



### การประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ 22 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

วันพฤหัสบดีที่ 29 กุมภาพันธ์ 2567 เวลา 09.00 นาฬิกา ณ ห้องประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชั้น 2 อาคารรัฐสภา นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา ประธานสภาผู้แทนราษฎร เป็นประธานการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 ปีที่ 1 ครั้งที่ 22 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) โดยมี นายปดิพัทธ์ สันติภาดา รองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่หนึ่ง และนายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน รองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่สอง ผลัดเปลี่ยนทำหน้าที่ประธานการประชุม

ประธานฯ ได้อนุญาตให้สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ปรีกษาหารือในเรื่องต่าง ๆ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. 2562 ข้อ 24 เป็นเวลาพอสมควร และเมื่อครบองค์ประชุมแล้ว ประธานฯ ได้ดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระการประชุม

ก่อนเข้าสู่ระเบียบวาระการประชุม สมาชิกฯ ได้เสนอขอเลื่อนระเบียบวาระการประชุม เรื่อง การตั้งกรรมาธิการแทนตำแหน่งที่ว่างลงในคณะกรรมการสามัญขึ้นมาพิจารณาก่อน ซึ่งที่ประชุมไม่ขัดข้อง ดังนี้

1. ตั้งกรรมาธิการแทนตำแหน่งที่ว่างลงในคณะกรรมการกีฬา จำนวน 1 ตำแหน่ง คือ นายณัฏฐ์ หงษ์ชูเวช สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อ พรรคเพื่อไทย
2. ตั้งกรรมาธิการแทนตำแหน่งที่ว่างลงในคณะกรรมการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน จำนวน 1 ตำแหน่ง คือ นายจตุพร กมลพันธ์ทิพย์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดราชบุรี พรรคพลังประชารัฐ

#### สมาชิกฯ ให้การรับรอง

จากนั้น ประธานฯ แจ้งเรื่องที่ไม่ปรากฏอยู่ในระเบียบวาระการประชุม ดังนี้

1. เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2567 นายทศพร เสรีรักษ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดแพร่ พรรคเพื่อไทย ได้กล่าวในที่ประชุม เพื่อขออนุญาตคลายนออกมาช่วยสังเกตการณ์ระบบเสียงภายในห้องประชุมสภาผู้แทนราษฎรที่มีปัญหา โดยในวันนี้ได้เชิญ นายรุ่งกานต์ ตติยสุข อาจารย์พิเศษ มหาวิทยาลัยมหิดล เข้ามาในช่วงบ่าย จึงขอให้เจ้าหน้าที่ประสานงานต่อไป

2. วันนี้เป็นวันที่ทางรัฐสภาได้เริ่มเปิดใช้งาน Traffy Fondue รัฐสภา โดยหากพบปัญหาด้านไฟฟ้า น้ำประปา สัญญาณอินเทอร์เน็ต ห้องน้ำ หรือจุดที่ไม่มีความสะอาด หรือเกิดน้ำรั่วแล้วไม่ทราบว่าจะแจ้งไปที่ใด ทางเนคเทคและรัฐสภาได้ร่วมกันพัฒนาระบบ Traffy Fondue ใช้ภายในอาคารรัฐสภาโดยเฉพาะซึ่งเป็นแห่งแรกในประเทศ โดยจะมี QR Code ติดตามสถานที่ต่าง ๆ

เพื่อสมาชิกฯ สามารถสแกนแจ้งแบบเจาะจง หนึ่ง QR Code ต่อหนึ่งสถานที่ และจะมีแอดมินคอยช่วยกันแก้ไขปัญหา เพื่อเป็นการช่วยกันตรวจสอบดูแล ทั้งนี้ ยังไม่ได้ติดตั้งครบทั้งตัวอาคาร โดยเป็นการทดลองใช้ในชั้นที่มีการใช้งานมาก่อนคือ ชั้น 4 ห้องประชุมคณะกรรมการบริหาร และบริเวณห้องน้ำ

3. ช่วงโรงเรียนปิดภาคเรียน ทางสภาได้จัดโครงการเสริมความรู้ภาคฤดูร้อน กิจกรรมปิดเทอมใหญ่ หัวใจผาสุก ระหว่างวันที่ 11 มีนาคม – 5 เมษายน 2567 สำหรับบุตร – ธิดาของข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ซึ่งกำลังศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษาปีที่ 1 – 6 ทั้งนี้ หากสมาชิกฯ มาทำงานก็สามารถนำบุตร - หลานมาเข้าร่วมโครงการได้

## ที่ประชุมรับทราบ

### (1) กระทู้ถาม

#### 1.1 กระทู้ถามสดด้วยวาจา

1.1.1 กระทู้ถาม เรื่อง กรมธนารักษ์มอบสัญญาเช่าที่ราชพัสดุภายใต้โครงการนำร่อง "หนองบัวขอมโมเดล" โดย นางสาวชนก จันทาทอง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดหนองคาย พรรคเพื่อไทย ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

ประเทศไทยมีเนื้อที่ประมาณ 321 ล้านไร่ แบ่งเป็นที่ดินของรัฐประมาณ 183 ล้านไร่ หรือร้อยละ 60 และที่เหลือเป็นที่ดินของภาคเอกชนประมาณ 183 ล้านไร่หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 40 ดังนั้นที่ดินของรัฐจึงมากกว่าที่ดินของเอกชนประมาณ 60 ต่อ 40 และเป็นที่ทราบกันดีว่าประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศไทยประกอบอาชีพเกษตรกรรม ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องใช้ทรัพยากรเป็นต้นทุนการผลิตเพื่อสร้างรายได้ให้กับตนเอง แต่จากตัวเลขการลงทะเบียนคนจนในปี 2547 พบว่าผู้ลงทะเบียนเป็นผู้ยากจนและไม่มีที่ดินทำกินมีมากถึงประมาณ 1,003,000 ราย อย่างไรก็ตามกลับพบข้อมูลจากสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) ในปี 2561 มีผู้ขึ้นทะเบียนซึ่งเป็นผู้ยากไร้ไม่มีที่ดินทำกินมากถึง 823,000 ราย ผ่านมาหลายสิบปี แต่รัฐบาลในช่วงที่ผ่านมากลับไม่สามารถแก้ไขปัญหามาให้ประชาชนมีที่ดินทำกินได้ โดยแก้ไขปัญหามาได้เพียงแค่ 200,000 รายเท่านั้น ในฐานะสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดหนองคาย ได้รับเรื่องร้องเรียนจากพี่น้องประชาชนอย่างสม่ำเสมอถึงปัญหาที่ดินทำกิน ทั้งปัญหาเรื่องไม่มีที่ดินทำกิน ปัญหาการครอบครองที่ดินที่ไม่มีเอกสิทธิ์ และที่ดินที่ซับซ้อนกับกรมธนารักษ์ เนื่องจากรัฐบาล นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง มีนโยบายอย่างเร่งด่วนในการบริหารจัดการที่ดินราชพัสดุในครอบครองของรัฐ หน่วยงานรัฐที่มีที่ดินจำนวนมากและไม่ได้ใช้ประโยชน์จะนำที่ดินส่วนดังกล่าวกลับมาให้พี่น้องประชาชนได้เช่าพื้นที่เพื่อทำกินและอยู่อาศัย หากรัฐบาลมีความตั้งใจจริงก็จะสามารถเป็นความหวังให้แก่พี่น้องประชาชนที่ยากจน มีโอกาสเข้าถึงทรัพยากรที่ดิน เพื่อสามารถนำไปสร้าง

รายได้เลี้ยงดูตนเองและครอบครัว และในที่สุดก็จะสามารถแก้ไขปัญหาคาความยากจนของพี่น้องประชาชนได้ โดยรัฐบาลได้นำร่องโครงการหนองวัวซอโมเดล ซึ่งครอบคลุมที่ดินราชพัสดุ โดยกระทรวงกลาโหม ในระยะแรกกระทรวงกลาโหมได้ส่งมอบที่ดินเกือบ 10,000 ไร่ ให้แก่รัฐบาล จึงขอสอบถามรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง ซึ่งกำกับดูแลกรมธนารักษ์ว่า ที่ดินของกระทรวงกลาโหม โดยทหารให้ที่ดินจริงและส่งมอบให้แก่ประชาชนอย่างไร มีการคิดค่าเช่าเท่าไร และหากเช่าที่ดินดังกล่าวแล้วประชาชนจะสามารถใช้ประโยชน์อย่างไรจากที่ดินของกรมธนารักษ์บ้าง รวมทั้งหากหนองวัวซอโมเดลประสบความสำเร็จ รัฐบาลมีแผนดำเนินการในระยะที่สองที่ใดบ้าง และมีเป้าหมายประมาณกี่ไร่ เพื่อให้พี่น้องประชาชนสามารถเข้าถึงโอกาสดังกล่าวจากกรมธนารักษ์ ตลอดจนนโยบายต่อยอดในการนำที่ดินในความครอบครองของรัฐซึ่งไม่ได้ใช้ประโยชน์และมีจำนวนมากมามอบให้แก่ประชาชนในหน่วยราชการใดบ้าง และสามารถนำมาใช้ประโยชน์อย่างไร

**นายจุลพันธ์ อมรวิวัฒน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง** ตอบกระทู้ถามว่า พื้นที่ของกรมธนารักษ์ซึ่งได้รับการส่งมอบต่อมาจากกระทรวงกลาโหม เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงและเป็นนิมิตหมายอันดีที่รัฐบาลประสบความสำเร็จในการเดินหน้าเรื่องการลดความเหลื่อมล้ำ การมอบสิทธิให้พี่น้องประชาชนมีพื้นที่ทำมาหากินและที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นไปตามนโยบายที่รัฐบาลได้แถลงต่อรัฐสภา โดยจุดเริ่มต้นเกิดจากที่นายกรัฐมนตรีได้นัดรับประทานอาหารร่วมกับกับผู้บัญชาการทหารสูงสุดและผู้บัญชาการเหล่าทัพทั้ง 4 เหล่า รวมถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ก่อนจะกลับมามอบหมายให้ตน ซึ่งเป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง และกำกับดูแลกรมธนารักษ์ โดยได้แจ้งว่าเป็นนิมิตหมายอันดีที่กองทัพได้ตอบรับนโยบายของรัฐบาล ในเรื่องการเดินทางการให้สิทธิที่ดินทำกินแก่ประชาชน นโยบายหนองวัวซอโมเดลเป็นเพียงปึกเล็ก ๆ ปึกหนึ่งของนโยบายรัฐบาล โดยรัฐบาลได้เตรียมเดินหน้าในการมอบสิทธิที่ดินทำกินให้กับประชาชน ไม่ว่าจะเป็น ที่อยู่อาศัยหรือที่ดินทำกินรวม 10 ล้านไร่ ประกอบด้วย ที่ดิน ลักษณะของโฉนดที่ดิน การปรับเปลี่ยนจาก ส.ป.ก. ให้เป็นเอกสารสิทธิ การนำที่ดินของรัฐที่ไม่ใช้ประโยชน์ของกรมธนารักษ์ รวมถึงที่ดินของหน่วยงานราชการอื่น ๆ ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว เช่นกัน คืนให้กับกรมธนารักษ์เพื่อมอบให้กับพี่น้องประชาชน โดยกระทรวงกลาโหมได้ตอบรับกับนโยบายดังกล่าว และเป็นผู้นำเสนอว่ากระทรวงกลาโหมมีพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์บางส่วน พร้อมทั้งจะคืนให้กับกรมธนารักษ์เพื่อดำเนินการ และยังมีความพร้อมทั้งเรื่องเครื่องจักรและบุคลากร หนองวัวซอโมเดลจึงเป็นโมเดลที่มีความน่าสนใจเป็นอย่างยิ่ง หลังจากมีการคืนพื้นที่ให้กับกรมธนารักษ์ ได้มีการเชิญพี่น้องประชาชนเข้ามาลงทะเลเบียนและพูดคุยในหลายประเด็น เช่น พื้นที่ที่มีการทับซ้อนและมีประชาชนอาศัยอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวจำนวนหนึ่ง ซึ่งในอดีตไม่เคยแก้ไขปัญหาค่าได้ และถือว่าการบุกรุกพื้นที่ของรัฐ แต่ในปัจจุบันได้พยายามหาทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน โดยสิทธิดังกล่าวไม่ใช่เพียงแค่การใช้สิทธิประโยชน์เท่านั้น แต่ได้สอบถามประชาชนที่เข้ามาพูดคุยว่ามีความประสงค์จะใช้

พื้นที่ดังกล่าวเพื่อประโยชน์อะไร หากทำการเกษตร ประชาชนต้องการโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมอย่างไร เช่น ถนนเข้าแปลง การขึ้นแปลงสำหรับการเพาะปลูก ระบบน้ำบาดาล หรือการขุดบ่อ กลไกดังกล่าวทางกองทัพได้เตรียมความพร้อมและเริ่มดำเนินการ โดยทหารพัฒนาหรือทหารช่างได้เข้าไปช่วยเตรียมพื้นที่ให้กับพี่น้องประชาชนตามความประสงค์ จึงถือว่าโครงการหนองวัวซอโมเดลเป็นโครงการที่ประสบความสำเร็จ มีพี่น้องประชาชนเข้าร่วมในโครงการเกือบเต็มทุกพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัญหาเกิดขึ้นในการจัดเก็บค่าใช้จ่ายในบางประเภท เช่น อัตราค่าเช่าที่ราชพัสดุเพื่อยู้อาศัยและทำการเกษตร ค่าธรรมเนียมแรกเช่า ประกันสัญญาเช่าที่ดิน และค่าธรรมเนียมในการรังวัดที่ดิน ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับพี่น้องประชาชนในการเข้ามาทำสัญญากับกรมธนารักษ์ จึงได้สั่งการให้กรมธนารักษ์ดำเนินการ คือ งดเว้นค่าธรรมเนียมเกือบทุกประเภท คงเหลือแค่ค่าเช่าสำหรับที่อยู่อาศัยและการเกษตรในอัตราที่ถูกมาก ซึ่งถือเป็นมติใหม่ของกรมธนารักษ์ และปรับเกณฑ์โดยอำนาจของอธิบดีในการมอบภาระให้กับพี่น้องประชาชนที่จะเข้าสู่โครงการ เรื่องการรับมอบสิทธิที่ดินในการประกอบอาชีพ โดยหลังจากปรับลดเกณฑ์ต่าง ๆ ทำให้มีผู้เข้าร่วมโครงการดังกล่าวเพิ่มขึ้นอีกเท่าตัว และขณะนี้ยังเปิดรับผู้ที่มีความประสงค์จะเข้าสู่กระบวนการเพิ่มเติม ทางกรมธนารักษ์ก็เปิดรับและพร้อมช่วยเหลือประชาชนให้เข้าสู่กระบวนการดังกล่าวโดยเร็ว และจะเดินหน้าในการเพิ่มพื้นที่ที่จะส่งมอบให้กับพี่น้องประชาชนในอำเภอ และจังหวัดอื่น ๆ ทั่วประเทศต่อไป

นอกจากนี้ กรมธนารักษ์ยังคงเดินหน้าตรวจสอบที่ดินสำหรับมอบให้แก่พี่น้องประชาชน และทำงานคู่ขนานระหว่างดำเนินการโครงการหนองวัวซอโมเดลเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้ว ส่วนราคาการเช่าพื้นที่เป็นราคาที่ถูกลงสำหรับพี่น้องประชาชน และเป็นการเปิดโอกาสสำหรับทุกคน ซึ่งขอยืนยันว่าโครงการจะเดินหน้าต่อไป โดยการจัดเก็บค่าใช้จ่ายจากพี่น้องประชาชนในเกณฑ์เดียวกันทั่วประเทศให้ได้ เพื่อให้พี่น้องประชาชนทั่วประเทศได้รับสิทธิ์เดียวกัน สำหรับโครงการที่ทำคู่ขนานในขณะนี้ วันนี้ (29 กุมภาพันธ์ 2567) ในช่วงบ่าย ตนจะไปร่วมงานพร้อมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ที่จังหวัดกาญจนบุรี ในการทำโครงการมอบโฉนดที่ดินทำกินจากกองทัพให้พี่น้องประชาชนในพื้นที่ โดยโครงการหนองวัวซอเป็นพื้นที่ของกองทัพบกที่มอบคืนให้แก่กรมธนารักษ์ ในส่วนของจังหวัดกาญจนบุรีเป็นพื้นที่ของกองทัพอากาศ สำหรับโครงการต่อไปจะเกิดขึ้นที่จังหวัดสมุทรปราการ เป็นพื้นที่ของกองทัพเรือ และจังหวัดราชบุรี เป็นพื้นที่ของกองทัพบก ซึ่งโครงการที่ได้กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดกระทรวงกลาโหมได้คืนพื้นที่ให้กรมธนารักษ์ประมาณ 30,000 ไร่ โดยกรมธนารักษ์มีเป้าหมายที่จะขอคืนพื้นที่จากหน่วยงานราชการต่าง ๆ ปีละประมาณ 100,000 ไร่ จึงถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีที่จะเดินหน้าในการส่งคืนพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ของหน่วยงานรัฐเพื่อส่งมอบให้กับประชาชน ในส่วนของกรมธนารักษ์เอง พื้นที่ราชพัสดุทั่วประเทศมีประมาณ 12.5 ล้านไร่ ซึ่งพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์ บางส่วนเป็นพื้นที่ป่า อุทยานต่าง ๆ แต่ยังมีพื้นที่ที่สามารถนำมาให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ได้ทุกจังหวัดทั่วประเทศ ซึ่งจะเดินหน้าในการผลักดันในการคืนพื้นที่ให้กับพี่น้องประชาชนให้เกิดขึ้นทั่วประเทศต่อไป ไม่ว่าจะป็นจังหวัดใดก็ตาม

สำหรับประเด็นกลไกในการแก้ไขปัญหาที่ดินทำกินของรัฐในรัฐบาลชุดปัจจุบันที่จะเดินหน้าใน 4 ปีข้างหน้า โครงการที่เกิดขึ้นเป็นแค่ปึกเถ็ก ๆ ของนโยบายที่รัฐบาลจะดำเนินการเท่านั้น สิ่งที่รัฐบาลจะเดินหน้าคือการส่งมอบพื้นที่ให้แก่พี่น้องประชาชนทั้งหมด 10 ล้านไร่ ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของโฉนดที่ดิน การปรับเปลี่ยนที่ดิน ส.ป.ก. ให้เป็นสิทธิของประชาชน และการเช่าใช้สิทธิพื้นที่ของรัฐในราคาถูก จะสามารถสร้างโอกาสให้พี่น้องประชาชนมีที่อยู่อาศัยและที่ดินทำมาหากินเพื่อสร้างรายได้ใหม่ให้แก่พี่น้องประชาชน และยุติข้อขัดแย้งที่เคยมีมาในอดีต วันนี้ สิ่งที่รัฐบาลกำลังทำคือการเข้าไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยหากกลไกที่เป็นไปตามกรอบของกฎหมาย เพื่อเดินหน้าให้พี่น้องประชาชนสามารถมีสิทธิในการเช่าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ที่ถือครองอยู่ได้ ในฐานะที่เป็นรัฐบาล สิ่งที่ยพยายามหลีกเลี่ยงมากที่สุดก็คือการมีข้อพิพาทกับประชาชน โดยการถอยหนึ่งก้าวเพื่อเปิดเวทีให้มีการเจรจาพูดคุย รวมทั้ง มีกลไกในด้านกฎหมายและระเบียบที่สามารถปรับแก้เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์จริงและประโยชน์สูงสุดของพี่น้องประชาชน โดยในปัจจุบันได้มีการเดินหน้าตรวจสอบพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ของหน่วยงานรัฐต่าง ๆ และสอบถามว่าจะสามารถคืนที่ดินเพื่อประโยชน์ของพี่น้องประชาชนได้หรือไม่ ซึ่งทางกองทัพได้เป็นตัวอย่างที่ดีให้แก่หน่วยงานราชการอื่น ๆ สำหรับพื้นที่ของกรมธนารักษ์เอง กำลังตรวจสอบว่าพื้นที่ใดสามารถกันเพื่อให้ประชาชนสามารถใช้สิทธิในการเช่าที่ดินได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายต่อไป ทั้งนี้ ต้องขอขอบคุณสมาชิกฯ ที่มีความห่วงใยในเรื่องการเข้าถึงที่อยู่อาศัยและที่ดินทำกินของพี่น้องประชาชน

**1.1.2 กระทู้ถาม เรื่อง การอพยพของประชาชนชาวพม่าเข้าสู่ประเทศไทย จากกรณีสถานการณ์ภายในประเทศ และจุดยืนการชี้แนวเขตดินแดน โดย นายกัณวีร์ สืบแสง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อ พรรคเป็นธรรม เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม**  
**ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ**

เนื่องจากรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายติดภารกิจสำคัญจึงไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามไปก่อน

**1.1.3 กระทู้ถาม เรื่อง การกู้เรือหลวงสุโขทัย โดย นายจิรัฏฐ์ ทองสุวรรณ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดฉะเชิงเทรา พรรคก้าวไกล เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม**  
**ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม**

เนื่องจากรัฐมนตรีติดภารกิจสำคัญจึงไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามไปก่อน

## 1.2 กระทู้ถามทั่วไป

1.2.1 กระทู้ถาม เรื่อง ปัญหาช้างป่ากับประชาชน โดย นายชุตินวงศ์ พิภพวิบูลย์ โสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดระยอง พรรคก้าวไกล เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม ถามนายกรัฐมนตรื

เนื่องจากรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายติดภารกิจสำคัญจึงไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามออกไปเป็นวันพฤหัสบดีที่ 28 มีนาคม 2567

1.2.2 กระทู้ถาม เรื่อง ปัญหาการจัดการบริหารน้ำในคลองส่งน้ำสายใหญ่ C1 และคลองซอยสาขาในช่วง กม. 0 - กม. 25 (ประตูน้ำบ้านจอมทอง) โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาพลายชุมพล สำนักงานชลประทานที่ 3 พิษณุโลก โดย นายนพพล เหลืองทองนารา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดพิษณุโลก พรรคเพื่อไทย เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

เนื่องจากรัฐมนตรีติดภารกิจสำคัญจึงไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามออกไปเป็นวันพฤหัสบดีที่ 7 มีนาคม 2567

1.2.3 กระทู้ถาม เรื่อง แนวทางการรับมือปัญหาไฟป่าในพื้นที่ภาคเหนือ และการประกาศเขตภัยพิบัติจากฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน โดย นายภัทรพงษ์ ลีลาภัทร์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดเชียงใหม่ พรรคก้าวไกล เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

เนื่องจากรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายติดภารกิจสำคัญจึงไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามออกไปเป็นวันพฤหัสบดีที่ 4 เมษายน 2567

1.2.4 กระทู้ถาม เรื่อง การแก้ไขหลักเกณฑ์การกำหนดให้ที่ดินบริเวณที่เขาหรือที่ภูเขาและปริณทลที่เขาหรือภูเขา โดย นายทรงยศ รามสูต สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดน่าน พรรคเพื่อไทย เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

เนื่องจากรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายติดภารกิจสำคัญจึงไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามออกไปเป็นวันพฤหัสบดีที่ 7 มีนาคม 2567

## 1.3 กระทู้ถามแยกเฉพาะ

1.3.1 กระทู้ถาม เรื่อง การแก้ไขปัญหาการลดลงของพื้นที่สีเขียวอย่างต่อเนื่องในคั้งบางกะเจ้า โดย นายวีรภัทร คันธะ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดสมุทรปราการ พรรคก้าวไกล เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (เลื่อนมาจากการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 ปีที่ 1 ครั้งที่ 2 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพฤหัสบดีที่ 14 ธันวาคม 2566)

เนื่องจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
ติดภารกิจสำคัญจึงไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามออกไปเป็น  
วันพฤหัสบดีที่ 28 มีนาคม 2567

1.3.2 กระทู้ถาม เรื่อง การแก้ไขปัญหาขยะอาหาร (Food Surplus) โดย  
นางพิชชารัตน์ เลาหงษ์ชนะ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อ พรรครวมไทยสร้างชาติ  
เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (เลื่อนมาจาก  
การประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 ปีที่ 1 ครั้งที่ 4 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพฤหัสบดีที่  
21 ธันวาคม 2566)

เนื่องจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
ติดภารกิจสำคัญจึงไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามออกไปเป็น  
วันพฤหัสบดีที่ 28 มีนาคม 2567

1.3.3 กระทู้ถาม เรื่อง ความเดือดร้อนของราษฎร ไม่มีน้ำประปาที่มีคุณภาพ  
ในจังหวัดฉะเชิงเทรา โดย นางฐิติมา ฉายแสง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดฉะเชิงเทรา  
พรรคเพื่อไทย ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

เนื่องจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ติดภารกิจสำคัญจึงไม่สามารถ  
มาตอบกระทู้ถามได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามออกไปเป็นวันพฤหัสบดีที่ 7 มีนาคม 2567

1.3.4 กระทู้ถาม เรื่อง การแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโครงการขยายทางพิเศษ  
ยกระดับถนนพระราม 9 โดย นางสาวศศินันท์ ธรรมนิฐินันท์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร  
กรุงเทพมหานคร พรรคก้าวไกล เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม  
ซึ่ง นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้รับมอบหมายให้ตอบกระทู้ถาม

1.3.5 กระทู้ถาม เรื่อง ติดตามความคืบหน้าการขายคืนให้ราษฎรของที่ดิน  
ราชพัสดุ แปลง ภก. 263 บ้านบางเทา ตำบลเชิงทะเล อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต โดย นายฐิติกันต์  
ฐิติพฤตมิกุล สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดภูเก็ต พรรคก้าวไกล เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม  
ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ซึ่ง นายจุลพันธ์ อมรวิวัฒน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง  
ได้รับมอบหมายให้ตอบกระทู้ถาม

1.3.6 กระทู้ถามแยกเฉพาะ เรื่อง ความปลอดภัยบนท้องถนนทางหลวงแผ่นดิน  
หมายเลข 314 และหมายเลข 304 โดย นางฐิติมา ฉายแสง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัด  
ฉะเชิงเทรา พรรคเพื่อไทย เป็นผู้ตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่ง นางมนพร  
เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้รับมอบหมายให้ตอบกระทู้ถาม

สำหรับกระทู้ถามแยกเฉพาะนี้ ได้มีการถามและตอบในห้องกระทู้ถามแยกเฉพาะ  
ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. 2562 ข้อ 268

จากนั้น ได้มีสมาชิกฯ ขอเสนอแก้ไขรายชื่อของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองและส่งเสริมวิถีกลุ่มชาติพันธุ์ พ.ศ. .... ในสัดส่วนของพรรคเพื่อไทย จาก นายภัทร ภมรมนตรี เป็น นางมุกดา พงษ์สมบัติ ซึ่งสมาชิกฯ ให้การรับรอง

## (2) เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม

### 2.1 รับทราบการพิจารณารายงานของวุฒิสภา จำนวน 2 เรื่อง

(1) นโยบายการตรวจเงินแผ่นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

(2) รายงานผลการประเมินสถานการณ์ด้านสิทธิมนุษยชนของประเทศไทย ปี 2565

ที่ประชุมรับทราบ

### 2.2 รับทราบรายงานผลการตรวจสอบการละเมิดสิทธิมนุษยชน ที่ 159/2566

ผู้ชี้แจงติดภารกิจสำคัญ จึงขอเลื่อนการเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงรายงาน ต่อที่ประชุมออกไปก่อน

### 2.3 รับทราบรายงานผลการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงาน ป.ป.ส. ในการปราบปรามยาเสพติด

ประจำปี พ.ศ. 2565

ผู้ชี้แจงติดภารกิจสำคัญ จึงขอเลื่อนการเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงรายงานต่อที่ประชุม ออกไปก่อน

## (3) รับรองรายงานการประชุม

(ไม่มี)

## (4) เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว

4.1 รายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบบำนาญพื้นฐาน ประชาชน ซึ่งคณะกรรมการการสวัสดิการสังคมพิจารณาเสร็จแล้ว (ค้างมาจากการประชุม สภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 ปีที่ 1 ครั้งที่ 18 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพฤหัสบดีที่ 15 กุมภาพันธ์ 2567)

นายณัฐชา บุญไชยอินสวัสดิ์ ประธานคณะกรรมการการสวัสดิการสังคม นางสาววรรณวิภา ไม้สน ประธานคณะอนุกรรมการติดตามการวางระบบบำนาญพื้นฐาน ประชาชน ในคณะกรรมการการสวัสดิการสังคม ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดวงมณี เลาวกุล ที่ปรึกษา ประจำคณะอนุกรรมการฯ นายนิติรัตน์ ทรัพย์สมบูรณ์ โฆษกคณะอนุกรรมการฯ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ทีปกร จิริฐิติกุลชัย เลขาธิการคณะอนุกรรมการฯ นำเสนอรายงาน ต่อที่ประชุมสรุปใจความสำคัญว่า คณะกรรมการการสวัสดิการสังคม ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับผู้สูงอายุ เนื่องจากปัจจุบันผู้สูงอายุส่วนใหญ่ได้รับสวัสดิการ ด้านการเงินจากรัฐ เป็นเพียงเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุซึ่งยังไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายขั้นต่ำเพื่อการยังชีพ



เนื่องจากอัตราเบี้ยยังชีพยังต่ำกว่าเส้นความยากจนเป็นอย่างมาก ปัจจุบันรัฐบาลจ่ายเบี้ยยังชีพให้กับผู้สูงอายุที่มีอายุมากกว่า 60 ปี ซึ่งไม่เป็นผู้ที่ได้รับสวัสดิการหรือประโยชน์อื่นใดจากหน่วยงานของรัฐ โดยจะต้องมาลงทะเบียนขอรับเบี้ยยังชีพต่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในลักษณะแบบขั้นบันไดเป็นรายเดือนในอัตราที่เพิ่มขึ้นตามช่วงอายุของประชาชนผู้มีสิทธิ กล่าวคือ ผู้ที่อายุ 60 - 69 ปี จะได้รับเบี้ยยังชีพเดือนละ 600 บาท ผู้ที่อายุ 70 - 79 ปี จะได้รับเบี้ยยังชีพเดือนละ 700 บาท ผู้ที่อายุ 80 - 89 ปี จะได้รับเบี้ยยังชีพเดือนละ 800 บาท และผู้ที่อายุ 90 ปีขึ้นไป จะได้รับเบี้ยยังชีพเดือนละ 1,000 บาท อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการใช้เงินต่อเดือนเพื่อการยังชีพของผู้สูงอายุที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป ซึ่งจะสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้โดยไม่ต้องคำนึงถึงการจัดสรรงบประมาณของรัฐบาลนั้น กระทรวงการคลังได้เคยศึกษาร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่าความจำเป็นในการใช้จ่ายเงินของแต่ละคนไม่เท่ากันจึงไม่สามารถกำหนดเป็นตัวเงินที่แน่นอนได้ โดยจะคิดเป็นอัตราส่วน คือรายได้หลังเกษียณไม่ควรน้อยกว่าร้อยละ 50 ของรายได้ก่อนเกษียณซึ่งจะเพียงพอต่อการใช้จ่ายหลังเกษียณ ดังนั้นหากในช่วงวัยทำงานมีรายได้ 50,000 บาท ก็ควรมีเงินเก็บให้เพียงพอที่จะใช้จ่ายรายเดือนประมาณ 25,000 บาท เพื่อคงคุณภาพชีวิตได้ใกล้เคียงกับช่วงวัยทำงาน นอกจากนี้ ได้มีการวิจัยเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายจำเป็นของผู้สูงอายุทั่วประเทศ พบว่าค่าใช้จ่ายจำเป็นขั้นต่ำอยู่ที่ประมาณ 1,500 บาทต่อเดือน โดยจะเห็นว่าการจ่ายเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุสูงสุด ในปัจจุบันคือ 1,000 บาทต่อเดือนนั้น ก็ยังถือว่าไม่เพียงพอต่อความต้องการ

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขผู้ได้รับสิทธิบำนาญพื้นฐานว่าควรเป็นประชากรกลุ่มใดที่จะได้รับสิทธิบำนาญขั้นพื้นฐาน โดยคำนึงถึงประเด็นด้านความเสมอภาคและเท่าเทียม เพื่อเป็นเครื่องมือในการลดความเหลื่อมล้ำ โดยเห็นว่าสวัสดิการด้านบำนาญเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่ประชาชนทุกคนควรได้รับ เพื่อความมั่นคงด้านรายได้ที่เพียงพอในการดำรงชีพหลังการเกษียณอายุ จึงควรพิจารณาสีทธิบำนาญขั้นพื้นฐานให้เป็นลักษณะถ้วนหน้า ที่ประชาชนผู้มีอายุถึงเกณฑ์เกษียณอายุตามที่รัฐกำหนดให้มีสิทธิได้รับทุกคน แม้ว่าประชาชนบางส่วนจะได้รับสวัสดิการบำนาญจากกองทุนการออมภาคบังคับอื่นแล้วก็ตาม ซึ่งหากประชากรเกษียณอายุมีหลักประกันรายได้นายมหราที่มั่นคงก็จะช่วยลดภาระการพึ่งพิง ลดการส่งต่อความยากจนจากรุ่นสู่รุ่น ช่วยแก้ปัญหาความยากจนเรื้อรังได้อย่างเป็นรูปธรรม อีกทั้งยังเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจทางอ้อมผ่านการลงทุนและการใช้จ่ายของกลุ่มประชากรเกษียณอายุ ซึ่งรัฐจะได้ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจคืนมาได้ในรูปแบบของภาษีประเภทต่าง ๆ แม้ว่าปัจจุบัน ประเทศไทยจะมีผู้สูงอายุจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 12 ล้านคน และจำเป็นต้องใช้งบประมาณที่เกี่ยวข้องกับเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นจำนวนมาก และอาจเป็นภาระผูกพันในระยะยาวเนื่องจากจำนวนผู้สูงอายุที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี แต่อย่างไรก็ตาม ระบบบำนาญพื้นฐานประชาชนถือเป็นระบบคุ้มครองความยากจนผู้สูงอายุเป็นการลงทุนเพื่อป้องกันความเสี่ยงของสังคมจากวิกฤตความยากจนผู้สูงอายุ โดยเราสามารถพัฒนา

แนวทางแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายของระบบ เช่น กำหนดระดับความคุ้มครองความยากจนขั้นพื้นฐาน แล้วคนที่ได้ส่วนที่เกินจากระดับขั้นพื้นฐานอย่างข้าราชการที่ได้รับเงินบำนาญก็ไม่ต้องได้รับเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุ ซึ่งตามหลักการทางเศรษฐศาสตร์สามารถใช้เครื่องมือทางการคลังในการจัดสรรทรัพยากรให้สังคมมีความยุติธรรมมากขึ้น ช่วยลดความเหลื่อมล้ำ เป็นสวัสดิการเพื่อความเป็นธรรมและความปรองดองของสังคม ไม่ใช่การสงเคราะห์คนจน

รายงานผลการศึกษาคือความเป็นไปได้ของการจัดตั้งกองทุนบำนาญพื้นฐานแห่งชาติ (2566) จากคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่า การใช้จ่ายภาครัฐในประเภทเงินโอนสำหรับประชาชนผู้สูงอายุ หากมีการจัดสรรเงินเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุแบบถ้วนหน้า เดือนละ 3,000 บาท ใช้งบประมาณ 4.5 แสนล้านบาท จะมีตัวคูณทางการคลัง (Fiscal Multipliers) ขนาด 1.59 เท่า สามารถส่งผลดีต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นระยะเวลา 5 ปี และช่วยทำให้ GDP สามารถเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.5 ยิ่งไปกว่านั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องหาแหล่งรายได้เพิ่มขึ้นสำหรับงบบำนาญข้าราชการและสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการที่ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและมีแนวโน้มต่อไปในอนาคต เราจึงควรจะดำเนินการตามข้อเสนอแนะทางเศรษฐศาสตร์ ทั้งด้านการจัดสรรงบประมาณและการปฏิรูปทางภาษี เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายโครงสร้างด้านความเหลื่อมล้ำ สร้างความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจ พัฒนาคุณภาพชีวิตของคนไทย และเป็นเส้นทางอันพึงปรารถนาของการพัฒนาที่ยั่งยืนและปรองดอง

ด้วยเหตุผลนี้ จึงควรพัฒนาระบบบำนาญของประเทศไทย โดยมีมุ่งหมายให้ประชาชนได้รับบำนาญพื้นฐานประชาชนในลักษณะเป็นสิทธิสวัสดิการขั้นพื้นฐานแบบถ้วนหน้า ซึ่งประชาชนสัญชาติไทยทุกคนที่มีอายุถึงเกณฑ์ที่กำหนดสิทธิได้รับทุกคน โดยสิทธิดังกล่าวนี้ มุ่งหมายเพื่อสร้างความมั่นคงด้านรายได้ที่เพียงพอในการดำรงชีพหลังการเกษียณอายุ และคณะกรรมการเห็นว่า หากผู้สูงอายุมีหลักประกันรายได้ยามชราภาพที่มั่นคงก็จะช่วยลดภาระการพึ่งพิงวัยแรงงาน อีกทั้งยังเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจทางอ้อมผ่านการใช้จ่ายของครัวเรือนผู้สูงอายุอีกด้วย คณะกรรมการมีแนวคิดในการจ่ายบำนาญพื้นฐานประชาชน ในลักษณะการจ่ายแบบถ้วนหน้าให้แก่ผู้สูงอายุที่มีสิทธิการดำเนินการจ่ายบำนาญพื้นฐานประชาชนควรมีเป้าหมายในการดำเนินการอย่างเป็นระบบด้วยการปรับฐานการจ่ายเงินให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับเส้นความยากจน ซึ่งปัจจุบันเมื่อพิจารณาจากงบประมาณที่ใช้ในเรื่องเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุแล้ว คณะกรรมการฯ ได้พิจารณากรอบในการจ่ายเบี้ยบำนาญพื้นฐานประชาชน โดยเริ่มปรับฐานการจ่าย ดังนี้

- (1) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จ่ายบำนาญผู้สูงอายุ จำนวน 1,200 บาท
- (2) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จ่ายบำนาญผู้สูงอายุ จำนวน 2,000 บาท
- (3) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2570 จ่ายบำนาญผู้สูงอายุ จำนวน 3,000 บาท

คณะกรรมการฯ เห็นว่าในระยะเริ่มแรกควรมีการปรับปรุงแหล่งที่มาของรายได้เพื่อนำมาเป็นรายได้สมทบกับเงินงบประมาณประจำปี เพื่อจ่ายบำนาญพื้นฐานประชาชนได้อย่าง

ต่อเนื่องและยั่งยืน เช่น ข้อเสนอแนะของสำนักงานประมาณของรัฐสภา กรณีการปรับลดเงินงบประมาณ รายการงบกลาง ซึ่งจากสถิติพบว่า การใช้จ่ายบางรายการไม่ใช่รายการฉุกเฉินหรือจำเป็น จึงไม่ควรมาขอใช้งบประมาณในส่วนของงบกลาง ซึ่งแหล่งรายได้ในส่วนนี้สามารถนำมาใช้ในระบอบำนาญพื้นฐานประชาชน โดยมีงบประมาณกว่า 40,000 ล้านบาท หากจะนำมาจัดสรรในเรื่องบำนาญพื้นฐานประชาชนควรมีการปรับปรุงแก้ไขระเบียบว่าด้วยการบริหารงบประมาณรายจ่ายงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น และการปรับปรุงรายการงบซ้ำซ้อน รวมทั้งการกำหนดแหล่งงบประมาณเพื่อนำส่งเข้ากองทุนผู้สูงอายุจากแหล่งงบประมาณที่มีการใช้อยู่เดิม อาทิ ภาษีสรรพสามิตเกี่ยวกับสินค้าสุรา ยาสูบ น้ำมันเชื้อเพลิง หรือยานพาหนะ เงินนำส่งจากการออกสลาก รางวัลค้ำจ่ายพร้อมดอกผล ส่วนแบ่งค่าสัมปทาน ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตในกิจการสื่อสาร วิทยุ โทรทัศน์และคมนาคมตามกฎหมายว่าด้วยองค์การจัดสรรคลื่นความถี่และกำกับดูแลกิจการวิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม เงินนำส่งที่คลังได้รับมาตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียน เงินบำรุงกองทุนที่ได้จากภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรขาเข้าที่ไม่ได้รับการต่อสิทธิพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยส่งเสริมการลงทุน และภาษีมรดก

นอกจากนี้ ยังต้องมีการพิจารณาศึกษาที่มาของแหล่งรายได้ในอนาคตเพิ่มเติม อาทิ รายได้จากการจัดเก็บภาษีทางอ้อม การจัดสรรงบประมาณบางส่วนจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต (ภาษีบาป) จากธุรกิจกัญชา กระท่อม ส่วนแบ่งรายได้จากการจำหน่ายสลากกินแบ่งรัฐบาลโดยเฉพาะการกำหนดให้มีการจำหน่ายสลากการกุศลเพื่อนำงบประมาณมาใช้ในเรื่องของบำนาญพื้นฐานประชาชน เงินบำรุงกองทุนที่ได้จากภาษีความมั่งคั่ง ภาษีกำไรจากหุ้นและอสังหาริมทรัพย์ ภาษีการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบสาธารณสุขขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ (ภาษีลาภลอย) เงินบำรุงกองทุนจากการจัดเก็บภาษีในกลุ่มธุรกิจพลังงาน ภาษีคาร์บอนเครดิต ภาษีสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ค่าธรรมเนียมการอนุญาต ค่าธรรมเนียมการใช้ ค่าปรับ ค่าภาษีมลพิษ ใบอนุญาตปล่อยมลพิษ ค่าธรรมเนียมผลิตภัณฑ์ เงินบำรุงกองทุนที่ได้จากส่วนแบ่งรายได้จากค่าธรรมเนียม การออกใบอนุญาตของสถาบันเทิงศรบวงจร เงินบำรุงกองทุนที่ได้จากภาษีการท่องเที่ยว ค่าธรรมเนียมวีซ่า เงินบำรุงกองทุนที่ได้จากส่วนแบ่งรายได้ที่ได้จากการยึดทรัพย์สินที่มาจากการกระทำความผิดในคดีอาญา โดยมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นของแผ่นดิน เงินบำรุงอื่น ๆ ที่กำหนดให้เป็นไปตามความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีกำหนด รวมถึงการศึกษาข้อเสนอจากธนาคารโลก เรื่องแนวทางการปฏิรูปการจัดเก็บภาษีของประเทศไทยอย่างเป็นระบบตามช่วงเวลาที่เหมาะสม เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ซึ่งธนาคารโลกยืนยันเสนอหลายครั้งผ่านสื่อให้ขึ้น VAT เป็นร้อยละ 10 ตามรายงานการประเมินรายได้และรายจ่ายภาครัฐของประเทศไทย – การส่งเสริมอนาคตที่ทั่วถึงและยั่งยืน การปฏิรูปภาษีที่ดิน การรวมแปลงที่ดิน ภาษีสิ่งปลูกสร้าง โดยมีการจัดเก็บในอัตราที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนคณะกรรมการเสนอให้มีการเรียกคืนที่ราชพัสดุที่อยู่ในการดูแลของกรมธนารักษ์จากหน่วยงานของรัฐที่ไม่ใช้ประโยชน์

โดยการนำที่ดินไปจัดหาประโยชน์เพื่อสร้างรายได้ให้รัฐเพิ่มจากร้อยละ 9 ของที่ดินทั้งหมด รวมถึงการปฏิรูปเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีที่ราชพัสดุที่อยู่ในการค้ากับดูแลของกรมธนารักษ์ ทั้งนี้เพื่อเป็นแหล่งงบประมาณของรัฐเพิ่มเติม นอกจากนี้ ยังเสนอให้แก้ไขพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 ซึ่งเป็นแนวทางที่ไม่ซับซ้อน และสามารถดำเนินการได้ง่าย และรวดเร็วกว่า เนื่องจากเป็นการแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่เดิม อีกทั้งเป็นกฎหมายแม่บทในการคุ้มครอง ส่งเสริม และสนับสนุนผู้สูงอายุในเรื่องต่าง ๆ ให้เพิ่มขึ้น โดยเสนอให้แก้ไขมาตรา 11 (11) เปลี่ยนการจ่ายเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุเป็นการจ่ายบำนาญพื้นฐานประชาชน ซึ่งเดิมการจ่ายเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุมีกรมกิจการผู้สูงอายุซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์รับผิดชอบ จึงไม่จำเป็นต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานและจัดสรรอัตรากำลังเพิ่มเติม รวมทั้งพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 นั้นมีกองทุนผู้สูงอายุซึ่งเป็นแหล่งเงินงบประมาณที่มีกฎหมายและระเบียบรองรับอยู่แล้ว จึงสามารถจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อรองรับระบบบำนาญพื้นฐานได้ทันที

ดังนั้น คณะกรรมาธิการฯ จึงได้เสนอแนวทางในการพัฒนาระบบบำนาญพื้นฐานประชาชน โดยเสนอให้ประชาชนทุกคนมี "สิทธิบำนาญพื้นฐาน" เพราะสวัสดิการด้านบำนาญเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่ประชาชนทุกคนควรได้รับ เพื่อความมั่นคงด้านรายได้ที่เพียงพอในการดำรงชีพหลังการเกษียณอายุ จึงควรพิจารณาสิทธิบำนาญพื้นฐานให้เป็นลักษณะถ้วนหน้าที่ให้ประชาชนผู้มีอายุถึงเกณฑ์ตามที่รัฐกำหนดมีสิทธิได้รับทุกคน ซึ่งหากประชาชนผู้สูงอายุมีหลักประกันรายได้ยามชราภาพที่มั่นคงก็จะช่วยลดภาระการพึ่งพิง ลดการส่งต่อความยากจนจากรุ่นสู่รุ่น ช่วยแก้ปัญหาความยากจนเรื้อรังได้อย่างเป็นรูปธรรม เพราะสามารถป้องกันไม่ให้ความเหลื่อมล้ำในช่วงวัยเรียนและวัยทำงานส่งผลกระทบต่อเรื่องเป็นความยากจนในวัยชรา ช่วยจัดสรรทรัพยากรและโอกาสทางเศรษฐกิจให้มีความเป็นธรรมมากขึ้นตามหลักการทางเศรษฐศาสตร์ เป็นเส้นทางแห่งการพัฒนาที่ยั่งยืนและเติบโตทั่วถึงแบบไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง

สมาชิกฯ อภิปรายแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ อาทิ โครงสร้างอายุของประชากรในประเทศไทยเปลี่ยนไปอย่างมาก จากการเกิดที่น้อยลงและอายุของคนไทยยืนยาวขึ้น ทำให้โครงสร้างประชากรเปลี่ยนจากประชากรเยาว์วัยเป็นสูงวัยและประเทศไทยกลายเป็นสังคมผู้สูงวัยอย่างสมบูรณ์ เมื่อปี 2565 และในอีก 15 ปีข้างหน้า ประเทศไทยจะเข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงวัยสุดยอด จึงควรจัดสวัสดิการให้ผู้สูงอายุทุกคนมีสวัสดิการที่ดีและเหมาะสม หากดูตัวเลขฐานรายได้ของผู้สูงอายุในประเทศไทยเป็นผู้มีรายได้น้อย หรือมีรายได้ต่ำกว่าเกณฑ์ ร้อยละ 40 ของผู้สูงอายุไทย มีเงินออมต่ำกว่า 50,000 บาท โดยมีผู้สูงอายุมากกว่าร้อยละ 50 ยังคงมาภาระหนี้สิน การเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการเป็นสังคมผู้สูงอายุของประเทศไทยเป็นอย่างไรไม่ทันการ สวนทางกับการเติบโตอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ผู้สูงอายุกำลังเผชิญหน้ากับปัญหาทั้งด้านสังคม สุขภาพ และเศรษฐกิจ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสังคมในภาพรวมอย่างรุนแรง นอกจากนี้ ผู้สูงอายุยังมีความเปราะบางใน

มิติด้านอื่น ๆ อย่างชัดเจน ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงต้องตระหนักและปรับตัวเพื่อรับมือกับการเป็นสังคมผู้สูงวัยอย่างเป็นระบบ รายงานฉบับนี้มีการวิเคราะห์ทั้งเรื่องแหล่งที่มาของเงิน การจัดระบบบำนาญพื้นฐานในต่างประเทศ เงื่อนไขการรับเบี้ย รวมถึงแนวทางการดำเนินนโยบายสวัสดิการด้านสังคม ซึ่งสามารถนำไปใช้ได้จริง หรือแนวทางการแก้ไขระบบบำนาญประเทศไทย โดยใช้กฎหมายอย่างเป็นระบบ หากมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบบำนาญเข้าสู่การพิจารณาของสภาฯ ในอนาคต รายงานฉบับนี้จะตอบโจทย์ต่อการพิจารณากฎหมายในอนาคตเป็นอย่างดี โดยทำให้เห็นภาพรวมของระบบบำนาญในประเทศไทยตั้งแต่อดีตจนปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีระบบบำนาญอยู่ในอันดับรั้งท้ายของโลกจาก 44 ประเทศ คะแนนรวม 41.7 ซึ่งประเทศที่มีระบบบำนาญที่ดีที่สุดในโลก คือ ไอร์แลนด์ เนเธอร์แลนด์ และเดนมาร์ก ในเอเชีย คือ สิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย และญี่ปุ่น โดยตัวชี้วัดที่สำคัญ คือ

1. ความเพียงพอ การมอบสวัสดิการให้กลุ่มคนจนและกลุ่มคนผู้มีรายได้ระดับต่าง ๆ อย่างทั่วถึง
2. ความยั่งยืน พัฒนาจากอัตราการมีส่วนร่วมของแรงงานประชากรผู้สูงอายุ และการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ
3. ความครบถ้วน 3 ด้าน ประกอบด้วย 1) กฎระเบียบและธรรมาภิบาลกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบบำนาญในประเทศไทย 2) ความคุ้มครองและการสื่อสารสำหรับสมาชิก 3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ในประเทศไทย ข้าราชการทุกคนสามารถเลือกรับบำนาญหรือบำนาญได้ และตั้งแต่วันที่ 27 มีนาคม 2540 เป็นต้นมา ข้าราชการทุกคนจึงเป็นสมาชิกกองทุนบำนาญข้าราชการ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการได้รับสวัสดิการของรัฐ หลังจากทำงานเพื่อประเทศชาติมาอย่างยาวนาน ส่วนภาคประชาชนมีวิวัฒนาการจ่ายเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2535 เป็นต้นมา และสมาชิกฯ ได้เสนอแนะให้มีหน่วยงานดูแลเรื่องระบบบำนาญแห่งชาติโดยตรง เพื่อเป็นสวัสดิการแห่งรัฐในการดูแลคุณภาพชีวิตของคนไทยทั้งหมด รวมทั้งแก้ไขกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ที่เป็นข้อจำกัด เพื่อให้เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่ประชาชนทุกคนควรได้รับอย่างทั่วถึง ตลอดจนเพิ่มแหล่งรายได้ของรัฐ เช่น เพิ่มการจัดเก็บภาษี สร้าง Entertainment complex เป็นรายได้เข้าภาครัฐ และรายได้อื่น ๆ ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน เพื่อนำมาจัดระบบสวัสดิการอย่างทั่วถึงให้ภาครัฐ เป็นการจัดสรรปันส่วนที่เป็นธรรมและยั่งยืน นอกจากนี้ สมาชิกฯ ได้เสนอให้ผู้สูงอายุได้รับบำนาญผู้สูงอายุ 3,000 บาทถ้วนหน้า ตั้งแต่อายุ 60 ปี ขึ้นไป โดยคิดจากรายได้วันละ 100 บาท ก็สามารถอยู่ได้ เพื่อสร้างความมั่นคงให้กับผู้สูงวัย และเป็นการสร้างความมั่นใจ ตลอดจนเป็นการแบ่งเบาภาระให้แก่ลูกหลานที่อยู่ในวัยที่กำลังต้องการสร้างความมั่นคงให้กับชีวิต การตระหนักรู้และเจตจำนงที่จะทำเพื่อประชาชนของสมาชิกฯ ทุกท่าน ซึ่งสภาแห่งนี้มีจุดร่วมกันที่จะช่วยผลักดันให้เกิดระบบสวัสดิการถ้วนหน้า ซึ่งเป็นสิทธิที่ทุกคนควรได้รับจากการทำงานหนักมาตลอดหลายสิบปี จึงเห็นด้วยกับรายงานของคณะกรรมการฯ และขอให้คณะรัฐมนตรีนำรายงานฉบับนี้ไปพิจารณาปรับใช้เพื่อดำเนินการโดยเร็วที่สุด เพื่อสร้างสังคมแห่งการเฉลี่ยทุกข์เฉลี่ยสุขกับประชาชนคนไทยทุกคน

**นายณัฐชา บุญไชยอินสวัสดิ์ ประธานคณะกรรมการการสวัสดิการสังคม** ชี้แจงว่า หลังจากได้รับฟังข้อซักถาม ข้อเสนอแนะ ของสมาชิกฯ ทุกท่าน ล้วนแต่สนับสนุนรายงานฉบับนี้ ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าภาคภูมิใจอย่างยิ่ง ทั้งนี้ สัปดาห์ที่ผ่านมาได้มีสัญญาณจากกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ซึ่งเป็นสัญญาณที่พี่น้องประชาชนผู้สูงอายุจะได้ดีใจเพราะเป็นแนวทางที่สอดคล้องกันระหว่างฝ่ายบริหารและฝ่ายนิติบัญญัติ ถึงแม้ตัวเลขจะไม่ตรงกันบ้าง แต่เชื่อว่าการที่ได้ชดเชยจาก 600 บาท เป็นแรงกระตุ้นที่ทำให้สังคมได้รับรู้รับทราบโดยทั่วกันว่าเบี้ยผู้สูงอายุที่แท้จริงมากกว่า 10 ปี จะได้ชดเชยขึ้นในปีอย่างแน่นอน ดังนั้น รายงานฉบับนี้จึงไม่ได้กล่าวถึงเรื่องของตัวเลข นอกจากนี้ ยังได้แนบร่างพระราชบัญญัติผู้สูงอายุซึ่งได้แก้ไขและแนบไว้ในรายงานฉบับนี้ด้วยเพื่อให้คณะรัฐมนตรีได้พิจารณา โดยได้แก้ไขมาตราเดียวคือ มาตรา 11 เพื่อให้สามารถชดเชยขึ้นได้ตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ และยืนยันว่ารายงานฉบับนี้เป็นผลงานของสมาชิกฯทุกคน เป็นผลงานจากสมาชิกฯทุกพรรคการเมืองที่มีความต้องการว่าควรจะชดเชยยกระดับเงินที่ภาครัฐจะสนับสนุนให้กับพี่น้องประชาชน

**นางสาววรรณวิภา ไม้สน ประธานคณะอนุกรรมการติดตามการวางระบบ บำนาญพื้นฐานประชาชน ในคณะกรรมการการสวัสดิการสังคม** ชี้แจงว่า รายงานฉบับนี้ โดยเฉพาะหน้า 69 คณะกรรมการฯ ได้ระบุไว้ชัดเจนแล้วว่าในแต่ละปีจะต้องใช้งบประมาณเท่าไร และสามารถอธิบายได้ว่าสามารถทำบำนาญได้ทันทีในปีงบประมาณ 2568 โดยเริ่มจากการรีดไขมันก่อนคืองบกลางหรืองบประมาณที่เข้าช้อนที่คณะกรรมการฯ ได้เสนอไปในขั้นแรก และเมื่อเจ้าหน้าที่ จากหลายหน่วยงานได้เข้ามาชี้แจงต่อคณะกรรมการฯ โดยเฉพาะหน่วยงานสำนักงานงบประมาณของรัฐสภาว่าหากเราแก้ระเบียบแล้วจะสามารถลดงบประมาณและเพิ่มงบประมาณได้ 40,000 - 50,000 ล้านบาท คณะกรรมการฯ จึงได้เสนอว่าปีแรกควรปรับเป็นจำนวนเท่าไรและปีต่อไปเป็นจำนวนเท่าไร จนไปถึง 3,000 บาท ในปี 2570 ก็สามารทำได้ ดังนั้น เมื่อเห็นว่ามีงบประมาณมากพอ จำนวน 540,000 ล้านบาท กับประชากรสูงอายุ 12 ล้านคน ก็สามารถทำได้ทันทีซึ่งถือว่าเป็นประโยชน์ต่อประชาชนผู้สูงอายุ คณะกรรมการฯ จึงได้แก้กฎหมายและแนบท้ายไปในรายงานด้วยว่าจากการที่เราควรจ่ายเบี้ยผู้สูงอายุอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม เปลี่ยนเป็น จ่ายไม่ต่ำกว่าเส้นทางความยากจนที่กำหนดโดยสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในปีก่อนจ่าย ดังนั้น การจะปรับเพิ่มบำนาญในแต่ละครั้ง เมื่อรัฐบาลอิงตามกฎหมายฉบับนี้ก็จะสามารถปรับตามเส้นทางความยากจนได้ ซึ่งปีนี้อยู่ที่ 2,997 บาท ทั้งนี้ ขอขอบคุณสมาชิกฯ ทุกท่านที่ได้เห็นถึงความเหลื่อมล้ำ และให้ความสำคัญกับสังคมสูงวัยที่ควรจะเริ่มนับหนึ่งในสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 นี้ เพื่อให้ผู้สูงอายุมีอนาคตและชีวิตที่ดียิ่งขึ้น

**ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทิปร จิรัฎฐิติกุลชัย เลขานุการคณะอนุกรรมการติดตามการวางระบบบำนาญพื้นฐานประชาชน ในคณะกรรมการการสวัสดิการสังคม** ชี้แจงว่า มีงานวิจัยของนักเศรษฐศาสตร์ท่านหนึ่งเกี่ยวกับเรื่องเงินโอนสวัสดิการ UBI (Universal Basic Income) หรือ

รายได้พื้นฐานถ้วนหน้าทั่วโลกพบว่า ไม่มีหลักฐานที่เป็นระบบที่บอกได้ว่าเงินสวัสดิการของรัฐทำให้ลดแรงจูงใจของคนที่จะหางานทำ จึงเป็นเพียงมายาคติที่กล่าวว่าคนรับสวัสดิการจะขี้เกียจ และยิ่งไปกว่านั้นยังไม่มีหลักฐานว่าหากเพิ่มบำนาญพื้นฐานแล้วจะทำให้คนในวัยทำงานไม่ออมเงิน รวมทั้งในประเด็นที่เป็นความเข้าใจผิดที่กล่าวว่า เป็นภาระงบประมาณโดยเฉพาะหน่วยงานราชการที่พยายามให้เหตุผลเพื่อไม่ให้มีบำนาญของประชาชนเพิ่มขึ้นนั้น ควรพิจารณาถึงเรื่องความมีประสิทธิภาพตามหลักเศรษฐศาสตร์ว่าจะช่วยคุ้มครองความยากจนได้ และเรื่องการกระจายอย่างเป็นธรรมนั้น สามารถใช้เป็นเครื่องมือแก้ปัญหาเชิงโครงสร้างในเรื่องความเหลื่อมล้ำของประเทศได้ นอกจากนี้ ความเชื่อผิด ๆ ที่คิดว่าคนไม่จ่ายภาษีไม่สมควรได้รับนั้น ขอชี้แจงว่า หลักการพื้นฐานความเป็นธรรมตามแนวคิดคือ คนที่มีโอกาสได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากกว่าควรต้องจ่ายภาษีมากกว่าตามสัดส่วนเพื่อจะได้นำเงินมาเป็นงบประมาณและทำให้สังคมโดยรวมมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และแม้คนทำงานจำนวนมากไม่มีรายได้ถึงเกณฑ์ที่จะต้องเสียภาษี แต่ทุกคนก็ร่วมจ่ายภาษีเงินอ้อมกว่า 10 - 20 รายการ เป็นอย่างน้อย ส่วนเรื่องการเก็บภาษีด้าน AI หรือปัญญาประดิษฐ์นั้น ตนได้เขียนบทความเรื่อง ปัญญาประดิษฐ์แบบรู้สร้างซึ่งจะมีรายละเอียดอยู่ อย่งไรก็ตาม มีข้อเสนอจากนักเศรษฐศาสตร์ที่ MIT ซึ่งเก่งมากในวงการเศรษฐศาสตร์ได้เสนอไว้ว่า เราควรมีการเก็บภาษีให้เป็นธรรมระหว่างแรงงานกับผู้ครอบครองปัญญาประดิษฐ์ หากดูตามบริบทความเป็นจริงของประเทศจะเห็นได้ว่า ทุนใหญ่จะใช้เทคโนโลยีเข้ามาและปลดคนออก เราจึงควรทำให้สังคมมีความยุติธรรมมากขึ้นในการแข่งขันระหว่างแรงงานกับปัญญาประดิษฐ์

ทั้งนี้ ประธานฯ กล่าวว่า จากการที่ได้รับฟังการอภิปรายของสมาชิกฯ ซึ่งมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันคือเห็นด้วยกับรายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ และไม่มีผู้ใดคัดค้าน ดังนั้น ประธานฯ จึงขออาศัยอำนาจตามข้อบังคับการประชุมฯ ข้อ 88 เพื่อถามที่ประชุมว่าจะมีผู้ใดเห็นเป็นอย่างอื่นหรือไม่ ซึ่งไม่มีสมาชิกฯ เห็นเป็นอย่างอื่น จึงถือว่าที่ประชุมเห็นชอบด้วยกับรายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ตามข้อบังคับการประชุมฯ ข้อ 104 และข้อ 105 ประกอบกับข้อ 88

4.2 รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งคณะกรรมการการคมนาคมพิจารณาเสร็จแล้ว (ค้ำมาจากการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 ปีที่ 1 ครั้งที่ 20 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพฤหัสบดีที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567)

นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม ประธานคณะกรรมการการคมนาคม นายอนุรัตน์ ตันบรรจง ประธานอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ในคณะกรรมการการคมนาคม นายชูชัย ต.ศิริวัฒนา รองประธานคณะอนุกรรมการฯ คนที่สาม นายทวิวงศ์

โททวิวงศ์ เลขานุการคณะกรรมการฯ และนายพงศ์ธร จันทราริบัติ ผู้ช่วยเลขานุการ คณะอนุกรรมการฯ นำเสนอรายงานต่อที่ประชุมสรุปใจความสำคัญว่า คณะกรรมการการคมนาคม ได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ เพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนพิจารณาศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์อันมิชอบด้วยกฎหมายโดยเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ได้กำหนดกรอบการพิจารณาแบ่งเป็น 5 ประเด็นสำคัญ ดังนี้

ประเด็นที่ 1 ศึกษาแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

ประเด็นที่ 2 ศึกษาสภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรมสามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นที่ 3 ศึกษาข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

ประเด็นที่ 4 ศึกษาแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

ประเด็นที่ 5 จัดทำข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

นอกจากนี้ คณะอนุกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้วเล็งเห็นว่า ปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาหมอกควัน PM 2.5 ซึ่งสาเหตุสำคัญส่วนหนึ่งมาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงจากยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาป คณะอนุกรรมการฯ จึงได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการฯ ศึกษาการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้าในประเด็นที่ 4 เพิ่มเติม พร้อมกันนี้ คณะอนุกรรมการฯ ได้มีข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบกเพิ่มเติมอีกประเด็นหนึ่ง

จากการศึกษาดังกล่าว คณะอนุกรรมการฯ ขอนำเสนอข้อสังเกตจากการศึกษาเรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ตามกรอบการศึกษามีรายละเอียดโดยสังเขป 5 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1 ข้อสังเกตแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

จากการศึกษาพบว่า หน่วยงานสำคัญที่บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีสภาพ



ปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายสำคัญในการควบคุมน้ำหนักบรรทุก คือ อัตราโทษการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากำหนด ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ซึ่งกำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ได้บังคับใช้ตั้งแต่ปี 2549 ส่งผลให้ปัจจุบันอัตราโทษดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือ การกำหนดอัตราโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทไม่สามารถป้องกันการบรรทุกน้ำหนักเกินได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกิน 100 กิโลกรัม หรือการบรรทุกน้ำหนักเกิน 10,000 กิโลกรัม ย่อมถูกปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทตามระวางโทษดังกล่าว ส่งผลให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัว จึงมีการกระทำผิดจำนวนมากและยอมจ่ายผลประโยชน์โดยผิดกฎหมายให้แก่เจ้าหน้าที่บางรายเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง โดยการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ประกอบกับเจ้าหน้าที่มีจำนวนไม่เพียงพอต่อการบังคับใช้กฎหมายด้านควบคุมน้ำหนักบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการฯ จึงขอสังเกตสำคัญ ดังนี้

1) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยกำหนดโทษในการเอาผิดผู้ว่าจ้างขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถ กรณีมีส่วนรู้เห็นเป็นใจในการกระทำควมฐานดังกล่าวข้างต้น

2) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 โดยให้คงโทษจำคุกไว้ตามเดิม และให้กำหนดโทษปรับเป็นแบบอัตราก้าวหน้าตามน้ำหนักที่บรรทุกเกิน

3) เสนอให้กรมทางหลวงเร่งดำเนินการสรุปผลการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้เป็นกองควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎกระทรวง

ประเด็นที่ 2 ข้อสังเกตการศึกษาสภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันเกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการศึกษาพบว่า สภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงเกิดจากการใช้ดุลพินิจโดยทุจริตในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่บางราย นอกจากนี้ ยังประสบปัญหาในการสอบสวนขยายผลเพื่อดำเนินคดีได้ยาก เนื่องจากมีสาเหตุอันประกอบด้วย (1) เกิดจากความสมัครใจของผู้ให้และผู้รับโดยการให้ผลประโยชน์จะเริ่มตั้งแต่การให้หรือเรียกรับผลประโยชน์เพื่อแลกกับการอำนวยความสะดวกเท่านั้นไปจนถึงการให้ผลประโยชน์เพื่อแลกกับการไม่ต้องถูกดำเนินคดีหากกระทำผิด (2) ลักษณะความผิดเป็นการกระทำผิดร่วมกันทั้งผู้ให้สินบนและผู้รับสินบนโดยบุคคลทั้งสองฝ่ายต่างได้รับประโยชน์จากการกระทำซึ่งกันและกัน (3) ผู้กระทำ

ความผิดเป็นผู้มีอิทธิพลจึงไม่มีผู้ใดกล้าแสดงตนให้ข้อมูลการสอบสวนขยายผล (4) ตรวจสอบเส้นทางการเงินเพื่อขยายผลยาก โดยส่วนใหญ่จะใช้เงินสดและให้ผู้อื่นเปิดบัญชีแทน คณะกรรมการฯ จึงมีข้อสังเกตสำคัญ ดังนี้

1) เสนอให้คณะรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม จัดสรรงบประมาณให้แก่กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เพื่อจัดซื้อระบบอิเล็กทรอนิกส์ตรวจวัดน้ำหนักรถบรรทุกขณะรถวิ่ง (Weight In Motion) หรือระบบ WM มาสนับสนุนทุกรูปแบบ เช่น High Speed WIM และ Low Speed WIM ใช้ชั่งน้ำหนักรถบรรทุกขณะเคลื่อนที่โดยไม่จำเป็นต้องหยุดรถหรือชะลอความเร็วและใช้กล้องตรวจจับทะเบียนรถ ทั้งนี้ เพื่อลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการชั่งน้ำหนัก

2) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 32 (6) แก้ไขโดยเพิ่มหลักเกณฑ์รายละเอียดในการแจ้งน้ำหนักบรรทุกเพิ่มเติมนอกจากใบกำกับการขนส่ง คือ (1) กำหนดให้มีใบรับรองการชั่งน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง (ชั่งน้ำหนักบรรทุกและสัมภาระต่าง ๆ รวมทั้งน้ำหนักสินค้าให้เป็นน้ำหนักรวมสุทธิทั้งหมด) และ (2) ขอความร่วมมือให้มีป้ายระบุแจ้งน้ำหนักที่บรรทุกสุทธิตั้งรถบนทางหลวง โดยให้ติดในตำแหน่งข้างตัวรถที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน

3) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง กรมการขนส่งทางบก ร่วมกันจัดตั้งคณะทำงานเพื่ออบรมความรู้ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องให้แก่พนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสอบถ่วงดุลและป้องกันปัญหาการทุจริตของเจ้าหน้าที่ รวมทั้งให้หน่วยงานดังกล่าวจัดทำคู่มือหรือสมุดพกประจำเกี่ยวกับองค์ความรู้ดังกล่าวข้างต้นให้พนักงานขับรถมีประจำรถและสามารถทบทวนหรือใช้ได้ตามต้องการ

ประเด็นที่ 3 ข้อสังเกตแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

กรณีการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ จากการศึกษาพบว่า เป็นกรณีเจ้าของรถบางรายไม่สะดวกที่จะนำรถมาตรวจสภาพที่สำนักงานขนส่งจังหวัดจึงมีบุคคลภายนอกมาติดต่อประสานงานกับเจ้าของรถและนายช่างตรวจสภาพรถเพื่อให้มีการตรวจสภาพรถนอกสถานที่หรือจ่ายสินบนให้นายช่างตรวจสภาพรถบางราย เพื่อให้เจ้าของรถไม่ต้องนำรถมาตรวจสภาพรถตามระเบียบ โดยจะเรียกเก็บค่าดำเนินการจากเจ้าของรถในอัตราที่สูงกว่าค่าใช้จ่ายที่ต้องชำระในการดำเนินการตามระเบียบ และกรณีการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล จากการศึกษาพบว่าเป็นการนำชิ้นส่วนรถยนต์ที่อาจได้มาไม่ถูกต้องมาสวมทะเบียน เช่น กรณีรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายซึ่งเป็นรถห้ามมิให้จดทะเบียนตามระเบียบ คณะกรรมการฯ จึงมีข้อสังเกตสำคัญ ดังนี้

1) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกแก้ไขระเบียบหรือออกมาตรการ กฎเกณฑ์ระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติงานตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการตรวจสอบสภาพรถของพนักงานตรวจสอบสภาพ ตามกฎหมายว่าการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เพื่อให้เกิดความชัดเจน โปร่งใสและสามารถ ตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้

2) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกมีหนังสือขอความร่วมมือ บริษัทผู้ให้เช่าซื้อ และบริษัท ประกันภัย กรณีหากปรากฏว่า มีการจำหน่ายซากรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง ต้องไม่ ส่งมอบคู่มือการจดทะเบียนรถให้แก่ผู้ซื้อและระบุในเอกสารหลักฐานการจำหน่ายให้ชัดเจนว่ารถดังกล่าว เป็นซากรถไม่สามารถนำมาดำเนินการทางทะเบียนได้ตามระเบียบพร้อมทั้งแจ้งข้อมูลให้กรมการขนส่ง ทางบกเพิกถอนการจดทะเบียน

ประเด็นที่ 4 ข้อเสนอแนะแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหามลภาวะ PM 205 ซึ่งสาเหตุสำคัญส่วนหนึ่งมาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงจากยานพาหนะเครื่องยนต์ สันดาป คณะกรรมการฯ จึงได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการฯ ศึกษาการปรับเปลี่ยนยาน ยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มเติม และมีข้อสังเกตสำคัญ ดังนี้

1) เสนอให้กระทรวงการคลัง โดยกรมสรรพสามิตและกรมศุลกากร พิจารณาศึกษา ความเป็นไปได้ในการประกาศยกเว้นหรือลดอัตราภาษีนำเข้าอุปกรณ์ที่ใช้ในการปรับเปลี่ยนยานยนต์ สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า เช่นเดียวกับการสนับสนุนมาตรการในการลดภาษีนำเข้าเหลือ ร้อยละ 0 หรือการลดภาษีสรรพสามิตสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV 3.0 และ EV 3.5 สำหรับยานยนต์ ไฟฟ้าใหม่ของรัฐบาล

2) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้เกี่ยวกับแนวทางการจัดสรรเงิน อุดหนุน สนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการยกเลิกการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์ สันดาปมาปรับเปลี่ยนเป็น ยานยนต์ไฟฟ้าในลักษณะที่จัดงบอุดหนุนให้กับผู้ที่เข้าร่วมโครงการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า รถกระบะไฟฟ้าและ รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV 3.0 และ EV 3.5

3) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาแนวทางการสนับสนุนการจัดตั้งอุตสาหกรรม การดัดแปลงยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า

4) เสนอให้กระทรวงพลังงาน การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ร่วมกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน สนับสนุนการลงทุนและเพิ่มจำนวนสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้ เพียงพอ

ประเด็นที่ 5 ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก  
คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นควรมีข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์  
ต่อการขนส่งทางบก ดังนี้

1) เสนอให้กรมทางหลวง เร่งดำเนินการสร้างจุดพักรถบรรทุกสำหรับรองรับการเดินทาง  
ของผู้ใช้รถใช้ถนนระยะยาว โดยพิจารณาแนวทางที่ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนและพัฒนา  
พื้นที่แบบ PPP สามารถเข้าใช้บริการรองรับการใช้งานหลากหลาย (Multi used) เช่น พื้นที่ขายของฝาก  
ที่ระลึก ศูนย์อาหาร ที่พักพนักงานขับรถ ห้องน้ำและสถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น ทั้งนี้ หากติดขัด  
เรื่องพื้นที่สร้างอาจขอใช้ที่ดินราชพัสดุตามระเบียบ

2) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาศึกษาความเหมาะสมแนวทางการปรับขึ้น  
ราคาการตรวจสภาพรถเพื่อให้สอดคล้องกับภาระต้นทุน อัตราเงินเฟ้อและภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน

3) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน BOI  
(Board of Investment) พิจารณาศึกษาความเหมาะสมแนวทางการสนับสนุนมาตรการภาษีหรือแนว  
ทางการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องตรวจสภาพรถเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการตรวจสภาพรถ

4) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจ  
แห่งชาติ เร่งจัดอบรมเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องทั้งหมด  
เกี่ยวกับแนวทางการบังคับใช้กฎหมายสำคัญที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกซึ่งถูกกำหนดไว้ในบัญชี 1  
ท้ายพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565

5) เสนอให้หน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทาง  
ถนน ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จัดทำ  
รายงานผลการศึกษาผลกระทบจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565  
ต่อกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนโดยรวมวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย  
ผลการดำเนินการ ข้อพิจารณา ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการดำเนินการต่อคณะกรรมการฯ เพื่อ  
รับทราบและพิจารณาศึกษาต่อไป

สมาชิกฯ อภิปรายแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ  
อาทิ สมาชิกฯ ไม่เห็นด้วยกับโทษติดคุกในการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตามพระราชบัญญัติทางหลวง  
พ.ศ. 2535 เนื่องจากประชาชนไม่ควรต้องได้รับโทษอาญาเป็นการจำคุก แต่เห็นด้วยกับการเพิ่มโทษปรับ  
อย่างไรก็ตาม สมาชิกฯ ตั้งข้อสังเกตและมีความกังวลต่อกรณีการผลักความผิดให้แก่ผู้ขับขี่รถบรรทุก  
แต่ไม่มีการดำเนินคดีต่อผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนในการกระทำความผิดเช่นกันแต่หลบเลี่ยง  
ความผิดโดยไม่จดทะเบียน นอกจากนี้ สมาชิกฯ ได้ฝากให้ประชาชนทั่วประเทศช่วยเป็นหูเป็นตา  
ตรวจสอบข้าราชการเพื่อเป็นการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐได้อีกทางหนึ่ง  
รวมทั้งการกระจายอำนาจลงไปยังท้องถิ่นเพื่อสร้างความตระหนักรู้และความร่วมมือกับหน่วยงาน  
และประชาชนในพื้นที่ให้มีส่วนร่วมในการป้องกันไม่ให้เกิดการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ

สำหรับการเสนอให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ประเด็นการบรรทุกน้ำหนักเกินของรถแต่ละประเภทเหมือนกันนั้น มีความเห็นว่าการกำหนดโทษผู้ว่าจ้างควรเน้นไปที่ผู้ประกอบการรถบรรทุกขนาดใหญ่มากกว่า และควรให้อำนาจหน่วยงานท้องถิ่นในการกวดขัน การควบคุมน้ำหนักตราซึ่งลอยเพิ่มเติม นอกเหนือไปจากเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งอาจจะมีจำนวนไม่เพียงพอ รวมทั้งฝากไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่า ควรกวดขันและตรวจสอบผู้ประกอบการอย่างเท่าเทียมเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

รายงานฉบับนี้ได้มีการนำเสนอในหลากหลายประเด็น และมีการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาย่างครอบคลุม สำหรับประเด็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้น เกิดขึ้นกับรถทุกประเภท จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลทั้งเรื่องการที่รถจักรยานยนต์ลงอุโมงค์ หรือขึ้นสะพานที่มีป้ายห้าม รวมทั้งการชี้รถจักรยานยนต์ย้อนศร ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ตลอดจนประเด็นรถสาธารณะ รัฐบาลควรมีทางเลือกให้นักท่องเที่ยวเลือกโดยสาร เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางในการเดินทางและเป็นการอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวให้สามารถเลือกใช้บริการได้โดยสมาชิกฯ เสนอแนะเพิ่มเติมว่า กรมขนส่งทางบกควรแก้ไขระเบียบต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และขอชื่นชมข้อเสนอในรายงานเกี่ยวกับการเสนอให้มีการแก้ไขและออกระเบียบสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าซึ่งมีความทันสมัยเป็นอย่างมาก และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

**นายक्रमานิตย์ สังกษ์พุ่ม ประธานคณะกรรมการการคมนาคม** ชี้แจงว่า มีความเข้าใจสมาชิกฯ ที่ได้อภิปรายและที่ไม่ได้ร่วมอภิปราย ซึ่งทุกคนมีความหวังใฝ่ฝันประชาชนและผู้ประกอบการ คณะกรรมการฯ และคณะอนุกรรมการฯ ขอขอบคุณ สมาชิกฯ ที่ได้จุดประกายการทำงานของสภาผู้แทนราษฎร รายงานฉบับนี้อาจไม่สมบูรณ์เต็มร้อยแต่คณะกรรมการฯ มีความตั้งใจในการนำเสนอ และเชื่อว่าตามที่สมาชิกฯ ได้อภิปรายเพิ่มเติมในประเด็นต่าง ๆ นั้นจะเป็นส่วนหนึ่งที่ทางรัฐบาลพึงรับฟังอย่างยิ่งเพราะมีเนื้อหาสาระที่เป็นประโยชน์ ในนามประธานคณะกรรมการฯ ต้องขอขอบคุณสมาชิกฯ ที่ได้ร่วมกันเสนอความคิดเห็นและเสนอแนะ

**นายอนุรัตน์ ตันบรรจง ประธานคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ** ชี้แจงว่าประเด็นกฎหมายมาตรา 73/2 ที่สมาชิกฯ มีข้อสงสัยนั้น ก่อนที่คณะอนุกรรมการฯ จะทำการศึกษาในการแก้ไขกฎหมายฉบับนี้ ได้เชิญตัวแทนจากภาครัฐที่ใช้กฎหมายคือ กรมทางหลวง รวมถึงภาคเอกชนคือผู้ประกอบการ โดยเฉพาะสมาพันธ์รถบรรทุกแห่งประเทศไทยที่มีการจดทะเบียนขึ้นกับกรมการขนส่งทางบก ประมาณกว่า 1,500,000 คัน ซึ่งในหลาย ๆ ข้อคิดเห็น คณะอนุกรรมการฯ ได้ศึกษาว่ากฎหมายนี้จากเดิมได้มีบทลงโทษทางอาญาคือ

จำคุกไม่เกิน 6 เดือน และปรับไม่เกิน 10,000 บาททางคณะกรรมการฯ ได้ศึกษาและเห็นถึงความสำคัญว่ากฎหมายฉบับนี้ หากนำโทษทางอาญาออกจากมาตรา 73/2 แล้ว จะทำให้กฎหมายนั้นไม่แข็งแรง เพราะหมายความว่า ใครจะกระทำความผิด เพียงแค่จ่ายค่าปรับก็สามารถพ้นโทษ ดังนั้น คณะอนุกรรมการฯ จึงยังคงเห็นความสำคัญของโทษอาญาในกฎหมายฉบับนี้อยู่จึงไม่สามารถนำกฎหมายทางอาญาออกจากกฎหมายฉบับนี้ได้ ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการฯ ได้มีการประชุมหารือในเบื้องต้นว่าจะเพิ่มน้ำหนักบรรทุกให้กับผู้ประกอบการซึ่งกระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงเห็นด้วย แต่เมื่อได้ศึกษากับภาคเอกชนแล้ว ภาคเอกชนแจ้งว่าน้ำหนักลดบรรทุกไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญที่จะลดหรือจะเพิ่ม แต่ต้องทำตามกฎว่าให้น้ำหนักบรรทุกเท่าไรก็ควรบรรทุกไม่เกินพิกัด นอกจากนี้ ปัญหาเรื่องรถบรรทุกน้ำหนักเกินนั้น ต้องฝากให้รัฐสภาหรือว่ารถกระบะที่ใช้ในการบรรทุกนั้น หากเราจัดรถกระบะให้สามารถบรรทุกได้เต็มพิกัดคือลดขนาดกระบะบรรทุกลงให้สามารถบรรทุกได้ตามที่น้ำหนักกำหนดก็จะไม่เกิดปัญหา แต่วันนี้กระบะของรถบรรทุกนั้นสามารถบรรทุกน้ำหนักได้เกิน เพราะยังบรรทุกน้อยก็เลยยังเสียผลประโยชน์ ดังนั้นกฎหมายในมาตรา 73/2 คณะอนุกรรมการฯ จึงเห็นความสำคัญว่าควรคงโทษอาญาไว้เพื่อไม่ให้กฎหมายนั้นอ่อนแอ สำหรับเรื่องของการให้อำนาจกับท้องถิ่นนั้น เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยมีถนนทั้งหมดประมาณกว่า 700,000 กิโลเมตร แต่หน่วยงานที่ดูแลจริงจะมีเพียงกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท รวมถึงตำรวจทางหลวงซึ่ง 3 หน่วยงานดังกล่าวรับผิดชอบประมาณ 100,000 กิโลเมตร แต่อีกกว่า 600,000 แสนกิโลเมตร ไม่มีผู้รับผิดชอบ ดังนั้น คณะอนุกรรมการฯ จึงเห็นว่าควรสนับสนุนงบประมาณผ่านกระทรวงมหาดไทยไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ วันนี้ถนนส่วนใหญ่เสียหายอันเกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินของรถบรรทุก จึงมีความพยายามที่จะขอคืนเส้นทางไปให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทเนื่องจากไม่มีงบประมาณในการซ่อมแซมและบำรุงที่ต้องผ่านคณะกรรมการการกระจายอำนาจในกระทรวงมหาดไทย ผ่านองค์การบริหารส่วนจังหวัดว่าจะโอนถ่าย 1 เส้นทางได้นั้น จากผลการศึกษาพบว่า อย่างน้อยใช้เวลา 2 - 3 ปี จึงขอเสนอให้กระทรวงมหาดไทย บูรณาการร่วมกับกระทรวงคมนาคม ในการจับผู้กระทำความผิดที่บรรทุกน้ำหนักเกิน และให้ความรู้ทางองค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด รวมทั้งตำรวจในพื้นที่

**นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ เลขาธิการคณะกรรมการพิจารณาการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์** โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ชี้แจงว่า จากการพิจารณาในคณะอนุกรรมการฯ ได้พิจารณาความเห็นจากทั้งผู้ประกอบการและสมาพันธ์รถบรรทุกแห่งประเทศไทยที่เข้ามาแสดงความคิดเห็นเรื่องการไม่ให้มีโทษจำคุกในการลงโทษผู้ที่บรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ เห็นว่า สมควรที่จะยังคงโทษจำคุกมาตรา 73/2 ไว้เพื่อให้เกิดความเกรงกลัว และไม่ต้องมีการใช้งบประมาณไปอย่างสิ้นเปลืองในการซ่อมบำรุงถนนอยู่ตลอดเวลา

นายชูชัย ต.ศิริวัฒนา รองประธานคณะกรรมการพิจารณาการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ โดยเจ้าหน้าที่รัฐ คนที่สาม ชี้แจงว่า ขอขอบคุณสมาชิกฯ ที่ได้สนับสนุนการศึกษาของคณะกรรมการฯ โดยเฉพาะในฐานะตัวแทนในการนำเสนอเรื่องการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ต้องขอบคุณทุกท่านที่ทำให้การศึกษาในเรื่อง EV Conversion ได้ผ่านการพิจารณาของสภาในวันนี้ โดยโครงการ EV Conversion เป็นการเสนอขอให้รัฐบาลพิจารณาสนับสนุนผู้ขายยานยนต์เครื่องยนต์เดิมที่มีรถจดทะเบียนใช้งานอยู่ 43.3 ล้านคัน ให้มีโอกาสปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าอันจะทำให้เห็นนโยบายของรัฐบาลในการลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ประสบความสำเร็จ ช่วยให้พี่น้องประชาชนซึ่งเป็นชาวรากหญ้าที่ไม่มีความพร้อมในการซื้อรถใหม่แต่พร้อมที่จะนำรถที่ใช้เครื่องยนต์ปรับเป็นรถไฟฟ้าต่อไปได้

ทั้งนี้ ประธานฯ กล่าวว่า จากการที่ได้รับฟังการอภิปรายของสมาชิกฯ ซึ่งมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันคือเห็นด้วยกับรายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ และไม่มีผู้ใดคัดค้าน ดังนั้น ประธานฯ จึงขออาศัยอำนาจตามข้อบังคับการประชุมฯ ข้อ 88 เพื่อถามที่ประชุมว่าจะมีผู้ใดเห็นเป็นอย่างอื่นหรือไม่ ซึ่งไม่มีสมาชิกฯ เห็นเป็นอย่างอื่น จึงถือว่าที่ประชุมเห็นชอบด้วยกับรายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ตามข้อบังคับการประชุมฯ ข้อ 104 และข้อ 105 ประกอบกับข้อ 88

จากนั้น สมาชิกฯ ได้เสนอขอเลื่อนระเบียบวาระการประชุม เรื่อง การตั้งกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างลงในคณะกรรมการสามัญขึ้นมาพิจารณาก่อน ซึ่งที่ประชุมไม่ขัดข้อง คือ การตั้งกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างลงในคณะกรรมการต่างประเทศ จำนวน 1 ตำแหน่ง ได้แก่ นายเกชา ศักดิ์สมบูรณ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อ พรรครวมไทยสร้างชาติ

#### สมาชิกฯ ให้การรับรอง

4.3 รายงานผลการพิจารณาการศึกษา เรื่อง รายงานผลการดำเนินการของคณะกรรมการ รายไตรมาสที่ 1 (ตุลาคม - ธันวาคม) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ซึ่งคณะกรรมการศึกษาการจัดทำและติดตามการบริหารงบประมาณพิจารณาเสร็จแล้ว

นายณัฐพงษ์ เรื่องปัญญาวุฒิปธานคณะกรรมการศึกษาการจัดทำและติดตามการบริหารงบประมาณ นำเสนอรายงานต่อที่ประชุมสรุปใจความสำคัญว่า รายงานฉบับนี้เป็นรายงานฉบับที่ 2 ที่ได้เข้าสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรชุดนี้ แต่เป็นเล่มรายงานฉบับแรกที่มีลักษณะเป็นรายงานความคืบหน้าของการทำงานที่เราทุกคนมีความมุ่งมั่นตั้งใจในการจัดทำ ขอขอบคุณคณะกรรมการฯ ที่เป็นตัวแทนจากทุกพรรคการเมือง ซึ่งมีหลักการตรงกันออกมาเป็นมติในที่ประชุมว่าคณะกรรมการฯ ชุดนี้ มีเป้าประสงค์ที่จะศึกษาการจัดทำไปพร้อม ๆ กับการปฏิรูประบบและกระบวนการงบประมาณโดยวางหลักไว้ว่าจะทำงานอย่างสร้างสรรค์ ยึดหลัก ชัดเจน และจริงจัง เพื่อให้งบประมาณไทยไม่เหมือนเดิม โดยแพลตฟอร์มคณะกรรมการฯ นั้นขับเคลื่อนด้วย

คณะทำงานทั้ง 7 คณะ ประกอบด้วย 1) งบ 68 : คณะทำงานศึกษาการจัดทำ และพัฒนามาตรฐานข้อมูลสำหรับแพลตฟอร์มข้อมูลเปิดในระดับประเทศ ตลอดทั้งกระบวนการการจัดทำงบประมาณ พ.ศ. 2568 2) ท้องถิ่น : คณะทำงานศึกษาการจัดทำและพัฒนามาตรฐานข้อมูลสำหรับแพลตฟอร์มข้อมูลเปิด และการจัดทำงบประมาณแบบมีส่วนร่วมในระดับท้องถิ่น 3) Cloud & Agile Procurement : คณะทำงานศึกษาการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ด้านงบประมาณและการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐให้มีความคล่องตัว และมีความเหมาะสมกับการใช้คลาวด์ การจัดซื้อจัดจ้างซอฟต์แวร์และนวัตกรรมภาครัฐ (Cloud-first Policy & Agile Procurement) 4) Budget Reform : คณะทำงานศึกษาการปฏิรูประบบและกระบวนการจัดทำและการบริหารงบประมาณของประเทศไทย (Budget Reform) 5) งบ 67 : คณะทำงานศึกษาการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 6) จับตา : คณะทำงานเฝ้าระวัง ติดตาม และตรวจสอบการใช้งบประมาณให้มีความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และเกิดความคุ้มค่า และ 7) สื่อสาร : คณะทำงานสื่อสาร และสร้างการมีส่วนร่วมกับประชาชน โดยรอบการทำงานกับ 3 กลุ่มภารกิจหลักคือ จัดทำ จับตา และจัดระเบียบ ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ ได้มีข้อสังเกตเกี่ยวกับมาตรการเชิงนโยบาย เช่น มาตรการที่ควรพัฒนาแอปทางรัฐ ให้เป็นทางเลือกของประชาชนอย่างแท้จริงที่ประชาชนได้เข้าถึงบริการต่าง ๆ ของภาครัฐได้โดยสะดวก และมาตรการสนับสนุนรถ EV หรือการรักษาสิ่งแวดล้อม ตลอดจนควรเปลี่ยนงบประมาณอดีตเป็น งบประมาณศูนย์เพื่ออนาคต เปลี่ยนงบราชการประจำให้เป็นงบลงทุนตามนโยบายรัฐบาลที่มุ่งเน้น ตามยุทธศาสตร์ ทำให้งบประมาณเป็นเครื่องมือในการเปลี่ยนแปลงประเทศโดยการแสดงข้อมูลรอบด้าน ยืดหยุ่นเท่าทันโลก โปร่งใสมีธรรมาภิบาล และสร้างสมดุลวินัยการคลังและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

สมาชิกฯ ได้อภิปรายแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ อาทิ การทดสอบสแกน QR Code ก็พบข้อมูลรายละเอียดต่าง ๆ ที่น่าสนใจ แต่ควรเพิ่มเติม Link เพื่อเชื่อมต่อไปยังเว็บไซต์หรือฐานข้อมูลที่มีความน่าสนใจ หากต้องการศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม นอกจากนี้ ยังเสนอให้หน้าเว็บไซต์ของรัฐสภาออกแบบให้มีความทันสมัยเช่นเดียวกับรายงานของคณะกรรมการฯ ให้มีความน่าสนใจ รวมทั้ง เสนอมติของการประชุม การสัมมนา หรือผลการศึกษาต่างประเด็น ๆ ที่เป็น ทางการสำหรับผู้ที่ต้องการแสวงหาข้อมูล หรือติดตามรายละเอียดเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ ขอชื่นชมนวัตกรรม การนำเสนอรายงานของคณะกรรมการฯ ซึ่งมีความน่าสนใจและแตกต่างไปจากรายงานที่ผ่านมา ซึ่งคณะกรรมการอื่น ๆ ควรนำไปเป็นแนวทางการดำเนินงานต่อไป อีกทั้งสมาชิกฯ แสดงความคิดเห็นว่า คณะกรรมการฯ ชุดนี้มีแนวทางการทำงานที่เป็นลักษณะเฉพาะ จึงมีความน่าสนใจและน่าติดตาม ว่าวิธีการดำเนินงานในรูปแบบใหม่นี้จะทำให้คณะกรรมการฯ สามารถทำงานได้ดีขึ้นจริงหรือไม่ อย่างไรก็ตาม มีความกังวลว่าแนวทางการดำเนินงานด้านงบประมาณ โดยปรับเป็นงบประมาณ ฐานศูนย์นั้นอาจจะเหมาะสมกับหน่วยงานเอกชนขนาดเล็ก แต่อาจจะยังไม่เหมาะสมสำหรับหน่วยงาน



เอกชนขนาดใหญ่ หรือองค์กรในระดับประเทศที่มีค่านิยมองค์กร หรือกฎหมายต่าง ๆ มาเกี่ยวข้อง ดังนั้น แนวคิดในการจัดทำงบประมาณฐานศูนย์ทั้งก่อนอาจจะเป็นไปได้ยากในเวลานี้ แต่ในอนาคตหากมีการปรับเปลี่ยนในด้านโครงสร้าง และกฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ อาจจะสามารถทำได้ รวมทั้งควรเลือกวิธีการที่เหมาะสมกับประเทศไทยเพื่อให้มีการบริหารจัดการงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล โดยการปรับปรุงโครงสร้างปัจจุบัน และลดอุปสรรคบางส่วน เพื่อให้เกิดการใช้งบประมาณได้อย่างประสบความสำเร็จในเร็ววัน

**นายณัฐพงษ์ เรืองปัญญาวุฒิ ประธานคณะกรรมการการศึกษาการจัดทำและติดตามการบริหารงบประมาณ** ชี้แจงว่า จะขอรับข้อเสนอแนะของสมาชิกฯ ไปพิจารณา รวมทั้งเรื่องของระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างที่เกี่ยวข้องกับท้องถิ่น และเรื่องที่ปรึกษาของกรมโยธาธิการและผังเมือง ตลอดจนเรื่องของงบประมาณฐานศูนย์ โดยเห็นด้วยกับสมาชิกฯ ที่จะต้องหาจุดตรงกลางว่าจะทำอย่างไรให้สามารถแบ่งแยงงบประมาณราชการประจำและงบที่รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการได้อย่างชัดเจน ซึ่งคณะกรรมการฯ กำลังศึกษาในเรื่องนี้

ทั้งนี้ ประธานฯ กล่าวว่า จากการที่ได้รับฟังการอภิปรายของสมาชิกฯ ซึ่งมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันคือเห็นด้วยกับรายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ และไม่มีผู้ใดคัดค้าน ดังนั้น ประธานฯ จึงขออาศัยอำนาจตามข้อบังคับการประชุมฯ ข้อ 88 เพื่อถามที่ประชุมว่าจะมีผู้ใดเห็นเป็นอย่างอื่นหรือไม่ ซึ่งไม่มีสมาชิกฯ เห็นเป็นอย่างอื่น จึงถือว่าที่ประชุมเห็นชอบด้วยกับรายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ตามข้อบังคับการประชุมฯ ข้อ 104 และข้อ 105 ประกอบกับข้อ 88

#### (5) เรื่องที่ค้างพิจารณา

**5.1 ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาและจัดทำมาตรการป้องกัน แก้ไข ฝุ่นฟู และเยียวยากรณีน้ำมันรั่วไหลทางทะเล (นายกฤษ ศิลปชัย เป็นผู้เสนอ) (ค้างมาจากการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 ปีที่ 1 ครั้งที่ 19 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ 4 ตุลาคม 2566)**

เนื่องจากยังมีญัตติที่เกี่ยวข้องกันอีก 1 ฉบับ คือ ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาศึกษาและจัดทำมาตรการป้องกัน แก้ไข ฝุ่นฟูสิ่งแวดล้อมระบบนิเวศทางทะเล กรณีน้ำมันรั่วไหลทางทะเล (นายสุรเกียรติ์ เทียนทอง เป็นผู้เสนอ) ซึ่งเป็นเรื่องในระเบียบวาระที่ 5.31 โดยประธานฯ เห็นว่าเป็นเรื่องในทำนองเดียวกัน สามารถรวมระเบียบวาระในการประชุมเพื่อนำมาพิจารณาและแยกลงมติตามข้อบังคับการประชุมฯ ข้อ 55 (2) และ (4) ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบ

**นายกฤษ ศิลปชัย สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดระยอง พรรคก้าวไกล** แฉลงญัตติต่อที่ประชุมสรุปใจความสำคัญว่า ตามที่ได้เกิดกรณีน้ำมันรั่วไหลในทะเลหลายครั้งในพื้นที่อ่าวไทย โดยเฉพาะในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมภาคตะวันออก เช่น การรั่วไหลของน้ำมันดิบมากกว่า

400,000 ลิตร ที่จังหวัดระยอง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2565 ระหว่างการถ่ายเทน้ำมันดิบกลางทะเลของบริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) และล่าสุดในวันที่ 3 กันยายน 2566 ได้เกิดเหตุซ้ำระหว่างการถ่ายเทน้ำมันดิบ จำนวน 50,000 ลิตร ของบริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) ในเขตพื้นที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี นอกจากนี้ ภายหลังจากการตรวจสอบเพิ่มเติมพบว่าในระยะ 20 ปีที่ผ่านมา ได้เกิดเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลครั้งใหญ่ถึง 17 ครั้ง รวมปริมาณน้ำมันกว่าล้านลิตร เฉพาะในเขตจังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง การรั่วไหลแต่ละครั้งได้ก่อให้เกิดผลกระทบไม่เพียงแต่ด้านสิ่งแวดล้อม แต่ได้เกิดผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชนนับหมื่นคนที่มีอาชีพทำการประมง ค้าขายของทะเลสด ร้านอาหารเลียบชายฝั่ง โรงแรม และการท่องเที่ยวทั้งระบบ ทั้งนี้เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน ป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำ และตรวจสอบมาตรการข้อเท็จจริงของปริมาณน้ำมัน การแก้ไข พื้นฟูพื้นที่ปนเปื้อน และเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบซึ่งเกี่ยวข้องกับหน่วยงานราชการหลายหน่วยงานจึงขอเสนอญัตติตั้งกล่าวเพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาและจัดทำมาตรการป้องกัน แก้ไข พื้นฟู และเยียวยากรณีน้ำมันรั่วไหลทางทะเล ตามข้อบังคับการประชุมฯ ข้อ 49 และข้อ 50

#### **นายสุรเกียรติ์ เทียนทอง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อ พรรคเพื่อไทย**

แถลงญัตติต่อที่ประชุมสรุปใจความสำคัญว่า ปัญหาน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล ถือเป็นปัญหาสำคัญที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติในประเทศไทยเป็นอย่างมาก และปัญหานี้ยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยสาเหตุของการเกิดน้ำมันรั่วไหล (Oil Spill) ในทะเล และชายฝั่งเกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ การขุดเจาะและขนส่งน้ำมัน การเดินเรือ การล้างถังอับเฉาเรือ ลักลอบทิ้งน้ำที่มีน้ำมันปนเปื้อนหรือน้ำมันที่ใช้น้ำแล้ว รวมทั้งอุบัติเหตุต่าง ๆ เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดเป็นคราบน้ำมันหรือก้อนน้ำมันดิน (Tar Balls) อยู่ในทะเล และจะพัดพาเข้าสู่ชายฝั่งในที่สุด โดยการเกิดน้ำมันรั่วไหลในทะเลจะก่อให้เกิดกระบวนการต่าง ๆ ซึ่งจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เคมี และชีวภาพ โดยกระบวนการที่เกิดขึ้นนี้ ขึ้นอยู่กับชนิดหรือประเภทของน้ำมันและสภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่ขณะเกิดการรั่วไหล ได้แก่ สภาพของทะเล ความแรงของคลื่น ความเร็วลม ความเข้มของแสงแดด อุณหภูมิของอากาศและน้ำทะเล กระบวนการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น มีทั้งการแผ่กระจายตัวของน้ำมัน การระเหย การกระจาย การละลายของน้ำมัน การเกิดอิมัลชัน การเกิดปฏิกิริยาโฟโตออกซิเดชัน การจมตัวและการตกตะกอน และการย่อยสลายทางชีวภาพ นอกจากนี้ ยังทำให้เกิดการปนเปื้อนของสารปิโตรเลียมไฮโดรคาร์บอน บางกลุ่มที่ตกค้างมีความเป็นพิษเฉียบพลัน หรือเรื้อรังต่อสิ่งมีชีวิตที่อาศัยในระบบนิเวศทางทะเล เช่น ระบบนิเวศปะการัง และหญ้าทะเล โดยสามารถสะสมในดินตะกอน สัตว์น้ำ และถ่ายทอดในห่วงโซ่อาหารได้อีกด้วย

สำหรับในประเทศไทย เหตุการณ์การรั่วไหลของน้ำมันลงสู่ทะเลที่เกิดขึ้นในช่วง 1 - 2 ปีที่ผ่านมา ถือว่าส่งผลกระทบต่อธรรมชาติทางทะเลและประชาชนในบริเวณใกล้เคียง ไม่ว่าจะเป็น เหตุการณ์เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2565 ที่มีน้ำมันดิบรั่วออกมาจากทุ่นขนถ่ายของ

บริษัทสตาร์ ปีโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด มหาชน ทางใต้ของนิคมอุตสาหกรรมมาตาพุด จังหวัดระยอง โดยมีน้ำมันรั่วประมาณ 400,000 ลิตร ซึ่งเหตุการณ์นี้ บริษัทฯ ได้ออกมาแสดงความเสียใจ และพร้อมรับผิดชอบความเสียหาย รวมไปถึงการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม หรือในเหตุการณ์ช่วงเดือนสิงหาคม 2566 ที่จังหวัดภูเก็ต บริเวณหาดที่มีชื่อเสียงของจังหวัด ทั้งหาดไม้ขาว หาดในทอน หาดในยาง หาดลายัน พบว่ามีก้อนน้ำมันดินพัดเข้ามา ส่งผลกระทบต่อสัตว์ทะเลหายาก อาทิ เต่าตนุ ที่มีขนาดประมาณ 10 เซนติเมตร ซึ่งเต็มไปด้วยคราบน้ำมัน นอกจากนี้คราบน้ำมันที่รั่วไหลยังลอยไปไกลถึงเกาะราชาใหญ่ ทำให้แนวปะการังในเขตจังหวัดภูเก็ต จังหวัดพังงา ได้รับผลกระทบหลายพันไร่ และครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2566 เกิดเหตุที่รั่วส่งน้ำมันดิบของบริษัทไทยออยส์ จำกัด (มหาชน) แต่กรูว์บริเวณอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ทำให้น้ำมันดิบไหลลงสู่ทะเลปริมาณมากถึง 45,000 ลิตร โดยคราบน้ำมันได้เคลื่อนเข้าสู่บริเวณชายหาดฝั่งบางพระ - อ่าวอุดม ครอบคลุมพื้นที่ 4 กิโลเมตร ซึ่งเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลแต่ละครั้งสร้างความเสียหายไม่เพียงแต่กับระบบนิเวศทางทะเลที่ไม่สามารถประเมินค่าได้เท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อประชาชนในด้านต่าง ๆ เช่น การทำประมง ธุรกิจร้านอาหาร และร้านค้าเลียบชายฝั่ง และด้านสุขภาพ เกิดอาการเกี่ยวกับทางเดินหายใจ อาหารเป็นพิษ ระบายเคือง แสบตา อาเจียน และปวดท้อง โดยการแก้ไขปัญหาน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลที่เกิดขึ้นนี้ ควรมีการวางแผนทางและมาตรการที่ชัดเจน มีการเตรียมความพร้อมทั้งด้านบุคลากรและอุปกรณ์ในการกำจัดคราบน้ำมัน รวมทั้งการหามาตรการในการบรรเทาปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับระบบนิเวศทางทะเล และประชาชนอย่างครอบคลุมรอบด้าน เพื่อมิให้เหตุการณ์เหล่านี้เกิดขึ้นอีกในอนาคต

สมาชิกฯ อภิปรายแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ อาทิ เรื่องที่ส่งผลกระทบต่อคนมากมายแต่กลับไม่มีการออกกฎหมายเพื่อเยียวยาประชาชนที่ได้รับผลกระทบ รัฐบาลจะมีมาตรการอย่างไรในการอำนวยความสะดวกในเรื่องการฟ้องร้อง และมาตรการในการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบ รวมทั้งกระบวนการรับผิดชอบที่บริษัทเอกชนต้องออกมารับผิดชอบต่อและเยียวยาต่อทั้งสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่ จึงขอสนับสนุนให้มีการตั้งคณะกรรมการการศึกษาและจัดทำมาตรการป้องกัน แก้ไข ฟื้นฟู และเยียวยากรณีน้ำมันรั่วไหลทางทะเล ทั้งนี้ ปัจจุบันกรมควบคุมมลพิษได้จัดพื้นที่เฝ้าระวังความเสี่ยงต่อสถานการณ์น้ำมันรั่ว 4 เขต ตามแนวชายฝั่ง คือ พื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงมาก บริเวณชายฝั่งด้านตะวันออก ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีนิคมอุตสาหกรรมที่มีกิจกรรมการขนส่งถ่ายน้ำมันกลางทะเล พื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง พื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง และพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่ำ อย่างไรก็ตาม กรมควบคุมมลพิษมีการป้องกันและเฝ้าระวัง แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน นอกจากนี้ ยังตั้งข้อสงสัยว่ายังคงมีการรั่วของน้ำมันดิบแต่ไม่เป็นข่าวจริงหรือไม่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลจึงควรเข้ามาตรวจสอบ รวมทั้งการใช้สารกระจายตัวน้ำมันทำให้ส่งผลเสียต่อการถ่ายเทออกซิเจน

ในสัตว์น้ำ ซึ่งสารเคมีจะตกค้างอยู่ในธรรมชาติอย่างน้อย 2 เดือนจึงจะสลายไปหมด ทั้งที่ในความเป็นจริงสามารถใช้วัสดุดูดซับน้ำมัน (Boom) และดูดคราบน้ำมันออกมา เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีน้ำมันรั่วไหลจำนวนมากจะไม่สามารถใช้วิธีดังกล่าวได้ ทั้งนี้ปัญหาน้ำมันรั่วในทะเลส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำ สิ่งแวดล้อม ประชาชน และเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกฯ จึงได้เสนอแนวทางดำเนินการ คือ 1. การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด 2. ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น 3. การใช้กระบวนการทางสังคมในการป้องกันและป้องปรามมิให้เกิดการกระทำที่มีน้ำมันรั่วในทะเล สำหรับเหตุการณ์น้ำมันรั่วในพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามันเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2566 และในเดือนสิงหาคม 2566 ซึ่งยังไม่มี การตรวจสอบข้อเท็จจริงว่าเรือที่ทำให้เกิดน้ำมันรั่วเป็นของใคร ประเด็นดังกล่าวส่งผลกระทบต่อชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ถือเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในวงกว้าง จึงสนับสนุนให้มีการตั้งคณะกรรมการการศึกษาปัญหาดังกล่าว

สมาชิกฯ เสนอแนะการแก้ปัญหาหากเกิดกรณีน้ำมันรั่วขึ้นอีก ดังนี้ 1. ต้องมีมาตรการตรวจสอบย้อนกลับที่ชัดเจนว่าบริษัทเอกชนทำน้ำมันรั่วไหลปริมาณเท่าไร 2. นำน้ำมันออกจากทะเลให้มากที่สุด และมีมาตรการกำจัดน้ำมันที่ได้มาตรฐานและมีความชัดเจน 3. รัฐต้องมีกฎหมายที่ออกแบบการจ่ายค่าปรับที่ชัดเจนเพื่อชดเชยให้กับพี่น้องประชาชนที่ได้รับผลกระทบ และสามารถนำมาฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม 4. มาตรการป้องกันมิให้น้ำมันรั่วไหลอีก โดยรัฐบาลมีมาตรการและเทคโนโลยีในการป้องกันน้ำมันรั่วไหล และตรวจจับการรั่วไหลของน้ำมันตั้งแต่ต้นทาง หรือหากมีการรั่วไหลเกิดขึ้นก็สามารถเข้าไปยับยั้งการรั่วไหลโดยเร็วที่สุด

ประธานฯ กล่าวว่า เนื่องจากญัตตินี้ผู้เสนอได้เสนอมาเพื่อขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาและมีผู้เสนอให้ส่งคณะรัฐมนตรีพิจารณา แต่จากการรับฟังการอภิปรายและจากการประสานงานของวิปทั้งสองฝ่ายมีความเห็นว่า ประเด็นปัญหานี้สมควรส่งให้คณะกรรมการที่ดิน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณา ซึ่งผู้เสนอและสมาชิกฯ ไม่ขัดข้อง โดยกำหนดระยะเวลาพิจารณา 90 วันจากนั้น ประธานฯ สั่งปิดประชุมเวลา 20.35 นาฬิกา

**ปิดประชุมเวลา 20.35 นาฬิกา**

\*\*\*\*\*

จัดทำโดย กลุ่มงานสื่อมวลชน สำนักประชาสัมพันธ์  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร