การประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)

วันพุธที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๓๐ นาฬิกา ณ ห้องประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชั้น ๒ อาคารรัฐสภา นายชวน หลีกภัย ประธานสภาผู้แทนราษฎร เป็นประธานการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) โดยมี นายสุชาติ ตันเจริญ รองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่หนึ่ง และนายศุภชัย โพธิ์สุ รองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่สอง ผลัดเปลี่ยนทำหน้าที่ประธานการประชุม

ประธานฯ ได้อนุญาตให้สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ปรึกษาหารือในเรื่องต่าง ๆ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๒๔ เป็นเวลาพอสมควร และเมื่อครบองค์ประชุมแล้ว ประธานฯ ได้ดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ ดังนี้

(๑) กระทู้ถาม (ไม่มี)

(๒) เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม

ประธานฯ ได้แจ้งเรื่องที่ไม่ปรากฏในระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ดังนี้

- คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎร โดยสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี แจ้งว่า วันอังคารที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เป็นวันหยุดราชการ เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทำให้คณะรัฐมนตรีจะต้องเลื่อนการประชุมคณะรัฐมนตรีเป็นวันพุธที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓ จึงขอความร่วมมือบรรจุระเบียบวาระกระทู้ถามในวันพฤหัสบดีที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓

ที่ประชุมรับทราบ

จากนั้น ประธานฯ ได้แจ้งเรื่องที่ปรากฏในระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร

- รับทราบผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) (รายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๕ วรรคสี่)

กระทรวงคมนาคมเสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพิจารณาศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) ของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๒) รวมทั้งสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอต่อคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔

(๑๒) โดยที่รายงานการวิเคราะห์ผลการศึกษาเกี่ยวกับเรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้ (บีที่เอส) ของคณะกรรมาธิการวิสามัญ สภาผู้แทนราษฎร กระทรวงคมนาคม ได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๘๕/๒๕๖๒ สั่ง ณ วันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของรายงานการพิจารณาศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีที่เอส) ของคณะกรรมาธิการวิสามัญ สภาผู้แทนราษฎร ซึ่งได้มีการประชุมหารือในเรื่องดังกล่าว จำนวน ๓ ครั้ง โดยมีความเห็นสรุปได้ ดังนี้ ๑. รายงานผลการศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วนของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ กระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการฯ ได้พิจารณารายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ในกรณีผลการศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วนของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ มีกรรมาธิการ จำนวน ๓๙ คน โดยกรรมาธิการเสียงส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการขยายสัมปทานเนื่องจากเห็นว่าสามารถยุติข้อพิพาทได้ แต่อย่างไรก็ตาม การขยายสัมปทานรัฐต้องพิจารณาให้รอบคอบไม่เสียเปรียบเอกชน และต้องเป็นไปด้วยความโปร่งใส ชอบด้วยกฎหมาย เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยส่วนรวม รวมทั้งควรมีการสอบสวนหาผู้กระทำผิดด้วย สำหรับกรรมาธิการวิสามัญฯ เสียงส่วนน้อยที่ไม่เห็นด้วยให้มีการขยายสัมปทาน เนื่องจากเห็นว่า สุ่มเสี่ยงที่จะผิดกฎหมายและคดีมีโอกาสที่จะไม่แพ้ การให้เอกชนร่วมดำเนินการกับรัฐในรูปแบบ PPP Gross Cost ดีกว่าการขยายสัมปทาน และการขยายสัมปทานการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและประชาชนไม่ได้ผลประโยชน์ ดังนั้น เมื่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ แล้วนั้น คณะกรรมการฯ จึงเห็นว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ เสียงส่วนใหญ่แล้ว และเห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยนำความเห็นและข้อห่วงใยของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องรวมทั้งต้องมีความโปร่งใสในการดำเนินการในทุกขั้นตอน ๒. รายงานผลการศึกษาการขยายสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอสของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ กระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการฯ ได้พิจารณารายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ในกรณีผลการศึกษาการขยายสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส ของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ มีกรรมาธิการ จำนวน ๓๙ คน โดยกรรมาธิการเสียงส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยจะให้กรุงเทพมหานครขยายสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีที่เอส เนื่องจากกรุงเทพมหานครอยู่ระหว่างการขอความเห็นชอบในการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถจากคณะรัฐมนตรี คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้กรุงเทพมหานครรับความเห็นและข้อห่วงใยของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องมีความโปร่งใสในการดำเนินการในทุกขั้นตอน ๓. ความเห็นของส่วนราชการ โดยกระทรวงคมนาคมตามที่คณะกรรมการฯ พิจารณาเห็นว่า กรณีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรเร่งดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ และเพื่อความรอบคอบในการบริหารกิจการขององค์กร การทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรศึกษาผลกระทบและปัจจัยเสี่ยงอันเกิดจากการดำเนินการตามข้อสัญญาเดิมเพื่อมิให้เกิดข้อพิพาทในลักษณะเช่นเดียวกันกับที่ผ่านมาอีก

สำหรับกรณีของกรุงเทพมหานครควรดำเนินการตามขั้นตอนของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ให้ครบถ้วน ตลอดจนต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการดำเนินงานตามหลักธรรมาภิบาล เกิดผลสัมฤทธิ์หรือประโยชน์ต่อภาครัฐและประชาชนอีกด้วย

สมาชิกฯ ได้อภิปรายแสดงความคิดเห็น เสนอแนะ โดยฝากข้อสังเกตถึงความจำเป็นในการดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และขอให้ปฏิบัติตามกฎหมายโดยเคร่งครัด ซึ่งกรรมาธิการเสียงส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) อาจจะทำให้รัฐบาลเสียหายได้

(๓) รับรองรายงานการประชุม

- รับรองรายงานการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ (สมัยสามัญประจำปีที่สอง) ครั้งที่ ๑๗ เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๘ ถึงวันเสาร์ที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๓

ที่ประชุมรับรองรายงานการประชุม

(๔) เรื่องที่คณะกรรมาธิการพิจารณาเสร็จแล้ว

รายงานการศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ซึ่งคณะกรรมาธิการการคมนาคมพิจารณาเสร็จแล้ว

คณะกรรมาธิการฯ ได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนซึ่งสร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิและสังคมทั่วโลกอย่างมหาศาล รวมถึงสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของไทยสร้างความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลกระทบให้ประเทศสูญเสียทรัพยากรมนุษย์วัยแรงงานซึ่งเป็นกำลังหลักในการพัฒนาประเทศ ทำให้รัฐบาลต้องสูญเสียงบประมาณในการดูแลรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บ ทุพพลภาพและสูญเสียทรัพยากรในการพัฒนาประเทศอย่างเปล่าประโยชน์ ด้วยความสำคัญดังกล่าวจึงนำมาสู่การพิจารณาศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม โดยเฉพาะการเดินทางในช่วงวันหยุดยาว เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ไม่เลือกปฏิบัติพร้อมทั้งกำกับดูแลเรื่องการรณรงค์ประชาสัมพันธ์พฤติกรรมเสี่ยง ทั้งเรื่องเมาไม่ขับ ง่วงไม่ขับ รวมถึงจุดบริการต่าง ๆ ให้แก่ประชาชน นอกจากนี้ จะเร่งแก้ไขปรับปรุงจุดเสี่ยงภัยและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง พร้อมทั้งดำเนินการก่อสร้างจุดพักรถและจุดพักจอดรถบรรทุก เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้จอดพักรถคลายความเหนื่อยล้าและเพื่อป้องกันหรือลดอุบัติเหตุการชนท้ายรถบรรทุกบริเวณไหล่ทางบนถนนหลวง อีกทั้งอุบัติเหตุทางถนนยังส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อันเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่สามารถทำรายได้ให้แก่ประเทศ เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยไม่เคารพกฎจราจร ย่อมส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และสร้างความเสียหายแก่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ดังนั้น คณะกรรมาธิการการคมนาคม จึงได้ตั้งคณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาความปลอดภัยทางถนนและคมนาคมเพื่อพิจารณาศึกษา และจัดทำข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ จำนวน ๙ ด้าน เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ให้แก่ประชาชน มีรายละเอียดโดยสังเขป ดังนี้

ด้านที่ ๑ การบริหารจัดการ : เสนอให้ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรในการบริหารจัดการโดยปรับเปลี่ยนจากการบริหารโดยใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีเป็นกฎหมายแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนระดับพระราชบัญญัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความเป็นเอกภาพในการบริหารจัดการด้านดังกล่าว

ด้านที่ ๒ กฎหมายและการบังคับใช้ : เสนอให้มีร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... เพื่อเร่งรัดเปิดทำการแผนกคดีจราจรในศาลแขวงและศาลจังหวัด รวมทั้งให้มีวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะเพื่อดำเนินคดีและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความผิดจราจร ตลอดจนบังคับใช้กฎหมายเพื่อปรับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่สำคัญ

ด้านที่ ๓ ถนนและสิ่งแวดล้อมปลอดภัย : เสนอให้ถนนในประเทศไทยมีมาตรฐานความปลอดภัย ๓ ดาว และเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ทำความเข้าใจและดำเนินการจัดทำถนนปลอดภัย ๓ ดาว และเร่งแก้ไขปรับปรุงจุดเสี่ยงภัยและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง พร้อมทั้งดำเนินการก่อสร้างจุดพักรถ (Rest Area) และจุดพักจอดรถบรรทุก (Truck Rest Area) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้จอดพักรถคลายความเหนื่อยล้าและเพื่อป้องกันหรือลดอุบัติเหตุการชนท้ายรถบรรทุกบริเวณไหล่ทางบนถนนหลวงแก่พี่น้องประชาชน

ด้านที่ ๔ ยานพาหนะปลอดภัย : เสนอให้รัฐบาลมีนโยบายจักรยานยนต์ปลอดภัย เพื่อแก้ปัญหาการเสียชีวิตที่เกิดจากยานพาหนะชนิดนี้มากที่สุด โดยส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก รวมทั้งใช้มาตรการทางภาษีสรรพสามิตจัดเก็บภาษีกลุ่มรถจักรยานยนต์ครอบครัวขนาดปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน ๙๐ ซีซี หรือรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มีความเร็วต่ำในอัตราที่ถูกลง เพื่อให้ราคาจำหน่ายรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กราคาถูกลง อีกทั้งยังเสนอมาตรการความปลอดภัยครอบคลุมถึงรถที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและสูญเสียมากเป็นกรณีพิเศษ ดังนี้

๑. กรณีรถยนต์กระบะบรรทุกหากจำเป็นต้องโดยสารไม่ควรโดยสารกระบะท้ายเกิน ๖ คนและต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๒. กรณีรถรับ - ส่งนักเรียน ขอให้กระทรวงศึกษาธิการกำกับดูแลรถรับ - ส่งนักเรียนให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. ๒๕๖๒

๓. กรณีรถโดยสารสาธารณะต่าง ๆ เช่น รถตู้โดยสาร รถมินิบัส รถโดยสารสองชั้น เสนอให้กำหนดมาตรฐานความมั่นคงแข็งแรงโครงสร้างตัวถัง ที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง และจุดยึดเข็มขัดนิรภัยในรถสาธารณะ

๔. กรณีรถบรรทุกเสนอให้กรมการขนส่งทางบกออกประกาศให้รถบรรทุกทุกคันติดตั้งอุปกรณ์เพื่อรองรับการชนท้ายรถบรรทุก (UN R 58)

๕. กรณีรถยนต์ส่วนบุคคลควรกำหนดให้มีที่นั่งสำหรับเด็ก (Car Seat) ส่วนรถจักรยานยนต์ดัดแปลงควรให้กรมการขนส่งทางบกศึกษาและกำหนดมาตรฐานและเครื่องยนต์อุปกรณ์ส่วนควบที่สำคัญของรถจักรยานยนต์ดัดแปลงที่ใช้ในชุมชนหรือบางพื้นที่ โดยยึดหลักความปลอดภัยและวิศวกรรมยานยนต์

ด้านที่ ๕ การให้การศึกษา วัฒนธรรมและพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนน : เสนอให้กระทรวงศึกษาธิการพิจารณาปรับปรุงและเร่งบรรจุหลักสูตรการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยเพื่อใช้ในการเรียนการสอนแก่นักเรียน นักศึกษา ทุกระดับชั้น เพื่อสร้างและปลูกฝังจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน รวมทั้งพิจารณาจัดสรรงบประมาณในการทัศนศึกษาให้เพียงพอโดยคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่าความประหยัด

ด้านที่ ๖ นโยบายรัฐบาล

๑. เสนอให้รัฐบาลชุดปัจจุบันปฏิบัติตามนโยบายที่แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ได้แถลงว่า “ประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดประสานกันระหว่างระบบการเตือนภัย การช่วยเหลือกู้ภัย และการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยที่มีประสิทธิภาพ”

๒. การดำเนินการนโยบายใด ๆ ของรัฐบาลต้องศึกษาวิเคราะห์อย่างละเอียดรอบคอบก่อนดำเนินการ และไม่ควรอนุญาตให้ใช้รถตู้โดยสารเป็นรถสาธารณะระหว่างเมืองต่อไป เนื่องจากการศึกษาประกอบกับข้อมูลจากรายงานของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านระบบความปลอดภัยทางถนนพบว่า เป็นรถที่มีอันตรายในการโดยสารอย่างชัดเจน จึงเป็นเหตุให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถตู้โดยสารสาธารณะมักทำให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก ดังนั้น จึงไม่ควรอนุญาตให้ใช้รถตู้โดยสารเป็นรถสาธารณะ

๓. เสนอให้รัฐบาลพิจารณาดำเนินการตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่สำคัญ เช่น การดำเนินการตามข้อตกลงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals (SDGs))

ด้านที่ ๗ การบูรณาการทางรัฐสภา : เนื่องจากสมาชิกรัฐสภามีหน้าที่และอำนาจในการตรากฎหมายการควบคุมการบริหารราชการแผ่นดินจึงเสนอให้รัฐสภามีแนวทางการดำเนินงานที่เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยเสนอให้ตั้งคณะกรรมการร่วมกันระหว่างสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อพิจารณากฎหมาย และผลักดันกฎหมายงบประมาณ ตลอดจนกำกับดูแลการดำเนินงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

ด้านที่ ๘ การต่างประเทศ

คณะกรรมาธิการเห็นควรมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพื่อดำเนินการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ดังนี้

๑. ประเทศไทยต้องมีการดำเนินการทบทวนตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ (United Nations) ให้ครบถ้วนทุกข้อ

๒. ควรดำเนินการตามข้อแนะนำกรอบเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจากการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติทั้ง ๑๒ ข้อ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในข้อที่ยังมีปัญหาอยู่

๓. ประเทศไทยต้องดำเนินการตามการกำหนดเป้าหมายใหม่ตามพันธกรณีที่เปลี่ยนแปลงไป โดยยึดถือปฏิญญาสต็อกโฮล์ม (Stockholm Declaration) โดยเร็ว

๔. ต้องนำองค์ความรู้และมาตรการความปลอดภัยทางถนนใหม่ ๆ จากการประชุมระดับโลกมาเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย แผนงานและมาตรการเพื่อปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

๕. ให้มีการเชื่อมโยงระบบรัฐสภาไทยกับเครือข่ายรัฐสภาระดับโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเครือข่ายภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชีย ซึ่งประเทศไทยเป็นประธานเครือข่ายอยู่ในปัจจุบัน ให้มีกิจกรรมระหว่างประเทศร่วมกัน เนื่องจากสภาพปัญหาในภูมิภาคนี้มีลักษณะที่ใกล้เคียงกัน คืออัตราความสูญเสียส่วนใหญ่มาจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ และบริบทการใช้รถที่คล้ายคลึงกัน

ด้านที่ ๙ การคมนาคมทางระบบราง ทางน้ำและทางอากาศ เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในการคมนาคมทางระบบราง ทางน้ำและทางอากาศอย่างบูรณาการ เช่น การเสนอแก้ไขกฎหมาย การเข้มงวดผู้ประกอบการในการดูแลผู้โดยสาร

สมาชิกฯ ได้อภิปรายแสดงความคิดเห็น เสนอแนะ ว่าเห็นด้วยกับคณะกรรมาธิการเสนอ เพราะเป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยของประชาชนเป็นอย่างมาก โดยมีข้อเสนอแนะให้เจ้าหน้าที่รัฐต้องมีการบังคับใช้กฎหมายการใช้รถใช้ถนนอย่างเท่าเทียมและเข้มงวด โดยไม่มีข้อยกเว้นให้กับกลุ่มสิทธิพิเศษ ซึ่งทัศนคติของผู้ขับขี่ส่งผลต่อโครงสร้างพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนน จึงควรมีการปลูกฝังให้เกิดความเข้าใจและมีทัศนคติ มุมมองที่กว้างมากยิ่งขึ้น อีกทั้งควรกำหนดให้โครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับคมนาคมมีมิติเรื่องเพศ สร้างความตระหนักรู้ถึงความเท่าเทียม โดยไม่จำกัดให้เรื่องคมนาคมจำกัดอยู่เพียงในเพศชาย และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางม้าลายกับคนเดินเท้ายังมีความอันตรายสูง ต้องมีการจัดการเพื่อปรับเปลี่ยนสังคมไม่ให้เกิดการสูญเสียเพิ่มยิ่งขึ้น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ควรมีสภาพแวดล้อมที่ดีในท้องถนน และส่งเสริมให้มีการบังคับใช้โทษเมาแล้วขับ รณรงค์ให้ไม่เสิร์ฟเครื่องดื่มมึนเมาให้กับผู้ขับขี่รถ เมื่อถูกตรวจระดับแอลกอฮอล์ต้องตรวจสารเสพติดด้วย โดยใช้ความสุจริตและซื่อตรง ไม่รับสินบน เพื่อสร้างมาตรฐานสังคมที่ดีให้กับประเทศในการบริหารจัดการ ควรส่งเสริมให้มีการรายงานจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นรายวัน ไม่ใช่เพียงช่วงวันสำคัญที่มีแนวโน้มใช้รถมากกว่าปกติ เพื่อสร้างความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น โดยจัดอันดับจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เพื่อให้แต่ละจังหวัดจัดการความเสี่ยงและเพิ่มขีดความสามารถในการลดอุบัติเหตุ อีกทั้งควรมีการรณรงค์เรื่องการใช้หมวกนิรภัยและจัดให้เป็นผลิตภัณฑ์ที่หาซื้อได้ง่าย และมีการกำหนดความปลอดภัยทางน้ำ ซึ่งข้อเสนอที่คณะกรรมาธิการเสนอมานั้นให้รัฐบาลที่เป็นฝ่ายบริหารควรนำไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัดเพื่อสร้างให้สังคมไทยน่าอยู่มากยิ่งขึ้น

คณะกรรมาธิการคมนาคม ชี้แจงว่า ตามที่สมาชิกได้ให้ข้อสังเกต ข้อเสนอคณะกรรมาธิการจำเป็นต้องนำไปดำเนินการต่อเพื่อให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยในการขับขี่ ดังนี้ ๑. เสนอให้กรมการขนส่งทางบกขยายโครงการ “นักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่” ให้ครอบคลุมกลุ่มเด็กและเยาวชน (๑๕ – ๒๔ ปี) โดยเน้นคุณภาพการเรียนรู้ทั้งด้านความรู้การตระหนักในสถานการณ์เสี่ยง และทักษะขับขี่ที่ปลอดภัย ๒. เสนอให้แก้ไข

ระเบียบการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เพื่อให้สามารถจัดสรรเงินจากกองทุนฯ คืนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในอัตราไม่น้อยกว่า ๑ ใน ๔ ของรายรับในจังหวัดนั้น ๆ เพื่อใช้อำนวยความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ ตลอดจนเพื่อให้สามารถใช้เงินจากกองทุนดังกล่าวสนับสนุนการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชน เช่น การจัดทำโครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ โครงการ Yours Network ซึ่งเป็นโครงการที่รวบรวมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ กปถ. ให้การสนับสนุนงบประมาณดำเนินการ ๓. เสนอให้กรมการขนส่งทางบกแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๐๓ ทวิ ซึ่งเป็นการวางหลักเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถขนส่ง โดยเสนอหลักการว่า “ห้ามขับรถติดต่อกัน ๒ ชั่วโมง ต้องหยุดพักไม่น้อยกว่า ๑๕ นาที แล้วให้ขับต่อวันหนึ่งขับรถไม่เกิน ๑๐ ชั่วโมง สัปดาห์หนึ่งไม่เกิน ๖๐ ชั่วโมง ต้องมีวันหยุดอย่างน้อย ๑ วันต่อสัปดาห์” ๔. เสนอให้กรมการขนส่งทางบกติดตามชั่วโมงการทำงานของคนขับรถสาธารณะตามที่กฎหมายกำหนดและกรอบแนวทางขององค์การสหประชาชาติ (UN) ๕. เสนอให้กรมการขนส่งทางบกศึกษาแนวทางการใช้เทคโนโลยีที่สามารถป้องกันการหลับในขณะขับขี่ เช่น กล้องวงจรปิดตรวจการละสายตาและการง่วงและเตือนก่อนหลับใน ๖. เสนอให้กรมทางหลวงเร่งสร้างที่พักรถบรรทุกขนาดใหญ่ ๗. เสนอให้กรมทางหลวง สร้างแถบเซาะร่อง (Rumble Strips) บนไหล่ทางบริเวณทางหลวงระหว่างเมืองในจุดเสี่ยงที่รถเกิดอุบัติเหตุรถตกข้างทางบ่อยครั้ง ๘. เสนอให้พิจารณาเพิ่มเติมบรรจุคำถามในการสอบภาคทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากง่วงหลับในคลังข้อสอบภาคทฤษฎีในการขอมีใบอนุญาตขับรถทุกประเภท นอกจากนี้รัฐบาลต้องกำหนดเป้าหมายลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นรายไตรมาสและรายปี ให้สอดคล้องตามมาตฐานสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ มีตัวชี้วัดหลัก คือ จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน จำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียนหนึ่งหมื่นคัน และมีการรวบรวมข้อมูลสถิติประกอบด้วย อัตราการตาย อัตราการบาดเจ็บ อัตราการสวมหมวกนิรภัย และความสูญเสียทางเศรษฐกิจเทียบกับผลผลิตมวลรวมในประเทศโดยให้มีการติดตามผลการดำเนินงานในทุกไตรมาส รวมทั้งมีการรายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและเผยแพร่สู่สาธารณะในทุกปี

เมื่อสมาชิกได้อภิปรายพอสมควรแล้ว ประธานในที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้แจ้งว่า เนื่องจากสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ จึงยกเว้นข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๘ โดยนำข้อสังเกตเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบและนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

เรื่องด่วน

๑. ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ

ด้วยพระราชบัญญัติว่าด้วยการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาล พ.ศ.๒๕๔๒ บังคับใช้มาเป็นเวลานาน บทบัญญัติบางมาตรามีข้อขัดข้องในการบังคับใช้หรือในทางปฏิบัติ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกรอบระยะเวลาของกระบวนการโต้แย้งเขตอำนาจศาลสำหรับการฟ้องคดีต่อศาลปกครองหรือศาลอื่น

ที่ไม่ใช่ศาลยุติธรรมและศาลทหาร และในระหว่างเข้าสู่กระบวนการวินิจฉัยชี้ขาดเขตอำนาจศาล ให้ศาลที่รับฟ้องมีดุลพินิจในการพิจารณาคดีต่อไปได้ แก้ไขเพิ่มเติมระยะเวลาการพิจารณาคำร้องขอให้คณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลพิจารณาวินิจนัยชี้ขาด กรณีคำพิพากษาหรือคำสั่งที่ถึงที่สุดระหว่างศาลขัดแย้งกัน รวมทั้งกำหนดให้มีผู้ช่วยเลขานุการ คณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลเพื่อทำหน้าที่ช่วยเหลืองานของเลขานุการ คณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาล ในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่คณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลกำหนด และให้ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา โดยร่างพระราชบัญญัตินี้มีสาระสำคัญเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติว่าด้วยการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาล พ.ศ. ๒๕๔๒ ดังต่อไปนี้

๑. กำหนดวันใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ โดยให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ร่างมาตรา ๒)

๒. แก้ไขเพิ่มเติมกรอบระยะเวลาของกระบวนการโต้แย้งเขตอำนาจศาลสำหรับการฟ้องคดีต่อศาลปกครองหรือศาลอื่นที่ไม่ใช่ศาลยุติธรรมและศาลทหาร และในระหว่างเข้าสู่กระบวนการวินิจฉัยชี้ขาดเขตอำนาจศาล ให้ศาลที่รับฟ้องมีดุลพินิจในการพิจารณาคดีต่อไปได้ (ร่างมาตรา ๓ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๐ วรรคหนึ่ง)

๓. แก้ไขเพิ่มเติมระยะเวลาการพิจารณาคำร้องขอให้คณะกรรมการวินิจนัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาด กรณีคำพิพากษาหรือคำสั่งที่ถึงที่สุดระหว่างศาลขัดแย้งกัน (ร่างมาตรา ๔ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔ วรรคสาม)

๔. กำหนดให้มีผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลเพื่อทำหน้าที่ช่วยเหลืองานของเลขานุการคณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่คณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลกำหนด (ร่างมาตรา ๕ (เพิ่มมาตรา ๑๘ วรรคสอง))

๕. แก้ไขเพิ่มเติมให้ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา (ร่างมาตรา ๖ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๙))

๖. กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับกับบรรดาคดีที่ได้ยื่นคำร้องไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เว้นแต่คดีของศาลปกครองหรือศาลอื่นที่ได้ยื่นคำฟ้องไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ แต่ยังไม่ได้ยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อโต้แย้งเขตอำนาจศาลตามกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยื่นคำร้องภายในกำหนดระยะเวลาหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๗)

๗. กำหนดให้ประธานศาลฎีกา ประธานศาลปกครองสูงสุด และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๘)

ประธานฯ ได้เปิดโอกาสให้สมาชิกฯ อภิปรายแสดงความคิดเห็น ซึ่งสมาชิกฯ ได้อภิปรายว่าการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการยุติธรรม ในการพิจารณาความขัดแย้งในเขตอำนาจของศาล ทำให้ไม่เกิดปัญหาในภายหลัง การแก้ไขร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว ทำให้พิจารณารวดเร็วมากยิ่งขึ้น เพียงแต่ต้องมีความชัดเจนในการปฏิบัติหน้าที่ของศาลว่าควรอยู่ในศาลใด เนื่องจากสร้างความสับสนให้กับประชาชน การเพิ่มผู้ช่วยเลขานุการทำให้เกิดความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ในส่วนของการดำเนินการกำหนดค่าตอบแทนให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน โดยใช้มาตรฐานในแต่ละศาลให้ใกล้เคียงกัน ซึ่งการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติเป็นการคุ้มครองสิทธิของคู่ความ ไม่มีการประวิงคดี ประชาชนจะได้รับความเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น ประชาชนเชื่อมั่นในกระบวนการยุติธรรม

เมื่อสมาชิกฯ ได้อภิปรายเป็นเวลาพอสมควรแล้ว ประธานฯ เปิดโอกาสให้ผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติแถลงสรุป ซึ่งที่ประชุมฯ มีมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ด้วยคะแนน ๓๘๖ เสียง และเห็นชอบให้ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ จำนวน ๓๙ คน ระยะเวลาในการพิจารณา ๗ วัน

๒. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ

โดยที่ปัจจุบันมีการใช้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์จากต่างประเทศมากขึ้น สมควรปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มกรณีการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์จากต่างประเทศและได้มีการใช้บริการนั้นในราชอาณาจักรโดยผู้ใช้ซึ่งมิใช่ผู้ประกอบการจดทะเบียน ให้มีความเหมาะสมกับรูปแบบการประกอบธุรกิจ นอกจากนี้ สมควรปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับการมี การใช้ หรือการจัดทำเอกสารหลักฐานหรือหนังสืออื่นใดตามประมวลรัษฎากร ให้สามารถดำเนินการด้วยกระบวนการทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและเพิ่มความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ โดยมีสาระสำคัญเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร ดังนี้

๑. แก้ไขเพิ่มเติมให้การดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารหลักฐานหรือหนังสืออื่นใดตามประมวลรัษฎากรสามารถดำเนินการด้วยกระบวนการทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ (ร่างมาตรา ๓ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓ โสฬส))

๒. แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า "สินค้า" และเพิ่มบทนิยามคำว่า "บริการทางอิเล็กทรอนิกส์" และคำว่า "อิเล็กทรอนิกส์แพลตฟอร์ม" (ร่างมาตรา ๔ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๗/๑ (๙) และร่างมาตรา ๕ (เพิ่มมาตรา ๗๗/๑ (๑๐/๑) และ (๑๐/๒)

๓. แก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการที่ได้ให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์จากต่างประเทศแก่ผู้ใช้ซึ่งมิใช่ผู้ประกอบการจดทะเบียน โดยคำนวณจากภาษีขายโดยไม่ให้หักภาษีซื้อ และกำหนดให้ผู้ประกอบการอิเล็กทรอนิกส์แพลตฟอร์ม มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มแทนผู้ประกอบการที่ได้ให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๘๒/๑๓ วรรคสองและวรรคสาม))

๔. แก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่ของผู้จ่ายเงินในการนำส่งเงินภาษีมูลค่าเพิ่ม และหน้าที่ของผู้ประกอบการในการจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม กรณีการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์จากต่างประเทศแก่ผู้ใช้ซึ่งมิใช่ผู้ประกอบการจดทะเบียน (ร่างมาตรา ๗ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๘๗/๖ (๒)) และร่างมาตรา ๘ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๘๕/๓ (๒))

๕. กำหนดให้การดำเนินการทางทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มกระทำโดยกระบวนการทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ (ร่างมาตรา ๙ (เพิ่มมาตรา ๘๕/๒๐))

๖. กำหนดห้ามมิให้ผู้ประกอบการจดทะเบียนที่ได้ให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์จากต่างประเทศออกใบกำกับภาษี (ร่างมาตรา ๑๐ (เพิ่มมาตรา ๘๖/๑ (๑/๑)

การแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากรครั้งนี้เป็นการปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มกรณีการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์จากต่างประเทศและได้มีการใช้บริการนั้นในราชอาณาจักรโดยผู้ใช้ซึ่งมิใช่ผู้ประกอบการจดทะเบียน ตลอดจนกำหนดให้การดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารหลักฐานหรือหนังสืออื่นใดตามประมวลรัษฎากรสามารถดำเนินการด้วยกระบวนการทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ อันจะทำให้การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากการประกอบธุรกิจออนไลน์โดยผู้ให้บริการทางอิเล็กรอนิกส์จากต่างประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถนำภาษีมูลค่าเพิ่มที่จัดเก็บได้มาใช้ในการพัฒนาประเทศเพื่อลดความเหลื่อมล้ำในมิติต่าง ๆ ของประเทศได้มากขึ้น อีกทั้งการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในกรณีดังกล่าว ยังเป็นการพัฒนาระบบการจัดเก็บภาษีให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สมาชิกฯ ได้อภิปรายแสดงความคิดเห็น เสนอแนะ เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากรฯ ว่าเทคโนโลยีในยุคดิจิทัลส่งผลให้รูปแบบการให้บริการเปลี่ยนแปลงไป โดยผู้ประกอบการที่อยู่ต่างประเทศสามารถให้บริการอย่างไร้พรมแดนแก่บุคคลต่าง ๆ ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตบนอุปกรณ์หรือเครื่องมือสื่อสารต่าง ๆ เช่น โทรศัพท์คลื่อนที่ คอมพิวเตอร์ แท็ปเล็ต รวมทั้งมีอิเล็กทรอนิกส์แพลตฟอร์มซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวกลางเชื่อมโยงระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการจำนวนมาก ทำให้บุคคลต่าง ๆ สามารถซื้อบริการอิเล็กทรอนิกส์ เช่น เพลง ภาพยนตร์ เกมส์ จากประกอบการที่อยู่ในต่างประเทศได้ง่าย สะดวก และรวดเร็วแต่ในทางปฏิบัติพบว่า ผู้จ่ายเงินค่าบริการที่นำส่งเงินภาษีมูลค่าเพิ่มให้แก่กรมสรรพากรส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม เนื่องจากสามารถนำเงินภาษีที่ได้นำส่งไปแล้วนั้น ไปหักออกจากภาษีขายในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มได้ แต่ประชาชนทั่วไปซึ่งไม่ได้เป็นผู้ประกอบการจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม ไม่พบข้อมูลว่าได้ดำเนินการแต่อย่างใด จึงเกิดความไม่เป็นธรรมในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม

เมื่อสมาชิกฯ ได้อภิปรายเป็นเวลาพอสมควรแล้ว ประธานฯ เปิดโอกาสให้ผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติแถลงสรุป ซึ่งที่ประชุมฯ มีมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ด้วยคะแนน ๓๕๕ เสียง และเห็นชอบให้ตั้งกรรมาธิการวิสามัญฯ จำนวน ๓๙ คน ระยะเวลาในการพิจารณา ๗ วัน

จากนั้น ประธานในที่ประชุมชี้แจงต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ว่ามีญัตติขอให้ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาปัญหาการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร กรณีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการพัฒนาทรัพย์สินที่ประชาชนทั่วไปใช้สอยร่วมกันในพื้นที่ส่วนบุคคล เป็นเรื่องทำนองเดียวกัน จำนวน ๔ ญัตติ ให้มาพิจารณาร่วมกัน ดังนี้

๑. ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาปัญหาการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร กรณีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการพัฒนาทรัพย์สินที่ประชาชนทั่วไปใช้สอยร่วมกันในพื้นที่ส่วนบุคคล โดยนางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา และนางสาวฐิติภัสร์ โชติเดชาชัยนันต์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรกรุงเทพมหานคร พรรคพลังประชารัฐ เป็นผู้เสนอ

๒. ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาปัญหาการพัฒนาทรัพย์สินที่ประชาชนทั่วไปใช้สอยร่วมกันบนที่ดินเอกชนของกรุงเทพมหานคร โดยนายสมเกียรติ ถนอมสินธุ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรกรุงเทพมหานคร พรรคก้าวไกลกับคณะ เป็นผู้เสนอ ซึ่งเป็นเรื่องที่ค้างมาจากการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

๓. ญัตติ เรื่องขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาหามาตรการแก้ไขปัญหาการบำรุงรักษาที่ดินจัดสรรเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกันของประชาชนในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและพื้นที่เอกชนทั่วประเทศ โดยศาสตราจารย์โกวิทย์ พวงงาม สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อ พรรคพลังท้องถิ่นไท เป็นผู้เสนอ

๔. ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาปัญหาการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร กรณีการพัฒนาทรัพย์สินที่ประชาชนทั่วไปใช้สอยร่วมกันในพื้นที่ส่วนบุคค โดยนายบุญสิงห์ วรินทร์รักษ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรกรุงเทพมหานคร พรรคพลังประชารัฐ เป็นผู้เสนอ

สรุปเนื้อหาญัตติโดยสังเขปว่าปัจจุบันมีการเปิดตัวโครงการใหม่ ๆ เป็นจำนวนมากขึ้นทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตกรุงเทพมหานคร การบริหารจัดการดูแลทรัพย์สินพื้นที่ใช้สอยที่ประชาชนทั่วไปใช้สอยร่วมกันภายในหมู่บ้าน คอนโดมิเนียม หรืออาคารชุดต่าง ๆ ทั้งโครงการหมู่บ้านเก่า และหมู่บ้านที่เกิดขึ้นใหม่ ส่วนใหญ่อยู่ในความรับผิดชอบของกลุ่มบุคคลที่ก่อตั้งขึ้นเรียกว่านิติบุคคล หมู่บ้านจัดสรร พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล ดังนั้น การปรับปรุงซ่อมแซมทรัพย์สินที่ประชาชนทั่วไปใช้สอยร่วมกันในหมู่บ้าน เช่น การซ่อมแซมถนน การซ่อมแซม ท่อระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าสาธารณะ ที่อยู่ในพื้นที่หมู่บันจึงอยู่ในความรับผิดชอบของนิติบุคคลหมู่บันจัดสรรนั้น ๆ ในขณะที่พื้นที่นอกหมู่บ้าน ซึ่งป็นที่สาธารณะจะอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครในการที่จะจัดสรรงบประมาณ เพื่อนำมาพัฒนพื้นที่ให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ทั้งในส่วนของพื้นที่สาธารณะ ไฟฟ้า ท่อระบายน้ำ หรือการซ่อมแซมปรับปรุงพื้นผิวจราจรภายในซอย แต่ปัจจุบันมีหมู่บ้านที่ประสบปัญหาจากกรณีนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรรถูกยกเลิก หรือทิ้งหมู่บ้าน ทำให้ทางกรุงเทพมหานครไม่สมารถนำงบประมาณที่ได้รับการจัดสรร เข้าไปทำการปรับปรุง

ซ่อมแซมได้ เนื่องจากเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล ในขณะที่บางหมู่บ้านประชาชนที่อาศัยในหมู่บ้าน มีความต้องการให้ปรับปรุงซ่อมแซมสาธารณูปโภคต่าง ๆ ภายในหมู่บ้าน เช่น การวางระบบท่อระบายน้ำใหม่ป้องกันน้ำท่วมในหมู่บ้านเมื่อเข้าสู่ฤดูฝน หรือการพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าภายในหมู่บ้าน ซึ่งสามารถปรับปรุงให้เป็นพื้นที่สีเขียวใช้ร่วมกันในหมู่บ้านได้ แต่นิติบุคคลไม่ให้ความยินยอมให้หน่วยงานของรัฐเข้าไปทำการพัฒนาพื้นที่ ทำให้หมู่บ้านเหล่านั้นมีสภาพเป็นแอ่งกระทะ เสื่อมโทรม เนื่องจากถนนและพื้นที่โดยรอบได้รับการปรับปรุงวางท่อระบายน้ำใหม่ ยกพื้นถนนให้สูงขึ้นแล้ว สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่อยู่อาศัยภายในหมู่บ้านนั้นเป็นอย่างมาก ทั้งที่มีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการพัฒนาทรัพย์สินที่ประชาชนทั่วไปใช้สอยร่วมกัน พ.ศ. ๒๕๓๖ กำหนดให้กรุงเทพมหานครสามารถนำงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรเข้าไป พัฒนาทรัพย์สินที่ประชาชนทั่วไปใช้สอยร่วมกันในพื้นที่ส่วนบุคคลได้ แต่ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดแล้วก็ตาม ดังนั้น หากมีการพิจารณาศึกษาหาแนวทางแก้ไขหรือเพิ่มอำนาจการบังคับใช้กฎหมาย

เมื่อสมาชิกฯ ผู้เสนอญัตติได้แถลงญัตติเสร็จสิ้นแล้ว ประธานฯ ได้สั่งปิดการประชุม เวลา ๑๘.๒๐ นาฬิกา

ปิดประชุมเวลา ๑๘.๒๐ นาฬิกา

****