



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล  
(Individual Study)

เรื่อง การเปิดให้เอกชนใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท.  
เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

จัดทำโดย นายชนินทร์ ธันดา

รหัส 9837

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 98  
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.

ประจำปี 2566

ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.



## รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study)

เรื่อง การเปิดให้เอกชนใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

จัดทำโดย นายชนินทร์ ชันดา

รหัส 9837

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 98  
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.

ประจำปี 2566

รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



## สำนักงาน ก.พ.

เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม  
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรมของสำนักงาน ก.พ.

ดร.จุฬา สุขมานพ

อาจารย์ที่ปรึกษา

นายชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ

อาจารย์ที่ปรึกษา

นายเชดศักดิ์ สันติวรฤทธิ

อาจารย์ที่ปรึกษา

## บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ด้วยสถานการณ์ปัจจุบันของการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้เผชิญกับความท้าทายในการแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบทางถนน และรูปแบบอื่นที่เริ่มมีการพัฒนามากขึ้น ในขณะที่การให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีเพียงการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพียงรายเดียวที่เป็นผู้ให้บริการ ซึ่งปรากฏข้อเท็จจริงว่า รฟท. มีข้อจำกัดด้านการให้บริการที่ไม่สามารถสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการได้มากพอ อันเนื่องมาจากอุปกรณ์หัวรถจักร และตู้ขบวน ที่มีจำนวนไม่เพียงพอ มีสภาพทรุดโทรม มีความไม่เหมาะสมกับการบรรทุกสินค้าที่เสียหายง่าย ยังไม่มีกฎเกณฑ์การขนส่งสินค้าที่ดีพอ มีระบบการติดตามสถานะการขนส่งสินค้าที่บางครั้งยังไม่เป็นปัจจุบัน และบ่อยครั้งที่มีการขนส่งไม่ตรงต่อเวลาอย่างมาก สินค้าเสียหาย และสูญหาย ดังนั้น หากมีวิธีการเปิดให้เอกชนสามารถเข้าใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันขนส่งสินค้าที่ขณะนี้มีการแข่งขันกันสูงมากจากการออกแบบผลิตภัณฑ์ใหม่อยู่ตลอดเวลา มีบริการซื้อขายสินค้าผ่านทางระบบออนไลน์ที่ง่าย และผู้ซื้อไม่จำเป็นต้องไปรับสินค้าด้วยตัวเอง แต่จะมีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าดำเนินการให้ ตลอดจนหากมีการให้เอกชนเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟจะเกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการด้านต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้บริการพึงพอใจ เช่น การใช้หัวรถจักรและตู้ขบวนที่มีความทันสมัย มีการซ่อมบำรุงที่เป็นมาตรฐาน และมีระบบติดตามสถานะการขนส่งสินค้าที่เป็นปัจจุบันมากขึ้น

แต่ด้วยเหตุที่การประกอบกิจการรถไฟ เป็นกิจการที่ถูกกฎหมายกำหนดให้ต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ตามมาตรา 7 (2) และเมื่อปลายปี พ.ศ. 2565 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้มีหนังสือตอบข้อหารือของกรมการขนส่งทางรางเกี่ยวกับการให้เอกชนเข้าให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟโดยไม่ใช้การขนส่งสินค้าเฉพาะของตนเองสรุปว่า เอกชนที่ประสงค์จะเข้าให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่ใช่ของตนเองทางรถไฟ โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. ต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ซึ่งปัจจุบัน หากเอกชนรายใดประสงค์จะใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่ใช่ของตนเองทางรถไฟ ก็ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน อันเป็นแนวทางดำเนินการที่ไม่มีความคล่องตัวและมีการกำหนดเงื่อนไขที่ยุ่งยากต่อการดำเนินการของเอกชน ทำให้ขณะนี้ยังไม่มีเอกชนรายใดประสงค์เข้ามาให้บริการ

ดังนั้น แนวทางการส่งเสริมให้เอกชนเข้าใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยไม่ควรต้องมีเงื่อนไขที่ยุ่งยากจนเกินไปตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน คือ

การกำหนดแนวทางดำเนินการประกอบกิจการขนส่งทางรางเฉพาะประเภทการประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ซึ่งถือเป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งทางราง ที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการตราเป็นกฎหมาย โดยมีร่างบทบัญญัติเกี่ยวกับการให้เอกชนเข้าให้บริการขนส่งสินค้าทางรางด้วยระบบการขออนุญาตใบอนุญาต การกำหนดให้เจ้าของโครงสร้างพื้นฐานทางรางต้องอนุญาตให้ผู้ประกอบการเดินรถรายใดๆ เดินรถบนรางของตนได้โดยเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานทางรางได้รับค่าตอบแทนจากผู้ประกอบการที่ใช้ราง และต้องมีการเพิ่มเติมร่างบทบัญญัติให้ยกเว้นการเข้าประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางบนโครงสร้างพื้นฐานทางรางของรัฐหรือรางของเอกชน ที่ไม่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เพื่อไม่ให้เกิดกรณีขัดแย้งกันระหว่างกฎหมายที่จะมีขึ้นในภายหน้า จะเห็นได้ว่า หากดำเนินการแก้ไขประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคตามที่กล่าวมา จะสามารถขับเคลื่อนให้รายงานการศึกษาส่วนบุคคลกรณี “การเปิดให้เอกชนใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ” เกิดขึ้นและนำมาใช้ดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

## กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคลในครั้งนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาจาก ดร.จุฬา สุขมานพ ที่รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษารายงานการศึกษาส่วนบุคคล และได้สละเวลาให้แนวทาง ข้อคิดเห็น และประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นตลอดจนกรุณาตรวจพิจารณารายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้จนแล้วเสร็จ ผู้เสนอรายงานการศึกษาขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาเป็นอย่างสูง

ผู้จัดทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคลขอขอบคุณอาจารย์เชิดศักดิ์ สันติวรวุฒิ และอาจารย์ชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ ที่รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาเข้าร่วมประเมินรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ โดยกรุณาให้คำแนะนำ ข้อคิดเห็นทางกฎหมาย รวมทั้งข้อท้วงติงที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการแก้ไขปรับปรุงรายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ จนทำให้การฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรมของสำนักงาน ก.พ.) ของผู้จัดทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคลสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ท้ายที่สุด หากรายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใดหรือหน่วยงานใดบ้าง ผู้จัดทำขอขอบคุณดีเหล่านี้ให้แก่คณาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่านของผู้จัดทำ หากรายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้มีข้อบกพร่องหรือมีข้อผิดพลาดด้วยประการใด ผู้จัดทำขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ผู้จัดทำ

นายชินนทร์ ันดา

รหัสเข้าฝึกอบรม 9837

## สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	1
1.1 การวิเคราะห์บริบทและทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	1
1.2 ตำแหน่งรองอธิบดีที่เป็นเป้าหมาย	3
1.3 กำหนดวิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	6
2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ	9
2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา	9
2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย	17
2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ	31
3. แผนการพัฒนาดตนเอง	33
3.1 การวิเคราะห์ตนเอง	33
3.2 การวางแผนพัฒนาดตนเอง	33
3.3 ผลการพัฒนาดตนเอง	34
บรรณานุกรม	41
ภาคผนวก	42
ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล	102

1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)



## 2 ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ

### 2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา

#### 2.1.1 ปัญหา ความท้าทาย หรือการพัฒนาที่เลือกศึกษา

ปัจจุบันเศรษฐกิจภายในประเทศและต่างประเทศ มีการแข่งขันด้านการออกแบบผลิตภัณฑ์ เปิดช่องทางการค้าขายที่ง่าย และการขนส่งสินค้าที่มีความรวดเร็ว ปลอดภัย ราคาถูก ซึ่งหากพิจารณาในภาคการขนส่งสินค้า เป็นที่ยอมรับกันแล้วว่าการขนส่งสินค้าทางรางที่มีมาตรฐานถือเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนราคาที่ไม่สูง มีความปลอดภัย และสามารถขนส่งได้คราวละมากๆ ซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าได้ดี แต่สำหรับประเทศไทยที่ประชาชนยังไม่นิยมการขนส่งสินค้าทางรถไฟหรือระบบราง เกิดจากประเด็นปัญหาหลายประการ ได้แก่

2.1.1.1 ข้อจำกัดด้านจำนวนตู้ขบวน จากที่กล่าวมาแล้วว่าปัจจุบันมีการแข่งขันด้านการค้าที่เข้าถึงง่าย เมื่อการซื้อขายมีความง่าย สิ่งที่ต้องมีตามมาคือการบริการขนส่งสินค้าที่มีความต้องการสูงขึ้น แต่การรถไฟฯ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการเพียงรายเดียวในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟกลับมีจำนวนตู้ขบวนรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าเครื่องที่ไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น จนบางครั้งต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นในการบริหารจัดการสินค้าและมีการอัดสินค้า ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางขนส่งโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน

2.1.1.2 การคลาดเคลื่อนของตารางเดินรถ จากสาเหตุที่การรถไฟฯ มีโครงข่ายและปริมาณตู้ขบวนขนส่งสินค้าที่ไม่เพียงพอ จนบางครั้งต้องใช้เวลาเพิ่มเติมในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าตาม 2.1.1.1 ย่อมมีส่วนส่งผลกระทบต่อตารางการเดินรถที่กำหนดไว้ เกิดปัญหาการบริการที่ไม่ตรงต่อเวลา ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าไม่อาจกำหนดเวลาหรือคาดการณ์เวลาที่สินค้าไปถึงปลายทางได้ ทำให้การบริหารจัดการในทางธุรกิจของผู้ใช้บริการไม่สามารถกระทำได้ จนเกิดความไม่สะดวกสบายหรือความไม่พึงพอใจต่อผู้ใช้บริการ

2.1.1.3 เนื่องจากปัจจุบันการขนส่งสินค้ามีการแข่งขันกันสูงระหว่างรูปแบบต่างๆ ทั้งทางถนน ทางเรือ และทางเครื่องบินภายในประเทศ เมื่อมีการแข่งขันกันดังที่กล่าวมา สิ่งที่จะตามมาคือ จะเกิดการแข่งขันด้านราคา และด้านการให้บริการแต่ละรูปแบบที่ต้องดีกว่า ดังนั้น เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่าการบริการขนส่งทางระบบรางยังไม่ได้ดีกว่ารูปแบบขนส่งอื่นๆ ในด้านต่างๆ ย่อมไม่สามารถจูงใจให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการในปริมาณที่มากเท่ากับการขนส่งรูปแบบอื่นได้

2.1.1.4 มีการบำรุงรักษารางที่ยังไม่ดีเพียงพอ เนื่องจากปรากฏข้อเท็จจริงว่าตลอดช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมา การรถไฟฯ มีรายได้จากการขนส่งเฉลี่ยปีละ 5 พันล้านบาท แต่เมื่อรวมรายจ่ายต่างๆ แล้ว การรถไฟฯ มีผลประกอบการขาดทุนต่อเนื่องมาเฉลี่ยปีละไม่ต่ำกว่า 4 พันล้านบาท โดยได้รับงบประมาณอุดหนุนจากรัฐบาลไม่มากพอในการใช้พัฒนากิจการรถไฟให้มีประสิทธิภาพ ทำให้การรถไฟฯ ขาดงบประมาณในการบำรุงรักษารางรถไฟและระบบที่เกี่ยวข้องเนื่องให้ดีเพียงพอ จนหลายครั้งรางรถไฟเกิดความเสียหายในช่วงเวลาที่ใช้งาน และการขนส่งเกิดความล่าช้าตามมา

2.1.1.5 ข้อกังวลด้านความปลอดภัย ด้วยเหตุที่กฎ ระเบียบ และมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ยังไม่ได้รับการปรับปรุงจนถึงขนาดที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการ หลายครั้งจะพบว่าการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความไม่ปลอดภัยทั้งจากอุบัติเหตุ การถูกโจรกรรม หรือความไม่ระมัดระวังในการขนถ่ายสินค้า เป็นต้น

การสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาแข่งขันให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ด้วยวิธีการที่ไม่ยุ่งยาก ปรับเปลี่ยนการให้บริการที่ยังคงคุณภาพได้ง่าย ไม่มีเงื่อนไขทางกฎหมายที่ยากแก่การดำเนินงานเกินไป ถือเป็นวิธีการหนึ่งที่จะมาช่วยทำให้การขนส่งทางรางแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ตามที่จะกล่าวต่อไปใน 2.1.1.3 และใช้แก้ไขปัญหาคืออุปสรรคตามที่กล่าวมาเพื่อบรรลุเป้าหมายให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเกิดประสิทธิภาพและเป็นทางเลือกหลักวิธีหนึ่งของประชาชนที่ใช้บริการได้ เพราะผู้ประกอบการขนส่งเอกชนจะเป็นผู้เข้ามารับผิดชอบแบ่งเบาเพิ่มความปลอดภัยแต่ละเที่ยวของการรถไฟฯ มีการพัฒนาและเกิดการแข่งขันการบริการระหว่างผู้ประกอบการเดินรถด้วยตนเอง เนื่องจาก รฟท. ไม่ใช่ผู้ให้บริการเพียงรายเดียว มีการจ่ายค่าใช้ทางเพื่อบำรุงรักษารางและระบบที่เกี่ยวข้องให้มีมาตรฐานตามเงื่อนไขที่กำหนดรายละเอียดไว้ในสัญญา มีกฎระเบียบ ประกันความปลอดภัยของสินค้า ในการรับผิดชอบความปลอดภัยและความล่าช้าของสินค้าที่ตนเองขนส่ง ซึ่ง “การเปิดให้เอกชนใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ” ถือเป็นกรณีศึกษาที่มีความท้าทายและเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาปรับปรุงระบบการขนส่งทางรถไฟอย่างยิ่ง

## 2.1.2 สภาพของปัญหาที่ผ่านมา แนวโน้มของปัญหาในอนาคต และผลกระทบที่เกิดขึ้น

ที่ผ่านมา สำหรับประเทศไทย การขนส่งสินค้าทางรถไฟมี รฟท. เพียงรายเดียว ซึ่งมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ให้บริการ แม้พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 และที่แก้ไขเพิ่มเติมต้นกำเนิดอำนาจหน้าที่ของการรถไฟฯ มาตรา 95 วรรคหนึ่ง จะกำหนดว่า “ห้ามมิให้สร้างรถไฟราษฎร์ขึ้นในพระราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้มีประกาศพระราชทานพระบรมราชานุญาตเป็นพิเศษ” มาตรา 96 วรรคหนึ่งและวรรคสอง จะกำหนดว่า “หากบุคคลหรือบริษัทประสงค์จะขออนุญาตสร้างทางรถไฟ ให้ยื่นเรื่องต่อผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินเพื่อเสนอต่อสภากรรมการรถไฟแล้วยื่นต่อรัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ส่วนการจะอนุญาตหรือไม่สุดแล้วแต่จะเป็นการเห็นสมควร” อันเป็นการบัญญัติที่มีนัยยะห้ามเฉพาะการสร้างทางรถไฟ มิได้ห้ามเอกชนประกอบกิจการเดินรถไฟบนรางรถไฟของ รฟท. ส่วนพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ก็เป็นเพียงกฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่ของ รฟท. และวัตถุประสงค์การจัดตั้งการรถไฟที่โอนบรรดากิจการรถไฟหลวงมาเป็นของการรถไฟฯ โดยไม่มีบทบัญญัติส่วนใดเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรถไฟหรือห้ามเอกชนเข้าประกอบกิจการเดินรถไฟแข่งขันหรือร่วมกับ รฟท. เช่นกัน สอดคล้องกับประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 ข้อ 3 ที่กำหนดว่า “กิจการการรถไฟ ถือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค” และข้อ 4 ที่กำหนดว่า “ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี” ซึ่งกฎหมายมีนัยยะไม่เป็นการห้ามเอกชนเข้าประกอบกิจการรถไฟ เพียงแต่ต้องได้รับ

อนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมก่อน แต่อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 ที่กำหนดรูปแบบว่า การที่ผู้อื่นจะประกอบกิจการเดินรถไฟต้องได้รับอนุญาตจากรัฐบาลหรือจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสียก่อน มีนัยยะว่ารัฐต้องการกำกับดูแลการประกอบกิจการรถไฟหรือการเดินรถไฟ แต่ไม่ได้มีการผูกขาดกิจการรถไฟ เมื่อภายหลังมีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ที่มาจากหลักการและเหตุผลว่า “กฎหมายว่าด้วยการให้สัมปทานหรือให้สิทธิแก่เอกชน หรือการร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชนในปัจจุบัน ส่วนใหญ่จะเป็นการกำหนดให้อำนาจการพิจารณาเป็นของบุคคลผู้เดียวหรือหน่วยงานเดียว และในเรื่องที่สำคัญจะกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรี ทำให้การพิจารณาอาจเป็นไปโดยไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้สัมปทานตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 ส่วนใหญ่กฎหมายไม่ได้กำหนดวิธีปฏิบัติไว้ ดังนั้น เพื่อให้มีแนวทางการปฏิบัติและใช้บังคับแก่การให้สัมปทานหรือการร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ โดยเฉพาะโครงการที่มีการลงทุนหรือมีทรัพย์สินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป สมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ จึงจำเป็นต้องตรากฎหมายฉบับนี้” ซึ่งบทบัญญัติเงื่อนไขของกฎหมายที่กล่าวมา แม้จะเป็นการเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมงานในกิจการของรัฐได้แต่ยังคงเป็นการกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการโดยละเอียดต่อกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการ แล้วดำเนินโครงการต่อไปตามขั้นตอนในหมวดที่ 3 ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้แก่

- มาตรา 12 กำหนดว่า “เมื่อคณะรัฐมนตรีเห็นชอบในโครงการใดแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญที่ต้องมีในสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการ”

- มาตรา 13 และมาตรา 14 กำหนดว่า “ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการแต่งตั้งคณะกรรมการที่ประกอบด้วยข้าราชการประจำ หรือพนักงานของรัฐวิสาหกิจ หรือพนักงานส่วนท้องถิ่น เป็นประธาน ให้มีผู้แทนกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ กระทรวงอีกสองกระทรวง ผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสามคน เป็นกรรมการ และให้ผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการหนึ่งคนเป็นกรรมการและเลขานุการ (รวมทั้งสิ้นไม่เกิน 12 คน) ซึ่งคณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวน ร่างขอบเขตของงานและเงื่อนไขที่ต้องมีในสัญญาร่วมงาน กำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา พิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงาน และพิจารณาเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่เห็นสมควร”

- มาตรา 15 กำหนดว่า “การประกาศเชิญชวน เอกสารข้อเสนอ วิธีการประกาศ วิธีการคัดเลือกของคณะกรรมการซึ่งจะต้องใช้วิธีประมุข การกำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา ต้องมีรายละเอียดอย่างน้อยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

- มาตรา 16 กำหนดว่า “หากคณะกรรมการเห็นว่าไม่ควรใช้วิธีการประมูลและหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบด้วยให้รายงาน สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกระทรวงการคลัง หากทั้งสองหน่วยงานเห็นชอบก็ให้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ แต่ถ้าหน่วยงานเจ้าของโครงการไม่เห็นด้วยกับความเห็นของคณะกรรมการ ให้ทำความเห็นเสนอสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง เพื่อประกอบการพิจารณา หากทั้งสองหน่วยงานเห็นพ้องด้วยหรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งมีความเห็นไม่ตรงกัน ก็ให้ใช้วิธีประมูล”

- มาตรา 17 กำหนดว่า “หากโครงการมีวงเงินหรือทรัพย์สินเกินห้าพันล้านบาท หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องให้ที่ปรึกษาจัดทำความเห็นประเมินการคัดเลือกให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในโครงการนั้น”

- มาตรา 18 กำหนดว่า “ถ้าไม่มีผู้เสนอเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ ให้ยกเลิกประกาศเชิญชวนเพื่อดำเนินการใหม่ ถ้ามีผู้เสนอเพียงรายเดียวหรือหลายราย แต่เสนอถูกต้องตามมาตรา 15 เพียงรายเดียว หากรัฐเห็นว่าได้ประโยชน์ก็ให้ดำเนินการต่อไปได้”

- มาตรา 21 กำหนดว่า “ให้คณะกรรมการนำผลการคัดเลือกพร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจาต่อรองผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญา และเอกสารทั้งหมดเสนอรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีภายในเก้าสิบวันนับจากวันที่คณะกรรมการตัดสิน หากคณะรัฐมนตรีไม่เห็นด้วยให้ส่งเรื่องคืนคณะกรรมการเพื่อพิจารณาทบทวนความเห็น แล้วเสนอคณะรัฐมนตรีตัดสินชี้ขาด”

จะเห็นได้ว่า กฎหมายฉบับนี้ยังคงไม่มีการกำหนดรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินโครงการร่วมงานหรือดำเนินการให้มีความชัดเจนและเป็นธรรมกับเอกชน ทั้งยังไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติให้เอกชนดำเนินการไปในทิศทางเดียวกัน ต่อมา จึงได้ยกเลิกพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และมีการตราพระราชบัญญัติในการให้เอกชนร่วมลงทุนกำหนดว่าในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ขึ้นใช้บังคับแทน โดยมีเหตุผลว่า “หลักเกณฑ์บางประการของการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ยังไม่ชัดเจน ก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้และการตีความ ทั้งยังไม่มีกำหนดขั้นตอนและหลักเกณฑ์ดำเนินการที่สำคัญเอาไว้ และปัจจุบันประเทศไทยจำเป็นต้องจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะต่างๆ เพิ่มขึ้น ดังนั้น การให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐดังกล่าวแทน จึงเป็นแนวทางหนึ่งที่จะทำให้มีการจัดทำบริการสาธารณะ และเป็นการประหยัดงบประมาณภาครัฐ ทำให้การใช้ทรัพยากรเป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีการเปิดเสรีด้านการค้าการลงทุนกับประเทศต่างๆ จึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ กำหนดหลักเกณฑ์และขั้นตอนการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐให้มีความโปร่งใสและสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ส่งเสริมและสนับสนุนการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ รวมทั้งให้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการทำหน้าที่กำหนดมาตรฐาน กำกับ ดูแล ส่งเสริม และสนับสนุนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

เพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคงทางการเงินการคลังของประเทศในระยะยาว” ทำให้เกิดแนวทางปฏิบัติและใช้บังคับแก่การให้สัมปทานหรือการร่วมงานของเอกชนในกิจการของรัฐ ที่ให้มีบุคคลหรือหน่วยงานหลายฝ่ายเข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาโครงการแผนการกำหนดให้บุคคลเดียวหรือหน่วยงานแห่งเดียวเป็นผู้มีอำนาจพิจารณา โดยพระราชบัญญัติในการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ได้กำหนดหลักการหรือแนวทางการร่วมลงทุนเพิ่มเติมจากเดิม สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- (1) กำหนดหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
- (2) กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
- (3) กำหนดให้มีแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
- (4) กำหนดรายละเอียดของสัญญาร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
- (5) กำหนดให้มีแนวทางแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ
- (6) มีข้อกำหนดในการแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่
- (7) กำหนดให้มีกองทุนส่งเสริมการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

แต่เมื่อหารายละเอียดของพระราชบัญญัติในการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ก็ยังคงกำหนดขอบเขตของกฎหมายที่กว้างขวาง ส่งผลให้มีโครงการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะต้องเข้ามาสู่กระบวนการตามกฎหมายฉบับนี้ อีกทั้ง กฎหมายฉบับนี้ยังไม่ได้แสดงให้เห็นถึงความเป็นหุ้นส่วนระหว่างรัฐและเอกชนที่ชัดเจน ทำให้มีการยกเลิกพระราชบัญญัติในการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 และตราพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562 ขึ้นใช้บังคับแทน โดยมีการกำหนดนโยบายของรัฐที่ชัดเจนและแน่นอนในการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ โดยให้มีการจัดทำแผนโครงการร่วมลงทุน และกำหนดให้โครงการที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะโดยตรง เช่น โครงการพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ ไม่ต้องเข้ามาสู่กระบวนการตามกฎหมายฉบับนี้ ประกอบกับพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562 ได้กำหนดความขยายไปถึงโครงการที่เข้าข่ายต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ให้มีความชัดเจนมากขึ้น โดยได้มีการกำหนดนิยามไว้ในมาตรา 4 คำว่า “โครงการ” หมายถึง โครงการลงทุนของรัฐในกิจการที่หน่วยงานของรัฐหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งหรือหลายหน่วยงานรวมกันมีหน้าที่และอำนาจที่ต้องดำเนินการตามกฎหมาย หรือกฎ หรือที่มีหน้าที่และอำนาจต้องทำตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง และกำหนดนิยามคำว่า “ร่วมลงทุน” คือ การร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าวิธีการใด หรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่เพียงฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใด โดยจะต้องเป็นโครงการร่วมลงทุนในกิจการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ และมาตรา 7 (2) กำหนดให้โครงการร่วมลงทุนเกี่ยวกับรถไฟ รถไฟฟ้า การขนส่งทางราง เป็นกิจการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะที่ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562 แต่พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562 ก็ยังไม่ได้บัญญัติให้ชัดเจนว่าการดำเนินการขนส่งทางรางลักษณะใดที่เข้าข่ายจะต้องดำเนิน

ตามกระบวนการของกฎหมายฉบับนี้ เช่น มีความหมายรวมถึงกิจการเดินรถขนส่งทางรางที่ภาครัฐจ้างเอกชนเดินรถเพียงอย่างเดียว โดยเอกชนไม่ต้องรับความเสี่ยงต่อการมีกำไรหรือขาดทุนกับหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานหรือไม่ ด้วยเหตุนี้ ปัจจุบันจึงยังไม่มี การพิจารณาให้ ความเป็นที่ยุติให้ได้ว่า การประกอบกิจการขนส่งทางรางด้านใดที่เข้าข่ายต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562

ปัจจุบัน รฟท. มีการอนุญาตให้เอกชนเข้าใช้รางรถไฟ เพื่อขนส่งสินค้าได้ในกรณีของบริษัท อิตาเลียนไทย (ขนส่งอุปกรณ์เกี่ยวกับการก่อสร้าง) และบริษัท ทีพีโอ โพลีน (ขนส่งผลิตภัณฑ์ปูนซีเมนต์) ซึ่งเกิดจากการรถไฟฯ ได้หารือไปยังคณะกรรมการกฤษฎีกา เกี่ยวกับการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟในช่วงเวลาที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 มีผลใช้บังคับ โดยมาตรา 5 กำหนดนิยามของคำว่า “กิจการของรัฐ” คือ กิจการที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายหรือกิจการที่ต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติ หรือทรัพย์สินของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ และนิยามคำว่า “โครงการ” คือ การลงทุนของรัฐในกิจการที่หน่วยงานของรัฐหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งหรือหลายหน่วยงานรวมกันมีหน้าที่และอำนาจที่ต้องดำเนินการตามกฎหมาย หรือกฎ หรือที่มีหน้าที่และอำนาจต้องทำตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง และการลงทุนนั้นมีวงเงินหรือทรัพย์สินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป และนิยามคำว่า “ร่วมงานหรือดำเนินการ” คือ ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใด หรือมอบให้เอกชนลงทุนเพียงฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาตหรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใด ได้มีการวินิจฉัยไว้ตาม เรื่องเสร็จที่ 524/2550 สรุปได้ดังนี้

1) การที่เอกชนลงทุนนำหัวรถจักร และ/หรือแคร่พ่วง เพื่อเดินขบวนรถขนส่งสินค้าของเอกชนบนรางของการรถไฟฯ ในการขนส่งสินค้าของตนเอง โดยจ่ายค่าตอบแทนให้กับการรถไฟฯ เอกชนไม่มีรายได้จากการขนส่งสินค้าของผู้อื่น ย่อมไม่เข้าลักษณะเป็นการร่วมลงทุนในกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟฯ ระหว่างการรถไฟฯ กับเอกชน และไม่ถือว่าเป็นการร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ (คือการใช้ประโยชน์จากรางรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าของตนเอง)

2) การที่เอกชนลงทุนนำหัวรถจักร และ/หรือแคร่พ่วง มอบให้การรถไฟฯ แล้วทำสัญญาให้การรถไฟฯ ใช้ประโยชน์เพื่อเดินขบวนรถขนส่งสินค้าของเอกชนบนรางของการรถไฟฯ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อขนส่งสินค้าของตนเองทางรถไฟ เพื่อเป็นการประหยัดค่าขนส่งสินค้าทางรถไฟของตน หากเอกชนไม่มีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากผู้อื่น ย่อมไม่มีลักษณะเป็นการร่วมลงทุนและไม่ถือเป็นการร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ (คือการจ้างการรถไฟฯ ให้เดินรถเพื่อขนส่งสินค้าของตนเอง)

3) การให้เอกชนเช่าที่ดินของการรถไฟฯ เพื่อลงทุนพัฒนาและบริหารจัดการกองเก็บตู้สินค้า และการลงทุนจัดการเครื่องมือดำเนินงานในพื้นที่เช่า เป็นการให้เอกชนใช้ทรัพย์สินของรัฐ ถือเป็นการร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ อย่างหนึ่ง เพราะมีลักษณะเป็นการร่วมลงทุนในธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างการรถไฟฯ กับเอกชน หากการลงทุนมีวงเงิน

หรือทรัพย์สินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ก็ต้องอยู่ในบังคับต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

จะเห็นว่า จากข้อวินิจฉัยดังกล่าวทำให้เอกชนทั้งสองสามารถขนส่งสินค้าทางระบบรางรถไฟได้ด้วยการใช้หัวรถจักรและแคร่พ่วงของตนเอง แต่จะทำได้เพียงการนำสินค้าในกิจการของตนเองจากพื้นที่หนึ่งไปส่งยังอีกพื้นที่หนึ่งเท่านั้น ส่วนขากลับต้องเดินรถเปล่ากลับ ไม่อาจสร้างความคุ้มค่าในการใช้รางด้วยการนำสินค้าที่ไม่ใช่ของตนที่อยู่ปลายทางกลับมาพร้อมกันได้ หากการดำเนินการขนส่งสินค้าทางรางรถไฟ ยังคงยึดถือตามหลักการแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และยังถือตามแนวทางการวินิจฉัยของคณะกรรมการกฤษฎีกาข้างต้นที่วินิจฉัยภายใต้หลักการของกฎหมายดังกล่าว ก็จะต้องส่งผลให้มีแต่การรถไฟเท่านั้นที่จะมีสิทธิดำเนินการขนส่งคนโดยสารและสินค้าบนรางรถไฟ ผู้ประกอบการเอกชนรายใดที่ต้องการเข้ามาเดินรถบนรางรถไฟ จำต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ที่ยังคงมีความยุ่งยาก ไม่คล่องตัวต่อรูปแบบการดำเนินธุรกิจค้าขายที่ปรับเปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว เพราะการที่เอกชนจะเข้าเดินรถเพื่อขนส่งสินค้าของเอกชนเองในทางรางอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ ที่ไม่ได้ก่อให้เกิดรายได้จากการขนส่ง แต่ทำไปเพื่อให้ค่าขนส่งของตนมีความประหยัดเท่านั้น ย่อมกระทำไม่ได้และไม่เข้าเงื่อนไขของหลักการร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐตามหลักการของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 แต่หากเอกชนนำสินค้าที่ไม่ใช่ของตนขนส่งกลับมาทางรถไฟด้วย อาจจะเข้าข่ายเป็นการใช้ประโยชน์ในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐเพื่อให้บริการสาธารณะตามเงื่อนไขของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ได้

จากพัฒนาการของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนในกิจการของรัฐกับเอกชนฉบับต่างๆ และคำสั่งเกี่ยวกับการให้เอกชนสามารถประกอบกิจการเดินรถไฟร่วมกับการรถไฟฯ ที่แม้จะไม่ได้ระบุห้ามการให้เอกชนเข้าประกอบกิจการเดินรถไฟบนรางของการรถไฟฯ โดยตรง แต่มีการกำหนดบทบัญญัติให้เอกชนที่สนใจต้องได้รับอนุญาตจากบุคคลหรือคณะบุคคลระดับเจ้ากระทรวงและคณะรัฐมนตรีเสียก่อน ก็จะเสมือนเป็นการจำกัดสิทธิการประกอบกิจการเดินรถไฟ เพราะมีการสร้างเงื่อนไขการอนุญาตตามที่กล่าวมา ส่วนแนวคำวินิจฉัยของคณะกรรมการกฤษฎีกาข้างต้นที่วินิจฉัยไปในแนวทางที่หากเอกชนจะประกอบกิจการเดินรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าทางรถไฟ ถือเป็นการใช้โครงสร้างพื้นฐานของรัฐและต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 เหตุเหล่านี้ทำให้เอกชนไม่มีความมั่นใจว่าตนจะสามารถเข้าให้บริการเดินรถขนส่งทางราง (รถไฟ) ได้หรือไม่ หากการเข้าร่วมประกอบกิจการเดินรถไฟยังคงต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน มีความเป็นไปได้สูงมากที่จะจะมีแต่เพียงการรถไฟฯ เท่านั้น ที่จะดำเนินการขนส่งคนโดยสารและสินค้าบนรางรถไฟ

หากการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่มีการแข่งขัน ทางเลือกการขนส่งสินค้าทางรถไฟย่อมไม่เกิดการพัฒนาหรือปรับปรุงการบริการให้ดีขึ้นเพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาเข้าใช้บริการเพิ่มขึ้นได้ รฟท. ซึ่งมีผลประกอบการเดินรถขาดทุนสะสมอยู่แล้วจะไม่มีรายได้เพิ่มขึ้น คงมีแต่การลงทุนเพิ่มในโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียวโดยไม่มีผลกำไร และนอกจากการลงทุนก่อสร้างทางแล้วรัฐยังต้องจัดสรรงบประมาณเข้ามาอุดหนุนการขาดทุนจากการประกอบกิจการอื่น การลงทุนของรัฐเกี่ยวกับกิจการรถไฟที่ลงทุนไปเป็นจำนวนมหาศาลแล้วในเวลาที่ผ่านมา จะเกิดความไม่คุ้มค่าการลงทุน ไม่เกิดการแข่งขันด้านการขนส่งในรูปแบบทางรถไฟ ทางเลือกในการให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศจะมีจำกัดจนไม่อาจสนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าที่นับวันมีแต่มากขึ้น อันจะมีส่วนส่งผลกระทบต่อภาระการรองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศได้

### 2.1.3 ความจำเป็นในการดำเนินการแก้ไขหรือพัฒนา

ตลอดเวลาที่ผ่านมามากกว่าหนึ่งร้อยปี รัฐบาลโดยการรถไฟฯ ได้มีการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางราง และขบวนรถไฟต่อเนื่องกันมาเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าแก่ประชาชน รวมจำนวนเงินที่ลงทุนไปแล้วเป็นจำนวนมาก โดยหากมาตรวจสอบดูตัวอย่างงบประมาณที่การรถไฟฯ ได้รับในการบูรณาการโครงการพัฒนาด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ทางระบบรางรถไฟ ย้อนหลังตั้งแต่เมื่อช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2566 ปรากฏดังนี้

- ปี พ.ศ. 2566 ได้รับงบประมาณเป็นเงิน 10,720,952,100 บาท
- ปี พ.ศ. 2565 ได้รับงบประมาณเป็นเงิน 4,847,012,800 บาท
- ปี พ.ศ. 2564 ได้รับงบประมาณเป็นเงิน 5,166,870,000 บาท
- ปี พ.ศ. 2563 ได้รับงบประมาณเป็นเงิน 2,200,139,400 บาท
- ปี พ.ศ. 2562 ได้รับงบประมาณเป็นเงิน 1,369,076,000 บาท
- ปี พ.ศ. 2561 ได้รับงบประมาณเป็นเงิน 2,243,325,600 บาท

จะเห็นว่า งบประมาณที่การรถไฟฯ นำไปใช้ลงทุนในการพัฒนาระบบขนส่งทางราง แม้จะมีจำนวนไม่มากหากเทียบกับขนส่งทางถนน แต่เป็นการลงทุนต่อเนื่องมายาวนานกว่าระบบการขนส่งรูปแบบอื่น จะมีเส้นทางรถไฟที่ครอบคลุมเกือบทุกเมืองหลักในทุกภูมิภาคของประเทศ มีระยะทางรวมของรางในเส้นทางระหว่างเมืองยาวกว่า 4,346 กิโลเมตร โดยมีหลายเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางรางและระบบอื่นกับประเทศที่มีพรมแดนติดกัน แต่กลับปรากฏข้อเท็จจริงในปัจจุบันว่า โครงสร้างพื้นฐานทางรางรถไฟมีการใช้ประโยชน์เพื่อเดินรถขนส่งสินค้ายังไม่เต็มความสามารถของจำนวนความจุรางที่มีทั้งหมด และหากจะพิจารณาความสามารถในการเดินรถขนส่งทางรางของ รฟท. เพียงผู้เดียว อาจเกิดข้อจำกัดด้านความคุ้มค่าของงบประมาณ หากระบบขนส่งทางรางไม่มีการแข่งขัน จะไม่เกิดการลดต้นทุนสินค้า เกิดปัญหาการบริการที่ด้อยคุณภาพ สำหรับประเทศไทยที่มี รฟท. เป็นผู้ประกอบการเดินรถไฟเพื่อการขนส่งสาธารณะเพียงรายเดียว และยังเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานทางรางรถไฟ ตลอดจนโครงข่ายที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งทางรถไฟทั้งหมด แต่ยังไม่สามารถส่งเสริมหรือดำเนินการให้มีการใช้ประโยชน์ของรางที่มีอยู่มาก



สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างข้อมูลงบแสดงสถานะทางการเงินย้อนหลังของ รฟท. และบริษัทย่อยในเครือในแต่ละปีงบประมาณ ดังนี้

- ปี พ.ศ. 2564 มีรายได้ 12,775,705,211.32 บาท มีค่าใช้จ่าย 27,980,223,210.41 บาท เมื่อนำรายได้เงินชดเชยผลการขาดทุนตามกฎหมายมาหัก การรถไฟฯ มีผลขาดทุน 8,531,634.56 บาท

- ปี พ.ศ. 2563 มีรายได้ 15,837,721,028.07 บาท มีค่าใช้จ่าย 31,682,658,305.33 บาท เมื่อนำรายได้เงินชดเชยผลการขาดทุนตามกฎหมายมาหัก การรถไฟฯ มีผลขาดทุน 7,424,647.78 บาท

- ปี พ.ศ. 2562 มีรายได้ 16,136,240,809.92 บาท มีค่าใช้จ่าย 29,860,060,904.07 บาท เมื่อนำรายได้เงินชดเชยผลการขาดทุนตามกฎหมายมาหัก การรถไฟฯ มีผลขาดทุน 23,697,958.39 บาท

- ปี พ.ศ. 2561 มีรายได้ 17,454,657,391.14 บาท มีค่าใช้จ่าย 26,753,040,889.92 บาท เมื่อนำรายได้เงินชดเชยผลการขาดทุนตามกฎหมายมาหัก การรถไฟฯ มีผลขาดทุน 4,159,324.10 บาท

จะเห็นได้ว่า สถานะทางการเงินของการรถไฟฯ ย้อนหลัง 4 ปี มีผลขาดทุนเฉลี่ยปีละกว่า 8 พันล้านบาท และมีแนวโน้มผลประกอบการในแต่ละปีจะขาดทุนเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียดรายได้จากการขนส่งเฉลี่ยปีละ 5 พันล้านบาท ใกล้เคียงรายได้ที่มาจากการบริหารสินทรัพย์ซึ่งไม่ใช่ภารกิจหลักของ รฟท. ดังนั้น หากจะเสริมสร้างศักยภาพในการสร้างรายได้ของ รฟท. จากการเข้าใช้โครงสร้างพื้นฐานเพื่อเปิดให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น รูปแบบการให้เอกชนเดินรถไฟบนรางของ รฟท. โดยคิดค่าใช้ประโยชน์จากรางจะทำให้เอกชนสามารถเข้าใช้ประโยชน์ในรางที่มีความจุว่าง โดย รฟท. เป็นผู้จัดสรรให้เอกชนที่เข้าใช้รางไม่ได้เอกลิขสิทธิ์ในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งแบบผูกขาด ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่นที่ถือว่าเป็นคู่แข่งสำคัญของการขนส่งทางรถไฟ คือ การขนส่งสินค้าทางถนน จะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งเอกชนได้เดินทางไปบนถนนสาธารณะซึ่งถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ มีการใช้ถนนสาธารณะเพื่อประกอบธุรกิจสร้างรายได้ให้กับตนเอง แต่เอกชนดังกล่าวไม่ต้องเข้ามาประกอบการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เพียงแต่จดทะเบียนการดำเนินธุรกิจขนส่งตามกฎหมายเพื่อเป็นหลักฐานในการประกอบธุรกิจเท่านั้น

## 2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย

### 2.2.1 หลักการ แนวคิด ที่ใช้เป็นกรอบหรือแนวทางในการจัดทำข้อเสนอ

เนื่องด้วย รฟท. มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ มีกฎหมายที่ต้องยึดถือปฏิบัติหลายฉบับที่ไม่คล่องตัวหรือไม่เอื้ออำนวยต่อการปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์ของประเทศที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ทั้งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และยังต้องถือปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับภารกิจหน้าที่ของตน เช่น กฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

จนเกิดข้อสงสัยว่า เมื่อ รฟท. มีโครงสร้างพื้นฐานทางรางและการเดินรถ แต่อุปกรณ์ความพร้อมด้านอื่นยังไม่สมบูรณ์เพียงพอที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ เหตุใดจึงไม่มีแนวทางการเพิ่มระบบเพื่อเอื้อให้เอกชนที่มีความสามารถเข้ามาให้บริการระบบขนส่งทางรางเพื่อปิดช่องว่างของ รฟท. ในขณะเดียวกัน ปัจจุบันนี้ประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย เช่น เมียนมา กัมพูชา ลาว มาเลเซีย ได้มีการจัดทำความตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการใช้รถไฟ ขนส่งสินค้าจากประเทศต้นทางผ่านประเทศไทยไปยังประเทศปลายทาง โดยใช้รางของ รฟท. แล้วจ่ายเพียงค่าธรรมเนียมการใช้รางตามที่จะกำหนด มีแนวทางการอนุญาตให้ผู้ใช้ประจำหน้าที่เดินรถไฟจากประเทศต้นทาง และอาจไม่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนขบวนรถไฟ เมื่อผ่านเข้ามาในดินแดนประเทศไทย แม้ความตกลงดังกล่าวจะยังไม่สมบูรณ์ในทุกประเด็น แต่หลักการและแนวทางการจัดทำก็จะไปในทิศทางที่ผ่อนผันให้มีการขนส่งสินค้าผ่านทางรางของ รฟท. ได้อย่างสะดวกขึ้นเพื่อจุดหมายพัฒนาระบบเศรษฐกิจร่วมกันทั้งภูมิภาค ดังนั้น หากกลับมาพิจารณาการใช้ระบบรางภายในประเทศให้มีความคุ้มค่าเต็มความจุ ในช่วงเวลาที่รางว่าง (ยังไม่มีรถเดินรถ) เพื่อให้เกิดประโยชน์กับ รฟท. แล้ว จำเป็นต้องมีแนวทางที่จะส่งเสริมให้เอกชนที่มีความสามารถเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟโดยการจ่ายค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้รางเป็นรายเที่ยว การดำเนินการดังกล่าวไม่เป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน หากจะพิจารณาแนวคิดหรือหลักการของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนฉบับต่างๆ ที่ผ่านมา ตั้งแต่พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ที่มีการกำหนดวิธีการหรือแนวทางการปฏิบัติและใช้บังคับแก่การให้สัมปทานหรือการร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ โดยเฉพาะโครงการที่มีการลงทุนหรือมีทรัพย์สินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ไม่ให้ขึ้นอยู่กับผู้มีอำนาจท่านใดท่านหนึ่งหรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเหมือนกับแนวทางตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 ซึ่งบทบัญญัติของกฎหมายฉบับนี้แม้จะเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมงานในกิจการของรัฐได้แต่ยังคงกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการโดยละเอียดต่อกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการเช่นเดิม ที่ยังคงมีการกำหนดขั้นตอนไม่ชัดเจนและไม่เป็นธรรมกับเอกชน ส่วนพระราชบัญญัติในการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 แม้มีหลักการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐมากขึ้น เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าและเกิดประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยกำหนดหลักเกณฑ์และขั้นตอนการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐให้มีความโปร่งใส ส่งเสริมและสนับสนุนการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ รวมทั้งให้มีบุคคลหรือหน่วยงานหลายฝ่ายเข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาโครงการแทนการกำหนดให้บุคคลเดียวหรือหน่วยงานแห่งเดียวเป็นผู้มีอำนาจพิจารณา แต่เนื้อหารายละเอียดของกฎหมายฉบับนี้ ก็ยังคงกำหนดขอบเขตที่กว้างขวาง ส่งผลให้มีโครงการที่ไม่เกี่ยวข้องกันกับโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะต้องเข้ามาสู่กระบวนการตามกฎหมายฉบับนี้ สำหรับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เป็นการกำหนดหลักการที่ชัดเจนและแน่นอนในการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ โดยให้มีการจัดทำแผนโครงการร่วมลงทุน และกำหนดให้โครงการที่ไม่เกี่ยวข้องกันกับกิจการโครงสร้างพื้นฐานและ

บริการสาธารณะโดยตรง ก็ไม่ต้องเข้ามาสู่กระบวนการตามกฎหมายฉบับนี้ และได้มีการกำหนดความขยายไปถึงโครงการที่เข้าข่ายต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ให้มีความชัดเจนมากขึ้น มีการกำหนดนิยามคำว่า “โครงการ” กำหนดนิยามคำว่า “ร่วมลงทุน” และมีการกำหนดให้โครงการร่วมลงทุนเกี่ยวกับรถไฟ รถไฟฟ้า การขนส่งทางราง เป็นกิจการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ แต่ก็ยังไม่ได้บัญญัติให้ชัดเจนว่าการดำเนินการขนส่งทางรางลักษณะใดที่เข้าข่ายจะต้องดำเนินการตามกระบวนการของกฎหมายฉบับนี้ แต่อย่างไรก็ตาม หากพิจารณากฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ทั้ง 3 ฉบับที่กล่าวมา จะพบว่า มีแนวทางเป็นการมุ่งเน้นให้เอกชนที่มีความสามารถในการสร้างผลกำไรได้มากกว่า การดำเนินการของภาครัฐเอง เป็นผู้เข้ามาร่วมลงทุนดำเนินงานในกิจการหนึ่งของรัฐแทนภาครัฐที่มีลักษณะเป็นการผูกขาดเพียงผู้เดียวในกิจการส่วนนั้น ไม่ใช่อนุญาตให้เอกชนหลายรายเข้ามาดำเนินการในส่วนเดียวกันได้ ซึ่งรูปแบบที่ผู้เสนอผลงานนำเสนอเป็นรูปแบบของ “การเปิดเสรีการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟ” หรือ Open Access เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟ อันมีหลักการสำคัญดังต่อไปนี้

2.2.1.1 การอนุญาตให้ภาคเอกชนทั้งหมดเข้าถึงตลาดการขนส่งอย่างยุติธรรมและเท่าเทียมกัน โดยอาจมีการจัดอุปสรรคต่างๆ เช่น ข้อกำหนดการออกใบอนุญาต โควตา และข้อจำกัดในการเข้าร่วม

2.2.1.2 การส่งเสริมการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันโดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการหลายรายเข้าสู่ตลาด ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพ คุณภาพการบริการที่ดีขึ้น และราคาที่แข่งขันได้

2.2.1.3 มีการลดขั้นตอน กฎ ระเบียบของรัฐบาลและการควบคุมของภาคการขนส่ง ซึ่งอาจรวมถึงการจัดการควบคุมราคา การจำกัดเส้นทาง และอุปสรรคด้านกฎระเบียบอื่นๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการแข่งขัน

ซึ่งหลักการเปิดเสรีการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟมาจากการแข่งขันในตลาดหรือทำให้เกิดการแข่งขันที่จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาการให้บริการ การพัฒนาเทคโนโลยี และลดต้นทุนการดำเนินงาน เพราะผู้ประกอบการจะต้องวางแผนและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการอยู่เสมอ เพื่อให้แข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้และสร้างผลกำไรสูงสุดจากการให้บริการ โดยเงื่อนไขดำเนินการที่สำคัญคือต้องมีการแยกระหว่างผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานกับผู้ประกอบการเดินรถไฟออกจากกัน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่นในประเทศ เช่น การขนส่งทางอากาศ จะมีผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานเป็นผู้รับผิดชอบจัดทำสนามบิน และมีเอกชนเป็นผู้ประกอบการเพื่อให้บริการสายการบิน เป็นต้น แนวทางดังกล่าวจะทำให้มีผู้ประกอบการเข้ามาให้บริการมากขึ้น และเกิดการแข่งขันกันระหว่างผู้ประกอบการ จนมีการลดต้นทุนการดำเนินการ มีการพัฒนานวัตกรรม และพัฒนาคุณภาพการให้บริการ โดยเงื่อนไขที่สำคัญของแนวทางการเปิดเสรีการเดินรถไฟต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติในการอนุญาต และต้องมีความโปร่งใสในขั้นตอนของการอนุญาต อันจะเป็นการจัดสิ่งกีดขวางและข้อจำกัดต่างๆ เพื่อส่งเสริมการแข่งขันในการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน และแข่งขันกับรูปแบบการขนส่งอื่น สร้างประสิทธิภาพ และการเข้าถึงตลาดใน

อุตสาหกรรมขนส่งทางรถไฟ การเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่เป้าหมายเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมทางการตลาดที่มีการแข่งขันและมีประสิทธิภาพซึ่งเป็นประโยชน์ต่อทั้งธุรกิจและผู้บริโภค

## 2.2.2 วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการจัดทำข้อเสนอ

โดยที่ผู้เสนอผลงานได้จัดทำข้อเสนอเกี่ยวกับ “การเปิดให้เอกชนใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ” เบื้องต้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานหรือบริการสาธารณะเป็นหน้าที่ในความรับผิดชอบของภาครัฐในการจัดให้มีหรือให้บริการ แต่การให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่ถือว่าเป็นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน แต่เป็นการนำโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐจัดให้มีมาใช้ประโยชน์ และแม้ว่าการขนส่งสินค้าจะเป็นบริการรูปแบบหนึ่ง แต่การขนส่งทางรถไฟไม่น่าจะถือว่าเป็นบริการสาธารณะที่รัฐมีอำนาจผูกขาดในการดำเนินการ ซึ่งจะเป็นเหตุให้ในการให้เอกชนเข้ามาดำเนินการถือว่าเป็นโครงการร่วมทุน ดังนั้น ก่อนจะมีการดำเนินการให้ภาคเอกชนเข้ามาประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟแทนหน่วยงานภาครัฐหรือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ก็จำเป็นต้องพิจารณากฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือแนวทางดำเนินการที่เกี่ยวข้องว่าจะสามารถดำเนินการได้หรือไม่ อย่างไร ซึ่งปัจจุบันมีกฎหมาย ที่ใช้บังคับอยู่หลายฉบับในประเทศไทยที่ต้องนำมาพิจารณาความเป็นไปได้เกี่ยวกับการให้ผู้ประกอบการเอกชนเข้าจัดทำบริการสาธารณะ โดยเป็นบัญญัติที่สามารถสนับสนุนการเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางรถไฟตามข้อเสนอของผู้เสนอผลงานได้หรือไม่ ดังนี้

2.2.2.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560 ซึ่งได้มีการกำหนดหลักการเกี่ยวกับความเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานกิจการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน โดยมาตรา 56 วรรคสอง กำหนดให้ “โครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับกิจการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินชีวิตหรือคุณภาพชีวิตของประชาชน หรือกระทบกับความมั่นคงของรัฐ อันเป็นกิจการที่รัฐผูกขาดการประกอบกิจการโดยธรรมชาติ รัฐจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ร่วมกับเอกชนน้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ด (51) ไม่ได้” จะเห็นได้ว่า รัฐไม่สามารถโอนความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานสำหรับกิจการสาธารณูปโภคนั้นให้แก่ภาคเอกชนได้ ซึ่งกิจการสาธารณูปโภคจะหมายถึงบริการต่างๆ ที่หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากรัฐต้องจัดไว้ให้กับประชาชน โดยเป็นสิ่งที่จำเป็นและส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน และมีความสำคัญต่อชีวิตประจำวัน เช่น การบริการทางการแพทย์ ไฟฟ้า น้ำประปา การขนส่ง การศึกษา พลังงาน เป็นต้น โดยหากพิจารณาประเด็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งในประเทศไทย ภาครัฐได้จัดให้มีถนน รางรถไฟ และอื่นๆ พร้อมกับจัดให้มียานพาหนะเพื่อให้บริการขนส่งแก่ประชาชนในโครงสร้างพื้นฐานนั้นๆ ตามความจำเป็นแล้ว แต่การเปิดให้เอกชนใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟด้วย เป็นกรณีการเพิ่มทางเลือกเพิ่มเติมในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และเป็นการเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางรางรถไฟที่เดิมที่ภาครัฐจัดให้ รฟท. เป็นผู้ดำเนินการให้บริการแก่ประชาชนอยู่แล้วเท่านั้น การเปิดให้เอกชนใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จึงไม่ควรจัดอยู่ใน

บริการสาธารณสุขปึกแผ่นพื้นฐานที่ต้องร่วมลงทุนกับภาครัฐ แต่ รพท.ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และที่แก้ไขเพิ่มเติม จึงยังคงสถานะความเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานและยังเป็นผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานต่อไป ตามอำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และที่แก้ไขเพิ่มเติม แม้ว่าที่ผ่านมา รพท.ทำให้มั่นใจว่าประชาชนในประเทศจะได้รับบริการขนส่งทางรถไฟอย่างครอบคลุม แม้กระทั่งในเส้นทางที่ไม่สามารถสร้างผลกำไรให้กับ รพท.ได้ ก็ยังจำเป็นต้องจัดให้มีบริการต่อไปตามหลักความเสมอภาคในการให้บริการสาธารณะ ซึ่งเป็นการยืนยันหลักการว่ารัฐต้องจัดให้ประชาชนทุกคนได้รับการปฏิบัติหรือได้รับผลประโยชน์จากบริการสาธารณะอย่างเสมอภาคกัน แต่ประเด็นดังกล่าวควรมีผลต่อการขนส่งคนโดยสาร ไม่รวมถึงการขนส่งสินค้าที่มีการแข่งขันเสรีในการขนส่งรูปแบบอื่นอยู่แล้ว โดยการนำแนวคิดการเปิดเสรีการประกอบกิจการเดินรถไฟมาใช้ในประเทศไทย จำต้องมีการแยกให้ชัดเจนระหว่างกิจการโครงสร้างพื้นฐานทางระบบรางและกิจการเดินรถไฟได้แก่

(1) กิจการโครงสร้างพื้นฐานทางระบบราง รัฐยังคงต้องเป็นเจ้าของกิจการโครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟ เพื่อให้บริการสาธารณะมีความครอบคลุม และยังต้องมีการใช้อำนาจรัฐในการเวนคืนที่ดินเพื่อขยายโครงข่ายระบบรางในอนาคต

(2) กิจการเดินรถไฟ ซึ่งเป็นกิจการที่มีเป้าหมายตอบสนองความต้องการของประชาชนในการเดินทางหรือใช้เพื่อขนส่งสินค้า ถือเป็นภารกิจลำดับรองที่รัฐไม่จำเป็นต้องเข้ามาดำเนินการเอง แต่สามารถเปิดโอกาสให้เอกชนที่มีความสามารถเข้ามาประกอบกิจการเดินรถไฟได้ อันสอดคล้องกับบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 75 วรรคสอง ที่กำหนดว่า “รัฐต้องไม่ประกอบกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับเอกชน เว้นแต่มีความจำเป็นในการรักษาความมั่นคงของรัฐ การรักษาผลประโยชน์ส่วนรวม การจัดให้มีสาธารณูปโภค หรือการจัดทำบริการสาธารณะ”

2.2.2.2 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.2464 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีเจตนาเพื่อการจัดวางการรถไฟแผ่นดิน รถไฟราษฎร์ และทางหลวงให้เรียบร้อยยิ่งขึ้น รวมทั้งเพื่อรวบรวมบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และข้อบังคับในเรื่องดังกล่าวไว้เป็นหมวดหมู่ โดยมีการแบ่งประเภทของรถไฟตามกิจการเดินรถไฟในด้านความเป็นเจ้าของกิจการออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) กิจการเดินรถไฟของรัฐว่าด้วยรถไฟแผ่นดิน และ (2) กิจการเดินรถไฟของเอกชนว่าด้วยรถไฟราษฎร์ สำหรับกิจการเดินรถไฟของเอกชน สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทได้แก่

(1) รถไฟผู้รับอนุญาต คือ กรณีที่ผู้ประกอบการเดินรถไฟภาคเอกชนให้บริการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า โดยเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าระวางสินค้า ซึ่งจะประกอบกิจการได้ก็ต่อเมื่อได้รับพระบรมราชานุญาตเป็นพิเศษจากพระมหากษัตริย์ โดยภาครัฐไม่ต้องเปิดให้มีการแข่งขันยื่นข้อเสนอโดยเอกชนหลายราย

(2) รถไฟหัตถกรรม หมายถึง กรณีที่ห้างหรือบริษัทซึ่งประกอบหัตถกรรมหรือพาณิชย์กรรมได้สร้างขึ้นไว้เพื่อรับส่งคนงานและบรรทุกสิ่งของซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติหรือสิ่งซึ่งประดิษฐ์ขึ้นกับสิ่งอื่นๆ ที่จำเป็นจะต้องใช้สำหรับกิจการนั้นๆ จึงเป็นกิจการเดินรถไฟของเอกชนอีกประเภทหนึ่งที่ใช้ในการขนส่งคนหรือสินค้าภายในห้างร้านหรือบริษัทผู้ได้รับอนุญาตเท่านั้น โดยห้ามเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าระวางสินค้า ซึ่งเอกชนจะประกอบกิจการรถไฟหัตถกรรมได้โดยการได้รับพระบรมราชานุญาตจากพระมหากษัตริย์ที่ไม่ต้องมีการแข่งขันเสนอราคา และจะต้องอยู่ภายใต้การกำกับควบคุมของคณะกรรมการรถไฟและกรมรถไฟ จะเห็นได้ว่ากฎหมายฉบับนี้ไม่ได้บัญญัติขั้นตอนและหลักเกณฑ์การเข้าประกอบกิจการกรณีเอกชนที่ไม่มีระบบโครงสร้างพื้นฐานของตนและประสงค์จะประกอบกิจการเดินรถไฟบนรางของรัฐหรือเอกชนรายอื่นไว้เป็นการเฉพาะ เนื่องจากกิจการเดินรถไฟของเอกชน (กิจการรถไฟราษฎร์) ตามกฎหมายฉบับนี้ จะต้องเป็นกิจการเดินรถไฟที่มีการบริหารรวมกิจการที่จะต้องเป็นทั้งเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานและเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟเท่านั้น

2.2.2.3 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นกฎหมายที่ถูกกำหนดมาเพื่อแปรสภาพกรมรถไฟมาเป็น รฟท. และกำหนดให้ รฟท. มีสถานะเป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ในการรับโอนภารกิจการเป็นผู้ประกอบการเดินรถไฟมาจากกรมรถไฟ และแม้ว่ามาตรา 105 แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้กำหนดหน้าที่ในการกำกับดูแลเอกชนโดยให้บรรดารถไฟที่ผู้ได้รับอนุญาตได้สร้างหรือจัดการให้อยู่ในความกำกับดูแลของกรมรถไฟแผ่นดิน แต่ก็ยังไม่ได้กำหนดถึงกรณีที่เอกชนจะมาดำเนินกิจการเดินรถแข่งขันกับ รฟท. รวมทั้งไม่มีการกำหนดอำนาจ รฟท. ในการให้สัมปทานแก่เอกชนซึ่งต่างจากรัฐวิสาหกิจหน่วยงานอื่นที่ได้กำหนดให้อำนาจรัฐวิสาหกิจให้สัมปทานแก่เอกชนทั้งหมดหรือบางส่วน ดังเช่นกรณีของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)

2.2.2.4 ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 มีหลักการในการกำหนดให้กิจการการรถไฟเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคที่จะต้องได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ตามนัยข้อ 3 ข้อ 4 และข้อ 9 ซึ่งการที่กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้มีอำนาจอนุญาตหรือให้สัมปทาน แต่ยังไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอน วิธีการให้สัมปทานหรืออนุญาตไว้ในประกาศฉบับนี้ด้วยทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติ แม้ในข้อ 6 แห่งประกาศฉบับดังกล่าวจะกำหนดว่า ให้หลักเกณฑ์ ขั้นตอน วิธีการในการให้สัมปทานหรืออนุญาตเอกชนในการประกอบกิจการเดินรถไฟ

ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58๓ ต้องเป็นไปตามที่กฎหมายเฉพาะกำหนดไว้ แต่ปัจจุบันยังไม่มีหลักเกณฑ์เงื่อนไขดังกล่าวไว้ในกฎหมายเฉพาะ แม้ในเวลาต่อมาการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับสัมปทานหรือให้เอกชนดำเนินการในกิจการเกี่ยวกับรถไฟได้มีการกำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชนก็ตาม

2.2.2.5 พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ซึ่งมีหลักการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเพื่อนำเอาความสามารถความเชี่ยวชาญในการดำเนินการและเงินทุนของเอกชนมาใช้ในการจัดทำบริการสาธารณะซึ่งเป็นภารกิจของรัฐ โดยเอกชนจะเป็นผู้รับความเสี่ยงในการบริหารงานมากกว่ากรณีที่รัฐทำสัญญาจ้างให้เอกชนเข้ามาบริหารงาน ซึ่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 มาตรา 4 ได้กำหนดนิยามคำสำคัญไว้ดังนี้

คำว่า “ร่วมลงทุน” หมายถึง ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใด หรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้ สิทธิ ไม่ว่าในลักษณะใด”

คำว่า “โครงการ” และ “โครงการร่วมลงทุน” รวมแล้วหมายถึง โครงการที่มีการร่วมลงทุนตามความหมายของพระราชบัญญัติร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนในกิจการที่หน่วยงานของรัฐหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งหรือหลายหน่วยงานรวมกันมีหน้าที่และอำนาจต้องทำตามกฎหมาย หรือกฎ หรือที่หน้าที่และอำนาจต้องทำตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง ซึ่งมีการร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใดก็ตาม โดยอาจมอบให้เอกชนลงทุนแต่เพียงฝ่ายเดียวโดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใด

ซึ่งเหตุผลของการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้แทนพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 เนื่องจากพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 มีการกำหนดขอบเขตของโครงการที่ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐไว้กว้าง ทำให้โครงการที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการสาธารณะส่วนที่รัฐไม่มีหน้าที่ต้องจัดทำ ต้องเข้ามาสู่กระบวนการตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ที่มีสถานะเป็นเพียงกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์การตรวจสอบเอกชนที่จะเข้ามาประกอบกิจการและกำกับดูแลโครงการที่มีการร่วมลงทุนเท่านั้น ซึ่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ได้กำหนดขอบเขตของโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยเน้นย้ำให้ใช้บังคับเฉพาะกับโครงการที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ ส่วนโครงการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินของหน่วยงานรัฐจะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับนี้ แต่อย่างไรก็ตาม ด้วยเหตุที่พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 มาตรา 7 (2) ได้กำหนดให้โครงการร่วมลงทุนเกี่ยวกับรถไฟ รถไฟฟ้า การขนส่งทางราง เป็นกิจการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะที่ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วม

ลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562 ส่งผลให้ต้องมีการตีความต่อไปว่าการที่เอกชนนำรถมาเดินบนโครงสร้างพื้นฐานทางรางรถไฟของรัฐในเส้นทางที่รัฐจัดให้บริการสาธารณะอยู่แล้ว แต่ความจุของรางยังเหลือให้ใช้เดินรถไฟได้ โดยรฟท.การรถไฟฯ ได้รับคำตอบแทนเป็นลักษณะของค่าใช้ราง จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 หรือไม่

ทั้งนี้ เมื่อได้ทำการตรวจสอบแนวทางการประกอบกิจการเดินรถไฟของประเทศต่างๆ ที่ประสบความสำเร็จก็จะพบข้อเท็จจริง ดังนี้

- กรณีประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป เช่น ออสเตรีย เยอรมัน อิตาลี ไอร์แลนด์ เบลเยียม ฝรั่งเศส โปแลนด์ เนเธอร์แลนด์ เดนมาร์ก สเปน ฟินแลนด์ สวีเดน เป็นต้น ที่เริ่มแรกการประกอบกิจการเดินรถไฟต้องอยู่ในอำนาจดำเนินการของภาครัฐ เพราะเป็นโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ จึงเกิดการผูกขาด และผลที่ตามมาคือ การเกิดปัญหาในการให้บริการ ไม่มีการพัฒนาต่อยอด มีสถานะขาดทุนสะสมยาวนาน ซึ่งเป็นปัญหาเช่นเดียวกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำให้ประเทศในสหภาพยุโรปต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการเปิดเสรีการประกอบกิจการเดินรถไฟ โดยแยกเป็นผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานทางรางหรือสร้างกลไกให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานทางรางมีความเป็นอิสระ และเป็นผู้ประกอบการเดินรถไฟเพื่อให้เกิดการแข่งขันกันระหว่างผู้ประกอบการในการลดต้นทุนการดำเนินการเดินรถ มีการพัฒนานวัตกรรม และการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ ซึ่งมีหลักการสำคัญว่า การอนุญาตในการเข้าประกอบกิจการขนส่งทางรางจะต้องไม่เลือกปฏิบัติ และต้องมีความโปร่งใสในการดำเนินการ

- กรณีของสหราชอาณาจักร ซึ่งมีโครงข่ายรถไฟที่เก่าแก่ที่สุดของโลก มีการพัฒนามาหลากหลายรูปแบบจนถึงปัจจุบัน มีเส้นทางที่ครอบคลุมทุกประเทศในเครือสหราชอาณาจักร สามารถเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะในทุกรูปแบบ ทั้งทางรถโดยสารสาธารณะ เรือ และสนามบิน มีเส้นทางระบบรางยาว 15,878 กิโลเมตร มีจำนวนรถขนส่งทางรางที่ให้บริการในระบบมากกว่า 14,025 คัน โดยมีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งระบบขนส่งทางรางของสหราชอาณาจักร จะมี Network Rail เป็นผู้บริหารโครงสร้างพื้นฐาน มีสำนักงานการขนส่งทางรางและถนนเป็นผู้กำกับดูแล และมีเอกชนเป็นผู้ประกอบการรถไฟประมาณกว่า 32 ราย ที่ให้บริการตามเส้นทางที่แตกต่างกันไป โดยการประกอบกิจการเดินรถไฟของสหราชอาณาจักรจะมีการใช้ทั้งระบบเปิดเสรีการประกอบกิจการเดินรถและระบบสัมปทานการเดินรถ แต่ผู้ประกอบการที่เข้ามาทั้งสองระบบ ต้องได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถจาก ORR ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระของรัฐที่รับผิดชอบด้านกฎระเบียบทางเศรษฐกิจและความปลอดภัยของการขนส่งทางรางของสหราชอาณาจักรเสียก่อน ส่งผลให้การบริหารจัดการขนส่งของสหราชอาณาจักรมีประสิทธิภาพสูง และมีการให้บริการอย่างครอบคลุมทั่วถึงทั้งการขนส่งคนโดยสารและการขนส่งสินค้า



- กรณีของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศหนึ่งที่มีประสิทธิภาพเกี่ยวกับการใช้ขนส่งระบบราง มีหน่วยงานของรัฐ คือ กระทรวงที่ดิน สาธารณูปโภคพื้นฐาน การคมนาคม และการท่องเที่ยว มีหน่วยงานภายใต้สังกัด คือ กรมราง มีหน้าที่กำกับดูแลการขนส่งทางราง เช่น กำหนดมาตรฐานการขนส่งทางราง ให้เงินสนับสนุนธุรกิจการขนส่งทางราง พัฒนาการคุ้มครองความปลอดภัยในการขนส่งทางราง พัฒนาการประกอบการขนส่งทางรางและโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนการวางระบบและเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับระบบขนส่งทางราง เป็นต้น โดยมีผู้ประกอบการเดินรถที่เดิมเป็นรัฐวิสาหกิจ แต่ภายหลังมีการเปลี่ยนสถานะเป็นเอกชน แต่รัฐยังคงถือหุ้นอยู่บางส่วน ทำให้รูปแบบของประเทศญี่ปุ่นจึงเป็นทั้งผู้ประกอบการเดินรถและเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานผูกขาดกันตามพื้นที่ แต่กระทรวงฯ จะเข้าไปพิจารณาประสิทธิภาพการประกอบการเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารตามที่ควรจะเป็น นอกจากนี้ กิจกรรมรถไฟยังต้องแข่งขันกับระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบอื่น เช่น เครื่องบิน รถ เรือ เป็นต้น ดังนั้น หากผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟไม่เสนอการบริการที่มีคุณภาพดีกว่า ค่าบริการที่ถูกกว่า หรือมีการจัดการต้นทุนที่ดีกว่า ธุรกิจของเราก็จะไม่สามารถดำเนินต่อไปได้ เพราะรัฐบาลไม่ได้ให้การอุดหนุนกิจการส่วนใหญ่เหมือนกับเมื่อครั้งที่ผู้ประกอบการเดินรถไฟมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ เฉพาะกิจการรถไฟความเร็วสูงเท่านั้นที่รัฐบาลไม่ส่งเสริมให้มีผู้ประกอบการเดินรถไฟรายอื่นเข้ามาแข่งขันบนทางรถไฟ

- กรณีของประเทศสิงคโปร์ ได้มีการแบ่งแยกการประกอบกิจการระหว่างผู้ประกอบการเดินรถและผู้ประกอบการโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดการแข่งขันบนทางเดียวกัน ซึ่งเดิมที่จะมีผู้ประกอบการเดินรถเพียงรายเดียว แต่ LTA (คณะกรรมการที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ประเทศสิงคโปร์) ได้นำบริษัทเอกชนอีกรายหนึ่งเข้ามาร่วมให้บริการเดินรถเพื่อให้เกิดการแข่งขันและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ อันเป็นแนวทางของระบบการเปิดเสรีการเดินรถ

## 2.23 แนวทางการแก้ไขปัญหหรือพัฒนาโยบายที่สอดคล้องกับการวิเคราะห์

จากที่ได้ทำการวิเคราะห์ไปแล้วว่า พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ควรมีสถานะเป็นเพียงกฎหมายกลางที่บัญญัติขึ้นเพื่อกำหนดขอบเขตของโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยมีหลักการเป็นการเน้นย้ำให้ใช้บังคับเฉพาะกับโครงการที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ ส่วนโครงการที่มีลักษณะเป็นการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินของหน่วยงานรัฐจะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับนี้ ประกอบกับกฎหมายฉบับนี้ยังไม่มีบทบัญญัติที่ชัดเจนว่ารูปแบบของโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนมีขอบเขตเพียงใด ดังนั้น ควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางที่ชัดเจนในการให้ภาคเอกชนเข้าให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟไว้ในกฎหมายเฉพาะเพื่อรองรับแนวคิดการเปิดเสรีการประกอบการกิจการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งปัจจุบันกระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางราง ได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... (ผู้เสนอผลงานการศึกษาได้เข้าไปตรวจพิจารณาแก้ไข และเสนอแนวทาง) ที่ยังอยู่ระหว่างกระบวนการเตรียมการเสนอออกเป็นกฎหมายต่อรัฐบาล เพื่อใช้เป็นกฎหมายเฉพาะสำหรับการกำกับดูแล ส่งเสริม และตรวจสอบการประกอบการกิจการการขนส่งทางรางของประเทศ

ซึ่งร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... “มีเหตุผลในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น **รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในประเทศอย่างมั่นคง** เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยต่อการใช้บริการ” โดยในรายละเอียดของบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ได้กำหนดองค์ประกอบหลักให้มีคณะกรรมการนโยบายขนส่งทางราง (มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีกรรมการขนส่งทางรางเป็นฝ่ายเลขานุการ) เพื่อกำหนดนโยบาย แผนการพัฒนา แนวทางการพัฒนาการขนส่งทางราง , ให้มีการจัดทำโครงการขนส่งทางรางที่ประกอบด้วย การจัดทำแผน การเสนอโครงการ และการดำเนินโครงการขนส่งทางราง , การประกอบกิจการขนส่งทางรางที่ประกอบด้วย การขออนุญาตเข้าประกอบกิจการ หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการ การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ , ให้มีการใช้รางเพื่อการขนส่งร่วมกันที่เจ้าของโครงสร้างพื้นฐานทางรางต้องอนุญาตโดยมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนจากผู้ใช้งาน และมีการจัดสรรความจุราง ตารางเวลาการเดินรถขนส่งทางรางและเส้นทาง , มีระบบการตรวจสอบอุบัติเหตุและตรวจสอบการประกอบกิจการของผู้ประกอบการเมื่อจำเป็น , กำหนดมาตรฐานของผู้ประจำหน้าที่และต้องมีใบอนุญาต , กำหนดการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บจากการใช้บริการรถขนส่งทางราง , กำหนดโทษและอัตราโทษที่ผู้ที่เกี่ยวข้องจะได้รับจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ ทั้งนี้ หากจะกล่าวถึงร่างบทบัญญัติที่สามารถใช้เป็นแนวทางปฏิบัติที่เป็นการสนับสนุนส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้าร่วมให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ จะมีการกำหนดไว้เป็นลักษณะการขออนุญาต (ระบบใบอนุญาต) ซึ่งหลักการของระบบใบอนุญาตจะช่วยให้มั่นใจว่าผู้ประกอบการขนส่งทางรางมีความเหมาะสมในการประกอบกิจการขนส่งทางรถไฟ ทั้งนี้ ระบบการให้ใบอนุญาตจะทำให้กรรมการขนส่งทางรางในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลนโยบายการขนส่งทางรางสามารถเข้าไปมีส่วนกลั่นกรองเอกชนผู้ประกอบการที่จะเข้ามาในระบบว่ามีความน่าเชื่อถือในทางธุรกิจ มีความสามารถที่จะรับรองความปลอดภัยของสินค้าที่ขนส่งมีความเหมาะสมทางการเงินเพียงพอที่จะรับผิดชอบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในทางแพ่งได้หรือไม่ ส่วน รฟท. จะมีสถานะเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานทางราง และผู้ประกอบการเดินรถในส่วนของตน จะเห็นว่า ระบบการให้เอกชนสามารถเข้าให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ด้วยการใช้โครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. จะช่วยส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองประโยชน์สาธารณะ และนโยบายของรัฐ ทั้งยังสอดคล้องกับแนวทางของต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จในการบริหารจัดการด้านการขนส่งทางรางตามที่กล่าวมาที่ล้วนแต่ให้ความสำคัญกับการที่ควรส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาประกอบการเดินรถไฟได้อย่างเสรี เพื่อให้เกิดการแข่งขันจนทำให้เกิดการพัฒนาการบริการที่ดีขึ้น มีการแข่งขันด้านราคา ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์ ดังนั้นแนวทางในส่วนที่จะเปิดให้เอกชนสามารถใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จะประกอบด้วย

2.2.3.1 กำหนดบทบัญญัติการเปิดให้เอกชนเข้าใช้โครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ที่อยู่ระหว่างเสนอตามขั้นตอนการตราเป็นกฎหมาย ได้แก่

ร่างมาตรา 40 กำหนดว่า “ห้ามไม่ให้ผู้ใดประกอบกิจการขนส่งทางราง เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี” และเพื่อให้สะดวกต่อการกำกับดูแลการดำเนินการและการกำหนดเงื่อนไขของผู้ประกอบการ จึงกำหนดประเภทใบอนุญาตผู้ประกอบการไว้ในร่างมาตรา 42 ว่า ใบอนุญาตมี 3 ประเภท ได้แก่ 1) การประกอบกิจการขนส่งเพื่อการขนส่ง 2) **การประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง** และ 3) การประกอบกิจการขนส่งเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง ทั้งนี้ ภายใต้ใบอนุญาตประเภทการประกอบกิจการที่กล่าวมา ทำให้ต้องมีการกำหนดเงื่อนไขการให้ใบอนุญาตกับผู้ประกอบการ โดยกำหนดคุณสมบัติของผู้มีสิทธิขอใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง (เพื่อขนส่งสินค้า) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่จะเข้ามาประกอบกิจการสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และตอบสนองบริการต่อผู้ใช้บริการได้ ตามความในร่างมาตรา 43 ที่กำหนดว่า “ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้

(1) เป็นนิติบุคคลตามมาตรา 44

(2) มีเงินทุนเพียงพอแก่การประกอบกิจการขนส่งทางรางตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวง

(3) มีบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญเพียงพอในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

(4) คุณสมบัติและลักษณะอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางจำเป็นต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญที่ผู้ขอรับใบอนุญาตยังไม่มีตามกฎกระทรวงตาม (3) เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง สามารถจ้างบุคคลที่มีความรู้ความชำนาญนั้นเป็นการชั่วคราวตามระยะเวลาที่กำหนดได้”

ตามร่างมาตรา 44 มีการกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องเป็นหน่วยงานของรัฐหรือ**นิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด**ที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจการขนส่งทางราง มีทุนจดทะเบียนตามจำนวนที่กำหนด อำนาจบริหารอยู่ภายใต้บุคคลที่มีสัญชาติไทย กรรมการหรือผู้มีอำนาจบริหารต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามตามหลักเกณฑ์ และไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต

ตามร่างมาตรา 45 มีการกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมด

และตามร่างมาตรา 48 มีการกำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางตรวจสอบคำขอรับใบอนุญาต รวมถึงคุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม สัญญาการเข้าใช้รางเพื่อการขนส่ง และเอกสารหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องภายในระยะหกสิบวัน แล้วเสนอเรื่องต่อ**รัฐมนตรีเพื่อออกใบอนุญาตต่อไป** (จะไม่ใช้คำว่า “ให้เป็นอำนาจของ ...” หรือคำว่า “เสนอเรื่องต่อ ... เพื่อพิจารณาออกใบอนุญาต”)

ร่างบทบัญญัติที่กล่าวมาทั้งหมดเป็นการกำหนดให้พิจารณาถึงชื่อเสียงของผู้ประกอบการ และความสามารถของเอกชนในการประกอบกิจการ ความสามารถในการรับผิดชอบทางแพ่งหากเกิดกรณีปัญหาต้องชดใช้หรือรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการ ตลอดจนมีการกำหนดเวลาของเจ้าหน้าที่ในการพิจารณาคำขอใบอนุญาตเพื่อให้เอกชนเกิดความมั่นใจว่าจะไม่มีถ่วงเวลาการออกใบอนุญาตเพื่อการถ่วงถ่วงกัน ทั้งยังไม่เป็นการกำหนดเงื่อนไขที่ยากต่อการดำเนินการจนเกินไป

นอกจากร่างบทบัญญัติที่กล่าวมาแล้วว่าเป็นการให้สิทธิหรือเปิดโอกาสให้กับเอกชนที่จะสามารถเข้ามาประกอบกิจการเดินรถไฟขนส่งสินค้าได้ตามระบบการขอใบอนุญาตแล้ว ยังมีการกำหนดร่างบทบัญญัติเพิ่มเติมไว้ในหมวด 4 การใช้รางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน ตามมาตรา 67 ว่า “เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของราง มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งร่วมกันเมื่อมีการร้องขอและได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี โดยต้องปฏิบัติตามข้อเชื่อมต่อทุกรายอย่างเป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติ” แต่การที่เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของราง จะไม่อนุญาตให้ผู้ประกอบการอื่นเชื่อมต่อรางกระทำได้เฉพาะกรณีความจุรางช่วงเวลานั้นมีไม่เพียงพอ หรือหากมีการเชื่อมต่อในช่วงเวลานั้นจะเกิดผลกระทบหรือเป็นเหตุขัดขวางต่อการขนส่งทางรางเท่านั้น ตามร่างมาตรา 69 ซึ่งเมื่อมีการให้เชื่อมต่อรางที่ใช้ร่วมกันแล้ว เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของราง มีสิทธิได้รับการตอบแทนการใช้รางจากผู้เชื่อมต่อรางในอัตราที่เป็นธรรม ตามร่างมาตรา 70

ทั้งนี้ ยังให้มีการกำหนดร่างบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทาง ที่กำหนดให้มีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง ตามร่างมาตรา 71 โดยให้มีหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลา และพิจารณาความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์ราง ตามร่างมาตรา 72 และกำหนดให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดสรรความจุ ตารางการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทาง ด้วยความโปร่งใส เป็นกลาง ไม่เลือกปฏิบัติ อันเป็นการกีดกันผู้ประกอบการรายอื่น หรือเป็นเหตุให้เกิดการผูกขาดหรือจำกัดการแข่งขันในการให้บริการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ได้รับความเป็นธรรมในการจัดสรรความจุจากผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน ก็สามารถร้องเรียนไปยังคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางได้ ตามร่างมาตรา 76 และก่อนที่ผู้ประกอบการจะยื่นขอรับใบอนุญาตประกอบการเดินรถต่อกรมการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาเสนอต่อไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้ผู้นั้นเข้าดำเนินการจัดทำสัญญาเช่าใช้รางกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานเสียก่อน ตามร่างมาตรา 79 อันเป็นร่างบทบัญญัติที่เน้นย้ำหลักการที่จะต้องไม่มีการกีดกันผู้ประกอบการรายใดๆ ที่ได้รับอนุญาตให้เดินรถขนส่งทางรางไฟ

สำหรับรายละเอียดสัญญาการเข้าใช้ราง สามารถกำหนดเป็นรูปแบบการจ่ายค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้รางให้กับการรถไฟฟ้า โดยการกำหนดค่าใช้จ่ายในการเช่าราง ค่านัดจำหรือเงินประกันเพื่อปกป้องความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการใช้งาน ราคาเช่าอาจกำหนดเป็นรูปแบบรายวัน รายสัปดาห์ หรือรายเดือน ตามความต้องการของเอกชนผู้ประกอบการและการรถไฟฟ้า มีการกำหนดระยะเวลาการเช่า เงื่อนไขการเช่าราง รวมถึงระยะเวลาที่ผู้เช่าสามารถใช้รางได้ โดยระยะเวลาการเช่าอาจกำหนดเป็นชั่วโมง วัน สัปดาห์ หรือเดือน ตามความต้องการหรือนโยบายของคู่สัญญา กำหนดเงื่อนไขการส่งคืนรางในกรณีเป็นการขอใช้

รายครึ่งสำหรับงานบางประเภท โดยอาจกำหนดสถานที่และเวลาที่ต้องส่งคืนราง ค่าเสียหายหรือค่าปรับที่อาจเกิดขึ้นหากไม่ส่งคืนตามกำหนด มีการกำหนดเงื่อนไขการใช้งาน เงื่อนไขการเช่าราง ข้อกำหนดและข้อจำกัดในการใช้ราง เช่น น้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตให้บรรทุกได้ การใช้งานในเส้นทาง ที่มีความอันตรายเป็นพิเศษ เป็นต้น ทั้งนี้ สัญญาการเช่าใช้รางที่กล่าวมามีหลักการเป็นการจ่ายเมื่อมีการใช้รางจะไม่มีลักษณะเป็นการแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน รัฐไม่ต้องเสี่ยงกับผลประโยชน์ของการของเอกชนที่เช่าใช้ราง ซึ่งแนวทางทั้งหมดที่กล่าวมาสามารถนำมาใช้ดำเนินการผลักดันในการให้เอกชนสามารถเข้าให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่อเสริมสร้างความคุ้มค่าของโครงสร้างพื้นฐานทางรางตามข้อเสนอได้

22.3.2 ให้มีร่างบทบัญญัติเพื่อยกเว้นพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการเปิดให้เอกชนใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางราง กล่าวคือ มาตรา 24 แห่งร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... กำหนดว่า “เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบกับโครงการขนส่งทางรางตามมาตรา 23 (รายงานการเสนอโครงการ) แล้วให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน” ร่างกฎหมายนี้ส่งผลให้การประกอบกิจการขนส่งทางรางทั้ง 3 ประเภท ตามร่างมาตรา 3 ได้แก่ การประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง , การประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง , การประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนทั้งหมด ทั้งที่วัตถุประสงค์หนึ่งของการเสนอให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางคือ ต้องการส่งเสริมการประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน แต่บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ที่กล่าวมา กลับบัญญัติรองรับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ที่มีเงื่อนไขไม่คล่องตัวเช่นเดิม จึงเสนอให้มีการเพิ่มเติมร่างบทบัญญัติเป็นมาตรา 24/1 ด้วยการกำหนดกิจการขนส่งทางรางบางประเภทที่ยังไม่มีสถานะความเป็นหุ้นส่วนกับรัฐ ไม่ควรต้องจัดทำโครงการภายใต้เงื่อนไขกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยร่างบทบัญญัติมาตรา 24/1 สามารถเพิ่มเติมข้อความให้มีความชัดเจนว่า “ในกรณีที่เอกชนเข้าประกอบกิจการขนส่งทางรางเฉพาะการเดินรถขนส่งทางรางบนโครงสร้างพื้นฐานทางรางตามหมวด 4 (การประกอบกิจการขนส่งทางราง) หากผู้นั้นได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีแล้ว ไม่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน” ซึ่งเป็นการกำหนดให้ชัดเจนในกฎหมายเฉพาะว่าประเภทกิจการดังกล่าวไม่ถือเป็นกิจการโครงสร้างพื้นฐานหรือบริการสาธารณะที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เพราะร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ที่กล่าวมานั้น หากภายหน้ามีการประกาศใช้เป็นกฎหมาย จะมีสถานะเป็นกฎหมายระดับพระราชบัญญัติเช่นเดียวกับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ซึ่งอาจ

ทำให้เกิดกรณีปัญหาว่า ถ้ามีการให้เอกชนเข้าให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟบนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ตามนัยของ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... จะสามารถกระทำจริงหรือไม่ และจะขัดหรือแย้งกับหลักการแห่งพระราชบัญญัติ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 หรือไม่ ซึ่งหากดำเนินการเพิ่มเติมร่างบทบัญญัติให้มีความชัดเจน ดังที่กล่าวมาจะแก้ไขปัญหาความขัดแย้งของกฎหมายและนำไปถือปฏิบัติได้ตามหลักการ

## 2.2.4 ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อความสำเร็จของการดำเนินการตามข้อเสนอและแนวทางบริหารจัดการที่เป็นรูปธรรม

2.2.4.1 เนื่องจากระบบการขนส่งสินค้าทางรางรถไฟ มี รฟท. เป็นผู้ดำเนินการแต่เพียงผู้เดียว มาอย่างยาวนาน ทำให้บุคคลทั่วไปเข้าใจว่าเฉพาะแต่ รฟท. เท่านั้น ที่มีสิทธิขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยไม่เข้าใจ หลักการการแบ่งแยกหน้าที่ระหว่างการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานทางราง และการเดินรถไฟ สามารถแบ่งแยกได้ โดยอำนาจในการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานทางรางต้องเป็นหน้าที่ของรัฐโดย รฟท. ส่วนการประกอบกิจการเดินรถไฟบนราง สามารถกำหนดรูปแบบให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานรัฐ หรือหน่วยงานรัฐจ้างเอกชนให้เดินรถ หรือการ อนุญาตให้เอกชนเข้าเดินรถบนรางรถไฟตามสัญญา (รูปแบบการเปิดเสรีการเดินรถไฟ) จะเห็นได้ว่ารูปแบบการเข้าเดินรถบนรางรถไฟมีถึง 3 รูปแบบ แต่ละรูปแบบมีวัตถุประสงค์และผลที่แตกต่างกัน ดังนั้น ปัจจัยเกี่ยวกับความเข้าใจในรูปแบบการเปิดเสรีการเดินรถไฟของบุคคลที่ต้องเข้ามาเกี่ยวข้องกับการพิจารณาร่างกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง ถือเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของการดำเนินการตามข้อเสนอนี้ ซึ่งแนวทางการบริหารจัดการในประเด็นนี้คือ กรมการขนส่งทางรางต้องรวบรวมจัดทำข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับปัญหาเชิงประจักษ์และผลกระทบที่เกิดจากการที่มี รฟท. เพียงรายเดียวที่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศจนเกิดการผูกขาดและมีการพัฒนาระบบขนส่งที่ล่าช้า ไม่สามารถสนองต่อความต้องการของประชาชนให้เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้นได้ ต่อมาจะต้องจัดทำข้อมูลให้ประจักษ์ชัดและเข้าใจง่ายเกี่ยวกับบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ส่วนที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการเปิดเสรีการเดินรถไฟด้วยการให้เอกชนสามารถเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ระบบใบอนุญาต) ว่ามีรูปแบบเป็นอย่างไรเมื่อดำเนินการแล้วจะเกิดประโยชน์ต่อประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศอย่างไร ประกอบกับสามารถแบ่งเบาหรือแก้ไขปัญหาภาวะการขาดทุนของ รฟท. ได้อย่างมีนัยยะสำคัญอย่างไร จากนั้น จะต้องเตรียมการอธิบายเพื่อให้เข้าใจว่าหลังจากมีการใช้บังคับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... แล้ว จะเกิดผลที่เป็นประโยชน์แก่ประชาชนและมีส่วนขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้มากเพียงใด

2.2.4.2 การเปิดเสรีการเดินรถไฟมีความจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่ควบคุมดูแลโครงสร้างพื้นฐานทางราง เพราะจะต้องมีการกำหนดวิธีการอนุญาต การจัดสรรตารางเวลาการเดินรถ

และการอนุญาตให้เชื่อมต่อรางร่วมกัน เป็นต้น หากภาครัฐไม่เข้าไปกำกับดูแลเพื่อให้ขั้นตอนต่างๆ มีความโปร่งใส และเอกชนมีความมั่นใจว่าตนเองได้รับความเป็นธรรมในทุกขั้นตอน การเปิดเสรีการเดินรถไฟบนรางของ รฟท. อาจไม่ประสบความสำเร็จ ดังนั้น ภาครัฐจะต้องกำหนดหลักการอนุญาตให้เอกชนเข้าใช้ราง การจัดสรรตารางเวลา การเดินรถ และการอนุญาตให้เชื่อมต่อรางร่วมกันไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ และออกเป็นกฎหมาย ลำดับรอง เช่น กฎกระทรวง ระเบียบ ประกาศ เพื่อกำหนดรายละเอียดวิธีการในแต่ละขั้นตอนให้ชัดเจนอันเป็น หลักประกันให้แก่เอกชนได้มีความมั่นใจว่าตนเองจะได้รับการพิจารณาอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันกับ ผู้ประกอบการรายอื่นๆ

2.2.4.3 เนื่องจากรถไฟเป็นพาหนะที่ต้องใช้ผู้ควบคุมหรือผู้ประจำหน้าที่ที่มีทักษะเฉพาะทาง มิใช่ ผู้ใดก็สามารถควบคุมรถไฟได้ ซึ่งปัจจุบันจะมีแต่เจ้าหน้าที่หรืออดีตเจ้าหน้าที่ของ รฟท. เท่านั้นที่มีทักษะดังกล่าว หากมีการเปิดให้เอกชนเข้าเดินรถไฟบนรางของ รฟท. นอกจากเอกชนรายดังกล่าวต้องลงทุนหัวรถจักรและแคร่ที่มี ราคาสูงมากแล้ว เอกชนอาจประสบปัญหาการสรรหาบุคคลที่จะเข้ามาเป็นผู้ควบคุมรถไฟหรือผู้ประจำหน้าที่รถไฟ และแม้จะสรรหาได้แต่ไม่น่าจะมีจำนวนเพียงพอต่อการประกอบกิจการของตนจนอาจส่งผลต่อความไม่พร้อมของ เอกชนรายอื่นๆ ได้ สุดท้ายก็จะประสบปัญหาเกี่ยวกับการที่ไม่มีเอกชนที่มีความพร้อมเข้ามาประกอบกิจการเดิน รถไฟ ดังนั้น ควรแก้ไขหลักเกณฑ์ให้โรงเรียนรถไฟของ รฟท. ที่เดิมที่จะสอนการควบคุมรถไฟและผู้ประจำหน้าที่ รถไฟให้จบออกมาเป็นเจ้าหน้าที่ของ รฟท. เท่านั้น โดยให้โรงเรียนรถไฟเป็นสถานที่ฝึกอบรมบุคคลทั่วไปให้ สามารถควบคุมรถไฟและปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ของรถไฟได้ด้วย

## 2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ

ด้วยเหตุที่ข้อเสนอนี้เป็นข้อเสนอ “กรณีศึกษาการเปิดให้เอกชนเข้าใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางของ รฟท. เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ” ภาวะผู้นำที่มีความสำคัญเพื่อขับเคลื่อนข้อเสนอได้ ควรจะต้อง ประกอบด้วย

2.3.1 มีความคิด/แนวทาง ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้กรอบของการทำงานปัจจุบัน มีความคิดสร้างสรรค์ หรือให้คำแนะนำแนวทางใหม่หรือที่มีความแตกต่างเสมอ

2.3.2 มีความสามารถในการสร้างแรงบันดาลใจให้กับทีมงาน หรือหน่วยงานที่มีส่วนต้อง ขับเคลื่อนข้อเสนอให้มีความสำเร็จ

2.3.3 มีความสามารถในการวางแผน กำหนดขั้นตอนดำเนินการ เพื่อให้สามารถนำแนวทาง ตามแผนการดำเนินการดังกล่าวมาสู่การปฏิบัติให้ได้

2.3.4 มีการเรียนรู้เกี่ยวกับการพัฒนารูปแบบการดำเนินธุรกิจของโลกที่เปลี่ยนไป มีความคิดหรือวิธีการปฏิบัติที่ยืดหยุ่นเมื่อเกิดสถานการณ์แตกต่างจากที่คาดการณ์ไว้

2.3.5 มีความสามารถในการเชื่อมโยงความคิดหรือวิทยาการที่มีความแตกต่างกันมาผสมผสานให้เกิดแนวทางการดำเนินการรูปแบบใหม่และเกิดประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ



### 3. แผนพัฒนาตนเอง

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

## บรรณานุกรม

### หนังสือ

รายงานโครงการศึกษาระบบกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางสำหรับประเทศไทย ของมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศ

### บทความ

การเปิดเสรีการประกอบกิจการเดินรถไฟของสหภาพยุโรปกับแนวทางในการพัฒนากฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางของไทย  
วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี ปีที่ 15 ฉบับที่ 20

### วิทยานิพนธ์

นางสาวปิยมณัส สุกุลณา “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ” วิทยานิพนธ์  
มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา พ.ศ. 2557

## ภาคผนวก



## รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

### สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร

ตราไว้ ณ วันที่ ๖ เมษายน พุทธศักราช ๒๕๖๐  
เป็นปีที่ ๒ ในรัชกาลปัจจุบัน

ศุภมัสดุ พระพุทธศาสนกาลเป็นอดีตกาล ๒๕๖๐ พรรษา ปัจจุบันสมัย จันทรคตินิยม กุกกุฏสมปัตตส จิตรมาส ชุณหปักษ์ ทสมิตถี สุริยคติกาล เมษายนมาส ฉัฏฐสุรทิน ครุวาร โดยกาลบริเวท สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม ให้ประกาศว่า นายกรัฐมนตรีได้นำความกราบบังคมทูลว่า นับแต่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรสยาม พุทธศักราช ๒๔๗๕ เป็นต้นมา การปกครองของประเทศไทยได้ดำรงเจตนารมณียึดมั่นในระบอบประชาธิปไตย อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขต่อเนื่องมาโดยตลอด แม้ได้มีการยกเลิก แก้ไขเพิ่มเติม และประกาศใช้ รัฐธรรมนูญเพื่อจัดระเบียบการปกครองให้เหมาะสมหลายครั้ง แต่การปกครองก็มิได้มีเสถียรภาพหรือราบรื่นเรียบร้อยเพราะยังคงประสบปัญหาและข้อขัดแย้งต่าง ๆ บางครั้งเป็นวิกฤติทางรัฐธรรมนูญที่หาทางออกไม่ได้ เหตุส่วนหนึ่งเกิดจากการที่มีผู้ไม่นำพาหรือไม่นับถือยำเกรงกฎเกณฑ์การปกครองบ้านเมือง ทุจริตฉ้อฉลหรือบิดเบือนอำนาจ หรือขาดความตระหนักสำนึกรับผิดชอบต่อประเทศชาติและประชาชน จนทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นผล ซึ่งจำเป็นต้องป้องกันและแก้ไขด้วยการปฏิรูปการศึกษาและการบังคับใช้กฎหมาย และเสริมสร้างความเข้มแข็งของระบบคุณธรรมและจริยธรรม แต่เหตุอีกส่วนหนึ่งเกิดจากกฎเกณฑ์การเมืองการปกครองที่ยังไม่เหมาะสมแก่สภาวะการณบ้านเมืองและกาลสมัย ให้ความสำคัญแก่รูปแบบและวิธีการยิ่งกว่าหลักการพื้นฐานในระบอบประชาธิปไตยหรือไม่อาจนำกฎเกณฑ์ที่มีอยู่มาใช้แก้พฤติกรรมของบุคคลและสถานการณ์ในยามวิกฤติที่มีรูปแบบและวิธีการแตกต่างไปจากเดิมให้ได้ผล

ภาษีด้วย ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวอย่างน้อยต้องกำหนดให้การบริหารจัดการกองทุนเป็นอิสระและกำหนดให้มีการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว

มาตรา ๕๕ รัฐต้องดำเนินการให้ประชาชนได้รับบริการสาธารณสุขที่มีประสิทธิภาพอย่างทั่วถึง เสริมสร้างให้ประชาชนมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการส่งเสริมสุขภาพและการป้องกันโรค และส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการพัฒนาภูมิปัญญาด้านแพทย์แผนไทยให้เกิดประโยชน์สูงสุด

บริการสาธารณสุขตามวรรคหนึ่ง ต้องครอบคลุมการส่งเสริมสุขภาพ การควบคุม และป้องกันโรค การรักษาพยาบาล และการฟื้นฟูสุขภาพด้วย

รัฐต้องพัฒนาการบริการสาธารณสุขให้มีคุณภาพและมีมาตรฐานสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

มาตรา ๕๖ รัฐต้องจัดหรือดำเนินการให้มีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึงตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน

โครงสร้างหรือโครงข่ายขั้นพื้นฐานของกิจการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของรัฐอันจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของรัฐ รัฐจะกระทำด้วยประการใดให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนหรือทำให้รัฐเป็นเจ้าของน้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดมิได้

การจัดหรือดำเนินการให้มีสาธารณูปโภคตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง รัฐต้องดูแลให้มีการเรียกเก็บค่าบริการจนเป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร

การนำสาธารณูปโภคของรัฐไปให้เอกชนดำเนินการทางธุรกิจไม่ว่าด้วยประการใด ๆ รัฐต้องได้รับประโยชน์ตอบแทนอย่างเป็นธรรม โดยคำนึงถึงการลงทุนของรัฐ ประโยชน์ที่รัฐและเอกชนจะได้รับ และค่าบริการที่จะเรียกเก็บจากประชาชนประกอบกัน

มาตรา ๕๗ รัฐต้อง

(๑) อนุรักษ์ พื้นฟู และส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่น ศิลปะ วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม และจารีตประเพณีอันดีงามของท้องถิ่นและของชาติ และจัดให้มีพื้นที่สาธารณะสำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชน ชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้ใช้สิทธิและมีส่วนร่วมในการดำเนินการด้วย

(๒) อนุรักษ์ คุ่มครอง บำรุงรักษา พื้นฟู บริหารจัดการ และใช้หรือจัดให้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ ให้เกิดประโยชน์อย่างสมดุลและยั่งยืน โดยต้องให้ประชาชนและชุมชนในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมดำเนินการและได้รับประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าวด้วยตามที่กฎหมายบัญญัติ

มาตรา ๕๘ การดำเนินการใดของรัฐหรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการ ถ้าการนั้นอาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง รัฐต้องดำเนินการให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนหรือชุมชน และจัดให้มีการรับฟัง

มาตรา ๗๓ รัฐพึงจัดให้มีมาตรการหรือกลไกที่ช่วยให้เกษตรกรประกอบเกษตรกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้ผลผลิตที่มีปริมาณและคุณภาพสูง มีความปลอดภัย โดยใช้ต้นทุนต่ำ และสามารถแข่งขันในตลาดได้ และพึงช่วยเหลือเกษตรกรผู้ยากไร้ให้มีที่ทำกินโดยการปฏิรูปที่ดินหรือวิธีอื่นใด

มาตรา ๗๔ รัฐพึงส่งเสริมให้ประชาชนมีความสามารถในการทำงานอย่างเหมาะสมกับศักยภาพ และวัยและให้แรงงานทำ และพึงคุ้มครองผู้ใช้แรงงานให้ได้รับความปลอดภัยและมีสุขอนามัยที่ดีในการทำงาน ได้รับรายได้ สวัสดิการ การประกันสังคม และสิทธิประโยชน์อื่นที่เหมาะสมแก่การดำรงชีพ และพึงจัดให้มีหรือส่งเสริมการออมเพื่อการดำรงชีพเมื่อพ้นวัยทำงาน

รัฐพึงจัดให้มีระบบแรงงานสัมพันธ์ที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการดำเนินการ

มาตรา ๗๕ รัฐพึงจัดระบบเศรษฐกิจให้ประชาชนมีโอกาสได้รับประโยชน์จากความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจไปพร้อมกันอย่างทั่วถึง เป็นธรรม และยั่งยืน สามารถพึ่งพาตนเองได้ตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ขจัดการผูกขาดทางเศรษฐกิจที่ไม่เป็นธรรม และพัฒนาความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประชาชนและประเทศ

รัฐต้องไม่ประกอบกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับเอกชน เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐ การรักษาผลประโยชน์ส่วนรวม การจัดให้มีสาธารณูปโภค หรือการจัดทำบริการสาธารณะ

รัฐพึงส่งเสริม สนับสนุน คุ้มครอง และสร้างเสถียรภาพให้แก่ระบบสหกรณ์ประเภทต่าง ๆ และกิจการวิสาหกิจขนาดย่อมและขนาดกลางของประชาชนและชุมชน

ในการพัฒนาประเทศ รัฐพึงคำนึงถึงความสมดุลระหว่างการพัฒนาด้านวัตถุกับการพัฒนาด้านจิตใจ และความอยู่เย็นเป็นสุขของประชาชน ประกอบกัน

มาตรา ๗๖ รัฐพึงพัฒนาระบบการบริหารราชการแผ่นดินทั้งราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และงานของรัฐอย่างอื่น ให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยหน่วยงานของรัฐต้องร่วมมือและช่วยเหลือกันในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดิน การจัดทำบริการสาธารณะ และการใช้จ่ายเงินงบประมาณมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน รวมตลอดทั้งพัฒนาเจ้าหน้าที่ของรัฐให้มีความซื่อสัตย์สุจริต และมีทัศนคติเป็นผู้ให้บริการประชาชนให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ไม่เลือกปฏิบัติ และปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ

รัฐพึงดำเนินการให้มีกฎหมายเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคลของหน่วยงานของรัฐ ให้เป็นไปตามระบบคุณธรรม โดยกฎหมายดังกล่าวอย่างน้อยต้องมีมาตรการป้องกันมิให้ผู้ใดใช้อำนาจ หรือกระทำการโดยมิชอบที่เป็นการก้าวก่ายหรือแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ หรือกระบวนการแต่งตั้งหรือการพิจารณาความดีความชอบของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

## สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานพระราชบัญญัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พ.ศ. ๒๔๙๔ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในพระปรมาภิไธย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ธำนิวัต กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยากร

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้ไว้ ณ วันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๔

เป็นปีที่ ๖ ในรัชกาลปัจจุบัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยที่เป็นการสมควรจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นเอกเทศ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระมหากษัตริย์ โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา จึงมีพระบรมราชโองการให้  
ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พ.ศ. ๒๔๙๔”

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

นุเบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกบรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่ง  
พระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“การรถไฟแห่งประเทศไทย” หมายความว่า การรถไฟซึ่งจัดตั้งขึ้นตาม  
พระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“ผู้ว่าการ” หมายความว่า ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการ  
กระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจ  
ออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

\* ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๖๘/ตอนที่ ๔๐/ฉบับพิเศษ หน้า ๔/๓๐ มิถุนายน ๒๔๙๔

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

#### หมวด ๑

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การจัดตั้ง ทูน และเงินสำรอง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๖ ให้จัดตั้งการรถไฟฟ้า เรียกว่า “การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย” มี  
วัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) รับโอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและ  
ประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการ  
รถไฟ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๗ ให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเป็นนิติบุคคล

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๘ ให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยตั้งสำนักงานใหญ่ในจังหวัดพระนคร และจะ  
ตั้งสาขาหรือผู้แทนขึ้น ณ ที่อื่นใดในราชอาณาจักรก็ได้ และจะตั้งสาขาหรือผู้แทนขึ้น ณ ต่างประเทศ  
ในเมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีก็ได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๙<sup>๒</sup> ให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบ  
วัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๖ อำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) สร้าง ซื้อ จ้าง รับจ้าง จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ

ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง อาศัย ให้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

อาศัย จำหน่าย แลกเปลี่ยน และดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ

(๓) กำหนดอัตราค่าการการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

รถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าการดังกล่าว

(๔) จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ของกิจการรถไฟ

(๕) กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๖) รับส่งเงินทางรถไฟ

(๗) รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสตุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการ

รถไฟ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๘) ดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคาร รวมตลอดถึงกิจการอื่นอันเป็นอุปกรณ์แก่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กิจการโรงแรมหรือภัตตาคาร

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

<sup>๒</sup> มาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา



และให้อำนาจผู้ว่าการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่รुकล้ำเข้ามาในเขตสองข้างทางของรางรถไฟได้เพื่อประโยชน์ในการเดินรถ และสมควรแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุกให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถกำหนดให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจได้อย่างคล่องตัว นอกจากนี้ สมควรกำหนดรูปแบบของพนักงานและแก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ลักษณะ และการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และลักษณะของผู้ว่าการให้สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๓<sup>๒๕</sup>

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่สมควรแก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้สามารถจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟหรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ หรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟได้ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถประกอบกิจการได้ตามความเหมาะสมในทางธุรกิจ และห้ามผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยประกอบกิจการแข่งขันกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือเข้าเป็นหุ้นส่วนที่ไม่จำกัดความรับผิดชอบในหุ้นส่วน หรือเป็นผู้ถือหุ้น หรือเป็นกรรมการในบริษัทที่ประกอบกิจการในลักษณะดังกล่าว และแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องที่ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนที่จะดำเนินการให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

## สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานพระราชบัญญัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

## จัดวางการรถไฟและทางหลวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พระพุทธศักราช ๒๕๖๔ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราวุธ พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า ด้วยมีเหตุสมควรที่จะจัดวางการรถไฟแผ่นดิน รถไฟรางคู่และทางหลวงให้เรียบร้อยยิ่งขึ้น แลเพื่อรวบรวมบทกฎหมายข้อบังคับในเรื่องนี้เข้าไว้เป็นหมวดหมู่ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโดยบทมาตราไว้ต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ข้อความเบื้องต้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔”

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒<sup>๑</sup> ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมาย ตั้งแต่วันที่ ๑๕ เดือนสิงหาคม พระพุทธศักราช ๒๕๖๔ เป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

(๑)<sup>๒</sup> คำว่า “รถไฟ” หมายความว่า กิจกรรมที่จัดทำขึ้นเพื่อหาประโยชน์ด้วยวิธีบรรทุกส่งคนโดยสาร และสินค้าบนทางซึ่งมีราง ส่วนรถไฟซึ่งได้รับอนุญาตให้สร้างขึ้นตลอดทั้งสายบนถนนหลวงของนครหนึ่งหรือเมืองหนึ่งนั้นให้เรียกว่า “รถราง”

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) คำว่า “ที่ดินรถไฟ” หมายความว่า ที่ดินทั้งหลายที่ได้จัดหาหรือเช่าถือไว้ใช้ในการรถไฟโดยชอบด้วยพระราชกำหนดกฎหมาย

(๓) คำว่า “ทางรถไฟ” หมายความว่า ถนนหรือทางซึ่งได้วางรางเพื่อการเดินรถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔) คำว่า “เครื่องประกอบทางรถไฟ” หมายความว่า สถานี สำนักงานที่ทำการ คลังสินค้า เครื่องจักรประจำที่ และสรรพสิ่งของทั้งปวงที่ก่อสร้างไว้เพื่อประโยชน์ของรถไฟ

(๕) คำว่า “รถ” หมายความว่า รถจักร รถบรรทุก รถคนโดยสาร หรือรถขนของซึ่งมีล้อครีบสำหรับเดินบนราง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๖) คำว่า “พัสดุ” หมายความว่า รางอะไหล่ ไม้หมอน หมุดควางและแป้นควาง เครื่องอะไหล่สำหรับรถ เครื่องประกอบสำหรับสร้างสะพาน ของเครื่องใช้ในการก่อสร้าง เครื่องมือ วัสดุเชื้อเพลิง น้ำมันหยอดเครื่อง หรือของสิ่งอื่น ๆ ซึ่งรถไฟเก็บสะสมไว้ใช้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๗) คำว่า “พนักงานรถไฟ” หมายความว่า บุคคลที่รถไฟได้จ้างไว้หรือได้มอบหน้าที่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

<sup>๑</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๓๘/-/หน้า ๑๒๓/๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๔

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

<sup>๒</sup> มาตรา ๓ (๑) แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศแก้ไขความในมาตรา ๓ ข้อ (๑) แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔

มาตรา ๙๔ ถ้ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้บุคคลบาดเจ็บสาหัส หรือถึงแก่ความตายก็ดี หรือเมื่อรถไฟโดนกันโดยรถขบวนหนึ่งเป็นรถคนโดยสารก็ดี หรือเมื่อรถคนโดยสารทั้งขบวนหรือตอนใด ตอนหนึ่งตกรางก็ดี ให้อาณาบาตรรถไฟแจ้งความบอกไปให้ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินทราบ พร้อมกับ รายงานการเสียหายและข้อที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้นโดยพลัน

ถ้ามีผู้บาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตายก็ดี หรือเมื่อมีเหตุสงสัยว่าจะมีคนร้ายทำให้ รถไฟตกรางก็ดี ให้อาณาบาตรรถไฟส่งค่าแจ้งความอย่างเดียวกันนั้นไปยังอัยการในท้องที่เกิด อุบัตินั้นให้ทราบด้วย

ภาคที่ ๓

ว่าด้วยรถไฟราชภูธร

ส่วนที่ ๖

ว่าด้วยรถไฟผู้รับอนุญาต

หมวดที่ ๑

ว่าด้วยการให้อนุญาต

มาตรา ๙๕ ห้ามมิให้สร้างรถไฟราชภูธรขึ้นในพระราชอาณาจักร เว้นไว้แต่จะมี ประกาศพระราชทานพระบรมราชานุญาตเป็นพิเศษ

พระบรมราชานุญาตนั้นจะพระราชทานให้แต่เฉพาะเพื่อสร้างทางรถไฟ แยกไปจาก ทางรถไฟแผ่นดินหรือรถไฟที่ตกรางก็ได้ การประกอบใจความในหนังสือพระราชทานพระบรม ราชานุญาตก็ดี หรือการที่จะปฏิบัติตามพระบรมราชานุญาตนั้นก็ดี ให้เป็นไปตามพระราชกำหนด กฎหมายแห่งพระราชอาณาจักรนี้ทั้งสิ้น

มาตรา ๙๖ เมื่อบุคคลหรือบริษัทใดมีความประสงค์จะขออนุญาตสร้างทางรถไฟ ให้ยื่น เรื่องราวแสดงความประสงค์นั้นต่อผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดิน

เรื่องราวนั้นให้เสนอต่อสภากรรมการรถไฟ เมื่อสภากรรมการเห็นสมควรจะ เรียกร้องให้ยื่นรายละเอียดเพิ่มเติมอีกก็ได้ แล้วจะได้นำเรื่องราวนั้นยื่นต่อรัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ส่วนการที่จะให้อนุญาตหรือไม่นั้น สุดแล้วแต่จะเห็นเป็นการสมควร

มาตรา ๙๗ ก่อนที่จะยื่นเรื่องราวขอรับอนุญาตนั้น จะยื่นเรื่องราวขึ้นต้นขึ้นไปตาม ระเบียบอย่างเดียวกัน เพื่อขออนุญาตตรวจวัดพื้นที่ที่จะสร้างทางรถไฟนั้นเสียขั้นหนึ่งก่อนก็ได้

มาตรา ๙๘ ในเรื่องราวขออนุญาตนั้นต้องแสดงรายการละเอียดที่จำเป็นอัน เกี่ยวกับการรถไฟที่คิดจะสร้างขึ้น และทั้งต้องแสดงฐานะสินทรัพย์ของผู้ยื่นเรื่องราว กับให้ส่งแบบ

และงบประมาณการก่อสร้างและแผนที่แสดงเขตที่ต้องการมาพร้อมกับเรื่องราวนั้นด้วย

มาตรา ๙๙ ในเวลาที่ยื่นเรื่องราวนั้น ผู้ยื่นเรื่องราวต้องลงแจ้งความในหนังสือพิมพ์รายวันให้ชนทั้งหลายทราบว่าได้ยื่นเรื่องราวไว้ กับให้มอบแบบการก่อสร้างและแผนที่แสดงเขตที่ดินโดยชัดเจน ทั้งบอกประเภทการงานและความสำคัญของการที่จะทำนั้นไว้ ณ ที่ว่าการฝ่ายปกครองในท้องที่ที่รถไฟจะผ่านไปในด้วย

ภายในกำหนดเวลา ๓ เดือนนับตั้งแต่วันที่ได้อบรมหมายแบบการก่อสร้างและแผนที่ไว้ ต่อเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองดังกล่าวนั้นเป็นต้นไป ผู้มีส่วนได้และเสียจะขอตรวจดูหนังสือสำคัญเหล่านั้น หรือขอคัดสำเนาไป และจะทำเรื่องราวขัดข้องยื่นต่อสภากรรมการรถไฟก็ได้

มาตรา ๑๐๐ สภากรรมการรถไฟต้องสืบสวนตรวจดูรายการก่อสร้างที่ส่งมาพร้อมกับเรื่องราวนั้นได้ตามวิธีที่จะเห็นเป็นการสมควร ถ้ามีผู้ยื่นเรื่องราวขัดข้องต่อการนั้น ก็ให้สภากรรมการรถไฟตรวจพิเคราะห์ข้อขัดข้องนั้นด้วย

มาตรา ๑๐๑ ในระหว่างเวลาก่อสร้างทางรถไฟก็ดี หรือเมื่อได้เปิดให้รถเดินแล้วก็ดี ถ้าผู้รับอนุญาตเห็นเป็นการจำเป็นต้องขยายทางรถไฟต่อออกไปอีก ให้ยื่นเรื่องราวขออนุญาตเพิ่มเติมตามระเบียบเดิม

ส่วนการที่จะโอนอำนาจสร้างรถไฟนั้น ก็ให้ขออนุญาตก่อนตามระเบียบอย่างเดียวกัน

มาตรา ๑๐๒ ถ้าผู้รับอนุญาต

(๑) เป็นคนล้มละลาย หรือ

(๒) หยุดไม่เดินรถตลอดทั้งสายหรือแต่ตอนหนึ่งตอนใดเกินกว่า ๖ เดือน เว้นแต่เมื่อมีพลาคัยเกิดขึ้น หรือ

(๓) ไม่ปฏิบัติตามความข้อใดข้อหนึ่งที่กล่าวไว้ในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาต หรือไม่ทำการที่จำเป็นเพื่อป้องกันภัยอันตรายแก่ประชาชน หรือ

(๔) ละเลยไม่ทำตามพระราชกำหนดกฎหมายอันเกี่ยวแก่รัฐประศาสน์นโยบาย หรือการรักษาความสงบเรียบร้อยในหมู่ประชาชน

ให้เรียกใบอนุญาตคืน แล้วให้ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินนำความกราบบังคมทูลพระกรุณา ขอถอนอนุญาตนั้นเสียได้

มาตรา ๑๐๓ ถ้ารัฐบาลมีความประสงค์จะเข้าปกครองยึดถือรถไฟสายใดก่อนสิ้นกำหนดอนุญาต รัฐบาลมีอำนาจที่จะเข้ายึดถือได้ในเวลาและตามข้อความดังกล่าวไว้ในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้น ถ้าและในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตมิได้กล่าวความข้อนี้อยู่ รัฐบาลมีอำนาจเข้ายึดถือปกครองรถไฟได้ในเวลาใดเวลาหนึ่งภายหลังแต่วันที่ได้พระราชทานพระบรมราชานุญาตล่วงแล้ว ๒๐ ปี

มาตรา ๑๐๔ ในเมื่อรัฐบาลเข้ายึดถือปกครองรถไฟก่อนสิ้นกำหนดอนุญาตก็ดี หรือเมื่อสิ้นกำหนดแล้วก็ดี ให้เข้ายึดถือปกครองบรรดาสสิ่งปลูกสร้าง รถ เครื่องจักร พัสตุ และวัตถุอย่างอื่นด้วย

ส่วนที่ดินนั้นให้คิดเงินค่าทำขวัญให้ไม่เกินกว่าราคาที่ได้รับอนุญาตได้ซื้อไว้

เมื่อถึงวันสิ้นกำหนดอนุญาตก็ดี หรือเมื่อได้ถอนอนุญาตเสียก็ดี ถ้ารัฐบาลไม่ได้แจ้งความประสงค์ที่จะเข้ายึดถือปกครองรถไฟนั้นให้ทราบแล้ว ผู้รับอนุญาตมีสิทธิที่จะขายที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง หรือเครื่องใช้อย่างอื่นของรถไฟได้ตามแต่จะเห็นควร

## หมวดที่ ๒

### ว่าด้วยการกำกับตรวจตราของรัฐบาล

มาตรา ๑๐๕ บรรดารถไฟที่ผู้รับอนุญาตได้สร้างหรือจัดการนั้น ให้อยู่ในความกำกับตรวจตราดูแลของกรมรถไฟแผ่นดินดังที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ และตามข้อความในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้นด้วย

มาตรา ๑๐๖<sup>๔</sup> (ยกเลิก)

มาตรา ๑๐๗ สภากรรมการรถไฟมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้ คือ

(๑) ออกความเห็นในเมื่อมีผู้ยื่นเรื่องราวขออนุญาตสร้างรถไฟ

(๒) ตรวจดูข้อความในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตก่อนที่จะพระราชทาน กับออกความเห็นแก้ไขหรือเพิ่มเติมข้อความนั้นที่จำเป็นตามแต่จะคิดเห็นว่าเป็นการสมควร

(๓) กำกับตรวจตราดูแลการก่อสร้างรถไฟ เพื่อให้ทราบว่าผู้รับอนุญาตจะได้กระทำผิดต่อข้อความในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้นหรือไม่

(๔) เมื่อผู้รับอนุญาตแจ้งมาให้ทราบว่า การก่อสร้างรถไฟสำเร็จบริบูรณ์แล้ว ก่อนเปิดทางให้รถเดิน ให้ออกความเห็นว่าการที่จะเปิดทางให้รถเดินนั้นจะมีอันตรายแก่ประชาชนหรือไม่

(๕) เข้าตรวจทางและกำกับตรวจตราการเดินทางได้ทุกเมื่อ เพื่อจะได้ทราบว่าผู้รับอนุญาตได้ปฏิบัติตามความในพระราชบัญญัตินี้ และข้อความในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้นหรือไม่ และเพื่อจะได้ทราบว่าไม่มีเหตุการณ์อันตรายอย่างหนึ่งอย่างใดแก่ประชาชน

(๖) ตรวจสอบและออกความเห็นในเรื่องกฎข้อบังคับที่ผู้รับอนุญาตมีอำนาจตั้งขึ้น โดยได้อนุมัติจากผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดิน

(๗) ใ้สวนในเรื่องอุบัติเหตุ เพื่อให้ทราบว่าผู้รับอนุญาตจะมีส่วนรับผิดชอบในเหตุนั้นด้วยหรือไม่

(๘) ตรวจกิจการอันจะต้องแจ้งไปให้ผู้รับอนุญาตทราบว่าทางรถไฟ เครื่องจักร หรือรถทั้งหมด หรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่งจะต้องรู้ไม่ให้ใช้อีกต่อไป หรือจะต้องซ่อมแซมเสียให้ดีขึ้น

(๙) ตรวจแผนผังรายการก่อสร้างหรือแบบที่คิดจะสร้าง ซึ่งผู้รับอนุญาตยื่นขึ้นมาขอ

<sup>๔</sup> มาตรา ๑๐๖ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช ๒๔๗๕

## สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำเนาระเบียบของคณะปฏิวัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ฉบับที่ ๕๘

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยที่คณะปฏิวัติพิจารณาเห็นว่า การควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชนอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยการควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน และกฎหมายว่าด้วยการกำหนดกระทรวงเจ้าหน้าที่รักษาการตามกฎหมายดังกล่าว สมควรปรับปรุงรวมเป็นกฎหมายฉบับเดียวกันเพื่อความสะดวกในการปฏิบัติ อนึ่ง ปรากฏว่าในขณะนี้ไม่มีผู้ประกอบการรับรองหรือรับซื้อตัวเงิน กิจการจัดหาเงินทุนเพื่อบุคคลอื่น และกิจการซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนหลักทรัพย์ รวมทั้ง การเป็นตัวแทนหรือนายหน้าของกิจการดังกล่าวมากยิ่งขึ้น และกิจการเหล่านี้มีลักษณะเป็นกิจการค้าขายซึ่งกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชนได้ แต่กฎหมายว่าด้วยการควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน และกฎหมายว่าด้วยการกำหนดกระทรวงเจ้าหน้าที่รักษาการตามกฎหมายดังกล่าวที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ยังไม่มีบทบัญญัติควบคุมผู้ประกอบการดังกล่าวข้างต้น สมควรกำหนดการควบคุมกิจการนั้นไว้ในกฎหมายที่ปรับปรุงใหม่เสียด้วยในคราวเดียวกัน หัวหน้าคณะปฏิวัติจึงมีคำสั่งดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ข้อ ๑ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พุทธศักราช ๒๔๗๑

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน (ฉบับที่ ๒) พุทธศักราช ๒๔๘๕

(๓) พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๔๙๔

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔) พระราชบัญญัติกำหนดกระทรวงเจ้าหน้าที่รักษาการตามพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. ๒๔๗๑ พุทธศักราช ๒๔๗๖

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๕) พระราชบัญญัติกำหนดกระทรวงเจ้าหน้าที่รักษาการตามพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. ๒๔๗๑ (ฉบับที่ ๒) พุทธศักราช ๒๔๘๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๖) พระราชบัญญัติกำหนดกระทรวงเจ้าหน้าที่รักษาการตามพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. ๒๔๗๑ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๔๙๔

บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นในส่วนที่บัญญัติไว้แล้วในประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ ให้ใช้ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้แทน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ข้อ ๒ ในประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีหรือผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย แต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงของกระทรวงที่มีอำนาจและหน้าที่ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ หรือตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

ข้อ ๓ กิจการดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค

(๑) การรถไฟ

(๒) การรถราง

(๓) การชุดคลอง

(๔) การเดินอากาศ

(๕) การประปา

(๖) การชลประทาน

(๗) การไฟฟ้า

(๘) การผลิตเพื่อจำหน่ายหรือจำหน่ายก๊าซโดยระบบเส้นท่อไปยังอาคารต่าง ๆ

(๙) บรรดากิจการอื่นอันกระทบกระทั่งถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน

ตามที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกา

การตราพระราชกฤษฎีกาตาม (๙) ให้กำหนดกระทรวงผู้มีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับกิจการนั้นด้วย

ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี

ข้อ ๕ เมื่อได้มีประกาศของรัฐมนตรีกำหนดกิจการอย่างหนึ่งอย่างใดดังระบุไว้ต่อไปนี้ หรือกิจการอันมีสภาพคล้ายคลึงกัน ให้เป็นกิจการที่ต้องขออนุญาต ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการนั้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี

(๑) การประกันภัย

(๒) การคลังสินค้า

(๓) การธนาคาร

(๔) การออมสิน

(๕) เครดิตฟองซิเอร์

(๖) การรับรองหรือรับซื้อตั๋วเงิน

(๗) การจัดหามาซึ่งเงินทุนแล้วให้ผู้อื่นกู้เงินนั้น หรือเอาเงินนั้นซื้อหรือซื้อลดซึ่งตั๋วเงินหรือตราสารเปลี่ยนมืออื่นหรือตราสารการเครดิต

(๘) การซื้อ ขาย หรือแลกเปลี่ยนตราสารแสดงสิทธิในหนี้หรือทรัพย์สิน เช่น พันธบัตร หุ้น หุ้นกู้ หรือตราสารพาณิชย์ หรือการทำหน้าที่เป็นตัวแทน นายหน้า ผู้จัดการ หรือผู้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุนในตราสารดังกล่าว หรือการจัดให้มีตลาดหรือสถานที่อันเป็นศูนย์กลางการซื้อ ขาย หรือแลกเปลี่ยนตราสารดังกล่าว

การประกาศตามวรรคหนึ่ง รัฐมนตรีจะกำหนดประเภทหรือลักษณะของกิจการด้วย  
ก็ได้

ข้อ ๖ ในกรณีที่มีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยกิจการตามที่ระบุไว้ในข้อ ๓ หรือข้อ ๕  
การประกอบกิจการดังกล่าว ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยกิจการนั้น

ข้อ ๗ ในการอนุญาตหรือให้สัมปทานตามข้อ ๔ และข้อ ๕ รัฐมนตรีจะกำหนด  
เงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชนไว้ด้วยก็ได้  
เงื่อนไขที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง รัฐมนตรีจะแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมก็ได้ แต่  
ต้องกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับเงื่อนไขที่แก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมตามที่รัฐมนตรี  
เห็นสมควร

ข้อ ๘ ให้กระทรวงการคลังมีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับกิจการดังต่อไปนี้ หรือ  
กิจการที่มีสภาพคล้ายคลึงกัน

- (๑) การธนาคาร
- (๒) การออมสิน
- (๓) เครดิตฟองซิเอร์
- (๔) การรับรองหรือรับซื้อตั๋วเงิน
- (๕) การจัดหาซึ่งเงินทุนแล้วให้ผู้อื่นกู้เงินนั้น หรือเอาเงินนั้นซื้อหรือซื้อลดซึ่งตัว  
เงินหรือตราสารเปลี่ยนมืออื่น หรือตราสารการเครดิต
- (๖) การซื้อ ขาย หรือแลกเปลี่ยนตราสารแสดงสิทธิในหนี้หรือทรัพย์สิน เช่น  
พันธบัตร หุ้น หุ้นกู้ หรือตราสารพาณิชย์ หรือการทำหน้าที่เป็นตัวแทน นายหน้า ผู้จัดการ หรือผู้ให้  
คำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุนในตราสารดังกล่าว หรือการจัดให้มีตลาดหรือสถานที่อื่นเป็นศูนย์กลาง  
การซื้อ ขาย หรือแลกเปลี่ยนตราสารดังกล่าว

ข้อ ๙ ให้กระทรวงคมนาคมมีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับกิจการการรถไฟและการ  
เดินอากาศ

ข้อ ๑๐ ให้กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติมีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับกิจการการ  
ชลประทาน และการขุดคลอง

ข้อ ๑๑ ให้กระทรวงมหาดไทย\*มีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับกิจการการรกร้าง การ  
ประปา การไฟฟ้า และการผลิตเพื่อจำหน่ายหรือจำหน่ายก๊าซ โดยระบบเส้นท่อไปยังอาคารต่าง ๆ

ข้อ ๑๒ ให้กระทรวงเศรษฐกิจมีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับกิจการประกันภัยและ  
การคลังสินค้า หรือกิจการที่มีสภาพคล้ายคลึงกัน



ข้อ ๑๓ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติกิจการที่อยู่ในอำนาจและหน้าที่ของกระทรวงตามที่กำหนดไว้ในประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้หรือพระราชกฤษฎีกา แล้วแต่กรณี

ข้อ ๑๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังอาจมอบหมายให้ธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการตามที่กระทรวงการคลังมีอำนาจและหน้าที่ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ได้ เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้มอบหมายให้ธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ผู้ว่าธนาคารแห่งประเทศไทยมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อปฏิบัติกิจการตามที่ธนาคารแห่งประเทศไทยได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๕ ในการปฏิบัติหน้าที่ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้าไปในสถานประกอบกิจการตามที่ระบุไว้ในข้อ ๓ หรือข้อ ๕ ในระหว่างเวลาทำการเพื่อตรวจสอบให้การเป็นไปตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ หรือในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการกระทำความผิดตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหรืออายัดเอกสารหรือสิ่งของที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อประโยชน์ในการดำเนินคดีได้

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ประกอบกิจการและมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการอำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตามสมควร

ข้อ ๑๖ ผู้ใดฝ่าฝืนข้อ ๔ หรือข้อ ๕ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อ ๑๗ ผู้ได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานตามข้อ ๔ หรือผู้ได้รับอนุญาตตามข้อ ๕ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามข้อ ๗ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท และในกรณีที่เป็นการผิดต่อเนื่องกัน ให้ปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งพันบาทตลอดเวลาที่ยังทำการฝ่าฝืนอยู่

ข้อ ๑๘ ผู้ใดขัดขวางหรือไม่ให้ความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ตามข้อ ๑๕ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อ ๑๙ บรรดาเงื่อนไขที่รัฐบาลได้กำหนดตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน และใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ใช้บังคับ คงใช้บังคับต่อไป

ข้อ ๒๐ ใบอนุญาตหรือสัมปทานให้ประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน ซึ่งได้ออกให้ก่อนวันที่ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ใช้บังคับ คงใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุ

ข้อ ๒๑ ให้ถือว่ากิจการการประกันภัย การคลังสินค้า การออมสิน เครดิตฟองซิเอร์ เป็นกิจการที่รัฐมนตรีได้ประกาศตามข้อ ๕ แล้ว

ให้ใบอนุญาตประกอบกิจการตามวรรคหนึ่ง ซึ่งได้ออกให้ก่อนวันที่ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ใช้บังคับ คงใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุ

ข้อ ๒๒ เมื่อรัฐมนตรีได้ประกาศให้กิจการตามข้อ ๕ เป็นกิจการที่ต้องขออนุญาต เพิ่มขึ้นจากที่ได้ประกาศไว้แล้ว ผู้ซึ่งประกอบกิจการอยู่ในวันที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ถ้าประสงค์ จะประกอบกิจการต่อไป ให้ยื่นคำขอรับอนุญาตตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ภายในหกสิบวัน นับแต่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เมื่อได้ยื่นคำขอรับอนุญาตตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้แล้ว ให้ ดำเนินกิจการต่อไปได้จนกว่าผู้อนุญาตได้แจ้งให้ทราบถึงการไม่อนุญาต

ข้อ ๒๓ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย และรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงเศรษฐกิจ รักษาการตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

ข้อ ๒๔<sup>๑</sup> ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศใน ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๕  
จอมพล ถ. กิตติขจร  
หัวหน้าคณะปฏิวัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

<sup>๑</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๘๙/ตอนที่ ๑๕/ฉบับพิเศษ หน้า ๓/๒๗ มกราคม ๒๕๑๕

\*พระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๔๕<sup>๒</sup>

มาตรา ๑๓๑ ในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕ ให้แก้ไขคำว่า “กระทรวงมหาดไทย” เป็น “กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับกิจการประปา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้บัญญัติให้จัดตั้งส่วนราชการขึ้นใหม่โดยมีภารกิจใหม่ ซึ่งได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม นั้นแล้ว และเนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติให้โอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ รัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่ โดยให้มีการแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ที่โอนไปด้วย ฉะนั้น เพื่อนำให้ปฏิบัติตามหลักการที่ปรากฏในพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงสมควรแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้สอดคล้องกับการโอนส่วนราชการ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องมีความชัดเจนในการใช้กฎหมายโดยไม่ต้องไปค้นหาในกฎหมายโอนอำนาจหน้าที่ว่าตามกฎหมายใดได้มีการโอนภารกิจของส่วนราชการหรือผู้รับผิดชอบตามกฎหมายนั้นไปเป็นของหน่วยงานใดหรือผู้ใดแล้ว โดยแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้มีการเปลี่ยนชื่อส่วนราชการ รัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการให้ตรงกับโอนอำนาจหน้าที่ และเพิ่มผู้แทนส่วนราชการในคณะกรรมการให้ตรงตามภารกิจที่มีการตัดโอนจากส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่รวมทั้งตัดส่วนราชการเดิมที่มีการยุบเลิกแล้ว ซึ่งเป็นการแก้ไขให้ตรงตามพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๙/ตอนที่ ๑๐๒ ก/หน้า ๖๖/๘ ตุลาคม ๒๕๔๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานพระราชบัญญัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พ.ศ. ๒๕๓๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๓๕

เป็นปีที่ ๔๗ ในรัชกาลปัจจุบัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕”

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๓ บรรดากฎหมาย กฎ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีและคำสั่งอื่นใดในส่วนที่บัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ เว้นแต่การให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียมและการให้ประทานบัตรตามกฎหมายว่าด้วยแร่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๔ ให้นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมวด ๑

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๙/ตอนที่ ๔๒/หน้า ๑๐๑/๘ เมษายน ๒๕๓๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕ ในพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา “หน่วยงานเจ้าของโครงการ” หมายความว่า ส่วนราชการที่มีฐานะเป็นกรมหรือ

เทียบเท่า รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของโครงการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“รัฐวิสาหกิจ” หมายความว่า รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา “ราชการส่วนท้องถิ่น” หมายความว่า ราชการบริหารส่วนท้องถิ่นตามกฎหมาย

ว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“กระทรวงเจ้าสังกัดของส่วนราชการ” หมายความว่า กระทรวงหรือทบวงซึ่งมี

ส่วนราชการในสังกัดตามกฎหมายว่าด้วยการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา “กระทรวงเจ้าสังกัดของรัฐวิสาหกิจ” หมายความว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) กรณีบริษัทจำกัด หมายความว่า กระทรวงการคลังหรือกระทรวงหรือทบวง

ที่ได้รับมอบอำนาจให้ใช้สิทธิเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทจำกัดแทนกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) กรณีไม่ใช่บริษัทจำกัด หมายความว่า กระทรวงหรือทบวง ซึ่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา รัฐมนตรีว่าการเป็นผู้อำนวยการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจนั้น หรือรัฐมนตรี

ผู้รับผิดชอบในงานของรัฐวิสาหกิจนั้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“กระทรวงเจ้าสังกัดของราชการส่วนท้องถิ่น” หมายความว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระทรวงมหาดไทย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“กิจการของรัฐ” หมายความว่า กิจการที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่น

ของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วยรวมกัน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ต้อง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ทำตามกฎหมายหรือกิจการที่จะต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติ หรือทรัพย์สินของส่วนราชการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วย

ร่วมกัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“โครงการ” หมายความว่า การลงทุนในกิจการของรัฐ และการลงทุนนั้นมีวงเงิน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หรือทรัพย์สินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไปหรือตามวงเงินหรือทรัพย์สินที่กำหนดเพิ่มขึ้นโดยพระ

ราชกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“ร่วมงานหรือดำเนินการ” หมายความว่า ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าใน

ลักษณะใด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หรือดำเนินการตามมาตรา ๑๓

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“ร่วมงานหรือดำเนินการ” หมายความว่า ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าใน

ลักษณะใด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หรือดำเนินการตามมาตรา ๑๓

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“ร่วมงานหรือดำเนินการ” หมายความว่า ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าใน

ลักษณะใด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หรือดำเนินการตามมาตรา ๑๓

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมวด ๒

การเสนอโครงการ

มาตรา ๖ ให้นายกรัฐมนตรีสั่งการให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่ประสงค์จะให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในโครงการใด เสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการโดยละเอียดตามประเด็นหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดต่อกระทรวงเจ้าสังกัด

มาตรา ๗ ถ้าโครงการตามมาตรา ๖ มีวงเงินหรือมีทรัพย์สินเกินห้าพันล้านบาท หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องว่าจ้างที่ปรึกษามาให้คำปรึกษา และที่ปรึกษาต้องจัดทำรายงานเป็นเอกเทศตามรายละเอียดที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดไว้ในมาตรา ๖ และสาระสำคัญอื่นๆ ที่ที่ปรึกษาเห็นสมควร และให้หน่วยงานเจ้าของโครงการส่งรายงานของที่ปรึกษาไปเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาตามมาตรา ๘ ด้วย

ที่ปรึกษาตามวรรคหนึ่ง ต้องมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อส่วนราชการดังนี้

(๑) โครงการใหม่ ให้เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณา

(๒) โครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว ให้เสนอต่อกระทรวงการคลังพิจารณา

มาตรา ๙ ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือกระทรวงการคลังดำเนินการดังนี้

(๑) สำหรับโครงการใหม่

(ก) หากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นด้วยกับโครงการ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการ

(ข) ถ้าสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไม่เห็นด้วยกับโครงการ ให้แจ้งหน่วยงานเจ้าของโครงการ

ในกรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการไม่เห็นด้วยกับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตาม (ข) ให้เสนอความเห็นหรือคำชี้แจงเพิ่มเติมต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัด เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตัดสินโดยต้องแจ้งข้อมูลต่างๆ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๖ และข้อมูลอื่นตามที่หน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นสมควร

(๒) สำหรับโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว

(ก) ในกรณีที่กระทรวงการคลังเห็นด้วยกับโครงการ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบในหลักการของโครงการ

(ข) ในกรณีที่กระทรวงการคลังไม่เห็นด้วยกับโครงการ ให้แจ้งหน่วยงานเจ้าของโครงการ

ในกรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการไม่เห็นด้วยกับความเห็นของ  
กระทรวงการคลังตาม (ข) ให้เสนอความเห็นหรือคำชี้แจงเพิ่มเติมต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อเสนอ  
คณะรัฐมนตรีพิจารณาตัดสิน โดยต้องแจ้งข้อมูลต่าง ๆ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๖ และข้อมูลอื่นตามที่หน่วยงานเจ้าของโครงการ  
เห็นสมควร

ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ  
กระทรวงการคลังพิจารณาโครงการตามมาตรา ๖ นี้ให้เสร็จภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับ  
โครงการ หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวให้ถือว่าสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ  
สังคมแห่งชาติและกระทรวงการคลังเห็นด้วยกับโครงการ

มาตรา ๑๐ ในกรณีที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐหรือราชการ  
ส่วนท้องถิ่นใดจะกระทำการกิจการของรัฐ และคณะรัฐมนตรีมีมติให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือ  
ดำเนินการ ให้หน่วยงานดังกล่าวดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีและปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๑ โครงการใดมีวงเงินไม่ถึงหนึ่งพันล้านบาท หรือน้อยกว่าวงเงินที่  
กำหนดเพิ่มขึ้นตามพระราชกฤษฎีกา คณะรัฐมนตรีอาจกำหนดให้ต้องดำเนินการตาม  
พระราชบัญญัตินี้ก็ได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หมวด ๓ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

### การดำเนินโครงการ

มาตรา ๑๒ เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบในโครงการใดแล้วให้หน่วยงาน  
เจ้าของโครงการร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการร่างขอบเขตของโครงการ  
และเงื่อนไขสำคัญที่จะต้องมีในสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการ

มาตรา ๑๓ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่ง  
ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัดซึ่งเป็นข้าราชการประจำ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงาน  
หน่วยงานอื่นของรัฐหรือพนักงานส่วนท้องถิ่น แล้วแต่กรณี เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงการคลัง  
ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนสำนักงาน  
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนกระทรวง  
อื่นอีกสองกระทรวง กระทรวงละหนึ่งคน ผู้ทรงคุณวุฒิไม่เกินสามคน เป็นกรรมการ และให้มี  
ผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการหนึ่งคนเป็นกรรมการและเลขานุการ

มาตรา ๑๔ ให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ ร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญที่จะต้องมีในสัญญาเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ

(๒) กำหนดหลักประกันซองและหลักประกันสัญญา

(๓) พิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ

(๔) พิจารณาดำเนินการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่เห็นสมควร

มาตรา ๑๕ การประกาศเชิญชวน เอกสารข้อเสนอการร่วมงานหรือดำเนินการ วิธีการประกาศเชิญชวน วิธีการคัดเลือกของคณะกรรมการซึ่งจะต้องใช้วิธีประมูล การกำหนดหลักประกันซองและหลักประกันสัญญา ต้องมีรายละเอียดอย่างน้อยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๖ ในการคัดเลือกให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ หากคณะกรรมการมีความเห็นว่า ไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูลและหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบด้วย ให้รายงานสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง หากสองหน่วยงานเห็นพ้องด้วยให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ

ถ้าหน่วยงานเจ้าของโครงการไม่เห็นด้วยกับความเห็นของคณะกรรมการตามวรรคหนึ่ง ให้ทำบันทึกความเห็นเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกระทรวงการคลังเพื่อประกอบการพิจารณา หากสองหน่วยงานเห็นพ้องด้วยหรือถ้าหน่วยงานหนึ่งหน่วยงานใดมีความเห็นไม่ตรงกัน ให้ใช้วิธีคัดเลือกโดยวิธีประมูล

มาตรา ๑๗ ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบโครงการตามมาตรา ๑๖ ที่มีวงเงินหรือทรัพย์สินเกินห้าพันล้านบาท หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องให้ที่ปรึกษาซึ่งมีคุณสมบัติตามประกาศตามมาตรา ๗ ร่างขอบเขตของโครงการและให้จัดทำความเห็นประกอบการคัดเลือกให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการตามโครงการนั้น

มาตรา ๑๘ การประกาศเชิญชวนให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการครั้งใด ถ้าไม่มีผู้เสนอเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ ให้ยกเลิกการประกาศเชิญชวนเพื่อดำเนินการใหม่ ถ้ามีผู้เสนอเพียงรายเดียวหรือหลายราย แต่เสนอถูกต้องตามรายการในเอกสารข้อเสนอการร่วมงานหรือดำเนินการตามมาตรา ๑๕ เพียงรายเดียว หากเห็นว่ารัฐจะได้ประโยชน์ก็ให้ดำเนินการต่อไปได้

มาตรา ๑๙ การประชุมพิจารณาของคณะกรรมการ ต้องมีกรรมการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

มติที่ประชุมเกี่ยวกับการพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอและเจรจาต่อรอง ต้องมีคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสองในสามของกรรมการที่มาประชุม

กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานออกเสียงเพิ่มอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด



สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
 มาตรา ๒๐ ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมงานหรือ  
 ดำเนินการก่อนลงนาม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๑ ให้คณะกรรมการนำผลการคัดเลือกพร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจา  
 ต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญา และเอกสารทั้งหมดเสนอต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้า  
 สังกัด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเก้าสิบวันนับจากวันที่คณะกรรมการตัดสิน  
 หากคณะรัฐมนตรีไม่เห็นด้วยให้ส่งเรื่องคืนคณะกรรมการ เพื่อพิจารณาทบทวน  
 ความเห็น แล้วนำผลการพิจารณาเสนอให้คณะรัฐมนตรีตัดสินชี้ขาด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หมวด ๔ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การกำกับดูแลและติดตามผล สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๒ เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ  
 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการเป็น  
 ประธาน ผู้แทนกระทรวงการคลังหนึ่งคน ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ  
 สังคมแห่งชาติหนึ่งคน และผู้แทนจากหน่วยงานอื่นซึ่งมิใช่หน่วยงานเจ้าของโครงการหนึ่งคน  
 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนฝ่ายเอกชนที่เข้าร่วมงานหรือดำเนินการหนึ่งคน ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัดหนึ่งคน และ  
 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนอื่นซึ่งหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นสมควรแต่งตั้งอีกไม่เกินสามคน และรวมกันไม่เกินเก้า  
 คน เป็นกรรมการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การประชุมของคณะกรรมการประสานงานตามวรรคหนึ่ง และองค์ประชุมให้  
 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นไปตามที่คณะกรรมการประสานงานกำหนด สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๓ ให้คณะกรรมการประสานงานตามมาตรา ๒๒ มีอำนาจและหน้าที่  
 ดังนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑) ติดตามกำกับดูแลให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญา  
 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๒) รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางแก้ไขต่อ  
 รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อทราบ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ระยะเวลาที่จะต้องรายงานตาม (๒) ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประสานงาน  
 กำหนด แต่ต้องไม่เกินหกเดือนต่อหนึ่งครั้ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๔ ในกรณีที่ปรากฏว่าหน่วยงานเจ้าของโครงการละเลยหรือไม่ปฏิบัติ  
 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตามเงื่อนไขข้อผูกพันของสัญญาที่ลงนามไปแล้ว ให้ผู้แทนกระทรวงการคลังในคณะกรรมการ  
 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ประสานงานทำรายงานเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หมวด ๕ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒๕ โครงการใดที่ให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการซึ่งได้กระทำไป

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการให้สัมปทานหรือให้สิทธิแก่เอกชน หรือการร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชนในปัจจุบัน ส่วนใหญ่จะกำหนดให้เป็นอำนาจการพิจารณาของบุคคลผู้เดียวหรือหน่วยงานเดียว และในเรื่องสำคัญจะกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรี ทำให้การพิจารณาอาจเป็นไปโดยไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้สัมปทานตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕ ส่วนใหญ่กฎหมายไม่ได้กำหนดวิธีปฏิบัติไว้ ดังนั้น เพื่อให้มีแนวทางการปฏิบัติและใช้บังคับแก่การให้สัมปทานหรือการร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ โดยเฉพาะโครงการที่มีการลงทุนหรือมีทรัพย์สินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป สมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พรพิมล/แก้ไข

๑๑ ก.พ ๒๕๔๕

A+B(C)

สัญญา/ปรับปรุง

๑๔ กรกฎาคม ๒๕๔๙



## พระราชบัญญัติ

การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

พ.ศ. ๒๕๕๖

## ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

เป็นปีที่ ๖๘ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“กิจการของรัฐ” หมายความว่า กิจการที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) กิจการที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วยรวมกันมีอำนาจหน้าที่ต้องทำตามกฎหมาย

(๒) กิจกรรมที่จะต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติหรือทรัพย์สินของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วยรวมกัน

“ร่วมลงทุน” หมายความว่า ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใด หรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใด

“โครงการ” หมายความว่า การลงทุนในกิจการของรัฐ

“หน่วยงานเจ้าของโครงการ” หมายความว่า ส่วนราชการที่มีฐานะเป็นกรมหรือเทียบเท่า รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งจะให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

“รัฐวิสาหกิจ” หมายความว่า

(๑) องค์กรของรัฐบาลตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาล กิจการของรัฐตามกฎหมายที่จัดตั้งกิจการนั้น หรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ

(๒) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่กระทรวงการคลังหรือรัฐวิสาหกิจตาม (๑) หรือหน่วยงานอื่นของรัฐมีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละห้าสิบ

“หน่วยงานอื่นของรัฐ” หมายความว่า หน่วยงานในกำกับของรัฐ องค์กรมหาชน หรือหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายเฉพาะ หรือหน่วยงานอื่นที่มีฐานะเป็นนิติบุคคลที่มีใช้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจซึ่งอยู่ในกำกับของฝ่ายบริหาร

“องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” หมายความว่า องค์กรการบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์กรบริหารส่วนตำบล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่มีกฎหมายจัดตั้ง

“กระทรวงเจ้าสังกัด” หมายความว่า

(๑) กรณีส่วนราชการ ได้แก่ กระทรวงหรือทบวงซึ่งมีส่วนราชการในสังกัดตามกฎหมายว่าด้วยการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม

(๒) กรณีรัฐวิสาหกิจ ได้แก่

(ก) สำหรับรัฐวิสาหกิจอื่นนอกจากบริษัท ได้แก่ กระทรวงหรือทบวง ซึ่งรัฐมนตรีว่าการเป็นผู้รักษาการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจนั้นหรือรัฐมนตรีผู้รับผิดชอบในงานของรัฐวิสาหกิจนั้น

(ข) สำหรับบริษัท ได้แก่ กระทรวงการคลังหรือกระทรวงหรือทบวง ซึ่งกระทรวงการคลังได้มอบอำนาจให้ใช้สิทธิเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทแทนกระทรวงการคลังเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่เป็นกระทรวงเจ้าสังกัดตามพระราชบัญญัตินี้

(๓) กรณีหน่วยงานอื่นของรัฐ ได้แก่ กระทรวงหรือทบวงซึ่งรัฐมนตรีว่าการเป็นผู้รักษาการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งหน่วยงานนั้น หรือรัฐมนตรีว่าการผู้รับผิดชอบในงานของหน่วยงานนั้น

(๔) กรณีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย

“เอกชน” หมายความว่า บุคคลหรือนิติบุคคลที่มีใช้หน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานอื่นของรัฐบาลไทย

“แผนยุทธศาสตร์” หมายความว่า แผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

“คณะกรรมการกองทุน” หมายความว่า คณะกรรมการกองทุนส่งเสริมการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

บททั่วไป

มาตรา ๖ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐต้องคำนึงถึงหลักการ ดังต่อไปนี้

(๑) ประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการดำเนินกิจการและการใช้ทรัพยากรของรัฐ

(๒) การยึดถือวินัยการเงินการคลัง

(๓) ประโยชน์ต่อสังคมและเศรษฐกิจจากการดำเนินโครงการ

(๔) ความโปร่งใสในกระบวนการตัดสินใจที่เกี่ยวข้อง

(๕) การจัดสรรความเสี่ยงที่เหมาะสมของโครงการระหว่างรัฐกับเอกชน

(๖) สิทธิและประโยชน์ของผู้รับบริการและผู้ให้บริการ

(๗) การส่งเสริมการแข่งขันอย่างเป็นธรรมระหว่างเอกชนที่ประสงค์จะร่วมลงทุน

มาตรา ๗ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เว้นแต่การให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียมและการให้ประทานบัตรตามกฎหมายว่าด้วยแร่

ในกรณีที่กิจการของรัฐในเรื่องใดมีกฎหมายกำหนดกระบวนการพิจารณาการให้เอกชนร่วมลงทุน และการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินโครงการไว้อย่างเพียงพอแล้ว จะตราพระราชกฤษฎีกาเพื่อยกเว้นไม่ให้นำพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐในเรื่องนั้นก็ได้

หมวด ๒

คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

มาตรา ๘ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ” ประกอบด้วย นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงการคลัง เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ อธิบดีกรมบัญชีกลาง ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ อัยการสูงสุด และผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจำนวนไม่เกินเจ็ดคน เป็นกรรมการ

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เป็นกรรมการและเลขานุการและข้าราชการในสำนักงานที่ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจแต่งตั้งอีกไม่เกินสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา ๙ การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๘ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาจากรายชื่อบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดยวิธีการสรรหา ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๑๐ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๘ ต้องมีสัญชาติไทยและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๒) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- (๓) เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นความผิดอันได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (๔) เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติ หรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ
- (๕) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่
- (๖) เป็นหรือเคยเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาท้องถิ่น ผู้บริหารท้องถิ่น หรือผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองอื่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- (๗) เป็นหรือเคยเป็นผู้ดำรงตำแหน่งในพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- (๘) เป็นบุคคลที่อยู่ในระหว่างต้องห้ามมิให้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง หรือเคยถูกวุฒิสภามีมติให้ถอดถอนหรือให้พ้นจากตำแหน่ง

มาตรา ๑๑ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๘ มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี โดยกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๘ พ้นจากตำแหน่งตามวาระ แต่ยังมีได้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒินั้นปฏิบัติหน้าที่ต่อไปก่อนจนกว่าจะได้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใหม่ แต่ทั้งนี้ให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ไม่เกินหนึ่งร้อยยี่สิบวัน

มาตรา ๑๒ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๘ พ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) มีอายุครบเจ็ดสิบปีบริบูรณ์
- (๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใดตามมาตรา ๑๐
- (๕) ขาดการประชุมของคณะกรรมการเกินสามครั้งติดต่อกันโดยไม่มีเหตุอันสมควร
- (๖) คณะรัฐมนตรีให้ออก

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๘ พ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ และยังมีได้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนตำแหน่งที่ว่าง ให้กรรมการที่เหลืออยู่ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้

เมื่อตำแหน่งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๘ ว่างลงก่อนวาระ ให้ดำเนินการเพื่อให้มีการสรรหากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ตำแหน่งว่างลง เว้นแต่วาระของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ว่างลงเหลือไม่ถึงหนึ่งร้อยแปดสิบวันจะไม่แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนก็ได้

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๘ ซึ่งได้รับแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่าง ให้มีวาระการดำรงตำแหน่งเท่ากับเวลาที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ตนได้รับแต่งตั้งแทน

มาตรา ๑๔ การประชุมของคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการที่มีอยู่ จึงจะเป็นองค์ประชุม

ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม แต่ถ้าทั้งประธานและรองประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเพื่อทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม

ในการวินิจฉัยชี้ขาดให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้ามีคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

กรรมการที่มีส่วนได้เสียในเรื่องที่มีการพิจารณาจะเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงลงคะแนนในเรื่องดังกล่าวมิได้

มาตรา ๑๕ ภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันพ้นจากตำแหน่ง ห้ามมิให้กรรมการตามมาตรา ๘ กระทำการดังต่อไปนี้

(๑) เป็นกรรมการ ผู้มีอำนาจในการจัดการ หรือที่ปรึกษาในกิจการของเอกชนที่ได้รับคัดเลือกให้ร่วมลงทุนในโครงการที่คณะกรรมการได้ให้ความเห็นชอบหลักการในระหว่างที่ตนดำรงตำแหน่งกรรมการ

(๒) เข้าถือหุ้นในเอกชนตาม (๑) เป็นจำนวนเกินร้อยละศูนย์จุดห้าของทุนที่ชำระแล้ว

การกระทำตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความรวมถึงการเป็นกรรมการ ผู้มีอำนาจในการจัดการหรือที่ปรึกษา หรือถือหุ้นเกินร้อยละศูนย์จุดห้าของทุนที่ชำระแล้ว ในนิติบุคคลที่เอกชนตามวรรคหนึ่งถือหุ้นอยู่เกินร้อยละยี่สิบห้า หรือในนิติบุคคลที่ถือหุ้นในเอกชนตามวรรคหนึ่งเกินร้อยละยี่สิบห้า



มาตรา ๑๖ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) จัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรี
- (๒) ให้ความเห็นชอบหลักการโครงการที่จะให้เอกชนร่วมลงทุนและการดำเนินโครงการตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้
- (๓) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางการเงินหรือการคลังในการสนับสนุนให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐต่อคณะรัฐมนตรี
- (๔) พิจารณาอนุมัติหรือตัดสินชี้ขาดการไม่ใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูลตามมาตรา ๓๘
- (๕) ให้คำแนะนำหรือความเห็นต่อรัฐมนตรีก่อนมีการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๗
- (๖) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการที่มีวงเงินมูลค่าต่ำกว่าที่กำหนดในมาตรา ๒๓ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติตามมาตรา ๕๘
- (๗) ออกประกาศตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้
- (๘) จัดทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้
- (๙) วินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้
- (๑๐) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๑๗ ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือบุคคลหนึ่งบุคคลใด ซึ่งมีความเชี่ยวชาญหรือประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ เพื่อปฏิบัติหน้าที่หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมายได้

การปฏิบัติหน้าที่ของคณะอนุกรรมการหรือบุคคลตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำหนดให้นำมาตรา ๑๔ มาใช้บังคับแก่คณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) จัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์เสนอต่อคณะกรรมการ
- (๒) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการและเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ
- (๓) จัดทำร่างมาตรการหรือแนวทางการเงินหรือการคลังในการสนับสนุนให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเสนอต่อคณะกรรมการ
- (๔) เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการในกรณีไม่ใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูลตามมาตรา ๓๘
- (๕) จัดทำร่างประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐในโครงการที่มีมูลค่าต่ำกว่าที่กำหนดในมาตรา ๒๓ เสนอต่อคณะกรรมการตามมาตรา ๕๘
- (๖) ร่วมมือทางด้านวิชาการ การวิจัยและพัฒนา กับหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานวิจัยและพัฒนา และองค์กรเอกชนทั้งในและต่างประเทศที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ และดำเนินการ

ให้มีการพัฒนาศักยภาพบุคลากรในหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้มีความรู้ และความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๗) ศึกษา วิจัย พัฒนาและจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เพื่อเผยแพร่ ให้ความรู้ และคำแนะนำแก่หน่วยงานของรัฐ และบุคคลทั่วไปเพื่อส่งเสริมและสร้างความเข้าใจในการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

(๘) พิจารณาและวางแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

(๙) รายงานปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ต่อคณะกรรมการ

(๑๐) ปฏิบัติการอื่นตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่คณะรัฐมนตรี รัฐมนตรี หรือคณะกรรมการมอบหมาย

#### หมวด ๓

#### แผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

มาตรา ๑๙ ให้มีแผนยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ที่สอดคล้องกับบทบัญญัติว่าด้วยแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมีระยะเวลาครั้งละห้าปี

แผนยุทธศาสตร์ตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อยต้องมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(๑) นโยบายการลงทุนในกิจการของรัฐในสาขาต่าง ๆ ตลอดจนประเภทและลักษณะของกิจการ ที่สมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน พร้อมกับกำหนดความสำคัญและความเร่งด่วน รวมทั้งลำดับการดำเนินกิจการต่าง ๆ โดยให้พิจารณาขีดความสามารถในการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

(๒) เป้าหมายการให้เอกชนร่วมลงทุนและกรอบระยะเวลาการดำเนินการ

(๓) ประมาณการลงทุนของภาครัฐและเอกชน ซึ่งต้องแสดงการประมาณการใช้งบประมาณของภาครัฐในแต่ละปีงบประมาณด้วย

(๔) ความเชื่อมโยงระหว่างกิจการที่สมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน

มาตรา ๒๐ ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเสนอกรอบนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐในความรับผิดชอบของกระทรวงต่อคณะกรรมการตามระยะเวลาที่คณะกรรมการกำหนด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของคณะกรรมการ

กรอบนโยบายที่แต่ละกระทรวงเสนอ ให้แสดงภาพรวม ลักษณะของโครงการ และลำดับความสำคัญของกิจการของรัฐในความรับผิดชอบของกระทรวงที่จำเป็นหรือเหมาะสมที่จะมีการให้เอกชนร่วมลงทุน

ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานของรัฐและสาธารณชนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๑ เมื่อคณะกรรมการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ตามมาตรา ๑๙ แล้ว ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และประกาศใช้แผนยุทธศาสตร์ในราชกิจจานุเบกษาต่อไป

แผนยุทธศาสตร์ที่ประกาศใช้ให้มีผลผูกพันหน่วยงานของรัฐในการจัดทำและเสนอโครงการที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ โดยคณะรัฐมนตรีและคณะกรรมการต้องยึดถือแผนยุทธศาสตร์เป็นหลักในการพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการ

ในกรณีที่สมควรต้องปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ คณะรัฐมนตรีอาจมอบหมายให้คณะกรรมการหรือคณะกรรมการอาจเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบให้ดำเนินการปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ได้ และเมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้วให้ประกาศแผนยุทธศาสตร์ที่ปรับปรุงแล้วในราชกิจจานุเบกษาต่อไป

มาตรา ๒๒ เมื่อครบกำหนดสามปีนับแต่วันประกาศใช้แผนยุทธศาสตร์ ให้คณะกรรมการจัดทำรายงานผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์เสนอต่อคณะรัฐมนตรี โดยต้องแสดงปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ และเสนอแนวทางการแก้ไขหรือป้องกันปัญหาและอุปสรรคนั้นเพื่อประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในคราวต่อไป

#### หมวด ๔

#### การเสนอโครงการ

มาตรา ๒๓ โครงการที่มีมูลค่าตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไปหรือมูลค่าที่กำหนดเพิ่มขึ้นโดยกฎกระทรวงต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณมูลค่าของโครงการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๔ ในการเสนอโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามรายละเอียดที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ประกาศตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อยต้องมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(๑) เหตุผล ความจำเป็น และประโยชน์ของโครงการ รวมทั้งความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์  
(๒) ต้นทุนการดำเนินการ โดยในกรณีที่เป็นโครงการที่จะใช้จ่ายงบประมาณแผ่นดินร่วมด้วย ให้แสดงงบประมาณแผ่นดินที่จำเป็นตลอดระยะเวลาของโครงการด้วย

(๓) การเปรียบเทียบต้นทุนและความคุ้มค่าในการดำเนินการระหว่างการใช้งบประมาณแผ่นดินหรืองบประมาณของหน่วยงานของรัฐกับการให้เอกชนร่วมลงทุน

(๔) ทางเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งความสนใจและความพร้อมของเอกชนในแต่ละรูปแบบ

(๕) ผลกระทบของโครงการ

(๖) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องและแนวทางการบริหารความเสี่ยงของโครงการ

(๗) กรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการจะใช้งบประมาณของหน่วยงานในการดำเนินการ ให้แสดงสถานะทางการเงินของหน่วยงาน แหล่งที่มาของงบประมาณ ภาระงบประมาณโดยรวมที่ต้องใช้ในโครงการอื่น ๆ และความสามารถในการหางบประมาณเพื่อการดำเนินโครงการโดยไม่กระทบต่อสถานะทางการเงินโดยรวมของหน่วยงาน

มาตรา ๒๕ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ และที่ปรึกษาต้องจัดทำรายงานเป็นเอกเทศตามรายละเอียดที่คณะกรรมการกำหนด ในมาตรา ๒๔ และสาระสำคัญอื่น ๆ ที่ที่ปรึกษาเห็นสมควร และให้หน่วยงานเจ้าของโครงการส่งรายงานของที่ปรึกษาเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาตามมาตรา ๒๖ ด้วย

คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของที่ปรึกษาให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ให้สำนักงานจัดให้มีบัญชีรายชื่อที่ปรึกษาที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามวรรคสอง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๒๖ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในหกสัปดาห์นับแต่วันที่ได้รับการเสนอเรื่องจากหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอสำนักงานต่อไป

ภายในสามสัปดาห์นับแต่วันที่รับผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ สำนักงานอาจขอให้หน่วยงานเจ้าของโครงการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดของโครงการหรือจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม และหากการดำเนินการดังกล่าวทำให้มีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้สอดคล้องกัน ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการไปในคราวเดียวกัน และเสนอรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาให้ความเห็นชอบการปรับปรุงแก้ไขอีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการจัดส่งต่อสำนักงานตามระยะเวลาที่สำนักงานกำหนด

มาตรา ๒๗ เมื่อสำนักงานได้รับผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ และเอกสารที่เกี่ยวข้องครบถ้วน ให้ดำเนินการดังนี้

(๑) ถ้าสำนักงานเห็นด้วยกับโครงการ ให้เสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการต่อไป

(๒) ถ้าสำนักงานไม่เห็นด้วยกับโครงการ ให้แจ้งความเห็นต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดและหน่วยงานเจ้าของโครงการ และหากรัฐมนตรีเจ้าสังกัดไม่เห็นด้วยกับความเห็นของสำนักงาน ให้เสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาตัดสินต่อไป

ในการเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการตาม (๑) หรือ (๒) ให้มีความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอประกอบการพิจารณาไปพร้อมกัน และในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ให้มีความเห็นของสำนักงบประมาณประกอบการพิจารณาด้วย

ให้สำนักงานพิจารณาโครงการตามมาตรานี้ ให้เสร็จสิ้นภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการและเอกสารที่เกี่ยวข้องครบถ้วน หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวให้ถือว่าสำนักงานเห็นด้วยกับโครงการ

มาตรา ๒๘ หากโครงการใดจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดินหรืองบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการ หรือจะต้องมีการก่อหนี้โดยการกู้หรือการค้ำประกันโดยกระทรวงการคลัง เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ เมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว ให้เสนอโครงการนั้นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการนั้น ทั้งนี้ ให้ถือว่าการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีเป็นการอนุมัติตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายว่าด้วยการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่สำนักงานเห็นว่าหน่วยงานของรัฐหน่วยงานใดมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับกิจการของรัฐที่แผนยุทธศาสตร์กำหนดว่าสมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน แต่หน่วยงานของรัฐนั้นมิได้เสนอโครงการเพื่อให้เอกชนร่วมลงทุน ให้สำนักงานประเมินความเป็นไปได้เบื้องต้นในการจัดทำโครงการเพื่อให้เอกชนร่วมลงทุนและประสานกับหน่วยงานของรัฐนั้นเพื่อให้เสนอโครงการ และเมื่อหน่วยงานของรัฐนั้นในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้จัดทำการศึกษาและวิเคราะห์โครงการครบถ้วนตามมาตรา ๒๔ แล้วให้เสนอรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาก่อนเสนอสำนักงาน และให้นำมาตรา ๒๖ มาตรา ๒๗ และมาตรา ๒๘ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่สำนักงานเห็นว่าโครงการใดมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งหน่วยงานและตกลงกันไม่ได้ ให้เสนอคณะกรรมการพิจารณากำหนดหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบกิจการของรัฐที่จะให้เอกชนร่วมลงทุนมากที่สุดเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามนั้น

ในการประเมินความเป็นไปได้ในการจัดทำโครงการตามวรรคหนึ่ง สำนักงานอาจว่าจ้างที่ปรึกษาซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๒๕ ก็ได้

การว่าจ้างที่ปรึกษตามวรรคสาม หากสำนักงานมิได้รับจัดสรรงบประมาณแผ่นดินหรือมีงบประมาณไม่เพียงพอในการดำเนินการ สำนักงานอาจขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อเป็นค่าจ้างที่ปรึกษาได้

มาตรา ๓๐ กรณีโครงการที่มีลักษณะของกิจการและอยู่ในประเภทและสาขาตามที่กำหนดในแผนยุทธศาสตร์ แต่หน่วยงานของรัฐที่เสนอโครงการประสงค์จะดำเนินการโดยใช้งบประมาณแผ่นดินหรืองบประมาณของหน่วยงานของรัฐทั้งหมด ให้หน่วยงานของรัฐนั้นเปรียบเทียบต้นทุน ความเสี่ยง และความคุ้มค่าในการดำเนินการดังกล่าวกับกรณีที่จะให้เอกชนร่วมลงทุนเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาพร้อมกับการเสนอโครงการ

ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นสมควรให้เอกชนร่วมลงทุน ให้หน่วยงานของรัฐที่เสนอโครงการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป

ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นด้วยกับหน่วยงานของรัฐที่เสนอโครงการ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

การเปรียบเทียบต้นทุน ความเสี่ยง และความคุ้มค่าในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๓๑ ในกรณีที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ จะกระทำการกิจการของรัฐ และคณะรัฐมนตรีมีมติให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ให้หน่วยงานดังกล่าว ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีและปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

#### หมวด ๕ การดำเนินโครงการ

มาตรา ๓๒ การประกาศเชิญชวน เอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน วิธีการประกาศเชิญชวน วิธีการคัดเลือกของคณะกรรมการคัดเลือก การกำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา ตลอดจนหลักเกณฑ์อื่นที่จำเป็นในการให้เอกชนร่วมลงทุน ให้เป็นไปตามที่สำนักงานประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

ในประกาศเชิญชวนตามวรรคหนึ่ง ต้องกำหนดหัวข้อดังต่อไปนี้ด้วย

- (๑) ค่าธรรมเนียมการขายเอกสารการประมูล
- (๒) ค่าธรรมเนียมการประเมินข้อเสนอการร่วมลงทุน
- (๓) ค่าธรรมเนียมการลงนามในสัญญาร่วมลงทุน

มาตรา ๓๓ เมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการใดหรือเมื่อคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติกรณีตามมาตรา ๒๘ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน ร่างขอบเขตของโครงการ และร่างสัญญาร่วมลงทุนในส่วนของการที่เป็นการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนต่อไป

หน่วยงานเจ้าของโครงการอาจจำจ้างที่ปรึกษาซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดเพื่อจัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน ร่างขอบเขตของโครงการ และร่างสัญญาร่วมลงทุนได้

มาตรา ๓๔ ร่างสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๓๓ ต้องประกอบด้วยข้อกำหนดมาตรฐานของสัญญาร่วมลงทุนที่สำนักงานประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ ซึ่งอย่างน้อยต้องมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- (๑) ระยะเวลาของโครงการ
- (๒) การให้บริการและการดำเนินการของโครงการ
- (๓) อัตราค่าบริการ วิธีการชำระเงินของเอกชนหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือผลประโยชน์ตอบแทนที่เอกชนต้องให้แก่หน่วยงานเจ้าของโครงการ
- (๔) การเปลี่ยนแปลงการให้บริการของโครงการ การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา ผู้รับเหมา ผู้รับเหมาช่วง และการโอนสิทธิเรียกร้อง

- (๕) สินทรัพย์ของโครงการซึ่งรวมถึงกรรมสิทธิ์และการคำนวณมูลค่าสินทรัพย์ของโครงการ
- (๖) เหตุสุดวิสัยและการดำเนินการกรณีเกิดเหตุสุดวิสัย รวมทั้งการชำระค่าตอบแทน
- (๗) เหตุแห่งการเลิกสัญญา วิธีการบอกเลิกสัญญา และการชำระค่าเสียหาย
- (๘) การค้ำประกัน การประกันภัยและการชดใช้ค่าเสียหาย
- (๙) การระงับข้อพิพาท

มาตรา ๓๕ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด และผู้ทรงคุณวุฒิไม่เกินสี่คน เป็นกรรมการ และให้มีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการหนึ่งคน เป็นกรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์โดยตรงในการพิจารณาโครงการ และต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ตามมาตรา ๑๐

มาตรา ๓๖ ให้คณะกรรมการคัดเลือกมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน ร่างขอบเขตของโครงการ และร่างสัญญาร่วมลงทุน

(๒) กำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา

(๓) เปรียบเทียบและพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน

(๔) เรียกให้หน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนเข้าชี้แจงหรือจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง

(๕) พิจารณาดำเนินการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการโครงการตามความเห็นสมควร

ให้นำมาตรา ๑๔ และมาตรา ๑๕ มาใช้บังคับแก่คณะกรรมการคัดเลือกโดยอนุโลม

มาตรา ๓๗ หน่วยงานเจ้าของโครงการอาจว่าจ้างที่ปรึกษาซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด เพื่อประเมินความเสี่ยงและเสนอแนะแนวทางการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการคัดเลือกได้

มาตรา ๓๘ ในการคัดเลือกให้เอกชนร่วมลงทุน หากหน่วยงานเจ้าของโครงการและคณะกรรมการคัดเลือกมีความเห็นตรงกันว่าไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูล ให้เสนอสำนักงานพิจารณา หากสำนักงาน เห็นพ้องด้วยให้เสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ

ในกรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการและคณะกรรมการคัดเลือกมีความเห็นไม่ตรงกันว่าไม่ควรใช้ วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูล ให้เสนอสำนักงานพิจารณา และถ้าสำนักงานเห็นว่าควรใช้วิธีการคัดเลือก โดยวิธีประมูล ให้ใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูล แต่ถ้าสำนักงานเห็นว่าไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูล ให้เสนอคณะกรรมการตัดสินใจชี้ขาด

มาตรา ๓๙ การประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุนครั้งใด ถ้ามีผู้เสนอเพียงรายเดียว หรือหลายราย แต่เสนอถูกต้องตามรายการในเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนเพียงรายเดียว

หากคณะกรรมการคัดเลือกเห็นว่ารัฐจะได้ประโยชน์ก็ให้ดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ต่อไป

มาตรา ๔๐ ภายในสิบห้าวันนับแต่เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชน และผลการเจรจา และได้จัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนแล้วเสร็จ ให้คณะกรรมการคัดเลือกดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) นำผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นที่เจรจาทอรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุน ที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงาน โดยให้สำนักงานเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและภาระการเงินการคลังภาครัฐและส่งความเห็นและเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับผลการคัดเลือกเอกชนจากคณะกรรมการคัดเลือก และ

(๒) ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการให้แล้วเสร็จและเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ตรวจพิจารณาแล้วต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

มาตรา ๔๑ เมื่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดได้รับความเห็นและเอกสาร พร้อมกับร่างสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๔๐ แล้ว ให้พิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดแล้วนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาภายในสามสิบวัน

มาตรา ๔๒ เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ภาระการเงินการคลังของภาครัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด ตลอดจนความเห็นของรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดแล้ว หากคณะรัฐมนตรีไม่เห็นด้วยให้ส่งเรื่องคืนรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อแจ้งคณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาทบทวน โดยให้นำมาตรา ๔๐ และมาตรา ๔๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลมแล้วนำผลการพิจารณาเสนอให้คณะรัฐมนตรีตัดสินใจ

เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนต่อไป

#### หมวด ๖

#### การกำกับดูแลและติดตามผล

มาตรา ๔๓ เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัดซึ่งเป็นข้าราชการในสังกัดกระทรวงเจ้าสังกัดซึ่งมีตำแหน่งประเภทบริหารระดับสูงและมีใช้หน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด และผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดแต่งตั้งอีกไม่เกินสี่คน เป็นกรรมการ และให้ผู้แทนหน่วยงาน





## พระราชบัญญัติ

การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

พ.ศ. ๒๕๖๒

## สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร

ให้ไว้ ณ วันที่ ๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

เป็นปีที่ ๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร มีพระราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในโครงการลงทุนของรัฐ มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และปราศจากการมีส่วนได้เสียในการดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัตินี้ อันจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะในการได้รับการบริการของรัฐอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ สภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“โครงการ” หมายความว่า โครงการลงทุนของรัฐในกิจการที่หน่วยงานของรัฐหน่วยงานใด หน่วยงานหนึ่งหรือหลายหน่วยงานรวมกันมีหน้าที่และอำนาจต้องทำตามกฎหมายหรือกฎ หรือที่มีหน้าที่ และอำนาจต้องทำตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

“ร่วมลงทุน” หมายความว่า ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใด หรือมอบให้เอกชนลงทุน แต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใด

“โครงการร่วมลงทุน” หมายความว่า โครงการที่มีการร่วมลงทุน

“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ

“รัฐวิสาหกิจ” หมายความว่า

(๑) องค์กรของรัฐบาลตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาล หรือกิจการของรัฐ ตามกฎหมายที่จัดตั้งกิจการนั้น หรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ

(๒) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือ หน่วยงานอื่นของรัฐ มีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละห้าสิบ

(๓) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจตาม (๑) หรือ (๒) มีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละห้าสิบ

“องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” หมายความว่า องค์กรบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์กร บริหารส่วนตำบล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่มีกฎหมายจัดตั้ง

“หน่วยงานอื่นของรัฐ” หมายความว่า หน่วยงานในกำกับของรัฐ องค์การมหาชน หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายเฉพาะ หรือหน่วยงานอื่นที่มีฐานะเป็นนิติบุคคลที่ไม่ใช่ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ เฉพาะที่อยู่ในกำกับของฝ่ายบริหาร

“หน่วยงานเจ้าของโครงการ” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐซึ่งจะร่วมลงทุนหรือร่วมลงทุนกับเอกชนในโครงการร่วมลงทุน

“กระทรวงเจ้าสังกัด” หมายความว่า

(๑) กรณีส่วนราชการ ได้แก่ กระทรวงหรือทบวงซึ่งมีส่วนราชการที่เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการอยู่ในสังกัดตามกฎหมายว่าด้วยการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม

(๒) กรณีรัฐวิสาหกิจ ได้แก่

(ก) สำหรับรัฐวิสาหกิจอื่นนอกจากบริษัท ได้แก่ กระทรวงหรือทบวง ซึ่งรัฐมนตรีว่าการเป็นผู้รักษาการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจนั้น หรือรัฐมนตรีผู้รับผิดชอบในงานของรัฐวิสาหกิจนั้น

(ข) สำหรับบริษัท ได้แก่

๑) ในกรณีที่กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น ได้แก่ กระทรวงการคลัง หรือกระทรวงหรือทบวงซึ่งกระทรวงการคลังได้มอบอำนาจให้เป็นกระทรวงเจ้าสังกัดตามพระราชบัญญัตินี้

๒) ในกรณีที่กระทรวงการคลังมิได้เป็นผู้ถือหุ้น ได้แก่ รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบในงานของรัฐวิสาหกิจนั้น

(๓) กรณีหน่วยงานอื่นของรัฐ ได้แก่ กระทรวงหรือทบวงซึ่งรัฐมนตรีว่าการเป็นผู้รักษาการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งหน่วยงานนั้น หรือรัฐมนตรีว่าการผู้รับผิดชอบในงานของหน่วยงานนั้น หรือนายกรัฐมนตรีกรณีที่หน่วยงานอื่นของรัฐใดไม่มีรัฐมนตรีว่าการเป็นผู้รักษาการตามกฎหมายหรือรัฐมนตรีว่าการผู้รับผิดชอบในงานของหน่วยงานนั้น

(๔) กรณีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย

“เอกชน” หมายความว่า นิติบุคคลที่ไม่ใช่หน่วยงานของรัฐ และให้หมายความรวมถึงบุคคลธรรมดาด้วย

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

“คณะกรรมการกองทุน” หมายความว่า คณะกรรมการกองทุนส่งเสริมการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

บททั่วไป

มาตรา ๖ การดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัตินี้ต้องเป็นไปเพื่อบรรลุเป้าประสงค์ของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ดังต่อไปนี้

(๑) ความสอดคล้องกับแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน

(๒) ความเป็นหุ้นส่วนระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งต้องมีการจัดสรรความเสี่ยงและผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่เอกชนอย่างเป็นธรรม โดยคำนึงถึงความสำเร็จของโครงการร่วมลงทุนและความคุ้มค่าในการดำเนินโครงการร่วมลงทุน

(๓) การรักษาวินัยการเงินการคลังของรัฐ

(๔) การใช้ความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และนวัตกรรมของเอกชนในการให้บริการสาธารณะของโครงการร่วมลงทุน และการถ่ายทอดความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญไปยังหน่วยงานและบุคลากรของภาครัฐ

(๕) ความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในการจัดทำและดำเนินโครงการร่วมลงทุน รวมถึงกระบวนการตัดสินใจที่เกี่ยวข้อง

(๖) สิทธิและประโยชน์ของผู้รับบริการจากโครงการร่วมลงทุน

มาตรา ๗ หน่วยงานเจ้าของโครงการที่จะจัดทำโครงการร่วมลงทุนในกิจการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะดังต่อไปนี้ ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

- (๑) ถนน ทางหลวง ทางพิเศษ การขนส่งทางถนน
- (๒) รถไฟ รถไฟฟ้า การขนส่งทางราง
- (๓) ท่าอากาศยาน การขนส่งทางอากาศ
- (๔) ท่าเรือ การขนส่งทางน้ำ
- (๕) การจัดการน้ำ การชลประทาน การประปา การบำบัดน้ำเสีย
- (๖) การพลังงาน
- (๗) การโทรคมนาคม การสื่อสาร
- (๘) โรงพยาบาล การสาธารณสุข
- (๙) โรงเรียน การศึกษา
- (๑๐) ที่อยู่อาศัยหรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือปานกลาง ผู้สูงวัย ผู้ด้อยโอกาส หรือผู้พิการ
- (๑๑) ศูนย์นิทรรศการและศูนย์การประชุม
- (๑๒) กิจกรรมอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

กิจการตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงกิจการเกี่ยวเนื่องที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการดำเนินกิจการดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๘ โครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าตั้งแต่ห้าพันล้านบาทขึ้นไปหรือมูลค่าที่กำหนดเพิ่มขึ้นโดยกฎกระทรวง ต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณมูลค่าของโครงการร่วมลงทุนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๙ โครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่าห้าพันล้านบาทหรือต่ำกว่ามูลค่าที่กำหนดเพิ่มขึ้นโดยกฎกระทรวง ให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

หากคณะกรรมการเห็นว่าโครงการร่วมลงทุนตามวรรคหนึ่ง เป็นโครงการร่วมลงทุนที่มีความสำคัญหรือสอดคล้องกับแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุนตามมาตรา ๑๒ คณะกรรมการจะกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ก็ได้

ร่าง  
พระราชบัญญัติ  
การขนส่งทางราง  
พ.ศ. ....

.....  
.....  
.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพ  
ของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๒๙ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๗ และมาตรา ๔๐ ของ  
รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้  
เพื่อให้การกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพอันจะเป็นประโยชน์  
ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและด้านเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งควบคุมให้เกิดความ  
ปลอดภัยกับประชาชนและผู้ให้บริการ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ใน  
มาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

.....

.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศ  
ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“การขนส่งทางราง” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยรถขนส่งทางราง

“รถขนส่งทางราง” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า โดยขับเคลื่อนไปบนทางซึ่งมีราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถราง และให้หมายความรวมถึงรถที่ใช้วิ่งบนรางหรือทางเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย

“รางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า โครงสร้างพื้นฐานทางราง ระบบราง โครงสร้างทางวิ่ง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการสื่อสาร ระบบแหล่งจ่ายไฟ สถานี ย่านขนส่งสินค้าทางราง ศูนย์ควบคุมการเดินรถ อาคารสำนักงาน โรงจอดและซ่อมบำรุง และเขตรบบการขนส่งทางราง และรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

“กิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า การประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง การประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

“กิจการรางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า กิจการบริหารจัดการ และบำรุงรักษา รางเพื่อการขนส่ง

“กิจการเดินรถขนส่งทางราง” หมายความว่า กิจการเดินรถขนส่งทางรางสำหรับขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า

“กิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน” หมายความว่า การขนส่งทางรางซึ่งไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์ หรือการขนส่งทางรางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับกิจการนั้น โดยไม่มีการเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง หรือค่าบริการอื่น

“ค่าโดยสาร” หมายความว่า บำเหน็จค่าตอบแทนที่ต้องจ่ายเพื่อการโดยสารที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

“ค่าขนส่ง” หมายความว่า ค่าระวางหรือ**บำเหน็จค่าตอบแทน**ที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนส่งสินค้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ให้บริการ

“ค่าใช้จ่ายประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่ง หรือโครงสร้างพื้นฐานอื่นในการขนส่งทางราง

“ค่าบริการ” หมายความว่า ค่าบริการที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากค่าโดยสารและค่าขนส่งที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ให้บริการ

“สถานี” หมายความว่า สถานที่ที่ใช้รับส่งผู้โดยสารหรือรับขนส่งสินค้าในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

“เขตระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่หวงกันไว้สำหรับความปลอดภัยของระบบรถขนส่งทางราง

“เขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่หวงกันไว้เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยที่อาจมีผลกระทบต่อระบบรถขนส่งทางราง ที่ขยายต่อจากเขตระบบรถขนส่งทางราง

“ผู้ได้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ประจำหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

“เจ้าของโครงการ” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการเกี่ยวกับกิจการขนส่งทางราง

“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ

“ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” หมายความว่า ผู้ดูแลบริหารจัดการรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง โดยเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งหรือใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

“นายทะเบียน” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางรางซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ตรวจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางรางซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการขนส่งทางราง กับออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้และยกเว้นค่าธรรมเนียม

กฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้



(๑๑) อัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ค่าบริการอื่น และหลักเกณฑ์การขึ้นค่าโดยสารที่จัดให้เป็นระบบเครือข่ายร่วมกันกับโครงการเส้นทางอื่น

(๑๒) ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นแก่ผู้ให้บริการ

(๑๓) แผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี การเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งส่วนอื่นที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางราง

(๑๔) ประโยชน์อย่างอื่นเพื่อสาธารณะตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ข. กรณีรื้อราง ต้องมีรายการตามที่กำหนดไว้ตาม ก. (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) และ (๖) ในการนี้ หากมีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้กำหนดสัดส่วนการลงทุนของรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไว้ด้วย

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่ให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ให้เจ้าของโครงการเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี โดยนอกจากรายการตามมาตรา ๒๒ แล้ว ให้มีรายการดังต่อไปนี้เพิ่มเติมด้วย

- (๑) ระยะเวลาการให้สัมปทาน
- (๒) ความคุ้มค่าในการลงทุน
- (๓) การให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐ
- (๔) ส่วนแบ่งรายได้ ในกรณีที่รายได้ของเอกชนได้เกินกว่าการประมาณการในการให้สัมปทาน (ถ้ามี)
- (๕) เอกชนต้องมีคุณสมบัติที่จะได้รับใบอนุญาตตามหมวด ๔
- (๖) สิทธิและสัดส่วนของบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ทำงาน
- (๗) การได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ในกรณีที่จะต้องเวนคืนหรือได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ (ถ้ามี)
- (๘) สิทธิในการเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟ หรือรถไฟฟ้า หรือรื้อราง
- (๙) เงื่อนไขอย่างอื่นที่เกี่ยวกับการให้สัมปทานตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๒๔ เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบกับโครงการขนส่งทางรางตามมาตรา ๒๓ แล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุนและดำเนินกิจการบนพื้นที่ของเอกชนทั้งหมด

ในระหว่างการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง หากมีเหตุที่เห็นได้ว่าการกระทำนั้น อาจเป็นอันตรายแก่การขนส่งทางราง ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งระงับการกระทำดังกล่าวหรือสั่งให้ กระทำการใดเพื่อป้องกันเหตุดังกล่าวเท่าที่จำเป็น

มาตรา ๓๙ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการกิจการอันเป็น สาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปกเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบรถขนส่ง ทางราง ให้องค์การของรัฐนั้นแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบเพื่อทำความเข้าใจร่วมกัน และเมื่อได้ ทำความตกลงร่วมกันแล้ว จึงจะกระทำการนั้นได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการ เพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่เขตระบบรถขนส่งทางรางได้

กรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่ง ได้กระทำโดยไม่ได้มีการตกลงร่วมกัน หรือไม่ปฏิบัติตาม ที่ตกลงร่วมกัน หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด ให้นำความในมาตรา ๓๘ มาใช้บังคับด้วย โดยอนุโลม

#### หมวด ๔

#### การประกอบกิจการขนส่งทางราง

#### ส่วนที่ ๑

#### การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง

มาตรา ๔๐ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการขนส่งทางราง เว้นแต่ได้รับใบอนุญาต จากรัฐมนตรี

การขอรับใบอนุญาต การอนุญาต และการออกใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑ การประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน ผู้ประกอบกิจการนั้น ไม่ต้องขอรับใบอนุญาตตามมาตรา ๔๐ แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี และต้องปฏิบัติให้เป็นไป ตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

ให้อธิบดีมีอำนาจเรียกให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนจัดส่งข้อมูล หรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการตามวรรคหนึ่ง และมีอำนาจเรียกให้ผู้ประกอบกิจการ ขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตนเข้ามาให้ข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาให้ความเห็นชอบได้

มาตรา ๔๒ ใบอนุญาตมี ๓ ประเภท ได้แก่

- (๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง
- (๒) ใบอนุญาตประกอบกิจการการเดินรถขนส่งทางราง
- (๓) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

มาตรา ๔๓ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติและมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นนิติบุคคลตามมาตรา ๔๔
- (๒) มีเงินทุนเพียงพอแก่การประกอบกิจการขนส่งทางรางตามจำนวนที่กำหนดใน

กฎกระทรวง

(๓) มีบุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญเพียงพอในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๔) คุณสมบัติและลักษณะอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางจำเป็นต้องใช้บุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญที่ผู้ขอรับใบอนุญาตยังไม่มีตามกฎหมายกระทรวงตาม (๓) และเป็นกรณีที่มีความจำเป็นต่อการประกอบกิจการขนส่งทางราง รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตาม (๓) เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง สามารถจ้างบุคลากรซึ่งมีความรู้และความชำนาญนั้นเป็นการชั่วคราวตามระยะเวลาที่กำหนดได้

มาตรา ๔๔ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องเป็น หน่วยงานของรัฐหรือนิติบุคคลประเภทบริษัท จำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร โดย

(๑) มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจการขนส่งทางราง หากมีวัตถุประสงค์เพื่อกิจการอื่นด้วย จะต้องเป็นวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(๒) มีทุนจดทะเบียนตามจำนวนที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ และทุนจดทะเบียนดังกล่าวต้องเป็นของผู้มีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๕

(๓) อำนาจการบริหารกิจการอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๖

(๔) กรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการไม่มีลักษณะต้องห้ามตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๗

(๕) ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต

(๖) ลักษณะอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นหน่วยงานของรัฐ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับ

มาตรา ๔๕ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นบุคคลประเภทใดโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน ดังต่อไปนี้

- (๑) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (๒) กระทรวง ทบวง กรม องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานของรัฐ
- (๓) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมดเป็นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย ทั้งนี้ หุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ ให้นับเป็นทุนของบุคคลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย

(๔) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย

(๕) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดมีสัญชาติไทย

(๖) นิติบุคคลอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

นิติบุคคลตามวรรคหนึ่ง (๓) (๔) (๕) และ (๖) ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และในกรณีที่นิติบุคคลดังกล่าวมีนิติบุคคลเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วน นิติบุคคลที่เป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนั้นจะต้องมีทุนเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยด้วย

มาตรา ๔๖ อำนาจการบริหารกิจการของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย

ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าอำนาจการบริหารกิจการไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย

- (๑) มีกรรมการที่ไม่มีสัญชาติไทยตั้งแต่กึ่งหนึ่งขึ้นไป
- (๒) ผู้มีอำนาจจัดการไม่มีสัญชาติไทย
- (๓) มีการบริหารกิจการที่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้ไม่มีสัญชาติไทยตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๗ กรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๒) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (๓) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งสาธารณะอันเป็นผลมาจากการบริหารกิจการของผู้นั้น เว้นแต่ผู้ขอรับใบอนุญาตได้พ้นจากการถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปีนับแต่วันที่ผู้ขอรับใบอนุญาตถูกเพิกถอนใบอนุญาต

(๕) เคยถูกลงโทษทางวินัยให้พ้นจากตำแหน่งในส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากทุจริตต่อหน้าที่

(๖) เคยถูกถอดถอนออกจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๗) เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการหรือใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ อันเนื่องมาจากการกระทำความผิดที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง

(๘) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่ กำหนดในกฎกระทรวง

(๙) ลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๘ เมื่อมีการยื่นคำขอรับใบอนุญาตแล้ว ให้อธิบดีมีหน้าที่ตรวจสอบคำขอรับ ใบอนุญาตดังกล่าว รวมทั้งคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาต สัญญาเข้าใช้ราง เพื่อการขนส่งร่วมกัน สัญญาการเข้าใช้รางเพื่อการขนส่ง และเอกสารและหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง ภายในระยะเวลาหกสิบวัน ถ้าพบว่าคำขอรับใบอนุญาตไม่ถูกต้องหรือเอกสารหลักฐานไม่ถูกต้อง หรือครบถ้วน ให้แจ้งผู้ยื่นคำขอแก้ไขให้ถูกต้องหรือครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด

ในกรณีที่เห็นว่าผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตมีเอกสารและหลักฐานถูกต้องครบถ้วน รวมทั้งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ให้อธิบดีเสนอเรื่องต่อรัฐมนตรีเพื่อออกใบอนุญาต ให้แก่ผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตนั้นต่อไป

ในการออกใบอนุญาตตามวรรคสอง รัฐมนตรีอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบ กิจการขนส่งทางรางไว้ในใบอนุญาตด้วยได้ รวมทั้งจะกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่ง ทางรางเพิ่มเติมภายหลังจากที่ออกใบอนุญาตด้วยก็ได้ โดยต้องพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชน ความมั่นคงของรัฐ รวมตลอดถึงประโยชน์สาธารณะ ทั้งนี้ การกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวกรณีเป็นโครงการ ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนจะต้องคำนึงถึงภาระผูกพันที่เกิดขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชนด้วย

มาตรา ๔๙ ใบอนุญาตแต่ละประเภท ให้มีอายุตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตนับแต่ วันที่ออกใบอนุญาต แต่ต้องไม่เกินสามสิบปี

การต่ออายุใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดใน  
กฎกระทรวง

มาตรา ๕๐ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาต มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้  
ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด  
โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว อธิบดีอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตของผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นได้  
โดยพิจารณาถึงความร้ายแรงของเหตุที่ปรากฏและผลกระทบต่อการใช้บริการประชาชน

(๑) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๔๓ หรือมาตรา ๔๔ หรือมาตรา ๔๕ หรือมาตรา ๔๖  
หรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๔๗

(๒) ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในมาตรา ๔๖ หรือมาตรา ๔๗๔๘

(๓) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางจนอาจก่อให้เกิดอันตราย  
หรือกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชน

(๔) ไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(๕) ไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดได้ และการไม่ดำเนินการนั้น  
จะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายหรือเสื่อมต่อประโยชน์ประชาชน

มาตรา ๕๑ ในกรณีที่ปรากฏเหตุอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีเสนอต่อ  
รัฐมนตรีเพื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้ได้รับใบอนุญาต

(๑) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตอันเป็นเหตุให้เพิกถอน  
ใบอนุญาตได้

(๒) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางจนอาจก่อให้เกิดอันตราย  
หรือกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนอย่างร้ายแรง

(๓) กรณีอธิบดีมีคำสั่งให้แก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา ๕๐ แต่ผู้ได้รับใบอนุญาต  
ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องได้หรือภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่าจะมีความสั่งพักใช้ใบอนุญาตด้วย  
หรือไม่ก็ตาม

เมื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งถูกเพิกถอนใบอนุญาต  
ส่งคืนใบอนุญาตต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๕๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตมีสิทธิอุทธรณ์  
ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง

คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอน  
ใบอนุญาต

มาตรา ๕๓ ในกรณีที่ใบอนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับทราบถึงเหตุดังกล่าว

การขอรับใบแทนและการออกใบแทนใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

## ส่วนที่ ๒

### หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง

มาตรา ๕๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกอบกิจการตามประเภทและเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต รวมทั้งมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) ดำเนินการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา ๑๓ (๗)

(๒) จัดให้มีผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างเพียงพอ และมีระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรดังกล่าว

(๓) จัดให้มีคู่มือและเอกสารการปฏิบัติการตามประเภทของการประกอบกิจการขนส่งทางรางสำหรับผู้ประจำหน้าที่และบุคลากรอย่างครบถ้วน และปรับปรุงหรือแก้ไขคู่มือและเอกสารการปฏิบัติการดังกล่าวให้ทันสมัยอยู่เสมอ

(๔) จัดส่งรายงานการประกอบกิจการและงบกระแสเงินสดทุก ๆ สามเดือน นับจากวันที่เริ่มประกอบกิจการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๕) ให้บริการแก่ผู้ใช้บริการอย่างเสมอภาค และจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นให้เป็นไปตามมาตรา ๖๓

(๖) ให้ความร่วมมือแก่อธิบดี ผู้ตรวจการขนส่งทางราง นายทะเบียน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

(๗) ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วนที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย สุขอนามัย หรือสิ่งแวดล้อม ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๘) หน้าที่อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวงตามวรรคหนึ่ง จะต้องกำหนดการจัดให้มีการประกันภัยให้เหมาะสมกับประเภทใบอนุญาตและขนาดของโครงการ โดยอาจกำหนดให้มีผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไป หรือต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลาง ให้ความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง

มาตรา ๕๖ ในกรณีที่มีเหตุอันทำให้หรือจะทำการเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงัก หรือมีเหตุฉุกเฉินหรือเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาต แจ้งเหตุดังกล่าวต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายโดยเร็ว

กรณีใดที่จะถือว่าเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญตามวรรคหนึ่ง อธิบดีอาจประกาศกำหนดแนวปฏิบัติเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาของผู้ได้รับใบอนุญาตไว้ด้วยก็ได้

มาตรา ๕๗ ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางรางและการรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องให้บริการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก ในกรณีที่มีเหตุอันทำให้หรือจะทำการเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงัก หรือมีเหตุฉุกเฉิน ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งให้อธิบดีทราบโดยทันที และดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าว ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตจะต้องพักหรือหยุดให้บริการขนส่งทางรางเป็นการชั่วคราว ตามแผนการซ่อมบำรุง ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งแผนการซ่อมบำรุงให้อธิบดีทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๕๙ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องส่งบัญชีแสดงฐานะทางการเงินและงบการเงินให้แก่ อธิบดีทราบ รวมทั้งรายงานประจำปี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๖๐ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้แก่บุคคลอื่น และการดำเนินการดังต่อไปนี้ ให้ถือว่ามิใช่เป็นการโอนสิทธิตามใบอนุญาตด้วย

(๑) บริษัทผู้ได้รับใบอนุญาตถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่น เกินร้อยละห้าสิบของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้

(๒) บริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่นถือหุ้นในบริษัทผู้ได้รับใบอนุญาต เกินร้อยละห้าสิบของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้



- (๓) มีบริษัทที่สามถือหุ้นเกินร้อยละห้าสิบของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้  
ทั้งในบริษัทผู้ได้รับใบอนุญาตและบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่น
- (๔) กระทำการใด ๆ ที่ให้บุคคลอื่นครอบงำกิจการ

มาตรา ๖๑ กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตรายใดไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้  
หรือประสงค์จะเลิกประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีหนังสือแจ้งให้อธิบดีทราบล่วงหน้า

ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตมีสถานะหรือมีการดำเนินงานอยู่ในลักษณะที่ไม่อาจประกอบ  
กิจการต่อไปได้ ให้กรมการขนส่งทางรางเข้าไปดำเนินการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต

ในการดำเนินการตามวรรคสอง ให้อธิบดีเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อออกคำสั่งให้  
กรมการขนส่งทางรางควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางราง โดยต้องแจ้งคำสั่งดังกล่าว  
ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทราบ และประกาศให้สาธารณชนทราบตามวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

กรมการขนส่งทางรางอาจเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อมอบหมายให้หน่วยงานของรัฐ  
หรือเอกชนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการ  
ขนส่งทางรางแทนจนกว่าเหตุในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางรางจะสิ้นสุดลงได้

ให้ถือว่าหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่เข้าดำเนินการขนส่งทางรางแทนเป็นผู้ได้รับ  
ใบอนุญาตซึ่งมีสิทธิและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ วิธีปฏิบัติงานและการดำเนินการขนส่ง  
ทางรางแทน ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๖๒ ในกรณีที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่มีการเดินรถ  
ขนส่งทางรางระหว่างกัน ให้ถือว่าใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางของประเทศที่มีสนธิสัญญา  
หรือความตกลงนั้นเป็นใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน  
สนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางของต่างประเทศ จะเดินรถขนส่งทางราง  
เข้ามาในราชอาณาจักร หรือไปยังอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร ให้เป็นไปตาม  
อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรี  
มอบหมาย

### ส่วนที่ ๓

#### การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ

มาตรา ๖๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์  
จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นในการขนส่งทางราง

จากการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งนี้ให้เป็นไปตามอัตราที่ผู้ได้รับใบอนุญาตกำหนด แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นของผู้ได้รับใบอนุญาต ต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และต้องสอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจและประเภทของการให้บริการ

ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกาศอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าขนส่ง อัตราค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และอัตราค่าบริการอื่นให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวันก่อนวันที่จะบังคับใช้อัตราขึ้น

มาตรา ๖๔ ในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นตามมาตรา ๖๓ วรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ในการกำหนดอัตราขั้นสูงตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการคำนึงถึงหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- (๑) ภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไป เช่น ภาวะเงินเฟ้อ
- (๒) การคำนึงถึงสิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก หรือคนพิการ

ผู้ด้อยโอกาส

(๓) การบูรณาการค่าโดยสารระหว่างค่าโดยสารรถขนส่งทางรางกับการให้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

- (๔) หลักเกณฑ์อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้คณะกรรมการเปิดเผยสูตรหรือวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น รวมทั้งข้อมูลค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ยกเว้นในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าตัวแปรดังกล่าวเป็นข้อมูลลับทางการค้าของผู้ได้รับใบอนุญาต

มาตรา ๖๕ ให้มีการทบทวนหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นทุกห้าปี

ในระหว่างระยะเวลาห้าปี เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของข้อเท็จจริงในหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นอย่างมีนัยสำคัญ คณะกรรมการหรือผู้ได้รับใบอนุญาตอาจร้องขอให้มีการทบทวนการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นได้

หลักเกณฑ์และวิธีการในการขอทบทวนอัตราชั้นสูงตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๖๔ วรรคสอง ด้วย

มาตรา ๖๖ เพื่อประโยชน์ในการเข้าถึงบริการรถขนส่งทางราง คณะกรรมการ อาจกำหนดประเภทของบุคคลซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร หรือได้รับการลดหย่อน ค่าโดยสาร

#### หมวด ๔/๑

#### การใช้รางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน

#### ส่วนที่ ๔๑

#### การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน

มาตรา ๖๗ เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ มีหน้าที่ต้อง ยินยอมให้มีการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันเมื่อมีการร้องขอและได้รับความ เห็นชอบจากอธิบดี โดยปฏิบัติต่อผู้ขอเชื่อมต่อทุกรายอย่างเป็นธรรม สมเหตุสมผล และไม่เลือกปฏิบัติ ทั้งนี้ รางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกันให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งทางราง ร่วมกัน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๘ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งต้องมีการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกันตาม มาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) ดำเนินการเจรจาทำความตกลงในสัญญาการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะ เพื่อการขนส่งร่วมกันรวมถึงเงื่อนไขที่จำเป็นในการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกันด้วยเจตนาสุจริต
- (๒) อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางในการเชื่อมต่อรางหรือ ทางเฉพาะเพื่อการขนส่งของตนเอง โดยไม่เป็นการขัดขวางการขนส่งของรายอื่น
- (๓) ไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการผูกขาด ลด หรือจำกัดการเชื่อมต่อรางหรือ ทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน เว้นแต่กรณีเป็นข้อกำหนดตามโครงการสัมปทาน
- (๔) ไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติต่อผู้ได้รับใบอนุญาตที่ขอเชื่อมต่อ รางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกัน

(๕) จัดทำและเปิดเผยหนังสือแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตน โดยวิธีการและรายละเอียดให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

กรณีตาม (๑) หากเจรจากันแล้วไม่ได้ข้อยุติ ให้เสนออธิบดีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด

คำวินิจฉัยของอธิบดีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางให้เป็นที่สุด

มาตรา ๖๙ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจปฏิเสธไม่ให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตนเองได้ เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ความจุของรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งที่มีอยู่ไม่เพียงพอแก่การให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ

(๒) การเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีปัญหาทางเทคนิคที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการขนส่งทางราง หรือเป็นเหตุขัดขวางการขนส่งทางราง

ให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานซึ่งปฏิเสธไม่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันมีหน้าที่ชี้แจงหรือแสดงเหตุแห่งการปฏิเสธนั้นต่ออธิบดีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด และให้ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยนั้น

มาตรา ๗๐ ในการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันตามส่วนนี้ ให้เจ้าของโครงการ เอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ หรือผู้ได้รับใบอนุญาตที่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในอัตราที่เป็นธรรม

การกำหนดค่าตอบแทนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

## ส่วนที่ ๕๒

การจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทาง

มาตรา ๗๑ ให้มีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการอีกไม่เกินเจ็ดคน

ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จากผู้ปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง

ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการในกรรมการขนส่งทางรางจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา ๗๒ ให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางมีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

- (๑) กำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง
- (๒) ใกล้เคียงข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง ที่เกี่ยวกับการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง
- (๓) ประสานงานกับหน่วยงานหรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางเพื่อขอสนับสนุนข้อมูลและความร่วมมือด้านต่าง ๆ
- (๔) พิจารณาความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์รางหรือทางเฉพาะ

มาตรา ๗๓ ให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางมีอำนาจพิจารณาหรือทบทวนการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง หรือปรับเปลี่ยนเวลาการเดินรถขนส่งทางราง หรือปรับขีดความสามารถของความจุทาง ซึ่งจะกระทบต่อการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางได้

มาตรา ๗๔ ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๗๕ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง ให้ได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๗๖ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดสรรความจุ ตารางการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทาง โดยต้องดำเนินการบนพื้นฐานของความเป็นกลาง โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ และจะต้องไม่มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

- (๑) มีเงื่อนไขอันเป็นการเลือกปฏิบัติ หรือกีดกันผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายอื่น
- (๒) มีเงื่อนไขอันอาจเป็นเหตุให้เกิดการผูกขาด หรือจำกัดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางราง

การจัดสรรความจุ ตารางการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทางของผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด

ในกรณีมีผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายได้รับผลกระทบจากการจัดสรรความจุ ตารางการเดินรถขนส่งทางราง และเส้นทางของผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เป็นไปตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายนั้นมีสิทธิร้องเรียนไปยังคณะกรรมการจัดสรรเวลา การเดินรถขนส่งทางราง

มาตรา ๗๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๗๓ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการ บริการประชาชน ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจกำหนดเพิ่มจำนวนเที่ยวในการให้บริการเดินรถขนส่ง ทางรางได้

มาตรา ๗๘ ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกัน ตามที่อธิบดีประกาศกำหนดตามมาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเข้าร่วมใช้รางหรือ ทางเฉพาะได้

ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยเอกสารโครงข่ายรางหรือ ทางเฉพาะ เพื่อให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง สามารถเข้าถึงข้อมูลโครงข่าย รางหรือทางเฉพาะ

รายการของเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด

มาตรา ๗๙ ก่อนยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่ออธิบดี ให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการ ขนส่งทางรางเข้าดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน

มาตรา ๘๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๖๓ และมาตรา ๖๔ ค่าใช้ประโยชน์จากราง และทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้จัดการ โครงสร้างพื้นฐานและผู้ประกอบการขนส่งทางรางซึ่งได้ตกลงร่วมกัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าว ต้องเป็นอัตราที่เป็นธรรม สมเหตุสมผลและไม่เลือกปฏิบัติ และไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการ ประกาศกำหนด

## ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล

นายชินนทร์ ธันดา

### ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง สำเร็จการศึกษาในปี พ.ศ. 2540

### ประสบการณ์การรับราชการ

- เมื่อปี พ.ศ. 2541 ดำรงตำแหน่งนิติกร สังกัดฝ่ายประชาสัมพันธ์ ศาลจังหวัดสุพรรณบุรี กระทรวงยุติธรรม
- เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2544 โอนย้ายเข้ามารับราชการในตำแหน่งบุคคลากร 3 (ด้านกฎหมาย) สังกัดกองการเจ้าหน้าที่ สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม
- เมื่อช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2546 ดำรงตำแหน่งนิติกรปฏิบัติการ กลุ่มงานวินัย กองการเจ้าหน้าที่ สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม
- เมื่อช่วงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2559 ดำรงตำแหน่งนิติกรชำนาญการพิเศษ ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าฝ่ายวินัย สังกัดกองบริหารทรัพยากรบุคคล สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม
- เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 โอนย้ายมาแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการกอง สังกัดกองกฎหมาย กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม จนถึงปัจจุบัน

### ผลงานทางวิชาการ

-

### รางวัลหรือทุนการศึกษา

-

### ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ปัจจุบันดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการกองกฎหมาย กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม ที่อยู่ ชั้น 5 อาคาร ณ ถราง เลขที่ 514/1 ถนนหลานหลวง แขวงสีแยกมหานาค เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300