

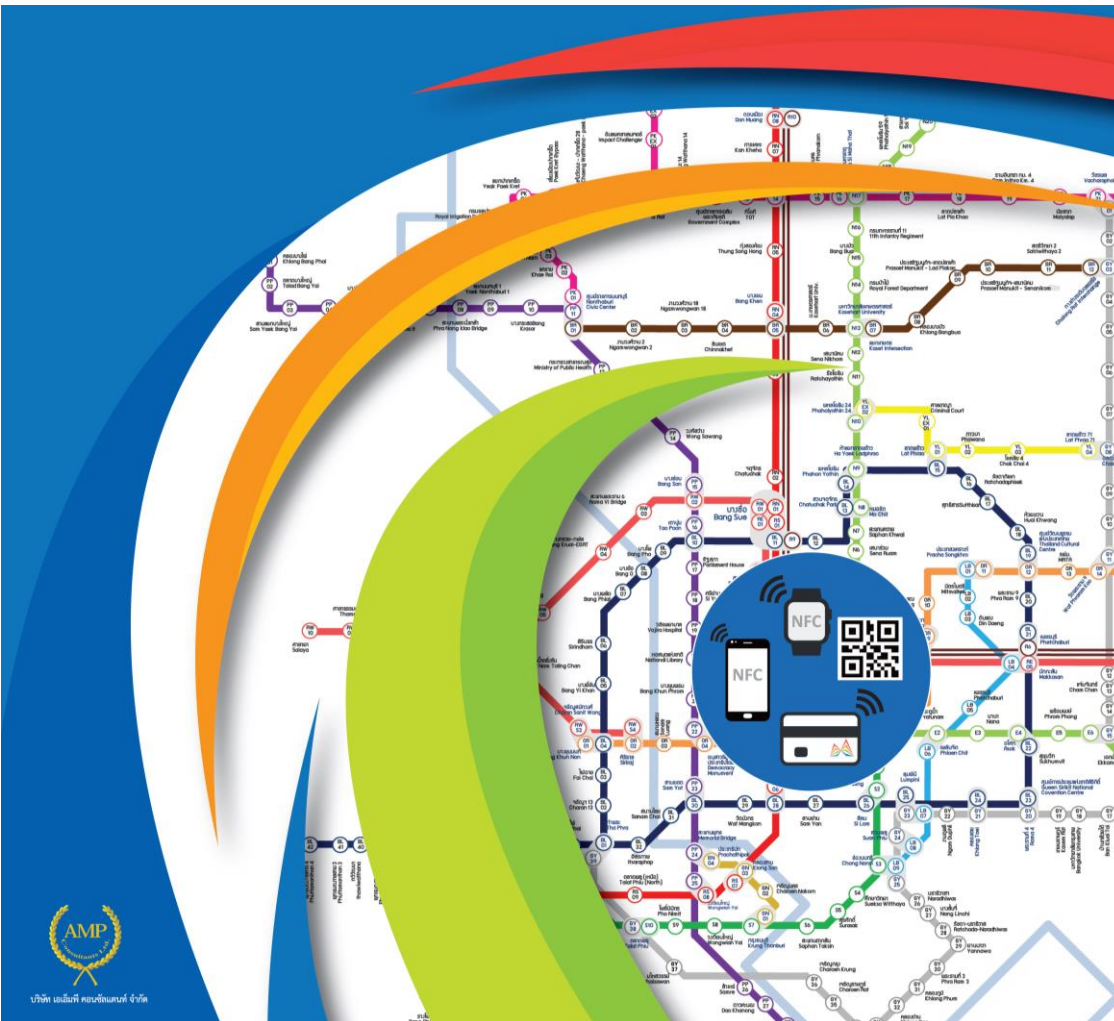


# โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับ การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

รายงานฉบับสมบูรณ์  
(Final Report) :

ร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม  
(ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ....)

มิถุนายน 2566



# สารบัญ

- บทที่ 1 การศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการจัดทำร่างกฎหมายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- บทที่ 2 หลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดทำร่างกฎหมาย
- บทที่ 3 การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....
- บทที่ 4 การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและการปรับปรุงร่างกฎหมาย
- บทที่ 5 การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
- บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

## บทที่ 4

การรับฟังความคิดเห็นของ  
ผู้เกี่ยวข้องและการปรับปรุง  
ร่างกฎหมาย

# 4.1 ผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 77

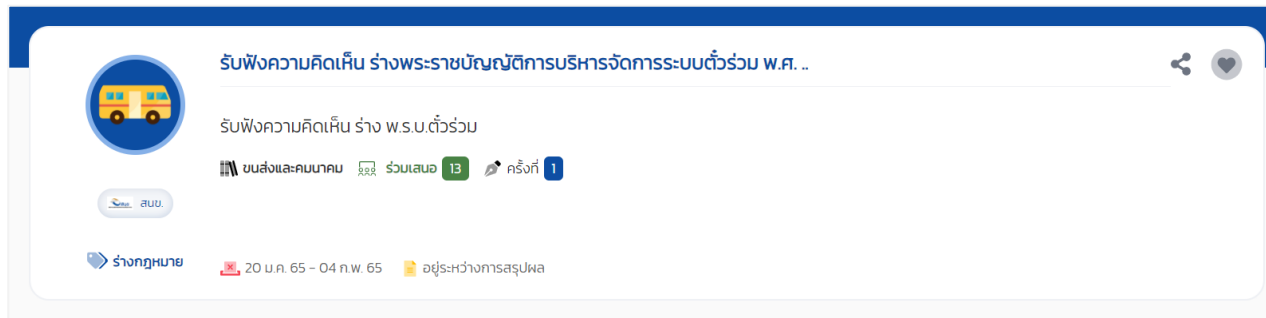
## 1. การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

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

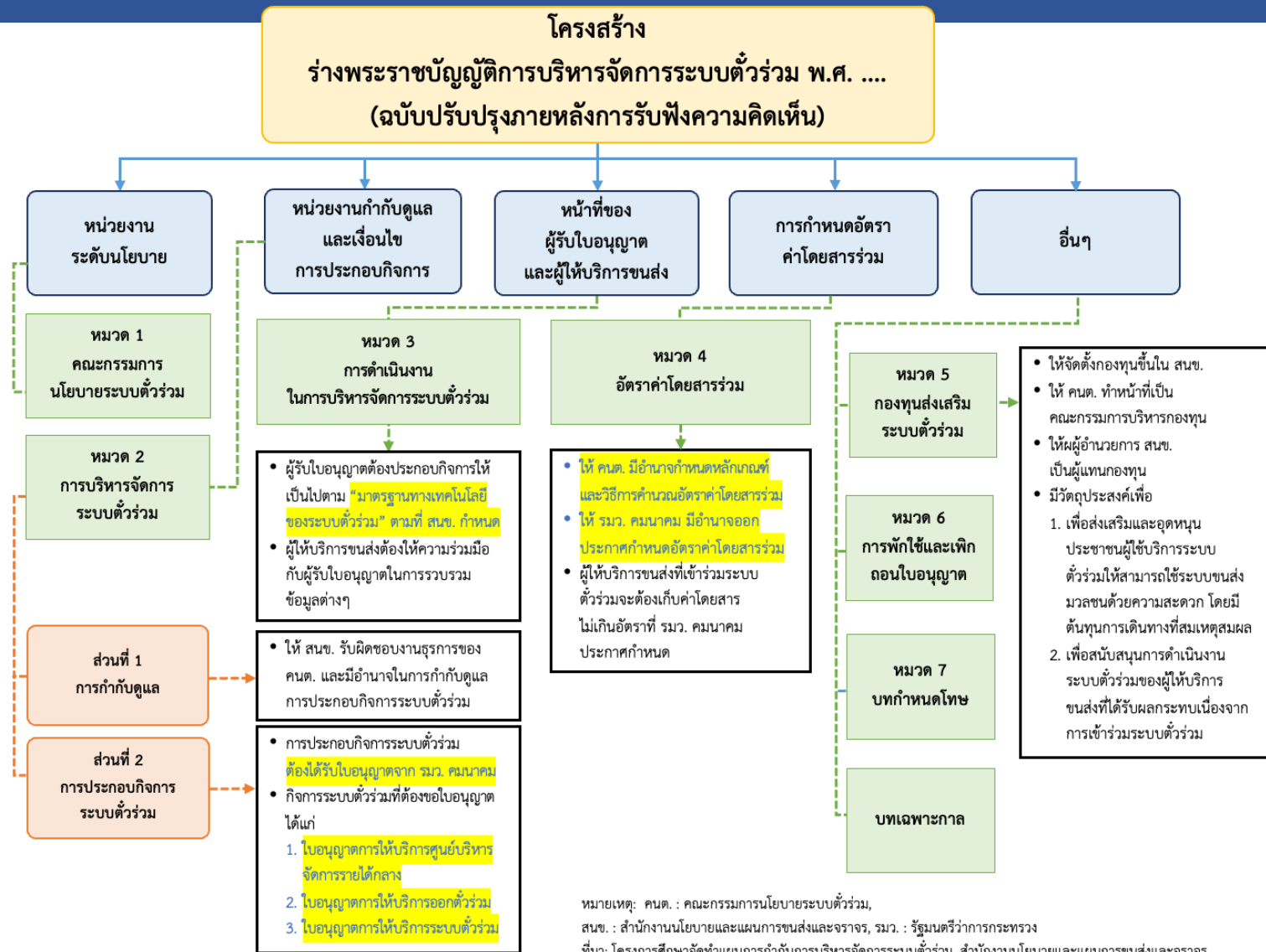


## 2. การรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย

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



## 4.2 การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญ



## 4.3 การปรับปรุงร่างกฎหมาย

(ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติฯ)

6

- สนข. ได้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น) ต่อคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... เพื่อพิจารณา โดยที่ผ่านมาได้มีการจัดประชุมและรับฟังความเห็นทั้งสิ้นจำนวน 3 ครั้ง ดังนี้
  - การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565
  - การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2566
  - การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2566
  
- นอกจากนี้ สนข. และที่ปรึกษาได้มีการหารือร่วมกับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตามความเห็นคณะกรรมการฯ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนออันจะนำไปสู่การปรับปรุงร่างกฎหมายฉบับนี้ต่อไป จำนวน 3 ครั้ง ดังต่อไปนี้
  - ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565
  - ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2565
  - ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2566

# ความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติฯ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2566

ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	การดำเนินการ
เนื่องจากกองทุนฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก ตามมาตรา 27 (1) นั้น แต่เมื่อพิจารณาการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ตามมาตรา 30 ยังไม่พบว่าจะนำเงินกองทุนฯ ไปส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนอย่างไร ซึ่งตามหลักจะต้องสอดคล้องกัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบและดำเนินการปรับปรุง ม. 30 ให้เงินกองทุนฯ สามารถนำไปใช้ส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนได้</li> </ul>
การให้นำเงินกองทุนฯ ไปให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม ตามมาตรา 30 (4) จะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ ในมาตรา 27 หรือไม่ ควรกำหนดให้สอดคล้องกัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบและดำเนินการปรับปรุง วัตถุประสงค์ของกองทุนฯ ใน ม. 27 ให้ครอบคลุมถึงการให้กู้ยืมแก่ผู้รับใบอนุญาต</li> </ul>
การจัดตั้งกองทุนฯ จะต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ของ พ.ร.บ. การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 จึงต้องมีคณะกรรมการบริหารกองทุน และการดำเนินการต่างๆ ให้สอดคล้อง	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบและดำเนินการปรับปรุง หมวด 5 กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม</li> </ul>
การเปลี่ยนหลักการของร่าง พ.ร.บ. จากรูปแบบการบังคับมาเป็นรูปแบบการส่งเสริม จะเกิดความเสี่ยงที่เอกชนจะไม่เข้าร่วมหรือไม่ ให้ดำเนินวิเคราะห์ความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพิ่มเติมบทบัญญัติในกรณีจำเป็น ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใด เป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้</li> <li>กำหนดโทษทางปกครองสำหรับผู้ประกอบการที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกา</li> </ul>

# การหารือร่วมกับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (17 มีนาคม 2566)

ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การดำเนินการ
<p>ควรกำหนดนิยามของ “ตัวร่วม” ให้มีความชัดเจน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>“ระบบตัวร่วม” หมายความว่า ระบบชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับ ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้ “มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม”</li> </ul>
<p>เห็นด้วยกับร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ในเรื่องความจำเป็นในการกำหนด มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมเพื่อการกำกับดูแลให้สอดคล้องกัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ยืนยันหลักการเรื่องการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม โดยกำหนดให้เป็นอำนาจของ สนช. โดยความเห็นชอบของ คต. ในการออกประกาศกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม</li> </ul>
<p>เห็นด้วย ถ้าหลักการของร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ คือ เป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ มาเข้าร่วมระบบตัวร่วม โดยไม่ได้บังคับ ในกรณีของผู้ประกอบการรายเดิม แต่หากเป็นผู้ประกอบการรายใหม่นั้นจะต้องมาเข้าร่วมระบบตัวร่วม</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หลักการของร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ คือ การขอรับใบอนุญาตเป็นโดย ความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับ ใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุน เงินกองทุน แต่จะไม่มีโทษ</li> </ul>
<p>ในกรณีมีความจำเป็น หากเห็นว่าโครงการใดจะต้องเข้าร่วมระบบตัวร่วมให้พิจารณา กลไกการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใด เป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตาม พ.ร.บ. นี้ โดยก่อนมีการตราพระราชกฤษฎีกานั้นจะต้องดำเนินการหารือและรับฟังความเห็น ร่วมกันกับผู้ประกอบการเสียก่อน ซึ่งหากมีการตราพระราชกฤษฎีกาออกไปแล้ว และผู้ประกอบการที่ถูกบังคับไม่ปฏิบัติตามก็จะมีโทษด้วย (ตัวอย่างการดำเนินการใน พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>นำความเห็นดังกล่าวไปปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. โดยศึกษาแนวทางจาก พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 โดยยึดหลักการสำคัญ ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> <li>ก่อนมีการตราพระราชกฤษฎีกาจะต้องหารือ และรับฟังความเห็นร่วมกันกับผู้ประกอบการเสียก่อน</li> <li>กำหนดโทษสำหรับผู้ประกอบการที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกา</li> </ol> </li> </ul>



# ความเห็นจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติฯ ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2566

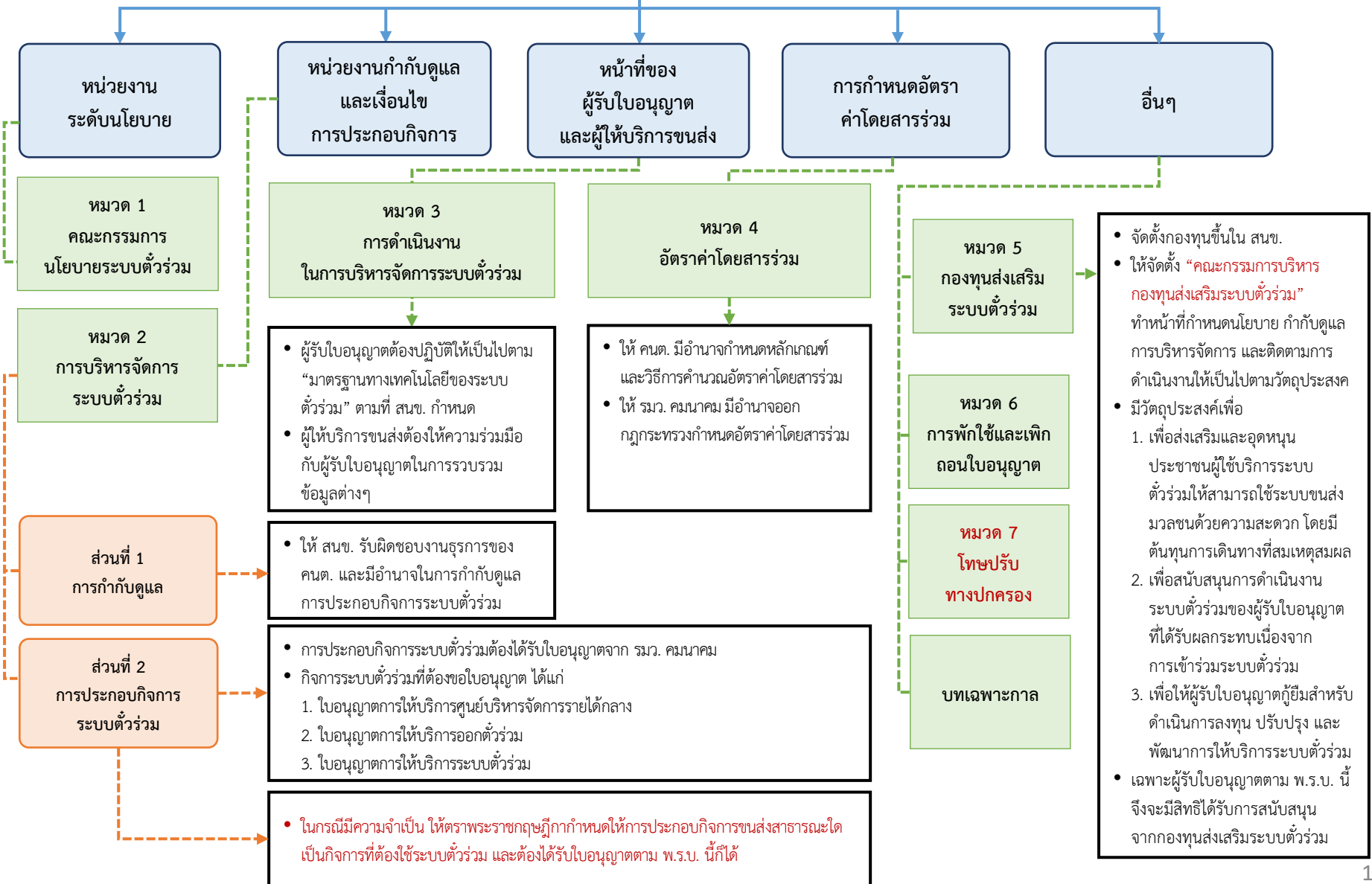
ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	การดำเนินการ
<p>มาตรา 28 วรรคสาม ที่กำหนดว่า “เงินและทรัพย์สินของกองทุน ตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ และกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง” ในถ้อยคำตามมาตรานี้ระบุ “... ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน” เพียงพอและเข้าใจความหมายได้ แต่ส่วนในการดำเนินการตามกฎหมายใด นั้นก็เป็นการดำเนินการต่อไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้โดยปริยาย ฉะนั้น จึงสามารถตัดถ้อยคำในส่วนที่อ้างกฎหมายมาออก ขอให้แก้ไขเป็น “ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบและดำเนินการปรับปรุงตามความเห็น โดยตัดถ้อยคำในมาตรา 28 วรรคท้าย “ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมาย ว่าด้วยเงินคงคลัง” ออก</li> </ul>
<p>การบริหารกองทุนหมุนเวียนตามนั้นจะระบุว่าการดำเนินการชำระบัญชีให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 ก็ทำให้สามารถนำกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับโดยอนุโลม หรือจะไม่ระบุก็ได้ ถ้าระบุไว้ก็มีความชัดเจนยิ่งขึ้นแต่ไม่ต้องลงรายละเอียด โดยให้ระบุว่า “การชำระบัญชีกองทุนหมุนเวียนให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558” เพียงพอแล้ว</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบและดำเนินการปรับปรุงตามความเห็น โดยยกเลิกมาตราที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการบัญชี การตรวจสอบ การประเมินผลของกองทุน การยุบเลิกกองทุนออกและปรับเป็นให้ใช้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558</li> </ul>
<p>มาตรา 30 วรรคสองกำหนดว่า “การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (1) (2) (3) (4) (5) และ (6) ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา 9 (6)...” ขอเพิ่มข้อความ “โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง” โดยมีตัวอย่าง กองทุนป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กองทุนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบและดำเนินการปรับปรุงตามความเห็น โดยเพิ่มให้ระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกองทุนกำหนดให้ต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง</li> </ul>
<p>ให้ดำเนินการปรับปรุงร่างกฎหมายตามความเห็น และให้ สนช. ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติฯ (ฉบับปรับปรุง) ผ่านระบบกลางทางกฎหมายอีกครั้ง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบและจะดำเนินการรับฟังความคิดเห็นร่างกฎหมาย ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติฯ ผ่านระบบกลางทางกฎหมายอีกครั้ง เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน</li> </ul>

# โครงสร้าง

## ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

### (ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการฯ)

หมายเหตุ: คนต. : คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม,  
 สนข. : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร,  
 รมว. : รัฐมนตรีว่าการกระทรวง  
 ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการ  
 ระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



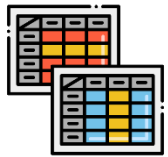
สาระสำคัญของ  
ร่างพระราชบัญญัติ  
การบริหารจัดการ  
ระบบตำรวจ พ.ศ. ....  
(ฉบับปรับปรุงตามความเห็นของ  
คณะอนุกรรมการ  
จัดทำร่างพระราชบัญญัติ  
ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบ  
ตำรวจ พ.ศ. ....)

# หลักการสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (ฉบับปรับปรุง)



จัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยี  
ของระบบตัวร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลาง

- ❖ สนข. กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และใช้เป็นมาตรฐานกลาง สำหรับการให้บริการระบบตัวร่วมในอนาคต และสำหรับผู้ให้บริการในปัจจุบันที่จะเข้าสู่ระบบตัวร่วมตามกฎหมายนี้



กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

- ❖ รมต. ออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม โดยกฎหมายนี้ กำหนดให้หน่วยงานรัฐจะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมไปใช้บังคับ ในการทำสัญญาสัมปทานขนส่งสาธารณะในอนาคตด้วย



จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม  
เพื่อสนับสนุนประชาชน รวมถึงสนับสนุน  
ผู้รับใบอนุญาตที่เข้าระบบตัวร่วม

- ❖ เงินกองทุนสามารถนำไปใช้สนับสนุนการดำเนินการของผู้ประกอบการ ภายใต้งบประมาณที่จะต้องรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ก่อน



ผู้ประกอบการที่จะมีสิทธิของการรับการสนับสนุน  
จากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะต้องได้รับ  
ใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

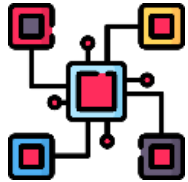
- ❖ การขอรับใบอนุญาตเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุน แต่จะไม่มีโทษ



ในกรณีมีความจำเป็น ให้ตราพระราชกฤษฎีกา  
กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใด  
เป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม  
และต้องได้รับใบอนุญาตตาม พ.ร.บ. นี้ก็ได้

- ❖ หากมีความจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา โดยหากผู้ประกอบการที่ถูกบังคับภายใต้ พระราชกฤษฎีกาไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษทางปกครอง

# ตัวอย่างการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... (ฉบับปรับปรุง)



เมื่อ พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ใช้บังคับ  
และ สนช. ประกาศกำหนด “มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม” แล้ว

ผู้ประกอบการรายใหม่

- หน่วยงานของรัฐจะต้องนำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาสัมปทาน ทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่จะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนด และสามารถเชื่อมต่อกับระบบกันได้

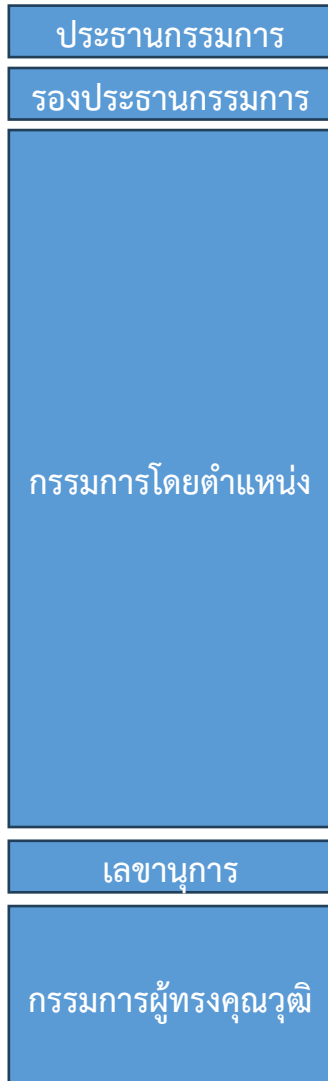
ผู้ประกอบการปัจจุบัน

- หากประสงค์จะเข้าสู่ระบบและมีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุนฯ จะต้องขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ และต้องปรับปรุงเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ สนช. กำหนด
- หากไม่ประสงค์จะเข้าสู่ระบบก็สามารถดำเนินการต่อไปได้ตามเดิม แต่จะไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุนฯ
- ในกรณีได้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตาม พ.ร.บ. นี้ ให้ผู้ประกอบการปัจจุบันจะต้องดำเนินการตาม ซึ่งหากไม่ทำจะมีโทษปรับทางปกครอง

# องค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (มาตรา 5)



คณะกรรมการ  
นโยบายระบบตัวร่วม



1. รมว. กระทรวงคมนาคม (ประธาน)
2. ปลัดกระทรวงคมนาคม (รองประธาน)
3. ปลัดกระทรวงการคลัง
4. ปลัดกระทรวงมหาดไทย
5. เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
6. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
7. อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
8. อธิบดีกรมการขนส่งทางราง
9. อธิบดีกรมเจ้าท่า
10. เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค
11. ประธานสภาองค์กรของผู้บริโภค
12. ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
13. อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
14. ผู้อำนวยการ สนช. (เลขานุการ)
15. กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 1
16. กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 2
17. กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 3

# อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (มาตรา 9)

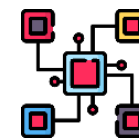


คณะกรรมการ  
นโยบายระบบตัวร่วม

- 1) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งในกิจการที่เกี่ยวข้อง
- 2) กำหนดแนวทางและระยะเวลาการดำเนินงานและระยะเวลาเข้าร่วมดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งรายเดิมหรือผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม
- 4) พิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางต่อคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนระบบตัวร่วมหรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการการขนส่งสาธารณะ
- 5) มอบหมายสำนักงานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เพื่อกำหนดนโยบายหรือการพัฒนาระบบตัวร่วม
- 6) กำหนดนโยบายในการนำส่งเงินเข้ากองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุน
- 7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

# อำนาจหน้าที่ของ สนข. (มาตรา 14)

- 1) จัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมต่อ คนต.
- 2) จัดทำและเสนอมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง หรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วมต่อ คนต.
- 3) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม
- 4) ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ
  - (ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม
  - (ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
  - (ค) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาต
  - (ง) การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม
- 5) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการขนส่ง
- 6) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาตให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อคณะกรรมการ
- 7) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่ หรือสั่งให้ปฏิบัติตามแนวทางที่รัฐมนตรีกำหนด
- 8) สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตแก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามภายในระยะเวลาที่กำหนด
- 9) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 10) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

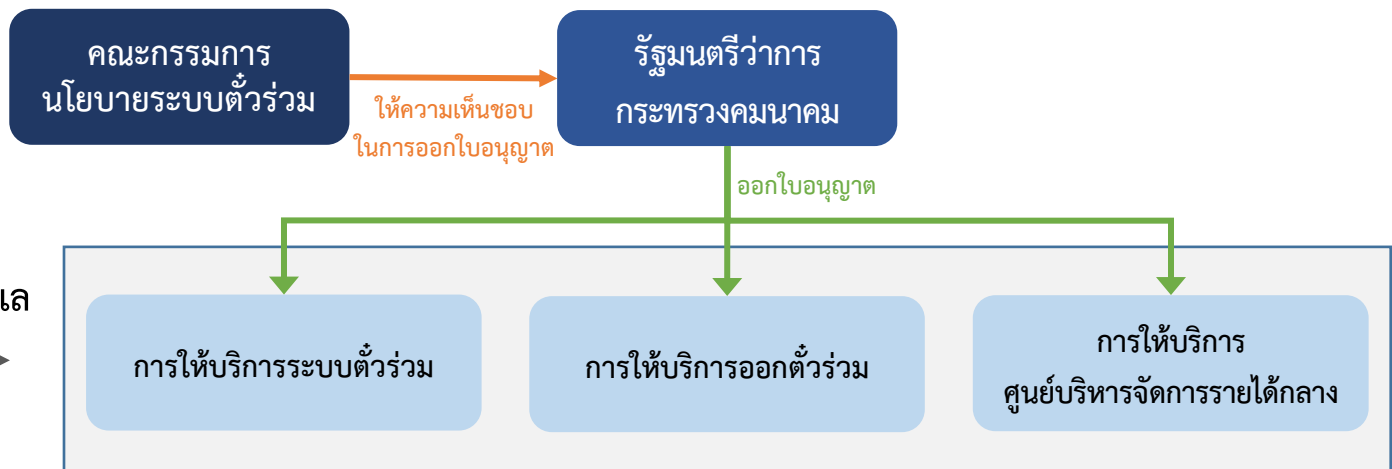


มาตรา 15 เมื่อสำนักงานได้ดำเนินการออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา 14 (4) แล้วให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชน ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องนำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมที่กำหนดตามมาตรา 14 (4) ไปใช้บังคับในกรณีที่มีการ จัดทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตัวร่วม



# การประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม (มาตรา 16)

- ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจาก รมว. กระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของ คตต.
- ทั้งนี้ โดยการขอรับใบอนุญาตเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาต จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุน แต่จะไม่มีโทษ
- ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วมแบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่  
(1) การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (2) การให้บริการออกตั๋วร่วม และ (3) การให้บริการระบบตั๋วร่วม



- กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม
- กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม
- ร้องขอข้อมูลการใช้บริการระบบตั๋วร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่นๆ จากผู้ให้บริการขนส่ง และ CCH



# การตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม (มาตรา 17)



- กรณีมีความจำเป็น (1) เพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือ (2) เพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือ (3) เพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน
- ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาต
- โดยก่อนดำเนินการต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณาเสียก่อน

มาตรา 17 ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับตามวรรคหนึ่ง รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา

การขอใบอนุญาต การอนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียดำเนินการของผู้อนุญาตและผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะตามวรรคหนึ่ง ให้นำความในมาตรา 16 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

แนวทางจากพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 32

# หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต (มาตรา 24)



มาตรา 24 ให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้
- (2) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน ในกรณีที่เกิดความชำรุดเสียหายจะต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว
- (3) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่สำนักงานร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด
- (4) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน
- (5) นำส่งเงินเข้ากองทุน
- (6) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

# การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม (มาตรา 25-28)

- ให้ ค.ต. มีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม (มาตรา 25)
- รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ภายใต้หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่ ค.ต. กำหนด (มาตรา 26)
- **ให้หน่วยงานของรัฐ**ที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะ**จะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนดตามมาตราไปใช้บังคับ** ในกรณีที่มีการจัดทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบตั๋วร่วม (มาตรา 28)

## หลักเกณฑ์ที่ต้องคำนึง

- 1) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่ง
- 2) ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยมีกำไรที่สมเหตุสมผล ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการที่เป็นไปตามปกติในการประกอบธุรกิจ
- 3) ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ
- 4) ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ใช้บริการเกินกว่าปกติ
- 5) การแข่งขันที่เป็นธรรม

## การปรับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม

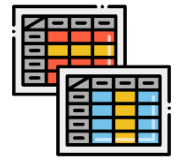
กรณีหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุนหรือเทคโนโลยี ให้ ค.ต. มีอำนาจปรับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม

$$f(x) = \sqrt{xy^2}$$

หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่ ค.ต. กำหนด



อัตราค่าโดยสารร่วมสูงสุด

# กองทุนส่งเสริมระบบตำรวจร่วม (มาตรา 29 และมาตรา 30)



## วัตถุประสงค์ของกองทุนฯ

มาตรา 29 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงาน เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตำรวจร่วม” มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตำรวจร่วม รวมทั้งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- (1) เพื่อส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตำรวจร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล
- (2) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตำรวจร่วมของผู้รับใบอนุญาตที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตำรวจร่วม
- (3) เพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตกั๊ยมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตำรวจร่วม

## แหล่งที่มาของเงินกองทุนฯ

มาตรา 30 กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (2) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (3) เงินค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต
- (4) เงินที่ได้รับตามมาตรา 31
- (5) เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการขนส่ง เมื่อมีสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี มีข้อสัญญาให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องส่งเงินเข้ากองทุน
- (6) เงินค่าปรับทางปกครองตามมาตรา 40
- (7) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน
- (8) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินอุดหนุนตาม (2) นั้น ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเข้ากองทุนในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

# การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ (มาตรา 32)



## การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ

มาตรา 32 เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้

- (1) เป็นเงินส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล
- (2) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้
- (3) เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ
- (4) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาต
- (5) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม
- (6) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม
- (7) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน

การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (1) (2) (3) (4) (5) และ (6) ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา 9 (6) โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง และต้องจัดให้มีการแยกบัญชีตามกิจการที่ใช้จ่ายอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการบริหารรายงานผลการดำเนินงานของกองทุนให้คณะกรรมการทราบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

# คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (มาตรา 33)



มาตรา 33 ให้มีคณะกรรมการบริหารคณะหนึ่ง ประกอบด้วย

(1) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(2) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และอธิบดีกรมบัญชีกลาง

(3) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคนซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง จากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ ด้านการเงิน เศรษฐศาสตร์ การลงทุน กฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง

ให้ผู้ว่าการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้มอบหมายข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

กรรมการตามวรรคหนึ่ง (3) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 6 (1) (2) (3) (4) (5) (9) (12) และ (13) และมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

ให้นำมาตรา 10 มาตรา 11 และมาตรา 13 มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะกรรมการบริหารโดยอนุโลม

# โทษทางปกครอง (มาตรา 37 - 40)



## คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง

อ้างอิงจากพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. ๒๕๖๐

มาตรา 37 ให้มีคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองคณะหนึ่งจำนวนสามคน ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดเป็นกรรมการ มีอำนาจในการพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแต่งตั้งข้าราชการในสำนักงานคนหนึ่งเป็นเลขานุการ

ให้สำนักงานเป็นผู้รวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกระทำความผิดที่มีโทษทางปกครองเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองเพื่อพิจารณาการพิจารณาและการมีคำสั่งลงโทษทางปกครอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา 38 ในการพิจารณาลงโทษปรับทางปกครอง คณะกรรมการพิจารณาโทษปรับทางปกครองต้องคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งการกระทำ ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำนั้น ตลอดจนความหนักเบาของโทษที่จะใช้กับผู้ถูกลงโทษ

มาตรา 39 ในกรณีที่ผู้ถูกลงโทษปรับทางปกครองไม่ยอมชำระค่าปรับทางปกครองให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับ และในกรณีที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับตามคำสั่ง หรือมีแต่ไม่สามารถดำเนินการบังคับทางปกครองได้ ให้สำนักงานมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลปกครองเพื่อบังคับชำระค่าปรับ ในกรณีนี้ ถ้าศาลปกครองเห็นว่าคำสั่งให้ชำระค่าปรับนั้นชอบด้วยกฎหมาย ให้ศาลปกครองมีอำนาจพิจารณาพิพากษาและบังคับให้มีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินขายทอดตลาดเพื่อชำระค่าปรับได้

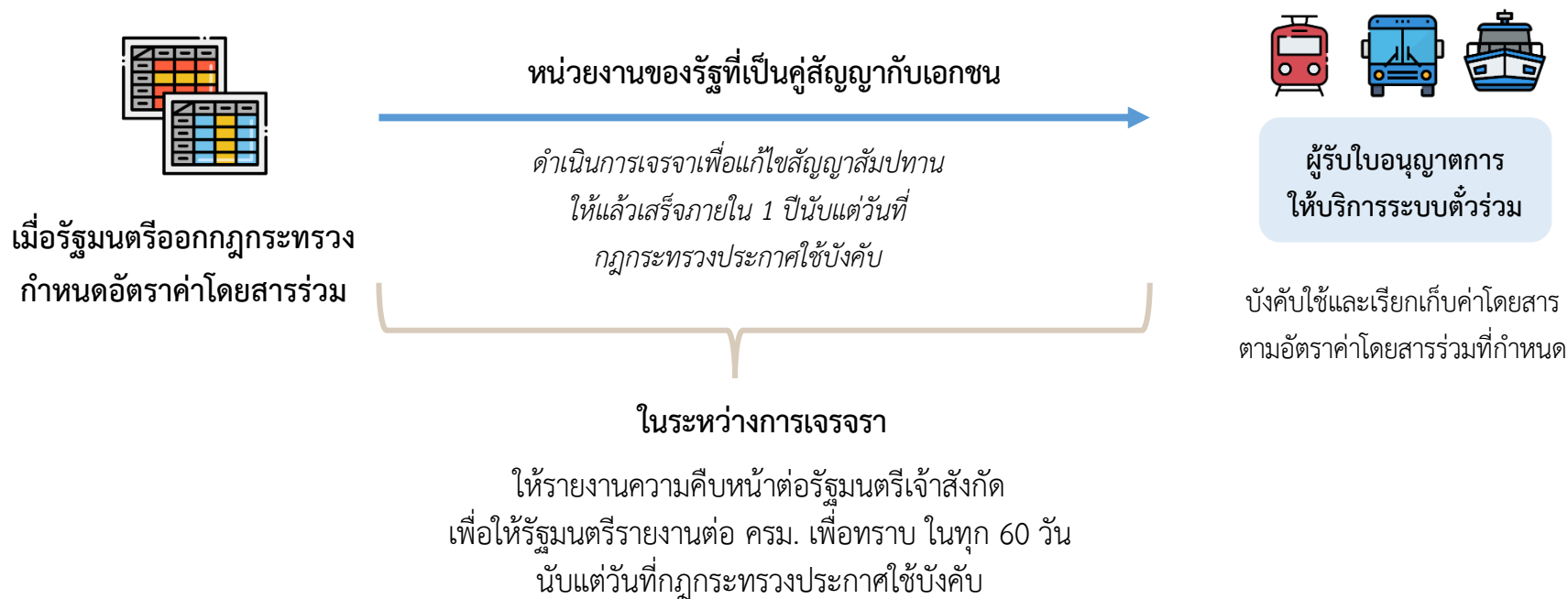
## โทษปรับทางปกครอง

มาตรา 40 ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 17 ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสามหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่



# บทเฉพาะกาล (มาตรา 57)

มาตรา 55 เมื่อรัฐมนตรีได้ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา 26 แล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงประกาศใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนรายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุนแล้วแต่กรณี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสัปดาห์นับตั้งแต่วันที่กฎกระทรวงดังกล่าวใช้บังคับ



## บทที่ 5

# การวิเคราะห์ผลกระทบ ที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

# รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

## ➤ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

### 1. กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง

- หลักการของร่าง พ.ร.บ. คือ หลักความสมัครใจเป็นหลัก กล่าวคือ ผู้ประกอบการสามารถเลือกได้ว่าจะเข้าร่วมระบบตัวร่วมหรือไม่ ซึ่งหากไม่ดำเนินการเข้าร่วมก็จะมีโทษบังคับแต่อย่างใด ทั้งนี้ สิทธิประโยชน์ของผู้รับใบอนุญาตตามร่างกฎหมายฉบับนี้ คือ การมีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมได้ อย่างไรก็ตาม ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้
- ผู้รับใบอนุญาตตามร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... มีหน้าที่ ดังต่อไปนี้
  - 1) ประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมด มีมาตรฐานเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้
  - 2) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวร่วม หรือเครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน ในกรณีที่เกิดความชำรุดเสียหายจะต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว
  - 3) รวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่สำนักงานร้องขอ และประมวลผลข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด
  - 4) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการที่ไม่ได้รับความสะดวก ได้รับการบริการที่ไม่สุภาพ หรือได้รับความเดือดร้อน หรือเสียหายอื่นใดอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน
  - 5) นำส่งเงินเข้ากองทุน
  - 6) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

# รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

## ➤ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

### 2. มีมาตรการป้องกัน แก้ไข คุ้มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบอย่างไร

กำหนดให้กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้ง การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมหรือระบบขนส่ง ทั้งนี้ เงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ได้แก่

- 1) เป็นเงินส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล
- 2) เป็นเงินสนับสนุนการดำเนินงานระบบตัวร่วมของผู้รับใบอนุญาต เนื่องจากการนำอัตราค่าโดยสารร่วมมาประยุกต์ใช้
- 3) เป็นเงินสนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ
- 4) เป็นเงินสนับสนุนการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของผู้รับใบอนุญาต
- 5) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม
- 6) เป็นเงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุน การวิจัย และพัฒนาระบบตัวร่วม
- 7) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน

### 3. กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้บริการสามารถถือบัตรโดยสารเพียงใบเดียวในการชำระค่าโดยสารของผู้ให้บริการหลายราย ซึ่งนอกจากเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการที่เดินทางข้ามระบบแล้ว ยังส่งผลให้ คนต. สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม อันส่งผลให้มีการยกเว้นอัตราค่าแรกเข้าเมื่อผู้ใช้บริการมีการเชื่อมต่อการเดินทาง ผู้ใช้บริการจึงมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ลดลง ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้น ส่งผลให้มีผู้ใช้งานระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น และยังเป็นการลดปัญหาการจราจรแออัดในเขตเมือง

# รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

## ➤ ต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

- ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ในระยะ 3 ปีแรก คิดเป็นมูลค่าขั้นต่ำจำนวน 7.12 ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายด้านอัตรากำลังส่วนเพิ่ม เนื่องจากร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ได้กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่เป็นเลขานุการของ คนต. และเป็นสำนักงานกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมด้วย โดย สนข. จะมอบหมายให้สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (สตร.) เป็นหน่วยดำเนินการในส่วนนี้
- ทั้งนี้ การรับภารกิจบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม ร่วมกับภารกิจด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง มีอัตรากำลังที่ต้องใช้ 28 อัตรา โดยเป็นอัตรากำลังข้าราชการที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน 17 อัตรา ซึ่งสามารถใช้ข้าราชการซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในปัจจุบัน เพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ใหม่ได้ อย่างไรก็ตาม ในอนาคตจำเป็นต้องมีการเพิ่มอัตรากำลังของ สตร. อีกจำนวน 11 อัตรา

# รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

## ➤ ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

### 1. ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

#### สมมติฐานทั่วไป

- เริ่มใช้งานระบบตัวร่วมกับระบบรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2570 และ ปี พ.ศ. 2571 เริ่มใช้งานระบบตัวร่วมกับระบบขนส่งมวลชนอื่น (เช่น รถไฟชานเมือง (สายสีแดง) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ รถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ) เรือโดยสาร)
- ระยะเวลาการวิเคราะห์ กำหนดให้ปี พ.ศ. 2570 เป็นปีที่ 1 ที่เริ่มการวิเคราะห์ และปี พ.ศ. 2595 เป็นปีสุดท้ายที่ทำการวิเคราะห์ รวมระยะเวลา 26 ปี
- ค่าเสียโอกาสเงินลงทุนทางเศรษฐกิจที่ใช้เป็นอัตราส่วนลด (Discount Rate) สำหรับการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ ใช้อัตราร้อยละ 12 ต่อปี (อัตราอ้างอิงจากการศึกษาถึงต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทยโดยธนาคารโลก (The World Bank) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)
- ในการวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม แบ่งการวิเคราะห์ตามรูปแบบการสนับสนุนของกองทุน ออกเป็น 2 กรณี  
    กรณีที่ 1: กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้า  
    กรณีที่ 2: กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้ารวมการเชื่อมต่อข้ามระบบ

#### จากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ รวมระยะเวลา 26 ปี

- **กรณีที่ 1: กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้า**  
ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ 4,505 ล้านบาท
- **กรณีที่ 2: กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้ารวมการเชื่อมต่อข้ามระบบ**  
ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ประมาณ 5,975 ล้านบาท

# รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

## ➤ ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

### 2. ผลกระทบต่อสังคม

การใช้งานระบบตัวร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งและสร้างมาตรฐานกลางแห่งชาติของระบบตัวร่วมเพื่อเป็นพื้นฐานการพัฒนาในอนาคต รวมถึงก่อให้เกิดกลไกในการพัฒนาระบบขนส่ง และการส่งเสริมระบบขนส่ง โดยใช้รูปแบบกองทุนในการส่งเสริมและสนับสนุนการบริหารจัดการและการพัฒนาระบบตัวร่วมและระบบขนส่ง ซึ่งเป็นการลดภาระด้านงบประมาณของภาครัฐ

### 3. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาวะ

การบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะส่งผลให้ประชาชนมีความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ทำให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมระหว่างระบบของผู้ประกอบการแต่ละรายเป็นไปได้ อัตราค่าโดยสารในการเดินทางแต่ละเที่ยวถูกลง จึงทำให้ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้มากขึ้น ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้นและลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะส่งผลในระยะยาวในการช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ และลดมลพิษทางเสียงในเขตเมือง

## บทที่ 6

# บทสรุปและข้อเสนอแนะ



# บทสรุปและข้อเสนอแนะ

## ➤ สารสำคัญของร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

### (ฉบับปรับปรุงภายหลังการรับฟังความคิดเห็น)

- คนต. เป็นหน่วยงานระดับนโยบาย มีหน้าที่สำคัญในการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม รวมถึงกำหนดนโยบายในการนำส่งเงินเข้ากองทุน
- สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการของ คนต. และมีหน้าที่สำคัญในการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม โดยได้รับความเห็นชอบจาก คนต. เพื่อกำหนดมาตรฐานกลางสำหรับผู้รับใบอนุญาต ซึ่งหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจะต้องนำมาตราฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมไปใช้บังคับ
- รมว. กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่สำคัญ ได้แก่ การออกใบอนุญาต โดยความเห็นชอบของ คนต. โดยใบอนุญาตแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) การให้บริการระบบตัวร่วม (2) การให้บริการออกตัวร่วม และ (3) การให้บริการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง โดยการขอรับใบอนุญาตเป็นโดยความสมัครใจของผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการรายได้ไม่ขอรับใบอนุญาต จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุน แต่จะไม่มีโทษ
- กรณีมีความจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาต ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษทางปกครอง
- การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ให้ คนต. มีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม และให้ รมว. กระทรวงคมนาคม มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม
- จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม และให้มีคณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

# แผนการจัดทำกรจัดทำกฎหมายลำดับรอง

เมื่อพิจารณากฎหมายลำดับรอง (เบื้องต้น) ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

สามารถจัดลำดับความสำคัญต่อการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ได้เป็น 3 กลุ่ม

- **กลุ่มที่ 1 กฎหมายลำดับรองที่มีความจำเป็นอย่างมากต่อการบังคับใช้กฎหมาย**

ได้แก่ กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม รวมถึงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม นอกจากนี้ ยังรวมถึงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักเกณฑ์การได้รับเบี้ยประชุมหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นของกรรมการ หรืออนุกรรมการ หรือหลักเกณฑ์และวิธีการรวบรวมข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วมการประมวลผลข้อมูล และการรายงานข้อมูล

- **กลุ่มที่ 2 กฎหมายลำดับรองที่มีความจำเป็นต่อการบังคับใช้กฎหมาย**

ได้แก่ กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมและกองทุน ทั้งนี้ เนื่องด้วยในการบังคับใช้อัตราค่าโดยสารร่วมนั้นอาจต้องใช้เวลาในการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทานกับเอกชนผู้รับสัมปทานที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันก่อน เพื่อให้การบังคับใช้อัตราค่าโดยสารร่วมนั้นเกิดผลกระทบน้อยที่สุด ซึ่งส่งผลต่อการใช้เงินกองทุนเพื่อสนับสนุน ซึ่งหากการเจรจามีความชัดเจนแล้ว สนข. จึงสามารถจัดทำกฎหมายลำดับรองเพื่อดำเนินการต่อไปได้

- **กลุ่มที่ 3 กฎหมายลำดับรองอื่นๆ**

ได้แก่ กฎหมายลำดับรองอื่นๆ ที่ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... กำหนดให้สามารถตราขึ้นได้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ในการตรากฎหมายลำดับรองเหล่านี้ยังไม่มี ความจำเป็นเร่งด่วน เช่น ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาและการมีคำสั่งลงโทษทางปกครอง ประกาศกำหนดประเภทนิติบุคคลอื่น ประกาศกำหนดลักษณะต้องห้ามเพิ่มเติม เป็นต้น

# แผนการจัดทำกาจัดทำกฎหมายลำดับรอง

ความจำเป็น เร่งด่วน	กฎหมายลำดับรอง (เบื้องต้น)	มาตราที่ เกี่ยวข้อง	หน่วยงานรับผิดชอบ	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567				
				Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
กลุ่มที่ 1	1. หลักเกณฑ์การได้รับเบี้ยประชุมหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นของ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ กรรมการ และ อนุกรรมการ	13	คณะรัฐมนตรี						
	2. ประกาศมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของ ระบบตัวร่วม *	14 (4) (ก)	สนช. โดยความเห็นชอบ ของ คนต.						
	3. ประกาศหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการ บริหารจัดการระบบตัวร่วม	14 (4) (ข)	สนช. โดยความเห็นชอบ ของ คนต.						
	4. ประกาศหลักเกณฑ์การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้ได้รับ ใบอนุญาต	14 (4) (ค)	สนช. โดยความเห็นชอบ ของ คนต.						
	5. ระเบียบการบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม	14 (4) (ง)	สนช. โดยความเห็นชอบ ของ คนต.						
	6. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขการขอใบอนุญาต การ อนุญาต และการต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียม	16 วรรคสาม	รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม						
	7. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับทุนจดทะเบียน	18 (2)	คนต.						
	8. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการโอนสิทธิตาม ใบอนุญาตให้บุคคลอื่น	21	รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม						
	9. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการพักหรือหยุด ให้บริการระบบตัวร่วม	22	รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม						
	10. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเลิกประกอบ กิจการระบบตัวร่วม	23	รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม						
	11. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการรวบรวมข้อมูลการใช้บริการ ระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง ข้อมูลส่วนบุคคล และ ประมวลผลข้อมูลเพื่อการรายงานข้อมูลต่อสำนักงาน	24 (3)	สนช.						

หมายเหตุ: ระยะเวลาการดำเนินการอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามขั้นตอนการปฏิบัติงานของภาครัฐ

\* สามารถเริ่มดำเนินการได้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 ขึ้นอยู่กับความพร้อมของหน่วยงานรัฐ รวมทั้งผลการเจรจากับเอกชน (ถ้ามี)

# แผนการจัดทำกรจัดทำกฎหมายลำดับรอง

ความจำเป็น เร่งด่วน	กฎหมายลำดับรอง (เบื้องต้น)	มาตราที่ เกี่ยวข้อง	หน่วยงานรับผิดชอบ	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567				
				Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
กลุ่มที่ 2	1. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม และประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงิน	25	คนต.						
	2. กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม (ค่าโดยสารร่วมระบบรถไฟฟ้า / ส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบ)	26	รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม						
	3. ระเบียบหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และอัตราส่งเงินเข้ากองทุน ของผู้รับใบอนุญาต	31	คณะกรรมการ บริหารกองทุน						
	4. ระเบียบการใช้จ่ายเงินกองทุน	32	คณะกรรมการ บริหารกองทุน						
กลุ่มที่ 3	1. ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณา และการมีคำสั่งลงโทษทางปกครอง	37 วรรคสาม	รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม						
	2. ประกาศกำหนดประเภทนิติบุคคลอื่น	18 (1)	คนต.						
	3. ประกาศกำหนดคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามเพิ่มเติมของ คณะกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของผู้รับใบอนุญาต	19 (8)	คนต.						

หมายเหตุ: ระยะเวลาการดำเนินการอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามขั้นตอนการปฏิบัติงานของภาครัฐ

\* สามารถเริ่มดำเนินการได้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 ขึ้นอยู่กับความพร้อมของหน่วยงานรัฐ รวมทั้งผลการเจรจากับเอกชน (ถ้ามี)

สนช. : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

คนต. : คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

คณะกรรมการบริหารกองทุน : คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.)