

ห้ามจำหน่าย



www.srut.or.th

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.สวท.) The State Railway Workers' Union of Thailand (SRUT)

ส่องทาง

ปีที่ 27 ฉบับประจำเดือนมิถุนายน 2565

ทำไมถึงต้องมีกฎหมาย

เมื่อเกิดการรวมตัวกันของผู้คนจำนวนมากที่ได้มาอยู่ร่วมกันในสังคม ปัญหาย่อมเกิดขึ้น ความขัดแย้ง การละเมิดสิทธิ การได้รับการคุ้มครอง ก็จำเป็นที่จะต้องมียุติธรรมมาช่วยเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม และมีผลกำหนด หรือใช้บังคับให้คนที่อยู่ร่วมกันจำนวนมากได้ใช้เป็นกรอบ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหา

อ่านต่อหน้า 6

ฉบับนี้มีอะไร

- สังคมม้าเหล็ก 3
- แวดวงแรงงาน 3
- ทำไมถึงต้องมีกฎหมาย 6
- รู้ไว้...ก่อนเกษียณ 7
- ภาพกิจกรรม ความเคลื่อนไหว 8

สร.สวท.เดินหน้าคัดค้าน พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ...



☆☆☆ ร่างพระราชบัญญัติ การขนส่งทางราง พ.ศ. ... ในประเด็นอำนาจหน้าที่ การกำกับดูแล (Regulator) กำหนดให้อำนาจกับ กรมการขนส่งทางราง มากเกินกว่าการกำกับดูแล

ไม่เป็นไปตามหลักการและเหตุผล ทำหน้าที่เป็นผู้ประกอบกิจการ (Operator) เสียเอง ☆☆☆

อ่านต่อหน้า 4

สหภาพฯ ยื่นหนังสือคัดค้าน อนุญาตบุคคลภายนอกขับรถไฟ

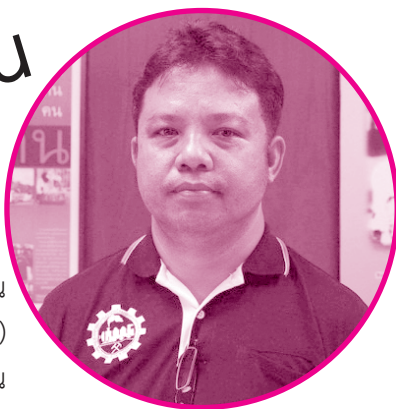
วันที่ 2 มิถุนายน 2565 นายสรารุช สราญวงศ์ ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟ ประเทศไทย (สร.รฟท.) พร้อมคณะกรรมการ

และสมาชิกที่เป็นพนักงานขับรถไฟได้เข้าร่วมยื่นหนังสือถึงผู้ว่าการรถไฟฯ เพื่อคัดค้านกรณีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย



อ่านต่อหน้า 5

คุยกับประธาน



สวัสดิ์ศรีรับพี่น้องสมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) ทุกท่าน กระผมนายสรราชู สราญวงศ์ ประธานสร.รฟท. พบกันเป็นครั้งแรกในวารสารส่องทางฉบับเดือนมิถุนายน 2565 ซึ่งที่ผ่านมาหลังจากที่พี่สาววิทย์ แก้วหวาน อดีตประธานสร.รฟท. ได้เกษียณอายุ ผมก็ได้รับมอบหมายจากที่ประชุมคณะกรรมการ สร.รฟท. ให้ทำหน้าที่รักษาการประธาน สร.รฟท. ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2564 เป็นต้นมา และได้รับความเห็นชอบจากมติที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565 รับรองให้ทำหน้าที่ประธาน สร.รฟท. ซึ่งถือว่าเป็นภารกิจที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง ที่ต้องมีหน้าที่รับผิดชอบต่อองค์กร และมวลหมู่สมาชิก เป็นไปตามข้อบังคับของสหภาพฯ และวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งสหภาพแรงงานตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ 2543 ในการแสวงหาและคุ้มครองสิทธิประโยชน์ให้กับสมาชิกและโดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้ความร่วมมือดำเนินการให้เกิดประสิทธิภาพและรักษาผลประโยชน์ของรัฐวิสาหกิจ ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการสร้างความร่วมมือร่วมแรง ร่วมใจจากมวลหมู่สมาชิกทุกท่าน

ด้วยสถานการณ์ปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นปัญหาความผันผวนทางด้านเศรษฐกิจ ปัญหาการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด -19 และนโยบายทางการเมืองที่มีผลกระทบต่อ การดำเนินงานของการรถไฟฯ ผลกระทบต่อพี่น้องสมาชิกทั้งที่เป็นพนักงาน และ ลูกจ้างเฉพาะงาน รวมถึงอดีตพนักงานและครอบครัวที่ทุกท่านต้องติดตามข่าวสารความเคลื่อนไหว อย่างใกล้ชิด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการพิจารณาร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ...ที่จะให้อำนาจหน้าที่กับกรมการขนส่งทางราง ให้ทำหน้าที่กำกับดูแล (Regulator) กำหนดมาตรฐานต่างๆ ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง แต่พอสร.รฟท.เข้าไปศึกษาเนื้อหาหากกลับพบว่า “กรมราง”ไม่ได้ทำหน้าที่กำกับดูแลเพียงอย่างเดียว แต่มีอำนาจหน้าที่อื่น ๆ ทั้งเรื่องของการจัดการอสังหาริมทรัพย์ ที่ดิน การเข้ามาเห็นชอบอนุญาตการใช้ทางการเชื่อมต่อระบบ การจัดสรรเส้นทางเดินรถ และ ความจุในทาง รวมถึงการลงโทษทางปกครองกับผู้ประจำหน้าที่ และการร่าง บทเฉพาะกาล ที่มีลักษณะจำกัดขอบเขตการใช้อำนาจตาม พ.ร.บ.การจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ,พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยต้องไม่ขัดหรือแย้งกับร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง ซึ่งมีผลต่ออนาคตในการประกอบกิจการ

ของการรถไฟฯในฐานะเป็นเพียงผู้ประกอบการรายหนึ่ง ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ตามพระราชปณิธานของล้นเกล้ารัชกาลที่ 5 ที่ให้กิจการรถไฟฯ ดำเนินกิจการขนส่งทางรถไฟเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชนโดยไม่หวังผลกำไร นอกจากนี้ ยังมีในเรื่องของนโยบายการให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน (PPP.) ในโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงทั้งในเฟสแรก รังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน (รัฐลงทุน 100% ทั้งโครงสร้างพื้นฐานและขบวนรถ) และโครงการส่วนต่อขยาย ซึ่งโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงจะเป็นโอกาสของการรถไฟฯ ในการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีจากระบบรถดีเซล ไปสู่ระบบรถไฟฟ้า และขยายไปสู่ทั่วทุกภูมิภาคในระยะ 100 กม.และ 300 กม.ในระยะต่อ ๆ ไป โดยปัจจุบันการรถไฟฯมอบหมายภารกิจให้บริษัทลูกคือ บริษัทรถไฟฟ้าวรพท. จำกัด (รฟฟท.) ดำเนินการทั้งด้านจัดการเดินรถ และซ่อมบำรุง ซึ่งถือเป็นทักษะ (Skill) และองค์ความรู้ (Knowledge) ภายในขององค์กร หากผู้มีอำนาจมีนโยบายให้ระบบนายทุนเอกชนเข้ามาดำเนินการแทนโดยใช้ผลการศึกษาดำเนินการร่วมลงทุน (PPP) ก็จะทำให้การรถไฟฯเสียโอกาสในการเก็บสะสมองค์ความรู้ไปต่อยอดพัฒนาองค์กรในอนาคตได้ และการรถไฟฯก็จะถูกลดบทบาทภารกิจ จนสุดท้ายแล้วก็อาจจะถูกแทนที่ด้วยนายทุนผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายอื่นในอนาคตอันใกล้นี้ และในเรื่องใกล้ตัวที่เกี่ยวข้องกับสิทธิ ความมั่นคงในการทำงานเพื่อสวัสดิการของสมาชิกที่ผ่านกระบวนการนำเสนอและพิจารณาผ่านคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ (ไตรภาคี) ที่มีผลบังคับใช้แล้วเช่น เรื่องหลักเกณฑ์การจ่ายค่ารักษาพยาบาลกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ค่าทำศพกรณีตาย อันมิใช่เนื่องจากการทำงาน / เรื่อง หลักเกณฑ์และอัตราค่ารักษาพยาบาลกรณีผู้ป่วยฉุกเฉินโรคติดต่ออันตรายตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อ กรณีโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 /เรื่อง หลักเกณฑ์การจ่ายค่าช่วยเหลือบุตร และค่าช่วยเหลือการศึกษาของบุตร และยังมีในส่วนที่อยู่ระหว่างการพิจารณาเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีเห็นชอบ ซึ่งทุกเรื่องที่น่าเสนอให้มีการพิจารณาล้วนเป็นข้อมูลที่นำมาจากการพบปะสมาชิกและรับข้อเสนอมาดำเนินการทั้งสิ้น

สุดท้ายนี้เพื่อให้สมาชิก และคนรถไฟทุกท่าน ได้ตระหนักถึงบทบาทภารกิจสำคัญของการรถไฟฯในการเป็นระบบขนส่งทางรางที่เป็นระบบสาธารณูปโภคหลักที่ให้บริการประชาชนทั่วทุกส่วนภูมิภาค หากถูกแทนที่โดยระบบทุนนิยมผูกขาดอนาคตจะเป็นเช่นไร โปรดติดตามอย่างใกล้ชิด และร่วมกันปกป้องรักษาการรถไฟฯไว้เพื่อประโยชน์ของสาธารณชน คนรุ่นหลังต่อไป ด้วยความเชื่อมั่นและศรัทธาในพลังการต่อสู้ของชนชั้นกรรมากร

ด้วยจิตคารวะ

สรราชู สราญวงศ์

ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย



บรรณาธิการ

สวัสดิ์ศรีรับมวลสมาชิกและท่านผู้อ่านที่เคารพทุกท่าน.... พบกับวารสารส่องทางฉบับเดือนมิถุนายน 2565 หายหน้าหายตาจากสมาชิกและท่านผู้อ่านไปนาน ตามสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 รอบหนึ่ง รอบสอง รอบสาม ฯลฯ ประเด็นสำคัญที่ปฏิเสธไม่ได้เพราะเป็นความรับผิดชอบของทีมงานส่องทางทุกคน ขอน้อมรับข้อบกพร่องกับการห่างหายสื่อของสหภาพ “วารสารส่องทาง” ในครั้งนี้ ส่วนสถานการณ์แนวโน้มการติดเชื้อโควิด -19 ลดลง ศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศ.บ.ค.) จึงมีมติเห็นชอบให้ปรับระดับพื้นที่สถานการณ์ทั่วราชอาณาจักรเป็นพื้นที่เฝ้าระวัง (สีเขียว) 77 จังหวัด และยังเห็นชอบผ่อนคลายเป็นให้ถอดหน้ากากได้ นอกอาคารหรือที่โล่งแจ้ง โดยเน้นความสมัครใจของแต่ละบุคคล ซึ่งเริ่มดำเนินการได้หลังประกาศราชกิจจานุเบกษา ประชาชนทั่วไป หากเป็นสถานที่ภายนอกอาคาร ที่โล่งแจ้ง ถอดหน้ากากได้ แต่ให้สวมหน้ากาก เมื่ออยู่ร่วมกับบุคคลอื่น โดยไม่สามารถเว้นระยะห่าง มีความแออัดมีการรวมกลุ่มคนจำนวนมาก หรือมีการระบายอากาศไม่ดี เช่น ชนส่งสาธารณะ ตลาด สนามกีฬา หรือสถานที่แสดงดนตรีที่มีผู้ชม เป็นต้น แต่เมื่ออยู่ภายในอาคารให้สวมหน้ากาก สามารถถอดได้ในกรณีที่อยู่คนเดียว หากอยู่ร่วมกับบุคคลอื่นที่ไม่ได้อาศัยอยู่ที่พำนักเดียวกัน ต้องสามารถเว้นระยะห่างได้ ไม่รวมกลุ่มแออัด ให้อยู่ในที่ระบายอากาศได้ดี

และกรณีมีกิจกรรมที่จำเป็น ต้องถอดหน้ากาก เช่น รับประทานอาหาร ออกกำลังกาย บริการบริเวณใบหน้า ศิลปะการแสดง เป็นต้น โดยให้ดำเนินการด้วยความระมัดระวัง เมื่อกิจกรรมนั้นเสร็จสิ้น ควรสวมหน้ากากทันที แต่ทั้งนี้ จากข้อมูลการสำรวจอนามัยโพลของกรมอนามัย เกี่ยวกับมาตรการสวมหน้ากากตลอดเวลาในสถานี่สาธารณะ และสถานประกอบการ พบว่า ประชาชนร้อยละ 93.3 เห็นว่ายังคงต้องสวมหน้ากากต่อไป มีเพียงร้อยละ 6.7 ที่เห็นว่าให้เลิกทำ ทีมงานเห็นว่าใส่หน้ากากมาเกือบจะ 3 ปีแล้วถ้าเป็นความสบายใจใส่ต่อไปก็ได้ โดยเฉพาะประชาชนที่อยู่ในเขตเมืองนอกจากป้องกันเชื้อไวรัสโคโรนา - 2019 แล้ว ยังมี PM 2.5 ในบรรยากาศทั่วไปหรือเรียกง่าย ๆ ว่าค่าฝุ่น PM 2.5 คือ การกำหนดขึ้นเพื่อป้องกันความเข้มข้นของการปล่อยฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอนในบรรยากาศ มีหน่วยเป็น ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร โดยคิดค่าเฉลี่ยราย 24 ชั่วโมง และรายปี ซึ่งถ้าสูดเข้าลึกถึงทางเดินหายใจและปอด ก่อให้เกิดการระคายเคือง แสบจมูก ไอ จาม มีเสมหะ หอบหืด หัวใจวายเฉียบพลัน หลอดเลือดสมองตีบ และที่อันตรายที่สุดอาจถึงขั้นเป็นมะเร็งปอด สำหรับคอการเมืองมีเรื่องใหญ่ของโลก ณ ปัจจุบัน จากความเดิมเมื่อหลังจากสหภาพโซเวียตสลายตัวเป็นประเทศย่อย ๆ สหรัฐก็ประสบความสำเร็จเป็นมหาอำนาจหลักที่เป็นศูนย์กลางของโลกยุคโลกาภิวัตน์ และในขณะที่สหรัฐกำลังขยายอิทธิพลตนเองให้แผ่ไพศาล โดยมีเป้าหมายสูงสุดในการเป็นมหาอำนาจหนึ่งเดียว แต่เมื่อ 24 กุมภาพันธ์ 2565 รัสเซีย ประกาศ ‘ปฏิบัติการพิเศษทางทหาร’ ในยูเครนมารวม 5 เดือนจนโลกสะเทือน แต่ความเป็นจริงที่โลกเห็นคือ รัสเซียขัดกับ NATO โดยใช้พื้นที่ยูเครนในการสับยุทธ์ นักวิเคราะห์หลายคนรวมถึงประชากรทั้งหลายทั่วโลกจับตามองถึงวิกฤตศตวรรษที่ 21 โลกชั่วคราวและการเปลี่ยนผ่าน การล่มสลายของระเบียบโลกเก่า และการก่อตั้งระเบียบโลกใหม่ที่เป็นธรรม อย่างกระหึ่มตา... กลับมาบ้านเรา เรื่องทำท้าย กระหมึกก็ก้อง เรื่องใหญ่ คือ...ประเทศไทยกับยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก กลัวเป็น NATO 2 ปัญหาอธิปไตยของชาติ พื้นที่กระสุนตกมีความเป็นไปได้สูง นำห้วงการรถไฟฯ ที่มีภารกิจทางประวัติศาสตร์รับใช้ประชาชนมาร่วม 113 ปี มาแล้ว พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. ... ผลกระทบอย่างไร สมาชิกและท่านผู้อ่านต้องติดตาม....

ด้วยจิตคารวะ

สุพิเชฐ สุวรรณชาติ

บรรณาธิการ



☆☆☆ ข่าวสองทางฉบับนี้เป็นฉบับเดือนมิถุนายน 2565 ☆☆☆ หลังจากหยุดชงักไปชั่วระยะหนึ่งด้วยอุปสรรคหลายประการ ☆☆☆ บัดนี้สถานการณ์ได้ผ่อนคลายลงส่องทางจึงออกมาเพื่อส่องทางนำแสงสว่างทางอุดมการณ์และปัญญาสู่สมาชิก สร.รฟท.และมิตรสหายในแวดวงขบวนแรงงานไทยต่อไป ☆☆☆ ในท่ามกลางวิกฤตอย่างรุนแรงทั้งระดับโลกและแน่นอนย่อมส่งผลกระทบต่อทุกประเทศในที่สุด ☆☆☆ ประเทศไทยหนึ่งในสมาชิกของโลกย่อมหนีไม่พ้นกฎเกณฑ์นี้ ☆☆☆ และกระทบหนักกว่าหลายประเทศในโลกและในกลุ่มประเทศอาเซียน ☆☆☆ เพราะพื้นฐานการพัฒนาประเทศมาแต่เดิมเป็นการนำพาระบบเศรษฐกิจของชาติไปพึ่งพาทุนข้ามชาติเป็นหลัก ☆☆☆ กว่า 70% ของเศรษฐกิจไทยพึ่งพาทุนข้ามชาติเมื่อเกิดโรคโควิด19 ตั้งแต่ปลายปี 2562

จนปัจจุบันต่างชาติต่างปิดประเทศสู้กับโควิด อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวไทยทรุดหนัก ☆☆☆ คนว่างงานเพิ่มขึ้นนับล้านคน ☆☆☆ รัฐบาลต้องกู้เงินกว่า 1 ล้านล้านบาทมาบรรเทาความเดือดร้อนให้ประชาชนกลายเป็นหนี้สาธารณะเพิ่มขึ้นเกิน 60% ของ จีดีพี ☆☆☆ และยังซ้ำเติมด้วยสงครามระหว่างยูเครนที่แท้จริงคือกลุ่มนาโต้กับรัสเซียส่งผลให้มีการกีดกันทางการค้าทำให้ราคาพลังงานสูงขึ้นและขาดแคลนสร้างความเดือดร้อนให้ประชาชนทั่วโลก ☆☆☆ สำหรับคนไทยถึงยุคน้ำมันแพงที่สุดในประวัติศาสตร์รวมทั้งแก๊สหุงต้ม ☆☆☆ การบริหารประเทศแทบทุกรัฐบาลยังเอื้อประโยชน์ให้กับนายทุนเป็นสำคัญเพราะนั่นคือกระแสเลือดเงินของทุกพรรคการเมืองที่มีบทบาทสำคัญในสภา ☆☆☆ ซึ่งชี้ชัดกรณีนายทุนการเมืองโกงที่ดินการรถไฟที่เขากระโดด บูรีรัมย์ยังไม่คืนให้ รฟท ☆☆☆ ทั้งที่ชี้ชัดโดยคำพิพากษาของศาลฎีกาแล้ว ☆☆☆ การพยายามออกกฎหมาย พ.ร.บ.การขนส่งทางรางก้าวล่วงแทรกแซงการบริหารการรถไฟมุ่งเพิ่มโทษทั้งทางแพ่งทางอาญาแก่พนักงานขับรถไฟโดยเฉพาให้สูงขึ้น ☆☆☆ และยังก้าวล่วงการบริหารที่ดินของรถไฟเอื้อประโยชน์นายทุนอีกด้วย ☆☆☆ ยังไม่พอยังแก้ ขตร. ให้บุคคลภายนอกขับรถไฟได้โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารและทรัพย์สินของการรถไฟฯแม้แต่หน่วย ☆☆☆ สมาชิก สร.รฟท. ทั่วประเทศต้องติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิด รฟท. จะทำหน้าที่ปกป้องสิทธิของสมาชิกและผลประโยชน์ของสมาชิกและของการรถไฟฯอย่างสุดความสามารถ ☆☆☆ ยังไม่พอยังแก้ พ.ร.บ.แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ 2543 ให้อภัยหลังเข้าคลอง ☆☆☆ เป็นการทำลายระบบแรงงานสัมพันธ์ที่ดีแต่หน้าด้านอ้างเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ILO ฉบับ 87 และ 98 รู้ถึงไหนอายุถึงนั้น ☆☆☆ นี่คือการระดมความคิดของคนรถไฟทั้งประเทศและสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจทุกแห่งต้องแสดงพลังอีกแล้ว ☆☆☆ ข้อมูลข่าวสารเร่งด่วน สร.รฟท.จะรายงานทุกช่องทางสื่อให้ทราบตามลำดับ ☆☆☆ หลักสำคัญของชนชั้นแรงงานทั้งผองคือพี่น้องจรรวมตัวกันให้เป็นพลังที่ยิ่งใหญ่เพื่อปกป้องสิทธิศักดิ์ศรีของชนชั้นแรงงานให้ถึงที่สุด ☆☆☆ เพื่อหยุดยั้งการกดขี่ขูดรีดทุกรูปแบบให้จงได้ พบกันใหม่ฉบับหน้าสวัสดิ์ครับ ☆☆☆

หน้าตระแกรง



องค์กรฝ่ายแรงงานไม่ปลื้ม.....

คัดค้านร่าง พ.ร.บ. แรงงานสัมพันธ์ในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ...

ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติหลักการร่าง พ.ร.บ. แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. ... เสนอโดยกระทรวงแรงงานเสนอ ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาในรายละเอียดผ่านความเห็นคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว ขั้นตอนต่อไปส่งให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไปนั้น ความเคลื่อนไหวในแควดวงแรงงาน โดยเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2565



สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ (สรส.) ร่วมกับ สมาพันธ์แรงงานขนส่งระหว่างประเทศ (ITF) จัดสัมมนาวิเคราะห์ “พ.ร.บ. แรงงานสัมพันธ์ในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ...” ณ ห้องประชุมชั้น 2 สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ โดยมีผู้แทนจากองค์กรสมาชิกของทั้ง 2 องค์กรให้ความสนใจเข้าร่วมสัมมนาอย่างล้นหลาม ซึ่งความเห็นในการระดมความคิด ภาพรวมมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง หลักการภายใน พระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยมีการอ้างอิงอาศัยหลักการให้สอดคล้องกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ (อนุสัญญา ILO ฉบับที่ 87 และ 98) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ส่งเสริมให้มีการรวมตัวของคนงานเป็นหลัก แต่ภายในร่างกฎหมายฉบับนี้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขหลักการสำคัญในพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ส่งผลกระทบต่อการทำงาน และทำลายความเป็นเอกภาพ ความเข้มแข็งของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจอยู่หลายประการ

ต่อมาวันที่ 15 มิถุนายน 2565 สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ (สรส.) ได้มีการเปิดประชุมคณะกรรมการกลาง สรส. ครั้งที่ 5/2565 ณ ห้องประชุมสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) พิจารณาเรื่องคัดค้านร่าง พ.ร.บ. แรงงานสัมพันธ์ในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ... ที่ประชุมเห็นว่าไม่สอดคล้องหลักการ ILO 87 & 98 มุ่งทำลายและละเมิดระบบการรวมตัวเป็นสหภาพแรงงานที่เข้มแข็ง รวมถึงมีความลำเอียงทางความคิดของการปรับปรุงการบริหารจัดการระบบแรงงานสัมพันธ์ และจะมีการขับเคลื่อนกิจกรรมเพื่อร่วมกันคัดค้านร่าง พ.ร.บ.ฯ ดังกล่าว จนกว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงต่อไป

“ **สามัคคี มีพลัง คือแรงผลักดันแห่งความสำเร็จ** ”

ต่อหน้าจาก 1 **สร.สพท.เดินหน้าคัดค้าน พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ...**

ตามที่รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 – 2580) ตามประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่มตอนที่ 82 ก วันที่ 13 ตุลาคม 2561 ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐข้อ 4.3.1 ภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสม การจัดระบบขององค์กรภาครัฐที่แยกแยะบทบาทหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่กำกับและหน่วยงานผู้ให้บริการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและมีการแข่งขันที่เป็นธรรม โดยภารกิจที่ภาครัฐยังจำเป็นต้องดำเนินการ และกำหนดให้มีโครงสร้างหน่วยงานที่สอดคล้องกับบทบาทภารกิจที่รับผิดชอบ มีความคุ้มค่า และสามารถขับเคลื่อนการบริหารราชการแผ่นดินได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ส่วนที่ 4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทย ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ กำหนดแนวทางการพัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง โดยเร่งจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล (Regulatory Unit) ผู้ให้บริการในสาขาการขนส่งทางราง กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางราง กำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการและระดับคุณภาพการให้บริการ กำหนดมาตรการส่งเสริมการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในกิจการระบบรางของประเทศและการคุ้มครองผู้ใช้บริการ รวมทั้งปรับปรุงมาตรการกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้ทันสมัยและลดความซ้ำซ้อน บังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศ คณะรัฐมนตรี จึงได้มีมติเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2559 เห็นชอบการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง และอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.... (การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง) และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.... โดยปัจจุบันพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 ประกาศใช้แล้วเมื่อวันที่ 14 เมษายน 2562 กล่าวคือ กรมการขนส่งทางรางเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นแล้วแต่ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.... อันคือกฎหมายที่ให้กรมการขนส่งทางรางใช้ในการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางราง ยังไม่คลอดออกมา โดยมีหลักการและเหตุผลความจำเป็น ตามที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบนี้คือแนวคิดที่มาจากภาครัฐ

กลับมาดูฝั่งของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ นับแต่ ครม. มีมติ เห็นชอบอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.... (การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง) และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.... เมื่อสหภาพฯ ศึกษาแล้วถ้าเป็นไปตามหลักการเดิมคือ อำนาจหน้าที่ เพียงการกำกับดูแล (Regulator) สหภาพฯ ไม่ได้มีประเด็นในการคัดค้าน แต่เมื่อดูร่าง พ.ร.บ.ออกมาขึ้นต้นเป็นลำไม่ไผ่พอเลาหลงไปจากเพียงการกำกับดูแล (Regulator) กลายเป็นทำหน้าที่เป็นผู้ประกอบกิจการ (Operator) เสียเอง เป็นต้นเหตุทำให้สหภาพออกโรงคัดค้านไม่เห็นด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ” ทั้งยื่นหนังสือถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเดินสายเพื่อชี้แจงสมาชิกทั่วประเทศเกี่ยวกับ”ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ” มีผลกระทบต่อองค์กรการรถไฟฯและพนักงานอย่างไร ซึ่งมีสมาชิกสนใจเข้ารับฟัง และสอบถามข้อสงสัยต่างๆ โดยก่อนหน้า



นี้เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2565 สหภาพฯ ได้ออกหนังสือที่ สร.รพท. 238/2565 ถึงนายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เรื่องขอให้ยับยั้งการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... รายละเอียดหนังสือได้กล่าวถึงตามที่กระทรวงคมนาคม ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2564 โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... โดยมีหลักการและเหตุผล “เพื่อให้มีบทบาทของกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์” และส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยจะมีการนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไปนั้น ก่อนที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งหนังสือไปให้หน่วยงานต่างๆ เช่นสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานศาลยุติธรรม เป็นต้น เพื่อขอความเห็นเกี่ยวกับร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางรางฯ โดยหน่วยงานนั้นๆ ได้เสนอความเห็นกลับมาซึ่งมีข้อสังเกตและให้ความเห็นให้มีการทบทวนเนื้อหา มิให้มีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายฉบับอื่นๆ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน เช่นบรรดาสีทธิ อำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางราง ต้องไม่ซ้ำซ้อนกับ หน่วยงานรัฐอื่นๆ ในการร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางรางฯ มีเจตนารมณ์ที่ชัดเจนเพื่อให้มีหน่วยงานที่มีฐานะเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลนโยบายเกี่ยวกับมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรฐานทางด้านความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการ และการกำหนดอัตราค่าบริการ เพื่อควบคุมและกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมขนส่งทางรางและการบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ แต่มีการกำหนดให้อำนาจหน้าที่กรมการขนส่งทางราง มากเกินกว่าหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และอาจมีผลให้กรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ ขนส่งทางรางนั่นเอง จึงควรมีการพิจารณาทบทวนในรายละเอียดที่ชัดเจนและคำนึงถึงการแบ่งแยกบทบาทหน้าที่และอำนาจ ให้กรมการขนส่งทางรางใช้ในการกำกับดูแล ในกิจการขนส่งทางรางให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายอื่น ประการต่อมาเมื่อพิจารณาร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางรางฯ ที่ส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา เห็นว่าในเนื้อหาของสาระของร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้มีผลกระทบเป็นวงกว้างทั้งต่อหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐหลายภาคส่วน รวมทั้งภาคประชาชนที่เป็นผู้ใช้บริการ ซึ่งในเรื่องของการตรากฎหมายและหลักการมีส่วนร่วมนี้ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ในมาตรา 77 บัญญัติว่า “ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้าน และเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอนเมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกกรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

ต่อหน้าจาก 4 สหภาพฯ ยื่นหนังสือคัดค้านอนุญาตนอกขั้วรถไฟ

โดยมีนายสุชีพ สุขสว่าง รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ เป็นผู้แทนรับหนังสือ ในหนังสือระบุว่าตามที่กรมการขนส่งทางรางได้มีการเผยแพร่ผลการประชุมคณะทำงานจัดทำหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขั้วรถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง ครั้งที่ 5-1 /2565 ที่ประชุมได้เห็นชอบการแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ขตร.) หมวด 1 ข้อ 1 (37) เป็น “พนักงานขั้วรถ หมายความว่า พนักงานซึ่งได้รับมอบหน้าที่เป็นผู้ขั้วรถจักรขณะกระทำหน้าที่นั้น หรือบุคคลภายนอกที่มีใบอนุญาตเป็นพนักงานขั้วรถขนส่งทางราง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยอนุญาตให้เป็นผู้ขั้วรถจักรขณะกระทำหน้าที่นั้น” ในการเห็นชอบดังกล่าว สืบเนื่องมาจากการรถไฟฯ มีหนังสือที่ รฟ.1/613/2565 ลงวันที่ 5 เมษายน 2565 เรื่องการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ถึงอธิบดีกรมการขนส่งทางราง(ตามที่อ้างถึง) แจ้งว่า คณะกรรมการพิจารณาและปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ การรถไฟฯ ได้มีการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติม ขตร. พ.ศ.2549 หมวด 1 วิเคราะห์ศัพท์ ข้อ 1 (37) เพื่อให้ครอบคลุมถึงพนักงานขั้วรถทุกประเภทที่จะมีประกาศกำหนดประเภทของใบอนุญาตไว้ตามกฎหมาย เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนพนักงานขั้วรถไฟ กรณีให้เอกชนสามารถจ้าง บุคคลภายนอก หมายถึง พนักงานขั้วรถไฟที่เกษียณอายุราชการแล้ว หรือประสงค์ออกจากงานก่อนเกษียณ (Early Retire) หรือพนักงานขั้วรถไฟอื่น ๆ ของ รฟท. ซึ่งมีอายุไม่เกิน 65 ปี ที่ประสงค์จะมาทำงานเป็นพนักงานขั้วรถไฟให้บริษัทเอกชน ในทางของการรถไฟฯ จากกรณีที่มีการรถไฟฯ โดยคณะกรรมการพิจารณาและปรับปรุงข้อบังคับระเบียบการเดินรถ ของการรถไฟฯ ได้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ของการรถไฟฯ ซึ่งสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับฯดังกล่าว ด้วยเหตุผลดังนี้

1. ในหลักการด้านแรงงานสัมพันธ์ ตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ 2543 เนื่องจากข้อบังคับและระเบียบการเดินรถฯ ซึ่งเป็นกฎ ระเบียบ คำสั่ง ที่ใช้บังคับเฉพาะพนักงานของการรถไฟฯ ในการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ โดยการดำเนินการเปลี่ยนแปลงแก้ไข ต้องรับฟังความคิดเห็นจากพนักงานผู้เกี่ยวข้อง และดำเนินการแบบมีส่วนร่วม ให้เป็นไปตามหลักการตามรัฐธรรมนูญ 2560 มาตรา 77 และ



ต้องทำความเข้าใจกับสหภาพแรงงานก่อน เนื่องจากเป็นข้อตกลงสหภาพการจ้าง

2. เจตนารมณ์ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย 2494 ในการดำเนินกิจการให้คำนึงถึงประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และความปลอดภัย โดยกรณีการกำหนดเรื่องของอายุพนักงานขั้วรถของการรถไฟฯไม่เกิน 60 ปี และมีสุขภาพร่างกายสมบูรณ์ ก็เพื่อให้การปฏิบัติงานของพนักงานขั้วรถมีประสิทธิภาพในการให้บริการระบบขนส่งทางรางที่เป็นสาธารณูปโภค เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้โดยสาร และทรัพย์สินของการรถไฟฯ

3. ในด้านหลักการความปลอดภัย ซึ่งในอนาคตที่จะมีการเปลี่ยนแปลง ปรับปรุงเทคโนโลยีของระบบรถไฟให้ทันสมัยมากยิ่งขึ้น รวมถึงความเร็วของขบวนรถที่จะเพิ่มมากขึ้นด้วย ในการทำหน้าที่พนักงานขั้วรถต้องใช้ความสามารถทางประสาทสัมผัสทุกด้าน ในการคิดวิเคราะห์ตัดสินใจต่อเหตุการณ์เฉพาะหน้าที่เกิดขึ้นตามสภาพงาน หากมีการแก้ไขข้อบังคับแล้วอนุญาตให้ผู้ที่เกษียณอายุ หรือผู้ที่ออกจากงานแล้ว มาทำหน้าที่พนักงานขั้วรถจะมีผลต่อสมรรถนะการทำงานและความปลอดภัยของขบวนรถไฟ

ดังนั้น สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) ขอคัดค้านการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย หมวด 1 วิเคราะห์ศัพท์ ข้อ 1 (37) โดย สร.รฟท. ยินดีและพร้อมที่จะเข้าร่วมเจรจาเพื่อหาข้อยุติที่เป็นประโยชน์ต่อการรถไฟฯ ตามหลักการสร้างแรงงานสัมพันธ์ที่ดี และขอให้การรถไฟฯแจ้งผลการดำเนินการให้ สร.รฟท. ทราบเพื่อที่จะได้แจ้งข้อมูลให้กับพนักงานขั้วรถทั่วประเทศได้ทราบต่อไป

ต่อหน้าจาก 4 สร.สพท.ยื่นหนังสือคัดค้าน พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ...

ประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป....” โดยที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยังไม่ได้ดำเนินการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและผู้ที่มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) อย่างทั่วถึงและรอบด้านตามกระบวนการของกฎหมาย อีกทั้งยังมีความเห็นและข้อสังเกตของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เห็นว่า ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ จะส่งผลกระทบต่อประโยชน์ของสังคมและประชาชน จึงจำเป็นต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกระบวนการหลักการมีส่วนร่วม ตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญอย่างเคร่งครัด การที่กระทรวงคมนาคมมีเจตนามุ่งหมายที่จะออกกฎหมายเพื่อกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กับหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) เพื่อให้ทำหน้าที่ดูแลเรื่องมาตรฐานด้านต่าง ๆ และการสร้างมาตรฐานให้เป็นสากลแก่ระบบขนส่งทางราง แต่เมื่อพิจารณาเนื้อหาของร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ กลับมีบทบัญญัติที่มีความซ้ำซ้อน ขัดแย้งกับบรรดาสถิติ และอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการจ้ดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 กับ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยใน

ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางรางฯ กำหนด “ให้บรรดาอำนาจ สิทธิและประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มีอยู่ตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ยังคงมีอยู่ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติฉบับนี้.” เท่ากับว่าร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางฯที่ออกมา ขัดซ้อนกับกฎหมายที่การรถไฟฯถือใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน และเป็นการจำกัด อำนาจ และสิทธิของการรถไฟฯ สหภาพฯเห็นด้วยอย่างยิ่งกับการมีกฎหมายเพื่อกำกับดูแลและพัฒนามาตรฐานด้านระบบการขนส่งทางราง เนื่องจากเป็นระบบการขนส่งที่มีความสำคัญในอนาคต แต่เมื่อพิจารณาสาระสำคัญในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... แล้ว กลับมีเนื้อหาที่มีความซ้ำซ้อน และไม่ปฏิบัติตามหลักการและเหตุผลของการร่างกฎหมายฉบับนี้ รวมทั้งกระบวนการในการตรากฎหมายไม่ได้ดำเนินการให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ อย่างเคร่งครัด สร.รฟท. จึงขอแสดงจุดยืนใน การคัดค้าน ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. . และขอให้นายกรัฐมนตรียับยั้งกระบวนการพิจารณาร่างกฎหมายฉบับนี้ออกไปก่อน โดยดำเนินการให้ถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชนต่อไป



มุกกฎหมายเป็นเรื่องใกล้ตัว

ทำไมถึงต้องมีกฎหมาย

เมื่อเกิดการรวมตัวกันของผู้คนจำนวนมากที่ได้มาอยู่ร่วมกันในสังคม ปัญหาย่อมเกิดขึ้น ความขัดแย้ง การละเมิดสิทธิ การได้รับการคุ้มครอง ก็จำเป็นที่จะต้องมียุติธรรมมาช่วยเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม และมีผลกำหนด หรือใช้บังคับให้คนที่อยู่ร่วมกันจำนวนมากได้ใช้เป็นกรอบ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหา ที่ไม่ถูกไม่ควรตามมา ของการต้องอยู่ร่วมกัน จึงได้มีการกำหนดระเบียบ หรือวิธี ให้ทุกคนต้องปฏิบัติหรือกำหนดกฎเกณฑ์ขึ้นมา เพื่อที่ใช้บังคับกับทุกคน ก็เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ซึ่งจะถูกกำหนดโดยคนที่มีอำนาจสูงสุด ที่นั่น ต่อมาก็มีการเรียกกันต่อ ๆ มาว่าอำนาจรัฐ ซึ่งระเบียบกฎเกณฑ์ที่ถูกกำหนดขึ้น อาจมีผลกระทบต่อคนบางคนบางกลุ่มที่อยู่ร่วมกัน ทำให้ในเวลาต่อมา การที่จะออกกฎระเบียบหรือกฎเกณฑ์ เพื่อมีผลใช้บังคับกับทุกคนที่อยู่ร่วมกัน จึงมีการให้โอกาส คนที่อยู่ร่วมกันภายใต้ผู้ที่มีอำนาจสูงสุดในการปกครอง มีส่วนร่วมในการออกกฎ ระเบียบต่าง ๆ ซึ่งกฎระเบียบนั้นจะมีผลบังคับให้ทุก ๆ คนต้องปฏิบัติ เพื่อการอยู่ ร่วมกันจะได้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย แล้วในเวลาต่อมา กฎระเบียบ ที่คนที่อยู่ ร่วมกันกำหนดขึ้นมานั้นก็มีการเรียกกันต่อมา ว่า “กฎหมาย”

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นยังมีเพื่อนสมาชิก อีกหลายท่านคิดว่ากฎหมายเป็นเรื่องไกลตัว เพราะคิดว่าเราไม่ได้เข้าไปร่วมออกกฎ หรือระเบียบด้วยจึงไม่ค่อยให้ความสำคัญ กับกฎหมายที่ใช้บังคับกับทุกคนอยู่ในปัจจุบันนี้ ถ้าเราลองคิดกลับกันดู ว่า ถ้าเราสามารถออกกฎหรือระเบียบเพื่อใช้บังคับ หรือกำหนดกฎเกณฑ์ได้ ก็คงจะดีใช่ไหมครับ เพราะโดยธรรมชาติของคนส่วนใหญ่มักจะทำหรือคิดเข้าข้างตัวเองไว้ก่อน จึงมีคนกลุ่มหนึ่งที่พยายามที่จะเขียนกฎ หรือระเบียบเพื่อให้ตนเองได้ประโยชน์ มวลสมาชิกต้องคิดกันใหม่แล้วนะครับ เพราะถ้าจะให้ผู้ที่มีอำนาจ หรือผู้ แทนของผู้ที่มีอำนาจ ณ เวลานั้น ๆ เป็นผู้เขียนกฎ หรือระเบียบเองโดยที่พวกเราไม่สามารถเข้าไปมีส่วนร่วมด้วย กฎ หรือระเบียบ ก็จะเขียนให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ ที่เขียนเอง หรือพวกพ้อง หรือจะเปรียบเทียบให้เห็นในเรื่องใกล้ๆตัวของพวกเราเอง ตัวอย่างเช่น เมื่อองค์กรของเรา คือการรถไฟฯ จะออกกฎหรือปรับปรุงระเบียบ ก็จะมีทางสหภาพฯเข้าไปมีส่วนร่วมเพื่อช่วยดูว่า กฎ หรือระเบียบที่จะออกมาบังคับใช้ กับพนักงานภายในองค์กร เป็นประโยชน์ หรือเป็นธรรมกับพนักงานหรือไม่อย่างไร เป็นต้น นั่นก็จะเห็นได้ว่าถ้าให้ผู้แทนของพนักงาน “สหภาพแรงงาน” เข้าไปมีส่วนร่วม ในการกำหนดกฎเกณฑ์ ที่มีผลกระทบต่อพนักงานทุกคน หรือผู้ที่อาจได้รับ ผลกระทบจากกฎ หรือระเบียบที่จะออกมาบังคับกับทุกคนในองค์กร การที่มีผู้แทน ซึ่งเป็นผู้แทนของเราจริง ๆ ก็จะได้ช่วยดู ช่วยกำหนดกฎเกณฑ์ ที่มีประโยชน์ต่อ ทุกคนจริง ๆ

คราวนี้เรากลับมาดูที่ภาพใหญ่ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้วนั้น กฎหมาย มีความสำคัญกับทุก ๆ คน จะคิดว่า “ธุระไม่ใช่” อีกต่อไปไม่ได้แล้วนะครับ การที่ให้ผู้ที่มีอำนาจในการปกครองจะออกกฎหมายอะไรมาเพื่อใช้บังคับกับ คนทั่วไปหรือเป็นเรื่องเฉพาะ สุดท้ายบางเรื่องก็จะมากระทบกับประชาชน ซึ่งหมายรวมถึงพวกเรา คือพนักงาน ตามจริงแล้วในระบบปัจจุบันนี้มีผู้แทนของ ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมในการออกกฎระเบียบอยู่ในระบบกลไกของรัฐอยู่ก็จริง

การปกครองในบ้านเรา รัฐสภาเป็นองค์การสำคัญที่ทำหน้าที่ทางนิติบัญญัติโดยการตรากฎหมาย เพื่อใช้บริหารราชการแผ่นดิน แต่ผู้แทนเหล่านั้นส่วนใหญ่มาจากชนชั้น นายทุนไม่มีผู้แทนของผู้ใช้แรงงาน เมื่อผู้แทนส่วนมากมาจากกลุ่มทุนผลประโยชน์ ทำให้การออกกฎหมายหรือระเบียบที่ออกมาบังคับใช้ ก็จะตอบสนองประโยชน์ กับกลุ่มหรือพรรคพวกของตนเอง ดังคำลี้ ที่สมาชิกได้ยื่นกันบ่อยว่า “ชนชั้นใดเป็นผู้เขียนกฎหมาย กฎหมายที่ออกมาก็มีไว้เพื่อรับใช้ชนชั้นนั้น” ดังมีปรากฏให้เห็นเป็น ตัวอย่างในหลายๆ กรณีทั้งในอดีต และปัจจุบันที่กำลังจะมาถึง ถ้าเป็นเช่นนี้แล้ว มวลสมาชิกทุกคนคิดว่า กฎหมายยังเป็นเรื่องไกลตัวกันอีกไหมครับ ผมว่าพวกเราคง ต้องคิดกันใหม่แล้วนะครับ ดังนั้นนับแต่นี้ต่อไปเราคงต้องมารู้จักกฎหมายที่จะเป็น ประโยชน์กับพวกเรากันไปพร้อม ๆ กัน เริ่มจากลำดับความสำคัญของกฎหมายที่ใช้ บังคับกับพวกเรา ซึ่งกฎหมายที่ใช้บังคับเริ่มด้วย กฎหมายรัฐธรรมนูญ เป็น กฎหมายสูงสุดที่กำหนดรูปแบบการปกครองและระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน ตลอดจนรับรองและส่งเสริมสิทธิต่าง ๆ ของประชาชนทั้งประเทศ นอกจากนี้ ยังเป็นกฎหมายแม่บทของกฎหมายอื่นทุกฉบับ กฎหมายอื่นจึงจะขัดหรือแย้งกับ รัฐธรรมนูญมิได้ ต่อมาก็เป็นพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ เพื่อใช้ขยาย รายละเอียดในแต่ละมาตราของบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ ลำดับต่อมาคือ พระราชบัญญัติต่าง ๆ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือกฎหมายอาญา พระราชกฤษฎีกา พระราชกำหนด กฎกระทรวง เป็นต้น ในส่วนของข้อบังคับ และ ระเบียบต่าง ๆ ซึ่งจะได้มีการเขียนขึ้นตามมาจากที่ได้ออกกฎหมายนั้น ๆ เพื่อให้ สามารถนำกฎหมายที่ได้ตราขึ้นมาแล้ว นำเอาไปใช้บังคับหรือกระทำการในเรื่องนั้น ๆ ได้สะดวก รวดเร็ว โดยผู้ที่จะนำไปใช้จะได้ไม่มีความผิด เพราะกฎหมายให้อำนาจ กระทำได้ และต้องอยู่ภายในกรอบที่กฎหมายให้อำนาจไว้ อย่างนี้เป็นต้น ดังนี้แล้ว ถ้าพวกเราเข้าใจและเรียนรู้เรื่องกฎหมายก็จะเป็นประโยชน์กับตนเอง องค์กร และ ประเทศชาติได้ด้วย ฉบับนี้ “มุกกฎหมายเป็นเรื่องใกล้ตัว” พบปะพูดคุยกับ มวลสมาชิกแค้นก่อนพบกันใหม่ฉบับหน้า ผา ก ตี ชม เสนอแนะ และติดตามด้วย นะครับ...สวัสดิ์

ด้วยความเชื่อมั่น ขนาดต้องสดใส “เอวราง”

ต่อหน้าจาก 7 รู้ไว้...ก่อนเกษียณ

7. เงินสะสมคืน

7.1 ให้กองเงินสะสมฯ **งดการหักเงิน 5 % ของเงินเดือน และ งดการหักเงินชดใช้หนี้เงินกู้กองเงินสะสมฯของพนักงาน ตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม ของปีที่พนักงานจะเกษียณอายุ**

7.2 **ให้กองเงินสะสมฯ จ่ายเงินสะสมคืนให้แก่พนักงานตาม 7.1 ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม ของปีที่พนักงานจะเกษียณอายุ และให้แล้วเสร็จภายในสิ้นเดือนกันยายน**

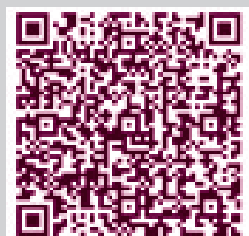
8. การจ่ายเงิน

การจ่ายเงินดังกล่าวตาม 2.1 , 2.2, 5 และ 7 **จะต้องได้รับการแจ้งผลการสอบหนี้สินจากฝ่าย/สำนักงานต้นสังกัดของพนักงานก่อน**

9. สำหรับพนักงานที่พักอาศัยบ้านพักของการรถไฟฯ ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีหักเงินเป็นค่าค้ำประกันจำนวนร้อยละ 20 ของเงินตาม 2.1, 2.2, 5 และ 7 โดยจ่ายส่วนที่เหลือให้แก่พนักงานโดยทันที

10. ให้คืนเงินตาม 9 ต่อเมื่อพนักงาน ได้แสดงหลักฐานว่าได้ออกจากบ้านพักเป็นที่เรียบร้อยแล้วและไม่มีการชดใช้ค่าเสียหายใด ๆ ทั้งสิ้น

สำหรับการดำเนินการฉบับที่ 131 **“ว่าด้วยการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการเบิกเงินและสอบหนี้สินของผู้ปฏิบัติงานที่พ้นสภาพการเป็นพนักงาน หรือถึงแก่กรรม”** ฉบับเต็มสมาชิกสามารถเข้าไปดาวน์โหลดที่ เว็บไซต์ของสหภาพฯ <http://www.srut.or.th> หรือสแกนคิวอาร์โค้ดด้านล่างนี้ครับ หากท่านปฏิบัติตามระเบียบการและขั้นตอนแล้วยังไม่ได้รับสิทธิหรือมีความล่าช้าขอให้ร้องทุกข์ไปยังสหภาพฯ ต่อไป



ปรัชญา กติพจน์ คำคม

90 ปี เมื่อ 24 มิถุนายน 2475

“เหตุการณ์ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2475

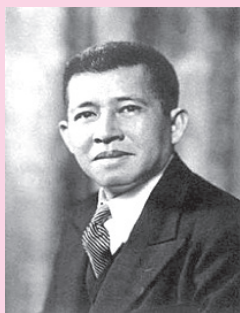
การอภิวัฒน์ประชาธิปไตย

เป็นเหตุการณ์สำคัญ

ในการเปลี่ยนแปลงการปกครอง

จากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ มาเป็น

ระบอบประชาธิปไตยอันมีกษัตริย์อยู่ภายใต้รัฐธรรมนูญ”



Retirement

รู้ไว้...ก่อนเกษียณ

รายงานโดย...ฝ่ายวิชาการ

ข้อเขียนนี้ได้ตีพิมพ์ลงในส่องทางฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2564 ไปแล้วครั้งหนึ่งแต่ก็เป็นเรื่องเดิม ๆ ที่ต้องตอบคำถามให้กับสมาชิกทุก ๆ ปีคือขั้นตอนการดำเนินการเบิกเงินและสอยหนี้สินของผู้ปฏิบัติงานที่พ้นสภาพการเป็นพนักงาน ซึ่งมีสมาชิกหลายคนยังไม่เข้าใจขั้นตอนทำให้ได้รับเลขบำนาญและเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (บำเหน็จ)หรือเงินสงเคราะห์รายเดือน (บำนาญ) ล่าช้า บางคนได้รับเร็วแต่บางคนเวลาล่วงเลยมาหลายเดือนแล้วยังไม่ได้รับเป็นเพราะอะไร? ความล่าช้าอยู่ที่ขั้นตอนใด...ซึ่งเรื่องนี้สหภาพฯได้เคยเสนอให้การรถไฟให้มีการออกระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทยในวิธีปฏิบัติ ซึ่งการรถไฟฯได้ออกระเบียบการฉบับที่ 131 “ว่าด้วยการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการเบิกเงินและสอยหนี้สินของผู้ปฏิบัติงานที่พ้นสภาพการเป็นพนักงาน หรือถึงแก่กรรม” มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2544 เป็นต้นมา ซึ่งทางทีมงานฝ่ายวิชาการได้สรุปย่อ ๆ มาให้สมาชิกทุกท่านได้ทราบและเป็นแนวทางขั้นตอนการดำเนินการสำหรับผู้เกษียณอายุดังนี้

ข้อ 3 เมื่อพนักงานพ้นสภาพจากการเป็นพนักงาน หรือถึงแก่กรรม ให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการดังนี้

หมวดที่ 1 กรณีเกษียณอายุ

1. การรถไฟฯ ฝ่าย / สำนักงานต้นสังกัดของพนักงาน ออกคำสั่งแจ้งให้พนักงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบล่วงหน้า

2. ให้ฝ่าย / สำนักงานต้นสังกัดของพนักงาน สั่งการให้พนักงานที่จะเกษียณอายุการทำงานในปีงบประมาณนั้น ๆ ยื่นแสดงความจำนงขอรับเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (บำเหน็จ) หรือเงินสงเคราะห์รายเดือน (บำนาญ) ภายในสิ้นเดือนมิถุนายนของทุกปี พร้อมแจ้งและแนบเอกสารสำคัญดังนี้-

2.1 การขอรับเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (เงินบำเหน็จ)

(1) ให้พนักงานแจ้งเลขประจำตัวผู้เสียภาษีเงินได้และสำเนาสมุดบัญชีเงินฝากธนาคาร

(2) ให้ฝ่าย/สำนักงาน ต้นสังกัดของพนักงาน แจ้งเลขประจำตัวผู้เสียภาษีเงินได้และสำเนาสมุดบัญชีเงินฝากธนาคารฯของพนักงาน ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทราบภายใน 2 วันทำการ นับถัดจากวันที่ได้รับเรื่องจากพนักงาน

(3) ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี จ่ายเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (เงินบำเหน็จ) ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วันทำการ นับถัดจากวันที่ได้รับเรื่องตาม 2.1, 3 (การสอยหนี้สิน) และ 4 (การคำนวณอายุการทำงาน)

2.2 การขอรับเงินสงเคราะห์รายเดือน (เงินบำนาญ)

(1) ให้พนักงานแจ้งเลขประจำตัวผู้เสียภาษีเงินได้และสำเนาสมุดบัญชีเงินฝากธนาคาร

(2) ให้พนักงานแจ้งชื่อผู้ที่กำหนดให้เป็นผู้รับเงินสงเคราะห์รายเดือนพิเศษ 1 เดือน

(3) ให้พนักงานส่งสำเนาทะเบียนบ้าน ของผู้ที่กำหนดให้เป็นผู้รับเงินสงเคราะห์รายเดือนพิเศษ 1 เดือน จำนวน 1 ฉบับ

(4) ให้ฝ่าย/สำนักงาน ส่งเอกสารตาม (1), (2) และ (3) ให้กองทุนเงินสงเคราะห์ ภายใน 2 วันทำการ นับถัดจากวันที่ได้รับเรื่องจากพนักงาน

(5) ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี จ่ายเงินสงเคราะห์รายเดือน (เงินบำนาญ) ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วันทำการ นับถัดจากวันที่ได้รับเรื่องตาม 2.2, 3 (การสอยหนี้สิน) และ 4 (การคำนวณอายุการทำงาน)

การยื่นแสดงความจำนงตามข้อ 2.1 และ 2.2 ดังกล่าว ขอให้รับรองสำเนาถูกต้องในสำเนาเอกสารทุกฉบับ และนำต้นฉบับมาให้เจ้าหน้าที่ประวัติตรวจสอบด้วย

3. การสอยหนี้สิน

3.1 ให้ฝ่าย/สำนักงานต้นสังกัดของพนักงานมีหนังสือแจ้งให้ สโมสรรถไฟ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ และสหกรณ์ออมทรัพย์สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯจำกัด ภายในวันที่ 31 กรกฎาคม ของทุกปี เพื่อทำการตรวจสอบหนี้สิน

3.2 ให้สโมสรรถไฟ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ และสหกรณ์ออมทรัพย์สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯจำกัด ดำเนินการสอยหนี้สินให้

แล้วเสร็จ และนำส่งฝ่ายสำนักงานต้นสังกัดของพนักงาน ภายใน 3 วันทำการนับถัดจากวันที่ได้รับเรื่อง ตาม 3.1 และงดการใช้สิทธิของพนักงานตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป สำหรับพนักงานที่พักอาศัยบ้านพักของการรถไฟฯ ซึ่งยังไม่สามารถย้ายออกจากบ้านพักดังกล่าวได้ก็ให้บันทึกในเอกสารสอยหนี้สิน และแจ้งฝ่าย/สำนักงานต้นสังกัดทราบ

3.3 ให้ฝ่าย/สำนักงานต้นสังกัดของพนักงานของพนักงานส่งเอกสารสอยหนี้สิน ซึ่งหน่วยงานตาม 3.2 รับรองแล้วไปให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใน 2 วันทำการ นับถัดจากวันที่ได้รับแจ้งผลการสอยหนี้สิน

4. การคำนวณอายุการทำงาน

4.1 ให้กองการบุคคล ฝ่ายบริหารงานบุคคล ดำเนินการคำนวณอายุการทำงาน ของพนักงานที่จะเกษียณอายุในปีงบประมาณนั้น ๆ เป็นการล่วงหน้าและให้แล้วเสร็จพร้อมส่งให้กองทุนสงเคราะห์ฯ ภายในวันที่ 1 ตุลาคม ของทุกปี

4.2 ให้ฝ่าย/สำนักงานต้นสังกัดของพนักงาน ดำเนินการคำนวณอายุการทำงานของพนักงานประเภทช่างฝีมือ ที่จะเกษียณอายุในปีงบประมาณนั้น ๆ เป็นการล่วงหน้าและให้แล้วเสร็จพร้อมส่งให้กองทุนสงเคราะห์ฯ ภายในวันที่ 1 ตุลาคม ของทุกปี

ขั้นตอนการดำเนินการ

ให้กองการบุคคล ฝ่ายบริหารงานบุคคล และฝ่าย/สำนักงานต้นสังกัดของพนักงาน ดำเนินการตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 วันที่ 1 กรกฎาคมของทุกปี ให้คำนวณอายุการทำงานของพนักงานที่จะเกษียณอายุในปีงบประมาณนั้น ๆ ตั้งแต่วันแรกที่เข้าทำงานจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน ของปีที่พนักงานเกษียณอายุและเก็บสะสมไว้เพื่อคำนวณเพิ่มเติมในภายหลัง

ขั้นตอนที่ 2 วันที่ 30 กันยายนของทุกปีให้นำอายุการทำงานของพนักงานที่สะสมไว้ตามขั้นตอนที่ 1 มาคำนวณเพิ่มเติมจนถึงวันที่ 30 กันยายน ของปีที่พนักงานเกษียณอายุ และนำส่งกองทุนสงเคราะห์ตาม 4.1 และ 4.2

การคำนวณอายุการทำงานดังกล่าวข้างต้น หากปรากฏในภายหลังว่ามีความผิดพลาดเกิดขึ้น ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับรองเป็นผู้ชดเชยเงินส่วนที่กองทุนสงเคราะห์ฯจ่ายเกิน และให้ได้รับการพิจารณาโทษด้วย

5. เงินเดือน ๆ สุดท้าย

5.1 ให้ฝ่าย/สำนักงานต้นสังกัดของพนักงานดำเนินการตั้งเบิกเงินเดือน ๆ สุดท้ายและส่งให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ภายในวันที่ 1 ตุลาคม ของปีที่พนักงานจะเกษียณอายุ

5.2 ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีดำเนินการจ่ายเงินเดือน ๆ สุดท้ายให้แล้วเสร็จภายใน 15 วันทำการ นับถัดจากวันที่ได้รับเรื่องตาม 5.1

6. เงินตอบแทนความชอบในการทำงาน

6.1 ให้ฝ่าย/สำนักงานต้นสังกัดของพนักงานดำเนินการตั้งเบิกเงินตอบแทนความชอบในการทำงานให้แก่พนักงาน และนำส่งฝ่ายการเงินและการบัญชี ภายในวันที่ 1 ตุลาคม ของปีที่พนักงานจะเกษียณอายุ

6.2 ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ดำเนินการจ่ายเงินตอบแทนความชอบในการทำงานให้แล้วเสร็จภายใน 2 วันทำการนับถัดจากวันที่ได้รับเรื่องตาม

6.3 ยกเว้นกรณีถูกอายัดเงินตามหมายศาล ยกเว้นผู้ไม่มีสิทธิได้รับ

เงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ตาม พ.ร.บ. แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

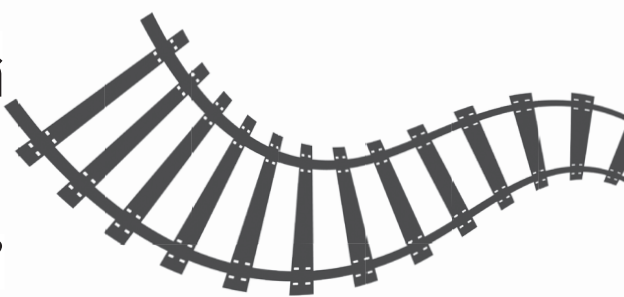




ประมวลภาพ สร.รฟท. ลงพื้นที่ทั่วประเทศ เพื่อชี้แจงสมาชิกเกี่ยวกับ

“ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ....”

มีผลกระทบต่อองค์การการรถไฟฯ และพนักงานอย่างไร?...



บรรณาธิการ : สุปิเชษฐ สุวรรณชาติ
 กองบรรณาธิการ : บรรพต สังคสุข, ปิยะพันธ์ ชำนาญภักดี, กษภุมิ ชนวงษ์, นายเศกสิทธิ์ นาคสัมฤทธิ์, ยศพร วรณโร, กัมพลสร เจตนัจจุฑารัตน์, ศุภชัย ไบบาง, นครชัย โยระชัยสาร, สมชาติ นาคแสนพญา, รัฐพงษ์ มิตรรัก, ปราโมทย์ โมกงาม
 ที่ปรึกษา : ศราวุธ สราญวงศ์, สมศักดิ์ โกศัยสุข, สาทิตย์ แก้วหวาน, กมล ศิริจันทร์
 พิมพ์ที่ : โรงพิมพ์ดอกเบญจ โทร. 0-2272-1169-72 โทรสาร 0-2272-1173

 โทรศัพท์ : 02-9362002 mobile: 084-6643187
 Comlink: 821-5224 Fax 02-5378403 Line@ :
 E-mail : srutthailand@gmail.com
 www.srut.or.th
 Facebook page: <https://www.facebook.com/thaisrut/>

