

นักกฎหมายชี้ชัด'พีพีพี'ร่าง พรบ.ขนส่งทางราง

กรุงเทพธุรกิจ • ประเทศไทยได้ตั้งเป้าหมายเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค ซึ่งการขนส่งทางรางเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของแผนการพัฒนาเพื่อให้อุตสาหกรรมนี้เป็นกลไกสำคัญอย่างหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศปัจจุบันจึงมี “ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.... ฉบับเสนอสภาผู้แทนราษฎรเดือน ก.พ.2565 (พ.ร.บ.การขนส่งทางราง)” ซึ่งเป็นกฎหมายใหม่อีกฉบับที่กำลังมีข้อถกเถียงในมุมต่างๆ

อมร จันทรสมบูรณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายมหาชนและกฎหมายรัฐธรรมนูญ ตั้งข้อสังเกตในสาระสำคัญของหลักการและภาพรวมไว้ 3 ประเด็น ได้แก่ 1.การให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพิกถอนสัญญาสัมปทาน 2.การไม่ส่งเสริมการแข่งขันระหว่างเอกชนในการพัฒนาอุตสาหกรรมทางราง และ 3.หลักเกณฑ์และอำนาจที่มีความซ้ำซ้อน

สำหรับประเด็นที่ 1 การให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพิกถอนสัญญาสัมปทาน หรืออนุมัติการต่ออายุสัญญาสัมปทาน (ซึ่งถือเป็นการดำเนินการที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว) เป็นการขัดแย้งกับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน หรือ พีพีพี

โดยหลักการในเรื่องนี้มีการระบุไว้ใน พ.ร.บ.การขนส่งทางราง กำหนดให้ผู้ได้รับสัมปทานเดิมต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของ พ.ร.บ.การขนส่งทางราง และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด โดยหากผู้ได้รับสัมปทานเดิมกระทำผิดใดของ พ.ร.บ.การขนส่งทางราง ถือเป็นเหตุเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง และให้เพิกถอนสัญญาสัมปทาน (มาตรา 162 วรรค 2)

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ...

บทบัญญัติ 10 หมวด

1

คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

2

การจัดทำโครงการการขนส่งทางราง

3

โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบการขนส่งทางราง

4

การกำกับดูแลการประกอบกิจการ

5

การสอบสวนอุบัติเหตุ

6

ผู้ตรวจการขนส่งทางราง

7

ผู้ประจำหน้าที่

8

การจดทะเบียนการขนส่งทางราง

9

การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ

10

บทกำหนดโทษ ซึ่งรวมกับบทเฉพาะกาล

ข้อสังเกต :

'อมร จันทรสมบูรณ์'

ให้อำนาจ รบว.คมนาคมเพิกถอนสัญญาสัมปทาน

ไม่ส่งเสริมการแข่งขันระหว่างเอกชนในการพัฒนาอุตสาหกรรมทางราง

หลักเกณฑ์และอำนาจที่มีความซ้ำซ้อน

ที่มา : ร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ...

: กรุงเทพธุรกิจ รวบรวม

11/03/2565 กรุงเทพธุรกิจ

นอกจากนั้น ในกรณีที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานเดิมต้องขอรับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมด้วย (มาตรา 162 วรรค 4)

ส่งผลให้เกิดข้อสังเกตที่สำคัญในเรื่องดังกล่าวแบ่งเป็น ข้อสังเกตที่ 1 พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 มีหลักเกณฑ์ให้โครงการร่วมลงทุนต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ดังนั้น การให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้อำนาจเพิกถอนสัมปทานได้เป็นการให้อำนาจเพิกถอนการดำเนินการที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบไว้ และขัดแย้งกับหลักการให้อำนาจเพื่อประโยชน์สาธารณะของคณะรัฐมนตรีในการบอกเลิกสัญญาร่วมลงทุนตาม พ.ร.บ.พีพีพี พ.ศ.2562

อีกทั้งข้อสังเกตที่ 2 ร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางรางฉบับล่าสุด เนื้อหาต่างจาก

ฉบับก่อนหน้า ที่กระทรวงคมนาคมขอเพิกถอนไปในปี 2563 (ในขณะที่ยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากำลังพิจารณาร่าง) ที่มีได้กำหนดหลักการนี้เอาไว้ แต่กำหนดหลักการไว้ว่า “จะต้องไม่กระทบสิทธิของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางเดิม” (มาตรา 33)

ประเด็นที่ 2 การไม่ส่งเสริมการแข่งขันระหว่างเอกชนในการพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง ที่กำหนดคุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการถือหุ้นและการครอบงำกิจการ เช่น การห้ามผู้รับใบอนุญาตถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่นเกินกว่า 50% หรือการห้ามมิให้มีบริษัทที่สามถือหุ้นเกินกว่า 50% ของทั้งในบริษัทผู้รับใบอนุญาตและบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่น (มาตรา 60) และการกำหนดเกี่ยวกับการสัดส่วนการถือหุ้นและอำนาจบริหาร

รหัสข่าว: C-220311011052(11 มี.ค. 65/04:20)

หน้า: 1/2

iQNewsClip
www.iqnewsclip.com

InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
☎ 02-253-5000, 02-651-4700 ☎ 02-253-5001, 02-651-4701 ✉ help@iqnewsclip.com

จัดการโดยคนต่างตัวไม่ให้เกินกว่ากึ่งหนึ่ง (มาตรา 45 และ 46)

โดยข้อสังเกตที่สำคัญในประเด็นนี้อาจเป็นการกีดกันไม่ให้เอกชนที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการขนส่งทางรางเข้าร่วมดำเนินการเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางในโครงการอื่นได้อีก จึงไม่เป็นการส่งเสริมให้ผู้ที่มีประสบการณ์สามารถเข้าร่วมกระบวนการคัดเลือกเอกชนตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในอนาคตได้ ซึ่งจะทำให้รัฐและประเทศชาติเสียประโยชน์ เป็นต้น

ประเด็นที่ 3 หลักเกณฑ์และอำนาจหน้าที่ที่มีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่นที่ใช้บังคับอยู่แล้ว เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ด้านสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) ได้ออกแถลงการณ์เรื่อง “ขอให้ยับยั้งร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ.... เพราะจะมีผลกระทบเป็นวงกว้างทั้งหน่วยงานต่างๆ ของรัฐหลายภาคส่วน รวมทั้งประชาชนที่เป็นผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ต้องรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

อีกทั้งเมื่อพิจารณาเนื้อหาของร่าง พ.ร.บ.ฉบับดังกล่าว กลับมีบทบัญญัติที่มีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายที่การรถไฟฯ ถือใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน และเป็นการจำกัดอำนาจและสิทธิของการรถไฟฯ

สราวร สราญวงศ์ ประธาน สร.รฟท. กล่าวว่า ได้เข้าร่วมกับสมาพันธ์แรงงาน

“ขอให้ยับยั้งร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ.... เพราะจะมีผลกระทบเป็นวงกว้างทั้งหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งประชาชนที่เป็นผู้ใช้บริการ”

รัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ (สรส.) และสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการประปาส่วนภูมิภาค (สร.กปภ.) เพื่อร่วมแสดงพลังการคัดค้านแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

และเพื่อให้ยับยั้งการพิจารณาร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ.... เพราะมีสาระสำคัญที่จะนำไปสู่การแปรรูปกิจการขนส่งทางรางที่เป็นของรัฐให้เอกชน

ขณะที่กรมการขนส่งทางรางออกหนังสือชี้แจงว่า ไม่มีบทบัญญัติใด มาตราใดที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปใดๆ และได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ.... ตั้งแต่ วันที่ 31 มี.ค.2564 ถึงวันที่ 19 เม.ย.2564 ทั้งนี้ หาก สร.รฟท.ยังคงไม่เห็นด้วยกับร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ.... สามารถแสดงความคิดเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาได้