

สหภาพฯปลุกคนรถไฟ...ด้านพ.ร.บ.ขนส่งทางรางฯ สกัด“กรมราง”รวบอำนาจ-แปรรูปสมบัติชาติ-เอื้อนายทุน



สหภาพฯปลุกคนรถไฟ... ด้านพ.ร.บ.ขนส่งทางรางฯ สกัด“กรมราง”รวบอำนาจ-แปรรูปสมบัติชาติ-เอื้อนายทุน

หลังจากกรมการขนส่งทางราง (ขร.) จัดตั้งขึ้นเมื่อ 15 เม.ย. 2562 โดยเป็นการยกฐานะ สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ในสังกัด สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่18) พ.ศ.2562 โดยมีวัตถุประสงค์ ให้กรมรางฯทำหน้าที่กำกับดูแล ระบบขนส่งทางรางทั่วประเทศให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึง การเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานการกำกับดูแล กิจการขนส่งทางรางให้เป็นมาตรฐาน ในทางคู่ขนานได้มีการจัด ทำพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ...เพื่อเป็นเครื่องมือ ให้ กรมรางฯ ใช้วางกฎเหล็ก รวมถึงลงโทษการกระทำผิดต่างๆ เพื่อให้ การบริการมีคุณภาพและคุ้มครองผู้โดยสารให้ได้รับความเป็น ธรรม ซึ่งมุมมองเจตนารมณ์แรกเพื่อ “กำกับดูแล ส่งเสริมสนับสนุน” กิจการรถไฟของประเทศไทยถือกำเนิดและอยู่คู่กับคนไทย มากว่า 124 ปี โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำหน้าที่ทั้ง ก่อสร้าง เติมน้ำมันซ่อมบำรุง ให้บริการกับประชาชนทุกเพศ ทุกวัย... และรัฐบาลทุกยุคทุกสมัย ใช้รถไฟเป็นเครื่องมือหาเสียง เรียก กคะแนนจากประชาชน โดยเฉพาะชนชั้นกลางไปถึงระดับผู้มีรายได้ น้อย ซึ่งเป็นคนส่วนใหญ่ของประเทศ

แรกเริ่มของร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ...นั้น คณะ

รัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2559 ได้เคยมีมติให้ตรากฎหมาย ขึ้นมา และเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งในขณะ นั้น มีการตรวจสอบพบว่าร่างกฎหมายฉบับดังกล่าว ได้ “กลาย พันธ์” จากการกำกับดูแล เป็นการเข้ามาบริหารจัดการควบคุมไป ด้วย โดยในบางมาตรา กำหนดให้เส้นทาง ราง อาคารสถานีสถาน ที่ต่างๆ ที่ดินสองข้างทางของระบบการขนส่งทางรางเป็นกรรมสิทธิ์ ของ “กรมราง” และยังสามารถออกใบอนุญาตให้เอกชนเข้ามา สร้างทาง สัมปทานเส้นทางและเดินรถในเส้นทางเดิมได้ด้วย ซึ่ง เท่ากับว่า... “เป็นการแปรรูปกิจการขนส่งทางรางของรัฐไปให้ เอกชน”

จึงเป็นเหตุทำให้ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่ง ประเทศไทย (สร.รฟท.) สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (สร.รฟม.) และสหภาพแรงงาน รัฐวิสาหกิจรถไฟฟ้า (สร.รฟฟท.) ไม่เห็นด้วยและได้ร่วมกันก่อตั้ง “สมาพันธ์คนงานรถไฟ (สพ.รฟ.)” ขึ้นในปี พ.ศ.2560 และได้ยื่น หนังสือคัดค้านต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง กระทรวงคมนาคม คณะ กรรมการกฤษฎีกา และรัฐบาลหลายครั้ง แต่ไม่มีการรับฟัง การ พิจารณากฎหมายก็ยังดำเนินการกันต่อไป จากเริ่มต้นไม่กี่มาตรา จนกลายเป็นร้อยกว่ามาตรา และสื่อถึงการทำลายหลักการสาระ



สำคัญแนวคิดเดิมโดยสิ้นเชิง

กระทั่ง 20 ก.ค. 2564 ครม. ได้อนุมัติหลักการร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มีสาระสำคัญคือ กำหนดให้มี คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ในการให้ความเห็นชอบแผนการพัฒนาการขนส่งทางรางและโครงการของหน่วยงานรัฐ เสนอแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการขนส่งทางราง การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี การเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำสถานีขนส่งทางบก ศูนย์กระจายสินค้า ที่พักสินค้า ท่าเรือ บกนิคมอุตสาหกรรม รวมทั้งการกำหนดอัตราขึ้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และค่าธรรมเนียมอื่น และการกำหนดประเภทของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร

กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง โดยให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่สำรวจพื้นที่เบื้องต้น เพื่อกำหนดแนวเส้นทางขนส่งทางรางให้เป็นไปโดยเหมาะสมแก่การบริการสาธารณะและมีความปลอดภัยแก่ประชาชน และให้เสนอขอความเห็นชอบแผนดังกล่าวต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป และกำหนดให้ในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางให้เจ้าของโครงการดำเนินการ เป็นต้น

“สาวิกย์ แก้วหวาน” ปลุกคนรถไฟต่อสู้รักษาสมบัติชาติ ชี้ไม่สู้ รถไฟล่มสลายแน่!

ในการประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2564 สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) เมื่อวันที่ 15 ก.พ. 2565 “สาวิกย์ แก้วหวาน” ที่ปรึกษา สร.รฟท. กล่าวกับพนักงาน รฟท.ว่า ร่าง พ.ร.บ.ขนส่งทางราง.. ได้เคยผ่าน ครม.เมื่อ ธ.ค.ปี 2559 แต่ตอนไม่ยอมและคัดค้านอย่างต่อเนื่องถึงชั้นกฤษฎีกา ปี 2559-2564 ร่างกฎหมายไม่สามารถออกมาได้ แต่กลุ่มทุน นักธุรกิจที่ต้องการเข้ามาหาประโยชน์กับระบบราง ที่รัฐได้มีการลงทุนมหาศาลในการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ ซึ่งเกิดช่องว่างในการสร้างความร่ำรวยกับกลุ่มทุนได้อย่างมาก แต่ไม่สามารถทำได้เนื่องจากติดกฎหมายรถไฟ 2 ฉบับ

คือ พ.ร.บ.จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ซึ่งกำหนดถึง ลิขสิทธิ์ กรรมสิทธิ์ของการรถไฟฯ เหนือที่ดิน เหนือเส้นทาง เหนือสถานี และพ.ร.บ.การรถไฟฯพ.ศ.2494 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการองค์กร เมื่อเอกชนเข้ามาหาประโยชน์ไม่ได้ จำเป็นต้องล้มกฎหมาย 2 ฉบับนี้ ซึ่งมติ ครม.ล้มไม่ได้ จำเป็นต้องทำกฎหมายใหม่ขึ้นมาให้เท่ากัน เพื่อล้มหรือเลิกกฎหมายเดิมที่มีอยู่ 2 ฉบับนี้ นั่นก็คือร่าง พ.ร.บ.ขนส่งทางราง...

เดือน ก.ค. 2564 ครม.อนุมัติ พ.ร.บ.ขนส่งทางราง... โดยยังไม่ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปร่วมพิจารณาเลย และเป็นการนำ



ร่าง พ.ร.บ.เดิมที่ รฟท.เคยคัดค้านกลับมานำเสนอใหม่ มีการพิจารณาแบบรวบรัด ตัดตอน และตั้งเป้าจะเร่งเสนอสภาพิจารณา 3 วาระ ให้เร็วที่สุด เพื่อให้กฎหมายออกมาบังคับใช้ เพราะรอไม่ได้แล้ว รถไฟฟ้าทางคู่กำลังจะก่อสร้างเสร็จเอกชนจะเข้ามาหาประโยชน์บนทางรถไฟ

หันมามองรถไฟ จากที่มีพนักงาน 20,000 คน วันนี้เหลือพนักงาน 9,300 คน เพราะมีการจำกัดการเพิ่มพนักงานไว้ เมื่อ

รถไฟทางคู่เสร็จ คนทำงานไม่พอ ก็ต้องยกเลิกเส้นทางให้เอกชนไป ในที่สุด รถไฟฟ้าจะเป็นเอกชนรายหนึ่ง

"ที่สหภาพฯ รฟท. คัดค้าน พ.ร.บ.ขนส่งทางราง ก็เพราะกฎหมายนี้ให้กรรมสิทธิ์ในรางและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง ได้แก่ สถานี ทางเข้าสถานีรวมถึงพื้นที่เชื่อมต่อกับอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างของเอกชน ฯลฯ จะถูกโอนไปที่กรมราง ...เส้นทางรถไฟ จะเปิดประมูลให้เอกชนเข้ามาเช่า ค่าใช้ทางรถไฟ อาจมี 3-4 บริษัท รถไฟฟ้าทำอะไรไม่ได้ และจะเป็นผู้ประกอบการรายหนึ่ง ที่ต้องแข่งกับ BTS BEM หรือเอกชนไทยก็ตามที่จะเข้ามา"

คำถามคือ รฟท.ในสภาพปัจจุบัน จะแข่งได้หรือไม่ แคกรมรางฯ ประกาศห้ามรถไฟระบบล้อเปิด ห้ามวิ่ง เพราะเป็นมลภาวะ

รฟท.ทำไง ... เป็นการทำลาย รฟท.ให้ตกอยู่ในสภาพล้มละลาย

แล้วรถไฟจะเหลืออะไร คนรถไฟจะอยู่กันอย่างไร ต้องลุกขึ้นมาสู้กันด้วยปัญหา เอาความจริงเปิดเผยให้สาธารณะเห็น เรื่องนี้คนรถไฟยอมไม่ได้ มรดกจากประวัติศาสตร์ กำลังจะถูกทำลายจากกลุ่มทุน นักธุรกิจที่เข้ามาหาผลประโยชน์ ความมั่งคั่ง ร่ำรวย โดยไม่ใส่ใจประวัติศาสตร์

สหภาพฯ รฟท.ค้านสุดขั้ว

ชี้เร่งรวบรัด...ตัดตอน ฟังความเห็นไม่ครบถ้วน

วันที่ 9 มีนาคม 2565 สหภาพฯ รฟท. ร่วมกับสมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ (สรส.) และองค์การสมาชิกร่วม สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ (สรส.) พร้อมด้วย องค์การสมาชิกร่วม ยื่นหนังสือต่อนายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา คัดค้านแปรรูปรัฐวิสาหกิจ และขอให้ยับยั้งการพิจารณาร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ....

เนื่องจากร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ... ที่ผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2564 และส่งไปให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาเนื้อหาสาระของร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้ มีผลกระทบเป็นวงกว้างทั้งต่อหน่วยงานต่างๆ ของ

รัฐหลายภาคส่วน รวมทั้งภาคประชาชนที่เป็นผู้ใช้บริการ ซึ่งในเรื่องของการตรากฎหมายและหลักการมีส่วนร่วมต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในการขบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน ให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ในมาตรา 77 เสียก่อน

ที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้ดำเนินการเปิดรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและผู้ที่มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) ให้เป็นไปตามขั้นตอนอย่างทั่วถึงและรอบด้านซึ่งร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้จะส่งผลกระทบต่อประโยชน์ของสังคมและประชาชน จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกระบวนการหลักการมีส่วนร่วมตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญอย่างเคร่งครัด

“กรมรางอ้างว่า รับฟังความเห็นแล้วผ่านทางเว็บไซต์ ซึ่งผู้เกี่ยวข้องไม่สามารถได้ครบถ้วน และก่อนนำเสนอไม่มีการเปิดเผยข้อสรุป ความคิดเห็นที่รับฟังมามีผลกระทบอย่างไร แต่ไม่มีการชี้แจงรายละเอียด แบบนี้ทำตามขั้นตอนรัฐธรรมนูญครบถ้วนหรือไม่”

ร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ... มีเจตนามุ่งหมายเพื่อกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กับหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) เพื่อให้ทำหน้าที่ดูแลเรื่องมาตรฐานด้านต่างๆและการสร้างมาตรฐานให้เป็นสากลแก่ระบบขนส่งทางราง แต่เมื่อพิจารณาเนื้อหาของร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ กลับมีบทบัญญัติที่มีความซ้ำซ้อน ขัดแย้งกับบรรดาสหิทธิ และอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการจัดตั้งองค์กร โดยกำหนดว่า

“ให้บรรดาอำนาจ สิทธิและประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไทยมีอยู่ตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ยังคงมีอยู่ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติฉบับนี้การขนส่งทางราง พ.ศ.”

เท่ากับว่าร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางฯ ที่ออกมาซ้ำซ้อนกับกฎหมายที่การรถไฟฯ ถือใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน และเป็นการจำกัดอำนาจ และสิทธิของการรถไฟฯ

สหภาพฯ เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการมีกฎหมายเพื่อกำกับดูแลและพัฒนามาตรฐานด้านระบบการขนส่งทางรางเนื่องจากเป็นระบบการขนส่งที่มีความสำคัญในอนาคตแต่เมื่อพิจารณาสาระสำคัญในร่างพ.ร.บ.การขนส่งทางรางฯ แล้ว กลับมีเนื้อหาที่มีความซ้ำซ้อนและไม่เป็นไปตามหลักการและเหตุผลของการร่างกฎหมายฉบับนี้ รวมทั้งกระบวนการในการตรากฎหมายไม่ได้ดำเนินการให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญอย่างเคร่งครัด

จุดยืน สร.รฟท.ในการคัดค้าน ร่างพ.ร.บ.ขนส่งทางราง พ.ศ. จนถึงที่สุด โดยขอให้นายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีพิจารณายับยั้งกระบวนการพิจารณาร่างกฎหมายฉบับนี้ออกไปก่อน โดยดำเนินการให้ถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญเพื่อปกป้องระบบการขนส่งทางรางของรัฐให้มีความมั่นคง และยังยืนเป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศเพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศไทย และประชาชนต่อไป

ขัดหมกเม็ดแปรรูป ยกสัมปทานให้เอกชน คำค่าบริการแพงประชาชนเดือดร้อนทั้งแผ่นดิน

“สราวุธ สราญวงศ์” ประธาน สหภาพ รฟท. ระบุว่าขณะนี้ยังไม่มีสัญญาตอบรับ จากรัฐบาล สหภาพฯจะเดินหน้าคัดค้านต่อไป การให้กรมราง มีหน้าที่เกินจากการกำกับดูแล เช่น มีอำนาจและสิทธิในการบริหารอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งไม่เป็นไปตามหลักการและเหตุผล และยังซ้ำซ้อนกับอำนาจของ รฟท.ที่มีตาม พ.ร.บ.การรถไฟฯ พ.ศ.2494, การให้กรมรางฯ สำรวจเส้นทางและนำเสนอโครงการ, ให้อำนาจกรมรางเวนคืนที่ดิน เป็นต้น

มีความพยายามในการการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้เอกชนเข้ามาแสวงหาประโยชน์ในรัฐวิสาหกิจในรูปแบบต่างๆ ทั้งการให้สัมปทาน การตั้งบริษัทลูกแล้วถ่ายโอนภารกิจทรัพย์สินจากบริษัทแม่ไปยังบริษัทลูก การร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่เรียกว่า PPP ซึ่งที่สุดแล้วมันคือ “การแปรรูปรัฐวิสาหกิจ”

โดยอ้าง...เพื่อประสิทธิภาพและลดภาระงบประมาณของรัฐ แต่ผลประโยชน์จะตกที่กลุ่มทุนและนักธุรกิจทางการเมือง แต่ที่เลวร้ายที่สุดผลกระทบไปตกที่ผู้ใช้บริการ จ่ายราคาแพงขึ้น เช่น ราคาพลังงาน น้ำ ไฟฟ้า ประปา ยา สื่อสารโทรคมนาคมการขนส่งสาธารณะ ฯลฯ “ประชาชนเดือดร้อนทั้งแผ่นดิน”

นักกฎหมายชี้ จัดแย้ง”พีพีพี”

เรื่องนี้ มีข้อสังเกตจากทั้งศาลยุติธรรม อัยการสูงสุดล่าสุด ศ.ดร.อมร จันทรสมบูรณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายมหาชนและกฎหมายรัฐธรรมนูญ และเป็นประธานคณะกรรมการกฤษฎีกา ชุดที่ 4 ได้ตั้งข้อสังเกตว่า กฤษฎีกาฯยังพิจารณาไม่เรียบร้อยแต่กระทรวงคมนาคม เร่งรัดเสนอกฎหมายเข้าสู่สภา

โดยได้ตั้งข้อสังเกต 3 ประเด็น ได้แก่ 1. การให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพิกถอนสัญญาสัมปทาน หรืออนุมัติการต่ออายุสัญญาสัมปทาน (ซึ่งถือเป็นการดำเนินการที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว) เป็นการขัดแย้งกับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน หรือ พีพีพี 2. บริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางอื่นเกินกว่า 50% หรือการห้ามมิให้มีบริษัทที่สามถือหุ้นเกินกว่า 50% และ 3.หลักเกณฑ์และอำนาจที่มีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่นที่ใช้บังคับอยู่แล้ว เช่น รฟท. และ รฟม.

กรมราง แยกทุกประเด็น ยืนยันไม่รวบอำนาจ แค่กำกับ ไม่จัดพีพีพี

“พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์” อธิบดีกรมการขนส่งทางราง ชี้แจงว่า ตามร่างมาตรา 9 กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายมีหน้าที่และอำนาจในอนุมาตรา (3) เสนอแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อให้ความเห็นชอบ เป็นการเสนอแนะแนวทางในเชิงนโยบาย ให้หน่วยงานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางปฏิบัติตาม

ยืนยัน การให้อำนาจกรมราง ไม่ทับซ้อนกับ หน่วยงาน

ปฏิบัติ โดยหากเป็นโครงการที่มอบหมายให้หน่วยงานรัฐที่มีกฎหมายจัดตั้งหรือกฎหมายเฉพาะของหน่วยนั้นๆ ให้อำนาจหน้าที่ในการเวนคืนหรือจัดหาที่ดินให้ได้มาเพื่อดำเนินการจัดทำโครงการได้อยู่แล้ว

ส่วนกรณีให้กรมราง เสนอกรม.และพิจารณาเห็นชอบให้เอกชนดำเนินการ ซึ่งเอกชนไม่สามารถใช้อำนาจรัฐในการเวนคืนหรือได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ในการดำเนินโครงการ กรมรางควรจะมีหน้าที่และอำนาจในการเวนคืนหรือให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อให้การดำเนินโครงการของเอกชนที่เข้ามาดำเนินโครงการได้

ประเด็นให้อำนาจ รมต.คมนาคม เพิ่มถอน/อนุมัติ/ต่อสัญญาสัมปทาน เฉพาะใบอนุญาตที่ รมต.คมนาคมเป็นผู้ออก และเป็นกรณีที่จะก่อให้เกิดอันตราย หรือกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนอย่างร้ายแรง ไม่ครอบคลุมสัมปทานที่มีก่อน พ.ร.บ.ขนส่งทางรางบังคับใช้

สหภาพฯรฟท.ทิ้งท้ายว่า การเร่งออกกฎหมายนี้เจตนาสำคัญ เพราะรถไฟทางคู่ใกล้เสร็จ กรมรางต้องมีอำนาจในการให้เอกชนเข้ามาสัมปทานเดินรถ... แต่!!! ต้องไม่ลืมว่ารถไฟเป็นสาธารณูปโภค สวัสดิการเพื่อประชาชน เป็นบริการที่ไม่มีกำไร และหากยกที่ดินไปอยู่ในมือกรมรางอีก ยิ่งหมดความหวังที่จะให้ รฟท.พัฒนาที่ดินหารายได้มาชดเชยการขาดทุนจากการเดินรถรถไฟไม่มีสภาพคล่องสุดท้ายก็จะถูกยุบไป เหมือน รสฟ. ซึ่งผลกระทบกับพนักงานก็ส่วนหนึ่ง แต่ประชาชนผู้เสียภาษีให้รัฐมาลงทุนก่อสร้างทาง แต่รัฐเอาทางไปให้เอกชน แล้วประชาชนจ่ายค่าบริการแพง..แบบนี้ถูกต้องหรือไม่!!!