

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๕๐๓.๒/๒๐๓



กวด. 179
วันที่ 18 มิ.ย 68
เวลา 15:12

สคค. (eMail)

ส่ง : กวด.

รับที่ : ๕6377/68

18 มิ.ย. 2568 เวลา 14.45 น.



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๘

เรื่อง มาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว๒๙ ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๘
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๗๑๕๖ ลงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล ที่ สพร ๒๕๖๘/๔๗๓
ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๘
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๘๓๖/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๘
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๑๐/๔๔๔
ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๘
๔. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๑๐/๑๔๗๘
ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๘
๕. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี
แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินและการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่องมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย
ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี
ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) และ (๙)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

๑.๑ คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีโดยนางสาวแพทองธาร ชินวัตร นายกรัฐมนตรี
ได้แถลงต่อรัฐสภาไว้เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๗ ในนโยบายที่สามรัฐบาลจะเร่งออกมาตรการเพื่อลดราคา
ค่าพลังงานและสาธารณูปโภค ปรับโครงสร้างราคาพลังงานควบคู่กับการเร่งรัดจัดทำ ปรับปรุงกฎหมาย
และระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Mass Transit) และการกำหนด
โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับนโยบาย “ค่าโดยสารราคาเดียว” ตลอดสาย
เพื่อลดภาระค่าเดินทาง นโยบายดังกล่าว มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ข้อ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย
เชื่อมโลก ครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี
ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ

๑.๒ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว๒๙
ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๘ เรื่องการมอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบในการรายงานผลการดำเนินงาน
ตามนโยบายรัฐบาล แจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๘ การมอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบ
ในการรายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล ซึ่งการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม
ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับนโยบาย “ค่าโดยสารราคาเดียว” ตลอดสายเพื่อลดภาระค่าเดินทาง

จัดอยู่...

จัดอยู่ในกลุ่มนโยบายรัฐบาลเร่งด่วน ดำเนินการทันที โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักดำเนินงาน (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑)

๑.๓ การดำเนินการนโยบายดังกล่าวเข้าหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่ต้องนำเสนอ คณะรัฐมนตรี ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศตาม (๖) ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ โดยอนุมัติมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร - รังสิต) ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๗ จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ และรับทราบมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๗ จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒)

โดยมีข้อกฎหมายที่กำหนดให้นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ประกอบด้วย

๑.๓.๑ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๒๗ การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณ หรือ ภาระทางการเงินการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประเมินการใช้จ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติ กิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

ในการพิจารณาอนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาความจำเป็นเร่งด่วน ประโยชน์ที่ได้รับ และภาระทางการเงินการคลังหรือการสูญเสียรายได้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ จัดทำรายงานเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจริงกับประมาณการที่ได้จัดทำตามวรรคหนึ่ง เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบเป็นประจำทุกสิ้นปีงบประมาณ จนกว่าการดำเนินการดังกล่าวจะแล้วเสร็จ

๑.๓.๒ ประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการเงินการคลังในอนาคต พ.ศ. ๒๕๖๑ ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๑

(๑) การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่หน่วยงานของรัฐ มีความจำเป็นต้องดำเนินการระหว่างปีงบประมาณ ที่มีกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือหลักเกณฑ์กำหนดให้ต้องขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี โดยมีผลให้เกิดภาระต้องงบประมาณไม่ว่าปีงบประมาณใด หรือก่อหนี้ผูกพันมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณ หรือ

(๒) การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการของหน่วยงานของรัฐ ที่ก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ

การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตาม (๑) ไม่รวมถึงกรณีการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อขอขยายระยะเวลาหรือขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของการดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณไว้แล้วและมีเงินเหลือจ่าย โดยไม่มีผลทำให้เกิดภาระงบประมาณเพิ่มขึ้น

๒. ความเร่งด่วน...

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) เป็นนโยบายเร่งด่วน ดำเนินการทันที เพื่อลดภาระค่าเดินทางให้กับประชาชน โดยปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาลสำหรับรถไฟฟ้าสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - คลองจั่น) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยแล้ว โดยมีกำหนดสิ้นสุดมาตรการวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ ทั้งนี้ เพื่อให้มีการขยายผลนโยบายรถไฟฟ้าในอัตรา ๒๐ บาท ตลอดเส้นทาง ไปเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ ตามนโยบายรัฐบาลให้ครอบคลุมโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาการดำเนินการมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) เพื่อดำเนินการอย่างต่อเนื่องภายใต้นโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล ให้พร้อมรองรับการเดินทางของประชาชนซึ่งจะช่วยส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้นด้วย

๓. สาระสำคัญของแนวทางการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒)

การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อรองรับนโยบาย "ค่าโดยสารราคาเดียว" ตลอดสาย กระทรวงคมนาคมมีเป้าหมายผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Mass Transit) โดยเสนอแนวทางการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) เพื่อขับเคลื่อนให้มีการขยายผลการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล ไปเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ ที่เปิดให้บริการเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในปัจจุบัน ซึ่งรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเปิดให้บริการแล้ว ๑๓ เส้นทาง ระยะทางรวม ๒๗๖.๘๔ กิโลเมตร หน่วยงานรับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานคร การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย รายละเอียด ดังนี้

ลำดับ	สาย	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวน สถานี	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑	สีเขียว (สุขุมวิท)	ช่วงหมอชิต - สมุทรปราการ	๓๗.๑๐	๓๑	กรุงเทพมหานคร
๒	สีเขียว (สุขุมวิท)	ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	๑๘.๗๐	๑๖	กรุงเทพมหานคร
๓	สีเขียว (สีลม)	ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า	๑๔	๑๓	กรุงเทพมหานคร
๔	สีน้ำเงิน	ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	๒๐	๑๘	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๕	สีน้ำเงิน	ช่วงหัวลำโพง - บางแค (หลักสอง)	๑๔	๑๑	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๖	สีน้ำเงิน	ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	๑๓	๙	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๗	แอร์พอร์ตลิงก์	ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ	๒๘.๗๐	๘	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
๘	สีม่วง	ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน	๒๓	๑๖	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๙	สีทอง	ช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน	๑.๘๘	๓	กรุงเทพมหานคร
๑๐	สีแดง (เหนือ)	ช่วงบางซื่อ - รังสิต	๒๖.๓๐	๑๐	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
๑๑	สีแดง (ตะวันตก)	ช่วงบางซื่อ - คลองจั่น	๑๕.๒๖	๕	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ลำดับ	สาย	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวน สถานี	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑๒	สีเหลือง	ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	๓๐.๔๐	๒๓	การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย
๑๓	สีชมพู	ช่วงแคราย - มีนบุรี	๓๔.๕๐	๓๐	การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย

๓.๑ หลักการของการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒)

การดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) จะขยายการดำเนินการให้ครอบคลุมโครงข่ายรถไฟฟ้าทุกสาย รองรับการจัดเก็บค่าโดยสารในอัตราสูงสุดไม่เกิน ๒๐ บาทตลอดสาย ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ อนุมัติมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้า ๒ เส้นทาง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีม่วง (คลองบางไผ่ - เตปูน) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตลิ่งชัน - บางซื่อ - รังสิต) ในกรอบเวลาดังตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๗ จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ เพื่อช่วยลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน ขณะที่ในเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ นั้น กระทรวงคมนาคมมีแนวทางการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ให้ครอบคลุมโครงข่ายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในทุกเส้นทาง ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกในการเดินทางโดยมีการจัดเก็บค่าโดยสารราคาเดียวทั้งกรณีการเดินทางภายในโครงข่ายและการเดินทางข้ามโครงข่ายของผู้ให้บริการรถไฟฟ้า การจัดเก็บค่าโดยสารจะมีส่วนลด (Discount) จากค่าโดยสารอัตราปกติ ผู้โดยสารจะชำระค่าโดยสารในอัตราสูงสุดไม่เกิน ๒๐ บาท ตลอดการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าจากสถานีต้นทางจนถึงสถานีปลายทาง

การดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายสีม่วง ในระยะแรกตั้งแต่ปี ๒๕๖๖ จนถึงปัจจุบัน ผู้โดยสารสามารถเดินทางโดยใช้บัตรโดยสารทุกประเภทและชำระค่าโดยสารในอัตราสูงสุดไม่เกิน ๒๐ บาท เนื่องด้วยผู้ให้บริการรถไฟฟ้าในปัจจุบันมีรูปแบบสัญญาสัมปทานและสัญญาจ้างเดินรถที่มีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของสัญญารวมทั้งมีระบบการชำระค่าโดยสารผ่านบัตรโดยสารที่แตกต่างกัน จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดเงื่อนไขทางธุรกิจ (Business Rules) ตามนโยบายอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสายร่วมกัน ซึ่งเงื่อนไขทางธุรกิจดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้กำหนดประเภทบัตรโดยสารที่ลงทะเบียนตามเงื่อนไขที่กำหนดบนแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” เพื่อรองรับการจัดเก็บค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย กำหนดเงื่อนไขการเดินทางตลอดจนการจัดเก็บค่าโดยสารและการจ่ายส่วนต่างค่าโดยสารภายใต้เงื่อนไขของสัญญาฯ ระหว่างหน่วยงานกำกับสัญญาฯ และผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้า (Operator)

เพื่อให้สามารถระบุยืนยันตัวบุคคลจึงกำหนดสิทธิรองรับมาตรการฯ ระยะที่ ๒ ให้กับผู้โดยสารโดยใช้เลขประจำตัวในบัตรประชาชนของคนไทย ๑๓ หลัก (นักท่องเที่ยวต่างชาติจะไม่สามารถสิทธิตามนโยบายนี้) ลงทะเบียนเข้าร่วมโครงการผ่านแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” และเดินทางด้วยบัตรโดยสาร ๒ ประเภท ซึ่งสามารถยืนยันตัวตนบุคคลได้ ประกอบด้วย (๑) บัตร Europay Mastercard and Visa (EMV) Contactless Card และ (๒) บัตรเติมเงินประเภทบัตรผ่านระบบบัญชีบัตร (Account Based Ticketing system: ABT) เช่น บัตร Rabbit แบบ ABT เนื่องจากบัตรดังกล่าวสามารถรองรับการเดินทางข้ามโครงข่ายของผู้ให้บริการรถไฟฟ้าและสามารถยืนยันตัวบุคคลได้ หากผู้โดยสารชำระค่าโดยสารผ่านบัตรประเภทอื่นหรือบัตรที่ไม่ได้ลงทะเบียนผ่านแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” จะต้องชำระค่าโดยสารในอัตราค่าโดยสารราคาปกติ โดยแสดงรายละเอียดดังภาพที่ ๑

การเตรียม...

หลักการของการดำเนินนโยบายอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย “ระยะที่ ๒”

สถานะ มีนาคม ๒๕๖๔

- เรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน ๒๐ บาท ตลอดสาย โดยใช้วิธีการให้ส่วนลด (Discount) เพื่อประชาชนที่มีรายได้น้อยสามารถเข้าถึงได้
- ได้รับสิทธิ์เฉพาะผู้โดยสารที่ลงทะเบียนเข้าร่วมโครงการผ่านทางแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” และเดินทางด้วยบัตร EMV หรือบัตรเติมเงินประเภท ABT (ปัจจุบันมีเฉพาะ Rabbit) ที่ลงทะเบียนไว้

บัตรโดยสารที่รองรับการชำระค่าโดยสารตามนโยบาย ๒๐ บาทตลอดสาย กรณีเดินทาง “ภายในโครงข่าย” ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าเดียวกัน และกรณีเดินทาง “ข้ามโครงข่าย” ผู้ให้บริการรถไฟฟ้า

	รฟท.	รฟม.				กทม.		
		แดง	ARL	น้ำเงิน	ม่วง	ชมพู	เหลือง	เขียว
บัตรเติมเงิน Rabbit (ABT)	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓
บัตรเติมเงิน Rabbit (CBT)	-	-	-	-	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ
บัตรเติมเงิน MRT (CBT)	-	-	-	-	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ
บัตรเติมเงิน MRT Plus (CBT)	-	-	-	-	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ
บัตรเติมเงินรถไฟฟ้าสายสีแดง (CBT)	ราคาปกติ	-	-	-	-	-	-	-
บัตรเติมเงินรถไฟฟ้า ARL (CBT)	-	ราคาปกติ	-	-	-	-	-	-
บัตรโดยสารเที่ยวเดียว	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ	ราคาปกติ

✓ จำเป็นต้องเร่งรัดผู้ให้บริการและอาคารกรุงเทพฯ ติดตั้งอุปกรณ์ EMV เพิ่มเติมและเชื่อมต่อระบบเพื่อลดความแออัดของผู้โดยสาร

★ ARL ติดตั้งระบบ EMV เพื่อดำเนินนโยบายค่าโดยสาร ๒๐ บาทตลอดสาย

ภาพที่ ๑ แสดงหลักการของการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒)

๓.๒ การขับเคลื่อนมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒)

๓.๒.๑ การดำเนินมาตรการฯ ระยะที่ ๒ จะครอบคลุมโครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๑๓ เส้นทาง ระยะทางรวม ๒๗๖.๘๔ กิโลเมตร ๑๔๔ สถานี โดยมีการคิดอัตราค่าโดยสารไม่เกิน ๒๐ บาท สำหรับผู้โดยสารที่ลงทะเบียนผ่านแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” และเดินทางด้วยบัตรโดยสาร EMV หรือ บัตรโดยสาร Rabbit แบบ ABT เท่านั้น โดยมีตัวอย่างการคิดอัตราค่าโดยสารตามมาตรการฯ ระยะที่ ๒ เช่น ออกเดินทางด้วยบัตรโดยสาร EMV จากต้นทาง ณ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (สายสีม่วง) มาถึงสถานีเตาปูน (สายสีม่วง/น้ำเงิน) และเดินทางต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจากสถานีเตาปูนมายังสถานีสวนจตุจักร (สายสีน้ำเงิน) แล้วมาต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีหมอชิต (สายสีเขียว) เดินทางต่อด้วยบัตรโดยสาร Rabbit แบบ ABT มาออกปลายทาง ณ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง (สายสีเหลือง) ผู้โดยสารที่ลงทะเบียนฯ จะเสียค่าโดยสารรถไฟฟ้าเพียง ๒๐ บาท จากปกติต้องเสียค่าโดยสารรวมทั้งสิ้น ๔๗ บาท (สามแยกบางใหญ่ถึงสวนจตุจักร ๕๐ บาท + หมอชิตถึงสยาม ๔๗ บาท = ๙๗ บาท)

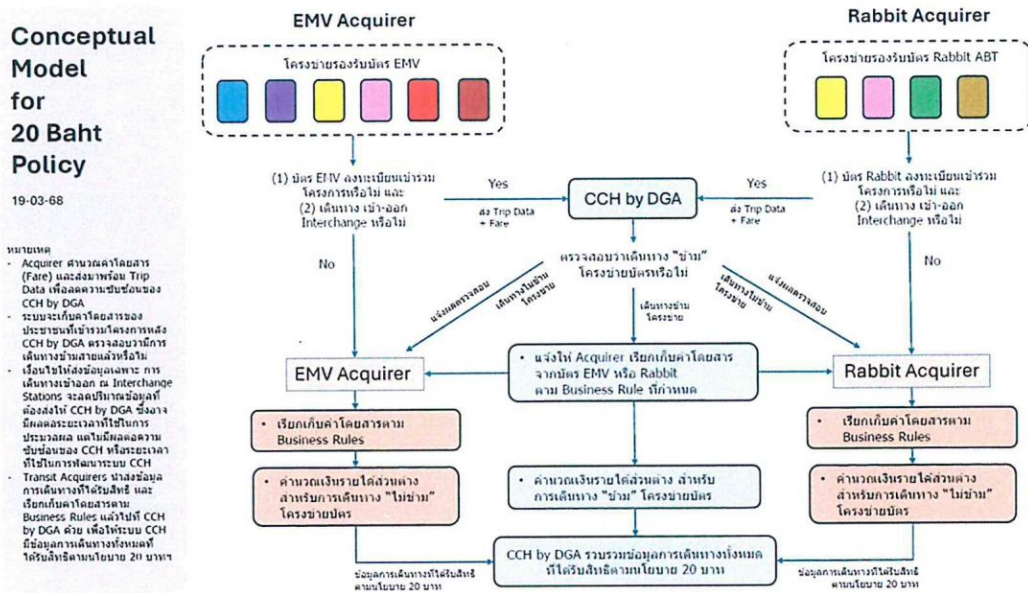
๓.๒.๒ แนวทางการพัฒนาระบบของเส้นทางรถไฟฟ้าเพื่อรองรับการดำเนินมาตรการฯ ระยะที่ ๒ ดังนี้

(๑) รถไฟฟ้าสายนคราพัฒนาหรือสีเหลืองและรถไฟฟ้าสายสีชมพู มีแนวทางให้ผู้บริการรถไฟฟ้า (Operator) ร่วมกับบริษัท ธนากรกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ติดตั้งอุปกรณ์ให้รองรับบัตรโดยสาร EMV เพิ่มเติมสำหรับประตูกันอัตโนมัติ (Automated Gate) และเชื่อมต่อระบบเพื่อลดความแออัดของผู้โดยสาร

(๒) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) จะดำเนินการติดตั้งระบบบัตรโดยสาร EMV สำหรับประตูแบบบานสวิง (Swing Gate) และพิจารณาติดตั้งระบบบัตรโดยสาร EMV สำหรับประตูกันอัตโนมัติ (Automated Gate) สำหรับสถานีรถไฟฟ้าที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นซึ่งประกอบด้วยสถานีพญาไท และสถานีสุวรรณภูมิ

๓.๒.๓ การเรียกเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดการเดินทาง
ด้วยระบบรถไฟฟ้าจากสถานีต้นทางจนถึงสถานีปลายทาง หน่วยงานผู้ให้บริการรถไฟฟ้าจะร่วมกับสำนักงาน
พัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ในการเตรียมระบบการตรวจสอบข้อมูลการเดินทาง (Trip)
และคำนวณค่าโดยสาร (Fare) ให้เป็นไปตามเงื่อนไขทางธุรกิจ (Business Rules) ทั้งในส่วนระบบของผู้ให้บริการ
รถไฟฟ้าเพื่อส่งข้อมูลการเดินทางให้แก่ผู้รับบัตร (Acquirer) ซึ่งบัตรโดยสาร EMV บริษัท ธนาคารกรุงไทย จำกัด
(มหาชน) ดำเนินการรวบรวมข้อมูล EMV Acquirer และบัตรโดยสาร Rabbit แบบ ABT บริษัท บางกอก สมาร์ท
การ์ด ซิสเต็ม จำกัด (BSS) ดำเนินการรวบรวมข้อมูล Rabbit Acquirer

๓.๒.๔ สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) จะดำเนินการพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) โดยทำหน้าที่ตรวจสอบข้อมูลและแจ้งยืนยันการเดินทางข้ามโครงข่ายของบัตร EMV และบัตรโดยสาร Rabbit ABT ทั้งนี้ กรณีที่ผู้โดยสารไม่ได้เดินทางเข้า - ออกบริเวณจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า (Interchange) ผู้ให้บริการแก่ผู้รับบัตร (Acquirer) จะเรียกเก็บค่าโดยสารตามเงื่อนไขทางธุรกิจ (Business Rules) ที่กำหนดไว้ แต่หากเป็นกรณีที่ผู้โดยสารเดินทางเข้า - ออกบริเวณจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า (Interchange) ที่กำหนดไว้ ข้อมูลการเดินทางจะถูกส่งไปที่ CCH เพื่อตรวจสอบข้อมูลการเดินทางข้ามโครงข่ายของผู้โดยสารตามเงื่อนไขทางธุรกิจ ก่อนแจ้งให้ผู้ให้บริการแก่ผู้รับบัตร (Acquirer) เรียกเก็บค่าโดยสารตามเงื่อนไขทางธุรกิจ (Business Rules) ที่กำหนดไว้ต่อไป โดยแสดงรายละเอียดดังภาพที่ ๒



ภาพที่ ๒ แสดง Conceptual Model การเชื่อมโยงข้อมูลกันระหว่างผู้ให้บริการแก่ผู้รับบัตร (Acquirer) กับระบบ CCH สำหรับการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒)

ทั้งนี้ การพัฒนาในระยะถัดไปจะขยายขอบเขตการใช้งานของแอปพลิเคชันให้ประชาชนสามารถใช้ในการเดินทาง โดยมีแนวทางศึกษารูปแบบการใช้ที่เหมาะสม สะดวก และเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการขนส่งรูปแบบอื่นในอนาคตต่อไป

๓.๓ การพัฒนาระบบบริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH)

สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) เสนอแนวทางการพัฒนาระบบบริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) เพื่อรองรับการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ในโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการทำงานร่วมกันของระบบดิจิทัลรองรับการเชื่อมโยงผ่านแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” ดังนี้

๓.๓.๑ แอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” รองรับการยืนยันตัวตน ลงทะเบียนบัตรโดยสาร และการเข้าถึงข้อมูลการใช้สิทธิของประชาชน

๓.๓.๒ ผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้า (Transport Operator) บันทึกข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร และนำส่งข้อมูลดังกล่าวไปที่ผู้รวบรวมข้อมูลการเดินทาง (Transport Acquirer)

๓.๓.๓ ผู้รวบรวมข้อมูลการเดินทาง (Transport Acquirer) ดำเนินการโดย บริษัท ธนากรกรุ๊ปไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด (BSS) รวบรวมและประมวลผลค่าโดยสารจากผู้ให้บริการรถไฟฟ้าในโครงข่ายบัตรของตนเอง และนำส่งข้อมูลการเดินทางที่ได้รับสิทธิตามนโยบายรัฐบาลฯ ไปยังระบบบริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)

๓.๓.๔ ระบบบริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) รวบรวมข้อมูลการเดินทางจากผู้รวบรวมข้อมูลการเดินทางทั้งหมด เพื่อให้ได้ข้อมูลการเดินทางจากทุกโครงข่ายบัตร ดำเนินการตรวจสอบการเดินทางข้ามสาย ประมวลผลข้อมูล แจกหักเงินจากบัตรโดยสาร และจัดทำรายงานชดเชย

สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) กำหนดแผนการพัฒนาระบบบริหารจัดการรายได้กลาง ภายใต้กรอบเวลาดำเนินงานระหว่างเดือนมีนาคม - ธันวาคม ๒๕๖๘ ซึ่งกรอบเวลาดังกล่าว ครอบคลุมขั้นตอนการวิเคราะห์รวบรวมข้อมูลเพื่อออกแบบระบบ ตลอดจนการทดสอบและพัฒนาระบบ เพื่อเปิดให้บริการและปรับปรุงการให้บริการอย่างต่อเนื่อง รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๓.๔ การดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ในโครงข่ายรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานผลการขับเคลื่อนการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาลจากการรถไฟแห่งประเทศไทยในโครงข่ายรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้าขบวนสายสีแดงและโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) โดยสรุปสาระสำคัญ ของการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการรถไฟฯ) ครั้งที่ ๔/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๘ ซึ่งได้พิจารณาการดำเนินการตามนโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสายของรัฐบาล ระยะที่ ๒ สำหรับรถไฟฟ้าขบวนสายสีแดงและโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) โดยคณะกรรมการรถไฟฯ มีมติ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) ดังนี้

๓.๔.๑ คณะกรรมการรถไฟฟ้า เห็นชอบในหลักการ เสนอขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ในการใช้อัตราค่าโดยสาร ๒๐ บาท ตลอดสายตามนโยบายรัฐบาล ในโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ตั้งแต่เดือนกันยายน ๒๕๖๘ เป็นต้นไป เฉพาะบัตร EMV ที่ลงทะเบียนในระบบเท่านั้น

๓.๔.๒ คณะกรรมการรถไฟฟ้า เสนอขอรับการสนับสนุนเงินชดเชยรายได้ที่สูญเสีย ตามจริงจากงบประมาณแผ่นดิน สำหรับโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ในส่วนต่าง ๑๐ บาท ต่อคนต่อเที่ยว และสำหรับโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ในส่วนต่าง ๙.๖ บาท ต่อคนต่อเที่ยว ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๗ และ ๒๘

การขอรับการสนับสนุนการจัดสรรเงินชดเชยรายได้ส่วนต่างตามจริง สำหรับโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และสำหรับโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ นั้น ถือเป็นการดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของการรถไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๐ (๔) มาตรา ๒๗ และมาตรา ๒๘ ซึ่งการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้จัดทำรายละเอียดและข้อมูล ตามนโยบายการลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าทุกสาย ๒๐ บาท ภายใต้หลักเกณฑ์ของประกาศคณะกรรมการนโยบาย การเงินการคลังของรัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือ โครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือ ภาระทางการคลังในอนาคต พ.ศ. ๒๕๖๑ ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๑ ครบถ้วนแล้ว

๓.๕ การดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ในโครงข่ายรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานผลการขับเคลื่อนการดำเนินมาตรการอัตรา ค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาลจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในโครงข่ายรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง) และสายสีชมพู โดยสรุปสาระสำคัญ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ และ ๔) ดังนี้

๓.๕.๑ หลักการและแนวทางการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล ที่เสนอต่อคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) เรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน ๒๐ บาทตลอดสาย โดยใช้วิธีการให้ส่วนลด (Discount) เพื่อให้ประชาชนที่มีรายได้น้อยสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ได้รับสิทธิเฉพาะผู้โดยสารที่ลงทะเบียนเข้า ร่วมโครงการผ่านแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” และเดินทางด้วยบัตร EMV หรือบัตรเติมเงินประเภท ABT (ปัจจุบันมี เฉพาะ Rabbit) ที่ลงทะเบียนไว้ บัตรนอกเหนือหรือบัตรที่ไม่ได้ลงทะเบียนชำระค่าโดยสารราคาปกติ โดยกระทรวงคมนาคมจะมอบหมายให้สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) พัฒนาระบบ เพื่รองรับการเดินทางข้ามโครงข่ายบัตร โดยมีกรอบระยะเวลาการดำเนินมาตรการ ๑ ปี (๑ ตุลาคม ๒๕๖๘ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๙ หรือตามมติคณะรัฐมนตรี)

๓.๕.๒ ประมาณการเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสาร รายได้ค่าโดยสาร การชดเชย รายได้ค่าโดยสาร ผลการศึกษาความเหมาะสมตามนโยบายรถไฟฟ้าในอัตรา ๒๐ บาท สำหรับโครงข่ายรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามนโยบายรัฐบาล โดยมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) ปริมาณ...

(๑) ปริมาณผู้โดยสารในช่วงมาตรการ ณ ปีงบประมาณ ๒๕๖๙ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๓๒.๕๖ เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ซึ่งใช้อัตราค่าโดยสารปกติ

หน่วย : คน-เที่ยว/วัน

เส้นทางรถไฟฟ้า	กรณีค่าโดยสารเดิม	กรณีค่าโดยสาร ๒๐ บาท	
	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘	ปีงบประมาณ ๒๕๖๙	ปีงบประมาณ ๒๕๗๐
สายสีน้ำเงิน	๕๒๑,๑๙๖	๖๖๕,๕๘๙	๖๙๘,๐๔๓
สายสีม่วง	๖๔,๙๔๖	๘๔,๒๓๑	๘๗,๙๖๑
สายสีเหลือง	๔๗,๙๒๐	๗๔,๑๓๕	๗๘,๑๔๒
สายสีชมพู	๗๗,๑๓๗	๑๑๘,๗๙๖	๑๒๔,๘๙๔
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย	๗๑๑,๑๙๙	๙๔๒,๗๕๑	๙๘๙,๐๔๐
	เปลี่ยนแปลง	๓๒.๕๖%	๔.๙๑%

(๒) ประมาณการรายได้ค่าโดยสารในช่วงมาตรการ ณ ปีงบประมาณ ๒๕๖๙ ของรถไฟฟ้ามหานครทั้ง ๔ เส้นทาง จะอยู่ที่ ๔,๗๒๗.๐๐ ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท

เส้นทางรถไฟฟ้า	รายได้ค่าโดยสารตามมาตรการฯ	
	ปีงบประมาณ ๒๕๖๙	ปีงบประมาณ ๒๕๗๐
สายสีน้ำเงิน	๓,๗๙๙.๐๐	๓,๙๕๕.๐๐
สายสีม่วง	๒๒๗.๐๐	๒๓๖.๐๐
สายสีเหลือง	๒๓๓.๐๐	๒๔๒.๐๐
สายสีชมพู	๔๖๘.๐๐	๔๘๘.๐๐
รวม	๔,๗๒๗.๐๐	๔,๙๒๑.๐๐

(๓) ประมาณการการชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากการดำเนินมาตรการได้ประมาณการการชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากการดำเนินมาตรการ โดยแบ่งเป็น ๒ กรณี ได้แก่

(๓.๑) กรณีที่ ๑ ชดเชยตามประมาณการรายได้ที่สูญเสียโดยชดเชยจากส่วนต่างของรายได้จากการดำเนินมาตรการ เมื่อเทียบกับรายได้หากไม่มีการดำเนินมาตรการ ในช่วงเวลาเดียวกัน โดยภาครัฐจะต้องชดเชยให้รถไฟฟ้ามหานครทั้ง ๔ โครงการ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๙ จำนวน ๒,๓๒๑ ล้านบาท

(๓.๒) กรณีที่ ๒ ชดเชยตามจำนวนผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริงในช่วงมาตรการโดยชดเชยจากส่วนต่างของรายได้จากการดำเนินมาตรการ เทียบกับรายได้หากเก็บค่าโดยสารตามสัญญาสัมปทาน โดยภาครัฐจะต้องชดเชยให้รถไฟฟ้ามหานครทั้ง ๔ โครงการ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๙ จำนวน ๔,๐๓๐ ล้านบาท

ทั้งนี้ มติคณะกรรมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (นตพิเศษ) เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๘ เห็นชอบการทบทวนกรอบวงเงินงบประมาณการดำเนินการมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล โดยใช้กรอบวงเงินงบประมาณตามผลการศึกษากรณีที่ ๑ และให้ รฟม. ดำเนินการตามมติคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๕/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๘ ซึ่งได้เห็นชอบในหลักการการดำเนินการมาตรการดังกล่าว

เส้นทาง...

หน่วย : ล้านบาท

เส้นทางรถไฟฟ้า	ประมาณการเงินชดเชย กรณีที่ ๑		ประมาณการเงินชดเชย กรณีที่ ๒	
	ปีงบประมาณ ๒๕๖๙	ปีงบประมาณ ๒๕๗๐	ปีงบประมาณ ๒๕๖๙	ปีงบประมาณ ๒๕๗๐
สายสีน้ำเงิน	๑,๑๙๒.๐๐	๑,๓๑๒.๐๐	๒,๑๒๔.๐๐	๒,๒๘๗.๐๐
สายสีม่วง	๔๘๐.๐๐	๕๑๕.๐๐	๖๕๒.๐๐	๖๙๔.๐๐
สายสีเหลือง	๒๔๙.๐๐	๒๗๔.๐๐	๔๕๒.๐๐	๔๘๘.๐๐
สายสีชมพู	๔๐๐.๐๐	๔๔๔.๐๐	๘๐๒.๐๐	๘๔๔.๐๐
รวม	๒,๓๒๑.๐๐	๒,๕๔๕.๐๐	๔,๐๓๐.๐๐	๔,๓๑๓.๐๐

๓.๕.๓ แหล่งที่มาของงบประมาณเพื่อชดเชยส่วนต่างของรายได้ค่าโดยสาร จากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.) หรือแหล่งเงินอื่นที่เหมาะสม

๓.๕.๔ ประมาณการผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

ประมาณการผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาลในปีงบประมาณ ๒๕๖๙ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๘ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๙ โดยประเมินในเชิงปริมาณและมูลค่าจากจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่ได้รับผลประโยชน์ใน ๓ ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีสมมติฐานในการประมาณการมูลค่าผลประโยชน์ในปีงบประมาณ ๒๕๖๙ รวม ๑๐,๐๔๙.๗๓ ล้านบาท ประกอบด้วย

ด้านเศรษฐกิจ	การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost Saving : VOC) เวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving : VOT)	๗,๓๖๐.๔๓ ล้านบาท
ด้านสังคม	ค่าความสุข (Well – Being Index) การลดมูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ (Accident Cost : ACC)	๒,๖๑๒.๐๒ ล้านบาท
ด้านสิ่งแวดล้อม	การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO ₂ Reduction)	๗๗.๒๘ ล้านบาท

๓.๕.๕ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการพิจารณาแนวทางการชดเชยรายได้ค่าโดยสารให้กับผู้รับสัมปทานซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้า (Operator) โดยผู้รับสัมปทานแจ้งขอรับการชดเชยรายได้ตามเงื่อนไขและข้อกำหนดในสัญญาร่วมลงทุน ทั้งนี้ให้ชดเชยภายใน ๑ วันหลังจากผู้โดยสารใช้บริการระบบรถไฟฟ้าซึ่งการขอรับชดเชยรายได้ค่าโดยสารเป็นรายวัน เพื่อมิให้กระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการเก็บค่าโดยสารที่ต่ำกว่าปกติ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานกำกับสัญญาร่วมทุนของโครงการรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับ จะรับข้อเสนอของผู้รับสัมปทานดังกล่าว เพื่อดำเนินการเจรจาภายใต้กฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

๓.๕.๖ คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๘ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการการดำเนินการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล เป็นระยะเวลา ๑ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๘ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๙ หรือตามมติคณะรัฐมนตรี โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ และกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้อง ให้ครบถ้วน (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕)

๓.๖ การดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ในโครงข่ายรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับของกรุงเทพมหานคร

โครงข่ายรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับของกรุงเทพมหานครประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว รวมทั้งรถไฟฟ้าสายสีทอง กระทรวงคมนาคมและกรุงเทพมหานคร บูรณาการการดำเนินการมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ผ่านคณะทำงานขับเคลื่อนนโยบายค่าโดยสารราคาเดียวตลอดสาย ตามคำสั่งที่ ๔๐๐/๒๕๖๘ สั่ง ณ วันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๘ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ปลัดกระทรวงมหาดไทยหรือผู้แทน และผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครหรือผู้แทน ร่วมเป็นคณะทำงาน ทั้งนี้กรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการรับหลักการและแนวทางการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) เพื่อประกอบการเจรจากับคู่สัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าภายใต้กฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้องเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

๓.๗ คณะทำงานขับเคลื่อนนโยบายค่าโดยสารราคาเดียวตลอดสาย

การประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนนโยบายค่าโดยสารราคาเดียวตลอดสาย ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๘ ที่ประชุมฯ ได้กำหนดแผนงานภาพรวม (Master Timeline) การขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาลอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) เพื่อขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาล เรื่อง การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รองรับนโยบาย “ค่าโดยสารราคาเดียว” ตลอดสาย ดังนี้

กรอบระยะเวลา ปี ๒๕๖๘	การดำเนินงาน
● พฤษภาคม	เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาแนวทางการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒)
● พฤษภาคม - กันยายน	หน่วยงานกำกับสัญญาร่วมทุนของโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เร่งรัดดำเนินการเจรจากับคู่สัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า เพื่อปรับปรุงแก้ไขสัญญาสัมปทานหรือจัดทำบันทึกข้อตกลง ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
● พฤษภาคม - กันยายน	สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) พัฒนาระบบบริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) เชื่อมโยงกับแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” <i>*มีนาคม - เมษายน ได้ดำเนินขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นเพื่อออกแบบระบบแล้ว</i>
● สิงหาคม	เปิดให้ประชาชนลงทะเบียนรับสิทธิค่าโดยสาร ๒๐ บาทผ่านทางแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ”
● ตุลาคม	เริ่มดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ในโครงข่ายรถไฟฟ้าที่มีความพร้อม
● ตุลาคม - ธันวาคม	เปิดให้บริการและปรับปรุงการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

หมายเหตุ : “ระยะเวลาดำเนินการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ หากรายละเอียดหรือหลักเกณฑ์ในการดำเนินโครงการมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญและความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง”

๔. ประโยชน์และผลกระทบ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) โดยการขยายผลการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสายตามนโยบายรัฐบาล ให้ครอบคลุมโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล กระทรวงคมนาคมจะประเมินผลการดำเนินมาตรการฯ เป็นรายปี โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ปริมาณผู้โดยสารและรายได้ ซึ่งจะส่งผลต่อการระดมเงินจากภาครัฐ และคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทางและการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการดำเนินมาตรการดังกล่าวเป็นรายปี โดยได้ประมาณการผลตอบแทนและประโยชน์ที่จะได้รับ ดังนี้

๔.๑ ประมาณการผลตอบแทนที่จะได้รับการดำเนินการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ปีงบประมาณ ๒๕๖๙ โดยประเมินในเชิงปริมาณและมูลค่าจากจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่ได้รับผลประโยชน์ใน ๓ ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีสมมติฐานในการประมาณการมูลค่าผลประโยชน์ในปีงบประมาณ ๒๕๖๙ รวม ๒๑,๘๑๒.๖๔ ล้านบาท รายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

เส้นทางรถไฟฟ้า	VOC Saving	VOT saving	Well-Being Index	ACC	CO2 Reduction	รวมมูลค่าผลประโยชน์
สายสีแดง	๙๔.๒๔	๑๑๐.๑๑	๗๑.๔๗	๐.๕๕	๒.๑๔	๒๗๘.๕๑
แอร์พอร์ต เรล ลิงก์	๖๐๓.๐๘	๗๐๔.๘๑	๔๕๗.๓๐	๓.๕๒	๑๓.๖๙	๑,๗๘๒.๔๐
สายสีน้ำเงิน	๒,๗๕๒.๒๐	๓,๒๐๗.๐๓	๒,๐๙๒.๐๗	๑๖.๐๙	๖๒.๔๗	๘,๑๒๙.๘๖
สายสีม่วง	๑๘๔.๘๒	๒๑๖.๖๐	๑๓๙.๘๓	๑.๐๘	๔.๒๐	๕๔๖.๕๓
สายสีเหลือง	๑๓๖.๖๓	๑๕๙.๐๖	๑๐๓.๙๔	๐.๘๐	๓.๑๑	๔๐๓.๕๕
สายสีชมพู	๓๒๙.๘๙	๓๗๔.๒๐	๒๕๖.๒๗	๑.๙๔	๗.๕๐	๙๖๙.๘๐
สายสีเขียว	๓,๒๗๙.๓๓	๓,๘๔๘.๙๓	๒,๔๗๗.๘๕	๑๙.๑๔	๗๔.๔๒	๙,๖๙๙.๖๗
สายสีทอง	๐.๗๒	๐.๘๖	๐.๕๔	๐.๐๑	๐.๐๒	๒.๑๕
รวมมูลค่า ปีงบประมาณ						๒๑,๘๑๒.๖๔
ผลประโยชน์						๒๕๖๙
						ล้านบาท

๔.๒ ประโยชน์ที่จะได้รับ

๔.๒.๑ ประชาชนผู้ใช้บริการมีภาระค่าครองชีพลดลง ช่วยเพิ่มโอกาสให้ประชาชนเข้าถึงระบบบริการสาธารณะของรัฐเพื่อเดินทางถึงปลายทางด้วยระบบรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย สะดวก ตรงเวลา และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๔.๒.๒ ส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางโดยการลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศ และส่งเสริมการสร้างคุณภาพชีวิตที่มีสิ่งแวดล้อมที่สะอาดสำหรับทุกคนอย่างยั่งยืน

๔.๒.๓ เพิ่มขีดความสามารถด้านระบบขนส่งมวลชน จากการจัดเก็บสถิติการเดินทางที่เพิ่มขึ้น นำไปสู่การวางแผนทางเพิ่มตู้โดยสารเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารอย่างเป็นระบบ

๔.๒.๔ เกิดการใช้ความจุของรถไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
เกิดความคุ้มค่าจากผลตอบแทนทางเศรษฐกิจจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง

๔.๒.๕ ประหยัด...

๔.๒.๕ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ ประหยัดเวลาในการเดินทาง ลดความสูญเสีย
เนื่องจากอุบัติเหตุ

๔.๒.๖ สนับสนุนการลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน ลดปัญหาการจราจรติดขัด
และลดการใช้พลังงานน้ำมัน ลดปริมาณมลพิษจากการจราจร ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งเสริม
ให้คุณภาพอากาศในพื้นที่ตามแนวสายทางและข้างเคียงให้ดีขึ้น

๔.๒.๗ เกิดการขยายตัวของชุมชนตามมุมเมืองที่มีโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมต่อ
เนื่องจากการเดินทางมีความสะดวกสบายทำให้เกิดที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองแห่งใหม่ที่มีคุณภาพ
เกิทยานุรักษ์ใหม่เพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจในบริเวณชานเมือง

๔.๓ ผลกระทบ

เนื่องจากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีปริมาณผู้โดยสาร
ในระบบจำนวนมาก ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อความจุของระบบ กรณีที่มีการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสาร
รถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ดังนั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย จะดำเนินการหาแนวทางและปรับปรุงความจุของระบบเพื่อรองรับผู้โดยสารก่อนเริ่มดำเนิน
มาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสายต่อไป

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

กรณีที่มีการดำเนินมาตรการฯ ดังกล่าว จะประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนิน
มาตรการฯ แหล่งที่มาของเงินที่ใช้อุดหนุนหรือการสูญเสียรายได้ของภาครัฐ ดังนี้

๕.๑ ประมาณการค่าใช้จ่ายในการชดเชยส่วนต่างของรายได้ค่าโดยสาร

การดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบาย
รัฐบาล (ระยะที่ ๒) คาดว่าจะส่งผลให้สูญเสียส่วนต่างของรายได้ค่าโดยสาร ในปีงบประมาณ ๒๕๖๙ รวมทั้งสิ้น
๕,๕๑๒.๐๐ ล้านบาท โดยแบ่งเป็น

๕.๑.๑ โครงการรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวม ๖๖๖ ล้านบาท)

สายสีแดง	๑๘๙.๐๐ ล้านบาท
เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL)	๔๗๗.๐๐ ล้านบาท

๕.๑.๒ โครงการรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย (รวม ๒,๓๒๑ ล้านบาท)

สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	๑,๑๙๒.๐๐ ล้านบาท
สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	๔๘๐.๐๐ ล้านบาท
สายนคราภิพัฒน์ (สายสีเหลือง)	๒๔๙.๐๐ ล้านบาท
สายสีชมพู	๔๐๐.๐๐ ล้านบาท

๕.๑.๓ โครงการรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับของกรุงเทพมหานคร (รวม ๒,๕๒๕ ล้านบาท)

สายสีเขียว	๒,๕๐๓.๐๐ ล้านบาท
สายสีทอง	๒๒.๐๐ ล้านบาท

๕.๒ ประมาณ...

๕.๒ ประมาณการค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) รวม ๑๕๖ ล้านบาท ประกอบด้วย

๕.๒.๑ การพัฒนาระบบบริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ๗๖ ล้านบาท
และระบบดิจิทัลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๕.๒.๒ ค่าใช้จ่ายในการเช่าบริการคลาวด์ ๕๐ ล้านบาท

๕.๒.๓ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการระบบ ๓๐ ล้านบาท

๕.๓ แหล่งที่มาของเงินที่ใช้อุดหนุนหรือการสูญเสียรายได้ของภาครัฐ

๕.๓.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย คณะกรรมการรถไฟฯ เสนอขอรับการสนับสนุนเงินชดเชยรายได้ที่สูญเสียตามจริงจากงบประมาณแผ่นดิน สำหรับโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ในส่วนต่าง ๑๐ บาท ต่อคนต่อเที่ยว และสำหรับโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ในส่วนต่าง ๙.๖ บาท ต่อคนต่อเที่ยว ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๗ และมาตรา ๒๘

๕.๓.๒ โครงการภายใต้กำกับของการรถไฟฟ้านั่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล สายฉลองรัชธรรม สายนคราภิวัฒน์ และสายสีชมพู เสนอขอรับการชดเชยจากกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม หรือแหล่งเงินอื่นที่เหมาะสม (ปัจจุบันร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. อยู่ระหว่างการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร)

๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

“ไม่มี”

๗. ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

๗.๑.๑ หมวด ๔ การจัดทำและดำเนินโครงการ ส่วนที่ ๔ การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนและการทำสัญญาใหม่

มาตรา ๔๖ ในกรณีที่ต้องมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอเหตุผลและความจำเป็น ประเด็นที่ขอแก้ไข ผลกระทบจากการแก้ไข และข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็น ต่อคณะกรรมการกำกับดูแลเพื่อพิจารณาให้ความเห็น ก่อนนำเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขที่ได้เจรจากับเอกชนคู่สัญญาแล้วให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา ทั้งนี้ ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขให้แล้วเสร็จและส่งกลับให้หน่วยงานเจ้าของโครงการภายในสี่สิบห้าวัน นับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข

มาตรา ๔๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำเสนอเหตุผลและความจำเป็น ประเด็นที่ขอแก้ไข ผลกระทบจากการแก้ไข ความเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแล ร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว และข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็น ต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยเมื่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดให้ความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขต่อไป

ในกรณีที่รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดไม่เห็นชอบกับการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ให้แจ้งเหตุผลที่ไม่เห็นชอบ พร้อมทั้งกำหนดเวลาในการทบทวนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

มาตรา ๔๘ ในกรณีที่คณะกรรมการกำกับดูแลเห็นว่า การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนที่หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอตามมาตรา ๔๖ มีหลักการแตกต่างจากหลักการของโครงการร่วมลงทุนหรือทำให้เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนแตกต่างจากเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน

ที่คณะ...

ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ เมื่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดให้ความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๔๗ แล้ว ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเสนอคณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่แตกต่างจากที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้

เมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้คณะกรรมการแจ้งผลการพิจารณาให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่แตกต่างจากที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขต่อไป

ในกรณีที่คณะกรรมการไม่เห็นชอบกับการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนตามวรรคหนึ่ง ให้แจ้งเหตุผลที่ไม่เห็นชอบ พร้อมกำหนดเวลาในการทบทวนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนเพื่อนำเสนอรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดอีกครั้งตามมาตรา ๔๗

๗.๑.๒ หมวด ๕ การใช้อำนาจเพื่อประโยชน์สาธารณะ

มาตรา ๕๐ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน การป้องกันภัยพิบัติสาธารณะ ความมั่นคงของประเทศ หรือมีเหตุที่ทำให้การดำเนินโครงการหยุดชะงักลง จนทำให้มีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อประชาชน หรือเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีมีอำนาจพิจารณาดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างดังต่อไปนี้ เพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น

(๑) เข้าดำเนินโครงการร่วมลงทุนหรือมอบให้ผู้อื่นเข้าดำเนินโครงการร่วมลงทุนเป็นระยะเวลาชั่วคราว

(๒) แก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

(๓) บอกเลิกสัญญาร่วมลงทุน

ในกรณีที่เหตุเกิดจากการใช้อำนาจตามวรรค ๑ ไม่ได้มาจากความผิดของเอกชนคู่สัญญาให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจ่ายค่าชดเชยแก่เอกชนคู่สัญญาอย่างเป็นธรรม

๗.๒ พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๑๒ เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการไว้เป็นการเฉพาะแล้ว การร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการตามกระบวนการและวิธีการดังกล่าวโดยให้ถือว่าการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนนั้นได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐแล้ว การกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการตามวรรคหนึ่งจะใช้กับโครงการประเภทหรือลักษณะใดให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

๗.๓ พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓

หมวด ๔ สัมปทาน มาตรา ๕๗ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อรักษาประโยชน์สาธารณะ คณะรัฐมนตรีอาจมีมติดังต่อไปนี้

(๑) ให้ผู้รับสัมปทานกระทำการหรือแก้ไขการใด

(๒) เพิกถอนสัมปทานในกรณีที่มีเหตุสำคัญอันมีอาจหลีกเลี่ยงได้

เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติตาม (๑) ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยแจ้งให้ผู้รับสัมปทานกระทำการหรือแก้ไข ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานไม่กระทำการหรือแก้ไขการนั้น ให้คณะรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้กระทำการหรือแก้ไขการนั้น โดยให้ผู้รับสัมปทานเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าว

ในกรณี...

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีมีมติตาม (๒) ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีอำนาจเข้าครอบครองกิจการที่ให้สัมปทานได้ และให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจ่ายเงิน ค่าทดแทนให้แก่ผู้รับสัมปทานตามความเป็นจริงแต่ไม่เกินจำนวนเงินค่าทดแทนที่กำหนดในสัมปทาน

ในกรณีที่จะต้องจ่ายเงินค่าทดแทนตามวรรคสาม หรือในกรณีที่สัมปทาน มิได้กำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนไว้ ให้คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่งเพื่อกำหนดจำนวนเงิน ค่าทดแทนที่จะจ่ายให้แก่ผู้รับสัมปทาน ประกอบด้วยผู้แทนของผู้รับสัมปทาน ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย ผู้มีความรู้ความชำนาญในการประเมินราคาทรัพย์สิน และผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งคณะรัฐมนตรี แต่งตั้งอีกไม่เกินสามคนเป็นผู้พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ ให้คณะรัฐมนตรีวินิจฉัยให้เสร็จ สิ้นโดยเร็ว การกำหนดเงินค่าทดแทนของคณะกรรมการอาจกำหนดค่าเสียโอกาสให้ด้วยก็ได้

๗.๔ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๙๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๖)

พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้ คือ

(๗) กำหนดอัตราค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมบรรทุกต่ำกว่ากึ่งหนึ่งของอัตรามาตรฐาน หรือสูงกว่าอัตรามาตรฐานเกินร้อยละสิบห้า

มาตรา ๔๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกเช่นว่านั้น อันจะเป็นการขัดกับนโยบายของ คณะรัฐมนตรี ในทางเศรษฐกิจและการคลัง

ให้คณะรัฐมนตรีแจ้งนโยบายดังกล่าวในวาระก่อนให้คณะกรรมการทราบ

๘. ข้อเสนอของหน่วยงานของรัฐ/คณะกรรมการเจ้าของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ให้ครอบคลุมโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จะเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการสาธารณะ ลดภาระค่าครองชีพแก่ประชาชน ช่วยเพิ่มโอกาสให้ประชาชนเข้าถึงระบบบริการสาธารณะของรัฐเพื่อเดินทางถึงปลายทางด้วยระบบรถไฟฟ้า ที่มีความปลอดภัย สะดวก ตรงเวลา และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในราคาค่าโดยสารที่เข้าถึงได้ตามนโยบาย ของรัฐบาล เกิดการใช้ความจุของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเกิดความคุ้มค่า จากผลตอบแทนทางเศรษฐกิจจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลา ในการเดินทาง ลดความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ และเพิ่มมูลค่าความอยู่ดีมีสุขของประชาชนเป็นส่วน สนับสนุนการลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน ลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดการใช้พลังงานน้ำมัน ลดปริมาณมลพิษจากการจราจร ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งเสริมให้คุณภาพอากาศในพื้นที่ตามแนว สายทางและข้างเคียงให้ดีขึ้น และทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ ในการดำเนิน มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าสายสีม่วงและรถไฟฟ้า สายสีแดง ซึ่งมีกรอบเวลาสิ้นสุดมาตรการถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ จึงเห็นสมควรนำเสนอ คณะรัฐมนตรี พิจารณา ดังนี้

๘.๑ เห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ การดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าสายสีม่วง และรถไฟฟ้าสายสีแดง จากกรอบเวลาสิ้นสุดมาตรการวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ ให้ทบทวนจากเดิมเป็น สิ้นสุดมาตรการถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๘

๘.๒ เห็นชอบ...

๘.๒ เห็นชอบแนวทางการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ (ตาม ข้อ ๓.) เพื่อขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาล เรื่อง การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อรองรับนโยบาย “ค่าโดยสารราคาเดียว” ตลอดสาย

๘.๓ อนุมัติการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงและโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) เป็นเวลา ๑ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๘ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๙ โดยให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ขอรับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเพื่อชดเชยรายได้ส่วนต่างค่าโดยสารตามจริง ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๘.๔ อนุมัติการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล สายฉลองรัชธรรม สายนคราพัฒนา และสายสีชมพู ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นระยะเวลา ๑ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๘ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๙ ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามนัยมาตรา ๒๗ และ ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ แล้ว

๘.๕ มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

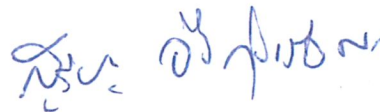
๘.๕.๑ สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ดำเนินการปรับปรุง แอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” เพื่อให้รองรับการยืนยันตัวตน ลงทะเบียนบัตรโดยสาร และการเข้าถึงข้อมูลการใช้สิทธิของประชาชน และพัฒนาระบบบริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH)

๘.๕.๒ กรุงเทพมหานครพิจารณาดำเนินการมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ในส่วนโครงการรถไฟฟ้าภายใต้การกำกับของกรุงเทพมหานครให้สอดคล้องตามแนวทางการดำเนินมาตรการฯ ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และเป็นไปตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๘.๕.๓ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและกรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานกำกับสัญญาร่วมทุนโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เร่งรัดดำเนินการเจรจากับคู่สัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า เพื่อปรับปรุงแก้ไขสัญญาสัมปทานหรือจัดทำบันทึกข้อตกลง ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เพื่อรองรับการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด ๒๐ บาทตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล (ระยะที่ ๒) ให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

กองกำกับกิจการขนส่งทางราง

โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๓๒๐๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ rt.brg.drt@gmail.com



อ้างอิง ๑ - ๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๕