สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 7500
วันที่ 7 ก.ย. เวลา 16.09

ด่วนที่สุด
ที่ คค (ปคร) 0200.4/165

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กทม. 10100

7 กันยายน 2550

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ .. (พ.ศ. ....)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ .. (พ.ศ. ....)
2. บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ .. (พ.ศ. ....)
3. สรุปสาระสำคัญร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ .. (พ.ศ. ....)
4. บันทึกวิเคราะห์สรุปร่างการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ .. (พ.ศ. ....)
5. คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย
6. Check list การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 ได้มีมติให้ความเห็นชอบตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 1 (ในคราวการประชุมครั้งที่ 11/2550 วันที่ 5 กรกฎาคม 2550) เกี่ยวกับแผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

(ก) ให้ความเห็นชอบในหลักการกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งแบ่งแยกบทบาทของภาครัฐและการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟของประเทศ โดยภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง ส่วน รฟท. จะมีบทบาทในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและจัดการเดินรถ และการประกอบการเดินรถในเชิงพาณิชย์แข่งขันกับภาคเอกชน ทั้งนี้ ภาครัฐ และ รฟท. จะร่วมกันพิจารณากรอบแนวทางในการอุดหนุนและวงเงินงบประมาณที่จะให้การสนับสนุน รฟท.ในส่วนของการเดินรถเชิงสังคม

(ข) ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการยกร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน

(ค) เห็นชอบในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการเปิดให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และให้ดำเนินการจัดทำข้อตกลงมาตรฐานกับสหภาพแรงงาน รฟท. เกี่ยวกับเรื่องนี้ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วันด้วย

/(ง) เห็นชอบ...

(ง) เห็นชอบการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อสนับสนุนการเตรียมการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท.

1.2 เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีตาม 1.1 (ก) และ (ข) กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินยกร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ .. (พ.ศ. ....) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บทบาทของ รฟท. เป็นไปตามกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟที่ได้รับความเห็นชอบ และเพื่อเป็นพื้นฐานสำหรับการเริ่มดำเนินการเพื่อฟื้นฟู รฟท. ตามแผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่าการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในทางปฏิบัติอย่างแท้จริงยังจำเป็นต้องมีการปรับปรุงกฎหมายบริหารจัดการด้านการขนส่งทางรถไฟฉบับอื่นให้ทันสมัยและสอดคล้องกับกฎหมายด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ เช่น ในประเด็นการจัดการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และความรับผิดในการให้บริการขนส่ง เป็นต้น ซึ่งในขณะนี้กระทรวงคมนาคมได้ขอใช้เงินของโครงการเงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างเศรษฐกิจทำการศึกษาในรายละเอียดของประเด็นดังกล่าว และเมื่อได้ผลการศึกษาแล้ว จะนำมาใช้ปรับปรุงพระราชบัญญัติจัดวางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ทั้งฉบับ

2. การรับฟังความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. ได้จัดประชุม Focus Group เพื่อรับฟังความเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ .. (พ.ศ. ....) จากผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าไทย รฟท. สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟ ซึ่งส่วนใหญ่เห็นด้วยกับร่างพระราชบัญญัตินี้ โดยมีข้อสังเกตว่าในระหว่างขั้นตอนทางนิติบัญญัติ รฟท. ต้องทำความเข้าใจกับพนักงานเกี่ยวกับบทบาทใหม่และการปรับปรุงการบริหารจัดการภายในองค์กรให้สอดคล้องกับกฎหมายด้วย

3. หลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย

3.1 หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ดังต่อไปนี้

3.1.1 เพิ่มเติมคำนิยามของคำว่า "ทางรถไฟ" และ "กิจการรถไฟ"

3.1.2 แก้ไขบทบัญญัติเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟ โดยกำหนดขอบวัตถุประสงค์การดำเนินงานของ รฟท. ให้สามารถดำเนินการทั้งในส่วนของการให้บริการขนส่ง การให้บุคคลอื่นใช้ทางรถไฟในการบริการขนส่ง และการดำเนินธุรกิจอย่างอื่นที่จะเป็นประโยชน์แก่ รฟท.

3.1.3 กำหนดบทบาทของ รฟท. ในการดำเนินการซึ่งเป็นหน้าที่ในเชิงสังคมของรัฐในการจัดให้มีบริการสาธารณะ และดำเนินการอื่นตามนโยบายพิเศษของรัฐเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

/ 3.1.4...

3.1.4 กำหนดให้การดำเนินการของ รฟท. อยู่ภายใต้บังคับของการกำกับดูแลตามกฎหมาย

3.1.5 กำหนดให้ รฟท.ได้รับเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยการขาดทุน ซึ่งเกิดจากการที่ต้องดำเนินกิจการซึ่งเป็นหน้าที่ในเชิงสังคมของรัฐในการจัดให้มีบริการสาธารณะหรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐตาม 3.1.3

3.2 เหตุผล

ด้วยผลของการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งแบ่งแยกกลไกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแลและการประกอบกิจการรถไฟออกจากกัน โดยภาครัฐจะรับผิดชอบในด้านนโยบายและการกำกับดูแล รวมทั้งจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง ในขณะที่ รฟท. จะเป็นผู้บำรุงรักษาและจัดการเดินรถและเป็นผู้ประกอบการขนส่งซึ่งต้องแข่งขันกับภาคเอกชน ดังนั้น เพื่อปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟและให้ รฟท. สามารถดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับทางรถไฟและเรียกเก็บค่าใช้ทางจากผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นได้ รวมถึงการแสดงให้เห็นว่า รฟท. อยู่ภายใต้กลไกกำกับดูแลการประกอบการเช่นเดียวกับผู้ประกอบการรายอื่น และเพื่อให้ รฟท. สามารถได้รับเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนที่เกิดจากการที่ต้องดำเนินการให้บริการเชิงสังคม หรือดำเนินการอื่นตามนโยบายพิเศษของรัฐในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

4. ความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ

4.1 วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

เพื่อปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ (Rail Sector Reform) โดยการเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟ ซึ่ง รฟท. จะมีบทบาทในการเป็นผู้ให้บริการขนส่งซึ่งต้องแข่งขันกับภาคเอกชนและเป็นผู้ให้บริการทางรถไฟ และเพื่อเป็นพื้นฐานสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการ (Organization Reform) เพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท.

4.2 ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

คณะรัฐมนตรีในการประชุมวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 ได้เห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม โดยแบ่งแยกกลไกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านกำกับดูแลและการประกอบกิจการรถไฟออกจากกัน กล่าวคือ ภาครัฐจะรับผิดชอบในด้านนโยบายและการกำกับดูแล ในขณะที่ รฟท. เป็นผู้ให้บริการขนส่งจะเป็นผู้บำรุงรักษาและจัดการเดินรถและเป็นผู้ให้บริการขนส่งซึ่งต้องแข่งขันกับภาคเอกชน เว้นแต่กรณีการเดินรถเชิงสังคม (Public Service Obligation : PSO) ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในลักษณะเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนจากวงเงินงบประมาณ ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการยกร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน

/4.3 เพื่อ...

4.3 เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่อง ดังต่อไปนี้

4.3.1 เพื่อปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟและให้ รฟท. สามารถดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับทางรถไฟ และเรียกเก็บค่าใช้ทางจากผู้ประกอบการรายอื่นได้ และแสดงให้เห็นว่า รฟท. อยู่ภายใต้กลไกกำกับดูแลเช่นเดียวกับผู้ประกอบการรายอื่น

4.3.2 เพื่อให้ รฟท. สามารถได้รับเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนที่เกิดจากการที่ต้องดำเนินการให้บริการเชิงสังคม หรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

4.4 มาตรการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ของภารกิจมีดังต่อไปนี้

4.4.1 เปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟเพื่อให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการ (ระหว่าง รฟท. ภาคเอกชน และบริษัทลูก รฟท. ซึ่งจะจัดตั้งขึ้นในอนาคต) โดย

(ก) แก้ไขบทบัญญัติที่กำหนดขอบวัตถุประสงค์การดำเนินงานและอำนาจในการดำเนินงานของ รฟท.

(ข) กำหนดให้การดำเนินงานของ รฟท. อยู่ภายใต้บังคับของการกำกับดูแลตามกฎหมายกำกับดูแลกิจการขนส่ง

4.4.2 กำหนดบทบาทพิเศษของ รฟท. ในการให้บริการเชิงสังคมและดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ และกำหนดให้ รฟท. ได้รับเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยการขาดทุน ซึ่งเกิดจากการที่ต้องดำเนินกิจการเชิงสังคมหรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐ

4.5 ทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เดียวกัน

ไม่มี

4.6 เหตุผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้

โครงสร้างสาขาการขนส่งในภาพรวม ซึ่งมีผลถึงการขนส่งทางรถไฟด้วย ได้มีการปรับปรุงไปแล้วส่วนหนึ่งโดยร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและคาดว่าจะเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติภายในเดือนกันยายน 2550 นี้ อย่างไรก็ตาม การดำเนินนโยบายในส่วนของการประกอบกิจการขนส่งทางรถไฟและการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการของ รฟท.ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในทางปฏิบัติ จำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันควบคู่ไปด้วย

/อนึ่ง...

อนึ่ง เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้มีความสำคัญต่อการนำนโยบายการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟไปสู่การปฏิบัติ และจะเป็นการวางรากฐานสำหรับการเตรียมการเพื่อฟื้นฟู รฟท. ในอนาคต ซึ่งกระทรวงคมนาคมเห็นว่ามีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะผลักดันให้ออกใช้เป็นกฎหมายได้ในสมัยรัฐบาลปัจจุบัน จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ในการเร่งรัดนำเสนออนุมัติหลักการจากคณะรัฐมนตรีและเร่งรัดในการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อให้สามารถนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติโดยเร็ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก

(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
กลุ่มพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
โทร. 02 283 3312
โทรสาร 02 281 4081

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ...)
พ.ศ. ...

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ดังต่อไปนี้

1. เพิ่มเติมคำนิยามของคำว่า "ทางรถไฟ" และ "กิจการรถไฟ" (เพิ่มเติมมาตรา 4)

2. แก้ไขบทบัญญัติเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟ โดยกำหนดขอบวัตถุประสงค์การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สามารถดำเนินการทั้งในส่วนของการให้บริการขนส่ง การให้บุคคลอื่นใช้ทางรถไฟในการบริการขนส่ง และการดำเนินธุรกิจอย่างอื่นที่จะเป็นประโยชน์แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 6)

3. กำหนดบทบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการดำเนินกิจการซึ่งเป็นหน้าที่ในเชิงสังคมของรัฐในการจัดให้มีบริการสาธารณะ และดำเนินการอื่นตามนโยบายพิเศษของรัฐเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 9)

4. กำหนดให้การดำเนินกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ภายใต้บังคับของการกำกับดูแลตามกฎหมาย (เพิ่มวรรคสองของมาตรา 38)

5. กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยการขาดทุน ซึ่งเกิดจากการที่ต้องดำเนินกิจการซึ่งเป็นหน้าที่ในเชิงสังคมของรัฐในการจัดให้มีบริการสาธารณะหรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐ (เพิ่มวรรคสี่ของมาตรา 43)

เหตุผล

ด้วยผลของการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งแบ่งแยกกลไกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแลและการประกอบกิจการรถไฟออกจากกัน โดยภาครัฐจะรับผิดชอบในด้านนโยบายและการกำกับดูแล รวมทั้งจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง ในขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้บำรุงรักษาและจัดการเดินรถและเป็นผู้ประกอบการขนส่งซึ่งต้องแข่งขันกับภาคเอกชนในการให้บริการ ดังนั้น เพื่อปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟและให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับทางรถไฟ และเรียกเก็บค่าใช้ทางจากผู้ประกอบการรายอื่นได้ ตลอดจนแสดงให้เห็นว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ภายใต้กลไกกำกับดูแลการประกอบการเช่นเดียวกับผู้ประกอบการรายอื่น และเพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถได้รับเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนที่เกิดจากการที่ต้องดำเนินการให้บริการเชิงสังคม หรือดำเนินการอื่นตามนโยบายพิเศษของรัฐในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ...)

พ.ศ. ....

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย

.....

.....

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ....

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้เพิ่มความดังต่อไปนี้ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

"ทางรถไฟ" หมายความว่า หมายความว่า ทางหรือรางซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในในการเดินรถไฟ ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น และให้หมายความรวมถึง อุโมงค์ สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง ชานชาลา จุดรอหลีก สะพานรถไฟ อุปกรณ์สื่อสาร อาณัติสัญญาณ และอุปกรณ์อย่างอื่นที่เกี่ยวข้องหรือมีไว้เพื่อใช้เดินรถไฟ

"กิจการรถไฟ" หมายความว่า กิจการของการถไฟแห่งประเทศไทย

มาตรา 8 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสี่ของมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

"ในกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับมอบหมายให้ดำเนินการตามมาตรา 9 (12) หรือ (13) ให้รัฐจ่ายเงินอุดหนุนให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ต้องขาดทุนจากการดำเนินการดังกล่าว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายกำหนด"

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
กับร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 แก้ไขล่าสุดจนถึงพระราชบัญญัติฯ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2543	ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไข
มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ "การรถไฟแห่งประเทศไทย" หมายความว่า การรถไฟซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้ "คณะกรรมการ" หมายความว่า คณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทย "ผู้ว่าการ" หมายความว่า ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย "รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	"ทางรถไฟ" หมายความว่า ทางหรือรางซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการเดินรถไฟ ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น และให้หมายความรวมถึง อุโมงค์ สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง ชานชาลา จุดรอหลีก สะพานรถไฟ อุปกรณ์สื่อสาร อาณัติสัญญาณ และอุปกรณ์อย่างอื่นที่เกี่ยวข้องหรือมีไว้เพื่อใช้เดินรถไฟ "กิจการรถไฟ" หมายความว่า กิจการของการถไฟแห่งประเทศไทย	เพิ่มบทนิยามเพื่อสร้างความชัดเจนให้แก่บทบัญญัติที่จะเสนอแก้ไขเพิ่มเติม และแก้ไขบทบัญญัติที่ให้อำนาจผูกขาดแก่การรถไฟแห่งประเทศไทยในการดำเนินกิจการรถไฟ

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 แก้ไขล่าสุดจนถึงพระราชบัญญัติฯ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2543	ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไข
มาตรา 6 ให้จัดตั้งการรถไฟขึ้น เรียกว่า "การรถไฟแห่งประเทศไทย" มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ (1) รับโอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟกระทรวงคมนาคม (2) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ	(1) รับโอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟกระทรวงคมนาคม (2) สร้างหรือจัดให้มีทางรถไฟด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางรถไฟ (3) ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟและธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางรถไฟ (4) ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางรถไฟ ธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับทางรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ	แก้ไขบทบัญญัติที่ให้อำนาจผูกขาดแก่การรถไฟแห่งประเทศไทยในการดำเนินกิจการรถไฟ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งรายหนึ่งซึ่งอาจต้องแข่งขันกับรายอื่นในการให้บริการเดินรถ และกำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับทางรถไฟและเรียกเก็บค่าใช้ทางจากผู้ประกอบการรายอื่นได้

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 แก้ไขล่าสุดจนถึงพระราชบัญญัติฯ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2543	ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไข
มาตรา 9 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 6 อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง (1) สร้าง ซื้อ จ้าง รับจ้าง จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ (2) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง อาศัย ให้อาศัย จำหน่าย แลกเปลี่ยน และดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ (3) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว (4) จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ (5) กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน (6) รับส่งเงินทางรถไฟ	(3) กำหนดอัตราค่าภาระการขนส่งทางรถไฟ การใช้ทางรถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว	แก้ไขให้สอดคล้องกับร่างมาตรา 6 ที่เสนอแก้ไขใหม่ และเพิ่มเติมบทบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการดำเนินการซึ่งเป็นหน้าที่ในเชิงสังคมของรัฐ และดำเนินการอื่นตามนโยบายพิเศษของรัฐ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 แก้ไขล่าสุดจนถึงพระราชบัญญัติฯ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2543	ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไข
(7) รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ (8) ดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคาร รวมตลอดถึงกิจการอื่นอันเป็นอุปกรณ์แก่กิจการโรงแรมหรือภัตตาคาร (9) จัดบริการท่องเที่ยวที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ (10) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าว จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้ (11) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประโยชน์ของกิจการรถไฟ	(12) ดำเนินการซึ่งเป็นหน้าที่ในเชิงสังคมของรัฐในการจัดให้มีบริการสาธารณะ โดยไม่คำนึงถึงว่าการให้บริการนั้นจะต้องมีผลกำไรหรือคุ้มค่าในเชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรี	

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 แก้ไขล่าสุดจนถึงพระราชบัญญัติฯ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2543	ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไข
	(13) ดำเนินการอื่นตามนโยบายพิเศษของรัฐที่กำหนดให้กิจการรถไฟเป็นฐานในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ	
มาตรา 38 ในการดำเนินกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐและประชาชนและความปลอดภัย	ให้การดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ภายใต้บังคับของการกำกับดูแลตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น	กำหนดให้การดำเนินกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ภายใต้บังคับของการกำกับดูแลตามกฎหมายเช่นเดียวกันกับผู้ประกอบการรายอื่น
มาตรา 43 รายได้ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทยสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ		กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยการขาดทุน ซึ่งเกิดจากการที่ต้องดำเนินกิจการเชิงสังคมหรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐ

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 แก้ไขล่าสุดจนถึงพระราชบัญญัติฯ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2543	ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไข
รายได้ที่ได้รับในปีหนึ่งๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่างๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เผื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด	ในกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับมอบหมายให้ดำเนินการตามมาตรา 9 (12) หรือ (13) ให้รัฐจ่ายเงินอุดหนุนให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ต้องขาดทุนจากการดำเนินการดังกล่าว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายกำหนด	

สรุปสาระสำคัญ
ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

ร่างพระราชบัญญัตินี้จะปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติปัจจุบัน โดยเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟเพื่อให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการ (ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ภาคเอกชน และบริษัทลูก รฟท. ซึ่งอาจจัดตั้งขึ้นในอนาคต) โดยแก้ไขบทบัญญัติที่กำหนดขอบวัตถุประสงค์การดำเนินงานและอำนาจในการดำเนินงานของ รฟท. และกำหนดให้การดำเนินงานของ รฟท. อยู่ภายใต้บังคับของการกำกับดูแลตามกฎหมายกำกับดูแลกิจการขนส่ง นอกจากนั้นยังกำหนดบทบาทพิเศษของ รฟท. ในการให้บริการเชิงสังคมและดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ และกำหนดให้ รฟท. ได้รับเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยการขาดทุน ซึ่งเกิดจากการที่ต้องดำเนินกิจการเชิงสังคมหรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐ

ทั้งนี้ อาจสรุปประเด็นในการแก้ไขเพิ่มเติมได้ดังนี้

1. เพิ่มคำนิยามคำว่า "ทางรถไฟ" และ "กิจการรถไฟ" (เพิ่มเติมมาตรา 4)

2. แก้ไขบทบัญญัติเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟ โดยกำหนดขอบวัตถุประสงค์การดำเนินงานของ รฟท. ให้สามารถดำเนินการทั้งในส่วนของการให้บริการขนส่ง การให้บุคคลอื่นใช้ทางรถไฟในการบริการขนส่ง และการดำเนินธุรกิจอย่างอื่นที่จะเป็นประโยชน์แก่ รฟท. (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 6)

3. กำหนดบทบาทของ รฟท. ในการดำเนินการซึ่งเป็นหน้าที่ในเชิงสังคมของรัฐในการจัดให้มีบริการสาธารณะ และดำเนินการอื่นตามนโยบายพิเศษของรัฐเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 9)

4. กำหนดให้การดำเนินการของ รฟท.อยู่ภายใต้บังคับของการกำกับดูแลตามกฎหมาย (เพิ่มวรรคสองของมาตรา 38)

5. กำหนดให้ รฟท. ได้รับเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยการขาดทุน ซึ่งเกิดจากการที่ต้องดำเนินกิจการซึ่งเป็นหน้าที่ในเชิงสังคมของรัฐในการจัดให้มีบริการสาธารณะหรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐ (เพิ่มวรรคสี่ของมาตรา 43)

บันทึกวิเคราะห์สรุป
ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

---

1. เหตุผลและความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ

กระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญแก่การขนส่งทางรถไฟโดยได้ดำเนินนโยบายในการพัฒนาทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ เพื่อเป็นรากฐานให้การขนส่งทางรถไฟสามารถเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการขนส่งที่จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าและบริการของไทย

เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาซึ่งต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ทั้งในส่วนของภาครัฐ ภาคเอกชนและการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ (Rail Sector Reform) ไปพร้อมกับการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการ (Organization Reform) เพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. โดยในส่วนของการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ได้แบ่งแยกกลไกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านกำกับดูแลและการประกอบกิจการรถไฟออกจากกัน กล่าวคือ ภาครัฐจะรับผิดชอบในด้านนโยบายและการกำกับดูแล ในขณะที่ รฟท. จะเป็นผู้ให้บริการขนส่งซึ่งต้องแข่งขันกับภาคเอกชน เว้นแต่กรณีการเดินรถเชิงสังคม (Public Service Obligation : PSO) ซึ่ง รฟท. จะได้รับเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนจากภาครัฐ นอกจากนั้น ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง (Network Development) และ รฟท. จะเป็นผู้บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและจัดการเดินรถ (Infrastructure Maintenance and Operation: IMO)

โครงสร้างสาขาการขนส่งในภาพรวม ซึ่งมีผลถึงการขนส่งทางรถไฟด้วย ได้มีการปรับปรุงไปแล้วส่วนหนึ่งโดยร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและคาดว่าจะเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติภายในเดือนกันยายน 2550 นี้ อย่างไรก็ตาม การดำเนินนโยบายในส่วนของการประกอบกิจการขนส่งทางรถไฟและการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในทางปฏิบัติ จำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันควบคู่ไปด้วย

2. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

เพื่อปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟและให้ รฟท. สามารถดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับทางรถไฟ และเรียกเก็บค่าใช้ทางจากผู้ประกอบการรายอื่นได้ ตลอดจนแสดงให้เห็นว่า รฟท. อยู่ภายใต้กลไกกำกับดูแลการประกอบการเช่นเดียวกับผู้ประกอบการรายอื่น และเพื่อให้ รฟท. สามารถได้รับเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนที่เกิดจากการที่ต้องดำเนินการให้บริการเชิงสังคม หรือดำเนินการอื่นตามนโยบายพิเศษของรัฐในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ จึงเสนอปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ในประเด็นดังต่อไปนี้

2.1 เพิ่มเติมคำนิยามของคำว่า "ทางรถไฟ" และ "กิจการรถไฟ" (เพิ่มเติมมาตรา 4)

2.2 แก้ไขบทบัญญัติเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟ โดยกำหนดขอบวัตถุประสงค์การดำเนินงานของ รฟท. ให้สามารถดำเนินการทั้งในส่วนของการให้บริการขนส่ง การให้บุคคลอื่นใช้ทางรถไฟในการบริการขนส่ง และการดำเนินธุรกิจอย่างอื่นที่จะเป็นประโยชน์แก่ รฟท. (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 6)

2.3 กำหนดบทบาทของ รฟท. ในการดำเนินการซึ่งเป็นหน้าที่ในเชิงสังคมของรัฐในการจัดให้มีบริการสาธารณะ และดำเนินการอื่นตามนโยบายพิเศษของรัฐเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 9)

2.4 กำหนดให้การดำเนินการของ รฟท.อยู่ภายใต้บังคับของการกำกับดูแลตามกฎหมาย (เพิ่มวรรคสองของมาตรา 38)

2.5 กำหนดให้ รฟท. ได้รับเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยการขาดทุน ซึ่งเกิดจากการที่ต้องดำเนินกิจการซึ่งเป็นหน้าที่ในเชิงสังคมของรัฐในการจัดให้มีบริการสาธารณะหรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐ (เพิ่มวรรคสี่ของมาตรา 43)

3. ความเกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายของส่วนราชการอื่น

กฎหมายนี้ไม่มีผลเกี่ยวข้องหรือกระทบถึงการใช้กฎหมายของส่วนราชการอื่น

4. ประโยชน์จะได้รับจากการออกกฎหมาย

4.1 บทบาทของ รฟท. ในภาพรวมของระบบการขนส่งทางรถไฟของประเทศจะชัดเจนขึ้น และจะเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงิน รวมถึง การจัดสรรทรัพยากร งบประมาณ และพัฒนาบุคลากรในอนาคต

4.2 สร้างความเท่าเทียมกันในการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งจะจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น

4.3 มีกลไกในการอุดหนุน รฟท. เพื่อชดเชยการขาดทุนซึ่งเกิดจากการที่ต้องดำเนินกิจการเชิงสังคม โดยไม่คำนึงถึงว่าการให้บริการนั้นจะต้องมีผลกำไรหรือคุ้มค่าในเชิงพาณิชย์หรือเกิดจากดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐที่กำหนดให้กิจการรถไฟเป็นฐานในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

4.4 สนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟของประเทศให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับนานาอารยประเทศและเอื้อต่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่เน้นให้ภาคขนส่งสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักของประเทศ

คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย

ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้เสนอ

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

เหตุผลและความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

เพื่อได้ดำเนินการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ (Rail Sector Reform) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีบทบาทในการเป็นผู้ให้บริการขนส่ง ซึ่งต้องแข่งขันกับภาคเอกชน และเพื่อเป็นพื้นฐานสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการ (Organization Reform) เพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

คณะรัฐมนตรีในการประชุมวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๐ ได้อนุมัติการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม โดยแบ่งแยกกลไกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านกำกับดูแลและการประกอบกิจการรถไฟออกจากกัน กล่าวคือ ภาครัฐจะรับผิดชอบในด้านนโยบายและการกำกับดูแล ในขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้บำรุงรักษาและจัดการเดินรถและเป็นผู้ให้บริการขนส่งซึ่งต้องแข่งขันกับภาคเอกชน เว้นแต่กรณีการเดินรถเชิงสังคม (Public Service Obligation : PSO) ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในลักษณะเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนจากวงเงินงบประมาณ ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการยกร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน

๑.๓ เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่อง ดังต่อไปนี้

(๑) เพื่อปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟและให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับทางรถไฟ และเรียกเก็บค่าใช้ทางจากผู้ประกอบการรายอื่นได้ และแสดงให้เห็นว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ภายใต้กลไกกำกับดูแลเช่นเดียวกับผู้ประกอบการรายอื่น

(๒) เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถได้รับเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนที่เกิดจากการที่ต้องดำเนินการให้บริการเชิงสังคม หรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

๑.๔ มาตรการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ของภารกิจมีดังต่อไปนี้

(๑) เปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟเพื่อให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการ (ระหว่าง รฟท. ภาคเอกชน และบริษัทลูก รฟท. ซึ่งจะจัดตั้งขึ้นในอนาคต) โดย

(ก) แก้ไขบทบัญญัติที่กำหนดขอบวัตถุประสงค์การดำเนินงานและอำนาจในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(ข) กำหนดให้การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ภายใต้บังคับของการกำกับดูแลตามกฎหมายกำกับดูแลกิจการขนส่ง

(๒) กำหนดบทบาทพิเศษของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการให้บริการเชิงสังคมและดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ และกำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยการขาดทุน ซึ่งเกิดจากการที่ต้องดำเนินกิจการเชิงสังคมหรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐ

๑.๕ ทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เดียวกัน

- ไม่มี -

๑.๖ เหตุผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้ คือ

โครงสร้างสาขาการขนส่งในภาพรวม ซึ่งมีผลถึงการขนส่งทางรถไฟด้วย ได้มีการปรับปรุงไปแล้วส่วนหนึ่งโดยร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและคาดว่าจะเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติภายในเดือนกันยายน ๒๕๕๐ นี้ อย่างไรก็ตาม การดำเนินนโยบายในส่วนของการประกอบกิจการขนส่งทางรถไฟและการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในทางปฏิบัติ จำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันควบคู่ไปด้วย

๒. ใครควรเป็นผู้ทำภารกิจ

๒.๑ เมื่อคำนึงถึงประสิทธิภาพต้นทุนและความคล่องตัวแล้ว เหตุใดจึงไม่ควรให้เอกชนทำภารกิจนี้

การดำเนินการปรับโครงสร้างสาขาขนส่งทางรถไฟเป็นบทบาทที่ต้องดำเนินการโดยรัฐ

๒.๒ ถ้าเอกชนไม่ควรทำ เหตุใดจึงไม่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำภารกิจนี้

การดำเนินการปรับโครงสร้างสาขาขนส่งทางรถไฟเป็นบทบาทที่ต้องดำเนินการโดยส่วนกลาง

๓. **ความจำเป็นในการออกกฎหมาย**

๓.๑ ในการทภารกิจ เหตุใดจึงจำเป็นต้องตรากฎหมาย

กฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันอยู่ในรูปพระราชบัญญัติ การแก้ไขปรับปรุงตามวัตถุประสงค์จึงต้องกระทำในรูปพระราชบัญญัติ

๓.๒ ถ้าจำเป็นต้องตรากฎหมาย เหตุใดจึงไม่สมควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ออก

การดำเนินการปรับโครงสร้างสาขาขนส่งทางรถไฟเป็นบทบาทที่ต้องดำเนินการโดยส่วนกลาง -

๓.๓ (ก) การใช้บังคับกฎหมาย

☑ พร้อมกันทุกท้องที่ เนื่องจาก ใช้บังคับเป็นการทั่วไป

☐ ทยอยใช้เป็นท้องที่ ๆ ไป เนื่องจาก .....

☐ ใช้บังคับเพียงบางท้องที่ เนื่องจาก .....

(ข) ระยะเวลาสิ้นสุดการใช้บังคับกฎหมาย ไม่มี

๓.๔ ลักษณะการใช้บังคับ

☐ ระบบควบคุม ☑ ระบบกำกับ ☑ ระบบส่งเสริม

๓.๕ ประเภทของโทษที่กำหนด

☐ โทษทางอาญา ☐ มาตรการบังคับทางปกครอง

๔. **ความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น**

๔.๑ กฎหมายอื่นในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกัน

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.-๒๔๙๔

๔.๒ เหตุผลที่ไม่สมควรยกเลิก แก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายอื่นที่มีอยู่เดิม

เสนอแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเดิม

๕. **ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า**

๕.๑ ผู้ซึ่งถูกกระทบโดยกฎหมาย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และกระทรวงการคลัง

๕.๒ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ถูกกฎหมายบังคับใช้

(ก) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องปรับโครงสร้างภายในองค์กรให้สอดคล้องและเป็นไปตามหลักการกำหนดในร่างพระราชบัญญัติ

(ข) กระทรวงการคลังต้องพิจารณากรอบการจัดสรรเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยการขาดทุน ซึ่งเกิดจากการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินกิจการเชิงสังคมหรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

๕.๓ สิทธิและเสรีภาพที่ถูกจำกัด

- ไม่มี -

๕.๔ ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ

(๑) บทบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทยในภาพรวมของระบบการขนส่งทางรถไฟของประเทศจะชัดเจนขึ้น และจะเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงิน รวมถึง การจัดสรรทรัพยากร งบประมาณ และพัฒนาบุคลากรในอนาคต

(๒) สร้างความเท่าเทียมกันในการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งจะจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น

(๓) มีกลไกในการอุดหนุน รฟท. เพื่อชดเชยการขาดทุนซึ่งเกิดจากการที่ต้องดำเนินกิจการเชิงสังคม โดยไม่คำนึงถึงว่าการให้บริการนั้นจะต้องมีผลกำไรหรือคุ้มค่าในเชิงพาณิชย์ หรือเกิดจากดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐที่กำหนดให้กิจการรถไฟเป็นฐานในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

(๔) สนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟของประเทศให้มี ประสิทธิภาพและสอดคล้องกับนานาอารยประเทศและเอื้อต่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่เน้นให้ภาคขนส่งสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักของประเทศ

๕.๕ ความยุ่งยากที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมาย

- ไม่มี -

๕.๖ ความคุ้มค่าของภารกิจเมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับประชาชนและการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับ

- ไม่มี -

๖. ความพร้อมของรัฐ

๖.๑ ความพร้อมของรัฐ

(ก) กำลังคนที่คาดว่าจะต้องใช้ ไม่มี

(ข) คุณวุฒิและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่จำเป็นต้องมี ไม่มี

(ค) งบประมาณที่คาดว่าต้องใช้ ไม่มี

๖.๒ วิธีการที่จะให้ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายมีความเข้าใจ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย เผยแพร่และประชาสัมพันธ์

๗. ข้อเสนอแนะในการดำเนินการกับหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติภารกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกัน

- ไม่มี -

๘. วิธีการทำงานและตรวจสอบ

๘.๑ ระบบการทำงานที่สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

.....

๘.๒ ระบบการตรวจสอบ

.....

๘.๓ ระบบการควานอำนาจ

.....

๙. กรอบหรือมาตรการป้องกันมิให้มีการตราอนุบัญญัติที่เป็นการขยายอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือเพิ่มภาระแก่บุคคลจนเกินสมควร

- ไม่มี -

๑๐. การรับฟังความคิดเห็น

๑๐.๑ โอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องแสดงความคิดเห็น

ได้มีการจัดประชุม Focus Group โดยมีผู้แทนจากสำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สภาอุตสาหกรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าไทย การรถไฟแห่งประเทศไทยและสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2550

๑๐.๒ ข้อคัดค้านหรือความเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องทำความเข้าใจกับพนักงานเกี่ยวกับบทบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทยในกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟและการปรับปรุงการบริหารจัดการภายในให้สอดคล้องกับบทบาทดังกล่าว

ลงชื่อ.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

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

Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ชื่อเรื่อง <u>ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...</u>

กระทรวง <u>คมนาคม</u>

1.	กำหนดเวลาที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีอย่างช้าที่สุด					ภายในวันที่
2.	ระบุความจำเป็นที่บังคับให้ต้องเสนอเรื่องนี้ต่อคณะรัฐมนตรี (ขีด/)					รายละเอียด
	กฎหมาย	กฎ	ระเบียบ	มติ ครม.	อื่นๆ	
	✓					ด้วยผลของการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งแบ่งแยกกลไกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแลและการประกอบกิจการรถไฟออกจากกัน โดยภาครัฐจะรับผิดชอบในด้านนโยบายและการกำกับดูแล รวมทั้งจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง ในขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้บำรุงรักษาและจัดการเดินรถและเป็นผู้ประกอบการขนส่งซึ่งต้องแข่งขันกับภาคเอกชนในการให้บริการ ดังนั้น เพื่อปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟและให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับทางรถไฟ และเรียกเก็บค่าใช้ทางจากผู้ประกอบการรายอื่นได้ตลอดจนแสดงให้เห็นว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ภายใต้กลไกกำกับดูแลการประกอบการเช่นเดียวกับผู้ประกอบการรายอื่น และเพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถได้รับเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนที่เกิดจากการที่ต้องดำเนินการให้บริการเชิงสังคม หรือดำเนินการอื่นตามนโยบายพิเศษของรัฐในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

3.	การถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวม 19 หน่วยงาน			
	ชื่อหน่วยงาน	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เหตุผลที่สอบถาม
	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	✓	-	เป็นหน่วยงานที่อาจได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมาย
	สำนักงานอัยการสูงสุด	✓	-	
	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	✓	-	
	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	✓	-	
	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	✓	-	
	กรมทางหลวงชนบท	✓	-	
	สภาหอการค้าไทย	✓	-	
	การรถไฟแห่งประเทศไทย	✓	-	
	สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟ	-	✓	ฝ่ายบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องทำความเข้าใจกับพนักงานเกี่ยวกับบทบาทใหม่

4.	การถามความเห็นคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	หมายเหตุ
	-	-	-	-

*แนบคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการและรายงานการประชุมของคณะกรรมการแต่ละคณะ

5. ร่างมติคณะรัฐมนตรีที่ต้องการ

อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. .... และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาเป็นกรณีเร่งด่วนเพื่อให้สามารถนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติโดยเร็ว

6. ลายมือชื่อผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา

(นายชลอ คชรัตน์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ)

ผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา

๒๓ ก.ค. ๕๐