



สรุปการประชุมสภาผู้แทนราษฎร

f สำนักประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร www.parliament.go.th Pr_ParliamentTH

การประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ 32 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)

วันพุธที่ 16 ตุลาคม 2567 เวลา 09.00 นาฬิกา ณ ห้องประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชั้น 2 อาคารรัฐสภา นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา ประธานสภาผู้แทนราษฎร เป็นประธานการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 ปีที่ 2 ครั้งที่ 32 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) โดยมี นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน รองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่หนึ่ง และนายภราดร ปริศนานันทกุล รองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่สอง ผลัดเปลี่ยนทำหน้าที่ประธานการประชุม

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

(1) กระทู้ถาม (ไม่มี)

(2) เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม

เรื่องที่ไม่ปรากฏในระเบียบวาระการประชุม

- รับทราบการสิ้นสุดสมาชิกภาพของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ด้วย พลเอก พิศาล วัฒนวงศ์ศิริ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย ได้มีหนังสือขอลาออกจากการเป็นสมาชิกพรรคเพื่อไทยตั้งแต่วันที่ 14 ตุลาคม 2567 เป็นต้นไป ซึ่งเป็นผลให้สมาชิกภาพของ พลเอก พิศาล วัฒนวงศ์ศิริ สิ้นสุดลง ตามรัฐธรรมนูญมาตรา 101 (8) ดังนั้น ขณะนี้สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรทั้งหมดเท่าที่มีอยู่คือ 492 คน องค์ประชุมกึ่งหนึ่งคือ 246 คน

ที่ประชุมรับทราบ

(3) รับรองรายงานการประชุม (ไม่มี)

(4) เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว (ไม่มี)

ก่อนเข้าสู่ระเบียบวาระเรื่องด่วน สมาชิกฯ ขอเสนอวาระที่ 7 เรื่องอื่นๆ เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างลง ขึ้นมาพิจารณาก่อน

ที่ประชุมอนุญาต

แต่งตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แทนตำแหน่งที่ว่างลง 2 ตำแหน่ง เนื่องจากลาออก (นายนรินทร์ คลังผา และนางสาวดวงทิพย์ จินตะเวช) ที่ประชุมเสนอ นายศุภชัย ใจสมุทร และนางสาวพิมพ์ฤดา ต้นจรรักษ์ แทนตำแหน่งที่ว่างลง

ที่ประชุมรับรอง

- เรื่องด่วน

ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร มีมติเห็นชอบให้เลื่อนการพิจารณาระเบียบวาระ เรื่องด่วนที่ 1. ร่างพระราชบัญญัติการจัดสรรที่ดิน (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดย นายณัฐพงษ์ เรืองปัญญาวุฒินำฝ่ายค้านในสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ เป็นผู้เสนอ เรื่องด่วนที่ 2. ร่างพระราชบัญญัติการจัดสรรที่ดิน (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดย นางสาวธีรรัตน์ สำเร็จวานิชย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย กับคณะ เป็นผู้เสนอ เรื่องด่วนที่ 3. ร่างพระราชบัญญัติการประกอบกิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดย นายอดิสร เพ็ญเกษ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร แบบบัญชีรายชื่อ พรรคเพื่อไทย กับคณะ เป็นผู้เสนอ และ เรื่องด่วนที่ 4. ร่างพระราชบัญญัติการประกอบกิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดย นายเอกราช อุดมอำนวยการ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กรุงเทพมหานคร พรรคประชาชน กับคณะ เป็นผู้เสนอ ออกไปก่อน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน

นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะวิปคณะรัฐมนตรี แจ้งต่อที่ประชุมว่า ร่างพระราชบัญญัติการจัดสรรที่ดิน (ฉบับที่..) พ.ศ. รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องครบถ้วนแล้ว อยู่ระหว่างการตรวจสอบความเรียบร้อยของคณะกรรมการกฤษฎีกาก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมสภาฯ สำหรับร่างพระราชบัญญัติการประกอบกิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเงิน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอทบทวนเพราะมีผลกระทบต่อความมั่นคง ต้องรับฟังความเห็นอย่างรอบด้าน คาดว่าจะไม่สามารถพิจารณาได้ทันในสมัยประชุมนี้

ที่ประชุมเห็นชอบให้นำเรื่องด่วนที่ 5. ร่างพระราชบัญญัติขนส่งทางราง พ.ศ. โดย คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ขึ้นมาพิจารณาก่อน โดยพิจารณารวมกับร่างพระราชบัญญัติที่มีลักษณะทำนองเดียวกันอีก 2 ฉบับ คือ

1. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดย นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดนครพนม พรรคเพื่อไทย กับคณะ เป็นผู้เสนอ (เรื่องตามระเบียบวาระที่ 6.1)

2. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดย นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร แบบบัญชีรายชื่อ พรรคประชาชน กับคณะ เป็นผู้เสนอ (เรื่องที่ไม่ปรากฏในระเบียบวาระ)

ผู้เสนอร่างแถลงหลักการและเหตุผลต่อที่ประชุมดังนี้

- ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดย คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นำเสนอหลักการและเหตุผลร่างพระราชบัญญัติ ดังนี้ โดยที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น

และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศ และในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

- ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดย นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดนครพนม พรรคเพื่อไทย กับคณะ เป็นผู้เสนอ

นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดนครพนม พรรคเพื่อไทย นำเสนอหลักการและเหตุผลร่างพระราชบัญญัติ ดังนี้ นโยบายและแผนงานของรัฐบาลด้านการพัฒนาระบบรางในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ สร้างความสามารถในการแข่งขัน มีจุดมุ่งหมายพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนากิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางรางในประเทศและภูมิภาคให้ประชาชน ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง ความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมาย มีกรรมกรขนส่งทางรางแล้ว แต่ยังไม่มียกกฎหมายที่จะพัฒนาการขนส่งทางราง จึงต้องมีกฎหมายที่กำกับดูแลการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนารูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และนโยบายรัฐบาล/คมนาคม ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในการขนส่งทางรางของประเทศยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี พ.ศ.2561 – 2580 มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมระยะเร่งด่วน ผลักดันกฎหมาย พ.ร.บ.การขนส่งทางราง ให้ประกาศใช้โดยเร็ว รัฐบาลจะเดินหน้าลงทุนพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) อย่างต่อเนื่องทั้งทางราง ทางน้ำ ทางถนน และทางอากาศอย่างไร้รอยต่อ ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนนและลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ สร้างทางคู่และรถไฟความเร็วสูงควบคู่กับการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจ ยกกระดับท่าเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อการขนส่ง สินค้า เพื่อให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งของภูมิภาค (Logistics Hub) พัฒนา สนามบินและเส้นทางการบินใหม่ ๆ เช่น สนามบินล้านนา สนามบินอันดามันเพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลาง ทางการบิน (Aviation Hub) โดยมีโครงสร้างร่างพระราชกฤษฎีกาการขนส่งทางราง พ.ศ. ประกอบด้วย 11 หมวด และบทเฉพาะกาล ทั้งหมด 145 มาตรา

- ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดย นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร แบบบัญชีรายชื่อ พรรคประชาชน กับคณะ เป็นผู้เสนอ

นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร แบบบัญชีรายชื่อ พรรคประชาชน นำเสนอหลักการและเหตุผลร่างพระราชบัญญัติ ดังนี้ กรมการขนส่งทางราง ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2562 ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่สำคัญในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาระบบราง พร้อมทั้งกำกับมาตรฐานความปลอดภัยการบำรุงรักษา และการวางแผนเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อยกระดับการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยสำหรับประชาชน นอกจากนี้ยังมีเป้าหมายในการส่งเสริมอุตสาหกรรมขนส่งทางรางของไทย อย่างไรก็ตาม จนถึงปัจจุบัน ยังไม่มีบทบัญญัติกฎหมายที่ใช้ควบคุมและกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางโดยตรง ทำให้การพัฒนาและบริหารจัดการยังขาดความเป็นระบบ ไม่สอดคล้องกับการขนส่งรูปแบบอื่น เสนอให้มี พ.ร.บ. การขนส่งทางราง รองรับหน่วยงานที่ตั้งมาก่อนคือกรมการขนส่งทางราง โดยกำหนดโครงสร้างอำนาจของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันกับกฎหมายการขนส่งรูปแบบอื่น ไม่ว่าจะเป็นทางบกหรือทางอากาศ สามารถบูรณาการการทำงานเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศ

สมาชิกฯ อภิปรายสนับสนุนร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดยให้ข้อคิดเห็น ข้อสังเกต และข้อเสนอแนะอย่างกว้างขวางในประเด็นจะใช้ร่างใดเป็นหลักในการพิจารณา เพราะทั้ง 3 ร่างมีความแตกต่างในเนื้อสาระบางประการและมีผลในทางปฏิบัติ และร่างที่เป็นร่างหลัก ควรมีความประณีตระอบอบ มีความรัดกุมรอบคอบ ไม่ให้อำนาจหน้าที่แก่หน่วยงานที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบมากเกินไป เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนที่อาศัยโดยรอบ การป้องกันอุบัติเหตุในอนาคตและเพื่อความปลอดภัยของประชาชน คือต้องมีกลไกการวางระบบระเบียบและมาตรฐานการดูแลรวมถึงการซ่อมบำรุงระบบรางให้ได้มาตรฐาน มีมาตรการที่ชัดเจนในการคุ้มครองผู้โดยสาร กำหนดเส้นทางการเดินรถที่มาตรฐาน ไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน มีความถี่ในการให้บริการที่เหมาะสม มีระบบความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน มีการให้บริการที่ได้มาตรฐาน มีอัตราโครงสร้างค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมและสอดคล้องกับสถานการณ์ มีการกำกับดูแลจากคณะกรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีภาคประชาชนเป็นส่วนร่วมมาร่วมเป็นคณะกรรมการ เพื่อเป็นแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม ทำให้การขนส่งทางรางมีมาตรฐาน มีความปลอดภัย มีการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่งอย่างเป็นธรรม มีการคุ้มครองผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ และผู้ขับขี่ อย่างเป็นธรรมและครอบคลุม เป็นการยกระดับการขนส่ง เป็นประโยชน์โดยตรงกับพี่น้องประชาชนในทุกพื้นที่ พระราชบัญญัติฉบับนี้จะเป็นบันไดก้าวสำคัญเพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งทางรางทั้งด้านความปลอดภัย การซ่อมบำรุง การให้บริการ เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและเสรี เกิดการพัฒนาการบริการ มีความคุ้มค่าในการใช้ทรัพยากร เพื่อประโยชน์สูงสุดประชาชน ให้ได้รับการบริการที่ดี มีมาตรฐาน มีหน่วยงานที่กำหนดมาตรฐานและคุ้มครองสิทธิประชาชนผู้รับบริการทุกกลุ่ม การกำหนดมาตรฐานการให้บริการเพื่อให้มีการให้บริการที่ตรงต่อเวลา เป็นการคืนเวลาให้ประชาชน เพื่อคุณภาพชีวิตของประชาชน ประเด็นที่ต้องมีความรอบคอบในการพิจารณาในชั้นคณะกรรมการธิการ

คือ การคัดเลือกผู้ประกอบการที่จะเข้ามาให้บริการขนส่งสาธารณะต้องมีความโปร่งใส ไม่เอื้อประโยชน์ให้กับภาคเอกชน คำนึงถึงประโยชน์ของประชาชน การสนับสนุนให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการ และในขั้นตอนของการก่อสร้างหรือซ่อมบำรุง ต้องวางแผนและป้องกันเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน รวมถึงประเด็นเกี่ยวกับอำนาจในการยึดหรืออายัดของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานหรือกรรมการตรวจสอบ ควรให้อำนาจอย่างเหมาะสม พื้นที่ที่จะทำการพัฒนาการขนส่งควรเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมและมีความเหมาะสม เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

เมื่อสมาชิกฯ อภิปรายเสร็จแล้ว และผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติอภิปรายสรุปเป็นที่เรียบร้อย ประธานฯ ให้ลงมติในคราวถัดไป

จากนั้น ประธานฯ สั่งปิดการประชุม เวลา 15.26 นาฬิกา

ปิดประชุมเวลา 15.26 นาฬิกา
