



ที่ คค (ปคร.)0806.1/ 64

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

4 เมษายน 2550

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.
 2. บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบ ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.
 3. สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.
 4. บันทึกวิเคราะห์สรุปร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.
 5. คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย
 6. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรและสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาภาพรวมของการกำกับดูแลสาขาการขนส่งในปัจจุบัน ความจำเป็นในการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งในอนาคต และได้ดำเนินการตามแนวทาง การนำแผนไปสู่การปฏิบัติที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี (เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2547 โดยคณะรัฐมนตรี ได้อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 6 (ฝ่ายคมนาคม พลังงาน และเทคโนโลยีสารสนเทศ) ซึ่งรับทราบรายงานภาพรวมการกำกับดูแลสาขาการขนส่งในปัจจุบันและเห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่ง และแนวทางการนำแผนไปสู่การปฏิบัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของคณะกรรมการกลั่นกรองไปพิจารณา ดำเนินการด้วย) โดยได้ยกร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างองค์กรในสาขาการขนส่งให้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดครอบคลุมถึงกลไกในการบริหารนโยบาย การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและกิจการขนส่ง การประกอบกิจการขนส่ง ในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงการประกอบกิจการขนส่งซึ่งมีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ ตลอดจนการกำหนดความสัมพันธ์ของภารกิจด้านการขนส่งระหว่างการบริหารราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

/1.2 ร่างพระราชบัญญัติ ...

1.2 ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้บรรจุอยู่ในแผนพัฒนากฎหมายของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกระทรวงคมนาคมประจำปี พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นไปตามกรอบนโยบายการพัฒนากฎหมายหลักการที่ 2 (การพัฒนากฎหมายตามนโยบายพิเศษของรัฐบาล) แนวทางที่ 2 (จัดให้มีกฎหมายเพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน) และแนวทางที่ 3 ปรับปรุงกฎหมายเพื่อเอื้อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายของ สนข. และคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย กระทรวงคมนาคมแล้ว

1.3 กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายที่ค้างดำเนินการและมีความจำเป็นเร่งด่วนในการผลักดันการเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และสภานิติบัญญัติแห่งชาติตามแผนพัฒนากฎหมายของส่วนราชการ ประจำปี 2550

2. การรับฟังความคิดเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัตินี้ จำนวน 19 หน่วยงาน ซึ่งทั้ง 19 หน่วยงานเห็นด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ประกอบด้วย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมการขนส่งทางอากาศ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สถาบันการบินพลเรือน บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) บริษัท ขนส่ง จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

3. หลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.

3.1 หลักการ

ให้มีกฎหมายเพื่อบูรณาการระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งของประเทศ

3.2 เหตุผล

ภาคการขนส่งได้ทวีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้น เพื่อให้โครงสร้างสาขาการขนส่งของประเทศเป็นระบบที่สอดคล้องกับสากลและมีความพร้อมที่จะสนับสนุนการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต จึงจำเป็นต้อง บูรณาการระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งที่กระจายอยู่ในกฎหมายต่าง ๆ โดยจัดให้มีกฎหมายกลางที่จะจัดกลุ่มภารกิจด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล และด้านการประกอบการให้ชัดเจน และที่จะสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการทุกกิจกรรมของการขนส่งเพิ่มเติมจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันรวมถึง

/การวางกรอบ...

การวางกรอบในการดำเนินกิจการขนส่งที่มีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ และการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการมีส่วนร่วมในการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและการประกอบกิจการขนส่ง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

4. ความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ

4.1 วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

เพื่อปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการขนส่งของประเทศ โดยแบ่งแยก กลไก ด้านนโยบาย (Policy) การกำกับดูแล (regulation) และการประกอบกิจการ (operation) ออกจากกันอย่างชัดเจน

4.2 ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

สภาพโลกาภิวัตน์และการเปิดเสรีทางการค้าของสังคมโลกทำให้เกิด สภาพการแข่งขันสูงมากในทุกด้าน และส่งผลให้ประเทศไทยต้องปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ ของประเทศเพื่อรองรับการแข่งขันดังกล่าว ซึ่งรวมถึงภาคการขนส่งที่เป็นภาคสนับสนุน ที่สำคัญของระบบ เศรษฐกิจ การที่จะปรับโครงสร้างภาคการขนส่งของประเทศ ให้เหมาะสมกับโครงสร้างเศรษฐกิจ ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ภาครัฐต้องปรับเปลี่ยนบทบาทใหม่ โดยเน้นภารกิจในการกำหนด ทิศทางการพัฒนา การสร้างความมั่นใจในด้านมาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานบริการ การสร้าง บรรยากาศการแข่งขันการประกอบการที่โปร่งใสและเป็นธรรม และลดการดำเนินกิจกรรมที่ภาคเอกชน มีความพร้อมหรือมีศักยภาพที่จะดำเนินการได้ การปรับบทบาทดังกล่าวจำเป็นต้องมีการแบ่งแยกกลไก การบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล และการประกอบกิจการออกจากกันให้ชัดเจน ซึ่งจะมี ผลทำให้การบริหารทรัพยากรของภาครัฐมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและเปิดโอกาสให้เกิด การแข่งขันกัน ระหว่างตลาดภายในประเทศ ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญในการทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันกับ ผู้ประกอบการต่างชาติได้

4.3 เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่อง ดังต่อไปนี้

4.3.1 การทับซ้อนของบทบาทภารกิจของภาครัฐในด้านนโยบาย การกำกับดูแล การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและการประกอบการขนส่ง ทำให้ต้นทุนโดยรวมของ การขนส่งแต่ละรูปแบบอยู่บนพื้นฐานที่แตกต่างกัน และส่งผลให้รูปแบบการขนส่งบางรูปแบบไม่อาจ แข่งขันกับรูปแบบอื่นได้ เช่น การขนส่งทางรถไฟกับการขนส่งทางถนน

4.3.2 กฎหมายของแต่ละรูปแบบในปัจจุบันแม้จะบังคับใช้เพื่อวัตถุประสงค์ เดียวกัน (เช่น เพื่อกำกับดูแลการประกอบกิจการ) มีความแตกต่างกันในสาระเป็นอันมาก

4.4 มาตรการที่จะบรรลุมติวัตถุประสงค์ของภารกิจมีดังต่อไปนี้

4.4.1 จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติเป็นองค์กรในการ บริหารนโยบาย

/4.4.2 การกำกับ

4.4.2 การกำกับดูแลภาคการขนส่ง จะแบ่งออกเป็น การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการกำกับดูแลกิจการขนส่ง

4.4.3 การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยจะเป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่หากมีกรณีที่จะกำหนดมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยเพิ่มเติม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาจใช้อำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลความปลอดภัยของยานพาหนะมาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง มาตรฐานการขับขี่และควบคุมยานพาหนะ มาตรการการจัดการด้านความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัย การสืบสวนสาเหตุเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ โดยไม่ต้องเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเป็นรายฉบับ

4.4.4 การกำกับดูแลกิจการขนส่งจะดำเนินการในรูปของคณะกรรมการ โดยแบ่งออกเป็น 5 คณะกรรมการ ได้แก่ คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และกิจการขนส่งมวลชน โดยแต่ละคณะกรรมการจะมีรองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ และผู้แทนส่วนราชการและผู้เชี่ยวชาญที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งร่วมเป็นกรรมการ มีหัวหน้าส่วนราชการที่รับผิดชอบหลักเกี่ยวกับการขนส่งแต่ละรูปแบบดังกล่าวเป็นกรรมการและเลขานุการ ทั้งนี้ การใช้อำนาจกำกับดูแลกิจการขนส่งจะเกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้เข้าประกอบกิจการ การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการ มาตรฐานการให้บริการ การป้องกันการกระทำอันเป็นการผูกขาดหรือก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน การกำหนดกลไกในการพิจารณาคำร้องเรียนของผู้ใช้บริการ การยุติข้อขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน เป็นต้น

4.4.5 เมื่อคณะกรรมการกำกับดูแลกำหนดหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการกำกับดูแลแล้ว บุคคลใดประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ประกาศกำหนด บุคคลนั้นจะต้องได้รับอนุญาตให้ประกอบการ โดยการประกอบการขนส่งตามกฎหมายนี้หมายความว่าทั้งการให้บริการขนส่งและการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

4.4.6 เพื่อให้เกิดให้บริการหรือโครงข่ายการให้บริการ ซึ่งมีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation หรือ PSO) ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการอาจดำเนินการให้สัมปทาน ทำสัญญาให้สิทธิแก่บุคคลอื่นมาร่วมให้บริการ (Joint Service) ทำสัญญาจ้างบุคคลมาดำเนินการแทน (Contract Out) โดยจ่ายค่าตอบแทนการดำเนินการก็ได้ นอกจากนั้น ในกฎหมายนี้ยังจะกำหนดรูปแบบการอุดหนุนการประกอบกิจการขนส่งที่มีลักษณะเป็น PSO ด้วย

4.4.7 เนื่องจากการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานหรือ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และจำเป็นต้องอาศัย

งบประมาณในการลงทุนจำนวนมาก ในพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดรูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน โดยสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนอาจเป็นสัญญาอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) สัญญา Build - Transfer-and - Operate (BTO)
- (2) สัญญา Build - Operate-and - Transfer (BOT)
- (3) สัญญา Build - Lease-and - Transfer (BLT)
- (4) สัญญา Build - Own - and - Operate (BOO)
- (5) สัญญา Contract - Add - and - Operate
- (6) สัญญา Rehabilitate - Own - and - Operate
- (7) สัญญา Rehabilitate - Operate - and - Transfer

4.4.8 จัดตั้งกองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งและจราจรเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างเสริมประสิทธิภาพการขนส่ง สนับสนุนการวิจัยและพัฒนา และพัฒนาความรู้และศักยภาพของบุคลากรในภาคการขนส่ง โดยรูปแบบของทรัพย์สินของกองทุน อำนาจหน้าที่ของกองทุน บริหารกองทุน จะเป็นไปตามหลักเกณฑ์เดียวกันกับกฎหมายจัดตั้งกองทุนในสาขาอื่น เช่น พลังงาน การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ การส่งเสริมการจัดสวัสดิการสังคม

4.4.9 กำหนดมาตรการในการส่งเสริมกิจการขนส่งของไทย โดยมาตรการดังกล่าวอาจเป็นมาตรการทางภาษี เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้ การให้สิทธิหักเงินค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปให้แก่ผู้ขนส่งไทยออกเงินได้สุทธิหรือกำไรสุทธิที่ต้องเสียภาษี หรือมาตรการขนส่งสินค้า เป็นต้น

4.5 ทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เดียวกัน

ไม่มี

4.6 เหตุผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้ คือ ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมาประเทศที่พัฒนาแล้วหลายประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย แคนาดา หรือประเทศกำลังพัฒนา เช่น แอฟริกาใต้ ได้มีการปฏิรูปกฎหมายเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านการขนส่งของประเทศตนให้ทันสมัยและสามารถรองรับสภาพการแข่งขันในสังคมโลก โดยได้จัดทำกฎหมาย เช่น Transport Act, Transportation Act, Transport Reform Act, หรือ Transport Efficiency Act ขึ้นใช้บังคับ ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้จัดทำขึ้นด้วยวัตถุประสงค์เดียวกัน โดยกฎหมายที่จะยกร่างขึ้นจะเป็นการแก้ไขข้อจำกัดอันเกิดจากกฎหมายที่ให้บริหารจัดการสาขาการขนส่งในปัจจุบัน ซึ่งมีหลายฉบับ แบ่งเป็นรายรูปแบบ (Mode) ทำให้ไม่เอื้ออำนวยต่อการบริหารในลักษณะบูรณาการและการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) นอกจากนั้น การแก้ไข

กฎหมายเป็นรายฉบับอาจทำให้เกิดปัญหาการทับซ้อนหรือการเหลื่อมล้ำของอำนาจ ความไม่สอดคล้องกัน และยากแก่การบังคับใช้และการทำความเข้าใจ

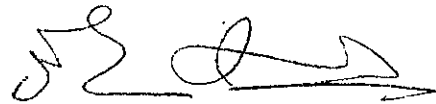
อนึ่ง เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้ มีความสำคัญต่อการกำหนดโครงสร้างสาขาการขนส่ง และจะเป็นการวางรากฐานของการบริหารจัดการกิจกรรมการขนส่งในอนาคต ซึ่งกระทรวงคมนาคมถือว่า มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะผลักดันให้ออกใช้เป็นกฎหมายได้ในสมัยรัฐบาลปัจจุบัน จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ เป็นกรณีพิเศษในการเร่งรัดนำเสนอขออนุมัติหลักการจากคณะรัฐมนตรี และเร่งรัดในขั้นตอนการตรวจพิจารณา ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อให้สามารถนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติโดยเร็ว

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นพ้องตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร *เสนอ จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก



(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานเลขานุการกรม

โทร./โทรสาร 0-2216 6462

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายเพื่อบูรณาการระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งของประเทศ

เหตุผล

ภาคการขนส่งได้ทวีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้น เพื่อให้โครงสร้างสาขาการขนส่งของประเทศเป็นระบบที่สอดคล้องกับสากลและมีความพร้อมที่จะสนับสนุนการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต จึงจำเป็นต้องบูรณาการระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งที่กระจายอยู่ในกฎหมายต่าง ๆ โดยจัดให้มีกฎหมายกลางที่จะจัดกลุ่มภารกิจด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล และด้านการประกอบการให้ชัดเจน และที่จะสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการทุกกิจกรรมของการขนส่งเพิ่มเติมจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงการวางกรอบในการดำเนินกิจการขนส่งที่มีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ และการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการมีส่วนร่วมในการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและการประกอบกิจการขนส่ง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
บริหารการขนส่ง
พ.ศ.

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

.....
.....
พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ
ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายเพื่อปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการขนส่ง
และจราจรของประเทศ โดยในสาขาการขนส่งจะแบ่งแยกภารกิจด้านนโยบาย การกำกับดูแลและการ
ประกอบกิจการ ออกจากกันให้ชัดเจน

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล
ซึ่ง มาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 34 มาตรา 39 มาตรา 40 มาตรา 41 มาตรา 45 มาตรา 50 และ
มาตรา 57 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตาม
บทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอม
ของรัฐสภาดังต่อไปนี้

.....
.....
มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ....”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นเก้าสิบวันนับแต่วันถัดจากวันประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

“การขนส่ง” หมายความว่า การขนส่งคนโดยสารหรือของ

“รูปแบบการขนส่ง” หมายความว่า การขนส่งทางถนน การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางท่อ

“การขนส่งทางถนน” หมายความว่า การขนส่งคนโดยสารหรือของโดยรถ

“การขนส่งทางน้ำ” หมายความว่า การขนส่งคนโดยสารหรือของโดยเรือ

“การขนส่งทางอากาศ” หมายความว่า การขนส่งคนโดยสารหรือของโดยอากาศยาน

“การขนส่งทางรถไฟ” หมายความว่า การขนส่งคนโดยสารหรือของโดยรถไฟ

“การขนส่งทางท่อ” หมายความว่า การขนส่งของโดยท่อ

“การขนส่งมวลชน” หมายความว่า การขนส่งคนโดยสารจำนวนมากในเขตเมืองโดยรถ รถไฟ เรือหรือยานพาหนะอื่นที่พ่วงกันเป็นขบวนและขับเคลื่อนไปตามถนน ราง ทางน้ำ หรือทางที่จัดขึ้น โดยเฉพาะ ไม่ว่าทางนั้นจะอยู่บน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ หรือผ่านเข้าไปในอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ ก็ตาม

“การเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง” หมายความว่า การพัฒนาหรือปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง โครงข่ายการขนส่ง และระบบการบริหารจัดการ เพื่อยกระดับความสามารถในการให้บริการของระบบการขนส่งของประเทศให้สะดวก มั่นคง ปลอดภัย ท้าทาย คุ่มค่า ยั่งยืนและเชื่อถือได้ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน

“โครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ” หมายความว่า ทางรถไฟ อุโมงค์ สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง ชานชาลา ที่สับหลัก สะพานรถไฟ ส่วนต่อขยายราง อุปกรณ์สื่อสาร อาณัติสัญญาณ และอุปกรณ์อย่างอื่นที่เกี่ยวข้องหรือมีไว้เพื่อใช้เดินรถไฟ

“การประกอบการขนส่ง” หมายความว่า การให้บริการหรือจัดให้มีบริการขนส่ง หรือการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งหรือการประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง สำหรับรูปแบบการขนส่งรูปแบบหนึ่งรูปแบบใด

“ของ” หมายความว่า สินค้า สิ่งของ หรือสัตว์มีชีวิต

“สถานีขนส่ง” หมายความว่า สถานีขนส่งคนโดยสาร สถานีขนส่งสัตว์ หรือสถานีขนส่งสิ่งของ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบ บรรทุก ขนถ่ายคนโดยสารหรือของ

“ท่าอากาศยาน” หมายความว่า สนามบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง” หมายความว่า ถนน สะพาน อุโมงค์ สะพานลอย เรือโดยสารข้ามฟาก สถานีขนส่ง ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ระบบขนส่งมวลชน ที่จอดรถ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งอย่างอื่นที่สามารถนำมาหาประโยชน์เพื่อการขนส่งคนโดยสารหรือของ

และให้หมายความรวมถึงทรัพย์สินอย่างอื่นที่จำเป็นต้องใช้เพื่อปฏิบัติการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ข้างต้น

“ระบบขนส่งมวลชน” หมายความว่า ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมวลชน ทางของยานพาหนะ สถานีหรือที่จอดยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมวลชน ศูนย์ซ่อมบำรุง การเดินยานพาหนะดังกล่าว สถานที่จอดยานพาหนะของคนโดยสาร สถานที่สำหรับการเดินทางต่อเชื่อมระหว่างยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งประเภทอื่น ระบบพลังงาน ระบบควบคุม ระบบสัญญาณ ระบบการจำหน่าย และจัดเก็บค่าโดยสาร ระบบความปลอดภัย ระบบระบายอากาศ ระบบระบายน้ำ และระบบสื่อสาร ที่ใช้ในการกิจการขนส่งมวลชน และให้หมายความรวมถึงอาคารและอุปกรณ์ของระบบดังกล่าวด้วย

“พันธะในการให้บริการสาธารณะ” หมายความว่า หน้าที่ในเชิงสังคมของภาครัฐในการจัดให้มีบริการสำหรับประชาชน โดยไม่คำนึงถึงว่าการให้บริการนั้นจะต้องมีผลกำไรหรือคุ้มค่าในเชิงพาณิชย์

“ผู้ได้รับอนุญาต” หมายความว่า บุคคลที่ได้จดทะเบียนหรือได้รับใบอนุญาตตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“นายทะเบียน” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งเพื่อดำเนินการจดทะเบียนหรือออกใบอนุญาตตามที่ได้กำหนดขึ้นโดยพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ยกเว้นค่าธรรมเนียมและกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

ภาค 1

การบริหารนโยบาย

หมวด 1

คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ

มาตรา 5 ให้มีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติคณะหนึ่งประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงพาณิชย์ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนเจ็ดคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลผู้มีความรู้และประสบการณ์ด้านการขนส่ง เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อมผังเมือง การเงินการคลัง และกฎหมาย

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการและให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแต่งตั้งข้าราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

ในการประชุมพิจารณาเรื่องใด คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติจะเชิญรัฐมนตรี ปลัดกระทรวง อธิบดี หรือผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้นให้เข้าร่วมประชุมในฐานะกรรมการเป็นครั้งคราวด้วยก็ได้ ในกรณีเช่นนั้น ให้รัฐมนตรี ปลัดกระทรวง อธิบดีหรือผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งได้รับเชิญและมาประชุมมีฐานะเป็นกรรมการตามวรรคหนึ่งสำหรับการประชุมครั้งที่ได้รับเชิญนั้น

มาตรา 6 ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิอื่นเป็นกรรมการแทน และให้ผู้ได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนแทน

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งดำรงตำแหน่งครบวาระแล้ว แต่ยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ไปพลางก่อนจนกว่าจะได้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใหม่

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้

มาตรา 7 นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (1) ตาย
- (2) ลาออก

- (3) คณะรัฐมนตรีให้ออกเพราะไม่สุจริตต่อหน้าที่หรือมีความประพฤติเสื่อมเสีย
- (4) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (5) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (6) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ

มาตรา 8 ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดนโยบายและจัดทำแผนแม่บทการขนส่ง รวมทั้งกำหนดเป้าหมายในการเสริมสร้างประสิทธิภาพของการขนส่งและจราจรเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (2) เสนอแนวทางหรือมาตรการเพื่อให้เกิดความสอดคล้องสัมพันธ์กันระหว่างการลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง กับการจัดให้มีบริการจากสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น
- (3) กำหนดนโยบาย แผนงาน มาตรการและหลักเกณฑ์ในการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและดำเนินกิจการขนส่ง
- (4) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง การประสานงานเกี่ยวกับการขนส่ง และการเข้าร่วมลงทุนของภาคเอกชนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (5) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อคณะรัฐมนตรีในการให้มีหรือแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หรือมติคณะรัฐมนตรีเพื่อการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง การกำกับดูแลและการประสานงานเกี่ยวกับการขนส่ง
- (6) เสนอกรอบแนวทางเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขนส่งและกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับการกำกับดูแล
- (7) กำหนดนโยบายราคาค่าขนส่ง
- (8) สั่งให้คณะกรรมการกำกับดูแลตาม ภาค 2 ของพระราชบัญญัตินี้ชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงข้อคิดเห็น หรือทำรายงาน หรือยับยั้งการกระทำใดๆ ที่ขัดต่อนโยบายของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ ตลอดจนมีอำนาจสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้
- (9) กำหนดนโยบายเพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการในเรื่องคุณภาพและบริการต่างๆ ที่จะเสริมสร้างประสิทธิภาพของการขนส่ง
- (10) กำหนดกรอบนโยบายในการอุดหนุนการให้บริการขนส่งที่มีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ
- (11) กำหนด แนวทาง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และลำดับความสำคัญของการใช้จ่ายเงินกองทุนตามภาค 5 ของพระราชบัญญัตินี้
- (12) กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ผู้ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ถือปฏิบัติเพื่อควบคุมการใช้สิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้

(13) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา 9 การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวน กรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม

ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการที่มาประชุม เลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา 10 ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อ ปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแทนคณะกรรมการหรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

ให้คณะกรรมการที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมายซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในเชิงนโยบายสำหรับการขนส่งรูปแบบ หนึ่งรูปแบบใดโดยเฉพาะยังคงมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายนั้นต่อไป เว้นแต่ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติจะได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง กับนโยบายของการขนส่งรูปแบบนั้น ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมายนั้นรายงานผลการ ดำเนินการให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติเพื่อการประสานงาน

ในกรณีที่คณะกรรมการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นใด คณะกรรมการต้องแต่งตั้งผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นเป็นอนุกรรมการ ในเรื่องดังกล่าวด้วย

ให้นำบทบัญญัติในมาตรา 9 มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา 11 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 หรือมาตรา 10 ให้คณะกรรมการหรือ คณะอนุกรรมการ มีอำนาจเรียกบุคคลใดมาให้อัยคำหรือให้ส่งเอกสาร หลักฐานหรือวัตถุใด ๆ มาเพื่อ ประกอบการพิจารณาได้ตามที่เห็นสมควร

หมวด 2

การประสานงานเพื่อนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

มาตรา 12 ในการจัดทำแผนแม่บทการขนส่ง ให้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ผู้ประกอบกิจการ และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 13 แผนแม่บทการขนส่ง เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ต้องประกาศในราช กิจจานุเบกษา

มาตรา 14 ในระหว่างการปฏิบัติตามแผนแม่บทการขนส่ง ถ้าคณะรัฐมนตรีมีมติให้มีการปรับแผนแม่บทการขนส่งให้เหมาะสมกับนโยบายของรัฐบาลหรือเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรดำเนินการแก้ไขแผนแม่บทการขนส่งให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีและแจ้งส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขแผนปฏิบัติราชการหรือแผนวิสาหกิจของตนให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการขนส่งที่แก้ไข

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจดำเนินการในเรื่องใด แม้ว่าเรื่องนั้นจะมีได้กำหนดไว้ในแผนแม่บทการขนส่ง ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจมีหน้าที่ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี และถ้าเรื่องนั้นจำเป็นต้องแก้ไขแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการหรือแผนวิสาหกิจของรัฐวิสาหกิจ ให้ส่วนราชการดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนวิสาหกิจของรัฐวิสาหกิจนั้นแล้วแต่กรณี

เมื่อมีการติดตามตรวจสอบ และคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้แก้ไขในกรณีดังกล่าวแล้ว ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจที่ได้รับอนุมัติให้แก้ไขแผนปฏิบัติราชการหรือแผนวิสาหกิจรีบแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรดำเนินการแก้ไขแผนแม่บทการขนส่งให้สอดคล้องกันโดยเร็ว

แผนแม่บทการขนส่งที่แก้ไขต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 15 ให้มีคณะกรรมการกำกับการบริหารนโยบายการขนส่งคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ รองปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนกระทรวงการคลัง และหัวหน้าส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจทั้งหมดในสังกัดกระทรวงคมนาคม

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแต่งตั้งข้าราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา 16 ให้คณะกรรมการกำกับการบริหารนโยบายการขนส่งมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ติดตาม ดูแล ประสาน สนับสนุนและเร่งรัดการดำเนินการของคณะกรรมการทั้งหลายที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ตลอดจนติดตามการดำเนินงานตามแผนงานและโครงการต่างๆ ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อให้ดำเนินการให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนแม่บทการขนส่ง

(2) ประเมินประสิทธิภาพของการดำเนินงานตามแผนแม่บทการขนส่ง

(3) เสนอรายงานผลการดำเนินงานประจำปีต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ พร้อมทั้งปัญหา อุปสรรค ตลอดจนเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงแผนแม่บทดังกล่าว เพื่อประโยชน์ในการ

นำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องความเป็นจริงที่มีการเปลี่ยนแปลงไปทุก
ระยะเวลา

(4) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ หรือตามที่คณะรัฐมนตรี
มอบหมาย

มาตรา 17 ให้นำความในมาตรา 9 มาตรา 10 และมาตรา 11 มาใช้บังคับแก่การประชุมกำกับการ
บริหารนโยบายการขนส่งโดยอนุโลม

หมวด 3

นโยบายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

มาตรา 18 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจจัดทำกรอบนโยบาย แผนแม่บท แผนงานหรือ
โครงการเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพของการขนส่งในท้องถิ่นนั้นอีกก็ได้

กรอบนโยบาย แผนแม่บท แผนงานหรือโครงการตามวรรคหนึ่งต้องมีความสอดคล้องกับแผน
แม่บทการขนส่ง และต้องคำนึงถึงการบูรณาการการขนส่งและจราจร กับการใช้ประโยชน์ที่ดินและการ
พัฒนาท้องถิ่น

ภาค 2

การกำกับดูแล

หมวด 1

การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย

มาตรา 19 การกำกับดูแลความปลอดภัยของบุคคล รถ การใช้รถและสถานีขนส่งในส่วนที่
เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

มาตรา 20 การกำกับดูแลความปลอดภัยบนถนนให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วย
ทางหลวง ทางหลวงสัมปทาน หรือทางพิเศษ แล้วแต่กรณี

มาตรา 21 การกำกับดูแลความปลอดภัยของเรือ ท่าเรือ และการเดินเรือให้เป็นไปตามที่
บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย หรือกฎหมายว่าด้วย
การป้องกันเรือโดนกัน แล้วแต่กรณี

มาตรา 22 การกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยาน ทำอากาศยาน และการเดินอากาศให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

มาตรา 23 การกำกับดูแลความปลอดภัยของรถไฟให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการจัดวางรถไฟแลทางหลวง

มาตรา 24 นอกจากบทบัญญัติของกฎหมายที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 19 มาตรา 20 มาตรา 21 มาตรา 22 และมาตรา 23 และภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลความปลอดภัยครอบคลุมถึงการดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) การกำหนดคุณลักษณะหรือมาตรฐานของยานพาหนะหรืออากาศยานที่จะใช้ในการขนส่ง รวมถึง เครื่องยนต์ จำนวนที่นั่ง น้ำหนักบรรทุก หรือวิธีการบรรทุก
 - (2) การกำหนดคุณลักษณะหรือมาตรฐานทางวิศวกรรมและเทคนิคอย่างอื่นของถนน ทางเดินรถ ทางน้ำ ทางรถไฟ ท่อ สถานีขนส่ง ท่าเรือ ทำอากาศยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งอย่างอื่นที่จำเป็นต่อการประกอบการขนส่ง
 - (3) การกำหนดให้ยานพาหนะหรืออากาศยานมีคุณสมบัติหรือเอกสารสำคัญประจำยานพาหนะหรืออากาศยาน หรือต้องบำรุงรักษาตามกำหนด
 - (4) การกำหนดคุณลักษณะหรือมาตรฐานทางเทคนิคของการขับขี หรือการควบคุมยานพาหนะหรืออากาศยาน ตลอดจนเงื่อนไขในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขับขีหรือผู้ควบคุมยานพาหนะหรืออากาศยาน
 - (5) การกำหนดแนวเส้นทางในการเดินรถ เขตการควบคุมทางน้ำหรือทางอากาศ บริเวณที่จะใช้เป็นจุดจอดหรือหยุดยานพาหนะ
 - (6) การกำหนดมาตรฐานการจัดการด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมด้านการขนส่ง และการจัดการพื้นที่โดยรอบของสถานีขนส่ง ท่าเรือ ทำอากาศยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งอย่างอื่นที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการขนส่ง
 - (7) การติดตาม ตรวจสอบ และประเมินมาตรฐานตลอดจนมาตรการเพื่อความปลอดภัยอย่างอื่น
 - (8) การจัดทำกลไกในการรายงานหรือสืบสวนสาเหตุเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- กฎกระทรวงที่ออกตามวรรคหนึ่งให้กำหนดถึงรูปแบบการขนส่งที่จะบังคับใช้ และให้แต่งตั้งส่วนราชการที่รับผิดชอบและพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎกระทรวงนั้นด้วย

มาตรา 25 รัฐมนตรีอาจแต่งตั้งบุคคลหรือองค์กรขึ้นเพื่อติดตาม ตรวจสอบ ประเมินความปลอดภัยหรือมาตรการเพื่อความปลอดภัยของยานพาหนะหรืออากาศยาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง การก่อสร้าง การปฏิบัติการ การบำรุงรักษาหรือซ่อมแซมสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง รวมถึงกลไกการบังคับใช้มาตรการดังกล่าว และรายงานผลการตรวจสอบความปลอดภัยให้แก่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ

หมวด 2

การกำกับดูแลกิจการขนส่ง

ส่วนที่ 1

บททั่วไป

มาตรา 26 ให้คณะกรรมการตามส่วนที่ 2 ส่วนที่ 3 ส่วนที่ 4 และส่วนที่ 5 ของหมวดนี้เป็นองค์กรในการกำกับดูแลการขนส่งทางถนน การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งมวลชน ตามลำดับ

ในกรณีที่มีความเหมาะสมและความจำเป็นต้องกำกับดูแลการขนส่งทางท่อ หรือกิจการอย่างหนึ่งอย่างใดที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งและจราจร ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นกำหนดองค์กรกำกับดูแลและอำนาจหน้าที่ขององค์กรดังกล่าว

มาตรา 27 ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก การเดินเรือในน่านน้ำไทยและการเดินอากาศ การใช้อำนาจกำกับดูแลกิจการขนส่งขององค์กรกำกับดูแลตามหมวดนี้ครอบคลุมถึงอำนาจในการดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) การกำหนดลักษณะและประเภทของกิจการที่จะกำกับดูแล
- (2) การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้เข้าประกอบกิจการ หลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่พึงปฏิบัติในระหว่างการประกอบกิจการ และการเพิกถอนสิทธิในการประกอบกิจการ
- (3) การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการให้เป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการโดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญ
- (4) การกำหนดมาตรฐานการให้บริการ
- (5) การติดตามตรวจสอบการประกอบกิจการของผู้ได้รับอนุญาตประกอบการเพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับบริการที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพตามมาตรฐานที่กำหนด
- (6) การกำหนดหลักเกณฑ์การรับคำร้องเรียนและพิจารณาคำร้องเรียนของผู้ใช้บริการโดยรวดเร็ว ถูกต้องและเป็นธรรม
- (7) การกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดเป็นการผูกขาดหรือเพื่อให้มีการแข่งขันโดยเสรีอย่างเป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการ

(8) การกำหนดกลไกในการยุติข้อขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการกับผู้ให้บริการ และข้อขัดแย้งระหว่างองค์กรกำกับดูแลกับผู้ประกอบการ

(9) การเสนอแนะคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เกี่ยวกับการอุดหนุนการให้บริการขนส่งที่มีลักษณะเป็นพันธะการให้บริการสาธารณะ

(10) การจัดทำรายงานผลการดำเนินงานประจำปีเสนอคณะกรรมการกำกับกับการบริหารนโยบายการขนส่ง เพื่อพิจารณาส่งเสนอคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ

(11) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแล หรือตามที่คณะกรรมการกำกับกับการบริหารนโยบายการขนส่ง คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา 28 ให้องค์กรกำกับดูแลของแต่ละรูปแบบการขนส่งตามมาตรา 26 มีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับกิจการย่อยของรูปแบบการขนส่งของตน หรือพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแทนองค์กรกำกับดูแลหรือตามที่องค์กรกำกับดูแลมอบหมายได้

มาตรา 29 ในกรณีที่องค์กรกำกับดูแลของแต่ละรูปแบบการขนส่งตามมาตรา 26 ประสงค์จะใช้อำนาจกำกับดูแลตามมาตรา 27 ให้ประกาศหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของการใช้อำนาจในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 30 เมื่อมีความเหมาะสมและประเทศมีความพร้อมในการดำเนินการ องค์กรกำกับดูแลในส่วนที่ 2 ส่วนที่ 3 ส่วนที่ 4 และส่วนที่ 5 ของหมวดนี้อาจเสนอให้เปลี่ยนแปลงองค์กรกำกับดูแลให้อยู่ในรูปคณะกรรมการอิสระ โดยมีองค์ประกอบของคณะกรรมการที่ได้มาจากขั้นตอนการสรรหา

องค์ประกอบของคณะกรรมการกำกับดูแลอิสระตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งคุณสมบัติของกรรมการ วาระของกรรมการ ขั้นตอนการสรรหา การแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา การจัดตั้งสำนักงานเพื่อทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการกำกับดูแลอิสระ และการดำเนินการของคณะกรรมการดังกล่าว ให้กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา 31 บรรดากฎหมาย ระเบียบหรือข้อบังคับที่บัญญัติไว้และมีผลเป็นการใช้อำนาจกำกับดูแลกิจการขนส่งตามความในมาตรา 27 ให้ยังคงใช้ได้ตลอดไปจนกว่าองค์กรกำกับดูแลตามพระราชบัญญัตินี้จะประกาศกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขอื่นขึ้นใช้บังคับแทน

ส่วนที่ 2

คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนน

มาตรา 32 ให้คณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกประจำจังหวัดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดของตน

มาตรา 33 การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนน การขออนุญาตและการอนุญาตที่มีบัญญัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

มาตรา 34 เมื่อคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนมีประกาศกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการกำกับดูแลในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 27 แล้ว ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางถนนตามลักษณะและประเภทที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนประกาศกำหนด จะต้องจดทะเบียนการประกอบการหรือได้รับใบอนุญาต

การจดทะเบียน การรับจดทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 35 ในการจดทะเบียนหรือการออกใบอนุญาตตามมาตรา 34 คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์อย่างน้อยดังต่อไปนี้

- (1) มาตรฐาน เงื่อนไข และคุณภาพการให้บริการที่ผู้ใช้บริการพึงได้รับโดยเท่าเทียมกัน ทั้งในด้านราคาและด้านบริการซึ่งผู้ให้บริการจะต้องไม่เลือกปฏิบัติ
- (2) การแข่งขันอย่างเป็นธรรมระหว่างผู้ให้บริการ
- (3) ผลกระทบของจำนวนผู้ให้บริการในกิจการที่ได้รับอนุญาต

ในการจดทะเบียนหรือการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการไว้ในใบทะเบียนหรือใบอนุญาตได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของ พระราชบัญญัตินี้

มาตรา 36 ในการยื่นขอจดทะเบียนหรือขอรับใบอนุญาต ผู้ยื่นคำขอจะต้องให้ข้อมูลดังต่อไปนี้ ต่อคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนน

- (1) การประเมินและวิเคราะห์ต้นทุนและโอกาสที่เกิดจากการประกอบการ
- (2) การจำแนกประเภทอัตราค่าบริการ
- (3) เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในการคำนวณอัตราค่าบริการตามประเภทของบริการ

- (4) กระบวนการและวิธีการในการคุ้มครองผู้ใช้บริการ
 - (5) สภาพและเงื่อนไขของอุปกรณ์ เทคโนโลยี และมาตรการเพื่อความปลอดภัยที่ใช้ในการให้บริการ
- คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนหรือใบอนุญาตไม่เกินอัตราตามที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 37 ระยะเวลาของทะเบียนหรือใบอนุญาตให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนกำหนด

มาตรา 38 เพื่อให้เป็นไปตามอำนาจกำกับดูแลตามหมวดนี้ ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกเป็นพนักงานผู้มีอำนาจในการดำเนินการให้เป็นไปตามกลไกกำกับดูแลที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนกำหนด

ส่วนที่ 3

คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำ

มาตรา 39 ให้มีคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำคณะหนึ่ง ประกอบด้วย รองปลัดกระทรวงคมนาคมที่ปลัดกระทรวงคมนาคมมอบหมาย เป็นประธาน และกรรมการอื่นซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความเจตเจนและประสบการณ์ด้านการขนส่งทางน้ำไม่เกินสามคน และแต่งตั้งจากผู้แทนกระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรมและผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อย่างละหนึ่งคน

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นกรรมการและเลขานุการ

ให้คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการได้ตามความจำเป็น

มาตรา 40 ให้กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งใหม่ได้ แต่ต้องไม่เกินสองคราวติดต่อกัน

ให้นำความในมาตรา 6 และมาตรา 7 มาใช้บังคับแก่กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งตามมาตรา 39 โดยอนุโลม

ให้นำความในมาตรา 9 มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำโดยอนุโลม

มาตรา 41 การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางน้ำที่มีบัญญัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

มาตรา 42 นอกจากอำนาจที่จะประกาศกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 27 เพื่อกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางน้ำ ให้คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำมีอำนาจและหน้าที่กำกับดูแลกิจการดังต่อไปนี้ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการนั้น

- (1) กำกับดูแลกิจการขนส่งทางทะเล กิจการทำเรือ กิจการอยู่เรือ
- (2) กำกับดูแลกิจการทำเรือตามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58
- (3) กำกับดูแลกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- (4) กำกับดูแลกิจการโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบเรือ กิจการสถานที่สำหรับรับตรวจและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อส่งออก กิจการรับจัดการขนส่ง และกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับ กิจการดังกล่าวตามที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำประกาศกำหนด

มาตรา 43 เมื่อคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำมีประกาศกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการกำกับดูแลในราชกิจจานุเบกษามาตรา 27 แล้ว ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางน้ำ ตามลักษณะและประเภทที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำประกาศกำหนด จะต้องจดทะเบียนการประกอบการหรือได้รับใบอนุญาต

การขอจดทะเบียน การรับจดทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 44 ให้นำมาความในมาตรา 35 มาใช้บังคับในการพิจารณาจดทะเบียนหรือออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางน้ำโดยอนุโลม

มาตรา 45 ให้นำมาความในมาตรา 36 มาใช้บังคับในการยื่นขอจดทะเบียนหรือขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางน้ำโดยอนุโลม

มาตรา 46 ระยะเวลาของทะเบียนหรือใบอนุญาตให้ไปตามที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำกำหนด

มาตรา 47 เพื่อให้เป็นไปตามอำนาจกำกับดูแลตามหมวดนี้ ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย เป็นพนักงานผู้มีอำนาจในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกลไกกำกับดูแลที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำกำหนด

ส่วนที่ 4

คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศ

มาตรา 48 ให้มีคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ประกอบด้วย รองปลัดกระทรวงคมนาคมที่ปลัดกระทรวงคมนาคมมอบหมาย เป็นประธาน และกรรมการอื่น ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความเจตจำนงและความประพฤติด้านการขนส่งทางอากาศไม่เกิน สามคน และแต่งตั้งจากผู้แทนกระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรมและผู้แทน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อย่างละหนึ่งคน

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศเป็นกรรมการและเลขานุการ

ให้คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการได้ตามความจำเป็น

มาตรา 49 ให้กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งใหม่ได้ แต่ต้องไม่เกินสองคราวติดต่อกัน

ให้นำความในมาตรา 6 และมาตรา 7 มาใช้บังคับแก่กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งตามมาตรา 48 โดยอนุโลม

ให้นำความในมาตรา 9 มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำโดย อนุโลม

มาตรา 50 การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศที่มีบัญญัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยการ เติมน้ำมันอากาศยานให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามกฎหมายว่าด้วยการเติมน้ำมันอากาศยาน

มาตรา 51 เมื่อคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศมีประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ หรือเงื่อนไขในการกำกับดูแลในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 27 แล้ว ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการ ขนส่งทางอากาศตามลักษณะและประเภทที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศกำหนดจะต้อง จดทะเบียนการประกอบการหรือได้รับใบอนุญาต

การขอจดทะเบียน การรับจดทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 52ให้นำความในมาตรา 35 มาใช้บังคับในการพิจารณาจดทะเบียนหรือออก ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศโดยอนุโลม

มาตรา 53ให้นำความในมาตรา 36 มาใช้บังคับในการยื่นขอจดทะเบียนหรือขอรับ ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศโดยอนุโลม

มาตรา 54 ระยะเวลาทะเบียนหรือของใบอนุญาตให้ไปตามที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศกำหนด

มาตรา 55 เพื่อให้เป็นไปตามอำนาจกำกับดูแลตามหมวดนี้ ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายการเดินอากาศ เป็นพนักงานผู้มีอำนาจในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกลไกกำกับดูแลที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศกำหนด

ส่วนที่ 5

คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟ

มาตรา 56 ให้มีคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟคณะหนึ่ง ประกอบด้วย รองปลัดกระทรวงคมนาคมที่ปลัดกระทรวงคมนาคมมอบหมาย เป็นประธาน และกรรมการอื่นซึ่ง คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความเจตเจนและประสบการณ์ด้านการขนส่งทางรถไฟไม่เกินสามคน และแต่งตั้งจากผู้แทนกระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างละหนึ่งคน

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการได้ตามความจำเป็น

มาตรา 57 ให้กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งใหม่ได้ แต่ต้องไม่เกินสองคราวติดต่อกัน

ให้นำความในมาตรา 6 และมาตรา 7 มาใช้บังคับแก่กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งตามมาตรา 56 โดยอนุโลม

ให้นำความในมาตรา 9 มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำโดยอนุโลม

มาตรา 58 นอกจากอำนาจที่จะประกาศกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 27 เพื่อกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรถไฟ ให้คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) กำกับดูแลการให้บริการเดินรถไฟขนส่งของและคนโดยสารและการบำรุงรักษาทางรถไฟ
- (2) กำกับดูแลการประกอบการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ
- (3) กำหนดโครงสร้างค่าโดยสาร ค่าระวาง ตลอดจนค่าธรรมเนียมที่ผู้ประกอบการเดินรถไฟจะต้องจ่ายให้ผู้ประกอบการโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ค่าใช้ประโยชน์จากราง

(4) เสนอแนะคณะกรรมการกำกับการบริหารนโยบายการขนส่งเกี่ยวกับการติดตาม ตรวจสอบ การจัดสรรเงินให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งที่มีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะและการอุดหนุนการให้บริการ

(5) ติดตามและประเมินคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการเดินรถไฟและผู้ประกอบการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ

มาตรา 59 ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการจัดวางทางรถไฟเลทางหลวงและกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟมีประกาศกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการกำกับดูแลในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 27 แล้ว ผู้ใดประสงค์จะประกอบการเดินรถไฟหรือประกอบการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟตามลักษณะและประเภทที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟกำหนด จะต้องจดทะเบียนการประกอบการหรือได้รับใบอนุญาต

การขอจดทะเบียน การรับจดทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 60 ในการจดทะเบียนหรือออกใบอนุญาต คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์อย่างน้อยดังต่อไปนี้

- (1) มาตรฐาน เงื่อนไข และคุณภาพการให้บริการที่ผู้ใช้บริการพึงได้รับโดยเท่าเทียมกันทั้งในด้านราคาและด้านบริการซึ่งผู้ให้บริการจะต้องไม่เลือกปฏิบัติ
- (2) พันธะในการให้บริการสาธารณะ
- (3) การแข่งขันอย่างเป็นธรรมระหว่างผู้ให้บริการที่มีสถานะและศักยภาพเท่าเทียมกัน
- (4) ความคุ้มครองจากกรรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้ใช้บริการจะได้รับ เมื่อเกิดกรณีความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายหรือความเสียหายต่อของที่รับขน
- (5) ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อบริเวณที่จะจัดหรือจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ หรือการให้บริการเดินรถไฟ

มาตรา 61 ในการยื่นขอจดทะเบียนหรือขอรับใบอนุญาต ผู้ยื่นคำขอจะต้องให้ข้อมูลดังต่อไปนี้ต่อคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟ

- (1) เส้นทางบริการ สถานีที่จะให้บริการ
- (2) ในกรณีที่จะประกอบกิจการเดินรถไฟบนโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟของผู้ประกอบการรายอื่น จะต้องแสดงสถานีที่จะให้บริการ และเส้นทางที่จะประสงค์จะให้บริการ ตลอดจนสิทธิในการใช้โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวในการประกอบกิจการเดินรถไฟ
- (3) การประเมินและวิเคราะห์ต้นทุนและโอกาสที่เกิดจากการประกอบกิจการเดินรถไฟ

- (4) การจำแนกประเภทอัตราค่าบริการ
- (5) เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในการคำนวณอัตราค่าบริการตามประเภทของบริการ
- (6) กระบวนการและวิธีการในการคุ้มครองผู้ใช้บริการ
- (7) สภาพและเงื่อนไขของอุปกรณ์ เทคโนโลยี และมาตรการเพื่อความปลอดภัยที่ใช้ในการให้บริการ
- (8) สิทธิในที่ดินที่จะจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ
คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนหรือใบอนุญาตไม่เกินอัตราตามที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 62 ระยะเวลาของทะเบียนหรือใบอนุญาตให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา 63 เพื่อให้เป็นไปตามอำนาจกำกับดูแลตามหมวดนี้ ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งนายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นพนักงานผู้มีอำนาจในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกลไกกำกับดูแลที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟกำหนด

มาตรา 64 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ได้รับใบทะเบียนหรือใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถไฟและใบทะเบียนหรือใบอนุญาตการประกอบการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟตามส่วนนี้โดยไม่ต้องยื่นขอจดทะเบียนหรือขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้

ส่วนที่ 6

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชน

มาตรา 65 ให้มีคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชนคณะหนึ่ง ประกอบด้วย รองปลัดกระทรวงคมนาคมที่ปลัดกระทรวงคมนาคมมอบหมาย เป็นประธาน อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และกรรมการอื่นซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความเจตเจนและประสบการณ์ด้านการขนส่งมวลชนไม่เกินสามคน และแต่งตั้งจากผู้แทนกระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงานและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างละหนึ่งคน

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการให้คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชนแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการได้ตามความจำเป็น

มาตรา 66 ให้กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งใหม่ได้ แต่ต้องไม่เกินสองคราวติดต่อกัน

ให้นำความในมาตรา 6 และมาตรา 7 มาใช้บังคับแก่กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งตามมาตรา 65 โดยอนุโลม

ให้นำความในมาตรา 9 มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำโดยอนุโลม

มาตรา 67 นอกจากอำนาจที่จะประกาศกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 27 เพื่อกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งมวลชน ให้คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชน มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดโครงสร้างอัตราและระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการและค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สินและบริการต่าง ๆ ของระบบขนส่งมวลชน

(2) กำกับดูแลการดำเนินการกิจการ กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการประกอบกิจการขนส่งมวลชนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด

(3) กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไขและแนวทางในการจัดทำสัญญาการให้บริการสาธารณะ การให้สัมปทาน การให้สิทธิแก่บุคคลหรือนิติบุคคลอื่นมาร่วมให้บริการ รวมถึงการกำหนดคุณสมบัติของผู้รับจ้างหรือผู้รับสัมปทานหรือผู้รับสิทธิเพื่อร่วมให้บริการ

(4) ติดตามระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนและคุณภาพการให้บริการ

(5) กำหนดแนวทางในการให้ข้อมูลแก่ผู้โดยสาร ให้เชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกันและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าบริการ หรือค่าธรรมเนียมการดำเนินการขนส่งมวลชนร่วมกัน

(6) กำหนดแนวทางการจัดตั้งศูนย์กลางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน และแนวทางพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้ประโยชน์จากระบบขนส่งมวลชน

(7) กำหนดแนวทางการจัดให้มีการประกันความรับผิดที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสาร

มาตรา 68 ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก การเดินเรือในน่านน้ำไทย และการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เมื่อคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งมวลชนมีประกาศกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการกำกับดูแลในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 27 แล้ว ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งมวลชนตามลักษณะและประเภทที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งมวลชนกำหนด จะต้องจดทะเบียนการประกอบการหรือได้รับใบอนุญาต

การจดทะเบียน การรับจดทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 69 ในการจดทะเบียนหรือออกใบอนุญาต คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชนต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์อย่างน้อยดังต่อไปนี้

- (1) มาตรฐาน เงื่อนไข และคุณภาพการให้บริการที่ผู้ให้บริการพึงได้รับโดยเท่าเทียมกันทั้งในด้านราคาและด้านบริการซึ่งผู้ให้บริการจะต้องไม่เลือกปฏิบัติ
- (2) พันธะของรัฐในการให้บริการสาธารณะ
- (3) การแข่งขันอย่างเป็นธรรมระหว่างผู้ให้บริการที่มีสถานะและศักยภาพเท่าเทียมกัน
- (4) ความคุ้มครองจากกรรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้โดยสารจะได้รับ เมื่อเกิดกรณีความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สิน

มาตรา 70 ในการยื่นขอจดทะเบียนหรือขอรับใบอนุญาต ผู้ยื่นคำขอจะต้องให้ข้อมูลดังต่อไปนี้ ต่อคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชน

- (1) การประเมินและวิเคราะห์ต้นทุนและโอกาสที่เกิดจากการประกอบกิจการขนส่งมวลชน
- (2) การจำแนกประเภทอัตราค่าบริการ
- (3) เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในการคำนวณอัตราค่าบริการตามประเภทของบริการ
- (4) กระบวนการและวิธีการในการคุ้มครองผู้ให้บริการ
- (5) สภาพและเงื่อนไขของอุปกรณ์ เทคโนโลยี และมาตรการเพื่อความปลอดภัยที่ใช้ในการให้บริการ

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชนมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบทะเบียนหรือใบอนุญาตไม่เกินอัตราตามที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 71 ระยะเวลาของใบทะเบียนหรือใบอนุญาตให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา 72 เพื่อให้เป็นไปตามอำนาจกำกับดูแลตามหมวดนี้ ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งนายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่ เป็นพนักงานผู้มีอำนาจในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกลไกกำกับดูแลที่คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชนกำหนด

มาตรา 73 ให้ถือว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผู้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร หรือผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการเรือประจำทาง ซึ่งการประกอบการขนส่งตามความหมายของขนส่งมวลชนตามพระราชบัญญัตินี้ เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งมวลชนตามส่วนนี้โดยไม่ต้องยื่นขอใบอนุญาต

ภาค 3
การประกอบการขนส่ง
ส่วนที่ 1
บททั่วไป

มาตรา 74 เมื่อองค์กรกำกับดูแลตามภาค 2 ของพระราชบัญญัตินี้ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการกำกับดูแลในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 27 แล้ว บุคคลใดประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งตามหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขที่ประกาศ บุคคลนั้นจะต้องจดทะเบียนหรือได้รับใบอนุญาตตามที่กำหนดไว้ในภาค 2 ของ พระราชบัญญัตินี้

มาตรา 75 ห้ามมิให้บุคคลซึ่งร่วมเป็นกรรมการในองค์กรกำกับดูแลกิจการขนส่งตามภาค 2 ร่วมเป็นกรรมการในรัฐวิสาหกิจ หรือกรรมการบริหารของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการขนส่งที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์กรกำกับดูแลนั้น

มาตรา 76 ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการนั้น บุคคลใดประสงค์จะประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง บุคคลนั้นจะต้องดำเนินการตามที่บัญญัติในภาคนี้

ส่วนที่ 2
การประกอบการขนส่งซึ่งมีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ

มาตรา 77 เพื่อให้เกิดการให้บริการ หรือโครงการให้บริการขนส่งซึ่งมีลักษณะเป็นพันธะการให้บริการสาธารณะ ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอำนาจ หน้าที่ในการให้บริการอาจดำเนินการดังต่อไปนี้

- (1) ให้สัมปทาน
- (2) ทำสัญญาฟรanchise หรือสัญญาให้สิทธิแก่บุคคลหรือนิติบุคคลอื่นมาร่วมให้บริการ
- (3) ทำสัญญาว่าจ้างให้บุคคลหรือนิติบุคคลเข้ามาดำเนินการแทน โดยส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นจะจ่ายค่าตอบแทนการดำเนินการให้แก่บุคคลหรือนิติบุคคลนั้น
- (4) ทำสัญญาว่าจ้างให้บุคคลหรือนิติบุคคลเข้ามาดำเนินการแทน โดยส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นจะจ่ายค่าตอบแทนส่วนหนึ่งจากค่าบริการและอีกส่วนหนึ่งจากเงินอุดหนุน ให้แก่บุคคลหรือนิติบุคคลนั้น

ในการดำเนินการตาม (1) (2) (3) และ (4) จะต้องมีการแข่งขันโดยเสรีและโปร่งใส

ในการว่าจ้างดำเนินการตาม (3) ให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพิจารณาคัดเลือกจากข้อเสนอที่สอดคล้องกับเป้าหมายการให้บริการที่ได้กำหนดไว้มากที่สุด โดย

เสนอ ขอรับค่าตอบแทนต่ำที่สุด ทั้งนี้ ในการจ่ายค่าตอบแทนดังกล่าว ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ อาจกำหนดเงินเพิ่มพิเศษ เพื่อตอบแทนการให้บริการที่ได้มาตรฐานสูงเกินเป้าหมายที่กำหนด หรือ ได้รับความพึงพอใจสูงเกินกำหนด

ในการว่าจ้างดำเนินการตาม (4) ให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พิจารณาคัดเลือกจากข้อเสนอที่สอดคล้องกับเป้าหมายการให้บริการที่ได้กำหนดไว้มากที่สุด โดยเสนอ ขอรับเงินอุดหนุนที่ต่ำที่สุด

มาตรา 78 สัญญาตามมาตรา 77 ควรครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ อย่างน้อยดังนี้

- (1) การให้บริการที่จะดำเนินการ
- (2) มาตรฐานการให้บริการที่ระบุไว้เป็นการเฉพาะเจาะจง เช่น ความดี ความต่อเนื่อง ความจุที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการ และคุณภาพการให้บริการ
- (3) อัตราค่าบริการ โดยอาจแบ่งเป็นประเภทต่าง ๆ เช่น ผู้ใช้บริการทั่วไป เด็ก ผู้สูงอายุ
- (4) การเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติการเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายในการให้บริการ
- (5) อายุของสัญญา
- (6) เงินตอบแทนหรือเงินอุดหนุนที่ผู้ประกอบการจะได้รับตามสัญญา
- (7) บทลงโทษในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเป้าหมายหรือมาตรฐานในการให้บริการ

มาตรา 79 ในกรณีที่บุคคลหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการให้บริการขนส่งซึ่งมีลักษณะเป็นพันธะการให้บริการสาธารณะประสงค์ จะเลิกการให้บริการ หรือปรับเปลี่ยนการให้บริการซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพันธะในการให้บริการอย่างต่อเนื่องเป็นปกติและเป็นกรณีที่มิได้ระบุไว้ในสัญญา บุคคลหรือนิติบุคคลนั้นจะต้องแจ้งให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน

เมื่อได้รับแจ้งตามวรรคหนึ่ง ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง อาจกำหนดให้บุคคลหรือนิติบุคคลนั้นต้องดำเนินการต่อไปได้อีกเป็นเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง โดยจะต้องส่งคำบอกกล่าวดังกล่าวให้บุคคลหรือนิติบุคคลนั้นทราบก่อนวันครบกำหนดเก้าสิบวันตาม วรรคหนึ่ง

เว้นแต่จะได้มีการตกลงปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการให้บริการเป็นอย่างอื่น ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการบริการอันเกิดจากคำบอกกล่าว ในวรรคสอง

มาตรา 80 การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งหรือบริการขนส่งซึ่งมีลักษณะเป็น
พันธะในการให้บริการสาธารณะ ภาครัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจให้การอุดหนุนโดยปรังสี
โดยมีรูปแบบดังนี้

- (1) การสนับสนุนงบประมาณในการจัดหาสิ่งสาธารณูปโภค
- (2) การให้เงินอุดหนุน
- (3) การให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ
- (4) การให้สิทธิประโยชน์เป็นกรณีพิเศษ

มาตรา 81 นอกจากการตกลงซื้อขาย เช่าหรือเช่าซื้อตามปกติ การจัดหาสิ่งสาธารณูปโภคเพื่อจัดให้
มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งหรือบริการขนส่งซึ่งมีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ
อาจดำเนินการตามวิธีการใดวิธีการหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) การเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนสิ่งสาธารณูปโภค
- (2) การดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาสิ่งสาธารณูปโภคเพื่อกิจการขนส่งมวลชน
- (3) การแลกเปลี่ยนตามมาตรา 82

เพื่อประโยชน์ของมาตรานี้ คำว่า “สิ่งสาธารณูปโภค” หมายความว่า พื้นที่เหนือหรือใต้ผิวดิน
ของสิ่งสาธารณูปโภค และสิทธิที่จะใช้พื้นที่เหนือหรือใต้ผิวดินของสิ่งสาธารณูปโภคดังกล่าว

มาตรา 82 ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใดมีความจำเป็นต้องจัดหา
สิ่งสาธารณูปโภคเพื่อจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง หรือบริการขนส่งซึ่งมีลักษณะเป็นพันธะ
ในการให้บริการสาธารณะ และส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นมียุทธศาสตร์
ที่มีมูลค่าเท่าเทียมกันในบริเวณใกล้เคียงหรือในบริเวณพื้นที่อื่นใดที่สามารถเสนอให้เจ้าของสิ่งสาธารณูปโภค
นั้นขอแลกเปลี่ยนไปถือกรรมสิทธิ์ในสิ่งสาธารณูปโภคของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่นแทน ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นอาจทำความ
ตกลงเพื่อ ทำการแลกเปลี่ยนสิ่งสาธารณูปโภคต่อกันได้

ความในวรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับแก่ที่ดินที่ได้มาเนื่องจากการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืน
ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะมีการ
แลกเปลี่ยนโดยระบุ

- (1) ความประสงค์ของการตราพระราชกฤษฎีกา
- (2) ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจที่จะดำเนินงาน
- (3) กำหนดเขตที่ดินที่จะดำเนินการแลกเปลี่ยน

มาตรา 83 ในกรณีที่ต้องชำระหนี้ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เสนอขอแลกเปลี่ยนมีมูลค่าน้อยกว่าหนี้สินที่ชำระหนี้ที่ต้องการแลกเปลี่ยน ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นจะต้องจ่ายค่าชดเชยให้แก่เจ้าของหนี้สิน

ในกรณีที่ไมอาจตกลงจำนวนเงินค่าชดเชยตามวรรคหนึ่งได้ ให้หน่วยงานในกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์มาบังคับใช้

มาตรา 84 ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งหรือบริการขนส่งซึ่งมีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะและไม่อาจจัดหาได้ โดยวิธีที่กำหนดไว้ในมาตรา 81 ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจดำเนินการให้เจ้าของอสังหาริมทรัพย์เข้าร่วมลงทุนโดยตราค่าอสังหาริมทรัพย์นั้นเป็นทุนเพื่อเข้าร่วมลงทุนในการ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งหรือบริการขนส่งนั้นก็ได้

ส่วนที่ 3

การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการจัดให้มีหรือประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

มาตรา 85 บุคคลหรือนิติบุคคลใดประสงค์จะมีส่วนร่วมเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง หรือประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งจะต้องยื่นขออนุญาตจากส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง โดยแสดงรายละเอียดตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 86 สัญญาในการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง หรือประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งอาจเป็นสัญญาอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) สัญญาซึ่งเอกชนลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทันทีหลังจากที่การก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องจ่ายค่าตอบแทนการลงทุน รวมถึงประโยชน์ที่พึงได้รับจากโครงการแก่เอกชนตามอัตราที่กำหนด

(2) สัญญาซึ่งเอกชนลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและดำเนินการให้บริการจากสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวตามระยะเวลาที่กำหนด โดยยอมรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้น ในระหว่างการให้บริการรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี เอกชนดังกล่าวมีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการจากผู้ใช้บริการในอัตราไม่เกินอัตราที่ระบุไว้ในข้อเสนอที่ยื่นให้แก่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในขั้นตอนการประมูลแข่งขัน ทั้งนี้ เอกชนดังกล่าวจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นให้แก่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเมื่อสิ้นสุดระยะเวลากำหนด

(3) สัญญาซึ่งเอกชนลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ ให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเช่าสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นตามระยะเวลาที่กำหนด โดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นจะตกแก่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเมื่อครบตามระยะเวลาดังกล่าว ทั้งนี้ ระยะเวลา นั้นจะสามารถตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้

(4) สัญญาซึ่งเอกชนลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและถือกรรมสิทธิ์ในสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นไว้เพื่อดำเนินการหาประโยชน์จนกว่าจะได้รับผลตอบแทนการลงทุนตลอดจนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น โดยผลประโยชน์ตอบแทนดังกล่าวจะเรียกเก็บจากผู้ให้บริการในรูปของค่าธรรมเนียมการให้บริการ ค่าเช่า หรืออย่างอื่น

(5) สัญญาซึ่งส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เอกชนเช่าสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และให้เอกชนดังกล่าวลงทุนก่อสร้างเพิ่มเติมและให้สิทธิในการหาประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวตามระยะเวลาที่กำหนด โดยเอกชนจะต้องโอนสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นกลับคืนให้แก่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่กำหนด

(6) สัญญาซึ่งส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโอนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งให้แก่เอกชนเพื่อนำไปลงทุนปรับปรุงหรือฟื้นฟูคุณภาพและบำรุงรักษา แล้วนำออกให้บริการโดยไม่มีกำหนดระยะเวลา ตราบเท่าที่เอกชนดังกล่าวไม่ฝ่าฝืนข้อสัญญาอันเป็นสาระสำคัญ

(7) สัญญาซึ่งส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโอนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งให้เอกชน หรือให้เอกชนเช่าสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อนำไปลงทุนปรับปรุงหรือฟื้นฟูคุณภาพและบำรุงรักษา แล้วนำออกให้บริการตามระยะที่กำหนด โดยเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว เอกชนจะโอนกรรมสิทธิ์ในสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นกลับคืนแก่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือส่งคืนสิ่งอำนวยความสะดวกที่เช่าคืนให้แก่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แล้วแต่กรณี

มาตรา 87 สัญญาในการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง หรือประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งจะต้องแสดงรายละเอียดแผนการเรียกเก็บค่าบริการตลอดระยะเวลาการดำเนินการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งนั้น

ในการพิจารณาอัตราค่าบริการจะต้องคำนึงถึงจำนวนเงินตอบแทนที่เอกชนต้องจ่ายให้แก่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสิทธิของเอกชนที่จะได้รับผลตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสม

มาตรา 88 เมื่อเอกชนยื่นขออนุญาตมีส่วนร่วมในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง หรือประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งตามมาตรา 86 ให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องพิจารณาข้อเสนอขออนุญาตและเสนอความเห็นประกอบเพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ โดยมีแนวทางในการพิจารณาดังนี้

(1) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่เสนอจัดให้มันั้นมีความจำเป็นต่อประชาชนหรือสามารถเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งและจราจร

(2) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่เสนอจัดให้มันั้นสามารถเชื่อมโยงกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่มีอยู่แล้ว และแผนการดำเนินโครงการต้องมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับแผนแม่บทการขนส่งหรือกรอบนโยบายแผนแม่บทหรือแผนงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

(3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการมีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในลักษณะเดียวกัน

(4) แผนงานและระยะเวลาในการดำเนินโครงการต้องแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของโครงการ

มาตรา 89 ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นจากการพิจารณาข้อเสนอดำเนินโครงการ เช่น ค่าจ้างบุคคลภายนอกในการประเมินความเป็นไปได้ของโครงการ ค่าจ้างที่ปรึกษากฎหมาย

มาตรา 90 ผู้ประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งมีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่พัฒนาขึ้น และ/หรือทำสัญญาอย่างอื่นกับผู้ให้บริการซึ่งเกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น

ในการจัดเก็บค่าบริการ ผู้ประกอบการอาจแบ่งประเภทผู้ให้บริการและเรียกเก็บค่าบริการที่แตกต่างกัน หรือออกกฎเกณฑ์การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกและมีอำนาจบังคับให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวได้

มาตรา 91 ในกรณีที่ผู้ประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งมีกรรมสิทธิ์ในสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น ผู้ประกอบการนั้นอาจให้เช่าหรือให้สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดเหนือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งนั้นแก่บุคคลหรือนิติบุคคลอื่น ทั้งนี้ต้องไม่กระทบกระเทือนสิทธิของประชาชนในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าว

มาตรา 92 เพื่อประโยชน์ในการได้มาซึ่งเงินทุนเพื่อดำเนินโครงการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ผู้ประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งอาจออกหุ้นกู้ หรือเข้าทำสัญญาอย่างหนึ่งอย่างใดโดยใช้สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งเป็นหลักประกันการชำระหนี้ก็ได้

ภาค 4

กองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง

มาตรา 93 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่ง เรียกว่า “กองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง”

ให้กองทุนเป็นนิติบุคคล และมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- (1) ส่งเสริมและสนับสนุนการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง
- (2) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งและจราจร
- (3) ส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร
- (4) พัฒนาความรู้และศักยภาพในการดำเนินการด้านขนส่งและจราจรหรือกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งและจราจร เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้แก่องค์กรด้านขนส่งและจราจรของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

มาตรา 94 กองทุนประกอบด้วยทรัพย์สินดังต่อไปนี้

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (2) ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือค่าธรรมเนียมอย่างอื่นที่กำหนดขึ้นโดยพระราชบัญญัตินี้
- (3) เงินอุดหนุนจากรัฐบาลหรือที่ได้รับจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้จากการบริจาค
- (5) เงินอุดหนุนจากรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ
- (6) ดอกผลหรือรายได้ที่เกิดจากเงินหรือทรัพย์สินของกองทุนรวมถึงผลประโยชน์จากค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์จากการวิจัยและพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร

มาตรา 95 กองทุนมีอำนาจกระทำกิจการต่างๆ ภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา 93 อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

- (1) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครองและมีทรัพย์สินต่าง ๆ
- (2) ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร
- (3) ให้ผู้ประกอบการกู้ยืมเพื่อดำเนินโครงการเพื่อการเสริมสร้างประสิทธิภาพของการขนส่งหรือเพื่อจัดทำนวัตกรรมการขนส่งและจราจร ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งกำหนด
- (4) กู้ยืมเงินเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของกองทุน
- (5) ลงทุนหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินของกองทุน
- (6) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของกองทุน

มาตรา 96 การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน การจัดหาผลประโยชน์และการจัดการกองทุนให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งกำหนด

มาตรา 97 กองทุนมีฐานะเป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ และรายได้ของกองทุนให้นำเข้าสมทบกองทุนโดยไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา 98 ภายในกำหนดเวลาหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี ให้คณะกรรมการกองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งเสนองบดุล บัญชีทำการและบัญชีกำไรขาดทุน โดยมีคำรับรองการตรวจสอบของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน และทำรายงานแสดงผลปฏิบัติงานเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และให้คณะรัฐมนตรีเสนอรายงานนั้นต่อรัฐสภาเพื่อทราบ

มาตรา 99 ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการกองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง” ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินหกคน เป็นกรรมการ

ให้อำนาจกรรมการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการ ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจัดแบ่งส่วนราชการขึ้นทำหน้าที่เป็นหน่วยธุรการของกองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง

มาตรา 100 คณะกรรมการกองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดนโยบาย ออกระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ และคำสั่งในการบริหารกิจการของกองทุน
- (2) กำกับดูแลการบริหารจัดการกองทุน
- (3) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการรับ เก็บรักษา และจ่ายเงินของกองทุน
- (4) พิจารณามอบหมายให้สถาบันการเงินจัดการเงินของกองทุน
- (5) เพิกถอนความช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากกองทุน หากปรากฏว่ามีกระทำการโดยไม่สุจริต เพื่อให้กิจการของตนได้รับประโยชน์จากกองทุน หรือนำเงินที่ได้รับจัดสรรจากกองทุนไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ของกองทุน หรือผิดไปจากวัตถุประสงค์ที่ก้ำยืมไปจากกองทุน

มาตรา 101 ให้ประธานกรรมการและกรรมการโดยตำแหน่งประชุมร่วมกันภายใน 60 วัน เพื่อพิจารณาแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

มาตรา 102 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปีบริบูรณ์ในวันแต่งตั้ง และต้องไม่เป็นคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติด้วย

มาตรา 103 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องเป็นผู้ที่มีผลงานหรือมีความรู้ความชำนาญด้านกฎหมาย การเงิน การคลัง เศรษฐศาสตร์ หรือการขนส่งและจราจร

มาตรา 104 ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี แต่จะเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเกินกว่าสองวาระติดต่อกันมิได้

มาตรา 105 นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (1) ตาย
- (2) ลาออก
- (3) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (4) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (5) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (6) มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 102

มาตรา 106 ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้ดำเนินการเลือกกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นแทนตามมาตรา 101

ให้กรรมการผู้ได้รับการเลือกให้ดำรงตำแหน่งแทนตามวาระหนึ่งในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนแทน

มาตรา 107 ในกิจการของกองทุนที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นผู้แทนของกองทุน

มาตรา 108 ผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้ประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่ประสงค์จะขอรับความช่วยเหลือ ส่งเสริม หรือสนับสนุนจากกองทุน ให้ยื่นคำขอต่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมด้วยรายละเอียดแสดงแผนงานและโครงการที่จะดำเนินการ

การขอและการให้ความช่วยเหลือ การส่งเสริม หรือการสนับสนุน ตลอดจนคุณสมบัติของผู้ประกอบการตามวาระหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 109 ในการพิจารณาคำขอรับความช่วยเหลือ ส่งเสริม หรือสนับสนุนตามมาตรา 106 ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติพิจารณาจัดสรรให้สอดคล้องกับแผนงาน โครงการ กิจกรรมหรือมาตรการตามแผนแม่บทการ

ขนส่ง โดยคำนึงถึงความเป็นไปได้และความจำเป็นในทางเศรษฐกิจ การเงินการลงทุนและเงินทุน
หมุนเวียนของผู้ประกอบการที่ยื่นคำขอ

ภาค 6

การส่งเสริมกิจการขนส่ง

มาตรา 110 เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และเพื่อส่งเสริมและพัฒนา
กิจการขนส่งของประเทศไทยให้มีความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศให้คณะกรรมการนโยบายการ
ขนส่งแห่งชาติมีอำนาจกำหนดประเภทและขนาดของผู้ประกอบการที่คณะกรรมการเห็นว่าสมควรได้รับ
สิทธิและประโยชน์เพื่อเสนอแนะให้ส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจที่มีอำนาจหน้าที่ในเรื่อง
สิทธิและประโยชน์ดังกล่าวพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือ
รัฐวิสาหกิจนั้น

ในการเสนอแนะตามวรรคหนึ่ง ให้ระบุรายละเอียดของสิทธิและประโยชน์ที่จะให้เพื่อเป็นการจูงใจ
ในการประกอบกิจการ รวมตลอดถึงหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และระยะเวลาในการรับสิทธิและประโยชน์ของ
ผู้ประกอบการนั้นไว้ด้วย

มาตรา 111 ในการส่งเสริมกิจการขนส่ง รัฐบาลอาจกำหนดมาตรการหรือให้สิทธิและประโยชน์
ได้ดังต่อไปนี้

(1) ให้ผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลที่ประกอบการขนส่งตามที่กำหนด ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษี
เงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากนิติบุคคลดังกล่าว โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกาตามประมวล
รัษฎากร

(2) ให้ผู้ส่งของซึ่งส่งของที่เป็นผลิตผลหรือผลิตภัณฑ์จากประเทศไทยออกไปยังต่างประเทศ
โดยผู้ขนส่งไทย หรือส่งหรือนำของจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทยโดยใช้ผู้ขนส่งไทย หรือผู้ให้บริการ
ของผู้ขนส่งไทยมีสิทธิหักเงินจำนวนไม่เกินร้อยละห้าสิบของค่าระวางหรือเงินอย่างอื่นที่ได้เสียไปตามปกติ
ในการขนส่งของดังกล่าว หรือค่าบริการดังกล่าวออกจากเงินได้สุทธิหรือกำไรสุทธิแล้วแต่กรณี โดยตรา
เป็นพระราชกฤษฎีกาตามประมวลรัษฎากร

พระราชกฤษฎีกาตาม (1) และ (2) จะกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้
มาตรการและการให้สิทธิและประโยชน์ดังกล่าวไว้ด้วยก็ได้

มาตรา 112 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติมีอำนาจออกระเบียบในกรณี
ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดของที่ทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจส่ง หรือนำเข้า
มาจากต่างประเทศ ในเส้นทางที่มีผู้ขนส่งไทยให้บริการอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องใช้บริการ
ของผู้ขนส่งไทย

(2) กำหนดของผู้ส่งของสิ่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยใช้เงินกู้จากแหล่งเงินกู้ของทางราชการ องค์การของรัฐ หรือบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยภายใต้บังคับของเงื่อนไขแห่งการกู้เงินนั้น หรือของบุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ สิ่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวในเส้นทางที่มีผู้ขนส่งไทยให้บริการอยู่และสามารถให้บริการรับขนส่งได้ ต้องใช้บริการของผู้ขนส่งไทย

มาตรา 113 เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามระเบียบที่ออกตามมาตรา 110 ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติมีอำนาจประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขใด ๆ ที่จำเป็นเกี่ยวกับการขนส่งโดยผู้ขนส่งไทย
- (2) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการให้ผู้ส่งของแจ้งการส่งออกไปยังต่างประเทศหรือสิ่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ ซึ่งของตามชนิดและประเภทที่กำหนดให้ขนส่งโดยผู้ขนส่งไทย
- (3) กำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่จำเป็นเพื่อทราบปริมาณของที่กำหนดให้ขนส่งโดยผู้ขนส่งไทย และปริมาณการใช้บริการขนส่งโดยผู้ขนส่งไทยของผู้ส่งของในระยะเวลาที่กำหนด
- (4) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขใด ๆ ที่จำเป็นเกี่ยวกับการใช้บริการขนส่งโดยผู้ขนส่งไทย

ภาค 7

การบังคับใช้กฎหมาย

มาตรา 114 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติอาจขอให้ส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งโครงการหรือแผนงาน ตลอดจนรายละเอียดทางวิชาการ การเงินและสถิติที่จำเป็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการก็ได้

มาตรา 115 ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ประกอบการที่ได้รับความช่วยเหลือ ส่งเสริม สนับสนุน หรือได้รับสิทธิและประโยชน์อื่นตามพระราชบัญญัตินี้ กระทำการโดยไม่สุจริตเพื่อให้กิจการของตนมีสิทธิได้รับการช่วยเหลือ ส่งเสริม สนับสนุนหรือได้รับสิทธิและประโยชน์อื่นตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติมีอำนาจสั่งเพิกถอนการช่วยเหลือ ส่งเสริม สนับสนุน หรือได้รับสิทธิและประโยชน์อื่นตามบทบัญญัติดังกล่าวได้ไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่คณะกรรมการพิจารณาสั่งเพิกถอนการช่วยเหลือ ส่งเสริม สนับสนุนหรือให้สิทธิและประโยชน์ดังกล่าว

มาตรา 116 เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ขององค์กรกำกับดูแลกิจการขนส่งตามภาค 2 ของพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการกำกับดูแลของแต่ละรูปแบบการขนส่งอาจกำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการแจ้งข้อมูล สถิติ และข้อความอื่นที่จำเป็นต่อคณะกรรมการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา 117 ผู้ได้รับอนุญาตต้องแสดงเอกสารและข้อมูลดังต่อไปนี้โดยเปิดเผย ณ สำนักงาน หรือที่ทำการของตน

- (1) ใบทะเบียนหรือใบอนุญาต
- (2) เงื่อนไขและอัตราค่าบริการ
- (3) มาตรฐาน เงื่อนไข ระดับ และคุณภาพในการให้บริการ

มาตรา 118 ในกรณีที่ใบทะเบียนหรือใบอนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ประกอบการยื่นคำขอรับใบแทนใบทะเบียนหรือใบอนุญาตภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดดังกล่าว

มาตรา 119 องค์กรกำกับดูแลกิจการขนส่งมีอำนาจสั่งผู้ได้รับอนุญาตให้หยุดการประกอบกิจการเป็นการชั่วคราว หรือเพิกถอนใบทะเบียนหรือใบอนุญาตได้ หากปรากฏข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) มีการฉ้อโกงหรือเรียนจากผู้ให้บริการ และคณะกรรมการได้พิจารณาวินิจฉัยแล้วเห็นว่าเป็นไปตามที่ร้องเรียน
- (2) ให้ข้อมูลเท็จเพื่อให้ได้รับใบทะเบียนหรือใบอนุญาต
- (3) ดำเนินการอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ หรือหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการกำกับดูแล
- (4) มีเหตุฉุกเฉินหรือความจำเป็น เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ความมั่นคงของประเทศ หรือเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ หรือเพื่อป้องกันประโยชน์สาธารณะ

มาตรา 120 เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) เข้าไปในอาคารหรือสถานประกอบการของผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นจนถึงพระอาทิตย์ตก หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้นเพื่อตรวจสอบกิจการ สมุดบัญชี เอกสาร หลักฐาน หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการกระทำใดที่อาจเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในใบอนุญาตประกอบกิจการ
- (2) มีหนังสือเรียกบุคคลใดมาให้อัยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือวัตถุใดมา เพื่อประกอบการพิจารณา

(3) ตรวจสอบและรวบรวมข้อเท็จจริง แล้วรายงานต่อคณะกรรมการในกรณีที่ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการได้กระทำผิด หรือทำให้เกิดความเสียหายเพราะเหตุไม่ปฏิบัติตาม พระราชบัญญัตินี้ หรือที่กำหนดเป็นเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการ

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง ให้บุคคลที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกตามควร เมื่อได้เข้าไปและลงมือตรวจสอบตามวรรคหนึ่งแล้วยังดำเนินการไม่เสร็จ จะกระทำต่อไปในเวลาหลังพระอาทิตย์ตก หรือนอกเวลาทำการของสถานที่นั้นก็ได้

มาตรา 121 ในการปฏิบัติหน้าที่ พนักงานเจ้าหน้าที่จะต้องแสดงบัตรประจำตัวแก่บุคคลที่เกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เป็นไปตามแบบที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา 122 ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติสั่งเพิกถอนการช่วยเหลือ ส่งเสริม สนับสนุน หรือได้รับสิทธิและประโยชน์อื่นตามมาตรา 115 หรือองค์การกำกับดูแลกิจการขนส่ง มีคำสั่งให้ผู้ได้รับอนุญาตหยุดประกอบกิจการเป็นการชั่วคราว หรือเพิกถอนใบอนุญาต หรือใบอนุญาตตามมาตรา 119 หรือคณะกรรมการกองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง และจราจรเพิกถอนความช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากกองทุนตามมาตรา 100 ให้คำสั่งนั้นให้เป็นที่สุด

ภาค 8

บทกำหนดโทษ

มาตรา 123 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ตามกฎหมายกระทรวงที่ออกไว้เพื่อกำกับดูแลความปลอดภัยโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 24 ของพระราชบัญญัตินี้ ผู้นั้นต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาท

มาตรา 124 ผู้ใดประกอบกิจการขนส่งโดยไม่ได้จดทะเบียนหรือไม่ได้รับอนุญาตจากองค์กรกำกับดูแลตามพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต หรือใบอนุญาต ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาท ถึงหนึ่งล้านบาท และในกรณีที่มีการทำสัญญาให้บริการไว้แล้ว ให้ปรับอีกเป็นรายสัญญาในอัตราสัญญาละห้าหมื่นบาท

เพื่อประโยชน์แก่คู่สัญญาการขนส่ง ให้ผู้ประกอบการมีสิทธิปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวที่ได้ทำได้แล้วต่อไปจนแล้วเสร็จ

มาตรา 125 ผู้ได้รับอนุญาตผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของคณะกรรมการกำกับดูแลตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท

มาตรา 126 ผู้ใดไม่อำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 120 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 127 ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดซึ่งต้องรับโทษตามมาตรา 123 มาตรา 124 หรือมาตรา 125 เป็นนิติบุคคล ให้กรรมการผู้จัดการ หุ่นส่วนผู้จัดการ หรือผู้ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลในเรื่องนั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำนั้นได้กระทำโดยตนมิได้รู้เห็นหรือยินยอม หรือตนได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความผิดนั้นแล้ว

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

อัตราค่าธรรมเนียม

(๑) ใบทะเบียนหรือใบอนุญาตประกอบกิจการการขนส่ง	ฉบับละ	10,000 บาท
(๒) ใบแทนใบทะเบียนหรือใบอนุญาต	ฉบับละ	500 บาท
(๓) ค่าขอจดทะเบียนหรือขอรับใบอนุญาต	ฉบับละ	500 บาท
(๔) ค่าขออื่น ๆ	ฉบับละ	200 บาท

บันทึกวิเคราะห์สรุป

ร่าง พ.ร.บ. บริหารการขนส่ง พ.ศ.

1. เหตุผลและความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ

ก. สังคมโลกในปัจจุบันมีการแข่งขันกันสูงมากในทุกด้าน ภาครัฐจำเป็นต้องพัฒนาระบบกฎหมายเพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ โดยในส่วนของภาคการขนส่ง เท่าที่ผ่านมาภาครัฐมีบทบาทหลักทั้งในด้านการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน การควบคุมการประกอบกิจการและการให้บริการ การที่ต้องปฏิบัติตามบทบาทดังกล่าวทั้งหมดทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องทุ่มเททรัพยากรทั้งในด้านบุคลากรและงบประมาณไปในบางเรื่อง จนทำให้บทบาทในเชิงนโยบายและยุทธศาสตร์ และบทบาทการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดบรรยากาศการแข่งขันไม่เห็นเด่นชัดมากนัก ภาคการขนส่งจึงไม่สามารถเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างเต็มที่

ข. การที่จะปรับโครงสร้างภาคการขนส่งของประเทศให้เหมาะสมกับโครงสร้างเศรษฐกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงรวดเร็ว ภาครัฐต้องปรับเปลี่ยนบทบาทใหม่โดยเน้นภารกิจในการกำหนดทิศทางการพัฒนา การสร้างความมั่นใจในด้านมาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานบริการ การสร้างบรรยากาศการแข่งขันการประกอบการที่โปร่งใสและเป็นธรรม และลดการดำเนินกิจกรรมที่ภาคเอกชนมีความพร้อมหรือมีศักยภาพที่จะดำเนินการได้ การปรับบทบาทดังกล่าวจำเป็นต้องมีการแบ่งแยกกลไกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล และการประกอบกิจการออกจากกันให้ชัดเจน ซึ่งจะมีผลทำให้การบริหารทรัพยากรของภาครัฐมีประสิทธิภาพมากขึ้นและจะเปิดโอกาสให้เกิดการแข่งขันกันระหว่างตลาดภายในประเทศ ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญในการทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้

ค. กฎหมายที่จะยกร่างขึ้นจะเป็นการแก้ไขข้อจำกัดอันเกิดจากกฎหมายที่ใช้บริหารจัดการสาขาการขนส่งในปัจจุบันมีหลายฉบับ แบ่งเป็นรายรูปแบบ (mode) ทำให้ไม่เอื้ออำนวยต่อการบริหารในลักษณะบูรณาการและการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) การแก้ไขกฎหมายเป็นรายฉบับอาจทำให้เกิดปัญหาการทับซ้อนหรือการเหลื่อมล้ำของอำนาจ ไม่สอดคล้องกัน และยากแก่การบังคับใช้และการทำความเข้าใจ

2. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ก. ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการภาคการขนส่งของประเทศ โดยแบ่งแยกกลไกด้านนโยบาย (policy) การกำกับดูแล (regulation) และการประกอบกิจการ (operation) ออกจากกันโดยชัดเจน

ข. สร้างกฎเกณฑ์พื้นฐานในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และการกำกับดูแลกิจการที่สามารถใช้เป็นแนวเดียวกัน ทั้งในการขนส่งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ ทางรถไฟ และกิจการขนส่งมวลชน

ค. กำหนดกลไกในการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง รวมถึงการเข้าร่วมประกอบกิจการขนส่งที่มีลักษณะเป็นพันธะในการบริการสาธารณะ (public service obligation)

ง. กำหนดกลไกในการอุดหนุนและการลงทุนเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งของประเทศ

3. ความเกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายของส่วนราชการอื่น

3.1 ร่างพระราชบัญญัติกฎหมายนี้จะเป็นส่วนเสริมกฎหมายของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางอากาศ โดยในอนาคตส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจสามารถใช้กลไกตามร่างพระราชบัญญัติในการดำเนินการตามบทบาทภารกิจของตนโดยไม่จำเป็นต้องเสนอแก้ไขพระราชบัญญัติซึ่งเป็นกฎหมายแม่บท

3.2 ร่างพระราชบัญญัตินี้จะกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติมจาก พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 กล่าวคือ จะมีการให้แนวทางประเภทของสัญญาในการให้เอกชนร่วมลงทุนในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง หรือประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่น ทันสมัย และเหมาะสมกับสิ่งอำนวยความสะดวกแต่ละประเภท

กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการสัมมนารับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติในระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน- 1 ธันวาคม 2548 ณ โรงแรมรอยัลริสอร์ท จังหวัดนครนายก โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาจากทั้งส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับภาคการขนส่ง กระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

4. ประโยชน์จะได้รับจากการออกกฎหมาย

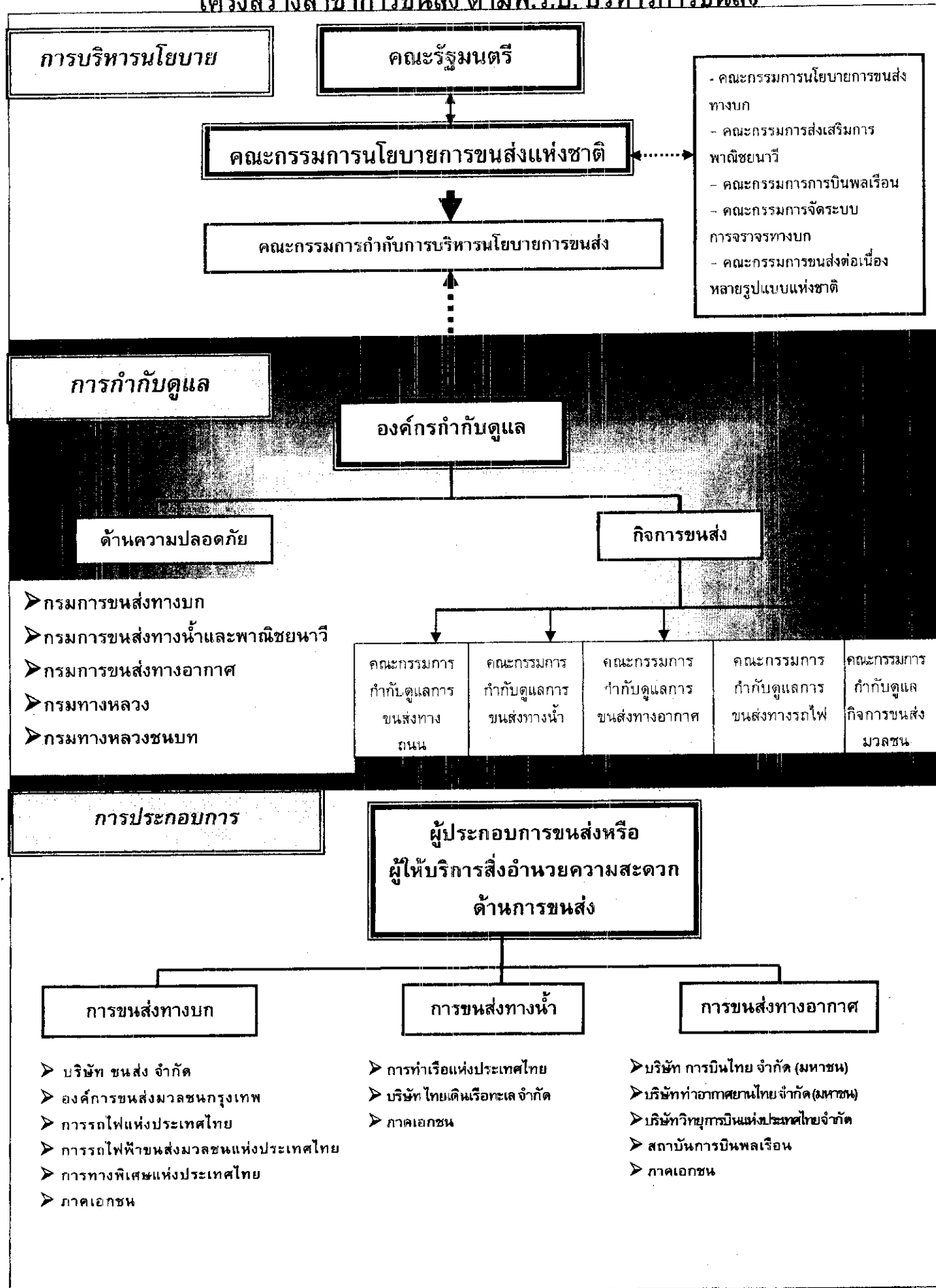
4.1 บทบาทขององค์กรภาครัฐในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสาขาการขนส่งจะชัดเจนขึ้น และเป็นพื้นฐานสำคัญต่อการจัดสรรทรัพยากร งบประมาณ และพัฒนาบุคลากรที่จะเน้นทักษะและความชำนาญเฉพาะเรื่อง

4.2 มีกฎหมายกลางที่ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมสามารถใช้บังคับร่วมกันตามบทบาทของตน ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการทั้งในเชิงนโยบายและการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

4.3 มีกลไกการบริหารงานภาครัฐที่จะสามารถจัดการความสัมพันธ์ระหว่างส่วนราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจและภาคเอกชน

4.4 ประเทศไทยมีโครงสร้างสาขาการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับนานาอารยประเทศ และเอื้อต่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่เน้นให้ภาคขนส่งสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักของประเทศ ซึ่งได้แก่ การค้าและการท่องเที่ยว

โครงสร้างสาขาการขนส่ง ตามพ.ร.บ. บริหารการขนส่ง



สรุปสาระสำคัญของ
ร่าง พ.ร.บ. บริหารการขนส่ง พ.ศ.

1. ให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติเป็นองค์กรในการบริหารนโยบาย โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ และมีรัฐมนตรีและปลัดกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับด้านเศรษฐกิจมหภาค การเงินการคลัง การค้าและการขนส่ง เป็นกรรมการ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการ ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิร่วมเป็นกรรมการอีก 7 คน

2. คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่หลักในการกำหนดนโยบายและจัดทำแผนแม่บทการขนส่ง ซึ่งเมื่อแผนแม่บทการขนส่งได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา นอกจากนั้น คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติจะมีอำนาจในการติดตามเร่งรัดการดำเนินการของคณะกรรมการ ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและแผนแม่บทการขนส่ง เสนอกรอบแนวทางในการกำกับดูแลกิจการขนส่งขององค์กรกำกับดูแล กำหนดกรอบนโยบายการอุดหนุนการให้บริการขนส่งที่มีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation หรือ PSO)

3. การกำกับดูแลและแบ่งออกเป็นการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการกำกับดูแลกิจการขนส่ง โดยการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยจะเป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่หากมีกรณีที่จะกำหนดมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยเพิ่มเติม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาจใช้อำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลความปลอดภัยของยานพาหนะ มาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง มาตรฐานการขับขี่และควบคุมยานพาหนะ มาตรการการจัดการด้านความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัย การสืบสวนสาเหตุเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ โดยไม่ต้องเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเป็นรายฉบับ

4. การกำกับดูแลกิจการขนส่งจะดำเนินการในรูปของคณะกรรมการ โดยแบ่งออกเป็น 5 คณะกรรมการ ได้แก่ คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และกิจการขนส่งมวลชน โดยแต่ละคณะกรรมการจะมีรองปลัดกระทรวงคมนาคมที่ปลัดกระทรวงคมนาคมมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนส่วนราชการและผู้เชี่ยวชาญที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งร่วมเป็นกรรมการ และมีหัวหน้าส่วนราชการที่รับผิดชอบหลักเกี่ยวกับการขนส่งแต่ละรูปแบบดังกล่าวเป็นกรรมการและเลขานุการ ทั้งนี้ การใช้อำนาจกำกับดูแลกิจการขนส่งจะเกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้เข้าประกอบกิจการ การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการ มาตรฐานการให้บริการ การป้องกันการกระทำอันเป็นการผูกขาดหรือก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน การกำหนดกลไกในการพิจารณาคำร้องเรียนของผู้ใช้บริการ การยุติข้อขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน เป็นต้น

5. เมื่อคณะกรรมการกำกับดูแลกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการกำกับดูแลแล้ว บุคคลใดประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ประกาศ บุคคลนั้นจะต้องได้รับอนุญาตให้ประกอบการ โดยการประกอบการขนส่งตามกฎหมายนี้หมายความว่าทั้งการให้บริการขนส่งและการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

6. เพื่อให้เกิดให้บริการหรือโครงข่ายการให้บริการ ซึ่งมีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ (PSO) ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการอาจดำเนินการให้สัมปทาน ทำสัญญาให้สิทธิแก่บุคคลอื่นมาร่วมให้บริการ (Joint Service) ทำสัญญาจ้างบุคคลมาดำเนินการแทน (Contract Out) โดยจ่ายค่าตอบแทนการดำเนินการก็ได้ นอกจากนี้ในกฎหมายนี้ยังจะกำหนดรูปแบบการอุดหนุนการประกอบกิจการขนส่งที่มีลักษณะเป็น PSO ด้วย

7. เนื่องจากการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และจำเป็นต้องอาศัยงบประมาณในการลงทุนจำนวนมาก ในพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดรูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน โดยสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนอาจเป็นสัญญาอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(ก) สัญญา Build – Transfer – and – Operate (BTO)

(ข) สัญญา Build – Operate – and – Transfer (BOT)

(ค) สัญญา Build – Lease – and – Transfer (BLT)

(ง) สัญญา Build – Own – and – Operate (BOO)

(จ) สัญญา Contract – Add – and – Operate

(ฉ) สัญญา Rehabilitate – Own – and – Operate

(ช) สัญญา Rehabilitate – Operate – and – Transfer

8. จัดตั้งกองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งและจราจร เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งและจราจร สนับสนุนการวิจัยและพัฒนา และพัฒนาความรู้และศักยภาพของบุคลากรในภาคการขนส่ง โดยรูปแบบของทรัพย์สินของกองทุน อำนาจหน้าที่ของกองทุน การบริหารกองทุน จะเป็นไปตามหลักเกณฑ์เดียวกันกับกฎหมายจัดตั้งกองทุนในสาขาอื่น เช่น พลังงาน การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ การส่งเสริมการจัดสวัสดิการสังคม

9. กำหนดมาตรการในการส่งเสริมกิจการขนส่งของไทย โดยมาตรการดังกล่าวอาจเป็นมาตรการทางภาษี เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้ การให้สิทธิหักเงินค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปให้แก่ผู้ขนส่งไทยออกจากเงินได้สุทธิหรือกำไรสุทธิที่ต้องเสียภาษี หรือมาตรการส่งเสริมการค้า เป็นต้น

คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย

ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ...

ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้เสนอ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรและสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

เหตุผลและความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

เพื่อปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการขนส่งของประเทศ โดยแบ่งแยกกลไกด้านนโยบาย (Policy) การกำกับดูแล (regulation) และการประกอบกิจการ (operation) ออกจากกันอย่างชัดเจน

๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

สภาพโลกาภิวัตน์และการเปิดเสรีทางการค้าของสังคมโลกทำให้เกิดสภาพการแข่งขันสูงมากในทุกด้าน และส่งผลให้ประเทศไทยต้องปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศเพื่อรองรับการแข่งขันดังกล่าว ซึ่งรวมถึงภาคการขนส่งที่เป็นภาคสนับสนุนที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจ การที่จะปรับโครงสร้างภาคการขนส่งของประเทศให้เหมาะสมกับโครงสร้างเศรษฐกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ภาครัฐต้องปรับเปลี่ยนบทบาทใหม่ โดยเน้นภารกิจในการกำหนดทิศทางการพัฒนา การสร้างความมั่นใจในด้านมาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานบริการ การสร้างบรรยากาศการแข่งขันการประกอบกิจการที่โปร่งใสและเป็นธรรม และลดการดำเนินกิจกรรมที่ภาคเอกชนมีความพร้อมหรือมีศักยภาพที่จะดำเนินการได้ การปรับบทบาทดังกล่าวจำเป็นต้องมีการแบ่งแยกกลไกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล และการประกอบกิจการออกจากกันให้ชัดเจน ซึ่งจะมีผลทำให้การบริหารทรัพยากรของภาครัฐมีประสิทธิภาพมากขึ้นและจะเปิดโอกาสให้เกิดการแข่งขันกันระหว่างตลาดภายในประเทศ ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญในการทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้

๑.๓ เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การทับซ้อนของบทบาทภารกิจของภาครัฐในด้านนโยบาย การกำกับดูแล การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและการประกอบการขนส่ง ทำให้ต้นทุนโดยรวมของการขนส่งแต่ละรูปแบบอยู่บนพื้นฐานที่แตกต่างกัน และส่งผลให้รูปแบบการขนส่งบางรูปแบบไม่อาจแข่งขันกับรูปแบบอื่นได้ เช่น การขนส่งทางรถไฟกับการขนส่งทางถนน

(๒) กฎหมายของแต่ละรูปในปัจจุบันแม้จะบังคับใช้เพื่อวัตถุประสงค์เดียวกัน (เช่น เพื่อกำกับดูแลการประกอบกิจการ) มีความแตกต่างกันในสาระเป็นอันมาก

๑.๔ มาตรการที่จะบรรลุนโยบายประสงค์ของภารกิจมีดังต่อไปนี้

(๑) จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติเป็นองค์กรในการบริหารนโยบาย
(๒) การกำกับดูแลภาคการขนส่ง จะแบ่งออกเป็น การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและ
การกำกับดูแลกิจการขนส่ง

(๓) การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยจะเป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายการขนส่ง
ในรูปแบบต่าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน แต่หากมีกรณีที่จะกำหนดมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัย
เพิ่มเติม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาจใช้อำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ออกกฎกระทรวง
กำหนดหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลความปลอดภัยของยานพาหนะ มาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐานและ
สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง มาตรฐานการขับขี่และควบคุมยานพาหนะ มาตรการการจัดการด้าน
ความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัย การสืบสวนสาเหตุเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ โดยไม่ต้องเสนอขอ
แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเป็นรายฉบับ

(๔) การกำกับดูแลกิจการขนส่งจะดำเนินการในรูปของคณะกรรมการ โดยแบ่ง
ออกเป็น ๕ คณะกรรมการ ได้แก่ คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทาง
อากาศ และกิจการขนส่งมวลชน โดยแต่ละคณะกรรมการจะมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน
กรรมการ และผู้แทนส่วนราชการและผู้เชี่ยวชาญที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งร่วมเป็นกรรมการ มีหัวหน้า
ส่วนราชการที่รับผิดชอบหลักเกี่ยวกับการขนส่งแต่ละรูปแบบดังกล่าวเป็นกรรมการและเลขานุการ
ทั้งนี้การใช้อำนาจกำกับดูแลกิจการขนส่งจะเกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้เข้าประกอบกิจการ การกำหนด
โครงสร้างอัตราค่าบริการ มาตรฐานการให้บริการ การป้องกันการกระทำอันเป็นการผูกขาดหรือ
ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน การกำหนดกลไกในการพิจารณาคำร้องเรียนของ
ผู้ใช้บริการ การยุติข้อขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน เป็นต้น

(๕) เมื่อคณะกรรมการกำกับดูแลกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการกำกับดูแลแล้ว
บุคคลใดประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ประกาศกำหนด บุคคลนั้น
จะต้องได้รับอนุญาตให้ประกอบการ โดยการประกอบการขนส่งตามกฎหมายนี้หมายความว่าทั้งการ
ให้บริการขนส่งและการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

(๖) เพื่อให้เกิดให้บริการหรือโครงข่ายการให้บริการซึ่งมีลักษณะเป็นพันธะในการ
ให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation หรือ PSO) ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือองค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการอาจดำเนินการให้สัมปทาน ทำสัญญาให้สิทธิแก่
บุคคลอื่นมาร่วมให้บริการ (Joint Service) ทำสัญญาจ้างบุคคลมาดำเนินการแทน (Contract Out) โดย
จ่ายค่าตอบแทนการดำเนินการก็ได้ นอกจากนั้นในกฎหมายนี้ยังจะกำหนดรูปแบบการอุดหนุนการ
ประกอบกิจการขนส่งที่มีลักษณะเป็น PSO ด้วย

(๗) เนื่องจากการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง
เป็นสิ่งจำเป็นต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และจำเป็นต้องอาศัยงบประมาณในการ
ลงทุนจำนวนมาก ในพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดรูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน โดยสัญญา
การให้เอกชนร่วมลงทุนอาจเป็นสัญญาอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(ก) สัญญา Build – Transfer – and – Operate (BTO)

(ข) สัญญา Build – Operate – and – Transfer (BOT)

(ค) สัญญา Build – Lease – and – Transfer (BLT)

(ง) สัญญา Build – Own – and – Operate (BOO)

(จ) สัญญา Contract – Add – and – Operate

(ฉ) สัญญา Rehabilitate – Own – and – Operate

(ช) สัญญา Rehabilitate – Operate – and – Transfer

(๘) จัดตั้งกองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งและจราจร เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่ง สนับสนุนการวิจัยและพัฒนา และพัฒนาความรู้และศักยภาพของบุคลากรในภาคการขนส่ง โดยรูปแบบของทรัพย์สินของกองทุน อำนาจหน้าที่ของกองทุน การบริหารกองทุน จะเป็นไปตามหลักเกณฑ์เดียวกันกับกฎหมายจัดตั้งกองทุนในสาขาอื่น เช่น พลังงาน การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ การส่งเสริมการจัดสวัสดิการสังคม

(๙) กำหนดมาตรการในการส่งเสริมกิจการขนส่งของไทย โดยมาตรการดังกล่าวอาจเป็นมาตรการทางภาษี เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้ การให้สิทธิหักเงินค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปให้แก่ผู้ขนส่งไทยออกจากเงินได้สุทธิหรือกำไรสุทธิที่ต้องเสียภาษี หรือมาตรการส่งเสริมการค้า เป็นต้น

๑.๕ ทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เดียวกัน

-ไม่มี-

๑.๖ เหตุผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้ คือ

ในระยะเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา ประเทศที่พัฒนาแล้วหลายประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย แคนาดา หรือประเทศกำลังพัฒนา เช่น อัฟริกาใต้ ได้มีการปฏิรูปกฎหมายเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านการขนส่งของประเทศตนให้ทันสมัยและสามารถรองรับสภาพการแข่งขันในสังคมโลก โดยได้จัดทำกฎหมาย เช่น Transport Act, Transportation Act, Transport Reform Act หรือ Transport Efficiency Act ขึ้นใช้บังคับ ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้จัดทำขึ้นด้วยวัตถุประสงค์เดียวกัน โดยกฎหมายที่จะยกร่างขึ้นจะเป็นการแก้ไขข้อจำกัดอันเกิดจากกฎหมายที่ใช้บริหารจัดการสาขาการขนส่งในปัจจุบันซึ่งมีหลายฉบับ แบ่งเป็นรายรูปแบบ (mode) ทำให้ไม่เอื้ออำนวยต่อการบริหารในลักษณะบูรณาการและการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) นอกจากนั้น การแก้ไขกฎหมายเป็นรายฉบับอาจทำให้เกิดปัญหาการทับซ้อนหรือการเหลื่อมล้ำของอำนาจ ความไม่สอดคล้องกัน และยากแก่การบังคับใช้และการทำความเข้าใจ

๒. ใครควรเป็นผู้ทำภารกิจ

๒.๑ เมื่อคำนึงถึงประสิทธิภาพต้นทุนและความคล่องตัวแล้ว เหตุใดจึงไม่ควรให้เอกชนทำภารกิจนี้

การดำเนินการปรับโครงสร้างสาขาส่งเป็นบทบาทที่ต้องดำเนินการโดยรัฐ

๒.๒ ถ้าเอกชนไม่ควรทำ เหตุใดจึงไม่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำภารกิจนี้

การดำเนินการปรับโครงสร้างสาขาส่งเป็นบทบาทที่ต้องดำเนินการโดยรัฐ

๓. ความจำเป็นในการออกกฎหมาย

๓.๑ ในการทำภารกิจ เหตุใดจึงจำเป็นต้องตรากฎหมาย

กฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันอยู่ในรูปพระราชบัญญัติ การแก้ไขปรับปรุงตามวัตถุประสงค์จึงต้องกระทำในรูปพระราชบัญญัติ

๓.๒ ถ้าจำเป็นต้องตรากฎหมาย เหตุใดจึงไม่สมควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้
ออก

การดำเนินการปรับโครงสร้างสาขาส่งเป็นบทบาทที่ต้องดำเนินการโดยรัฐ

๓.๓ (ก) การใช้บังคับกฎหมาย

- ☒ พร้อมกันทุกท้องที่ เนื่องจาก ใช้บังคับเป็นการทั่วไป
- ☐ ททยอยใช้เป็นท้องที่ ๆ ไป เนื่องจาก
- ☐ ใช้บังคับเพียงบางท้องที่ เนื่องจาก

(ข) ระยะเวลาสิ้นสุดการใช้บังคับกฎหมาย ไม่มี

๓.๔ ลักษณะการใช้บังคับ

- ☐ ระบบควบคุม ☒ ระบบกำกับ ☒ ระบบส่งเสริม

๓.๕ ประเภทของโทษที่กำหนด

- ☒ โทษทางอาญา ☐ มาตรการบังคับทางปกครอง

๔. ความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น

๔.๑ กฎหมายอื่นในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกัน

๔.๒ เหตุผลที่ไม่สมควรยกเลิก แก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายอื่นที่มีอยู่เดิม

๕. การตอบบุคคลและความคุ้มค่า

๕.๑ ผู้ซึ่งถูกกระทบโดยกฎหมาย

หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม

๕.๒ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ถูกกฎหมายบังคับใช้

หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องต้องปรับโครงสร้างบทบาทภารกิจให้สอดคล้องและเป็นไปตามหลักการกำหนดในร่างพระราชบัญญัติ รวมทั้งประชาชนต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้

๕.๓ สิทธิและเสรีภาพที่ถูกจำกัด

ในการประกอบกิจการที่คณะกรรมการกำกับดูแลได้ประกาศกำหนดจะต้องจดทะเบียนหรือได้รับอนุญาต

๕.๔ ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ

(๑) บทบาทขององค์กรภาครัฐในส่วนที่เกี่ยวกับสาขาการขนส่งจะชัดเจนขึ้น และเป็นพื้นฐานสำคัญต่อการจัดสรรทรัพยากร งบประมาณ และพัฒนาบุคลากรที่จะเน้นทักษะและความชำนาญเฉพาะเรื่อง

(๒) มีกฎหมายกลางที่ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมสามารถใช้บังคับร่วมกันตามบทบาทของตน ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการทั้งในเชิงนโยบายและการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

(๓) มีกลไกการบริหารงานภาครัฐที่จะสามารถจัดการความสัมพันธ์ระหว่างส่วนราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจและภาคเอกชน

(๔) ประเทศไทยมีโครงสร้างสาขาการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับนานาอารยประเทศ และเอื้อต่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่เน้นให้ภาคขนส่งสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักของประเทศ ซึ่งได้แก่ การค้าและการท่องเที่ยว

๕.๕ ความยุ่งยากที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมาย

-ไม่มี-

๕.๖ ความคุ้มค่าของภารกิจเมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับประชาชนและการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับ

-ไม่มี-

๖. ความพร้อมของรัฐ

๖.๑ ความพร้อมของรัฐ

(ก) กำลังคนที่คาดว่าจะต้องใช้ ไม่มี

(ข) คุณวุฒิและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่จำเป็นต้องมี ไม่มี

(ค) งบประมาณที่คาดว่าจะต้องใช้ ไม่มี

๖.๒ วิธีการที่จะให้ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายมีความเข้าใจ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย
เผยแพร่และประชาสัมพันธ์

๗. ข้อเสนอแนะในการดำเนินการกับหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติการกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกัน
-ไม่มี-

๘. วิธีการทำงานและตรวจสอบ

๘.๑ ระบบการทำงานที่สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

.....

๘.๒ ระบบการตรวจสอบ

.....

๘.๓ ระบบการคานอำนาจ

.....

๙. กรอบหรือมาตรการป้องกันมิให้มีการตราอนุบัญญัติเป็นการขยายอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือเพิ่ม
ภาระแก่บุคคลจนเกินสมควร

มีการกำหนดขอบเขตการตราอนุบัญญัติไว้อย่างชัดเจน กล่าวคือ เพื่อวัตถุประสงค์ในการ
กำกับดูแลด้านความปลอดภัยและกำกับดูแลกิจการขนส่ง

๑๐. การรับฟังความคิดเห็น

๑๐.๑ โอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องแสดงความคิดเห็น

ได้มีการจัดสัมมนารับฟังความเห็นในระหว่างวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน - ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ ณ
โรงแรมรอยัลฮิลล์ จังหวัดนครนายก

๑๐.๒ ข้อคัดค้านหรือความเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ไม่มี

ลงชื่อ.....

(.....)

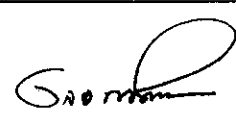
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

...../...../.....

Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ชื่อเรื่อง พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.

กระทรวงคมนาคม

1	กำหนดเวลาที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีอย่างช้าที่สุด					ภายในวันที่
2	ระบุความจำเป็นที่บังคับให้ต้องเสนอเรื่องนี้ต่อคณะรัฐมนตรี (ชี้ค/					รายละเอียด
	กฎหมาย	กฎ	ระเบียบ	มติ ครม.	อื่น ๆ	
	✓					ภาคการขนส่งได้ทวีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้น เพื่อให้โครงสร้างสาขาการขนส่งของประเทศเป็นระบบสอดคล้องกับสากลและมีความพร้อมที่จะสนับสนุนการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต จึงจำเป็นต้องบูรณาการระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งที่กระจายอยู่ในกฎหมายต่าง ๆ โดยจัดให้มีกฎหมายกลางที่จะจัดกลุ่มภารกิจด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแลและด้านการประกอบการให้ชัดเจน และที่จะสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการทุกกิจกรรมของการขนส่งเพิ่มเติมจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงการวางกรอบในการดำเนินการกิจการขนส่งที่มีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ การเพิ่มบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชน ในการมีส่วนร่วมในการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและการประกอบการกิจการขนส่ง
3	การถามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวม 19 หน่วยงาน					
	ชื่อหน่วยงาน			เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เหตุผลที่สอบถาม
	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม			✓	-	เป็นหน่วยงานที่อาจได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมาย
	กรมการขนส่งทางบก			✓	-	
	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี			✓	-	
	กรมการขนส่งทางอากาศ			✓	-	
	กรมทางหลวง			✓	-	
	กรมทางหลวงชนบท			✓	-	
	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร			✓	-	
	การรถไฟแห่งประเทศไทย			✓	-	
	การท่าเรือแห่งประเทศไทย			✓	-	
	การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย			✓	-	
	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย			✓	-	
	องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์			✓	-	
	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ			✓	-	
	สถาบันการบินพลเรือน			✓	-	
	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)			✓	-	
	บริษัท ขนส่ง จำกัด			✓	-	
	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)			✓	-	
	บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด			✓	-	
	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย			✓	-	
4	การถามความเห็นคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง			เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	หมายเหตุ
				-	-	
*แนบคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการและรายงานการประชุมของคณะกรรมการแต่ละคณะ						
5	ร่างมติคณะรัฐมนตรีที่ต้องการ					
อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาโดยเร่งด่วนเป็นกรณีพิเศษต่อไป						
6	ลายมือชื่อผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา					
 (นายชลอ คยรัตน์) รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ) ผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา / ๒๕๖๓๕๐						