

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/๑พค๕๑

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒

กรกฎาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง การปรับปรุง
การบริหารจัดการและการบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ สศ ๐๐๐๑/๑๓๑๑
ลงวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๑๒๖
ลงวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๖

ตามที่ได้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เรื่อง "การปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" ไปเพื่อดำเนินการ
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ เรื่อง การปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ จำนวน ๓ เรื่อง ดังนี้

๑. ความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม
ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เรื่อง การปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๒. ความคืบหน้าการดำเนินการฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๓. ความคืบหน้าการจัดหารถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน
เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนฟื้นฟูกิจการองค์การ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๖
ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม
ร่วมกับกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

/สำนักงาน ...

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมทราบด้วยแล้ว และได้เผยแพร่ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพร้อมความเห็นและผลการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมทางเว็บไซต์ของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อให้สาธารณชนได้รับทราบ และขอขอบคุณสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะในเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th L64-06-56/ชัยพล

รศ.ดร. C 2m5b
เล.สสส. 9 10058
ดร. 00000 100-50
ผอ.กช. 00000 100-50
ผอ. 00000 100-50
ผู้พิมพ์ 00000 100-50

เรื่อง รายงานผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรี
กรณีสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี
เรื่อง การปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ด้วยสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี เรื่อง การปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการต่อความเห็นของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังนี้

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. แนวคิดสมมติฐานการให้สัมปทาน	ขสมก. ได้ชี้แจงรายละเอียดข้อมูล ดังนี้ ขสมก. จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ขสมก. พ.ศ. ๒๕๑๙ โดยมีวัตถุประสงค์ในการประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร ตามมาตรา ๑๑ แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ขสมก. พ.ศ. ๒๕๑๙ กำหนดว่า “รายได้ที่ ขสมก. ได้รับจากการดำเนินงานในปีหนึ่งๆ ให้ตกเป็นของ ขสมก. สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงาน ค่าภาระต่างๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสำรอง” ตามมาตรา ๑๐ เงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานใน ขสมก. และครอบครัว ตามมาตรา ๒๙ เงินบำเหน็จและเงินรางวัลตามมาตรา ๓๐ และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่รายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง และ ขสมก. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่นได้ รัฐบาลจึงจ่ายเงินให้แก่ ขสมก. เท่ากับจำนวนที่จำเป็น

/โดยพระราชกฤษฎีกา ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๑ รายได้ ทั้งหมด จากการให้สัมปทานเป็นยอดรวมระหว่างรายได้จากค่าประมูลและจากค่าสัมปทานรายเดือนและรายได้อื่นๆ ที่เกิดจากการเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรเป็นการให้สัมปทาน เช่น การขายรถโดยสารเดิม เป็นต้น	โดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ขสมก. พ.ศ. ๒๕๑๙ ได้มีหมายเหตุไว้ด้วยว่า “เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือเนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานครต้องโดยสารรถประจำทาง จึงจำเป็นที่จะต้องจัดระบบการขนส่งรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดำเนินการไป โดยมีประสิทธิภาพและมีระเบียบเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่ง และเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกยิ่งขึ้นในการจัดระบบการขนส่งดังกล่าว สมควรที่รัฐจะเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบในการจัดทำ โดยจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. ๒๕๔๖” จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้ขึ้นตามที่ปรากฏในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ขสมก. พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นการแสดงให้เห็นว่า ก่อนการจัดตั้ง ขสมก. การให้บริการประชาชนด้วยรถโดยสารประจำทางที่เอกชนดำเนินการอยู่ในขณะนั้นไม่มีประสิทธิภาพ ไม่มีระเบียบรถโดยสารประจำทางจะมีประสิทธิภาพและจัดระเบียบได้ต้องมีหน่วยงานของรัฐบาลนำมาดำเนินการ การจัดตั้ง ขสมก. ในขณะนั้นรัฐบาลได้คำนึงถึงการให้บริการด้วยรถโดยสารประจำทางที่มีประสิทธิภาพแก่ประชาชน ซึ่งเป็นหน้าที่ของรัฐบาลที่จำเป็นต้องรับโอนกิจการของเอกชนมาดำเนินการทำให้ ขสมก. ต้องรับภาระหนี้สินจากการซื้อรถโดยสารเอกชนจำนวน ๒๑๗.๘๘ ล้านบาท และต้องบริหารงานภายใต้เงื่อนไขที่มีประสิทธิภาพและราคาค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุนมาโดยตลอด ๑.๑ แนวคิดสมมติฐานการให้สัมปทานเพื่อนำเงินรายได้ทั้งหมดจากการให้สัมปทานระหว่างรายได้จากค่าประมูลและจากค่าสัมปทานรายเดือนและรายได้อื่นๆ ที่เกิดจากการเปลี่ยนโครงสร้างเป็นการให้สัมปทาน เช่น การขายรถโดยสารเดิม ส่วนการออกใบอนุญาตเส้นทางเดินรถต่างๆ เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) โดย ขสมก. เป็นผู้มีสิทธิได้รับใบอนุญาต (สัมปทาน) ซึ่งในกรณีที่ ขสมก. ไม่เดินรถโดยสาร ขสมก. มีสิทธิอนุญาตให้เอกชนนำรถโดยสารเข้ามาร่วมวิ่งให้บริการได้ โดยค่าตอบแทนที่จะได้รับจากการให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถกับองค์การทั้งหมด รวมทั้งการขายรถโดยสารของ ขสมก. ไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้สินพร้อมดอกเบี้ยและเงินชดเชยการเลิกจ้างพนักงาน ขสมก. ได้

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๒ ภาระหนี้สินทั้งหมดของ ขสมก. คิดจากภาระหนี้สินเดิมรวมกับดอกเบี้ย และภาระหนี้ที่เกิดจากการเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรเป็นการให้สัมปทาน เช่น การจ่ายเงินชดเชยการเลิกจ้างพนักงาน เป็นต้น ๑.๓ สมมติฐานการประเมิน คือ รายได้จากค่าประเมินต้องครอบคลุม ภาระหนี้สินทั้งหมดของ ขสมก. และรายได้จากค่าสัมปทานรายเดือน ต้องครอบคลุมค่าใช้จ่ายรายเดือน ของ ขสมก. ตามโครงสร้างใหม่	๑.๒ หนี้สินพร้อมดอกเบี้ยประมาณ ๗๐,๐๐๐ ล้านบาท รวมเงิน ชดเชยการเลิกจ้างพนักงาน ขสมก. อีกประมาณ ๑,๘๐๐ ล้านบาท ๑.๓ ขสมก. มีระเบียบว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแล รถโดยสารเอกชนร่วมบริการ ซึ่งกำหนดรายละเอียดการเข้าร่วมเดินรถ ดังนี้ - ค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมเดินรถ รถปรับอากาศ คันละ ๖๐,๐๐๐ บาท รถธรรมดา คันละ ๔๐,๐๐๐ บาท - ค่าธรรมเนียมการทำสัญญา คันละ ๑,๐๐๐ บาท - ค่าตอบแทนการเข้าร่วมเดินรถ รถปรับอากาศ คันละ ๖๐ บาท/วัน รถธรรมดา คันละ ๓๕ บาท/วัน หาก ขสมก. ให้เอกชนเดินรถในจำนวนรถที่มีอยู่ในปัจจุบัน ประมาณ ๓,๕๐๖ คัน (รถปรับอากาศ ๑,๘๔๗ คัน และรถธรรมดา ๑,๖๕๙ คัน) ประมาณการว่า ขสมก. จะมีรายได้จากการให้เอกชน เข้าร่วมเดินรถ ดังนี้ - ค่าธรรมเนียมการทำสัญญา จำนวน ๓.๕๐๖ ล้านบาท (คันละ ๑,๐๐๐ บาท) - ค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมเดินรถ จำนวน ๑๗๗.๑๘๐ ล้านบาท (รถปรับอากาศ ๖๐,๐๐๐ บาท/คัน และรถธรรมดา ๔๐,๐๐๐ บาท/คัน) - รายได้จากการขายรถเก่า จำนวน ๓,๕๐๖ คัน (ข้อมูล คงเหลือ ณ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๔) มีมูลค่าคงเหลือ ๑,๐๙๑.๔๐๗ ล้านบาท รวมจะมีเงินตามแนวคิดสมมติฐานตามข้อ ๑.๑ จำนวน ประมาณ ๑,๒๗๒.๐๙๓ ล้านบาท และค่าตอบแทนการเข้าร่วมเดินรถตลอดอายุสัญญา อัตราวันละ ๓๕ บาท สำหรับรถธรรมดาและอัตราวันละ ๖๐ บาท สำหรับรถปรับอากาศ รวมเป็นเงินประมาณปีละ ๖๑.๖๔๓ ล้านบาท หรือเดือนละ ๕.๑๓๗ ล้านบาท หากจะให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถโดยสารต้องชำระค่าเข้าร่วมเดินรถ ให้เพียงพอสำหรับนำมาใช้ชำระหนี้จำนวนประมาณ ๗๐,๐๐๐ ล้านบาท และค่าชดเชยจำนวนประมาณ ๑,๘๐๐ ล้านบาท ซึ่งจะต้อง เสียค่าธรรมเนียมมากกว่าการเข้าร่วมเดินรถในปัจจุบัน โดยต้องคำนึง ด้วยว่าจะมีเอกชนสนใจจะเข้าร่วมเดินรถกับ ขสมก. หรือไม่ เพราะไม่สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารให้คุ้มทุนได้

/ดังนั้น ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๔ กำหนดระยะเวลาในการให้สัมปทานขึ้นกับการคำนวณระยะเวลาที่เหมาะสมเพื่อให้รายได้ที่ได้รับในข้อ ๑.๑ สามารถครอบคลุมกับภาระหนี้ในข้อ ๑.๒ หรือตามสมมติฐานการประมูลในข้อ ๑.๓	ดังนั้น แนวคิดสมมติฐานในการให้สัมปทานเพื่อนำเงินรายได้จากการดำเนินการมาชำระหนี้ของ ขสมก. ทั้งหมดจึงมีความเป็นไปได้ยาก ๑.๔ ตามแนวคิดรายได้ค่าประมูลต้องครอบคลุมภาระหนี้สินทั้งหมดของ ขสมก. ซึ่งปัจจุบัน ขสมก. มีเส้นทางเดินรถของ ขสมก. จำนวน ๑๑๐ เส้นทาง หากจะให้มีการประมูลโดยให้มีเงินรายได้ครอบคลุมภาระหนี้สินทั้งหมดจะต้องประมูลเส้นทางละไม่น้อยกว่า ๖๓๖ ล้านบาท (๗๐,๐๐๐/๑๑๐ เส้นทาง) ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้ยากที่จะมีผู้เข้าร่วมประมูลทำการเดินรถเพื่อให้คุ้มกับมูลค่าของเส้นทางเดินรถเนื่องจากต้องใช้เวลาอย่างมากกว่าจะคุ้มทุนและถูกควบคุมอัตราค่าโดยสาร
๒. การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการและการบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพโดยให้สัมปทานการเดินรถโดยสารประจำทางทั้งหมดให้กับผู้ประกอบการเอกชน มีรายละเอียดข้อเสนอแนะ ดังนี้ ๒.๑ โครงการเช่ารถยนต์โดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) ไม่สามารถแก้ไขปัญหาผลประโยชน์ของ ขสมก. ได้อย่างเบ็ดเสร็จ เนื่องจาก ขสมก. ยังคงต้องแบกรับภาระต้นทุนการเดินรถโดยสารทั้งเงินเดือนค่าตอบแทนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่า ค่าซ่อมบำรุง และค่าดอกเบี้ย อีกทั้งยังไม่มีชัดเจนด้านความคุ้มค่าของการดำเนินการตามโครงการดังกล่าวที่ต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการเช่า	ขสมก. ได้ชี้แจงรายละเอียดข้อมูล ดังนี้ ๒.๑ ขสมก. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการด้วยรถโดยสารสาธารณะที่รัฐพึงจัดให้แก่ประชาชน และจากเหตุผลการจัดตั้ง ขสมก. ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ขสมก. รัฐบาลเห็นว่าประชาชนส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานครต้องโดยสารรถประจำทาง จึงจำเป็นต้องจัดระบบการขนส่งในกรุงเทพมหานครให้ดำเนินการไปโดยมีประสิทธิภาพและมีระเบียบ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการรับโอนกิจการจากเอกชน รัฐบาลต้องยอมรับโอนรถโดยสารที่เอกชนใช้อยู่ในขณะนั้น รวมทั้งต้องรับภาระรับโอนพนักงานทั้งหมดของบริษัทเอกชนต่างๆ ด้วยจำนวนเงินที่จูงใจให้บริษัทเอกชนยินยอมโอนกิจการให้รัฐบาลทำให้เกิดภาระหนี้สินแก่ ขสมก. นับตั้งแต่วันที่โอนกิจการ จำนวน ๒๑๗.๘๘ ล้านบาท และ ขสมก. ต้องให้บริการด้วยอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุนทำให้เกิดปัญหาผลประโยชน์ที่ขาดทุนของ ขสมก. จึงเริ่มเกิดขึ้นตั้งแต่โอนกิจการจากเอกชนมาเป็นองค์การของรัฐเป็นต้นมา แต่ ขสมก. จะต้องให้บริการด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก เป็นระเบียบ และมีประสิทธิภาพ ขสมก. จึงได้มีแนวทางที่จะปรับปรุงการบริหารจัดการให้ประชาชนได้รับความสะดวกยิ่งขึ้น โดยได้เสนอแผนการบริหารจัดการและบริการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ ขสมก. ซึ่งการจัดหารถใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG เป็นเพียงแผนงานหนึ่งที่บรรจุไว้ในแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของ ขสมก. ที่จะฟื้นฟูฐานะการเงินของ ขสมก. ได้ เพราะ ขสมก. พิจารณาแล้วเห็นว่า จากการที่น้ำมันปรับราคาสูงขึ้น แต่ ขสมก. จะต้องให้บริการในอัตราค่าโดยสารเท่าเดิม และต้นทุนการให้บริการผู้โดยสารด้วยรถใช้น้ำมันเฉลี่ยคนละ ๒๙.๕๖ บาท ในขณะนี้น้ำมันการให้บริการด้วยรถใช้ก๊าซธรรมชาติเฉลี่ยคนละ ๒๕.๖๙ บาท

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๒ รัฐต้องใช้ระบบสัมปทานการเดินรถโดยสารประจำทางทั้งหมดให้กับผู้ประกอบการเอกชน คือ ผู้รับสัมปทานต้องเป็นผู้ลงทุนในการเดินรถเอง ส่วน ขสมก. มีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวก บริหารสัญญา และตรวจสอบควบคุมมาตรฐานคุณภาพการบริการสภาพรถและอุปกรณ์ ซึ่งจะทำให้ผลประโยชน์ของ ขสมก. ดีขึ้น เนื่องจาก (๑) ในเบื้องต้น ขสมก. จะได้รับเงินค่าสัมปทานการเดินรถจากผู้รับสัมปทานและรับเงินจากการขายรถโดยสารประจำทางเดิมของ ขสมก. ซึ่งจะนำมาลดภาระหนี้สะสมของ ขสมก. จนกระทั่งหมดไปได้ (๒) ขสมก. จะลดภาระประจำอันเป็นต้นทุนค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินการ ปัจจุบัน เช่น เงินเดือนพนักงาน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุง เป็นต้น (๓) ขสมก. จะได้รับค่าสัมปทานรายเดือนจากผู้รับสัมปทานและอาจรวมถึงค่าเช่าอู่สำนักงานเดิมของ ขสมก. รายเดือน ซึ่งจะครอบคลุมค่าใช้จ่ายรายเดือนตามโครงสร้างใหม่ของ ขสมก.	(๑) เงินค่าเข้าร่วมเดินรถของเอกชน และค่าขายรถโดยสารเดิม รวมทั้งสิ้นประมาณ ๑,๒๗๒.๐๙๓ ล้านบาทสามารถนำมาลดภาระหนี้สะสมของ ขสมก. ได้ส่วนหนึ่งแต่ไม่ได้ทั้งหมด เนื่องจากปัจจุบัน ขสมก. มีหนี้สะสมประมาณ ๗๐,๐๐๐ ล้านบาท ดอกเบี้ยเดือนละประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท และยังมีผลประโยชน์ขาดทุนอีกปีละประมาณ ๖,๐๐๐ ล้านบาท (๒) และ (๓) ตามแนวคิดของสภาที่ปรึกษาที่จะให้เอกชนเดินรถโดยสารประจำทางทั้งหมด โดย ขสมก. เป็นเพียงผู้กำกับการเดินรถจะสามารถลดภาระประจำและมีค่าใช้จ่ายเฉพาะค่าจ้างแรงงานในสำนักงานเท่านั้น ต้องใช้พนักงานประจำจำนวนประมาณ ๑,๙๗๔ คน โดยมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเงินเดือนค่าจ้างประมาณคนละ ๒๐,๐๐๐ บาท คิดเป็นเงินประมาณเดือนละ ๓๙.๔๘๐ ล้านบาท ส่วนการให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถทั้งหมด ขสมก. จะมีรายได้จากค่าตอบแทนประมาณเดือนละ ๕.๑๓๗ ล้านบาท สำหรับอู่จอดรถในปัจจุบัน ขสมก. มีการเช่าอู่จากเอกชนจำนวน ๑๙ อู่ อัตราค่าเช่าเดือนละ ๙.๗๖๗ ล้านบาท (ณ เมษายน ๒๕๕๔) โดย ขสมก. จะมีรายได้จากการให้เช่าอู่ที่เป็นทรัพย์สินของ ขสมก. จำนวน ๘ อู่ เนื้อที่ ๗๗ ไร่ เฉลี่ยตารางเมตรละ ๓๕.๓๔ บาท คิดเป็นเงินรายได้ประมาณเดือนละ ๔.๓๕๔ ล้านบาท เมื่อรวมกับค่าเข้าร่วมเดินรถเดือนละประมาณ ๕.๑๓๗ ล้านบาท จะทำให้ ขสมก. มีรายได้รวมประมาณ ๙ ล้านบาทต่อเดือน จึงไม่เพียงพอสำหรับค่าจ้างแรงงานตามโครงสร้างใหม่ และภาระหนี้สินพร้อมดอกเบี้ยที่มีอยู่เดิมยังคงเป็นภาระกับ ขสมก. อยู่ต่อไป

/ขบ. ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๓ ขสมก. มีหน้าที่ในการบริหารสัญญา (Regulator/Contract Management) กำกับและบริหารสัญญาเดินรถให้เป็นไปตามสัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ (Performance Base Contract: PBC) โดยกำหนดมาตรฐานและเงื่อนไขขั้นต่ำที่เหมาะสมในการให้บริการเป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้ผู้ประกอบการทุกรายต้องถือปฏิบัติ (Single Operation by Multiple Operators) ดังนี้	ขบ. และ ขสมก. มีผลการพิจารณา ดังนี้ ๒.๓ ปัจจุบันการให้บริการรถโดยสารประจำทางใน กทม. และปริมณฑลได้มีการแบ่งแยกภารกิจและหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และหน่วยงานเดินรถ (Operator) อย่างชัดเจนอยู่แล้ว ดังนี้
(๑) แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมที่มีองค์ประกอบจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานข้อกำหนด เงื่อนไข ราคาทรัพย์สินที่จะขายให้แก่ผู้รับสัมปทาน รวมถึงอัตราค่าสัมปทาน และราคาค่าโดยสารในสัญญาสัมปทาน ทั้งนี้ ควรมีการทบทวนเส้นทางการเดินรถให้เหมาะสมเพื่อรองรับความต้องการของประชาชนและความคุ้มค่าด้านธุรกิจของผู้รับสัมปทาน โดยอาจแบ่งการให้สัมปทานเป็นรายกลุ่มเส้นทาง คือให้พิจารณาเส้นทางที่มีโอกาสในการประกอบธุรกิจง่ายและยากไว้ด้วยกัน (๒) กำหนดให้ผู้รับสัมปทานทุกรายต้องรับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายในการเดินรถโดยสารประจำทางทั้งหมด (๓) กำหนดให้ผู้ขอรับสัมปทานต้องขอรับสัมปทานเป็นจำนวนรถโดยสารประจำทางในแต่ละเส้นทางการเดินรถตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ดังนั้น ในหนึ่งเส้นทางการเดินรถจะมีผู้รับสัมปทานมากกว่าหนึ่งราย และควรกำหนดสัดส่วนร้อยละของจำนวนรถโดยสารที่จะรับสัมปทาน	(๑) ขบ. มีภารกิจและอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในการควบคุม ดูแล (Regulator) การขนส่งทางบกให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและมาตรการต่างๆ ตามมติของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง กล่าวคือ - คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก มีอำนาจหน้าที่ (มาตรา ๑๔) ในการกำหนดนโยบายการขนส่งทางบก ระยะสั้น และระยะยาว มาตรการและแผน การพัฒนาการขนส่งทางบก รวมทั้งมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่ง - คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีอำนาจหน้าที่ (มาตรา ๑๙) ในการกำหนดลักษณะของการขนส่ง กำหนดเส้นทางจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง เพิกถอนการอนุญาต และการควบคุมกิจการขนส่งทางบก รวมทั้งปฏิบัติตามมติ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก ซึ่งมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยมีกรมการขนส่งทางบกเป็นนายทะเบียน ดำเนินการ (๒) ขสมก. จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัด คค. ให้บริการขนส่งรถโดยสารให้เป็นไปตามเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งตามหมายเหตุท้ายพระราชกฤษฎีกา ระบุเหตุผลการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานคร ต้องโดยสารรถประจำทาง จึงจำเป็นต้องจัดระบบการขนส่งโดยสารรถประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดำเนินไปโดยมีประสิทธิภาพ

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ได้มากที่สุดในแต่ละเส้นทาง ทั้งนี้ เพื่อให้โอกาสผู้ประกอบการรายเล็กสามารถเข้ามาแข่งขัน และเป็นทางเลือกแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งเกิดการกระตุ้นเพิ่มประสิทธิภาพการรักษามาตรฐานการให้บริการ (๔) อาจเลือกใช้วิธีการประมูลขายรถโดยสารที่มีอยู่เดิมของ ขสมก. หรือกำหนดให้ผู้รับสัมปทานทุกรายต้องรับซื้อรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ที่เคยวิ่งบริการในเส้นทางที่ได้รับสัมปทาน (๕) กำหนดให้ผู้รับสัมปทานทุกรายต้องปรับปรุงระบบเชื้อเพลิงของรถโดยสารประจำทางเปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา (๖) กำหนดให้ผู้รับสัมปทานทุกรายต้องใช้รถโดยสารประจำทางที่ได้มาตรฐานและมีคุณลักษณะทั้งทางกายภาพ การนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ (e-Ticket, GPS, GPRS) ตามที่กำหนดในสัญญา (๗) การกำหนดเงื่อนไขการปรับขึ้นราคาค่าโดยสาร การให้เงินอุดหนุนกรณีที่รัฐขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการให้ชะลอการขึ้นค่าโดยสาร ต้องคำนวณจากต้นทุนการดำเนินงานและค่าเชื้อเพลิงโดยใช้ราคาก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นฐาน (๘) กำหนดให้ผู้รับสัมปทานทุกรายต้องรับลูกจ้างเดิมบางส่วน ของ ขสมก. มาเป็นพนักงานใหม่ของ ผู้ได้รับสัมปทาน โดยต้องมีจำนวนและระยะเวลาการจ้างไม่น้อยกว่าที่กำหนดในสัญญา ในรูปแบบอัตราด้อยหลังคือจำนวนร้อยละของลูกจ้างเดิม ขสมก. ที่กำหนดให้ผู้รับสัมปทานต้องจ้างจะลดลงตามระยะเวลาที่เพิ่มขึ้น	และมีระเบียบเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่ง และเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกยิ่งขึ้นในการจัดระบบการขนส่งดังกล่าว สมควรที่รัฐจะเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบในการจัดทำ โดยจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. ๒๕๔๖ จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้ขึ้น ดังนั้น คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ กำหนดหน้าที่ให้สอดคล้องกับการกิจของ ขสมก. ซึ่งเป็นองค์การของรัฐที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยมีหน้าที่ในการให้บริการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเส้นทางที่เชื่อมต่อติดต่อระหว่างจังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐม และจังหวัดสมุทรปราการ โดยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการเดินทางที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ขสมก. จึงเป็นเพียงผู้ให้บริการเดินรถโดยสาร (Operator) โดยไม่ได้เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ระบบการเดินรถโดยสารประจำทางสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแต่อย่างใด สำหรับกรณีที่ ขสมก. ให้สิทธิเอกชน โดยการทำสัญญาให้เข้าร่วมเดินรถในเส้นทางที่ ขสมก. ได้รับใบอนุญาตประกอบการนั้น ขสมก. ก็ยังคงมีบทบาทหน้าที่เป็นผู้ประกอบการเดินรถ (Operator) แต่จะต้องบริหารสัญญาเพื่อควบคุมเอกชนที่เข้าร่วมเดินรถกับ ขสมก. ปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญา และเป็นไปตามเงื่อนไขการเดินทางที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ดังนั้น ขสมก. จึงยังคงเป็นเพียงผู้ให้บริการเดินรถโดยสาร (Operator) โดยมิได้เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ระบบการเดินรถโดยสารประจำทางสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแต่อย่างใด ส่วนกรณีที่ ขสมก. ได้ให้สิทธิแก่เอกชน โดยการทำสัญญาให้เข้าร่วมเดินรถในเส้นทางที่ ขสมก. ได้รับใบอนุญาตประกอบการนั้น ขสมก. ก็ยังคงมีบทบาทหน้าที่เป็นผู้ประกอบการเดินรถ (Operator) แต่เป็นเพียงการทำหน้าที่ในการบริหารสัญญาเพื่อจัดการให้เอกชนร่วมบริการดำเนินการจัดการเดินรถและปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญา และเป็นไปตามเงื่อนไขการเดินทางที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งเท่านั้น

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(๙) กำหนดให้รัฐจะต้องมี มาตรการรองรับที่ชัดเจนและเป็นธรรม ต่อพนักงาน ขสมก. ที่ได้รับผลกระทบ รวมถึงต้องมีกระบวนการสร้างความเข้าใจ ต่อพนักงานของ ขสมก. ก่อนเริ่มดำเนินการ โดยอาจแบ่งการดำเนินการเป็น ๔ กรณี ดังนี้ คือ ก) พนักงานที่สมัครใจ ออกจากงานโดยเข้าโครงการ เกษียณอายุก่อนกำหนดและไม่ประสงค์ จะทำงานต่อ ข) พนักงานที่สมัครใจ ออกจากงานโดยเข้าโครงการ เกษียณอายุก่อนกำหนดและประสงค์ จะเข้าทำงานเป็นพนักงานใหม่ ตามระบบการจ้างของผู้รับสัมปทาน ค) พนักงานที่ไม่ประสงค์ จะเข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด และต้องการจะทำงานต่อตามระบบงานใหม่ ของ ขสมก. ง) พนักงานที่ไม่ประสงค์ จะเข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด และต้องการจะทำงานต่อโดยเป็น พนักงานใหม่ตามระบบงานของผู้รับ สัมปทาน ทั้งนี้ งบประมาณที่ใช้ ในการจ่ายค่าชดเชยกรณีเลิกจ้างในข้อ ก) และข้อ ข) และกรณีการจ่ายเงิน ส่วนต่างของอัตราเงินเดือนที่ขาด ไปจากเดิมในกรณีปฏิบัติงานต่อจนกว่า จะเกษียณในข้อ ค) และข้อ ง) ให้ใช้เงิน	

/จากรายรับ ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จากรายรับที่ได้จากการให้สัมปทาน การเดินรถ โดยมีการประมาณการ ล่วงหน้าและคิดรวมไว้เป็นต้นทุน ภาระหนี้สินของ ขสมก. แล้ว ซึ่งคุ้มค่า กว่าการต้องรับภาระดอกเบี้ยจากหนี้สะสม ประมาณปีละ ๓,๐๐๐ ล้านบาท ๒.๔ รัฐต้องมีการปรับโครงสร้างองค์กร และการบริหารงานของ ขสมก. ใหม่ เพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสม กับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้น ๒.๕ การบริหารจัดการเดินรถ รูปแบบใหม่และการประเมินการบริการ เชิงคุณภาพ (PBC) โดยการนำเทคโนโลยี สมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ ให้กำหนด ตามเกณฑ์ที่ ขสมก. ได้นำเสนอ ในแผนปรับปรุงการบริหารจัดการ ๒.๖ กรณีที่รัฐมีความจำเป็นต้อง ดำเนินการมาตรการลดค่าครองชีพ ประชาชนในส่วนของการลดค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง (รถโดยสารประจำทาง ธรรมดา) เพื่อให้มาตรการดังกล่าว เป็นการช่วยเหลือประชาชนผู้มีรายได้น้อย อย่างแท้จริง รัฐต้องดำเนินการให้มี การขึ้นทะเบียนประชาชนผู้มีรายได้น้อย และควรเลือกใช้วิธีการแจกคูโปง ที่ใช้ได้กับรถบริการทุกคันแทนการจัดรถ บริการเฉพาะให้กับผู้มีรายได้น้อย (กรณี ๘๐๐ คัน) เพราะจะทำให้ ผู้มีรายได้น้อยมีโอกาสเลือกเส้นทาง และมีจำนวนรถบริการรองรับ	๒.๔ ตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่ง มวลชนกรุงเทพ ขสมก. เสนอให้มีการทบทวนโครงสร้างองค์กร โดยแบ่งเป็น หน่วยงานกำกับ และหน่วยงานปฏิบัติการ ซึ่งจะมี โครงสร้างที่เหมาะสมสอดคล้องกับจำนวนรถ และยังนำเทคโนโลยี สมัยใหม่มาใช้ในการบริหารด้วย ๒.๕ ตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่ง มวลชนกรุงเทพ ขสมก. ได้กำหนดให้มีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ e-ticket และ GPS มาใช้ และกำหนดให้มีการนำสัญญาการให้บริการ เชิงคุณภาพ (PBC) มาใช้ได้ด้วยแล้ว ๒.๖ หากเป็นนโยบายของรัฐบาล ขสมก. ก็พร้อมที่จะปฏิบัติตาม แต่รัฐบาลต้องแยกให้ชัดเจนว่าใครคือผู้มีรายได้น้อยและมีสิทธิ ที่จะได้รับคูโปงเพื่อใช้บริการรถโดยสารประจำทางฟรี (รถเมล์ฟรี) โดยสามารถใช้บริการได้ทุกเส้นทาง ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ ของ ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการ แต่รัฐบาลต้องชดเชย โดยคำนึงถึงรายได้ของ ขสมก. และเอกชนที่ขาดหายไป เนื่องจาก ประชาชนใช้บริการรถโดยสารฟรีด้วย

/ผู้มีรายได้น้อย ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้มีรายได้น้อยมากขึ้น ทั้งยังก่อให้เกิด รายได้แบบกระจายตัวกับผู้รับสัมปทาน รวมทั้งรัฐบาลจะจ่ายค่าบริการ เพื่อช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยตามจริง และเก็บข้อมูลเพื่อการวางแผน ที่เหมาะสมต่อไป	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) : ได้มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๒ เห็นชอบ ในหลักการให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดการโดยสารปรับอากาศใหม่ ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน ๔,๐๐๐ คัน ของ ขสมก. โดยวิธีการเช่า ทั้งนี้ คค. ต้องจัดเตรียมรายละเอียดของแผนการ ดำเนินงานโครงการดังกล่าวเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง แต่เนื่องจาก ขสมก. มีรถโดยสารบางส่วนมีสภาพเก่าและทรุดโทรม ไม่สามารถซ่อมบำรุงรักษาได้ คณะรัฐมนตรีจึงได้มอบหมาย รองนายกรัฐมนตรี (นายไทรรงค์ สุวรรณคีรี) เป็นประธานคณะทำงาน เพื่อพิจารณาแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบ ขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. โดยรองนายกรัฐมนตรี (นายไทรรงค์ สุวรรณคีรี) ในฐานะ ประธานคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ได้แต่งตั้ง คณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาการปฏิรูป ขสมก. โดยมีนายจักรมณฑ์ ผาสุกวณิช เป็นประธานอนุกรรมการ ได้มีการประชุมหารือร่วมกัน กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๒ ครั้ง โดยในคราวประชุม กนร. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ได้มีการพิจารณา ผลการดำเนินการของคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาการปฏิรูป ขสมก. ดังกล่าว โดยที่ประชุมมีมติสรุปได้ ดังนี้ ๑) ไม่สมควรนำโครงการรถโดยสารประจำทางฟรีเข้าสู่ระบบ PSO ทั้งนี้ หากรัฐบาลประสงค์จะดำเนินการบริการรถโดยสารประจำทางฟรี เป็นนโยบายระยะยาวอาจพิจารณาระบบคูปองรถโดยสารที่สามารถ ใช้ได้ในทุกเส้นทางทั้งเส้นทางของ ขสมก. และเส้นทางของเอกชน มาใช้ทดแทน

/๒) ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	๒) เห็นชอบการปรับบทบาทการกำกับดูแลระบบขนส่งมวลชนของ ขสมก. โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมทบวมนิติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ เรื่องนโยบายการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร (กทม.) พร้อมทั้งจัดทำแนวทางการปรับบทบาทการกำกับดูแลและการดำเนินงานระบบการเดินรถโดยสารประจำทางในเขต กทม. ๓) เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาการให้บริการของ ขสมก. โดยการจัดการรถโดยสารใหม่ทดแทนรถโดยสารเก่าที่ปลดระวางเสียหาย ซ่อมบำรุงไม่ได้ และมีอายุการใช้งานเกิน ๑๗ ปีขึ้นไปในจำนวนไม่เกิน ๑,๙๕๗ คัน ประกอบด้วย รถธรรมดา ๑,๕๗๙ คัน และรถปรับอากาศ ๓๗๘ คัน ทั้งนี้ ให้ใช้บริการอุตสาหกรรมรถโดยสารในประเทศเป็นสำคัญ เพื่อส่งเสริมการจ้างงานภายในประเทศ สำหรับในส่วน of เครื่องยนต์แชสซีส์ (Chassis) ให้ดำเนินการโดยจัดประมูลเป็นการทั่วไป เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและยุติธรรมในกระบวนการสรรหา ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๔ รับทราบมติ กนร. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับเรื่องดังกล่าวไปพิจารณา รายละเอียดร่วมกับกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาของระบบขนส่งมวลชน และการปฏิรูปองค์กร ขสมก. ทั้งระบบ โดยรับความเห็นของกระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปประกอบการพิจารณา และนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป กระทรวงคมนาคม : พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้ ๑. โครงการจัดการรถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน ๔,๐๐๐ คัน จะสามารถแก้ไขปัญหาของ ขสมก. ได้ทั้งระบบ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบโครงการดังกล่าวโดยวิธีการเช่า ซึ่งมีความเสี่ยงต่ำกว่าวิธีการซื้อ

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	๒. มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๔ รับทราบมติคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ เรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ดังนั้น ประเด็นการจัดการโดยสารใหม่ทดแทนรถโดยสารเก่าที่ปลดระวาง เสียหายซ่อมบำรุงไม่ได้ และมีอายุการใช้งานเกิน ๑๗ ปี จำนวนไม่เกิน ๑,๙๕๗ คัน โดยคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับเรื่องดังกล่าวไปพิจารณาในรายละเอียดร่วมกับกระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหา ระบบขนส่งมวลชนและการปฏิรูปองค์กร ขสมก. ทั้งระบบ พร้อมทั้งให้ความเห็นของกระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปประกอบการพิจารณาด้วย อนึ่ง เนื่องจากแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของ ขสมก. เป็นโครงการที่สำคัญต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและช่วยลดปัญหานี้สินของ ขสมก. รวมทั้งจะมีการปรับปรุงเส้นทางเพื่อสนับสนุนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าอีกด้วย ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจะได้ดำเนินการจัดเตรียมข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของ ขสมก. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๒ และการจัดการโดยสารใหม่ทดแทนรถโดยสารเก่าที่ปลดระวาง เสียหาย ซ่อมบำรุงไม่ได้ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๔ โดยจะรับความเห็นและข้อเสนอแนะของสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปประกอบการพิจารณาดำเนินการ ก่อนนำเสนอรัฐบาลในโอกาสต่อไป

/คณะรัฐมนตรี ...

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับกระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๖



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รับทราบ. C-2m5E
ผอ.สวท. ๙ 1๐.๓๕
ผช. ๑๐.๓๕ 1๐.๓๕
ผอ.กลุ่ม. ๑๐.๓๕ 1๐.๓๕
นวก. 10.36
ผู้พิมพ์. ๑๐.๓๕