

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/๙๗/๙๘

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๑ เมษายน ๒๕๕๖

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

เรียน ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๓๐๖ ลงวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๕
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๓๑ ลงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๔๘๗ ลงวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๖๙๑ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๖
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงพลังงาน ด่วนที่สุด ที่ พน ๐๑๐๐/๑๖ ลงวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๖
๖. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๓๘๗ ลงวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๖
๗. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๗๖๖๘ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๕
๘. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๑๒๕๔ ลงวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง 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

/ซึ่งกระทรวง ...

ซึ่งกระทรวงพลังงาน สำนักงานประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย 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 พิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมที่กระทรวงคมนาคมเสนอตามนัยหนังสือ ด่วนที่สุดที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๓๑ ลงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ เรื่อง ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการขออนุมัติดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ (๓) คราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๕๖ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖ พิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมที่กระทรวงคมนาคมเสนอตามนัยหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๔๘๗ ลงวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖ เรื่อง การจัดทำข้อมูลและความเห็นเกี่ยวกับพลังงานทางเลือกที่จะนำมาใช้กับการจัดการรถโดยสารใหม่ 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) ในการประกวดราคาเพื่อจัดการรถโดยสารราคาตามข้อเสนอขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่มีการแบ่งเขตการประกวดราคาเป็น ๘ เขต ถึงแม้ว่าจะช่วยให้เกิดการแข่งขันด้านราคาและสนับสนุนผู้ประกอบการต่อรถโดยสารในประเทศ แต่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจมีข้อสังเกตว่ารูปแบบดังกล่าวจะสามารถสนับสนุนให้ผู้ประกอบการรายเล็กสามารถรวมกลุ่มกันเข้าร่วมประกวดราคาได้เพียงใด ดังนั้น คณะกรรมการกลั่นกรองฯ จึงเห็นควรมอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพหารือกับกระทรวงอุตสาหกรรม ในการพิจารณาแนวทางการจัดซื้อจัดหาที่จะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการต่อรถโดยสารในประเทศทุกกลุ่ม สามารถเข้าร่วมการประกวดราคาได้ โดยควรพิจารณาให้ครอบคลุมถึงการส่งเสริมผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศด้วย ทั้งนี้ จะต้องกำหนดคุณสมบัติของรถโดยสารให้มีคุณภาพ และมีอายุการใช้งานที่เหมาะสม และมอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและกระทรวงคมนาคม พิจารณาแต่งตั้งผู้แทนที่มีความเชี่ยวชาญในด้านเทคนิค และในภาคอุตสาหกรรมยนต์โดยสาร เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการในการจัดการรถโดยสาร เพื่อให้การจัดซื้อจัดหารถโดยสารดังกล่าวมีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอน

(๓) คณะกรรมการกลั่นกรองฯ ได้มีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าในการดำเนินโครงการนี้ คาดว่าจะมีผลตอบแทนทางการเงินเพียงพอที่จะชำระคืนแหล่งเงินที่ใช้ในการจัดการรถโดยสารของโครงการได้ แต่จะไม่สามารถแก้ไขปัญหาทางการเงิน โดยเฉพาะภาระหนี้สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในปัจจุบันได้ ดังนั้น เห็นควรมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

/กระทรวง ...

กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลังเร่งพิจารณาแนวทางการดำเนินงานในรายละเอียดของแผนงานต่างๆ ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาหนี้สินเพื่อให้องค์การสามารถดำเนินการต่อไปได้ นอกจากนี้ ควรพิจารณาปรับรูปแบบการให้บริการโดยสาธารณะโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม โดยอาจกำหนดประชาชนกลุ่มเป้าหมายที่ควรได้รับการดังกล่าวที่ชัดเจน เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น

(๔) นอกจากนี้คณะกรรมการกลั่นกรองฯ ยังได้มอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำตัวชี้วัดผลการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการดำเนินโครงการ เช่น ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง เป็นต้น และปริมาณผู้โดยสาร เพื่อใช้ในการติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการ โดยหากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ อาจพิจารณาให้กระทรวงการคลังนำไปกำหนดเป็นตัวชี้วัดในขั้นการพิจารณาแก้ไขปัญหาหนี้สินทางการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อไป

๑.๒ ประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๖

(๑) การพิจารณาโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ จำนวน ๓,๑๘๓ คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นั้น เป็นโครงการที่มีการพิจารณามาเป็นระยะเวลานานแล้ว เนื่องจากมีประเด็นที่เกี่ยวข้องที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องดำเนินการหลายประเด็น ซึ่งปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการสร้างความชัดเจนในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องแล้วตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาโครงการฯ ในขณะที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีความจำเป็นต้องเร่งจัดหารถโดยสารเพื่อลดค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง และเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการแก่ประชาชน เนื่องจากรถโดยสารในปัจจุบันมีสภาพทรุดโทรมและไม่สามารถนำมาให้บริการประชาชนได้มีจำนวนเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จนส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีขีดความสามารถในการหารายได้ลดลงมาเป็นลำดับ ประกอบกับการนำรถโดยสารที่ไม่พร้อมใช้งานมาให้บริการจะส่งผลต่อปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ อีกด้วย

(๒) จากการพิจารณาข้อมูลที่เสนอมาเพิ่มเติมเห็นว่าการแก้ไขปัญหาหนี้สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นสิ่งที่ภาครัฐจำเป็นต้องเร่งพิจารณาตัดสินใจเนื่องจากหากไม่มีการตัดสินใจแก้ไขปัญหาหนี้สินเดิมจะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถดำเนินการโครงการฯ ได้ตามที่เสนอ ซึ่งประธานกรรมการฯ ได้แจ้งที่ประชุมว่า การประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๖ ได้มีการพิจารณาเรื่องนี้เช่นกันและได้มีมติรับทราบความคืบหน้าของแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พร้อมทั้งเห็นชอบให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการยกหนี้สินเดิมขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจำนวนไม่เกินร้อยละ ๒๕ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและให้พักหนี้สินในส่วนที่เหลือไว้จนกว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะสามารถดำเนินการตามเงื่อนไขต่างๆ ได้ โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม พิจารณานี้สินที่จะยกให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนที่เหลือและกำหนดเงื่อนไขและระยะเวลาดำเนินการตามเงื่อนไขที่จะยกหนี้ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อไป และให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำประมาณการทางการเงินตามแผนฟื้นฟูกิจการอีกครั้งหนึ่ง โดยให้แยกภาระหนี้เดิมออก ดังนั้น จึงเห็นควรเสนอมติคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจดังกล่าวพร้อมกับการเสนอข้อมูลเพิ่มเติมตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้อย่างประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป

๑.๓ ประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๕๖

(๑) ความวิตกกังวลเกี่ยวกับความพอเพียงของก๊าซธรรมชาติ (NGV) ของประเทศในอนาคต ทำให้รัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญในการพิจารณาสนับสนุนนโยบายการใช้น้ำมันจากพืชพลังงานเพิ่มขึ้น เนื่องจากการใช้พลังงานเชื้อเพลิงดังกล่าวจะช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Fossil Fuel) และสนับสนุนภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในประเทศ ซึ่งจะช่วยลดภาระการสนับสนุนทางการเงินในภาคการเกษตรของภาครัฐในอนาคต อีกทั้งยังช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นพลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

(๒) ในปัจจุบันประเทศผู้ผลิตรถโดยสารชั้นนำของโลกได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเครื่องยนต์เพื่อรองรับการใช้พลังงานทางเลือก จึงคาดว่าเทคโนโลยีเครื่องยนต์ในรถโดยสารจะมีความก้าวหน้าขึ้นในช่วง ๑ - ๒ ปี ข้างหน้า ดังนั้น เพื่อให้การจัดการรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสถานการณ์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องสร้างความชัดเจนในประเด็นต่างๆ ดังนี้

(๒.๑) ความสอดคล้องและความพอเพียงของสถานีเติมก๊าซธรรมชาติกับแผนการส่งมอบรถโดยสาร

(๒.๒) แผนบริหารความเสี่ยงในการให้บริการรถโดยสารที่เกิดภาวะวิกฤติ เช่น น้ำท่วม เป็นต้น และ

(๒.๓) แผนการรองรับกรณีที่ก๊าซธรรมชาติมีไม่เพียงพอในอนาคต

(๓) ผู้แทนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ชี้แจงเพิ่มเติมในที่ประชุมดังนี้

(๓.๑) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยืนยันที่จะใช้พลังงานเชื้อเพลิงจาก NGV เป็นหลัก เนื่องจากจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงขององค์กรได้อย่างมีนัยสำคัญ หากใช้พลังงานที่ต้นทุนสูงกว่า NGV แล้ว อาจจะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถจ่ายคืนค่าลงทุนได้ตามผลการศึกษา

(๓.๒) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เตรียมความพร้อมในเรื่องสถานีเติมก๊าซธรรมชาติ โดยได้ลงนามในบันทึกความร่วมมือในการจัดหาสถานีก๊าซธรรมชาติ (MOU) ร่วมกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ทั้งในส่วนที่เป็นพื้นที่อยู่จอดรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจากเดิมที่มีการดำเนินการแล้ว ๓ แห่ง จะดำเนินการเพิ่มเติมอีก ๕ แห่ง รวมเป็น ๘ แห่ง และการจัดหาสถานีเติมก๊าซของเอกชนให้เพียงพอต่อการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(๓.๓) นอกจากการจัดการรถโดยสาร NGV แล้ว องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังจำเป็นต้องมีรถโดยสารที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องแม้ในยามวิกฤติ ทั้งนี้ ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ร่วมกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) นำรถโดยสารจำนวน ๑๐ คัน มาทดลองใช้น้ำมันเชื้อเพลิง B๗

(๓.๔) สำหรับแนวทางการรองรับกรณีที่ก๊าซธรรมชาติมีไม่เพียงพอในอนาคตนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพชี้แจงว่า รถโดยสารที่จะจัดหาเป็นรถโดยสารที่ใช้พลังงานได้ทั้ง ๒ ประเภทคือ NGV และน้ำมันดีเซล ซึ่งหากมีปัญหาขาดแคลน NGV ก็สามารถใช้น้ำมัน

/ในการ ...

ในการขับเคลื่อนได้ นอกจากนี้จากการศึกษาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพบว่า หากภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนการใช้น้ำมันชีวภาพก็สามารถนำรถโดยสารมาดัดแปลงเครื่องยนต์ได้ โดยมีค่าใช้จ่ายไม่สูงมากนัก อย่างไรก็ตาม การใช้พลังงานเชื้อเพลิงดังกล่าวยังมีปัญหาในเรื่องต้นทุนค่าเชื้อเพลิงและความพร้อมของสถานีบริการเชื้อเพลิง ซึ่งหากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงดังกล่าวอาจจะทำให้มีผลกระทบต่อการพลิกฟื้นฐานะการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(๔) ที่ประชุมเห็นควรมอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้ (๔.๑) ความสอดคล้องและความพอเพียงของสถานีเติมก๊าซธรรมชาติกับแผนการส่งมอบรถโดยสาร และ (๔.๒) แผนการรองรับกรณีที่ก๊าซธรรมชาติมีไม่เพียงพอในอนาคต (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ดำเนินการจัดทำข้อมูลดังกล่าวเพิ่มเติมแล้ว) ซึ่งที่ประชุมได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า หากรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปลี่ยนมาใช้น้ำมันชีวภาพแล้ว ภาครัฐควรจะต้องกำหนดมาตรการหรือแนวทางลดผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้ชัดเจนซึ่งจะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงผลกระทบดังกล่าวในการดำเนินโครงการฯ แต่อย่างใด พร้อมทั้งได้มอบหมายให้กระทรวงพลังงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกระทรวงคมนาคม ติดตามการพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องยนต์เพื่อรองรับการใช้พลังงานทางเลือกอย่างใกล้ชิดเพื่อประกอบการกำหนดนโยบายหรือมาตรการที่เกี่ยวข้อง

(๕) ที่ประชุมยังมีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าเพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีความยืดหยุ่นในการพิจารณาเลือกใช้พลังงานเชื้อเพลิงให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าในการพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องยนต์ในอนาคต เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถพิจารณาปรับเปลี่ยนหรือเลือกใช้รถโดยสารที่สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นพลังงานทางเลือกหรือพลังงานชีวภาพในขั้นตอนการดำเนินงานได้ตามความเหมาะสม โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(๖) นอกจากนี้ที่ประชุมได้สอบถามถึงความจำเป็นของการจัดการโดยสารธรรมดาเนื่องจากภายหลังจากการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูแล้ว หากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำระบบตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์มาใช้จะทำให้ภาครัฐสามารถใช้เป็นกลไกในการพิจารณาสนับสนุนค่าใช้จ่ายการเดินทางให้แก่กลุ่มเป้าหมายได้ ซึ่งจะช่วยลดความจำเป็นในการจัดการโดยสารธรรมดา ซึ่งผู้แทนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ชี้แจงว่าจากผลสำรวจความคิดเห็นของประชาชนพบว่า ร้อยละ ๑๔ มีความต้องการใช้รถโดยสารธรรมดายุ่ง ซึ่งส่วนใหญ่ ได้แก่ พ่อค้าแม่ค้า และกลุ่มผู้ใช้แรงงาน

๒. มติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ครั้งที่ ๗/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖

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

๒.๒ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินหรือให้กระทรวงการคลัง จัดหาเงินกู้ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้ต่อตามพระราชบัญญัติ 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 โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาหนี้สินเพื่อให้องค์การสามารถดำเนินการต่อไปได้ นอกจากนี้ควรพิจารณาปรับรูปแบบการให้บริการรถโดยสารสาธารณะโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม โดยอาจกำหนดประชาชนกลุ่มเป้าหมายที่ควรได้รับบริการดังกล่าวที่ชัดเจน เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น

(๔) จัดทำตัวชี้วัดผลการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการดำเนินโครงการ เช่น ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง เป็นต้น และปริมาณผู้โดยสาร เพื่อใช้ในการติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการ

๒.๔ เห็นควรรับทราบข้อมูลเพิ่มเติมโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

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 และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถพิจารณาปรับเปลี่ยนหรือเลือกใช้รถโดยสารที่สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นพลังงานทางเลือกหรือพลังงานชีวภาพในชั้นการดำเนินงานได้ตามความเหมาะสมกับเทคโนโลยีที่อาจเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต 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. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการชำระคืนต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการกู้เงิน ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

๒. ให้กระทรวงคมนาคมรับไปศึกษาถึงความเหมาะสมคุ้มค่าในกรณีที่หากมีการปรับเปลี่ยนหรือเพิ่มเติมการจัดซื้อรถโดยสารธรรมดาไปเป็นรถโดยสารปรับอากาศ รวมถึงการจัดระบบเส้นทางเดินรถ การปรับอัตราค่าโดยสาร การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีด้านพลังงานทางเลือกที่ใช้กับรถโดยสาร โดยคำนึงถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อการให้บริการ การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้โดยสารที่มีรายได้น้อย การจูงใจให้มีการใช้รถโดยสารสาธารณะมากยิ่งขึ้น การประหยัดพลังงาน รวมทั้งการลดปัญหาการจราจรและลดมลภาวะของสิ่งแวดล้อม และให้รายงานผลการศึกษาต่อคณะรัฐมนตรีด้วย โดยหากมีความจำเป็นที่จะต้องเปลี่ยนแปลงการจัดซื้อรถโดยสารตามโครงการดังกล่าวไปจากที่ได้อนุมัติไว้ตามข้อ ๑ ก็ให้กระทรวงคมนาคมเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(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 เม.ย. ๕๖
ผช. ๑๕๗๐๖ 11 เม.ย. ๕๖
ผอ.กลุ่ม ๑๕๗๐๖ 11 เม.ย. ๕๖
นวก. 11 เม.ย. ๕๖
ผู้พิมพ์ ๑๕๗๐๖ 11 เม.ย. ๕๖
สวค. ๒๒๒