน่วยงานหลางในการทำหน้าที่ แต่ควรให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางเพื่อการพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะ อัตราค่าโดยสารถือเป็นบำเหน็จที่ผู้ให้บริการต้องเรียกเก็บจากประชาชนผู้ใช้บริการ ดังนั้น การกำหนดเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารอย่างเหมาะสมจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ควรกระทำในรูปแบบของคณะกรรมการซึ่งประกอบไปด้วยกรรมการที่มีความรู้ความสามารถในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีความเป็นอิสระในการดำเนินการ ทั้งนี้ เพื่อให้มีมาตรฐานและเกิดความเป็นธรรมแก่ทั้งฝ่ายผู้ให้บริการและประชาชนผู้ใช้บริการ

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจากคณะกรรมการที่จะทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารควรมาจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงร่วมกันพิจารณาผลกระทบที่มีต่อโครงการที่ได้ดำเนินการแล้ว

๔) ฝ่ายบริการสินค้า (รฟท.) : หากรัฐมีนโยบายที่จะอนุญาตให้เอกชนหรือหน่วยงานต่าง ๆ มาดำเนินการให้บริการขนส่งทาง มากกว่า ๑ ราย ในเส้นทางเดียวกันแล้วควรกำหนดเฉพาะค่าใช้ทาง ส่วนอัตราค่าบริการ ควรให้ผู้ใช้บริการเป็นผู้กำหนด และควรแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางหรือผู้เกี่ยวข้องพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ก่อนการอนุมัติให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางราง ทั้งนี้เพื่อให้ เกิดการแข่งขัน และเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : เนื่องจากโครงสร้างค่าโดยสาร ควรสะท้อนต้นทุนของหน่วยงานหรือต้นทุนของสินค้า/บริการ นั้น ๆ การกำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานจะมีผลดีต่อผู้ใช้บริการ แต่อาจจะไม่สะท้อนต้นทุนของหน่วยงาน เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีโครงสร้างต้นทุนไม่เหมือนกัน

ประเด็นที่ ๔ ท่านเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : ปัจจุบันการนำเสนอโครงการโดยเจ้าของโครงการมีกฎหมายและขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจนแล้ว ดังนั้น การดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ในประเด็นนี้อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นการเพิ่มขั้นตอนในการดำเนินงานได้

๒) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : ควรให้เอกชนที่ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการรางโดยไม่ร่วมลงทุนกับรัฐ สามารถเสนอโครงการโดยตรงต่อกรมการขนส่งทางราง เพื่อพิจารณา เสนอต่อคณะกรรมการได้ เพราะกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจในการสำรวจและกำหนดแนวเส้นทางการขนส่งทางรางและมีอำนาจเวนคืนตามมาตรา ๑๕ และมาตรา ๒๕

๓) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่จะเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางต้องจัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ และรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการ (กรณีรถไฟและรถไฟฟ้า) และจัดทำรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการ (กรณีรถราง) ล้วนเป็นกรณีที่มีความสำคัญที่จะใช้เป็นฐานข้อมูลประกอบการพิจารณาของผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่อไป

๔) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเห็นเพิ่มเติมว่าในกรณีที่เป็นโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนควรพิจารณาว่ามีขั้ตอนใดบ้างที่เจ้าของโครงการต้องดำเนินการซ้ำซ้อนกับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ หรือไม่

๕) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ปัจจุบันเจ้าของโครงการจะต้องเสนอโครงการให้กระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีพิจารณา รวมถึงขอความเห็นจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอยู่แล้ว

กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดมาตรฐานระบบรางเพื่อให้เจ้าของโครงการปฏิบัติตาม ทั้งนี้กรมการขนส่งทางรางอาจพิจารณากำหนดขั้นตอนการเสนอโครงการเพื่อให้มั่นใจว่าโครงการระบบรางจะเป็นไป

ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนดขึ้น ทั้งนี้ ขั้นตอนการเสนอโครงการไม่ควรซ้ำซ้อน และสามารถดำเนินการได้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

๖) ฝ่ายบริการสินค้า (รฟท.) : หน้า ๒ หมวดที่ ๒ ส่วนที่ ๒ บรรทัดสุดท้ายของพารากราฟแรก ควรเป็นการจัดสรรให้ "หน่วยงานนั้น ๆ" ไม่ใช่ "หน่วยงานต่าง ๆ" เพราะหากจัดสรรให้หน่วยงาน ที่ไม่ใช่เจ้าของโครงการ อาจทำให้การดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่แจ้งไว้

หน้าที่ ๓ ส่วนที่ ๓ พารากราฟที่ ๓ กรรมสิทธิ์ในรางและทรัพย์สินที่ใช้ประกอบกิจการขนส่งทางราง หากอยู่ในพื้นที่ของเอกชน และไม่ใช่การให้บริการ แบบสาธารณะ ควรให้เป็นของเอกชน ทั้งนี้ เมื่อไม่ได้เกิดภาระ ในการบำรุงรักษาของภาครัฐ

ประเด็นที่ ๕ ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : ปัจจุบันการก่อสร้างโครงการระบบราง ทุกโครงการของ รฟม. ได้ดำเนินการตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๔๙ ที่กำกับดูแลโดยกระทรวงแรงงานอยู่แล้ว ซึ่งเป็นการออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๑๐๓ แห่ง พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ ทั้งนี้ หากกรมการขนส่งทางรางจะกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการฯ ก็จะต้องอ้างอิงกฎกระทรวงดังกล่าว อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนของการกำกับดูแลจากหลายหน่วยงาน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์แผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐาน และระเบียบทางด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการขนส่งทางรางอยู่แล้ว จึงย่อมมีความเหมาะสมที่จะอำนาจในการกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยโดยมีความเพิ่มเติมว่า ภูมิภาคต่าง ๆ ได้เสนอทางเลือกการพัฒนาขนส่งทางรางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร หากปริมาณความต้องการจำนวนมาก กรมการขนส่งทางรางมีการวางแผนรองรับเพียงพอหรือไม่ หรือมีแนวทางปฏิบัติเช่นไร การใช้บุคลากรของกรมการขนส่งทางรางอาจไม่เพียงพอ

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจาก เจ้าของโครงการมีหน้าที่ที่จะต้องกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยอยู่แล้ว

กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดมาตรฐานการออกแบบ จัดหา ก่อสร้าง ติดตั้ง และทดสอบโครงการระบบรางเพื่อความปลอดภัย ในทำนองเดียวกับมาตรฐาน EN-๕๐๑๒๖ Railway Application – The Specification and Demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) เพื่อให้เจ้าของโครงการกำกับดูแลออกแบบ จัดหา ก่อสร้าง ติดตั้ง และทดสอบโครงการระบบรางตามมาตรฐานดังกล่าว โดยที่กรมการขนส่งทางรางควรทำหน้าที่ในลักษณะของ auditor/assessor เพื่อตรวจสอบและประเมินว่า เจ้าของโครงการ ผู้ประกอบการ และผู้เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยดังกล่าว ทั้งนี้กรมการ

ขนส่งทางรางอาจพิจารณาแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็น Independence certify engineer เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินดังกล่าวแทน

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ในการก่อสร้างผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยต่างๆ อยู่แล้ว และหากมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยโครงการระบบรางผู้รับจ้างก็ต้องปฏิบัติตามด้วยเช่นกัน ซึ่งสามารถกำหนดไว้ใน TOR หรือเอกสารประกวดราคาได้ จึงทำให้ไม่แน่ใจว่าอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยจะมีขอบเขตการดำเนินการแค่ไหน/อย่างไร

ประเด็นที่ ๖ ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ แต่ควรมีผู้เชี่ยวชาญจากภาคเอกชนเป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการ

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการสอบสวนอุบัติเหตุในรูปแบบของคณะกรรมการนั้นย่อมทำให้การสอบสวนมีความเป็นอิสระและป้องกันการแทรกแซงการสอบสวนจากอำนาจที่ไม่ชอบธรรมทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งนี้ เพื่อให้การสอบสวนได้มาซึ่งข้อมูลที่ถูกต้อง ตรงไปตรงมา อันจะนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงระบบด้านความปลอดภัยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะทำนองเดียวกันนั้นขึ้นอีก รวมทั้งสามารถนำผลรายงานการตรวจสอบมากำหนดเป็นมาตรการเชิงป้องกันได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมอันจะเป็นประโยชน์กับประชาชนผู้ใช้บริการต่อไป

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : ไม่เห็นด้วยเนื่องจากการจัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเป็นภารกิจปกติโดยไม่จำเป็นต้องบัญญัติไว้เป็นกฎหมายให้ซ้ำซ้อนกับพนักงานสอบสวนตามกฎหมายอาญาและกฎหมายจราจร

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจาก คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางควรทำการสอบสวนอุบัติเหตุและเหตุการณ์สำคัญเท่านั้น อุบัติเหตุและเหตุการณ์ที่ไม่สำคัญ ควรทำการสอบสวนโดยเจ้าของโครงการ ผู้ให้บริการ หรือผู้ประกอบการ และรายงานผลการสอบสวนให้กรมการขนส่งทางรางทราบ ทั้งนี้ควรมีการกำหนดนิยามให้ชัดเจนสำหรับอุบัติเหตุที่กรมการขนส่งทางรางจะต้องแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหน่วยงานจะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดให้หน่วยงานรายงานผลการสอบสวนให้ทราบหรือเรียกให้เข้าชี้แจงได้ แล้วนำผลการสอบสวนไปวิเคราะห์เพื่อหาทางป้องกันได้ หากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนของกรมการขนส่งทางรางขึ้นมาอีกคณะหนึ่งอาจจะเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน

ประเด็นที่ ๗ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการกำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ เช่น การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวน การวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการขนส่งทางรางและข้อมูลอุบัติเหตุ การจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ การเสนอแนะมาตรการเชิงป้องกันให้แก่หน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งทางราง และการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ล้วนแต่เป็นประโยชน์ต่อภารกิจด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางราง

๒) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : ไม่เห็นด้วยเนื่องจากการจัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเป็นภารกิจปกติโดยไม่จำเป็นต้องบัญญัติไว้เป็นกฎหมายให้ซ้ำซ้อนกับพนักงานสอบสวนตามกฎหมายอาญาและกฎหมายจราจร

๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เห็นด้วยเนื่องจาก หน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางควรสอดคล้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุสำคัญเท่านั้น

๔) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหน่วยงานจะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดให้หน่วยงานรายงานผลการสอบสวนให้ทราบหรือเรียกให้เข้าชี้แจงได้ แล้วนำผลการสอบสวนไปวิเคราะห์เพื่อหาทางป้องกันได้ หากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนของกรมการขนส่งทางรางขึ้นมาอีกคณะหนึ่งอาจจะเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน

ประเด็นที่ ๘ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางรางต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาต แต่ควรมีการกำหนดระดับใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ให้ชัดเจน เช่น รถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้า

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการเดินรถขนส่งทางรางนั้น เป็นการบริการสาธารณะที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ ฝ่ายผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการย่อมต้องมีความพร้อมในทุกด้าน โดยเฉพาะบุคคลที่จะมาเป็นผู้ประจำหน้าที่ในการขนส่งทางรางนั้น ย่อมต้องมีข้อกำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และคุณสมบัติต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น การมีใบอนุญาต ระเบียบวินัยด้านความปลอดภัย การมีความรู้และความชำนาญในหน้าที่ การมีสุขภาพร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรง และการมีมาตรการหรือหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการพักใช้ใบอนุญาตและเพิกถอนใบอนุญาตสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกรณีต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เป็นต้น ซึ่งล้วนแต่เป็นเรื่องที่มีความเหมาะสมทั้งสิ้น

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางรางหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวต้องได้รับใบอนุญาต และจำเป็นต้องมีการทดสอบความพร้อมก่อนการปฏิบัติหน้าที่ทุกครั้ง รวมทั้งให้มีการกำหนดลงโทษทางวินัยกับผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าว โดยให้มีการพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาต แล้วแต่กรณี

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : เนื่องจากระบบขนส่งทางรางในแต่ละโครงการมีลักษณะทางกายภาพ เส้นทาง อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่แตกต่างกัน ทำให้ กฎ ระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติในแต่ละโครงการมีความแตกต่างกัน ดังนั้น ผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมและทดสอบว่าเป็นผู้มีคุณสมบัติเป็นผู้ประจำหน้าที่ในโครงการหนึ่งไม่สามารถที่จะทำหน้าที่เดียวกันในอีกโครงการหนึ่งได้

กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการระบบรางในแต่ละโครงการมีกระบวนการในการฝึกอบรม ตรวจสอบและรับรองคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่พร้อมกับนำส่งรายชื่อของผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการตรวจสอบและรับรอง มายังกรมการขนส่งทางรางเพื่อเก็บไว้เป็นฐานข้อมูล รวมถึงกำหนดให้มีการฝึกอบรมทบทวน ที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าผู้ประจำหน้าที่ ได้รับการตรวจสอบและรับรองคุณสมบัติ เป็นระยะตามห้วงเวลาที่เหมาะสม

ประเด็นที่ ๙ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางต้องผ่านการจดทะเบียน แต่ควรมีการกำหนดประเภทหรือแบ่งประเภทของรถขนส่งทางรางที่ต้องผ่านการจดทะเบียนให้ชัดเจน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการขนส่งทางรางเป็นบริการสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง ย่อมต้องคำนึงถึงความสะดวก ความรวดเร็ว และความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ ดังนั้น รถขนส่งทางรางที่จะนำมาใช้ในการขนส่งทางรางจึงต้องผ่านขั้นตอนของการจดทะเบียนก่อนที่จะนำมาให้บริการ เพื่อให้มีการตรวจสอบและควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อเป็นการตรวจสอบความพร้อมของตัวรถ สมรรถนะ การกำหนดความเร็ว เพื่อความปลอดภัยทั้งตัวผู้ใช้บริการขนส่งทางราง รวมถึงชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วไป

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ควรกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งทางรางหรือผู้ประกอบกิจการ ให้มีการบริหารจัดการในการจัดหาและนำรถขนส่งทางรางมาใช้งานในแต่ละโครงการพร้อมกับนำส่งข้อมูลรถแต่ละประเภทที่ใช้งานมายังกรมการขนส่งทางรางเพื่อเป็นฐานข้อมูล

ประเด็นที่ ๑๐ ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : เนื่องจาก พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กำหนดให้ รฟม. เป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทาน ดังปรากฏตามมาตรา ๙ (๑๐) มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๗๕ เป็นต้น หาก พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางเป็นกิจการที่กระทบต่อประโยชน์สาธารณะโดยตรงและอาจกระทบถึงความมั่นคงของรัฐได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้ามาเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางผ่านระบบการให้ใบอนุญาตประกอบกิจการแต่ละประเภท ดังนั้น การนำระบบอนุญาตมาใช้ในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางจึงมีความเหมาะสมแล้ว

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ และประชาชน

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ระบบใบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางควรมีวัตถุประสงค์มุ่งเน้นไปที่การทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าผู้ประกอบกิจการมีความสามารถในการให้บริการได้ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด นอกจากนี้ ระยะเวลาและขั้นตอนในการออกใบอนุญาตให้ผู้ประกอบกิจการก็ควรให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับระยะเวลาที่ผู้ประกอบการจะต้องเริ่มให้บริการตามที่แต่ละโครงการกำหนด

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : เนื่องจากในปัจจุบัน รฟท. เป็นทั้งผู้สร้างเส้นทางและเดินรถ หรือ รฟม. สร้างเส้นทาง แล้วให้สัมปทานเดินรถ ลักษณะการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามหรือขัดแย้งกับระบบอนุญาตหรือไม่ และระบบอนุญาตจะมีผลกระทบกับหน่วยงานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายเดิมหรือไม่/อย่างไร

ประเด็นที่ ๑๑ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... หรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : เนื่องจาก พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กำหนดให้ รฟม. เป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทานดังปรากฏตามมาตรา ๙ (๑๐) มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๗๕ เป็นต้น หาก พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางนั้นเป็นบริการสาธารณะที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนเป็นสำคัญ จึงต้องมีการกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อปกป้องและคุ้มครองประชาชนผู้ใช้บริการให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด ดังนั้น การกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางมีหน้าที่ เช่น ต้องดำเนินกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานของการขนส่งทางรางต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางรางและต้องให้บริการแก่ผู้ใช้บริการอย่างเสมอภาค เป็นต้น ล้วนเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เป็นการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมาย

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรา ๕๗ ขอเสนอให้มีการพิจารณาเรื่องการให้สิทธิ์ผู้ประกอบกิจการที่ได้รับใบอนุญาตสามารถยื่นเรื่องมายังกรมการขนส่งทางรางในเรื่องของการขอโอนสิทธิ์ใบอนุญาตหากมีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้น เพื่อให้

กรมการขนส่งทางรางได้มีข้อมูลในการพิจารณาโดยละเอียดทุก ๆ ด้าน ว่าจะสามารถอนุญาตให้มีการโอนสิทธิ์ใบอนุญาตได้หรือไม่

ประเด็นที่ ๑๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : เนื่องจาก พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มาตรา ๙ (๓) ระบุว่า รฟม. มีอำนาจเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ ค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการ และความสะดวกต่างๆ ในกิจการรถไฟฟ้า หาก พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ....กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ทับซ้อนกัน จะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

๒) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : เห็นด้วยว่าควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสาร แต่ภาคเอกชนควรมีส่วนร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูง

๓) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการกำหนดผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกาศอัตราค่าโดยสารและค่าบริการอื่นที่เกี่ยวข้องให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าก่อนที่จะบังคับใช้อัตรานั้น รวมทั้งการกำหนดให้การเก็บค่าโดยสารและค่าบริการอื่นที่เกี่ยวข้องต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด ถือเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

๔) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อเป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการโดยอาศัยหลักวิชาการในการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ รวมทั้งผู้ใช้บริการสามารถวางแผนค่าใช้จ่ายได้ล่วงหน้า

๕) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : การกำหนดอัตราค่าโดยสารควรมีนโยบายให้บรรลุวัตถุประสงค์ของภาครัฐซึ่งอาจจะมีความแตกต่างกันในแต่ละโครงการ อันเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ และประเภทของธุรกิจระบบขนส่งทางราง

๖) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ไม่เห็นด้วยสำหรับการกำหนดอัตราค่าบริการของ รฟท. จะถูกกำหนดตามประเภทของการให้บริการ เช่น (๑) รถบริการเชิงสังคม (รถชานเมือง/ท้องถิ่น) ราคาจะถูกมากและต้องได้รับการชดเชยรายได้จากรัฐบาล (๒) รถบริการพาณิชย์ (รถระหว่างเมือง) จะมีการคิดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามรูปแบบบริการที่แตกต่างกัน (๓) รถนำเที่ยว คิดค่าบริการอัตราพิเศษ หากมีการกำหนดอัตราขั้นสูงอาจทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการกำหนดค่าบริการขบวนรถเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะต้องกำหนดให้เหมาะสมกับรูปแบบบริการและต้นทุนที่เกิดขึ้น แต่จะเหมาะกับการให้บริการเชิงสังคม เพราะมีมาตรฐานการให้บริการที่แน่นอน (รูปแบบเดียวกัน)

ประเด็นที่ ๑๓ ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถ และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : หากนำมาใช้กับระบบรถฟ้าในเมืองซึ่งมีระยะห่างระหว่างขบวน (Headway) ค่อนข้างต่ำ ประมาณ ๒ - ๓ นาที และระบบรถไฟฟ้าในเมืองมีผู้ดำเนินการ (Operator) หลายรายทำให้ยากต่อการบริหารจัดการรถไฟฟ้า จึงไม่สามารถที่จะใช้ทางร่วมได้

๒) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด : ควรให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๖๔ ด้วย

๓) สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) : การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันเป็นสิ่งที่ดี แต่มีความจำเป็นต้องจัดสรรตารางเวลาการเดินรถและเส้นทางให้ชัดเจน เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้การขนส่งทางรางร่วมกัน

๔) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันจะทำให้เกิดโครงข่ายการเชื่อมต่อระบบรางที่สมบูรณ์และครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางรางได้รับการพัฒนาไปในทิศทางที่มีประสิทธิภาพและครอบคลุมมากขึ้น อันส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้ การกำหนดให้การดำเนินการ ขั้นตอนการจัดสรรความจุ ตารางเวลา และเส้นทาง เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนดก็ล้วนแต่มีความเหมาะสมเช่นกัน

๕) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เพื่อเป็นการเชื่อมโยงการเดินทางให้ผู้ใช้บริการมีความสะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา ลดการใช้พาหนะส่วนตัวซึ่งมีผลถึงการลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ลดภาวะก๊าซเรือนกระจก

๖) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ควรเริ่มจากการนำปัญหาทางด้านเทคนิคต่างๆที่สำคัญ เช่น โครงสร้างพื้นฐานของระบบราง รถขนส่งทางรางที่จะนำมาใช้ และการจัดตารางเวลาในการเดินรถ มาทำการพิจารณาก่อนที่จะให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน เนื่องจากระบบขนส่งทางรางแต่ละระบบจะมีคุณสมบัติเฉพาะในการใช้งานและให้บริการที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละโครงการ ซึ่งหากพิจารณาในประเด็นนี้ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันของระบบรางในเมืองจะมีข้อจำกัดมาก

ประเด็นที่ ๑๔ ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุเที่ยวรถล่าช้าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) : เห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ขณะเดียวกันก็ต้องคุ้มครองผู้ให้บริการตามความเหมาะสม เพราะบางครั้งผู้โดยสารและผู้ใช้บริการก็เป็นผู้ทำให้ผู้บริการเกิดความเสียหายด้วยเช่นกัน

๒) กรมการปกครอง : เห็นด้วยเนื่องจากกิจการขนส่งทางรางเป็นบริการสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง ประชาชนเปรียบเสมือนศูนย์กลางของระบบที่ภาครัฐต้องดูแลเพื่อให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย และเป็นธรรมมากที่สุด ดังนั้น การคุ้มครองผู้บริโภคผู้โดยสารและผู้ใช้บริการไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุเที่ยวรถล่าช้าหรือถูกยกเลิกการประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก และการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย เป็นต้น ล้วนแต่เป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : เห็นด้วยเนื่องจากการร้องเรียนกรณีผู้โดยสารได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการ ควรอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารสามารถร้องเรียนได้หลายช่องทาง อาทิ การร้องเรียนด้วยตัวเองที่กรมการขนส่งทางราง การร้องเรียนทางไปรษณีย์ และการร้องเรียนผ่านระบบสารสนเทศ (Website) นอกจากนี้ กรณีมีการร้องเรียนไปยังกรมการขนส่งทางรางซึ่งมาตรา ๑๐๘ วรรค ๒ ได้กำหนดให้อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายดำเนินการสำรวจข้อเท็จจริงและให้มีคำสั่งโดยเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียนนั้น ควรเพิ่มเติมข้อกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางแจ้งผลการดำเนินการให้ผู้ร้องเรียนทราบ เมื่อครบกำหนดเวลาดังกล่าวด้วย

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : ในปัจจุบันเจ้าของโครงการ ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการ มีการชดเชยและคุ้มครองผู้โดยสารอยู่แล้ว ทั้งนี้ ข้อกำหนดเพื่อคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ควรมีการพิจารณาร่วมกันเพื่อหาแนวทางที่ปฏิบัติได้จริงและป้องกันไม่ให้มีผู้นำข้อกำหนดในการชดเชยมาใช้ผิดวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหาผลประโยชน์เฉพาะตน

๕) สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (รฟท.) : ไม่เห็นด้วย กรณีที่ ๑ หากเป็นการคุ้มครองโดยไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากที่ระบุไว้ในราคาบนตั๋วโดยสารเห็นด้วยกับข้อความข้างต้น

กรณีที่ ๒ หากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเกี่ยวกับการคุ้มครองดังกล่าว ควรให้ผู้ใช้บริการเลือกเองว่าจะยอมเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อประกันความเสียหายจากเหตุข้างต้นหรือไม่

ประเด็นที่ ๑๕ ความคิดเห็นเพิ่มเติมต่อร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่ายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่งทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

- การดำเนินการโครงการการขนส่งทางรางในส่วนที่ ๓ เช่น กรณีการให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๒๕ (๓) ควรเป็นการดำเนินการในกรณีที่อยู่นอกเหนือจากอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานรัฐอื่นๆ แล้วเท่านั้น เนื่องจากกรมการขนส่งทางรางควรมีบทบาทในฐานะผู้กำกับดูแล (Regulator) หากมาดำเนินการเองอาจขัดหรือแย้งกับหลักการตรวจสอบและถ่วงดุล (Check and Balance)

- การดำเนินการตามมาตรา ๒๖ ในการตรวจพิจารณาเห็นชอบแผนผังบริเวณแบบแปลน และรายการประกอบแบบแปลนว่าเป็นไปตามมาตรฐาน ควรมุ่งให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของหน่วยงานของรัฐ มีประสิทธิภาพและไม่มีขั้นตอนในการพิจารณาเกินความจำเป็นตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งตอบสนองความต้องการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

๒) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม มีความเห็นเพิ่มเติมว่า

๒.๑) คำนิยามตามมาตรา ๓ ของคำว่า “อุบัติเหตุร้ายแรง” ซึ่งปรากฏในมาตรา ๑๓๗ มีความเห็นดังนี้

- การไม่แจ้งต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย หรือไม่จัดทำรายงานเบื้องต้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ เป็นคำสั่งทางปกครอง จำเป็นต้องระบุในกฎกระทรวงหรือไม่ การพิจารณาความบกพร่องสามารถดำเนินการได้ เมื่อเกิดความผิดพลาดอยู่แล้ว

- การกำหนดนิยามของอุบัติเหตุร้ายแรงคือเหตุการณ์รถขนส่งทางรางชนกันหรือตกราง ซึ่งทำให้บุคคลเสียชีวิตอย่างน้อย ๑ คน หรือมีผู้บาดเจ็บสาหัสตั้งแต่ ๕ คนขึ้นไป ใช้มาตรฐานใดตามข้อกำหนดที่ใช้ในการพิจารณาอุบัติเหตุร้ายแรงของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะอยู่ที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตรวมกันไม่น้อยกว่า ๔ คนขึ้นไป

๒.๒) มาตรา ๓๔ กำหนดให้อธิบดีมีอำนาจในการประกาศกำหนดเงื่อนไขการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้าง ไม่ได้ระบุว่าหากจะก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้างผู้ใดจะเป็นผู้อนุญาต ซึ่งโดยปกติแล้วผู้ที่กำหนดเงื่อนไขหรือผู้ซึ่งผู้ที่กำหนดเงื่อนไขมอบหมายหรือแต่งตั้งจะเป็นผู้อนุญาตในการดำเนินการดังกล่าว

๓) สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด : ความเป็นมา กระทรวงมหาดไทยได้ขอความร่วมมือจากการทรวงคมนาคมพิจารณามติที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานี (กรอ. จังหวัดอุดรธานี) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสนับสนุนรางรถไฟจากสถานีหนองตะไก้ถึงจุดเชื่อมต่อกับพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ระยะทาง ๒.๓ กิโลเมตร ต่อมากระทรวงคมนาคมได้แจ้งว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีข้อขัดข้อง แต่ในส่วนของ**การก่อสร้างรางรถไฟไปยังนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี เห็นควรให้นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด** เนื่องจากเป็นพื้นที่ของเอกชน หากการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายจะเป็นการขัดต่อระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย และอาจเกิดข้อพิพาทตามมา เนื่องจากที่ผ่านมาการก่อสร้างทางรถไฟเข้าไปในพื้นที่ของเอกชน เช่น การสร้างทางรถไฟเข้าไปในคลังน้ำมันของบริษัท ปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) และการสร้างทางรถไฟเข้าไปในพื้นที่ไซโลของบริษัท ทีพีไอ จำกัด (มหาชน) ทั้ง ๒ กรณี บริษัทเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด

ข้อเสนอแนะ เมื่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ผ่านแล้ว เห็นควรให้มีกฎหมายประกอบพระราชบัญญัติดังกล่าวว่าด้วย การก่อสร้างทางรถไฟเข้าไปในพื้นที่ของเอกชน ให้มีการกำหนดทั้งแนวทางการขอรับการสนับสนุน แนวทางการก่อสร้าง แหล่งงบประมาณ การบำรุงรักษา ฯลฯ ให้มีความชัดเจน เพื่อให้เป็นแนวทางปฏิบัติบังคับใช้และรับรู้กันทั่วประเทศ

๔) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) : อำนาจหน้าที่ของผู้ตรวจการ

ในปัจจุบัน เจ้าของโครงการทำหน้าที่กำกับดูแลการให้บริการขนส่งทางรางของผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการอยู่แล้ว โดยที่ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการจัดทำแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ ขั้นตอนปฏิบัติ และส่งให้เจ้าของโครงการพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้ เจ้าของโครงการจะติดตามตรวจสอบว่า ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการปฏิบัติตามแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติดังกล่าวหรือไม่ เพื่อให้มั่นใจว่าการให้บริการขนส่งทางรางมีคุณภาพและความปลอดภัย

กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดกระบวนการที่เจ้าของโครงการใช้ในการกำกับดูแลผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการ และกรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่กำกับดูแลการกำกับดูแลของเจ้าของโครงการ

อีกชั้นหนึ่ง ในลักษณะของ auditor/assessor เพื่อตรวจสอบและประเมินว่าเจ้าของโครงการทำการกำกับดูแลตามกระบวนการการกำกับดูแลหรือไม่

ในกรณีที่เจ้าของโครงการและผู้ให้บริการเป็นหน่วยงานเดียวกัน เจ้าของโครงการควรจัดทำแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ ขั้นตอนปฏิบัติ และส่งให้กรมการขนส่งทางรางพิจารณา และกรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินว่าเจ้าของโครงการ ปฏิบัติตามแผนการให้บริการ กฎ ระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติดังกล่าวหรือไม่

ดังนั้น อำนาจของผู้ตรวจการตามปรากฏในร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. .... ควรปรับให้สอดคล้องกับการทำหน้าที่ในลักษณะของ auditor/assessor ดังกล่าวข้างต้น

๕) สภาวิศวกร : ข้อเสนอแนะแก้ไขเพิ่มเติมในมาตราม ๒๙ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ดังนี้ “ในการทดสอบการเดินรถขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการจัดให้มีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระที่เป็นนิติบุคคลซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร และมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐานและทดสอบการเดินรถ ซึ่งอธิบดีให้ความเห็นชอบ มีหน้าที่ตรวจสอบระบบและความปลอดภัยของการเดินรถพร้อมที่จะให้บริการแก่ประชาชน” ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๒

๔.๒ ความคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (https://lawtest.egov.go.th/) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... จำนวน ๒๒ ราย

ประเด็นต่อร่าง พ.ร.บ.ฯ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่ระบุความเห็น
๑. ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางรางหรือไม่	๑๘	๒	๒
๒. ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่ อย่างไร	๑๕	-	๗
๓. ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่	๑๔	๑	๗
๔. ท่านเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๓	๑	๘
๕. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย	๑๒	๒	๘
๖. ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๔	-	๘
๗. ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๔	-	๘

ประเด็นต่อร่าง พ.ร.บ.ฯ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่ระบุความเห็น
๘. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง ต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่	๑๔	-	๘
๙. ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่	๑๔	-	๘
๑๐. ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่	๑๔	๑	๗
๑๑. ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... หรือไม่	๑๓	๑	๘
๑๒. ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่	๑๔	๑	๗
๑๓. ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถ และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร	๑๕	-	๗
๑๔. ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกิดกว่าอัตราที่กำหนด เหตุเที่ยวรถล่าช้าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร	๑๕	-	๗

๔.๓ ความคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ของกรมการขนส่งทางราง (https://www.drt.go.th/) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... จำนวน ๙ ราย

ประเด็นที่ ๑ ท่านเห็นด้วยที่กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจในการจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) จะได้มีหน่วยงานกลางเพื่อที่จะเข้ามาควบคุมกิจการระบบรางโดยการมีส่วนร่วม

๒) ไม่ควรเป็นอำนาจผูกขาดแก่กรมการขนส่งทางรางแต่เพียงผู้เดียว ควรเป็นในรูปแบบของความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่มีความรู้ความสามารถโดยเฉพาะ เช่น รฟท., กระทรวงวิทย์ฯ, มหาวิทยาลัย. อีกทั้งในการจะจัดทำแผนการพัฒนานั้น จะต้องคำนึงถึงหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย ว่ามีคุณสมบัติเพียงพอ หรือมีแนวโน้มและการสนับสนุน ที่จะสามารถทำให้บรรลุเป้าหมายของนโยบายได้จริงหรือไม่ ยกตัวอย่าง เช่น หน่วยงานอุดมศึกษา (กระทรวงวิทย์ และมหาวิทยาลัย) บางแห่งจะมีศูนย์เทคโนโลยีความเป็นเลิศทางระบบ

รางด้านใดด้านหนึ่ง (เช่น Rolling stock, Signalling, Electification ฯลฯ) อยู่แล้ว การมอบหมายนโยบายจึงควรมีความสอดคล้องกับความสามารถของหน่วยงานนั้นๆ

๓) เพราะถ้ากรมการขนส่งทางรางนั้นเขาใช้ความคิดแต่อะไรเดิมไม่มีอะไรใหม่เพื่อเข้ามาพัฒนาระบบขนส่งทางรางนั้นประเทศเราก็ไม่ได้คำว่าเจริญ แล้วลองเอาเด็กคนรุ่นใหม่ที่เรียนคณะระบบรางหรือวิศวะระบบรางนั้นลองมาช่วยหาแนวคิดว่าจะไปอย่างไงดีเพราะความคิดของเด็กรุ่นใหม่อาจจะพัฒนาไปได้และไม่ต้องเสียเงินสร้างสิ่งใหม่อะไรเดิมเขาอาจจะกลับมาใช้งานได้ด้วยและต้องควบคู่กับความปลอดภัยเพราะผู้โดยสารคือผู้คน

ประเด็นที่ ๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) ควรอธิบายหรือเพิ่มเติมนิยามความหมายคำว่า “สำรวจ” ในมาตรา ๑๕ ให้ด้วย เช่น ถ้า (๓) ให้อำนาจกรมการขนส่งทางรางในการขุดเจาะที่ดินและเก็บหิน ดิน น้ำ ฯลฯ จุดนี้ควรมีคำอธิบายที่เข้าใจง่าย เพื่อไม่ให้เกิดการตีความกันเองภายหลัง นอกจากนี้อำนาจดังกล่าวของกรมฯ ต้องระบุให้ชัดเจนหรือไม่ ว่าต้องเป็นบุคลากรของกรมขนส่งทางรางเท่านั้น เป็นต้น และมาตรา ๑๖ วรรคสี่

• กรณีเมื่อกรมนำเงินค่าเสียหายไปฝากธนาคารให้กรมมีหนังสือแจ้ง ในส่วนนี้ควรเพิ่มช่องทางจดหมายอิเล็คทรอนิกส์หรือ SMS เพิ่มเติมด้วย เพราะเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันมากกว่า

• กรณีผู้มีสิทธิรับเงินค่าเสียหายไม่มารับเงินค่าเสียหายภายในเวลาที่กำหนดให้ประกาศหนังสือพิมพ์รายวันที่มีจำหน่ายในท้องถิ่นอย่างน้อยสามวันติดต่อกัน แต่ในพื้นที่ท้องถิ่นหลายแห่งอาจไม่มีหนังสือพิมพ์รายวันแล้ว กรณีนี้ควรเปลี่ยนเป็นแจ้งตรงให้กับเจ้าของหรือผู้ครองครองหรือผู้ทรงสิทธิทราบอีกครั้งผ่านจดหมายอิเล็คทรอนิกส์หรือ SMS ที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันมากกว่า

๒) กรมการขนส่งทางรางจะได้เข้าถึงและได้ข้อมูลที่เป็นจริง

ประเด็นที่ ๓ ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) คณะกรรมการดังกล่าวควรมีสัดส่วนองค์ประกอบของภาคประชาชน เช่น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค หรือสภาองค์กรของผู้บริโภค ที่เป็นองค์กรสาธารณประโยชน์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ที่มีประสบการณ์และบทบาทการคุ้มครองผู้บริโภคและการทำงานด้านขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเป็นธรรม มากกว่าผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่แม้จะเป็นหน่วยงานของรัฐแต่ก็ไม่ได้มีบทบาทการทำงานด้านขนส่งมวลชน เพราะจะทำให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

๒) การจัดทำมาตรฐาน ควรระบุชัดเจนว่าคิดจากปัจจัยใดบ้าง เพื่อให้ประชาชนไม่เกิดความสงสัย และควรมีความเหมาะสมกับค่าครองชีพของประชาชน

๓) มาตรฐานของค่าเงินในประเทศไทยคนที่หาเช้ากินค่ำยังไม่สิทธิ์ได้นั้งรถไฟฟ้าเลย และรถไฟฟ้าสายสีแดงที่กำลังจะเกิดนั้นค่าแรกเข้าก็ ๑๔ บาทแล้วมันแพงไปสำหรับพ่อค้าแม่ค้า

ประเด็นที่ ๔ ท่านเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) ไม่เห็นด้วยเพราะมันจะเหมือนให้คนไม่มีสิทธิ์มีเสียงในการพัฒนาระบบขนส่งทางราง

๒) หากเป็นกิจการที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายร่วมลงทุนอยู่แล้วไม่ควรต้องเสนอต่อกรมอีก

ประเด็นที่ ๕ ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

มีความเห็นดังนี้

๑) กรมการขนส่งทางรางจะเป็นหน่วยงานกลางที่จะตรวจสอบแทนประชาชน

๒) ควรมีการร่วมมือระหว่าง กรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่ดำเนินงานก่อสร้างดังกล่าวด้วย เนื่องจากเป็นเรื่องละเอียดอ่อน ต้องใช้ความชำนาญ และความรู้เฉพาะด้านมาก

ประเด็นที่ ๖ ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) แต่คณะกรรมการดังกล่าวควรมีสัดส่วนองค์ประกอบของภาคประชาชน เช่น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค หรือสภาองค์กรของผู้บริโภค ที่เป็นองค์กรสาธารณประโยชน์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ที่มีประสบการณ์และบทบาทการคุ้มครองผู้บริโภคและการทำงานด้านขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเป็นธรรม มากกว่าผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่แม้จะเป็นหน่วยงานของรัฐแต่ก็ไม่ได้มีบทบาทการทำงานด้านขนส่งมวลชน

๒) เนื่องจากการสอบสวนอุบัติเหตุนั้น ต้องใช้ความรู้เฉพาะทางขั้นสูง การที่กรมรางจะปฏิบัติงานนี้ได้จำเป็นต้องมีบุคลากรที่จบสายนี้มาโดยเฉพาะ อีกทั้งต้องมีเทคโนโลยีที่สามารถวิเคราะห์ขั้นสูงได้ ในปัจจุบันกระทรวงวิทย์ฯ มีหน่วยงานที่รับการวิเคราะห์อุบัติเหตุอยู่แล้ว และมีเทคโนโลยีที่สามารถวิเคราะห์อยู่แล้วเช่นกัน หรือควรเป็นการร่วมมือกันระหว่าง กระทรวงวิทย์ฯ และกรมการขนส่งทางรางในการสอบสวนอุบัติเหตุ มากกว่าการผูกขาดอำนาจแต่เพียงผู้เดียว

๓) เพราะให้ความเชื่อมั่นกับผู้โดยสารได้

ประเด็นที่ ๗ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) อ้างอิงจากบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง : กรมการขนส่งทางรางถูกจัดตั้งขึ้นในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีภารกิจเกี่ยวกับ การเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐาน และระเบียบ ทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิด

อุตสาหกรรมการขนส่งทางราง ขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง จะเห็นว่า การสอบสวนอุบัติเหตุนั้นอยู่นอกเหนือขอบเขตภารกิจ ของกรมการขนส่งทางราง ในเบื้องต้น ภารกิจของกรมราง จะมีประเด็นหลักที่การจัดตั้งและเสนอนโยบายเพื่อการพัฒนาระบบรางในประเทศ และการควบคุมมาตรฐานต่างๆที่เกี่ยวกับระบบรางในประเทศ

๒) เพราะให้ความเชื่อมั่นกับผู้โดยสารได้

ประเด็นที่ ๘ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง ต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) จะได้เป็นการควบคุมเพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๒) เห็นด้วย แต่ไม่ควรเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าสมัครสอบ ค่ารักษาใบอนุญาตต่าง ๆ ฯลฯ จากผู้ประจำหน้าที่ แต่สามารถเรียกเก็บจากหน่วยงาน/องค์กร ได้ตามสมควร

๓) เพราะคนที่เขาอายุเยอะ เขามีเทคนิคใหม่ในการจอดหรืออะไร

๔) ควรอย่างยิ่งเพื่อความปลอดภัยของประชาชน

ประเด็นที่ ๙ ท่านเห็นด้วยกับการกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) จะได้สามารถตรวจสอบได้

๒) เอกสารในประเทศหลายขั้นตอนกว่ารถไฟจะได้วิ่ง

๓) ควรอย่างยิ่งเพื่อความปลอดภัยของประชาชน

ประเด็นที่ ๑๐ ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) จะได้เป็นหน่วยงานกำกับดูแลแทนประชาชน

๒) แต่อาจไม่สัมฤทธิ์ผลในช่วงแรกคงต้องใช้ระยะเวลา

ประเด็นที่ ๑๑ ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... หรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) ควรกำหนดหน้าที่หลักของผู้ประกอบกิจการที่ต้องปฏิบัติหากฝ่าฝืนควรกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจน อย่างไรก็ตามหากมีหน้าที่เพิ่มเติมในกฎกระทรวงควรกำหนดบทลงโทษในกฎหมายหลักด้วย

ประเด็นที่ ๑๒ ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่

มีความเห็นดังนี้

๑) แต่การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ ค่าโดยสารควรเพิ่มหลักเกณฑ์การกำหนดค่าโดยสารด้วยการยึดหลักค่าแรงขั้นต่ำเป็นหลักเกณฑ์ของ พ.ร.บ. ด้วย

๒) เพราะขึ้นรถไฟแพงเกินราคาที่วิ่ง

๓) การกำหนดเพดานอัตราค่าโดยสารหรือค่าบริการต่าง ๆ ควรมีหลักเกณฑ์และควรมีรอบระยะเวลาในการทบทวนอัตราค่าโดยสารและค่าบริการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์

ประเด็นที่ ๑๓ ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุตารางเวลาการเดินรถ และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) เพราะถ้าสร้างที่ละนิดที่ละหน่อยก็สามารถทำให้เป็นหนี้ได้ก็ต้องรางเดียวกันและพวกสัญญาณไฟการเดินรถต้องเป็นด้วยและ

๒) เห็นด้วย เป็นการเปิดโอกาสทางเลือกให้ประชาชน และเป็นการแข่งขันทางธุรกิจ

ประเด็นที่ ๑๔ ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกิดกว่าอัตราที่กำหนด เหตุเที่ยวรถล่าช้าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร

มีความเห็นดังนี้

๑) มาตรา ๑๐๖ การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย ควรเพิ่มประเด็นของทรัพย์สินเข้าไปด้วย เพราะถ้าเป็นเรื่องความเสียหายต้องควบคู่กันกับการประกันภัย มาตรา ๑๐๘ ที่กำหนดให้ร้องเรียนต่ออธิบดี กรณีนี้อาจจะทำให้เกิดอุปสรรคหรือขั้นตอนในการร้องเรียนของผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหาย

๒) เห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง ในหลายประเทศ เช่น UK มีการจัดตั้งหน่วยงาน เพื่อ "Claim" โดยตรงสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่เว็ปไซต์นี้ https://www.accidentclaims.co.uk/personal-injury-compensation/station-accident-compensation-claims#TSA๑๐

๓) เห็นด้วยเพราะเขาต้องเสียทั้งค่ารถและค่าอย่างอื่นอีกมากมาย

๔) เพื่อคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการ ควรกำหนดอย่างยิ่ง

๕. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย

๕.๑) **ประเด็นที่ ๒** ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่ ที่กำหนดในมาตรา ๑๕ หรือไม่ อย่างไร

➢ ความคิดเห็น : ในขั้นตอนการจัดทำแผนการขนส่งทางราง เป็นการกำหนดเป้าหมายของโครงการ ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนเรื่องพื้นที่โครงการทำให้ยากให้การกำหนดจุดสำรวจ อีกทั้งก่อนการเสนออนุมัติโครงการจะต้องมีการจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ (FS) และการออกแบบรายละเอียด (DD) ซึ่งจะต้องมีการสำรวจพื้นที่ในระหว่างทำการศึกษาอยู่แล้ว จึงไม่เห็นด้วยกับการสำรวจพื้นที่กับมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ และมาตรา ๑๗

➢ คำชี้แจง : การสำรวจตามมาตรา ๑๕, ๑๖ และ ๑๗ เป็นการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น ในขั้นตอนการจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งทางราง เพื่อประโยชน์ในการทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เพื่อกำหนดแนวส้นทางในการดำเนินโครงการให้เป็นไปโดยเหมาะสม

การสำรวจพื้นที่เบื้องต้นในขั้นตอนการจัดทำแผนฯ เนื่องมาจากการกำหนดแนวเส้นทางต้องมีการศึกษาความเหมาะสมด้านต่าง ๆ จึงจำเป็นต้องทราบรายละเอียดของทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างเพื่อประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของแนวเส้นทางเลือกให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

นอกจากนี้ จากข้อเท็จจริงในการดำเนินโครงการที่ผ่านมา ซึ่งมีการสำรวจพื้นที่ในระหว่างการออกแบบรายละเอียด ก็ยังประสบปัญหาการประมาณราคาค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และต้องเสนอขอปรับกรอบวงเงินโครงการ ทำให้มูลค่าโครงการปรับเพิ่มสูงขึ้นกว่าที่เคยได้รับอนุมัติไว้

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีหลักเกณฑ์ในการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น ตามมาตรา ๑๕ มาตร ๑๖ และมาตรา ๑๗ ไว้

๕.๒) **ประเด็นที่ ๓** ท่านเห็นด้วยกับการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานหรือไม่

➢ ความคิดเห็น : หากรัฐมีนโยบายที่จะอนุญาตให้เอกชนหรือหน่วยงานต่าง ๆ มาดำเนินการให้บริการขนส่งทางราง มากกว่า ๑ ราย ในเส้นทางเดียวกันแล้ว ควรกำหนดเฉพาะค่าใช้ทาง ส่วนอัตราค่าบริการควรให้ผู้ใช้บริการเป็นผู้กำหนด และควรแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางรางหรือผู้เกี่ยวข้องพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ก่อนการอนุมัติให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางราง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการแข่งขันและเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

➢ คำชี้แจง : ในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าธรรมเนียมอื่น ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าธรรมเนียมอื่น และกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารฯ รวมถึงได้กำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ประกาศหลักเกณฑ์และวิธีการในการขอทบทวนอัตราขั้นสูง เพื่อให้เป็นมาตรฐาน มีความเหมาะสมและเป็นธรรมทั้งแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

๕.๓) **ประเด็นที่ ๔** ท่านเห็นด้วยกับการดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางหรือไม่

➢ ความคิดเห็น : ปัจจุบันการนำเสนอโครงการโดยเจ้าของโครงการมีกฎหมายและขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจนแล้ว ดังนั้น การดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ในประเด็นนี้อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นการเพิ่มขั้นตอนในการดำเนินงานได้

➢ คำชี้แจง : การบริหารกิจการขนส่งทางรางที่ผ่านมาเป็นอำนาจของรัฐวิสาหกิจและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานทางรางแต่ละโครงการ ทำให้ขาดความเป็นเอกภาพในการกำหนดและผลักดันมาตรฐานบริการขนส่งทางรางของประเทศ

๕.๔) **ประเด็นที่ ๕** ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

➢ ความคิดเห็น : ปัจจุบันการก่อสร้างโครงการระบบราง ทุกโครงการของ รฟม. ได้ดำเนินการตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๔๙ ที่กำกับดูแลโดยกระทรวงแรงงานอยู่แล้ว ซึ่งเป็นการออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๑๐๓ แห่ง พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ ทั้งนี้ หากกรมการขนส่งทางรางจะกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการฯ ก็จะต้องอ้างอิงกฎกระทรวงดังกล่าว อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนของการกำกับดูแลจากหลายหน่วยงาน

➢ คำชี้แจง : มาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางจะกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางเป็นมาตรฐานด้านเทคนิค ด้านความปลอดภัย ด้านคุณลักษณะเฉพาะและด้านการทดสอบ เพื่อกำกับการก่อสร้างให้เกิดความปลอดภัย ดังนั้นจึงไม่ซ้ำซ้อนกับกระทรวงแรงงาน ซึ่งมุ่งเน้นความปลอดภัยและสวัสดิภาพของแรงงานเป็นหลัก

➢ ความคิดเห็น : ในการก่อสร้างผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยต่าง ๆ อยู่แล้ว และหากมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยโครงการระบบรางผู้รับจ้างก็ต้องปฏิบัติตามด้วยเช่นกัน ซึ่งสามารถกำหนดไว้ใน TOR หรือเอกสารประกวดราคาได้ จึงทำให้ไม่แน่ใจว่าอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยจะมีขอบเขตการดำเนินการแค่ไหน/อย่างไร

➢ คำชี้แจง : มาตรฐานเพื่อความปลอดภัยที่ ขร. จะกำหนด จะเป็นข้อกำหนดซึ่งเป็นมาตรฐานขั้นต่ำในด้านงานก่อสร้างให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย โดยคำนึงถึงสาธารณะชนเป็นหลัก ทั้งนี้ในการกำหนด TOR หรือเอกสารประกวดราคา จะต้องกำหนดให้มีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด

๕.๕) **ประเด็นที่ ๖** ท่านเห็นด้วยกับการที่กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางหรือไม่

➢ ความคิดเห็น : ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหน่วยงานจะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดให้หน่วยงานรายงานผลการสอบสวนให้ทราบ หรือเรียกให้เข้าชี้แจงได้ แล้วนำผลการสอบสวนไปวิเคราะห์เพื่อหาทางป้องกันได้ หากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนของกรมการขนส่งทางรางขึ้นมาอีกคณะหนึ่งอาจจะเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน

➢ คำชี้แจง : คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางจะแต่งตั้งจากผู้ซึ่งมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางราง ด้านวิศวกรรม ด้านวิทยาศาสตร์ ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวกับการขนส่งทางราง โดยจะดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจโดยอิสระปราศจากการแทรกแซง เพื่อให้ได้ผลการสอบสวนที่ถูกต้องและสามารถนำผลรายงานการตรวจสอบมากำหนดมาตรการเชิงป้องกันได้ถูกต้องเหมาะสม เพื่อวิเคราะห์และหามาตรการป้องกันแทนการมุ่งหาบุคคลมาลงโทษที่เป็นอำนาจของเจ้าพนักงานตำรวจและต้องดำเนินการแยกออกจากการสอบสวนหรือการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม

๕.๖) **ประเด็นที่ ๑๐** ท่านเห็นด้วยกับการใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือไม่

➢ ความคิดเห็น : เนื่องจาก พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กำหนดให้ รฟม. เป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทาน ดังปรากฏตามมาตรา ๙ (๑๐) มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๗๕ เป็นต้น หาก พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. .... กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

➢ ความคิดเห็น : เนื่องจากในปัจจุบัน รฟท. เป็นทั้งผู้สร้างเส้นทางและเดินรถ หรือ รฟม. สร้างเส้นทาง แล้วให้สัมปทานเดินรถ ลักษณะการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามหรือขัดแย้งกับระบบอนุญาตหรือไม่ และระบบอนุญาตจะมีผลกระทบกับหน่วยงานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายเดิมหรือไม่/อย่างไร

➢ คำชี้แจง : ไม่ซ้ำซ้อน รฟม. จะต้องกำกับดูแลผู้รับสัมปทานให้เป็นไปตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด

๕.๗) **ประเด็นที่ ๑๑** ท่านเห็นด้วยกับหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... หรือไม่

➢ ความคิดเห็น : หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามมาตรา ๕๗ ขอเสนอให้มีการพิจารณาเรื่องการให้สิทธิ์ผู้ประกอบกิจการที่ได้รับใบอนุญาตสามารถยื่นเรื่องมายังกรมการขนส่งทางรางในเรื่องของการขอโอนสิทธิ์ใบอนุญาตหากมีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้น เพื่อให้กรมการขนส่งทางรางได้มีข้อมูลในการพิจารณาโดยละเอียดทุก ๆ ด้าน ว่าจะสามารถอนุญาตให้มีการโอนสิทธิ์ใบอนุญาตได้หรือไม่

➢ คำชี้แจง : ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางแต่ละประเภท กรมการขนส่งทางรางจะพิจารณาผู้ที่จะขออนุญาตประกอบกิจการเฉพาะราย ว่ามีความน่าเชื่อถือทางธุรกิจ มีความสามารถในการดำเนินการด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารเป็นไปตามมาตรฐาน มีความเหมาะสมทางการเงินและการประกันความรับผิดอันอาจเกิดขึ้นจากการให้บริการ โดยการออกใบอนุญาตจะช่วยส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพได้อย่างแท้จริง จึงได้กำหนดข้อห้ามเรื่องการโอนสิทธิตามใบอนุญาตไว้

๕.๘) **ประเด็นที่ ๑๒** ท่านเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการหรือไม่

➢ ความคิดเห็น : เนื่องจาก พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มาตรา ๙ (๓) ระบุว่า รฟม. มีอำนาจเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ ค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการรถไฟฟ้า หาก พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ....กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

➢ ความคิดเห็น : การกำหนดอัตราค่าบริการของการรถไฟฯ จะถูกกำหนดตามประเภทของการให้บริการ เช่น (๑) รถบริการเชิงสังคม (รถชานเมือง/ท้องถิ่น) ราคาจะถูกมากและต้องได้รับการชดเชยรายได้จากรัฐบาล (๒) รถบริการพาณิชย์ (รถระหว่างเมือง) จะมีการคิดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามรูปแบบบริการที่แตกต่างกัน (๓) รถนำเที่ยว คิดค่าบริการอัตราพิเศษ หากมีการกำหนดอัตราขั้นสูงอาจทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการกำหนดค่าบริการขบวนรถเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะต้องกำหนดให้เหมาะสมกับรูปแบบบริการและต้นทุนที่เกิดขึ้น แต่จะเหมาะกับการให้บริการเชิงสังคม เพราะมีมาตรฐานการให้บริการที่แน่นอน (รูปแบบเดียวกัน)

➢ คำชี้แจง : ไม่ซ้ำซ้อน รฟม. รฟท. จะต้องกำหนดอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ ที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด

๕.๙) **ประเด็นที่ ๑๓** ท่านเห็นด้วยที่ให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุตารางเวลาการเดินรถ และเส้นทาง หรือไม่ อย่างไร

➢ ความคิดเห็น : หากนำมาใช้กับระบบรถฟ้าในเมืองซึ่งมีระยะห่างระหว่างขบวน (Headway) ค่อนข้างต่ำ ประมาณ ๒ - ๓ นาที และระบบรถไฟฟ้าในเมืองมีผู้ดำเนินการ (Operator) หลายรายทำให้ยากต่อการบริหารจัดการรถไฟฟ้า จึงไม่สามารถที่จะใช้ทางร่วมได้

➢ คำชี้แจง : การใช้รางร่วมกัน และการจัดสรรตารางการเดินรถ ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ มุ่งเน้นการดำเนินการในเส้นทางที่เปิดให้มีการเปิดเสรีการเดินรถเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้ประโยชน์รางที่ยังมีความจุเหลือโดยเฉพาะอย่างยิ่งในโครงข่ายเส้นทางรถไฟของประเทศ ซึ่งไม่รวมถึงเส้นทางรถไฟฟ้าในเมืองที่มีผู้รับสัมปทานอยู่แล้ว

๕.๑๐) **ประเด็นที่ ๑๔** ท่านเห็นด้วยกับการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุเที่ยวรถล่าช้าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย หรือไม่ อย่างไร

➢ ความคิดเห็น : หากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเกี่ยวกับการคุ้มครองดังกล่าว ควรให้ผู้ใช้บริการเลือกเองว่าจะยอมเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อประกันความเสียหายจากเหตุข้างต้นหรือไม่

➢ คำชี้แจง : การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ เป็นการคุ้มครองและเยียวยาในเบื้องต้นให้ได้รับความเป็นธรรมกรณีได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการระบบขนส่งทางราง ซึ่งผู้โดยสารและผู้ใช้บริการไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ เพิ่มเติม

จัดทำโดย กรมการขนส่งทางราง

เมษายน ๒๕๖๔

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติ : ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .....

☑ กฎหมายใหม่ ☐ แก้ไข/ปรับปรุง ☐ ยกเลิก

หน่วยงานของรัฐผู้เสนอร่างกฎหมาย : กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

☑ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในเรื่อง

ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ : เป้าหมายที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง

ตัวชี้วัด ๒.๑ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑.๔ เป็นร้อยละ ๔ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

๒.๒ สัดส่วนของผู้ใช้ระบบรถไฟฟ้าต่อปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากร้อยละ ๕ เป็นร้อยละ ๑๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

☑ สอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศในเรื่อง

การปฏิรูปประเทศด้านการเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

หัวข้อย่อย ๑.๒ : การรวมกลุ่มในภูมิภาค (Regional Integration)

ประเด็นการปฏิรูปที่ ๙ Connectivity : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ

ส่วนที่ ๑
เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

---

๑. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

๑.๑ ปัญหาคืออะไร สาเหตุปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร

ปัจจุบันการขนส่งทางรางได้เข้ามามีบทบาทสำคัญมากยิ่งขึ้นต่อระบบคมนาคมขนส่งของไทย เนื่องจากเป็นที่ยอมรับกันว่าเป็นระบบขนส่งที่มีความปลอดภัยสูงกว่า และมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำกว่าระบบการขนส่งทางถนน โดยรัฐบาลมีนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่จะลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องและใช้จำนวนเงินลงทุนที่สูง แต่การบริหารจัดการด้านการขนส่งทางรางของประเทศยังไม่ได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน เพราะยังไม่มีหน่วยงานกลางรับผิดชอบกำกับดูแลให้ระบบรางทั้งประเทศมีมาตรฐานเดียวกัน โดยที่ปัจจุบันได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานส่วนกลางในการเสนอแนะนโยบาย กำหนดยุทธศาสตร์ วางแผนโครงข่าย บริหารงานด้านการขนส่งทางรางของประเทศ กำหนดและกำกับดูแลมาตรฐาน ระเบียบทางด้านความปลอดภัย ด้านการซ่อมบำรุง และด้านการประกอบกิจการ รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้สามารถแข่งขันและเชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน

แต่กลับยังไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายในการควบคุม กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง บริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์

๑.๒ เหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้

เนื่องจากกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามนโยบายสำคัญและแผนงานด้านการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของรัฐบาลในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ และการลงทุนในโครงการพื้นฐานทางรางที่มีมูลค่าสูง เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย ด้านการซ่อมบำรุงทาง และด้านการประกอบกิจการ ครอบคลุมการพัฒนาระบบรางให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งระบบ ลดความสูญเปล่าในการเดินทางและการขนส่ง ช่วยแก้ปัญหาการจราจรให้มีความคล่องตัว เชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศและพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญที่กระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคอย่างยั่งยืน

๒. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง

วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซงคืออะไร

เพื่อให้มีการดำเนินการด้านนโยบาย (Policy Advisor) และด้านกำกับดูแล (Regulator) มาตรฐานด้านระบบการขนส่งทางรางอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการซ่อมบำรุงทาง และมาตรฐานการประกอบการให้มีการบริการโครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือสินค้า การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนโดยสาร รวมทั้งคนทุพพลภาพ คนพิการ สตรีมีครรภ์ และเด็ก การพัฒนาและการบริหารจัดการให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักของประเทศ อันจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชนจากการได้รับความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง และบริการที่มีมาตรฐานเหมาะสม เช่น สะอาด ตรงเวลา ความสะดวกสบาย ประหยัดพลังงาน ลดมลพิษทางอากาศ และความคุ้มค่าจากการใช้ทรัพยากรร่วมกัน โดยการแบ่งปันและร่วมมือกันเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าต่อภารกิจภาครัฐและประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน

๓. การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร

กรมการขนส่งทางรางถูกจัดตั้งขึ้นภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อต้องการให้มีหน่วยงานกำกับดูแลและรับผิดชอบด้านการขนส่งทางราง ทำหน้าที่กำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง กำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การลงทุน การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการ ซึ่งเป็นระบบขนส่งที่ส่งผลกระทบสำคัญต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีบทบัญญัติกฎหมายที่กำหนดหน้าที่และอำนาจให้กรมการขนส่งทางรางกำกับดูแลและปฏิบัติภารกิจดังกล่าว จึงอาศัยอำนาจฝ่ายบริหาร (เสนอเรื่องผ่านปลัดกระทรวงคมนาคม) ดำเนินการกำกับดูแลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรางในสังกัดกระทรวงคมนาคม

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหานี้อย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่อย่างไร

- แนวทางการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางของสหภาพยุโรป สหราชอาณาจักร ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสิงคโปร์ มีรายละเอียดตามประเด็น ดังนี้

ญี่ปุ่น

การขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่น แม้ว่าจะมีการแบ่งแยกแบบ Vertical integration คือ ผู้ประกอบการเดินรถและเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานจะเป็นรายเดียวกัน โดยผูกขาดกันตามพื้นที่ก็ตาม กฎหมายญี่ปุ่นพยายามทำให้เกิดการแข่งขันด้านประสิทธิภาพการประกอบกิจการระหว่างบริษัทเดินรถแต่ละบริษัท โดย Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) จะเป็นผู้พิจารณาประสิทธิภาพการประกอบการเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม นอกจากนี้ กิจการเดินรถไฟระหว่างเมืองยังต้องแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นทั้งทางเครื่องบิน ทางรถ และทางเรือ ซึ่งผู้ประกอบกิจการเดินรถไฟภาคเอกชนจะต้องแข่งขันในการเสนอบริการที่มีคุณภาพที่ดีกว่า ราคาค่าบริการที่ถูกกว่า หรือการจัดการต้นทุนที่ดีกว่า เพื่อให้ธุรกิจสามารถดำรงอยู่ต่อไปได้ เพราะรัฐบาลไม่ได้ให้การอุดหนุนกิจการส่วนใหญ่ดังเช่นเมื่อครั้งผูกขาดการประกอบกิจการโดยรัฐวิสาหกิจอีกต่อไป ดังนั้น การขนส่งทางรางในประเทศญี่ปุ่นจึงมีการบริหารที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าเมื่อประกอบกิจการโดยรัฐวิสาหกิจ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่น ทำให้เกิดการแข่งขันในตลาดขนส่งขึ้นได้ โดยไม่ต้องเพิ่มจำนวนของผู้ประกอบการเดินรถขนส่งทางรางในพื้นที่เดียวกัน นอกจากนี้ การทำให้ JR East, JR Central, JR West และ JR Kyushu เป็นบริษัทเอกชนก็สามารถทำลายข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจ และก่อให้เกิดแรงจูงใจที่จะทำให้การจัดการและการดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้กิจการขาดทุนเพื่อรอรับการอุดหนุนจากรัฐบาลเหมือนดังเช่นสมัยดำเนินการผูกขาดกิจการเดินรถไฟระหว่างเมืองโดยรัฐวิสาหกิจ

สำหรับกรณีที่มีการบริหารกิจการเดินรถไฟแบบ Vertical Separation ต่างจากรถไฟความเร็วปกติ เนื่องจากเงินลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่สูงมาก และต้องใช้เวลาในการคืนทุนอย่างน้อย ๓๐ ปี The Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRTT) จึงเป็นหน่วยงานเดียวที่รับผิดชอบในด้านการก่อสร้างและเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน ขณะที่ผู้ประกอบการเดินรถจ่ายค่าเช่าให้กับ JRTT โดยบริษัท JR ที่เช่าใช้ทางเพื่อประกอบกิจการขนส่ง ดังนั้นรถไฟความเร็วสูงจึงมีการแบ่งแยกผู้ประกอบกิจการเดินรถไฟขนส่งออกจากผู้ประกอบการโครงสร้างพื้นฐานภายหลัง ค.ศ. ๒๐๐๓ แต่การให้บริการเดินรถไฟขนส่งก็ยังคงเป็นการประกอบกิจการของกลุ่มบริษัท JR อีกทั้งระบบกฎหมายญี่ปุ่นก็ไม่ได้มีการส่งเสริมให้มีผู้ประกอบกิจการเดินรถไฟขนส่งรายอื่นมาให้บริการแข่งขันบนทางรถไฟความเร็วสูงนี้แต่อย่างใด เพราะให้อำนาจผู้ประกอบการเดินรถไฟขนส่งเป็นผู้จัดการตารางเดินรถไฟได้เอง ทั้งยังไม่มีหลักเกณฑ์บังคับว่าผู้ประกอบการโครงสร้างพื้นฐานจะต้องเปิดให้เอกชนรายอื่นเข้ามาใช้ทางรถไฟความเร็วสูงนี้ได้โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ ทำให้ผู้ประกอบการรายเล็กไม่สามารถเข้าสู่ตลาดได้ ส่งผลให้กลุ่มบริษัท JR เป็นผู้ผูกขาดกิจการเดินรถไฟระหว่างเมืองทั้งระบบรถไฟความเร็วปกติและระบบรถไฟความเร็วสูง ด้วยสภาพการผูกขาดการประกอบกิจการเดินรถไฟของเอกชนในพื้นที่ต่าง ๆ หรือการเดินรถสายต่างๆ เช่นนี้ ภาครัฐจึงมีอำนาจควบคุมกำกับกิจการดังกล่าวเป็นอย่างมากเพราะยังคงถือหุ้น

ของทั้ง ๔ บริษัท ได้แก่ JR-Hokkaido JR-Shikoku JR-Kyushu และ JRTT เพื่อการคุ้มครองประชาชนผู้ใช้บริการให้สามารถใช้บริการขนส่งทางรางที่มีคุณภาพ และมีราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมได้

สหราชอาณาจักร

การปฏิรูปการรถไฟในปี ค.ศ. ๑๙๙๓ เป็นการเปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมการรถไฟของสหราชอาณาจักรครั้งสำคัญ จนก่อให้เกิดกระบวนการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมอีกครั้งในการให้บริการ และทำให้การขนส่งทางรางถูกแบ่งออกเป็นสองส่วนหลัก ได้แก่ ส่วนที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางราง (ทาง, สัญญาณ สะพาน, อุโมงค์, สถานี และโรงเก็บรถราง) โดยเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท Network Rail ในปัจจุบัน และส่วนผู้ประกอบกิจการให้บริการขนส่งทางรางบนโครงข่ายดังกล่าวซึ่งให้สิทธิต่อผู้ประกอบการภาคเอกชน ทั้งยังกำหนดหน่วยงานในการกำกับดูแลเพื่อส่งเสริมการแข่งขัน และให้ความเป็นธรรมทั้งแก่ผู้ประกอบการและผู้โดยสาร โดยมีกฎหมาย The Railway Act ๑๙๙๓ เป็นแนวทางหลักในการควบคุมการบริหารจัดการการขนส่งทางรางจนถึงปัจจุบัน จะเห็นว่า การวางรากฐานจากในอดีตส่งผลให้มีรายได้จากการบริหารโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มขึ้นจาก ๖,๒๕๙ ล้านปอนด์ เป็น ๖,๕๘๐ ล้านปอนด์ ใน ค.ศ. ๒๐๑๗ และ ๒๐๑๘ ตามลำดับ

สหภาพยุโรป

การแก้ไขปัญหาในสหภาพยุโรปที่สามารถนำมาปรับใช้ในบริบทของประเทศไทย คือ การที่ประเทศไทยประสบปัญหาการขาดประสิทธิภาพในการให้บริการในอุตสาหกรรมรถไฟก่อนการปฏิรูป เห็นได้จากผลประกอบการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่มีผลประกอบการขาดทุนสะสมต่อเนื่องหลายปี ทำให้องค์กรต้องขอรับการสนับสนุนจากภาครัฐเพิ่มขึ้น และประสิทธิภาพในการให้บริการลดลง คล้ายคลึงกับปัญหาที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมรถไฟของประเทศในสหภาพยุโรปเมื่อปี ค.ศ. ๑๙๘๐ ดังนั้น ประเทศไทยควรจะนำเอาหลักการในการปฏิรูปองค์กรด้วยการแบ่งแยกองค์กรแนวดิ่ง (Vertical Separation) มาใช้เพื่อทำให้เกิดการแข่งขันที่มากขึ้นในอุตสาหกรรมอันจะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการเพิ่มมากขึ้น ความสำเร็จนั้นสามารถเห็นได้จากส่วนแบ่งในตลาดขนส่งผู้โดยสารทางรางในสหภาพยุโรปที่เพิ่มมากขึ้นภายหลังจากปฏิรูป โดยในช่วงเริ่มต้นของการปฏิรูป (ค.ศ.๑๙๙๕ - ๒๐๐๓) ส่วนแบ่งในตลาดขนส่งผู้โดยสารทางรางของสหภาพยุโรปลดลงจากร้อยละ ๖.๖ เป็นร้อยละ ๕.๗ จากนั้นส่วนแบ่งในตลาดขนส่งผู้โดยสารทางรางมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และอยู่ที่ร้อยละ ๖.๘ ใน ค.ศ. ๒๐๑๕

สิงคโปร์

การแก้ไขปัญหาในสิงคโปร์ที่สามารถนำมาปรับใช้ในบริบทของประเทศไทย คือ สิงคโปร์ เริ่มให้บริการระบบ MRT ในปี ค.ศ. ๑๙๘๘ โดยมีหน่วยงานของรัฐ Land Transport Authority (LTA) ในปัจจุบัน เป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน มีหน้าที่รับผิดชอบตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้าง การเปลี่ยนแปลงและการพัฒนา และรัฐยังได้ก่อตั้งบริษัท Singapore Mass Rapid transit: SMRT เพื่อเข้ามาเตรียมให้บริการระบบ MRT โดยมีหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลการให้บริการ ต่อมาในปี ค.ศ. ๒๐๐๓ LTA เล็งเห็นว่า การแข่งขันในการให้บริการเกิดขึ้นน้อยเกินไป จึงได้นำเอา SBS Transit (SBST) ซึ่งเดิมเป็นผู้ให้บริการรถประจำทางเพียงอย่างเดียว เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อเพิ่มการแข่งขันในการให้บริการ

ใน ค.ศ. ๒๐๐๘ ได้มีการเผยแพร่ New Rail Financing Framework (NRFF) ในแผนแม่บทการขนส่งทางบก (Land Transport Master Plan) เป็นแผนการทำงานระบบรางแบบใหม่ของสิงคโปร์ โดยวัตถุประสงค์ของ NRFF คือ *การแก้ไขปัญหาการลงทุนที่น้อยเกินไป (Underinvestment) ของภาคเอกชน โดยมีเหตุผลในการ*

ปฏิรูป คือเมื่อผู้ประกอบการต้องแบกรับความเสี่ยงทั้งหมดในการดำเนินงานทั้งการเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการดำเนินงานในระบบรางและการให้บริการด้วย ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถลงทุนขยายโครงข่ายเพิ่มเติมได้มากนัก เนื่องจากเป้าหมายของเอกชน คือ การพยายามทำกำไรให้ได้มากที่สุด (Profit maximization) จึงทำให้ระบบไม่สามารถตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารได้เพียงพอ รัฐบาลโดย The Rapid Transit System Act จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมและนำ NRFF มาปรับใช้และเริ่มดำเนินการใน ค.ศ. ๒๐๑๑ โดยมีตารางสรุปการเปลี่ยนแปลงได้ดังนี้

เรื่อง	ก่อนแผน NRFF	หลังแผน NRFF
ระยะเวลาสัญญา	มีระยะเวลา ๓๐ – ๔๐ ปี	มีระยะเวลา ๑๕ ปี และต่ออายุทุก ๕ ปี
โครงสร้างพื้นฐาน	LTA เป็นเจ้าของ และตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้าง การเปลี่ยนและการพัฒนา ในขณะที่ SMRT Trains และ SMRT Light Rail รับผิดชอบในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ	
ทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการดำเนินงานในระบบราง	SMRT Trains และ SMRT Light Rail เป็นเจ้าของ และตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนา	LTA เป็นเจ้าของและตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างทดแทนและพัฒนา ในขณะที่ SMRT Trains ยังคงรับผิดชอบในการบำรุงรักษา
ความเสี่ยงด้านรายได้	ความเสี่ยงด้านค่าโดยสารและรายได้ที่ไม่เป็นค่าโดยสารที่เป็นความรับผิดชอบของ SMRT Trains และ SMRT Light Rail	LTA แบ่งความเสี่ยงด้านรายได้จากค่าโดยสารกับ SMRT Trains
ความเสี่ยงที่เกี่ยวเนื่องกับกฎเกณฑ์ทางกฎหมาย	การดูแลความเสี่ยงทั้งหมดเป็นหน้าที่รถไฟ SMRT และ SMRT Light Rail	หากมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบใหม่นำโดย LTA หลังจากที่ ๑ ตุลาคม ๒๐๑๖ ที่มีผลในการเปลี่ยนแปลงต้นทุน หรือรายได้ LTA อาจให้เงินช่วยเหลือแก่รถไฟ SMRT (ถ้าค่าใช้จ่ายรถไฟเพิ่มขึ้นหรือรายได้ลดลง) หรือ SMRT รถไฟต้องคืนเงินให้แก่ LTA (ถ้า SMRT มีค่าใช้จ่ายลดลงหรือมีรายได้เพิ่มขึ้น)
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต	ไม่มีค่าธรรมเนียมใบอนุญาต	SMRT Trains จ่ายค่าธรรมเนียมใบอนุญาตรายปีให้แก่ Railway Sink Fund ซึ่งจะช่วยชำระค่าใช้จ่ายในการสร้างทดแทน และพัฒนาสินทรัพย์ดำเนินงาน
อัตราค่าโดยสาร	ควบคุมโดยคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะ	

ที่มา: Land Transport Authority of Singapore (๒๐๑๖)

๔. การรับฟังความคิดเห็น

☑ ได้รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว

☑ ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

๕. ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

ร่างกฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร

กฎหมายที่มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกัน มีดังนี้

๕.๑ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๕.๒ พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓

๕.๓ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศ พ.ศ. ๒๔๙๔

๕.๔ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

๕.๕ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง

- ประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางราง ซึ่งถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยบริเวณสถานี

- ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง ซึ่งถูกกำหนดหน้าที่ไว้หลายประการ เช่น มีหน้าที่ปฏิบัติตามหมวด ๔ การกำกับดูแลการประกอบกิจการ ส่วนที่ ๒ หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง และหมวด ๘ การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง โดยหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามอาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครอง/อาจได้รับโทษทางอาญา เป็นต้น

- หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการด้านการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศ (รฟม.) /ส่วนราชการอิสระซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดระบบบริการสาธารณะ เพื่อประโยชน์องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ใช้บังคับ จะต้องดำเนินการภายใต้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก้ไข คุ้มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตาม ๖.๑ อย่างไร

- มีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้สามารถร้องเรียนกรณีผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่นได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง

- มีการกำหนดหลักเกณฑ์กรณีที่ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถทำความตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือกรุงเทพมหานคร หรือองค์ปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานหรือสัญญานั้น ให้เป็นการได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... โดยให้ได้รับสิทธิประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตการให้บริการเดิมที่คู่กรณีได้ตกลงกัน

- มีการกำหนดหลักเกณฑ์กรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถยังคงมีสิทธิในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตและสิทธิที่มีอยู่เดิมตามที่ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถนั้นต่อไป จนกว่าสัมปทานหรือสัญญาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

๖.๓ กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

- พัฒนาคุณภาพบริการระบบขนส่งทางราง โดยส่งเสริมให้เกิดการบริหารการเดินรถและการให้บริการที่ทำให้ระบบการขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น สามารถให้บริการด้วยความถี่ที่เหมาะสมต่อความต้องการใช้บริการในกรณีการขนส่งผู้โดยสาร และเพิ่มความถี่ของการให้บริการขนส่งสินค้าทางราง ตลอดจนกำหนดแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่นำไปสู่การเพิ่มสัดส่วนของระบบราง และสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ใช้บริการ

- นอกจากการส่งเสริมด้านมาตรฐาน การให้บริการ และการซ่อมบำรุงแล้ว เป้าหมายสำคัญของการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง คือการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า ยิ่งได้รับความนิยมในการใช้บริการมากเท่าใด ย่อมหมายถึงรายได้จากการขนส่งที่เพิ่มขึ้น และมีอัตราค่าบริการต่อหน่วยที่เหมาะสม อันจะจูงใจให้เกิดการพัฒนาคุณภาพของระบบให้ดียิ่งขึ้น ทั้งด้านความตรงต่อเวลา ความน่าเชื่อถือ ประสิทธิภาพของระบบ และการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

- การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันของตลาดภายในประเทศ ซึ่งผู้ที่ต้องการเป็นผู้ประกอบการทุกรายไม่ว่ารัฐหรือเอกชน มีสิทธิแข่งขันเพื่อรับใบอนุญาตฯ ที่เท่าเทียมกัน จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนากลไกการกำกับดูแลที่สนับสนุนให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม และนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพการประกอบการอย่างเป็นรูปธรรม

๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ : กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

๗.๒ มีแนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามหรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

มีการกำหนดให้ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อเตรียมการสร้างการรับรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

และมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือไม่

- ไม่มี -

๗.๓ มีแนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

เริ่มตั้งแต่ช่วงเวลาที่มีการตรากฎหมายไปจนถึงก่อนกฎหมายจะมีผลใช้บังคับ กรมการขนส่งทางรางสามารถดำเนินการประชาสัมพันธ์เน้นย้ำสาระสำคัญของกฎหมายนี้เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจไปยังเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางราง ตลอดจนประชาชนทั่วไป ตามช่องทางสื่อสารต่างๆ ได้อีกครั้ง

๗.๔ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายในระยะ ๓ ปีแรก เป็นจำนวน ๔๒๗,๘๘๙,๔๒๘.๐๐ บาท (บุคลากรและเครื่องมือ) อัตรากำลังที่ต้องใช้ ๒๐๓ อัตรา

อัตรากำลังที่มีอยู่แล้ว ๑๐๖ อัตรา (ข้าราชการ ๘๔ อัตรา พนักงานราชการ ๒๒ อัตรา) อัตรากำลังที่ต้องเพิ่มขึ้น ๙๗ อัตรา (ข้าราชการ ๙๒ อัตรา พนักงานราชการ ๕ อัตรา)

(รายละเอียดการคำนวณต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของรัฐปรากฏตามเอกสารแนบท้าย)

๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

- การมีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง จะทำให้เอกชนสามารถเข้ามาประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางในเส้นทางที่มีความจุทางเหลืออยู่ได้ ส่งผลให้เกิดการแข่งขันในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และการกำหนดค่าบริการอย่างเป็นธรรมจะทำให้ราคาค่าบริการอยู่ในระดับที่เหมาะสม สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศไทยลดลง สร้างความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศไทยให้เพิ่มมากขึ้นได้ นอกจากนี้การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง กับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ สถานีขนส่งทางบก ศูนย์กระจายสินค้า ที่พักสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จะทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาการเชื่อมต่อระบบคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านและพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระบบคมนาคมด้านอื่นๆ โอกาสนี้จะสามารถทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคได้

๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม

- การมีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง ในด้านการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีและการจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้เกิดการขยายโครงข่ายทางรถไฟที่ครอบคลุมและเข้าถึงง่ายที่สุด เกิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างสูงสุด ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเมืองใหม่ ลดความแออัดของประชากรในเขตเมือง ทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการขนส่งทางรางที่มีคุณภาพ อันจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อคุณภาพชีวิตและภาคธุรกิจการท่องเที่ยว

๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาวะ

- การมีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง ทั้งการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ด้านการให้บริการ และด้านราคาค่าบริการ จะช่วยยกระดับการขนส่งทางราง ให้มีมาตรฐานการบริการและมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่ดียิ่งขึ้น ในราคาที่เหมาะสม ส่งผลให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งทางรางในการเดินทาง และปรับเปลี่ยนโหมดในการเดินทางจากรถยนต์ส่วนตัวมาใช้บริการขนส่งทางรางมากยิ่งขึ้น ส่งผลโดยตรงต่อสิ่งแวดล้อม และสุขภาวะที่ดีขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางรางมีอัตราการปล่อยมลพิษสู่สิ่งแวดล้อมต่อคนที่น้อยกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล ลดปัญหา P.M ๒.๕ และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากภาคการขนส่ง อันเป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วนในปัจจุบัน

๘.๔ ผลกระทบอื่นที่สำคัญ

- ไม่มี -

ส่วนที่ ๒
เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ การกำหนดโทษทางอาญา และการให้เจ้าหน้าของรัฐมีดุลพินิจ

---

๙. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต

กิจการขนส่งทางรางเป็นกิจการที่กระทบต่อประโยชน์สาธารณะโดยตรง และความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ ตลอดจนอาจกระทบถึงความมั่นคงของรัฐ จึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาคุณสมบัติผู้ที่จะเข้ามาเป็น

ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางผ่านการให้ใบอนุญาตประกอบกิจการแต่ละประเภท ทั้งนี้ ได้กำหนดเงื่อนไขการให้อนุญาตแก่ผู้ประกอบกิจการแต่ละรายผ่านใบอนุญาต โดยเงื่อนไขการประกอบกิจการจะรวมถึงมาตรฐานการประกอบกิจการด้านเทคนิค ประสิทธิภาพการให้บริการ และการคุ้มครองผู้โดยสาร เป็นต้น

๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการต่างๆ รวม ๓ คณะ ได้แก่ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง และคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของการขนส่งทางราง

สืบเนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เป็นกฎหมายที่จัดทำขึ้นใหม่ มิใช่กฎหมายที่ปรับปรุงหรือแก้ไขเพิ่มเติมจากกฎหมายเดิมที่ใช้บังคับอยู่ก่อนแล้ว และยังได้นำมาตรฐานการตรวจสอบ/กำกับดูแลการดำเนินกิจการขนส่งทางรางตามแนวทางของต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ กับมาตรฐานการตรวจสอบ/กำกับดูแลเกี่ยวกับการเดินอากาศ (เฉพาะส่วนที่สอดคล้องกับบริบทการขนส่งทางราง) มากำหนดในบทบัญญัติของ ร่างกฎหมาย ส่งผลให้กรมการขนส่งทางรางในฐานะหน่วยงานหลักซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินกิจการขนส่งทางรางทั้งประเทศมีภารกิจหลากหลายด้าน ทั้งยังมีความยุ่งยากซับซ้อนขึ้น จึงจำเป็นต้องมีผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในแต่ละด้านมาร่วมปฏิบัติภารกิจนั้นๆ เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่น เช่น การกำหนดนโยบายและ ทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศ การเห็นชอบโครงการการขนส่งทางราง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศและประชาชน การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ รวมถึง ผู้ให้บริการ และส่งเสริมสนับสนุนให้ในอนาคตมีการใช้ระบบขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น โดยเป็นการประหยัดต้นทุนของประเทศ ส่วนการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางราง เพื่อการกำกับดูแลหน่วยงานในระบบรางและการกำหนดมาตรฐาน ด้านการขนส่งทางราง เพื่อนำผลมาวิเคราะห์สาเหตุแล้วนำมาจัดทำหรือปรับปรุงหลักเกณฑ์/แนวทางป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต สำหรับการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง เพื่อให้การบริหารโครงสร้างพื้นฐาน และการเดินทางของประชาชนรวมถึงการขนส่งสินค้าทางรางมีประสิทธิภาพและมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน อีกทั้ง เพื่อให้การกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง มีความเป็นกลาง มีหลักเกณฑ์และมาตรฐานในรูปแบบเดียวกัน จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งคณะกรรมการทั้ง ๓ คณะขึ้น

๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษทางอาญา

เนื่องจากการขนส่งทางรางเป็นการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับประชาชน สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม ทั้งทางตรงและทางอ้อม หากปล่อยให้บุคคลใดดำเนินการในลักษณะที่จะเป็นภัยต่อระบบการขนส่งทางรางตามที่กฎหมายกำหนด ย่อมส่งผลกระทบต่อหลายส่วนที่เกี่ยวข้องในวงกว้าง จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดโทษอาญาต่อการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันการกระทำอันจะส่งผลกระทบหรือทำให้เกิดความเสียหายต่อการขนส่งทางราง

๑๒. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินกิจการทางปกครอง

เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถพิจารณาใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเหมาะสมหรือตามสมควรแก่กรณี

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

(นายกิตติพันธ์ ปานจันทร์)
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง
เมษายน ๒๕๖๔

กรมการขนส่งทางราง
นายขนินทร์ ธันดา
ผู้อำนวยการกองกฎหมาย
โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๑๑ /๐ ๒๑๖๔ ๒๖๑๒
อีเมล watsamon.kae@drt.go.th

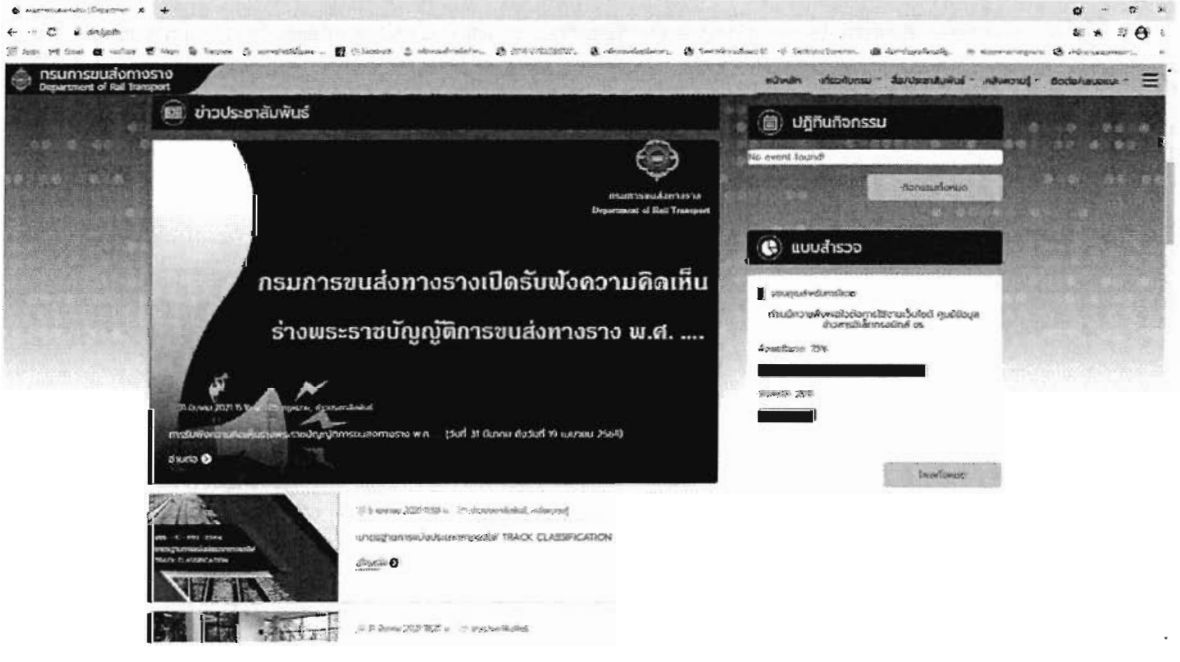
การคำนวณต้นทุนค่าใช้จ่ายของรัฐในการปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎหมาย

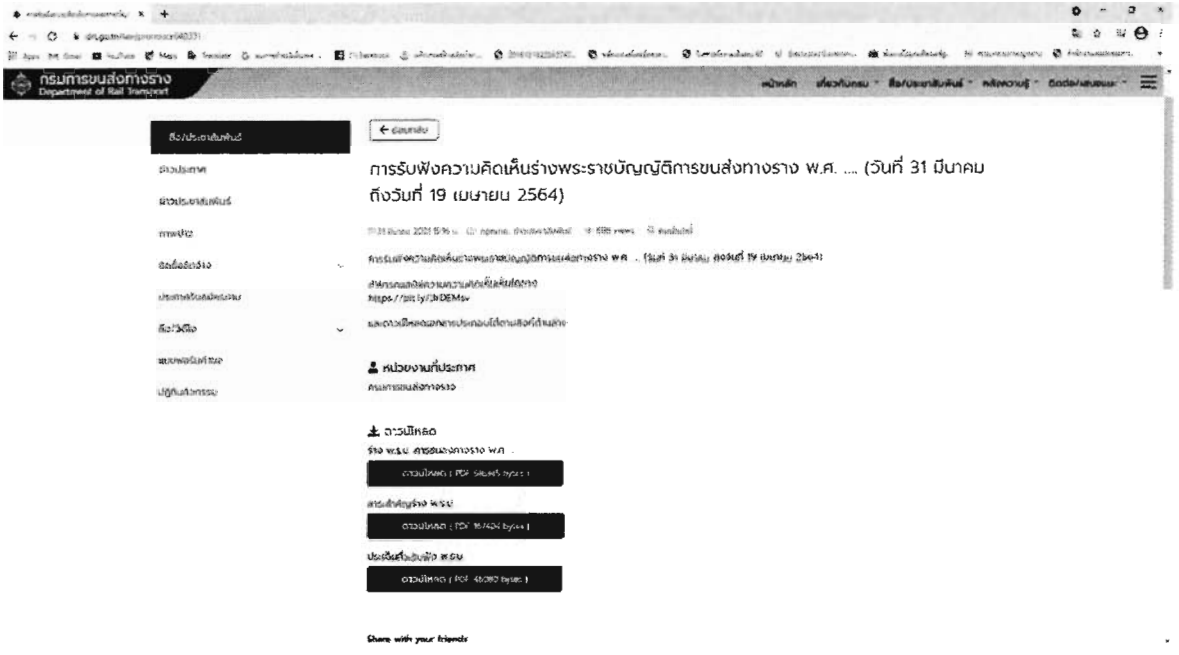
การดำเนินการ	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	รวม (บาท)	หมายเหตุ
๑. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ๑.๑ การตรวจสอบและพิจารณาในการ ออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง, ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่, จัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง ๑.๒ กำกับติดตามการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย ๑.๓ ปรับปรุงและดูแลระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ๑.๖ อาคารสำนักงาน และอุปกรณ์	๑๐๓,๘๓๙,๒๐๐	๑๐๙,๐๓๑,๑๖๐	๑๑๔,๔๘๒,๗๑๘	๓๒๗,๓๕๓,๐๗๘	
๒. งบบุคลากร จำนวน ๒๐๓ อัตรา (ข้าราชการ ๑๗๖ อัตรา และพนักงานราชการ ๒๗ อัตรา)	๒๓,๑๖๐,๘๐๐	๓๐,๗๔๒,๕๐๐	๔๖,๖๒๗,๐๕๐	๑๐๐,๕๓๐,๓๕๐	ปีที่ ๑ ข้าราชการ ๘๔ อัตรา พนักงานราชการ ๑๐ อัตรา ปีที่ ๒ ข้าราชการ ๑๐๔ อัตรา พนักงานราชการ ๒๒ อัตรา ปีที่ ๓ ข้าราชการ ๑๗๖ อัตรา พนักงานราชการ ๒๗ อัตรา
รวม	๑๒๗,๐๐๐,๐๐๐	๑๓๙,๗๗๓,๖๖๐	๑๖๑,๑๐๙,๗๖๘	๔๒๗,๘๘๓,๔๒๘.๐๐	

หลักฐานการรับฟังความคิดเห็น
ต่อประเด็นของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

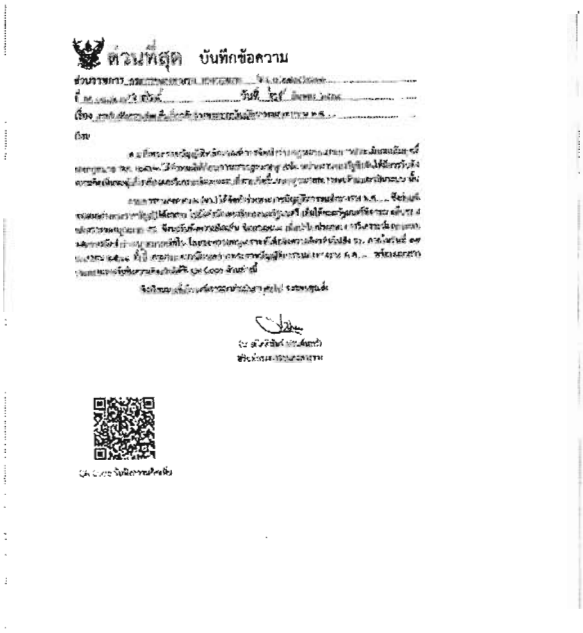
๑. กรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (https://lawtest.egov.go.th/) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน

๒. กรมการขนส่งทางรางได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นโดยผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางราง (https://www.drt.go.th/) ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ รวม ๒๐ วัน





๓. กรมการขนส่งทางรางมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๘ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ และด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๒.๓/ว๓๖๙ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔ เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ถึงผู้เกี่ยวข้องเพื่อขอรับฟังความคิดเห็น

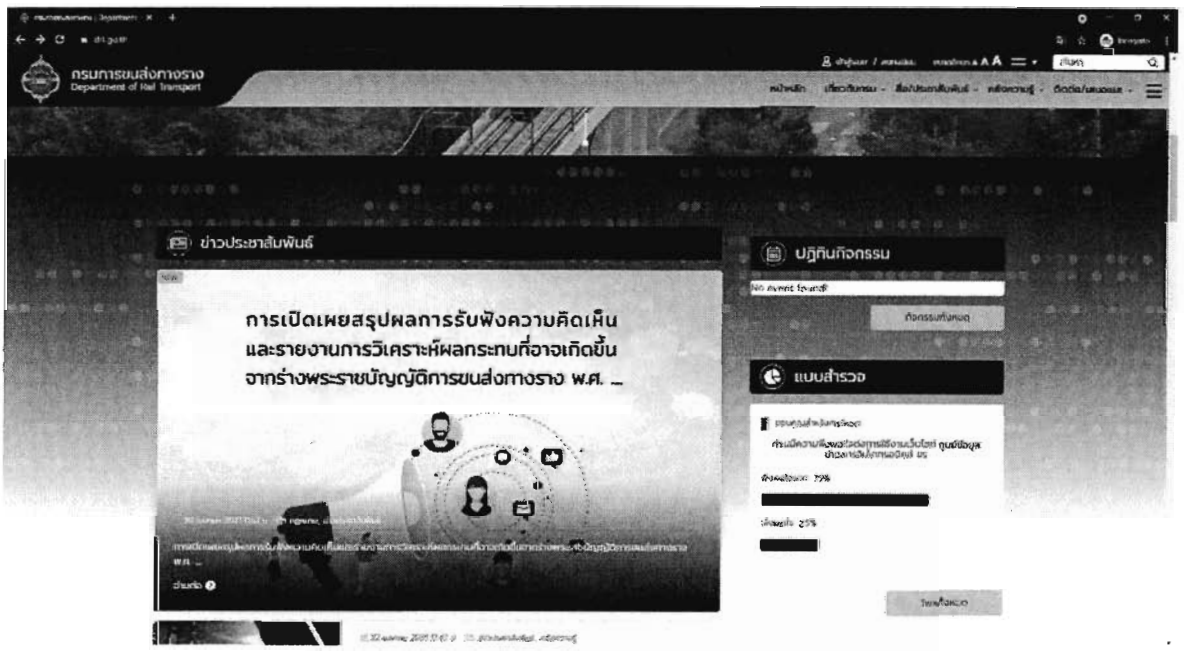


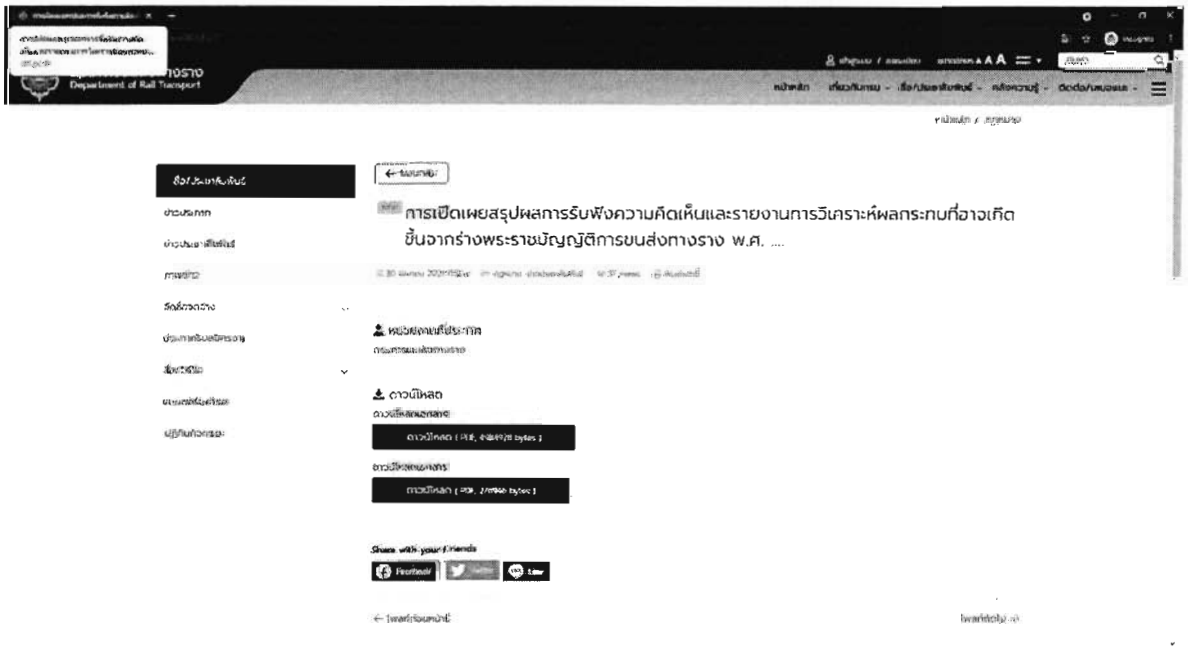
จัดทำโดย กรมการขนส่งทางราง

เมษายน ๒๕๖๔

หลักฐานการเปิดเผยสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
ที่อาจเกิดขึ้นจากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

กรมการเปิดเผยสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... ผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ของกรมการขนส่งทางราง (https://www.drt.go.th/) ตั้งแต่วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๔





จัดทำโดย กรมการขนส่งทางราง

เมษายน ๒๕๖๔

แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรอง
ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

ลำดับที่	กฎหมายลำดับรอง	อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ...	ระยะเวลาในการดำเนินการ
๑	กฎกระทรวงว่าด้วยรถประเภทอื่นเป็นรถขนส่งทางราง	มาตรา ๓	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๒	กฎกระทรวงว่าด้วยผู้ทำหน้าที่อื่นเป็นผู้ประจำหน้าที่	มาตรา ๓	ไม่เกิน ๑๒ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓	(๑) กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการใช้รางหรือทางเฉพาะและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง	มาตรา ๔	ไม่เกิน ๘ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๔	(๒) กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี	มาตรา ๔	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๕	(๓) กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง กับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ สถานีขนส่งทางบก ศูนย์กระจายสินค้า ที่พักสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นๆที่เกี่ยวข้อง	มาตรา ๔	ไม่เกิน ๘ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๖	(๔) กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางราง	มาตรา ๔	ไม่เกิน ๘ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๗	(๕) กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานการขนส่งทางราง	มาตรา ๔	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๘	(๖) กฎกระทรวงว่าด้วยค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ และการยกเว้นค่าธรรมเนียม	มาตรา ๔	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๙	(๗) กฎกระทรวงว่าด้วยกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้	มาตรา ๔	ไม่เกิน ๒ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๑๐	ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการ การแต่งตั้งที่ปรึกษาตรวจสอบแผนผังบริเวณ แบบแปลนฯ	มาตรา ๒๖	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๑๑	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยกำหนดพื้นที่เขตปลอดภัยในระหว่างการจัดสร้างโครงการการขนส่งทางราง	มาตรา ๒๘	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๑๒	กฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง	มาตรา ๓๓ วรรคสอง	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๑๓	ระเบียบว่าด้วยการจัดทำเครื่องหมายแสดงแนวเขตระบบฯ และเขตปลอดภัยฯ	มาตรา ๓๓ วรรคท้าย	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้

ลำดับที่	กฎหมายลำดับรอง	อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ...	ระยะเวลาในการดำเนินการ
๑๔	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยเงื่อนไขการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น	มาตรา ๓๔	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๑๕	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยลักษณะการกระทำที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นอุปสรรคแก่การขนส่งทางราง	มาตรา ๓๖	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๑๖	ประกาศคณะกรรมการนโยบายขนส่งทางรางว่าด้วยใบอนุญาตประกอบกิจการเกี่ยวเนื่องอื่น	มาตรา ๓๙ (๔)	ไม่เกิน ๒ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๑๗	กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการกำหนดคุณสมบัติและลักษณะอื่นของผู้ขอรับใบอนุญาตและของนิติบุคคลที่เป็นผู้ขอรับใบอนุญาต	มาตรา ๔๐, ๔๑, ๔๒	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๑๘	กฎกระทรวงว่าด้วยลักษณะและเงื่อนไขการบริหารกิจการของนิติบุคคลที่อยู่ภายใต้การครอบงำผู้ไม่มีสัญชาติไทย	มาตรา ๔๓ (๓)	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๑๙	กฎกระทรวงว่าด้วยลักษณะต้องห้ามอื่นของผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่เป็นผู้ขอรับใบอนุญาต	มาตรา ๔๔	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๒๐	กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการ การยื่นคำขอใบอนุญาตและการต่ออายุใบอนุญาต	มาตรา ๔๖	ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๒๑	กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข การขอรับใบแทนและการออกใบแทนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง	มาตรา ๕๐	ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๒๒	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการการจัดส่งรายงานการประกอบกิจการและงบกระแสเงินสด	มาตรา ๕๑ (๔)	ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๒๓	กฎกระทรวงว่าด้วยหน้าที่อื่นของผู้ได้รับใบอนุญาต	มาตรา ๕๑ (๘)	ไม่เกิน ๒ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๒๔	กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การจัดให้มีประกันความเสียหาย	มาตรา ๕๒	ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๒๕	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยแนวปฏิบัติในการพิจารณากรณีถือว่าเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญ	มาตรา ๕๓	ไม่เกิน ๒ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๒๖	กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางรางและการรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ฯ	มาตรา ๕๔	ไม่เกิน ๘ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๒๗	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การแจ้งแผนการซ่อมบำรุงเมื่อมีเหตุต้องพักหรือหยุดให้บริการ	มาตรา ๕๕	ไม่เกิน ๘ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๒๘	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข การส่งบัญชีแสดงฐานการเงินและงบการเงิน รวมทั้งรายงานประจำปี	มาตรา ๕๖	ไม่เกิน ๘ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้

ลำดับที่	กฎหมายลำดับรอง	อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ...	ระยะเวลาในการดำเนินการ
๒๙	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยวิธีการเข้าดำเนินกิจการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต	มาตรา ๕๘	ไม่เกิน ๘ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓๐	ระเบียบว่าด้วยวิธีปฏิบัติงานและการดำเนินกิจการขนส่งทางรางแทน	มาตรา ๕๘ วรรคท้าย	ไม่เกิน ๒ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓๑	ประกาศคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางว่าด้วยอัตราขั้นสูงค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินฯ	มาตรา ๖๐ วรรคสอง	ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓๒	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการขอทบทวนอัตราขั้นสูง	มาตรา ๖๐ วรรคท้าย	ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓๓	ประกาศคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูง	มาตรา ๖๑	ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓๔	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน	มาตรา ๖๒, ๖๓	ไม่เกิน ๘ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓๕	ประกาศคณะกรรมการจัดสรรฯ ว่าด้วยรายละเอียดเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ	มาตรา ๖๖	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓๖	ประกาศคณะกรรมการจัดสรรฯ ว่าด้วยการดำเนินการ ขั้นตอนการจัดสรรความจุ ตารางเวลา และเส้นทาง	มาตรา ๖๙	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓๗	กฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามอื่นของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของการขนส่งทางราง	มาตรา ๗๒	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓๘	ประกาศคณะกรรมการสอบสวนฯ การบันทึกข้อมูล เอกสารหรือหลักฐานอื่นที่เกี่ยวกับการสอบสวน	มาตรา ๘๑ วรรคสอง (๓)	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๓๙	กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาตและการรับใบแทนใบอนุญาต และการออกใบแทนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่	มาตรา ๘๘	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๔๐	กฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดอายุ สุขภาพ ความรู้ และความชำนาญของผู้ประจำหน้าที่	มาตรา ๘๙	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๔๑	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยหลักเกณฑ์ที่หน่วยงานหรือสถาบันที่กรมการขนส่งทางรางรับรองตามมาตรา ๘๓ (๒) ต้องปฏิบัติตาม	มาตรา ๙๐	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๔๒	กฎกระทรวงว่าด้วยกำหนดอายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่	มาตรา ๙๑	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๔๓	ระเบียบกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยวินัยผู้ประจำหน้าที่	มาตรา ๙๓	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๔๔	ระเบียบว่าด้วยขั้นตอนและวิธีการในการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง	มาตรา ๑๐๐	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้

ลำดับที่	กฎหมายลำดับรอง	อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ...	ระยะเวลาในการดำเนินการ
๔๕	กฎกระทรวงว่าด้วยกำหนดคุณลักษณะรถขนส่งทางรางที่จะรับจดทะเบียน	มาตรา ๑๐๑ (๑)	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๔๖	ระเบียบว่าด้วยคุณสมบัติของหน่วยตรวจสอบคุณลักษณะของรถขนส่งทางราง	มาตรา ๑๐๑ (๒)	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๔๗	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยแบบและหลักเกณฑ์การแสดงแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางราง	มาตรา ๑๐๓	ไม่เกิน ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๔๘	ระเบียบคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการ การกำหนดค่าเสียหาย และการรับเงินค่าเสียหาย	มาตรา ๑๖	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๔๙	กฎกระทรวงว่าด้วยเงื่อนไขอย่างอื่นที่เกี่ยวกับการให้สัมปทานกรณีรถไฟและรถไฟฟ้า	มาตรา ๒๒ (๙)	ไม่เกิน ๒ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๕๐	ระเบียบว่าด้วยอำนาจผู้ตรวจการขนส่งทางรางในการตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งทางราง	มาตรา ๘๔	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๕๑	ประกาศกระทรวงคมนาคมว่าด้วยแบบบัตรประจำตัวผู้ตรวจการขนส่งทางราง	มาตรา ๘๕	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๕๒	ระเบียบว่าด้วยอำนาจกระทำการใดๆเพื่อแก้ไขหรือป้องกันของผู้ตรวจการขนส่งทางราง	มาตรา ๘๖	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๕๓	ประกาศกรมการขนส่งทางรางว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้โดยสารเมื่อการเดินรถขนส่งทางรางมีเหตุล่าช้าหรือถูกยกเลิก	มาตรา ๑๐๕	ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๕๔	กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการจัดให้มีประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตร่างกายของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ	มาตรา ๑๐๖	ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๕๕	ประกาศกรมการขนส่งทางรางเรื่องหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน	มาตรา ๑๐๙	ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๕๖	ข้อบังคับว่าด้วยการกำหนดการกระทำความผิดที่จะได้รับโทษทางปกครองชั้น ๑ หรือชั้น ๒	มาตรา ๑๑๔	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๕๗	ระเบียบว่าด้วยวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครอง	มาตรา ๑๒๔	ไม่เกิน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้

****

จัดทำโดย กรมการขนส่งทางราง

เมษายน ๒๕๖๔