

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.)

THE STATE RAILWAY WORKERS' UNION OF THAILAND (SRUT)

www.srut.or.th e-mail: srutthailand@gmail.com

ที่ สร.รฟท. 812/2565

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
เลขที่รับ ส.๖๗๑ ๖๕๖๕
วันที่ ๗ ก.ค. ๖๕
เวลา ๑๐ - ๗๕ น.

สำเนา

7 กรกฎาคม 2565

เรื่อง ขอคัดค้านร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เนื่องจากยังไม่ผ่านกระบวนการรับฟังความคิดเห็น

คิดเห็นตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 อย่างครบถ้วน

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร นายชวน หลีกภัย

- | | | | | |
|------------------|--|-------|---|------|
| สิ่งที่ส่งมาด้วย | 1.หนังสือความเห็นของหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง | จำนวน | 5 | ฉบับ |
| | 2.การให้ข้อมูลผ่านสื่อออนไลน์ของ ศ.ดร. อมร จันทสมบุรณ์ | จำนวน | 1 | ฉบับ |

ตามที่กระทรวงคมนาคม ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2564 โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดยมีหลักการและเหตุผล “เพื่อให้มีบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ ” แล้วส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจสอบ ก่อนจะมีการนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไปนั้น ซึ่งร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ ก่อนที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณา หน่วยงานสำคัญด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องเช่น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานศาลยุติธรรม กระทรวงการคลัง ได้ให้ความเห็นต่อร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้ โดยทำหนังสือตอบกลับมาให้สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ซึ่งมีข้อสังเกตและให้ความเห็นให้มีการทบทวนเนื้อหา ที่มีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายฉบับอื่นๆที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน เช่น บรรดาสิทธิ อำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางราง ต้องไม่ซ้ำซ้อนกับ หน่วยงานรัฐอื่นๆ ในการร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางรางฯ มีเจตนารมณ์ที่ชัดเจนเพื่อให้มีหน่วยงานที่มีฐานะเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรฐานทางด้านความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการ และการกำหนดอัตราค่าบริการ เพื่อควบคุมและกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมขนส่งทางรางและการบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ แต่ในร่าง พ.ร.บ.ดังกล่าวกลับไม่มีการแก้ไขเนื้อหาตามที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ความเห็นไว้

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.2543 มีวัตถุประสงค์เป็นไปตามมาตรา 40 (4) “ดำเนินการและให้ความร่วมมือเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ

และรักษาผลประโยชน์ของรัฐวิสาหกิจ” ยืนยันเจตนารมณ์ไม่ได้คัดค้านในเรื่องของหลักการและเหตุผลในการกำกับดูแลเรื่องมาตรฐานต่างๆ ตาม พ.ร.บ.ฉบับนี้ เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการมีกฎหมายเพื่อกำกับดูแล และพัฒนามาตรฐานด้านระบบการขนส่งทางราง เนื่องจากเป็นระบบการขนส่งที่มีความสำคัญในอนาคต เพียงแต่มีความเห็นว่าในร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้ ได้มีการกำหนดให้อำนาจหน้าที่กรรมการขนส่งทางรางมากเกินไปหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และอาจทำให้กรรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการขนส่งทางรางเสียเอง เห็นควรให้มีการพิจารณาทบทวนในรายละเอียดที่ยังไม่ชัดเจน คำนึงถึงการแบ่งแยกบทบาท อำนาจหน้าที่ให้กรรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ในเรื่องมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรฐานทางด้านความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการ และการกำหนดอัตราค่าบริการ โดยมีให้อำนาจหน้าที่เกินกว่าการกำกับดูแล ควรจะสอดคล้องกับกฎหมายอื่นที่หน่วยงานของรัฐถือใช้บังคับอยู่ ไม่ควรที่จะขัดหรือแย้งกับกฎหมายเดิมที่มีอยู่หากมีการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวจะมีผลกระทบกับองค์กรเกิดความสับสนในการนำไปปฏิบัติเกิดผลกระทบกับสังคมและประชาชน

ประการต่อมาเมื่อพิจารณาร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้ ที่กรมขนส่งทางรางส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาเห็นว่าในเนื้อหาของร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้ มีผลกระทบเป็นวงกว้างต่อหน่วยงานของรัฐหลายภาคส่วน รวมทั้งภาคประชาชนที่เป็นผู้ใช้บริการซึ่งในเรื่องของการตรากฎหมาย และหลักการมีส่วนร่วมนั้น รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ในมาตรา 77 ซึ่งบัญญัติว่า “รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน” จากความตามรัฐธรรมนูญที่ได้ยกขึ้นมาเป็นส่วนหนึ่งในการจัดทำร่างกฎหมายนั้น โดยที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้ดำเนินการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและผู้ที่มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) อย่างทั่วถึงและรอบด้าน ตามกระบวนการของกฎหมาย อีกทั้งยังมีความเห็นและข้อสังเกตของหน่วยงานต่างๆ ที่เห็นว่า ร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้จะส่งผลกระทบต่อประโยชน์ของสังคมและประชาชน จึงจำเป็นต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกระบวนการหลักการมีส่วนร่วมตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญอย่างเคร่งครัดโดยศาสตราจารย์ ดร. อมร จันทรมบูรณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายมหาชนและกฎหมายรัฐธรรมนูญ ประธานคณะกรรมการกฤษฎีกาคนที่ 4 ได้ตั้งข้อสังเกตในสาระสำคัญของหลักการและภาพรวมไว้ 3 ประเด็น ได้แก่ 1.) การให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพิกถอนสัญญาสัมปทาน 2.) การไม่ส่งเสริมการแข่งขันระหว่างเอกชนในการพัฒนาอุตสาหกรรมทางราง และ 3.) หลักเกณฑ์และอำนาจที่มีความซ้ำซ้อน ประกอบกับความเห็นที่ทางหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้ตอบกลับมายังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (ตามเอกสารแนบ 1) เห็นได้ว่ายังมีหน่วยงานที่ให้ความเห็นและกังวลต่อร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้อยู่ อีกทั้งเมื่อคราวประชุมคณะอนุกรรมการอนุกรมการศึกษากิจการและติดตามการบริหารงบประมาณโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2565 ในการชี้แจงให้ข้อมูลร่วมกันระหว่าง ผู้แทน กรรมการขนส่งทางราง ผู้แทนคณะกรรมการกฤษฎีกา และผู้แทน สร.รฟท. ณ ห้องประชุมคณะอนุกรมการฯ ทางผู้แทนคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้ตอบข้อซักถามของผู้แทนสหภาพฯ ในประเด็นการตรวจทานตัวร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้ว่าได้มีการตรวจทานเป็น

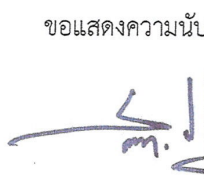
ที่เรียบร้อยแล้วหรือยัง ทางผู้แทนคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตอบที่ประชุมว่า “เนื่องจากเป็นร่างกฎหมายเร่งด่วนมีเวลาจำกัด และเห็นว่ากรมการขนส่งทางรางได้จัดทำการรับฟังความคิดเห็นแล้ว จึงได้ผ่านร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวออกมา” จึงน่าเป็นการสอดคล้องกับความเห็นของศาสตราจารย์ ดร. อมร จันทรสมบูรณ์ ที่ยังมีข้อกังวลต่อร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าวอยู่ จึงได้ให้ความเห็นผ่านสื่อมวลชน ตามที่ปรากฏเป็นข่าวแล้วนั้น (เอกสารแนบ 2)

การที่กระทรวงคมนาคมมีเจตนามุ่งหมายที่จะออกกฎหมายกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กับหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) เพื่อให้ทำหน้าที่ดูแลเรื่องมาตรฐานด้านต่างๆและการสร้างมาตรฐานให้แก่ระบบการขนส่งทางราง แต่เมื่อพิจารณาเนื้อหาของร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ กลับมีบทบัญญัติที่มีความซ้ำซ้อน ขัดแย้งกับบรรดาสถิติ และอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช 2464 กับพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยในร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางรางฯ กำหนดให้ “ให้บรรดาอำนาจ สิทธิและประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มีอยู่ตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ยังคงมีอยู่ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติฉบับนี้.” หมายความว่าหากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางฯ ที่ออกมาขัดหรือแย้งกับกฎหมายที่การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันก็เท่ากับว่าใช้ไม่ได้และเป็นการจำกัดอำนาจและสิทธิของการรถไฟแห่งประเทศไทยและในประเด็นที่มีการบัญญัติให้อำนาจกรมการขนส่งทางรางเกินกว่าการกำกับดูแลมาตรฐานต่างๆ

ดังนั้น เมื่อพิจารณาสาระสำคัญในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... แล้ว กลับมีเนื้อหาที่มีความซ้ำซ้อน และไม่เป็นไปตามหลักการและเหตุผลของการร่างกฎหมายฉบับนี้ รวมทั้งกระบวนการในการตรากฎหมายไม่ได้ดำเนินการให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญอย่างเคร่งครัด สร.รพท. จึงขอแสดงจุดยืนในการคัดค้านร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จนถึงที่สุด และขอกราบเรียนมายังท่านประธานสภาผู้แทนราษฎรได้โปรดยับยั้งการพิจารณา ร่างกฎหมายฉบับนี้ออกไปก่อน เพื่อรับฟังความเห็นอย่างรอบด้านตามที่ สร.รพท.เสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร และดำเนินการให้ถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง


(นายสรารัฐ สราญวงศ์)
ประธาน

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย