



12566

0020

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

พฤษจิกายน ๒๕๖๑

ที่ นร ๐๕๐๓/๓๗๔๗๔

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติฯ และเอกสารประกอบในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นเรื่องด่วน ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล บันทึกวิเคราะห์ สรุปสาระสำคัญ และเอกสารเกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาเป็นเรื่องด่วนต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

ผลเอก

(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)

นายกรัฐมนตรี

๑๘๖๙/๖๖ ๒๕๖๑/๖๖
๑๘๖๙/๖๖ ๒๕๖๑/๖๖
๑๘๖๙/๖๖ ๒๕๖๑/๖๖

๑๘๖๙/๖๖ ๒๕๖๑/๖๖
๑๘๖๙/๖๖ ๒๕๖๑/๖๖
๑๘๖๙/๖๖ ๒๕๖๑/๖๖
๑๘๖๙/๖๖ ๒๕๖๑/๖๖

สำนักเลขานุการคณะกรรมการ

โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๓๔๒

โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๔๔ (wa025/D/s/wd)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ เพื่อยกฐานะ
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ในสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็นกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม (เพิ่มมาตรา ๒๑ (๔/๑))

เหตุผล

เนื่องจากการขนส่งทางรางมีบทบาทสำคัญกับการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง
ของประเทศไทยโดยที่การบริหารจัดการด้านการขนส่งทางรางของประเทศไทยยังไม่ได้รับการพัฒนา¹
อย่างเป็นระบบ และยังไม่มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลให้ระบบขนส่งทางรางทั้งประเทศ
มีมาตรฐานเดียวกัน ดังนั้น เพื่อให้การเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานและการกำกับดูแล
เป็นไปตามมาตรฐาน รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางของประเทศไทยให้สามารถแข่งขัน
และเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้ สมควรยกฐานะสำนักงานโครงการ
พัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม โดยจัดตั้งเป็น
กรรมการขนส่งทางรางขึ้นในกระทรวงคมนาคม เพื่อให้การบริหารจัดการด้านการขนส่งทางราง
มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๔/๑) ของมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติ
ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕
“(๔/๑) กรรมการขันส่งทางราง”

มาตรา ๔ ให้โอนบรรดาหน้าที่และอำนาจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ
ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง และมติคณะกรรมการรัฐมนตรีของสำนักงานนโยบายและแผนการขันส่ง
และจราจร กระทรวงคมนาคม เฉพาะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง และของข้าราชการ
พนักงานราชการ และลูกจ้างของสำนักงานนโยบายและแผนการขันส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
เฉพาะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ไปเป็นหน้าที่และอำนาจของกรรมการขันส่งทางราง
กระทรวงคมนาคม หรือของข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างของกรรมการขันส่งทางราง
กระทรวงคมนาคม และแต่กรณี

มาตรา ๕ ให้โอนบรรดาภิจิการ ทรัพย์สิน งบประมาณ สิทธิ หนี้ ภาระผูกพัน
ข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้าง และอัตรากำลังของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร กระทรวงคมนาคม เฉพาะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ไปเป็นของกรรมการขนส่ง
ทางราง กระทรวงคมนาคม

มาตรา ๖ บรรดาบทบัญญัติแห่งกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง
หรือมติคณะรัฐมนตรีได้ที่อ้างถึงสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม และข้าราชการ พนักงานราชการ หรือลูกจ้าง
ของสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม ให้ถือว่าอ้างถึงกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม และข้าราชการ
พนักงานราชการหรือลูกจ้างของกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม แล้วแต่กรณี

มาตรา ๗ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

คณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (จัดตั้งกรรมการชนส่งทางราง) ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

เนื่องจากการชนส่งทางรางมีบทบาทสำคัญกับการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย แต่โดยที่การบริหารจัดการด้านการชนส่งทางรางของประเทศไทยยังไม่ได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบ และยังไม่มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลให้ระบบขนส่งทางรางทั้งประเทศ มีมาตรฐานเดียวกัน ดังนั้น เพื่อให้การเสนอแนะนำนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานและการกำกับดูแล เป็นไปตามมาตรฐาน รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการชนส่งทางรางของประเทศไทยให้สามารถแข่งขัน และเข้มตอกับการชนส่งรูปแบบอื่นและประเทศไทยเพื่อนบ้านได้ สมควรยกฐานะสำนักงานโครงการ พัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการชนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม โดยจัดตั้งเป็นกรรมการชนส่งทางรางขึ้นในกระทรวงคมนาคม เพื่อให้การบริหารจัดการด้านการชนส่งทางราง มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (จัดตั้ง กรรมการชนส่งทางราง) มีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

๒.๑ เพิ่มมาตรา ๒๑ (๔/๑) แห่งพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ เพื่อยกฐานะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการชนส่ง และจราจร กระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการชนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม (ร่างมาตรา ๓)

๒.๒ กำหนดให้โอนบรรดาหน้าที่และอำนาจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎหมายเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง และมติคณะกรรมการรัฐมนตรีของสำนักงานนโยบายและแผนการชนส่ง และจราจร กระทรวงคมนาคม เอกพาร์สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง และของข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างของสำนักงานนโยบายและแผนการชนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เอกพาร์สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ไปเป็นหน้าที่และอำนาจของกรรมการชนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม หรือของข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างของกรรมการชนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๔)

๒.๓ กำหนดให้โอนบรรดาภิจิจการ ทรัพย์สิน งบประมาณ สิทธิ หนี้ ภาระผูกพัน ข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้าง และอัตรากำลังของสำนักงานนโยบายและแผนการชนส่ง และจราจร กระทรวงคมนาคม เอกพาร์สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ไปเป็นของกรรมการชนส่ง ทางราง กระทรวงคมนาคม (ร่างมาตรา ๕)

๒.๔ กำหนดให้บรรดาบทัญญัติแห่งกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือมติคณะรัฐมนตรีได้ที่อ้างถึงสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานโยบายและแผน การขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม และข้าราชการ พนักงานราชการ หรือลูกจ้างของสำนักงาน โครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ให้ถือว่าอ้างถึงกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม และข้าราชการ พนักงานราชการ หรือลูกจ้างของกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๖)

๓. ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (จัดตั้ง กรรมการขนส่งทางราง) มีสาระสำคัญเป็นการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม เพื่อให้ เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศไทย และมีหน้าที่เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัย ด้านการขนส่งทางราง การวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศไทยรอบคุณ ทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศไทยเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนได้รับ ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรอง
ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ลำดับที่	ชื่อกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความ ในพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	อาศัยความ ตามความ ในมาตรา ...	กรอบสาระสำคัญ	กรอบระยะเวลา การดำเนินการ
๑	กฎหมายว่าด้วยกลุ่มการกิจ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ออกตามความ ในมาตรา ๓ แห่ง ^๑ พระราชบัญญัติ ปรับปรุง กระทรวง ฯ	เป็นกฎหมายเพื่อกำหนดให้ กรรมการขนส่งทางราง เป็น ^๒ ส่วนราชการในกลุ่มการกิจ ด้านการขนส่งของกระทรวง คมนาคม เพื่อให้การปฏิบัติ ราชการมีขั้นตอนที่สั้นลง และรวดเร็วยิ่งขึ้น	กำหนดระยะเวลา ๑ เดือน นับตั้งแต่วันที่ พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวงฯ ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา
๒	กฎหมายแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่ง ทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.	ออกตามความ ในมาตรา ๔ แห่ง ^๓ พระราชบัญญัติ ปรับปรุง กระทรวง ฯ	เป็นกฎหมายที่กำหนด ภารกิจ หน้าที่ อำนาจ และ ^๔ แบ่งส่วนราชการภายใต้ของ กรมการขนส่งทางราง	กำหนดระยะเวลา ๑ เดือน นับตั้งแต่วันที่ พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวงฯ ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา
๓	กฎหมายแบ่งส่วนราชการสำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ออกตามความ ในมาตรา ๕ แห่ง ^๕ พระราชบัญญัติ ปรับปรุง กระทรวง ฯ	เป็นกฎหมายเพื่อปรับปรุง การแบ่งส่วนราชการของ ^๖ สำนักงานนโยบายและ ^๗ แผนการขนส่งและจราจร ให้สอดคล้องกับภารกิจที่ ^๘ แยกออกไป อันเนื่องจากการ โอนสำนักงานโครงการ พัฒนาระบบรางไปเป็น ^๙ หน่วยงานสังกัดกรมการ ขนส่งทางราง	กำหนดระยะเวลา ๑ เดือน นับตั้งแต่วันที่ พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวงฯ ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา

หลักเกณฑ์ในการตรวจสอบความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ (Checklist)

ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่..) พ.ศ.

กฎหมายใหม่

แก้ไข/ปรับปรุง

ยกเลิก

ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้เสนอ กระทรวงคมนาคม

๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการกิจ

๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการกิจคืออะไร เพื่อจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง เป็นส่วนราชการระดับกรม ขึ้นในกระทรวงคมนาคม โดยมีภารกิจและมีอำนาจหน้าที่เป็นหน่วยงานส่วนกลางในการบริหารงานด้านการขนส่งทางรางของประเทศไทยระบบ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบด้านความปลอดภัยสำหรับโครงสร้างพื้นฐาน การเดินรถและบุคลากร ส่งเสริมการประกอบกิจการ ขนส่งทางรางให้เข้มต่อ กับการขนส่งระบบอื่นและประเทศไทยเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิด นวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศไทยและระดับภูมิภาค อันส่งผลต่อการพัฒนาประเทศไทยและการเพิ่มขีดความสามารถ ของประเทศไทยด้านการลดต้นทุนการขนส่ง

เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องใด เพื่อให้มีหน่วยงานภาครัฐที่มีเอกภาพในการกำกับดูแล การบริการด้านการขนส่งทางรางในปัจจุบันและอนาคตให้มีมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการ และมาตรฐานด้านการประกอบการขนส่งทางรางในรูปแบบมาตรฐานเดียวกันที่สำคัญมีมาตรฐานเพื่อให้การบริหาร จัดการด้านการขนส่งทางรางของประเทศไทยเป็นระบบ และเกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งเกิดความคล่องตัว ในการบูรณาการภารกิจร่วมกับส่วนราชการอื่น

๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำการกิจ เป็นการดำเนินการตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล ด้านการส่งเสริม การพัฒนาระบบขนส่งทางราง ข้อ ๖.๓๑ “ให้ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการในสาขานส่งที่มีการแยกบทบาท และภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ซัดเจน และจัดตั้งหน่วยงาน กำกับดูแลระบบราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการ ที่เป็นธรรม การลงทุน การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบราง ให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศไทย รวมทั้งพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขานส่งและ การประกอบกิจการโลจิสติกส์ให้ทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และมีความซัดเจนในทางปฏิบัติ รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการขนส่งเพิ่มขึ้น”

หากไม่ทำการกิจนี้จะมีผลกระทบต่อการดำเนินการของประเทศไทยที่รับผิดชอบด้านสนับสนุนนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้าน ความปลอดภัย ด้านการซ่อมบำรุงทาง และด้านการประกอบการ วางแผนโครงข่าย ที่จะรองรับการลงทุน โครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรางที่มีจำนวนเงินลงทุนสูงในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้ง ไม่มีหน่วยงานหลักในการบูรณาการด้านระบบรางของประเทศไทยให้เป็นเอกภาพ

๑.๓ การดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์มีกีทางเลือก มีทางเลือกอะไรบ้าง ไม่มีทางเลือกอื่น

๑.๔ มาตรการที่บรรลุวัตถุประสงค์ของการกิจคืออะไร การจัดทำร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่..) พ.ศ. ซึ่งเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ เพื่อยกรฐานะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ในสังกัดสำนักงานโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็นกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม ได้รับการอนุมัติจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้มีผลบังคับใช้

๑.๕ ภารกิจนี้จะแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนี้ได้เพียงใด จะช่วยแก้ไขปัญหาและภารกิจ ของหน่วยงานด้านกำกับดูแล (Regulator) และหน่วยปฏิบัติ (Operator) ที่ชัดเจน รองรับนโยบายและ โครงการที่จะลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรางที่มีจำนวนเงินลงทุนสูงให้มีประสิทธิภาพ มากยิ่งขึ้นในการส่งเสริมการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยและเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน

๑.๖ ผลสัมฤทธิ์ของการกิจคืออะไร การจัดโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการระดับกรมของกระทรวง คมนาคม ให้มีบทบาทและการกิจไม่ซ้ำซ้อนกับหน่วยงานเดิม ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ซึ่งสอดคล้องกับภารกิจและหมายความสำคัญของงานที่เปลี่ยนแปลงไป

ตัวชี้วัดความสัมฤทธิ์ของกฎหมายมีอย่างไร

- (๑) ระดับความสำเร็จของดำเนินการออกกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องได้ครบถ้วน
- (๒) ร้อยละของจำนวนโครงการ/แผนงาน/กิจกรรมสำคัญที่ได้เริ่มดำเนินการตามแผนการลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน
- (๓) การกำกับดูแลเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๑.๗ การทำการกิจสอดคล้องกับพันธกรณีและความผูกพันตามหนังสือสัญญาที่ประเทศไทย มีต่อรัฐต่างประเทศหรือองค์กรระหว่างประเทศใด ในเรื่องใด ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีพันธกรณีและ ความผูกพันตามหนังสือสัญญาที่ประเทศไทยมีต่อรัฐต่างประเทศหรือองค์กรระหว่างประเทศ แต่จำเป็นต้อง มีการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง เพื่อรับรับนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาลและการพัฒนาลงทุนด้านโครงสร้าง พื้นฐานทางรางในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งภายในประเทศ การเข้ามายังกับประเทศไทยเพื่อบ้าน และระดับสากล

การดำเนินการดังกล่าวจะเป็นผลดีหรือก่อให้เกิดภาระแก่ประเทศไทยหรือไม่ อย่างไร การจัดตั้ง กรรมการขนส่งทางราง จะเป็นผลดีเนื่องจากจะมีหน่วยงานภาครัฐที่มีภารกิจและอำนาจหน้าที่กำกับดูแล การบริการด้านการขนส่งทางรางให้มีมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการซ่อมบำรุงทาง และมาตรฐาน การประกอบการขนส่งทางราง ในรูปแบบมาตรฐานเดียวกันกับที่สากลยอมรับ

๒. ผู้ทำการกิจ

๒.๑ เมื่อกำเนิดถึงประเทศไทย ต้นทุนและความคล่องตัวแล้ว เหตุใดจึงไม่ควรให้เอกชนทำการกิจนี้ เพราะงาน ด้านนโยบาย การกำกับดูแล และการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางเป็นนโยบายสาธารณะที่ ภาครัฐต้องจัดหาและดำเนินการ เพื่ออำนวยความสะดวกในเดินทางของประชาชน ช่วยขับเคลื่อนการพัฒนา ประเทศ เนื่องจากเป็นงานที่มีความสำคัญ ใช้งบประมาณภาครัฐลงทุนจำนวนมาก หากการ

ดำเนินการจะส่งผลกระทบต่อภาวะความเสี่ยงการคลัง และหนี้สาธารณะของภาครัฐ รวมถึงระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย จึงเป็นงานที่ภาครัฐต้องดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐ

การกิจنبี้ควรทำร่วมกับเอกชนหรือไม่ อย่างไร การจัดตั้งส่วนราชการระดับกรม เป็นภารกิจของภาครัฐเพื่อให้บริการสาธารณะเชิงการปกครอง ซึ่งเป็นการดำเนินการตามขั้นตอนของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๐ โดยให้อำนาจรัฐในการปฏิบัติและเป็นผู้ดำเนินการตามกฎหมาย

๒.๒ เมื่อกำนั่งถึงประสิทธิภาพและประโยชน์ที่จะเกิดแก่การให้บริการประชาชน ควรทำการกิจنبี้ร่วมกับหน่วยงานอื่นหรือไม่ เพราะเหตุใด เมื่อกำนั่งถึงประสิทธิภาพและประโยชน์ที่จะเกิดแก่การให้บริการประชาชนนั้น ภารกิจในการกำหนดนโยบายและการกำกับดูแลให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ควรมีหน่วยงานกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพียงหน่วยงานเดียว

๒.๓ ภารกิจดังกล่าวหากให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำ จะได้ประโยชน์แก่ประชาชนมากกว่าหรือไม่ การดำเนินการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง เป็นงานที่ต้องดำเนินการโดยรัฐบาลกลางใช้อำนาจฝ่ายเดียวของรัฐเป็นหลักในการดำเนินกิจกรรม และรับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวในการกระทำการหน่วยงาน เพื่อความเป็นเอกภาพในภาพรวม เช่น การกำหนดยุทธศาสตร์การวางแผนและบูรณาการเพื่อให้เกิดความเข้มแข็ง และก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงของบริบทสังคม ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่สามารถดำเนินการภารกิจดังกล่าวได้

๓. ความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๓.๑ การจัดทำภารกิจนั้นมีความสอดคล้องกับเรื่องใด อย่างไร

หน้าที่หลักของหน่วยงานของรัฐ (ตามภารกิจพื้นฐาน (Function)) ในเรื่อง เศรษฐกิจ
 หน้าที่ของรัฐและแนวโน้มนโยบายแห่งรัฐ ในเรื่อง นโยบายเร่งด่วน ด้านการส่งเสริมการพัฒนาระบบทนส่งทางราง ข้อ ๖.๑๓ “ให้ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการในสาขานส่งที่มีการแยกบทบาทและการกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน และจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลระบบราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การลงทุน การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศไทย รวมทั้งพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขานส่งและการประกอบกิจการโลจิสติกส์ให้ทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และมีความชัดเจนในทางปฏิบัติ รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในภาคขนส่งเพิ่มขึ้น”

ยุทธศาสตร์ชาติ ในเรื่องยุทธศาสตร์ที่ ๖ การปรับสมดุลและการพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแลและปฏิรูปองค์กร ข้อ ๑) “การปรับโครงสร้างองค์กร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง เพื่อให้การดำเนินงานในแต่ละด้านมีความชัดเจน มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานด้านคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยแยกหน่วยงานด้านกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติงานฯ”

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในเรื่องยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริหารจัดการในภาคธุรกิจ การป้องกันการทุจริต ประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย

แนวทางการปฏิรูปประเทศ ในเรื่อง -

๓.๒ การทำการกิจกรรมสามารถใช้มาตรการทางบริหารโดยไม่ต้องออกกฎหมายได้หรือไม่ ไม่ได้เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๐ กำหนดให้การจัดตั้งหน่วยงานระดับกรมจะต้องเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อขอให้มีการตราพระราชบัญญัติ

ถ้าใช้มาตรการทางบริหารจะมีอุปสรรคอย่างไร ไม่มีกฎหมายแม่ป่องรับหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่

๓.๓ ในการทำการกิจกรรม เหตุใดจึงจำเป็นต้องตรากฎหมายในขณะนี้ เพื่อดำเนินการตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาลที่จะแยกบทบาทและการกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติ ที่ชัดเจน โดยการจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลระบบบรรเทา เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและกำกับดูแลมาตราฐานการให้บริการและความปลอดภัย รองรับโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่มีวงเงินจำนวนมหาศาลของรัฐบาลให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

๓.๔ การใช้บังคับกฎหมายและระยะเวลาในการใช้บังคับกฎหมาย

(ก) การใช้บังคับกฎหมาย

ต้องใช้บังคับพร้อมกันทุกท้องที่ทั่วประเทศ เนื่องจาก เป็นการประกาศใช้บังคับเป็นการทั่วไป ไม่เฉพาะเจาะจงตามเขตพื้นที่

ทยอยใช้บังคับเป็นท้องที่ ๆ ไป เนื่องจาก -

ใช้บังคับเพียงบางท้องที่ เนื่องจาก -

(ข) ระยะเวลาในการใช้บังคับกฎหมาย

ใช้บังคับทันทีที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เนื่องจาก เป็นการกำหนดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานของรัฐที่มีฐานะเป็นราชการขึ้นใหม่ ซึ่งต้องเริ่มปฏิบัติการกิจตามอำนาจหน้าที่ จึงต้องบังคับใช้ทันทีที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มีการทดสอบระยะเวลาในการบังคับใช้เป็นเวลาเท่าใด เพราะเหตุใด -

ควรกำหนดระยะเวลาการสืบสุดได้ด้วยหรือไม่ เพราะเหตุใด -

๓.๕ เหตุใดจึงไม่สมควรตราเป็นกฎหมายในลักษณะอื่น เช่น ข้อบัญญัติห้องถิน เนื่องจากการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง จะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานส่วนกลางในการบริหารงานด้านการขนส่งทางรางให้เป็นระบบเดียวกันทั่วประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ทุกพื้นที่เป็นการทั่วไป ไม่เฉพาะเจาะจงพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งจึงไม่สามารถจัดทำเป็นกฎหมายในลักษณะอื่น เช่น ข้อบัญญัติห้องถินได้

๓.๖ ลักษณะการใช้บังคับ

ควบคุม

กำกับ/ติดตาม (ข้ามไปข้อ ๓.๘)

ส่งเสริม

ระบบสม

เหตุใดจึงต้องใช้ระบบตั้งกล่าว เนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ เป็นไปเพื่อให้มีหน่วยงานส่วนกลางรับผิดชอบกำกับ ดูแลให้ระบบรองทั่วประเทศมีมาตรฐานเดียวกัน จึงสมควรให้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้น มีฐานะเป็นส่วนราชการระดับกรมทำหน้าที่

เป็นหน่วยงานส่วนกลางในการเสนอแนะนโยบาย และกำหนดดยุทธศาสตร์ วางแผนโครงการข่าย บริหารงานด้านการขยับทางของประเทศ กำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย ด้านการซ้อมบำรุงทาง ด้านการประกอบการ ส่งเสริมและพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางทางของประเทศให้สามารถแข่งขันและเข้มต่อ กับการขยับระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน จึงเป็นระบบผสมที่ประกอบด้วยลักษณะการใช้บังคับแบบการกำกับและการส่งเสริมเข้าด้วยกัน

๓.๗ การใช้ระบบอนุญาตในกฎหมาย

๓.๗.๑ เพาะเหตุได้จึงกำหนดให้ใช้ระบบอนุญาต หรือใช้ระบบอื่นที่มีผลเป็นการควบคุม

๓.๗.๒ มีการกำหนดค่าธรรมเนียมการอนุญาตหรือไม่ ถ้ามี มีความจำเป็นอย่างไร คุ้มค่าต่อภาระที่เกิดแก่ประชาชนอย่างไร

๓.๗.๓ มีหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจในการอนุญาตหรือไม่ อย่างไร

๓.๗.๔ มีขั้นตอนและระยะเวลาที่แน่นอนในการอนุญาตหรือไม่

๓.๗.๕ มีการเปิดโอกาสให้อุทธรณ์การปฏิเสธคำขอ การให้ยื่นคำขอใหม่ หรือไม่ อย่างไร

๓.๗.๖ มีการต่ออายุการอนุญาตหรือไม่

มีการตรวจสอบก่อนการต่อใบอนุญาตหรือไม่

ไม่มีการใช้ระบบอนุญาตในกฎหมาย

๓.๘ การใช้ระบบคณะกรรมการในกฎหมาย

๓.๘.๑ กฎหมายที่จะตราขึ้นมีการใช้ระบบคณะกรรมการ หรือไม่ มี ค ว า ม จ า บ ี น อย า ง ไ ร ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ไม่มีการใช้ระบบคณะกรรมการ

๓.๘.๒ คณะกรรมการที่กำหนดขึ้นมีอำนาจซ้ำซ้อนกับคณะกรรมการอื่นหรือไม่ หากมีความซ้ำซ้อน จะดำเนินการอย่างไรกับคณะกรรมการอื่นนั้น

๓.๘.๓ องค์ประกอบของคณะกรรมการมีผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง หรือนายกรัฐมนตรี หรือหัวหน้าส่วนราชการหรือไม่

เหตุได้จึงต้องกำหนดให้บุคคลดังกล่าวเป็นองค์ประกอบของคณะกรรมการ การใช้ระบบคณะกรรมการในกฎหมาย

๓.๙ มีกรอบหรือแนวทางการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่หรือไม่ อย่างไร ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม ให้มีกรรมการขยับทาง รวมและให้โอนเฉพาะสำนักงานโครงสร้างพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการ ขยับและจราจร ไปเป็นอำนาจหน้าที่ของกรรมการขยับทาง กระทรวงคมนาคม เป็นการดำเนินการกฎหมายที่กำหนดขอบเขตการให้โอนที่ชัดเจน ไม่ใช่แนวทางการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่แต่อย่างใด

๓.๑๐ ประเภทของโทษที่กำหนด

โทษทางอาญา โทษทางปกครอง ระบบผสม

๓.๑๑ การกำหนดโทษทางอาญาจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายสัมฤทธิ์ผล เพาะเหตุได

๓.๑๒ ความผิดที่กำหนดให้เป็นโทษทางอาญาเป็นความผิดที่มีความร้ายแรงอย่างไร ไม่มีประเภทของโทษที่กำหนด

๔. ความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น

๔.๑ การดำเนินการตามภารกิจในเรื่องนี้มีกฎหมายอื่นในเรื่องเดียวกันหรือทำองเดียวกันหรือไม่ ไม่มี

๔.๒ ในกรณีที่มีกฎหมายขึ้นใหม่ เหตุใดจึงไม่ยกเลิก แก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายในเรื่องเดียวกันหรือทำองเดียวกันที่มีอยู่ ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่..) พ.ศ. เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ เพื่อยกรฐานะสำนักงานโครงสร้างพัฒนาระบบ ร่าง ในสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็นกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม (เพิ่มมาตรา ๒๑ (๔/๑))

๕. ผลกระทบและความคุ้มค่า

๕.๑ ผู้ซึ่งได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมาย

ผู้มีหน้าที่ตามร่างกฎหมายหรือที่จะได้รับผลกระทบจากร่างกฎหมายนั้นโดยตรง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) เป็นหน่วยงานที่จะต้องทำตามร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่..) เนื่องจากจะต้องปรับปรุงการแบ่งส่วนราชการและอำนาจหน้าที่ของ สนช. เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจที่แยกออกไปเป็นหน่วยงานสังกัดกรรมการขนส่งทางราง

ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากร่างกฎหมาย -

๕.๒ ผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่บุคคลดังกล่าว

ด้านเศรษฐกิจ

- เชิงบวก.....

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก.....

- เชิงลบ.....

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ.....

ด้านสังคม

- เชิงบวก.....

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก.....

- เชิงลบ.....

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ.....

ด้านอื่น ๆ การบริหารราชการแผ่นดิน

- เชิงบวก มีหน่วยงานรับผิดชอบหลักในด้านการบริหารนโยบาย ยุทธศาสตร์ การกำกับดูแล และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรางของประเทศ

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก ๑. รัฐบาล (นโยบายข้อ ๖.๓๓. บรรลุเป้าหมาย) ๒. กระทรวง คมนาคม (การดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องตามนโยบายรัฐบาลและยุทธศาสตร์ของกระทรวงบรรลุวัตถุประสงค์) ๓. ประชาชนได้รับบริการจากภาครัฐในด้านการขนส่งทางรางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

- เชิงลบ.....
ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ.....

๕.๓ สิทธิและเสรีภาพของบุคคลในเรื่องได้บังที่ต้องถูกจำกัด.....

การจำกัดนั้นเป็นการจำกัดเท่าที่จำเป็นหรือไม่.....อย่างไร.....

๕.๔ ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ

๕.๔.๑ ประชาชนจะมีการดำรงชีวิตที่ดีขึ้นในเรื่องได อย่างไร และเพียงใด หรือเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนมากน้อยเพียงใด ประชาชนจะได้รับประโยชน์จากการปรับโครงสร้างของกระทรวงคมนาคม โดยการจัดตั้งกรรมการชนส่งทางราง เนื่องจากกรมฯ จะมีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการชนส่งทางรางทั้งระบบของประเทศไทยให้เป็นระบบการชนส่งหลักที่มีความเป็นสำคัญต่อการพัฒนาประเทศและจำเป็นในการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชน ได้แก่ การจัดทำแผนพัฒนาให้มีเส้นทางรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่ที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้อย่างเหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้บริการอย่างทั่วถึง นำไปสู่การตั้งถิ่นฐานอย่างเป็นระบบ ช่วยเพิ่มระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกคนในประเทศไทยให้ดีขึ้น

๕.๔.๒ เศรษฐกิจหรือสังคมมีการพัฒนาอย่างยั่งยืนไดเพียงใด การจัดตั้งกรรมการชนส่งทางรางจะเป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการชนส่งทางราง รองรับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศไทยที่มีวงเงินงบประมาณจำนวนมาก ช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศในปัจจุบันและอนาคต

การประกอบกิจการเป็นไปโดยสะดวกหรือลดต้นทุนของผู้ประกอบการไดมากน้อยเพียงใด ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยให้มากน้อยเพียงใด และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนามากน้อยเพียงใด กรรมการชนส่งทางรางจะเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบให้การประกอบกิจการด้านการชนส่งทางรางเป็นไปโดยสะดวก ช่วยปรับโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค โดยเฉพาะด้านการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการชนส่งที่จะส่งผลให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งมีการวิจัยและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาคส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมด้านระบบรางและที่เกี่ยวเนื่อง และเป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ประกอบการไปสู่บุคลากรภาครัฐและเอกชนของไทย

๕.๔.๓ เสริมสร้างประสิทธิภาพหรือนวัตกรรมในการปฏิบัติราชการอย่างไร การจัดตั้งกรรมการชนส่งทางราง จะช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพในการพัฒนาและปรับปรุงกฎ ระเบียบ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการชนส่งทางรางให้ทันต่อการดำเนินการและบริบทที่เปลี่ยนไป เช่น การออกกฎหมายเบี้ยบการเดินรถคุณสมบัติผู้ขับรถชนส่งทางราง ใบอนุญาตเดินรถ ระเบียบวิธีปฏิบัติใหม่ๆ ในการชนสินค้า การกำหนดกฎหมายร่วมกับศุลกากรเพื่อความปลอดภัยและความมั่นคงของประเทศไทย รวมทั้งเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมการชนส่งทางราง ลดขั้นตอนการทำงาน ง่ายต่อการตรวจสอบ การกำกับติดตาม และมีข้อมูลสารสนเทศในการวางแผนและตัดสินใจต่อเนื่อง

๕.๔.๔ วิธีการและระยะเวลาประเมินผลสัมฤทธิ์ ตลอดจนประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ ได้แก่ กรรมการชนส่งทางรางที่จัดตั้งขึ้นใหม่ในกระทรวงคมนาคม จะต้องส่งผลการดำเนินการ

ตามตัวชี้วัดแสดงความคุ้มค่าของการจัดตั้งส่วนราชการใหม่ส่งไปยังสำนักงาน ก.พ.ร. เมื่อครบ ๑ ปี นับแต่กฤษฎิธรรมะเป็นส่วนราชการประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษา เพื่อติดตาม และประเมินผล ซึ่งผลการดำเนินการของกรมฯ จะคำนึงถึงประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมได้รับเป็นเป้าหมายหลัก

๕.๕ ความยุ่งยากที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมาย

๕.๖ ความคุ้มค่าของการกิจเมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับประชาชนและการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่ได้รับ การจัดตั้งกรรมการขนส่งทางร่างมีภารกิจด้านนโยบายและการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ด้านการซ่อมบำรุงทาง ด้านการประกอบการและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่มีมูลค่าสูงมาก ซึ่งบทบาทดังกล่าวของกรมฯ ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถ การแข่งขันของประเทศ และการตอบสนองความต้องการด้านประโยชน์สาธารณะอันจะเกิดแก่ประชาชนผู้ใช้บริการให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุด

๖. ความพร้อมของรัฐ

๖.๑ ความพร้อมของรัฐ

(ก) กำลังคนที่คาดว่าต้องใช้ การจัดตั้งกรรมการขนส่งทางร่าง ได้กำหนดครอบอัตรากำลังให้เหมาะสมกับภารกิจที่จำเป็นต้องดำเนินการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๒๐๓ อัตรา แยกเป็นข้าราชการ ๑๗๖ อัตรา และพนักงานราชการ ๒๗ อัตรา โดยตัดถอนอัตรากำลังของสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มากำหนดไว้ในกรรมการขนส่งทางร่าง และสรรหาบุคลากร เพื่อขอบรรจุอัตรากำลังเพิ่มเติม โดยในระยะเริ่มต้นจะมีข้าราชการจากสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง จำนวน ๒๐ อัตรา และอัตรากำลังที่เหลือจะมาจากการเกลี่ยอัตราไว้จากผลการเกี้ยญอย่างหน่วยราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม

(ข) คุณวุฒิและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่จำเป็นต้องมี คุณวุฒิและประสบการณ์ของบุคลากรของกรรมการขนส่งทางร่างจะต้องสอดคล้องกับภารกิจและอำนาจหน้าที่ของกรมฯ ในด้านการเสนอนโยบายและกำกับดูแลเรื่องมาตรฐานด้านต่าง ๆ เช่น ต้องมีความรู้ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้การกำกับดูแลเป็นไปตามมาตรฐาน การดำเนินติกรรมและสัญญาต่าง ๆ รวมทั้งผู้ที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ด้านเทคนิค นวัตกรรม มาตรฐาน ความปลอดภัย และการปฏิบัติการด้านระบบการขนส่งทางร่าง และความรู้ความเชี่ยวชาญด้านนโยบาย การจัดทำแผนการดำเนินงานด้านระบบขนส่งทางร่าง เป็นต้น

(ค) งบประมาณที่คาดว่าต้องใช้ในระยะห้าปีแรกของการบังคับใช้กฎหมาย จำนวนรวมทั้งสิ้น ๑,๕๔๑.๑๖ ล้านบาท โดยแยกเป็นงบดำเนินงาน จำนวน ๓๕๐.๕๖ ล้านบาท และงบลงทุน จำนวน ๒๕ ล้านบาท งบบุคลากรจำนวน ๔๔๑.๔๒ ล้านบาท และงบรายจ่ายอื่นจำนวน ๖๘๓.๗๗ ล้านบาท

๖.๒ ในกรณีที่เป็นร่างกฎหมายที่มีผลต่อการจัดตั้งหน่วยงานหรืออัตรากำลัง มีความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการกำหนดอัตรากำลังและงบประมาณหรือไม่ อย่างไร

สำนักงบประมาณได้ให้ข้อสังเกตว่า เท็งสมควรให้กระทรวงคมนาคมปรับเปลี่ยนอัตรากำลังภายในกระทรวงคมนาคมก่อน โดยจำนวนอัตรากำลังควรพิจารณาตามความจำเป็น และภารกิจที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลเป็นสำคัญ

๖.๓ วิธีการที่จะให้ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายมีความเข้าใจและพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย

วิธีการสร้างความรับรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนผู้อยู่ภายใต้กฎหมาย กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จำนวน ๒ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ ๑ วันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ กระทรวงคมนาคม จัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ประกอบการจัดตั้งกรรมการขันส่งทางราง ณ สำนักงานนโยบายและแผนการขันส่งและจราจร มีผู้เข้าร่วมประมาณ ๔๕๐ คน

ครั้งที่ ๒ วันที่ ๑๗-๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐ กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานปลัดกระทรวง และได้จัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยประกาศลงเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม โดยไม่มีผู้เข้ามาแสดงความคิดเห็น

การเข้าถึงข้อมูลของประชาชน

ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลของกระทรวงคมนาคมได้ที่ www.mot.go.th และเว็บไซต์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขันส่งและจราจร ที่ www.otp.go.th

๗. หน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้รักษาการตามกฎหมาย

๗.๑ มีหน่วยงานอื่นใดที่ปฏิบัติภารกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกันหรือไม่ มีข้อเสนอแนะในการดำเนินการกับหน่วยงานนั้นอย่างไร ภารกิจด้านการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลด้านการขันส่งทางรางเป็นภารกิจที่รัฐเป็นผู้กำหนด และดำเนินการในภาพรวมทั้งระบบ เพื่อพัฒนาประเทศไทยให้มีความเชื่อมโยงกันในทุกมิติ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และสิ่งแวดล้อม จึงถือเป็นหน้าที่หลักของหน่วยงานภาครัฐที่จะเป็นผู้ดำเนินการตามกฎหมายเพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน ทั้งระบบไฟฟ้า รถไฟฟ้าในเมือง ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานหลักดำเนินการภารกิจนี้

๗.๒ มีความเกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นหรือไม่ อย่างไร ภารกิจด้านการกำหนดนโยบายและกำกับดูแล ด้านการขันส่งทางราง ของกรมการขันส่งทางราง ที่จะดำเนินการ มีความเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายและกำหนดการขันส่งทางรางในปัจจุบันให้เป็นเอกสารพเนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรณีไฟฟ้าประเทศไทย และ กรณีไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการในลักษณะกำกับดูแลตัวเองตามพระราชบัญญัติที่หน่วยงานใช้ปฏิบัติงานอยู่ เป็นต้น

๗.๓ มีการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นหรือไม่ อย่างไร กรมการขันส่งทางรางจะเป็นหน่วยงานหลักด้านการขันส่งทางรางที่จะต้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกันทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อให้ระบบการขันส่งทางรางเป็นระบบขนส่งหลักของประเทศไทย เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง

๗.๔ ผู้รักษาการตามกฎหมาย ได้แก่ นายกรัฐมนตรี

การกำหนดให้ผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวเป็นผู้รักษาการตามกฎหมาย เนื่องจาก เป็นกฎหมายระดับพระราชบัญญัติจึงให้ นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๘. วิธีการทำงานและตรวจสอบ

๘.๑ ระบบการทำงานที่กำหนดสอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีหรือไม่

เกิดประโยชน์สุขของประชาชน

- เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ
- มีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าในเชิงภารกิจของรัฐ
- ไม่มีขั้นตอนการปฏิบัติงานเกินความจำเป็น
- มีการปรับปรุงภารกิจของส่วนราชการให้ทันต่อสถานการณ์
- ประชาชนได้รับการอำนวยความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ
- มีการประเมินผลการปฏิบัติราชการอย่างสม่ำเสมอ

๙.๒ การเปิดเผยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

๙.๒.๑ ในกฎหมายมีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในเรื่องใดบ้าง แต่ละขั้นตอนใช้เวลาดำเนินการเท่าใด มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ เพื่อให้กรมฯ นำไปใช้ในการปฏิบัติภารกิจตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้

๙.๒.๒ หากมีการใช้คุลพินิจ การใช้คุลพินิจสอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาลและหลักนิติธรรม ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. จัดทำขึ้นเพื่อยกฐานะ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราง ในสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็นกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ เพื่อจัดตั้งหน่วยงานใหม่รองรับภารกิจที่เพิ่มขึ้นซึ่งดำเนินการตามขั้นตอน ที่กฎหมายกำหนดโดยไม่มีการใช้คุลพินิจแต่อย่างใด

๙.๒.๓ 在การพิจารณาของเจ้าหน้าที่ใช้หลักประจำอย่างอำนาจ หรือมอบอำนาจเพื่อให้ประชาชน ได้รับการบริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพอย่างไร จะมีกฎหมายลำดับรองมาดำเนินการ เพิ่มเติม เพื่อให้การดำเนินการของกรมฯ เกิดประโยชน์สูงสุด

๙.๓ มีระบบการตรวจสอบและความอำนาจอย่างไรบ้าง ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นกฎหมายจัดตั้งส่วนราชการระดับกรมขึ้นใหม่ จึงยังไม่มีการกำหนด ระบบการตรวจสอบและความอำนาจไว้ในกฎหมายฉบับนี้

๙.๓.๑ มีระบบการตรวจสอบการปฏิบัติงานภายใต้กฎหมายนี้ อย่างไร ระบบการตรวจสอบ การปฏิบัติภารกิจภายใต้กฎหมายนี้จะถูกกำหนดไว้ในกฎหมายที่จะให้กรมฯ นำไปใช้ในการปฏิบัติงาน ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

๙.๓.๒ มีกระบวนการร้องเรียนจากบุคคลภายนอกหรือไม่ อย่างไร มีการกำหนดไว้ใน ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งเป็นกฎหมายที่จะให้กรมฯ นำไปใช้ในการปฏิบัติงาน โดยไม่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

๙. การจัดทำกฎหมายลำดับรอง

๙.๑ ได้จัดทำแผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรอง ครอบระยะเวลา ตลอดจนครอบสาระสำคัญ ของกฎหมายลำดับรองนั้น หรือไม่ ตามร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕

(ฉบับที่ ..) พ.ศ. ไม่ได้ให้อำนาจในการออกกฎหมายลำดับรอง แต่จะต้องมีการออกกฎหมายระทรวงแบ่งส่วนราชการของกรรมการชนส่างทางร่าง ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๔๓

ได้ยกร่างกฎหมายลำดับรองในเรื่องใดบ้าง เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบทวน กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ไม่ได้ให้อำนาจในการออกกฎหมายลำดับรอง แต่จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับการจัดกรรมการชนส่างทางร่าง อีก จำนวน ๒ ฉบับ ได้แก่ ๑) ร่างกฎหมายว่าด้วยกลุ่มภารกิจ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และ ๒) ร่างกฎหมายที่แบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการชนส่างและจราจร กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

๙.๒ มีกรอบในการตราอนุบัญญัติเพื่อป้องกันการขยายอำนาจหน้าที่ของรัฐหรือเพิ่มภาระแก่บุคคลเกินสมควรอย่างไร ภารกิจและอำนาจหน้าที่ของกรรมการชนส่างทางร่างตามที่ออกเป็นกฎหมายที่จะออกเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ หรือแนวปฏิบัติ ตามมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และแนวปฏิบัติที่พิสูจน์แล้วว่ามีความเหมาะสมและได้นำไปใช้อย่างประสบความสำเร็จในหลาย ๆ ประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าของระบบการชนส่างทางร่างแล้วอย่างชัดเจน จึงมีได้เป็นการขยายอำนาจหน้าที่ของรัฐ หรือเพิ่มภาระแก่บุคคลเกินสมควร

๑๐. การรับฟังความคิดเห็น

มีการรับฟังความคิดเห็น

ไม่ได้รับฟังความคิดเห็น

๑๐.๑ ผู้ที่เกี่ยวข้องหรืออาจได้รับผลกระทบที่รับฟังความคิดเห็น

หน่วยงานภาครัฐ

สำนักงบประมาณ สำนักงาน ก.พ.

สำนักงาน ก.พ.ร. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ ได้แก่ ๑. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ๒. สำนักงานนโยบายและแผนการชนส่างและจราจร ๓. การรถไฟแห่งประเทศไทย ๔. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ๕. กรุงเทพมหานคร

ภาคประชาชน/องค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง

ประชาชนที่ได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบ

ประชาชนทั่วไป

องค์กรอื่น ได้แก่ ๑. บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) Bangkok Mass Transit System Public Company Limited (BTS) และ ๒. บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) Bangkok Expressway and Metro (BEM)

๑๐.๒ มีการเปิดเผยแพร่ผลการรับฟังความคิดเห็นต่อประชาชนหรือไม่ อย่างไร มีโดยประกาศลงเว็บไซต์ www.mot.go.th เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐

๑๐.๓ จัดทำสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและเสนอมาประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการตราชี

จัดทำ

ไม่มีการจัดทำ

ในกรณีจัดทำสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น มีสาระสำคัญในเรื่องดังต่อไปนี้หรือไม่

วิธีการในการรับฟังความคิดเห็น

จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นแต่ละครั้ง

พื้นที่ในการรับฟังความคิดเห็น

ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น

ข้อคัดค้านหรือความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องในแต่ละประเด็น

คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็นและการนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณา

จัดทำร่างกฎหมาย

ขอรับรองว่าการเสนอร่างพระราชบัญญัติได้ดำเนินการตามพระราชกำหนดให้ด้วย
การเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการตราชี และระบุว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่อง
ต่อคณะกรรมการตราชี และ

ลงชื่อ 

(นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี)

ปลัดกระทรวงคมนาคม

๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๐

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ นางอุบลทิพย์ จางวิบูลย์

หมายเลขติดต่อ โทร ๐ ๒๒๘๗ ๓๐๕๐

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
ต่อร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
ตามบทบัญญัติตามตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

เพื่อดำเนินการตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ วรรคสอง สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม ได้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. วิธีการ ระยะเวลาดำเนินการ และกลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็น

ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีการรับฟังความเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ใน ๒ ขั้นตอน ดังนี้

ก. ขั้นตอนก่อนเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี

โดยเป็นการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น “การจัดตั้งกรรมการขันส่งทางร่าง” เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ณ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน ๔๕๑ คน ประกอบด้วย

- ๑) คณะกรรมการที่ปรึกษาคณะกรรมการส่งเสริมฯ จำนวน ๘ คน
- ๒) ผู้บริหารระดับสูง ผู้แทนส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม จำนวน ๗๐ คน
- ๓) การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และสหภาพรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ การรถไฟฯ และบริษัทรถไฟฟ้าฯ จำนวน ๑๗๗ คน
- ๔) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และสหภาพการรถไฟฟ้าฯ จำนวน ๙๖ คน
- ๕) หน่วยงานราชการอื่นนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม จำนวน ๓๒ คน
- ๖) หน่วยงานเอกชน จำนวน ๘ คน
- ๗) สาขาวิชาชีพและองค์กรอิสระ จำนวน ๑๕ คน
- ๘) สถาบันการศึกษา จำนวน ๓๑ คน
- ๙) ประชาชนผู้สนใจ จำนวน ๑ คน
- ๑๐) สื่อมวลชน จำนวน ๒๓ คน

ข. ขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (การจัดตั้งกรรมการขันส่งทางร่าง) ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีหนังสือถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความเห็น เกี่ยวกับร่างกฎหมายดังกล่าวเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความเห็น จำนวน ๗ หน่วยงาน ประกอบด้วย

- (๑) สำนักงาน ก.พ.
- (๒) สำนักงาน ก.พ.ร.
- (๓) ฝ่ายกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม คณะกรรมการส่งเสริมความปลอดภัยทางชีวภาพ
- (๔) กระทรวงการคลัง
- (๕) สำนักงบประมาณ
- (๖) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- (๗) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ค. ขั้นตอนร่างกฎหมายที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในระหว่างที่ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (การจัดตั้งกรรมการชนส่งทางราง) อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อให้ดำเนินการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๐ (บทบัญญัติตามตรา๗๗ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย) ซึ่งสำนักงานปลัดกระทรวง และสำนักงานนโยบายและแผนการชนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ได้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติการชนส่งทางราง พ.ศ. โดยดำเนินการผ่านทางเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (www.mot.go.th) และเว็บไซต์ของสำนักงานนโยบายและแผนการชนส่งและจราจร (www.otp.go.th) มีกำหนดระยะเวลารับฟังความเห็น ระหว่างวันที่ ๑๗ - ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (รวม ๑๕ วัน) สรุปมีผู้เข้าชมร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. จำนวน ๔ ราย ดังนี้

(๑) เว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (www.mot.go.th) ไม่มีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น

(๒) เว็บไซต์ของสำนักงานนโยบายและแผนการชนส่งและจราจร (www.otp.go.th) มีจำนวนผู้เข้าชมจำนวน ๔ ราย โดยแสดงความเห็นด้วยทั้ง ๔ ราย

๒. ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น ข้อคดีค้านหรือความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องและคำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น

ก. ขั้นตอนก่อนเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (การจัดตั้งกรรมการชนส่งทางราง) และร่างพระราชบัญญัติการชนส่งทางราง พ.ศ. ให้สำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีหนังสือถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความเห็นเกี่ยวกับร่างกฎหมายดังกล่าวข้างต้น ก่อนเสนอต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นและข้อสังเกตดังนี้

๑) สำนักงาน ก.พ. เห็นด้วยในหลักการของร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (จัดตั้งกรรมการขับส่งทางราง) และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ทั้ง ๒ ฉบับอันเป็นการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งกรรมการขับส่งทางรางขึ้นในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานส่วนกลางในการเสนอแนะนโยบาย กำหนดยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การกำกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงวางแผนโครงข่ายการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ เพื่อให้การบริหารจัดการด้านการขนส่งทางรางของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีเอกภาพ เป็นระบบ เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และส่งเสริมกิจการขนส่งทางรางให้สามารถสนับสนุนและสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ตลอดจนประชาชนได้รับความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็วในการเดินทาง

๒) สำนักงาน ก.พ.ร. เห็นชอบในหลักการกับร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่กำหนดให้มีกรรมการขับส่งทางรางขึ้นเป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง โดยมีฐานะเป็นส่วนราชการระดับกรม เพื่อทำหน้าที่เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การซ่อมบำรุงทาง และการประกอบการ วางแผนโครงข่ายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศไทยให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศเชื่อมต่อ กับการขนส่งระบบอื่นและประเทศไทยเพื่อบ้าน รวมทั้งมีการวิจัยและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

๓) ฝ่ายกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม คณะกรรมการความสงบแห่งชาติ เห็นว่า กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวม ๒ ฉบับ (ได้แก่ ๑) ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีหลักการเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ เพื่อยกฐานะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบรางในสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็น กรรมการขับส่งทางราง กระทรวงคมนาคม ๒) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มีหลักการ เพื่อให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง โดยมีสาระสำคัญคือ การกำหนดบัญญัติสำหรับการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัย การกำกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง การวิจัยและพัฒนา และการส่งเสริมกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถสนับสนุนและพัฒนาการขนส่ง เพื่อให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค โดยหลักการแล้ว การเสนอร่างกฎหมายทั้ง ๒ ฉบับดังกล่าว มีเจตนารมณ์สำคัญ เพื่อให้มีการดำเนินการด้านนโยบาย (Policy Advisor) และด้านกำกับดูแล (Regulator) มาตรฐานด้านระบบการขนส่งทางรางอย่างชัดเจน และมาตรฐานการประกอบการให้มี กระบวนการยุติธรรมที่ดีแก่ประชาชนให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางจากการบริการที่ดี ประยุต์ด้วยผล ต่อคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชน จัดให้เกิดความคุ้มค่าต่อการกิจจิการรัฐและประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน นับว่ามีเหตุผล จึงให้ความเห็นชอบเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา

๔) กระทรวงการคลัง เห็นชอบในหลักการการจัดตั้งกรรมการขับส่งทางราง เนื่องจากเป็นประโยชน์ ในการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศไทย ในการทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการ และความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การพัฒนาและการบริหารจัดการระบบรางเป็นโครงข่ายหลัก จะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชนให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางจากการบริการที่ดี ประยุต์ด้วยผล ลดมลพิษทางอากาศ จะก่อให้เกิดความคุ้มค่าต่อการกิจจิการรัฐและประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน นับว่ามีเหตุผล จึงให้ความเห็นชอบเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา

ขนส่งที่มีผลกระทบสำคัญต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และสามารถช่วยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบทางของประเทศไทยให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้ดีอย่าง

(๕) สำนักงบประมาณ เห็นว่าร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (การจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง) เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ เพื่อยกรฐานะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ในสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็นกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เป็นกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง ดังนั้น เพื่อให้มีบทบัญญัติสำหรับการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยรวมถึงการส่งเสริมกิจกรรมการขนส่งทางรางในการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ จึงเห็นสมควรที่คณะกรรมการรัฐมนตรีจะพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับ ดังกล่าว ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมีข้อสังเกต ดังนี้

(๖) สำหรับอัตรากำลังของกรรมการขนส่งทางราง จำนวน ๒๐๓ อัตรา โดยตัดโอนมาจากสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จำนวน ๒๐ อัตรา เป็นข้าราชการ ๑๖ อัตรา พนักงานราชการ ๔ อัตรา และอัตรากำลังที่จะขอเพิ่มในครั้งนี้ จำนวน ๑๙๓ อัตรา เป็นข้าราชการ ๑๖๐ อัตรา พนักงานราชการ ๒๓ อัตรา นั้น เพื่อมีให้เป็นการเพิ่มและเป็นภาระงบประมาณด้านบุคลากร จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะปรับเปลี่ยออัตรากำลังภายนอกในกระทรวงคมนาคมก่อน โดยจำนวนอัตรากำลังควรพิจารณาตามความจำเป็น และภารกิจที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลเป็นสำคัญ

(๗) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางฯ มาตรา ๘ (๑.๖) ที่กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดกรอบนโยบายในการช่วยเหลืออุดหนุนการประกอบกิจกรรมการขนส่งทางรางที่มีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ และมาตรา ๑๔ (๕) ที่กำหนดให้คณะกรรมการกำหนดให้สถาบันการเงินและภาคเอกชนได้รับส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าว จึงเห็นสมควรที่รัฐต้องนำไปสนับสนุนการให้บริการขนส่งทางราง ประกอบกับปัจจุบันมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๔๕ ที่กำหนดแนวทางการดำเนินการดังกล่าวไว้แล้ว จึงเห็นสมควรให้ปรับข้อความทั้ง ๒ ข้อดังกล่าว ออกจากร่างพระราชบัญญัติฯ

(๘) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เห็นว่าร่างกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางราง จำนวน ๒ ฉบับ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มีสาระสำคัญ กล่าวดัง

(๙) ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง โดยมีฐานะเป็นส่วนราชการในระดับกรมสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านนโยบายและกำกับดูแลการประกอบการขนส่งทางราง และ

(๑๐) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์การประกอบการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานและความปลอดภัย โดยให้กรรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ

การปฏิบัติการตามกฎหมายดังกล่าว ทั้งนี้ หลักการของร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับนี้สอดคล้องตามคำแถลงการณ์ของคณะกรรมการที่ได้เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ ข้อ ๖.๓ เกี่ยวกับการจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลและระบบบริหาร ประกอบกับนายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการในคราวประชุมคณะกรรมการที่ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดในการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง เพื่อให้มีการแยกหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และหน่วยงานให้บริการ (Operator) ออกจากกัน ดังนั้น หลักการตามร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับนี้ จึงเป็นเรื่องในทางนโยบายที่คณะกรรมการพิจารณาได้ตามที่เห็นสมควร หากคณะกรรมการที่เห็นชอบกับหลักการดังกล่าวแล้ว ก็สามารถอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับนี้ได้ ทั้งนี้ เมื่อคณะกรรมการที่มีความต้องการร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับนี้แล้ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจะได้ดำเนินการตรวจพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๗) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่..) พ.ศ. (การจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง) และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง ซึ่งเป็นการดำเนินงานตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล ด้านการส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่กำหนดให้มีการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการในสาขางานส่งที่มีการแยกบทบาทและการกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยงานปฏิบัติที่ชัดเจน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม สำนักงานฯ มีข้อสังเกตประกอบการพิจารณา ดังนี้

(๑) ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่..) พ.ศ. (การจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง) เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ เพื่อยกระดับสำนักงานโครงการพัฒนาระบบรางของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สทนช.) ขึ้นเป็นกรรมการขนส่งทางราง สังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งการกำหนดให้กรรมการขนส่งทางราง ทำหน้าที่กำหนดนโยบายการพัฒนาขนส่งทางรางแทน สทนช. เป็นการกำหนดโครงสร้างการบริหารกิจการในลักษณะเดียวกับโครงสร้างปัจจุบันที่มีโครงสร้างการบริหารกิจการที่แยกเป็นรายสาขา ในขณะที่กิจการขนส่งเป็นกิจการที่จำเป็นต้องมีความเชื่อมโยงและเกื้อกูลกันในทุกระบบ ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงสร้างอัตราค่าบริการ รวมกฎหมายและระเบียบ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงจำเป็นต้องพิจารณากำหนดให้มีกลไกการพิจารณากำหนดนโยบาย การพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศไทยในภาพรวมและรายสาขา เพื่อให้เป็นแนวโน้มของ การพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศไทยทั้งในด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยอาจจะจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายขนส่งแห่งชาติ ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และ สทนช. เป็นฝ่ายเลขานุการฯ

(๒) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มีประเด็นข้อสังเกตประกอบการพิจารณา ดังนี้

(๒.๑) การกำหนดคำนิยามของคำว่า “ผู้รับอนุญาต” ความมีความชัดเจนว่าการให้ใบอนุญาตประกอบกิจการดังกล่าวเป็นการให้ใบอนุญาตรายเส้นทางหรือเป็นกิจการ และหน่วยงานรับผิดชอบจะต้องปฏิบัติ

ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกสารร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ หรือไม่ เนื่องจากจะมีผลกระทบในกรณีที่ภาครัฐมีนโยบายการให้ภาคเอกชนเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในระบบไฟเพิ่มขึ้น

(๒.๒) ควรพิจารณาปรับโครงสร้างองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางให้มีความใกล้เคียงกับโครงสร้างองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายในระดับสาขา เพื่อให้เกิดความคล่องตัวโดยในเบื้องต้นเห็นว่าการกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานคณะกรรมการฯ และอธิบดีกรมฯ ทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการ นอกจากนี้ ควรพิจารณากำหนดขอบเขตอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการฯ ไม่ให้มีความซ้ำซ้อนกับคณะกรรมการนโยบายชุดอื่น ๆ เช่น คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ ตามระเบียบว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นต้น

(๒.๓) ควรพิจารณากำหนดให้มีการจัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงานอิสระ เพื่อทำหน้าที่วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีมาตรฐานระบบราง และสนับสนุนภารกิจกำกับดูแลของกรรมการขนส่งทางรางในด้านการตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน ยานพาหนะ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางรางให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถนำไปใช้ต่อยอดในการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายใต้ประเทศ

(๒.๔) ควรพิจารณาปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้มีผู้แทนจากหน่วยงานที่มีความรู้ความชำนาญทางเทคนิคในด้านต่าง ๆ ที่ครอบคลุมกับอำนาจหน้าที่โดยเบื้องต้นเห็นควรเพิ่มผู้แทนจากสมาคมประกอบวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง เช่น วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ กรรมการประกันภัย เป็นต้น นอกจากนี้ การกำหนดคุณสมบัติของผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการกำกับฯ จะเป็นต้องกำหนดคุณสมบัติที่รัดกุมเพื่อไม่ให้เกิดการแต่งตั้งบุคคลที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับกิจกรรมระบบขนส่งทางรางทั้งทางตรงและทางอ้อม

(๒.๕) ควรกำหนดอำนาจหน้าที่ในการกำหนดกฎหมายที่เกี่ยวกับการออกข้อบังคับต่าง ๆ จากรัฐมนตรีโดยข้อเสนอของอธิบดี เป็นรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการกำกับฯ เพื่อให้การพิจารณากำหนดกฎหมายที่เกี่ยวกับการออกข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการขนส่งทางรางมีความรอบคอบมากยิ่งขึ้น

(๒.๖) ควรพิจารณาบทบทวนภารกิจและหน้าที่ของกรรมการขนส่งทางราง ให้มีความสอดคล้องและสามารถสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการกำกับดูแล และคณะกรรมการนโยบายฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การพิจารณาแนวทางคุ้มครองผู้ใช้บริการในเรื่องความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการขนส่งทางราง การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดนวัตกรรมด้านการขนส่งทางราง เป็นต้น นอกจากนี้ ควรพิจารณาให้ครอบคลุมถึงการกำกับดูแลระดับคุณภาพการให้บริการ (Level of Service) ของผู้ให้บริการระบบรางด้วย เช่น ความถูกต้องในการเดินรถ เป็นต้น

(๒.๗) การกำหนดหน้าที่บางประการของกรรมการขนส่งทางรางให้มีอำนาจหน้าที่เดียวกันกับอำนาจหน้าที่เดิมของหน่วยงาน ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในประเด็นการบริหารจัดการทรัพย์สิน เช่น การกำหนดแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทรัพย์สินที่ใช้ในระบบการขนส่งทางรางไม่อยู่ในข่ายความรับผิดชอบของบังคับคดี เป็นต้น อาจไม่ใช่ภารกิจหลัก ของหน่วยงานกำกับดูแล ดังนั้น จึงเห็นควรให้กรรมการขนส่งทางราง ให้ความสำคัญกับการทำหน้าที่กำกับดูแลภารกิจการขนส่งทางราง โดยกำหนดให้มีระบบการติดตามและตรวจสอบมาตรฐานทางเทคนิค คุณภาพ

และระดับการให้บริการ โครงสร้างอัตราค่าบริการ รวมทั้งควบคุมหรือสั่งการจัดสรรตารางเดินรถไฟทางไกล เพื่อเป็นเครื่องมือในการเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการในกิจกรรมขนส่งทางรถไฟให้สามารถรองรับปริมาณขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นภายหลัง จากการก่อสร้างรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ ซึ่งจะทำให้เกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการทั้งในด้านราคาและคุณภาพ การให้บริการในกิจกรรมไฟเพิ่มขึ้น และเพื่อให้เป็นไปตามเจตนาการมั่นคงภูมายที่กำหนดไว้

(๒.๔) ควรพิจารณากำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ที่ชัดเจนระหว่างผู้ตรวจการขนส่งทางรถ ตำรวจนครบาลไฟฟ้าของประเทศไทย และเจ้าพนักงานรักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในเขตระบบรถไฟฟ้าของการรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ชัดเจน เพื่อป้องกันปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้บริการ

(๒.๕) นอกจากนี้ ควรพิจารณากำหนดกลไกการสนับสนุนทางการเงินจากภาครัฐไปสู่หน่วยงานรับผิดชอบที่เป็นผู้ลงทุนและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม เพื่อให้หน่วยงานรับผิดชอบ มีความสามารถในการลงทุนและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบและอุปกรณ์ตามเกณฑ์มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยที่กรรมการขนส่งทางรางกำหนดได้โดยย่างต่อเนื่อง

ในการนี้ คณะกรรมการได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางรางและอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติ กรรมการขนส่งทางราง พ.ศ. รวม ๒ ฉบับ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตรวจพิจารณา โดยให้รับความเห็นของสำนักงบประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปประกอบการพิจารณาด้วย และส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น :

กระทรวงคมนาคม ขอชี้แจงประเด็นข้อสังเกตและความเห็นข้างต้น ดังนี้

๑. ข้อชี้แจงต่อความเห็นของสำนักงบประมาณ : ประเด็นเรื่องอัตรากำลังของกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงฯ จะตัดโอนมาจากการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จำนวน ๒๐ อัตรา เป็นข้าราชการ ๑๖ อัตรา พนักงานราชการ ๔ อัตรา สำหรับอัตรากำลังที่จะขอเพิ่มจำนวน ๑๘๓ อัตรา เป็นข้าราชการ ๑๖๐ อัตรา พนักงานราชการ ๒๓ อัตรา โดยลำดับแรกกระทรวงฯ จะปรับเกลี่ยอัตราว่างจากผลการเกี้ยวน้อยจากการทางหลวง จำนวน ๒๒ ตำแหน่ง หลังจากนั้นจะพิจารณาเกลี่ยอัตรากำลังภาพรวมภายในกระทรวงฯ และหากไม่เพียงพอจะเสนอขอคณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ(คป.) พิจารณา เป็นลำดับต่อไป สำหรับประเด็นของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มาตรา ๘ (๑.๖) การกำหนดให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดกรอบนโยบายในการช่วยเหลืออุดหนุน การประกอบกิจกรรมขนส่งทางรางที่มีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ และมาตรา ๑๔ (๕) ที่กำหนดให้คณะกรรมการกำหนดคุ้มครองการแข่งขันส่งทางรางเสนอแนะคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวกับกรอบการอุดหนุนการให้บริการขนส่งทางรางที่มีลักษณะเป็นพันธะการให้บริการสาธารณะและ

การติดตามการตรวจสอบนั้นอยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ซึ่งยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ

๒. ข้อซึ่งแต่ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(๑) ประเด็นการกำหนดให้กรรมการขันส่งทางราง ทำหน้าที่กำหนดนโยบายการพัฒนาขันส่งทางราง แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขันส่งและจราจร เป็นการกำหนดโครงสร้างให้กรมา เป็นหน่วยงานส่วนกลางรับผิดชอบกำกับดูแลให้ระบบของประเทศไทยมีมาตรฐานเดียวกันในภาพรวมทั้งระบบ และทำหน้าที่เป็นหน่วยงานส่วนกลางในการเสนอแนะนโยบาย และกำหนดคุณธรรมศาสตร์ วางแผนโครงสร้าง บริหารงานด้านการขันส่งทางรางของประเทศ กำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย ด้านการซ่อมบำรุงทาง ด้านการประกอบการส่งเสริมและพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันและเชื่อมต่อกับการขันส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน โดยจะมีคณะกรรมการนโยบายการขันส่งทางรางเป็นกลไกการดำเนินงาน ซึ่งประเด็นดังกล่าว จะถูกบรรจุอยู่ในร่างพระราชบัญญัติการขันส่งทางราง พ.ศ. ขณะนี้อยู่ในระหว่างการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) และยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ

(๒) สำหรับประเด็นข้อสังเกตในร่างพระราชบัญญัติการขันส่งทางราง พ.ศ. ตามข้อ (๒.๑) (๒.๒) และ (๒.๔) – (๒.๙) อยู่ระหว่างคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ตรวจพิจารณา.r่างกฎหมายดังกล่าว

(๓) ประเด็นการกำหนดให้มีการจัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงานอิสระ เพื่อทำหน้าที่วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีมาตรฐานระบบราง และสนับสนุนภารกิจกำกับดูแลของกรรมการขันส่งทางรางในด้านการตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน ยานพาหนะ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขันส่งทางรางให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถนำไปใช้ต่อยอดในการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ (ข้อ ๒.๓) นั้น กระทรวงคมนาคมกำลังดำเนินการขอจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง โดยมีรูปแบบองค์กรเป็นองค์การมหาชนที่จัดตั้งโดยพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติองค์การมหาชน พ.ศ. ๒๕๔๒ (Public Organization Act : PO) โดยคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปเพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนตามนโยบาย THAILAND ๔.๐ ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้มีมติเห็นชอบในหลักการ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๑ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการดำเนินการขอจัดตั้งองค์การมหาชนของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑ แจ้งตามหนังสือสำนักงาน ก.พ.ร. ที่ นร ๑๗๐๐/ว ๑๕ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๑

ข. ข้อตอนร่างกฎหมายที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (เรื่องเสร็จที่ ๑๕๑๒/๒๕๖๑) ที่คณะกรรมการกฤษฎีกាដูงพิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า สำนักงานฯ ไม่ขัดข้องกับหลักการของร่างพระราชบัญญัติ ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากมีสาระสำคัญ เป็นการจัดตั้งกรรมการขันส่งทางราง กระทรวงคมนาคม เพื่อให้เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาระบบการขันส่งทางรางของประเทศไทย และมีหน้าที่เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขันส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยด้านการขันส่งทางราง การวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ทางร่างของประเทศครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

๓. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย

กระทรวงคมนาคม ได้พิจารณาความเห็นและข้อสังเกตข้างต้นแล้ว เห็นควรยืนยันร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง
กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่..) พ.ศ. (เรื่องเสร็จที่ ๑๕๑๒/๒๕๖๑) ที่คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา
เสร็จแล้วเพื่อนำเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี และสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามขั้นตอนต่อไป

**สรุปการวิเคราะห์ผลกระทบ
การเสนอร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่) พ.ศ.
(การจัดตั้งกรรมการชนส่งทางราง)**

ผลกระทบจากการเสนอร่างพระราชบัญญัติฯ

๑. ผู้ซึ่งได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมาย

- ผู้มีหน้าที่ตามร่างกฎหมายหรือที่จะได้รับผลกระทบจากการร่างกฎหมายนั้นโดยตรง**
การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้า ร.พ.ท. จำกัด
การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากการร่างกฎหมาย**

๒. ผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่บุคคลดังกล่าว

ด้านเศรษฐกิจ

เชิงบวก

๑) การมีหน่วยงานกลางโดยตรงในการทำหน้าที่เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์เพื่อการเข้มต่อ กับการขนส่งอื่น และการสนองนโยบายรัฐในด้านการพัฒนาการขนส่งทางรางให้เป็นการขนส่งหลักของประเทศไทย ซึ่งช่วยลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

๒) การมีองค์การกำกับมาตรฐานทางรางและการประกอบกิจการทางรางจะส่งผลต่อ มาตรฐานการขนส่งของประเทศไทย สร้างความเป็นธรรมในด้านอัตราค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียมต่างๆ ส่งผลต่อ ความเข้มแข็งในการลงทุนของประเทศไทยและการใช้บริการของประชาชน อันจะทำให้เศรษฐกิจเกิดการขยายตัว การอำนวยความสะดวกและการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวอันเป็นรายได้หลักของประเทศไทยย่างหนึ่ง และการจ้างงาน เพิ่มขึ้น รวมถึงความเข้มแข็งในการเข้มต่อภารตไฟด้วยประเทศไทยในอนาคต

๓) การกำกับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของหน่วยงานใหม่นี้จะเป็นการส่งเสริมให้มีการ ใช้การขนส่งทางรางซึ่งเป็นการขนส่งที่มีความปลอดภัยสูงสุดแทนการขนส่งทางถนน อันจะช่วยลดอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมหาศาลในแต่ละปีที่ผ่านมา เนื่องจากประเทศไทยอาจมีสถิติอุบัติเหตุ สูงเป็นอันดับ ๑ ของโลกในปี ๒๕๖๒ และรัฐต้องสูญเสียเงินกว่าปีละ ๕ แสนล้านบาท

๔) เกิดความชัดเจนในด้านการแบ่งแยกองค์การเป็นด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล ด้านการประกอบกิจการ และด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้ส่งผลต่อการลดลงของการเกิดผลประโยชน์ ทับซ้อน และการทุจริต อันเป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจอย่างมหาศาลและความเข้มแข็งในการลงทุนเป็นอย่างมาก

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก

รัฐบาล ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง และประชาชน

เชิงลบ

๑) เพิ่มภาระด้านงบประมาณในการจัดตั้งหน่วยงานใหม่

๒) การปฏิบัติตามข้อกฎหมาย กฎ ระเบียบ มาตรฐานต่าง ๆ อาจทำให้หน่วยงานมีต้นทุน เพิ่มขึ้นในระยะสั้นก่อนจะเข้าสู่มาตรฐานทั้งหมด

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ

- ๑) ภาครัฐมีค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร สถานที่และอุปกรณ์เพิ่มขึ้น
- ๒) ภาคเอกชนมีต้นทุนในระยะเริ่มแรกในการปรับให้เข้าสู่มาตรฐานต่าง ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการขอใบอนุญาตขับขี่ ใบอนุญาตประกอบการ การปรับโครงสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐาน เป็นต้น

ด้านสังคม

เชิงบวก

๑. พ.ร.บ.ฯ นี้จะทำให้มีหน่วยงานกลางในด้านการสร้างมาตรฐานในระบบขนส่งให้เกิดความสะดวก เข้าถึงง่าย ปลอดภัยทั้งด้านการขนส่งและการเดินทางอันจะทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนเพิ่มขึ้น
๒. หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นจะร่วมกับการขนส่งอื่นในการวางแผนด้านการลดความแออัดในเมือง การแก้ปัญหาจราจร การลดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิต ความพิการ และทรัพย์สิน

๓. กรณีผู้ประกอบการเอาเปรียบผู้บริโภค และปัญหาต่าง ๆ จากการขนส่งและการเดินทางโดยระบบราง สามารถร้องเรียนได้กับหน่วยงานใหม่ที่จะจัดตั้งขึ้น ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานด้านการกำกับดูแล เช่น กรณีปัญหาที่เกิดจาก บีทีเอส ไม่มีหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่กำกับดูแลโดยตรง และกระทรวงคมนาคมไม่มีอำนาจให้การกำกับดูแลแต่อย่างใด ประกอบกับในอนาคตจะมีรถไฟฟ้าในเมืองใหญ่เกิดขึ้นอีกมากมาย ทำให้มีความจำเป็นต้องมีหน่วยงานเพื่อการกำกับดูแล ด้านการอำนวยความสะดวกในระบบขนส่งทางราง ด้านความปลอดภัย ด้านราคา และความเป็นธรรมแก่ประชาชน

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก

รัฐบาล และประชาชน

เชิงลบ

ไม่มี

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ

ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม

เชิงบวก

- ๑) การจัดตั้งหน่วยงานกลางด้านการขนส่งระบบรางจะเป็นการส่งเสริมให้การขนส่งระบบรางเป็นระบบขนส่งหลักของประเทศไทย ซึ่งเป็นระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและลดมลพิษมากที่สุด
- ๒) หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่นี้จะดูแลมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งทางราง ซึ่งจะส่งผลต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยในภาพรวมด้วย

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก

รัฐบาล และประชาชน

เชิงลบ

-การรักษาสิ่งแวดล้อมเป็นภาระและคัญของโลกที่ต้องปฏิบัติตามกติกาสากลทำให้มีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและการรับรองมาตรฐาน

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ

- ผู้ประกอบกิจการด้านการขนส่งทางรางอาจมีต้นทุนด้านมาตรฐานสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น

๓. ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ

๓.๑ ประชาชนจะมีการดำรงชีวิตที่ดีขึ้นในเรื่องใด อย่างไร และเพียงใด หรือเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนมากน้อยเพียงใด

ประโยชน์จากการขับเคลื่อนส่งทางร่างในด้านการสัญจรของประชาชน คือ ความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด ลดระยะเวลาอุบัติของผู้ใช้บริการ ความตรงต่อเวลา ปลอดภัยยิ่งขึ้น และการลดมลพิษ สิ่งแวดล้อม ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น มีความพึงพอใจ และเป็นการกระจายความเจริญเติบโตไปสู่ทุกภูมิภาค ลดความแออัดภายในเมือง นอกจากนี้ การเข้มต่อระบบรางให้เป็นระบบขนส่งหลักและการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ จะช่วยลดต้นทุน และระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่ง

๓.๒ เศรษฐกิจหรือสังคมมีการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้เพียงใด การประกอบกิจการเป็นไปโดยสะดวกหรือลดต้นทุนของผู้ประกอบการได้มากน้อยเพียงใด ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้มากน้อยเพียงใด และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนามากน้อยเพียงใด

การพัฒนาระบบรางจะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ส่งเสริมด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว และเกิดโอกาสทางการค้าใหม่ ๆ รวมถึงการแก้ปัญหาความแออัดในเมือง เพราะเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถส่งได้จำนวนมาก ปลอดภัยสูง ใช้พลังงานน้อยกว่าและลดมลพิษได้มากกว่า เมื่อเทียบกับระบบขนส่งอื่น ทำให้ประเทศไทยด้วยความสามารถด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและสามารถสร้างรายได้จากโอกาสทางการค้าผ่านเส้นทางที่ระบบรางเข้าถึงและเข้มต่อโครงข่าย ประชาชนมีงานทำเพิ่มขึ้น มีรายได้เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังเป็นการอาชนาจความท้าทายใหม่ ๆ จากบริบทที่โครงสร้างองค์กรระบบเก่าไม่เอื้ออำนวย เช่น การไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชน/ผู้ใช้บริการ ในการลดระยะเวลาอุบัติของผู้ใช้บริการในระบบการขนส่งทางราง ความตรงต่อเวลา ความปลอดภัย การสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ การเข้มต่อโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน

๓.๓ เสริมสร้างประสิทธิภาพหรือนวัตกรรมในการปฏิบัติราชการอย่างไร สามารถลดบประมาณแผ่นดินได้มากน้อยเพียงใด

เพื่อให้มีหน่วยงานหลักในการบริหารงานด้านการขนส่งทางรางของประเทศ ในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนแม่บทการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง โดยเฉพาะการเป็นหน่วยงานกลางในงานด้านการกำกับดูแลในด้านมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการ/ยัตราช้าบริการ และการส่งเสริมการแข่งขันของผู้ประกอบการและคุ้มครองผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการในสาขานส่งที่มีการแยกบทบาท และการกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน ทำให้เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน มีผู้รับผิดชอบต่อความสำเร็จ ความล้มเหลวของผลสัมฤทธิ์ของงาน และผลกระทบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในบริบทสังคม นอกจากนี้ การจัดโครงสร้างใหม่ในการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ ไม่ทำให้องค์กรใหญ่ เทอะทะและซับซ้อนเกินไป ง่ายต่อการปรับตัวให้ทันการเปลี่ยนแปลงของสภาพต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้นการจัดตั้งกรมฯ จะทำให้มีการแบ่งแยกบทบาทหน่วยงานของแต่ละหน่วย มีแผนงาน มีนโยบายอย่างชัดเจน ไม่เกิดความซ้ำซ้อนในการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ มีประสิทธิภาพมากกว่า และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน

๓.๔ วิธีการและระยะเวลาประเมินผลสัมฤทธิ์ ตลอดจนประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ ได้แก่

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ในส่วนที่ ๔ ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทย ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เร่งให้มีการจัดตั้งกรรมการขั้นส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลผู้ให้บริการในสาขาวิชาการขนส่งทางราง โดยกำหนดตัวชี้วัดของหน่วยงานที่จะจัดตั้งขึ้นคือ การลดต้นทุนการขนส่ง การจัดให้มีมาตรฐานด้านการขนส่งทางรางต่าง ๆ (ได้แก่ มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการเดินรถ มาตรฐานด้านคุณภาพการให้บริการ มาตรฐานการก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานด้านราคาและอัตราการให้บริการ มาตรฐานค่าใช้จ่ายการใช้แรงงาน ฯลฯ) ร้อยละของจำนวนโครงการ/แผนงาน/กิจกรรมสำคัญที่ได้เริ่มดำเนินการตามแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ร้อยละของสถิติอุบัติเหตุทางรางที่ลดลง ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ (รถโดยสารและรถสินค้า) และจำนวนกิโลเมตรของรางที่เพิ่มขึ้น (ทั้งรางคู่ ตีเซล ไฟฟ้า) รวมถึงการเขื่อมต่อในระบบขนส่ง

๓.๕ ความยุ่งยากที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมาย

ในระยะแรกของการจัดตั้งกรรมการขั้นส่งทางราง ปัญหาที่ประสบมากที่สุดคือ การขาดแคลนบุคลากรทุกด้าน โดยเฉพาะด้านความชำนาญในระบบราง ซึ่งอาจต้องมีการจัดจ้างพนักงานรัฐในอัตราที่สูง เข้ามาช่วยดำเนินการในเฉพาะด้านก่อน และวางแผนการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถ และมีประสิทธิภาพในการทำงานให้ทันกับการรองรับระบบรางที่มีอยู่ และจะเกิดขึ้นใหม่ทั้งระบบต่อไป

๓.๖ ความคุ้มค่าของการกิจเมืองคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับประชาชนและการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่ได้รับ

การดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัตินี้ จะทำให้การใช้งบประมาณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีหน่วยงานด้านนโยบายและกำกับมาตรฐานชัดเจน อันจะส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิต ประชาชน ในด้านความสะอาด ปลอดภัย ประยุคต์และรวดเร็วในการคมนาคม ความเชื่อมั่นในการลงทุน การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การลดผลประโยชน์ทับซ้อน การลดต้นทุนการขนส่ง และต้นทุนโลจิสติกส์ การลดการขนส่งทางถนนที่ช่วยให้อุบัติเหตุลดลง การลดมลพิษด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งการกิจนี้จะตอบสนอง ความต้องการและประโยชน์สุขของประชาชน

- หลักฐานการรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (www.mot.go.th)
ระหว่างวันที่ ๑๗ - ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐

- หลักฐานการรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (www.otp.go.th)
ระหว่างวันที่ ๑๗ - ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐

ผู้บริหารคุณภาพเพื่อเมืองชุมชน

ข่าวบล็อกประจำสำนักงานก้าวไกล
ของคุณภาพและหน่วยงานภายนอก

แผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคมฯ 2560.
มูลค่ารวมทั้งสิ้น 1,200 ล้านบาท

เชิญชวนร่วมแสดงความคิดเห็น

ร่างพระราชบัญญัตินั้นพร้อมที่จะตราไว้ในราชอาณาจักรไทย ตามที่... พ.ศ. ...

รายจ้างพอกการดำเนินงาน
ตามนโยบายรัฐบาล

ขอขอบคุณท่านผู้อ่านที่เคยมาอ่านข่าวล่าสุด

39 ครั้ง

Infographic

การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมชั้นนำของประเทศไทย ปี 2558-2565



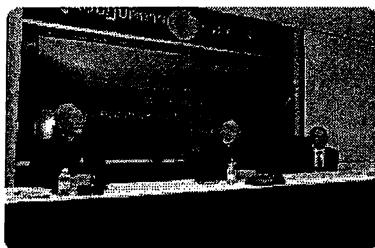
ศูนย์รวมข่าวคมนาคม

ข่าวสารผู้บริหาร

ดูทั้งหมด >



นายอานัน เติงพิกษัยพิเชฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
คมนาคม ประชุมหัวหน้าหน่วยงานไปอังกฤษกรุง
ลอนดอน (30 พฤษภาคม 2560)



นายอานัน เติงพิกษัยพิเชฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
คมนาคม กล่าวพิธีเปิดรับการประชุมระดับโลกใน
ส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม (วันที่ 30
พฤษภาคม 2560)

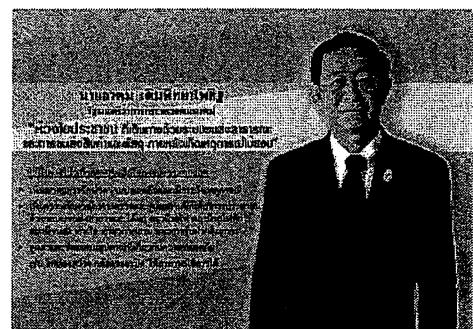
ชี้แจงข้อเท็จจริงกรณีข่าวที่คลาด
เคลื่อนจากความเป็นจริง/ข้อมูล
เรียน/การเกิดอุบัติเหตุ

คุณนาคบกันแห่งการณ์ ดูทั้งหมด >

4
พ.ศ. 60

รพน. ยกระดับมาตรฐานการรักษาความ
ปลอดภัย ภายในสถานที่และชุมชน
รถไฟฟ้า เพื่อรักษาความปลอดภัยและ
บันไฟให้ได้ที่สูงสุด

●○○○○



นายอานัน เติงพิกษัยพิเชฐ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
(คลิปเพื่อชมวิดีโอย้อนหลัง)

ข่าวคมนาคม

ดูทั้งหมด >



● นายชรุณ มีสันธนะ รองอธิบดีกรมการ
ทางอากาศ ได้วางร่างกฎหมาย
อุดรธานี เพื่อตรวจสอบงานออกแบบพัฒนา
อากาศยานอุดรธานี

ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง ดูทั้งหมด >

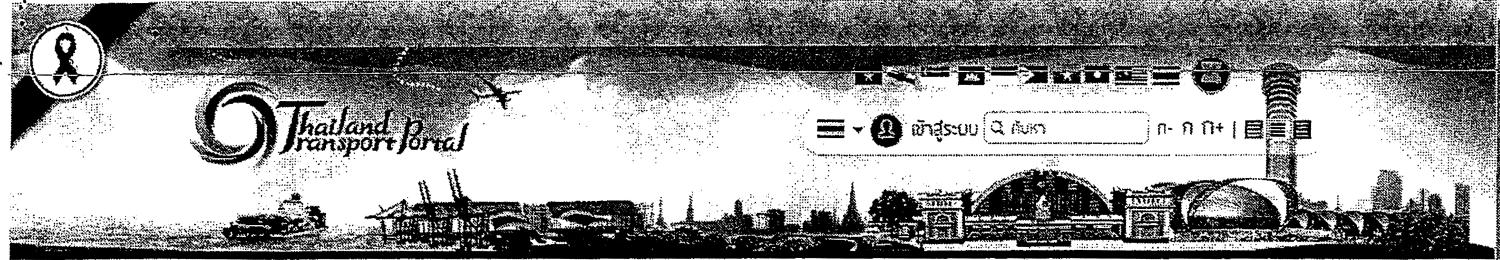


● 31/05/2560 จ้างปรับปรุงห้องรับรอง (ห้อง
เกียรติยศ) อาคาร ๑ ชั้น ๒ สำนักงานปลัด
กระทรวงคมนาคม
● 17/06/2560 จ้างติดตั้งระบบการจราจร
เพื่อการเฝ้าระวัง ดูทั้งหมด >

ประกาศรับสมัครงาน ดูทั้งหมด >



● 26/05/2560 ประกาศคุณธรรมในการตัดสินใจ
เรื่อง ก้าหนดเกณฑ์การประเมินคุณภาพเพื่อคัด
เลือกข้าราชการพลเรือนสามัญซึ่งแต่งตั้งให้ดำรง
ตำแหน่งประจกอธิบดีน้ำท่าสูง กระทรวง
คมนาคม



หน้าหลัก บริการประชาชน เที่ยวบินกรุงเทพ รถด่วนทุนคานาคุน ลิง kep สมาร์ทเมืองไทย สำนักงานที่พับเบอร์

หน้าหลัก > อื่นๆ

ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง) และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

1. ร่าง_บังคับหลักการและกำหนดประจดหมายของพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
2. การรับฟังความคิดเห็นต่อ-ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
3. แบบสำรวจความคิดเห็นต่อ-ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

1. ร่าง_แบบฟอร์มหลักการและกำหนดประจดหมายของพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
2. การรับฟังความคิดเห็นต่อ-ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
3. แบบสำรวจความคิดเห็นต่อ-ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.



เว็บไซต์นี้รองรับ Internet Explorer 11, Firefox 32, Google Chrome 37 ขึ้นไป และรองรับการเข้าชมผ่านมือถือ Mobile Devices



หน้าหลัก
บริการประชาชน
คุณช่วยคนบาป
ร้องเรียนร่องฤกษ์
ประเมินความเสี่ยง
ดำเนินการที่พับเบอร์
ปฏิเสธวีปีช่อง
แผนผังเว็บไซต์

เที่ยวบินกรุงเทพ
รถด่วนทุนคานาคุน
ลิง kep
ประกาศ
สาม-สอน
มาตรฐานการให้บริการเว็บ
แบบสำรวจออนไลน์

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม 38 ถนน
ราชดำเนินนอก แขวงวัฒนาภิรัตน์ เขต
ป้อมปราบศรีรัช กรุงเทพฯ 10100
อีเมล : webmaster@dot.go.th
สายด่วนศูนย์ป้องกันภัยคุกคาม : 1356

แบบสำรวจความคิดเห็นต่อ ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

กระทรวงมหาดไทยได้จัดทำแบบสำรวจความคิดเห็นต่อ ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อจัดตั้งกระทรวงมหาดไทยเป็นส่วนราชการระดับกรม สำหรับกระทรวงมหาดไทย หรือให้มีอำนาจหน้าที่ปฏิบัติราชการและมีอำนาจหน้าที่ดูแลเรื่องของส่วนราชการใน-government หรืองานด้านการบริหารงานด้านการวางแผนและการของประเทศต่อไปนี้ ที่มนาฯ ได้ระบุไว้ดังนี้ ตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

โดยที่เป็นการสมควรเพื่อแก้ไขความไม่สงบทางการเมืองและภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นในราชอาณาจักร จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัตินี้

โดยที่เป็นการสมควรเพื่อแก้ไขความไม่สงบทางการเมืองและภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นในราชอาณาจักร จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัตินี้

* Required

1. ความเห็นของท่านต่อ การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 เป็น “ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.” โดยการกำหนดให้มีส่วนราชการ “กรมการขนส่งทางรบ” สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจและอำนาจหน้าที่ด้านการกำกับ ดูแล และพัฒนาการขนส่งทางรบของประเทศไทย

เห็นด้วย

ไม่เห็นด้วย

2. ความเห็นอื่น ๆ ต่อ ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. *

Your answer

3. ข้อมูลแสดงความคิดเห็น

Your answer

3.1 ชื่อ-นามสกุล *

Your answer

3.2 ตำแหน่ง *

Your answer

3.3 หน่วยงาน *

Your answer

3.4 หมายเลขโทรศัพท์มือถือ

Your answer

3.5 อีเมล์ (Email)

Your answer

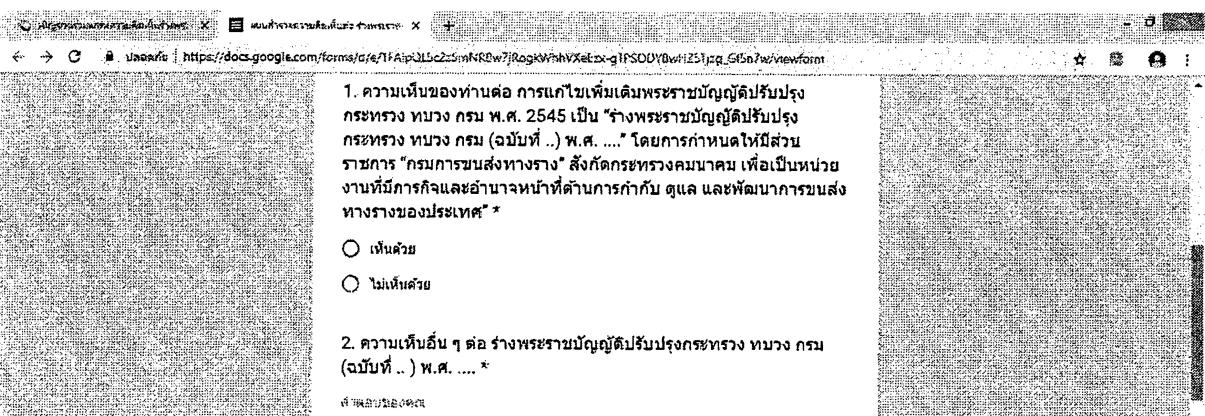
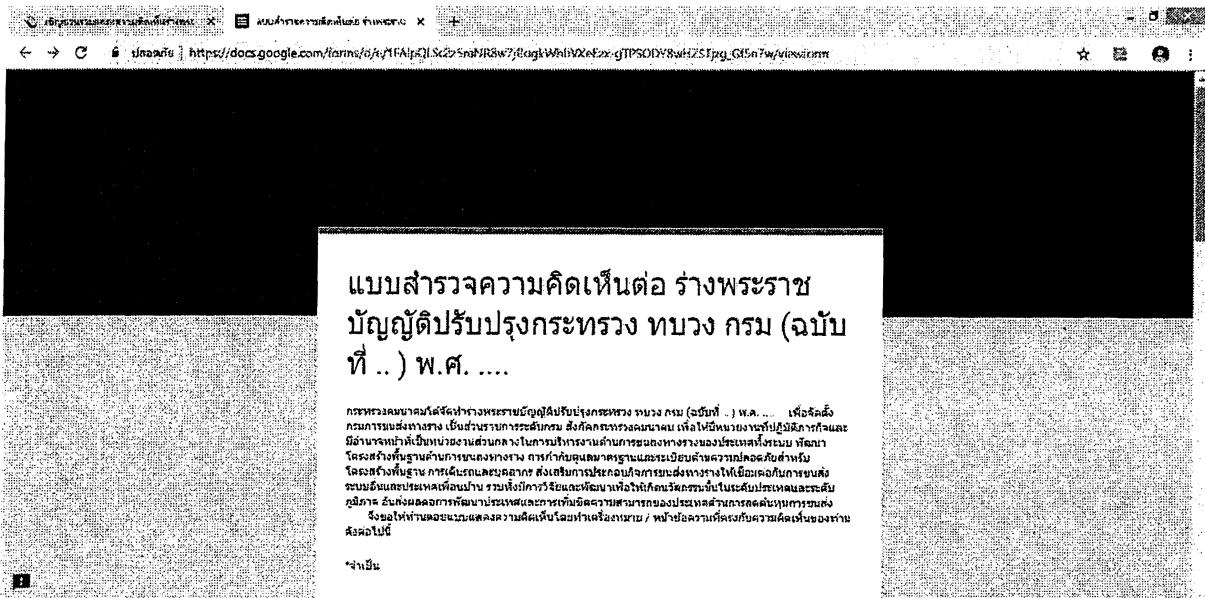
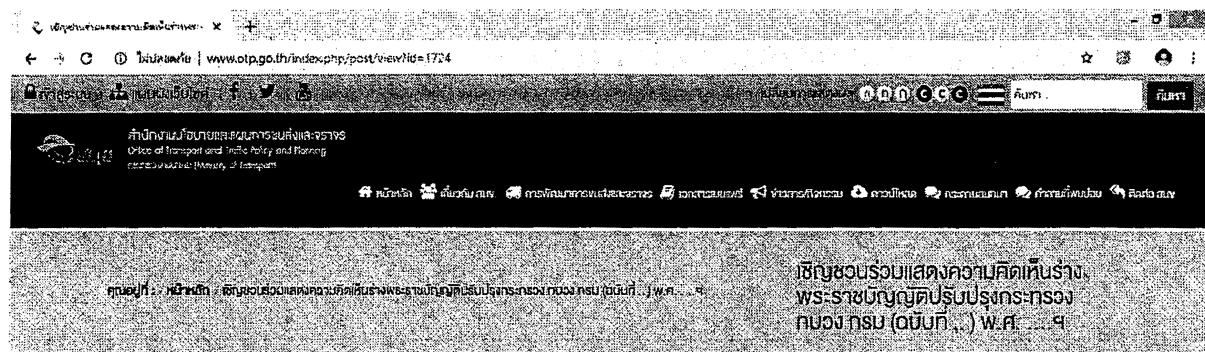
SUBMIT

Never submit passwords through Google Forms

QUESTIONS	RESPONSES
0 responses	<p>Accepting responses <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Waiting for responses</p>

หลักฐานการรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (www.otp.go.th)

ระหว่างวันที่ ๑๗ - ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐



แบบฟอร์มขอรับการสนับสนุนทุน X | แบบฟอร์มขอรับเงินทุน X | + C 🔍 dhamarin | https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSg2z5mNf6w7jRogkWshXeFz-gTP3DDY8wH2StJzg_GfSn?viewform

3. ข้อมูลผู้แสดงความคิดเห็น

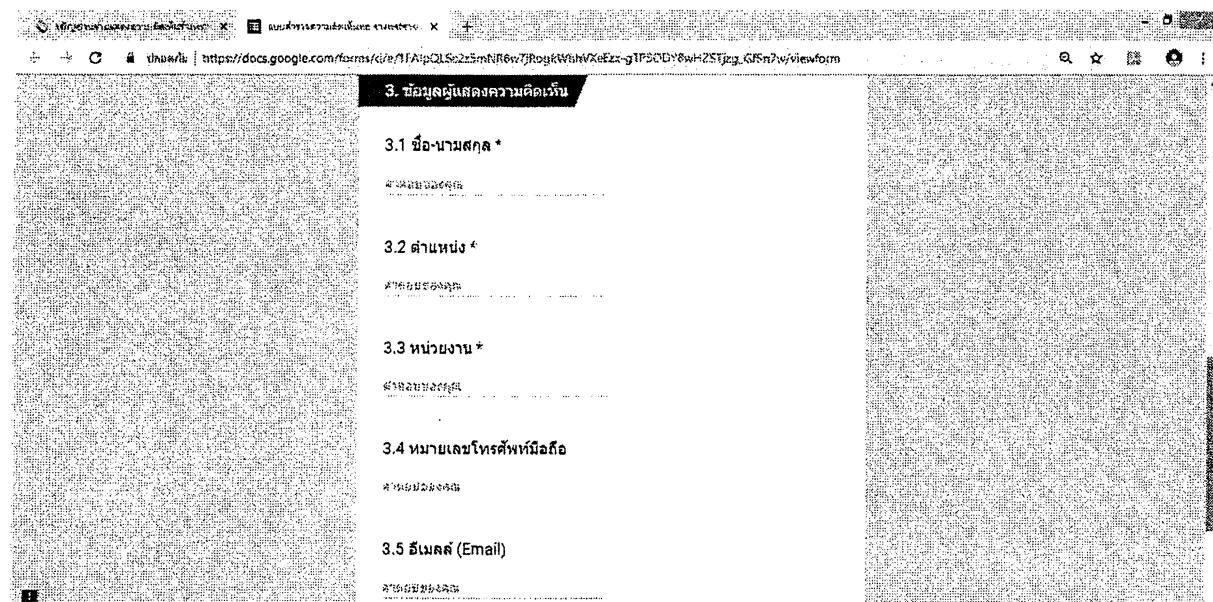
3.1 ชื่อ-นามสกุล *
กรอกแบบตัวอักษร

3.2 ตำแหน่ง *
กรอกแบบตัวอักษร

3.3 หน่วยงาน *
กรอกแบบตัวอักษร

3.4 หมายเลขโทรศัพท์มือถือ
กรอกแบบตัวอักษร

3.5 อีเมลล์ (Email)
กรอกแบบตัวอักษร



ผลการรับฟังความคิดเห็น

หมายเหตุ ความเห็นที่ ๖ แสดงความเห็นหลังจากปิดรับการรับฟังความคิดเห็น

QUESTION

RESPONSES 6

6 responses

SUMMARY INDIVIDUAL Accepting responses

1. ความเห็นของท่านต่อ การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ เป็น "ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ." โดยการกำหนดให้มีส่วนราชการ "กรมการขนส่งทางราง" สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจและอำนาจหน้าที่ด้านการ ก้ากับ คุ้มครองพัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศไทย"

6 responses

● ใช่แล้ว
● ไม่ใช่แล้ว

100%

- ๕ -

← ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม ⌂ ★

QUESTIONS RESPONSES 6

2. ความเห็นอัน ฯ ต่อ ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

6 คะแนน total

การทบทวน

เพื่อให้ได้รับการทดสอบตามการอบรม และเข้ามายังมาตรฐานทางเทคนิคและมาตรฐานที่ดีของระบบไปในเบื้องต้น ให้สามารถดำเนินการได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ ที่สำคัญที่สุดคือ การให้ความรู้แก่ผู้ใช้งานว่าจะต้องเตรียมตัวอย่างไร ให้เข้าใจการทำงานของระบบ และสามารถนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จึงขอเสนอให้ยกเว้นเงื่อนไขที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๖ ของพระราชบัญญัตินี้ ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใดก็ตาม ที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกำหนดเวลา ดังนี้

การทบทวนหน่วยงานทดสอบรัฐบาลภาคใต้ น้ำเรือท้องถิ่นที่ไม่มีผลลัพธ์

ให้หน่วยงานที่ต้องดำเนินการทบทวน ดำเนินการทบทวนตามกำหนดเวลาที่กำหนดโดยหน่วยงานทดสอบรัฐบาลภาคใต้ ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใด ก็ตาม แต่ไม่สามารถดำเนินการทบทวนได้ตามกำหนดเวลาที่กำหนดโดยหน่วยงานทดสอบรัฐบาลภาคใต้ ให้สามารถดำเนินการทบทวนได้ตามกำหนดเวลาที่กำหนดโดยหน่วยงานทดสอบรัฐบาลภาคใต้ ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใด ก็ตาม

ให้หน่วยงานทดสอบรัฐบาลภาคใต้ ดำเนินการทบทวนตามกำหนดเวลาที่กำหนดโดยหน่วยงานทดสอบรัฐบาลภาคใต้ ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใด ก็ตาม แต่ไม่สามารถดำเนินการทบทวนได้ตามกำหนดเวลาที่กำหนดโดยหน่วยงานทดสอบรัฐบาลภาคใต้ ให้สามารถดำเนินการทบทวนได้ตามกำหนดเวลาที่กำหนดโดยหน่วยงานทดสอบรัฐบาลภาคใต้ ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใด ก็ตาม

3. ป้อมภูมิภาคความคิดเห็น

3.1 ชื่อ-นามสกุล

6 responses

รายงานผลการทบทวน

นายภาณุ ธรรมอ่อน

นายพีระ ไชยเมือง

นางสาวอรุณรัตน์ ใจดีชัย

นรีศักดิ์ ภูมิสาริกา

https://docs.google.com/forms/d/1dnS0GpA1Zv3wBjMMOEgdyKEXNxB5j0G2ZNMjgKzQ/edit#responses

← ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกรุงเทพมหานคร ๒๕๖๘ กําນ.

QUESTIONS RESPONSES 6

3. ข้อมูลผู้แสดงความคิดเห็น

3.1 ชื่อ-นามสกุล
6 responses

รวมส่วนตัว
นายปภาณ์ อรุณรักษ์
นักวิชาการ ไฟล์ดิจิทัล
บริษัทฯ ไม่ระบุ
นายวรวงศ์ เกodesign
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการ

3.2 ตำแหน่ง
6 responses

รวมส่วนตัว
นักศึกษาปริญญาโท
นักวิชาการในสายและเกณฑ์
Warehouse Manager
นักตรวจสอบโดยภายในและภายนอก
ข้าราชการ

https://docs.google.com/forms/d/1dts50GpA1Zv3w8jJtM0EGdyKFXNX8SjOG2ZNMjgKzQ/edit#responses

← ร่างพหรษารชน์คุณยูดีปรับปรุงกรบทรัง ทนาย กรณ

QUESTIONS RESPONSES 6

3.3 หน่วยงาน
6 responses

ผู้ให้บริการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Hankyu Hanshin Express(Thailand)
สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
กระทรวงมหาดไทย

3.4 หมายเลขโทรศัพท์มือถือ
4 responses

นนกนก
0946017249
068-5999395

https://docs.google.com/forms/d/1dnSDGpA1Zv3w8jJtM0EGdyKFXNX8SjOG2ZNMjgKzQ/edit#responses

← ร่างพหรษารชน์คุณยูดีปรับปรุงกรบทรัง ทนาย กรณ

QUESTIONS RESPONSES 6

3.5 อีเมลล์ (Email)
6 responses

นนกนก
Papa_kom1@hotmail.com
nathaya_sdyn@gmail.com
alexwwt@hotmail.com
kung_ming@hotmail.com
patywui@yahoo.com

- หลักฐานการเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (www.mot.go.th)

วันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑

- หลักฐานการเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์การรับฟังความคิดเห็นกฎหมายไทย (www.lawamendment.go.th)

วันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑

หน้าหลัก บริการประชาชน เกี่ยวกับกระทรวง สถิติคุณภาพ ศูนย์รวมข่าวคุณภาพ ลังค์หน่วยงาน สหกรณ์อุบลราชธานี สำนักงานที่พับบอย

โครงการประเทศไทยดีเด่น

โครงการประเทศไทยดีเด่น ประจำปี พ.ศ.๒๕๖๔



สัตตนาคราชนันดร์ น้อมนำลูกในพระมหากษัตริย์คุณอนันหานี้ด้วยใจ

๑๗ พฤษภาคม วันคล้ายวันสวรรคต

พระบรมสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

มหิตลภิรบุตร รานภิรบดี จักรินคุณดินทร์สยามมณฑรภิรราช บรรมณภูมิตร



ศูนย์รวมข่าวคุณภาพ

ข่าวสารผู้ดีหาร



นายศักดิ์ เติบพัฒนา รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
คมนาคม ให้ผู้อำนวยการสำนักงานสภาพัฒนา
เศรษฐกิจและสังคมขององค์การการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เข้าพบ



พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ตรวจ
โครงข่ายคุณภาพ สถาบันไฟฟ้าส่านเชียงใหม่ บริษัท
บลังคละและสถานีไฟฟ้าวัฒนาพง

ข่าวคุณภาพ



- ผลการประเมินคุณภาพบันทึกในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
กระทรวงคมนาคม (วันที่ 16 ธันวาคม 2561)
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ออกประกาศกำหนด
วันราชการไทยเป็นวันสำคัญ
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ปรับเปลี่ยนวันสำคัญ
โดยสารรถบัส 800 คัน ลงเดือนกันยายน 2561

ชี้แจงข้อเท็จจริงกรณีข่าวที่คลาด
เคลื่อนจากความเป็นจริง/ข้อร้อง
เรียน/การเกิดอุบัติเหตุ

- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ระบุ
เกี่ยวกับได้รับผลกระทบจาก TG โกลลอกองขอด
รับเวชสบานบัชลุรธรรมบูรบูรณะ

- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ชี้แจงกรณี
เกี่ยวน้ำทึบ ก๊อท 679 ทำการบันเส้นทาง 瓜谷江-
กรุงเทพฯ ลืมไปขอออกเอกสารนี้แล้ว ที่ก่อ
อาภัยส่วนตัวและขอโทษ

- กระทรวงคมนาคมชี้แจงกรณีสานักข่าวต่าง
ประเทศรายงานเผยแพร่ข้อมูลไม่สอดคล้องกับข้อ
เท็จของกรณีการใช้รูปภาพของผู้พิพากษาต่าง
ประเทศในการประชารสันพันธุ์โครงการติดไฟฟ้าครุ
ซัง เต้นชัย - เชียงราย - เชียงของ

- กระทรวงคมนาคมชี้แจงกรณีสานักข่าวต่าง
ประเทศรายงานเผยแพร่ข้อมูลไม่สอดคล้องกับข้อ
เท็จของกรณีการใช้รูปภาพของผู้พิพากษาต่าง
ประเทศในการประชารสันพันธุ์โครงการติดไฟฟ้าครุ
ซัง เต้นชัย - เชียงราย - เชียงของ

- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ชี้แจง
เหตุการณ์บังกล่องเที่ยวช่วงสุดสุดก้าวขึ้นมา
อาภัยส่วนตัว

คุณภาพคุ้นเคยดุการณ์

5
๕ ก.ค. ๖๑

บริษัทฯ รัฐบุรีชัย รัฐบุรีชัย
บริการตรวจสอบคุณภาพ
และการบำรุงรักษา แม่ดิจิตอล
เชิงบัญชีการ Railways rolling stock
maintenance and overhaul



ปฏิบัติการบัญชีด้านของผู้ดีหาร

ก.ค. ๖๑						
จ	อ	พ	พฤ	ศ	ສ	อาท.
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

ประกาศวัดดีอัตราจ้าง ณ ระยะกันยายน



- 25/09/2561 จ้างจัดการประชุมรัฐบุรีชัยประจำ
วันเดือนกันยายนครั้งที่ 24, การประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโส
ด้านการขับเคลื่อนเชิงบัญชีการ ให้รัฐบุรีชัยครั้งที่ 46 และการ
ประชุมเชิงบัญชีการ

- 11/09/2561 จ้างเหมาบริการพัฒนาเครื่องมือ
คุณภาพประจำงานการต้นแบบและเชิงเหลือ
อาภัยส่วนตัวและเชิงเหลือ

ประกาศรับสมัครงาน ณ ระยะกันยายน



- 12/10/2561 เรื่อง การขับเคลื่อนและการยกเลิก
บัญชีดีอัตราจ้างการคัดเลือกในเดือนกันยายน
เพื่อเตรียมภาระการ ของสำนักงานสัตตนาคราช
คุณภาพ

- 09/10/2561 ประกาศรายชื่อผู้ผ่านการเลือกสรร
เป็นพนักงานราชการก้าวไป ตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญ
พิเศษด้านภาษา

- 03/10/2561 เรื่อง รายชื่อผู้เข้ารับสิทธิ์สอบเข้าภาคบุน
เพื่อทดสอบความสามารถทักษะเชิงบัญชีการ
เป็นพนักงานราชการก้าวไป ตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญ

ประกาศร่างขอบเขตโครงการ

โดยสารพั่นระบบ Krungthai QR Code บนรถ
โดยสารรถรับส่ง สาย 47, 13 และ 136 ดังต่อไปนี้
12- ตุลาคม - 2561

- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ปรึกษาการก่อสร้าง
ฟรี จำนวนความสูงถูกต้องให้กับบริษัทชนิดเดียวกันใน
ร่วมพัฒนาเพื่อทุกภาคและตั้งกรรมบัญชีแล้วก่อนหน้าเมือง
ไบบันลักษณ์วัฒนธรรม พระราชนครินทร์เดิมที่มีอยู่
บนถนนทางตอนใต้ บนถนนพัฒนาฯ วันที่ 13 ตุลาคมนี้

ประกาศใช้กฎหมายฉบับข้อเสนอ

- ประกาศใช้กฎหมายฉบับการคัดเลือกเอกชน การร่วม
ลงทุนกับเอกชนไปกิจกรรมของรัฐ โครงการไฟฟ้า
ความเร็วสูงเชื่อมถนนสายบิน
- (Invitation to Tender Private Investment
for State Undertaking The High-Speed Rail
Linking Three Airports Project)

เผยแพร่ประกาศฯ

- 17/08/3104 จังหวัดให้บริการรักษาความ
ปลอดภัยจากการสากลที่และเครื่องพิเศษของ สปค.
และศูนย์บริการร่วมบุคลากร กับเดือนกันยายน 2562
ประจำปีงบประมาณ 2562
- 28/09/2561 โครงการจ้างเหมือนกันฯ เพื่อสนับสนุน
การขับเคลื่อน ด้านความ และความต้องการดำเนิน
โครงการความร่วมมือด้านรถไฟ ระหว่างไทย-จีน

พิเศษด้วยภาษา

- 27/09/2561 ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิเข้ารับการ
ประเมินความเหมาะสมกับตำแหน่งบุคลากรเพียง
แค่บุคคลเดียว และการ แก้ไขกำหนดเวลา สถาบันฯ และ
วิธีการประเมิน
- 20/09/2561 ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิเข้ารับการ
ประเมินความเหมาะสมกับตำแหน่งบุคคลเดียว
พัสดุภูมิปัญญา
- 18/9/2561 ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิสอบลับภาษณ์
เพื่อเลือกสรรเป็นพนักงานราชการพัสดุ
- 18/9/2561 ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิสอบห้องข้อสอบ
เพื่อทดสอบความรู้ความสามารถให้เฉพาะตัวแห่งบุคคล
ผู้ใช้เว็บไซต์พัสดุด้านภาษาฯ
- 14/09/2561 ประกาศรับปักธงชาติและยกธงชัยได้
รับการคัดเลือกในตำแหน่งเจ้าพนักงานธุรการ
ภูมิปัญญา

เผยแพร่แพลตฟอร์มจัดซื้อจัดจ้างประจำ

The grid contains the following content:

- Top-left: ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ข้อมูลกระบวนการคุ้มครองผู้บริโภค
- Top-right: เผยแพร่ผลการรับฟังความคิดเห็น โครงการจัดซื้อจัดจ้างประจำ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
- Middle-left: ความปลอดภัยทางถนน ไทย-ญี่ปุ่น ความร่วมมือไทย - ญี่ปุ่น สำนักงานนโยบายและแผน
- Middle-center: รายงานผลการดำเนินการตามนโยบาย ด้านมนต์เสน่ห์แห่งประเทศไทย
- Middle-right: AAIC-AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION COMMITTEE OF THAILAND
- Second row-left: on Road Safety MOT THAILAND JAPAN ศูนย์รวมข้อมูลเพื่อติดต่อราชการ www.info.go.th
- Second row-center: ข้อมูลสำคัญด้านกฎหมาย กฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภค
- Second row-right: Infographic การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
- Third row-left: ศูนย์ข้อมูล กม.ใหม่ การจราจร จราจร จราจร จราจร
- Third row-center: การคุ้มครอง ภัยต่างประเทศ
- Third row-right: สรุปผลการจัดซื้อจัดจ้างของ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- Fourth row-left: ร้องเรียนร้องทุกข์
- Fourth row-center: ลิงค์คุ้มครอง
- Fourth row-right: การจัดซื้อจัดจ้างความสะอาด และบริการสำหรับผู้พิการ ของกระทรวงคมนาคม
- Fifth row-left: สารสาร STS e-Book โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โครงการจราจร จราจร จราจร จราจร
- Fifth row-center: Thailand Post สำรวจความพึงพอใจ ในการให้บริการบนเว็บไซต์
- Fifth row-right: การจัดซื้อจัดจ้างความสะอาด และบริการสำหรับผู้พิการ ของกระทรวงคมนาคม



● ● ● ● ●





ເຈົ້າຮ່ວມມະນີ ດັບຕົກ

ເລ- ໂ ໃກ+ |



ໜີ ນິຍົມ

ໜົກສັດ > ອົບຖາ

ກາຮສຽງປາກກາຮຮັບພັ້ນຄວາມຄືດເຫັນດີ່ອຮ່າງພຣະຊາບັນກູງດີປັບປຸງກະກວາງ ກບວຈ ກຣນ (ວັນທີ ...) ພ.ສ. ຕາມບົກບັນກູງດີເບາດຕາ 77 ຂອງຮູ້ຮອບບູນແຫ່ງຮາຊານາຈັກກຣໄກ

21 ຮາຍຈານຂຽນພາກຮັບພັ້ນຄວາມຄືດເຫັນດີ່ອຮ່າງພຣະຊາບັນກູງດີປັບປຸງກະກວາງ ກບວຈ ກຣນ (ວັນທີ ...) ພ.ສ. ດາມບົກບັນກູງດີເບາດຕາ 77 ຂອງຮູ້ຮອບບູນແຫ່ງຮາຊານາຈັກກຣໄກ

22 ຂຽນກຳລົງການວິທະຍາການການເຂັບຍົດຮ່າງພຣະຊາບັນກູງດີປັບປຸງກະກວາງ ກບວຈ ກຣນ (ວັນທີ ...) ພ.ສ.

ໃນບົດສະຫຼຸບເຊີນ Internet Explorer 11,
Firefox 32, Google Chrome 37 ແລະ
ຄວບຄົວການແຂ່ງມືໂພນນິມ Mobile Devices

ໜົກສັດ

ນອິກາຍເພຍແກນ

ຖຸນຍົວບໍ່ເຫັນຄົມນາຄານ

ຮົດເຮັດວຽກຕູກາ

ຕາມ-ຄົນ

ການອອກນາກສົ່ງເສີມອົດຍົດ

ພົບຂໍ້ຂວາງອອນໄລນ໌

ກໍ່ຍົວດັນຕະກວາດ

ຂອງເຈົ້າມະນີ

ຂົກທີ່ມ່ວຍຈານ

ມະນາຄ

ກໍ່ດັມທີ່ລົບນອດ

ນິຍາມຕົ້ນປີເກີດ

ແລະດັວວິໄລຍ

ສໍານັກຈາກພ້ອມກະທຽວຄົມນາຄານ 36 ອົບນ

ຮ່າຍຕ້າມເປັນເອກ ແລະ ຂໍເມີນບັສ 10

ບົດສະຫຼຸບເຊີນຕື່ອງໜ້າຍ ກຊວຍພິເພດ 10100

ອີເມວ : webmaster@com.com ແລະ 081-741-3456

ສໍາຜ່ວນຫຼຸງໃຫ້ອອນໄກຄົມນາຄານ : 036

ສ່ວນອົບຊີກີ່ ໂດຍ ກອນຮວ່າງຄົມນາຄານ 2016

ເຈົ້າມວນຫຼຸງຊີກີ່ 0 2174 879

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
ศ.ดร.ว่างพราวราชบัญญชีดีปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ.
ตามทบทวนภารกิจตามมาตรา ๗๙ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

เพื่อดำเนินการตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๙ วรรคสอง สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงศึกษาธิการ ได้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งต่อร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. วิธีการ ระยะเวลาดำเนินการ และกลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็น
 ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. มีการรับฟังความเห็นของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ๖ ขั้นตอน ดังนี้

ก. ขั้นตอนก่อนเสนอคณะกรรมการรับฟังความคิดเห็น

โดยเป็นการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น “การจัดตั้งกรรมการชนส่างพทาง” เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ณ สำนักงานนโยบายและแผนการฯส่งและจังหวัด ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน ๔๕ คน ประกอบด้วย

- (๑) คณะกรรมการที่ปรึกษาคณะกรรมการส่งเสริมฯ จำนวน ๘ คน
- (๒) ผู้บริหารระดับสูง ผู้แทนส่วนราชการ และหัวหน้าส่วนราชการ ในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ จำนวน ๗๖ คน
- (๓) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนไทย บริษัทรถไฟฟ้า ร.พ.ท. จำกัด และสหภาพครูวิสาหกิจสัมพันธ์ การรถไฟฯ และบริษัทรถไฟฟ้าฯ จำนวน ๑๐๔ คน
- (๔) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และสหภาพการรถไฟฟ้าฯ จำนวน ๔๖ คน
- (๕) หน่วยงานราชการอื่นนอกสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ จำนวน ๓๖ คน
- (๖) หน่วยงานอิสระ จำนวน ๘ คน
- (๗) สถาบันการศึกษา จำนวน ๑๕ คน
- (๘) สถาบันการศึกษา จำนวน ๓๑ คน
- (๙) ประชาชนผู้สนใจ จำนวน ๑ คน
- (๑๐) ศิลปวัฒนธรรม จำนวน ๖๑ คน

ข. ขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการรับฟังความคิดเห็น

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (การจัดตั้งกรรมการชนส่างพทาง) ที่กระทรวงศึกษาธิการ สำนักเลขานุการคณะกรรมการรับฟังความคิดเห็น มีวิธีการดำเนินการที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความเห็น ได้แก่ ร่างกฎหมายดังกล่าวเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการรับฟังความคิดเห็น ที่เกี่ยวข้องให้ความเห็น จำนวน ๗ หน่วยงาน ประกอบด้วย

- ๖ -

- (๑) สำนักงาน ก.พ.
- (๒) สำนักงาน กก.ร.

**สรุปการวิเคราะห์ผลกระบวนการ
การเสนอร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง tributary กรม (ฉบับที่) พ.ศ.
(การจัดตั้งกรรมการการชนส่องทางระบำ)**

ผลกระทบจากการเสนอร่างพระราชบัญญัติฯ

a. ผู้ซึ่งได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมาย

- ผู้มีหน้าที่ดูแลร่วมกันภายนอกหรือที่จะได้รับผลกระทบจากร่างกฎหมายนี้โดยตรง**
 การรถไฟฟ้าประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้า จำกัด
 การรถไฟฟ้าส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบกิจการชนส่องทางระบำ
 บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
 สำนักงานนโยบายและแผนการชนส่องทางระบำ
 ผู้ที่อยู่ในส่วนที่อาจได้รับผลกระทบจากการร่างกฎหมาย

b. ผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่บุคคลตั้งแต่

ด้านเศรษฐกิจ

เชิงบวก

- ๑) การมีหน่วยงานกลางโดยตรงในการทำหน้าที่เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์เพื่อการเพื่อรองรับกับการชนส่องชั้น และการสนับสนุนนโยบายรัฐในด้านการพัฒนาการชนส่องทางระบำให้เป็นการชนส่องหลักของประเทศไทย จะช่วยลดดันหุ้นการชนส่องและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
 ๒) การมีองค์กรกำกับมาตรฐานทางระบำและการประกอบกิจการทางระบำจะช่วยผลต่อมาตรฐานการชนส่องของประเทศไทย สิ่งความเป็นธรรมในด้านอัตราค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียมต่างๆ ส่งผลต่อความเสี่ยงมั่นคงการลงทุนของประเทศไทยและการใช้บริการของประชาชน อันจะทำให้เศรษฐกิจกิจกรรมขยายตัว การอ่านความสะดวกและภาครัฐสามารถดึงดูดการลงทุนได้มากยิ่งขึ้น และการจ้างงานเพิ่มขึ้น รวมถึงความเชื่อมต่อภาระไฟฟ้าของประเทศไทยในอนาคต

- ๓) การกำกับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของห้องน้ำทำงานใหม่จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ ให้การชนส่องทางระบำซึ่งเป็นการชนส่องที่มีความปลอดภัยสูงสุดเท่านั้น ด้านการกำกับดูแล เดินทางสูญเสียชีวิตและหัวใจสิ่งเจ้าหน้าที่ทางภาคในแผ่นดินที่ผ่านมา เนื่องจากประเทศไทยอาจมีผลต่อสุขภาพสูงเป็นอันดับ ๑ ของโลกในปี ๒๕๖๒ และรัฐต้องดูแลเรื่องเงินที่ใช้ไปต่อ ๕ แสนล้านบาท

- ๔) เกิดความชัดเจนในด้านการแบ่งแยกองค์กรการเป็นด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแลและด้านการประกอบกิจการ และด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้ส่งผลต่อการลดลงของการเกิดผลประโยชน์ทับซ้อน และการทรัพย์สินเป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจอย่างมากและคาดว่าจะมีผลต่อเศรษฐกิจอย่างมาก

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก

รัฐบาล ผู้ประกอบกิจการชนส่องทางระบำ และประชาชน

เชิงลบ

- ๑) เพิ่มภาระด้านงบประมาณในการจัดตั้งห้องน้ำใหม่

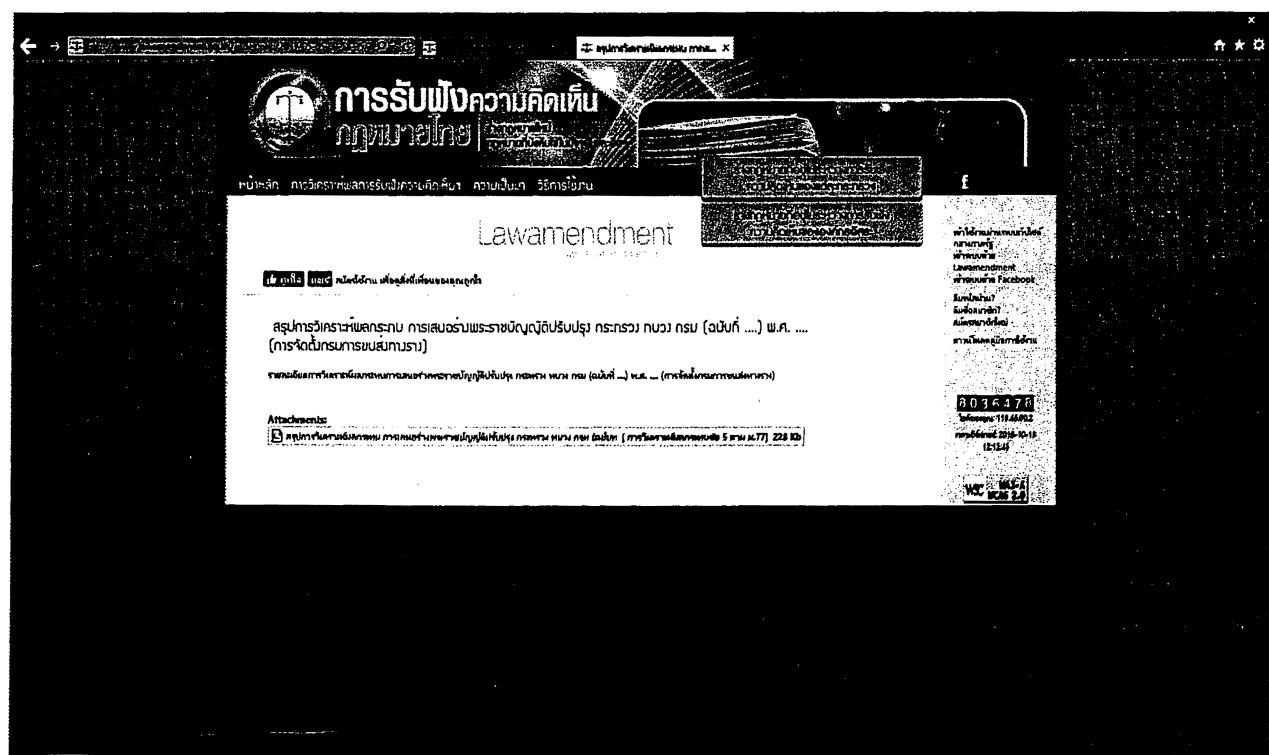
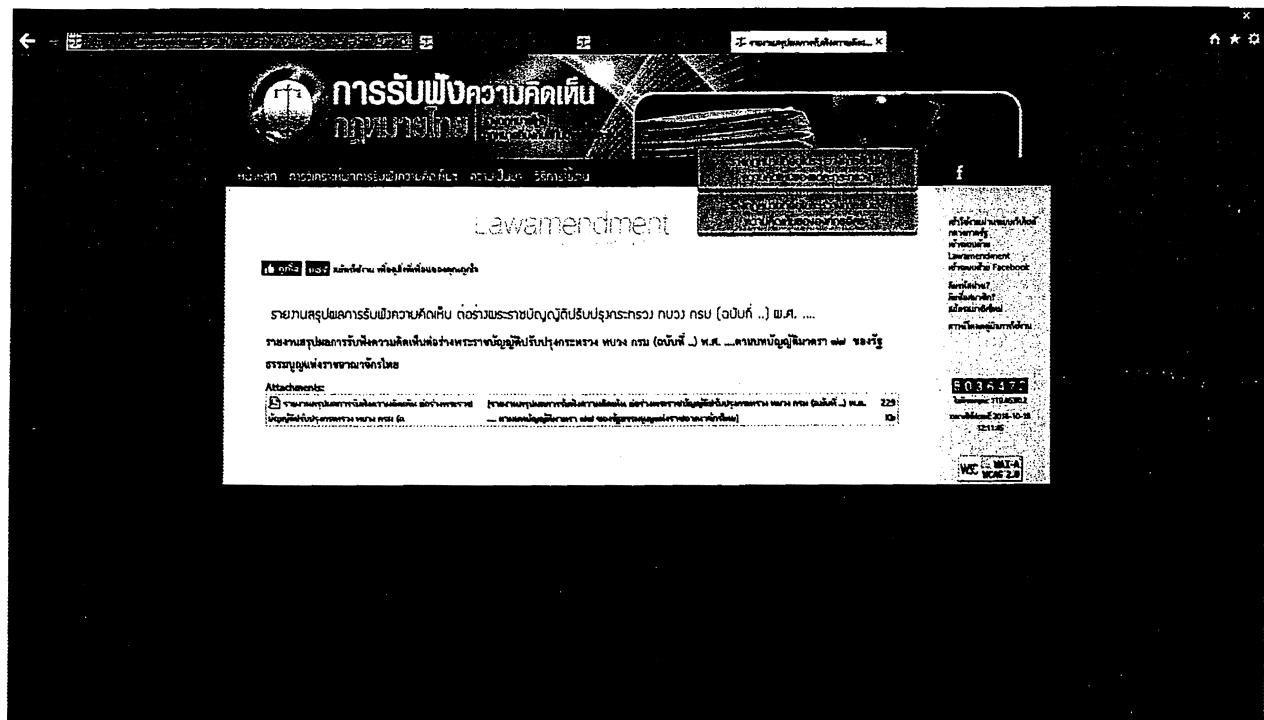
- ๒) การปฏิรูปด้านซื้อกฎหมาย กฎหมายเดิม มาตรฐานต่าง ๆ อาจทำให้หน่วยงานมีค่าน้ำเพิ่มขึ้นในระยะสั้นก่อนจะเข้าสู่มาตรฐานทั่วหมด

หลักฐานการเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์การรับฟังความคิดเห็นกฎหมายไทย (www.lawamendment.go.th)

The screenshot shows a proposal titled "การวิเคราะห์ผลก่ออาจะเกิดขึ้นจากผลการรับฟังความคิดเห็นร่างกฎหมายไทย" (Analysis of potential outcomes from the proposed amendment to Article 11 of the Constitution). The proposal details the following changes:

ลำดับที่	รายละเอียดการแก้ไข	จำนวนคำขอรับทราบ
1	เพิ่มมาตรา 11 ให้เป็นมาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญไว้เป็นมาตราใหม่ ให้มาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญเป็นมาตราเดียว ไม่มีมาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญใหม่	16
2	เพิ่มมาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญไว้เป็นมาตราใหม่ ให้มาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญเป็นมาตราเดียว ไม่มีมาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญใหม่	26
3	เพิ่มมาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญไว้เป็นมาตราใหม่ ให้มาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญเป็นมาตราเดียว ไม่มีมาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญใหม่	16
4	เพิ่มมาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญไว้เป็นมาตราใหม่ ให้มาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญเป็นมาตราเดียว ไม่มีมาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญใหม่	17
5	เพิ่มมาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญไว้เป็นมาตราใหม่ ให้มาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญเป็นมาตราเดียว ไม่มีมาตรา 11 แห่งรัฐธรรมนูญใหม่	31

Details of the proposal:
Number: 8036421
Last modified: 11/06/2012
Proposed date: 2013-01-18
Status: 12005
Comments: 1000-1000



รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น

ท่านได้ทางมาบัญญัติเป็นรุ่งเรือง หน่วย กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...
ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติเรื่องราชอาณาจักรไทย มาตรา ๘๘ วรรคสอง ด้านที่ ๑

เพื่อดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติเรื่องราชอาณาจักรไทย มาตรา ๘๘ วรรคสอง ด้านที่ ๑ ให้การรับฟังความคิดเห็นดังนี้

a. วิธีการ ระยะเวลาดำเนินการ และสถานที่ในการรับฟังความคิดเห็น

ว่าพระราชบัญญัติเป็นรุ่งเรือง หน่วย กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... มีการรับฟังความคิดเห็นอยู่ที่บ้าน ใน ๖ ขั้นตอน ดังนี้

ก. ขั้นตอนที่ก่อนเสนอคณะกรรมการรับฟัง

โดยมีการจัดเป็นชุดห้องสำหรับ “การตั้งถิ่นที่ทำการณ์” เมื่อวันที่ ๒ ฤกษ์กันย์ ๒๕๖๒ ณ สำนักงานนโยบายและแผนการสืบและการต่อสืบทอด ซึ่งมีผู้ดูแลห้องสำนักงาน ๔๕ คน ประกอบด้วย

(๑) คณะกรรมการตั้งถิ่นที่ทำการณ์ จำนวน ๔ คน

(๒) ผู้ช่วยผู้ดูแลห้องสำนักงาน ๔๕ คน

(๓) กรรมการตั้งถิ่นที่ทำการณ์ ผู้ช่วยผู้ดูแลห้องสำนักงาน จำนวน ๔๕ คน

(๔) กรรมการตั้งถิ่นที่ทำการณ์ ผู้ช่วยผู้ดูแลห้องสำนักงาน จำนวน ๔๕ คน

(๕) ผู้ช่วยผู้ดูแลห้องสำนักงาน จำนวน ๔๕ คน

(๖) ผู้ช่วยผู้ดูแลห้องสำนักงาน จำนวน ๔๕ คน

(๗) ผู้ช่วยผู้ดูแลห้องสำนักงาน จำนวน ๔๕ คน

(๘) ผู้ช่วยผู้ดูแลห้องสำนักงาน จำนวน ๔๕ คน

(๙) ผู้ช่วยผู้ดูแลห้องสำนักงาน จำนวน ๔๕ คน

ก. ขั้นตอนที่จัดทำเอกสารและนำเสนอ

ในครั้งเดียวที่จัดทำเอกสารและนำเสนอให้กับคณะกรรมการรับฟัง

ในครั้งเดียวที่จัดทำเอกสารและนำเสนอให้กับคณะกรรมการรับฟัง

สรุปการรับฟังความคิดเห็น

การรับฟังพระราชบัญญัติเป็นรุ่งเรือง กฎหมาย หน่วย กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...
(การตั้งถิ่นที่ทำการณ์)

ผลกระทบจากการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

a. ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการตั้งถิ่นที่ทำการณ์

ผู้ที่มีสำนักงานที่ทำการณ์ที่จะได้รับผลกระทบจากการตั้งถิ่นที่ทำการณ์

การตั้งถิ่นที่ทำการณ์ บริษัท จำกัด จำกัด

การตั้งถิ่นที่ทำการณ์ ประเทศไทย จำกัด กองบอนการตั้งถิ่นที่ทำการณ์

บริษัท ระบบสื่อสารทางไกล จำกัด (มหาชน)

สำนักงานนโยบายและแผนการงานสืบและการต่อสืบทอด

ผู้อุทิศตน์ที่ทำการณ์ให้รับผลกระทบจากการตั้งถิ่นที่ทำการณ์

b. ผลกระทบที่เกิดขึ้นภายใต้บุคคลดังด้าว

ภัยคุกคาม

เชิงบวก

(๑) การมีผู้นำของกลุ่มโดยครัวเรือนในการตั้งถิ่นที่ทำการณ์ที่เป็นแบบบ้านเดี่ยว บ้านเดี่ยวที่ต้องการที่ดินเพื่อตั้งถิ่นที่ทำการณ์สืบเชื้อสาย และการสนับสนุนให้เข้าร่วมผู้คนในการตั้งถิ่นที่ทำการณ์ให้เป็นกระบวนการสืบทอดของประเพณี เช่นเดียวกับที่ดินที่ทำการณ์สืบเชื้อสายที่มีความสำคัญทางประเพณี

(๒) การมีผู้ที่ต้องการตั้งถิ่นที่ทำการณ์ที่บ้านเดี่ยว บ้านเดี่ยวที่ต้องการที่ดินเพื่อตั้งถิ่นที่ทำการณ์สืบเชื้อสาย และการสนับสนุนให้เข้าร่วมผู้คนในการตั้งถิ่นที่ทำการณ์ให้เป็นกระบวนการสืบทอดของประเพณี เช่นเดียวกับที่ดินที่ทำการณ์สืบเชื้อสายที่มีความสำคัญทางประเพณี

(๓) การตั้งถิ่นที่ทำการณ์ที่บ้านเดี่ยว บ้านเดี่ยวที่ต้องการที่ดินเพื่อตั้งถิ่นที่ทำการณ์สืบเชื้อสาย และการสนับสนุนให้เข้าร่วมผู้คนในการตั้งถิ่นที่ทำการณ์ให้เป็นกระบวนการสืบทอดของประเพณี เช่นเดียวกับที่ดินที่ทำการณ์สืบเชื้อสายที่มีความสำคัญทางประเพณี