

โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับ การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์
(Draft Final Report)

ร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
จัดหาเงินทุนที่จะนำมาใช้
ในการชดเชยรายได้จากค่าโดยสารร่วม
และการจัดหาข้อมูลการเดินทาง

“ร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม จัดหาเงินทุนที่จะนำมาใช้ ในการชดเชยรายได้จากค่าโดยสารร่วมและการจัดหาข้อมูลการเดินทาง ”

บทที่ 1 การศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

- 1.1 แนวคิดและความเป็นมา
- 1.2 การทบทวนร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน
- 1.3 กลไกกำกับกับการจัดหาเงินทุนสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วม
- 1.4 กลไกกำกับกับการจัดหาข้อมูลการเดินทาง
- 1.5 กรณีศึกษาแนวทางการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในต่างประเทศ
- 1.6 บทวิเคราะห์แนวทางปรับปรุงการบริหารจัดการระบบตัวร่วมของประเทศไทย

บทที่ 2 หลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดทำร่างกฎหมาย

- 2.1 การตรวจสอบความจำเป็นของกฎหมาย
- 2.2 การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง
- 2.3 การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
- 2.4 การเสนอร่างกฎหมาย

บทที่ 3 การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

- 3.1 หลักเกณฑ์การตรวจสอบเนื้อหาของร่างกฎหมาย
- 3.2 แนวทางการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.
- 3.3 การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง
- 3.4 ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ฉบับขอรับฟังความคิดเห็น)

บทที่ 4 การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและการปรับปรุงร่างกฎหมาย

- 4.1 ผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง
- 4.2 การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญ

“ร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม จัดหาเงินทุนที่จะนำมาใช้ ในการชดเชยรายได้จากค่าโดยสารร่วมและการจัดหาข้อมูลการเดินทาง ”

บทที่ 5 การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

- 5.1 สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา
- 5.2 วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง
- 5.3 การแก้ปัญหาในปัจจุบัน
- 5.4 การรับฟังความคิดเห็น
- 5.5 ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น
- 5.6 ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
- 5.7 ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย
- 5.8 ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
- 5.9 เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต
- 5.10 เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ
- 5.11 เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา
- 5.12 เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองดำเนินกิจการทางปกครอง

บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

- 6.1 บทสรุปการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.
- 6.2 ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการผลักดันร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.
 - 6.2.1 แผนการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.
 - 6.2.2 แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

แนวคิดความเป็นมา

กระบวนการจัดทำร่างกฎหมายที่ผ่านมา

13 กรกฎาคม 2561

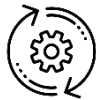
รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)
สั่งให้ คค. รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ไปพิจารณาทบทวน (ร่าง) พ.ร.บ. อีกครั้ง
(หนังสือ ที่ นร 0503/21211)

15 เมษายน 2563

กรม. เห็นชอบในหลักการ
ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ

ปัจจุบัน

(ร่าง) พ.ร.บ. อยู่ระหว่าง
การดำเนินการปรับปรุง
อย่างต่อเนื่อง



29 มีนาคม 2561

กระทรวงคมนาคม เสนอ
(ร่าง) พ.ร.บ. ไปยัง สลค. เพื่อ
นำเสนอ กรม.

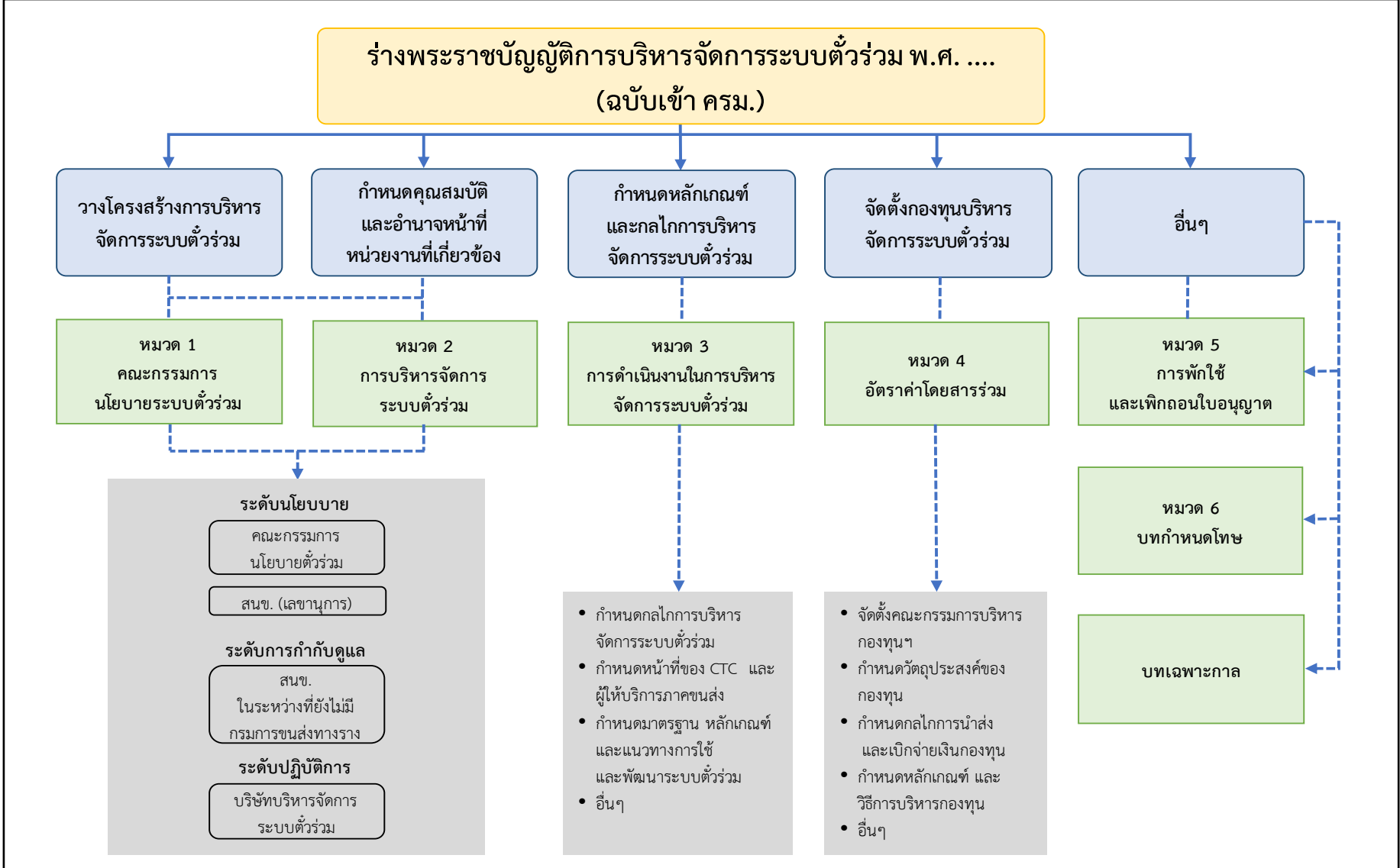
21 มกราคม 2562

ในการประชุมคณะกรรมการจัดทำ
ร่าง พ.ร.บ. ฯ ครั้งที่ 1/2562 เห็นสมควร
ให้ปรับ (ร่าง) พ.ร.บ. เป็นร่างระเบียบ
สำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหาร
จัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

26 พฤศจิกายน 2563

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหาร
จัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 ได้ประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษา โดยมีผลใช้บังคับ
เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2563

การทบทวนร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน



การทบทวนร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563

คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.)

- จัดทำและเสนอนโยบาย หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อคณะรัฐมนตรี
- กำหนดแผนงานและหน่วยงานของรัฐผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามนโยบาย หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- กำหนดมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง หรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม
- ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

- รับผิดชอบงานธุรการและงานเลขานุการของ คนต. และคณะอนุกรรมการที่ คนต. แต่งตั้ง
- ศึกษา วิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่ง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ คนต.
- กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการขนส่ง
- กำกับดูแลการดำเนินการของผู้บริหารจัดการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามนโยบาย

ความจำเป็นในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติ

การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ข้อจำกัดของระเบียบ สำนักนายกรัฐมนตรีฯ

- บังคับได้แค่หน่วยงานของรัฐ และเฉพาะสังกัดฝ่ายบริหาร
- ความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาวินิจฉัยว่า ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีที่จะออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 11 (8) แห่ง พ.ร.บ. ระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 ที่เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติของบุคคลหรือองค์กรเอกชน หรือเป็นการจัดตั้งคณะกรรมการที่กำหนดอำนาจหน้าที่ที่มีลักษณะเป็นการบังคับให้เอกชนต้องดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากมีสาระสำคัญเกินกว่าที่ พ.ร.บ. ระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 บัญญัติไว้

ทำไมยังต้อง มีร่างพระราชบัญญัติฯ

- กำกับบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่อาจไม่ใช่หน่วยงานของรัฐ
- ติดตามกำกับผู้ประกอบการขนส่งเอกชนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม
- จัดตั้งกองทุนเพื่อเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วม
- ออกระเบียบ ประกาศ:
 - โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม
 - มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม
 - หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับบริหารจัดการระบบตัวร่วม
 - การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาต
 - การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม

กลไกกำกับการจัดหาเงินทุนสนับสนุน

ส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วม

- การจัดตั้งกองทุนเพื่อเป็นแหล่งเงินทุนสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วม โดยเป็นเงินนอกงบประมาณประเภทหนึ่ง ที่จัดตั้งตามความจำเป็นของหน่วยงานของรัฐ หรือตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งมีหลักการดังนี้
 - (1) มีความจำเป็นต้องจัดตั้งตามนโยบายของรัฐบาล
 - (2) ไม่มีการดำเนินการในลักษณะเดียวกับภารกิจปกติของหน่วยงานของรัฐที่ขอจัดตั้ง และไม่ซ้ำซ้อนกับหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐอื่น หรือกองทุนที่ได้ดำเนินการอยู่แล้ว
 - (3) ไม่เป็นการประกอบกิจการแข่งขันกับภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ หรือกิจกรรมที่เอกชนหรือรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการได้
- หน่วยงานของรัฐสามารถดำเนินการได้ใน 2 ลักษณะ คือ
 - (1) การขอจัดตั้งกองทุนภายใต้ร่างกฎหมายเฉพาะ (พระราชบัญญัติ)
 - (2) การขอจัดตั้งกองทุนภายใต้กฎหมายงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- การจัดตั้งกองทุนจะต้องเป็นไปตาม **พ.ร.บ. การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558** โดยสามารถตั้งได้ 2 รูปแบบ คือ (1) กองทุนที่ไม่เป็นนิติบุคคล และ (2) กองทุนที่เป็นนิติบุคคล
- นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึง **พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561** อีกด้วย
- สำหรับกรณี “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. จะเป็นการจัดตั้งกองทุนซึ่งใช้รูปแบบการจัดตั้งโดยกฎหมายเฉพาะ ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดตั้ง และการดำเนินการของกองทุน จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558

กลไกกำกับการจัดการข้อมูลการเดินทาง

- ข้อมูลที่จะปรากฏในระบบฐานข้อมูลกลางภายใต้การบริหารจัดการระบบตัวร่วม เช่น (1) ข้อมูลผู้เดินทาง (2) ข้อมูลผู้ออกบัตร (3) ข้อมูลผู้ใช้งาน และ (4) ข้อมูลการเดินทาง
- ทั้งนี้ พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 กำหนดให้ “การประมวลผลข้อมูล” ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย หากได้มีการดำเนินการภายใต้ฐานทางกฎหมายข้อใดข้อหนึ่งที่เหมาะสม ซึ่งได้ระบุฐานของการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล โดยชอบด้วยกฎหมายดังกล่าวเอาไว้ทั้งสิ้น 7 ฐานด้วยกัน ได้แก่

7 ฐานการประมวลผลข้อมูล ตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล



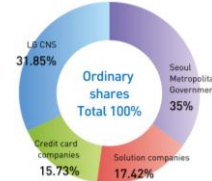
- ✓ ฐานประโยชน์สำคัญต่อชีวิต (Vital Interest)
- ✓ ฐานสัญญา (Contract)
- ✓ ฐานภารกิจสาธารณะ/อำนาจรัฐ (Public Task / Official Authority)
- ✓ ฐานประโยชน์อันชอบธรรมด้วยกฎหมาย (Legitimate Interest)
- ✓ ฐานการปฏิบัติ/หน้าที่ตามกฎหมาย (Legal Obligation)
- ✓ ฐานความยินยอม (Consent)
- ✓ ฐานจดหมายเหตุ/วิจัย/สถิติ (Historical Document, Research, or Statistics)

ดังนั้น เมื่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมมีหน้าที่ต้องจัดส่งข้อมูลให้แก่ สนข. การประมวลผลข้อมูลจึงสามารถกระทำได้ ภายใต้ฐานการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย (Legal Obligation)

กรณีศึกษาแนวทางการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ

การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในต่างประเทศ

การวิเคราะห์ข้อเด่นข้อด้อยของรูปแบบการบริหารจัดการ

Model	ข้อเด่น	ข้อด้อย	หมายเหตุ
 <p>Public Project</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ภาครัฐมีอำนาจเต็มในการจัดการระบบ • ระบบ Clearing House อยู่ภายใต้ข้อบังคับและการกำกับโดยภาครัฐ • ป้องกันการขัดแย้งผลประโยชน์ของภาคเอกชนเพื่อควมมีประสิทธิภาพ • เอกชนสามารถขอใบอนุญาตดำเนินการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> • ภาครัฐเป็นผู้แบกรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการลงทุนการจัดทำระบบ • ภาครัฐขาดควมมีประสิทธิภาพและความรู้ที่ภาคเอกชนมี 	<ul style="list-style-type: none"> • CTC มี 2 แห่ง คือ <ol style="list-style-type: none"> 1) EZ-Link Pte. Ltd. (LTA ถือหุ้น 100%) 2) Network for Electronic Transfers (Singapore) Pte Ltd. (บริษัทเอกชน) • CCH คือ TransitLink Pte. Ltd. (LTA ถือหุ้น 100%)
 <p>PPP Project (BOO Method)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ภาครัฐไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในโครงการ • การให้บริการมีความรวดเร็ว และสามารถพัฒนาเทคโนโลยีตามความต้องการตลาดได้โดยภาคเอกชน 	<ul style="list-style-type: none"> • มีความเสี่ยงในการบริหารควมร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เพื่การดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพโดยทั้งสองฝ่าย 	<ul style="list-style-type: none"> • CTC และ CCH = Octopus Cards Ltd.  <p>ผู้ให้บริการขนส่งรายใหญ่ร่วมกันตั้ง Joint Venture</p>
 <p>PPP Project</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ลดภาระค่าใช้จ่ายของภาครัฐ • ใช้ควมรู้และความสามารถของภาคเอกชนเพื่อควมมีประสิทธิภาพ • เร่งพัฒนาเทคโนโลยีจากการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการในโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> • ภาคเอกชนควบคุมระบบตั๋วร่วมทั้งหมด • เสี่ยงต่อการเก็บค่าใช้จ่ายที่สูงเกินควร • ภาครัฐมีหน้าที่ต้องเข้ามาควบคุมการดำเนินงาน ผ่านกฎระเบียบต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> • CTC และ CCH คือ Korea Smart Card Co. Ltd.  <p>Seoul Metropolitan Government เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 35% (ภาครัฐ) มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน แต่ไม่มีส่วนในการบริหาร</p>

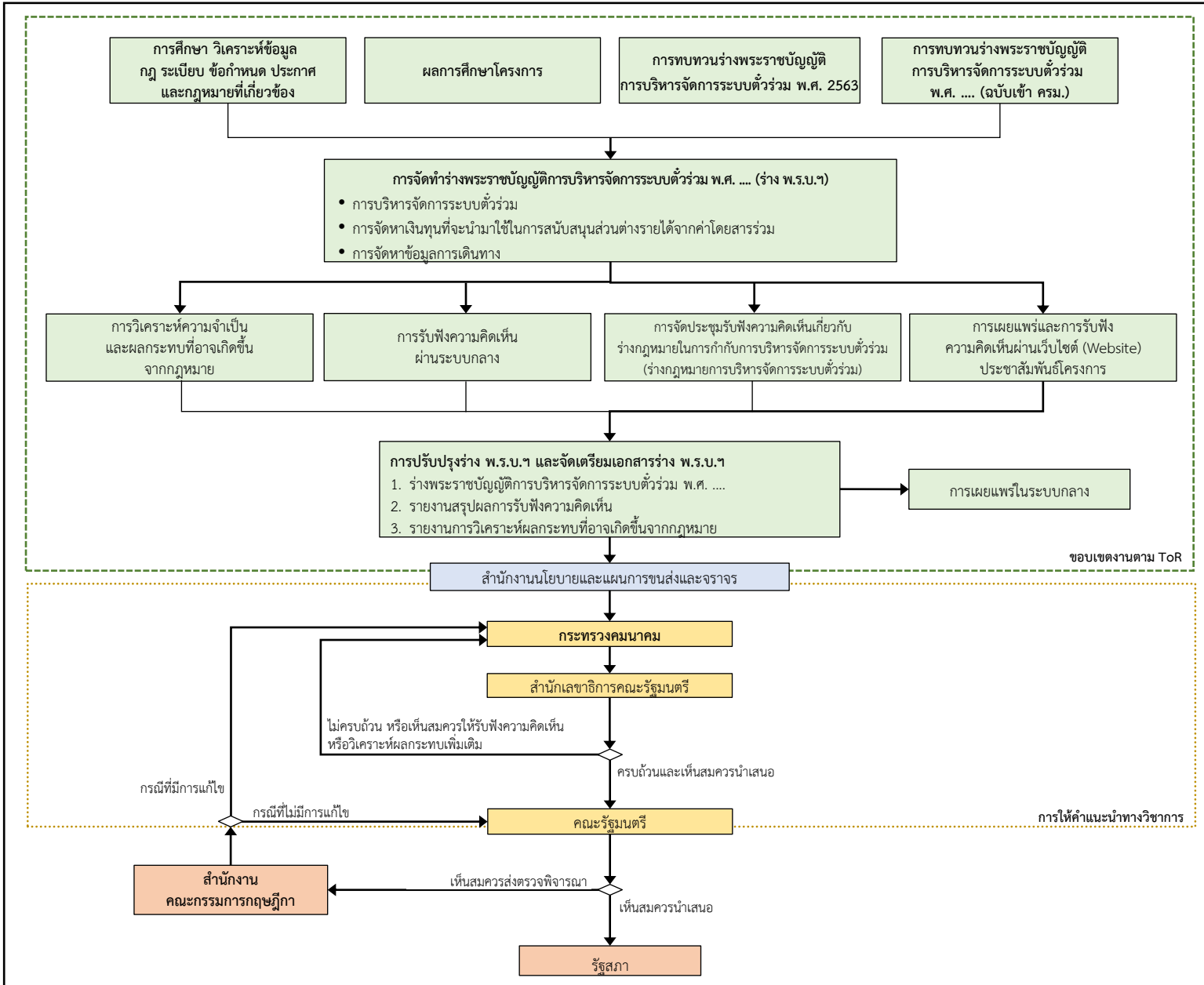
บทวิเคราะห์แนวทางปรับปรุงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ของประเทศไทย

แนวทางการปรับปรุงสำหรับประเทศไทย

ประเด็น	ข้อเสนอแนะ
1. การจัดตั้งหน่วยงานกลางในการกำหนดนโยบายและมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม	<ul style="list-style-type: none"> ควรดำเนินการในลักษณะเดียวกับสิงคโปร์ คือ การจัดตั้งคณะกรรมการระดับนโยบายขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการในปัจจุบันภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2563 ที่ตั้ง “คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม” หรือ คนต. ขึ้น
2. การใช้ระบบใบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการระบบตัวร่วม	<ul style="list-style-type: none"> การใช้ระบบใบอนุญาต โดยเปิดโอกาสให้เอกชนรายใดก็ได้สามารถขอใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมได้ เช่น กรณีสิงคโปร์ ทั้งนี้ ผู้ประสงค์จะให้บริการ (1) การหักบัญชีธุรกรรมของตัวเดินทาง (Clearing) และ (2) การให้บริการออกบัตรโดยสาร (Card Issuer) จะต้องขอรับใบอนุญาต ซึ่งแตกต่างกับกรณีของฮ่องกงที่จะรวมการให้บริการทั้ง 2 ส่วนเอาไว้ภายใต้การดำเนินการของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม (CTC)
3. การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	<ul style="list-style-type: none"> การแก้ไขปัญหา คือ (1) การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมที่ชัดเจน และนำไปใช้กำหนดในสัญญาสัมปทานในอนาคต และ (2) การหาแหล่งเงินทุนเพื่อเยียวยาผู้รับสัมปทานที่ได้รับผลกระทบจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาใช้บังคับ โดยมีแนวคิดการจัดตั้งกองทุนขึ้นเพื่อเยียวยาผลกระทบดังกล่าว

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

หลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดทำร่างกฎหมาย



ที่มา: ปรับปรุงจากขั้นตอนการจัดทำร่างกฎหมายตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 (ตราขึ้นเพื่อรองรับหลักการตามบทบัญญัติมาตรา 77 และมาตรา 258 ค. ด้านกฎหมาย (1) ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย), กองพัฒนากฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

แนวทางการปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

จากการทบทวนร่างกฎหมาย (ฉบับเข้า ครม.) ที่ปรึกษามีประเด็นพิจารณาแก้ไขในขั้นต้นดังต่อไปนี้

ประเด็น	ข้อเสนอการปรับปรุงร่าง / ประเด็นพิจารณาเพิ่มเติม
1. คำนิยาม	<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงคำนิยามให้มีความสอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ได้แก่ “การขนส่งสาธารณะ” “ระบบตัวร่วม” และ “อัตราค่าโดยสารร่วม” ควรเพิ่มเติมคำนิยามให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ได้แก่ “ธนาคารผู้ชำระดุล” และ “ผู้ออกบัตร”
2. คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	<ul style="list-style-type: none"> ปรับเปลี่ยนองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ
3. หน่วยงานกำกับดูแล	<ul style="list-style-type: none"> ปรับเปลี่ยนจาก กรมการขนส่งทางราง เป็นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
4. การกำกับดูแลการประกอบกิจการ	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้จัดตั้ง “บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม” ในรูปแบบเดียวกับการจัดตั้ง “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการทุกรายเข้าซื้อชื่อหุ้นในการจัดตั้งบริษัทดังกล่าว
5. กองทุนบริหารจัดการระบบตัวร่วม	<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งกองทุนในรูปแบบ “นิติบุคคล” เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงาน ทั้งนี้ ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558
6. การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	<ul style="list-style-type: none"> ร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) มีอำนาจกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในระบบตัวร่วมดังกล่าว ดังนั้น หากผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะรายใดเข้าร่วมระบบตัวร่วม การจัดเก็บค่าโดยสารกรณีที่มีการใช้บริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างระบบกัน หรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย จะต้องคิดอัตราให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่ คนต. กำหนด
7. บทเฉพาะกาล	<ul style="list-style-type: none"> ควรกำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับการเปลี่ยนผ่านจากการดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ มาเป็นร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ได้แก่ การรองรับการบริหารของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม การรองรับการดำเนินการของผู้บริหารจัดการระบบตัวร่วม และการรองรับการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ เป็นการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งภายใต้กฎหมายฉบับใหม่

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

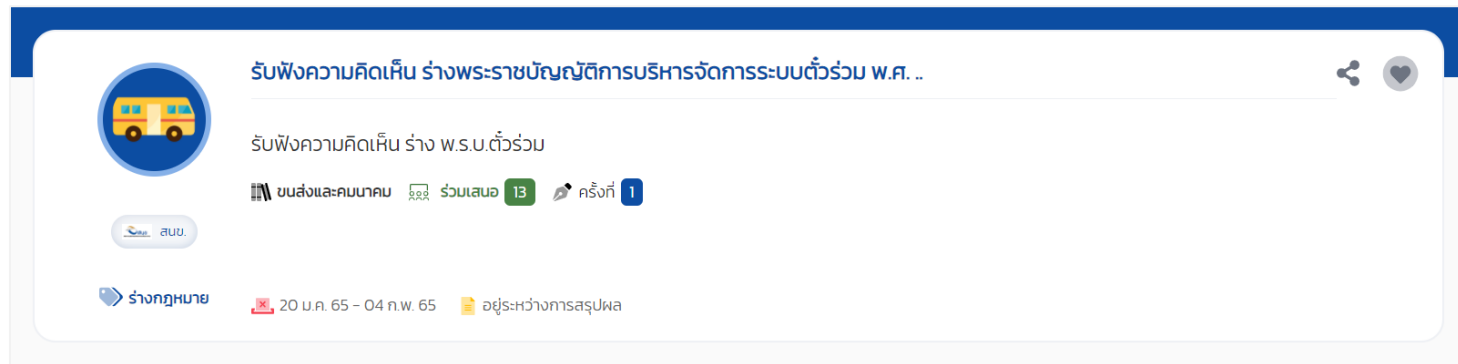
1. การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2565 ณ ห้องประชุม อินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน คิง พาวเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ภาคเอกชน และองค์กรที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุมในครั้งนี้ 123 ราย



2. การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย

ผ่านเว็บไซต์ <https://law.go.th> ระหว่างวันพฤหัสบดีที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2565 ถึงวันศุกร์ที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เป็นระยะเวลา 16 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นจำนวน 13 ราย



การนำเสนอประเด็นการปรับปรุงร่างกฎหมายต่อ

“คณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.”*

ประเด็น	ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
1. การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีความพร้อมในการดำเนินการเป็นหน่วยงานระดับกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และรับผิดชอบเกี่ยวกับงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (คนต.)
2. นโยบายการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจาก สนข. มีการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ดังนั้น บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมควรมีหลายรายที่มีความเหมาะสมมากกว่า และสอดคล้องกับบริบทของประเทศไทยและแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต อย่างไรก็ตาม มีกรรมการบางส่วนให้ความเห็นว่าปัจจุบันภาครัฐพยายามใช้ระบบ EMV ในการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ซึ่งเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก โดยที่ระบบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถรองรับการรับส่งข้อมูลได้ถึง 10 ล้าน Transaction ดังนั้น การจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพียงรายเดียวนั้นคุ้มค่ามากกว่า
3. ระบบกำกับดูแลบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และผู้ให้บริการออกและจำหน่ายตั๋วร่วม	<ul style="list-style-type: none"> กระบวนการภาครัฐส่วนใหญ่เป็นการให้อนุญาตก่อนเปลี่ยนเป็นการจัดแจ้งจนกว่าเอกชนจะคุ้นชินกับกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่างๆ แล้วจึงมาเปลี่ยนใช้การแจ้ง ดังนั้น ควรใช้การอนุญาตก่อน แต่อำนาจในการอนุญาตต้องพิจารณาอีกครั้ง
4. อำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมควรอยู่ในอำนาจของ สนข. แทนอำนาจของกรมการขนส่งทางราง ในกรณีกำหนดให้ สนข. เป็นหน่วยงานกำกับดูแลบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมภายใต้การกำกับของ คนต. ซึ่งประเด็นนี้ควรสอดคล้องกับประเด็นการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
5. การปรับปรุงแนวทางการจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	<ul style="list-style-type: none"> ตามมาตรา 23 ของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (ฉบับเข้า ครม.) ที่กำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนบริหารจัดการตั๋วร่วมไว้ควรให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามนัยมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 ให้ครบถ้วนด้วย วัตถุประสงค์ของกองทุนตามมาตรา 23 เกี่ยวกับการอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วมหรือระบบขนส่งควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข ให้สอดคล้องเหมาะสมกับรายได้ที่กองทุนสามารถจัดหาได้เพื่อไม่ให้เป็นการงบประมาณรายจ่ายประจำปีที่รัฐบาลจัดสรรตามมาตรา 23 วรรคหนึ่ง

หมายเหตุ : * การประชุมครั้งที่ 1/2564 (ครั้งที่ 10) เมื่อวันที่ 11 เดือนตุลาคม พ.ศ. 2564

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group)*

โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

เรื่อง “แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย”

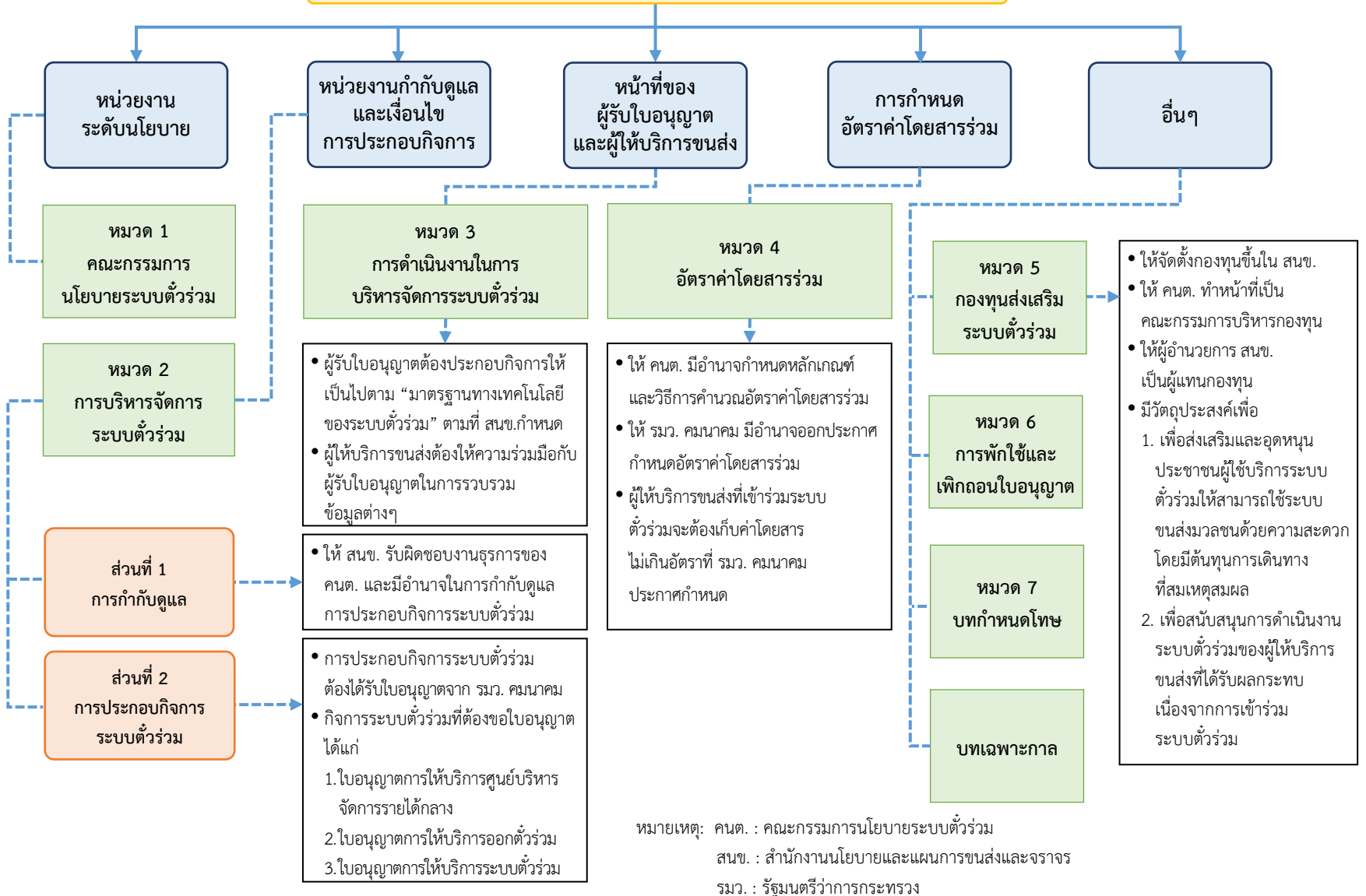
ประเด็น	ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
1. การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	<ul style="list-style-type: none">เห็นด้วยกับการให้ สนข. ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล
2. แนวทางการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม	<ul style="list-style-type: none">เห็นด้วยกับการกำหนดกรอบการจัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมมากกว่าหนึ่งแห่งเห็นด้วยกับการจัดตั้งบริษัทในรูปแบบบริษัทเอกชนเพื่อความคล่องตัว การแข่งขัน และประสิทธิภาพ
3. แนวทางการกำกับดูแลผู้ให้บริการออกบัตรและจำหน่ายตัวร่วม	<ul style="list-style-type: none">เห็นด้วยกับการใช้กลไกคณะกรรมการในการให้ใบอนุญาต โดยควรลดขั้นตอนที่ต้องใช้ดุลยพินิจให้มากที่สุด และควรให้ธนาคารแห่งประเทศไทยมีส่วนร่วมในการพิจารณาออกใบอนุญาตเห็นว่า คนต. ควรเป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานเทคโนโลยี และไม่มอบเป็นหน้าที่ของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วมการรับรองอุปกรณ์ควรให้มีความยืดหยุ่นและคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยี
4. อำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	<ul style="list-style-type: none">เห็นด้วยว่าควรต้องมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม แต่ต้องมีแผนการจัดการผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมากอย่างรอบด้าน ทั้งเรื่องการอุดหนุนส่วนต่างรายได้ค่าโดยสาร และแผนการจัดการสัญญาสัมปทานเดิมและสัญญาสัมปทานในอนาคตการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมควรให้ครอบคลุมระบบขนส่งมวลชนอื่นนอกเหนือจากระบบขนส่งทางราง
5. การปรับปรุงแนวทางการจัดตั้งกองทุน	<ul style="list-style-type: none">เห็นด้วยกับการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมต้องระบุอย่างชัดเจนถึงแหล่งที่มาของเงินกองทุน ไม่ว่าจะเป็นงบประมาณ เงินกู้ หรือเงินอื่นๆ รวมถึงวัตถุประสงค์การใช้จ่ายของกองทุน

หมายเหตุ : * วันศุกร์ที่ 24 เดือนธันวาคม พ.ศ. 2564

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

(ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น)



รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

- ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ในระยะ 3 ปีแรก คิดเป็นมูลค่าขั้นต่ำจำนวน 7.12 ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายด้านอัตราค่าจ้างส่วนเพิ่ม เนื่องจากร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม ได้กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่เป็นเลขานุการของ คต. และเป็นสำนักงานกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมด้วย โดย สนข. จะมอบหมายให้สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สตร.) เป็นหน่วยดำเนินการในส่วนนี้
- ทั้งนี้ การรับภารกิจบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ร่วมกับภารกิจด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง มีอัตราค่าจ้างที่ต้องใช้ 28 อัตรา โดยเป็นอัตราค่าจ้างข้าราชการที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน 17 อัตรา ซึ่งสามารถใช้ข้าราชการซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในปัจจุบันเพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ใหม่ได้ อย่างไรก็ตาม ในอนาคตจำเป็นต้องมีการเพิ่มอัตราค่าจ้างของ สตร. อีกจำนวน 11 อัตรา

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

1. ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

จากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ รวมระยะเวลา 27 ปี มีมูลค่ารายจ่ายของเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จากการลงทุนระบบ และการสนับสนุนผู้ประกอบการระบบรถไฟฟ้า เทียบกับมูลค่าทางเศรษฐกิจของผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากระบบตัวร่วมจากการประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง สรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้า ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ 4,880 ล้านบาท และกรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้ารวมการเชื่อมต่อข้ามระบบ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ 6,450 ล้านบาท จึงกล่าวได้ว่า การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีความเหมาะสมเชิงเศรษฐกิจ

2. ผลกระทบต่อสังคม

การบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะส่งผลให้ประชาชนมีความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และทำให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมระหว่างระบบของผู้ประกอบการแต่ละรายเป็นไปได้ อัตราค่าโดยสารในการเดินทางแต่ละเที่ยวถูกลงจึงทำให้ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้นและสามารถนำค่าการเดินทางที่ประหยัดได้มาเสริมความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวัน รวมถึงมีเวลาส่วนตัวมากขึ้นจากการลดเวลาเดินทาง นอกจากนี้ยังลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุได้อย่างมาก

3. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาวะ

การบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะส่งผลให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้นและลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะส่งผลในระยะยาวในการช่วยลดปัญหาจราจร ตลอดจนมลพิษทางอากาศ และลดมลพิษทางเสียงในเขตเมือง จึงมีส่วนช่วยให้สภาวะแวดล้อมในเขตเมืองสะอาดขึ้น ผลกระทบเชิงลบต่อสุขภาพของประชาชนลดลง

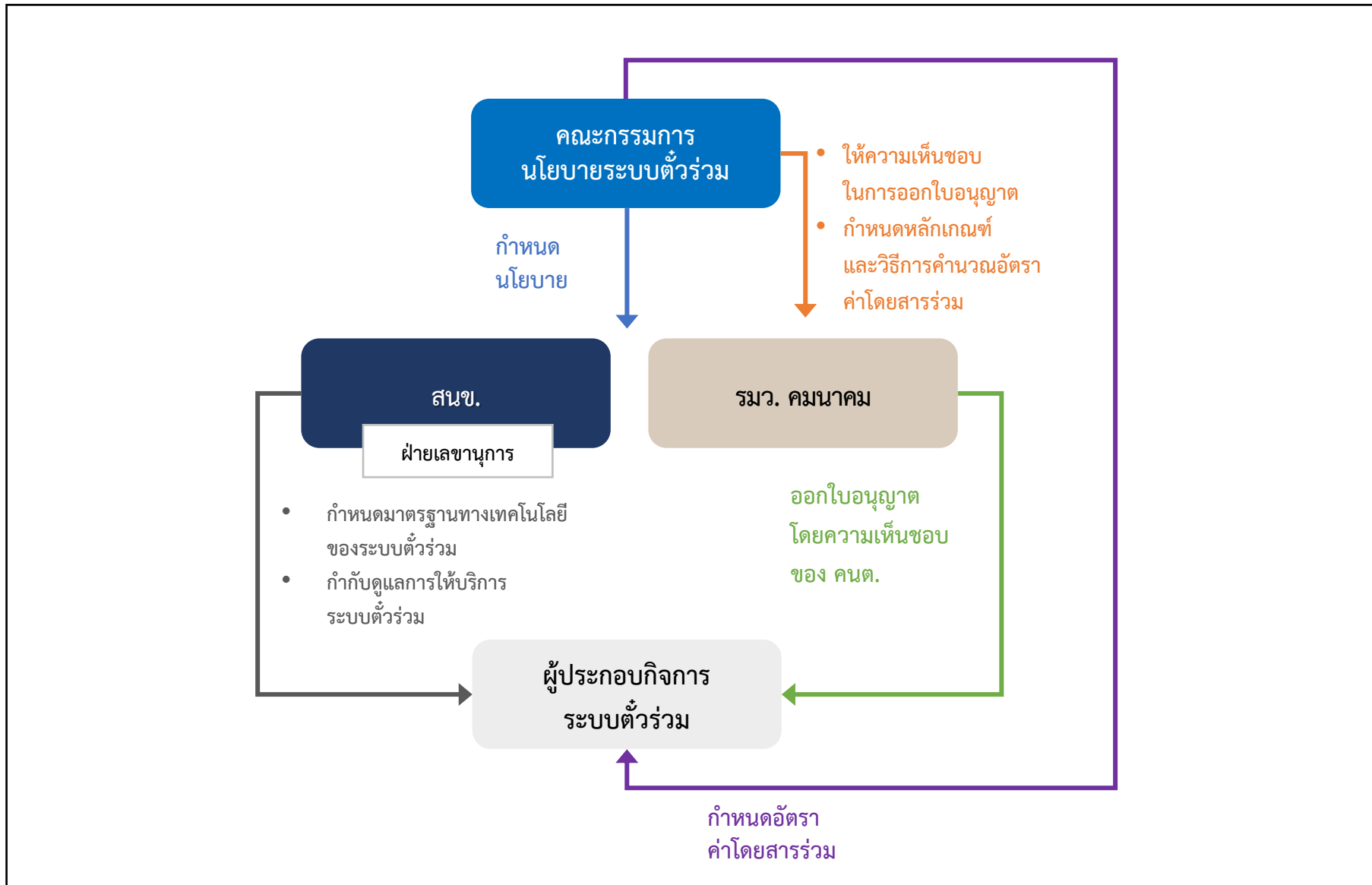
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

สาระสำคัญของร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

(ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น)

- คนต. เป็นหน่วยงานระดับนโยบาย มีหน้าที่สำคัญในการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม รวมถึงการพิจารณาเกี่ยวกับการใช้จ่ายเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม
- สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการของ คนต. และมีหน้าที่สำคัญในการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม โดยได้รับความเห็นชอบจาก คนต. เพื่อกำหนดมาตรฐานกลางสำหรับผู้รับใบอนุญาต
- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่สำคัญ ได้แก่ การออกใบอนุญาต โดยความเห็นชอบของ คนต. โดยใบอนุญาตแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) การให้บริการระบบตัวร่วม (2) การให้บริการออกตัวร่วม และ (3) การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
- ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ให้ คนต. มีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม (มาตรา 23) ขณะที่รัฐมนตรีฯ มีอำนาจประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ภายใต้หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่ คนต. กำหนด (มาตรา 24)
- จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมใน สนข. โดยมี คนต. เป็นคณะกรรมการบริหารกองทุน และ สนข. เป็นสำนักงานกองทุน โดยเมื่อกองทุนฯ หมดความจำเป็นให้ คนต. เสนอ ครม. เพื่อยุบเลิกกองทุนฯ ได้
- เมื่อสำนักงานได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมตามมาตรา 14 (4) (ก) แล้ว ให้ผู้ประสงค์ดำเนินการให้บริการระบบตัวร่วม ต้องมายื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายใน 90 วัน นับแต่วันที่สำนักงานได้ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา 14 (4) ทั้งนี้ รัฐมนตรีต้องพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตให้แล้วเสร็จภายใน 90 วันนับแต่วันที่ได้รับคำขอรับใบอนุญาต

การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตัวร่วมภายหลังการรับฟังความคิดเห็น



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

แผนการจัดทำร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (ปรับปรุง)

ภายหลังการปรับปรุงร่างกฎหมาย (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) แล้ว

สนช. จะต้องดำเนินการเสนอร่างกฎหมายต่อ ครม. ตามขั้นตอน ไปจนถึงการนำเสนอต่อรัฐสภา

รายละเอียด	ผู้รับผิดชอบ	พ.ศ. 2565								พ.ศ. 2566													
		พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.		
1. ปรับปรุงร่างกฎหมาย จัดทำรายงานสรุปความเห็น และรายงาน RIA เสนอ สนช.																							
• ครั้งที่ 1	สนช.	★																					
• ครั้งที่ 2	สนช.			★																			
2. เสนอร่างกฎหมายและเอกสารประกอบต่อคณะกรรมการจัดทำร่างฯ พ.ร.บ.																							
• นัดประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างฯ พ.ร.บ.	สนช.						★																
• สรุปความเห็นและปรับปรุงร่างฯ พ.ร.บ.	สนช.						■ ■ ■ ■																
3. เสนอร่างกฎหมายและเอกสารประกอบต่อคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม																							
• นัดประชุมคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม	สนช.								■ ■ ■														
• สรุปความเห็นและปรับปรุงร่างฯ พ.ร.บ.	สนช.								★														
4. เสนอกรมบัญชีกลางและคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน เพื่อขอจัดตั้งกองทุน																							
• จัดทำเอกสารและข้อมูลประกอบการขออนุญาตจัดตั้งกองทุน และเสนอเรื่องให้กรมบัญชีกลาง	สนช.									★													
• กรมบัญชีกลางนัดประชุมคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน	กรมบัญชีกลาง									■ ■ ■ ■ ■ ■													
5. จัดทำเอกสารเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาหลักการร่างกฎหมาย																							
• จัดทำเอกสาร ได้แก่ ร่างฯ พ.ร.บ. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรอง และเอกสารอื่นๆ ที่จำเป็น	สนช.									■ ■ ■ ■ ■ ■													
6. การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี	คณะรัฐมนตรี										■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■												
7. การพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) (พิจารณาแล้วส่งคณะรัฐมนตรี)	สคก.											■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■											
8. คณะรัฐมนตรีนำเสนอร่างกฎหมายเข้าสู่รัฐสภา (สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและสมาชิกวุฒิสภาพิจารณา)	รัฐสภา														■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■								
9. การประกาศราชกิจจานุเบกษา																						★	

หมายเหตุ: ระยะเวลาการดำเนินการอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามขั้นตอนการปฏิบัติงานของภาครัฐ

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)