



สรุปข่าวรัฐสภา

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

การประชุมร่วมกันของรัฐสภา ครั้งที่ 4 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

วันอังคารที่ 21 ธันวาคม 2564 เวลา 09.00 นาฬิกา ณ ห้องประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชั้น 2 อาคารรัฐสภา นายชวน หลีกภัย ประธานรัฐสภา เป็นประธานการประชุมร่วมกันของรัฐสภา ครั้งที่ 4 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) โดยมี ศาสตราจารย์พิเศษพรเพชร วิชิตชลชัย รองประธานรัฐสภา ผลัดเปลี่ยนทำหน้าที่ประธานการประชุม เมื่อสมาชิกครบองค์ประชุมแล้ว

ประธานฯ ดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ ดังนี้

- (1) เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม (ไม่มี)
- (2) รับรองรายงานการประชุม (ไม่มี)
- (3) เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว (ไม่มี)

ก่อนเข้าสู่ระเบียบวาระการประชุมต่อไป ประธานฯ ขอหารือที่ประชุมนำระเบียบวาระการประชุมที่ 6 เรื่องอื่น ขึ้นมาพิจารณาก่อน ซึ่งที่ประชุมไม่ขัดข้อง

(6) เรื่องอื่น ๆ

ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการเรียนรู้ พ.ศ. แทนตำแหน่งที่ว่างลง 1 ตำแหน่ง เพราะลาออก (นายจิรายุ ห่วงทรัพย์) และตั้งคณะกรรมการฯ แทนตำแหน่งที่ว่างลงซึ่งไม่ปรากฏในระเบียบวาระการประชุมอีก 1 ตำแหน่ง เพราะลาออก (นายพิรุฬห์ พิทเคนทร์)

ที่ประชุมเห็นชอบให้ตั้ง นางสาวฉัตรรัตน์ สำเร็จวานิชย์ และนายชดะวี บินเซ็น เป็นกรรมการ แทนตำแหน่งที่ว่างลง

เรื่องด่วน

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 ที่แก้ไขปรับปรุงโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 ภาคผนวก 5 ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

นายอริรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นำเสนออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 ที่แก้ไขปรับปรุงโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 ภาคผนวก 5 หรือ MARPOL 73/78 Annex 5 ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือว่า ทะเลเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อมนุษยชาติ การรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลจึงเป็นเรื่องอยู่ในความสนใจในประชาคมระหว่างประเทศ ด้วยเหตุนี้ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ จึงได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ประกอบด้วย 6 ภาคผนวก โดยประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีภาคผนวกที่ 1 การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน และภาคผนวกที่ 2 การควบคุมมลพิษจากสารเหลวมีพิษในระวางเรือ โดยสาระสำคัญของอนุสัญญาฯ ภายใต้ภาคผนวกที่ 5 การป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2531 เป็นต้นมานั้นซึ่งใช้บังคับกับทุกเรือโดยมีสาระสำคัญที่กล่าวถึงการห้ามมิให้ปล่อยทิ้งพลาสติก เชือกสังเคราะห์ อวนจับปลาสังเคราะห์ ถุงขยะพลาสติก และถ้าผลิตภัณฑ์พลาสติกจากเตาเผาขยะ และน้ำมันปรุงอาหารยกเว้นมีเหตุจำเป็นมากไปกว่านั้น และยังกำหนดการจัดการ

ขยะหลากหลายประเภท การกำหนดมาตรการการจำกัดขยะโดยใช้ระยะห่างจากแผ่นดินเป็นเส้นฐานในการคำนวณ โดยข้อกำหนดดังกล่าวจะมีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้นในบริเวณพื้นที่กำหนดพิเศษ ได้แก่ พื้นที่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน พื้นที่ทะเลบอลติก พื้นที่ทะเลดำ พื้นที่ทะเลแดง พื้นที่อ่าว พื้นที่ทะเลเหนือ พื้นที่แอนตาร์กติก และภูมิภาคไควเคอร์แคริเบียน และแทนลอนน้ำหรือแทนอยู่กับที่ ตลอดจนการกำหนดสถิติและหน้าที่ของรัฐภาคีในการปฏิบัติตามข้อกำหนดภาคผนวกนี้ โดยปัจจุบันอนุสัญญาฯ มีรัฐภาคี จำนวน 155 ประเทศ อาทิ จีน แคนาดา ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร รวมถึงประเทศอาเซียน เช่น บรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย มาเลเซีย เมียนมาร์ ฟิลิปปีนส์ สิงคโปร์ และเวียดนาม เป็นต้น คิดเป็นสัดส่วนของกองเรือโลก ได้ร้อยละ 98.49 สำหรับการดำเนินงานที่ผ่านมา กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับ ..) พ.ศ. ซึ่งมีเนื้อหาสาระที่รองรับพันธกรณีตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 Annex 5 โดยร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณา คณะกรรมาธิการวิสามัญ ทั้งนี้ การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ นั้น จะเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่เน้นบทบาทความเป็นผู้นำของประเทศไทยในเรื่องการจัดการขยะในทะเล อีกทั้งยังช่วยยกระดับมาตรฐานการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทยทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายเพื่อการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เป็นมาตรฐานสากลโดยใช้บังคับกับเรือไทยและเรือต่างชาติอันเป็นการสร้างฐานทางกฎหมายว่าด้วยการใช้อำนาจรัฐในฐานะรัฐเจ้าของธงและรัฐเจ้าของเมืองท่าของประเทศไทย

สมาชิกฯ ได้อภิปรายแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ อาทิ ประโยชน์ที่รัฐไทยจะได้รับเพื่อคุ้มครองและรักษาพื้นที่ของแผ่นดินไทย ทั้งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ซึ่งได้กล่าวถึงอุตสาหกรรมที่ต้องใช้ไฟฟ้าจากถ่านหินและมีการนำถ่านหินเข้ามาในประเทศคือโครงการนิคมอุตสาหกรรมจะนะ จังหวัดสงขลา โดยขอให้ทราบนี้ อย่างด่วนใด ๆ จนเกินเลยจากขอบเขตที่พิธีสารทั่วไปกำหนด และควรคำนึงถึงอ่าวไทยและทะเลอันดามันเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งอนุสัญญานี้เน้นที่ขยะพลาสติก เชือกสังเคราะห์ อวนจับปลาสังเคราะห์ ถุงขยะพลาสติก และถ้าผลิตภัณฑ์พลาสติกจากเตาเผาขยะ และน้ำมันปรุงอาหาร โดยกรมเจ้าท่าได้ยื่นพระราชบัญญัติมาให้สภาพิจารณาแล้วซึ่งมีความสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ จึงไม่น่าขัดข้อง แต่สิ่งที่ห่วงใยคือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมีความพร้อมในการปฏิบัติมากน้อยเพียงใด ทั้งนี้ ประเทศอาเซียนได้เข้าร่วมภาคีอนุสัญญาฯ ภาคผนวก 5 แล้ว ยกเว้นลาวซึ่งไม่มีพื้นที่ติดทะเล ในขณะที่ประเทศไทยมีความพร้อมเข้าร่วมตั้งแต่ปี 2556 แต่เหตุใดจึงเพิ่งจะเข้าร่วม อีกทั้งมีความหวังใยว่า ประเทศไทยมีอาณาเขตทางทะเล 323,488 ตารางกิโลเมตร ชายฝั่งทะเล 3,193 กิโลเมตร ท่าเรือ 500 ต้นกรอส 488 ท่าเรือไทยกว่า 50,000 ลำ และแท่นปิโตรเลียมในทะเล 334 แท่น การปฏิบัติตามอนุสัญญาฯ อย่างครบถ้วนจึงเป็นเรื่องยากและมีความท้าทายมาก นอกจากนี้ ยังเห็นว่าประเด็นดังกล่าวเป็นประเด็นสำคัญระดับโลก เนื่องจากปัจจุบันสิ่งมีชีวิตใต้น้ำแวดล้อมด้วยขยะทางทะเล ทุกภาคส่วนจึงควรมีบทบาทในการลด ละเลิกการใช้วัสดุที่ก่อให้เกิดมลพิษใต้ทะเล หากไม่ดูแลให้ดีจะส่งผลกระทบต่อพัฒนาที่ยั่งยืน และเสนอให้มีการศึกษาข้อมูลเตรียมความพร้อมในการจัดการขยะ อาทิ ข้อมูลปริมาณขยะในท้องทะเล แหล่งที่มาที่ไปของขยะ เพื่อดำเนินการแก้ไขให้เกิดเป็นรูปธรรม รวมทั้งควรร่วมมือกันทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติ ควรรณรงค์ให้ประชาชนมีจิตสำนึกมากยิ่งขึ้น ตลอดจนส่งเสริมการหมุนเวียนขยะเพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุด นอกจากนี้ ควรมีการพัฒนาด้านบุคลากร จัดทำโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ผลักดันให้มีการวิจัยและพัฒนา พร้อมทั้ง บริหารจัดการด้านภาคีเครือข่าย มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติอย่างแท้จริง เพื่อร่วมสร้างสังคมและสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้น สำหรับการจัดทำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ควรนำแนวคิดเรื่องการพัฒนาที่ยั่งยืนมาร่วมพิจารณาด้วย

นายอริรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวขอบคุณสมาชิกฯ ที่ได้มีความห่วงใยทางทะเลและได้ให้ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์

นายอภิวัฒน์ ธีระกุลพิสุทธิ์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ชี้แจงว่า การเข้าเป็นภาคีตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 Annex 5 นั้น ตามจริงแล้วมีทั้งสิ้น 6 ภาคผนวก โดยภาคผนวก 1 และ 2 เป็นภาคบังคับ ซึ่งกรมเจ้าท่าได้เข้าเป็นภาคีแล้วตั้งแต่ปี 2551 ส่วนภาคผนวก 3 - 6 เป็นภาคสมัครใจ ซึ่งกรมเจ้าท่าต้องเข้าเป็นภาคีภายใต้โครงการที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้มีโครงการร่วมกับประเทศนอร์เวย์ มี 2 ระยะ คือระยะแรกตั้งแต่ปี 2557 - 2560 โดยกรมเจ้าท่าได้เสนอการเข้าเป็นภาคี 2 ฉบับ คือ London Protocol 1996 และอนุสัญญา MARPOL 73/78 Annex 5 ที่ได้เสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบในวันนี้ ซึ่งในระยะแรกนั้น ประเทศไทยมีความล่าช้าในการเข้าร่วมเป็นภาคีจึงได้มาสู่ระยะที่ 2 ที่จะสิ้นสุดในปี 2565 โดยกรมเจ้าท่าได้มีการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามภาคีกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งมีอนุสัญญาทั้งหมดประมาณ 59 ฉบับ และประเทศไทยได้เข้าร่วมแล้ว 14 ฉบับ ทั้งนี้ ในการพิจารณาเข้าร่วมเป็นภาคีของกรมเจ้าทานั้น ได้พิจารณาในหลายมิติเพราะเกี่ยวข้องกับในหลาย ๆ ส่วน ทั้งผลกระทบต่อเจ้าของเรือ มิติด้านเศรษฐกิจ มิติด้านความพร้อม และได้มีการยกร่างพระราชบัญญัติเพื่อให้มีความพร้อมในการเข้าเป็นภาคี ซึ่งในการดำเนินการต่าง ๆ นั้นมีระยะเวลาในการปฏิบัติ และในปัจจุบันเรือไทยมีการเดินเรือไปในต่างประเทศ ซึ่งแม้ว่าประเทศไทยจะไม่เข้าร่วมเป็นภาคีแต่เรือไทยก็มีความพร้อมเพราะถูกกำกับและควบคุมจากประเทศที่เป็นภาคีทั้ง 155 ประเทศ ที่ไทยเข้าไปเดินเรือ นอกจากนี้ ปัจจุบันประเทศไทยมีการควบคุมด้านสิ่งแวดล้อม ในการจัดการขยะ และมีพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยเพียงมาตรา 119 ซึ่งมีระยะเวลาในการควบคุม เพียงแค่ทะเลในน่านน้ำไทย 12 ไมล์ทะเล แต่หากเรือของต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยเราจะไม่มีกฎหมาย ในการกำกับเรือเหล่านั้น ดังนั้น เหตุผลหนึ่งในการเข้าเป็นภาคีคือเราต้องกำกับและควบคุมเรือจากต่างประเทศ ที่เข้ามา โดยมีการกำหนดโทษทั้งทางปกครองและทางอาญา อีกทั้งเรือไทยที่ไปต่างประเทศในพื้นที่พิเศษนั้น หากเราไม่เข้าเป็นภาคีก็จะบังคับเรือไทยไม่ได้ ตลอดจนน่านน้ำไทยในปัจจุบันมีเรือไทยเข้าออกประมาณ 60,000 เที่ยวต่อปี มีเรือจากต่างประเทศเข้าออกประมาณ 30,000 เที่ยวต่อปี และตามสถิติการจัดเก็บขยะ จากเรือต่างประเทศที่เข้ามาในน่านน้ำไทยในปี 2564 มีขยะทั่วไปประมาณ 80 ตัน และขยะอันตรายประมาณ 36 ตัน ซึ่งกรมเจ้าท่าได้กำหนดให้ท่าเทียบเรือต่าง ๆ ที่อยู่ในเกณฑ์ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในการรองรับขยะ และหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ ในกรณีที่เรือต่างประเทศเข้ามาและร้องขอ นำขยะขึ้นท่า ประเทศไทยก็จะมีความพร้อม

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 ที่แก้ไขปรับปรุงโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 ภาคผนวก 5 ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษ จากขยะบนเรือ ด้วยคะแนน 551 เสียง

2. พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ 11 ของบริการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบ ความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

นายอริรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นำเสนอพิธีสารเพื่ออนุวัติ ข้อผูกพันชุดที่ 11 ของบริการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน ว่าประเทศสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ ได้ลงนามกรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS) โดยกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องเข้าร่วมในการเจรจา เพื่อทยอยเปิดเสรีการค้าบริการในตลาดของตนให้แก่ประเทศสมาชิกอื่น ๆ และต่อมารัฐมนตรีว่าการกระทรวง

คมนาคม ได้ร่วมลงนามในพิธีสารฉบับนี้ โดยสาระสำคัญคือ ประเทศไทยเสนอปรับปรุงเงื่อนไขการบริการซ่อม และบำรุงรักษาอากาศยานเฉพาะการซ่อมอากาศยานที่มีมวลวิ่งขึ้นสูงสุดตั้งแต่ 5,700 กิโลกรัมขึ้นไป และจากเดิมที่อนุญาตให้ชาวอาเซียนถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 เป็นไม่จำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของชาวอาเซียน โดยมีเงื่อนไข คือ ต้องมีเงื่อนไขตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2562 และไม่รวมถึง การบำรุงรักษาที่ลานจอดอากาศยาน โดยการเปิดตลาดดังกล่าวเป็นพันธกรณีที่ไม่ขัดต่อกฎหมายหรือเกินกว่า กฎหมายในปัจจุบันตามมาตรา 6/2 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2562 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2562 อีกทั้งยังมีการตราพระราชกฤษฎีกายกเว้นคุณสมบัติและลักษณะในเรื่องทุนจดทะเบียน และอำนาจการบริหารกิจการของผู้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานและผู้ขอรับใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่ 1 พ.ศ. 2564 ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2564 เพื่อกำหนดคุณสมบัติของนักลงทุนชาวต่างชาติอีกขั้นหนึ่ง ซึ่งต้องเป็นผู้ได้รับการส่งเสริมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการลงทุนและจะต้องประกอบกิจการ โดยอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงโดยต้องจัดให้มีแผนถ่ายทอดเทคโนโลยีและการพัฒนาบุคลากรไทยอย่างเป็นทางการ ซึ่งปัจจุบันพิธีสารฉบับนี้มีการให้สัตยาบันแล้วใน 3 ประเทศ ได้แก่ ลาว สิงคโปร์ และเวียดนาม โดยประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น ๆ อยู่ระหว่างดำเนินการกระบวนการให้สัตยาบัน สำหรับประโยชน์และผลกระทบ นั้น การเปิดตลาดธุรกิจด้านการบินเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของรัฐบาล และเป็นการสร้างรายได้ให้กับ ประเทศ โดยกิจกรรมการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน เป็นกิจกรรมที่ใช้เงินลงทุนและต้องอาศัยเทคโนโลยี ขั้นสูงจากต่างประเทศ ซึ่งการเปิดตลาดจะเป็นการสร้างแรงจูงใจให้ชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรม การบินซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของรัฐบาลเพิ่มมากขึ้น และการเปิดตลาดให้ชาวต่างชาติได้เข้ามาลงทุน ขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมการบินจะช่วยให้เกิดห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมการบิน โดยตามปกติของ กิจกรรมนี้ ผู้ประกอบการซ่อมบำรุงขนาดใหญ่จะมีการส่งต่อชิ้นส่วนอากาศยานให้หน่วยซ่อมขนาดเล็กได้รับ ช่วงทำการซ่อมบำรุงต่อ ดังนั้น การเปิดตลาดจึงเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยานของไทย ในปัจจุบันที่อาจได้รับช่วงการส่งต่อการซ่อมบำรุงชิ้นส่วนอากาศยาน รวมทั้งผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ยานยนต์ของไทยก็อาจเข้าสู่ห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมการบินจากความต้องการซ่อมบำรุงอากาศยาน ที่เพิ่มขึ้นได้ และจำนวนผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยานที่เพิ่มขึ้นจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ สายการบินในการลดต้นทุนด้านการเงิน และระยะเวลาที่ใช้ในการส่งอากาศยานไปบำรุงรักษาที่ต่างประเทศได้ อีกทั้งยังสามารถสร้างรายได้ และยกระดับคุณภาพฝีมือให้กับแรงงานของประเทศไทยเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังเป็นประโยชน์ต่อประเทศโดยที่มูลค่าการใช้จ่ายเหล่านี้ยังคงหมุนเวียนอยู่ในประเทศไทย ลดการรั่วไหล ของค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยานไปยังต่างประเทศดังเช่นในปัจจุบัน ทั้งนี้ ได้มีการสอบถาม ความคิดเห็นไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่าไม่มีข้อขัดข้องกับการเปิดตลาดการบริการดังกล่าว

สมาชิกฯ ได้อภิปรายแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ อาทิ เรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องจำเป็นเร่งด่วน หากจัดทำได้ไวก็จะเป็นประโยชน์อย่างมาก แต่ต้องมีการเตรียม ความพร้อมด้านบุคลากร ต้องสร้างฝีมือแรงงานในการซ่อมอากาศยาน ส่วนด้านการลงทุนนั้น ควรมี การดำเนินการให้ท่าอากาศยานเกิดความเป็นสากลมากยิ่งขึ้น สร้างความปลอดภัย ลดปริมาณร้านค้า ในท่าอากาศยาน เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ อีกทั้งพิธีสารดังกล่าวยังเปิดโอกาสให้ประเทศอาเซียน เข้ามาถือครองหุ้นได้ทั้งหมดด้วยเงื่อนไขต้องให้สัตยาบันครบทั้ง 7 ประเทศ จึงจะมีผลบังคับใช้ ซึ่งต้องศึกษา อย่างถี่ถ้วนว่าประเทศอื่นมีการออกกฎหมายภายในแล้วหรือไม่ และพร้อมที่จะเปิดให้ต่างชาติเข้ามาลงทุน

เมื่อใด เพื่อนำมาพิจารณาใช้ในประเทศให้มีการส่งเสริมการลงทุนเนื่องจากหากเปิดเร็วเกินไปหรือเปิดช้าเกินไป จะส่งผลกระทบต่อการลงทุนของต่างชาติด้วย สำหรับการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางซ่อมบำรุงขนาดใหญ่ทุกประเภทนั้นจะใช้ยุทธศาสตร์ใดและประเทศไทยจะได้ประโยชน์จากการผลักดันในเรื่องดังกล่าวหรือไม่ มีงบประมาณเพียงพอที่จะจัดสรรไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากน้อยเพียงใด และทุกหน่วยงานจะต้องให้ความร่วมมือทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งนี้ องค์การการค้าโลกให้พิจารณาอำนาจในการควบคุม หากมีการให้ต่างชาติเข้ามาลงทุน เพื่อประเมินว่าบริษัทนั้น ๆ เป็นนิติบุคคลสัญชาติใด แต่ในพระราชบัญญัติ การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ของประเทศไทย พิจารณาเพียงสัดส่วนการถือหุ้นว่ามากน้อยเพียงใด จึงควรมีการทบทวนแก้ไขกฎหมายดังกล่าวให้สอดคล้องกับนานาชาติ นอกจากนี้ สมาชิกฯ ยังได้ อภิปรายให้ข้อคิดเห็นว่า ควรให้ความเห็นด้วยกับพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันเพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิด การถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงแก่อุตสาหกรรมซ่อมและบำรุงอากาศยานของไทย เป็นการลดค่าใช้จ่าย ในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ลดเวลา ลดการรั่วไหลของค่าใช้จ่ายที่ต้องส่งอากาศยานไปซ่อมบำรุง ในต่างประเทศ อีกทั้ง สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งพัฒนา บนพื้นฐานการสร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต และสอดคล้องกับแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ในระยะ 15 ปี รวมทั้งแผนพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงและอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยานในระยะเวลา 15 ปี นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับแผนปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจโดยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ที่มุ่งเน้นพัฒนาเศรษฐกิจที่ยืดหยุ่นกว่าเศรษฐกิจไทยต้องแข่งขันได้ พร้อมกระจายประโยชน์ไปสู่ประชาชน และเติบโตอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ สมาชิกฯ ได้ตั้งข้อสังเกตถึงประเด็นดังกล่าวว่า พิธีสารนี้แม้จะไม่ขัดต่อข้อกำหนด ในปัจจุบัน แต่หากในอนาคตประเทศไทยมีความพร้อมและศักยภาพทางอุตสาหกรรมด้านนี้เพิ่มขึ้น กฎหมาย ดังกล่าวอาจทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรมีการทบทวนความเหมาะสม ของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเงื่อนไขการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการพัฒนาบุคลากรตามกรอบเวลา ที่เหมาะสม และควรพิจารณาไกลในการกำกับดูแลผู้ประกอบการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงให้มีการถ่ายทอด เทคโนโลยีอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานอย่างเป็นรูปธรรมโดยประเมินและวัดผลได้ เพื่อเปิดโอกาสให้ ผู้ประกอบการไทยสามารถที่จะได้รับเทคโนโลยีนั้น ตลอดจนควรมีการทบทวนนโยบาย หรือการกำหนด หลักเกณฑ์ เนื่องด้วยปัจจุบันการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานของไทยได้มีการส่งทอดรับช่วงซ่อมบำรุงอากาศยาน ให้กับบริษัทของไทยในบางส่วนแล้ว ทั้งนี้ การอนุญาตให้ชาวอาเซียนถือครองหุ้นร้อยละ 100 เป็นเงื่อนไขที่เปิด โอกาสอย่างกว้างขวาง กระทรวงคมนาคม จึงควรมีการทบทวนและกำหนดนโยบายที่ส่งเสริมศักยภาพ ให้ผู้ประกอบการไทยให้สามารถเข้าร่วมลงทุนได้อย่างเหมาะสม

นายศรีณย เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ชี้แจงว่า ประเทศไทยมีสายการบิน เครื่องบิน และผู้โดยสารเดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมาก แต่จำนวนของ ศูนย์ซ่อมอากาศยานในประเทศค่อนข้างคงที่ในช่วงเวลาที่ผ่านมา แม้รัฐบาลจะมีมาตรการที่จะพยายามส่งเสริม ให้มีศูนย์ซ่อมมากขึ้น ทั้งนี้ ศูนย์ซ่อมอากาศยาน แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ 1) ศูนย์ซ่อมอากาศยานทั้งลำ 2) ศูนย์ซ่อมชิ้นส่วนสำคัญ และ 3) ศูนย์ซ่อมชิ้นส่วนทั่วไป ซึ่งประเทศไทยมีศูนย์ซ่อมอากาศยานทั้งลำอยู่บ้าง แต่เป็นศูนย์ซ่อมที่ดำเนินการโดยคนไทย แต่สำหรับอากาศยานที่มีขนาดใหญ่และอากาศยานรุ่นใหม่จะต้องใช้ เทคโนโลยีและผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการซ่อม และในประเทศเพื่อนบ้านของไทยได้มีการจัดตั้งศูนย์ซ่อม อากาศยานทั้งลำมากขึ้น โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานทั้งลำนั้น สิ่งที่ต้องดำเนินการประกอบด้วยเงินทุนและ เทคโนโลยี ซึ่งศูนย์ซ่อมอากาศยานทั้งลำของประเทศเพื่อนบ้านไทยจะมีการดึงตัวผู้เป็นเจ้าของเทคโนโลยีนั้น

มาเป็นผู้ร่วมทุนด้วย แต่ประเทศไทยนั้น ผู้ร่วมทุนในไทยต่างมีข้อจำกัดด้านเงินลงทุน และหลังจากที่ได้ปรึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและปรึกษากับผู้ประกอบการพบว่า หากสามารถเปิดให้มีเสรีด้านการลงทุน โดยไม่จำกัดจะทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถชักชวนผู้ที่มีเทคโนโลยีสามารถเข้ามาร่วมทุนได้ ซึ่งหากเรามีศูนย์ซ่อมอากาศยานทั้งลำและมีปริมาณที่มากขึ้นจะช่วยให้เราสามารถขยายศูนย์ซ่อมอื่น ๆ ที่จะมารับช่วงต่อคือ ชิ้นส่วนอากาศยานที่สำคัญและชิ้นส่วนอากาศยานทั่วไป ซึ่งจะเป็นการเสริมสร้างห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมการบินจากความต้องการซ่อมบำรุงอากาศยานที่เพิ่มขึ้นในประเทศไทยได้ และยังส่งเสริมในส่วนที่เกี่ยวข้อง อาทิ การผลิตช่างอากาศยานที่จะผลิตตามที่หน่วยงานมีความต้องการจริง จึงมีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ในปี 2562 และมีการตราพระราชกฤษฎีกาที่จะสนับสนุนให้มีการเปิดศูนย์ซ่อมอากาศยานทั้งลำ จึงเป็นที่มาของการนำเสนอพิธีสารนี้ซึ่งจะเป็นจุดเริ่มต้นของการทำให้อุตสาหกรรมซ่อมอากาศยานในไทยสามารถพัฒนาได้ต่อไปอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ยังได้มีการสร้างกลไกให้กับผู้ที่เข้ามาลงทุน โดยต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยี การจ้างคนไทย การพัฒนาคนไทย หรือการประสานงานกับสถาบันทางด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ ในเมืองไทยและถ่ายทอดเทคโนโลยีนี้ ซึ่งได้ตั้งเป้าหมายว่าภายใน 5 ปี หลังจากได้รับอนุญาตแล้ว ผู้ที่มาลงทุนจะต้องมีคนไทยที่ทำงานนั้นอย่างน้อยร้อยละ 80 โดยมีคณะกรรมการที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตั้งขึ้นเป็นควบคุม

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบกับพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ 11 ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน ด้วยคะแนน 530 เสียง

3. พิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย ว่าด้วยการขยายเส้นทางบิน (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

นายอิริรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นำเสนอพิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทยว่าด้วยการขยายเส้นทางบินว่า สืบเนื่องจากที่ประชุมระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ 23 และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง แผนงานเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย (IMT-GT) ซึ่งจัดขึ้นในปี 2559 เห็นชอบการทบทวนและปรับปรุงบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย ว่าด้วยการขยายเส้นทางบิน ที่ลงนามไว้เมื่อปี 2538 จึงได้มีการผลักดันการจัดทำพิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจดังกล่าว ซึ่งต่อมารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคมนาคม ได้ร่วมลงนามในพิธีสารฉบับนี้ โดยภาคีทั้งสามฝ่ายได้จัดทำพิธีสารเพื่อแก้ไขบันทึกความเข้าใจฯ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- 1) ปรับปรุงเส้นทางบิน โดยทั้งสามฝ่ายกำหนดจุดเส้นทางบินเพิ่มเติมฝ่ายละ 1 จุด ซึ่งไทยได้เพิ่ม 1 จุด คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- 2) สิทธิรับขนการจราจร โดยจากเดิมกำหนดให้สามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้อย่างไม่จำกัดความจุความถี่และแบบอากาศยาน ซึ่งต่อมาได้มีการปรับปรุงเพิ่มเติมให้มีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 4 และ 5 ได้อย่างไม่จำกัดความจุความถี่ และแบบอากาศยาน
- 3) เพิ่มหลักการการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันสำหรับเส้นทางภายในประเทศ ในฐานะสายการบินผู้ทำการตลาดได้
- 4) เพิ่มข้อบทการแก้ไข โดยแต่ละฝ่ายสามารถร้องขอให้มีการแก้ไขบันทึกความเข้าใจนี้ได้
- 5) พิธีสารฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อมีการแจ้งการดำเนินการตามกระบวนการภายในเสร็จสิ้นครบ 2 ประเทศ และจะมีผลใช้บังคับกับประเทศที่ดำเนินการแจ้งแล้วเท่านั้น โดยปัจจุบันประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย ได้แจ้งการดำเนินการตามกระบวนการภายในเสร็จสิ้นแล้ว

สำหรับประโยชน์ที่จะได้รับและผลกระทบนั้น การเข้าเป็นภาคีพิธีสารฉบับนี้ เป็นการเน้นย้ำเจตนารมณ์ในการส่งเสริมความเชื่อมโยงทางอากาศ และส่งเสริมท่าอากาศยานเมืองรอง เพื่อเพิ่มพูนและขยายการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว รวมถึงยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทางในการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ต้องการสนับสนุนพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเมืองรองของไทยให้เชื่อมโยงกับจุดต่าง ๆ อันเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งการเข้าเป็นภาคีในพิธีสารฉบับนี้ จะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการสายการบินของไทยในการทำการบินเส้นทางภายในประเทศ เนื่องจากมีการกำหนดเงื่อนไขว่าสายการบินของประเทศสมาชิกจะต้องไม่ดำเนินการบริการรับขนผู้โดยสารและสินค้าระหว่าง 2 จุดใด ๆ ในประเทศไทย

สมาชิกฯ ได้อภิปรายแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ อาทิ การแก้ไขดังกล่าวจะเกิดประโยชน์ทางการบินระหว่างประเทศ และมีความยืดหยุ่นในข้อตกลงมากยิ่งขึ้น แต่ควรให้ความชัดเจนด้านยุทธศาสตร์ว่าจะใช้ยุทธศาสตร์ใดรองรับในการเปิดสนามบินสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้น และมีผลประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมด้านตัวเลขอย่างไร ประชาชนได้รับประโยชน์อย่างไร ชีวิตความเป็นอยู่ดีขึ้นหรือไม่ ควรเน้นกระบวนการสร้างความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นให้กับประเทศ และผู้ใดเป็นผู้รับผิดชอบต่อประเด็นดังกล่าว อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงเส้นทางการบินทำให้มีการยกเลิกเส้นทางไปยังสนามบินปัตตานี ทำให้ประเทศไทยเสียโอกาสในหลาย ๆ ด้าน เหตุใดจึงไม่เลือกพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเนื่องจากเป็นศูนย์กลางทางวัฒนธรรมของภาคใต้ ซึ่งหากมีการพัฒนาจะสามารถนำไปสู่ความสันติสุขและการพัฒนาอย่างยั่งยืน จึงไม่ควรปล่อยปละละเลยการคมนาคมของภาคใต้ และเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการเชื่อมโยงทางอากาศในการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยเฉพาะเมืองรอง และเพิ่มมูลค่าการค้าภายในภูมิภาค จึงเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมและพัฒนาการเชื่อมต่อของการขนส่งต่อเนื่องในหลายรูปแบบอย่างเป็นรูปธรรม อีกทั้งกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งรัดการพิจารณาและออกใบรับรองให้กับสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย เพื่อรองรับเที่ยวบินที่จะเกิดขึ้นได้

นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า การดำเนินการเพื่อปรับปรุงบันทึกความเข้าใจในครั้งนี้ ได้มีการศึกษาและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อตกลงว่าจะดำเนินการอย่างไร โดยได้มีการปรับปรุงเส้นทางการบินโดยเพิ่มจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นจุดที่สามารถเดินทางต่อด้วยเส้นทางอื่น ๆ ได้ อาทิ เส้นทางเรือไปยังเกาะสมุย และเส้นทางถนนก็สามารถไปได้ทั่วประเทศไทย จึงทำให้สามารถสร้างประโยชน์ให้กับผู้ที่เดินทางมาเพื่อต่อยังจุดอื่นหรือเพื่อการท่องเที่ยว โดยจังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของประเทศไทยที่จะต้องส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวอีกด้วย ทั้งนี้ หากประเทศไทยเปิดจุดเส้นทางบินที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีก็จะเป็นประโยชน์กับประเทศมากที่สุด สำหรับในเรื่องของการให้สิทธินั้นจะมีการจัดระบบโดยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 การบินออก คือรับคนจากประเทศไทยไปยังประเทศถัดไป สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 4 การบินเข้า คือรับคนจากต่างประเทศเข้าในประเทศไทย ซึ่งทั้งสองสิทธิดังกล่าวเป็นสิทธิที่ได้ตามปกติ แต่สิ่งที่ได้มีการพิจารณากันคือสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 คือ เดินทางมาจากต่างประเทศก็สามารถรับผู้โดยสารและนำส่งต่อไปยังประเทศที่ 3 ได้ ในส่วนของพื้นที่ได้พิจารณากันนั้นจะเป็นพื้นที่ชายแดนติดกันในลักษณะของสามเหลี่ยม คือ ภาคใต้ของไทย ภาคเหนือของมาเลเซีย มาเลเซียและเกาะสุมาตรา อินโดนีเซีย โดยการให้สิทธิที่ 5 จะทำให้สามารถทำการบินระหว่าง 3 ประเทศได้ง่ายขึ้น และประชาชนก็จะได้รับประโยชน์ ทั้งเรื่องของการท่องเที่ยวและการเดินทางเพื่อติดต่อค้าขาย สำหรับประเด็น

ของการพัฒนาสนามบินนั้น ทางสำนักงานฯ ได้จัดทำแผนสำหรับการจัดตั้งสนามบินซึ่งมีแผนในการพัฒนาสนามบินในแต่ละสนามบิน โดยสนามบินปัตตานีเป็นสนามบินหนึ่งที่อยู่ในแผนด้วย แต่ปัจจุบันสนามบินปัตตานีอาจจะยังมีความต้องการของประชาชนไม่สูงนักแต่สำนักงานฯ ก็มองเห็นในศักยภาพของสนามบินนี้ นอกจากนี้ สำนักงานฯ ได้มีแผนในการประสานงานกับสายการบินของไทยที่มีขีดความสามารถในการดำเนินการในพื้นที่ 3 ประเทศนี้ โดยจะไม่มีสนามบินที่เป็นจุดเชื่อมต่อ หรือ HUB แต่จะมีลักษณะการเดินทางแบบจุดต่อจุด จึงต้องใช้อากาศยานที่มีขนาดเล็ก ซึ่งสายการบินของไทยที่มีขีดความสามารถและมีขนาดเล็กมีอยู่ 2 สายการบิน โดยสำนักงานฯ มีแผนที่จะประสานงานเพื่อส่งเสริมความเข้าใจและหากสายการบินมีความสนใจในการส่งเสริมการบินในลักษณะนี้ก็จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยต่อไป

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบกับพิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทยว่าด้วยการขยายเส้นทางบิน ด้วยคะแนน 532 เสียง

4. ร่างพระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

นายวิชาญ เครื่องงาม รองนายกรัฐมนตรี เสนอหลักการและเหตุผลของร่างพระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้มีหลักการคือ ให้มีกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกายกร่างขึ้นเพื่อเป็นกฎหมายกลางใช้กับหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย หมวด 16 การปฏิรูปประเทศ ที่มีบทบัญญัติรองรับไว้ว่า รัฐต้องจัดให้มีการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาประยุกต์ใช้ในการบริหารราชการแผ่นดิน อีกทั้งยังสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในปัจจุบัน และสอดคล้องกับนโยบายที่รัฐบาลเคยแถลงต่อรัฐสภาในเรื่องการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ หรือ รัฐบาล 4.0 ซึ่งในเรื่องนี้อาจมีการตั้งข้อสงสัยว่า การนำเทคโนโลยีหรือเครื่องมือเครื่องใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์ อาทิ อีเมล โทรวาย และ การสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ มาใช้ในการทำงานนั้น มีการใช้กันอยู่แล้วโดยทั่วไป และยังมีการออกกฎหมายในลักษณะทำนองนี้แล้วหลายฉบับ เหตุใดจึงต้องมีการออกกฎหมายนี้ ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์ในขณะที่ยกกฎหมายเหล่านั้นเน้นที่เรื่องความสัมพันธ์หรือปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาคเอกชนด้วยกันเป็นหลักมากกว่า ซึ่งหากนำมาประยุกต์ใช้กับทางราชการระหว่างเอกชนกับรัฐ หรือระหว่างหน่วยงานของรัฐกับหน่วยงานของรัฐด้วยกันเองก็จะเกิดความเคลือบแคลงสงสัยและไม่มั่นใจขึ้น แม้แต่ผู้รักษาการตามกฎหมายเองก็ยังไม่แน่ใจว่าจะนำเอาวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการปฏิบัติราชการเป็นการทั่วไปได้หรือไม่ ตลอดจนกฎหมายหลายฉบับเขียนขึ้นมาในสถานการณ์อย่างหนึ่งจึงเกิดการตีความที่แตกต่างกัน อีกทั้งบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันส่วนใหญ่ยังไม่เอื้อต่อการนำวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการอนุญาต การให้บริการ หรือการให้สวัสดิการแก่ประชาชน ส่งผลให้ประชาชนมีภาระและต้นทุนในการติดต่อกับภาครัฐที่สูงเกินสมควร เป็นอุปสรรคต่อการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และไม่สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว จึงควรมีกฎหมายกลางว่าด้วยการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อส่งเสริมให้การทำงานและการให้บริการของภาครัฐสามารถใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลักได้ และโดยที่การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติราชการนั้นเป็นการดำเนินการตามแผนการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับปรับปรุง) กิจกรรมปฏิรูปที่ 1 ปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารงานและการบริการภาครัฐไปสู่ระบบดิจิทัล จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นทั้งในส่วนกลาง

และต่างจังหวัด รวมทั้งประชาชนผู้ใช้บริการ เพื่อนำมาปรับปรุง แก้ไข และดำเนินการทางกฎหมายจนกระทั่ง ยกร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งหลักสำคัญของกฎหมายนี้จะเป็นเรื่องของการอำนวยความสะดวกในการยื่นคำร้อง คำขอ คำอนุญาต คำอนุมัติ การจ่ายเงิน การจ่ายค่าธรรมเนียม ระหว่างเอกชนกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ และการส่ง เอกสารระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐกับเจ้าหน้าที่ของรัฐด้วยกันเอง โดยนำวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่ปรากฏ ในยุคสมัยนั้น ๆ มาใช้ ทั้งนี้ จะยกเว้นไม่ใช้ในหน่วยงานทางนิติบัญญัติ หน่วยงานทางตุลาการ หน่วยงาน ทางอัยการ หน่วยงานอิสระตามรัฐธรรมนูญ เนื่องจากหน่วยงานเหล่านี้มีความเป็นอิสระและมีกฎระเบียบ ของตนเองที่อาจสลับซับซ้อนและยังไม่เป็นที่เข้าใจของประชาชน แต่เมื่อใดที่หน่วยงานเหล่านี้มีความพร้อม และแจ้งไปยังรัฐบาล รัฐบาลจะออกพระราชกฤษฎีกาให้หน่วยงานเหล่านี้สามารถใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ได้โดยไม่มีปัญหาและอุปสรรค สำหรับส่วนราชการที่จะนำวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้จะยกเว้น กรณีของการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมที่เกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ซึ่งเป็นทรัพย์ใหญ่ มีมูลค่าสูง ที่มีความสำคัญและมีโอกาสปลอมแปลงกันได้ง่าย รวมทั้งธุรกรรมนิติกรรมที่เป็นเรื่องส่วนตัว อาทิ การจดทะเบียนสมรส การขอมีบัตรประจำตัวประชาชน การขอหนังสือเดินทาง และการขอทำเอกสารพินัยกรรม

สมาชิกฯ ได้อภิปรายแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ อาทิ การปรับเปลี่ยนรัฐบาลไทยไปสู่รัฐบาลดิจิทัลต้องมีการริเริ่มอย่างจริงจัง เมื่อมีการปฏิบัติราชการ ทางอิเล็กทรอนิกส์จะใช้งบประมาณทั้งหมดเท่าใด และควรสร้างรูปธรรมของหน่วยงานที่มีการจัดบริการ สาธารณะหรือการบริหารราชการแผ่นดิน อาทิ การให้บริการในสถานพยาบาล สถานีตำรวจ และเทศบาล ต้องสร้างความสะดวก สร้างความปลอดภัย มีการป้องกันและรักษาข้อมูลที่เป็นความลับ ต้องมีความแม่นยำ และระบบต้องรองรับทั่วประเทศ เพื่อลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงข้อมูล ต้องลดความซ้ำซ้อน ในการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงาน เนื่องจากสิ้นเปลืองงบประมาณและบุคลากร อีกทั้งควรกำหนด กรอบหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานให้ชัดเจน และควรมีผลบังคับใช้ในทุกหน่วยงานของภาครัฐไม่เว้นแม้แต่ ฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายตุลาการ และองค์กรอิสระตามรัฐธรรมนูญ เนื่องจากหากมีการบังคับใช้ในทุกหน่วยงาน จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนเป็นอย่างมาก เนื่องจากฝ่ายนิติบัญญัติเป็นฝ่ายที่ใกล้ชิดกับประชาชน ควรมี การนำระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามามีบทบาทเพื่อส่งเสริมประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมให้กับประชาชน ทั้งนี้ ควรเร่งดำเนินการเพื่อให้มีการออกพระราชกฤษฎีกาโดยเร็วที่สุด นอกจากนี้ รัฐบาลควรกำหนดมาตรฐาน วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งรวมถึงมาตรฐานข้อมูลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำหรับการ ร่างกฎหมายฉบับนี้ควรมีผลบังคับใช้ให้เป็นไปตามหลักการและเหตุผลอย่างแท้จริง ควรมีการยกระดับ คุณภาพการให้บริการแก่ประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ควรมีโครงข่ายเข้าถึงประชาชนทุกครัวเรือน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดี ลดเวลา เพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ลดภาระการเดินทาง เพิ่มความพึงพอใจ ในการทำงานของรัฐ และควรทำให้กระบวนการเป็นไปอย่างโปร่งใส รวมทั้ง ควรอำนวยความสะดวก ทางธุรกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โดยการวางหลักตามกฎหมายในการส่งเสริมอำนวยความสะดวกให้กับ ภาคธุรกิจไทย ซึ่งจะทำให้ภาคเอกชนมีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น ในส่วนของการพัฒนาการมีส่วนร่วม ของทุกภาคส่วนเพื่อร่วมขับเคลื่อนให้เกิดรัฐบาลดิจิทัล ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และหน่วยงานอื่น ๆ ภายใต้กฎหมายฉบับนี้ ต้องมีความฉับไว มีการบริการที่รวดเร็ว และมีการบริการที่เป็นธรรมาภิบาลกับประชาชน ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงไปสู่การปฏิบัติการแบบอิเล็กทรอนิกส์ จะต้องใช้เวลาในการเตรียมการจึงควรเพิ่มระยะเวลาในการประกาศบังคับใช้จาก 90 วัน เป็น 180 วัน

นายจินตพันธุ์ ทังสุบุตร ผู้อำนวยการกองพัฒนากฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ชี้แจงว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้ต้องการปรับกระบวนการทางความคิด ปรับทัศนคติ หรือ Mindset ของเจ้าหน้าที่ภาครัฐให้ยอมรับกระบวนการดิจิทัลที่เป็นสากลและภาคเอกชนได้ใช้มานานเป็นเวลาหลายปีแล้ว โดยปัญหาคือยังติดข้อกฎหมายในส่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานนั้น ๆ ที่มีระบบการทำงานในรูปแบบของการใช้กระดาษ ซึ่งเป็นเหตุให้ไม่สามารถขับเคลื่อนรัฐบาลดิจิทัลได้อย่างรวดเร็ว ตามความมุ่งหมายของรัฐบาล แม้ที่ผ่านมาในช่วง 20 ปี จะมีการออกกฎหมายจำนวนมากที่เกี่ยวข้องกับเรื่องของดิจิทัลในด้านต่าง ๆ แต่ก็ยังไม่บรรลุวัตถุประสงค์ เนื่องจากกฎหมายเหล่านั้นส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องของการวางแผนนโยบายในภาพใหญ่ อาทิ เรื่องงบประมาณ และการจัดตั้งหน่วยเทคนิคต่าง ๆ โดยร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะไม่ก่อให้เกิดการตั้งงบประมาณขึ้นมาใหม่แต่อย่างใด แต่เป็นการปรับ Mindset ของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ และใช้สิ่งที่มีอยู่แล้วในการปฏิบัติงาน สำหรับในประเด็นของวันใช้บังคับนั้น เป็นความมุ่งหมายของรัฐบาลที่ได้ชะลอไว้บางส่วนเนื่องจากวิธีการเปลี่ยน Mindset จะต้องมีการทำความเข้าใจกับผู้ปฏิบัติงานซึ่งเป็นข้าราชการจำนวนมาก โดยในระยะแรกนั้น เวลา 90 วัน จึงมีความเหมาะสม แต่หากรัฐสภาเห็นว่าควรจะมีการปรับปรุงอย่างไรก็ดีที่จะยอมรับ ส่วนบทบาทของหน่วยงานที่สมาชิกฯ เห็นว่ามีการกำหนดหน่วยงานในการทำหน้าที่จัดทำวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ไว้หลายหน่วยงาน ทั้งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) เหตุใดจึงไม่มีกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดยสำนักงานฯ เห็นว่ากระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นกระทรวงขนาดใหญ่ และสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ก็เป็นหน่วยงานในสังกัดของกระทรวงฯ ที่มีความเชี่ยวชาญและมีความใกล้ชิดโดยตรงอยู่แล้ว ซึ่งในการดำเนินงานนั้นไม่ได้มีการตั้งเป็นคณะกรรมการแต่ความรับผิดชอบจะขึ้นอยู่กับหน่วยงานนั้น ๆ โดยตรง

นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี กล่าวชี้แจงโดยขอขอบคุณสมาชิกฯ ที่ได้ให้ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ ซึ่งรัฐบาลจะรับข้อเสนอแนะที่ไม่สามารถนำไปแก้ไขในร่างกฎหมายได้ในชั้นคณะกรรมการธิการ มาจัดการป้องกัน แก้ไข และปราบปรามในเรื่องของการรั่วไหลของข้อมูลและการดูแลรักษาความปลอดภัยของข้อมูล แต่รัฐบาลต้องมีหน่วยงานหรือบุคลากรที่จะป้องกันในประเด็นดังกล่าว โดยรัฐได้เรียนรู้การทำงานของภาคเอกชนที่ให้อิเล็กทรอนิกส์เข้ามามีบทบาทในการทำงาน และรัฐบาลได้ริเริ่มในหน่วยรัฐวิสาหกิจ ซึ่งในขณะนี้รัฐวิสาหกิจได้ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการยื่นคำร้อง คำขอ คำอนุญาต อนุมัติ การเสียเงิน การจ่ายเงินล่วงหน้า ก่อนภาคราชการแล้ว ด้วยเหตุนี้ ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงไม่บังคับใช้กับหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากปฏิบัติไปก่อนหน้านี้แล้ว และมีระเบียบวิธีโดยไม่ต้องยึดโยงกับกฎหมาย สำหรับฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายตุลาการ และองค์กรอิสระตามรัฐธรรมนูญนั้น ไม่สามารถกำหนดกฎหมายให้หน่วยงานดังกล่าวเข้ามาอยู่ภายใต้กฎหมายในขณะนี้ได้ จนกว่าหน่วยงานนั้นจะมีความพร้อม จึงจะออกเป็นพระราชกฤษฎีกาในภายหลัง ซึ่งสามารถกำหนดรายละเอียดสำหรับแต่ละหน่วยงานได้ โดยร่างกฎหมายฉบับนี้เป็นการรับรองว่าจะมีการออกพระราชกฤษฎีกาในระบอบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ได้มีการทดลองในกรณีที่มีการออกกฎหมายเรื่องเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวก ซึ่งในบางพื้นที่ไม่มีงบประมาณแต่เมื่อทดลองไประยะหนึ่งแล้วสามารถเข้าสู่ระบบและดำเนินการได้ด้วยความสะดวก หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือละเลยจะถูกดำเนินการต่อไป ในกรณีเรื่องการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ได้มีการพิจารณาร่วมกับกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น และคณะกรรมการกระจายอำนาจ ตลอดจนหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้มีความเห็นร่วมกันว่าควรมีหน่วยงานที่ดูแลในประเด็นดังกล่าว โดยจะให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการเป็นผู้ดูแล ซึ่งจะเป็น

หน่วยงานที่รายงานปัญหาต่าง ๆ มายังรัฐบาลทุก ๆ 60 วัน และรัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ตามที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ร้องขอผ่านสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ เพื่อให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบกับร่างพระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ด้วยคะแนน 537 เสียง และตั้งคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน 35 คน กำหนดแปรญัตติ 15 วัน
จากนั้น สมาชิกฯ ได้เสนอต่อที่ประชุมให้เลื่อนการพิจารณาระเบียบวาระการประชุมต่อไป
ไปในการประชุมครั้งถัดไป ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบ ประธานฯ จึงได้สั่งปิดประชุม เวลา 16.36 นาฬิกา

ปิดประชุมเวลา 16.36 นาฬิกา

จัดทำโดย กลุ่มงานสื่อมวลชน สำนักประชาสัมพันธ์
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร