

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/๙๗๙๓

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๑ เมษายน ๒๕๕๖

เรื่อง โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซล ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

- อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๓๐๖ ลงวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๕
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๓๑๑ ลงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖
๓. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๔๘๗ ลงวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖
๔. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๖๙๑ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๖

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงพลังงาน ด่วนที่สุด ที่ พน ๐๑๐๐/๑๖ ลงวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๖
๒. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๓๘๗ ลงวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๖
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๗๖๖๘ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๕
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๑๒๕๔ ลงวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

ตามที่ได้เสนอเรื่อง โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซล ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๑. อนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซล ประกอบด้วย รถโดยสารธรรมดา จำนวน ๑,๖๕๙ คัน และรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน ๑,๕๒๔ คัน ภายในวงเงิน ๑๓,๑๖๒.๒๐ ล้านบาท

๒. อนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินภายในวงเงิน ๑๓,๑๖๒.๒๐ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้หรือให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้ต่อ

ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

/กระทรวง ...

กระทรวงพลังงาน สำนักงานประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) เป็นประธานกรรมการได้พิจารณาเรื่องดังกล่าว ๓ ครั้ง ดังนี้ (๑) คราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕ (๒) คราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ พิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมที่กระทรวงคมนาคมเสนอตามนัยหนังสือด่วนที่สุดที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๓๑ ลงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ เรื่อง ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการขออนุมัติดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ (๓) คราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๕๖ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖ พิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมที่กระทรวงคมนาคมเสนอตามนัยหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๔๘๗ ลงวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖ เรื่อง การจัดทำข้อมูลและความเห็นเกี่ยวกับพลังงานทางเลือกที่จะนำมาใช้กับการจัดการโดยสารใหม่ จำนวน ๓,๑๘๓ คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีประเด็นอภิปรายและมติ ดังนี้

๑. ประเด็นอภิปราย

๑.๑ ประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕

(๑) คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน แล้ว และเห็นควรให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

(๒) ในการประกวดราคาเพื่อจัดการโดยสารราคาตามข้อเสนอขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่มีการแบ่งเขตการประกวดราคาเป็น ๘ เขต ถึงแม้ว่าจะช่วยให้เกิดการแข่งขันด้านราคาและสนับสนุนผู้ประกอบการต่อรถโดยสารในประเทศ แต่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจมีข้อสังเกตว่ารูปแบบดังกล่าวจะสามารถสนับสนุนให้ผู้ประกอบการรายเล็กสามารถรวมกลุ่มกันเข้าร่วมประกวดราคาได้เพียงใด ดังนั้น คณะกรรมการกลั่นกรองฯ จึงเห็นควรมอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพหารือกับกระทรวงอุตสาหกรรม ในการพิจารณาแนวทางการจัดซื้อจัดหาที่จะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการต่อรถโดยสารในประเทศทุกกลุ่ม สามารถเข้าร่วมการประกวดราคาได้ โดยควรพิจารณาให้ครอบคลุมถึงการส่งเสริมผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศด้วย ทั้งนี้ จะต้องกำหนดคุณสมบัติของรถโดยสารให้มีคุณภาพ และมีอายุการใช้งานที่เหมาะสม และมอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและกระทรวงคมนาคม พิจารณาแต่งตั้งผู้แทนที่มีความเชี่ยวชาญในด้านเทคนิค และในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์โดยสาร เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการในการจัดการโดยสาร เพื่อให้การจัดซื้อจัดหาโดยสารดังกล่าวมีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอน

/(๓) ...

(๓) คณะกรรมการกลั่นกรองฯ ได้มีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าในการดำเนินโครงการนี้ คาดว่าจะมีผลตอบแทนทางการเงินเพียงพอที่จะชำระคืนแหล่งเงินที่ใช้ในการจัดหาโดยสาร ของโครงการได้ แต่จะไม่สามารถแก้ไขปัญหาทางการเงิน โดยเฉพาะภาระหนี้สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในปัจจุบันได้ ดังนั้น เห็นควรมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลังเร่งพิจารณาแนวทางการดำเนินงานในรายละเอียดของแผนงาน ต่างๆ ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหานี้สินเพื่อให้ องค์การสามารถดำเนินการต่อไปได้ นอกจากนี้ ควรพิจารณาปรับรูปแบบการให้บริการโดยสาธารณะ โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม โดยอาจกำหนดประชาชนกลุ่มเป้าหมายที่ควรได้รับการดังกล่าวที่ชัดเจน เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น

(๔) นอกจากนี้คณะกรรมการกลั่นกรองฯ ยังได้มอบหมายให้องค์การขนส่ง มวลชนกรุงเทพจัดทำตัวชี้วัดผลการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการดำเนิน โครงการ เช่น ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง เป็นต้น และปริมาณผู้โดยสาร เพื่อใช้ในการติดตาม และประเมินผลการดำเนินโครงการ โดยหากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถดำเนินการได้ ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ อาจพิจารณาให้กระทรวงการคลังนำไปกำหนดเป็นตัวชี้วัดในขั้นการพิจารณา แก้ไขปัญหานี้สินทางการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อไป

๑.๒ ประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๖

(๑) การพิจารณาโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติ จำนวน ๓,๑๘๓ คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นั้น เป็นโครงการที่มีการพิจารณา มาเป็นระยะเวลานานแล้ว เนื่องจากมีประเด็นที่เกี่ยวข้องที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องดำเนินการ หลายประเด็น ซึ่งปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการสร้างความชัดเจน ในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องแล้วตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณา โครงการฯ ในขณะที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีความจำเป็นต้องเร่งจัดหาโดยสารเพื่อลดค่าใช้จ่าย เชื้อเพลิง และเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการแก่ประชาชน เนื่องจากรถโดยสารในปัจจุบันมีสภาพทรุดโทรม และไม่สามารถนำมาให้บริการประชาชนได้มีจำนวนเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จนส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมีขีดความสามารถในการหารายได้ลดลงมาเป็นลำดับ ประกอบกับการนำรถโดยสารที่ไม่พร้อมใช้งาน มาให้บริการจะส่งผลต่อปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ อีกด้วย

(๒) จากการพิจารณาข้อมูลที่เสนอมาเพิ่มเติม เห็นว่า การแก้ไขปัญหานี้สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นสิ่งที่ภาครัฐจำเป็นต้องเร่งพิจารณาตัดสินใจ เนื่องจากหากไม่มีการตัดสินใจแก้ปัญหานี้สินเดิมจะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถ ดำเนินการโครงการฯ ได้ตามที่เสนอ ซึ่งประธานกรรมการฯ ได้แจ้งที่ประชุมว่า การประชุมคณะกรรมการ กำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๖ ได้มีการพิจารณาเรื่องนี้เช่นกันและได้มีมติรับทราบ ความคืบหน้าของแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พร้อมทั้งเห็นชอบ ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการยกหนี้สินเดิมขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวนไม่เกินร้อยละ ๒๕ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและให้พักหนี้สินในส่วนที่เหลือไว้จนกว่า

/องค์การ ...

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะสามารถดำเนินการตามเงื่อนไขต่างๆ ได้ โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลัง และกระทรวงคมนาคม พิจารณานี้สินที่จะยกให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนที่เหลือและกำหนด เงื่อนไขและระยะเวลาดำเนินการตามเงื่อนไขที่จะยกให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อไป และให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำประมาณการทางการเงินตามแผนฟื้นฟูกิจการอีกครั้งหนึ่ง โดยให้แยกภาระหนี้เดิมออก ดังนั้น จึงเห็นควรเสนอมติคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจดังกล่าว พร้อมกับการเสนอข้อมูลเพิ่มเติมตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้เพื่อประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป

๑.๓ ประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๕๖

(๑) ความวิตกกังวลเกี่ยวกับความพอเพียงของก๊าซธรรมชาติ (NGV) ของประเทศในอนาคต ทำให้รัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญในการพิจารณาสันับสนุนนโยบายการใช้ น้ำมัน จากพืชพลังงานเพิ่มขึ้น เนื่องจากการใช้พลังงานเชื้อเพลิงดังกล่าวจะช่วยลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง (Fossil Fuel) และสนับสนุนภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในประเทศ ซึ่งจะช่วยลดภาระการสนับสนุนทางการเงินในภาคการเกษตรของภาครัฐในอนาคต อีกทั้งยังช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจาก เป็นพลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

(๒) ในปัจจุบันประเทศผู้ผลิตธัญพืชชั้นนำของโลกได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเครื่องยนต์เพื่อรองรับการใช้พลังงานทางเลือก จึงคาดว่าพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องยนต์ในรถโดยสาร จะมีความก้าวหน้าขึ้นในช่วง ๑ - ๒ ปี ข้างหน้า ดังนั้น เพื่อให้การจัดหารถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสถานการณ์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องสร้างความชัดเจนในประเด็นต่างๆ ดังนี้

(๒.๑) ความสอดคล้องและความพอเพียงของสถานีเดิมก๊าซธรรมชาติ กับแผนการส่งมอบรถโดยสาร

(๒.๒) แผนบริหารความเสี่ยงในการให้บริการรถที่เกิดภาวะวิกฤติ เช่น น้ำท่วม เป็นต้น และ

(๒.๓) แผนการรองรับกรณีที่ก๊าซธรรมชาติมีไม่เพียงพอในอนาคต

(๓) ผู้แทนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ชี้แจงเพิ่มเติมในที่ประชุมดังนี้

(๓.๑) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยืนยันที่จะใช้พลังงานเชื้อเพลิงจาก NGV เป็นหลัก เนื่องจากจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงขององค์กรได้อย่างมีนัยสำคัญ หากใช้พลังงานที่ต้นทุนสูงกว่า NGV แล้ว อาจจะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถจ่ายคืนค่าลงทุนได้ตามผลการศึกษา

(๓.๒) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เตรียมความพร้อมในเรื่องสถานีเดิมก๊าซธรรมชาติ โดยได้ลงนามในบันทึกความร่วมมือในการจัดหาสถานีก๊าซธรรมชาติ (MOU) ร่วมกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ทั้งในส่วนที่เป็นพื้นที่อยู่จ่อรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจากเดิมที่มีการดำเนินการแล้ว ๓ แห่ง จะดำเนินการเพิ่มเติมอีก ๕ แห่ง รวมเป็น ๘ แห่ง และการจัดหาสถานีเดิมก๊าซของเอกชนให้เพียงพอต่อการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

/(๓.๓) ...

(๓.๓) นอกจากการจัดการโดยसार NGV แล้ว องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ยังจำเป็นต้องมีรถโดยสารที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง แม้ในยามวิกฤติ ทั้งนี้ ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ร่วมกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) นำรถโดยสารจำนวน ๑๐ คัน มาทดลองใช้น้ำมันเชื้อเพลิง B๗

(๓.๔) สำหรับแนวทางการรองรับกรณีที่ก๊าซธรรมชาติมีไม่เพียงพอ ในอนาคตนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพชี้แจงว่า รถโดยสารที่จะจัดหาเป็นรถโดยสารที่ใช้พลังงานได้ ทั้ง ๒ ประเภทคือ NGV และน้ำมันดีเซล ซึ่งหากมีปัญหาขาดแคลน NGV ก็สามารถใช้น้ำมัน ในการขับเคลื่อนได้ นอกจากนี้จากการศึกษาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพบว่า หากภาครัฐ มีนโยบายสนับสนุนการใช้น้ำมันชีวภาพก็สามารถนำรถโดยสารมาดัดแปลงเครื่องยนต์ได้ โดยมีค่าใช้จ่าย ไม่สูงมากนัก อย่างไรก็ตาม การใช้พลังงานเชื้อเพลิงดังกล่าวยังมีปัญหาในเรื่องต้นทุนค่าเชื้อเพลิง และความพร้อมของสถานีบริการเชื้อเพลิง ซึ่งหากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงดังกล่าว อาจจะให้มีผลกระทบต่อการผลิตพื้นฐานทางการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(๔) ที่ประชุมเห็นควรมอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้ (๔.๑) ความสอดคล้องและความพอเพียงของสถานี เต็มก๊าซธรรมชาติกับแผนการส่งมอบรถโดยสาร และ (๔.๒) แผนการรองรับกรณีที่ก๊าซธรรมชาติ มีไม่เพียงพอในอนาคต (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ดำเนินการจัดทำข้อมูลดังกล่าวเพิ่มเติมแล้ว) ซึ่งที่ประชุมได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า หากรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เปลี่ยนมาใช้น้ำมันชีวภาพแล้ว ภาครัฐควรจะต้องกำหนดมาตรการหรือแนวทางลดผลกระทบต่อค่าใช้จ่าย ที่เพิ่มขึ้นให้ชัดเจนซึ่งจะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงผลกระทบดังกล่าว ในการดำเนินโครงการฯ แต่อย่างใด พร้อมทั้งได้มอบหมายให้กระทรวงพลังงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกระทรวงคมนาคม ติดตามการพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องยนต์เพื่อรองรับการใช้พลังงานทางเลือกอย่างใกล้ชิด เพื่อประกอบการกำหนดนโยบายหรือมาตรการที่เกี่ยวข้อง

(๕) ที่ประชุมยังมีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าเพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีความยืดหยุ่นในการพิจารณาเลือกใช้พลังงานเชื้อเพลิงให้สอดคล้องกับความก้าวหน้า ในการพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องยนต์ในอนาคต เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สามารถพิจารณาปรับเปลี่ยนหรือเลือกใช้รถโดยสารที่สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นพลังงานทางเลือก หรือพลังงานชีวภาพในขั้นตอนการดำเนินงานได้ตามความเหมาะสม โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอน ของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(๖) นอกจากนี้ที่ประชุมได้สอบถามถึงความจำเป็นของการจัดการโดยसारธรรมดา เนื่องจากภายหลังจากการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูแล้ว หากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำระบบ ตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์มาใช้จะทำให้ภาครัฐสามารถใช้เป็นกลไกในการพิจารณาสับสนุนค่าใช้จ่าย การเดินทางให้แก่กลุ่มเป้าหมายได้ ซึ่งจะช่วยลดความจำเป็นในการจัดการโดยसारธรรมดา ซึ่งผู้แทน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ชี้แจงว่าจากผลสำรวจความคิดเห็นของประชาชนพบว่า ร้อยละ ๑๔ มีความต้องการใช้รถโดยสารธรรมดาดำเนินอยู่ ซึ่งส่วนใหญ่ ได้แก่ พ่อค้าแม่ค้า และกลุ่มผู้ใช้แรงงาน

๒. มติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ครั้งที่ ๗/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖

๒.๑ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซล ภายในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๓,๑๖๒.๒๐ ล้านบาท ตามมติคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจเมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕ และเห็นควรให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและกระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจไปประกอบการพิจารณาดำเนินการอย่างเคร่งครัดต่อไป

๒.๒ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินหรือให้กระทรวงการคลัง จัดหาเงินทุนให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้ต่อตามพระราชบัญญัติ จัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตรา ๗ (๗) และค้ำประกันเงินกู้ตามความจำเป็นและเหมาะสมตามขั้นตอนต่อไป

๒.๓ นอกจากนี้เห็นควรให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและกระทรวงคมนาคม รับประเด็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการดังนี้

(๑) ประสานกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อพิจารณาแนวทางการจัดซื้อจัดหาที่จะสามารถส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่อรถโดยสารในประเทศ รวมถึงผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศทุกรายที่สนใจสามารถเข้าร่วมการประกวดราคาได้ ทั้งนี้ จะต้องให้ความสำคัญในการกำหนดคุณสมบัติของรถโดยสารให้มีคุณภาพที่น่าเชื่อถือได้ และมีอายุการใช้งานของรถที่เหมาะสม

(๒) พิจารณาแต่งตั้งผู้แทนที่มีความเชี่ยวชาญในด้านเทคนิค และในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์โดยสารเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการในการจัดหารถโดยสาร เพื่อให้การจัดซื้อจัดหารถโดยสารดังกล่าวมีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอน

(๓) ประสานกับกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินงานในรายละเอียดของแผนงานต่างๆ ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาหนี้สินเพื่อให้องค์กรสามารถดำเนินการต่อไปได้ นอกจากนี้ควรพิจารณาปรับปรุงแบบการให้บริการรถโดยสารสาธารณะโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม โดยอาจกำหนดประชาชนกลุ่มเป้าหมายที่ควรได้รับบริการดังกล่าวที่ชัดเจน เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น

(๔) จัดทำตัวชี้วัดผลการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการดำเนินโครงการ เช่น ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง เป็นต้น และปริมาณผู้โดยสาร เพื่อใช้ในการติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการ

๒.๔ เห็นควรรับทราบข้อมูลเพิ่มเติมโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒.๕ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการยกหนี้สินเดิมขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวนไม่เกินร้อยละ ๒๕ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และให้พักหนี้สินในส่วนที่เหลือไว้จนกว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะสามารถดำเนินการตามเงื่อนไขต่างๆ ได้ โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคมพิจารณาหนี้สินที่จะยกให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนที่เหลือและกำหนดเงื่อนไขและระยะเวลาดำเนินการตามเงื่อนไขที่จะยกหนี้ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อไป และให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำประมาณการทางการเงินตามแผนฟื้นฟูกิจการอีกครั้งหนึ่งโดยให้แยกภาระหนี้เดิมออก ตามมติคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

๒.๖ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงพลังงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกระทรวงคมนาคม ติดตามการพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องยนต์เพื่อรองรับการใช้พลังงานทางเลือกอย่างใกล้ชิด เพื่อประกอบการกำหนดนโยบายหรือมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒.๗ เพื่อให้การจัดการโดยसारใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีความยืดหยุ่นในการพิจารณาเลือกใช้พลังงานเชื้อเพลิงให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าของการพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องยนต์ในอนาคต จึงเห็นสมควรเสนอให้คณะรัฐมนตรี พิจารณามอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถพิจารณาปรับเปลี่ยนหรือเลือกใช้รถโดยสารที่สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นพลังงานทางเลือกหรือพลังงานชีวภาพในขั้นตอนการดำเนินงานได้ตามความเหมาะสมกับเทคโนโลยีที่อาจเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต และให้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๖ ลงมติว่า

๑. อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ครั้งที่ ๗/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖ ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) ประธานกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เสนอ รวมทั้งอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กู้เงินในวงเงิน ๑๓,๑๖๒.๒๐ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้หรือจัดหาเงินกู้ให้ ขสมก. กู้ต่อ และให้ ขสมก. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการชำระคืนเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการกู้เงิน ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

๒. ให้กระทรวงคมนาคมรับไปศึกษาถึงความเหมาะสมคุ้มค่าในกรณีที่หากมีการปรับเปลี่ยนหรือเพิ่มเติมการจัดซื้อรถโดยสารธรรมดาไปเป็นรถโดยสารปรับอากาศ รวมถึงการจัดระบบเส้นทางเดินรถ การปรับอัตราค่าโดยสาร การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีด้านพลังงานทางเลือกที่ใช้กับรถโดยสาร โดยคำนึงถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อการให้บริการ การยกระดับคุณภาพชีวิต

/ของผู้โดยสาร ...

ของผู้โดยสารที่มีรายได้น้อย การจูงใจให้มีการใช้รถโดยสารสาธารณะมากยิ่งขึ้น การประหยัดพลังงาน รวมทั้งการลดปัญหาการจราจรและลดมลภาวะของสิ่งแวดล้อม และให้รายงานผลการศึกษาต่อคณะรัฐมนตรีด้วย โดยหากมีความจำเป็นที่จะต้องเปลี่ยนแปลงการจัดซื้อรถโดยสารตามโครงการดังกล่าวไปจากที่ได้อนุมัติไว้ตามข้อ ๑ ก็ให้กระทรวงคมนาคมเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

จึงเรียนยืนยันมาและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

C

(นายศิริ เลิศธรรมเทวี)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th

(M56-04-31 : ชัยพล)

ผอ.สวค. ๙ 11/๒๕๖๖
ผอ.ร. ๐๖๗๐๒ 11/๒๕๖๖
ผอ.ก.ด. ๑๐๗๐๓ 11/๒๕๖๖
นวก. ๑๐๗๐๔ 11/๒๕๖๖
ผู้พิมพ์ ๑๐๗๐๕ 11/๒๕๖๖

รายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซล ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้ทราบ ดังนี้

-
๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
 ๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
 ๓. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
 ๔. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 ๕. ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน