



กวค. ๑๒๓

๒ ค.ค. ๖๖

๑๗. ๕๐๓.

# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๙๐๕.๓/ ๒๓๓



กระทรวงคมนาคม  
ถนนราชดำเนินนอก  
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒ ตุลาคม ๒๕๖๖

เรื่อง มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - คลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. วัตถุประสงค์ เรื่อง นโยบายรถไฟฟ้า ๒๐ บาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง และสายสีม่วง  
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๒๐๐๐/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๖  
๓. สรุปแนวทางการคำนวณจากจำนวนผู้โดยสารโดยรวม เพื่อขอรับการชดเชย  
๔. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี  
๕. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟม๐๑๐/๒๓๓๓๓ ลงวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - คลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีได้ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

## ๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - คลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี โดยมีข้อกฎหมายที่กำหนดให้นำเรื่องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี ประกอบด้วย

### ๑.๑ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๒๗ การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดการระดมงบประมาณ หรือ ภาระทางการเงินในอนาคตกว่าที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็น ผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย

แหล่งเงิน ...

แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

ในการพิจารณาอนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาความจำเป็นเร่งด่วน ประโยชน์ที่ได้รับ และภาระทางการคลังหรือการสูญเสียรายได้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ จัดทำรายงานเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจริงกับประมาณการที่ได้จัดทำตามวรรคหนึ่ง เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบเป็นประจำทุกสิ้นปีงบประมาณ จนกว่าการดำเนินการดังกล่าวจะแล้วเสร็จ

๑.๒ ประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต พ.ศ. ๒๕๖๑ ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๑

(๑) การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่หน่วยงานของรัฐมีความจำเป็นต้องดำเนินการระหว่างปีงบประมาณ ที่มีกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือหลักเกณฑ์กำหนดให้ต้องขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี โดยมีผลให้เกิดภาระต่องบประมาณไม่ว่าปีงบประมาณใด หรือก่อนนี้ผูกพันมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณ หรือ

(๒) การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการของหน่วยงานของรัฐที่ก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ

การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตาม (๑) ไม่รวมถึงกรณีการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อขยายระยะเวลาหรือขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของการดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณไว้แล้วและมีเงินเหลือจ่าย โดยไม่มีผลทำให้เกิดภาระงบประมาณเพิ่มขึ้น

## **๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง**

มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร - คลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พร้อมเริ่มดำเนินการปรับอัตราค่าโดยสารตั้งแต่เมื่อระบบมีความพร้อม จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ ด้วยอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ซึ่งจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบราง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เท่าเทียมกัน ในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ดังนั้น จึงเป็นเรื่องเร่งด่วนที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร - คลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นของขวัญปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๗ ให้กับประชาชน

## **๓. สำคัญและข้อเท็จจริง**

รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อที่ประชุมรัฐสภา เมื่อวันที่ ๑๑ - ๑๒ กันยายน ๒๕๖๖ โดยรัฐบาลจะลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ

เพื่อเปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสของประเทศไทยให้เพิ่มขึ้น และเป็นการสร้างประโยชน์จากสินทรัพย์ของประเทศไทยและของประชาชน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการรูปแบบใหม่ของโลก ดำเนินนโยบายด้านคุณภาพชีวิตที่มีสิ่งแวดล้อมที่สะอาดสำหรับทุกคน แก้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นวาระแห่งชาติโดยเฉพาะเรื่องฝุ่นควัน PM ๒.๕ ที่ทวีความรุนแรงขึ้นทุกปีและส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนทุกคน สานต่อนโยบาย Carbon Neutrality เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้นำของอาเซียนในด้านการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ การพัฒนาที่ยั่งยืนจะเปิดประตูบานใหญ่สู่การค้าโลก ทั้งนี้ จะดำเนินการนโยบายที่เสริมขีดความสามารถให้กับประชาชน ผ่านการสร้างรายได้ ลดรายจ่าย สร้างโอกาส ลดความเหลื่อมล้ำ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับประชาชนทุกคน โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ชี้แจงเพิ่มเติมถึงนโยบายการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในอัตรา ๒๐ บาท ตลอดสาย โดยจะเร่งดำเนินการทันทีในเส้นทางที่ภาครัฐเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร เส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มอบนโยบายเมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๖ ในการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมด้านที่ ๓ “คมนาคม เพื่อคุณภาพชีวิตและลดต้นทุนในการเดินทาง” (๓) การขนส่งผู้โดยสาร มุ่งเน้นให้ประชาชนทุกระดับ ทุกสาขาอาชีพ สามารถเข้าสู่ระบบการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสะดวกปลอดภัย ตรงเวลา รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งเพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งให้พิจารณาแนวทางการผลักดันนโยบาย “รถไฟฟ้า ๒๐ บาท ตลอดสาย” ของรัฐบาลให้เกิดผลในทางปฏิบัติ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑)

๓.๑ มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาลสำหรับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยตามหนังสือที่ รฟ ๑/๒๐๐๐/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๖ เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการตามนโยบายค่าโดยสาร ๒๐ บาท ตลอดสาย ของรัฐบาลสำหรับรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๖ ได้มีมติเห็นชอบเรื่องดังกล่าวแล้ว โดยสรุปสาระสำคัญได้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) ดังนี้

๓.๑.๑ ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๗๑/๒๕๖๔ สั่ง ณ วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการและการบริหารโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ และแต่งตั้งอนุกรรมการที่เกี่ยวข้อง โดยมีคณะอนุกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการและการบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ด้านราคาค่าโดยสารและบัตรโดยสาร มีอำนาจหน้าที่พิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสารโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงที่เหมาะสม ซึ่งได้มีการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้พิจารณาในรายละเอียดเพื่อให้โครงสร้างราคาของรถไฟฟ้าชานเมืองมีความเหมาะสมกับพื้นฐานของรถไฟฟ้าชานเมืองที่จะเป็นการเดินทางระยะไกล ดังนั้น อัตราค่าบริการต่อกิโลเมตร ควรจะมีราคาต่ำกว่าในเขตเมืองชั้นใน เพื่อส่งเสริมและจูงใจประชาชนเข้ามาใช้ระบบรางมากขึ้น การกำหนดราคาค่าบริการที่เหมาะสมจะสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้มาใช้บริการได้ และยังคงมีรายได้จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นกับรายได้จากการโดยสาร จุดสมดุลอยู่ที่ประมาณ ๑.๕ บาทต่อกิโลเมตร จึงเห็นควรให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยนำประเด็นดังกล่าวเสนอต่อ

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาโครงสร้างอัตราค่าโดยสารในอัตราค่าแรกเข้า ๑๒ บาท และค่าโดยสารต่อกิโลเมตร ๑.๕ บาท โดยจัดเป็นโปรโมชั่น ๓ ปี ตามกรณีศึกษาที่ ๔

| กรณีศึกษา                                                              | ผลประกอบการ ๓ ปี แรก |            | ข้อดี                                                                                                                  | ข้อเสีย                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                        | ไม่รวมดอกเบีย        | รวมดอกเบีย |                                                                                                                        |                                                                                                                                                                           |
| กรณีที่ ๑ : ๑๒ + ๑                                                     | (๑๔๐)                | (๑,๑๔๒)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>ค่าโดยสารต่ำ จูงใจให้มีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๒๖.๓๙ - ๓๐.๐๐</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่มี Return on Equity ให้เอกชนร่วมดำเนินงาน ในปีเปิด PPP</li> <li>รายได้ลดลง (ร้อยละ -๔.๕๐ ถึง -๖.๑๒)</li> </ul>                  |
| กรณีที่ ๑ : ๑๒ + ๑.๕                                                   | ๒๘๒                  | (๖๗๐)      | <ul style="list-style-type: none"> <li>ค่าโดยสารต่ำ จูงใจให้มีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๒.๓๘ - ๑๓.๕๐</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>อาจมี Return on Equity ได้เพียงพอที่จะดึงดูดเอกชนร่วมดำเนินงานในปีเปิด PPP</li> <li>รายได้ลดลง (ร้อยละ ๐.๔๖% ถึง -๐.๖๕)</li> </ul> |
| กรณีที่ ๑ : ๑๒ + ๒.๑                                                   | ๘๔๘                  | (๑๐๔)      | <ul style="list-style-type: none"> <li>รายได้เพียงพอต่อต้นทุนการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทย</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>อัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตรของรถไฟขานเมืองควรต่ำกว่ารถไฟฟ้ามหานคร</li> </ul>                                                         |
| กรณีที่ ๔ : โปรโมชั่น ๓ ปี และปีที่เอกชนดำเนินการ<br>เสนอ ๑๒ + ๒.๑ บาท | ๒๘๒                  | (๖๗๐)      | <ul style="list-style-type: none"> <li>จูงใจให้ผู้โดยสารใช้บริการ</li> <li>ดึงดูดเอกชน PPP ร่วมลงทุน</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>ก่อภาระทางการเงินในช่วง ๓ ปีแรก</li> </ul>                                                                                         |

หมายเหตุ : ค่าแรกเข้าที่ ๑๒ บาท กำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดของโครงการสายสีแดงรวมทั้ง ๒ สาย เทียบเคียงไม่เกิน ๔๒ บาท

๓.๑.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีรายงานเลขที่ รฟ.๑/๒๖๑๙/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๖๔ เรื่อง การกำหนดอัตราค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าขานเมือง (สายสีแดง) ข้อกำหนดทางธุรกิจตัวโดยสาร (สายสีแดง) ค่าแรกเข้าที่ ๑๒ บาท กำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดของโครงการสายสีแดงรวมทั้งสายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - คลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) เทียบเคียงไม่เกิน ๔๒ บาท และเนื่องจากสถานการณ์โควิด - ๑๙ ส่งผลต่อภาวะเศรษฐกิจโดยรวม ส่งผลให้ประชาชนได้รับผลกระทบด้านรายรับและรายจ่ายจึงขออนุมัติอัตราค่าโดยสาร เพื่อการส่งเสริมการใช้บริการ (Promotion) สำหรับรถไฟฟ้าขานเมืองในอัตราค่าโดยสารในช่วง ๓ ปีแรก (๒๕๖๕ - ๒๕๖๘) อัตราค่าใช้บริการตามระยะทางคิดที่ ๑.๕ บาท และเมื่อถึงปีที่เอกชนดำเนินการเสนอใช้อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมต่อไป และมีอัตราค่าใช้บริการเป็นการส่งเสริมการใช้บริการ (Promotion) อื่น ๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมสร้างแรงจูงใจในการเข้ามาเริ่มใช้บริการรถไฟฟ้าขานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย ค่าโดยสารรายเดือน บัตรนักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ บัตรร่วมองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ บัตร Europay Mastercard and Visa (EMV) จะยกเว้นค่าแรกเข้าจากผู้โดยสารที่ใช้บัตรจากสายสีน้ำเงินเข้าสู่สีแดง เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดบัตร Europay Mastercard and Visa (EMV) รองรับระบบตั๋วร่วมในอนาคต โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติการประชุมครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เห็นชอบตามการรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานเสนอ

การกำหนดโครงสร้างราคาอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดงนั้น ดำเนินการภายใต้นโยบายของกระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการและการบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ด้านราคาอัตราค่าโดยสารและบัตรโดยสาร ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งไว้ สรุปภาพรวมของโครงสร้างอัตราค่าโดยสารในอัตราค่าแรกเข้า ๑๒ บาท และค่าโดยสารต่อกิโลเมตร ๑.๕ บาท โดยจัดเป็นโปรโมชั่น ๓ ปี และมีราคาสูงสุดของการเดินทางทั้งสองเส้นทาง

ร่วมกัน ...



ร่วมกันที่ ๔๒ บาท สามารถเดินทางรวมทั้ง ๒ เส้นทาง ประกอบด้วย สายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร - ดลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร - รังสิต)

๓.๑.๓ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีรายงานเลขที่ รฟ.๑/๘๔๐/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๕ เรื่อง พิจารณายกเว้นการเก็บอัตราค่าแรกเข้าในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่าง รถไฟฟ้าสายสีม่วงกับรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) สำหรับบัตรโดยสารแบบ Europay Mastercard and Visa (EMV) โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๕ เห็นชอบในหลักการตามการรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานเสนอ และให้หาหรือกระทรวงคมนาคมในประเด็น การยกเว้นว่าเข้าข่ายต้องดำเนินการตามนโยบายพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ หรือไม่ ก่อนพิจารณาดำเนินการต่อไป

๓.๑.๔ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง มีหนังสือ ที่ กค.๑๐๐๓/๕๖๔๗ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๕ ตอบข้อหารือการรถไฟแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับการดำเนินใด ๆ ที่ทำให้เกิดการสูญเสีย รายได้ของหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานนั้น ๆ ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรา ๒๗ ของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ด้วย

๓.๑.๕ จำนวนผู้โดยสารสายสีแดงอยู่ระหว่างช่วงเริ่มการให้บริการเดินรถ ยังมีจำนวนผู้โดยสารต่ำกว่าประมาณการรายได้ และปี ๒๕๖๖ คาดว่าจะมีรายได้ ๒๐๐ ล้านบาทต่อปี (ยังไม่รวมรายได้จากการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ คาดว่าจะมีรายได้ประมาณ ๑๗๐ ล้านบาทต่อปี) ทั้งนี้ รายจ่าย ประมาณ ๑,๑๐๔ ล้านบาทต่อปี

๓.๑.๖ การรถไฟแห่งประเทศไทยให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งเป็น บริษัทลูกของการรถไฟแห่งประเทศไทยและได้รับมอบหมายให้เดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟสายสีแดง พิจารณา จัดทำแผนการดำเนินงานและข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามนโยบายลดค่าโดยสารรถไฟทุกสาย ๒๐ บาท ตลอดสาย รายละเอียดตามหนังสือบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เลขที่ รฟฟท./๐๙๒๑๐๑/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๖ รายละเอียด ดังนี้

๓.๑.๖.๑ โครงการค่าโดยสารไม่เกิน ๒๐ บาท สำหรับรถไฟชานเมือง สายสีแดง

๑) ช่วงเวลาการเก็บค่าโดยสาร ๒๐ บาท ตลอดระยะเวลา การให้บริการ เป็นรายปี

๒) ผู้โดยสารเดินทางในระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง สามารถเดินทาง ๒๐ บาท ตลอดสาย (ตั้งแต่สถานีตลิ่งชัน - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สถานีรังสิต) ต่อ ๑ เที่ยวการเดินทางเท่านั้น ภายใต้เงื่อนไขที่บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด กำหนด

๓) ผู้โดยสารบุคคลทั่วไปที่เดินทางระยะสั้นที่มีมูลค่าเดินทาง ไม่ถึง ๒๐ บาท ให้เก็บค่าบริการตามจริง

๔) ผู้โดยสารที่ได้รับสิทธิลดหย่อน ที่มีมูลค่าการเดินทาง มากกว่า ๒๐ บาท จะชำระค่าโดยสาร ๒๐ บาท ส่วนผู้โดยสารที่ได้รับสิทธิลดหย่อน ที่มีมูลค่าการเดินทางไม่ถึง ๒๐ บาท ยังคงได้รับสิทธิลดหย่อนจากอัตราค่าโดยสารปกติ

๕) ผู้โดยสารบุคคลทั่วไปที่ใช้บัตรเครดิต บัตรเดบิต เดินทางเข้า Gate Europay Mastercard and Visa (EMV) (Gate ที่ธนาคารกรุงไทยจัดทำขึ้นเพื่อให้ผู้ที่ถือบัตรเครดิต บัตรเดบิตสามารถเข้าออกระบบรถไฟฟ้าได้) ก็ให้สามารถเข้าร่วมโครงการนี้ได้

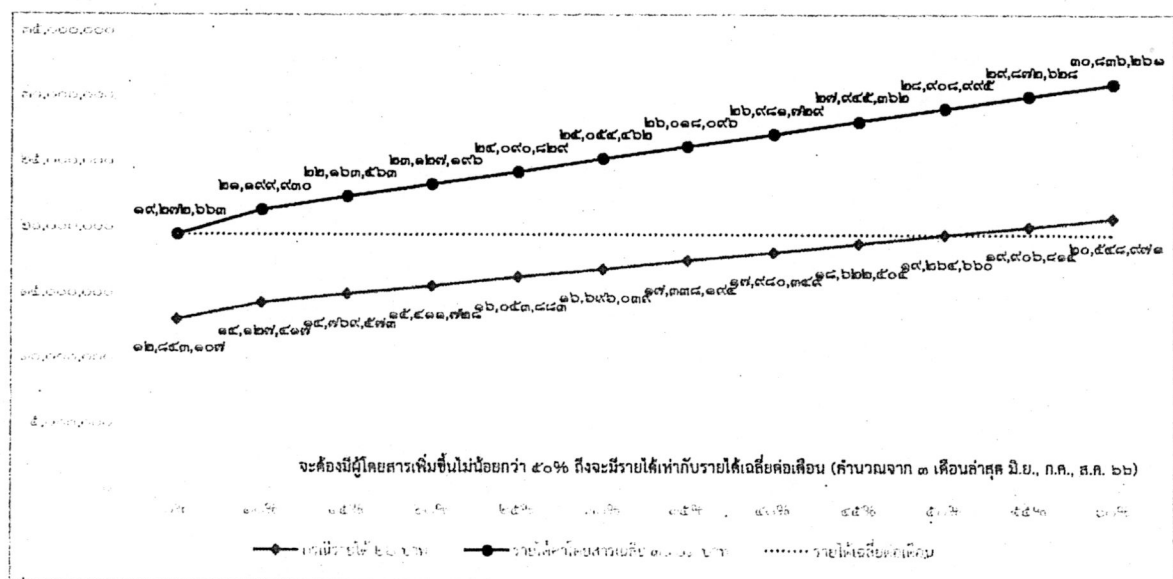
๖) กรณี ...

๖) กรณีเดินทางข้ามระบบรถไฟฟ้า ให้ยึดหลัก “เข้าระบบไหนระบบนั้นเป็นหน่วยงานที่เก็บค่าโดยสารตามจริงที่เดินทางในระบบของตนเอง แต่ไม่เกิน ๒๐ บาท” (ขอหลักการดำเนินการ) คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๗

๓.๑.๖.๒ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วน of ค่าโดยสารในปัจจุบัน โดยในปัจจุบันรถไฟฟ้าสายสีแดงใน ๓ เดือนที่ผ่านมา (มิถุนายน - สิงหาคม ๒๕๖๖) มีผู้โดยสารเฉลี่ย ๖๔๒,๑๕๕ คนต่อเดือน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน จำนวน ๑๙,๒๗๒,๖๖๓ บาท คิดเป็นราคาโดยเฉลี่ย ๓๐ บาทต่อคนต่อเที่ยว ซึ่งหากมีการกำหนดค่าโดยสารในราคา ๒๐ บาทต่อคนต่อเที่ยว ตลอดสาย จะมีรายได้ลดลงเหลือ ๑๒,๘๔๓,๑๐๗ บาท ด้วยผลประกอบการของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ขาดทุนสะสมมีความจำเป็นต้องขอรับการชดเชยส่วนต่างรายได้ตามจริง

| ประเภท                  | สัดส่วนตัวโดยสาร | จำนวนผู้โดยสาร | รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย ๓๐.๐๑ บาท | กรณีรายได้ ๒๐ บาท | ขาดรายได้ ต่อเดือน | ขาดรายได้ ต่อปี |
|-------------------------|------------------|----------------|---------------------------------|-------------------|--------------------|-----------------|
| เหรียญโดยสาร            | ๖๔.๔๗%           | ๔๑๓,๙๙๘        | ๑๒,๔๒๕,๐๘๖                      | ๘,๒๗๙,๙๕๑         | ๔,๑๔๕,๑๓๕          | ๔๙,๗๔๑,๖๒๒      |
| บัตร ๓๐ วัน ๓๐ เที่ยว   | ๑๑.๓๒%           | ๗๒,๖๔๒         | ๒,๑๘๑,๖๖๕                       | ๑,๔๕๓,๘๔๐         | ๗๒๗,๘๒๖            | ๘,๗๓๓,๙๑๐       |
| บัตรเติมเงิน Adult      | ๙.๔๐%            | ๖๐,๓๖๓         | ๑,๘๑๑,๖๓๐                       | ๑,๒๐๗,๒๕๒         | ๖๐๔,๓๗๘            | ๗,๒๕๒,๕๔๐       |
| บัตร EMV (Debit/Credit) | ๘.๘๒%            | ๕๖,๖๓๘         | ๑,๖๙๙,๘๔๙                       | ๑,๑๓๒,๗๖๒         | ๕๖๗,๐๘๗            | ๖,๘๐๕,๐๔๓       |
| บัตรเติมเงิน Student    | ๔.๐๐%            | ๒๕,๖๘๖         | ๗๗๐,๙๐๗                         | ๕๑๓,๗๒๔           | ๒๕๗,๑๘๒            | ๓,๐๘๖,๑๘๗       |
| บัตรเติมเงิน Senior     | ๑.๙๘%            | ๑๒,๗๑๕         | ๓๘๑,๕๙๙                         | ๒๕๔,๒๙๔           | ๑๒๗,๓๐๕            | ๑,๕๒๗,๖๖๓       |
| บัตรเหมาจ่าย            | ๐.๐๑%            | ๖๔             | ๑,๙๒๗                           | ๑,๒๘๔             | ๖๔๓                | ๗,๗๑๕           |
| จำนวนรวม                | ๑๐๐.๐๐%          | ๖๔๒,๑๕๕        | ๑๙,๒๗๒,๖๖๓                      | ๑๒,๘๔๓,๑๐๗        | ๖,๔๒๙,๕๕๖          | ๗๗,๑๕๔,๖๘๐      |

๓.๑.๖.๓ จากสมมติฐานต่าง ๆ ของการเพิ่มของผู้โดยสารจากการกำหนด ค่าโดยสารไม่เกิน ๒๐ บาทตลอดสาย ที่จะส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ร้อยละ ๑๕ และร้อยละ ๒๐ เมื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการดำเนินงาน โดยนำข้อมูลจำนวนผู้โดยสาร ๓ เดือนล่าสุด ปี ๒๕๖๖ มาคูณ รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย ๓๐.๐๑ บาทของรายได้เฉลี่ยจาก ๓ เดือน เทียบกับรายได้ ๒๐ บาท ทำให้ ในสถานการณ์ปัจจุบัน หากดำเนินโครงการนี้จะต้องมีผู้โดยสารไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ถึงจะมีรายได้เท่ากับ รายได้เฉลี่ยต่อเดือนตามอัตราปัจจุบัน



๓.๑.๖.๔ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำการวิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงาน พบว่าไม่มีผลกระทบต่อต้นทุนในการดำเนินงานทั้งกรณีแผนการเดินทางรถปัจจุบัน และกรณีแผนการเดินทางรถรองรับ ๒๐ บาท ตลอดสาย

๓.๑.๖.๕ ปัญหาและอุปสรรค มีดังนี้

๑) ข้อจำกัดระบบ Europay Mastercard and Visa (EMV) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ไม่สามารถดำเนินการได้เอง จะต้องดำเนินการผ่านทางธนาคารกรุงไทย สำหรับทั้ง ๒ กรณี (เดินทางในสายสีแดงเอง หรือข้ามระบบ) ที่ต้องแจ้งให้ธนาคารกรุงไทย แก้ไข Software ให้สามารถดำเนินการได้ตามนโยบาย

๒) ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บในอัตราสูงสุดจาก ๔๒ บาท จะต้องปรับเป็น ๒๐ บาท ตามอัตราค่าโดยสารโครงการ ๒๐ บาท

๓) กรณีบัตรโดยสารประเภท ๓๐ วัน ๓๐ เที่ยว มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) ลดราคาจำหน่ายเที่ยวเดินทาง ๓๐ เที่ยว จาก ๗๕๐ บาท เป็น ๖๐๐ บาท เพื่อให้เข้าเงื่อนไขค่าโดยสาร ๒๐ บาท

(๒) จัดจำหน่ายและงดเติมเที่ยว เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะสิ้นสุดโครงการ โดยจะประชาสัมพันธ์แจ้งให้ผู้โดยสารทราบล่วงหน้า

(๓) คำนวณเงินตามจำนวนเที่ยวเดินทางคงเหลือ โดยคิดที่ ๒๕ บาท ต่อ ๑ เที่ยวการเดินทาง

๓.๑.๗ จากนโยบายลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าทุกสาย ๒๐ บาท บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จึงมีรายงานขออนำส่งข้อมูลโครงการค่าโดยสาร ๒๐ บาท สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง (สถานีตลิ่งชัน - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สถานีรังสิต) และสายชานันท์ (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) เสนอการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เพื่อประกอบการพิจารณารายละเอียดตามข้อ ๓.๑.๖ สรุปดังนี้

๓.๑.๗.๑ การจัดเก็บค่าโดยสาร ๒๐ บาท ตลอดระยะเวลาการให้บริการเป็นช่วงเวลารายปี เสนอกรอบดำเนินการตามนโยบายภาครัฐและลดภาระค่าใช้จ่ายประจำวันของประชาชน โดยปรับอัตราค่าโดยสาร ผู้โดยสารเดินทางในระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงสามารถเดินทาง ๒๐ บาทเฉพาะสาย (สถานีตลิ่งชัน - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สถานีรังสิต) ต่อ ๑ เที่ยวการเดินทางเท่านั้น เป็นระยะเวลา ๔ ปี (เริ่มปรับอัตราค่าโดยสารตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๗ - ๓๑ ตุลาคม ๒๕๗๑) หรือวันที่จะกระทรวงคมนาคมจะเห็นสมควร ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยจะรายงานผลประกอบการตามนโยบายนี้ให้กระทรวงคมนาคมทราบทุกรอบปีงบประมาณ

๓.๑.๗.๒ ผู้โดยสารบุคคลทั่วไปที่เดินทางระยะสั้น ที่มีมูลค่าการเดินทางไม่ถึง ๒๐ บาท ให้เก็บค่าบริการตามจริง กรณีที่ผู้โดยสารที่ได้รับสิทธิลดหย่อนที่มีมูลค่าการเดินทางมากกว่า ๒๐ บาท จะชำระค่าโดยสาร ๒๐ บาท และกรณีที่ผู้โดยสารที่ได้รับสิทธิลดหย่อน ที่มีมูลค่าการเดินทางไม่ถึง ๒๐ บาท ยังคงได้รับสิทธิลดหย่อนจากอัตราค่าโดยสารปกติ รวมทั้งทุกเงื่อนไขตามข้อ ๓.๑.๖ ด้วย

๓.๑.๗.๓ หากเป็นกรณีเดินทางข้ามระบบรถไฟฟ้า เสนอแนวทางการพิจารณาในหลักการ “เข้าระบบไหน ระบบนั้นเป็นหน่วยงานที่เก็บค่าโดยสารตามจริงที่เดินทางในระบบของตนเอง แต่ไม่เกิน ๒๐ บาท” (ขอหลักการดำเนินการ) คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๗ ซึ่งต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางราง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

แห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม และธนาคารกรุงไทย ซึ่งดำเนินการระบบตัวร่วม Europay Mastercard and Visa (EMV) ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นลำดับต่อไป

๓.๑.๗.๔ แนวทางประมาณรายได้ที่จะขาดหายไปจากนโยบายการปรับลดค่าโดยสารไม่เกิน ๒๐ บาท จำเป็นจะต้องได้รับการชดเชยการสูญเสียรายได้ค่าโดยสาร โดยจากสถานการณ์ปัจจุบันข้อมูล ๓ เดือน ระหว่างมิถุนายน - สิงหาคม ๒๕๖๖ สายสีแดงมีผู้โดยสารเฉลี่ย ๖๔๒,๑๕๕ คนต่อเดือน และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน จำนวน ๑๙,๒๗๒,๖๖๓ บาท ประมาณการชดเชยการสูญเสียรายได้ กรณีปรับลดค่าโดยสารไม่เกิน ๒๐ บาท คิดเป็นจำนวนเงิน ๖,๔๒๙,๕๕๗ บาทต่อเดือน หรือ ๗๗,๑๕๔,๖๘๐ บาทต่อปี (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓)

๓.๑.๘ การลดค่าโดยสารรถไฟทุกสาย ๒๐ บาท นั้น ถือเป็นการดำเนินกิจกรรมมาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๐ (๔) และมาตรา ๒๗ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำรายละเอียดและข้อมูลตามนโยบายการลดค่าโดยสารรถไฟขานเมือง (สายสีแดง) ทุกสาย ๒๐ บาท ภายใต้หลักเกณฑ์ของประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต พ.ศ. ๒๕๖๑ ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๑ ครบถ้วนแล้ว (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๔)

๓.๑.๙ ข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๖ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงรายงานข้อเสนอต่อกระทรวงคมนาคม ดังนี้

๓.๑.๙.๑ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยอนุมัติหลักการ โดยให้นำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอพร้อมกับการขออนุมัติ กิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๐ (๔) และมาตรา ๒๗

๓.๑.๙.๒ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยอนุมัติอัตราค่าโดยสารใหม่ รายละเอียดตามข้อ ๓.๑.๗ เพื่อให้สามารถดำเนินการตามนโยบายไม่เกิน ๒๐ บาท ตลอดสายของรัฐบาล และเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๙ (๓) มาตรา ๒๕ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ทั้งนี้ จะดำเนินการได้ต่อเมื่อคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบตามข้อ ๓.๑.๙.๑ แล้ว

๓.๑.๙.๓ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ดำเนินการขอรับการชดเชยส่วนต่างรายได้ตามจริง

๓.๑.๙.๔ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอดำเนินการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ พระราชบัญญัติการพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒ รวมถึงกฎหมายอื่น ๆ และระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไปด้วย

๓.๑.๙.๕ การดำเนินการโครงการตามนโยบายลดค่าโดยสารรถไฟขานเมือง (สายสีแดง) ๒๐ บาท ตลอดสายดังกล่าว เห็นควรให้รัฐบาลจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเพื่อชดเชยการขาดรายได้ส่วนต่างค่าโดยสารเต็มจำนวนที่ลดให้แก่ประชาชนตามนโยบายภาครัฐ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีสภาพคล่องเพียงพอต่อการดำเนินการให้บริการสายสีแดง

๓.๒ มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม๐๑๐/๒๓๙๓ ลงวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖ เรื่อง มาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม สูงสุด ๒๐ บาท ตามนโยบายรัฐบาล โดยคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในคราวประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖ ได้มีมติเห็นชอบเรื่องดังกล่าวแล้ว โดยสรุปสาระสำคัญได้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕) ดังนี้

๓.๒.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยโดยคณะทำงานเพื่อศึกษาและพิจารณาแนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล ได้จัดทำแนวทางดำเนินมาตรการ โดยมีหลักการ ดังนี้

๓.๒.๑.๑ อัตราค่าโดยสารสำหรับการเดินทางภายในสายสีม่วง

๑) กำหนดอัตราค่าโดยสารสายสีม่วง จากปัจจุบัน ๑๔ - ๔๒ บาท เป็นสูงสุดไม่เกิน ๒๐ บาท ตลอดระยะเวลาเปิดให้บริการ (๐๕.๓๐ - ๒๔.๐๐ น.) กรณีที่อัตราค่าโดยสารปัจจุบันต่ำกว่า ๒๐ บาท เช่น ๑๔ บาท หรือ ๑๗ บาท ให้จัดเก็บในอัตราเดิม

๒) ตัวโดยสารประเภทเด็ก ผู้สูงอายุ นักเรียนนักศึกษา ให้ได้รับส่วนลดค่าโดยสารในอัตราเดิม

|                 | บุคคลทั่วไป | เด็ก / ผู้สูงอายุ<br>(ส่วนลด ๕๐%) | นักเรียน นักศึกษา<br>(ส่วนลด ๑๐%) |
|-----------------|-------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| อัตราปัจจุบัน   | ๑๔ - ๔๒ บาท | ๗ - ๒๑ บาท                        | ๑๓ - ๓๘ บาท                       |
| อัตราตามมาตรการ | ๑๔ - ๒๐ บาท | ๗ - ๑๐ บาท                        | ๑๓ - ๑๘ บาท                       |

๓.๒.๑.๒ การเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน

การเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน ณ สถานีเตาปูน โดยใช้ตัวโดยสารใบเดียวกัน จะได้รับส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบตามที่ได้รับในปัจจุบัน ดังนี้

| สถานีเปลี่ยนถ่ายระบบ | ส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบ |        |
|----------------------|--------------------------|--------|
|                      | บุคคลทั่วไป              | ๑๔ บาท |
|                      | เด็ก / ผู้สูงอายุ        | ๗ บาท  |
|                      | นักเรียน นักศึกษา        | ๑๓ บาท |

๓.๒.๑.๓ การเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วงและสายสีชมพู

การเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วงและสายสีชมพู ณ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ภายในระยะเวลา ๓๐ นาที โดยใช้บัตร EMV Contactless จะได้รับส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบ (ปัจจุบัน สายสีม่วง ๑๔ บาท สายสีชมพูขึ้นอยู่กับอัตราค่าโดยสารที่จะประกาศใช้)

๓.๒.๑.๔ การเปลี่ยนถ่ายระบบจากสายสีแดงมายังสายสีม่วง

การเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วงและสายสีแดง ณ สถานีบางซื่อ ภายในระยะเวลา ๓๐ นาที โดยใช้บัตร EMV Contactless ให้กำหนดอัตราค่าโดยสารของทั้ง ๒ สายสูงสุดไม่เกิน ๒๐ บาท โดยให้เป็นรายได้ของสายแรกที่เดินทาง



๓.๒.๑.๕ ระยะเวลาดำเนินการ

ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗  
เพื่อรวบรวมข้อมูลผลกระทบและผลตอบรับของประชาชนในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ทั้งนี้ หากในอนาคต  
รัฐบาลยังคงดำเนินนโยบายค่าโดยสาร ๒๐ บาท ตลอดสาย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะเสนอ  
ขอความเห็นชอบคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยขยายระยะเวลามาตรการดังกล่าว  
เป็นรายปีต่อไป

ทั้งนี้ มาตรการตามข้อ ๓.๒.๑.๓ และข้อ ๓.๒.๑.๔ ให้เริ่มดำเนินการ  
หลังจากการพัฒนาเชื่อมต่อระบบ Europay Mastercard and Visa (EMV) แล้วเสร็จ

๓.๒.๒ ประมาณการการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสาร  
การประมาณการการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้  
ค่าโดยสาร วิเคราะห์โดยใช้แบบจำลอง eBUM กรณีศึกษาอัตราค่าโดยสาร ๒๐ บาท ตลอดสาย เทียบกับอัตรา  
ค่าโดยสาร ๑๔ - ๔๒ บาท เมื่อปี ๒๕๖๒ มีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

|                 | ร้อยละความแตกต่าง |
|-----------------|-------------------|
| จำนวนผู้โดยสาร  | ๑๗.๘๐             |
| รายได้ค่าโดยสาร | -๔๖.๑๐            |

โดยมีผลการประมาณการเป็นดังนี้

| กรณี                                                  | ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย<br>(คน - เทียบ/วัน) | รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย<br>(บาท/วัน) |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|
| อัตราค่าโดยสารเดิม ๑๔ - ๔๒ บาท <sup>๑)</sup>          | ๕๖,๒๕๒                                    | ๑,๑๔๕,๒๒๑                          |
| อัตราค่าโดยสารตามมาตรการ ๑๔ - ๒๐ บาท <sup>๒) ๓)</sup> | ๖๖,๒๖๕                                    | ๖๑๗,๒๗๕                            |

หมายเหตุ ๑) ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยและรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยเดือน มกราคม - สิงหาคม ๒๕๖๖

๒) คาดการณ์รายได้ค่าโดยสารที่ได้รับตลอดระยะเวลาโครงการ (๑ ปี) ๒๒๕.๙๒ ล้านบาท

๓) คาดการณ์รายได้ที่สูญเสียตลอดระยะเวลาโครงการ (๑ ปี) ๑๙๓.๒๓ ล้านบาท

๓.๒.๓ คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในการประชุม  
ครั้งที่ ๙/๒๕๖๖ (วันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖) ได้มีมติ ดังนี้

๓.๒.๓.๑ เห็นชอบหลักการมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร  
สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สูงสุด ๒๐ บาท ตามนโยบายรัฐบาล ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ ถึงวันที่  
๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ ทั้งนี้ การให้ส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วงและรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)  
ณ สถานีบางซื่อ และระหว่างสายสีม่วงและสายสีชมพู ณ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ให้เริ่มดำเนินการ  
หลังจากการพัฒนาเชื่อมต่อระบบ Europay Mastercard and Visa (EMV) แล้วเสร็จ

๓.๒.๓.๒ ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยนำเสนอ  
คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

๓.๒.๔ ข้อเสนอของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๓.๒.๔.๑ ตามนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการกำหนด  
อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ๒๐ บาท ตลอดเส้นทาง คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน  
แห่งประเทศไทย ได้มีมติเห็นชอบหลักการมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม  
(สายสีม่วง) สูงสุด ๒๐ บาท ตามที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอตามข้อ ๓.๒.๓

๓.๒.๔.๒ จากมาตรการดังกล่าว การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ประมาณการรายได้ที่ลดลงและผลประโยชน์ที่ได้รับตามข้อ ๓.๒.๒ และ ๔.๒ เป็นไปตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งจะต้องขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

#### ๔. ประโยชน์และผลกระทบ

การดำเนินการตามมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - คลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการสาธารณะลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้กับประชาชน ลดภาวะมลพิษ และลดการใช้พลังงานภายในประเทศ สนับสนุนให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในระดับมหภาคจากการเพิ่มการเดินทางของประชาชนเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เท่าเทียมในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

๔.๑ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - คลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จากการวิเคราะห์ข้อมูลในช่วงเดือนมิถุนายน - สิงหาคม ๒๕๖๖ จำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ - ๒๐ แต่รายได้จากค่าโดยสารลดลง มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน จำนวน ๑๙,๒๗๒,๖๖๓ บาท คิดเป็นราคาเฉลี่ย ๓๐ บาทต่อคนต่อเที่ยว ซึ่งหากกำหนดค่าโดยสารราคา ๒๐ บาทต่อคนต่อเที่ยว ตลอดสาย จะมีรายได้ลดลงเหลือ ๑๒,๘๔๓,๑๐๗ บาท ดังนั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องขอรับการชดเชยส่วนต่างรายได้ตามจริง

๔.๒ รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จากการวิเคราะห์ข้อมูลในช่วงเดือนมกราคม - สิงหาคม ๒๕๖๖ จำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๗.๘๐ จากเดิมปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย จำนวน ๕๖,๒๕๒ คน-เที่ยวต่อวัน เป็นจำนวน ๖๖,๒๖๕ คน-เที่ยวต่อวัน แต่รายได้จากค่าโดยสารลดลงจากค่าโดยสารเฉลี่ย ๑,๑๔๕,๒๒๑ บาทต่อวัน จะมีรายได้ลดลงเหลือ ๖๑๗,๒๗๕ บาทต่อวัน นอกจากนี้ จากการประเมินในเชิงปริมาณและมูลค่าจากจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นใน ๓ ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีสมมติฐานในการประมาณการมูลค่าผลประโยชน์ ดังนี้

|                 |                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ด้านเศรษฐกิจ    | ผลรวมของ VOC Saving + VOT Saving <ul style="list-style-type: none"><li>- การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost Saving : VOC)</li><li>- เวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving : VOT)</li></ul> |
| ด้านสังคม       | ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"><li>- ค่าความสุข (Well - Being Index)</li><li>- การลดมูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ (Accident Cost : ACC)</li></ul>                                          |
| ด้านสิ่งแวดล้อม | การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO <sub>2</sub> Reduction)                                                                                                                                                   |

ประมาณการมูลค่าผลประโยชน์จากมาตรการปรับอัตราค่าโดยสารตามระยะทางในอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท (๑๔ - ๒๐ บาท) มีรายละเอียด ดังนี้

| ผลประโยชน์                              | หน่วย       | ปีปัจจุบัน ๒๕๖๖<br>ปรับด้วย CPI | ระยะทาง<br>ที่ประหยัดได้<br>(กม./คัน) | ระยะเวลา<br>ที่ประหยัดได้<br>(ชม./คัน) | จำนวนผู้โดยสาร<br>ที่เพิ่มขึ้น<br>(คน-เที่ยว/เดือน) | คิดเป็นมูลค่า<br>(บาท/เดือน) |
|-----------------------------------------|-------------|---------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------|
| VOC Saving                              | บาท/คัน-กม. |                                 |                                       |                                        |                                                     | ๔๐,๔๐๐,๖๕๘.๙๔                |
| จักรยานยนต์                             | บาท/คัน-กม. | ๑.๒๓                            | ๒๑.๐๗                                 |                                        | ๒๕,๘๖๔                                              | ๖๖๙,๖๘๙.๗๙                   |
| รถยนต์ขนาดเล็ก                          | บาท/คัน-กม. | ๖.๖๓                            | ๒๑.๐๗                                 |                                        | ๑๑๕,๖๒๐                                             | ๑๖,๑๕๕,๓๕๗.๔๙                |
| รถยนต์ขนาดกลาง                          | บาท/คัน-กม. | ๙.๖๘                            | ๒๑.๐๗                                 |                                        | ๑๑๕,๖๒๐                                             | ๒๓,๕๗๕,๖๑๑.๖๖                |
| VOT Saving                              | บาท/คัน-ชม. | ๑๖๒.๗๕                          |                                       | ๐.๕๒                                   | ๓๐๐,๓๔๐                                             | ๒๕,๒๕๘,๖๔๓.๐๓                |
| Well – Being Index                      | บาท/คน      | ๓๘.๓๕                           |                                       |                                        | ๓๐๐,๓๔๐                                             | ๑๑,๕๒๐,๐๒๖.๗๑                |
| ACC                                     | บาท/คัน-กม. | ๐.๑๒                            | ๒๑.๐๗                                 |                                        | ๓๐๐,๓๔๐                                             | ๗๘๕,๙๗๐.๕๖                   |
| CO <sub>2</sub> Reduction               | บาท/คัน-กม. | ๐.๒๖                            | ๒๑.๐๗                                 |                                        | ๒๕๗,๑๐๔                                             | ๑,๓๘๗,๔๒๔.๙๕                 |
| มูลค่าผลประโยชน์                        |             |                                 |                                       |                                        |                                                     | ๗๙,๓๕๒,๗๒๔.๑๘                |
| มูลค่าผลประโยชน์สุทธิ ๙๕๒.๒๓ ล้านบาท/ปี |             |                                 |                                       |                                        |                                                     |                              |

ประมาณการมูลค่าผลประโยชน์ จากมาตรการปรับอัตราค่าโดยสารตาม  
ระยะทางในอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท คาดว่าจะก่อให้เกิดมูลค่าผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ ๔๐.๔๐ ล้านบาทต่อเดือน  
(Vehicle Operating Cost Saving : VOC)
- การประหยัดเวลาในการเดินทาง ๒๕.๒๖ ล้านบาทต่อเดือน  
(Value of Time Saving : VOT)
- ค่าความสุข (Well – Being Index) ๑๑.๕๒ ล้านบาทต่อเดือน
- การลดมูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ (Accident Cost : ACC) ๐.๗๙ ล้านบาทต่อเดือน
- การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ๑.๓๙ ล้านบาทต่อเดือน  
(CO<sub>2</sub> Reduction)

โดยผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจศาสตร์ ทำให้เกิดการประหยัดค่าใช้จ่าย  
ในการใช้รถยนต์ เมื่อมีผู้โดยสารมาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น จะลดค่าเดินทางด้วยรถยนต์ ประเมินมูลค่า  
การเงินทางด้านเศรษฐกิจศาสตร์ และเวลาในการเดินทาง ค่าความสุข และการลดความสูญเสียทางถนน และลด  
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ รวมกัน ๕ ปัจจัยข้างต้น จะทำให้มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ สังคม  
และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้น ๗๙.๓๕ ล้านบาทต่อเดือน หรือคิดเป็น ๙๕๒.๒๓ ล้านบาทต่อปี ถือเป็นผลตอบแทน  
ทางเศรษฐกิจและสังคมที่คุ้มค่า

#### ๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

๕.๑ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท  
ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร - ตลิ่งชัน)  
และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม  
(สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

“ไม่มี”

๕.๒ เนื่องจากรายได้ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยจากการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง  
สายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร - รังสิต) และรายได้จากส่วนอื่น  
ที่นำมาจัดสรรเพื่อการเดินรถยังไม่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายทั้งหมด จึงมีความจำเป็นต้องรายงานคณะรัฐมนตรี  
ขออนุมัติจัดรับเงินชดเชยการขาดรายได้ส่วนต่างค่าโดยสารเต็มจำนวนที่ลดให้แก่ประชาชนตามนโยบายภาครัฐ

เพื่อให้ ...

เพื่อมิให้เกิดปัญหาการขาดสภาพคล่องของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยประมาณการสูญเสียรายได้ที่ขอชดเชย ต่อปีตามค่าเฉลี่ย ๓ เดือน ระหว่างเดือนมิถุนายน - สิงหาคม ๒๕๖๖ คิดเป็นจำนวนเงิน ๖,๔๒๙,๕๕๗ บาทต่อเดือน หรือ ๗๗,๑๕๔,๖๘๐ บาทต่อปี

๕.๓ สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมแห่งประเทศไทย จากปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยและรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยเดือนมกราคม - สิงหาคม ๒๕๖๖ คาดการณ์รายได้ที่สูญเสียตลอดระยะเวลาโครงการ ๑ ปี จำนวน ๑๙๓.๒๓ ล้านบาท หรือลดลงประมาณ ร้อยละ ๖๐ จากรายได้เฉลี่ยที่มีประมาณ ๕๐๐ ล้านบาทต่อปี เนื่องจากปัจจุบันค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ ๒๓ บาทต่อคน ส่งผลให้ชดเชยส่วนต่างที่หายไปประมาณ ๓ บาทต่อคน ทั้งนี้ การรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมแห่งประเทศไทย คาดการณ์ว่าหากปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นปีละร้อยละ ๑๗ จะทำให้ต้องชดเชยรายได้ที่หายไปเป็นระยะเวลา ประมาณ ๕ ปี แต่จะมีการประเมินผลในช่วง ๑ ปีของการดำเนินการมาตรการ โดยหากมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นกว่า ที่คาดการณ์ไว้ อาจทำให้การชดเชยรายได้ใช้เวลาอันน้อยลง สำหรับค่าชดเชยส่วนต่างที่การรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมแห่งประเทศไทยจะนำมาชดเชยกับรายได้ที่หายไปจากการปรับลดค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วงนั้น จะนำมา จากเงินส่วนแบ่งรายได้ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงินที่แต่ละปีเคยนำส่งให้กระทรวงการคลัง โดยจากสถิติ ย้อนหลังในปี ๒๕๖๕ นำส่งเงินจำนวน ๓๑๑ ล้านบาท และในปี ๒๕๖๖ ช่วงครึ่งปีแรกนำส่งไปแล้ว ๒๒๓ ล้านบาท ดังนั้น ในปี ๒๕๖๗ การรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมแห่งประเทศไทยได้คาดการณ์ว่าจะมีการนำส่งเงินเข้ากระทรวงการคลัง ลดลงเนื่องจากต้องนำเงินรายได้นี้มาบริหารชดเชยรายได้ที่หายไปจากการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง

#### ๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมแห่งประเทศไทยควรดำเนินการมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีภิรมย์ (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โดยเริ่มตั้งแต่เมื่อระบบมีความพร้อม จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบราง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เท่าเทียมกันในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ และเพื่อเป็นของขวัญปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๗ ให้กับประชาชน ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมจะประเมินผลการดำเนินการมาตรการ เป็นรายปี โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ปริมาณผู้โดยสารและรายได้ ซึ่งจะส่งผลต่อการชดเชยจากภาครัฐ และคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทางและการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน เป็นต้น เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการดำเนินการมาตรการดังกล่าวในปีถัดไป

#### ๗. ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔

๗.๑.๑ มาตรา ๙ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบเขตวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๖ อำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง

(๓) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

๗.๑.๒ มาตรา ๒๕ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๙ มาตรา ๔๐ และมาตรา ๔๑ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย อำนาจหน้าที่เช่นนี้ให้รวมถึง

(๕) ตั้งอัตรามาตรฐานค่าภาระการใช้รถไฟฟ้า บริการ และความแตกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟฟ้า

(๖) กำหนดค่าภาระการใช้รถไฟฟ้า บริการ และความแตกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว

๗.๑.๓ มาตรา ๔๑ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยจะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้รถไฟฟ้า บริการ และความแตกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟฟ้า บริการ และความแตกต่าง เช่นว่านั้น อันจะเป็นการขัดกับนโยบายของคณะรัฐมนตรีในทางเศรษฐกิจและการคลัง

ให้คณะรัฐมนตรีแจ้งนโยบายดังกล่าวในวาระก่อนให้คณะกรรมการทราบ

๗.๑.๔ มาตรา ๔๓ รายได้จากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้จากการดำเนินงานให้ตกเป็นของรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ

รายได้ที่ได้รับในปหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา ๔๒ แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวาระก่อน และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด

๗.๒ พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓

๗.๒.๑ มาตรา ๙ ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีอำนาจกระทำการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๗ และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

(๓) เรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความแตกต่าง ๆ ในกิจการรถไฟฟ้า

๗.๒.๒ มาตรา ๑๘ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และอำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึงการออกข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้

(๓) การบริหารและการควบคุมทางการเงิน

(๑๓)การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการ และความแตกต่างในกิจการรถไฟฟ้า ตลอดจนวิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมดังกล่าว และกำหนดประเภทบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

๗.๒.๓ มาตรา ๕๗ คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่คณะกรรมการประกาศ

๗.๒.๔ มาตรา ๗๔ ในกรณีที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะต้องเสนอเรื่องใด ๆ ไปยังคณะรัฐมนตรี ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยนำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอไปยังคณะรัฐมนตรี

๗.๓ ข้อบังคับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการกำหนดอัตราค่าโดยสาร วิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร และการกำหนดประเภทบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร  
รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม พ.ศ. ๒๕๖๖



๗.๓.๑ ข้อ ๗ ให้คณะกรรมการประกาศกำหนดเส้นทางรถไฟฟ้าและเปลี่ยนถ่ายระบบสำหรับการเปลี่ยนถ่ายระบบจากรถไฟฟ้าสายอื่นมายังรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม โดยให้คนโดยสารได้รับส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบภายใต้หลักการการจับเก็บค่าแรกเข้าเพียงครั้งเดียว

ในกรณีที่สถานีเปลี่ยนถ่ายระบบมีบริเวณที่มีการใช้ตัวโดยสารของเส้นทางรถไฟฟ้าแต่ละสายแยกจากกัน ให้คณะกรรมการประกาศกำหนดระยะเวลาสูงสุดสำหรับการเปลี่ยนถ่ายระบบดังกล่าว

๗.๓.๒ ข้อ ๑๑ คณะกรรมการอาจประกาศกำหนดผลิตภัณฑ์ของตัวโดยสารที่มีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารตามที่กำหนดในข้อ ๕ เช่น ตัวรายเดือน ตัวเป็นชุด ตัวราคาพิเศษ หรือยกเว้นอัตราค่าโดยสารตามที่กำหนดในข้อ ๕ เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้า เพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนโดยสาร เพื่อสนับสนุนกิจกรรมตามนโยบายของรัฐบาล หรือเพื่อประโยชน์อื่นใดก็ได้

๗.๓.๓ ข้อ ๑๒ คณะกรรมการอาจประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารหรือยกเว้นอัตราค่าโดยสารตามที่กำหนดในข้อ ๕ ได้เป็นครั้งคราว เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้า เพื่อสนับสนุนกิจกรรมตามนโยบายของรัฐบาล หรือในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ

๗.๔ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๗.๔.๑ มาตรา ๒๐ การตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๔) ภาระทางการเงินที่มีกฎหมายบัญญัติให้รัฐบาลต้องส่งเงินเข้าสมทบหรือชดเชยเพื่อการใด ๆ ต้องตั้งงบประมาณรายจ่ายให้ตามเวลาที่กฎหมายกำหนด

๗.๔.๒ มาตรา ๒๗ การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการเงินในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่มีการดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

ในการพิจารณาอนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาความจำเป็นเร่งด่วน ประโยชน์ที่ได้รับ และภาระทางการเงินหรือการสูญเสียรายได้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการจัดทำรายงานเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจริงกับประมาณการที่ได้จัดทำตามวรรคหนึ่งเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบเป็นประจำทุกสิ้นปีงบประมาณ จนกว่าการดำเนินการดังกล่าวจะแล้วเสร็จ

๗.๕ ประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการหรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการเงินในอนาคต พ.ศ. ๒๕๖๑

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ และมติคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐในการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงออกประกาศเพื่อกำหนดให้การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือ

โครงการดังต่อไปนี้ เป็นการดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต

(๑) การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่หน่วยงานของรัฐมีความจำเป็นต้องดำเนินการระหว่างปีงบประมาณ ที่มีกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือหลักเกณฑ์กำหนดให้ต้องขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีโดยมีผลให้เกิดภาระต้องงบประมาณไม่ว่าในปีงบประมาณใด หรือก่อนนี้ผูกพันมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณ หรือ

(๒) การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการของหน่วยงานของรัฐที่ก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ

การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตาม (๑) ไม่รวมถึงกรณีการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อขอขยายระยะเวลาหรือขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของการดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณไว้แล้วและมีเงินเหลือจ่าย โดยไม่มีผลทำให้เกิดภาระงบประมาณเพิ่มขึ้น

๗.๖ พระราชบัญญัติการพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒

๗.๖.๑ มาตรา ๒๗ การกำหนดนโยบายต่อรัฐวิสาหกิจเป็นรายกรณีที่ไม่สอดคล้องกับแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ รัฐวิสาหกิจนั้นจะดำเนินการมิได้ เว้นแต่จะได้มีการแก้ไขหรือปรับปรุงแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจแล้ว

๗.๖.๒ มาตรา ๒๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๗ เมื่อรัฐวิสาหกิจได้ดำเนินการตามแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ และมีภาระทางการเงินที่รัฐบาลต้องชดเชย ให้รัฐวิสาหกิจนั้นคำนวณวงเงินที่จะขอชดเชยกลไกรวิธีการชดเชย ตลอดจนจัดทำบัญชีรองรับไว้เฉพาะการดำเนินการดังกล่าวแยกจากบัญชีปกติ

การจัดทำบัญชีและวิธีการคำนวณเงินชดเชย และการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณชน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานกำหนด

การกำหนดมาตรการและการจัดสรรเงินชดเชยให้แก่รัฐวิสาหกิจ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ

#### ๘. ข้อเสนอของหน่วยงานของรัฐ/คณะกรรมการเจ้าของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร - ดลิงชั่น) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการสาธารณะลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้กับประชาชน ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดภาวะมลพิษ และลดการใช้พลังงานภายในประเทศ นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมจะเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งภายในและภายนอกสถานี เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงระบบราง เช่น ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ทางเดิน ทางรถจักรยาน รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานภายนอกสถานีที่เอื้ออำนวยต่อการเชื่อมต่อการระหว่างสถานีกับย่านพาณิชยกรรม ย่านที่อยู่อาศัย และบริการสาธารณะต่าง ๆ การจัดระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (Feeder System) ที่สามารถนำผู้โดยสารจากที่พักอาศัยเข้าสู่สถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง เช่น รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้างโดยสารสาธารณะ ขนส่งมวลชนสาธารณะระบบรางเบา หรือขนส่งมวลชนอื่นที่จะเชื่อมโยงการเดินทางจากใจกลางเมืองสู่พื้นที่รอบนอก ที่สามารถนำผู้โดยสารจากที่พักอาศัยเข้าสู่สถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง

เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร สามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นการเพิ่มรายได้ ลดภาระการชดเชยจากภาครัฐได้ต่อไป ดังนั้น จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

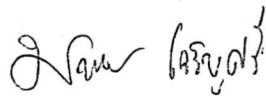
๘.๑ ขออนุมัติมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ๒๐ บาท เฉพาะสายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ต่อ ๑ เที่ยวการเดินทาง (เริ่มต้นเมื่อระบบมีความพร้อม จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗) โดยให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยขอรับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเพื่อชดเชยการขาดรายได้ส่วนต่างค่าโดยสารตามจริง ซึ่งการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามนัยมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ แล้ว

๘.๒ เห็นชอบหลักการมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (สายสีม่วง) สูงสุด ๒๐ บาท ตามนโยบายรัฐบาล (เริ่มต้นเมื่อระบบมีความพร้อม จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗) ทั้งนี้ การให้ส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วง และรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ณ สถานีบางซื่อ และระหว่างสายสีม่วง และสายสีชมพู ณ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ให้เริ่มดำเนินการหลังจากการพัฒนาเชื่อมต่อระบบแล้วเสร็จ อนึ่ง การเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ มาตรา ๑๘ (๑๓)

๘.๓ ให้กระทรวงคมนาคมประเมินผลการดำเนินมาตรการเป็นรายปี โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ปริมาณผู้โดยสารและรายได้ ซึ่งจะส่งผลต่อภาระการชดเชยจากภาครัฐ และคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทางและการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน เป็นต้น เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการดำเนินมาตรการดังกล่าวในปีถัดไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางมนพร เจริญศรี)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

รักษาราชการแทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๓๐๓ (นายรฐนนท์ กาญจนภาคย์)

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ibp@drt.go.th