



วุฒิสภา

เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้น

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

อ.พ.(ร) ๑๕/๒๕๕๖

สำหรับสมาชิกวุฒิสภา
ได้ใช้ในการติดตามผลการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการของสภาผู้แทนราษฎร

จัดทำโดย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
www.senate.go.th

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มีนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณา โดยสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๗ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๖

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในเบื้องต้น ทั้งนี้ ก่อนที่สภาผู้แทนราษฎรจะลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. และเสนอให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไป ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
เมษายน ๒๕๕๖

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นายันท ผาสุข	ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย
นางสาวสุภางศ์จิตต ไตรเทพพิสัย	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นางสาวสุพัตรา วรรณศิริกุล	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๑
นายณัฐพล นันทมานพ ประชุมญาติ	นิติกรชำนาญการ
นางสาวอมรรรัตน์ สงเคราะห์ธรรม	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
นางกิตติมา อรุณพูลทรัพย์	เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลปฏิบัติงาน
กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย	โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๘๗ - ๘๘

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกวุฒิสภา และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมวุฒิสภา สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา www.senate.go.th

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ที่ศูนย์บริการข้อมูลด้านกฎหมาย วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ - ๑๕๖๕

สารบัญ

หน้า

- ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ๑
- ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญๆ
และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ
แห่งร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)..... ๕

ภาคผนวก

- : ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) (๑)
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) (๙)



- ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลัง
กู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
- ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญๆ
และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ
แห่งร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



ความเป็นมา

ของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน

เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันอังคารที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๖ เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖ และครั้งที่ ๒๗ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ เมื่อวันศุกร์ที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๖ โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ตั้งกล่าวมีหลักการและเหตุผล ดังนี้

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากรที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน รัฐบาลจึงกำหนดให้มียุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่ตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และสอดคล้องกับนโยบายที่รัฐบาลแถลงต่อรัฐสภาและยุทธศาสตร์ของประเทศ อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมแก่ประชาชนทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ รวมทั้งเป็นการเชื่อมโยงฐานการผลิตกับฐานการส่งออกระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและเป็นฐานการเชื่อมโยงการขนส่งและเครือข่ายในระดับภูมิภาค ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการระบบการขนส่ง ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน แต่โดยที่การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศขนาดใหญ่จำเป็นต้องดำเนินการให้มีความเชื่อมโยงกันและต้องดำเนินการติดต่อกันหลายปีจนกว่าจะเสร็จสิ้นโครงการ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศโดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่แล้วเสร็จตามเป้าหมายและทันต่อการพัฒนาประเทศเพื่อประโยชน์ของประชาชน การดำเนินการจึงต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากและมีแหล่งเงินแน่นอนที่จะนำมาใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง โดยมีการวางแผนการเงินระยะยาวที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติรับหลักการแล้ว

.....



ของประเทศ ซึ่งจะช่วยในการวางแผนในการหาแหล่งเงินลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้างความมั่นใจของภาคเอกชนที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลที่ชัดเจนและต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้สามารถเตรียมพร้อมและจัดทำแผนการลงทุนของตนเองควบคู่ไปกับแนวทางการลงทุนของรัฐบาลได้อย่างเหมาะสม รัฐบาลจึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้มีการกู้เงินเพิ่มเติมขึ้นเป็นการเฉพาะ นอกเหนือจากการกู้เงินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อเป็นแหล่งเงินที่จะนำมาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวพอสมควร กำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังในการกู้เงินเพื่อให้รัฐบาลนำเงินกู้มาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖ และครั้งที่ ๒๗ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ศุกร์ที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๖ โดยที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่งรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ด้วยคะแนนเสียง ๒๘๔ เสียง ไม่รับหลักการ ๑๕๒ ขาดออกเสียง ๒๑ เสียง ไม่ลงคะแนนเสียง ๗ เสียง และมีมติให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญคณะหนึ่ง จำนวน ๓๖ คน^๑ เพื่อพิจารณาในวาระที่สองขึ้นคณะกรรมการ และกำหนดการแปรญัตติ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๑๒๓^๒ ภายในกำหนด ๓๐ วัน นับแต่วันถัดจากวันที่สภาผู้แทนราษฎรรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

คณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๓๖ คน ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| ๑. นายกรณ์ จาติกวณิช | ๒. นายก่อเกียรติ สิริยะเสถียร |
| * ๓. นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง | ๔. นายคณวัฒน์ วศินสังวร |
| * ๕. นายจาตุรนต์ ฉายแสง | * ๖. นางสาวจรรุวรรณ เสงตระกุล |
| ๗. นายจุลพันธ์ อมรวิวัฒน์ | * ๘. นายจุฬา สุขมานพ |

^๑ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๓ วรคสอง บัญญัติว่า

“การเลือกตั้งคณะกรรมการวิสามัญ ให้ตั้งจากบุคคลที่คณะรัฐมนตรีเสนอชื่อมีจำนวนไม่เกินหนึ่งในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมด จำนวนนอกจากนั้นให้ที่ประชุมเลือกจากรายชื่อที่สมาชิกเสนอ โดยให้มีจำนวนตามหรือใกล้เคียงกับอัตราส่วนของจำนวนสมาชิกของแต่ละพรรคการเมืองหรือกลุ่มพรรคการเมืองที่มีอยู่ในสภา

ฯลฯ

ฯลฯ”

^๒ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๒๓ บัญญัติว่า

“การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติขึ้นคณะกรรมการที่สภาตั้ง สมาชิกผู้ใดเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติ ก็ให้เสนอคำแปรญัตติล่วงหน้าเป็นหนังสือต่อประธานคณะกรรมการภายในกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันถัดจากวันที่สภารับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติ เว้นแต่สภาจะได้กำหนดเวลาแปรญัตติสำหรับร่างพระราชบัญญัตินั้นไว้เป็นอย่างอื่น

ฯลฯ

ฯลฯ”

* หมายถึง กรรมการในสัดส่วนของรัฐบาล

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติรับหลักการแล้ว

.....



- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| ๙. นายเจือ ราชสีห์ | * ๑๐. นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ |
| ๑๑. นายชัย ชิดชอบ | ๑๒. นายชาดา ไทยเศรษฐ์ |
| ๑๓. นายไชยา พรหมา | * ๑๔. นายเทวัญ ลิปตพัลลภ |
| ๑๕. นายนิทัศน์ ศรีนนท์ | ๑๖. นายปรเมศวร์ งามพิเชษฐ์ |
| * ๑๗. นายประภัสร์ จงสงวน | ๑๘. นายพรรคศักดิ์ เจริญประเสริฐ |
| ๑๙. นายพิชิต ชื่นบาน | ๒๐. นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค |
| ๒๑. นายไพจิต ศรีวรขาน | ๒๒. นางสาวลีลาวดี วัชโรบล |
| * ๒๓. นายวรวัจน์ เอื้ออภิญญกุล | * ๒๔. นายวราเทพ รัตนากร |
| ๒๕. นางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์ | ๒๖. นายวิฑูรย์ นามบุตร |
| ๒๗. นายวิทยา แก้วภราดัย | ๒๘. นายสมเกียรติ ศรีสัมพันธ์ |
| ๒๙. นายสมชัย จิตสุชน | ๓๐. นายสมบัติ ศรีสุรินทร์ |
| ๓๑. นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ | ๓๒. นายโสภณ ชาร์มย์ |
| ๓๓. นายอนุชา บูรพชัยศรี | ๓๔. นางอนุรัักษ์ บุญศล |
| ๓๕. นายอรรถวิรัช สุวรรณภักดี | ๓๖. นายอิทธิเดช แก้วหลวง |

เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ ในวาระที่หนึ่งแล้ว ประธานวุฒิสภาได้พิจารณาและมีดำริให้คณะกรรมการการวิสามัญกิจการวุฒิสภาพิจารณาว่าเห็นสมควรมอบหมายให้คณะกรรมการการวิสามัญประจำวุฒิสภา คณะใดหรือจะเสนอให้วุฒิสภาดังตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ตามนัยแห่งข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๖^๓ ซึ่งในคราวประชุมคณะกรรมการการวิสามัญกิจการวุฒิสภา (ชุดที่ ๒) ครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๖ ที่ประชุมพิจารณาและเห็นควรมอบหมายให้คณะกรรมการการเงิน การคลัง การธนาคารและสถาบันการเงิน และคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เป็นผู้พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สามแล้ว ให้คณะกรรมการดังกล่าวรายงานต่อที่ประชุมวุฒิสภาเป็นการด่วน ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ต่อไป

* หมายถึง กรรมการในสัดส่วนของรัฐบาล

^๓ ข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๖ บัญญัติว่า

“ในกรณีที่มีความจำเป็นเกี่ยวกับประโยชน์สาธารณะ เมื่อสภาผู้แทนราษฎรมีมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติใด ในวาระที่หนึ่งแล้ว ประธานวุฒิสภาอาจพิจารณา มอบหมายให้คณะกรรมการการวิสามัญประจำวุฒิสภาคณะใดคณะหนึ่งที่เกี่ยวข้อง หรือวุฒิสภาอาจตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งมีจำนวนไม่เกินสิบห้าคน แล้วแต่กรณี เพื่อพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เป็นเฉพาะกรณีไปก็ได้ และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สามแล้ว ให้คณะกรรมการดังกล่าวรายงานต่อประธานวุฒิสภา เป็นการด่วน ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินั้นต่อไป”



ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญๆ
และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ
แห่งร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

๑. สรุปประเด็นสำคัญจากการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ

ประเด็นสำคัญที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายอย่างกว้างขวาง

๑) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับหลักการของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ด้วยเหตุผล ดังนี้

๑.๑) เกี่ยวกับการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

(๑) เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน อันเป็นการลดความแออัด-รองรับการขยายตัวของเมือง และการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนประชากร

(๒) เพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านการค้าและการลงทุนในเวทีโลก และจะช่วยยกระดับประเทศไทยให้เป็นเมืองหลวงของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้

(๓) ระบบการขนส่งสินค้าหลักซึ่งเป็นที่ยอมรับในปัจจุบัน ได้แก่ ระบบการขนส่งทางถนน แต่ด้วยสาเหตุที่ระบบการขนส่งทางถนนก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม และมีต้นทุนสูงกว่าระบบการขนส่งทางรางซึ่งมีต้นทุนต่ำลงมาเกือบครึ่งหนึ่ง และระบบการขนส่งทางน้ำซึ่งมีต้นทุนต่ำที่สุด ประกอบกับระบบการขนส่งทั้งสามระบบดังกล่าวยังขาดความเชื่อมโยงกัน ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยง ความสะดวกสบาย และลดต้นทุนให้แก่ผู้ใช้บริการ จึงต้องปรับปรุงระบบการขนส่งทั้งสามระบบดังกล่าว

(๔) การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ที่เคยดำเนินการขาดความต่อเนื่อง เพราะมีการยกเลิกหรือชะลอการลงทุน ด้วยสาเหตุที่มีการเปลี่ยนรัฐบาลหรือเกิดความผันผวนทางการเมือง ประกอบกับในระยะเวลากว่า ๒๐ ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยไม่มีการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่เพิ่มเติม

(๕) เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศไทยทั้งในเชิงธรรมชาติ และเชิงอนุรักษ์

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติรับหลักการแล้ว

.....



๑.๒) เกี่ยวกับการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยการจัดทำเป็นร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการนี้

(๑) การลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยการจัดทำเป็นร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ แทนการตราพระราชกำหนด เป็นการเปิดโอกาสให้สมาชิกรัฐสภาได้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมในการปรับปรุงแก้ไขและตรวจสอบเชิงกระบวนการได้ ส่วนการตราพระราชกำหนดรัฐสภาจะทำหน้าที่ได้แต่เพียง ลงมติอนุมัติหรือไม่อนุมัติเท่านั้น

(๒) การลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยการจัดทำเป็นร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ แทนการดำเนินการจัดทำโดยบรรจุไว้ในร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ อีกทั้งระบบวิธีงบประมาณรายจ่ายประจำปี ไม่เอื้อต่อการลงทุนในโครงการใหญ่ซึ่งต้องลงทุนในระยะยาวแต่อย่างใด

(๓) ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้กำหนดบทบัญญัติให้การดำเนินโครงการที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล กล่าวคือ ได้กำหนดให้มีการติดตาม กำกับและตรวจสอบในทุก ๆ ขั้นตอนของการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อให้มีความโปร่งใส ไม่เกิดการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อให้โครงการนั้นสามารถบรรลุตามที่ตั้งเป้าหมายไว้

๒) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรไม่เห็นด้วยกับหลักการของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ด้วยเหตุผลดังนี้

๒.๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศนั้น เกิดขึ้นได้โดยไม่ต้องจัดทำเป็นร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการนี้ กล่าวคือ

(๑) รัฐบาลสามารถดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศได้ โดยการจัดทำร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ ก็มีเงินทุนเพียงพอที่จะดำเนินการแล้ว

(๒) การลงทุนจัดทำโครงสร้างพื้นฐาน ไม่จำเป็นต้องใช้วิธีการกู้แต่เพียงอย่างเดียว หากนำกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนมาร่วมลงทุนในกิจการของรัฐมาใช้บังคับอย่างจริงจัง จำนวนเงินที่ต้องใช้การลงทุนจะไม่สูงขนาดนี้ และ

๒.๒) ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะเป็นปัจจัยหลักที่ลดความน่าเชื่อถือของประเทศไทย เพราะรัฐบาลจะต้องกู้เงินจำนวนสูงถึง ๒ ล้านล้านบาท และหนี้ที่จะเกิดขึ้นจะเป็นยอดหนี้สูงสุดซึ่งมากกว่ายอดหนี้ที่ คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ที่ได้เคยก่อหนี้ไว้ ในจำนวน ๗,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งในอดีตการกู้เงินในลักษณะนี้ จะกระทำได้ภายใต้เงื่อนไขประการเดียวเท่านั้น กล่าวคือ เมื่อประเทศไทยเกิดภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจ

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติรับหลักการแล้ว

.....



ทั้งนี้ จากข้อมูลต่าง ๆ คาดการณ์ว่า ในปี ๒๕๕๖ นี้ ระดับหนี้สาธารณะจะมีปริมาณเกินกว่าอัตราร้อยละ ๔๕ ของจีดีพี ทั้ง ๆ ที่ยังไม่ได้มีการกู้เงินตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แต่อย่างใด

นอกจากนี้ ต้องยอมรับว่า ระบบเศรษฐกิจโลกเป็นสิ่งที่มีความผันผวนและความเสี่ยงตลอดเวลา ดังนั้น การที่รัฐบาลกล่าวอ้างว่า มีความประสงค์จะชำระหนี้เงินกู้ดังกล่าวให้เสร็จสิ้นภายในระยะเวลา ๕๐ ปี ซึ่งจะทำให้ยอดหนี้ที่ประเทศไทยจะต้องใช้คืน มีจำนวนสูงถึง ๕ ล้านล้านบาท โดยแยกเป็นเงินต้น จำนวน ๒ ล้านล้านบาท กับดอกเบี้ยอีก ๓ ล้านล้านบาท จึงเป็นสิ่งที่กล่าวอ้างขึ้นบนสมมติฐานที่ว่า อัตราดอกเบี้ยในระบบเศรษฐกิจโลกจะอยู่ในภาวะดอกเบี้ยต่ำคงที่ ต่อไปอีกเป็นระยะเวลา ๕๐ ปี

หากในอนาคต เศรษฐกิจโลกเกิดความผันผวน และอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้นมาก ย่อมส่งผลให้แผนการชำระหนี้เงินกู้ของรัฐบาลเกิดความคลาดเคลื่อนไปจากการประมาณการอย่างสิ้นเชิง เป็นผลให้ภาระหนี้เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากมายมหาศาล และกว่าที่ประเทศไทยจะชำระหนี้ได้เสร็จสิ้น อาจต้องใช้ระยะเวลายาวนานเกินกว่า ๕๐ ปีอย่างไม่สามารถประเมินได้

๒.๔) โครงการต่าง ๆ มีช่องทางในการลงทุนทั้งระบบงบประมาณรายจ่ายปกติ และการเปิดโอกาสให้มีการลงทุนร่วมกับต่างประเทศได้ โดยไม่จำเป็นต้องออกกฎหมายกู้เงินและรับภาระดอกเบี้ยที่สูงถึง ๘๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี หากรวมกับต้นทุนที่กู้ จะมีหนี้ที่ต้องชำระคืนถึง ๕.๑๖ ล้านล้านบาท ถ้าเพดานหนี้สูงถึงขนาดนั้น จะทำให้ประเทศไม่มีงบประมาณลงทุนในงบประมาณรายจ่ายอีก เพราะถูกนำไปจ่ายเป็นดอกเบี้ยหมดแล้ว

๒.๕) ที่มาของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ รัฐบาลอ้างความจำเป็นในการกู้เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งเพียงอย่างเดียว โดยไม่ได้ใช้กระบวนการคิดแบบบูรณาการ โดยให้ความสำคัญในองค์รวมกับประเด็นอื่นๆ เช่น การสาธารณสุข การศึกษา ด้านความมั่นคงแห่งรัฐ การมองถึงการพัฒนาคนแต่อย่างใด

๒.๖) ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. มีเนื้อหาเพียง ๑๙ มาตรา และมีบัญชีท้ายเพียง ๒ หน้า ซึ่งระบุยุทธศาสตร์ในการดำเนินโครงการมี ๓ ประการ ๗ แผนงาน จึงต้องถือว่าร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นร่างพระราชบัญญัติที่ไม่มีความชัดเจน เพราะรัฐบาลที่ได้ชี้แจงว่า รายละเอียดในการดำเนินโครงการจะปรากฏอยู่ในเอกสารอีกส่วนหนึ่ง กล่าวคือ เอกสารประกอบการพิจารณา จำนวน ๒๓๑ หน้า

แต่โดยเหตุที่เอกสารประกอบดังกล่าวไม่ใช่บัญชีท้ายพระราชบัญญัติ จึงไม่มีหลักประกันอันใดให้รัฐบาลต้องปฏิบัติตาม ดังที่ได้แถลงไว้ต่อสภาผู้แทนราษฎร กรณีเช่นนี้จึงเป็นการเปิดช่องให้มีผู้ฉวยโอกาสใช้เป็นช่องทางในการทุจริตได้

ดังนั้น จึงมีข้อเสนอแนะว่า รัฐบาลควรนำเอกสารประกอบการพิจารณา จำนวน ๒๓๑ หน้าดังกล่าว มาจัดทำเป็นบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัติ ซึ่งหากรายการใดสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรหรือกรรมาธิการฯ เห็นว่าไม่เหมาะสม ก็สามารถขอให้แก้ไข ปรับปรุง หรือตัดออกได้

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติรับหลักการแล้ว

.....



๒.๓) จำนวนเงินในการกู้ครั้งนี้ มีจำนวนมากเป็น ๔ เท่าของการกู้เงินจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ในสมัยคณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี และเมื่อรัฐสภาผ่านความเห็นชอบให้ประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายแล้ว จะไม่มีการกลับเข้าสู่การพิจารณาของสภาอีกกว่ามีการดำเนินการโครงการไปอย่างไร ซึ่งแตกต่างจากการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณฯ ที่จะมีการตรวจสอบทุกปีว่างบประมาณที่ถูกตั้งไว้มีการใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้แต่แรกหรือไม่

๒.๔) ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่มีการกำหนดรายละเอียดว่ารัฐบาลและกระทรวงการคลัง จะนำรายได้ส่วนไหนมาใช้ในการชำระหนี้เงินต้นกับดอกเบี้ย ซึ่งมีจำนวนรวมสูงถึง ๕.๑๖ ล้านล้านบาท

ถ้าไม่มีความชัดเจนในเรื่องดังกล่าว ย่อมไม่มีหลักประกันว่า จะสามารถชำระหนี้ครบทั้งจำนวนได้อย่างไร ซึ่งหมายความว่า ภาระหนี้ดังกล่าวจะผูกพันอยู่กับประเทศไทยไปอีกยาวนาน และภาระหนี้ยังคงตกอยู่กับคนรุ่นหลัง จึงเห็นว่า การกู้เงินดังกล่าวยังเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย หมวด ๘ การเงินการคลัง มาตรา ๑๖๖ มาตรา ๑๖๗ และมาตรา ๑๖๙

๒.๕) มีการประเมินว่า ระดับหนี้สาธารณะน่าจะอยู่ที่อัตราร้อยละ ๖๐ ของจีดีพี ในขณะที่หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง คาดการณ์ไว้ในอัตราสูงถึงร้อยละ ๗๐ ของจีดีพี ดังนั้น รัฐบาลจึงควรระบุดำเนินการให้ชัดเจน เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ประชาชนและภาคเอกชน

๓) ประเด็นการตอบชี้แจงของคณะรัฐมนตรี ตามประเด็นข้อสังเกตของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

๓.๑) ในการกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาทตามร่างพระราชบัญญัตินี้ จะมุ่งเน้นการกู้เงินภายในประเทศเป็นหลัก เนื่องจากเห็นว่า สภาพคล่องทางการเงินของประเทศไทยมีมาก สำหรับการกู้เงินจากต่างประเทศอาจมีบ้างแต่ก็เพียงเล็กน้อย ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางการคลังแต่อย่างใด เพราะประเทศไทยมีสัดส่วนหนี้ต่างประเทศ ในอัตราเพียงร้อยละ ๓ - ๔ ของจีดีพี เท่านั้น

๓.๒) เอกสารประกอบจำนวน ๒๓๑ นี้ ถือว่าเป็นเอกสารแนบท้ายร่างพระราชบัญญัติที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและคณะกรรมการสามารถร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านการแปรญัตติหรือขอแก้ไขหรือปรับลด และสามารถตัดออกได้หากไม่เห็นพ้องด้วย

ภายหลังจากมีการประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายแล้ว ในระหว่างระยะเวลาดำเนินการใน ๗ ปีนี้ หากเห็นว่า การดำเนินการในขั้นตอนใดจะมีปัญหาหรือไม่ประสบความสำเร็จ ก็สามารถขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้

นอกจากนี้ ขอยืนยันว่าการออกพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทุกอย่างสามารถตรวจสอบได้



๓.๓) สำหรับสาระในการขอกู้เงินตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นไปตามกระบวนการพิจารณาที่รอบคอบรัดกุม ส่วนหนึ่งที่จะเกิดขึ้นจำนวน ๒ ล้านล้านบาท ที่ต้องใช้ระยะเวลาชำระหนี้ นานถึง ๕๐ ปี นั้น หากเปรียบเทียบกับสินทรัพย์ที่ได้มาจากการดำเนินโครงการ จะมีอายุยืนยาวนับร้อยปี โดยรัฐบาลจะเอาใจใส่ในการชำระหนี้ให้เป็นที่ไปด้วยความรอบคอบ

๓.๔) เพื่อให้การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเกิดความโปร่งใส คณะรัฐมนตรี จะดำเนินการปรับปรุงหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยกำหนดให้มีการเปิดเผยราคากลางการจัดซื้อ จัดจ้าง ให้มีการแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายของบริษัทนิติบุคคลที่จะเข้าเสนองานต่อรัฐ และให้ใช้ระบบการประมูลโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์โดยมีการประกาศราคากลางไว้ในที่โออาร์ที่จะลง ประกาศในอินเทอร์เน็ต ซึ่งระบบเหล่านี้จะช่วยให้การตรวจสอบมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นได้

๒. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๗ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๖ ได้ลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ด้วยคะแนนเสียง ๒๘๔ เสียง ไม่รับหลักการ ๑๕๒ เสียง งดออกเสียง ๒๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๗ เสียง และมีมติให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๓๖ คน เพื่อพิจารณา มีกำหนดการแปรญัตติ ภายใน ๓๐ วัน

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติรับหลักการแล้ว

.....

ภาคผนวก

- : ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(๑)

(สำเนา)

เลขรับ ๑๗/๒๕๕๖ วันที่ ๑๙ มี.ค. ๒๕๕๖

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๓๒๐๕

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๙ มีนาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎรเป็นเรื่องด่วน

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเป็นเรื่องด่วนตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

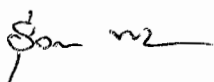
ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง
(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร
(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๖

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง

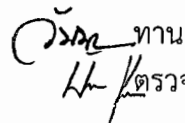


(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักงานการประชุม

จิราภา พิมพ์



บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากรที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และรองรับ การขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน รัฐบาลจึงกำหนดให้มียุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่ตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาประเทศ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และสอดคล้องกับนโยบายที่รัฐบาลแถลงต่อรัฐสภาและยุทธศาสตร์ ของประเทศ อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมแก่ประชาชนทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ รวมทั้งเป็นการเชื่อมโยงฐานการผลิตกับฐานการส่งออกระหว่างภูมิภาค ต่าง ๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่ง และเป็นฐานการเชื่อมโยงการขนส่งและเครือข่ายในระดับภูมิภาค ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการระบบการขนส่ง ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน แต่โดยที่การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ขนส่งของประเทศขนาดใหญ่จำเป็นต้องดำเนินการให้มีความเชื่อมโยงกันและต้องดำเนินการติดต่อกัน หลายปีจนกว่าจะเสร็จสิ้นโครงการ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของประเทศโดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่แล้วเสร็จตามเป้าหมายและทันต่อการพัฒนา ประเทศเพื่อประโยชน์ของประชาชน การดำเนินการจึงต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากและมีแหล่งเงิน แนนอนที่จะนำมาใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง โดยมีการวางแผนการเงินระยะยาวที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ของประเทศ ซึ่งจะช่วยในการวางแผนในการหาแหล่งเงินลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้าง ความมั่นใจของภาคเอกชนที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล ที่ชัดเจนและต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้สามารถเตรียมพร้อมและจัดทำแผนการลงทุนของตนเองควบคู่ไปกับ แนวทางการลงทุนของรัฐบาลได้อย่างเหมาะสม รัฐบาลจึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้มีการกู้เงิน เพิ่มเติมขึ้นเป็นการเฉพาะ นอกเหนือจากการกู้เงินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้ สาธารณะ เพื่อเป็นแหล่งเงินที่จะนำมาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวสมควร กำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังในการกู้เงินเพื่อให้รัฐบาลนำเงินกู้มาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(๓)

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
พ.ศ.

.....
.....
.....

.....
.....
โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้าน
ล้านบาท

.....
.....
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลัง
กู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุ
เบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้
“ยุทธศาสตร์” หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้
ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรี
มีมติให้ความเห็นชอบ

“แผนงาน” หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้าย
พระราชบัญญัตินี้

“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครอง
ส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ

“หน่วยงานเจ้าของโครงการ” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติ
หรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงาน

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑

การกู้เงินและการบริหารจัดการเงินกู้

มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท หรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค้ำรวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำ ได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ออกให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่าย เพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละ ปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการออกและจัดการตราสารหนี้ อาจจ่ายจาก เงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงินกู้อย่างอื่นก็ได้

มาตรา ๙ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจปรับโครงสร้างหนี้ เงินกู้ตามมาตรา ๕ โดยดำเนินการกู้เงินรายใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม แผลงหนี้ ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระ ขยายหรือย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซื้อมัน หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาล หรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้

มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้ เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือกระจายภาระการชำระหนี้ โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นสกุลเงินแตกต่างจากหนี้เดิมก็ได้

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มีให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวน เงินกู้ที่ยังค้างชำระ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ

มาตรา ๑๑ ให้กองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาลาดตราสารหนี้ในประเทศตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ ทำหน้าที่บริหารเงินที่ได้รับจากการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

เงินที่ได้รับจากการกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ตามมาตรา ๑๐ วรรคสามให้นำส่งเข้ากองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาลาดตราสารหนี้ในประเทศ โดยให้นำเข้าบัญชีปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะ และให้กระทรวงการคลังนำไปใช้จ่ายในการชำระหนี้เงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวกับการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าว

มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้

การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมีได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้ หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังกำหนดก็ได้

มาตรา ๑๓ นอกจากกรณีที่ได้บัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะมาใช้บังคับกับการบริหารเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้โดยอนุโลม

หมวด ๒

การเสนอและการบริหารจัดการโครงการ

มาตรา ๑๔ ให้นำหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย

ก่อนที่จะมีการเสนอคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณาก่อนการ

(๖)

และเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความพร้อมของโครงการ
กรอบวงเงินดำเนินการ และแผนการดำเนินงาน

มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรร
เงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป
ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้
เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการ
และผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ

มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบ
การติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการ
และแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงการคลังกำหนด

มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรี
รายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและ
การประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา
เพื่อทราบ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

บัญชีท้ายพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

ยุทธศาสตร์และแผนงาน	วงเงินดำเนินการ
<p>ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ</p>	
<p>๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า</p>	<p>๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท</p>
<p>๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ โดยพัฒนาทางคู่ในเส้นทางต่างๆ ได้แก่ ลพบุรี-แพร่ (เด่นชัย), สระบุรี (มาบกะเบา)-นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)-หนองคาย, นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)-อุบลราชธานี, นครปฐม-หัวหิน-สุราษฎร์ธานี-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และทางคู่ในเส้นทางอื่นที่เชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งหลัก รวมถึงการปรับปรุงระบบเครื่องมือ อุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ</p>	
<p>๑.๒ แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง โดยพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์แก่การขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ</p>	
<p>๑.๓ แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ โดยการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่จะเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟ การพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นเพื่อการขนส่ง</p>	
<p>๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน</p>	<p>๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท</p>
<p>๒.๑ แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน ปรับปรุงด้านพรมแดน การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเพื่อเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งระหว่างประเทศกับการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพระบบถนนในโครงข่ายการเดินทางและขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน</p>	
<p>๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดย (๑) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่, กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย, กรุงเทพมหานคร-หัวหิน-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง</p>	

ยุทธศาสตร์และแผนงาน	วงเงินดำเนินการ
<p>เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้เกิดบริการที่สะดวกและปลอดภัยในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองและระหว่างประเทศ กระจายความเจริญไปสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาค และสนับสนุนการขยายฐานเศรษฐกิจตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟ รวมทั้งพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ พม่า (เด่นชัย)- เชียงราย (เชียงของ) และสายขอนแก่น (บ้านฝ้าย)-มุกดาหาร-นครพนม</p> <p>(๒) พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ เพื่อสร้างโอกาสสำหรับการปรับโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคของประเทศ</p>	
<p>๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว</p>	<p>๕๙๓,๘๐๑.๕๒ ล้านบาท</p>
<p>๓.๑ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง โดยขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ให้มีความครอบคลุมพื้นที่บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางและระบบบริหารจัดการเพื่อให้เกิดความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทางของประชาชน</p> <p>๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ พัฒนาและบูรณะโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ขยายช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก รวมทั้งพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เกษตร อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว</p>	
<p>ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓) เพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เตรียมความพร้อมในการดำเนินโครงการการบริหารโครงการ การติดตาม การประเมินผล และการรายงานโครงการ</p> <p>(๒) บริหารความเสี่ยงด้านการเงินอันเนื่องมาจากปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม อันมีผลทำให้ต้นทุนในการดำเนินโครงการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>(๓) รองรับการดำเนินการกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นรีบด่วน</p>	<p>๙,๒๖๑.๐๑ ล้านบาท</p>
<p>วงเงินดำเนินการทั้งสิ้น</p>	<p>รวม ๒,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท</p>

บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ตามมาตรา ๑๕๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากรที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และรองรับ การขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน รัฐบาลจึงกำหนดให้มี ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่ตอบสนองเป้าหมาย การพัฒนาประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และสอดคล้องกับนโยบายที่รัฐบาลแถลงต่อรัฐสภา และยุทธศาสตร์ของประเทศ อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมแก่ประชาชนทั้งในพื้นที่ ชนบท พื้นที่เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ รวมทั้งเป็นการเชื่อมโยงฐานการผลิตกับฐานการส่งออก ระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง ด้านการคมนาคมขนส่ง และเป็นฐานการเชื่อมโยงการขนส่งและเครือข่ายในระดับภูมิภาค ซึ่งจะ เป็น การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการระบบ การขนส่ง ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน แต่โดยที่การพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศขนาดใหญ่จำเป็นต้องดำเนินการให้มีความเชื่อมโยง กันและต้องดำเนินการติดต่อกันหลายปีจนกว่าจะเสร็จสิ้นโครงการ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศโดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่แล้วเสร็จ ตามเป้าหมายและทันต่อการพัฒนาประเทศเพื่อประโยชน์ของประชาชน การดำเนินการจึงต้องใช้ จ่ายเงินจำนวนมากและมีแหล่งเงินแน่นอนที่จะนำมาใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง โดยมีการวางแผนการเงิน ระยะยาวที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ ซึ่งจะช่วยในการวางแผนในการหาแหล่งเงินลงทุน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้างความมั่นใจของภาคเอกชนที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลการลงทุน ในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลที่ชัดเจนและต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้สามารถเตรียมพร้อมและจัดทำ แผนการลงทุนของตนเองควบคู่ไปกับแนวทางการลงทุนของรัฐบาลได้อย่างเหมาะสม รัฐบาลจึงมี ความจำเป็นที่จะต้องให้มีการกู้เงินเพิ่มเติมขึ้นเป็นการเฉพาะ นอกเหนือจากการกู้เงินที่กำหนดไว้ใน กฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อเป็นแหล่งเงินที่จะนำมาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานดังกล่าวสมควรกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังในการกู้เงินเพื่อให้รัฐบาลนำเงินกู้มาใช้จ่าย ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. มีหลักการเป็นการให้อำนาจกระทรวงการคลังในการกู้เงินในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ประกอบด้วยบทบัญญัติ ๒ หมวด กล่าวคือ หมวด ๑ การกู้เงินและการบริหารจัดการเงินกู้ และหมวด ๒ การเสนอและการบริหารจัดการโครงการ และบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

๒.๑ หมวด ๑ การกู้เงินและการบริหารจัดการเงินกู้ (ร่างมาตรา ๕ – ร่างมาตรา ๑๓)

ในหมวดนี้ได้กำหนดให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยมีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ ทั้งนี้การกู้เงินดังกล่าวให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ และวงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ โดยเงินที่ได้จากการกู้ตามพระราชบัญญัตินี้ให้นำไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ (ร่างมาตรา ๕ - ร่างมาตรา ๗)

สำหรับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการ ทั้งนี้ ในกรณีที่กระทรวงการคลังพิจารณาว่าจะเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือกระจายภาระการชำระหนี้ กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจที่จะปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้ได้ โดยวิธีการกู้เงินรายใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม แปลงหนี้ ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระ ขยายหรือย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซ้ำซ้อน หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาล หรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ได้ (ร่างมาตรา ๘ - ร่างมาตรา ๑๓)

๒.๒ หมวด ๒ การเสนอและการบริหารจัดการโครงการ (ร่างมาตรา ๑๔ – ร่างมาตรา ๑๙)

เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเป็นไปตามแผนงานและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ตามที่กำหนดในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ได้กำหนดขั้นตอนการเสนอโครงการเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์และแผนงานดังกล่าวไว้ โดยให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยหน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย และจะต้องมีการเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณากลับกรองและเสนอความเห็นประกอบการ

พิจารณาของคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้ ทั้งนี้ สำหรับการบริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัตินั้น ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด และเมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้ามีเงินเหลือจ่ายได้กำหนดให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ซึ่งเป็นหลักการในทำนองเดียวกันกับกรณีงบประมาณเหลือจ่าย (ร่างมาตรา ๑๕ - ร่างมาตรา ๑๖)

นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการต่าง ๆ ภายใต้แผนงานและยุทธศาสตร์ต่าง ๆ บรรลุวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ และเพื่อให้การใช้จ่ายเงินกู้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากที่สุด รวมถึงการเข้าถึงข้อมูลเพื่อการตรวจสอบโดยทุกภาคส่วน อันเป็นการสอดคล้องกับแนวทางการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี จึงได้กำหนดให้มีการติดตามและประเมินผลโครงการในทุกระดับชั้น ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ

(๒) กำหนดให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลังตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

(๓) กำหนดให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ (ร่างมาตรา ๑๗ - ร่างมาตรา ๑๙)

๒.๓ บัญชีท้ายพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

บัญชีท้ายพระราชบัญญัติเป็นการกำหนดยุทธศาสตร์และแผนงานที่มีเป้าหมายตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ รวมทั้งกำหนดวงเงินกู้ที่ใช้จ่ายในการดำเนินการได้ในแต่ละยุทธศาสตร์และแผนงาน ซึ่งประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ (๑) ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (๒) ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และ (๓) ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว ทั้งนี้ ใน ๓ ยุทธศาสตร์หลักดังกล่าวจะประกอบด้วยแผนงานที่จะดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์รวมทั้งสิ้น ๗ แผนงาน

นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดแผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ดังกล่าวด้วย พร้อมกับวงเงินดำเนินการ เพื่อนำมาใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในกฎหมาย