วุฒิสภา

เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
พ.ศ. ....
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
เล่มที่ ๑

บรรจุระเบียบวาระการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญทั่วไป)
วันจันทร์ที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๖
อ.พ. ๕/๒๕๕๖

จัดทำโดย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
www.senate.go.th

บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

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 โดยร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีหลักการและเหตุผล ดังนี้

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖ และ ครั้งที่ ๒๗ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ เมื่อวันศุกร์ที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๖ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติในวาระที่หนึ่งรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ ด้วยคะแนนเสียง ๒๘๔ เสียง ไม่รับหลักการ ๑๕๒ เสียง งดออกเสียง ๒๑ เสียง ไม่ลงคะแนนเสียง ๗ เสียง และมีมติให้ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ จำนวน ๓๖ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สองขั้นคณะกรรมาธิการ และกำหนดการแปรญัตติภายใน ๓๐ วัน

ต่อมา ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๐ (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๖ และครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ เมื่อวันศุกร์ที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๕๖ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ซึ่งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาเสร็จแล้ว โดยพิจารณาในวาระที่สอง เรียงตามลำดับมาตรา และได้ลงมติในวาระที่สาม เห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ด้วยคะแนนเสียง ๒๘๗ เสียง ไม่เห็นชอบ ๑๐๕ เสียง งดออกเสียง ๑๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๓ เสียง ทั้งนี้ เพื่อเสนอให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไปตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๔๖

อนึ่ง ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ด้วยคะแนนเสียง ๘๗ เสียง ไม่เห็นชอบ ๓๐๖ เสียง งดออกเสียง ๙ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๓ เสียง จึงถือว่าที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรไม่เห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... มีหลักการและเหตุผล 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 โดยมีการวางแผนการเงินระยะยาวที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ ซึ่งจะช่วยในการวางแผนในการหาแหล่งเงินลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้างความมั่นใจของภาคเอกชนที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลที่ชัดเจนและต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้สามารถเตรียมพร้อมและจัดทำแผนการลงทุนของตนเองควบคู่ไปกับแนวทางการลงทุนของรัฐบาลได้อย่างเหมาะสม รัฐบาลจึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้มีการกู้เงินเพิ่มเติมขึ้นเป็นการเฉพาะนอกเหนือจากการกู้เงินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะเพื่อเป็นแหล่งเงินที่จะนำมาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวพอสมควร กำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังในการกู้เงินเพื่อให้รัฐบาลนำเงินกู้มาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... มีเนื้อหารวมจำนวน ๑๘ มาตรา สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ...." **(ร่างมาตรา ๑)**

๒. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท

๓. วันใช้บังคับ

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป **(ร่างมาตรา ๒)**

๔. บทนิยามศัพท์

ในพระราชบัญญัตินี้

"ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ

"แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงาน

๕. บทรักษาการตามพระราชบัญญัติ

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ **(ร่างมาตรา ๔)**

๖. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๖.๑ หมวด ๑ การกู้เงินและการบริหารจัดการเงินกู้

๖.๑.๑ ให้อำนาจกระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจกู้เงินในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ **(ร่างมาตรา ๕)**

๖.๑.๒ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง **(ร่างมาตรา ๖)**

๖.๑.๓ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ วิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และการออกและจัดการตราสารหนี้ อาจจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงินกู้รายนั้นก็ได้ **(ร่างมาตรา ๗ และมาตรา ๘)**

๖.๑.๔ การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ **(ร่างมาตรา ๙ - มาตรา ๑๑)**

๖.๑.๕ การบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ **(ร่างมาตรา ๑๒ - มาตรา ๑๓)**

๖.๒ หมวด ๒ การเสนอและการบริหารจัดการโครงการ

๖.๒.๑ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการ **(ร่างมาตรา ๑๔ และมาตรา ๑๕)**

๖.๒.๒ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน **(ร่างมาตรา ๑๖)**

๖.๒.๓ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ โดยให้กระทรวงเจ้าสังกัดมีหน้าที่ติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานและรายงานให้กระทรวงการคลังทราบ **(ร่างมาตรา ๑๗)**

๖.๒.๔ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ ภายใน ๑๒๐ วัน นับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ **(ร่างมาตรา ๑๘)**

ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้เสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันอังคารที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๖ เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ทั้งนี้ สภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้ว และได้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไป โดยร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีสาระสำคัญกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินที่มีมูลค่ารวมกันไม่เกิน ๒ ล้านล้านบาท เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ตามยุทธศาสตร์และแผนงานภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ โดยให้นำเงินที่ได้จากการกู้ดังกล่าวไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง การดำเนินโครงการและ

การจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและเมื่อแผนงานใดได้ดำเนินงานเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

๑. เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อประโยชน์ของประชาชนในการรับบริการด้านการคมนาคมที่สะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงเป็นการเชื่อมโยงฐานการผลิตกับฐานการส่งออกระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและเพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

๒. ลดความแออัดในเขตเมือง และรองรับการขยายตัวของเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากร อันเป็นการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมให้แก่ประชาชนทั้งในพื้นที่ชนบทและเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ รวมถึงเพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยด้วย

๓. เสริมสร้างความมั่นใจของภาคเอกชนที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลที่ชัดเจนและต่อเนื่อง และเพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทยในอนาคต

๔. ก่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศอย่างต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์และทันต่อการพัฒนาประเทศให้มีความก้าวหน้าทัดเทียมประเทศต่าง ๆ

๕. กำหนดให้ดำเนินการหาแหล่งเงินทุนที่แน่นอนที่จะนำมาใช้จ่ายอย่างต่อเนื่องโดยมีการวางแผนทางการเงินระยะยาวที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศเพื่อให้สำเร็จตามเป้าหมายในการดำเนินโครงการต่าง ๆ

๖. การกู้เงินผ่านการเสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... เป็นไปตามกระบวนการขั้นตอนการพิจารณากฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติซึ่งเปิดโอกาสให้สมาชิกรัฐสภาพิจารณาแก้ไขปรับปรุงและให้ความเห็นชอบซึ่งแตกต่างจากการพิจารณาพระราชกำหนด นอกจากนี้ การกู้เงินผ่านร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว นั้นหากมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลจะไม่ส่งผลทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องหยุดชะงักหรืออาจมีการยกเลิกหรือชะลอโครงการที่เกี่ยวข้องได้

ข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

๑. การกู้เงินเพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ นั้นจะต้องมีความรอบคอบคำนึงถึงความคุ้มค่าและการใช้ประโยชน์ และจะต้องมีกระบวนการบูรณาการให้ความสำคัญต่อการพัฒนาในประเด็นอื่นๆ ไปพร้อมกันด้วย เช่น ด้านการศึกษา ด้านการสาธารณสุข ด้านความมั่นคงแห่งรัฐ การพัฒนาบุคลากร เป็นต้น

๒. การกู้เงินจำนวน ๒ ล้านล้านบาท เพื่อใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ นั้น หากตราเป็นพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณแทนการตราพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... จะเป็นไปตามเจตนารมณ์ของบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ หมวด ๘ การเงิน การคลัง และงบประมาณ มาตรา ๑๖๙ และพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ อันเป็นการรักษาวินัยการเงินการคลังของประเทศและจะทำให้ฝ่ายนิติบัญญัติสามารถตรวจสอบการใช้จ่ายเงินตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีได้ละเอียดรอบคอบรัดกุมและสามารถตรวจสอบได้ในทุกปีงบประมาณ ทั้งนี้ รัฐบาลสามารถกำหนดแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไว้เป็นการล่วงหน้าด้วยวิธีการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณได้ โดยปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันหรือพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ มาตรา ๒๓ ว่าด้วยการก่อหนี้ผูกพันหลายปีงบประมาณ

๓. ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... นั้น อาจขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๑๖๙ ได้ กล่าวคือ การจ่ายเงินแผ่นดินจะกระทำได้ก็เฉพาะที่ได้อนุญาตไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย กฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายเกี่ยวด้วยการโอนงบประมาณหรือกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง ซึ่งต้องปฏิบัติตามหลักการจ่ายเงินแผ่นดินที่อยู่ภายใต้กรอบวินัยการเงินการคลัง ทั้งนี้ จะต้องพิจารณาต่อไปว่าเงินกู้จำนวน ๒ ล้านล้านบาท ถือเป็นเงินแผ่นดินหรือไม่

๔. การจัดหาเงินทุน นั้น รัฐบาลสามารถดำเนินการกู้เงินเพื่อนำมาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ไปพร้อมกับการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศได้เข้ามาร่วมลงทุนกับภาครัฐตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งจะทำให้ไม่เป็นภาระทางด้านงบประมาณ อันจะเป็นการประหยัดงบประมาณของภาครัฐ ช่วยให้การใช้ทรัพยากรของรัฐเป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประสิทธิภาพ อีกทั้ง เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีการเปิดเสรีด้านการค้าและการลงทุนด้วย

๕. การกู้เงินจำนวน ๒ ล้านล้านบาท เพื่อใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ย่อมส่งผลให้ระดับหนี้สาธารณะของประเทศมีอัตราที่สูงขึ้น ซึ่งหากพิจารณาถึงการใช้หนี้เงินกู้จำนวนดังกล่าว ที่จะต้องใช้เวลาในการชำระหนี้ให้เสร็จสิ้นภายในระยะเวลา ๕๐ ปีด้วยแล้ว จะทำให้ยอดหนี้สุทธิมีจำนวนสูงถึง ๕ ล้านล้านบาท โดยแยกเป็นต้นเงินจำนวน ๒ ล้านล้านบาท กับดอกเบี้ยอีกจำนวน ๓ ล้านล้านบาท โดยคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยจะคงที่ที่ร้อยละ ๕ ต่อปี ต่อไปอีกเป็นระยะเวลา ๕๐ ปี หากประเทศไทยเริ่มชำระหนี้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ย่อมมีผลเท่ากับจะต้องชำระหนี้เฉลี่ย ปีละ ๑ แสนล้านบาททุกปี จนครบ ๕๐ ปี ในการนี้ แม้ว่ากระทรวงการคลังจะตั้งเป้าหมายว่าจะจัดทำงบประมาณแบบสมดุลในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ก็ตามแต่การใช้หนี้เงินกู้ดังกล่าวจะมีผลทำให้การจัดทำงบประมาณนับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นไป ต้องเป็นงบประมาณแบบขาดดุล และร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่ได้ระบุแหล่งที่มาของแหล่งเงินกู้

และไม่ได้กำหนดรายละเอียดว่ารัฐบาลและกระทรวงการคลังจะนำรายได้ส่วนใดมาชำระหนี้เงินต้นกับดอกเบี้ย ซึ่งหากขาดความชัดเจนในเรื่องดังกล่าวย่อมมีผลต่อความเชื่อมั่นว่ารัฐบาลจะสามารถชำระหนี้ครบทั้งจำนวนได้ อันจะส่งผลกระทบต่อภาระหนี้ผูกพันดังกล่าวได้

๖. เอกสารประกอบแนบท้ายร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... มีสถานะทางกฎหมายเช่นเดียวกับเอกสารประกอบร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณหรือไม่ อย่างไร

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้ประมวลและรวบรวมข้อมูลด้านต่าง ๆ ในกระบวนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ วันศุกร์ที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๕๖ โดยมีเนื้อหาแบ่งออกเป็น ๒ ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

ภาคผนวก

: ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

: รายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... สภาผู้แทนราษฎร

: ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

เอกสารประกอบการพิจารณาฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการวงงานด้านนิติบัญญัติของวุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้น สำหรับเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาโดยเฉพาะ

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ตุลาคม ๒๕๕๖

เอกสารประกอบการพิจารณา
จัดทำโดย

นายนัท ผาสุข	ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย
นางสาวสุภางค์จิตต ไตรเพทพิสัย	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นางสาวสุพัตรา วรรณศิริกุล	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๑
นายณัฐพล นันทมานพ ประชุมญาติ นิติกรชำนาญการ	นายสุภณัฐ ศิริทอง วิทยากรปฏิบัติการ
นางสาวอมรรัตน์ สงเคราะห์ธรรม เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน	นางกิตติมา อรุณพูลทรัพย์ เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลปฏิบัติงาน

กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๘๘

ผลิตโดย
กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกวุฒิสภา และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมวุฒิสภา สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา www.senate.go.th

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ ณ ศูนย์บริการข้อมูลด้านกฎหมายวุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๑๕๖๕

สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา ..... ก

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

- ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ๑
- สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว ๕
- ประเด็นการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ๑๑

๑. สรุปประเด็นและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง ขั้นรับหลักการ ... ๑๑

๑.๑ สรุปประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ ๑๑

๑.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ๑๕

๒. สรุปประเด็นและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง ขั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา ๑๕

๒.๑ สรุปประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สองที่สำคัญ ๆ..... ๑๕

๒.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ๑๙

๓. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม ๑๒๙

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... - ๑ -

- บันทึกความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... - ๑ -
- ร่าง พ.ร.บ. กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท : กู้เพื่อใคร กู้เพื่ออะไร ..... - ๑๖ -
- สรุปประเด็นการเสวนาในหัวข้อ “เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ลงทุนอย่างไรให้โปร่งใสและมีประสิทธิภาพ” ..... - ๒๗ -
- ทีดีอาร์ไอวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติกู้เงินฯ ๒.๒ ล้านล้านบาท..... - ๓๓ -

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

- ทีดีอาร์ไอ ชี้รัฐควรพิจารณาก่อสร้างโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเท่าที่จำเป็น ห่วงไม่คุ้มทุน เสนอแนะให้เอกชนลงทุนแทน อาจส่งผลกระทบงบประมาณรายจ่ายระยะยาว ทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศลดลง ..... - ๓๘ -
- วิเคราะห์รายละเอียดร่างพ.ร.บ.กู้เงินฯ ให้เดินถูกทางและคุ้มค่า ..... - ๔๐ -
- เอ็กซเรย์โครงการกู้เงิน ๒ ล้านล้านเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ..... - ๔๓ -
- เลขาธิการนายกรัฐมนตรี ชี้แจงเรื่องพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท..... - ๔๗ -
- ประเด็นคำถามและข้อสังเกตร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... - ๕๐ -
- คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลัง กู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ... แนะก่อหนี้ ๒ ล้านล้านบาทต้องใช้เงินเป็น ..... - ๕๓ -
- คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลัง กู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ฝ่ายค้านห่วงเปิดช่องทุจริต ..... - ๕๕ -
- หากพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาทไม่ผ่านรัฐสภา คมนาคมเดินหน้า “รางคู่” โครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สาย ประจุในงบประมาณประจำปี ๒๕๕๗ ..... - ๕๗ -
- อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เตือนรัฐบาลเสี่ยงเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ ..... - ๕๙ -
- เงินกู้ ๒ ล้านล้าน ผลักดันไทยกลับสู่ผู้นำอาเซียน..... - ๖๐ -
- ขับเคลื่อน ๒ ล้านล้านบาท พลิกโฉมประเทศ..... - ๖๒ -
- นักวิชาการชี้ “กู้ ๒ ล้านล้าน” ส่อขัดรัฐธรรมนูญแนะรัฐทิ้งประชานิยม..... - ๖๗ -
- คอลัมน์ บทความพิเศษ เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท..... - ๗๑ -
- พ.ร.บ. กู้เงิน ๒ ล้านล้าน สะเทือนรัฐบาล..... - ๗๓ -
- การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ๒ ล้านล้านบาท ..... - ๗๖ -
- ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... - ๗๙ -

อนึ่ง สำหรับภาคผนวกที่เกี่ยวกับเอกสารอ้างอิง อยู่เล่มที่ ๒

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นการอภิปราย
ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ
และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

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 โดยร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีหลักการและเหตุผล 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 โดยมีการวางแผนการเงินระยะยาวที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ ซึ่งจะช่วยในการวางแผนในการหาแหล่งเงินลงทุน

ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้างความมั่นใจของภาคเอกชนที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลที่ชัดเจนและต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้สามารถเตรียมพร้อมและจัดทำแผนการลงทุนของตนเองควบคู่ไปกับแนวทางการลงทุนของรัฐบาลได้อย่างเหมาะสม รัฐบาลจึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้มีการกู้เงินเพิ่มเติมขึ้นเป็นการเฉพาะ นอกเหนือจากการกู้เงินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะเพื่อเป็นแหล่งเงินที่จะนำมาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวพอสมควร กำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังในการกู้เงินเพื่อให้รัฐบาลนำเงินกู้มาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖ และครั้งที่ ๒๗ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ เมื่อวันศุกร์ที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๖ โดยที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวด้วยคะแนนเสียง ๒๘๔ เสียง ไม่รับหลักการ ๑๕๒ เสียง งดออกเสียง ๒๑ เสียง ไม่ลงคะแนนเสียง ๗ เสียง และมีมติให้ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ จำนวน ๓๖ คน[๑] เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ขั้นคณะกรรมาธิการ และกำหนดการแปรญัตติภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันถัดจากวันที่สภาผู้แทนราษฎรรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๑๒๓[๒]

คณะกรรมาธิการวิสามัญ จำนวน ๓๖ คน ประกอบด้วย

*๑. นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง	ประธานคณะกรรมาธิการ
*๒. นายวราเทพ รัตนากร	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
*๓. นายจาตุรนต์ ฉายแสง	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง
*๔. นายวรวัจน์ เอื้ออภิญญกุล	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม
๕. นายกรณ์ จาติกวณิช	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่

---

[๑] **ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๓ บัญญัติว่า**

"การเลือกตั้งคณะกรรมาธิการ สมาชิกแต่ละคนมีสิทธิเสนอชื่อได้ไม่เกินจำนวนกรรมาธิการ การเสนอนั้นต้องมีจำนวนสมาชิกรับรองไม่น้อยกว่าห้าคน

การเลือกตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ ให้ตั้งจากบุคคลที่คณะรัฐมนตรีเสนอชื่อมีจำนวนไม่เกินหนึ่งในสี่ของจำนวนกรรมาธิการทั้งหมด จำนวนนอกจากนั้นให้ที่ประชุมเลือกจากรายชื่อที่สมาชิกเสนอ โดยให้มีจำนวนตามหรือใกล้เคียงกับอัตราส่วนของจำนวนสมาชิกของแต่ละพรรคการเมืองหรือกลุ่มพรรคการเมืองที่มีอยู่ในสภา

ฯลฯ ฯลฯ"

[๒] **ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๒๓ บัญญัติว่า**

"การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติขั้นคณะกรรมาธิการที่สภาตั้ง สมาชิกผู้ใดเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติ ก็ให้เสนอคำแปรญัตติล่วงหน้าเป็นหนังสือต่อประธานคณะกรรมาธิการภายในกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันถัดจากวันที่สภารับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติ เว้นแต่สภาจะได้กำหนดเวลาแปรญัตติสำหรับร่างพระราชบัญญัตินั้นไว้เป็นอย่างอื่น

ฯลฯ ฯลฯ"

* หมายถึง กรรมาธิการในสัดส่วนของรัฐบาล

.....

๖. นายไพจิต ศรีวรขาน	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่ห้า
๗. นายวิทยา แก้วภราดัย	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หก
*๘. นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์	กรรมาธิการที่ปรึกษา
๙. นายชัย ชิดชอบ	กรรมาธิการที่ปรึกษา
๑๐. นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค	กรรมาธิการที่ปรึกษา
๑๑. นายเทวัญ ลิปตพัลลภ	กรรมาธิการที่ปรึกษา
๑๒. นายจุลพันธ์ อมรวิวัฒน์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
*๑๓. นายประภัสร์ จงสงวน	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๔. นายสามารถ ราชพลสิทธิ์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๕. นายพิชิต ชื่นบาน	เลขานุการคณะกรรมาธิการ
๑๖. นายสมเกียรติ ศรลัมพ์	ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๑๗. นายอนุชา บูรพชัยศรี	ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการ คนที่สอง
๑๘. นายก่อเกียรติ สิริยะเสถียร	๑๙. นายคณวัฒน์ วศินสังวร
*๒๐. นางสาวจารุวรรณ เฮงตระกูล	*๒๑. นายจุฬา สุขมานพ
๒๒. นายเจือ ราชสีห์	๒๓. นายชาดา ไทยเศรษฐ์
๒๔. นายไชยา พรหมา	*๒๕. นายนิทัศน์ ศรีนนท์
๒๖. นายปรเมศวร์ งามพิเชษฐ์	๒๗. นายพรศักดิ์ เจริญประเสริฐ
๒๘. นางสาวลีลาวดี วัชโรบล	๒๙. นางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์
๓๐. นายวิฑูรย์ นามบุตร	๓๑. นายสมชัย จิตสุชน
๓๒. นายสมบัติ ศรีสุรินทร์	๓๓. นายโสภณ ซารัมย์
๓๔. นางอนุรักษ์ บุญศล	๓๕. นายอรรถวิชช์ สุวรรณภักดี
๓๖. นายอิทธิเดช แก้วหลวง	

เมื่อคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ พิจารณาเสร็จแล้ว ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ พร้อมด้วยรายงานการพิจารณาของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร[๓] และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๐ (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๖ และครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ เมื่อวันศุกร์ที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๕๖ ซึ่งที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในวาระที่สอง ขั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๐ (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๖ และครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ เมื่อวันศุกร์ที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๕๖ โดยพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราจนจบร่าง และได้พิจารณาทั้งร่าง

---

* หมายถึง กรรมาธิการในสัดส่วนของรัฐบาล

[๓] โปรดดูรายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ในภาคผนวก หน้า (๑๓)

เป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่งตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๐[๔] โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำแต่อย่างใด

เมื่อจบการพิจารณาในวาระที่สอง ขั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สาม โดยลงมติเห็นชอบกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ด้วยคะแนนเสียง ๒๘๗ เสียง ไม่เห็นชอบ ๑๐๕ เสียง งดออกเสียง ๑๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๓ เสียง แล้วส่งให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย[๕]

อนึ่ง สำหรับกระบวนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ของวุฒิสภา เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ ในวาระที่หนึ่งแล้ว ประธานวุฒิสภาได้พิจารณาและมีดำริให้คณะกรรมาธิการวิสามัญกิจการวุฒิสภาพิจารณาว่าจะเห็นสมควรมอบหมายให้คณะกรรมาธิการสามัญประจำวุฒิสภาคณะใดคณะหนึ่งที่เกี่ยวข้อง หรือจะเสนอให้วุฒิสภาตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญขึ้นเพื่อพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ตามนัยแห่งข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๖[๖] **ซึ่งในคราวประชุมคณะกรรมาธิการวิสามัญกิจการวุฒิสภา (ชุดที่ ๒) ครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๖ เมื่อวันพุธที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๖ ที่ประชุมพิจารณาและเห็นควรมอบหมายให้คณะกรรมาธิการการเงิน การคลัง การธนาคารและสถาบันการเงิน** และ **คณะกรรมาธิการการคมนาคมวุฒิสภา** เป็นผู้พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สามแล้ว ให้คณะกรรมาธิการดังกล่าวรายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ต่อไป

---

[๔] **ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๐ บัญญัติว่า**

"เมื่อได้พิจารณาตามข้อ ๑๒๙ จนจบร่างแล้ว ให้สภาพิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง และในการพิจารณาครั้งนี้สมาชิกอาจขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำได้ แต่จะขอแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อความใดไม่ได้ นอกจากเนื้อความที่เห็นว่ายังขัดแย้งกันอยู่"

[๕] โปรดดูร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว ในภาคผนวก หน้า (๑๗๓)

[๖] **ข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๖ บัญญัติว่า**

"ในกรณีที่มีความจำเป็นเกี่ยวกับประโยชน์สาธารณะ เมื่อสภาผู้แทนราษฎรมีมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติใดในวาระที่หนึ่งแล้ว ประธานวุฒิสภาอาจพิจารณามอบหมายให้คณะกรรมาธิการสามัญประจำวุฒิสภาคณะใดคณะหนึ่งที่เกี่ยวข้อง หรือวุฒิสภาอาจตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งมีจำนวนไม่เกินสิบห้าคน แล้วแต่กรณี เพื่อพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเป็นเฉพาะกรณีไปก็ได้ และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สามแล้ว ให้คณะกรรมาธิการดังกล่าวรายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินั้นต่อไป"

สาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....
ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท

๑.๒ เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากรที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน รัฐบาลจึงกำหนดให้มียุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่ตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และสอดคล้องกับนโยบายที่รัฐบาลแถลงต่อรัฐสภาและยุทธศาสตร์ของประเทศ อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมแก่ประชาชนทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ รวมทั้งเป็นการเชื่อมโยงฐานการผลิตกับฐานการส่งออกระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและเป็นฐานการเชื่อมโยงการขนส่งและเครือข่ายในระดับภูมิภาค ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการระบบการขนส่ง ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน แต่โดยที่การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศขนาดใหญ่จำเป็นต้องดำเนินการให้มีความเชื่อมโยงกันและต้องดำเนินการติดต่อกันหลายปีจนกว่าจะเสร็จสิ้นโครงการ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศโดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่แล้วเสร็จตามเป้าหมายและทันต่อการพัฒนาประเทศเพื่อประโยชน์ของประชาชน การดำเนินการจึงต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากและมีแหล่งเงินแน่นอนที่จะนำมาใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง โดยมีการวางแผนการเงินระยะยาวที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ ซึ่งจะช่วยในการวางแผนในการหาแหล่งเงินลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้างความมั่นใจของภาคเอกชนที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลที่ชัดเจนและต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้สามารถเตรียมพร้อมและจัดทำแผนการลงทุนของตนเองควบคู่ไปกับแนวทางการลงทุนของรัฐบาลได้อย่างเหมาะสม รัฐบาลจึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้มีการกู้เงินเพิ่มเติมขึ้นเป็นการเฉพาะนอกเหนือจากการกู้เงินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะเพื่อเป็นแหล่งเงินที่จะนำมาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวพอสมควร กำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลัง

ในการกู้เงินเพื่อให้รัฐบาลนำเงินกู้มาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ...."

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท

๔. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๕. บทนิยามศัพท์

ในพระราชบัญญัตินี้

"ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ

"แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงาน

๖. บทรักษาการตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๔)

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๗. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๗.๑ หมวด ๑ การกู้เงินและการบริหารจัดการเงินกู้

๗.๑.๑ ให้อำนาจกระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจกู้เงินในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ (ร่างมาตรา ๕)

"**มาตรา ๕** ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

๗.๑.๒ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง (ร่างมาตรา ๖)

"**มาตรา ๖** เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

๗.๑.๓ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ วิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และการออกและจัดการตราสารหนี้ (ร่างมาตรา ๗ และมาตรา ๘)

"**มาตรา ๗** วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการออกและจัดการตราสารหนี้ อาจจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงินกู้รายนั้นก็ได้"

๗.๑.๔ การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ (ร่างมาตรา ๙ - มาตรา ๑๑)

"**มาตรา ๙** ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ โดยดำเนินการกู้เงินรายใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม แปลงหนี้ ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระ ขยายหรือย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซื้อคืน หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาลหรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้

มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือกระจายภาระการชำระหนี้ โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นสกุลเงินแตกต่างจากหนี้เดิมก็ได้

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ

มาตรา ๑๑ ให้กองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ ทำหน้าที่บริหารเงินที่ได้รับจากการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

เงินที่ได้รับจากการกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ตามมาตรา ๑๐ วรรคสาม ให้นำส่งเข้ากองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ โดยให้นำเข้าบัญชีปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะ และให้กระทรวงการคลังนำไปใช้จ่ายในการชำระหนี้เงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวกับการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าว”

๗.๑.๕ การบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๒ – มาตรา ๑๓)

“**มาตรา ๑๒** ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้

การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังกำหนดก็ได้

มาตรา ๑๓ นอกจากกรณีที่ได้บัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะมาใช้บังคับกับการบริหารเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้โดยอนุโลม”

๗.๒ หมวด ๒ การเสนอและการบริหารจัดการโครงการ

๗.๒.๑ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการ (ร่างมาตรา ๑๔ และมาตรา ๑๕)

“**มาตรา ๑๔** ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย

ก่อนที่จะมีการเสนอคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความพร้อมของโครงการ กรอบวงเงินดำเนินการและแผนการดำเนินงาน

มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด”

๗.๒.๒ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน (ร่างมาตรา ๑๖)

“**มาตรา ๑๖** เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน”

๗.๒.๓ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ โดยให้กระทรวงเจ้าสังกัดมีหน้าที่ติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานแล้วรายงานให้กระทรวงการคลังทราบ (ร่างมาตรา ๑๗)

“**มาตรา ๑๗** ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ

ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด”

๗.๒.๔ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ (ร่างมาตรา ๑๘)

“**มาตรา ๑๘** ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ”

<u>ประเด็นการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญๆ</u>
<u>และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร</u>
<u>เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน</u>
<u>เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....</u>

๑. สรุปประเด็นและผลการพิจารณาของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง ขั้นรับหลักการ

๑.๑ สรุปประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ

๑) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับหลักการของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ด้วยเหตุผลดังนี้

๑.๑) เกี่ยวกับการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

(๑) เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน อันเป็นการลดความแออัด-รองรับการขยายตัวของเมือง และการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนประชากร

(๒) เพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านการค้าและการลงทุนในเวทีโลก และจะช่วยยกระดับประเทศไทยให้เป็นเมืองหลวงของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้

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

(๔) การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ที่เคยดำเนินการขาดความต่อเนื่อง เพราะมีการยกเลิกหรือชะลอการลงทุน ด้วยสาเหตุที่มีการเปลี่ยนรัฐบาลหรือเกิดความผันผวนทางการเมือง ประกอบกับในระยะเวลากว่า ๒๐ ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยไม่มีการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่เพิ่มเติม

(๕) เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศไทยทั้งในเชิงธรรมชาติและเชิงอนุรักษ์

๑.๒) เกี่ยวกับการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยการจัดทำเป็นร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการนี้

(๑) การลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยการจัดทำเป็นร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แทนการตราพระราชกำหนด เป็นการเปิดโอกาสให้สมาชิกรัฐสภาได้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมในการปรับปรุงแก้ไขและตรวจสอบเชิงกระบวนการได้ ส่วนการตราพระราชกำหนดรัฐสภาจะทำหน้าที่ได้แต่เพียง ลงมติอนุมัติหรือไม่อนุมัติเท่านั้น

(๒) การลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยการจัดทำเป็นร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ แทนการดำเนินการจัดทำโดยบรรจุไว้ในร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ อีกทั้งระบบวิธีงบประมาณรายจ่ายประจำปี ไม่เอื้อต่อการลงทุนในโครงการใหญ่ซึ่งต้องลงทุนในระยะยาวแต่อย่างใด

(๓) ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้กำหนดบทบัญญัติให้การดำเนินโครงการที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล กล่าวคือ ได้กำหนดให้มีการติดตาม กำกับและตรวจสอบในทุก ๆ ขั้นตอนของการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อให้มีความโปร่งใส ไม่เกิดการทุจริตคอร์รัปชั่น 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 ที่ได้เคยก่อหนี้ไว้ในจำนวน ๗,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งในอดีตการกู้เงินในลักษณะนี้ จะกระทำได้ภายใต้เงื่อนไขประการเดียวเท่านั้น กล่าวคือ เมื่อประเทศไทยเกิดภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจ

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 และกว่าที่ประเทศไทยจะชำระหนี้ได้เสร็จสิ้นอาจต้องใช้ระยะเวลายาวนานเกินกว่า ๕๐ ปีอย่างไม่สามารถประเมินได้

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

๒.๔) ที่มาของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ รัฐบาลอ้างความจำเป็นในการกู้เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งเพียงอย่างเดียว โดยไม่ได้ใช้กระบวนการคิดแบบบูรณาการ โดยให้ความสำคัญในองค์รวมกับประเด็นอื่นๆ เช่น การสาธารณสุข การศึกษา ด้านความมั่นคงแห่งรัฐ การมองถึงการพัฒนาคนแต่อย่างใด

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

แต่โดยเหตุที่เอกสารประกอบดังกล่าวไม่ใช่บัญชีท้ายพระราชบัญญัติ จึงไม่มีหลักประกันอันใดให้รัฐบาลต้องปฏิบัติตาม ดังที่ได้แถลงไว้ต่อสภาผู้แทนราษฎร กรณีเช่นนี้จึงเป็นการเปิดช่องให้มีผู้ฉวยโอกาสใช้เป็นช่องทางในการทุจริตได้

ดังนั้น จึงมีข้อเสนอแนะว่า รัฐบาลควรนำเอกสารประกอบการพิจารณา จำนวน ๒๓๑ หน้า ดังกล่าว มาจัดทำเป็นบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัติ ซึ่งหากรายการใดสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรหรือกรรมาธิการฯ เห็นว่าไม่เหมาะสม ก็สามารถขอให้แก้ไข ปรับปรุง หรือตัดออกได้

๒.๖) จำนวนเงินในการกู้ครั้งนี้ มีจำนวนมากเป็น ๔ เท่าของการกู้เงินจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ในสมัยคณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี และเมื่อรัฐสภาผ่านความเห็นชอบให้ประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายแล้ว จะไม่มีการกลับเข้าสู่การพิจารณาของสภาอีกว่ามีการดำเนินการโครงการไปอย่างไร ซึ่งแตกต่างจากการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณฯ ที่จะมีการตรวจสอบทุกปีว่างบประมาณที่ถูกตั้งไว้มีการใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้แต่แรกหรือไม่

๒.๗) ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่มีการกำหนดรายละเอียดว่ารัฐบาลและกระทรวงการคลัง จะนำรายได้ส่วนไหนมาใช้ในการชำระหนี้เงินต้นกับดอกเบี้ย ซึ่งมีจำนวนรวมสูงถึง ๕.๑๖ ล้านล้านบาท

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

๒.๘) มีการประเมินว่า ระดับหนี้สาธารณะน่าจะอยู่ที่อัตราร้อยละ ๖๐ ของจีดีพี ในขณะที่หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง คาดการณ์ไว้ในอัตราสูงถึงร้อยละ ๗๐ ของจีดีพี ดังนั้น รัฐบาลจึงควรระบุแหล่งเงินทุนให้ชัดเจน เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ประชาชนและภาคเอกชน

๓) ประเด็นการตอบชี้แจงของคณะรัฐมนตรี ตามประเด็นข้อสังเกตของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

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

๓.๒) เอกสารประกอบจำนวน ๒๓๑ นี้ ถือว่าเป็นเอกสารแนบท้ายร่างพระราชบัญญัติที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและคณะกรรมาธิการ สามารถร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านการแปรญัตติหรือขอแก้ไขหรือปรับลด และสามารถตัดออกได้หากไม่เห็นพ้องด้วย

ภายหลังจากมีการประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายแล้ว ในระหว่างระยะเวลาดำเนินการใน ๗ ปีนี้ หากเห็นว่า การดำเนินการในขั้นตอนใดจะมีปัญหาหรือไม่ประสบความสำเร็จ ก็สามารถขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้

นอกจากนี้ ขอยืนยันว่าการออกพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทุกอย่างสามารถตรวจสอบได้

๓.๓) สำหรับหลักการในการขอกู้เงินตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นไปตามกระบวนพิจารณาที่รอบคอบรัดกุม ส่วนหนี้ที่จะเกิดขึ้นจำนวน ๒ ล้านล้านบาท ที่ต้องใช้ระยะเวลาชำระหนี้นานถึง ๕๐ ปี นั้น หากเปรียบเทียบกับสินทรัพย์ที่ได้มาจากการดำเนินโครงการ จะมีอายุยืนยาวนับร้อยปี โดยรัฐบาลจะเอาใจใส่ในการชำระหนี้ให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ

๓.๔) เพื่อให้การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเกิดความโปร่งใส คณะรัฐมนตรีจะดำเนินการปรับปรุงหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยกำหนดให้มีการเปิดเผยราคากลางการจัดซื้อจัดจ้าง ให้มีการแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายของบริษัทนิติบุคคลที่จะเข้าเสนองานต่อรัฐ และให้ใช้ระบบการประมูลโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์โดยมีการประกาศราคากลางไว้ในทีโออาร์ที่จะลงประกาศในอินเตอร์เน็ต ซึ่งระบบเหล่านี้จะช่วยให้การตรวจสอบมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นได้

๑.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง ขั้นรับหลักการ

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

๒. สรุปประเด็นและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ขั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา

๒.๑ สรุปประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายแสดงความคิดเห็น และตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑) รัฐบาลควรที่จะนำเงินกู้ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไปใช้ให้ครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาประเทศในด้านอื่น ๆ ด้วย เช่น การสาธารณสุข การศึกษา ฯลฯ ดังนั้นจึงมีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอแก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้สอดคล้องกับเหตุผลดังกล่าว เช่น

"ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้าง*พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง*ของประเทศ พ.ศ. ...."

"ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลัง<u>ที่กำหนด</u>เงิน<u>ให้จ่าย</u>เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง <u>การสาธารณสุข และการศึกษา</u>ของประเทศ พ.ศ. ...."

๒) รัฐบาลควรปรับลดวงเงินกู้ลงจากวงเงิน ๒ ล้านล้านบาท โดยมีเหตุผลสนับสนุนกล่าวคือ เนื่องจากในชั้นคณะกรรมาธิการสามัญฯ ได้มีการเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการมาชี้แจงแล้ว ผลปรากฏว่า โครงการที่ผ่านการประเมินความคุ้มค่า และมีความพร้อมเข้าสู่กระบวนการรับฟังความเห็นของประชาชนและประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีมูลค่าเพียง ๔ แสนล้านบาทเท่านั้น

ส่วนโครงการที่เหลือซึ่งมีมูลค่า ๑.๖ ล้านล้านบาท จึงเป็นโครงการที่สามารถดำเนินการกู้เงินและเบิกจ่ายได้ตามกฎหมายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณได้ แต่จะต้องจัดทำงบประมาณแบบงบประมาณขาดดุล โดยต้องมีการขอกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลนั้นด้วย

๓) จากการตรวจสอบของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ พบว่า จากโครงการจำนวน ๕๓ โครงการ มี ๑๓ โครงการ กำลังจะส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และด้านสุขภาพต่อประชาชน

ดังนั้น จึงควรขยายเงื่อนเวลาเริ่มต้นที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ออกไปก่อน อย่างน้อย ๙๐ วัน หรือ ๑๒๐ วันนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

นอกจากนี้ ประกอบกับโครงการตามแผนยุทธศาสตร์ท้ายร่างพระราชบัญญัติยังมีรายละเอียดที่ต้องดำเนินการอีกมาก รวมทั้งยังมีความไม่ชัดเจนอีกหลายประการ ดังนั้น การขยายเงื่อนเวลาเริ่มต้นที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ออกไป จะส่งผลดีให้แก่หน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ได้มีโอกาสเตรียมความพร้อม สามารถปรึกษาหารือ รวมทั้งออกกฎระเบียบในการปฏิบัติงานร่วมกันก่อน

๔) เนื่องจากการที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ มีระยะเวลาบังคับใช้นานถึง ๗ ปี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จึงมีความห่วงใยว่า การใช้จ่ายเงินกู้จะต้องเป็นไปด้วยความรอบคอบรัดกุม และไม่เกิดการรั่วไหล ดังนั้น จึงมีการขอเพิ่มและแก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามศัพท์ เพื่อให้โครงการต่าง ๆ ตามแผนยุทธศาสตร์ที่ปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณาซึ่งไม่มีสภาพเป็นกฎหมาย กลับกลายสภาพเป็นส่วนหนึ่งของพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วย อันจะเป็นหลักประกันให้การดำเนินโครงการมีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น สำหรับตัวอย่างของบทนิยามศัพท์ที่มีการขอเพิ่มและแก้ไขเพิ่มเติม เช่น บทนิยามศัพท์ดังนี้

“ยุทธศาสตร์” หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ<u>และอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ</u>

<u>“โครงการ” หมายความว่า โครงการตามแผนงานยุทธศาสตร์ที่ปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณาตามพระราชบัญญัตินี้</u>

“แผนงาน” หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ <u>และให้รวมถึงรายละเอียดโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์</u>

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับคณะรัฐมนตรีมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงาน

๕) การกู้เงินจำนวน ๒ ล้านล้านบาท ผ่านร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ แทนการขอกู้ผ่านระบบงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ หมวด ๘ การเงิน การคลัง และงบประมาณ เป็นช่องว่างที่ทำให้ฝ่ายนิติบัญญัติไม่สามารถตรวจสอบและควบคุมการใช้จ่ายเงินกู้ดังกล่าวได้ กรณีจึงมีความเสี่ยงที่รัฐบาลจะใช้จ่ายเงินไปโดยขาดวินัยทางการเงินการคลัง[๑] อันจะเป็นช่องทางให้เกิดการทุจริตขึ้นได้ในภายหน้า นอกจากนี้ การกู้เงินและการใช้จ่ายเงินตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ยังเป็นการดำเนินการที่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๖๙[๒] อีกด้วย

กรรมาธิการตอบชี้แจงสรุปได้ ดังนี้

นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ชี้แจงว่า

การกู้เงินจำนวน ๒ ล้านล้านบาท ผ่านร่างพระราชบัญญัตินี้ มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศทั้งระบบนั้น ถือว่าเป็นการดำเนินการที่เหมาะสมแล้ว เพราะเป็นการลงทุนระยะยาวในโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นการลงทุนในภาพรวม เช่น การลงทุนสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงทั้งระบบ

สำหรับการพัฒนาการศึกษา และการสาธารณสุขของประเทศนั้น รัฐบาลดำเนินการอยู่ในระบบงบประมาณรายจ่ายประจำปีซึ่งเป็นระบบงบประมาณปกติ ซึ่งที่ผ่านมา รัฐบาลมีการดำเนินโครงการด้านการศึกษาและสุขภาพหลายโครงการแล้ว

---

[๑] **รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๑๗๐** บัญญัติว่า

"เงินรายได้ของหน่วยงานของรัฐใดที่ไม่ต้องนำส่งเป็นรายได้แผ่นดินให้หน่วยงานของรัฐนั้นทำรายงานการรับและการใช้จ่ายเงินดังกล่าว เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อสิ้นปีงบประมาณทุกปี และให้คณะรัฐมนตรีทำรายงานเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาต่อไป

การใช้จ่ายเงินรายได้ตามวรรคหนึ่งต้องอยู่ภายใต้กรอบวินัยการเงินการคลังตามหมวดนี้ด้วย"

[๒] **รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๑๖๙ วรรคหนึ่ง** บัญญัติว่า

การจ่ายเงินแผ่นดินจะกระทำได้ก็เฉพาะที่ได้อนุญาตไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย กฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายเกี่ยวด้วยการโอนงบประมาณ หรือกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง เว้นแต่ในกรณีจำเป็นเร่งด่วนรัฐบาลจะจ่ายไปก่อนก็ได้ แต่ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายบัญญัติ ในกรณีเช่นว่านี้ต้องตั้งงบประมาณรายจ่ายเพื่อชดใช้เงินคงคลังในพระราชบัญญัติโอนเงินงบประมาณรายจ่าย พระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม หรือพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณถัดไป ทั้งนี้ ให้กำหนดแหล่งที่มาของรายได้เพื่อชดใช้รายจ่ายที่ได้ใช้เงินคงคลังจ่ายไปก่อนแล้วด้วย"

ทั้งนี้ สำหรับประเด็นเรื่องความไม่โปร่งใสหรือการทุจริตนั้น รัฐบาลมีความห่วงใยเช่นเดียวกับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ดังนั้น จึงได้กำหนดให้ทุกโครงการต้องมีมาตรการควบคุมดูแลที่รัดกุม กล่าวคือ มีการเชิญภาคเอกชนมาร่วมสังเกตการณ์ มีการศึกษาในกระบวนการต่าง ๆ ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีการนำระเบียบเรื่องการคำนวณราคากลางมาใช้เพื่อความโปร่งใส ตลอดจนจะได้จัดมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนให้ครอบคลุมอีกด้วย

นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ในฐานะประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้ชี้แจงว่า

เหตุผลสำคัญที่รัฐบาลเสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... จำนวน ๒ ล้านล้านบาท แทนที่จะเป็นการตั้งรายการกู้เงินผ่านพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินโครงการ โดยไม่ได้มีเจตนาเพื่อเลี่ยงการตรวจสอบของฝ่ายนิติบัญญัติแห่งชาติ

ทั้งนี้ นายกิตติรัตน์ฯ ยืนยันว่า การกู้เงินผ่านร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยนำเสนอให้รัฐสภาพิจาณา ถือเป็นการปฏิบัติตามระบบและเป็นไปด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว ทั้งนี้ ในอดีตที่ผ่านมา รัฐบาลก่อนหน้านี้ ได้เคยมีการออกกฎหมายเพื่อขอกู้และใช้เงินในลักษณะเดียวกัน เนื่องจากวงเงินที่ใช้จ่ายเกินกว่ากรอบวงเงินงบประมาณประจำปีด้วย

นายวราเทพ รัตนากร รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในฐานะรองประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ชี้แจงว่า

กรณีเสนอให้กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท โดยการจัดทำเป็นงบประมาณขาดดุลในระบบงบประมาณรายจ่ายประจำปีนั้น คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้สอบถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว ได้รับคำชี้แจงว่า การตั้งงบขาดดุลในงบประจำปีเป็นแนวทางของแต่ละรัฐบาลที่ไม่เหมือนกัน ซึ่งการตั้งงบประมาณแต่ละปีต้องกำหนดวงเงิน ประมาณการรายได้ โดยกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และธนาคารแห่งประเทศไทย

ดังนั้น การผลักดันโครงการเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ผ่านการเสนอร่างพระราชบัญญัติเป็นการเฉพาะ เพื่อเป็นการลดความเสี่ยง ทั้งนี้ เพราะในระยะเวลา ๗ ปีที่กู้เงินนั้น ไม่สามารถประเมินได้ว่า จะมีผลกระทบใดที่ทำให้การดำเนินโครงการเกิดความไม่ต่อเนื่องหรือไม่ ดังนั้น แม้การกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ผ่านระบบงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ จะเป็นวิธีการที่สามารถกระทำได้ แต่ก็อาจมีปัญหาในกรณีการดำเนินโครงการที่ไม่ต่อเนื่องได้

สำหรับประเด็นที่ว่า กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ผ่านการเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ขัดต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๖๙ หรือไม่ นั้น ได้มีการสอบถามไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว ได้รับการยืนยันว่า ไม่มีประเด็นใดที่ขัดรัฐธรรมนูญ

๒.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง ขั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
พ.ศ. ....

ชื่อร่างพระราชบัญญัติ ไม่มีการแก้ไข

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายอนุชา บูรพชัยศรี (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมชื่อร่างพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ...."

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมชื่อร่างพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินสองล้านล้านบาทเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน*ด้านคมนาคมขนส่ง*ของประเทศในทุกด้านไม่เกินร้อยละห้าสิบของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมชื่อร่างพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจ*กระทรวงคมนาคม*รัฐบาลกู้เงินสองล้านล้านบาทเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศโดยสร้างภาระหนี้เพิ่มห้าสิบปี พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน *ด้านคมนาคมขนส่ง*ของประเทศ พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมชื่อร่างพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศกรณีมีความจำเป็นและเร่งด่วน พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมชื่อร่างพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้กำหนดเงินให้จ่ายเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง การสาธารณสุข และการศึกษาของประเทศ พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

คำปรารภ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายอรรถวิชช์ สุวรรณภักดี นายวิทยา แก้วภราดัย และนายวิฑูรย์ นามบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในคำปรารภ เป็นดังนี้

"โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองสี่ห้าแสนล้านบาท"

นายอนุชา บูรพชัยศรี (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในคำปรารภ เป็นดังนี้

"โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองสี่ห้าแสนสองหมื่นล้านบาท"

นายกรณ์ จาติกวณิช (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในคำปรารภ เป็นดังนี้

"โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองสี่ห้าแสนสี่แสนล้านบาท"

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขความในคำปรารภ เป็นดังนี้

"โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประเสริฐ พงษ์สุวรรณศิริ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในคำปรารภ เป็นดังนี้

"โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกิน*สองล้าน*ห้าแสนล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุกิจ อัตโถปกรณ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในคำปรารภ เป็นดังนี้

"โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกัน*ไม่เกินสองล้านล้านบาท* สามแสนห้าหมื่นสี่พันเก้าร้อยหกสิบล้านเจ็ดแสนสามหมื่นบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในคำปรารภ เป็นดังนี้

"โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกิน*สองล้านล้านบาท*หนึ่งล้านสองแสนหนึ่งหมื่นหกพันเจ็ดร้อยเจ็ดสิบล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในคำปรารภ เป็นดังนี้

"โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้กำหนดเงินให้จ่ายเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง การสาธารณสุข และการศึกษาของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในคำปรารภ เป็นดังนี้

"โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน*ด้านคมนาคมขนส่ง*ของประเทศ มีมูลค่ารวมกันไม่เกิน*สอง*หนึ่งล้านล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในคำปรารภ เป็นดังนี้

"โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศกรณีมีความจำเป็นและเร่งด่วน มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

พันเอก วินัย สมพงษ์ ขอแปรญัตติตัดความในคำปรารภออกทั้งหมด

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

มาตรา ๑ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายวิฑูรย์ นามบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศมีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองแสนล้านบาท พ.ศ. ...."

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อความจำเป็นและเป็นธรรม พ.ศ. ...."

นายอนุชา บูรพชัยศรี (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ...."

นายเทพไท เสนพงศ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจ*กระทรวงการคลัง*รัฐบาลกู้เงินเพื่อการพัฒนา*โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของ*ประเทศ พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน*ด้านคมนาคมขนส่ง*ของประเทศในทุกด้าน ไม่เกินร้อยละห้าสิบของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวัชระ เพชรทอง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศโดยไม่คำนึงถึงปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสาธิต ปิตุเตชะ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการใช้จ่ายอย่างฟุ่มเฟือยไม่มีระเบียบวินัยทางการเงินและการคลังเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้กำหนดเงินให้จ่ายเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง การสาธารณสุข และการศึกษาของประเทศ พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายถาวร เสนเนียม ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนา ปรับปรุง ซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ""

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน*ด้านคมนาคมขนส่ง*ของประเทศ พ.ศ. ...."

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศกรณีมีความจำเป็นและเร่งด่วน พ.ศ. ...."""

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

มาตรา ๒ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันหนึ่งปีถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่เมื่อพ้นหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป"

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดหลังจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเก้าสิบวันเป็นต้นไป"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสาธิต ปิตุเตชะ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเก้าสิบวันเป็นต้นไป"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๒ พระราชบัญญัติฉบับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่หนึ่งร้อยแปดสิบวันนับจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดหกเดือนหลังจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๒ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

มาตรา ๓ **มีการแก้ไข**

คณะกรรมาธิการแก้ไข ดังนี้

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

"ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ

"แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงาน

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

"“โครงการ” หมายความว่า โครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

นายสมชัย จิตสุชน (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มคำนิยามและแก้ไขคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

"“โครงการ” หมายความว่า โครงการตามแผนงานยุทธศาสตร์ที่ปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณาตามพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับคณะรัฐมนตรีมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงาน"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งรายละเอียด ข้อมูล เอกสาร ผลการศึกษา รวมทั้งข้อมูลและเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวกับโครงการต่างๆ ตามแผนงานดังกล่าว ที่คณะรัฐมนตรีเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร เป็นเอกสารประกอบร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... หรือที่เป็นเอกสารประกอบการชี้แจงต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรในการเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และหน่วยงานอื่นของรัฐ แต่ไม่รวมถึงองค์กรปกครองท้องถิ่น

"โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ" หมายความว่า สนามบินและระบบควบคุมการบิน ถนนหลวงและเส้นทางคมนาคมเพื่อใช้ในการคมนาคมระดับประเทศหรือระหว่างจังหวัด รางรถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟฟ้าความเร็วสูง รวมทั้งหัวรถจักร ตู้รถโดยสาร และระบบการเดินรถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟฟ้าความเร็วสูง ท่าเรือและระบบขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออก และให้หมายความรวมถึงอาคารสถานที่ รวมทั้งเครื่องมืออุปกรณ์ที่จำเป็นเพื่อการบริหารกิจการต่างๆ ดังกล่าว"

นายวิฑูรย์ นามบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้และให้รวมถึงรายละเอียดโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์"

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""โครงการ" หมายความว่า โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์และแผนงานที่ปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ที่มีการนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร"

นายอนุชา บูรพชัยศรี (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ

"โครงการ" หมายความว่า โครงการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

นายนคร มาฉิม นายเรวัต อารีรอบ นางโสภา กาญจนะ นายยุพราช บัวอินทร์ นายกูอาเซ็ม กูจินามิง นายอิสมาแอล เบญอิบรอฮีม นายอับดุลการิม เด็งระกีนา นายวุฒิพงษ์ นามบุตร นายวรงค์ เดชกิจวิกรม นายสงกรานต์ จิตสุทธิภากร นายประพร เอกอุรุ นายสุชีน เอ่งฉ้วน นายสมบัติ ยะสินธุ์ และนายอาคม เอ่งฉ้วน ขอแปรญัตติเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบและอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายไพฑูรย์ แก้วทอง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ทรัพยากรแผนพัฒนายุทธศาสตร์แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายนราพัฒน์ แก้วทอง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบและภายใต้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง การสาธารณสุข และการศึกษา ของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายถาวร เสนเนียม ขอแปรญัตติเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนา ปรับปรุง ซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ

"โครงการ" หมายความว่า โครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทำการศึกษาแล้ว และกำหนดไว้ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ กรณีมีความจำเป็นและเร่งด่วนที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ

"แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงานโดยมีสัญญากับหน่วยงานที่รับผิดชอบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศในทุกด้านที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบเพื่อให้มีการรักษาวินัยทางการเงินการคลังของผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

"แผนงาน" หมายความว่า แผนงานเพื่อพัฒนาประเทศในทุกด้านอย่างยั่งยืนและคุ้มค่าภาษีจากประชาชนทุกบาททุกสตางค์ตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับแผนงานนี้

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงาน เพื่อการพัฒนาประเทศในทุกด้านอย่างยั่งยืนซึ่งจะปฏิบัติงาน โดยยึดหลักธรรมาภิบาลและความโปร่งใสตรวจสอบได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ขอแปรญัตติเพิ่มคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""โครงการ" หมายความว่า โครงการตามแผนงานยุทธศาสตร์ที่ปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ที่มีการนำเสนอต่อสภา"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""ยุทธศาสตร์" หมายความว่า ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้การของยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ

"แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงาน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจุฤทธิ์ ลักษณวิศิษฏ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ และเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... รายละเอียดโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายยุคล ชนะวัฒน์ปัญญา ขอแปรญัตติเพิ่มคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""โครงการ" หมายความว่า โครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายไพโรจน์ อิสระเสรีพงษ์ นายจตุพร เจริญเชื้อ นายฮอซาลี ม่าเหร็ม นายบัญญัติ เจตนจันทร์ นายเทพไท เสนพงศ์ นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ นายสุทธิ ปัญญาสกุลวงศ์ นายสุกิจ ก้องธรนินทร์ ร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ และนางอัญชลี วานิช เทพบุตร ขอแปรญัตติเพิ่มคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""โครงการ" หมายความว่า โครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย ขอแปรญัตติเพิ่มคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""โครงการ" หมายความว่า โครงการตามบัญชีโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายกนก วงษ์ตระหง่าน และนางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู ขอแปรญัตติเพิ่มคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""โครงการ" หมายความว่า โครงการตามยุทธศาสตร์ที่ปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณาที่นำเสนอต่อสภา"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายศรัณย์วุฒิ ศรัณย์เกตุ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""แผนงาน" หมายความว่า แผนงาน~~ตามยุทธศาสตร์~~ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงานภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

"แผนการถ่ายทอดเทคโนโลยี" หมายความว่า แผนการศึกษาแนวทางและกลไกการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

"แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม" หมายความว่า แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางชมภู จันทาทอง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

"แผนการพัฒนาบุคลากรของโครงการ" หมายความว่า แผนการศึกษาเพื่อกำหนดทิศทางในการเตรียมบุคลากรเพื่อรองรับการพัฒนาบุคลากรในโครงการตามแผนงาน

"แผนการพัฒนาอุตสาหกรรมวัตถุดิบของโครงการ" หมายความว่า แผนการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมวัตถุดิบของโครงการตามแผนงานภายในประเทศ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวปาริชาติ ชาลีเครือ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""แผนงาน" หมายความว่า แผนงาน~~ตามยุทธศาสตร์~~ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงานภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางมุกดา พงษ์สมบัติ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงานตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

"แผนการพัฒนาบุคลากร" หมายความว่า แผนการเตรียมบุคลากรรองรับแผนงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสหรัฐ กุลศรี และนางสาวมาลินี อินฉัตร ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""แผนงาน" หมายความว่า แผนงานตามยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

"หน่วยงานเจ้าของโครงการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการตามแผนงานภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

"แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม" หมายความว่า แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ นายประกอบ รัตนพันธ์ นายชนินทร์ รุ่งแสง นายธนิตพล ไชยนันทน์ นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ นายเชน เทือกสุบรรณ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธารา ปิตุเตชะ นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน นายธนา ชีรวินิจ นายกุลเดช พัวพัฒนกุล นายอลงกรณ์ พลบุตร นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ นายสาธิต ปิตุเตชะ นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายเกียรติ สิทธีอมร นายโกวิทย์ ธารณา นายชื่นชอบ คงอุดม นายนิติรัฐ สุนทรวร นายชวน หลีกภัย นายอิสสระ สมชัย นางสาวบุณย์ธิดา สมชัย นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต และนายชุมพล จุลใส ขอแปรญัตติเพิ่มคำนิยามในมาตรา ๓ เป็นดังนี้

""โครงการ" หมายความว่า โครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้

"องค์กรภาคเอกชนที่ทำหน้าที่ในการต่อต้านการทุจริต" หมายความว่า ภาคี องค์กร เครือข่าย สถาบัน สมาคม มูลนิธิ คณะบุคคล หรือหน่วยงานเอกชนอื่นใดที่ทำหน้าที่ในการต่อต้านการทุจริต"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๓ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมาธิการ

มาตรา ๔ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้นายกรัฐมนตรี*ว่าการกระทรวงการคลัง*รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้"

นายจุติ ไกรฤกษ์ นายชำนิ ศักดิเศรษฐ์ นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์ นายบัญญัติ เจตนจันทร์ นางเจิมมาศ จึงเลิศศิริ นางสาวนริศา อดิเทพวรพันธุ์ นางสาวพิมพ์ภัทรา วิชัยกุล และนายไพโรจน์ อิสระเสรีพงษ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังและนายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้นายกรัฐมนตรี*ว่าการกระทรวงการคลัง*รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเรวัต อารีรอบ นางโสภา กาญจนะ นายยุพราช บัวอินทร์ นายกูอาเซ็ม กูจินามิง นายอิสมาแอล เบญอิมรอฮีม นายอับดุลการิม เด็งระกีนา นายวุฒิพงษ์ นามบุตร นายวรงค์ เดชกิจวิกรม นายประพร เอกอุรุ นายสุชีน เอ่งฉ้วน นายอาคม เอ่งฉ้วน นายสมบัติ ยะสินธุ์ นายสงกรานต์ จิตสุทธิภากร และนายนราพัฒน์ แก้วทอง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง*รักษาการ*ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายนคร มาฉิม นายไพฑูรย์ แก้วทอง นายเธียรชัย สุวรรณเพ็ญ และนายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ นายจตุพร เจริญเชื้อ และร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางอัญชลี วานิช เทพบุตร นายฮอชาลี ม่าเหร็ม นายสุทธิ ปัญญาสกุลวงศ์ นายสุกิจ ก้องธรนินทร์ และนายสาธิต ปิตุเตชะ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเทพไท เสนพงศ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง และประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ แล้วแจ้งให้ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรรับทราบ

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายถาวร เสนเนียม ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว
นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก
นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายธนา ชีรวินิจ นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ
นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายประกอบ รัตนพันธ์ นายชนินทร์ รุ่งแสง นายธนิตพล ไชยนันทน์
นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ
นายเชน เทือกสุบรรณ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธารา ปัตเตชะ
นายอิสสระ สมชัย นายชุมพล จุลใส นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต นางสาวบุณย์ธิดา สมชัย
นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน นายอลงกรณ์ พลบุตร นายโกวิทย์ ธารณา นายกุลเดช พัวพัฒนกุล
นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายชื่นชอบ คงอุดม นายนิติรัฐ สุนทรวร นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ
และนายชวน หลีกภัย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๔ ให้นายกรัฐมนตรี*รักษาการ*ตามพระราชบัญญัตินี้
และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้
กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๔ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

หมวด ๑ การกู้เงินและการบริหารจัดการเงินกู้ **ไม่มีการแก้ไข**

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในหมวด ๑ เป็นดังนี้
"หมวด ๑ การกู้เงินอย่างมีธรรมาภิบาลและการบริหารจัดการเงินกู้อย่างโปร่งใส"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขความในหมวด ๑ เป็นดังนี้
"หมวด ๑ *การกู้เงินและ*การบริหารจัดการเงินกู้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มาตรา ๕ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์~~และ~~แผนงานและโครงการ และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามวงเงินกู้ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๔ ทั้งนี้ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศนั้นต้องเป็นไป ~~ทั้งนี้~~ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้สำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งแต่ละประเภทในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งในแต่ละโครงการให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้สำหรับแผนงานนั้นๆ และเมื่อรวมทุกโครงการตามแผนงานแล้วต้องมีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท ~~และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓~~

การกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ ให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑"

นายวิฑูรย์ นามบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสอง~~ล้าน~~แสนล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ~~๒๕๖๓~~๒๕๕๗"

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงานและโครงการ และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ และเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ที่มีการนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

นายอรรถวิชช์ สุวรรณภักดี และนายวิทยา แก้วภราดัย (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองสามแสนล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓๒๕๕๘"

นายอนุชา บูรพชัยศรี (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงานและโครงการ และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองสามห้าแสนสองหมื่นล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓๒๕๕๙"

นายกรณ์ จาติกวณิช (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองสามสี่แสนล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓๒๕๕๘"

นายวิภูแถลง พัฒนภูมิไท ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย โดยให้พิจารณากู้เงินบาทเป็นหลักก่อนที่จะพิจารณากู้เงินตราต่างประเทศ เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายศรัณย์วุฒิ ศรัณย์เกตุ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ***ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงานและภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้*** ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางชมภู จันทาทอง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่าย***ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน***ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางมุกดา พงษ์สมบัติ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ***ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน***ตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายนิพิฏฐ์ อินทรสมบัติ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้อำนาจกระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท***หรือเงินตราต่างประเทศ***ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ***ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้***และสร้างศูนย์ราชการแห่งใหม่ของประเทศในพื้นที่ที่เหมาะสม"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท***หรือเงินตราต่างประเทศ***ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์***และ***แผนงาน***โครงการ***และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวพิมพ์ภัทรา วิชัยกุล ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท ***หรือเงินตราต่างประ***ของประเทศไทยในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และโครงการ แผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสรรเสริญ สมะลาภา ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้โดยการนำไปใช้จ่ายนั้นให้บรรจุไว้ในพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายถาวร เสนเนียม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนา ปรับปรุงซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์***และ***แผนงานและโครงการและภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ***ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้***โดยให้คณะรัฐมนตรีเสนอแผนงาน ยุทธศาสตร์ และกรอบการใช้จ่ายเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้ต่อรัฐสภาเพื่อเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายชนินทร์ รุ่งแสง นายธนิตพล ไชยนันทน์ นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ นายเชน เทือกสุบรรณ นายธารา ปิตุเตชะ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธนา ชีรวินิจ นายกุลเดช พัวพัฒนกุล นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายเกียรติ สิทธีอมร และนายชวน หลีกภัย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน โครงการและภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวปาริชาติ ชาลีเครือ นายสหรัฐ กุลศรี และนางสาวมาลินี อินฉัตร ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ***ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงานและภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้*** ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ นายสาธิต ปิตุเตชะ นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายโกวิทย์ ธารณา นายชื่นชอบ คงอุดม นายนิติรัฐ สุนทรวร นายอิสสระ สมชัย นางสาวบุณย์ธิดา สมชัย นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต นายอลงกรณ์ พลบุตร นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน และนายชุมพล จุลใส ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน โครงการ และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสงกรานต์ จิตสุทธิภากร นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว และนายสมบัติ ยะสินธุ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท ***หรือเงินตราต่างประเทศ*** ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และโครงการ และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวนริศา อดิเทพวรพันธุ์ และนางเจิมมาศ จึงเลิศศิริ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท ***หรือเงินตราต่างประเทศ***เท่านั้นและอัตราดอกเบี้ยต้องไม่เกินร้อยละห้า ตามสมมุติฐานของกระทรวงการคลัง ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ และนายประกอบ รัตนพันธ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท หรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์***และ***แผนงาน***และโครงการ*** และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายไพโรจน์ อิสระเสรีพงษ์ นายเธียรชัย สุวรรณเพ็ญ นายจุติ ไกรฤกษ์ นายชำนิ ศักดิเศรษฐ์ นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์ และนายบัญญัติ เจตนจันทร์ ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท ***หรือเงินตราต่างประเทศ***ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวพิมพ์ภัทรา วิชัยกุล ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท ***หรือเงินตราต่างประเทศ***ของประเทศไทยในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญธิณ ประทุมลี ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกิน***สองหนึ่ง***ล้านเก้าแสนเก้าหมื่นเก้าพันเก้าร้อยเก้าสิบเก้าล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสัมพันธ์ ตั้งเบญจผล ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองหนึ่งล้านสี่แสนล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุกิจ อัตโถปกรณ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาทสามแสนห้าหมื่นสี่พันห้าร้อยหกสิบล้านเจ็ดแสนสามหมื่นบาทและให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายนราพัฒน์ แก้วทอง และนางโสภา กาญจนะ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองหนึ่งล้านแปดแสนล้านบาท และควรให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔๒๕๖๐"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองหนึ่งล้านห้าแสนล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้จะต้องกระทำภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายนคร มาฉิม นายเรวัต อารีรอบ นางโสภา กาญจนะ นายอิสมาแอล เบญอิมรอฮีม นายยุพราช บัวอินทร์ นายกูอาเซ็ม กูจินามิง นายอับดุลการิม เด็งระกีนา นายวุฒิพงษ์ นามบุตร นายวรงค์ เดชกิจวิกรม นายประพร เอกอุรุ นายอาคม เอ่งฉ้วน และนายสุชีน เอ่งฉ้วน ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองหนึ่งล้านแปดแสนล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔๒๕๖๐"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประกอบ จิรกิติ และนายประเสริฐ พงษ์สุวรรณศิริ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกิน~~สองล้านห้าแสน~~ล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายไพฑูรย์ แก้วทอง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"~~การ~~แผนกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกิน~~สอง~~หนึ่งล้านแปดแสนล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ~~๒๕๖๓~~๒๕๖๐"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายฉัตรพันธ์ เดชกิจสุนทร ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกิน~~สอง~~หนึ่งล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิลาศ จันทร์พิทักษ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสอง ของมาตรา ๕ ดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้~~จ่าย~~ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์และแผนงาน และวงเงินดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาก่อน

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายใน~~กำหนด~~เวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท~~หรือเงินตราต่างประเทศ~~ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์~~และ~~แผนงาน โครงการ และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกิน~~สอง~~หนึ่งล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท หรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน*ด้านคมนาคมขนส่ง*ของประเทศในทุกด้าน ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลา ไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ~~๒๕๖๓~~๒๕๖๑"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

พันเอก วินัย สมพงษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติ*คณะรัฐมนตรี*รัฐสภา มีอำนาจกู้เงินบาท หรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาท *หรือเงินตราต่างประเทศ*ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกัน*ไม่เกินสองล้านล้านบาท*ไม่เกินหนึ่งล้านสองแสนหนึ่งหมื่นหกพันเจ็ดร้อยเจ็ดสิบล้านบาทและให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจ*กู้*กำหนดเงิน*บาท* *หรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย*ให้จ่าย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง การสาธารณสุข และการศึกษาของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงานและภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การ*กู้*ใช้จ่ายเงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองหนึ่งล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ กรณีมีความจำเป็นและเร่งด่วน ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงานตามมาตรา ๓ และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้สองล้านล้านบาท

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ สามปี นับแต่พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตามมาตรา ๒"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายกนก วงษ์ตระหง่าน และนางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยในสัดส่วนเงินบาทไม่เกินร้อยละแปดสิบและเงินตราต่างประเทศไม่เกินร้อยละยี่สิบ เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และไม่ทำให้หนี้สาธารณะของประเทศสูงกว่าร้อยละห้าสิบ และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวัชระ เพชรทอง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสาม และวรรคสี่ ของมาตรา ๕ ดังนี้

"ให้รัฐบาลต้องจัดทำประชามติจากประชาชนทั่วประเทศภายในหนึ่งร้อยวัน เพราะราชอาณาจักรไทยต้องเป็นหนี้มากมายมหาศาล รวมทั้งดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการรวมเป็นเงินห้าล้านล้านบาท ซึ่งต้องชดใช้เป็นระยะเวลานานถึงห้าสิบปี (พ.ศ. ๒๖๑๓)

การจัดทำประชามติตามวรรคสาม ให้เป็นภาระหน้าที่ของคณะกรรมการการเลือกตั้ง หากการลงเสียงประชามติมีผู้มาใช้สิทธิไม่ถึงกึ่งหนึ่งให้พระราชบัญญัตินี้ไม่มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายต่อไป"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิชาต การิกาญจน์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงแผนงานและวงเงินในการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาก่อน

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในเวลาที่กำหนดแต่ไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๕ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายสมชัย จิตสุชน (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๕/๑ ดังนี้

"มาตรา ๕/๑ ก่อนกู้เงินตามมาตรา ๕ ให้คณะรัฐมนตรีกำหนดโครงการที่จะกู้เงินมาใช้จ่ายหน่วยงานเจ้าของโครงการ ตลอดจนผลผลิตและผลลัพธ์ของแต่ละโครงการให้ชัดเจน รวมทั้งจัดให้มีแผนการกู้เงินและแผนการจัดการเงินกู้ด้วยว่าจะกู้มาใช้ในโครงการใด เป็นจำนวนไม่เกินวงเงินเท่าใด และจะกู้ในปีงบประมาณใด และให้เสนอรายละเอียดของโครงการและแผนการจัดการกู้เงินดังกล่าวต่อรัฐสภาเพื่อทราบด้วย

ในกรณีที่มีการปรับปรุงแผนการกู้เงินหรือแผนการจัดการเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้คณะรัฐมนตรีเสนอรัฐสภาเพื่อทราบทุกครั้ง"

นายนิพิฏฐ์ อินทรสมบัติ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๕/๑ ดังนี้

"มาตรา ๕/๑ ในการดำเนินโครงการตามมาตรา ๕ ให้คำนึงถึงการกระจายความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาคตามความเป็นธรรม ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงสัดส่วนการเสียภาษีของประชาชนในแต่ละภูมิภาคด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

มาตรา ๖ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชัย ชิดชอบ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของภายในประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง ทั้งนี้ ให้นำหลักเกณฑ์และวิธีการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาใช้บังคับการใช้จ่ายเงินกู้โดยอนุโลม

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

นายสมชัย จิตสุชน (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๖ วรรคสอง เป็นดังนี้

"กระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่าย เพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความเป็นวรรคสาม ของมาตรา ๖ ดังนี้

"เงินได้ของหน่วยงานเจ้าของโครงการอันเกิดจากกิจการหรือโครงการที่ได้รับเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้ให้นำไปชำระเงินกู้ในส่วนของหน่วยงานเจ้าของโครงการนั้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด"

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ วรรคสอง เป็นดังนี้

"กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานและโครงการที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ และเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ที่มีการนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรเท่านั้น"

นายอรรถวิชช์ สุวรรณภักดี นายวิทยา แก้วภราดัย และนายกรณ์ จาติกวณิช (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขความในมาตรา ๖ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ***ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่***ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง"

นายโสภณ ซารัมย์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดย***ไม่***ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

นายอนุชา บูรพชัยศรี (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดย***ไม่***ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานและโครงการที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

นายนิยม วรปัญญา ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยให้จัดสรรให้กรมทางหลวงชนบทร้อยละสิบของเงินกู้ จัดสรรให้กรมทางหลวงร้อยละสิบของเงินกู้ และจัดสรรให้กรมเจ้าท่าร้อยละสิบของเงินกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวพิมพ์ภัทรา วิชัยกุล ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดย***ไม่ต้องนำส่งคลัง***วิธีการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางเจิมมาศ จึงเลิศศิริ ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๖ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ ***โดยไม่***ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสรรเสริญ สมะลาภา ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๖ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ***ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่***ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเธียรชัย สุวรรณเพ็ญ พันเอก วินัย สมพงษ์ นายจุติ ไกรฤกษ์ นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์ นางสาวนริศา อดิเทพวรพันธุ์ และนายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๖ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดย***ไม่***ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ นายชนินทร์ รุ่งแสง นายธนิตพล ไชยนันทน์ นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน นายเชน เทือกสุบรรณ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธารา ปิตุเตชะ นายธนา ชีรวินิจ นายกุลเดช พัวพัฒนกุล นายอลงกรณ์ พลบุตร นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ นายประกอบ รัตนพันธ์ นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ นายสาธิต ปิตุเตชะ นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายเกียรติ สิทธีอมร นายโกวิทย์ ธารณา นายชื่นชอบ คงอุดม นายอิสสระ สมชัย นายเทอดพงษ์ ไชยนันทน์ นางสาวบุญย์ธิดา สมชัย นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต นายนิติรัฐ สุนทรวร และนายชุมพล จุลใส ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง ทั้งนี้ ให้นำหลักเกณฑ์และวิธีการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุมาใช้บังคับกับการใช้จ่ายเงินกู้โดยอนุโลม"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิทยา บุรณศิริ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ วรรคสอง เป็นดังนี้

"กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ทั้งนี้โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีและต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๖ วรรคสอง ออกทั้งวรรค เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง ***กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"***

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ วรรคสอง เป็นดังนี้

"กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ ***แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตาม***ภายใต้ยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายคมเดช ไชยศิวามงคล นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน และนายเชิดชัย ตันติศิรินทร์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ วรรคสอง เป็นดังนี้

"กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ทั้งนี้ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ และนายชวน หลีกภัย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ วรรคสอง เป็นดังนี้

"กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์***และ***แผนงาน***และโครงการ***ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ และเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวปาริชาติ ชาลีเครือ นายสหรัฐ กุลศรี และนางสาวมาลินี อินฉัตร
ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่าย*ตามวัตถุประสงค์ในการกู้*ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตาม*ยุทธศาสตร์และแผนงาน*กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเทพไท เสนพงศ์ นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ นางอัญชลี วานิช เทพบุตร นายจตุพร เจริญเชื้อ นายฮอซาลี ม่าเหร็ม นายสุทธิ ปัญญาสกุลวงศ์ และนายสุกิจ ก้องธรนินทร์
ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง ทั้งนี้ ให้นำหลักเกณฑ์และวิธีการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุมาใช้บังคับการใช้จ่ายเงินกู้โดยอนุโลม

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิชัย ล้ำสุทธิ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จาก*การ*เงินกู้*ตามมาตรา ๕ ให้*ต้องนำไปใช้จ่ายไปตาม*วัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง*เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเท่านั้น

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ วรรคสอง เป็นดังนี้

"*กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น* ทั้งนี้ ให้นำหลักเกณฑ์ และวิธีการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุมาใช้บังคับกับการใช้จ่ายเงินกู้โดยอนุโลม"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดย*ไม่ต้อง*ให้นำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังไม่อาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐ*เพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น*"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเจะอามิง โตะตาหยง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลัง*อาจ*ต้องนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำเงินไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ*ก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการ*ตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายกนก วงษ์ตระหง่าน และนางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่าย*ตาม*วัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วย*วิธีการ*งบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงาน*โครงการ*ที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรเชษฐ์ แวอาแซ ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง เว้นแต่คณะรัฐมนตรีจะมีมติให้สมทบเป็นเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ ***แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น***"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ วงเงินที่ได้***จากการกู้***กำหนดตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์***ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง*** ตามวิธีการงบประมาณและกฎหมายการบริหารหนี้สาธารณะ

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้***จากการกู้***ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง การสาธารณสุข และการศึกษาของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่เคร่งครัดและต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังไม่อาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐได้***เพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น***"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายถาวร เสนเนียม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

และให้นำหลักเกณฑ์และวิธีการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติมมาใช้บังคับกับการใช้จ่ายเงินกู้โดยอนุโลม

สำหรับการดำเนินการตามวรรคสอง ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการจัดทำข้อมูลรายละเอียดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง โดยเฉพาะราคากลางและการคำนวณราคากลางไว้ในระบบข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์และมีการประกาศทางสื่อสิ่งพิมพ์ให้ทราบโดยทั่วกันติดต่อกันไม่น้อยกว่าสามวัน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดย***ไม่***ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

กระทรวงการคลัง***ไม่***อาจนำเงินที่ได้จากการกู้ไปให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐ***เพื่อให้นำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น***"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์***ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลัง*** ทั้งนี้ ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ และ***กฎหมายว่าด้วย***ระเบียบการเบิกจ่ายเงิน***คง***จากคลังการเก็บรักษาเงินและการนำเงินส่งคลัง

กระทรวงการคลัง***อาจ***จะต้องนำเงินที่***ได้จากการกู้***ไปให้***กู้ต่อแก่***หน่วยงานของรัฐเพื่อให้นำไปใช้จ่าย***ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการ***ตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้***ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น***ตามมาตรา ๓***"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๖ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

มาตรา ๗ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติโดยความเห็นชอบของสภาผู้แทนราษฎร"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ อัตราดอกเบี้ย เงื่อนไข ค่าธรรมเนียม ค่าใช้จ่าย การจัดการเงินกู้ และวิธีการที่เกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณคราวและระยะเวลาชำระต้นเงินกู้คืน ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ"

นายวิฑูรย์ นามบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติโดยผ่านความเห็นชอบของรัฐสภา"

นายสหรัฐ กุลศรี นายศรัณย์วุฒิ ศรัณย์เกตุ นางสาวปาริชาติ ชาลีเครือ และนางสาวมาลินี อินฉัตร ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์ และนางสาวพิมพ์ภัทรา วิชัยกุล ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติโดยต้องรายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบทุกครั้งภายในสามสิบวัน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประเสริฐ พงษ์สุวรรณศิริ และนายสุกิจ อัตโถปกรณ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติและต้องผ่านความเห็นชอบของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวนริศา อดิเทพวรพันธุ์ และนางเจิมมาศ จึงเลิศศิริ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติโดยต้องรายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบทุกครั้งภายในสี่สิบห้าวัน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายไพโรจน์ อิสระเสรีพงษ์ นายเธียรชัย สุวรรณเพ็ญ นายจุติ ไกรฤกษ์ นายชำนิ ศักดิเศรษฐ์ และนายบัญญัติ เจตนจันทร์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติโดยต้องรายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบทุกครั้งภายในหกสิบวัน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายธานี เทือกสุบรรณ และนายสุรเชษฐ์ แวอาแซ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

วงเงินกู้ตามวรรคหนึ่งให้คำนึงถึงความจำเป็น ทั้งนี้ ในกรณีกู้เงินตราต่างประเทศให้นำมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยมาใช้บังคับ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประกอบ จิรกิติ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ และให้รายงานต่อรัฐสภาในการกู้แต่ละครั้งถึงจำนวนเงินที่กู้และการนำไปใช้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางชมภู จันทาทอง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ ~~วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้~~ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ และต้องผ่านความเห็นชอบของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ และสภาผู้แทนราษฎรให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ อัตราดอกเบี้ย เงื่อนไข ค่าธรรมเนียม ค่าใช้จ่าย การจัดการเงินกู้ และวิธีการที่เกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ และระยะเวลาชำระต้นเงินคืน ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติวิธีการงบประมาณรายจ่ายตามกรอบวินัยการเงินการคลังตามรัฐธรรมนูญ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๗ วงเงินที่กู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณและระเบียบการเบิกจ่ายเงินจากคลัง การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายนิพิฏฐ์ อินทรสมบัติ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสองของมาตรา ๗ ดังนี้

"ในกรณีที่หนี้สาธารณะของประเทศเพิ่มขึ้นเกินห้าสิบเปอร์เซ็นต์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายถาวร เสนเนียม ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสองของมาตรา ๗ ดังนี้

"การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ภายในเก้าสิบวันหลังสิ้นปีงบประมาณให้คณะรัฐมนตรีรายงานให้รัฐสภาทราบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสองของมาตรา ๗ ดังนี้

"ก่อนที่คณะรัฐมนตรีจะอนุมัติตามวรรคหนึ่งให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเอกสารซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญแห่งการกู้รายนั้น ๆ โดยเคร่งครัด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิชาต ศักดิเศรษฐ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสองของมาตรา ๗ ดังนี้

"วงเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดขึ้นตามความจำเป็น ภายหลังคณะรัฐมนตรีอนุมัติการดำเนินโครงการตามมาตรา ๑๔ แล้ว"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

พันเอก วินัย สมพงษ์ และนายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๗ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

มาตรา ๘ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขความในมาตรา ๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการออกและจัดการตราสารหนี้ อาจจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงินกู้รายนั้นก็ได้"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการออกและจัดการตราสารหนี้ อาจจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงินกู้รายนั้นที่ได้เท่าที่จำเป็นและสมควรเท่านั้น"

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการออกและจัดการตราสารหนี้ อาจจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงินกู้รายนั้นก็ได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการออกและจัดการตราสารหนี้ อาจจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงินกู้รายนั้นก็ได้ตามแต่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายกนก วงษ์ตระหง่าน นางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู และนายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการออกและจัดการตราสารหนี้ ~~อาจ~~ให้จ่ายจากเงิน~~ที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงิน~~กู้รายนั้น~~ก็ได้~~เท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวปาริชาติ ชาลีเครือ นายสหรัฐ กุลศรี และนางสาวมาลินี อินฉัตร ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการออกและจัดการตราสารหนี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ อาจจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงินกู้รายนั้นก็ได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรสาล ผาสุข นายอภิชาต ศักดิเศรษฐ์ นายธานี เทือกสุบรรณ และนายสุรเชษฐ์ แวอาแซ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการออกและจัดการตราสารหนี้ ~~อาจ~~ให้จ่ายจากเงิน~~ที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงิน~~กู้รายนั้น~~ก็ได้~~"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้เป็นภาระของกระทรวงการคลังและการออกและจัดการตราสารหนี้ อาจจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปี~~หรือเงินกู้รายนั้นก็ได้~~ของกระทรวงการคลัง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายศรัณย์วุฒิ ศรัณย์เกตุ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและวิธีการ~~ออกและซื้อขายตราสารหนี้~~เกี่ยวกับการกู้เงิน ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ~~อาจจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ใน~~แต่ละปีงบประมาณ~~รายจ่ายประจำปีหรือเงินกู้รายนั้นก็ได้~~ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง แปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๘ บรรดาค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการ~~ของ~~บริหารจัดการตราสารหนี้ ~~ของ~~จะต้องจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปี~~ของ~~เงินกู้พร้อมรายละเอียดในการใช้จ่าย นั้น~~ของ~~ด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ และนายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๘ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมีได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มาตรา ๙ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขความในมาตรา ๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๙ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ โดยดำเนินการกู้เงินรายใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม ~~แปลง~~หนี้ ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระ ขยายหรือย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซื้อคืน หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาล หรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้"

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๙ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ โดย~~ดำเนินการ~~ไม่ให้กู้เงินรายใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม ไม่ให้แปลงหนี้ ไม่ให้ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระ ไม่ให้ขยายหรือย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซื้อคืน ~~หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาล หรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้~~"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๙ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ โดยดำเนินการ~~กู้เงินรายใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม~~ แปลงหนี้ ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระ ~~ของ~~หรือย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซื้อคืน หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาล หรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๙ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีไม่มีอำนาจปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ โดยดำเนินการกู้เงินรายใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม แปลงหนี้ ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระ ขยายหรือย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซื้อคืน หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาล หรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ไม่ว่าด้วยประการใด ๆ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๙ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ โดยดำเนินการกู้เงินรายใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม แปลงหนี้ ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระ ขยาย หรือย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซื้อคืน หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาล หรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ แต่ต้องรายงานให้สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภารับทราบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๙ ให้กระทรวงการคลังโดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรี จะไม่มีอำนาจปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ โดยดำเนินการกู้เงินรายใหม่เพื่อและจะต้องไม่ทำการแปลงหนี้ใด ๆ ทั้งสิ้น การชำระหนี้เดิม แปลงหนี้ ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระ ขยายหรือ การย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซื้อคืน หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาล หรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้จะกระทำได้ก็โดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีเท่านั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประเสริฐ พงษ์สุวรรณศิริ นายสุกิจ อัตโถปกรณ์ และนายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๙ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ โดยดำเนินการกู้เงินรายใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม แปลงหนี้ ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระ ขยายหรือย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซื้อคืน หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาล หรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ โดยผ่านความเห็นชอบของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ นายสรรเสริญ สมะลาภา และนายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๙ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มาตรา ๑๐ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชัย ชิดชอบ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขความในมาตรา ๑๐ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือกระจายภาระการชำระหนี้ โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นสกุลเงินแตกต่างจากหนี้เดิมก็ได้

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขความในมาตรา ๑๐ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ***ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน*** หรือกระจายภาระการชำระหนี้ โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นสกุลเงินแตกต่างจากหนี้เดิมก็ได้

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัดรายจ่าย ลดภาระดอกเบี้ย ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือเพื่อเป็นการกระจายภาระการชำระหนี้ โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นเงินสกุลเงินแตกต่างจากหนี้เดิมก็ได้

เงินกู้ตามวรรคหนึ่งมิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระแต่หากกู้เป็นเงินสกุลอื่นที่ต่างจากหนี้เดิมเมื่อคิดเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กู้ ต้องมีจำนวนไม่เกินไปกว่าภาระหนี้เมื่อคิดเป็นเงินบาทของหนี้ตามสกุลเงินกู้เดิม

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวน***เงิน***มาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

นางสาวปาริชาติ ชาลีเครือ นายสหรัฐ กุลศรี นายศรัณย์วุฒิ ศรัณย์เกตุ และนางสาวมาลินี อินฉัตร ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือกระจายภาระการชำระหนี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นสกุลเงินแตกต่างจากหนี้เดิมก็ได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประกอบ จิรกิติ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ วรรคสอง เป็นดังนี้

"เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และ***ต้องไม่เกินจำนวน***ให้รวมถึงทุกสกุลเงิน***กู้ที่ยังค้างชำระ***"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเจะอามิง โตะตาหยง ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑๐ วรรคสอง ออกทั้งวรรค เป็นดังนี้

"***เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ***"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรสาล ผาสุข ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๐ วรรคสอง เป็นดังนี้

"เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ***มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และ***ต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายกนก วงษ์ตระหง่าน และนางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ วรรคสอง เป็นดังนี้

"เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ ทั้งนี้ ภาระเงินกู้จากการปรับโครงสร้างหนี้รวมแล้วจะต้องไม่มากกว่าภาระเงินกู้ที่มีอยู่ในขณะนั้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจิรายุ ห่วงทรัพย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ วรรคสาม เป็นดังนี้

"ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบ***สอง***แปดเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด และหรือลดอัตราความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือการบริหารหนี้ โดยการบริหารการคลังกู้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศเท่านั้น

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระเท่านั้น

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งมีความจำเป็นจะต้องทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน การบริหารการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีอาจกระทำการกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่ก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายไพโรจน์ อิสระเสรีพงษ์ นายชำนิ ศักดิเศรษฐ์ และนายบัญญัติ เจตนจันทร์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือกระจายภาระการชำระหนี้โดยการบริหารการคลังกู้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศเท่านั้น

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ ไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกันกระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสามเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และการบริหารการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน การบริหารการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือการบริหารหนี้ โดยการบริหารการคลังกู้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศเท่านั้น

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ ร้อยละห้าสิบของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ หากเกินให้ยกเลิกพระราชบัญญัตินี้ และให้ใช้วิธีการงบประมาณประจำปีตามปกติ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และการบริหารการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน การบริหารการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจุฤทธิ์ ลักษณวิศิษฏ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือกระจายภาระการชำระหนี้โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศหนึ่งเดียวก็ได้ตามความจำเป็น

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวพิมพ์ภัทรา วิชัยกุล ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือกระจายภาระการชำระหนี้โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศหนึ่งเดียวก็ได้

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองสามเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๐ วรรคสอง และตัดความในวรรคสามออกทั้งวรรค เป็นดังนี้

"เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๐ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือกระจายภาระการชำระหนี้ โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศจากหนี้เดิมก็ได้

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเธียรชัย สุวรรณเพ็ญ นายจุติ ไกรฤกษ์ นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์ นางสาวนริศา อดิเทพวรพันธุ์ และนางเจิมมาศ จึงเลิศศิริ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๐ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา ๕ ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือการกระจายภาระการชำระหนี้ โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศจากหนี้เดิมก็ได้

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ

ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้าได้ไม่เกินสิบสองหกเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ นายสรรเสริญ สมะลาภา และนายองอาจ คล้ามไพบูลย์ แปรญัตติโดยขอตัดความในมาตรา ๑๐ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

มาตรา ๑๑ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชัย ชิดชอบ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๑ ให้กองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ ทำหน้าที่บริหารเงินที่ได้รับจากการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

เงินที่ได้รับจากการกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ตามมาตรา ๑๐ วรรคสาม ให้นำส่งเข้ากองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ โดยให้นำเข้าบัญชีปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะ และให้กระทรวงการคลังนำไปใช้จ่ายในการชำระหนี้เงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวกับการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้*ดังกล่าว*เท่านั้น"

นายจิรายุ ห่วงทรัพย์ และร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๑ ให้กองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะหรือกองทุนใด ๆ ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ทำหน้าที่บริหารเงินที่ได้รับจากการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๑ ให้กองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ ทำหน้าที่บริหารเงินกู้ตามมาตรา ๕ และเงินที่ได้รับจากการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสามของมาตรา ๑๑ ดังนี้

"ให้กระทรวงการคลังนำรายได้ทั้งหมดจากรัฐวิสาหกิจที่นำส่งรัฐทุกปีมาชำระหนี้โครงการก่อสร้างตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าหนี้สองล้านล้านบาท หรือน้อยกว่านั้นจะชำระหมด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการรักษาวินัยทางการคลังของรัฐและลดภาระหนี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๑ ให้กองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ ทำหน้าที่บริหารเงินที่ได้รับจากการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และให้จัดทำรายงานส่งไปยังสภาผู้แทนราษฎรทุกๆ หกเดือน

เงินที่ได้รับจากการกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ตามมาตรา ๑๐ วรรคสาม ให้นำส่งเข้ากองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ โดยให้นำเข้าบัญชีปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะ และให้กระทรวงการคลังนำไปใช้จ่ายในการชำระหนี้เงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวกับการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวภายใต้กฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะและพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย นายบุญเลิศ ไพรินทร์ นายสรรเสริญ สมะลาภา นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑๑ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

มาตรา ๑๒ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้

การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังประกาศกำหนดก็ได้"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ การชำระดอกเบี้ย และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้

ให้กระทรวงการคลังเบิกเงินกู้สำหรับโครงการของหน่วยงานเจ้าของโครงการได้เมื่อกระทรวงเจ้าสังกัดเสนอแผนการใช้จ่ายเงินกู้และระยะเวลาที่ต้องใช้เงินกู้ในแต่ละงวดงานของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบแล้ว การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่งของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินสำหรับโครงการของหน่วยงานเจ้าของโครงการในคราวใดตามวรรคสองแล้ว ให้กระทรวงเจ้าสังกัดกำกับดูแลให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเบิกจ่ายเงินกู้ เพื่อนำไปใช้จ่ายในโครงการภายในสามเดือนนับแต่วันที่กระทรวงการคลังกู้เงินนั้น ในระหว่างที่แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคสาม และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีเงินฝากของธนาคารของรัฐหรือนำไปบริหารจัดการให้เกิดรายได้ตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดที่ได้รายได้ที่เกิดจากการบริหารจัดการเงินกู้ดังกล่าวนี้ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง เพื่อนำไปชำระคืนหนี้เงินกู้และดอกเบี้ยตามพระราชบัญญัตินี้"

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง และวรรคสอง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้

ให้นำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุมาใช้บังคับกับการเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดโดยอนุโลม"

นายอรรถวิชช์ สุวรรณภักดี นายวิทยา แก้วภราดัย นายอนุชา บูรพชัยศรี และนายกรณ์ จาติกวณิช (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขความในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง และตัดความในวรรคสองออกทั้งวรรค เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้

การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด"

นางสาวปาริชาติ ชาลีเครือ นายสหรัฐ กุลศรี นายศรัณย์วุฒิ ศรัณย์เกตุ นางมุกดา พงษ์สมบัติ นางสาวมาลินี อินฉัตร ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ นายเทพไท เสนพงศ์ นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ นางอัญชลี วานิช เทพบุตร นายประกอบ รัตนพันธ์ นายจตุพร เจริญเชื้อ นายฮอชาลี ม่าเหร็ม นายชนินทร์ รุ่งแสง นายสุทธิ ปัญญาสกุลวงศ์ นายธนิตพล ไชยนันทน์ นายสุกิจ ก้องธรนินทร์ นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ นายเชน เทือกสุบรรณ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธารา ปิตุเตชะ นายธนา ชีรวินิจ นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายเกียรติ สิทธีอมร นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน นายกุลเดช พัวพัฒนกุล นายอลงกรณ์ พลบุตร นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ นายสาธิต ปิตุเตชะ นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายโกวิทย์ ธารณา นายอิสสระ สมชัย นายชื่นชอบ คงอุดม นายนิติรัฐ สุนทรวร นางสาวบุณย์ธิดา สมชัย นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต นายชุมพล จุลใสและนายชวน หลีกภัย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคสอง เป็นดังนี้

"ให้นำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุมาใช้บังคับกับการเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ***ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด***โดยอนุโลม"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

ร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังหรือตามมติคณะรัฐมนตรีกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเทอดพงษ์ ไชยนันทน์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคสอง เป็นดังนี้

"การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ***ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด***นำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุมาใช้บังคับโดยอนุโลม"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคสอง เป็นดังนี้

"***การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด***ให้นำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุมาใช้บังคับกับการเบิกจ่ายเงินตามวรรคหนึ่งโดยอนุโลม"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประกอบ จิรกิติ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคสาม เป็นดังนี้

"ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังกำหนดก็ได้ ทั้งนี้ ไม่เกินหนึ่งหมื่นล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสรรเสริญ สมะลาภา ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ***ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้***

การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังกำหนดก็ได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ***ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้***

การเบิกจ่ายเงินกู้*ตามวรรคหนึ่ง* ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดโดยยึดหลักธรรมาภิบาลและความโปร่งใส การตรวจสอบของประชาชน

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังกำหนดก็ได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ***ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้***

การเบิกจ่ายเงินกู้*ตามวรรคหนึ่ง* ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรี*ว่าการกระทรวงการคลัง*กำหนด

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังกำหนดก็ได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจิรายุ ห่วงทรัพย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคสองและวรรคสาม เป็นดังนี้

"การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง*กำหนด* หรือตามมติคณะรัฐมนตรี

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังหรือคณะรัฐมนตรีกำหนดก็ได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมี*อำนาจ*หน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ว่าด้วยภายใต้พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ และระเบียบการเบิกจ่ายเงินจากคลัง การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง

การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด แต่ต้องอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ และระเบียบการเบิกจ่ายเงินจากคลัง การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว *แสะ*ให้เก็บเงินกู้เหล่านั้นไว้ที่กระทรวงการคลัง*เห็น*ว่าด้วยพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ*ระเป็นประโยชน์*และระเบียบการเบิกจ่ายเงินจากคลัง *ขริหารรัต*การเก็บรักษาเงิน*กู้หรือเป็น*และการ*ประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ*นำเงิน*กู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการส่งคลัง*กำหนดก็ได้*"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายไพโรจน์ อิสระเสรีพงษ์ และนายบัญญัติ เจตนจันทร์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง และวรรคสาม เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ และรายงานให้สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบภายในสี่สิบห้าวัน

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังกำหนดก็ได้ และรายงานให้สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบภายในหกสิบวัน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายชำนิ ศักดิเศรษฐ์ นางสาวนริศา อดิเทพวรพันธุ์ และนางเจิมมาศ จึงเลิศศิริ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง และวรรคสาม เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ และรายงานให้สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบภายในสี่สิบห้าวัน

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังกำหนดก็ได้ และรายงานให้สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบภายในสี่สิบห้าวัน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจุติ ไกรฤกษ์ นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์ นางสาวพิมพ์ภัทรา วิชัยกุล และนายเธียรชัย สุวรรณเพ็ญ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง และวรรคสาม เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ และรายงานให้สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบภายในหกสิบวัน

ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมิได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้ หรือเป็นการประหยัดหรือลดภาระในการชำระหนี้ อาจให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชีตามที่กระทรวงการคลังกำหนดก็ได้ และรายงานให้สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบภายในหกสิบวัน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิทยา บุรณศิริ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสี่ ของมาตรา ๑๒ ดังนี้

"กรณีการดำเนินการตามมาตรานี้ หากมีรายรับจากดอกเบี้ยเงินฝากให้นำไปใช้หนี้เงินต้นจากการกู้ยืมเงินตามพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ และนายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑๒ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมีได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มาตรา ๑๓ **ไม่มีการแก้ไข**

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๓ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๓ นอกจากกรณีที่ได้บัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะมาใช้บังคับกับการบริหารเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้ โดยอนุโลม เครื่องครัดและมูลหนี้ต้องไม่เกินร้อยละห้าสิบของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๓ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๓ นอกจากกรณีที่ได้บัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะมาใช้บังคับกับการบริหารเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้โดยอนุโลม"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๓ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๓ นอกจากกรณีที่ได้บัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะมาใช้บังคับกับการบริหารเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้โดย**อนุโลม**เคร่งครัด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๓ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๓ นอกจากกรณีที่ได้บัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะมาใช้บังคับกับการบริหารเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้โดย**อนุโลม**จะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ และระเบียบการเบิกจ่ายเงินจากคลัง การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑๓ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น

นายสมชัย จิตสุชน (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๑๓/๑ ดังนี้

"มาตรา ๑๓/๑ เพื่อประโยชน์ในการชำระคืนเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานสถานะการเงินการคลังของประเทศต่อรัฐสภาภายในวันที่ ๓๐ มิถุนายนของทุกปี จนกว่าจะชำระคืนเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้เสร็จสิ้น

รายจ่ายตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อยต้องประกอบด้วยประมาณการรายได้ของประเทศในระยะห้าปีถัดไป รายจ่ายประจำรวมรายจ่ายลงทุน รายจ่ายแยกตามลักษณะงาน แผนการหารายได้ของประเทศ และความเสี่ยงทางการคลัง"

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

หมวด ๒ การเสนอและการบริหารจัดการโครงการ **ไม่มีการแก้ไข**

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความใน หมวด ๒ เป็นดังนี้

"หมวด ๒ การเสนอและการบริหารจัดการโครงการอย่างมีธรรมาภิบาลและโปร่งใส"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มาตรา ๑๔ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายสมชัย จิตสุชน (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคสอง และเพิ่มความเป็นวรรคสาม และวรรคสี่ ดังนี้

"ก่อนที่จะมีการเสนอคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความพร้อมเป็นไปได้ ความคุ้มค่าและผลกระทบของโครงการ กรอบวงเงินดำเนินการ และแผนการดำเนินงาน

ความเห็นเกี่ยวกับความเป็นไปได้ ความคุ้มค่า และผลกระทบตามวรรคหนึ่งต้องมีรายละเอียดตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด

การศึกษาความเป็นไปได้ ความคุ้มค่า และผลกระทบที่จัดทำโดยหน่วยงานและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามมาตรานี้ อย่างน้อยให้เผยแพร่ในระบบสารสนเทศของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้เพื่อให้กระทรวงเจ้าสังกัด เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เป็นต้องดำเนินการเกี่ยวข้องก่อนเริ่มโครงการให้จนครบถ้วนก่อนด้วย

ก่อนที่กระทรวงเจ้าสังกัดจะ**มีการ**เสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณากลั่นกรอง***และเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความพร้อมของโครงการ กรอบวงเงินดำเนินการ และแผนการดำเนินงาน***รายละเอียดและให้ความเห็นชอบโครงการ แผนการดำเนินโครงการ ความพร้อมในการดำเนินโครงการ และกรอบวงเงินกู้ที่จะใช้ในโครงการ และเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

ในการดำเนินการตามวรรคสอง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการออกแบบและแบบแปลนการก่อสร้างของโครงการ รายการคำนวณ วงเงินค่าใช้จ่ายโครงการและกรอบวงเงินกู้ที่จะต้องใช้ในโครงการ ที่มาของการคิดคำนวณค่าใช้จ่ายโครงการและราคาต่อหน่วยของการก่อสร้างหรือการดำเนินโครงการ ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากโครงการ และรายได้อันอาจเกิดจากโครงการเพื่อนำมาใช้คืนเงินกู้ เพื่อประกอบการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลังด้วย”

นายวิฑูรย์ นามบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ เป็นดังนี้

“มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานรายละเอียดโครงการท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ และเสนอขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย

ก่อนที่จะมีการเสนอคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความพร้อมของโครงการ กรอบวงเงินดำเนินการ **และ**แผนการดำเนินงานและรายละเอียดโครงการ”

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

“มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์**และ**แผนงานและโครงการท้ายพระราชบัญญัตินี้ และเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ที่มีการนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย”

นายอรรถวิชช์ สุวรรณภักดี นายวิทยา แก้วภราดัย และนายกรณ์ จาติกวณิช (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้วงเงินในพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ โดยยึดหลักธรรมาภิบาลและโปร่งใสและไม่เป็นโครงการที่เคยดำเนินโครงการมาก่อนโดยงบประมาณอื่น เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายธานี เทือกสุบรรณ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องอย่างเคร่งครัดและดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายขจิตร ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องตามยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรเชษฐ์ แวอาแซ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องอย่างเคร่งครัดและดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายนิพิฏฐ์ อินทรสมบัติ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการรวมทั้งระยะเวลาในการดำเนินงานตามโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ นายเทพไท เสนพงศ์ นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ นางอัญชลี วานิช เทพบุตร นายประกอบ รัตนพันธ์ นายจตุพร เจริญเชื้อ นายฮอชาลี ม่าเหร็ม นายชนินทร์ รุ่งแสง นายสุทธิ ปัญญาสกุลวงศ์ นายธนิตพล ไชยนันทน์ นายสุกิจ ก้องธรนินทร์ ร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ นายเชน เทือกสุบรรณ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธารา ปิตุเตชะ นายธนา ชีรวินิจ นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายถาวร เสนเนียม นายเกียรติ สิทธีอมร และนายชวน หลีกภัย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงาน และโครงการท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประเสริฐ พงษ์สุวรรณศิริ และนายสุกิจ อัตโถปกรณ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ก่อนเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายคมเดช ไชยศิวามงคล นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน และนายเชิดชัย ตันติศิรินทร์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นและต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน นายกุลเดช พัวพัฒนกุล นายอลงกรณ์ พลบุตร นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ นายสาธิต ปิตุเตชะ นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายโกวิทย์ ธารณา นายชื่นชอบ คงอุดม นายนิติรัฐ สุนทรวร นายอิสสระ สมชัย นางสาวบุณย์ธิดา สมชัย นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต และนายชุมพล จุลใส ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงาน และโครงการท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเจะอามิง โตะตาหยง นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย*ที่จำเป็นต้องดำเนินการ*ก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคสอง เป็นดังนี้

"ก่อนที่จะมีการเสนอคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะและกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณากลั่นกรอง และเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความพร้อมของโครงการ กรอบวงเงินดำเนินการ และแผนการดำเนินงาน และหากหน่วยงานหนึ่งหน่วยงานใดใน ๔ หน่วยงานมีความเห็นแย้งให้ถือว่าโครงการนั้นเป็นอันตกไป"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรสาล ผาสุข ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการ*ที่สอดคล้องกับ*เป็นไปตามยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย

ก่อนที่จะมีการเสนอคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความสอดคล้องตามยุทธศาสตร์และแผนงานตลอดจนความพร้อมของโครงการ กรอบวงเงินดำเนินการ และแผนการดำเนินงาน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดโครงการและการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้เป็นบัญชีโครงการ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา***อนุมัติการดำเนินโครงการ***ก่อนให้สภาผู้แทนราษฎรให้ความเห็นชอบโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วน***ด้วย***ก่อนการดำเนินโครงการ"

ก่อนที่จะมีการเสนอคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความพร้อมของโครงการ กรอบวงเงินดำเนินการ และแผนการดำเนินงาน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการ***และการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการ***ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย***ที่จำเป็นต้องดำเนินการ***ก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย

ก่อนที่จะมีการเสนอคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความพร้อมของโครงการพร้อมด้วยกรอบวงเงินดำเนินการ และแผนการดำเนินงาน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วยและเสนอต่อรัฐสภาเพื่อให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๕

ก่อนที่จะมีการเสนอคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความพร้อมของโครงการ กรอบวงเงินดำเนินการ และแผนการดำเนินงานโดยต้องคำนึงถึงปัจจัยดังต่อไปนี้ ก่อนเริ่มดำเนินการ

(๑) การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study)

(๒) การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)

(๓) การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)

(๔) ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA)"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสรรเสริญ สมะลาภา ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง และเพิ่มความเป็นวรรคสาม ดังนี้

"มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้วงเงินในพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย

ให้โครงการในเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นส่วนหนึ่งของพระราชบัญญัตินี้ หากโครงการใดถูกยกเลิกห้ามนำเงินสำหรับโครงการนั้นไปทำโครงการอื่น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายปรีชา มุสิกุล และนายธีระ สลักเพชร ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสามของมาตรา ๑๔ ดังนี้

"เมื่อคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ให้นำเสนอสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณา เพื่ออนุมัติโครงการและวงเงินกู้ที่เหมาะสม ทั้งนี้ ให้สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณาให้เสร็จภายในหกสิบวันในสมัยประชุมสภานับแต่วันที่ได้รับเรื่องดังกล่าว"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเกียรติศักดิ์ ส่องแสง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสาม ของมาตรา ๑๔ ดังนี้

"รายละเอียดการดำเนินโครงการที่ได้รับอนุมัติตามวรรคหนึ่ง จะต้องผ่านความเห็นชอบจากสภาผู้แทนราษฎร"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสาม ของมาตรา ๑๔ ดังนี้

"เมื่อคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ให้นำเสนอสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณาเพื่ออนุมัติโครงการ ทั้งนี้ ให้สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณาให้เสร็จภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเรื่องดังกล่าว"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายกนก วงษ์ตระหง่าน และนางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสามของมาตรา ๑๔ ดังนี้

"ความเสียหายอันเกิดกับโครงการที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ ให้ส่วนราชการหรือประชาชนสามารถฟ้องร้องต่อศาล ให้คณะรัฐมนตรีรับผิดชอบทั้งทางอาญาและทางแพ่งต่อความเสียหายนั้นได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑๔ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

มาตรา ๑๕ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนดระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม"

นายวิชูรย์ นามบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนดให้ปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำแผนการเบิกเงินกู้และแผนการบริหารเงินกู้ เสนอกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ

เมื่อกระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบแผนการเบิกเงินกู้และแผนการบริหารเงินกู้ตามวรรคหนึ่งแล้ว จึงให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้กระทรวงการคลังกู้เงินในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยเพื่อนำไปใช้จ่ายในโครงการตามได้ และให้หน่วยงานเจ้าของโครงการบริหารจัดการโครงการและให้กระทรวงการคลังจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายกรัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี"

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

เงินกู้ที่จัดสรรไว้สำหรับการดำเนินโครงการใด จะโอนหรือนำไปใช้สำหรับการดำเนินโครงการอื่นมิได้

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ยกเลิกการดำเนินโครงการใด ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำส่งเงินกู้สำหรับการดำเนินโครงการนั้นเข้าคลังเป็นรายได้แผ่นดิน"

นายอรรถวิชช์ สุวรรณภักดี นายวิทยา แก้วภราดัย และนายกรณ์ จาติกวณิช (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนดแล้วให้มีการจัดสรรวงเงินพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี และปฏิบัติตามขั้นตอนตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณจ่ายประจำปีต่อไป"

นายอนุชา บูรพชัยศรี (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนดโดยนำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาใช้บังคับโดยอนุโลม"

นายวิชัย ล้ำสุทธิ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้บริหารจัดการมีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนดตามระเบียบว่าด้วยพัสดุ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประกอบ จิรกิติ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด และให้นำเสนอต่อรัฐสภาเพื่อทราบภายในเก้าสิบวัน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรสาล ผาสุข ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้กระทรวงเจ้าสังกัดและกระทรวงการคลังบริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด โดยนำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาใช้บังคับโดยอนุโลม"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด และหากไม่เป็นไปตามแผนโครงการที่ระบุ คณะรัฐมนตรีต้องรับผิดชอบโดยการลาออกทั้งคณะ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประกอบ รัตนพันธ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสองของมาตรา ๑๕ ดังนี้

"เงินกู้ที่จัดสรรไว้สำหรับการดำเนินโครงการใด จะโอนหรือนำไปใช้สำหรับการดำเนินโครงการอื่นมิได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรเชรษฐ์ แวอาแซ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้ เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่**คณะรัฐมนตรี**กำหนดไว้ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายฉัตรพันธ์ เดชกิจสุนทร ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตาม**หลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด**ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสรรเสริญ สมะลาภา ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรร**เงินกู้**วงเงินในพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรร**เงินกู้**วงเงินในพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ **ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด**ห้ามคณะรัฐมนตรียกเว้นหลักเกณฑ์การจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ทั้งนี้ หากไม่เป็นไปตามแผนและโครงการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ ให้รายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อพิจารณา"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายถาวร เสนเนียม ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นวรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ ของมาตรา ๑๕ ดังนี้

"เงินกู้ที่จัดสรรไว้สำหรับการดำเนินโครงการใด จะโอน เปลี่ยนแปลงหรือนำไปใช้สำหรับการดำเนินโครงการอื่นมิได้

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ยกเลิกการดำเนินโครงการใด ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำส่งคืนเงินกู้ พร้อมดอกเบี้ยสำหรับการดำเนินโครงการนั้นแก่กระทรวงการคลัง เพื่อส่งคืนผู้ให้กู้ภายในหกสิบวัน

สำหรับดอกเบี้ยตามวรรคสามให้ตัดโอนมาจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีของหน่วยงานเจ้าของโครงการนั้น ๆ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายและวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประเสริฐ พงษ์สุวรรณศิริ และนายสุกิจ อัตโถปกรณ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของรัฐสภามีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายกนก วงษ์ตระหง่าน และนางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีระเบียบราชการกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายไพโรจน์ อิสระเสรีพงษ์ นายเธียรชัย สุวรรณเพ็ญ นายจุติ ไกรฤกษ์ นายชำนิ ศักดิเศรษฐ์ นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์ นางสาวพิมพ์ภัทรา วิชัยกุล นายบัญญัติ เจตนจันทร์ นางสาวนริศา อดิเทพวรพันธุ์ และนางเจิมมาศ จึงเลิศศิริ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป **ทั้งนี้** ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ทั้งนี้ ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ***ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด***

ในกรณีโครงการใดที่ได้รับการอนุมัติและเห็นชอบตามมาตรา ๑๔ แล้ว หากไม่สามารถดำเนินการได้ให้ระงับวงเงินกู้ตามโครงการนั้น และห้ามมิให้ใช้วงเงินกู้นั้นดำเนินโครงการใหม่"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕ เมื่อ***คณะรัฐมนตรี/รัฐสภา***มีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

ในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือระเบียบหรือข้อบังคับของหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายยุคล ชนะวัฒน์ปัญญา นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ นายเทพไท เสนพงศ์ นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ นางอัญชลี วานิช เทพบุตร นายจตุพร เจริญเชื้อ นายฮอชาลี ม่าเหร็ม นายชนินทร์ รุ่งแสง นายสุทธิ ปัญญาสกุลวงศ์ นายธนิตพล ไชยนันทน์ นายสุกิจ ก้องธรนินทร์ ร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ นายเชน เทือกสุบรรณ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธารา ปิตุเตชะ นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน นายธนา ชีรวินิจ นายกุลเดช พัวพัฒนกุล นายอลงกรณ์ พลบุตร นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ นายสาธิต ปิตุเตชะ นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายเกียรติ สิทธีอมร นายโกวิทย์ ธารณา

นายชื่นชอบ คงอุดม นายนิติรัฐ สุนทรวร นายชวน หลีกภัย นายอิสสระ สมชัย นางสาวบุณย์ธิดา สมชัย นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต นายประกอบ รัตนพันธ์ และนายชุมพล จุลใส

ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๕ เป็นวรรคสอง และวรรคสาม ดังนี้

"เงินกู้ที่จัดสรรไว้สำหรับการดำเนินโครงการใด จะโอนหรือนำไปใช้สำหรับการดำเนินโครงการอื่นมิได้

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ยกเลิกการดำเนินโครงการใด ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำส่งเงินกู้สำหรับการดำเนินโครงการนั้นเข้าคลังเป็นรายได้แผ่นดิน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑๕ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายยุคล ชนะวัฒน์ปัญญา นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ นายประกอบ รัตนพันธ์ นายชนินทร์ รุ่งแสง นายธนิตพล ไชยนันทน์ นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ นายเชน เทือกสุบรรณ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธารา ปิตุเตชะ นายอลงกรณ์ พลบุตร นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ นายสาธิต ปิตุเตชะ นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายเกียรติ สิทธีอมร นายโกวิทย์ ธารณา นายชื่นชอบ คงอุดม นายนิติรัฐ สุนทรวร นางสาวบุณย์ธิดา สมชัย นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน นายธนา ชีรวินิจ นายกุลเดช พัวพัฒนกุล นายชวน หลีกภัย นายอิสสระ สมชัย นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ และนายชุมพล จุลใส ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๑๕/๑ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๕/๑ ก่อนการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการทำข้อตกลงด้านคุณธรรมกับองค์กรภาคเอกชนที่ทำหน้าที่ในการต่อต้านการทุจริต และให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการให้สาธารณชนได้รับทราบ

ข้อมูลที่หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเปิดเผยตามวรรคหนึ่งอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับรายการ ดังต่อไปนี้

(๑) แผนการจัดซื้อจัดจ้าง

(๒) ขอบเขตของงาน

(๓) ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง

(๔) รายชื่อและราคาของผู้เสนอราคาทุกราย

(๕) รายชื่อผู้ชนะการเสนอราคาและราคาที่ตกลงซื้อหรือจ้าง

(๖) เลขที่สัญญาและวงเงินสัญญา

(๗) รายละเอียดสัญญา

(๘) การปรับปรุงแก้ไขสัญญา

(๙) รายละเอียดการส่งมอบงาน

(๑๐)รายละเอียดการตรวจรับงาน

(๑๑)การจ่ายเงิน

(๑๒)ข้อมูลข้อร้องเรียนและผลการพิจารณาข้อร้องเรียน ทั้งนี้ ให้นำกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับกับการร้องเรียนและการพิจารณาข้อร้องเรียนตามพระราชบัญญัตินี้โดยอนุโลม

ในกรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการใดไม่เปิดเผยข้อมูลตามวรรคสอง หรือเปิดเผยข้อมูลอันเป็นเท็จ หรือขัดขวางต่อการเข้าถึงข้อมูลการดำเนินโครงการ หรือในกรณีที่องค์กรภาคเอกชนที่ทำหน้าที่ในการต่อต้านการทุจริตตรวจสอบแล้วพบว่าการดำเนินโครงการใดมีพฤติการณ์ส่อไปในทางทุจริต ให้องค์กรภาคเอกชนที่ทำหน้าที่ในการต่อต้านการทุจริตรายงานต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณายกเลิกการดำเนินโครงการ และให้สิทธิในการเบิกจ่ายเงินกู้ของหน่วยงานเจ้าของโครงการสำหรับการดำเนินโครงการดังกล่าวหมดไปนับแต่เวลาที่องค์กรภาคเอกชนที่ทำหน้าที่ในการต่อต้านการทุจริตรายงานต่อคณะรัฐมนตรี”

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเทพไท เสนพงศ์ นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ นางอัญชลี วานิช เทพบุตร นายจตุพร เจริญเชื้อ นายฮอชาลี ม่าเหร็ม นายสุทธิ ปัญญาสกุลวงศ์ นายสุกิจ ก้องธรนินทร์ และร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๑๕/๑ ดังนี้

“มาตรา ๑๕/๑ สิทธิในการเบิกจ่ายเงินกู้ของหน่วยงานเจ้าของโครงการย่อมหมดไปเมื่อหน่วยงานเจ้าของโครงการมิได้เบิกจ่ายเงินกู้ภายในระยะเวลาดำเนินโครงการที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในกรณีเช่นว่านี้ หากหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นว่ามีความจำเป็นต้องเบิกจ่ายเงินเพื่อดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ใช้งบประมาณประจำปีสำหรับดำเนินโครงการนั้นต่อไป”

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายยุคล ชนะวัฒน์ปัญญา นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ นายประกอบ รัตนพันธ์ นายชนินทร์ รุ่งแสง นายธนิตพล ไชยนันทน์ นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ นายเชน เทือกสุบรรณ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธารา ปิตุเตชะ นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน นายธนา ชีรวินิจ นายกุลเดช พัวพัฒนกุล นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายอลงกรณ์ พลบุตร นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ นายสาธิต ปิตุเตชะ นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายเกียรติ สิทธีอมร นายโกวิทย์ ธารณา นายซื่นชอบ คงอุดม นายนิติรัฐ สุนทรวร นายชวน หลีกภัย นายอิสสระ สมชัย นางสาวบุญย์ธิดา สมชัย นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต และนายชุมพล จุลใส ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๑๕/๒ ดังนี้

"มาตรา ๑๕/๒ สิทธิในการเบิกจ่ายเงินกู้ของหน่วยงานเจ้าของโครงการย่อมหมดไป เมื่อหน่วยงานเจ้าของโครงการมิได้เบิกจ่ายเงินกู้ภายในระยะเวลาดำเนินโครงการที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในกรณีเช่นว่านี้ หากหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นว่ามีความจำเป็นต้องเบิกจ่ายเงินเพื่อดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ใช้งบประมาณประจำปีสำหรับดำเนินโครงการนั้นต่อไป"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายยุคล ชนะวัฒน์ปัญญา นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ นายประกอบ รัตนพันธ์ นายชนินทร์ รุ่งแสง นายธนิตพล ไชยนันทน์ นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ นายเชน เทือกสุบรรณ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธารา ปิตุเตชะ นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน นายธนา ชีรวินิจ นายกุลเดช พัวพัฒนกุล นายอลงกรณ์ พลบุตร นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ นายสาธิต ปิตุเตชะ นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายเกียรติ สิทธีอมร นายโกวิทย์ ธารณา นายชื่นชอบ คงอุดม นายนิติรัฐ สุนทรวร นายชวน หลีกภัย นายอิสสระ สมชัย นางสาวบุณย์ธิดา สมชัย นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต และนายชุมพล จุลใส ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๑๕/๓ ดังนี้

"มาตรา ๑๕/๓ เมื่อได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว คณะรัฐมนตรีต้องดำเนินนโยบายงบประมาณขาดดุลในจำนวนที่ลดลงจากปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว จนเป็นงบประมาณสมดุลในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐

หากปรากฏว่าในปีงบประมาณใดคณะรัฐมนตรีไม่อาจดำเนินนโยบายงบประมาณขาดดุลในจำนวนที่ลดลงจากปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้วได้ ให้การกู้เงินตามพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นอันยุติลง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายยุคล ชนะวัฒน์ปัญญา นางศรีสมร รัศมีฤกษ์เศรษฐ์ นายประกอบ รัตนพันธ์ นายชนินทร์ รุ่งแสง นายธนิตพล ไชยนันทน์ นางกันตวรรณ ตันเถียร กุลจรรยาวิวัฒน์ นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชดา ธนาดิเรก นายสมชาย โล่สถาพรพิพิธ นายสาคร เกี่ยวข้อง นายณัฏฐ์ บรรทัดฐาน นายภุชงค์ รุ่งโรจน์ นายเจริญ คันธวงศ์ นายณัฏฐพล ทีปสุวรรณ นายเชน เทือกสุบรรณ นางนาถยา เบ็ญจศิริวรรณ นายสามารถ มะลูลีม นายธารา ปิตุเตชะ นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน นายธนา ชีรวินิจ นายกุลเดช พัวพัฒนกุล นายอลงกรณ์ พลบุตร นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ นายธีรภัทร พริ้งศุลกะ นายสาธิต ปิตุเตชะ นายธีระชาติ ปางวิรุฬห์รักษ์ นายวิรัตน์ วิริยะพงษ์ นายเกียรติ สิทธีอมร นายโกวิทย์ ธารณา นายชื่นชอบ คงอุดม นายนิติรัฐ สุนทรวร นายชวน หลีกภัย นายอิสสระ สมชัย นางสาวบุณย์ธิดา สมชัย นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต และนายชุมพล จุลใส ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๑๕/๔ ดังนี้

"มาตรา ๑๕/๔ การดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ต้องไม่มีผลให้สัดส่วนหนี้สาธารณะเกินอัตราร้อยละห้าสิบของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ในกรณีที่ปรากฏว่าการดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ในปีงบประมาณใดมีผลให้สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเกินอัตราดังกล่าว ให้ยุติการดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ทันที"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชวน หลีกภัย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๑๕/๕ ดังนี้

"มาตรา ๑๕/๕ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ให้คณะรัฐมนตรีจัดทำงบประมาณประจำปีเป็นงบประมาณแบบสมดุล หากไม่สามารถดำเนินการได้ หรือหากหนี้สาธารณะต่อรายได้ประชาชาติมีสัดส่วนสูงกว่าร้อยละห้าสิบ ห้ามมิให้ดำเนินการกู้เงินหรือจัดสรรเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีการดำเนินการให้เป็นไปตามเงื่อนไขข้างต้นได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มาตรา ๑๖ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชัย ชิดชอบ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยไม่สามารถนำไปร่วมลงทุนในโครงการของต่างประเทศได้"

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่ง***ที่สั่งเป็นรายได้แผ่นดิน***คืนเงินกู้"

นายสมชัย จิตสุชน (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน**เพื่อชำระคืนเงินกู้โดยพลัน**

หากเงินกู้เหลือจ่ายสำหรับแผนงานตามวรรคหนึ่งยังมิได้เบิกถอน จะเบิกถอนมาใช้ในแผนงานอื่นมิได้"

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อ***แผนงาน***โครงการใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้า***แผนงาน***โครงการนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน"

นายประกอบ จิรกิติ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลัง***เป็นรายได้แผ่นดิน***เพื่อชำระหนี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจิรายุ ห่วงทรัพย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคืนคลัง***เป็นรายได้แผ่นดิน***"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเกียรติศักดิ์ ส่องแสง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นและไม่เสร็จสิ้นภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ แล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินเพื่อนำไปชำระหนี้ต่อไป"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินโดยเร็ว"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเจะอามิง โตะตาหยง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่าย***ให้***ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยไม่สามารถนำเงินเหลือจ่ายนั้นไปใช้กับแผนงานหรือโครงการอื่นได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสรรเสริญ สมะลาภา ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำ***ส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน***ไปชำระคืนเงินกู้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินโดยให้หน่วยงานนั้น ๆ ทำรายงานแจ้งให้สภาผู้แทนราษฎรทราบโดยละเอียด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินจะโยกย้ายไปใช้จ่ายในโครงการหรือแผนงานอื่นๆ มิได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑๖ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างของคณะกรรมาธิการ (เห็นชอบให้คงไว้ตามร่างเดิม)

มาตรา ๑๗ **มีการแก้ไข**

คณะกรรมาธิการแก้ไข ดังนี้

มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ

ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชัย ชิดชอบ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ และต้องรายงานความคืบหน้าของโครงการต่อสาธารณะชนเป็นระยะ"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานสถานะการเงินของโครงการและรายละเอียดการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการ ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงการคลังและกระทรวงเจ้าสังกัด*อย่างต่อเนื่อง*จนสิ้นสุดทุกสองเดือนจนกว่าจะเสร็จสิ้นโครงการ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด เพื่อให้กระทรวงการคลังและกระทรวงเจ้าสังกัดติดตามและประเมินผลโครงการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาทุกสามเดือน

ให้กระทรวงการคลังและกระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานสถานะการเงินของโครงการและรายละเอียดการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการ ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการโครงการ และผลการดำเนินโครงการต่อรัฐสภาเพื่อพิจารณาทุกหกเดือน"

นายวิฑูรย์ นามบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัด*อย่างต่อเนื่อง*ประจำเดือนจนสิ้นสุดโครงการ

ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด"

นายเกียรติศักดิ์ ส่องแสง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดและสภาผู้แทนราษฎรอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ หากไม่เป็นไปตามแผนงานผู้บริหารโครงการสูงสุดต้องรับผิดชอบโดยให้ออกจากตำแหน่ง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายธานี เทือกสุบรรณ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัด*อย่างต่อเนื่อง*ทุกๆ เดือน จนสิ้นสุดโครงการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเจะอามิง โตะตาหยง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดและเปิดเผยต่อสาธารณะอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดและเผยแพร่ต่อสาธารณะทันทีอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรเชษฐ์ แวอาแซ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องทุกสามเดือนจนสิ้นสุดโครงการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการแต่ละโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ ทั้งนี้ ตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดและให้กระทรวงเจ้าสังกัดรายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการโดยมิชักช้า"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายคมเดช ไชยศิวามงคล นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน และนายเชิดชัย ตันติศิรินทร์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องทุกเดือนจนสิ้นสุดโครงการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสรรเสริญ สมะลาภา และนายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเธียรชัย สุวรรณเพ็ญ นายจุติ ไกรฤกษ์ นางสาวนริศา อดิเทพวรพันธุ์ นางเจิมมาศ จึงเลิศศิริ และนายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ และรายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบภายในเดือนมีนาคมของทุกปีจนสิ้นสุดโครงการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายไพโรจน์ อิสระเสรีพงษ์ นายชำนิ ศักดิเศรษฐ์ นางสาวพิมพ์ภัทรา วิชัยกุล และนายบัญญัติ เจตนจันทร์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ และรายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทราบภายในหกสิบวันนับจากวันที่หนึ่ง เดือนมกราคมของทุกปีจนสิ้นสุดโครงการ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจิรายุ ห่วงทรัพย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๗ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนินโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการเสร็จเรียบร้อย"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑๗ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมาธิการ

มาตรา ๑๘ คณะกรรมาธิการตัดออก

คณะกรรมาธิการตัดออก ดังนี้

มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการคลังและสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินจัดให้มีทำระบบการติดตามและการประเมินผลการใช้จ่ายเงินกู้ของโครงการ การบริหารจัดการโครงการ และแผนงานการดำเนินโครงการในภาพรวมของแต่ละแผนงานรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการ เพื่อกระทรวงการคลังและแผนงานต่อกระทรวงการคลังเจ้าสังกัดมีข้อมูลที่ถูกต้องในทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการติดตามและประเมินผลโครงการกระทรวงการคลังกำหนดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๗"

นายสุรสาล ผาสุข ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลังและคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจิรายุ ห่วงทรัพย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบวิธีการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิภูแถลง พัฒนภูมิไท ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานและที่มีภาคประชาชนมีส่วนร่วมอยู่ด้วยแล้วรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการระทรวงการคลังกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด หากไม่เป็นไปตามแผนงาน รัฐมนตรี ปลัดกระทรวงและเจ้าของโครงการต้องร่วมกันรับผิดชอบความเสียหายตามมูลค่าของโครงการที่เกิดขึ้นรวมทั้งดอกเบี้ยจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประกอบ จิรกิติ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลังและรัฐสภา หากมีการเปลี่ยนแปลงวงเงินการบริหารจัดการเกินกว่าร้อยละสิบของวงเงินในแต่ละโครงการ ต้องเสนอให้รัฐสภาทราบภายในเก้าสิบวัน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเจะอามิง โตะตาหยง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดและคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรเชษฐ์ แวอาแซ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามให้ใช้หลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดไว้ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรี***ว่าด้วยกระทรวงการคลัง***กำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้***กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบ***การติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อ***กระทรวงการคลัง***สภาผู้แทนราษฎรจัดตั้งกรรมาธิการวิสามัญขึ้นมาหนึ่งคณะเพื่อติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานและให้คณะกรรมาธิการวิสามัญดังกล่าวรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อ***กระทรวงการคลัง***สภาผู้แทนราษฎร ***ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าด้วยกระทรวงการคลัง***กำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลังเพื่อจะได้รายงานต่อคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายกนก วงษ์ตระหง่าน และนางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลังเป็นประจำปีละ ๑ ครั้ง จนกว่าโครงการและแผนงานจะเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน นายคมเดช ไชยศิวามงคล และนายเชิดชัย ตันติศิรินทร์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑๘ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการได้ชี้แจงแล้ว ผู้แปรญัตติพอใจ

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็นและผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายสมชัย จิตสุชน (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๘/๑ ดังนี้

"มาตรา ๑๘/๑ เพื่อประโยชน์ในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้มีคณะกรรมการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมีผลงานและประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการหรือการประเมินผลการปฏิบัติงานเป็นที่ประจักษ์จำนวนไม่เกินสิบคนที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของรัฐสภา เพื่อทำหน้าที่ประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมาจากภาคเอกชน

ให้นำความในหมวด ๕ คณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครอง ตามพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. ๒๕๓๙ มาใช้บังคับแก่คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งโดยอนุโลม

ให้คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งจัดทำรายงานผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการตามพระราชบัญญัตินี้เสนอต่อคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาภายในวันที่ ๓๐ มิถุนายนของทุกปี จนกว่าการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการตามพระราชบัญญัตินี้จะสิ้นสุดลงทั้งหมด และให้คณะรัฐมนตรีจัดให้มีการเผยแพร่รายงานดังกล่าวในระบบเครือข่ายสารสนเทศของสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี และต้องเปิดให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลรายงานดังกล่าวได้โดยสะดวก

ค่าตอบแทนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคณะกรรมการประเมินผลสัมฤทธิ์ตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา"

คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๑๘/๑ ดังนี้

"มาตรา ๑๘/๑ การดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ให้ดำเนินการภายใต้พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และจัดให้มีองค์กร หน่วยงาน สถาบัน หรือตัวแทนจากภาคเอกชนที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านนั้นๆ เข้าร่วมตรวจสอบการดำเนินการในแต่ละแผนงาน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการตัดออกของคณะกรรมาธิการ

มาตรา ๑๙ **ไม่มีการแก้ไข**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายเจือ ราชสีห์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานและโครงการในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายใน*หนึ่งร้อยยี่*สิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงาน*สถานะ*การกู้เงิน*ตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงาน*และรายละเอียด*การ*ประเมินผลการดำเนิน*ใช้จ่ายเงินกู้ การชำระคืนเงินกู้ สถานะการเงิน ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการโครงการและความคืบหน้าของโครงการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์โดยละเอียดที่ดำเนินการในปีงบประมาณที่ผ่านมา เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อ*ทราบ*พิจารณา"

นายวิฑูรย์ นามบุตร (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่หกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ และนายอนุชา บูรพชัยศรี (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามโครงการและแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

นายจุฤทธิ์ ลักษณวิศิษฏ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ ถ้าคณะรัฐมนตรีไม่รายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบคณะรัฐมนตรีจะขอกู้เพิ่มเติมมิได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญยอด สุขถิ่นไทย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่สามสิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ รวมทั้งการลงโทษผู้กระทำความผิดเนื่องจากโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิชาต ศักดิเศรษฐ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่เก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามโครงการและแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางเยาวนิตย์ เพียงเกษ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบห้าวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรเชษฐ์ แวอาแซ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่เก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงผ่านมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้วให้รัฐสภาทราบถึงผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ รวมถึงผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายองอาจ คล้ามไพบูลย์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้กำหนดเงินให้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายณรงค์ ดุดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่เก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยสี่หกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยสี่หกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายกนก วงษ์ตระหง่าน และนางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ และให้บริษัทตรวจสอบบัญชีที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐานวิชาชีพเป็นผู้รับรองความถูกต้องของรายงานสถานะทางการเงินของเงินกู้ทุกปี"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางวราภรณ์ ตั้งภากรณ์ นายธานี เทือกสุบรรณ และนายณรงค์ ดูดิง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๙ เป็นดังนี้

"มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยสี่เก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายบุญเลิศ ไพรินทร์ ขอแปรญัตติตัดความในมาตรา ๑๙ ออกทั้งมาตรา

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย ทั้งนี้ ตามร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับที่เสนอให้วุฒิสภาพิจารณา เป็นมาตรา ๑๘)

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็นและผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๐ ดังนี้

"มาตรา ๒๐ การจ้างที่ปรึกษาใดๆ ในโครงการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ที่ได้รับเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้กระทำได้เฉพาะเมื่อมีความจำเป็นและสมควร และที่ปรึกษารายหนึ่งๆ ต้องทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาได้ไม่เกินสามโครงการ ทั้งนี้ เพื่อให้การทำหน้าที่ของที่ปรึกษาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ที่ปรึกษาที่จะได้รับการว่าจ้างตามวรรคหนึ่งต้องเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญ มีความเชี่ยวชาญ และมีผลงานการเป็นที่ปรึกษาในโครงการเดียวกันนั้น หรือในโครงการที่มีลักษณะเดียวกันกับโครงการนั้นที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินโครงการมาแล้วไม่น้อยกว่าสิบปีและมีผลงานการเป็นที่ปรึกษาดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสามโครงการ

ในโครงการหนึ่งๆ ให้มีจำนวนที่ปรึกษาได้เท่าที่จำเป็นและสมควร

ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับในกรณีที่ที่ปรึกษาเป็นนิติบุคคลและให้ใช้บังคับกับบุคคลหรือลูกจ้างของนิติบุคคลนั้นผู้ทำหน้าที่บริหารหรือรับผิดชอบในการให้คำปรึกษาหรือทำหน้าที่ที่ปรึกษาให้นิติบุคคลนั้นด้วย

ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำขอบเขตการทำงานและความรับผิดชอบของที่ปรึกษา และให้กำหนดให้ที่ปรึกษาจัดทำรายงานการทำงานรวมถึงความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับงานที่ปรึกษาในความรับผิดชอบของตนเสนอต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการและกระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการทุกหกเดือน และเมื่อเสร็จสิ้นโครงการให้ที่ปรึกษาจัดทำรายงานเกี่ยวกับโครงการหรืองานที่ตนเป็นที่ปรึกษาและอย่างน้อยต้องมีรายงานเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะของตนที่ถูกนำไปใช้แก้ไขปัญหาอุปสรรคนั้นด้วย รายงานของที่ปรึกษาดังกล่าวให้ถือเป็นเอกสารราชการที่สามารถเปิดเผยได้

ให้กระทรวงการคลังพิจารณากำหนดอัตราค่าตอบแทนหรือค่าจ้างที่ปรึกษาตามวรรคหนึ่งให้เป็นสัดส่วนสอดคล้องและเหมาะสมกับขอบเขตการทำงานและความรับผิดชอบของที่ปรึกษา และขนาดของโครงการที่เป็นที่ปรึกษา แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินร้อยละ ๑.๕๐ ของวงเงินที่ใช้ในการทำโครงการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์"

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ นายอรรถวิชช์ สุวรรณภักดี นายวิทยา แก้วภราดัย นายอนุชา บูรพชัยศรี และนายกรณ์ จาติกวณิช (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้เพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๐ ดังนี้

"มาตรา ๒๐ หากหนี้สาธารณะต่อรายได้ประชาชาติมีสัดส่วนสูงกว่าร้อยละห้าสิบ ห้ามมิให้ดำเนินการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้"

นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๐ ดังนี้

"มาตรา ๒๐ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ให้คณะรัฐมนตรีจัดทำงบประมาณประจำปีเป็นงบประมาณแบบสมดุล หากไม่สามารถดำเนินการได้ หรือหากหนี้สาธารณะต่อรายได้ประชาชาติมีสัดส่วนสูงกว่าร้อยละห้าสิบ ห้ามมิให้ดำเนินการกู้เงินหรือจัดสรรเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีการดำเนินการให้เป็นไปตามเงื่อนไขข้างต้นได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๐ ดังนี้

"มาตรา ๒๐ หากหนี้สาธารณะต่อรายได้ประชาชาติมีสัดส่วนสูงกว่าร้อยละห้าสิบ ห้ามมิให้มีการดำเนินการกู้เงิน หรือจัดสรรเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๐ ดังนี้

"มาตรา ๒๐ การดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ต้องไม่มีผลให้สัดส่วนหนี้สาธารณะเกินอัตราร้อยละห้าสิบของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ในกรณีที่ปรากฏว่าการดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ในปีงบประมาณใดมีผลให้สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเกินอัตราดังกล่าว ให้ยุติการดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ทันที"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวนริศา อดิเทพวรพันธุ์ และนางเจิมมาศ จึงเลิศศิริ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๐ ดังนี้

"มาตรา ๒๐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานเจ้าของโครงการ หรือคณะรัฐมนตรี ที่มีหน้าที่รายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา กระทำการล่าช้าไม่รายงานตามมาตรา ๗ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๗ หรือมาตรา ๑๙ แล้วแต่กรณี หรือรายงานไม่ถูกต้องตามความเป็นจริง ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวพิมพ์ภัทรา วิชัยกุล ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๐ ดังนี้

"มาตรา ๒๐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานเจ้าของโครงการ หรือคณะรัฐมนตรี ที่มีหน้าที่รายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา กระทำการล่าช้าไม่รายงานตามมาตรา ๗ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๗ หรือมาตรา ๑๙ แล้วแต่กรณี หรือรายงานไม่ถูกต้องตามความเป็นจริง ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายปรีชา มุสิกุล และนายธีระ สลักเพชร ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๐ ดังนี้

"มาตรา ๒๐ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ให้คณะรัฐมนตรีจัดทำงบประมาณประจำปีเป็นงบประมาณแบบสมดุล หากไม่สามารถดำเนินการได้ หรือหากหนี้เสียสาธารณะต่อรายได้ประชาชาติมีสัดส่วนสูงกว่าห้าสิบ ห้ามมิให้มีการดำเนินการกู้เงินหรือจัดสรรเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าจะมีการดำเนินการให้เป็นไปตามเงื่อนไขข้างต้นได้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายไพโรจน์ อิสระเสรีพงษ์ นายเธียรชัย สุวรรณเพ็ญ นายจุติ ไกรฤกษ์ นายชำนิ ศักดิเศรษฐ์ นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์ และนายบัญญัติ เจตนจันทร์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๐ ดังนี้

"มาตรา ๒๐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานเจ้าของโครงการ หรือคณะรัฐมนตรี ที่มีหน้าที่รายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา กระทำการล่าช้าไม่รายงานตามมาตรา ๗ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๗ หรือมาตรา ๑๙ แล้วแต่กรณี หรือรายงานไม่ถูกต้องตามความเป็นจริง ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๑ ดังนี้

"มาตรา ๒๑ ให้นำข้อความตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ พ.ศ. .... มาใส่ไว้ในมาตรานี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรไม่เห็นชอบด้วยกับการเพิ่มความเป็นมาตรา ๒๐

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๑ ดังนี้

"มาตรา ๒๑ โครงการใดผลการศึกษา หรือผลวิเคราะห์ที่ไม่มีความคุ้มค่าทางการเงินขัดหลักธรรมาภิบาล ให้ยกเลิกการดำเนินการโครงการนั้นทันทีเพื่อลดภาระหนี้ให้กับรัฐ และประชาชน

ในกรณีโครงการใดผลการศึกษา วิเคราะห์ ไม่ผ่านมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในการขออนุมัติดำเนินการการก่อสร้างเส้นทางรองรับรถไฟความเร็วสูง ให้ยกเลิกการดำเนินการโครงการนั้นทันที"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๑ ดังนี้

"มาตรา ๒๑ เงินคงเหลือจากการดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานใด ห้ามมิให้โอนไปยังหน่วยงานอื่นหรือยุทธศาสตร์และแผนงานอื่น แต่ให้นำเงินส่งคืนกระทรวงการคลัง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๑ ดังนี้

"มาตรา ๒๑ ให้นำข้อความตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ พ.ศ. .... มาใส่ไว้ในมาตรานี้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวนริศา อดิเทพวรพันธุ์ และนางเจิมมาศ จึงเลิศศิริ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๑ ดังนี้

"มาตรา ๒๑ เงินคงเหลือจากการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ และแผนงานใด ห้ามมิให้โอนไปยังหน่วยงานอื่น หรือยุทธศาสตร์ และแผนงานอื่น แต่นำเงินส่งกระทรวงการคลัง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความเป็นมาตรา ๒๒ ดังนี้

"มาตรา ๒๒ โครงการใดที่ได้รับความเสียหายจากการละเว้น ละเมิดโดยไม่ปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล และประมวลจริยธรรมของข้าราชการ ผู้บริหารรัฐวิสาหกิจ ข้าราชการการเมือง ตามมติคณะรัฐมนตรี และมาตรฐานสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ ให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องตามสายบังคับบัญชามีความรับผิดทางแพ่ง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

(ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิได้ลงมติในมาตรานี้ เนื่องจากไม่มีผู้อภิปราย)

บัญชีท้ายพระราชบัญญัติ มีการแก้ไข

คณะกรรมาธิการแก้ไข ดังนี้

บัญชีท้ายพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

ยุทธศาสตร์และแผนงาน	วงเงินดำเนินการ
ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ	
๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า	~~๓๕๕,๕๖๑.๗๓~~ รวม ๓๕๗,๗๐๙.๕๑ ล้านบาท
๑.๑ **แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ** โดยพัฒนาทางคู่ในเส้นทางต่างๆ ได้แก่ ลพบุรี-แพร่ (เด่นชัย), สระบุรี (มาบกะเบา)–นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)-หนองคาย, นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)–อุบลราชธานี, นครปฐม-หัวหิน-สุราษฎร์ธานี-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และทางคู่ในเส้นทางอื่นที่เชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งหลัก รวมถึงการปรับปรุงระบบ เครื่องมืออุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ	๓๑๓,๓๓๗.๙๕ ล้านบาท
๑.๒ **แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง** โดยพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์แก่การขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ	๒๙,๕๘๐.๖๕ ล้านบาท
๑.๓ **แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ** โดยการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่จะเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟ การพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นเพื่อการขนส่ง	๑๔,๗๙๐.๙๑ ล้านบาท
๒. **ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน**	~~๔,๑๔๖,๓๗๖.๗๕~~ รวม ๑,๐๔๓,๒๒๔.๑๔ ล้านบาท
๒.๑ **แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน** โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน ปรับปรุงด่านพรมแดน การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเพื่อเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งระหว่างประเทศกับการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพระบบถนนในโครงข่ายการเดินทางและขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน	๔๗,๙๔๕.๘๔ ล้านบาท

ยุทธศาสตร์และแผนงาน	วงเงินดำเนินการ
๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดย (๑) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่, กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย, กรุงเทพมหานคร-หัวหิน-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้เกิดบริการที่สะดวกและปลอดภัยในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองและระหว่างประเทศ กระจายความเจริญไปสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาค และสนับสนุนการขยายฐานเศรษฐกิจตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟ รวมทั้งพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ แพร่ (เด่นชัย)-เชียงราย (เชียงของ) และสายขอนแก่น (บ้านไผ่)-มุกดาหาร-นครพนม (๒) พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ เพื่อสร้างโอกาสสำหรับการปรับโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคของประเทศ	๙๙๕,๒๗๘.๓๐ ล้านบาท
๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว	**๕๔๓,๕๑๖.๕๖ รวม ๕๗๘,๐๑๕.๖๕ ล้านบาท**
๓.๑ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง โดยขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ให้มีความครอบคลุมพื้นที่บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางและระบบบริหารจัดการเพื่อให้เกิดความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทางของประชาชน	๔๕๖,๖๖๒.๒๕ ล้านบาท
๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ พัฒนาและบูรณะโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ขยายช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก รวมทั้งพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เกษตร อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว	๑๒๑,๓๕๓.๔๐ ล้านบาท

ยุทธศาสตร์และแผนงาน	วงเงินดำเนินการ
ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓) เพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ (๑) เตรียมความพร้อมในการดำเนินโครงการ การบริหารโครงการ การติดตาม การประเมินผล และการรายงานโครงการ (๒) บริหารความเสี่ยงด้านการเงินอันเนื่องมาจากปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม อันมีผลทำให้ต้นทุนในการดำเนินโครงการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ (๓) รองรับการดำเนินการกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นรีบด่วน	**๕,๒๖๔.๔๔ รวม ๒๑,๐๕๐.๗๐ ล้านบาท**
วงเงินดำเนินการรวมทั้งสิ้น	**รวม ๒,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท**

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็น และผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชัย ชิดชอบ และนายชาดา ไทยเศรษฐ์ (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้ปรับลดวงเงินดำเนินการของแต่ละยุทธศาสตร์และแผนงาน เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ

๑.๒ แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง

๑.๓ แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ

วงเงินดำเนินการ ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๕

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒.๑ แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค

วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๕

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

๓.๑ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๐๑.๕๒ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๕

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓)

วงเงินดำเนินการ ๙,๒๖๑.๐๑ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๕”

นายอรรถวิชช์ สุวรรณภักดี และนายวิทยา แก้วภราดัย (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอปรับลดวงเงินดำเนินการของแต่ละยุทธศาสตร์ เป็นดังนี้

“ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ

๑.๒ แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง

๑.๓ แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ

วงเงินดำเนินการ ๓๔๕,๕๖๖.๗๓ คงเหลือ ๑๒๐,๐๐๐ ล้านบาท

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒.๑ แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค

วงเงินดำเนินการ ๑,๑๔๒,๓๗๖.๗๔ คงเหลือ ๕,๐๐๐ ล้านบาท

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

๓.๑ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๐๑.๕๒ คงเหลือ ๗๕,๐๐๐ ล้านบาท

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓)

วงเงินดำเนินการ ๙,๒๖๑.๐๑ ล้านบาท

วงเงินดำเนินการทั้งสิ้นรวม ๒,๐๐๐,๐๐๐ คงเหลือ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท”

นายอนุชา บูรพชัยศรี (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอปรับลดวงเงินดำเนินการของแต่ละยุทธศาสตร์ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ

๑.๒ แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง

๑.๓ แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ

วงเงินดำเนินการ ๓๕๕,๕๖๐.๗๓ คงเหลือ ๕๑,๒๘๖.๘๔ ล้านบาท

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒.๑ แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค

วงเงินดำเนินการ ๑,๑๔๒,๓๗๖.๗๕ คงเหลือ ๑๒๐,๐๐๐.๕๘ ล้านบาท

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

๓.๑ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๑๑.๕๒ คงเหลือ ๓๔๕,๐๕๐.๔๐ ล้านบาท

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓)

วงเงินดำเนินการ ๔,๒๖๑.๑๑ คงเหลือ ๓,๖๖๒.๑๘ ล้านบาท

วงเงินดำเนินการทั้งสิ้นรวม ๒,๑๑๑,๑๑๑ คงเหลือ ๕๒๐,๐๐๐ ล้านบาท"

นายกรณ์ จาติกวณิช (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็น โดยขอให้ปรับลดวงเงินดำเนินการของแต่ละยุทธศาสตร์ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ

๑.๒ แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง

๑.๓ แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ

วงเงินดำเนินการ ๓๕๕,๕๖๐.๗๓ คงเหลือ ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒.๑ แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค

วงเงินดำเนินการ ๑,๑๔๒,๓๗๖.๗๕ ล้านบาท

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

๓.๑ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๔๑๑.๕๒ คงเหลือ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓)

วงเงินดำเนินการ ๓,๒๖๑.๑๑ ล้านบาท

วงเงินดำเนินการทั้งสิ้นรวม ๒,๐๐๐,๐๐๐ คงเหลือ ๔๐๐,๐๐๐ ล้านบาท"

นายสุชาติ ภิญโญ ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"วงเงินดำเนินการทั้งสิ้น รวม ๒,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๑ "

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรสิทธิ์ เจียมวิจักษณ์ ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินและเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"วงเงินดำเนินการทั้งสิ้น ๒,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๐.๑

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค

(๑) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่ – เชียงราย,กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย, กรุงเทพมหานคร - หัวหิน - สงขลา (ปาดังเบซาร์) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง "

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

พันตำรวจโท นุกูล แสงศิริ ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๐๑.๕๒ ล้านบาท

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ พัฒนาและบูรณะโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ขยายช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก รวมทั้งพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เกษตร อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว ปรับลดร้อยละ ๑"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติและปรับลดวงเงิน เป็นดังนี้

"๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดย

(๑) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่-เชียงราย-เชียงของ, กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย, กรุงเทพมหานคร-หัวหิน-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง เพื่อเชื่อมโยงโครข่ายและการบริหารจัดการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้เกิดบริการที่สะดวกและปลอดภัยในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองและระหว่างประเทศ กระจายความเจริญไปสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาค และสนับสนุนการขยายฐานเศรษฐกิจตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟ รวมทั้งพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ แพร่ (เด่นชัย)-เชียงราย (เชียงของ) และสายขอนแก่น (บ้านไผ่) -มุกดาหาร-นครพนม

วงเงินดำเนินการทั้งสิ้น รวม ๒,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๐.๑"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางเยาวนิตย์ เพียงเกษ ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

วงเงินดำเนินการ ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๒

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๒

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓)

วงเงินดำเนินการ ๙,๒๖๑.๐๑ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๒"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายนริศ ขำนุรักษ์ และนางสาวสุพัชรี ธรรมเพชร ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"วงเงินดำเนินการทั้งสิ้น รวม ๒,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๓๐"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

ว่าที่ร้อยตรี พงศ์พันธ์ สุนทรชัย ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๑ ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า
วงเงินดำเนินการ ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท
๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ปรับลดร้อยละ ๕
๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท
๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค ปรับลดร้อยละ ๕ "

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางสาวรังสิมา รอดรัศมี ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า
วงเงินดำเนินการ ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๓๕
๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๓๕
๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว
วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๐๑.๕๒ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๓๕

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓)
วงเงินดำเนินการ ๙,๒๖๑.๐๑ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๓๕"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสมคิด เชื้อคง ขอแปรญัตติแก้ไขวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๐๑.๕๒ ล้านบาท

๓.๑ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง โดยขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ให้มีความครอบคลุมพื้นที่บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตลอดจนพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางและระบบบริหารจัดการเพื่อให้เกิดความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทางของประชาชน

วงเงินดำเนินการ ๔๗๒,๔๔๘.๑๒ ล้านบาท

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ พัฒนาและบูรณะโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ขยายช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก รวมทั้งพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เกษตร อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว

วงเงินดำเนินการ ๑๒๑,๓๕๓.๔๐ ล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอภิชาต ศักดิเศรษฐ์ ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

วงเงินดำเนินการ๓๕๕,๕๖๐.๗๓ คงเหลือ ๒๗๓,๕๔๙.๗๓ ล้านบาท

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๕ คงเหลือ ๕๐๔,๑๕๔.๗๐ ล้านบาท

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๐๑.๕๒ คงเหลือ ๔๗๗,๓๓๔.๕๒ ล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายธานี เทือกสุบรรณ ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

วงเงินดำเนินการ ๓๕๕,๕๖๐.๗๓ คงเหลือ ๒๗๓,๕๔๙.๗๓ ล้านบาท"

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๕ คงเหลือ ๕๐๔,๑๕๔.๗๐ ล้านบาท

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๑๑.๕๒ คงเหลือ ๔๗๗,๓๓๔.๕๒ ล้านบาท

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) (๓) เพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

วงเงินดำเนินการ ๙,๒๖๑.๑๑ ล้านบาท

วงเงินดำเนินการทั้งสิ้นรวม ๒,๑๑๑,๑๑๑ คงเหลือ ๑,๒๕๕,๐๓๘.๙๕ ล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสัมพันธ์ ตั้งเบญจผล ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

วงเงินดำเนินการ ๓๕๕,๕๖๑.๗๓ คงเหลือ ๒๔๕,๐๐๐ ล้านบาท

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๑๕๒,๓๗๖.๗๕ คงเหลือ ๗๕๐,๐๐๐ ล้านบาท

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๑๑.๕๒ คงเหลือ ๔๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ (๑) (๒) และ (๓)

วงเงินดำเนินการ ๙,๒๖๑.๑๑ คงเหลือ ๕,๐๐๐ ล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายภิรพล ลาภาโรจน์กิจ ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

วงเงินดำเนินการ ๓๕๕,๕๖๑.๗๓ คงเหลือ ๒๗๓,๕๔๙ ล้านบาท

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๑๕๒,๓๗๖.๗๕ คงเหลือ ๕๐๔,๑๕๔ ล้านบาท

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๑๑.๕๒ คงเหลือ ๔๗๗,๓๓๔ ล้านบาท

วงเงินดำเนินการทั้งสิ้น รวม ๒,๑๑๑,๑๑๑ คงเหลือ ๑,๒๕๕,๐๓๗ ล้านบาท

(หนึ่งล้านสองแสนห้าหมื่นห้าพันสามสิบเจ็ดล้านบาทถ้วน) "

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุทัศน์ เงินหมื่น และนายอภิวัฒน์ เงินหมื่น ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่ทางขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

วงเงินดำเนินการ ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๔๐

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๔๐"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรเชษฐ์ แวอาแซ ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินและแก้ไขเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

วงเงินดำเนินการ ***๓๕๕,๕๖๐.๗๓*** คงเหลือ ๓๕๔,๐๐๐ ล้านบาท

๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ โดยพัฒนาทางคู่ในเส้นทางต่างๆ ได้แก่ ลพบุรี-แพร่ (เด่นชัย),สระบุรี (มาบกะเบา) - นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ) - หนองคาย, นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)–อุบลราชธานี, นครปฐม-หัวหิน-สุราษฎร์ธานี- สงขลา (ปาดังเบซาร์) สงขลา - (สุไหงโกลก) – นราธิวาส และทางคู่ในเส้นทางอื่นที่เชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งหลัก รวมถึงการปรับปรุงระบบ เครื่องมือ อุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ***๑๔๒,๓๗๖.๗๔*** คงเหลือ ๔๔๒,๐๐๐ ล้านบาท

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดย

(๑) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่, กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย, กรุงเทพมหานคร-หัวหิน-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา-พัทยา-ระยอง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้เกิดบริการที่สะดวกและปลอดภัยในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองและระหว่างประเทศ กระจายความเจริญไปสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาค และสนับสนุนการขยายฐานเศรษฐกิจตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟ รวมทั้งพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ แพร่ (เด่นชัย)-เชียงราย (เชียงของ) และสายช่องแค (บ้านไผ่) -มุกดาหาร-นครพนม

(๒) พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ เพื่อสร้างโอกาสสำหรับการปรับโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคของประเทศ

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๙๑๑.๕๒ คงเหลือ ๔๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓)

วงเงินดำเนินการ ๙,๒๖๑.๑๑ คงเหลือ ๔,๐๐๐ ล้านบาท

วงเงินดำเนินการทั้งสิ้นรวม ๒,๑๑๑,๑๑๑ คงเหลือ ๑,๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสมคิด บาลไธสง ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ โดยพัฒนาทางคู่ในเส้นทางต่างๆ ได้แก่ ***สพุบุรี-แพร่ (เด่นชัย), สระบุรี (มวกเหล็ก) -นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)*** กรุงเทพมหานคร - หนองคาย, ***นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ) - อุบลราชธานี, นครปฐม - หัวหิน - สุราษฎร์ธานี - สงขลา (ปาดังเบซาร์) และทางคู่ในเส้นทางอื่น ที่เชื่อมโยงท่าขนส่งสินค้าทางรถไฟหลัก รวมถึงการปรับปรุงระบบ เครื่องมือ อุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ*** กรุงเทพมหานคร-บัวใหญ่-ร้อยเอ็ด- มุกดาหาร – นครพนม, กรุงเทพมหานคร – ปาดังเบซาร์ , กรุงเทพมหานคร – เชียงใหม่

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดย

(๑) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร - เชียงใหม่, กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา – ขอนแก่น –หนองคาย , กรุงเทพมหานคร - หัวหิน -***สงขลา (ปาดังเบซาร์)*** และ***ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ฉะเชิงเทรา-พัทยา*** กรุงเทพมหานคร - ระยอง"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุรสาล ผาสุข ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัวและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ พัฒนาและบูรณะโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ขยายช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก รวมทั้งพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เกษตร อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนการก่อสร้างเส้นทางเลียบลำน้ำสายหลักเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์พร้อมกับใช้เป็นคันป้องกันน้ำท่วมไปพร้อมกัน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางเอมอร สินธุไพร ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

วงเงินดำเนินการ ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท

๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ โดยพัฒนาทางคู่ในเส้นทางต่างๆ ได้แก่ ลพบุรี-แพร่ (เด่นชัย), สระบุรี(มาบกะเบา)–นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)-หนองคาย, นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)–อุบลราชธานี, ขอนแก่น (บ้านไผ่) – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด – ยโสธร – นครพนม ,นครปฐม-หัวหิน-สุราษฎร์ธานี-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และทางคู่ในเส้นทางอื่นที่เชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งหลัก รวมถึงการปรับปรุงระบบ เครื่องมือ อุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดย

(๒) พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ เพื่อสร้างโอกาสสำหรับการปรับโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคของประเทศ

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๐๑.๕๒ ล้านบาท

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ พัฒนาและบูรณะโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ขยายช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลักและถนนสายรอง รวมทั้งพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เกษตร อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางเทียบจุฑา ขาวขำ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ พัฒนาและบูรณะโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ขยายช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๒ อด.๒๐๒๑ (ดงไร่-บ้านผือ), อด.๒๓๔๘ (บ้านผือ-น้ำโสม), อด.๒๓๗๖ (น้ำซึม – สังคม), อด.๒๐๙๗ (หนองแวง – หนองบัวลำภู) รวมทั้งพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เกษตร อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิชาญ มีนชัยนันท์ นายสุนัย จุลพงศธร และนายจิรายุ ห่วงทรัพย์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

๓.๑ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง โดยขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ให้มีความครอบคลุมพื้นที่บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางและระบบบริหารจัดการเพื่อให้เกิดความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทางของประชาชน ในส่วนของระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ขอปรับเปลี่ยนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีชมพูตั้งแต่สถานีที่ ๒๘ คือสถานีเศรษฐบุตรบำเพ็ญและปรับเปลี่ยนที่ตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพูไปอยู่บนถนนสุวินทวงศ์"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายนิยม เวชกามา ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ

วงเงินดำเนินการ ๓๔๕,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท

๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ โดยพัฒนาทางคู่ในเส้นทางต่างๆ ได้แก่ ลพบุรี-แพร่ (เด่นชัย), สระบุรี (มาบกะเบา)–นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ) –หนองคาย-บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม, นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)–อุบลราชธานี, นครปฐม-หัวหิน -สุราษฎร์ธานี-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และทางคู่ในเส้นทางอื่นที่เชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งหลัก รวมถึงการปรับปรุงระบบ เครื่องมือ อุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดย

(๑) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่, กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย, กรุงเทพมหานคร-หัวหิน-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้เกิดบริการที่สะดวกและปลอดภัยในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองและระหว่างประเทศ กระจายความเจริญไปสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาค และสนับสนุนการขยายฐานเศรษฐกิจตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟ รวมทั้งพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่ เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ แพร่ (เด่นชัย)-เชียงราย (เชียงของ) และสายขอนแก่น (บ้านไผ่) –มุกดาหาร-นครพนม

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

วงเงินดำเนินการ ๕๙๓,๘๐๑.๕๒ ล้านบาท

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ พัฒนาและบูรณะโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ขยายช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก รวมทั้งพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เกษตร อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว โดยสร้างถนน ๓ สาย ได้แก่ อุดรธานี – หนองคาย, สกลนคร – นครพนม, สกลนคร – มุกดาหาร"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจุฤทธิ์ ลักษณวิศิษฏ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติและปรับลดวงเงิน เป็นดังนี้

"๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดยให้ยกเลิกโครงการรถไฟความเร็วสูงบางสายที่ยังไม่มีความพร้อม

วงเงินดำเนินการทั้งสิ้นรวม ๒,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๓๐"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางวราภรณ์ ตั้งภากรณ์ ขอแปรญัตติปรับลดวงเงินในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"ก. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

วงเงินดำเนินการ ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๒

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๒

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดย

(๑) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร-นครสวรรค์-เชียงใหม่, กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย, กรุงเทพมหานคร-หัวหิน-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้เกิดบริการที่สะดวกและปลอดภัยในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองและระหว่างประเทศ กระจายความเจริญไปสู่เมืองต่าง ๆ ใน ภูมิภาค และสนับสนุนการขยายฐานเศรษฐกิจตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟ รวมทั้งพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ แพร่ (เด่นชัย)-เชียงราย (เชียงของ) และสายขอนแก่น (บ้านไผ่) -มุกดาหาร-นครพนม

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓)

วงเงินดำเนินการ ๙,๒๖๑.๐๑ ล้านบาท ปรับลดร้อยละ ๒"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายขจิตร ชัยนิคม ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ พัฒนาและบูรณะโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ขยายช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก รวมทั้งพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เกษตร อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวโดยทำถนนคอนกรีตหรือถนนลาดยางเชื่อมเส้นทางทุกหมู่บ้าน"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายประเสริฐ พงษ์สุวรรณศิริ และนายสุกิจ อัตโถปกรณ์ ขอแปรญัตติแก้ไขความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"***๓. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ***

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

วงเงินดำเนินการ ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท

๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ โดยพัฒนาทางคู่ในเส้นทางต่างๆ ได้แก่ ลพบุรี-แพร่ (เด่นชัย), สระบุรี (มาบกะเบา)–นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)-หนองคาย, นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)–อุบลราชธานี, นครปฐม-หัวหิน - สุราษฎร์ธานี-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และทางคู่ในเส้นทางอื่นที่เชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งหลัก รวมถึงการปรับปรุงระบบ เครื่องมือ อุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ

๑.๒ แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่ง สินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง โดยพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์แก่การขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ

๑.๓ แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ โดยการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่จะเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟ การพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นเพื่อการขนส่ง

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินดำเนินการ ๑,๑๔๒,๓๗๖.๗๕ ล้านบาท

๒.๑ แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดนโดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน ปรับปรุงด่านพรมแดน การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเพื่อเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งระหว่างประเทศกับการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพระบบถนนในโครงข่ายการเดินทางและขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดย

(๑) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่, กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา -หนองคาย, กรุงเทพมหานคร-หัวหิน-สงขลา (ปาดังเบซาร์) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้เกิดประสิทธิภาพที่สะดวกและปลอดภัยในพื้นที่ขนบทพื้นที่เมืองและระหว่างประเทศ การยกระดับความเชื่อมโยงไปสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาค และสนับสนุนการยกฐานะเศรษฐกิจตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟ รวมทั้งพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เพื่อเชื่อมโยงทั่วประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ แพร่ (เด่นชัย)-เชียงราย (เชียงของ) และสายช่องเม็ก (บ้านไผ่) -มุกดาหาร-นครพนม

(๒) พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยง ทั่วพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ เพื่อสร้างโอกาสสำหรับ การรับโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคของประเทศ

๓. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับการแข่งขัน

วงเงินดำเนินการ ๕๔๓,๔๑๑.๕๒ ล้านบาท

๓.๑ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง โดยขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ให้มีความครอบคลุมพื้นที่บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ตลอดจนพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางและระบบบริหารจัดการเพื่อให้เกิดความสะดวกและต่อเนื่องในการเดินทางของประชาชน

๓.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ พัฒนาและยกระดับโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑล และเมืองใหญ่ในภูมิภาคขยายช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก รวมทั้งพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว

ข. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ตาม (๑) (๒) และ (๓) เพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

วงเงินดำเนินการ ๙,๒๖๑.๑๑ ล้านบาท

(๑) เตรียมความพร้อมในการดำเนินโครงการบริหารโครงการจัดการ การประเมินผล และการรายงานโครงการ

(๒) บริหารความเสี่ยงด้านการเงินอันเนื่องมาจากปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมอันมีผลทำให้ต้นทุนในการดำเนินโครงการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

(๓) รองรับการดำเนินการกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นรีบด่วน

วงเงินดำเนินการทั้งสิ้นรวม ๒,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท”

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายวิรัช ร่มเย็น ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า วงเงินดำเนินการ ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท

๑.๑ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศรวมทั้งดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟที่ทันสมัยสายชุมพร-ระนอง-พังงา-กระบี่-ภูเก็ต

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้มีถนน ๔ ช่องจราจรเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทุกจังหวัดในภาคใต้"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุนัย จุลพงศธร นายวัฒนา เมืองสุข นายพายัพ ปั้นเกตุ และพันเอก อภิวันท์ วิริยะชัย ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เป็นดังนี้

"๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค โดย

(๑) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางหลัก ได้แก่ หนองคาย, กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่,หัวหิน-สงขลา (ปาดังเบซาร์)และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้เกิดบริการที่สะดวกและปลอดภัย ในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองและระหว่างประเทศ กระจายความเจริญไปสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาค และสนับสนุนการขยายฐานเศรษฐกิจและสนับสนุนให้มีสถานศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมให้มีการเรียนรู้การซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง ตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟ รวมทั้งพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ แพร่ (เด่นชัย)-เชียงราย (เชียงของ) และสายขอนแก่น (บ้านไผ่) -มุกดาหาร-นครพนม"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายยุพราช บัวอินทร์ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติเป็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ดังนี้

"๔. ยุทธศาสตร์การป้องกันการทุจริตจากการใช้จ่ายเงินงบประมาณตามพระราชบัญญัตินี้ โดยจะใช้เงินในยุทธศาสตร์นี้ร้อยละ ๐.๐๑"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายนคร มาฉิม นายไพฑูรย์ แก้วทอง นายวุฒิพงษ์ นามบุตร นายกูอาเซ็ม กูจินามิง นายวรงค์ เดชกิจวิกรม นายสงกรานต์ จิตสุทธิภากร นายสมบัติ ยะสินธุ์ นายอาคม เอ่งฉ้วน และนายนราพัฒน์ แก้วทอง ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติเป็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ดังนี้

"๔. ยุทธศาสตร์การป้องกันการทุจริตจากการใช้จ่ายเงินงบประมาณตามพระราชบัญญัตินี้ โดยจะใช้เงินในยุทธศาสตร์นี้ร้อยละ ๑"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสุชีน เอ่งฉ้วน ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติเป็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ดังนี้

"๔. ยุทธศาสตร์การป้องกันการทุจริตจากการใช้จ่ายเงินงบประมาณตามพระราชบัญญัตินี้ โดยจะใช้เงินในยุทธศาสตร์นี้ร้อยละ ๕"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอับดุลการิม เด็งระกีนา ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติเป็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ดังนี้

"๔. ยุทธศาสตร์การป้องกันการทุจริตจากการใช้จ่ายเงินงบประมาณตามพระราชบัญญัตินี้ โดยจะใช้เงินในยุทธศาสตร์นี้ร้อยละ ๘"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายอิสมาแอล เบญอิบรอฮีม และนายประพร เอกอุรุ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติเป็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ดังนี้

"๔. ยุทธศาสตร์การป้องกันการทุจริตจากการใช้จ่ายเงินงบประมาณตามพระราชบัญญัตินี้ โดยจะใช้เงินในยุทธศาสตร์นี้ร้อยละ ๑๐"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายเรวัต อารีรอบ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติเป็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ดังนี้

"๔. ยุทธศาสตร์การป้องกันการทุจริตจากการใช้จ่ายเงินงบประมาณตามพระราชบัญญัตินี้ โดยจะใช้เงินในยุทธศาสตร์นี้ร้อยละ ๓๐"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

นางโสภา กาญจนะ ขอแปรญัตติเพิ่มเติมความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติเป็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ดังนี้

"๔. ยุทธศาสตร์การป้องกันการทุจริตจากการใช้จ่ายเงินงบประมาณตามพระราชบัญญัตินี้ โดยจะใช้เงินในยุทธศาสตร์นี้ร้อยละ ๓๕"

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช ขอแปรญัตติตัดความในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติออกทั้งหมด

คณะกรรมาธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมาธิการ

เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในวาระที่สอง เรียงตามลำดับมาตราเสร็จแล้ว ที่ประชุมได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่งตามข้อบังคับการชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๐[๓] โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้ใดขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำ จึงเป็นอันจบการพิจารณาในวาระที่สอง ต่อจากนั้นที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สาม

๓. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่สาม เห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ด้วยคะแนนเสียง ๒๘๗ เสียง ไม่เห็นชอบ ๑๐๕ เสียง งดออกเสียง ๑๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๓ เสียง

อนึ่ง ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้ตั้งข้อสังเกตไว้ในรายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณา ดังนี้

ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญ

คณะกรรมาธิการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว เห็นว่าควรมีข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรีควรทราบ หรือควรปฏิบัติไว้ในรายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อให้ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ดังนี้

๑) การดำเนินโครงการตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ต้องเป็นไปด้วยความรอบคอบ คำนึงถึงความคุ้มค่าและประหยัด โดยจะต้องมีกระบวนการติดตามการใช้เงินและการประเมินผลการดำเนินงาน รวมถึงประโยชน์ตอบแทนจากโครงการอย่างเคร่งครัด

๒) หน่วยงานเจ้าของโครงการควรเตรียมความพร้อมล่วงหน้าเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากเงินลงทุนได้ทันทีและมีประสิทธิภาพ เช่น กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน การรื้อย้ายสาธารณูปโภค รวมทั้งต้องเตรียมการเกี่ยวกับถ่ายทอดเทคโนโลยีชั้นสูงที่จะได้รับจากโครงการเพื่อเป็นการสร้างบุคลากรของตนเองและเตรียมบุคลากรสำหรับภาคการคมนาคมขนส่งของประเทศโดยรวมในอนาคต

๓) เพื่อเป็นการเร่งรัดการเบิกจ่ายและเพื่อความคล่องตัวในการบริหารโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการควรพิจารณามอบอำนาจให้หน่วยงานในภูมิภาคซึ่งเป็นพื้นที่ที่ตั้งโครงการให้สามารถดำเนินการสำรวจออกแบบ หรือจัดซื้อจัดจ้างได้ตามความเหมาะสมและจำเป็น

---

[๓] ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๐ กำหนดว่า

"ข้อ ๑๓๐ เมื่อได้พิจารณาตามข้อ ๑๒๙ จนจบร่างแล้ว ให้สภาพิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง และในการพิจารณาครั้งนี้สมาชิกอาจขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำได้ แต่จะขอแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อความใดไม่ได้ นอกจากเนื้อความที่เห็นว่ายังขัดแย้งกันอยู่"

๔) ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบกับการดำเนินการของต่างประเทศเกี่ยวกับรูปแบบการก่อสร้าง การดำเนินโครงการ และการบริหารโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อเป็นแนวทางให้การลงทุนเกิดประโยชน์สูงสุดอย่างแท้จริง

๕) ควรกำหนดแผนงานให้โครงการต่าง ๆ ไม่ดำเนินการพร้อมกันเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารเงินกู้ ในการจัดจ้างก่อสร้างที่มีลักษณะเป็นสายทาง ควรแบ่งเป็นช่วง ๆ ให้มีผู้รับจ้างหลายราย เพื่อให้เกิดการกระจายตัวและไม่เกิดความล่าช้า

๖) ในการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการในโครงการต่าง ๆ กระทรวงคมนาคมต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ราคากลางค่าจ้างที่ปรึกษาของกระทรวงการคลังและดำเนินการจ้างโดยอ้างอิงจากราคาดังกล่าว

๗) โครงการต่าง ๆ ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีค่าใช้จ่ายเพื่อการจ้างที่ปรึกษาเป็นจำนวนมาก เมื่อทำการศึกษาเสร็จแล้ว ต้องนำผลการศึกษามาเปิดเผยให้สาธารณชนได้รับทราบ ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะต้องมีประสบการณ์ ความชำนาญ เชื่อถือได้และมีผลงานที่ผ่านมาเป็นประจักษ์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการวัดผลงานและประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทที่ปรึกษาให้ชัดเจน

๘) ในกรณีที่มีวงเงินเหลือจากการดำเนินโครงการใด ๆ ภายใต้แผนงานหนึ่งแผนงานใดของแต่ละยุทธศาสตร์ ให้รัฐบาลสามารถนำวงเงินที่เหลือจากโครงการนั้นไปใช้สำหรับการดำเนินโครงการอื่นในแผนงานเดียวกันได้

๙) ควรเปิดโอกาสให้หน่วยงานภาคเอกชน องค์กร ภาคีต่าง ๆ เข้ามีส่วนร่วมในการตรวจสอบหรือประเมินผลโครงการ เพื่อความโปร่งใสและป้องกันข้อครหาเรื่องทุจริต โดยเฉพาะในขั้นตอนของการเจรจาตกลงทำสัญญาต่าง ๆ

๑๐) การกำหนดหลักเกณฑ์การเก็บรักษาหรือฝากเงินกู้ที่ยังมิได้มีการเบิกจ่ายควรมีการกำหนดไว้อย่างชัดเจน และจำต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบเพื่อความโปร่งใส

ข้อสังเกตเกี่ยวกับการบริหารโครงการตามยุทธศาสตร์ในร่างพระราชบัญญัติ

<u>โครงการด้านการขนส่งทางรถไฟ</u>

๑) ควรแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างทางรถไฟและถนน รวมถึงการเร่งปรับปรุงระบบ เครื่องมืออุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ เนื่องจากการสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นมาอีกหนึ่งทาง จะทำให้ต้องใช้เครื่องมือ อุปกรณ์และระบบต่าง ๆ เพิ่มขึ้นและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒) ระบบอาณัติสัญญาณต้องเป็นระบบที่สามารถเชื่อมโยงกันได้ทั้งหมด รวมทั้งโรงจอดรถและซ่อมบำรุง ถ้าบริหารจัดการให้ใช้ร่วมกันได้ จะประหยัดค่าใช้จ่ายได้มาก

๓) โครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในเวลาที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างทั้งหมด เมื่อรวมกับโครงการที่กำลังก่อสร้างอยู่ในขณะนี้และโครงการอื่นๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย คาดว่าจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

เป็นอันมาก ทั้งสองหน่วยงานจำเป็นต้องบริหารจัดการการจราจรในระหว่างการก่อสร้างเป็นอย่างดี โดยการแบ่งการก่อสร้างเป็นตอน ๆ และเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จเป็นตอน ๆ ตามที่แบ่งนั้น เพื่อร่นระยะเวลาที่ส่งผลกระทบต่อผิวจราจร

๔) เมื่อรัฐเป็นผู้ลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ควรส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินการในด้านระบบรถและการเดินรถ หากรัฐเข้าดำเนินการเองทั้งหมดจะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการรับภาระด้านต้นทุนที่สูงเกินไป ซึ่งจะส่งผลกระทบในระยะยาว อีกทั้งการดำเนินงานด้านเทคนิคและการบริหารงานอื่นๆ เอกชนมีความคล่องตัวมากกว่าหน่วยงานของรัฐ

๕) ชื่อสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครควรสื่อถึงสถานที่สำคัญ (Landmark) ในบริเวณนั้น เช่น สถานีรถไฟฟ้าศรีพรสวรรค์ของสายสีม่วงไม่สามารถสื่อถึงสถานที่ใด ๆ ในบริเวณนั้น ควรปรับปรุงให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

๖) ควรวางมาตรการในการเพิ่มปริมาณผู้ใช้รถไฟฟ้าและลดการใช้รถยนต์ในพื้นที่เมือง โดยศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้มาตรการ Area Licensing Scheme (ALS) เมื่อมีโครงข่ายรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่แล้ว

๗) ในการพัฒนารถไฟฟ้าสายสีชมพูช่วงแคราย - มีนบุรี ในส่วนของสถานีที่ ๒๙ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณตลาดมีนบุรี หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาทบทวนเส้นทางให้ไปในแนวถนนสุวินทวงศ์ เพื่อรองรับความเจริญที่จะเกิดขึ้นในบริเวณถนนสุวินทวงศ์ซึ่งกำลังขยายเมืองและมีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และสามารถรองรับประชากรในพื้นที่เขตคันนายาว เขตคลองสามวา เขตหนองจอกและเขตลาดกระบัง ตลอดจนในอนาคตสามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดฉะเชิงเทราได้ ซึ่งจะสอดคล้องกับความจำเป็นในพื้นที่และหลักการที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง การเพิ่มขึ้นของประชากร และรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน

๘) ในการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี และสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ มีการออกแบบสถานีซึ่งอาจต้องเวนคืนที่ดินเป็นจำนวนมาก ควรพิจารณาความเหมาะสมและจำเป็นของสถานีเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน

๙) โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงต้องกำหนดสมมติฐานและรายละเอียดโครงการที่ชัดเจน เช่น อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) และอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR) และต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและบำรุงรักษาที่ค่อนข้างสูง เปรียบเทียบกับรายได้จากค่าโดยสารและรายได้ทางอื่นที่จะนำมาช่วยสนับสนุนรายได้จากการเดินรถ รวมถึงจำนวนประชากรและความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างรถไฟ และกฎหมายต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ในการปฏิรูปที่ดินและพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดเป็นเมืองใหม่

๑๐) โครงการรถไฟความเร็วสูงจะต้องมีการจัดลำดับความสำคัญว่าเส้นทางใดมีความพร้อมกว่ากัน ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องคำนึงถึงผลตอบแทนของโครงการ ภาระงบประมาณของรัฐบาลที่ต้องชำระเงินกู้ โดยการเดินรถต้องไม่ถือว่าเป็นบริการเชิงสังคม (Public Service Obligation : PSO) และไม่อาจขอรับเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนในภายหลัง

๑๑) โครงการรถไฟความเร็วสูงจะต้องคำนึงถึงเรื่องการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ และการวางโครงข่ายให้เชื่อมโยงกับการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เพื่อรองรับการกระจายตัวของประชากรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

โครงการด้านการขนส่งทางถนน

๑๒) กรมทางหลวงชนบทควรพิจารณาอย่างรอบคอบในการก่อสร้างทางจักรยานในโครงการ Royal Coast เนื่องจากจะส่งผลให้ถนนไม่มีไหล่ทาง และอาจเกิดกรณีการรุกล้ำทางจักรยานเพื่อตั้งร้านค้า ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อผู้ขี่จักรยานที่จะต้องหลบเลี่ยงร้านค้าและผู้คนที่เข้ามาซื้อขายในเส้นทางดังกล่าว

โครงการด้านการขนส่งทางน้ำ

๑๓) การขนส่งสินค้าทางน้ำอาจมีปัญหาสิ่งกีดขวางในลำน้ำ เช่น ความสูงของสะพานที่ไม่เพียงพอให้เรือผ่านได้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องทำงานโดยบูรณาการร่วมกันอย่างต่อเนื่องเพื่อการวางแผนจัดการที่คุ้มค่าและมีประสิทธิภาพสูงสุด

๑๔) การพัฒนาท่าเรือปากบาราและการเชื่อมต่อกับท่าเรือสงขลา ๒ ในลักษณะ Land Bridge อาจเป็นการเพิ่มระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งเนื่องจากจะเป็นกรณีที่ต้องยกขนขึ้นลงยานพาหนะหลายครั้ง (Double handling) อย่างไรก็ตาม หากสามารถสร้างกิจกรรมเพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้าในแนวเส้นทางดังกล่าวจะเกิดประโยชน์มาก ทั้งนี้ ปัญหาหลักที่จะเป็นอุปสรรคในการดำเนินโครงการคือ การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัย (EHIA)

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ด้วยคะแนนเสียง ๘๗ เสียง ไม่เห็นชอบ ๓๐๖ เสียง งดออกเสียง ๙ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๓ เสียง จึงถือว่าที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรไม่เห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

บันทึกความเห็นและข้อเสนอแนะ
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

---

๑. ความเป็นมา

เมื่อวันอังคารที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๖ คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ต่อสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณา และในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๗ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ วันศุกร์ที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๖ สภาผู้แทนราษฎรลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ตามที่คณะรัฐมนตรีเสนอ และได้แต่งตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญคณะหนึ่งพิจารณาในวาระที่สอง

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายซึ่งมีอำนาจหน้าที่หลักในการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายของประเทศ รวมทั้งปรับปรุงและพัฒนากฎหมายให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ บนพื้นฐานองค์ความรู้ทางวิชาการและการมีส่วนร่วมของประชาชนซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากกฎหมาย ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติที่คณะรัฐมนตรีเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรพิจารณานั้น ควรมีข้อมูลประกอบการพิจารณาอย่างรอบคอบ เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวหากมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้วอาจส่งผลกระทบหลายด้าน อาทิ ผลต่อสถานะทางการเงินการคลังของประเทศ ผลกระทบจากการดำเนินการในแต่ละโครงการต่อชุมชน ตลอดจนปัญหาในเรื่องข้อกฎหมายบางประการ ดังนั้น คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายจึงได้มีการสำรวจ ศึกษา และวิเคราะห์ทางวิชาการ รวมทั้งการรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อนำมาสู่ข้อสรุปและข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่คณะรัฐมนตรีเสนอ

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ที่คณะรัฐมนตรีเสนอต่อรัฐสภาเพื่อพิจารณาดังกล่าวมีสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๑ หลักการและเหตุผล

สำหรับหลักการและเหตุผลของการเสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... นั้น มีหลักการสำคัญคือ เพื่อให้มีกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีมูลค่าร่วมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท โดยมีเหตุผลสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากรที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน อันเป็นการเชื่อมโยงฐานการผลิตกับฐานการส่งออกระหว่างภูมิภาคต่างๆของประเทศและประเทศเพื่อนบ้านของไทย เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งในระดับภูมิภาค นอกจากนี้ยังเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการระบบขนส่ง ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในทุกภูมิภาค โดยรัฐบาลกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวเพื่อตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และสอดคล้องกับนโยบายที่รัฐบาลแถลงต่อรัฐสภาและยุทธศาสตร์ของประเทศ

การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศดังกล่าว รัฐบาลจึงจัดให้มีแหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยต้องการแหล่งเงินทุนที่แน่นอนในการนำมาใช้จ่ายในโครงการอย่างต่อเนื่อง รัฐมีความจำเป็นที่จะต้องให้มีการกู้เงินเพิ่มเติมขึ้นเป็นการเฉพาะ นอกเหนือจากการกู้เงินที่กำหนดไว้ในการบริหารหนี้สาธารณะ จึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ต่อสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาตราเป็นกฎหมายต่อไป

๒.๒ สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ได้วางกรอบวงเงินหรือมูลค่าของโครงการรวมแล้วไม่เกิน ๒,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สองล้านล้านบาท) เพื่อนำไปใช้จ่ายเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติ

๒.๓ การกู้เงินและการบริหารจัดการเงินกู้

กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาล เพื่อนำไปใช้จ่ายตามยุทธศาสตร์ แผนงาน และวงเงินที่กำหนดท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าว สำหรับวงเงินกู้ การจัดการและวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ โดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) กระทรวงการคลัง มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและการจัดการการกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ และการชำระหนี้ โดยการเบิกจ่ายเงินกู้ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

๒.๔ การเสนอและการบริหารจัดการโครงการ

ในการบริหารจัดการโครงการนั้นจะเป็นไปตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ท้ายร่างพระราชบัญญัติ โดยให้หน่วยงานที่เป็นเจ้าของโครงการไปดำเนินการจัดทำรายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละโครงการเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินงานและการจัดสรรเงินกู้ ทั้งนี้ การเสนอโครงการนั้นจะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการและต้องให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง พิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้ และเมื่อได้มีการดำเนินการโครงการตามแผนงานเสร็จสิ้นแล้วและมีเงินกู้ในโครงการเหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินอันเป็นหลักการทำนองเดียวกับกรณีงบประมาณเหลือจ่าย

ในระหว่างการดำเนินโครงการนั้น หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้และผลการดำเนินงานต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ โดยให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานนั้นๆ จัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานต่อกระทรวงการคลังตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด และในแต่ละสิ้นปีงบประมาณคณะรัฐมนตรีจะต้องรายงานการกู้เงิน ผลการดำเนินงาน และการประเมินผลการดำเนินงานแต่ละแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ

๒.๕ ยุทธศาสตร์และแผนงานในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

ในการกู้เงินเพื่อนำมาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศนั้น ร่างพระราชบัญญัติฯได้กำหนดยุทธศาสตร์และแผนงานโครงการ รวมทั้งกรอบวงเงินงบประมาณแต่ละยุทธศาสตร์และแผนงานไว้ โดยแบ่งยุทธศาสตร์และแผนงาน ดังนี้

๒.๕.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า วงเงิน ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท ประกอบไปด้วย ๓ แผนงาน คือ

(๑.๑) การพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ

(๑.๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง

(๑.๓) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน วงเงิน ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท ประกอบไปด้วย ๒ แผนงาน คือ

(๒.๑) การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน

(๒.๒) การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค

๓ ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว วงเงิน ๕๙๓,๘๐๑.๕๒ ล้านบาท ประกอบไปด้วย ๒ แผนงาน คือ

(๓.๑) การพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง

(๓.๒) การพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ

๒.๕.๒ แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามยุทธศาสตร์ ๓ ด้าน วงเงิน ๙,๒๖๑.๐๑ ล้านบาท เพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินโครงการ การบริหารโครงการ การติดตามประเมินผล การรายงานโครงการ การบริหารความเสี่ยง และการรองรับการดำเนินการอื่นกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วน

๓. การดำเนินการของคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

ในการพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ที่คณะรัฐมนตรีเสนอ คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายได้ดำเนินการพิจารณาศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงาน นักวิชาการ และองค์กรภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องเพื่อประมวลข้อมูลและข้อเท็จจริงประกอบการทำความเห็นและข้อเสนอแนะ โดยมีรายละเอียดในแต่ละส่วน ดังนี้

๓.๑ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๑ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐

มาตรา ๓ วรรคสอง “การปฏิบัติหน้าที่ของรัฐสภา คณะรัฐมนตรี ศาล รวมทั้งองค์กรตามรัฐธรรมนูญ และหน่วยงานของรัฐ ต้องเป็นไปตามหลักนิติธรรม”

มาตรา ๖๖ “บุคคลซึ่งรวมกันเป็นชุมชน ชุมชนท้องถิ่น หรือชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม ย่อมมีสิทธิอนุรักษ์หรือฟื้นฟูจารีตประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น ศิลปวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่นและของชาติ และมีส่วนร่วมในการจัดการ การบำรุงรักษา และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความหลากหลายทางชีวภาพอย่างสมดุลและยั่งยืน”

มาตรา ๖๗ “สิทธิของบุคคลที่จะมีส่วนร่วมกับรัฐและชุมชนในการอนุรักษ์ บำรุงรักษา และการได้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพและในการคุ้มครอง ส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ดำรงชีพอยู่ได้อย่างปกติและต่อเนื่องในสิ่งแวดล้อมที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพหรือคุณภาพของชีวิตของตน ย่อมได้รับความคุ้มครองตามความเหมาะสม

การดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ จะกระทำมิได้ เว้นแต่จะได้ศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในชุมชน และจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียก่อน รวมทั้งได้ให้องค์การอิสระซึ่งประกอบด้วยผู้แทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และผู้แทนสถาบันอุดมศึกษาที่จัดการการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาติหรือด้านสุขภาพ ให้ความเห็นประกอบก่อนมีการดำเนินการดังกล่าว

สิทธิของชุมชนที่จะฟ้องหน่วยราชการ หน่วยงานอื่นของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรอื่นของรัฐที่เป็นนิติบุคคล เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามบทบัญญัตินี้ย่อมได้รับความคุ้มครอง”

มาตรา ๗๖ “รัฐต้องดำเนินการตามแนวนโยบายด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนดังต่อไปนี้

(๑) ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่มในการกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น

(๒) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการตัดสินใจทางการเมือง การวางแผนพัฒนาทางเศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งการจัดทำบริการสาธารณะ

(๓) .....”

มาตรา ๑๖๖ “งบประมาณรายจ่ายของแผ่นดินให้ทำเป็นพระราชบัญญัติ ถ้าพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณออกไม่ทันปีงบประมาณใหม่ ให้ใช้กฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายในปีงบประมาณปีก่อนนั้นไปพลาง”

มาตรา ๑๖๙ “การจ่ายเงินแผ่นดินจะกระทำได้ก็เฉพาะที่ได้อนุญาตไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย กฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายเกี่ยวด้วยการโอนงบประมาณ หรือกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง เว้นแต่ในกรณีจำเป็นเร่งด่วนรัฐบาลจะจ่ายไปก่อนก็ได้ แต่ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายบัญญัติ ในกรณีเช่นว่านี้ต้องตั้งงบประมาณรายจ่ายเพื่อชดใช้เงินคงคลังในพระราชบัญญัติโอนเงินงบประมาณรายจ่าย พระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม หรือพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณถัดไป ทั้งนี้ ให้กำหนดแหล่งที่มาของรายได้เพื่อชดใช้รายจ่ายที่ได้ใช้เงินคงคลังจ่ายไปก่อนแล้วด้วย...”

๓.๑.๒ พระราชบัญญัติบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘

มาตรา ๒๐ “ให้กระทรวงการคลังกู้เงินได้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์อย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(๑) ชดเชยขาดดุลงบประมาณหรือมีรายจ่ายสูงกว่ารายได้

(๒) พัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

(๓) ปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะ

(๔) ให้หน่วยงานอื่นกู้ต่อ

(๕) พัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ...”

มาตรา ๒๒ “การกู้เงินเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมให้กระทำได้เมื่อมีความจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินนอกเหนือจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีและต้องใช้เป็นเงินตราต่างประเทศหรือจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางการเงินของประเทศ โดยให้กระทรวงการคลังกู้เป็นเงินตราต่างประเทศได้ไม่เกินร้อยละสิบของงบประมาณรายจ่ายประจำปี”

๓.๑.๓ พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

มาตรา ๒๓ “โครงการที่มีมูลค่าตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไปหรือมูลค่าที่กำหนดเพิ่มขึ้นโดยกฎกระทรวงต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณมูลค่าของโครงการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด”

มาตรา ๒๔ “ในการเสนอโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามรายละเอียดที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ประกาศตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อยต้องมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(๑) เหตุผลความจำเป็น และประโยชน์ของโครงการรวมทั้งความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์

(๒) ต้นทุนการดำเนินการโดยในกรณีที่เป็นโครงการที่จะใช้จ่ายงบประมาณแผ่นดินร่วมด้วยให้แสดงงบประมาณแผ่นดินที่จำเป็นตลอดระยะเวลาของโครงการด้วย

(๓) การเปรียบเทียบต้นทุนและความคุ้มค่าในการดำเนินการระหว่างการใช้งบประมาณแผ่นดิน หรืองบประมาณของหน่วยงานของรัฐ กับ การให้เอกชนร่วมลงทุน

(๔) ทางเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบต่างๆ

(๕) ผลกระทบของโครงการ

(๖) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องและแนวทางการบริหารความเสี่ยงของโครงการ

(๗) กรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการจะใช้งบประมาณของหน่วยงานในการดำเนินการ ให้แสดงสถานะทางการเงินของหน่วยงาน แหล่งที่มาของงบประมาณ ภาระงบประมาณโดยรวมที่ต้องใช้ในโครงการอื่น ๆและความสามารถในการหางบประมาณเพื่อการดำเนินโครงการโดยไม่กระทบต่อสถานะทางการเงินโดยรวมของหน่วยงาน”

(๘) ๓.๑.๔ พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ.๒๕๐๒

มาตรา ๙ “ในการเสนองบประมาณนั้น ถ้าประมาณการรายรับประเภทรายได้ตามอำนาจกฎหมายที่มีอยู่แล้วเป็นจำนวนต่ำกว่างบประมาณรายจ่ายทั้งสิ้นที่ขอตั้ง ให้แถลงวิธีหาเงินส่วนที่ขาดดุลต่อรัฐสภาด้วยแต่ถ้าเป็นจำนวนสูงกว่าก็ให้แถลงวิธีที่จะจัดการแก่ส่วนที่เกินดุลนั้นในทางที่จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง”

มาตรา ๙ ทวิ “เมื่อพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมใช้บังคับแล้ว หรือเมื่อมีกรณีที่ต้องใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณที่ล่วงแล้วไปพลางก่อนตามมาตรา ๑๖ ถ้ารายจ่ายสูงกว่ารายได้ ให้กระทรวงการคลังมีอำนาจกู้เงินได้ตามความจำเป็นแต่กรณี จะเป็นประการใดก็ตาม การกู้เงินตามมาตรานี้ในปีหนึ่งๆ ต้องไม่เกิน

(๑) ร้อยละยี่สิบของจำนวนเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีและงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมหรือของงบประมาณรายจ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณที่ล่วงแล้วมา แล้วแต่กรณี กับอีก

(๒) ร้อยละแปดสิบของงบประมาณรายจ่ายที่ตั้งไว้สำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ ...”

๓.๑.๕ **พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕**

มาตรา ๔๖ “เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเสนอขอความเห็นชอบตามมาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙

ในการประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ ระเบียบปฏิบัติแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดจนเอกสารที่เกี่ยวข้องซึ่งต้องเสนอพร้อมกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการแต่ละประเภทและแต่ละขนาดด้วย

ในกรณีที่โครงการหรือกิจการประเภทหรือขนาดใด หรือที่จะจัดตั้งขึ้นในพื้นที่ใดมีการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไว้แล้วและเป็นมาตรฐานที่สามารถใช้กับโครงการหรือกิจการประเภทหรือขนาดเดียวกันหรือในพื้นที่ลักษณะเดียวกันได้ รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดให้โครงการหรือกิจการในทำนองเดียวกันได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมก็ได้ แต่ทั้งนี้โครงการหรือกิจการนั้นจะต้องแสดงความยินยอมปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ ที่กำหนดไว้ในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการนั้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด”

มาตรา ๔๗ “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๖ เป็นโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ซึ่งต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอตามวรรคหนึ่งคณะรัฐมนตรีอาจขอให้บุคคลหรือสถาบันใดซึ่งเป็นผู้ชำนาญการหรือเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำการศึกษาและเสนอรายงานหรือความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยก็ได้

สำหรับโครงการหรือกิจการของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามมาตรา ๔๖ ซึ่งไม่จำต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเสนอขอความเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙"

๓.๒ การเปิดรับฟังความคิดเห็นของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องและให้ความสนใจติดตามการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ทั้งสิ้น ๓ ครั้ง โดยเชิญผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและนักวิชาการและเครือข่ายภาคประชาชนเข้าร่วมให้ข้อมูล ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ดังนี้

๓.๒.๑ ครั้งที่ ๑ เมื่อวันพุธที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๖ โดยเชิญผู้แทนหน่วยงานและนักวิชาการประกอบด้วย

(๑) นายปรีชา สุวรรณทัต นักวิชาการอิสระ

(๒) ดร.สมชัย จิตสุชน นักวิชาการ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)

(๓) นายทวี ไอศูรย์พิศาลศิริ ผู้แทนสำนักบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) กระทรวงการคลัง

๓.๒.๒ ครั้งที่ ๒ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๖ โดยเชิญผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

(๑) นายพีระพล ถาวรศุภเจริญ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

(๒) นายภูมิใจ อัตตะนันทน์ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(๓) นายวุฒิพงศ์ จิตตั้งสกุล ผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

(๔) นายพีระ ปัญญาณธรรม ผู้แทนสำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี

๓.๒.๓ ครั้งที่ ๓ เมื่อวันอังคารที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๖ โดยเชิญนักวิชาการและเครือข่ายภาคประชาชน ประกอบด้วย

(๑) นางสาวจันทิมา ธนาสว่างกุล อัยการผู้เชี่ยวชาญ สำนักงานอัยการสูงสุด

(๒) นายคมสัน โพธิ์คง อาจารย์คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

(๓) นายเลิศศักดิ์ คำคงศักดิ์ ผู้ประสานงานเครือข่ายกลุ่มนิเวศวัฒนธรรมศึกษา

ในส่วนของการรับฟังภาคประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานภายใต้โครงการที่จะเกิดขึ้นจากการกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาทนั้น คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย ได้ประสานไปยังเครือข่ายภาคประชาสังคมกลุ่มต่างๆ เช่น กลุ่มเครือข่ายติดตามแผนพัฒนาจังหวัดสตูล เพื่อรับฟังข้อสังเกตต่างๆ เกี่ยวการดำเนินงานภายใต้โครงการดังกล่าว รวมทั้งเครือข่ายสลัม ๔ ภาค ซึ่งได้ยื่นข้อเรียกร้องและเจรจากับฝ่ายรัฐบาลในการช่วยเหลือเยียวยาในฐานะเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายใต้เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ตามร่างพระราชบัญญัตินี้

นอกจากนั้น คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย ได้ศึกษาจากเอกสารในโครงการเสวนาสาธารณะ หัวข้อ “ร่าง พ.ร.บ. เงินกู้เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ : เดินหน้าอย่างไรให้ถูกทาง คุ้มค่า และเป็นประชาธิปไตย” จัดขึ้นโดยสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖ ณ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ซึ่งการนำเสนอของ TDRI ได้มีการศึกษาวิเคราะห์การเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้และมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินการของภาครัฐตามแผนงานโครงการที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ด้วยหลายประการ ซึ่งได้นำประเด็นต่างๆ เหล่านั้นมาประมวลสำหรับการจัดทำความเห็นและข้อเสนอแนะต่อร่างพระราชบัญญัติด้วย

๔. ความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

จากการพิจารณาศึกษากฎหมายและรับฟังความคิดเห็นของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ที่คณะรัฐมนตรีเสนอ ซึ่งเป็นร่างที่เกี่ยวกับการให้อำนาจกระทรวงการคลังสามารถกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศ เพื่อนำมาลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ อันจะมีผลกระทบต่อสมดุลทางการเงินการคลังของประเทศในอนาคต อย่างไรก็ตาม ในการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ซึ่งโดยสาระแล้วถือเป็นโครงการที่มีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม กล่าวคือ เป็นการพัฒนาระบบคมนาคมใหม่ๆทั้งระบบให้เกิดขึ้น มียุทธศาสตร์ในการพัฒนาที่เป็นรูปธรรม ชัดเจน ต่อเนื่อง แต่เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ มีระยะเวลาการดำเนินการยาวนานกว่าทุกโครงการที่เคยเป็นมาในทุกรัฐบาล และ เป็นการลงทุนที่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายจึงมีความเห็นและข้อเสนอแนะต่อร่างพ.ร.บ.ดังกล่าว ดังต่อไปนี้

๔.๑ ความเห็น

๑) หลักความชอบด้วยรัฐธรรมนูญ

หลักความเป็นกฎหมายสูงสุดของรัฐธรรมนูญ โดยที่รัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ กฎหมายอื่นใดจะขัดกับรัฐธรรมนูญมิได้ ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐[๓] ในการตรากฎหมายซึ่งมีลำดับศักดิ์รองจากรัฐธรรมนูญจึงต้องพิจารณาว่าบทบัญญัติใดของกฎหมายขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อดำรงไว้ซึ่งหลักความเป็นกฎหมายสูงสุดของรัฐธรรมนูญ

ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ หมวด ๘ ว่าด้วย การเงิน การคลัง และงบประมาณ ในมาตรา ๑๖๙ บัญญัติไว้ว่า"การจ่ายเงินแผ่นดินจะกระทำได้เฉพาะที่ได้อนุญาตไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย กฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายเกี่ยวด้วยการโอนงบประมาณ หรือกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง..." ดังนี้ เมื่อการกู้เงินตามร่างพระราชบัญญัติฯ เป็นการกู้เพื่อนำมาลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ซึ่งอยู่ในความดูแลของกระทรวงการคลังอันเป็นหน่วยงานของรัฐ เงินกู้จึงเป็นเงินแผ่นดิน ซึ่งในการจ่ายเงินแผ่นดินนั้นจะต้องเป็นไปตามที่รัฐธรรมนูญกำหนดไว้ การตราเป็นพระราชบัญญัตินอกเหนือจากวิธีการตามที่กำหนดไว้ จึงอาจเป็นการขัดต่อรัฐธรรมนูญ

๒) หลักความพอสมควรแก่เหตุ (Principle of Proportionality)

หลักความพอสมควรแก่เหตุ หรือ หลักความได้สัดส่วน กล่าวคือ ในการดำเนินกิจการใดๆของรัฐภายใต้หลักนิติรัฐซึ่งการดำเนินการอาจกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนภายในรัฐ จำเป็นที่จะต้องอยู่บนพื้นฐานของหลักความได้สัดส่วนเพื่อเป็นการควบคุม คุ้มครองประชาชนจากการใช้อำนาจทางปกครอง กล่าวคือ ผู้ปกครองจะดำเนินการใดๆต้องเป็นไปอย่างพอสมควรแก่เหตุ การที่รัฐจะตราพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญหรือร่างพระราชบัญญัติฉบับใดฉบับหนึ่งนั้นจึงจำเป็นต้องพิจารณาในเรื่องการตรวจสอบความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของร่างกฎหมายก่อนประกาศใช้ว่าเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนเกินกว่าความจำเป็นหรือไม่ เพื่อควบคุมองค์กรนิติบัญญัติมิให้ตรากฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาขนจนเกินสมควรโดยกฎหมายที่ตราขึ้นนั้นต้องสอดคล้องกับหลักความพอสมควรแก่เหตุซึ่งมีหลักการย่อยอยู่ ๓ หลักการ คือ

๑)หลักความเหมาะสม (Geeignetheit) หรือ (Principle of Suitability) กล่าวคือ มาตรการที่เหมาะสมนั้นเป็นมาตรการที่อาจทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ได้ ดังนี้มาตรการอันใดอันหนึ่งจะเป็นมาตรการที่ไม่เหมาะสมหากมาตรการนั้นไม่อาจบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ได้ หรือการบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวนั้นเป็นไปด้วยความยากลำบาก

---

๓ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๖ รัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ บทบัญญัติใดของกฎหมาย กฎ หรือข้อบังคับขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญนี้ บทบัญญัตินั้นเป็นอันใช้บังคับมิได้

๒)หลักความจำเป็น (Erforderlickeit) หรือ (Principle of Necessity) หมายถึงมาตรการหรือวิธีการที่อาจบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดได้และเป็นมาตรการหรือวิธีการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด

๓)หลักความพอสมควรแก่เหตุในความหมายอย่างแคบ (Verhaeltnismaessigkeit imengeren Sinne) หรือ (Principle of Proportionality stricto sensu) หมายความว่า มาตรการอันใดอันหนึ่งจะต้องไม่อยู่นอกเหนือขอบเขตของความสัมพันธ์ระหว่างวิธีการดังกล่าวกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ กล่าวคือ เป็นการพิจารณาความสมดุลระหว่างสิทธิขั้นพื้นฐานที่ถูกกระทบกับผลประโยชน์ส่วนรวมที่เกิดจากการกระทบสิทธิขั้นพื้นฐานดังกล่าวจะต้องอยู่ในสัดส่วนที่สมดุลกัน แต่หากกระทบสิทธิของปัจเจกบุคคลมากแต่ประโยชน์สาธารณะที่เกิดจากการกระทบสิทธิดังกล่าวมีเพียงเล็กน้อยเท่านั้น กรณีนี้ย่อมถือว่าไม่เป็นไปตามหลักความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบ[๒]

การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์และแผนงานตามที่กำหนดไว้ท้ายร่างพระราชบัญญัติ ซึ่งประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์หลัก ๓ ยุทธศาสตร์ กล่าวคือ ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และยุทธศาสตร์พัฒนาปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว เมื่อพิจารณาตามหลักความเหมาะสมแล้วมาตรการต่างๆดังที่กำหนดไว้นั้น ย่อมอาจทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้ถือได้ว่าเป็นไปตามหลักความเหมาะสม แต่หากพิจารณาตามหลักความจำเป็น และหลักความพอสมควรแก่เหตุในความหมายอย่างแคบแล้ว จะเห็นได้ว่า ในการบรรลุวัตถุประสงค์ของการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ รัฐสามารถดำเนินการเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวโดยวิธีการอื่นได้ โดยไม่จำเป็นต้องใช้วิธีการร่างกฎหมายเพื่อให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินฯ กล่าวคือ รัฐอาจใช้วิธีการให้เอกชนร่วมลงทุน การใช้เงินกู้ตามระบบงบประมาณปกติ เป็นต้น ซึ่งเป็นวิธีการที่สามารถกระทำได้ ดังนั้น ในการดำเนินการของรัฐจะต้องคำนึงถึงหลักความพอสมควรแก่เหตุทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนด้วย

๓) หลักสิทธิชุมชนและสิทธิการมีส่วนร่วมของประชาชน

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช.๒๕๕๐ มาตรา ๖๖ และมาตรา ๖๗ บัญญัติถึงสิทธิของบุคคลที่จะมีส่วนร่วมกับรัฐและชุมชนในการอนุรักษ์ บำรุงรักษาและการได้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและความหลากหลายทางชีวภาพ ทั้งนี้ในการคุ้มครอง ส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพ หรือคุณภาพชีวิตของตนย่อมได้รับความคุ้มครอง และการดำเนินโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงจะกระทำมิได้ ยกเว้นจะได้ศึกษาและประเมินผลกระทบ และจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียก่อน และยังได้บัญญัติให้ชุมชนมีสิทธิฟ้องรัฐได้ หากสิทธิของชุมชนที่ปรากฏตามรัฐธรรมนูญไม่ได้รับความคุ้มครอง ดังนั้นในการดำเนินการของรัฐอันจะมีผลกระทบต่อสิทธิของประชาชน ควรต้องพิจารณาในประเด็นดังต่อไปนี้ด้วย

---

[๒] บรรเจิด สิงคะเนติ,หลักการพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ พิมพ์ครั้งที่ ๓ (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน,๒๕๕๒) , น.๒๔.

๓.๑ สิทธิการได้รับรู้ข้อมูลข่าวสาร โดยที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๕๗ ได้บัญญัติรองรับสิทธิของบุคคลในการได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจหรือราชการส่วนท้องถิ่น ก่อนการอนุญาตหรือการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมใดที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดที่เกี่ยวกับตนหรือชุมชนท้องถิ่น ประกอบกับความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้บัญญัติว่า "เพื่อประโยชน์ในการร่วมกันส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของชาติ บุคคลอาจมีสิทธิและหน้าที่ดังต่อไปนี้ (๑) การได้รับทราบข้อมูลหรือข่าวสารสาธารณะในครอบครองของหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่นและข่าวสารจากทางราชการในเรื่องเกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เว้นแต่ข้อมูลหรือข่าวสารที่ทางราชการถือว่าเป็นความลับเกี่ยวข้องกับการรักษาความมั่นคงแห่งชาติ หรือเป็นความลับเกี่ยวกับสิทธิส่วนบุคคล สิทธิในทรัพย์สิน หรือสิทธิในทางการค้า หรือกิจการของบุคคลใดที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย ..." ดังนั้น ในการดำเนินการตามโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์และแผนงานซึ่งกำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. ... ซึ่งเป็นการกำหนดโครงการไว้อย่างกว้าง โดยยังไม่มีการระบุรายละเอียดในการดำเนินการอย่างชัดเจนนั้น เมื่อการดำเนินการบางโครงการอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย หรือคุณภาพชีวิต จึงควรมีการดำเนินการเพื่อให้ประชาชนได้รับสิทธิในการเข้าถึงข้อมูล คำชี้แจงและเหตุผลจากรัฐเกี่ยวกับการดำเนินการตามโครงการอย่างครบถ้วนก่อนที่จะมีการดำเนินการ

๓.๒ สิทธิการเสนอความคิดเห็นของประชาชน ตามที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ หมวด ๓ สิทธิและเสรีภาพของชนชาวไทย มาตรา ๕๗ วรรคสอง บัญญัติว่า "การวางแผนพัฒนาสังคม เศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรม การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ การวางผังเมือง การกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และการออกกฎที่อาจมีผลกระทบต่อส่วนได้เสียสำคัญของประชาชน ให้รัฐจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างทั่วถึง" และในมาตรา ๖๗ วรรคสอง บัญญัติว่า "การดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ จะกระทำมิได้ เว้นแต่จะได้ศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในชุมชน และจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียก่อน..." ซึ่งในรายละเอียดแต่ละโครงการตามแผนยุทธศาสตร์เป็นส่วนหนึ่งของการวางแผนเพื่อพัฒนาสังคม เศรษฐกิจ การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และรวมไปถึงอาจมีการดำเนินการออกกฎที่อาจมีผลกระทบต่อส่วนได้เสียสำคัญของประชาชนได้นั้น จึงจำเป็นที่รัฐจะต้องจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างทั่วถึงเสียก่อน นอกจากนั้น โครงการส่วนใหญ่จะมีผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพโดยตรงแก่ประชาชน และที่สำคัญโครงการจำนวนมากยังไม่ผ่านการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่และมีวงเงินลงทุนสูง การที่รัฐกำหนดแผนงานหรือโครงการไว้อย่างกว้างๆ โดยโครงการส่วนใหญ่ยังไม่ได้ผ่านการศึกษา

ความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Study : FS) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) หรือการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งเป็นการประเมินผลกระทบจากโครงการพัฒนาที่จะมีต่อสุขภาพหรือความสมบูรณ์ของสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความเสี่ยงที่จะมีผลต่อสภาพความสมบูรณ์ของระบบนิเวศและการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นต่อธรรมชาติ อันอาจจะมีผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณดังกล่าวได้ เช่น โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลา ๒ (สวนกง) ซึ่งยังไม่ได้มีการศึกษาผลกระทบด้านสุขภาพและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงจุดที่ตั้งที่เหมาะสม โครงการรถไฟรางคู่ ระหว่างสงขลา-สตูล ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยของประชาชนในจังหวัดได้ เป็นต้น เช่น โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล โครงการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งนอกจากอาจไม่มีความคุ้มค่าทางการเงินแล้ว อาจมีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ที่มีการดำเนินการ อาทิ การเวนคืนที่ดิน ความสูญเสียทางระบบนิเวศน์ สิทธิชุมชน ฯลฯ

๔) หลักนิติธรรม

หลักนิติธรรม (Rule of Law) หมายถึง “หลักพื้นฐานแห่งกฎหมาย ที่กฎหมาย และกระบวนการยุติธรรมจะต้องไม่ฝ่าฝืน ขัดหรือแย้งต่อหลักนิติธรรม และหลักนิติธรรมนี้จะถูกล่วงละเมิดไม่ได้” ซึ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ได้มีการนำมาบัญญัติไว้ ปรากฏในมาตรา ๓ วรรคสอง “การปฏิบัติหน้าที่ของรัฐสภา คณะรัฐมนตรี ศาล รวมทั้งองค์กรตามรัฐธรรมนูญ และหน่วยงานของรัฐ ต้องเป็นไปตามหลักนิติธรรม ดังนั้นการดำเนินการในโครงการใดๆของรัฐต้องเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ การใช้อำนาจย่อมต้องมีลักษณะที่เป็นไปโดยหลักนิติธรรม ไม่ขัดหรือแย้งกับสิ่งที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

ดังนั้น การออกกฎหมาย การใช้บังคับกฎหมาย การตีความกฎหมาย และกระบวนการยุติธรรมต้องอยู่ภายใต้ หลักนิติธรรม เพื่อมุ่งไปสู่ความยุติธรรม และจะช่วยป้องกันมิให้กฎหมายกลายเป็นเครื่องมือของผู้มีอำนาจ

๕) หลักดุลยภาพแห่งอำนาจ

โดยที่ประเทศไทยปกครองในระบอบประชาธิปไตยในระบบรัฐสภา ซึ่งแบ่งอำนาจอธิปไตยออกเป็น ๓ อำนาจ ประกอบไปด้วย อำนาจบริหาร อำนาจนิติบัญญัติ และอำนาจตุลาการ โดยมีหลักการถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกัน เพื่อมิให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีอำนาจเบ็ดเสร็จเด็ดขาดเกินไป ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารหรือคณะรัฐมนตรีมีหน้าที่สำคัญในการบริหารประเทศ ฝ่ายนิติบัญญัติหรือรัฐสภามีหน้าที่สำคัญในการตรากฎหมาย และฝ่ายตุลาการมีหน้าที่สำคัญในการตัดสินคดีให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยที่แต่ละฝ่ายสามารถตรวจสอบและถ่วงดุลการใช้อำนาจซึ่งกันและกัน

ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ซึ่งมีหลักการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเป็นจำนวนไม่เกินสองล้านล้านบาท โดยมีกำหนดระยะเวลาการชำระหนี้ในปีที่ ๑๑ นับแต่กฎหมายมีผลใช้บังคับและให้จัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อการชำระหนี้ให้เสร็จภายใน ๕๐ ปี นั้น เป็นกรณีที่ฝ่ายบริหารนอกจากจะใช้อำนาจในการเสนอกฎหมายเพื่อกู้เงินแผ่นดินจำนวนมากในคราวเดียว และสามารถกำหนดรายละเอียดในการดำเนินการเป็นเวลาถึง ๗ ปีแล้ว ยังส่งผลให้ฝ่ายนิติบัญญัติมีอำนาจพิจารณาตรวจสอบการใช้อำนาจของฝ่ายบริหารได้ในคราวเดียว ซึ่งในการดำเนินการของฝ่ายบริหารตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีระยะเวลานาน แต่ฝ่ายนิติบัญญัติไม่สามารถตรวจสอบการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ของฝ่ายบริหารได้ จึงอาจขัดต่อหลักการถ่วงดุลอำนาจ การดำเนินการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศนั้น ควรจะจัดทำเป็นร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี ในแต่ละปี ทั้งนี้เพื่อให้ฝ่ายนิติบัญญัติสามารถพิจารณาตรวจสอบเพื่อเป็นการรักษาดุลยภาพแห่งอำนาจตามหลักอำนาจอธิปไตย

นอกจากกรณีที่ฝ่ายนิติบัญญัติจะไม่มีโอกาสได้ตรวจสอบฝ่ายบริหารเป็นเวลา ๗ ปี แล้ว การกู้เงินดังกล่าวย่อมมีผลผูกพันรัฐบาลชุดต่อไปด้วย ซึ่งถือได้ว่าเป็นการก้าวล่วงอำนาจของฝ่ายบริหารด้วยกัน ทำให้รัฐบาลชุดต่อไปไม่มีอิสระในการปฏิเสธโครงการเหล่านี้หรือเสนอโครงการพัฒนาใหม่ๆได้อีก เนื่องจากโครงการทั้งหมดถูกกำหนดไว้แล้วจากรัฐบาลชุดก่อน

๖) สถานะการเงินการคลังในอนาคตและความคุมค่าทางการเงิน/เศรษฐกิจ

โดยทั่วไป สถานะการเงินการคลังของประเทศอาจพิจารณาจากแนวโน้มหนี้สาธารณะ เนื่องจากหนี้สาธารณะคือหนี้ที่เกิดจากการกู้ยืมเงินของรัฐบาล เมื่อรัฐบาลมีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย การมีหนี้สาธารณะเป็นเรื่องจำเป็นสำหรับประเทศที่มีฐานภาษีต่ำและต้องการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการบริหารหนี้สาธารณะให้มีพื้นที่การคลัง (Fiscal space) มากพอที่จะรองรับความจำเป็นในอนาคตที่อาจมีการขาดดุลเกิดขึ้น การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ๒ ล้านล้านบาท ตามร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... น่าจะมีส่วนช่วยให้เศรษฐกิจขยายตัวในระดับสูง หากมีการจัดการใช้จ่ายให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด มีการรั่วไหลน้อย และมีการดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว แต่เท่าที่ปรากฏการบริหารจัดการในส่วนนี้ของโครงการยังไม่มีความชัดเจน และยังไม่มีมาตรการใดๆ ที่วางไว้เพื่อรองรับกับปัจจัยเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งในระยะสั้นและในระยะยาว อาทิ การขยายตัวทางเศรษฐกิจซึ่งอาจต่ำกว่าที่คาด อันจะส่งผลให้หนี้สาธารณะของไทยสูงขึ้นมาก

นอกจากนั้น โครงการจำนวนมากตามแผนยุทธศาสตร์แนบท้ายร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวยังไม่ผ่านการศึกษาความคุ้มค่าทางการเงินและเศรษฐกิจ และหากโครงการดำเนินการไม่ได้หรือดำเนินการล่าช้าหรือไม่เกิดความต่อเนื่องตามระยะเวลาที่วางไว้ หรือเร่งรีบสรุปผลการศึกษาเพื่อให้ดำเนินการได้ทันภายใน ๗ ปี อาจทำให้ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน หรือจัดประเภทการลงทุนที่ไม่เหมาะสม เช่น กรณีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งกลุ่มเป้าหมายมีฐานะปานกลางถึงสูง เป็นการบริการทางสังคม (Social service) ถือ เป็นการวางแผนการลงทุนที่ไม่คุ้มค่า เสี่ยงต่อปัญหาทางการเงินของประเทศในอนาคต และเป็นภาระหนี้สินสะสมของภาครัฐโดยต่อเนื่อง

๔.๒ ข้อเสนอแนะ

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายจึงมีข้อเสนอแนะต่อร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ที่คณะรัฐมนตรีเสนอ ดังนี้

๑) การที่รัฐจะกู้เงินจำนวนมากซึ่งเป็นการกู้ในนามประเทศไทยอันจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและดุลยภาพทางการเงินการคลังของประเทศ รัฐสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติรองรับไว้ซึ่งมีมาตรการการกำกับการดำเนินงานที่มีความรัดกุม และลดความเสี่ยงทางการเงินการคลังของประเทศ ซึ่งรัฐบาลสามารถดำเนินการในรูปแบบงบประมาณประจำปี และสามารถใช้วิธีการแสวงหาเงินทุนในรูปแบบที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นทางเลือกได้ อาทิ การให้เอกชนร่วมลงทุน โดยไม่จำต้องตราเป็นพระราชบัญญัติที่นอกเหนือจากวิธีการทางงบประมาณซึ่งเป็นวิธีการที่เป็นไปตามวินัยทางการเงินการคลังของประเทศ

๒) ควรมีการศึกษาในแต่ละโครงการอย่างรอบด้านเสียก่อนและดำเนินการโครงการเฉพาะเท่าที่จำเป็น ทั้งนี้เพื่อเป็นการรักษาดุลยภาพทางเศรษฐกิจและลดจำนวนเงินกู้ที่จะต้องเกิดขึ้น

๓) การกำหนดโครงการและมาตรการต่างๆ ควรมีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพให้ครบถ้วน นอกจากนั้นควรให้ข้อมูลในการดำเนินการ ผลกระทบ รวมไปถึงรายละเอียดต่างๆของโครงการต่อประชาชนอย่างทั่วถึง รวมไปถึงการจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างเพียงพอและรอบด้าน เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย จึงขอเสนอความเห็นและข้อเสนอแนะต่อร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ต่อคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาเพื่อพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป

(ศาสตราจารย์ คณิต ณ นคร)
ประธานกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

ร่างพ.ร.บ.กู้เงิน 2 ล้านล้านบาท: กู้เพื่อใคร กู้เพื่ออะไร?

บทนำ

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2556 รัฐบาลได้นำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... เข้าอภิปรายในรัฐสภา โดยร่าง พ.ร.บ.ดังกล่าวได้รับการเสนอจากรองนายกรัฐมนตรีกิตติรัตน์ ณ ระนอง รัฐมนตรีว่ากระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ยกร่างพ.ร.บ.ดังกล่าวเพื่อให้รัฐบาลสามารถจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อใช้ในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่มีความรวดเร็ว ต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรียิ่งลักษณ์ ชินวัตรได้กล่าวในที่ประชุมสภาว่า โครงการดังกล่าวจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถ เพิ่มการกระจายรายได้ และเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับคนไทยทั้งประเทศ โดยร่างพ.ร.บ.ดังกล่าวกำหนดให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติให้คณะรัฐมนตรีสามารถกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศเพื่อนำมาลงทุนในวงเงินไม่เกิน 2 ล้านล้านบาท

โดยหากพิจารณาในภาพรวม ทุกฝ่ายเห็นตรงกันว่า ประเทศไทยสมควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อการพัฒนาในระยะสั้นและระยะยาว โดยเฉพาะการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า แต่สิ่งที่หลายฝ่ายเห็นต่างกัน คือ 'วิธีการ' ในการหาเงินมาลงทุนในโครงการต่างๆ ที่รัฐบาลเป็นผู้เสนอมา

รายงานฉบับนี้สรุปประเด็นการถกเถียงกันที่สำคัญเกี่ยวกับร่างพรบ.กู้เงิน 2 ล้านล้านเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ดังนี้

1) ในแง่ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

1.1) ทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพ.ร.บ. "รายละเอียดโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ" ได้ให้รายละเอียดของโครงการต่างๆ ไว้**โดยสรุปแล้ว ร่างพ.ร.บ.ฉบับนี้ เสนอให้กระทรวงการคลังมีอำนาจในการกู้เงินเพื่อปฏิรูปและยกโครงสร้างพื้นฐานของประเทศครั้งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ไทย**

ที่มา: สถานีโทรทัศน์ไทยพีบีเอส เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์

http://www.festhailand.org/wb/media/Debate%๒๐Show/๒%๒๐Trillion%๒๐Baht_final.pdf

โดยรัฐบาลกำหนด 4 ยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาประเทศไว้ดังนี้

a) ยุทธศาสตร์สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
b) ยุทธศาสตร์สร้างโอกาสบนความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
c) ยุทธศาสตร์การเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
d) ยุทธศาสตร์ปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

โดยยุทธศาสตร์หลักเหล่านี้จะได้รับการขับเคลื่อนโดยยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ซึ่งมีแนวหลัก 3 ประการ ดังนี้

1) **ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม**
    a. พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายขนส่งหลักของประเทศ
    b. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางน้ำและชายฝั่งภายในประเทศมากขึ้น
    c. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ
2) **พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity & Gateway)**
    a. เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการย้านฐานการผลิตที่มากขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ
    b. พัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน
    c. พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค รถไฟความเร็วสูง เป็นต้น
3) **พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่ง เพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) เพิ่มทางเลือกในการเดินทางยกระดับคุณภาพชีวิต ความปลอดภัยในชีวิตแก่ประชาชน**
    a. พัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง โดยเพิ่มโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
    b. พัฒนาโครงข่ายขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ และแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่

ตารางสรุปรายละเอียดของโครงการต่าง ๆ สามารถอ่านเพิ่มเติมได้ในภาคผนวกท้ายเล่มของรายงานฉบับนี้

1.2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางภูมิภาคและเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านที่มีวงเงินดำเนินการสูงถึง 1,042,376.74 ล้านบาทนั้น ถือว่าเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียนที่ใหญ่มาก โดยมีแผนการพัฒนาปรับปรุงด่านพรมแดน ด่านศุลกากร การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเพื่อเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งระหว่างประเทศกับการขนส่งภายในประเทศ

ทั้งนี้ งานวิจัยของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ชี้ให้เห็นว่า ประโยชน์ของการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประเทศไทยมีอยู่สูง เพราะที่ตั้งของประเทศมีลักษณะเป็น regional hub ในอาเซียน ประเทศไทยมี 33 จังหวัดซึ่งติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้การขนส่งทางบกเกิดขึ้นได้โดยง่าย ดังจะเห็นว่า ระเบียงเศรษฐกิจ (economic corridors) ในภูมิภาคที่สำคัญล้วนต้องผ่านประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็น East-West Corridor (เชื่อมเมียนมาร์ ไทย ลาว เวียดนาม) North-South Corridor (เชื่อมจีนตอนใต้ พม่า ไทย ลาว เวียดนาม) และ Southern Corridor (เชื่อมท่าเรือน้ำลึกทวายของเมียนมาร์ แหลมฉบัง) ไทยจึงควรที่จะเสริมสร้างระบบเชื่อมโยงขนส่งที่มีประสิทธิภาพเพื่อส่งเสริมความได้เปรียบในข้อนี้

2) ในแง่ของเสถียรภาพทางการคลังของประเทศ

2.1) ประเด็นเรื่องหนี้สาธารณะ

หลายฝ่ายกังวลถึงประเด็นหนี้สาธารณะที่อาจพุ่งขึ้นสูงมากเนื่องจากวงเงินในการกู้มีสูงมากที่สุดในประวัติศาสตร์ไทย นักวิชาการด้านเศรษฐศาสตร์และสื่อมวลชนกังวลว่าสัดส่วนหนี้สาธารณะจะเพิ่มขึ้นเกินร้อยละ 60 ของ GDP แต่รัฐบาลยืนยันว่า การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในครั้งนี้มีการคาดว่าจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและจะทำให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวเพิ่มขึ้นอีกปีละร้อยละ 1 ต่อปีและในอีก 5-6 ข้างหน้าเศรษฐกิจจะมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น ดังนั้น ระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP จะไม่เกินร้อยละ 50 และยังอยู่ในกรอบความยั่งยืนของการคลัง

ดร. สมชัย จิตสุชน[1] ผู้อำนวยการวิจัยด้านการพัฒนาอย่างทั่วถึงของทีดีอาร์ไอ เคยวิเคราะห์ถึงการบริหารจัดการหนี้สาธารณะและเห็นด้วยว่า รัฐบาลควรลงทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพราะจะมีส่วนช่วยให้เศรษฐกิจขยายตัวในระดับสูงกว่าแนวโน้มระยะหลัง (ซึ่งอาจจะสูงถึง 6%) การลงทุนดังกล่าวจะช่วย

[1] อ่านเพิ่มเติมได้ที่ http://tdri.or.th/tdri-insight/public-debt-management

ป้องกันไม่ให้แนวโน้มหนี้สาธาระเพิ่มขึ้นเกิน 60% มีแต่เฉพาะในกรณีที่เศรษฐกิจขยายตัวต่ำกว่า 6% ต่อปี จะทำให้หนี้ต่อรายได้ประชาชาติอยู่ในระดับที่เกิน 60% และน่าเป็นห่วงมาก

อย่างไรก็ตาม ดร. สมชัย ยังได้กล่าวว่า รัฐบาลควรมีความระมัดระวังในการใช้จ่ายมากขึ้น และหากเป็นไปได้ ควรลดภาระการใช้จ่ายจากนโยบายประชานิยมบางประเภทที่ขาดทุนและไม่ได้ให้ผลประโยชน์อย่างทั่วถึง เช่น นโยบายจำนำข้าว เป็นต้น

2.2) ปัญหาเรื่องแหล่งเงิน: ควรกู้ หรือ ร่วมทุน (Public Private Partnership)

มีหลายความคิดเห็นในสังคมที่พูดถึงแหล่งที่มาของเงินว่า รัฐบาลควรได้เงินมาลงทุนด้วยวิธีการใด โดยแหล่งที่มา 2 แหล่งที่ได้รับการถกเถียงคือ เงินจำนวนนี้ควรกู้ และถ้ากู้ควรกู้แบบในงบประมาณหรือว่า กู้แบบนอกระบบ หรือ รัฐบาลควรร่วมทุนในลักษณะ Public Private Partnership กับภาคเอกชนเพื่อทำการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ฝ่ายรัฐบาลเห็นว่าเงินลงทุนส่วนนี้ควรมาจากการกู้ผ่านพ.ร.บ.ฉบับดังกล่าว รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ชัชชาติ[2] ได้กล่าวในการให้สัมภาษณ์สถานีทีวี VoiceTV ว่า แผนโครงการทั้งหมดนี้ไม่ได้คิดมาโดยรัฐบาลชุดนี้ แต่เป็นการรวบรวมเอาแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่เห็นว่ามีประโยชน์ต่อประเทศ การที่ต้องกู้ผ่านพ.ร.บ.ฉบับนี้ เพื่อแสดงให้เห็นว่า โครงการเหล่านี้จะนำมาซึ่งการปฏิบัติอย่างแท้จริง มิได้เป็นเพียงแผนการอย่างที่ผ่านมาในอดีต นอกจากนี้ หากรัฐบาลกู้เองทั้งหมด รัฐบาลจะสามารถควบคุมโครงการต่าง ๆ ได้ ในขณะที่นายกรณ์ จาติกวณิช[3] อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเห็นว่ารัฐบาลยังสามารถมีพื้นที่งบประมาณพอในแต่ละปีที่จะกู้เงินจำนวนนี้ในระบบซึ่งจะทำให้เกิดระบบการตรวจสอบ การอภิปรายที่โปร่งใสมากขึ้น ซึ่งรายละเอียดของประเด็นเรื่องความโปร่งใสสามารถอ่านเพิ่มเติมได้ในส่วนที่ 3 ของรายงานฉบับนี้

นอกจากนี้ ดร. วิรไท สันติประภพ ได้กล่าวแสดงความคิดเห็นผ่านเฟสบุ๊คว่า ที่ผ่านมาประเทศไทยไม่เคยมีวิกฤตด้านการคลังเลย เพราะเรามีกฎหมายงบประมาณและระบบบริหารการคลังที่สร้างวินัยได้ดีมาก แต่การกู้เงิน 2 ล้านล้านบาทในครั้งนี้เป็นการเลี่ยงระบบวินัยทางการคลังโดยไม่จำเป็น เพราะฉะนั้น การกระทำ

---

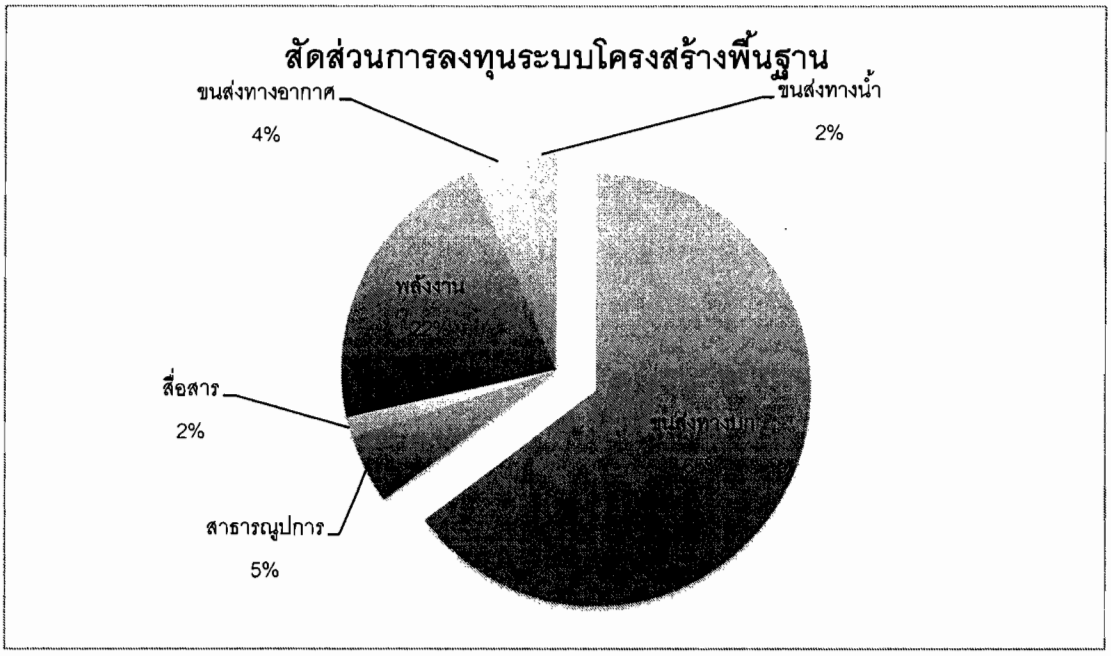
[2] ดูได้จาก https://www.youtube.com/watch?v=_c3QfPwAQsk

[3] ความเห็นจาก Facebook คุณกรณ์ จาติกวนิช http://www.facebook.com/photo.php?fbid=10151576547059740&set=pb.712544997 39.-2207520000.1364957691&type=3&theater

เช่นนี้จะทำให้รัฐบาลชุดนี้และรัฐบาลหน้าไม่สนใจที่จะไปควบคุมรายจ่ายประจำ โดยเฉพาะรายจ่ายประชานิยมที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

ดร. วิรไท ยังได้ตั้งข้อสังเกตเรื่องการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน เพราะโครงการลงทุนเหล่านี้ควรจะให้ภาคเอกชนที่เป็นผู้ชำนาญเฉพาะด้านมาร่วมลงทุน รับความเสี่ยงและมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการด้วย รูปแบบในการลงทุนอาจจะอยู่ในรูปแบบของ Public-Private Sector Partnership (PPP) หรือกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) ซึ่งจะช่วยเป็นกลไกในการลดภาระหนี้ของรัฐบาล การร่วมทุนนี้ยังจะทำให้รัฐบาลสามารถเก็บวงเงินกู้ไว้สำหรับลงทุนในโครงการพัฒนาด้านอื่นๆ ของประเทศ เช่น การศึกษา การสาธารณสุขและความมั่นคงของประเทศ

ทั้งนี้ สภาพัฒน์ได้ประมาณการกรอบการลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ (พ.ศ. 2555 – 2559) โดยที่สัดส่วนการลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน มีดังนี้



2.3) ภาระผูกพันทางการเงินของรัฐบาลปัจจุบัน

นายปกรณ์ นิลประพันธ์ กรรมการร่างกฎหมายประจำ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ชี้ให้เห็นว่า อีกประเด็นสำคัญของร่างพ.ร.บ.คือปัญหาข้อกฎหมายว่า สมควรหรือไม่ที่ Government of the day (รัฐบาลใน

ปัจจุบัน) จะดำเนินการในลักษณะที่เป็นการสร้างภาระผูกพันทางการเงินจำนวนมหาศาลและระยะยาวทิ้งไว้ให้แก่ Future governments (รัฐบาลในอนาคต) และลูกหลาน

ภาระผูกพันดังกล่าวเป็นเสมือนภาวะ 'มัดมือชก' ให้กับรัฐบาลในอนาคตที่ไม่สามารถระดมเงินเพื่อดำเนินโครงการใหม่ๆ ได้อีกเนื่องจากวงเงินเต็มแล้ว โดยที่ผ่านมา งบประมาณในการจัดทำบริการสาธารณะมักจะจัดทำเป็นแบบปีต่อปี แต่เนื่องจากการจัดทำบริการสาธารณะมีการใช้เงินทุนที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ และการจัดทำในลักษณะปีต่อปีนั้นไม่สามารถวางแผนการพัฒนาในระยะยาวได้ จึงมีแนวคิดใหม่ที่จะจัดทำงบประมาณแบบ Programming Budget หรือทำโครงการที่ผูกพันงบประมาณระยะยาว 3 ปีหรือ 5 ปี

โดยโครงการต่าง ๆ ในร่างพ.ร.บ.นี้ มีระยะเวลายาวนานกว่า 7 ปี และภาระหนี้ที่กู้มานั้นต้องใช้เวลากว่า 50 ปีในการชำระหนี้ ทั้งนี้ ดร. อนุสรณ์ ธรรมใจ[4] คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต กล่าวว่า ในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศนั้นมีความจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องเรียงลำดับความสำคัญของโครงการต่างๆ และการพยายามผลักดันร่างพ.ร.บ.กู้เงิน 2 ล้านล้านบาทนั้น เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุน แต่นั่นไม่ได้หมายความว่าจะต้องกู้ทั้งหมด 2 ล้านล้านบาท ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนประเทศ รวมถึงทัศนวิสัยของประเทศนั้นควรจะมีแนวทางที่เป็นทั้งระยะสั้นและระยะยาว จะเห็นได้ว่าประเทศที่มีความสำเร็จในการพัฒนาล้วนแล้วแต่มีทัศนวิสัย (vision) ทางเศรษฐกิจและการเมืองของประเทศในระยะยาว ซึ่งไม่ว่ารัฐบาลไหนจะเข้ามาบริหารราชการแผ่นดินก็ควรทำตาม vision ที่คนส่วนใหญ่ในประเทศเห็นด้วยกัน

3. ในแง่ของความโปร่งใสและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

ในแง่ของความโปร่งใสและประสิทธิภาพของการบริหารจัดการนั้น มีการตั้งข้อสังเกตว่า ในงบประมาณที่วางแผนจะกู้นี้ มีเงินที่จะเป็นค่าที่ปรึกษากว่า 60,000 ล้านบาท ซึ่งนำมาซึ่งข้อกล่าวหาว่า เปิดโอกาสในการวิ่งเต้นเพื่อผลประโยชน์ของพวกพ้องนักการเมืองที่เกี่ยวข้อง แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงเอกสารประกอบการพิจารณาโครงการต่างๆ จะเห็นว่า โครงการส่วนใหญ่นั้นยังไม่ได้ผ่านการทำ feasibility study หรือศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ จึงไม่น่าแปลกใจที่รายละเอียดของโครงการดังกล่าวจะต้องมีค่าที่ปรึกษาที่สูงเพราะหลายโครงการนั้นยังไม่ผ่านการทำ feasibility study เลย

[4] สามารถหาชมได้ที่ในรายการคมชัดลึก http://www.youtube.com/watch?v=s6NdUjRb8p0

ดร. สมชัย จิตสุชน[5]ได้ให้สัมภาษณ์ว่า รัฐบาลมีทางเลือก 2 ทางก่อนการเสนอร่างพ.ร.บ.ดังกล่าวคือ 1) หาเงินมาก่อนแล้วโครงการตามมา หรือ 2) วางแผนโครงการให้เรียบร้อยแล้วค่อยหาเงินลงทุน

โดยรัฐบาลได้เลือกทางเลือกที่หนึ่งคือ ต้องการหาเงินกู้มาก่อนแล้วจึงค่อยทำการดำเนินการโครงการต่างๆ ซึ่งจุดนี้ ดร. สมชัย เห็นว่า สิ่งที่รัฐบาลควรทำสิ่งแรกคือระดมที่ปรึกษาและทำการพูดคุยกับชาวบ้านถึงความเป็นไปได้ของโครงการให้ชัดเจน หากรัฐบาลไม่ทำเช่นนั้น ก็อาจจะเกิดความเสี่ยงที่โครงการต่างๆ เหล่านี้ไม่สามารถทำได้อย่างสัมฤทธิ์ผลและเงินทุนที่ลงทุนไปก็จะทำให้เกิดความสูญเสียอย่างมหาศาลต่อชาติ

ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น คุณกรณ์ จาติกวณิชได้คัดค้านการกู้นอกระบบของรัฐบาลเนื่องจากเห็นว่า รัฐบาลยังมีศักยภาพและพื้นที่ทางการคลังเหลือพอที่จะกู้ในปีงบประมาณ แต่รัฐบาลได้แสดงจุดยืนว่าที่ต้องออก พ.ร.บ.กู้เงินก้อนใหญ่นี้ เพราะว่า ถ้าหากปล่อยให้กู้ผ่านงบประมาณปีต่อปี โครงการเหล่านี้จะประสบความสำเร็จได้ยาก

นอกจากนี้ ผศ. ดร. กานดา นาคน้อย[6] คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัย Connecticut ได้ตั้งข้อสังเกตในประเด็นที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสนอว่า โครงการต่างๆ จะลดต้นทุนการขนส่งปีละ 2 แสนล้านบาท ว่า มีการคำนวณกันอย่างไรทั้งๆ ที่ยังไม่วางแผนโครงการต่างๆ กันจนตกผลึกว่าใครรับผิดชอบอะไร และจะคิดค่าตั๋วโดยสารเท่าไหร่ และรมว.คมนาคมยังเสนอว่าจะดึงภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในอนาคตเพื่อสร้างความโปร่งใส แต่ ดร.กานดาเห็นว่า หากท่านรมว. คมนาคมอยากดึงใครเข้ามาเพื่อสร้างความโปร่งใส ก็ควรดึงมาร่วมได้เลยในปัจจุบัน และอย่างน้อยที่สุดก็ควรดึงผู้เชี่ยวชาญจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เข้ามาเพื่อสร้างความโปร่งใสด้านรายละเอียดของโครงการ เพื่อให้ประชาชนทำความเข้าใจและตั้งคำถามกับโครงการต่างๆ ในวงกว้างก่อนที่จะมีการตัดสินใจใดๆ ในการระดมทุน

ข้อถกเถียงในรายการ

1) ท่านคิดว่ารัฐบาลในปัจจุบันควรมีสิทธิในการ 'สร้างหนี้' ที่คิดว่าเป็นการลงทุนพัฒนาประเทศในระยะยาวให้กับรัฐบาลและลูกหลานในอนาคตหรือไม่ ไทยเราควรมีหน่วยงานหรือระบบอะไรในการควบคุมกระบวนการกู้และลงทุนในระยะยาวหรือไม่ อย่างไร

---

[5] สามารถหาชมเพิ่มเติมได้ที่รายการคมชัดลึก http://www.youtube.com/watch?v=s6NdUjRb8p0

[6] หาอ่านเพิ่มเติมได้ที่ http://prachatai.com/journal/2013/03/46008

2) ท่านคิดว่า รัฐบาลเน้นการลงทุนไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมากเกินไปหรือไม่ ประเทศชาติจะพัฒนาและขับเคลื่อนได้นั้น ต้องมีปัจจัยการพัฒนาอื่นๆ เช่น การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ระบบการศึกษา ระบบสาธารณสุข แต่โครงการต่างๆ จากร่างพ.ร.บ.ดังกล่าว เน้นทุ่มเงินลงทุนไปที่ระบบคมนาคมของประเทศเป็นหลัก

3) ในประเด็นของเรื่องแหล่งทุน - ท่านคิดว่า รัฐบาลควรดึงภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนมากน้อยแค่ไหน หากเห็นว่ารัฐบาลควรดึงภาคเอกชนเข้าร่วม รัฐบาลควรดึงภาคเอกชนเข้าร่วมตั้งแต่ต้นหรือไม่ หรือว่าควรที่จะทำให้รายละเอียดของโครงการต่างๆ ตกผลึกและมีความชัดเจนมากกว่านี้

4) รัฐบาลควรมีมาตรการในความเพิ่มความเชื่อมั่นของประชาชนในเรื่องความโปร่งใสของการลงทุนและโครงการต่างๆ อย่างไร

5) ท่านคิดว่าผลตอบแทนที่จะได้จากลงทุนครั้งนี้จะ 'คุ้มทุน' หรือไม่ เงินกู้และดอกเบี้ยมีมูลค่ารวมเท่าไหร่ และต้องใช้ระยะเวลานานเพียงใดที่จะต้องจ่ายคืน

6) สถานะหนี้สาธารณะของไทยจะอยู่ในระดับใด หากเราเทียบกับประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ สรุปแล้วการมีหนี้มีผลดีและผลเสียอย่างไรสำหรับกระบวนการพัฒนาประเทศ

ภาคผนวก

ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ (25 โครงการ) วงเงิน 354,560.73 ล้านบาท	วงเงิน (ล้านบาท)
1. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายลพบุรีปากน้ำโพ- – 16,215.10 ล้านบาท	16,215.10
2. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายปากน้ำโพเด่นชัย- – 30,070.00 ล้านบาท	30,070.00
3. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายมาบกะเบาชุมทางถนนจิระ- – 21,196.07 ล้านบาท	21,196.07
4. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระขอนแก่น- – 29,221.28	29,221.28
5. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางขอนแก่นหนองคาย-	18,585.00
6. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุ่มทางถนนจิระอุบลราชธานี-	32,560.00
7. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายนครปฐมหัวหิน-	20,833.43
8. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายหัวหินประจวบคีรีขันธ์-	95,55.00
9. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ประจวบคีรีขันธ์ชุมพร-	17,683.82
10. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพรสุราษฎร์ธานี -	17,640.00
11. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายสุราษฎร์ธานีปาดังเบซาร์ -	35,700.00
12. โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ปรับปรุงทาง ราง หมอน สะพาน และติดตั้งรั้ว	15,224.84
13. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น	4,368.26
14. โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ	7,281.40
15. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	2,152.40
16. โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย	1,000.00
17. โครงการสะพานข้ามทางรถไฟ จำนน 83 แห่ง และงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รฟท.สำหรับก่อสร้างสะพาน ทล .	23,280.00
18. โครงการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจร ก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามทางรถไฟ (25 แห่ง)	5,771.25
19. โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร	1,713.26
20. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2	3,613.87
21. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่จังหวัดอ่างทอง	1,325.61

22. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ สตูลระยะที่.1	11,786.76
23. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก	11,380.00
24.โครงการพัฒนาสถานีขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งถนนด้วยรถบรรทุก จำนวน 15 แห่ง	11,856.88
25.โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางบ้านภาชีนครหลวง-	4,546.50
ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและส่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (15โครงการ) วงเงิน 1,042,376.74 ล้านบาท	
26. โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร	12,545.26
27. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จเชียงราย.	2,236.20
28. โครงการพัฒนาข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	13,770.00
29. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุนและการขนส่ง โครงการสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	13,660.62
30. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุนและการขนส่ง โครงการสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบัง	2,960.63
31. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุนและการขนส่ง โครงการสนับสนุนท่าเรือเชียงแสน จเชียงราย.	2,773.13
32. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพเชียงใหม่ -	38,7821.00
33. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพหนองคาย-	170,450.00
34. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพปาดังเบซาร์-	124,327.90
35. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิระยอง-พัทยา-ชลบุรี-	100,631.00
36. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัยเชียงของ-เชียงราย-	77,275.00
37. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่นครพนม -	42,106.00
38.โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-(ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)นครราชสีมา	84,600.00
39.โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-งบ้านโป่ -(ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) กาญจนบุรี	5,420.00

40.โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยาค่า) มาบตาพุด -(จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	1,800.00
ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว)17 โครงการ วงเงิน (593,801.52 ล้านบาท	
41. โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-หัวลำโพง-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน	38,649.00
42. โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิตธรรมศาสตร์.ม-ศูนย์รังสิต	5,412.72
43. โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยายช่วง ดอนเมือง -บางซื่อ-พญาไท	28,574.01
44. โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชันศาลายา-	6,243.00
45. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง-บางแค	50,620.01
46. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเข้ม ช่วงแบริ่งสมุทรปราการ-	20,458.20
47. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิตคูคต-สะพานใหม่-	58,590.08
48. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแครายมีนบุรี-	58,624.00
49. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการบางปู-	13,344.84
50. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยมีนบุรี-	115,054.50
51. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่บางซื่อ-	12,224.22
52. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าวสำโร-ง	57,306.50
53. โครงการเร่งรัดขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	80,610.00
54. โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค	4,951.34
55. โครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค	31,600.00
56. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว (Royal Coast)	4,192.06
57. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์	**9,261.01**

สรุปประเด็นการเสวนาในหัวข้อ “เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ลงทุนอย่างไรให้โปร่งใสและมีประสิทธิภาพ” *

ประเด็นร้อนแรงสำหรับสังคมไทยตอนนี้คงหนีไม่พ้น พรบ.กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาทของรัฐบาลพรรคเพื่อไทยเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในหลาย ๆ ด้านทั้งด้านรถไฟฟ้าความเร็วสูง ถนน ระบบขนส่งทางน้ำและในเรื่องการพัฒนาด่านศุลกากร ให้ทุก ๆ ด้านมีขีดความสามารถเพิ่มขึ้น หลายฝ่ายกังวลถึงความโปร่งใสของการบริหารงบประมาณของรัฐบาลในการพัฒนาประเทศตามแนวทางดังกล่าว

ดังนั้น สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) จัดเสวนาสาธารณะขึ้นในหัวข้อ “เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ลงทุนอย่างไรให้โปร่งใสและมีประสิทธิภาพ : นโยบายของรัฐและบทบาทของประชาสังคม” งานเสวนาดังกล่าวอยู่ภายใต้โครงการวิจัย “คู่มือประชาชนรู้ทันการเลือกตั้ง” ซึ่งได้จัดขึ้นในวันที่ ๑๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ ณ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ในวันและเวลาดังกล่าวได้มีการกล่าวปาฐกถาพิเศษโดย รศ.ดร.ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นำเสวนาสาธารณะโดย รศ.ดร.สิริลักกาณา คอมันตร์ ที่ปรึกษาคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.), คุณวิชัย อัสรัสกร รองประธานกรรมการหอการค้าไทย และ ดร.สุเมธ องกิตกุล นักวิชาการอาวุโส ทีดีอาร์ไอ โดยดำเนินรายการโดย คุณอิสร์กุล อุณหเกตุ นักวิจัย ทีดีอาร์ไอ กลุ่มนักวิจัย TDRI กังวลเรื่องคอรัปชั่นภายในงานได้กล่าวเปิดการเสวนาสาธารณะโดยกลุ่มนักวิจัยจากทีดีอาร์ไอที่ได้ทำโครงการวิจัยคู่มือรู้ทันคอร์รัปชั่นผ่านการมอง พรบ.กู้เงิน ๒ ล้านล้านของรัฐบาลเพื่อมาลงทุนในการทำโครงสร้างพื้นฐานของประเทศผ่านการถอดบทเรียนคอร์รัปชั่นในอดีตที่ผ่านมาเพื่อให้เป็นโครงการลงทุนที่โปร่งใสกลุ่มนักวิจัย TDRI กังวลเรื่องคอร์รัปชั่นที่จะสร้างปัญหาต่อสังคม ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายภาครัฐในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจและอาจนำไปสู่ปัญหาหนี้สาธารณะในระดับที่สูง หรือจะเป็นการเพิ่มต้นทุนให้แก่ประชาชนเนื่องจากสาธารณูปโภคที่มีคุณภาพต่ำ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ

ในบางกรณีอาจทำให้โครงการไม่สามารถเกิดขึ้นได้จริง และการคอร์รัปชั่นอาจเป็นการเบียดบังงบประมาณรายจ่ายภาครัฐในประเด็นอื่นๆ เช่น การศึกษา การสาธารณสุข ฯลฯ โดยกลุ่มนักวิจัย TDRI ได้สรุปว่าการดำเนินโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต้องประกอบด้วย ๓ ขั้นตอนตามกฎหมายประกอบด้วย

ขั้นตอนแรก คือ ก่อนการดำเนินโครงการ ที่จะต้องศึกษาความเป็นไปได้ของการดำเนินโครงการ (Feasibility Study : FS) ผ่านการจัดจ้างโดยภาครัฐ และภาคเอกชนที่ร่วมทุนและการมองปัญหาในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการว่ามีความชัดเจนขนาดใด เหมาะสมเพียงใด ซึ่งในส่วนนี้ต้องมองถึงแนวทางการให้กลุ่มเอกชนร่วมลงทุน โดยการคำนวณมูลค่าโครงการว่าเป็นโครงการแบบใด เช่น ถ้าแบบมากกว่า ๑ พันล้านบาทขึ้นไป ก็จะไม่เข้าข่ายพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุน

---

*ที่มา : จัดโดย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เข้าถึงได้ที่เว็บไซต์ http://www.siamintelligence.com/tdri-๒-milion-act-seminar/ เมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๖

ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ หรือจะเป็นแนวทางที่ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนเป็นแบบจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (TurnkeyProject)และในขั้นตอนการดำเนินโครงการนี้ยังรวมไปถึงการศึกษาผลกระทบของโครงการ ผ่านการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)และการศึกษาผลกระทบด้านสุขภาพ (EHIA)

ขั้นตอนที่สอง คือ ขั้นตอนการดำเนินโครงการ ซึ่งในการลงทุนโครงการใหญ่นี้จะต้องมีการจัดจ้างหรือร่วมทุน หากมีการจัดจ้างภาครัฐ ก็จะต้องมีการยกร่างTOR, การล๊อคสเปกและการคำนวณราคากลางหรือหากเป็นการร่วมทุนกับภาคเอกชนก็ต้องมีการคัดเลือกผู้ดำเนินโครงการและการแบ่งผลประโยชน์ระหว่างภาครัฐกับเอกชนและ

ขั้นตอนสุดท้าย คือ ขั้นตอนหลังการดำเนินโครงการ ซึ่งจะเป็นการตรวจรับงาน ไม่ว่าจะเป็นการรับงานไม่ตรงตามสัญญา คุณภาพการก่อสร้างไม่ได้ตามมาตรฐาน, การแก้ไขสัญญาหรือการต่ออายุสัญญา, การปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญาและการบอกเลิกสัญญา

โดยกลุ่มวิจัย TDRI ได้ชี้ปัญหาการคอร์รัปชั่นผ่านกรณีศึกษาที่เกิดขึ้นในสังคมเราผ่านการละเลยการปฏิบัติตามขั้นตอน การดำเนินโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง ๓ ขั้นตอนล้วนมีส่วนสำคัญที่จะไม่ทำให้เกิดการคอร์รัปชั่นได้ เช่น กรณีศึกษาที่TDRIยกมาสำหรับการละเลยขั้นตอนก่อนการดำเนินโครงการของKing Power Duty Free ซึ่งให้สัมปทานสินค้าปลอดภาษีโดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยคำนวณมูลค่าให้ต่ำกว่าความเป็นจริง ซึ่งอยู่ที่ ๑ พันล้านบาท ไม่ว่าจะเป็นมูลค่าสินค้าคงคลัง, พื้นที่ดำเนินการ, ระยะเวลาของสัญญา และเมื่อไม่ต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน จึงคัดเลือกเอกชนเข้าประกอบการได้ โดยไม่ต้องผ่านการประมูล ซึ่งทำให้รัฐสูญเสียเงินที่ควรจะได้ไป ไม่ว่าจะเป็นภาษี รายได้จากการสัมปทานและรายได้จากการประมูลหรือจะเป็นกรณีศึกษาโรงไฟฟ้าบางคล้าที่ไม่ได้ผ่านการจัดทำ EIA แต่ก็ได้ให้เอกชนได้รับสัมปทานและลงนามซื้อขายเรียบร้อยแล้ว ทำให้ถูกคัดค้านจากคนในพื้นที่ชุมชนทำให้ไม่สามารถเข้าสำรวจพื้นที่เพื่อทำ EIA ได้ แต่กลับมีการทำสัญญาซื้อขายไฟฟ้ากับ กฟผ.เรียบร้อยแล้ว แต่ยังดีที่สามารถย้ายพื้นที่ตั้งโรงไฟฟ้าได้ โดยไม่ถือว่าผิดเงื่อนไขการประมูล ซึ่งปัจจุบันย้ายไปอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ อยุธยา หรือจะเป็นปัญหาคอร์รัปชั่นกรณีศึกษาศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนทางบกบริเวณสถานีขนส่งหมอชิตเดิม

โดยเรื่องเกิดขึ้นเมื่ออดีตอธิบดีกรมธนารักษ์ รับเช็คเงินสดจากผู้บริหาร บ.ซันเอสเตท โดยอ้างว่าเป็นค่าซื้อวัตถุโบราณและพยายามดำเนินโครงการทั้งที่ไม่ปฏิบัติตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกาจึงวินิจฉัยว่าสัญญาดังกล่าวไม่ชอบด้วยกฎหมายจึงเป็นโมฆะ ทำให้หน่วยงานของรัฐอย่างกรมธนารักษ์ต้องชำระค่าก่อสร้างรากฐานให้แก่ BTSC แทน บ.ซันเอสเตท เพื่อโครงการดังกล่าวไม่เกิดขึ้นส่วนปัญหาการคอร์รัปชั่นที่เกิดขึ้นในขั้นตอนดำเนินโครงการ ผ่านการจัดจ้างภาครัฐและการร่วมทุนกับเอกชนนั้น ได้เกิดกรณีศึกษามากมายที่เป็นปัญหาและทำให้ประเทศสูญเสียงบประมาณมากมายกับการคอร์รัปชั่นเหล่านี้ โดยนักวิจัย TDRI ยกกรณีศึกษาโรงบำบัดน้ำเสียคลองด่าน ที่มีปัญหาเกิดขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ตั้งโครงการ และรูปแบบระบบบำบัดน้ำเสีย ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อเสนอของบริษัทที่ปรึกษาที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบบริษัทที่เข้าร่วมประกวดราคารายอื่น ๆ ถอนตัวเหลือเพียงบริษัทที่รัฐมนตรีถือหุ้นอยู่ด้วยเพียงรายเดียว และเพิ่มวงเงินงบประมาณจาก ๑.๒๘ เป็น ๒.๒๙ หมื่นล้านบาท โดยไม่ผ่านขั้นตอน

การพิจารณาโดยสำนักงบประมาณ ซึ่งใช้เงินลงทุนไปทั้งสิ้นกว่า ๒.๓ หมื่นล้านบาท แต่ไม่ได้โรงบำบัดน้ำเสียเลย หรือจะเป็นกรณีศึกษาจากการให้สัมปทานบริษัทเอกชน ผ่านสัมปทานทางด่วนขั้นที่ ๒ ที่ให้สัมปทานแก่เอกชนโดยวิธีการคัดเลือกแทนที่จะเป็นการประมูลซึ่งทำให้ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางไม่ได้เป็นเกณฑ์สำคัญในการพิจารณาคัดเลือก แต่เกิดจากการเจรจาต่อรอง ผลทำให้การทางพิเศษได้รับส่วนแบ่งรายได้น้อยกว่าที่ควรจะเป็นและปัญหาการคอร์รัปชั่นที่เกิดขึ้นในส่วนของขั้นตอนหลักการดำเนินโครงการโดยกลุ่มนักวิจัย TDRI ได้อธิบายปัญหาการคอร์รัปชั่นผ่านกรณีศึกษาโครงการโฮปเวล์โดยพื้นฐานของโครงการนี้เริ่มต้นโครงการในปี ๒๕๓๔ แต่เมื่อถึงปี ๒๕๔๑ มีความคืบหน้าเพียง ๑๓.๗๗ เปอร์เซ็นต์ จากที่กำหนดไว้ ๘๙.๗๕ เปอร์เซ็นต์ เนื่องจากปัญหาเรื่องเงินทุนและแบบในการก่อสร้าง ต้นปี ๒๕๔๑ กระทรวงคมนาคมจึงบอกเลิกสัญญา แต่ด้วยความหละหลวมของข้อสัญญาได้เปิดช่องให้ บ.โฮปเวลล์ ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย โดยอ้างว่าเป็นการบอกเลิกสัญญาอย่างไม่เป็นธรรม และปลายปี ๒๕๔๑ คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟคืนเงินชดเชยให้ บ.โฮปเวลล์ รวมกว่า ๑๑,๘๘๙ ล้านบาท และปัญหาเรือขุดหัวสว่าน ซึ่งมีปัญหาการตรวจรับงาน ทั้งที่เอกชนส่งงานไม่ครบถ้วน หรือไม่ตรงตามสัญญาทำให้เกิดการแก้ไขสัญญาโดยยืดระยะเวลาการส่งมอบเรือขุด และแก้เงื่อนไขการเบิกจ่ายเงิน โดยแบ่งค่างวดออกเป็น ๓ งวดย่อย เอกชนได้รับเงินค่างวดรวม ๗๘ เปอร์เซ็นต์ ของมูลค่าสัญญาแต่ทิ้งงาน โดยส่งมอบเพียงท่อทุ่นและเรือพี่เลี้ยง แต่ไม่ได้ส่งมอบเรือขุดแม้แต่ลำเดียวนี่คือกรณีศึกษาปัญหาการคอร์รัปชั่นที่เกิดขึ้นในสังคมไทย ทำให้เกิดความเสียหายจากโครงการลงทุนที่ไม่เกิดขึ้นจริงกว่า ๓.๘ หมื่นล้าน ซึ่งเป็นความเสียหายที่เทียบเท่ากับมูลค่าโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้มช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง รวมกัน

<u>กลุ่มนักวิจัย TDRI ยังได้ให้ข้อเสนอแนะของโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลว่า</u>เพื่อเป็นการป้องกันการคอร์รัปชั่นควรที่จะทำตามขั้นตอนที่กล่าวมา ไม่ว่าจะเป็นการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study : FS) การสร้างธรรมาภิบาลในโครงการลงทุน และการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างรัดกุม โดยในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการนั้นควรกำหนดหลักเกณฑ์กลางที่จำเป็นต้องมีในรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ ได้แก่ การประมาณการเศรษฐกิจมหภาค, วิธีการกำหนดราคาและความถี่ของการให้บริการ เช่น ในกรณีการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงและการคิดอัตราลด(Discount rate)และเปิดเผยผลการศึกษาความเป็นไปได้ให้ประชาชนรับทราบก่อนเสนอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติ หรือจะเป็นการสร้างธรรมาภิบาลในโครงการลงทุนทั้งในการจัดจ้างโดยภาครัฐและการร่วมทุนกับภาคเอกชน ซึ่งเรียกว่า สัญญาคุณธรรม(Integrity Pacts) การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อสร้างความโปร่งใสในการลงทุนผ่านการเปิดเผยข้อมูลและในข้อเสนอยังร่วมไปถึงการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ที่มองถึงหลักเกณฑ์ในการคำนวณมูลค่าโครงการ ข้อกำหนดมาตรฐานของสัญญาร่วมลงทุน การเปิดเผยข้อมูลในฐานข้อมูลสัญญาร่วมลงทุนและกฎระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.๒๕๓๕ ในอนาคตอาจทบทวนข้อกฎหมายในประเด็นการสร้างความสมดุลระหว่างความยืดหยุ่นในการจัดซื้อจัดจ้างกับความโปรงใส่ ซึ่งเป็นข้อเสนอแนะของ TDRI

โครงสร้างพื้นฐาน = อนาคตประเทศ,รศ.ดร.ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้กล่าวถึง ความจำเป็นในการออกพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยชี้ว่า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่จะจัดทำนี้ทุกคนได้ประโยชน์อธิบายถึงเหตุผลว่าทำไมต้องทำได้ชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ แล้วจะเห็นได้ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยนั้นในช่วงก่อนปี ๒๕๔๐ นั้น มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เยอะอาจเนื่องด้วยเศรษฐกิจของประเทศดีด้วยเพื่อมารองรับกับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม ซึ่งเมื่อโครงสร้างพื้นฐานต่ำมันได้สะท้อนถึงความสามารถในการแข่งขันที่ลดลง ส่วนหนึ่งที่มีความจำเป็นเมื่อมองดูถึงภาพรวมคือปัจจุบันคนใช้รถเยอะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ การตายของคนบนท้องถนน ซึ่งเราจะเห็นจากสถิติที่ผ่านมาทำให้รัฐต้องแบกภาระค่าใช้จ่ายในด้านสาธารณสุข เป็นต้น

โดยเมื่อถามว่ารัฐทำโครงการอะไรกับเงิน ๒ ล้านล้านบาท คือ หากแยกตามประเภทคมนาคมเป็นเปอร์เซ็นต์แล้ว พบว่า ๘๓.๓% ใช้กับระบบราง ๑๔.๕% ใช้กับระบบถนน ๑.๕% ใช้กับระบบทางน้ำ และ ๐.๖% ใช้กับการพัฒนาด่านของกรมศุลกากร แต่หากเมื่อมองถึงงบประมาณด้านยุทธศาสตร์แล้วจะพบว่ากว่า ๕๒.๒% ได้นำไปพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้าความเร็วสูง มอเตอร์เวย์ ประตูการค้าหลักและชายแดน ๒๙.๖ เปอร์เซ็นต์ พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้าในเมือง การพัฒนาโครงข่ายถนนและขยายตัวช่องจราจร ๑๗.๗% เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าไม่ว่าจะเป็นรถไฟทางคู่ พัฒนาท่าเรือและพัฒนาสถานีขนส่งต่อเนื่องและ ๐.๔% เป็นงบประมาณสนับสนุนยุทธศาสตร์

แล้วจะได้อะไร เราจะได้การเปลี่ยนระบบถนนให้เป็นระบบราง(Model Shift) การเชื่อมโยงชนบทกับเมืองเพื่อเป็นการพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยวการขนส่งสินค้าการเกษตร อุตสาหกรรม โดยเป้าหมายหลักเพื่อลดต้นทุน หลายคนมักจะคิดว่ารัฐบาลจัดทำเพียงแค่รถไฟฟ้าความเร็วสูง แต่รัฐบาลยังรวมไปถึงการสร้างถนนจากสองเลนเป็นสี่เลน การพัฒนาระบบรางให้ดีขึ้น การสร้างการขนส่งทางน้ำ แน่นอนว่าการลงทุนครั้งนี้เป็นโครงการที่ใหญ่แต่ก็สร้างสิ่งที่ใหญ่เช่นกัน ไม่ว่าการสร้างระบบรางเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมเป็นการสร้างและพัฒนาระบบขนส่งสินค้า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับสินค้าจากหัวเมืองต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเพื่อผู้ประกอบการในต่างจังหวัด เพื่อลดต้นทุน และเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่น การท่องเที่ยว การพัฒนาเมืองเป็นการลดความแออัดในกรุงเทพมหานคร แน่นอนว่าหลายฝ่ายกังวลถึงเรื่องการคอร์รัปชั่น ซึ่ง ดร.ชัชชาติได้ย้ำถึงความโปร่งใสในการดำเนินงานว่าหากพบเห็นให้บอกเลยจะเข้าไปแก้ปัญหา เพราะในโครงการนี้เราคิดราคากลางผนวกกับคิดคุณภาพที่จะเกิดขึ้นสังคมเป็นหลัก และหลายคนเป็นห่วงว่าการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงนี้จะเป็นการสร้างความเหลื่อมล้ำขึ้นในสังคม เช่น คนจนจะไม่สามารถขึ้นรถไฟฟ้าความเร็วสูงได้เนื่องจากราคาสูงเกินไป เราก็ยังมีทางเลือกไม่ว่าจะเป็นรถทัวร์ ที่เราไม่ได้จัดทำแค่รถไฟฟ้าความเร็วสูง เรายังได้จัดทำระบบทางถนนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและหากมองดูระหว่างกรุงเทพฯ กับชนบทเราจะพบว่ากรุงเทพฯ มีรถไฟฟ้ากว่า ๑๐ สายซึ่งต่างจังหวัดยังอยู่กับรถไฟฟ้าแบบเดิมๆ

คู่มือการพิจารณาโครงการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Turnkey Project) : โดยสิริลักษณา คอมันตร์ สำนักงาน ป.ป.ช. ได้วิเคราะห์ถึง พ.ร.บ.เงินกู้ เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศของรัฐบาลว่า ได้มีการพิจารณาถึงความคุ้มค่าการลงทุนในด้านเศรษฐกิจ สังคม รวมไปถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมหรือไม่ โดยจากโครงการกู้เงินดังกล่าวชี้ว่า โครงการยังไม่ผ่านการศึกษาความเป็นไปได้ด้านความคุ้มค่าทางการเงินอย่างละเอียดกว่า ๑๑ โครงการ รวมเงินสูงกว่า ๙ แสนล้าน โดยเฉพาะโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงและยังมีโครงการที่ยังไม่ได้ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมกว่าอีก ๑๘ โครงการ วงเงินกว่า ๕ แสนล้านบาท

โดยคุณสิริลักษณา ยังชี้ให้เห็นว่า รถไฟฟ้าความเร็วสูงนั้นจะเน้นอะไร เป้าหมายคืออะไร ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักเบาและการขนส่งคนผลกระทบต่อรายจ่ายของรัฐในการพัฒนาประเทศ ผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์และความสามารถในการแข่งขันระยะยาวของประเทศและผลกระทบต่อหนี้สาธารณะและการเบิกจ่ายงบประมาณภาครัฐในเรื่องอื่นๆ ด้วย ซึ่งชี้ให้เห็นว่าปัจจุบันมีโครงการของรัฐในลักษณะการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จจำนวนมากยิ่งขึ้น ด้วยเหตุผลความจำเป็นเร่งด่วนและข้อจำกัดด้านงบประมาณในการดำเนินการซึ่งทำให้เกิดปัญหาตามมามากมาย เช่นที่เกิดขึ้นในอดีตการก่อสร้างโฮปเวลล์ การก่อสร้างสนามบินสวรรณภูมิ ที่นำมาสู่การคอร์รัปชั่นในที่สุด โดยการบริหารจัดการโครงการของการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จนั้น จะรวมไปถึงการเหมารวมแบบก่อสร้าง การจ่ายตามปริมาณงานจริงซึ่งการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จนี้จะมีประโยชน์ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างต้องการให้มีผู้รับเหมารวมทั้งการจัดหาแหล่งเงินทุน การจัดหาเทคโนโลยี ออกแบบก่อสร้างตลอดจนดำเนินการก่อสร้างให้เสร็จสิ้นสมบูรณ์ เช่น การก่อสร้างโรงงานแยกแก๊ส NPC เป็นต้น ซึ่งคุณสิริลักษณา ยังได้ชี้ถึงตัวอย่างที่มีปัญหาในอดีตไม่ว่าจะเป็นโครงการบริหารจัดการน้ำของ กบอ. และโครงการก่อสร้างบ่อบำบัดน้ำเสียที่คลองด่าน

เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท แนวทางการดำเนินงานและการป้องกันคอร์รัปชั่น : ดร.สุเมธ องกิตติกุล TDRI ได้วิเคราะห์ถึงแผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของรัฐบาลโดยมองว่าจำนวนโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกว่า ๑๐๓ โครงการ ในวงเงินทั้งสิ้นกว่า ๑,๙๙๐,๗๗๘ ล้านบาท โดยได้แยกออกเป็น ๕ ส่วนโครงการ คือ

- โครงการที่ไม่จำเป็นต้องศึกษาความเป็นไปได้
- โครงการที่ศึกษาความเป็นไปได้และประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมไปแล้ว
- โครงการที่ศึกษาความเป็นไปได้แล้วแต่ยังไม่ได้ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ และ
- โครงการที่ยังไม่ได้เริ่มต้นโครงการ

ดร.สุเมธ ได้กล่าวว่า โครงการดังกล่าว พร้อมลงมือเพียง ๑ ใน ๔ ของงบประมาณทั้งหมดและอีก ๓ ส่วนของงบประมาณนั้นยังไม่มีความพร้อมในการดำเนินการเพราะขาดการศึกษาโครงการที่สมบูรณ์ซึ่งอาจทำให้การดำเนินโครงการไม่มีความคุ้มค้าในการลงทุน

ดร.สุเมธ ได้วิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการขนาดใหญ่ (Mega Project)ว่า โครงการขนาดใหญ่เหล่านี้มีลักษณะเฉพาะคือ มีระยะเวลาในการวางแผนยาวและมีความเสียงสูง รวมถึงการประสานงานที่สลับซับซ้อน เทคโนโลยีที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นเทคโนโลยีเฉพาะ กระบวนการตัดสินใจการวางแผนและบริหารโครงการมีผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาก และมักมีผลประโยชน์ขัดแย้งกัน

(ConflictingInterests) บ่อยครั้งที่โครงการมีแนวคิดหลักที่ช่วงต้นของโครงการทำให้ทางเลือกอื่นๆ ที่จะนำมาพิจารณาด้วยเป็นไปได้ยากหรือแทบจะไม่ได้และมีปัญหาเรื่องต้นทุนของโครงการและผลประโยชน์ของโครงการและโครงการขนาดใหญ่มักจะมีปัญหาเรื่อง ต้นทุนโครงการที่สูงกว่าที่คาดการณ์ (Cost Overruns) และผลประโยชน์ที่ได้รับน้อยกว่าที่คาดการณ์ (Benefit Shortfalls) เมื่อโครงการเริ่มดำเนินการ

ดร.สุเมธ ได้สรุปความเป็นไปได้ของโครงการขนาดใหญ่ว่าต้องมีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการอย่างเป็นระบบมีการกำหนดแนวทางการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ การเปรียบเทียบการวิเคราะห์ความต้องการเดินทางและขนส่งรวมถึงการกำหนดรูปแบบของผลประโยชน์ของโครงการอย่างเป็นระบบการเปิดเผยการศึกษาความเป็นไปได้ให้ประชาชนทราบ และที่สำคัญต้องมีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการก่อนมีการกำหนดให้ลงทุนโครงการใดๆ เพื่อป้องกันปัญหาการคอร์รัปชั่นกับโครงการขนาดใหญ่นั้นมีต้นทุนการคอร์รัปชั่นซึ่งทำให้งบประมาณในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานลดลงและล่าช้าการคอร์รัปชั่นทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจลดลง และทำให้ต้นทุนในการดำเนินการของการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานสูงขึ้นและทำให้คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานลดลงและก่อให้เกิดปัญหาการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะประชาชนที่มีรายได้น้อย

ทีดีอาร์ไอ วิเคราะห์ ร่างพระราชบัญญัติกู้เงินฯ ๒.๒ ล้านล้านบาท[๑]

ทีดีอาร์ไอ วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติกู้เงินฯ ๒.๒ ล้านล้านบาท พบข้อน่าห่วงเรื่องการถ่วงดุลตรวจสอบการใช้เงิน หลังพบให้อำนาจรัฐบาลตัดสินใจใช้เงินและปรับเปลี่ยนโครงการแนบท้ายได้ ขณะที่รัฐสภามีโอกาสตรวจสอบได้ครั้งเดียวถึง ๙ ข้อแยกให้ชัดอะไรใช้บริการสาธารณะ อะไรเป็นเชิงพาณิชย์ จะได้ไม่ทำให้ขาดทุนสะสมจนกระทบงบประมาณอื่น ติงรถไฟความเร็วสูงคุ้มค่ากว่ารถไฟรางคู่จริงหรือไม่ โดยเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์กันอย่างกว้างขวาง กรณีร่างพระราชบัญญัติกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความกังวลใจต่อการตัดสินใจของรัฐบาลกับโครงการขนาดใหญ่นี้ล่าสุดสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย หรือ ทีดีอาร์ไอ จัดการสัมมนาสาธารณะ “ร่างพระราชบัญญัติกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ : เดินหน้าอย่างไรให้ถูกทาง คุ้มค่า และเป็นประชาธิปไตย” โดยมีนักวิชาการจากโครงการวิเคราะห์และติดตามร่างกฎหมาย (Thai Law Watch) และสถาบันพระปกเกล้า ร่วมแสดงความคิดเห็น พร้อมทั้งวิเคราะห์ในประเด็นต่าง ๆ เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ซึ่งได้รับความสนใจจากนักวิชาการ สื่อมวลชน เข้าร่วมรับฟัง

ที่มาพระราชบัญญัติกู้เงินก้อนใหญ่สุดในประวัติศาสตร์

ดร.สมชัย จิตสุชน ผู้อำนวยการวิจัยด้านการพัฒนาอย่างทั่วถึง ทีดีอาร์ไอ เริ่มต้นย้อนถึงความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวว่า สภาผู้แทนราษฎรผ่านวาระแรกของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๖ โดยตั้งข้อสังเกตว่า การกู้เงินครั้งนี้จะเป็นไปในลักษณะของการกู้เงินนอกระบบงบประมาณขนาดใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาก แต่มีการนำเสนอให้สภาเห็นชอบเป็นพระราชบัญญัติ ซึ่งไม่เหมือนการกู้เงินนอกงบประมาณอื่นที่ไม่ผ่านสภาฯ ขณะเดียวกันยังมีการใช้ ‘บัญชีท้ายพระราชบัญญัติฯ’ ให้รายละเอียดการลงทุนในระดับหนึ่งซึ่งรัฐสภาสามารถกลั่นกรองได้ ทั้งนี้ แผนการลงทุนในวงเงิน ๒.๒ ล้านล้านบาทนั้น จะเห็นได้ว่าเป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เรียกว่าเส้นเลือดหลัก ถือเป็นเพียงส่วนหนึ่งของแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานรวมของประเทศจำนวน ๔.๓๕ ล้านล้านบาท

สำหรับสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติกู้เงินฯ ฉบับนี้ ดร.สมชัยสรุปให้เห็นภาพโดยชี้ให้เห็นว่า มีการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ภายในปี ๒๕๖๓ หรือประมาณ ๗ ปีเศษโดยเงินกู้ดังกล่าวจะต้องนำมาใช้ในโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ ซึ่งกำหนดไว้ ๓ ยุทธศาสตร์ ๘ แผนงานเท่านั้น ไม่สามารถที่จะทำนอกเหนือ จากนั้นได้

นอกจากนี้ยังไม่สามารถโยกวงเงินระหว่าง ๓ ยุทธศาสตร์ได้ หากแต่สามารถโยกเงินภายในแผนงานเดียวกันได้ หรือ โยกเงินระหว่างแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์เดียวกันได้ และยังระบุด้วยว่า โครงการที่จะดำเนินการและใช้เงินได้ต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดครบถ้วน คือจะต้องมีการทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รายงาน

---

[๑] **ที่มา :** เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ Thai Law Watch เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๖

การวิเคราะห์ผลกระทบด้านสุขภาพ (EHIA) รวมถึงต้องผ่านการกลั่นกรองของ ๓ หน่วยงานคือ กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และสำนักงบประมาณ

"นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัติกู้เงินฯ ดังกล่าว ยังมีเอกสารประกอบการพิจารณาประกอบด้วยรายละเอียดมากกว่าบัญชีท้ายพระราชบัญญัติแต่ไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย และเงินกู้นี้จะเป็นเงินนอกงบประมาณกล่าวคือ ตอนกู้ไม่ต้องนำส่งคลัง แต่หากเงินเหลือให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน คณะรัฐมนตรีมีอำนาจในการอนุมัติโครงการ กำหนดวงเงินกู้ วิธีการกู้และการจัดสรรเงินกู้ ในขณะที่กระทรวงการคลังมีอำนาจในการกู้เงินบริหารเงินกู้ปรับโครงสร้างหนี้และกำหนดหลักเกณฑ์การติดตามและประเมินผลโครงการ" ดร.สมชัย อธิบายจากการสรุปเนื้อหาร่างพระราชบัญญัติทั้งหมดเพื่อความเข้าใจ

ชี้ลงทุนถูกทิศทาง อย่างต่อเนื่อง ถ้าชัดเจนก็คุ้มค่า

จากการวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติเงินกู้อย่างละเอียดแล้วเห็นว่า พระราชบัญญัตินี้ถือเป็นการวางแผนการลงทุนภาครัฐระยะยาวอย่างต่อเนื่อง ถือว่าเป็นการลงทุนที่ถูกทิศทาง เนื่องจากจะเป็นการช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของเศรษฐกิจไทย และกระจายฐานการผลิตสู่ภูมิภาค ทั้งเพื่อการส่งออกและเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจเพื่อนบ้าน ซึ่งความต่อเนื่องของโครงการลงทุน ยังมีข้อดีชัดเจนที่จะทำให้ภาคเอกชนมีความมั่นใจและวางแผนล่วงหน้าได้ ขณะเดียวกันยังมีส่วนช่วยในการยกระดับการลงทุนโดยรวม ให้หลุดพ้นจาก 'หล่มการลงทุนต่ำ' ที่เป็นมาตั้งแต่หลังวิกฤตปี ๒๕๔๐ ในประเด็นเรื่องของวงเงินกู้เกินครึ่ง ที่ใช้ไปเพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ รถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าเขต กทม.และปริมณฑลนั้น หากพิจารณาแล้วเห็นว่าแม้จะเป็นผลดีต่อการท่องเที่ยวและการเดินทางภายใน กทม.แต่หากจะต้องพิจารณาจำนวนผู้โดยสารระหว่างเมือง ที่เป็นกลุ่มใช้เป็นประจำด้วยว่าแท้จริงแล้วประชากรรวมของจุดเริ่มต้นกับปลายทาง จะมีอย่างต่อเนื่องคุ้มทุนหรือไม่รวมถึงประชากรในเมืองใหญ่อื่นๆ ที่เป็นเป้าหมายจะชัดเจนหรือไม่

ดังนั้นประโยชน์ทางเศรษฐกิจจึงยังไม่ชัดเจนเท่ากับการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ร่างพระราชบัญญัติเงินกู้ฯ จึงควรเพิ่มสัดส่วนการลดต้นทุนโลจิสติกส์ด้วย แต่หากพระราชบัญญัตินี้ดำเนินการอย่างรอบคอบและคุ้มค่า ก็น่าจะเป็นการสร้างรากฐานให้กับเศรษฐกิจของไทยอย่างสำคัญยิ่ง ในขณะที่ผลกระทบต่อความเสี่ยงด้านการคลัง ก็อยู่ในระดับที่ยอมรับได้เช่นกัน

พบหลากข้อกังวล ส่วนใหญ่ขาดความชัดเจนหลายประเด็น

อย่างไรก็ตามแม้พบว่า พระราชบัญญัติกู้เงินฯจะมีผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว แต่ขณะเดียวกันนักวิชาการทีดีอาร์ไอ ก็เห็นว่ายังมีข้อกังวลหลายประการเช่นกัน

๑. การเสนอเป็นเงินกู้นอกระบบงบประมาณ เป็นการให้อำนาจตัดสินใจใช้เงินแผ่นดินจำนวนมากกับฝ่ายบริหาร ผ่านการปรับเปลี่ยนรายละเอียด ในเอกสารประกอบการพิจารณาในขณะที่ฝ่ายนิติบัญญัติมีโอกาสให้ความเห็นชอบตาม พระราชบัญญัติและบัญชีแนบท้ายเพียงครั้งเดียว ในระยะเวลา ๗ ปีเศษ ในขณะที่เม็ดเงินลงทุนเฉลี่ยต่อปี มีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งของงบลงทุนตามงบประมาณปกติ ที่รัฐสภามีสิทธิ์กลั่นกรองทุกปี

๒. โครงการจำนวนมากยังไม่ผ่านการศึกษาความคุ้มค่าทางการเงิน เศรษฐกิจ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ โดยพบว่า มีโครงการจำนวนหนึ่งที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้หรือยังศึกษาไม่แล้วเสร็จ ซึ่งมีงบประมาณสูงกว่า ๙ แสนล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนรถไฟความเร็วสูง ซึ่งยังไม่มีการศึกษาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและทางการเงินอย่างชัดเจนเมื่อเทียบกับการลงทุนรถไฟรางคู่ ที่ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์และสร้างความสามารถในการแข่งขันระยาวของประเทศไทยดีกว่า ทั้งนี้ยังเห็นด้วยว่าหากโครงการดำเนินการไม่ได้หรือล่าช้าความต่อเนื่องที่ตั้งใจให้เกิดจะไม่เกิดขึ้นจริงหรืออาจมีการเร่งรีบสรุปผลการศึกษาในทางให้เกิดโครงการทัน ๗ ปี ทำให้ไม่คุ้มค่าการลงทุน หรือจัดประเภทการลงทุนให้เป็นการให้บริการทางสังคม (Social service) อย่างไม่เหมาะสม เช่น กรณีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้ที่มีฐานะปานกลางถึงสูงมากกว่ากลุ่มประชากรทั่วไป

๓. ความไม่ชัดเจนในด้านการบริหารโครงการ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการปฏิรูปหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการโครงการหรือการกำหนดว่าโครงการใดเป็นการให้บริการสังคม โครงการใดต้องเลี้ยงตัวเองได้ เป็นต้น

๔. ผลต่อความเสี่ยงด้านการคลัง ที่ขึ้นกับความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการลงทุน (ในการสร้างรายได้ประชาชาติ) ซึ่งยังไม่แน่นอนและเสี่ยงต่อการประเมินในด้านดีเกินควร ทั้งนี้ยังไม่มีความชัดเจน เรื่องแผนการลงทุนทั้งหมดของรัฐบาล (โครงการเส้นเลือดหลัก เส้นเลือดฝอย ว่ามีวงเงินรวมเท่าใดลงทุนเมื่อไรในงบประมาณเท่าใดหรือจะมีวงเงินนอกงบประมาณอีกหรือไม่) และรัฐบาลเองก็ไม่ได้นำเสนอแผนการสร้างรายได้อื่นนอกเหนือจากที่ระบุว่าการลงทุนตามร่างพระราชบัญญัติจะทำให้เศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้น

๕. ผลกระทบต่อรายจ่ายภาครัฐในอนาคตในเรื่องที่สำคัญอื่นโดยเฉพาะรายจ่ายด้านสังคม การพัฒนาคน และนวัตกรรม ทั้งนี้เห็นว่าอาจจะกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเรื่องคุณภาพ กำลังคนและแรงงาน ขณะเดียวกันรัฐบาล ไม่ชัดเจนเรื่องผลต่อความเหลื่อมล้ำในประเทศ ว่ามากขึ้นหรือน้อยลงอย่างไร

เห็นด้วยทางรางคู่ แต่รถไฟความเร็วสูงยังมีคำถามคุ้มหรือไม่

<u>ด้าน ดร.สุเมธ องกิตติกุล นักวิชาการทีดีอาร์ไอ กล่าวถึง การวิเคราะห์เรื่องความเหมาะสมและคุ้มค่าของชุดโครงการลงทุนและการบริหารจัดการจากร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว</u> โดยระบุว่าจากวงเงินลงทุนทั้งหมดจะเห็นได้ว่าเงินก้อนใหญ่ถูกนำไปลงทุนในการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมทางราง สูงถึง ๑.๖๕ ล้านล้านบาท ประกอบด้วยการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ ก่อสร้างทางสายใหม่ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงและการก่อสร้างรถไฟฟ้าใน กทม. และปริมณฑลทั้งนี้จากผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนของสำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า มีการศึกษาแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๕๓ โดยมีการพัฒนารถไฟทางคู่ อีกทั้งเป็นการปรับปรุงในส่วนที่มีอยู่เดิมและสร้างขึ้นใหม่ โดยโครงการนี้เห็นว่ามีความสำคัญและควรเร่งดำเนินการอย่างเร่งด่วน ขณะที่โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงนั้น ยังมีคำถามเรื่องของความคุ้มค่าและความเป็นไปได้ในรายละเอียดต่าง ๆ เพราะการศึกษายังทำไม่เสร็จสิ้น “จากแผนยุทธศาสตร์ฯ นี้และพระราชบัญญัติ

กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ยังมีคำถามในหลายประเด็น เช่น ความแตกต่างระหว่างการชำระหนี้เงินกู้ของกระทรวง กรม และรัฐวิสาหกิจ ว่าจะมีความแตกต่างอย่างไร เพราะในกรณีของกระทรวง หรือกรม รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระชำระหนี้ แต่หากเป็นกรณีของรัฐวิสาหกิจจะมีการโอนหนี้ให้เป็นของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจอย่างการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้ชำระคืนเอง ขณะที่ในส่วนของหน่วยงานรับผิดชอบรถไฟความเร็วสูงจะให้ใครเป็นผู้ดำเนินการระหว่างการรับผิดชอบของรัฐเอง หรือมีเอกชนเข้าร่วมด้วย ส่วนกรณีพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลถ้าไม่มีการกู้เงินผ่านพระราชบัญญัติจะทำให้โครงการล่าช้าออกไปหรือไม่อย่างไร"ดร.สุเมธกล่าว พร้อมกับยกตัวอย่างการดำเนินการในต่างประเทศเช่น ประเด็นการอุดหนุนของภาครัฐในระบบขนส่งทางรางที่มีความชัดเจน ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มี

เสนอแนะ ๙ ข้อแก้ร่างพระราชบัญญัติเงินกู้ฯ เพื่อความคุ้มค่าและให้สอดคล้องหลักประชาธิปไตย

นอกจากนี้นักวิชาการทีดีอาร์ไอ ยังมีข้อเสนอแนะในการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศดังกล่าว ๙ ข้อคือ

๑. เพิ่มรายละเอียดระดับโครงการในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติเพื่อให้รัฐสภาได้กลั่นกรองและให้ความเห็นชอบในรายละเอียดที่เหมาะสม

๒. ให้โครงการลงทุนทุกโครงการต้องผ่านการศึกษาความเป็นไปได้ โดยหน่วยงานที่เป็นกลางและมีผู้ตรวจสอบอิสระ (Independent Peer Review) ตรวจสอบผลการศึกษาอีกชั้นหนึ่ง ทั้งนี้ การศึกษาความเป็นไปได้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่รัดกุมขึ้น ทั้งในส่วนของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เช่น ราคา ความถี่ของการให้บริการ รวมถึงรายละเอียดตัวแปรที่เกี่ยวข้องอื่น เช่น อัตราคิดลด (Discount rate) เป็นต้น

๓. กำหนดให้ฝ่ายบริหารไม่สามารถเพิ่มโครงการใหม่ ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติแทนโครงการที่ไม่ผ่านการศึกษาความเป็นไปได้

๔. หากดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว โครงการใดมีเงินกู้ที่เหลือจ่าย ให้กระทรวงการคลังนำเงินเหลือจ่ายไปชำระคืนเงินกู้เท่านั้นไม่ให้นำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน

๕. การลงทุนในอนาคตควรอยู่ในรูปเงินในงบประมาณเท่านั้น ทั้งนี้ ควรมีการจัดทำแผนแม่บทการคมนาคมขนส่งที่ศึกษาอย่างรอบคอบ และเป็นระบบ ในกรณีที่ติดปัญหาเพดานการกู้เงินในงบประมาณ อาจออกเป็นพระราชบัญญัติยกระดับเพดานการกู้เงินเป็นการชั่วคราว โดยระบุว่าเพดานส่วนเกินต้องนำมาใช้ในโครงการลงทุนที่ระบุในพระราชบัญญัติเท่านั้น

๖. ให้มีบทเฉพาะกาลกำหนดให้รัฐบาลจัดทำงบประมาณรายจ่ายระยะปานกลาง (Medium-term/multi-year budgeting) เสนอต่อรัฐสภาและประชาชนทุกปี เพื่อให้รัฐสภาสาธารณชนรับรู้ประมาณการรายได้ในระยะปานกลาง แผนการหารายได้ของรัฐบาลเพิ่มเติม สมมุติฐานที่รัฐบาลใช้ในการประเมินความเสี่ยงทางการคลัง รวมทั้งต้นทุนค่าเสียโอกาสของโครงการลงทุนว่าไปเบียดบังการใช้จ่ายภาครัฐในส่วนอื่นอย่างไร

๗. จัดแบ่งกลุ่มโครงการตามลักษณะการเป็นบริการสาธารณะและกิจการเชิงพาณิชย์ โดยกำหนดคำจำกัดความของการบริการสาธารณะอย่างชัดเจน เช่น รถไฟความเร็วสูงซึ่งกลุ่มเป้าหมายไม่ใช่ผู้มีรายได้น้อย ดังนั้น ไม่ควรถือเป็นบริการสาธารณะที่ยอมปล่อยให้ขาดทุนในระยะยาว

จนไปเบียดบังรายจ่ายภาครัฐในเรื่องที่สำคัญอื่น ๆ เช่น รายจ่ายด้านสวัสดิการสังคม รายจ่ายเพื่อพัฒนาคนและทรัพยากรมนุษย์และควรแยกการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและอุดหนุนบริการสำหรับผู้มีรายได้น้อยออกจากกันอย่างชัดเจน

๘. ในด้านการบริหารรัฐต้องมีความชัดเจนของหนี้สะสมและหนี้จากการลงทุนระบบรางใหม่ว่าจะมีการบริหารจัดการอย่างไร ที่สำคัญต้องมีการปฏิรูปองค์กรและการกำหนดตัวชี้วัดด้านประสิทธิภาพอย่างชัดเจน

๙. ให้มีการประเมินผลหลังการดำเนินโครงการอย่างเป็นระบบ (Ex-post Evaluation)

ทีดีอาร์ไอ ชี้รัฐควรพิจารณาก่อสร้างโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเท่าที่จำเป็น ห่วงไม่คุ้มทุน เสนอแนะให้เอกชนลงทุนแทน อาจส่งผลกระทบงบประมาณรายจ่ายระยะยาว ทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศลดลง[๒]

สมาคมนักข่าวนักหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทย ร่วมกับสถาบันอิศรา มูลนิธิพัฒนาสื่อมวลชนแห่งประเทศไทย จัดเสวนาเรื่อง "เงินกู้ ๒ ล้านล้าน วิกฤติหรือโอกาสประเทศไทย" โดยมีวิทยากรเข้าร่วม อาทิ นายสุเมธ องกิตติกุล นักวิชาการอาวุโส สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, นายสกนธ์ วรัญญูวัฒนา คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, นายบรรเจิด สิงคะเนติ คณะนิติศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และ นายประดิษฐ์ เรืองดิษฐ์ นายกสมาคมนักข่าวนักหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทย

โดยนายสุเมธ องกิตติกุล นักวิชาการอาวุโส สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย หรือทีดีอาร์ไอ เปิดเผยว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศมีความจำเป็นที่ต้องดำเนินการ แต่รัฐบาลไม่ควรนำทุกโครงการมาบรรจุไว้เป็นโครงการเพื่อการลงทุนที่ต้องใช้เม็ดเงินก่อสร้างรวมกันถึง ๒ ล้านล้านบาท ทั้งนี้ รัฐบาลควรเลือกดำเนินการในโครงการที่มีความจำเป็นกับขีดความสามารถในการแข่งขัน และใช้วงเงินการก่อสร้างเพียง ๑ ล้านล้านบาทก่อน อาทิ โครงการรถไฟฟ้า ๑๐สาย ในกรุงเทพมหานคร รถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วสูงบางเส้นทางเพื่อเป็นการบริหารจัดการการลงทุนอย่างเหมาะสม โดยไม่ต้องมีหนี้สินมากเกินไป ขณะเดียวกันความพร้อมในการก่อสร้างแต่ละโครงการมีน้อยเกินไป โดยเฉพาะการศึกษาความเป็นไปได้ แนวทางการบริหารหนี้และการปฏิรูปโครงสร้างรัฐวิสาหกิจที่จะรับผิดชอบแต่ละโครงการเพราะหากไม่มีความชัดเจนจะมีผลต่อความคุ้มทุนทางเศรษฐกิจของประเทศได้

ขณะที่นายสกนธ์ วรัญญูวัฒนา คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ระบุว่า ในเชิงเศรษฐกิจถือว่ามีความจำเป็นในการดำเนินการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอย่างแน่นอน เพราะเป็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้ดีขึ้น แต่รัฐบาลจะต้องคำนึงถึงการกำหนดทิศทางของประเทศอย่างจริงจัง โดยเฉพาะแนวทางการพัฒนาประโยชน์ตามพื้นที่ที่โครงสร้างพื้นฐานไปถึง แต่ที่ผ่านมารัฐบาลไม่ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อระบบการผลิตภาคการเกษตรของไทยได้ ขณะเดียวกันการดำเนินการกู้เงินในครั้งนี้ แม้จะเป็นการกู้นอกงบประมาณ ซึ่งจะไม่ส่งผลต่อกรอบวินัยทางการเงินการคลังที่กำหนดให้หนี้สาธารณะต้องไม่เกิน ร้อยละ ๖๐ แต่ในทางกลับกันจะส่งผลต่อรายจ่ายประจำของประเทศในอนาคตให้สูงขึ้นกว่าในปัจจุบันที่มีถึงร้อยละ ๘๐ ของงบประมาณรายจ่ายทั้งหมด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากโครงการประชานิยมต่างๆ ซึ่งจะทำให้ในอนาคตจะทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศลดลง ดังนั้น แนวทางในการแก้ไขปัญหาอย่างหนึ่ง คือการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนในโครงการต่างๆ แทนเพื่อลดภาระงบประมาณของรัฐบาลและลดการพึ่งพากลไกภาครัฐ ผ่านการจัดสรรงบประมาณของกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ประชาชนจะได้รับประโยชน์มากขึ้นแต่รัฐบาลจะต้องมีความชัดเจนในการติดตามประเมินผลอย่างจริงจังด้วย

---

[๒] ที่มา : เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ครอบครัวข่าว ๓ ณ วันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖ เรื่อง สมาคมสื่อจัดเสวนาเงินกู้ ๒ ล้านล้าน

ด้านนายบรรเจิด สิงคะเนติ คณะนิติศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ หรือ นิด้า มองว่า การดำเนินการกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ของรัฐบาลเพื่อลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในมุมมองของกฎหมาย เมื่อเป็นการประกาศใช้ตามพระราชบัญญัติหรือพระราชบัญญัติการกู้เงินการพิจารณาร่างกฎหมายฉบับนี้จะต้องเป็นไปตามรัฐธรรมนูญและต้องเป็นไปตามหลักนิติธรรมด้วยเช่นกัน ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าการดำเนินการครั้งนี้ไม่ได้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญโดยเฉพาะการจัดสรรเงินกู้นอกงบประมาณที่ตามหลักจะต้องดำเนินการกู้เงินผ่านระเบียบการจัดสรรงบประมาณทั่วไป รวมทั้งการกู้เงินดังกล่าวมีผลกระทบต่อภาระหนี้ต่อหัวของประชาชนจำนวนมากโดยรัฐบาลไม่ได้หาแนวเลือกทางอื่นการลดภาระให้กับประชาชนซึ่งขัดต่อบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญอย่างชัดเจน

นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว ยังขัดต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ระบุการวางแผนการพัฒนาประเทศที่มีผลกระทบกับประชาชนต้องมีการทำประชาพิจารณ์รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนก่อนซึ่งที่ผ่านมารัฐบาลไม่ได้ดำเนินการในเรื่องนี้ จึงเป็นข้อกังวลว่าในอนาคตจะเกิดปัญหาเดียวกับความล่าช้าของโครงการบริหารจัดการน้ำ ๓.๕ แสนล้านบาท ที่ศาลปกครองมีคำสั่งให้กลับไปทำประชาพิจารณ์ก่อน

วิเคราะห์รายละเอียดร่างพ.ร.บ.กู้เงินฯ ให้เดินถูกทางและคุ้มค่า[๓]

ในการเสวนา ร่าง พ.ร.บ.กู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ: เดินหน้าอย่างไรให้ถูกทาง โปร่งใสและเป็นประชาธิปไตย ที่จัดโดย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) โครงการวิเคราะห์และติดตามร่างกฎหมาย (ThaiLawWatch) ร่วมกับสถาบันพระปกเกล้า ณ ห้องประชุมชั้น ๒ ทีดีอาร์ไอ

ดร.สมชัย จิตสุชน ผอ.วิจัยด้านการพัฒนาอย่างทั่วถึง ทีดีอาร์ไอ ดร.สุเมธ องกิตติกุล นักวิชาการทีดีอาร์ไอ และ ดร.นิตินัย ศิริสมรรถการ ประธานกรรมการบริษัท มาเก็ตเมทริกซ์ เอเชีย จำกัด ร่วมกันนำเสนอผลการศึกษาและข้อเสนอแนะต่อร่างพ.ร.บ.กู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยมุ่งเน้นการประเมินถึงผลกระทบต่อการคลังของประเทศ ความเหมาะสมของโครงการ และการประเมินความคุ้มค่าในการลงทุนระยะยาวดังกล่าว

ดร.สมชัย กล่าวถึง พ.ร.บ.กู้เงินฯ โดยแสดงความเห็นด้วยกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในระยะยาว เพราะนอกจากช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของเศรษฐกิจไทยแล้วยังช่วยกระจายฐานการผลิตไปสู่ภูมิภาค ดร.สมชัย มองเห็นข้อดีของร่าง พ.ร.บ.กู้เงินฯ คือ เห็นความต่อเนื่องของโครงการลงทุนช่วยให้ภาคเอกชนมีความมั่นใจและวางแผนล่วงหน้าได้ รวมทั้งมีส่วนช่วยยกระดับการลงทุนโดยรวมให้หลุดพ้น “หล่มการลงทุนต่ำ” ที่เป็นมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๐ แต่ก็มีข้อท้วงติง เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า วงเงินกู้ ๒ล้านล้านบาทนั้น เกินครึ่งใช้เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสาร เช่น รถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าเขต กทม.ปริมณฑล หากโจทย์ใหญ่ของประเทศไทยต้องการลดต้นทุนโลจิสติกส์จริง ๆ แต่กลับไปเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งรถไฟความเร็วสูงโดยมีวัตถุประสงค์ คือการขนคนเป็นหลักนั้น ดร.สมชัย ถามว่า แล้วการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเม็ดเงินมหาศาลขนาดนี้ จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ เรื่องการขนของ การขนส่งสินค้าไปค้าขายกับต่างประเทศได้หรือไม่ “อย่าลืมว่า ภาพใหญ่ประชากรของไทย ไม่เกิน ๑๐ ปี ประชากรไทยจะอยู่ในช่วงขาลง การหวังมีหัวเมืองใหญ่ๆ ๒๐ เมือง น้องๆ กรุงเทพฯ จึงมีความเป็นไปได้น้อยมาก ฉะนั้น ความคุ้มทุนในระยะยาว จึงควรมีการศึกษาให้ดีด้วย” และแม้จะมีการพูดกันว่า รถไฟความเร็วสูงขนสินค้าได้ด้วยนั้น ดร.สมชัย ยกกรณีในต่างประเทศ ที่มีการใช้รถไฟความเร็วสูงขนส่งสินค้า แต่ก็เป็นสินค้าชนิดเบาๆ ทำในช่วงเวลากลางคืนที่มีผู้โดยสารน้อย สุดท้ายก็ไม่ได้ตอบโจทย์การลดต้นทุนโลจิสติกส์ในระยะยาวแต่อย่างใด

ดังนั้น ร่าง พ.ร.บ.กู้เงิน ในฐานะนักวิจัย มีข้อเสนอให้เพิ่มสัดส่วนการลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้มากกว่านี้ เช่น รถไฟรางคู่ ส่วนข้อกังวลต่อแนวทางร่าง พ.ร.บ.นี้ ก็มีทั้งการเสนอเป็นเงินกู้นอกงบประมาณ ทำให้อำนาจการตัดสินใจใช้เงินแผ่นดินจำนวนมากตกอยู่กับฝ่ายบริหาร ขณะที่ฝ่ายนิติบัญญัติ มีโอกาสให้ความเห็นชอบตาม พ.ร.บ.นี้เพียงครั้งเดียวในระยะเวลา ๗ ปีเศษ รวมถึงโครงการจำนวนมากยังไม่ผ่านการศึกษาความคุ้มค่าทางการเงินเศรษฐกิจและผลกระทบ

---

[๓] **ที่มา : เข้าถึงได้ที่เว็บไซต์** http://tdri.or.th/tdri-insight/isranews๒๐๑๓๐๔๑๘/ **สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖**

ต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ซึ่งหากโครงการดำเนินการไม่ได้หรือล่าช้าความต่อเนื่องที่ตั้งใจให้เกิดจะไม่เกิดจริง หรือหากมีการเร่งรีบสรุปผลการศึกษาเพื่อให้โครงการเกิดทัน ๗ ปี ทำให้ไม่คุ้มค่าการลงทุน

ลงทุนไม่คุ้มค่า GDP ระยะยาวหดตัว สำหรับผลกระทบต่อฐานะการคลัง ดร.สมชัย มีความเห็นว่า ขึ้นอยู่กับความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการลงทุน หากลงทุนคุ้มค่า ไม่มีวิกฤตเศรษฐกิจเกิดขึ้น สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ก็ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ก็ต้องจับตาดูผลกระทบต่อภาระทางการคลัง สุดท้าย เมื่อมีการกู้เงิน ๒.๒ ล้านล้านนี้มาแล้ว หนี้สาธารณะต่อรายได้ประชาชาติ(Public Debt/GDP)เป็นอย่างไร"ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการลงทุน ณ วันนี้ ยังไม่แน่นอน และเสี่ยงต่อการประเมินในด้าน "ดี" เกินควรเราจะเห็นว่าครึ่งหนึ่งของเม็ดเงินโครงการนี้ ยังไม่มีการศึกษาความคุ้มค่าซึ่งน่าเป็นห่วงอีกทั้งรัฐบาลไม่มีการเสนอแผนการสร้างรายได้อื่นๆ เลย ว่าเงิน ๒ ล้านล้านบาท ใช้จ่ายไปแล้วจะมีรายได้จากส่วนใดมาเพิ่มบ้าง เช่น มีการปรับโครงสร้างภาษีต่าง ๆ หรือไม่" และไหน ๆ รัฐบาลจะมีการกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาทแล้ว ดร.สมชัย เสนอว่า ก็ควรมีการจัดสรรเงินล็อตแรกเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทุกโครงการ โดยหน่วยงานที่เป็นกลางและมีผู้ตรวจสอบอิสระเพื่อให้การใช้เงินเป็นไปอย่างถูกทิศถูกทาง

ห่วงโครงการไม่คุ้มทุน แนะวิเคราะห์ให้ละเอียด ขณะที่ ดร.สุเมธ ตั้งข้อสังเกตถึงความเหมาะสมและคุ้มค่าของการลงทุนและการบริหารจัดการ โดยเห็นว่า การพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่เป็นรถไฟทางคู่ทั้งทางเก่าและทางใหม่เป็นสิ่งที่สำคัญที่ควรเร่งดำเนินการมากกว่ารถไฟความเร็วสูงที่ยังต้องพิจารณาความคุ้มค่าในการลงทุนอย่างละเอียดเพราะถูกตั้งคำถามถึงความคุ้มค่าในการลงทุนมากที่สุด เนื่องจากยังไม่ได้ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study) "การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนส่วนใหญ่เป็นการแก้ปัญหาเรื่องของความจุถนนในปัจจุบัน แต่สิ่งที่ยังขาด คือแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบรางที่ยังไม่มีความชัดเจน อย่างไรก็ตามหากรัฐจะอุดหนุนระบบขนส่งทางราง ก็ต้องมีความชัดเจนเรื่องหนี้สะสมและหนี้จากการลงทุนระบบรางใหม่"

ดร.สุเมธ ยกตัวอย่างการวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้ของโครงการขนาดใหญ่ว่า มักมีปัญหาเรื่องต้นทุนโครงการที่สูงกว่าที่คาดการณ์แต่ผลประโยชน์ที่ได้รับน้อยกว่าที่คาดการณ์ เมื่อโครงการเริ่มดำเนินการเช่นเดียวกับการคาดการณ์ผู้ใช้งานจริงที่ก็มักสูงกว่าปกติเพื่อให้โครงการดำเนินไปได้ ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ที่อันตรายเสี่ยงต่อการขาดทุนในอนาคต ฉะนั้น ในโครงการขนาดใหญ่ควรมีการวิเคราะห์ที่เข้มข้น และมีความรับผิดชอบ (Accountability)

ดังนั้น การวิเคราะห์โครงการลงทุนขนาดใหญ่ให้ประสบความสำเร็จได้ต้องสร้าง "ความรับผิดชอบ" ในส่วนของการดำเนินงานทั้งภาครัฐและเอกชน และควรตั้งหน่วยงานที่เป็นกลางมาดำเนินงานแทนอย่างครบถ้วนทุกขั้นตอน พร้อมด้วยกลุ่มผู้ตรวจสอบอิสระมาร่วมวิเคราะห์อย่างละเอียด เปรียบเทียบกับการประมาณการในวิธีอื่นๆ หรือโครงการอื่นๆ เพื่อลดปัญหาด้านแรงจูงใจของหน่วยงานเจ้าของโครงการที่จะผลักดันโครงการ รวมถึงควรมีการเปิดเผยผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการต่อสาธารณชนด้วย ดร.สุเมธ ยังกล่าวถึงปัจจัยที่ทำให้รถไฟความเร็วสูงคุ้มค่าที่จะลงทุนว่าต้องให้ความสำคัญกับปริมาณการจราจรและผู้โดยสาร อย่างในกรณีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ - เชียงใหม่ ซึ่งมีการตั้งคำถามมากถึงการลงทุนกับความคุ้มค่านั้น มีการศึกษาของนักวิจัยชาวอังกฤษปี ๒๐๐๙ ระบุว่า รถไฟความเร็วสูงจะประสบความสำเร็จต้องมีการเชื่อมโยงโครงข่ายที่ดี

ขณะที่ประเทศไทย เปรียบเทียบการเดินทางอากาศที่มีผู้โดยสารหนาแน่นที่สุด คือกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ที่มีอยู่ประมาณ ๔-๕ ล้านคนต่อปี ส่วนนี้สามารถดึงผู้โดยสารจากการเดินทางทางอากาศมาใช้บริการรถไฟความเร็วสูงได้พอสมควรซึ่งปัจจัยที่ทำให้รถไฟความเร็วสูงคุ้มค่าที่จะลงทุนนั้น เฉลี่ยแล้วขั้นต่ำที่สุด ปีแรกที่เปิดดำเนินการอย่างน้อยต้องมีผู้โดยสาร ๓ ล้านคนต่อปี (กรณีค่าก่อสร้างต่ำ) แต่หากต้นทุนค่าก่อสร้างสูง (เป็นปกติ) จำนวนผู้โดยสารที่คุ้มทุน จะอยู่ที่ ๙ ล้านคนต่อปี

<u>กู้เงินนอกงบฯ มีทั้งข้อดี-ข้อเสีย ด้าน ดร.นิตินัย วิเคราะห์งบประมาณของประเทศ ๘๐% ตัดลดไม่ได้</u> เพราะรัฐบาลในอดีตสร้างนโยบายประชานิยมไว้จำนวนมากดูได้จาก ๓ กองทุนใหญ่ กองทุนหมู่บ้านฯ กองทุนให้กู้ยืมเพื่อการศึกษา และกองทุนหลักประกันสุขภาพฯ กลายเป็นภาระ ๘๘% ของภาระงบประมาณที่ให้กับกองทุนเงินนอกงบฯ ทั้งหมด (๑๐๐ กว่ากองทุน) จนทำให้ "พื้นที่ทางการคลัง" (fiscal space) เฉลี่ยปี ๒๕๕๐-๒๕๕๖ หายไปจากการหมักหมมของนโยบายประชานิยม กลายเป็นดินพอกหางหมู "ปัจจุบันต้องยอมรับว่าเราเก็บภาษีมา ๑๐๐ บาท แทบไม่ได้เอาไปพัฒนาอะไรเลยเพราะต้องนำไปจ่ายงบฯ ที่ตัดไม่ได้ซึ่งตลอด ๔ ปี (๒๕๕๒ - ๒๕๕๕) การกู้เงินชนเพดานจากประชานิยมในอดีต ทำให้สัดส่วนการลงทุนภาครัฐของเราอยู่แค่ ๑.๒๖ % ขณะที่เพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม โตเฉลี่ย ๗.๒๕% และมาเลเซีย ๘.๘๑%"

<u>สุดท้าย ดร.นิตินัย มองมุมต่างถึงการที่ร่างพ.ร.บ. ๒ ล้านล้านบาท ซึ่งเป็นการกู้เงินนอกงบประมาณนั้น มีทั้งข้อดี-ข้อเสีย</u> ซึ่งไม่ใช่ปัญหาน่ากังวลหากมี Post-audit ที่ดี ทั้งนี้ อยากให้จับตาดูความสำเร็จของโครงการในเชิง Output Outcome มากกว่าการไปโฟกัสเฉพาะโครงการ ๒ ล้านล้านบาท จนลืมแกนหลัก งบประมาณแผ่นดิน ความซ้ำซ้อนของโครงการ ๒ ล้านล้านบาท เป็นโครงการใหม่หรือซ้ำซ้อนกับงบประมาณปกติหรือไม่ เป็นต้น

เอ็กซเรย์โครงการกู้เงิน ๒ ล้านล้านเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ[๔]

โครงการกู้เงิน ๒ ล้านล้านเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ถือว่าเป็นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมระบบการขนส่งของประเทศครั้งใหญ่ครั้งหนึ่งในประวัติศาสตร์ โดยสามารถจำแนกตามยุทธศาสตร์และประเภทของการคมนาคมได้ดังนี้

จำแนกตามยุทธศาสตร์	จำแนกตามประเภทการคมนาคม
๑. การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนไปสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า ๓๔๕,๕๖๐.๗๓ ล้านบาท (ร้อยละ ๑๗.๗๓)	๑. ทางราง วงเงินรวม ๑,๖๕๘,๘๙๒.๑๒ ล้านบาท (ร้อยละ ๘๓.๓๓)
๒. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาท (ร้อยละ ๕๒.๑๒)	๒. ทางถนน วงเงินรวม ๒๘๙,๔๘๒.๑๑ ล้านบาท (ร้อยละ ๑๔.๕๔)
๓. การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว ๕๙๓,๘๐๑.๕๒ ล้านบาท (ร้อยละ ๒๙.๖๙)	๓. ทางน้ำ วงเงินรวม ๒๙,๘๑๙.๕๐ ล้านบาท (ร้อยละ ๑.๕๐)
๔. แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ (เพื่อเติมเต็มให้ครบ ๒ ล้านล้านบาท) จำนวน ๙,๒๖๑.๐๑ ล้านบาท (ร้อยละ ๐.๔๖)	๔. พัฒนาด่านของกรมศุลกากร จำนวน ๔๑ ด่าน วงเงินรวม๑๒,๕๔๔ ล้านบาท (ร้อยละ ๐.๖๓)

นอกจากนี้ ดร. สุเมธ ได้จัดกลุ่มโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานออกเป็น ๔ ประเภท ตามการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและความพร้อมในการดำเนินการ ดังนี้

๑) โครงการสนับสนุน (โครงการก่อสร้างด่าน จัดซื้อและติดตั้ง) รวม ๔๙ โครงการ มีวงเงิน ๕๖,๗๐๔ ล้านบาท ซึ่งพร้อมดำเนินการได้ทันที

๒) โครงการที่พร้อมดำเนินการ (มีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การออกแบบรายละเอียด และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและโครงการที่ไม่ต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ) ๒๕ โครงการ รวมวงเงิน ๔๗๓,๑๓๔ ล้านบาท

๓) โครงการที่ขาดการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ๑๘ โครงการ รวมวงเงิน ๕๒๙,๐๕๕ ล้านบาท

๔) โครงการที่ยังกำลังศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและโครงการที่ยังไม่ได้เริ่มศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ ๑๑ โครงการ รวมวงเงิน ๙๓๑,๘๘๖ ล้านบาท

---

[๔] **ที่มา :** เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ Thai Law Watch เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๖

ตารางสรุปการแบ่งประเภทโครงการต่าง ๆ ตามความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการ

กลุ่ม	ความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการ	จำนวนโครงการ และงบประมาณ (ล้านบาท)			
		ยุทธศาสตร์ที่ ๑	ยุทธศาสตร์ที่ ๒	ยุทธศาสตร์ที่ ๓	รวม
กลุ่มที่ ๑ (โครงการสนับสนุน)	โครงการที่ไม่จำเป็นต้องศึกษา FS	๖ โครงการ	๔๓ โครงการ	-	**๔๙ โครงการ**
		๔๑,๙๒๓	๑๔,๗๘๑	-	**๕๖,๗๐๔**
กลุ่มที่ ๒ (พร้อมดำเนินการ)	ศึกษา FS, DD, และ EIA แล้ว	-	๙ โครงการ	๑๔ โครงการ	**๒๓ โครงการ**
		-	๑๒๓,๑๘๔	๓๒๐,๘๙๘	**๔๔๔,๐๘๒**
	โครงการที่ไม่จำเป็นต้องศึกษา FS	๒ โครงการ	-	-	**๒ โครงการ**
		๒๙,๐๕๑	-	-	**๒๙,๐๕๑**
กลุ่มที่ ๓	โครงการที่ศึกษา FS และ DD แล้ว กำลังศึกษา EIA อยู่	๑๐ โครงการ	๓ โครงการ	๕ โครงการ	**๑๘ โครงการ**
		๑๓๔,๙๗๐	๑๒๑,๑๘๑	๒๗๒,๙๐๔	**๕๒๙,๐๕๕**
กลุ่มที่ ๔	กำลังศึกษา FS อยู่	-	๒ โครงการ	-	**๒ โครงการ**
		-	๕๕๘,๒๗๑	-	**๕๕๘,๒๗๑**
	โครงการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ	๗ โครงการ	๒ โครงการ	-	**๙ โครงการ**
		๑๔๘,๖๕๗	๒๒๔,๙๕๘	-	**๓๗๓,๖๑๕**

จากตารางดังกล่าว เราจะเห็นได้ว่า กว่าครึ่งหนึ่งของมูลค่าการลงทุนทั้งหมด (โครงการในกลุ่มที่ ๓ และกลุ่มที่ ๔) ซึ่งมีมูลค่าสูงถึง ๑,๔๖๐,๙๔๑ ล้านบาท ยังไม่มีความพร้อมในการดำเนินการเนื่องจากโครงการในกลุ่มที่ ๓ กำลังศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Impact Assessment) และโครงการในกลุ่มที่ ๔ มีทั้งในส่วนที่กำลังศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและในส่วนที่ยังไม่เริ่มดำเนินการใด ๆ ทั้งสิ้น

ข้อสังเกตต่อกรณีการลงทุนในระบบขนส่งทางราง

ดร. สุเมธ ชี้ให้เห็นว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงและการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่นั้นส่วนใหญ่ยังอยู่ในกลุ่มที่ ๓ และกลุ่มที่ ๔ ซึ่งยังไม่ได้รับการศึกษาความเป็นได้ของโครงการ ทั้งนี้ การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ทั้งทางเก่าและทางใหม่เป็นสิ่งที่ทุกฝ่ายเห็นว่าเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินการเพื่อลดต้นทุนในการขนส่งของระบบเศรษฐกิจไทย อย่างไรก็ตาม ดร. สุเมธได้ตั้งข้อสังเกตต่อกรณีการลงทุนในระบบขนส่งทางราง ดังนี้

๑) บทบาทของภาครัฐในการอุดหนุนระบบ

ในกรณีของประเทศไทย ภาครัฐบริหารจัดการระบบขนส่งทางรางแบบรัฐวิสาหกิจเดียว ซึ่งเป็นการอุดหนุนกิจการที่ไม่ทำกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในรูปแบบของต่างประเทศ (โดยเฉพาะในแถบสหภาพยุโรป) พบว่า มีการแบ่งแยกระหว่างโครงสร้างพื้นฐานและการประกอบการเดินรถไว้อย่างชัดเจน คือการอุดหนุนของรัฐมีการแบ่งชัดเจนระหว่างการอุดหนุนในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน (ราง) และการอุดหนุนการประการการเดินรถสำหรับผู้โดยสาร

นอกจากนี้ ยังมีความชัดเจนในการบริหารจัดการหนี้ที่เป็นระบบและมีการปฏิรูปองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานอีกด้วย

๒) ความคุ้มค่าในการลงทุนและเทคโนโลยีรองรับ

ดร. สุเมธ ได้ตั้งคำถามถึงความคุ้มค่าในการลงทุนในระบบรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากเป็นการลงทุนที่มีมูลค่าสูงมากแต่อาจไม่เกิดความคุ้มค่าในประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้รับหากเปรียบเทียบกับกรณีระบบรถไฟรางคู่ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดเวลาและต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ในขณะที่รถไฟความเร็วสูงเน้นการเดินทางของคนและสินค้าชนิดเบา ๆ เป็นหลัก

นอกจากนี้ ดร. สุเมธ เห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่จะใช้บริการรถไฟความเร็วสูงอาจเป็นกลุ่มผู้ใช้ที่มีฐานะเป็นหลักซึ่งไม่ใช่การให้บริการทางสังคมแก่คนทั่วไปในวงกว้าง ทั้งนี้ การสร้างรถไฟความเร็วสูงที่ประสบความสำเร็จควรต้องมีการเชื่อมโยงโครงข่ายที่ดี คือมีระบบรถไฟปกติในการรองรับพื้นที่โดยรอบมิใช่เป็นเพียงการสร้างขึ้นเดี่ยว ๆ โดยปราศจากระบบการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ ซึ่ง ดร.สุเมธ มีความเห็นว่า ควรมีการพัฒนาการลงทุนในระบบรถไฟรางคู่ที่มีความจำเป็นและมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากกว่า

จากการวิเคราะห์พบว่า ภายใต้เงื่อนไขการลงทุนก่อสร้างในปัจจุบันระบบรถไฟความเร็วสูงควรต้องมีผู้โดยสารในปีแรกสูงถึงประมาณ ๙ ล้านคน/เที่ยว เป็นอย่างน้อยถึงจะคุ้มค่ากับต้นทุนในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงมาก โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ในปัจจุบัน ซึ่งมีผู้ใช้บริการอยู่ที่ ๔-๕ ล้านคนเท่านั้นเพราะฉะนั้น รัฐบาลควรทำการศึกษาถึงพฤติกรรมการใช้งานและความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจก่อนที่รัฐบาลจะตัดสินใจในการลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงดังกล่าว

แนวทางการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการขนาดใหญ่ (Mega-Projects)

ดร. สุเมธ ยังได้ชี้ให้เห็นว่า โครงการขนาดใหญ่หรือ Mega-Projects ที่มีระยะเวลาในการวางแผนยาวและมีความเสี่ยงสูง รวมถึงมีการประสานงานที่สลับซับซ้อน ควรมีความชัดเจนในเรื่องการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ โดยมีประเด็นในการวิเคราะห์ที่ชัดเจน

งานวิจัยของ Flyvbjerg (๒๐๐๙) ระบุปัญหาของโครงการขนาดใหญ่ในอดีตว่ามีปัญหาด้านต้นทุนการก่อสร้างโครงการที่สูงกว่าที่คาดการณ์ (Cost overruns) และผลประโยชน์ที่ได้รับน้อยกว่าที่คาดการณ์ (Benefit shortfalls) เมื่อโครงการเริ่มดำเนินการ กล่าวคือการมีจำนวนผู้ใช้งานจริงน้อยกว่าที่คาดการณ์ ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ ได้รวบรวมข้อมูลของโครงการขนาดใหญ่มากกว่า ๒๐๐ โครงการ จาก ๒๐ ประเทศ ในห้าทวีป พบว่า ต้นทุนของโครงการด้านรถไฟ มีค่าเฉลี่ยต้นทุนสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ถึงร้อยละ ๔๔.๗ และในส่วนของการคาดการณ์ผู้โดยสารที่ใช้บริการ พบว่าโครงการรถไฟมีจำนวนผู้โดยสารจริงน้อยกว่าการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารมากถึง ร้อยละ ๕๑.๔

ลักษณะของโครงการ	จำนวนกรณีศึกษา	ค่าเฉลี่ยต้นทุนที่สูงเกินกว่าการคาดการณ์ (%)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ระบบราง (รถไฟ)	๕๘	๔๔.๗	๓๘.๔
สะพานและอุโมงค์	๓๓	๓๓.๘	๖๒.๔
ถนน	๑๖๗	๒๐.๔	๒๙.๙

ลักษณะของโครงการ	จำนวนกรณีศึกษา	ค่าเฉลี่ยความแตกต่างของจำนวนผู้โดยสารจริงกับการคาดการณ์ (%)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ระบบราง (รถไฟ)	๒๕	-๕๑.๔	๒๘.๑
ถนน	๑๘๓	๙.๕	๔๔.๓

จากปัญหาข้างต้น การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการจึงมีความสำคัญมาก และควรมีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการอย่างเป็นระบบ โดยที่งานศึกษาของ European Commission (๒๐๐๘) ได้ระบุประเด็นในการวิเคราะห์ที่ชัดเจนว่า ควรมีการประเมินปริมาณความต้องการในการเดินทางและขนส่งเมื่อมีและไม่มีโครงการ(Demand Analysis) การวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Economic Benefits) เช่นมูลค่าการประหยัดเวลา มูลค่าของการลดอุบัติเหตุและมีการวิเคราะห์ต้นทุนของโครงการ รวมถึงแหล่งเงินในการลงทุน เป็นต้น

โครงการขนาดใหญ่ควรมีการสร้างระบบความรับผิดชอบ หรือ Accountability ที่ชัดเจน โดยในส่วนการดำเนินงานของภาครัฐ ควรมีการสร้างความโปร่งใสและมีการตรวจสอบได้ของสาธารณะผ่านการเปิดเผยข้อมูลและผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการให้แก่สาธารณชนและสื่อมวลชนรวมถึงนักวิชาการได้ตรวจสอบและติดตามความคืบหน้า ทั้งนี้ควรให้หน่วยงานที่มีความเป็นกลางเช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดำเนินงานตรวจสอบพิจารณาอย่างครบถ้วนในเรื่องราคาและความถี่ของการให้บริการรวมถึงรายละเอียดตัวแปรอื่น

นอกจากนี้ การสร้างระบบความรับผิดชอบสามารถทำได้โดยการตั้งกลุ่มผู้ตรวจสอบอิสระ (Independent Peer Review) ของโครงการและควรมีหน่วยงานกลางของรัฐเป็นผู้ตรวจสอบโครงการอีกด้วย ในระยะยาว โครงการต่าง ๆ ควรได้รับการวัดผลหลังจากดำเนินโครงการเสร็จสิ้นแล้วเพื่อให้เพิ่มความมั่นใจว่าการดำเนินงานและการศึกษาความเป็นไปได้มีความสัมฤทธิ์ผลและเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ในอนาคตต่อไป

เลขาธิการนายกรัฐมนตรี ชี้แจง พระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท[๕]

ตามที่นายสุรนันทน์ เวชชาชีวะ เลขาธิการนายกรัฐมนตรี ได้จัดส่งคำชี้แจงไปยังผู้สื่อข่าวประจำทำเนียบรัฐบาล ในช่วงบ่ายวันที่ ๔ ก.ค. ๒๕๕๖ เพื่อชี้แจงเรื่องร่างพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ภายหลัง นายคณิต ณ นคร ประธานคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย (คปก.) ระบุว่า พระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท มีปัญหาความชอบด้วยรัฐธรรมนูญ รายละเอียดดังนี้

๑. ประเด็นขัดต่อรัฐธรรมนูญ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ หมวด ๘ ว่าด้วยการเงิน การคลัง และงบประมาณ ในมาตรา ๑๖๙ บัญญัติไว้ว่า "การจ่ายเงินแผ่นดินจะกระทำได้เฉพาะที่ได้อนุญาตไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณ รายจ่าย กฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายเกี่ยวด้วยการโอนงบประมาณ หรือกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง..." ซึ่งการกู้เงินตามร่างพระราชบัญญัติฯ ๒ ล้านล้านบาท เป็นการกู้เงินซึ่งอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกระทรวงการคลังอันเป็นหน่วย งานของรัฐ เงินกู้จึงเป็นเงินแผ่นดิน ซึ่งในการจ่ายเงินแผ่นดินนั้นจะต้องเป็นไปตามที่รัฐธรรมนูญกำหนดไว้ การตราเป็นพระราชบัญญัตินอกเหนือจากวิธีการตามที่กำหนดไว้ จึงอาจเป็นการขัดต่อรัฐธรรมนูญ

<u>แนวทางชี้แจง</u> : มาตรา ๑๖๙ ของรัฐธรรมนูญ ปี ๕๐ ไม่ได้บัญญัติครั้งแรก แต่ใช้ตั้งแต่รัฐธรรมนูญ ๒๔๙๒ และได้ใช้มาตลอด (รัฐธรรมนูญ ๒๕๑๑, ๒๕๑๗, ๒๕๒๑, ๒๕๓๔, ๒๕๓๘ และ ๒๕๔๐) ระหว่างใช้รัฐธรรมนูญเหล่านี้ ได้มีการตราพระราชบัญญัติกู้เงินตามวัตถุประสงค์เฉพาะเรื่องหลายฉบับควบคู่กันไปกับพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี เช่น รัฐธรรมนูญปี ๕๐ มีการตรา พระราชบัญญัติกู้เงิน คือ พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทาง เศรษฐกิจ พ.ศ. ๒๕๕๒ (ไทยเข้มแข็ง) ซึ่งได้มีโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนไร้ฝุ่น เป็นต้น จากหลักการดังกล่าว แสดงให้เห็นแนวทางปฏิบัติที่ยึดถือมาต่อเนื่องว่า บทบัญญัติตามรัฐธรรมนูญที่ว่า "การจ่ายเงินแผ่นดินจะกระทำได้ก็เฉพาะที่ได้อนุญาตไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย" นั้น หมายถึง รายจ่ายที่จะจ่ายจากเงินแผ่นดินซึ่งหมายถึงเงินที่อยู่ในบัญชีคลังตามกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง ส่วนเงินกู้มิใช่เป็นเงินแผ่นดิน เพราะเป็นเงินที่มิได้ส่งบัญชีคลัง แต่เป็นเงินกู้จากแหล่งเงินอื่นและต้องใช้จ่ายได้เฉพาะตามวัตถุประสงค์ของการกู้เงินเท่านั้น ดังนั้น เมื่อมิใช่เป็นการจ่ายเงินแผ่นดินจึงไม่อยู่ในบังคับมาตรา ๑๖๙ ของรัฐธรรมนูญ รวมทั้งสอดคล้องกับความเห็นคณะกรรมการกฤษฎีกาซึ่งเห็นว่าการใช้จ่ายเงินตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕ (พรก. ไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๒)จึงไม่ใช่การจ่ายเงินแผ่นดินตาม มาตรา ๑๖๙ ของรัฐธรรมนูญ

๒. ร่างพระราชบัญญัติ ฉบับนี้จำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนเกินกว่าความจำเป็น โดยควบคุมองค์กร นิติบัญญัติ ไม่ให้มีโอกาสในการตรวจสอบการใช้จ่ายเงินเป็นเวลา ๗ ปี

---

[๕] ที่มา : สำนักข่าวอิสรา

<u>แนวทางชี้แจง</u> : การใช้จ่ายเงินกู้จะกำหนดวัตถุประสงค์การใช้จ่ายที่ชัดเจน มิใช่การหลีกเลี่ยงการควบคุมการใช้จ่ายตามระบบงบประมาณ และได้มีการกำหนดมาตรการควบคุมไว้ในร่างพระราชบัญญัติด้วย โดยกำหนดบัญชีแนบท้ายซึ่งแสดงยุทธศาสตร์ แผนงาน และวงเงินอย่างชัดเจน ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายการกู้เงินที่ผ่านมาทุกฉบับที่ไม่เคยกำหนดกรอบวงเงินไว้ในกฎหมาย

นอกจากนั้น ยังกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนให้ครบถ้วน และขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี โดยต้องผ่านความเห็นชอบจากหน่วยงานกลางก่อนการดำเนินการ เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นในลักษณะเดียวกันกับการเสนอขออนุมัติโครงการตามขั้นตอนปกติ ทั้งนี้ กระทรวงการคลังโดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจะมีระบบการติดตามและประเมินผล โครงการเพื่อรายงาน คณะรัฐมนตรี และ รัฐสภาเพื่อทราบและติดตามผลการดำเนินงานต่อไป

๓. โครงการแนบท้ายร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวยังไม่ผ่านการศึกษาความคุ้มค่าทางการเงิน เศรษฐกิจ เสี่ยงต่อปัญหาทางการเงินของประเทศในอนาคต และเป็นภาระหนี้สินสะสมของภาครัฐ

<u>แนวทางชี้แจง</u> : โครงการส่วนใหญ่ เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และโครงการทางหลวงพิเศษ (Motorway) ได้มีการศึกษาความคุ้มค่าทางการเงิน (FIRR) และความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) แล้ว และในการดำเนินการจะเป็นการทยอยกู้ทำให้ภาระหนี้ไม่สูง และเป็นการรักษาวินัยการเงินการคลัง

สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง จะต้องมีการศึกษาความคุ้มค่าทั้งด้านเศรษฐกิจและการเงิน รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนก่อนจึงจะเริ่มดำเนินการได้ ซึ่งคาดว่าจะไม่สามารถลงทุนได้ในปี ๒๕๕๖ ได้ทัน รวมทั้งนายกรัฐมนตรีได้สั่งการให้มีการศึกษารูปแบบการขยายตัวและการวางผังเมืองในอนาคตเพื่อรองรับกับโครงการดังกล่าวด้วย

๔. ควรมีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพและควรให้ข้อมูลการดำเนินการผลกระทบ รวมไปถึงรายละเอียดต่างๆ ของโครงการต่อประชาชนอย่างทั่วถึง รวมไปถึงการจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างเพียงพอและรอบด้านเพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ

<u>แนวทางชี้แจง</u> : สำหรับโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติฯ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามประกาศดังกล่าวฯ

รัฐบาลได้มีการชี้แจงทำความเข้าใจกับประชาชนมาโดยตลอดผ่านช่องทางที่สามารถเข้าถึงประชาชนได้ในทุกระดับ ทั้งการจัดนิทรรศการ สื่อสิ่งพิมพ์ ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโทรทัศน์และวิทยุ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง รวมทั้งสามารถเสนอแนะข้อคิดเห็นได้ด้วย อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจะต้องดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕ และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘ อย่างเคร่งครัด

ทุกขั้นตอน นอกจากนี้ เลขาธิการนายกรัฐมนตรียังได้กล่าวขอบคุณ นายคณิต ณ นคร สำหรับข้อห่วงใยในประเด็นดังกล่าว แต่รัฐบาลยืนยันเดินหน้าโครงการดังกล่าวด้วยความโปร่งใสและเป็นไปตามเจตนารมณ์และนโยบายต่อต้านการทุจริตคอรัปชั่น ตามที่นายกรัฐมนตรีและรัฐบาลประกาศไว้ ทั้งนี้ ประเทศจะต้องเดินหน้าเพื่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันของประเทศต่อไป

ประเด็นคำถามและข้อสังเกตร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....[๖]

แม้ว่าร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่ ๑ เป็นที่เรียบร้อย ด้วยคะแนนเสียง ๒๘๔ ต่อ ๑๕๒ งดออกเสียง ๒๑ ไม่ลงคะแนน ๗ เสียง หลังจากผ่านการอภิปรายของ ส.ส. ทั้งสองฝ่ายถึง ๒๘ ชั่วโมง ตลอด ๒ วันเต็มที่ผ่านมา ซึ่งได้มีคำถามเกิดขึ้นมากมายต่อกรณีการออกกฎหมายกู้เงินของรัฐบาลครั้งนี้ ซึ่งถือเป็นการกู้เงินจำนวนมากที่สุดเท่าที่เคยเกิดขึ้นในประวัติศาสตร์ของประเทศไทย

สำนักข่าวไทยพับลิก้า ได้รวบรวมบรรดาข้อสังเกตจากพรรคฝ่ายค้านในการประชุมสภาที่น่าสนใจมานำเสนอดังต่อไปนี้

๑. ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไม่ได้มีเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคม แต่ยังมีองค์ประกอบด้านอื่นที่เข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น การศึกษาการสาธารณสุข เทคโนโลยี ที่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาและแก้ไขปัญหาอย่างเป็นองค์รวมเพื่อให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลาง

๒. มีเหตุผลเพียงพอหรือไม่ที่รัฐบาลต้องกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท มาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เพราะงบประมาณรายจ่ายของประเทศผ่าน พ.ร.บ.งบประมาณรายจ่ายประจำปีของทุกปีนั้น มีงบลงทุนที่เพียงพอในการที่จะนำมาสร้างโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้ โดยสามารถดูได้จากตัวเลขของกระทรวงการคลังเองที่ระบุงบประมาณในปีงบประมาณรายจ่าย ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ ว่าในแต่ละปีมีจำนวนเท่าใด จะเห็นได้ว่า บางปีใช้งบประมาณเพียง ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท แต่ปีที่มีการใช้งบประมาณมากที่สุดคือปี ๒๕๕๙ วงเงินกว่า ๓.๘ แสนล้านบาท ซึ่งรัฐบาลสามารถที่จะกู้ได้ตามช่องว่างทางการคลังที่ให้สิทธิกู้ตามปีงบประมาณ

๓. โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ มักจะไม่ขึ้นอยู่กับงบประมาณ แต่ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของรัฐบาลว่าจะดำเนินโครงการหรือไม่ เช่น ในสมัยรัฐบาลของ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร มีนโยบายสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญคือสนามบินสุวรรณภูมิ แต่ไม่มีนโยบายในการสร้างทาง ทำให้ในสมัยรัฐบาลดังกล่าวไม่มีงบประมาณที่จะสร้างทางรวมไปถึงงบซ่อมแซมและบำรุงรักษาด้วย

๔. หนี้สาธารณะในวันนี้อยู่ที่ ๔๕ เปอร์เซ็นต์ของจีดีพี ซึ่งมีความเป็นไปได้สูงมากที่หลังกู้เงินแล้วตัวเลขของหนี้สาธารณะจะเกินเพดานที่กำหนดไว้ที่ ๖๐ เปอร์เซ็นต์ของจีดีพี

๕. การกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ที่เมื่อรวมทั้งต้นและดอกเบี้ยจะอยู่ที่ ๕ ล้านล้านบาท หรือทุกๆ นาทีประชาชนต้องเสียเงิน ๑.๕ แสนบาท เพื่อใช้หนี้

๖. การกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท จะทำให้ระบบเงินตึงขึ้น มีผลทำให้อัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น เพราะมีการแย่งชิงเงินกู้ระหว่างรัฐกับเอกชน อัตราดอกเบี้ยในระบบจะสูงขึ้น หากดอกเบี้ยเพิ่มทุก ๑% ประเทศจะเป็นหนี้เพิ่ม ๖ แสนล้านบาท

---

[๖] ที่มา : เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ http://thaipublica.org/๒๐๑๓/๐๓/question-loan-๒-trillian-baht/ สำนักข่าวไทยพับลิก้า เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๖

๗. การที่สำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้ระบุว่า เงินกู้ดังกล่าวจะใช้หนี้ได้หมดใน ๕๐ ปี นั้น เป็นการพูดในสมมุติฐานที่อัตราดอกเบี้ยในอีก ๕๐ ปีข้างหน้าจะยังคงที่เท่ากับในปัจจุบัน เรื่องนี้ถือว่าเป็นเรื่องที่เป็นไปได้ยาก แต่หากอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น แผนที่มีการวางไว้ว่าจะใช้หนี้ได้หมดภายใน ๕๐ ปี คงเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้และอาจจะใช้หนี้ยาวนานมากถึง ๑๐๐ ปี

๘. ในเรื่องของโครงการรับจำนำข้าวที่รัฐบาลขาดทุนในปีแรก ๒.๒ แสนล้านบาท แต่ถึงมือชาวนาเพียง ๑ แสนล้านบาท เท่านั้น เหตุใดรัฐบาลถึงไม่นำเงิน ๒ ส่วน คือ ๑ แสนล้านบาท ให้ชาวนาเหมือนเดิม และอีก ๑.๒ แสนล้านบาท คืนมาเพื่อทำโครงการเหล่านี้

๙. เมื่อร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้ผ่านที่ประชุมสภาไปแล้ว รัฐบาลกล้ายืนยันหรือไม่ว่าในปีงบประมาณ ๒๕๕๖-๒๕๖๐ จะมีการปรับลดการขาดดุลงบประมาณ และหลังจากปี ๒๕๖๐ เป็นต้นไปรัฐบาลกล้าที่จะจัดงบสมดุลหรือไม่

๑๐. การเสนอกฎหมายฉบับนี้เป็นการยัดไส้ ไม่มีความชัดเจนในการใช้งบประมาณ โดยเฉพาะรายละเอียดโครงการที่ข้าราชการกระทรวงการคลังเสนอให้รัฐบาลนำเอกสารประกอบจำนวน ๒๐๐ กว่าหน้าให้เป็นบัญชีแนบท้ายกฎหมายฉบับนี้เพื่อที่จะให้มีผลบังคับตามกฎหมาย ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถโยกย้ายโครงการตามความต้องการของรัฐบาลได้ และยังเปิดโอกาสให้ คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ สามารถพิจารณาปรับลดงบประมาณในแต่ละโครงการได้ แต่ท้ายที่สุดไม่มีการทำตามข้อเสนอดังกล่าว เพราะจะได้โยกงบประมาณและโครงการได้สะดวกจึงขอเรียกร้องให้รัฐบาลบรรจุเอกสารประกอบในบัญชีแนบท้ายเพื่อป้องกันการทุจริต

๑๑. ต่อไปข้างหน้าจะไม่มีงบลงทุนใน พ.ร.บ.งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณอีกแล้ว เนื่องจากงบลงทุนจะถูกนำเป็นไปดอกเบี้ยของเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ซึ่งรัฐบาลชุดนี้จะไม่รับภาระในการชำระเงินต้นแต่จะชำระเฉพาะดอกเบี้ยปีละ ๑ - ๓ หมื่นล้านบาทเท่านั้น ส่วนเงินต้นถูกผลักให้เป็นภาระของรัฐบาลชุดที่จะเข้ามาบริหารประเทศในอีก ๑๐ ปีข้างหน้า ดังนั้น รัฐบาลชุดนี้ควรที่จะระบุในกฎหมายว่าจะรับภาระการชำระหนี้เงินต้นด้วย

๑๒. ในจำนวนโครงการทั้งหมดที่เสนอมา มีโครงการมูลค่าถึง ๑.๔ ล้านล้านบาท ที่ไม่มีมติ ครม. รองรับ แต่ได้ขอให้สภาอนุมัติการกู้เงินก่อน ซึ่งถือว่าตรงกันข้ามกับการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปีที่ ครม. ต้องอนุมัติโครงการก่อนที่จะให้สภาอนุมัติงบประมาณเสมือนกับสภาตีเช็คเปล่าให้ ครม. ไปกรอก

๑๓. การลงทุนระบบรางเป็นการจัดสรรตามภาคนิยม ไม่มีการจัดลำดับความสำคัญตามความจำเป็นเร่งด่วน และไม่มีการนำหลักวิชาการมาใช้ โดยเฉพาะการสร้างรถไฟความเร็วสูง ซึ่งผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย สรุปว่า ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในเส้นทาง กทม.- หนองคาย เป็นเส้นทางที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสมควรที่จะถูกสร้างเป็นลำดับแรก แต่รัฐบาลกลับสร้างเส้นทาง กทม.- เชียงใหม่แทน นอกจากนี้เส้นทาง กทม. - เชียงใหม่ ยังเชื่อมโยงกับประเทศจีนลำบาก ซึ่งหากไม่สามารถทำได้ตามที่รัฐบาลระบุไว้ การเชื่อมไทยสู่โลกก็เป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ารัฐบาลจะสามารถลาก พ.ร.บ. ฉบับนี้ผ่านการพิจารณาในวาระที่ ๑ ได้ และเมื่อผ่านพ้นการพิจารณาของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าว ก็อาจจะรวมไปถึงการผ่านร่างในวาระที่ ๒ และที่ ๓ ในอนาคตเพราะเสียงข้างมากที่มีอยู่ทั้งนี้ หนทางที่จะประกาศใช้กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้ราบเรียบสำหรับรัฐบาลเสมอไป อันเป็นผลมาจากปัจจัยที่รัฐบาลไม่สามารถควบคุมได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ กลุ่ม ๔๐ ส.ว. ยื่นต่อศาลรัฐธรรมนูญให้ตีความ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. .... ที่ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรก่อนหน้านี้

โดยกลุ่ม ๔๐ ส.ว. มองว่า พ.ร.บ. ดังกล่าว ตราขึ้นโดยไม่ถูกต้องตามรัฐธรรมนูญตามมาตรา ๑๖๙ และมาตรา ๗๕ ที่จะถือว่าการอนุมัติโครงการของ ครม. เป็นการอนุมัติตามกฎหมายว่าด้วยวิธีงบประมาณ กฎหมายว่าด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ จากเดิมที่การอนุมัติจะต้องผ่านสภาผู้แทนราษฎร นอกจากนี้ ร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าว ได้มีผลให้ยกเลิก พ.ร.บ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินงานกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ทั้งฉบับ โดยเฉพาะการที่มาตรา ๑๕ ที่บัญญัติว่าวิธีการคัดเลือกของคณะกรรมการจะต้องใช้วิธีประมูลได้ถูกยกเลิกไปด้วย ทั้งที่เป็นสาระสำคัญของกฎหมายเพื่อให้การดำเนินการด้วยความโปร่งใสตรวจสอบได้ และร่าง พ.ร.บ. ทั้งฉบับ ระบุเพียงให้รับฟังความเห็นสาธารณชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งขัดเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ มาตรา ๘๗ (๑), (๒) และ (๓) ทั้งนี้ หากศาลรัฐธรรมนูญตีความร่าง พ.ร.บ.เอกชนร่วมทุนฯ ตามคำร้อง การบังคับใช้ จะส่งผลต่อร่าง พ.ร.บ.กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ทำให้เกิดปัญหาในอนาคตเพราะขาดเครื่องมือในการนำไปปฏิบัติแม้ว่าจะยังไม่สะดุดลงทีเดียว เนื่องจากรัฐบาลสามารถที่จะนำ พ.ร.บ.ว่าด้วยให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาใช้แทนได้ แต่จะทำให้การดำเนินโครงการเกิดความล่าช้าได้

คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ...
แนะก่อหนี้ ๒ ล้านล้านบาทต้องใช้เงินเป็น[๗]

คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... สภาผู้แทนราษฎร ที่มีนายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เป็นประธาน ได้ดำเนินการจัดทำรายงานการพิจารณาของคณะกรรมาธิการพร้อมกับข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑. ข้อสังเกตเกี่ยวกับภาพรวมของร่างพระราชบัญญัติ

๑.๑ การดำเนินโครงการตามร่างพระราชบัญญัติ ต้องเป็นไปด้วยความรอบคอบ คำนึงถึงความคุ้มค่าและประหยัด โดยจะต้องมีกระบวนการติดตามการใช้เงินและการประเมินผลการดำเนินงาน รวมถึงประโยชน์ตอบแทนจากโครงการอย่างเคร่งครัด

๑.๒ หน่วยงานเจ้าของโครงการควรเตรียมพร้อมล่วงหน้าเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากเงินลงทุนได้ทันทีและมีประสิทธิภาพ เช่น กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน การรื้อย้ายสาธารณูปโภค รวมทั้งต้องเตรียมการเกี่ยวกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีชั้นสูงที่จะได้รับจากโครงการ เพื่อเป็นการสร้างบุคลากรของตนเองและเตรียมบุคลากรสำหรับภาคการคมนาคมขนส่งของประเทศโดยรวมในอนาคต

๑.๓ ควรกำหนดแผนงานให้โครงการต่างๆ โดยไม่ดำเนินการพร้อมกันเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารเงินกู้ ในการจัดจ้างก่อสร้างที่มีลักษณะเป็นสายทางควรแบ่งเป็นช่วงๆ ให้มีผู้รับจ้างหลายรายเพื่อให้เกิดการกระจายตัวและไม่เกิดความล่าช้า

๑.๔ โครงการต่างๆ ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีค่าใช้จ่ายเพื่อการจ้างที่ปรึกษาเป็นจำนวนมาก เมื่อทำการศึกษาเสร็จแล้ว ต้องนำผลการศึกษามาเปิดเผยให้สาธารณชนได้รับทราบ ทั้งนี้บริษัทที่ปรึกษาจะต้องมีประสบการณ์ ความชำนาญ เชื่อถือได้ และมีผลงานที่ผ่านมาเป็นที่ประจักษ์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการวัดผลงานและประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทที่ปรึกษาให้ชัดเจน

๑.๕ ในกรณีที่มีวงเงินเหลือจากการดำเนินโครงการใดๆ ภายใต้แผนงานหนึ่งแผนงานใดของแต่ละยุทธศาสตร์ ให้รัฐบาลสามารถนำวงเงินที่เหลือจากโครงการนั้นไปใช้สำหรับการดำเนินโครงการอื่นในแผนงานเดียวกันได้

๑.๖ ควรเปิดโอกาสให้หน่วยงานภาคเอกชน องค์กร ภาคีต่างๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบหรือประเมินผลโครงการ เพื่อความโปร่งใสและป้องกันข้อครหาเรื่องทุจริต โดยเฉพาะในขั้นตอนของการเจรจาตกลงทำสัญญาต่างๆ

---

[๗] **ที่มา :** เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์แนวหน้า เมื่อวันพุธวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๖

๒. ข้อสังเกตเกี่ยวกับการบริหารโครงการตามยุทธศาสตร์ในร่างพระราชบัญญัติ

๒.๑ ควรแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างรถไฟและถนน รวมถึงการเร่งปรับปรุงระบบ เครื่องมืออุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ เนื่องจากการสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นมาอีกหนึ่งทาง จะทำให้ต้องใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ระบบต่างๆ เพิ่มขึ้นและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒.๒ เมื่อรัฐเป็นผู้ลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ควรส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินการในด้านระบบรถและการเดินรถ หากรัฐเข้าดำเนินการเองทั้งหมดจะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการรับภาระด้านต้นทุนที่สูงเกินไป ซึ่งจะส่งผลกระทบในระยะยาว อีกทั้งการดำเนินงานด้านเทคนิคและการบริหารงานอื่นๆ เอกชนมีความคล่องตัวมากกว่าหน่วยงานของรัฐ

๒.๓ ควรวางมาตรการในการเพิ่มปริมาณผู้ใช้รถไฟฟ้าและลดการใช้รถยนต์ในพื้นที่เมื่องเมื่อมีโครงข่ายรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่แล้ว

๒.๔ โครงการรถไฟความเร็วสูงต้องกำหนดสมมติฐานและรายละเอียดโครงการที่ชัดเจน เช่น อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return:EIRR) และอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return:FIRR)และต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและบำรุงรักษาที่ค่อนข้างสูง เปรียบเทียบกับรายได้จากค่าโดยสารและรายได้ทางอื่นที่จะนำมาช่วยสนับสนุนรายได้จากการเดินรถ รวมถึงจำนวนประชากรและความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างรถไฟ และกฎหมายต่างๆ ที่จะนำมาใช้ในการปฏิรูปที่ดินและพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดเป็นเมืองใหม่

๒.๕ โครงการรถไฟความเร็วสูงจะต้องมีการจัดลำดับความสำคัญว่าเส้นทางใดมีความพร้อมกว่ากัน ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องคำนึงถึงผลตอบแทนของโครงการ ภาระงบประมาณของรัฐบาลที่ต้องชำระเงินกู้ โดยการเดินรถต้องไม่ถือว่าเป็นบริการเชิงสังคม (Public Service Obligation: PSO)และไม่อาจขอรับเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนในภายหลัง

๒.๖ โครงการรถไฟความเร็วสูงจะต้องคำนึงถึงเรื่องการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ และการวางโครงข่ายให้เชื่อมโยงกับการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่นๆ เพื่อรองรับการกระจายตัวของประชากรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....
ฝ่ายค้านห่วงเปิดช่องทุจริต[๕]

การประชุมคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... หรือ พระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้าน เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ที่ผ่านมา มีการพิจารณาสรุปภาพรวม ข้อสังเกตทั้งหมดของคณะกรรมาธิการ รวมทั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับการบริหารโครงการตามยุทธศาสตร์ในโครงการด้านการขนส่งทางราง

ทั้งนี้ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการเสนอเพื่อนำเข้าสู่การประชุมสภาสมัยสามัญทั่วไป มีทั้งหมด ๒๗ ประเด็น อาทิ โครงการตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีค่าใช้จ่ายจ้างที่ปรึกษาจำนวนมากเมื่อศึกษาเสร็จแล้ว ต้องนำผลการศึกษามาเปิดเผยให้สาธารณชนได้รับทราบ รวมทั้งบริษัทที่ปรึกษาต้องมีประสบการณ์ ความชำนาญ เชื่อถือได้และมีผลงานที่ผ่านมาเป็นที่ประจักษ์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการวัดผลงานและประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทที่ปรึกษาให้ชัดเจน การดำเนินโครงการควรกระจายตัว การวางแผนไม่ให้ดำเนินการพร้อมกันเป็นจำนวนมากซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารเงินกู้ การก่อสร้างในแต่ละเส้นทางควรแบ่งเป็นช่วงๆ ให้ผู้รับเหมาหลายราย เพื่อให้เกิดการกระจายทรัพยากรและรายได้ อีกทั้งไม่ทำให้โครงการล่าช้า

โดยกรรมาธิการฝ่ายค้านขอสงวนคำแปรญัตติในประเด็นดังกล่าว เพราะเห็นว่าการดำเนินงานตามแผนโครงการอาจเปิดช่องให้เกิดการทุจริต อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมเห็นตรงกันว่าให้ตั้งคณะทำงานยกร่างข้อสังเกตทางกฎหมาย โดยแต่ละฝ่ายจะส่งตัวแทนเข้ามาทำหน้าที่ในการพิจารณาเรื่องดังกล่าวเพื่อให้มีข้อคิดไปในทิศทางเดียวกันและนัดประชุมอีกครั้งอีกด้าน หนึ่งมีท่าทีจากหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยเสนอแนะถึงรัฐบาลเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ๓ ข้อ ประกอบด้วย

๑. ให้จัดลำดับความสำคัญของโครงการ โดยเห็นว่ารถไฟรางคู่สำคัญสูงสุด เป็นเรื่องเร่งด่วนที่จะตอบสนองยุทธศาสตร์ประเทศด้านเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันได้ ส่วนรถไฟความเร็วสูง ควรศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมถึงผลประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับอย่างถี่ถ้วน พิจารณาจุดคุ้มทุนในแต่ละเส้นทาง เพราะรองรับบริการคนเป็นหลัก ไม่ใช่การขนส่ง ขณะที่ปัจจุบันมีรถสาธารณะทั้งรถบัสและเครื่องบินอยู่แล้ว และควรคำนึงถึงความพร้อมในการเชื่อมโยงระบบเข้ากับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคด้วย

ด้านขนส่งทางน้ำ พบว่าโครง การขาดการวิเคราะห์ด้านอุปสงค์ที่เหมาะสม จึงใช้ประโยชน์ไม่ได้เท่าที่ควร อาทิ ท่าเรือระนอง ท่าข้าวกำนันทรง จ.นครสวรรค์ และควรเปลี่ยนเงื่อนไขการให้สัมปทาน โดยเรียกเก็บค่าภาระที่ต่ำที่สุดแทนการให้ผลตอบแทนภาครัฐสูงสุด เพื่อลดชัพพลายเชน

---

[๕] ที่มา : เข้าถึงข้อมูลได้ที่หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ (Th) เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๕๖

๒. เสนอให้จัดตั้งองค์กรมาบริหารจัดการโครงการ ๒ ล้านล้านบาท เพราะหน่วยงานภาครัฐไม่มีความคล่องตัวในการบริหารจัดการ ไม่ทันสมัย รวมทั้งเป็นการลงทุนนอกงบประมาณ ทำให้ยากต่อการตรวจสอบควบคุม จึงควรมีองค์กรกลางทำหน้าที่ติดตามการใช้งบให้โปร่ง ใส ตรวจสอบได้ และ

๓. เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรและการถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยเฉพาะรถไฟรางคู่ รถ ไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง โดยทำควบคู่กับการเรียนรู้ในการต่อยอดเทคโนโลยี เพื่อลดการพึ่งพาเทคโนโลยีของต่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนประกอบในประเทศ

อย่างไรก็ตาม ความเห็นของหอการค้าเกี่ยวกับโครงการพัฒนาโครง สร้างพื้นฐานของประเทศ ใกล้เคียงกับแนวทางของพรรคประชาธิปัตย์ ช่วงที่เป็นรัฐบาลโดยนายกอร์ปศักดิ์ สภาวสุ อดีตเลขาธิการนายกรัฐมนตรี (อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ) มีแผนที่จะสร้างรถไฟรางคู่ เชื่อมต่อจากคุนหมิงประเทศจีน โดยไทยลงทุนร่วมกับทางจีน เช่าพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ในอนาคตหากไทยมีงบประมาณดำเนินการพอจึงลงทุนทำรถไฟเอง ใช้งบประมาณราว ๑ แสน ๕ หมื่นล้านบาท เป็นเส้นทางจากอุดรธานีถึงกรุงเทพมหานคร ระยะเวลาก่อสร้าง ๔ ปี

"เป้าหมายของเราคือพานักท่องเที่ยวจีนเข้ามาเที่ยวในไทย เดินทางไปคุยกับรัฐบาลจีน เรียบร้อยผ่านสภาแล้ว แต่ยุบสภาก่อนส่วนที่อดีตนายกฯทักษิณจะสร้างรถไฟความเร็วสูง หรือรถไฟหัวจรวด ผมมองว่าเจ๊งอย่างเดียว เพราะคนไทยยังไม่มีเงินนั่ง ประเทศเราเล็ก ที่ทำได้มีจีนและยุโรปเพราะมีการเชื่อมต่อทั้งทวีปยุโรป รถไฟความเร็วสูงต้องวิ่งบ่อย แล้วบ้านเรามีคนพอหรือไม่ ถ้าไม่พอก็ต้องแวะทำครึ่งๆ กลางๆ แต่คนคิดสุดยอด อันนี้เท่ มองว่าโก้ดี ที่เมืองไทยจะได้มีรถไฟหัวจรวด" นายกอร์ปศักดิ์ กล่าว

ท้ายที่สุดแม้ว่ารัฐบาลยืนยันเดินหน้าร่างพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท โดยนำเข้าสู่การพิจารณาในสภาวาระ ๒ และวาระ ๓ แต่ต้องเตรียมรับศึกจากกลุ่ม ๔๐ ส.ว. และ ส.ส.ประชาธิปัตย์ ที่พร้อมจะยื่นคำร้องต่อศาลรัฐธรรมนูญทันทีที่ร่างพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ผ่านรัฐสภา และสอดคล้องกับความเห็นของนายคณิต ณ นคร ประธานคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย (คปก.) ออกโรงเตือนรัฐบาลเกี่ยวกับความเสี่ยงของการออกร่างพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาทว่าขัดกับรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๖๙ เนื่องจากการจ่ายเงินแผ่นดินต้องเป็นไปตามที่รัฐธรรมนูญกำหนดไว้

หากพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาทไม่ผ่านรัฐสภา คมนาคมเดินหน้า "รางคู่" โครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สาย ประจุในงบประมาณประจำปี ๒๕๕๗[๙]

รัฐหวั่นรถไฟฟ้าติดหล่ม เล็งโยกโครงการมาใช้งบประมาณปี ๕๗ ในช่วงเริ่มต้น แก้เกมพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้าน ไม่ผ่านสภาฯ ด้านกระทรวงคมนาคมยืนยันอยากเห็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน แต่หากมีปัญหาทางกฎหมายก็เดินหน้าถนนสี่ช่องจราจร รถไฟรางคู่ผ่านระบบงบประมาณประจำปีไปก่อน

นายสมชัย สัจจพงษ์ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (สศค.) กล่าวว่า รัฐบาลเชื่อมั่นว่าการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ (พระราชบัญญัติ) ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศวงเงิน ๒ ล้านล้านบาท จะผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎร แต่หากยังไม่ผ่านความเห็นชอบจากสภาฯ สมัยนี้ รัฐบาลได้เตรียมทางเลือกไว้ เพื่อให้การลงทุนเดินหน้าต่อไปได้โดยไม่หยุดชะงัก โดยกระทรวงการคลังได้หารือกับกระทรวงคมนาคมจัดทำรายละเอียด เพื่อเสนอให้นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง พิจารณาเกี่ยวกับแผนการลงทุนในโครงการที่จำเป็นเร่งด่วนต้องเดินหน้าก่อสร้าง เช่น รถไฟฟ้า ๑๐ เส้นทาง ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๗ ศึกษาโครงการ จากนั้นจึงค่อยโยกโครงการลงทุนไปใช้เงินลงทุน ๒ ล้านล้านบาทภายหลัง

ส่วนมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลทั้ง ๔ มาตรการ มั่นใจจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจปีนี้ ให้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอีก ๑% จากเป้าหมายที่รัฐบาลตั้งไว้ที่ ๔-๔.๕% หรือจะเพิ่มเป็น ๕-๕.๕% และคาดว่าภายใน ๑-๒ เดือนนี้ จะทยอยออกมาตรการให้ครบ โดยมาตรการที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงการคลังจะออกก่อนเป็นลำดับแรก พร้อมยอมรับปัญหาเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ส่งผลกระทบการส่งออกของไทย ทำให้ทั้งปีนี้ การส่งออกจะขยายตัวเพียง ๓-๔% ในขณะที่ การค้าชายแดนกลับขยายตัวต่อเนื่อง คาดว่าจะขยายตัวเป็นเลขสองหลัก โดยเฉพาะการค้ากับลาว พม่า และกัมพูชา

ด้านนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ยืนยันว่า พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... จะเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภาประมาณปลาย เดือนส.ค.นี้ ซึ่งตามแผนรัฐสภาจะพิจารณา เรื่องงบประมาณ รัฐธรรมนูญ และ พระราชบัญญัติ กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ตามลำดับ สาเหตุ ที่พระราชบัญญัติกู้เงิน พิจารณาหลังรัฐธรรมนูญ เพราะมีรายละเอียดในการพิจารณามากกว่า และต้องการเปิดโอกาสให้รัฐสภาพิจารณาอย่างเต็มที่ โดยหวังให้ทุกฝ่ายพิจารณาโหวตคะแนนให้กับพระราชบัญญัติกู้เงิน โดยชั่งน้ำหนักระหว่างข้อดี ข้อเสียของโครงการที่จะดำเนินการตามพระราชบัญญัติกู้เงิน ซึ่งเป็นโครงการที่มีความจำเป็นในการพัฒนาประเทศ และสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน ซึ่งโครงการเหล่านี้มีข้อดีมากกว่าข้อเสียแน่นอน

---

[๙] **ที่มา :** เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์หนังสือพิมพ์แนวหน้า เมื่อวันพุธวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๖

ไม่อยากให้มองว่าพระราชบัญญัติกู้เงินเป็น เรื่องของการเมือง แต่อยากให้เห็นว่าเป็นผลงานของรัฐสภาที่จะร่วมกันวางแผนพัฒนาประเทศ เพราะหลายโครงการในพระราชบัญญัติกู้เงินเป็นโครงการที่คิดมาจากหลายรัฐบาล

ทั้งนี้ ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาตามแผนพระราชบัญญัติกู้เงินจะช่วยสร้างผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศอย่างมาก หากพัฒนาตามรูปแบบเดิมๆ จะไม่เห็นการเปลี่ยนแปลง เพราะที่ผ่านมาก็มีการลงทุนอยู่แล้วแต่เป็นลักษณะของการดำเนินงานตามงบประมาณประจำปี ซึ่งมีปัญหาล่าช้า

อย่างไรก็ตาม หากพระราชบัญญัติกู้เงินไม่ผ่านการพิจารณา ก็คงต้องจัดสรรงบประมาณประจำปี เพื่อดำเนินโครงการตามแผนงาน เพราะประเทศไทยจะหยุดการพัฒนาไม่ได้ ซึ่งโครงการที่มีความพร้อม เช่น การขยายถนนเป็น ๔ ช่องจราจร และการก่อสร้างรถไฟทางคู่จะได้ดำเนินการก่อน ส่วนโครงการรถไฟความเร็วสูงต้องรอการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมก่อน

อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เตือนรัฐบาลเสี่ยงเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ*

นายทนง พิทยะ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กล่าวในงานสัมมนาทางวิชาการจัดโดยสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง ว่า ขณะนี้เศรษฐกิจไทย สุ่มเสี่ยงที่อาจเกิดวิกฤติ เพราะอยู่ในภาวะ ๔ ต่ำ คือ อัตราการว่างงานต่ำ ขณะที่การขยายตัวก็ต่ำ เงินเฟ้อต่ำ และอัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยภาวะเช่นนี้ มันมีความผิดพลาดในการดูแลเศรษฐกิจอย่าง คาดว่าปีนี้อาจขยายตัวในระดับต่ำกว่า ๔ % ดังนั้นจึงไม่เห็นด้วยกับการทำกฎหมายกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท โดยยังไม่มีการศึกษาความเป็นได้ของโครงการโดยละเอียด โดยเฉพาะโครงการรถไฟความเร็วสูง มูลค่า ๗ แสนล้านบาท ซึ่งยังไม่จำเป็น เราสามารถลงทุนทำราง ที่เดินทางได้รวดเร็วกว่าปัจจุบัน และลงทุนต่ำกว่ารถไฟความเร็วสูงมาก

นอกจากนั้น ยังรวมถึงการวางแผนที่ไม่รอบคอบของรัฐบาล ในการลงทุน ๓๕๐,๐๐๐ ล้านบาท ในการบริหารจัดการน้ำ ซึ่งให้เวลาเอกชน ๗ ปี ในการเวนคืน ซื้อที่ดิน และก่อสร้าง ซึ่งขนาดบริษัทญี่ปุ่น ต้องขอถอนตัวจากการประมูล เพราะกลัวเสียชื่อเสียง ที่ทำไม่ทันเวลาทั้งที่ญี่ปุ่นเป็นนักลงทุนรายใหญ่ของไทย

ขณะที่นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ ประธานสถาบันและประธานคณะกรรมการบริหารสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย กล่าวว่า การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ๒ ล้านล้าน ด้วยกฎหมายกู้เงินพิเศษ และในเวลาเดียวกัน เรากำหนดนโยบายงบประมาณสมดุลภายในปี ๒๐๑๗ โดยงบประมาณปกติ จะต้องถูกจำกัดลง ส่วนการใช้จ่ายเงินของรัฐ ไม่ว่าจะอยู่ในงบประมาณ หรือนอกงบประมาณ ต้องมีการบริหารจัดการภายใต้วินัยการคลังเดียวกัน ซึ่งเรื่องนี้น่าจะกำหนดในร่างกฎหมาย พระราชบัญญัติการเงินการคลัง ซึ่งขณะนี้อยู่ในการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

---

* ที่มา : เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ ศูนย์ข่าวแปซิฟิค เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖

เงินกู้ ๒ ล้านล้าน ผลักดันไทยกลับสู่ผู้นำอาเซียน[๑๐]

ช่วงเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี ๒๕๔๓-๒๕๕๔ ประเทศไทยเรานั้นมีการลงทุนในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานที่ต่ำมากเพียง ๕% จนส่งผลให้ประเทศไทยตกอันดับไปอยู่ในระดับกลางล่างของอาเซียน ซึ่งต่างจากอดีตที่เคยอยู่แถวหน้าแทบจะทุกๆ ด้าน ที่สำคัญอันดับความน่าลงทุนของไทยขณะนี้ก็ต่ำกว่าอินโดนีเซีย เนื่องจากอินโดนีเซียกลายเป็นประเทศที่มีการปรับตัวและแก้ไขอย่างรวดเร็ว ในส่วนของประเทศเวียดนาม, เมียนมาร์, กัมพูชา และ ลาว ประเทศไทยดีกว่า เพียงแค่ในด้านบรรยากาศน่าลงทุนเท่านั้น

อย่างไรก็ดี จากการคาดการณ์ของเหล่าบรรดา "กูรู" มีความเชื่อว่า การค้าขายชายแดนใน ๕ ปีข้างหน้าเมื่อเปิดประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน หรือAECแล้ว จะเพิ่มขึ้น ๕% โดยเฉพาะการค้าขายทางบกจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง หากชาติไทยไม่ดำเนินการใดๆ จะถูกแย่งทุนออกไปจนส่งผลให้ไทยร่วงหล่นลงไปอยู่อันดับล่างๆ ของอาเซียน โครงสร้างพื้นฐานจึงเป็นโจทย์สำคัญในการพัฒนาให้ไทย "ก้าวไกลทัดเทียมโลก"

"ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ๒ ล้านล้านบาท" จึงเกิดขึ้น "กิตติรัตน์ ณ ระนอง" รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง บอกว่า ขณะนี้การเสนอร่างกฎหมายเพื่อให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน ๒ ล้านล้าน บาท ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานนั้น อยู่ในชั้นการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญ สภาผู้แทนราษฎร และพร้อมที่จะเสนอสภา พิจารณาวาระ ๒ และ ๓ ต่อไป ทั้งนี้ ร่างกฎหมายดังกล่าวคณะรัฐมนตรี มาตราที่สำคัญคือมาตรา ๕ ให้อำนาจของกระทรวง การคลังโดยการอนุมัติของ คณะรัฐมนตรีมีอำนาจกู้เงินมาลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศวงเงินไม่เกิน ๒ ล้านล้านบาท โดยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๓

"หลังจากวิกฤติเศรษฐกิจมานับ ๑๐ ปี ไทยมีการลงทุนน้อยกว่าเกณฑ์ที่กำหนด และไม่ได้มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งที่หลายโครงการนั้นจำเป็น ยังดีหน่อยที่กล้าลงทุนสนามบินสุวรรณภูมิเกิดขึ้นในช่วงรัฐบาล "ทักษิณ ชินวัตร" ไม่เช่นนั้นไทยคงแย่กว่านี้"

ด้าน "ชัชชาติ สิทธิพันธุ์" รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม บอกว่า ไทยจำเป็นจะต้องเร่งผลักดันโครงการ ๒ ล้านล้านบาทให้เกิดขึ้นโดยเร็ว ไม่เช่นนั้นจะสูญเสียความสามารถทางการแข่งขัน และโอกาสการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของอาเซียน เพราะจากการจัดอันดับโครงสร้าง พื้นฐานที่ผ่านมา ไทยถดถอยลงต่อเนื่องทั้งทางถนน น้ำ อากาศ และระบบราง มีอันดับรวมอยู่ที่ ๔๙ ของโลก เป็นรองมาเลเซียที่ ๒๙ และสิงคโปร์ที่ ๒ ที่สำคัญยังมีเงินลงทุนขยายตัวเพียง ๕ % น้อยกว่าประเทศอื่นที่ขยายตัว ๑๑-๒๓ % เนื่องจากที่ผ่านมาไทยมีการลงทุนด้านระบบโครงสร้าง พื้นฐานน้อยเพียง ๐.๘๖ % ของจีดีพี อีกทั้งยังมีปัญหาภายในประเทศมาตลอดช่วง ๑๐ ปีหลัง

---

[๑๐] ที่มา : เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์สยามธุรกิจ (Th) เมื่อวันพุธวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๖

"ช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา เราสูญเสียโอกาส เรียกว่า "ทศวรรษที่สูญหาย" จากตัวเลขการแข่งขันหลายสาขาประเทศไทยแย่ลงทุกสาขา ไม่ว่าจะเป็นด้านถนน รถไฟ เรือ หรืออากาศ ที่ผ่านมาไม่มีการลงทุนโครงสร้าง ขนาดใหญ่ ดังนั้น อนาคตจึงต้องมอง ๔ ด้าน ที่สำคัญ คือ ได้แก่

๑. ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการ

๒. การเชื่อมโยงเออีซี ตลาดแหล่งทรัพยากร พลังงาน

๓. การพัฒนาสู่สังคมเมืองกระจายความเจริญไปต่างจังหวัดและเมืองชายแดน และ

๔. การอุปโภคบริโภคภายในประเทศ

ซึ่งทั้ง ๔ ตัวนี้ ขึ้นอยู่กับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม"

ด้าน "พยุงศักดิ์ ชาติสุทธิผล" ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย บอกว่า การลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านระบบรางจะช่วยในส่วนของการขนส่ง ลดต้นทุนของสินค้า ทั้งในส่วนของฝ่ายอุตสาหกรรมการผลิต รวมทั้งผู้บริโภคที่สามารถเข้าถึงสินค้าได้ง่ายและรวดเร็ว นอกจากนี้ ยังเป็นการช่วยเสริมประสิทธิภาพ ด้านการแข่งขันของอุตสาหกรรมภายในประเทศให้แข็งแกร่ง มีการกระจายรายได้และลดความเหลื่อมล้ำตามพื้นที่ต่างจังหวัดมากขึ้นไม่กระจุกตัวอยู่เพียงแค่กลุ่มเมืองใหม่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น

"ในอดีตหลายประเทศมองการลงทุน ในระบบการขนส่งแบบรางว่าเป็นเรื่องวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล แต่น่าแปลกใจที่ปัจจุบัน ประเทศไทยกลับหยุดพัฒนาในเรื่องนี้ไปนาน ตอนนี้ประเทศเราจัดว่าเป็นหนึ่งในระดับแนวหน้าของอาเซียน แต่ถ้าตอนนี้เรา ยังไม่ยอมขยับตัวทำอะไรสักอย่าง โอกาสที่ เราจะตกอันดับท้ายๆ ของอาเซียนก็มีไม่น้อย เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านรอบข้างตอนนี้กำลังพัฒนาอย่างไม่หยุดนิ่งในทุกๆ วัน ดังนั้น เราจึงจำเป็นต้องเร่งมือพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้นกว่า ที่เป็นอยู่ อีกทั้งหลังการลงทุน ๒ ล้านล้านแล้ว การลงทุนต่อเนื่องยังต้องมีโครงการ วางแผนระยะยาวต่อไปอีก เพื่อเชื่อมกับ ประเทศเพื่อนบ้าน"

ขณะที่ "กลินท์ สารสิน" กรรมการเลขาธิการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย บอกว่า โครงการนี้จะทำให้ประเทศไทยสร้าง การแข่งขันได้มากขึ้น ถ้าโครงการแล้วเสร็จ จะทำให้ประเทศก้าวกระโดดเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาประเทศหลายด้านมากขึ้น ในหอการค้าได้ประชุมและเห็นว่าโครงการนี้ต้องดูเรื่องการจัดลำดับความสำคัญด้วยว่าโครงการไหนมาก่อนมาหลัง และต้องมีเจ้าภาพที่ชัดเจนของการพัฒนาแต่ละโครงการ

ขับเคลื่อน ๒ ล้านล้านบาท พลิกโฉมประเทศ[๑๑]

เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ที่ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม ได้จัดสัมมนาเรื่อง "Moving Forward ๒ ล้านล้านบาท ขับเคลื่อนไทยทัดเทียมโลก" โดยมีนายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กล่าวปาฐกถาพิเศษหัวข้อ "ก้าวเดินไปข้างหน้า เพื่อเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน" และนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวปาฐกถาพิเศษหัวข้อ "เชื่อมภาค เชื่อมชีวิตบูรณาการทุกทิศสู่ความเจริญ" มี รายละเอียดดังต่อไปนี้

ขณะนี้ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ วงเงิน ๒ ล้านล้านบาท อยู่ระหว่างการพิจารณาของชั้นกรรมาธิการ และจะเข้าสู่การพิจารณาวาระ ๒ และ ๓ ในสภาผู้แทนราษฎรเร็วๆนี้ หลังจากนั้นจะเสนอต่อวุฒิสภาตามขั้นตอนต่อไป กระทรวงการคลังมั่นใจว่า การเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว สอดคล้องกับภารกิจที่มีและตามรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการกู้เงินเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่กรอบกฎหมายกำหนดไว้ ไม่ใช่การตีเช็คเปล่าให้รัฐบาลนำเงินไปลงทุนอะไรก็ได้

ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว มีความสำคัญเพื่อรองรับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่ตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์หลัก คือ ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนไปสู่การขนส่งที่ต้นทุนต่ำกว่า ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว จะเป็นการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมกับประชาชนทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ รวมทั้งเป็นการเชื่อมโยงฐานการผลิตกับฐานการส่งออกระหว่างภูมิภาคต่างๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน

ทั้งนี้ โครงการลงทุนจะครอบคลุมทั้งด้านระบบการขนส่งทางราง เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระบบการขนส่งทางถนน เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงและทางหลวงชนบทระบบการขนส่งทางน้ำ เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือและท่าเทียบเรือเป็นต้น และโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร แต่ไม่รวมถึงการขนส่งทางอากาศ เพราะต้องการให้เป็นการลงทุนในรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องทั้ง บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) แต่ละปีจะได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อการลงทุนอยู่แล้ว และในบางโครงการหากเอกชนสนใจเข้าร่วมลงทุนในลักษณะร่วมลงทุนกับรัฐและเอกชน (พีพีพี) จะทำให้วงเงินกู้ยืมอาจไม่ถึง ๒ ล้านล้านบาทได้

---

[๑๑] ที่มา : เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์มติชน (Th) เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖

ขณะนี้เศรษฐกิจไทยต้องการการลงทุนเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้ขยายตัวได้ต่อเนื่อง เพราะการส่งออกที่เคยเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไม่สามารถทำหน้าที่ได้เหมือนในอดีต เนื่องจากได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอลง ขณะเดียวกันการจะพัฒนาเศรษฐกิจให้ขับเคลื่อนได้ การลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชนรวมกันต้องไม่น้อยกว่า ๒๕% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (จีดีพี) แต่ในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมากลับลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น หากรัฐบาลมีการลงทุนที่เหมาะสมและต่อเนื่องจะช่วยให้เศรษฐกิจขยายตัวได้ต่อเนื่องในช่วง ๗ ปีระหว่างการลงทุน

รัฐบาลเคยวิเคราะห์ว่า ถ้าลงทุนเต็มรูปแบบให้ประเทศมีความพร้อมสูงสุด จะต้องลงทุนถึง ๔.๒ ล้านล้านบาท แต่หลังจากการหารือร่วมกับกระทรวงคมนาคมและกรมศุลกากรแล้วเห็นว่า การเตรียมความพร้อมสูงสุดให้กับประเทศคุ้มค่าและขับเคลื่อนประเทศไปได้ พร้อมกับรักษาวินัยการคลังให้หนี้สาธารณะอยู่ในระดับต่ำ คือกำหนดไว้ไม่เกิน ๕๐% ของจีดีพี และมีการปรับเพิ่มเป็น ๖๐% เพื่อสร้างความมั่นใจและเป็นระดับที่ปลอดภัยสูง และจากการประมาณการการระดมทุนของภาครัฐในช่วงที่ผ่านมา สภาพคล่องในระบบสามารถรองรับได้สูงถึง ๑.๑๕ ล้านล้านบาทต่อปี และแม้ว่าเราจะกู้ถึง ๒ ล้านล้านบาท แต่ไม่ได้เกิดขึ้นในปีเดียว ดังนั้น จะไม่มีปัญหาด้านสภาพคล่องแต่อย่างใด เพราะยังมีสภาพคล่องที่ถูกดูดไว้โดยธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) อีกมากกว่า ๓ ล้านล้านบาท สถาบันการเงินจึงไม่ต้องตกใจและเร่งระดมสภาพคล่องเก็บไว้

เชื่อมั่นว่าการดำเนินการกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท จะสามารถรักษาวินัยการคลังอย่างดี ไม่มีอะไรที่ต่างไปจากพระราชบัญญัติเงินกู้อื่นๆ หรือขัดรัฐธรรมนูญ จึงมั่นใจว่าจะผ่านความเห็นชอบและสามารถดำเนินการได้ตามกรอบการลงทุนระยะเวลา ๗ ปี จะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ แม้ว่าจะมีความพยายามในการเรียกร้องตรวจสอบว่า ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ขัดต่อรัฐธรรมนูญหรือไม่ ถือว่าเป็นสิทธิที่จะดำเนินการได้

ขณะนี้รัฐบาลได้เดินหน้าทำความเข้าใจกับทุกฝ่าย ทั้งนักลงทุนในประเทศและต่างประเทศไปพอสมควรแล้ว โดยนักลงทุนอยากให้รัฐบาลใส่ใจพร้อมกับระมัดระวังความคุ้มค่าในการลงทุน และมีระบบป้องกันการทุจริตที่อาจจะมีความเสี่ยงในกระบวนการต่างๆ

ขณะที่นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ กล่าวว่า พระราชบัญญัติ ฉบับนี้ คือ พระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท แต่นี่คือ พระราชบัญญัติพลิกโฉมประเทศขั้นพื้นฐานภายใน ๗ ปี สำหรับผม ๒ ล้านล้านบาทไม่สำคัญ แต่คีย์เวิร์ดคือ ๗ ปี และโครงการทั้งหมด ๕๓ โครงการที่มีรายละเอียดชัดเจน ต้องดำเนินไปตามกฎหมายและหากไม่ผ่านก็ไม่สามารถนำเงินกู้ออกมาใช้ได้

ช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา เราสูญเสียโอกาส เรียกว่านี่คือ "ทศวรรษที่สูญหาย" จากตัวเลขการแข่งขันหลายสาขาประเทศไทยแย่ลงทุกสาขา ไม่ว่าจะเป็นด้านถนน รถไฟ เรือ หรือ อากาศ ที่ผ่านมาไม่มีการลงทุนโครงสร้างขนาดใหญ่ ดังนั้น อนาคตจึงมอง ๔ เรื่องสำคัญ คือ Growth Engine ได้แก่ ๑.ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการ ๒.การเชื่อมโยงเออีซี (ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน) ตลาดแหล่งทรัพยากร พลังงาน ๓.การพัฒนาสู่สังคมเมืองกระจายความเจริญไปต่างจังหวัดและเมืองชายแดน และ ๔.การอุปโภคบริโภคภายในประเทศ ทั้ง ๔ เรื่องนี้ ขึ้นอยู่กับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม

ถ้าถามว่าได้อะไรจากการลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ อาจจะมองว่าเน้นรถไฟความเร็วสูง แต่ความจริงไม่ใช่ โครงการรถไฟลงทุนเพียง ๓๙.๒% เท่านั้น ยังมีมอเตอร์เวย์ ๓ สาย ทำถนนเส้นหลักจาก ๒ เลน เป็นถนน ๔ เลน สร้างสะพานข้ามจุดตัดรถไฟ มีสถานีขนส่งสินค้า ๑๕ แห่ง กระจายตามหัวเมืองใหญ่ มีท่าเรือใหม่ ส่งเสริมการขนส่งทางแม่น้ำ มีด่านศุลกากร ๔๐ กว่าแห่ง

นี่คือโครงการยุทธศาสตร์ประเทศไทยจริงๆ ไม่เกี่ยวกับเรื่องการเมือง มีการวางแผนการใช้งบประมาณตามยุทธศาสตร์แห่งชาติ ใน พระราชบัญญัติงบประมาณ เน้นทำเรื่องหลักที่เป็นกระดูกสันหลังและเส้นเลือดใหญ่ของประเทศ ส่วนเรื่องย่อยๆ เช่น ถนนสายย่อยจะอยู่ในงบประมาณประจำปีตามปกติ เมื่อรวมกันแล้วจะเป็นภาพรวมทั้งประเทศ

สำคัญที่สุด คือ พระราชบัญญัติงบประมาณ ๒ ล้านล้านบาท ไม่ได้ใช้ทีเดียวทั้งหมด หากกฎหมายผ่าน ปีแรกจะทยอยใช้ตามความจำเป็น กฎหมายทุกฉบับต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเข้มงวด ไม่ว่าจะเป็น EIA (รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม) EHIA (รายงานการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ) การทำประชาพิจารณ์หากอันไหนไม่ผ่าน ก็ยังทำไม่ได้ ไม่มีการหลีกเลี่ยง ทุกอย่างทยอยทำในระยะเวลา ๗ ปี

ประเทศไต้หวันมีรถไฟความเร็วสูง ลดความแออัดในเมือง เกิดเมืองใหม่กระจายคนออกไป ประเทศไทยก็ทำได้ อาทิ ใช้ อ.ปากช่อง (จ.นครราชสีมา) อ.หัวหิน (จ.ประจวบคีรีขันธ์) และ จ.นครปฐม สร้างเมืองใหม่ตามเส้นทางได้ จากจุดเหล่านี้สามารถทะลุเข้าไปในเมืองต่อที่สถานีบางซื่อขึ้นรถไฟฟ้าซึ่งเปลี่ยนชีวิตคนได้ ทั้งมิติทางสังคมและมิติทางเศรษฐกิจ เช่น รถไฟชินคังเซ็นในญี่ปุ่นก่อสร้างเสร็จมีเศรษฐกิจที่ตามขึ้นมา รถไฟความเร็วสูงไม่ใช่แค่เรื่องซื้อตั๋วแต่ได้ความเจริญที่ตามมาด้วย เป็น Growth Engine เป็นการสร้างเศรษฐกิจและมูลค่าเพิ่มที่มากับ (รถไฟ) ความเร็วสูง

รัฐบาลยืนยันว่า ควรทำโครงการ ๒ ล้านล้านบาท เป็นตัวผลักดันเศรษฐกิจและกระจายความเจริญโดยให้ความสำคัญกับมูลค่าของเวลาที่เสียไป ถามว่าสร้างหนี้ ๒ ล้านล้านบาท จะสร้างวันนี้หรือในอนาคตที่มีค่าเสียเวลา ต้นทุนเพิ่มขึ้น และน้ำมันที่เสียไปปีละแสนล้านบาท ต้องคิดต้นทุนของการไม่ทำเท่าไหร่ด้วย แต่ต้นทุนของการทำ ๒ ล้านล้านบาท รถไฟรางคู่ถ้าไม่ทำวันนี้ ต้นทุนอนาคตเพิ่มขึ้น ๒ เท่า ดังนั้น หัวใจของ พระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท คือเรื่องเวลา ไม่ใช่เรื่องเงิน

โครงการเมกะโปรเจ็กต์ส่วนใหญ่ใช้เงินกู้ทำ ส่วนงบประมาณแผ่นดินไม่ได้จ่ายตรงโครงการ เป็นการจ่ายคืนเงินกู้ แนวปฏิบัติของ พระราชบัญญัตินี้ไม่ต่างกัน ใช้เงินกู้เป็นการจ่ายโครงการ ที่ผ่านมาไปเข้าใจผิดว่าเอางบประมาณไปจ่ายค่าโครงการโดยตรง แต่เรากู้เงิน แล้วนำงบประมาณรายปีไปจ่ายเงินกู้

ทั้งนี้ งบประมาณรายปีไม่สามารถทำได้สะดวก เพราะไม่สามารถวางแผนต่อเนื่องได้ แต่การวางแผนงบ ๗ ปี ทุกคนเห็น นักลงทุนเห็นว่า ๗ ปีจะดำเนินการอย่างไร ถ้าใช้งบปกติ วิธีการคือ ต้องตั้งงบผูกพันจะเป็นภาระรัฐบาลต่อไปมาก แต่แยกต่างหากจะบริหารได้ชัดเจน ลงไปในโครงสร้างพื้นฐาน โดยผ่านการตรวจสอบที่เข้มข้นและชัดเจนเช่นกัน

คนคิดว่าเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาทจะโกง เป็นเรื่องที่เรากังวลเหมือนกัน แต่ต้องแยกจากกันระหว่างการโกงกับความจำเป็นของโครงการ พอเอาความโกงไปติดกับโครงการว่าอย่าทำ เพราะจะโกงเป็นเหตุผลที่ผิด ดังนั้น ต้องมาร่วมมือกันตรวจสอบให้เข้มข้นทั้งภาครัฐและเอกชน และแยกความจำเป็นของโครงการที่มองว่าถ้าเหมาะสมต้องทำ กระทรวงคมนาคมพยายามดำเนินการให้โปร่งใส เช่น วิธีการนำข้อมูลขึ้นเว็บไซต์ออกระเบียบตั้งราคาประมูลกลางร่วมมือกับภาคเอกชนและแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์มาร่วม ค่อยๆ เริ่มพัฒนาระบบตรวจสอบ ถ้าผ่านจุดนี้ได้ความโปร่งใสทั้งระบบจะดีขึ้น ยืนยันว่าคนที่ยังไม่เชื่อมั่นขอให้มาร่วมกันช่วยให้คำแนะนำ เพราะเราพร้อมให้ตรวจสอบ

โครงการผ่านการคิดมาระยะหนึ่งแล้ว และหลายโครงการมีการทำการศึกษาระยะหนึ่ง ขณะที่บางโครงการเป็นโครงการเก่าที่มีการศึกษาไว้แล้วสามารถทำได้เลย รัฐบาลชัดเจนว่าโครงการใดทำ โครงการใดไม่ทำ

ส่วนความคืบหน้าการลงทุนรถไฟความเร็วสูง ได้มองผลประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม มีการคำนวณโดยใช้หลักวิทยาศาสตร์ว่าคนจะเปลี่ยนจากรถ เครื่องบิน มาโดยสารรถไฟความเร็วสูงกี่เปอร์เซ็นต์ ตัวเลขทั้งหมด ยืนยันว่าไม่มั่ว ทุกอย่างเป็นหลักวิชาการที่ต้องทำ

นายพยุงศักดิ์ ชาติสุทธิผล ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) กล่าวว่า การลงทุน ๒ ล้านล้านเป็นสิ่งที่เอกชนรอคอยมานาน เพราะโครงสร้างพื้นฐานของประเทศมีการลงทุนมานาน ๒๐ - ๓๐ ปี ในบางโครงการ ขณะที่การพัฒนาเศรษฐกิจจะต้องอาศัย ๔ เสาหลัก คือ เกษตร ท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และอุตสาหกรรม ซึ่งการจะขยายตัวทั้ง ๔ เสาหลักเป็นไปไม่ได้ถ้าโครงสร้างพื้นฐานไม่สามารถรองรับได้ โดยเฉพาะการจะเข้าสู่เออีซีที่มีช่องทางและโอกาสสร้างรายได้เข้าประเทศจำนวนมาก เพราะต้นทุนภายในโรงงานหรืออุตสาหกรรมเอกชนสามารถบริหารจัดการให้ลดลงได้ แต่โครงสร้างภายนอกจะต้องให้รัฐเป็นผู้ลงทุน เพื่อทำให้ต้นทุนส่งสินค้าถึงปลายทางลดลง

"เราอยู่ในประเทศที่มีต้นทุนขนส่งสูงถึง ๑๕-๑๖% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศหรือจีดีพี เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอยู่ที่ ๘-๙% จึงมั่นใจว่าจะเพิ่มขีดความสามารถแข่งขันได้มากขึ้นจากการลงทุนของรัฐบาล เพราะหากดูภูมิศาสตร์ของประเทศแล้วจะเห็นว่าประเทศไทยเป็นศูนย์กลางที่จะเชื่อมต่อในอาเซียนและเอเชียรวมถึงภูมิภาค อื่นๆ" นายพยุงศักดิ์กล่าว และขณะนี้ยังมีการลงทุนจากต่างประเทศอีกมากที่รอจังหวะลงทุนในประเทศไทย จากภาพรวมเศรษฐกิจโลกและการเชื่อมต่อนโยบายเป็นสิ่งที่ไทยขาดความต่อเนื่องในการลงทุนโครงการต่างๆ ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ดังนั้น เมื่อรัฐบาลเกิดความชัดเจนในการลงทุนจะทำให้เอกชนเกิดความมั่นในที่จะลงทุนได้มากขึ้นเช่นกัน

นายกลินท์ สารสิน กรรมการเลขาธิการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย กล่าวว่า โครงการลงทุนของรัฐบาลต่างๆ จะต้องจัดลำดับความสำคัญก่อนหลัง เพื่อไม่ให้เกิดการสูญเสียโอกาสการลงทุน เพราะบางโครงการจะต้องศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) แต่บางโครงการไม่ต้องจัดทำ ต้องรีบดำเนินการ รวมถึงต้องดูแลให้เกิดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ โดยเปิดโอกาสให้เอกชนมีส่วนร่วม เพื่อกระจายข้อมูลให้ทั่วถึง นอกจากนี้ ควรเพิ่มการลงทุน

การขนส่งทางท่อที่ยังถือว่ามีน้อย เช่น การขนส่งน้ำมัน - ก๊าซทางท่อ เพื่อลดการขนส่งทางถนน และเชื่อมโยงจากภาคตะวันตกไปตะวันออกหรือจากกรุงเทพฯลงใต้ให้มากขึ้น

นายศุภชัย เจียรวนนท์ กรรมการผู้จัดการใหญ่ และประธานคณะผู้บริหารบริษัท ทรู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า การลงทุน ๒ ล้านล้าน ธุรกิจท้องถิ่นมีโอกาสมาก เพราะกระจายความเจริญ รวมทั้งอสังหาริมทรัพย์ ค้าปลีก สินค้าจากวัฒนธรรมท้องถิ่น เพื่อประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว ส่วนตัวสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูง เพราะเป็นทางเลือกหนึ่งที่ไม่ใช่แค่ผลประโยชน์ทางธุรกิจในเรื่องการขนส่งเท่านั้น แต่รวมถึงภาคประชาชนได้ประโยชน์ ที่ผ่านมาประเทศไทยพลาดมาหนึ่งศตวรรษแล้ว หากเทียบระบบรถไฟขณะนี้กับการสื่อสารก็เหมือนวิทยุระบบทหาร ในยุคที่ปัจจุบันมี ๓จี ๔จีแล้ว

"ถามว่า ๒ ล้านล้านแพงหรือไม่ ถือว่าไม่แพง ต้องมองว่าใช้กี่ปี ขั้นต่ำสุดใช้ ๓๐ ปี ถ้าคิดเฉลี่ยกับประชาชนคิดว่าลงทุนต่อหัวต่อปีอยู่ที่คนละพันกว่าบาท และหากทำให้ดีจะทำให้นักลงทุนนำเงินมาลงทุนในไทยมากกว่า ๒ ล้านล้าน ดังนั้น เป็นโครงการที่ไม่ควรรอ การลงทุนครั้งนี้คำนวณแล้วไม่แพง และเป็นต้นทุนให้รายได้ของประเทศสูงขึ้น" นายศุภชัยกล่าว และถ้ากลัวโกง อยากบอกว่าความกลัวไม่เคยทำให้ก้าวหน้าได้ ความกลัวเป็นสมมติฐานจับต้องไม่ได้ แต่ถนนหนทางจับต้องได้ ส่วนเรื่องการป้องกันก็ต้องมีระบบการสร้างสมดุลในการตรวจสอบ

นายพงษ์ศักดิ์ ยิ่งชนม์เจริญ นายกเทศมนตรีนครยะลา กล่าวว่า นโยบาย ๒ ล้านล้าน เป็นการลดความเหลื่อมล้ำและปรับโครงสร้างทางสังคมครั้งใหญ่ อาทิ การท่องเที่ยวในจังหวัดที่อาจไม่ใช่จังหวัดหลักของแหล่งท่องเที่ยว แต่การเดินทางสะดวกทำให้เข้าถึงได้ นอกจากนี้โครงการรถไฟความเร็วสูงจะเกิดประโยชน์กับท้องถิ่น คือมีผลต่อบุคลากร คนในกรุงเทพสามารถไปทำงานต่างจังหวัดได้ ซึ่งเป็นคุณค่าจากการได้คนเก่งในเมืองกระจายไปทำงานภูมิภาค

นางปิยะมาน เตชะไพบูลย์ ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กล่าวว่า การท่องเที่ยวไทยทำรายได้ให้ประเทศถึง ๘% ของจีดีพี โดยปีนี้ทำรายได้ ๑.๗ ล้านล้านบาท ปีหน้าจะถึงเป้าหมายที่รัฐบาลวางไว้ ๒ ล้านล้านบาท และหากมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจะเกิดการเปลี่ยนแปลงที่ใหญ่มาก จะทำให้การท่องเที่ยวกระจายไปมากขึ้น เพราะนักท่องเที่ยวจะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ง่ายขึ้น และรวดเร็วมากขึ้น ทั้งนี้ การลงทุน ๒ ล้านล้านบาท จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน จากปัจจุบันติด ๑ ใน ๓ ทั้งในแง่รายได้และจำนวนนักท่องเที่ยว ซึ่งอยากเห็นไทยเป็นฮับการท่องเที่ยวในเชิงนิเวศเพราะมีทรัพยากรท่องเที่ยวทางธรรมชาติอยู่จำนวนมาก

นักวิชาการชี้ "กู้ ๒ ล้านล้าน" ส่อขัดรัฐธรรมนูญแนะรัฐทิ้งประชานิยม[๑๒]

สมาคมนักข่าวฯ จัดเสวนา "เงินกู้ ๒ ล้านล้าน วิกฤติหรือโอกาสประเทศไทย" นักวิชาการชี้ร่างพระราชบัญญัติกู้เงิน ๒ ล้านล้าน ขาดความโปร่งใส เชื่อรัฐบาลเข็นผ่านสภาได้แต่สะดุด เหตุมีคนรอยื่นศาลรัฐธรรมนูญตีความ ส่อแท้งเพราะขัดหลายมาตรา แนะโละทิ้งโครงการประชานิยม หนุนโครงการรถไฟรางคู่ แต่รัฐต้องบริหารจัดการให้ดี หวั่นเจ๊งแบบแอร์พอร์ตลิงก์

วันนี้ (๒๘ ก.ค.) สมาคมนักข่าวนักหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทย ร่วมกับ สถาบันอิศรามูลนิธิพัฒนาสื่อมวลชนแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมราชดำเนินเสวนา เรื่อง "เงินกู้ ๒ ล้านล้าน วิกฤติหรือโอกาสประเทศไทย" โดยมีรองศาสตราจารย์ ดร.บรรเจิด สิงคะเนติ จากคณะนิติศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) ดร.สกนธ์ วรัญญูวัฒนา จากคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และดร.สุเมธ องกิตติกุล นักวิชาการอาวุโส สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ)

<u>รศ.ดร.บรรเจิด กล่าวว่า พระราชบัญญัติกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท เนื้อหากระบวนการไม่เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ</u>จึงมีความเป็นไปได้ที่ ส.ส. ๑ ใน ๑๐ จะเข้าชื่อยื่นต่อศาลรัฐธรรมนูญตีความว่า ขัดต่อรัฐธรรมนูญ หรือไม่ ทั้งนี้เพราะ มาตรา ๖ ระบุว่า รัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดใช้ปกครองประเทศบรรดากฎหมายทั้งหลายจะขัดไม่ได้ตรงนี้คือฐานแม่บท ขณะที่มาตรา ๓ บอกว่าอำนาจอธิปไตยเป็นของปวงชนชาวไทย โดยวรรค ๒ ระบุคณะรัฐมนตรี รัฐสภา และองค์กรอิสระต้องปฏิบัติเป็นไปตามหลักนิติธรรมที่เป็นหลักของรัฐธรรมนูญ

"มองได้ว่า พระราชบัญญัติกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท นั้นขัดรัฐธรรมนูญ ๔- ๕ เรื่อง อาทิเช่น มาตรา ๑๖๙ การใช้จ่ายเงินแผ่นดินจะทำได้เท่าที่อนุญาตไว้ต้องเป็นเงินงบประมาณรายจ่ายเกี่ยวกับการเงิน การโอนงบประมาณที่เป็นเงินคงคลัง เว้นแต่เป็นกรณีจำเป็นเร่งด่วนรัฐบาลจะจ่ายไปก่อนย่อมทำได้แต่ต้องเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติเอาไว้ โดยการออกเป็นพระราชกำหนด กฎหมายกู้ยืมเงินจึงจะเป็นข้อยกเว้น รัฐบาลต้องไปทำรายจ่ายเพื่อข้อยกเว้นเงินคงคลัง แต่กรณี ๒ ล้านล้านบาทเป็นกรณีไม่ใช่การตราพระราชกำหนด แต่เป็นการตราพระราชบัญญัติทั่วไป จึงมีประเด็นว่า เป็นเงินแผ่นดินหรือไม่" รศ.ดร.บรรเจิด กล่าว

<u>รศ.ดร.บรรเจิด ระบุว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ เรียนว่า</u>เงินเหล่านี้ถ้าไม่ใช่เงินแผ่นดิน มันยกเว้นกฎหมายหมดเลย แล้วสินทรัพย์ที่ได้มา กระบวนการจัดซื้อ จัดจ้าง ระเบียบพัสดุทั้งหลายทั้งปวง โครงการเหล่านี้ถ้าเป็นเงินของแผ่นดินแล้วมันก็จะตกเป็นของแผ่นดินไปหมด ดังนั้น กระบวนการทุกอย่างต้องมีด้วย ส่วนเนื้อหาในเชิงกฎหมายนั้น รัฐธรรมนูญเขียนไว้ว่า ถ้ากฎหมายไปกระทบอะไรต่างๆ การไปใช้อำนาจรัฐจัดการดำเนินการต้องเป็นไปตามหลักความจำเป็น ตาม มาตรา ๒๙ วรรคแรกของรัฐธรรมนูญ รัฐต้องใช้อำนาจให้ควรแก่เหตุ ถ้ามีผลไปกระทบกับประชาชนให้เลือกแนวทางอื่นถ้ามีอยู่ด้วยการพิจารณาผลประโยชน์ที่เกิดกับสาธารณะกับประชาชนได้ดุลยภาพกันหรือไม่ ถ้าประโยชน์ที่เกิด

---

[๑๒] **ที่มา** : เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ ผู้จัดการออนไลน์ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖

นิดเดียวกระทบกับประชาชนมากถือว่า ไม่ได้ดุลยภาพแสดงว่า กฎหมายฉบับนั้นไม่เป็นไปตามหลักความพอสมควรแก่เหตุ

"ถามว่า โครงการตามเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท มีทางเลือกอื่นอีกที่ก่อภาระให้ประชาชนน้อยกว่าหรือไม่ แต่สามารถที่จะบรรลุวัตถุประสงค์การมีรถไฟความเร็วสูงที่ต้องให้ประชาชนเป็นหนี้ ๒ ล้านล้านบาท ต้องชดใช้หนี้กันไป ๔๐ - ๕๐ ปี หลักตรงนี้เป็นเรื่องที่ศาลรัฐธรรมนูญกำลังให้ความสำคัญมาก เพราะว่า เป็นหลักกฎมายทั่วไปที่ประเทศในยุโรป สหรัฐอเมริกาก็ใช้อำนาจนี้เพื่อควบคุมถ่วงดุลอำนาจรัฐให้ใช้แต่พอเหมาะสม ดังนั้นหลักนี้จึงนำมาใช้ในการตราพระราชบัญญัติทั่วไปด้วย" รศ.ดร.บรรเจิด กล่าว

<u>รศ.ดร.บรรเจิด กล่าวต่อว่า ร่างพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ขัดต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน ๒ ประเด็นใหญ่ คือ</u> มาตรา ๕๗ วรรคสอง การวางแผนออกกฎที่มีผลกระทบต่อส่วนได้เสียของประชาชนให้รัฐสำรวจต้องฟังความคิดเห็นอย่างทั่วถึงก่อนดำเนินการการไปกู้เงินอย่างมหาศาล เรื่องนี้ยังไม่มี จึงขอเรียนว่า กรณีนี้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลปกครอง ตัดสินคดีการที่รัฐไปดำเนินโครงการ ๓.๕ แสนล้านบาท ส่วนมาตรา ๖๗ วรรคสอง เมื่อมีแผนที่กระทบแล้วก็จะมีโครงการที่ลงไปพื้นที่มีผลกระทบรุนแรง ศาลปกครองได้ตัดสินคดีมาบตาพุดไว้ว่า โครงการที่มีผลกระทบรุนแรงที่ได้รับการอนุญาตหรืออนุมัติต้องมีการดำเนินการ ๔ ประการ ๑.ต้องทำอีไอเอ ๒.ทำเอชไอเอ ๓.ต้องรับฟังความคิดเห็นประชาชน และ ๔.ให้มีองค์การอิสระให้ความคิดเห็น เพราะฉะนั้นโครงการ ๓.๕ แสนล้านบาท ขัดต่อมาตรา ๖๗ วรรคสอง เนื่องจากเป็นโครงการที่จะลงไปพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาทเป็นโครงการโลจิสติกที่ไม่มีกระบวนการตามมาตรา ๖๗ วรรคสอง และตามมาตรา ๑๕๔ เมื่อสภาผู้แทนราษฎร วุฒิสภา ผ่านความเห็นชอบก่อนนายกรัฐมนตรีจะทูลเกล้าเพื่อทรงลงพระปรมาภิไธย ส.ส.หรือ ส.ว. สามารถเข้าชื่อกันยื่นไปยังศาลรัฐธรรมนูญเพื่อให้ศาลวินิจฉัยกระบวนการตรากฎหมายฉบับนี้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญหรือไม่ คือ กระบวนการตรากฎหมาย เนื้อหา ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญหรือไม่ เรื่องนี้กระบวนการเสียงข้างมากอาจส่งผลให้ผ่านได้ในเชิงเนื้อหา แต่จะติดขัดอยู่ที่ศาลรัฐธรรมนูญในกระบวนการเข้าชื่อ ๑ ใน ๑๐ และถ้าศาลรัฐธรรมนูญ ติดสินว่าขัดต่อรัฐธรรมนูญ มีทางเดียวเท่านั้นคือ พระราชบัญญัตินี้ย่อมตกไป แตกต่างจาก พระราชกำหนดบริหารจัดการน้ำ ๓.๕ แสนล้านบาท ต้องกลับไปดำเนินการตามมาตรา ๖๗ วรรคสอง ไม่ส่งผลกระทบต่อพระราชกำหนดกู้เงิน เรื่องนี้สภาพการณ์แตกต่างกันไป

<u>ด้าน ดร.สกนธ์ กล่าวว่า</u> ถ้ามองในเชิงเศรษฐกิจ เนื้อหาเกี่ยวกับการพัฒนาโลจิสติกส์การเชื่อมโยงประเทศไทย คงไม่มีใครปฏิเสธ พระราชบัญญัติโครงการเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท และส่วนตัวเห็นว่า เป็นเรื่องที่จำเป็นสำหรับประเทศ แต่เนื้อหาที่สำคัญควรมีมากกว่าเนื้อหาการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ไม่ว่า รถไฟความเร็วสูง รถไฟรางคู่ ระบบถนนหรือระบบน้ำ มันกว้างกว่าเงินจะหาจากไหนหนี้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

"ผมคิดว่า ยังขาดมุมมองหลายๆ อย่าง โดยเฉพาะทิศทางประเทศในอนาคตจะเอาอย่างไร หากไปพิจารณาดูพระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท มีโครงการเกิดใหม่จำนวนมากที่ย้อนไปดูในอดีตแล้วจะพบว่า ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ของประเทศที่มักจะเกิดขึ้น

ตามแนวถนน ขณะที่โครงการที่มีอยู่เรายังไม่มีมุมมองเรื่องเหล่านี้เลย แล้วทิศทางการพัฒนาเราต้องการใช้อย่างไรจากพื้นที่เหล่านี้ เพราะต้องมีการเวนคืนทรัพยากรที่อยู่ในมือเอกชนหรือของรัฐเพื่อนำมาใช้ในการลงทุน โดยเฉพาะตัวอย่างของผังเมืองที่มีใช้มานานแต่ไม่มีเครื่องมือบังคับการใช้พื้นที่เลย หากปล่อยให้โครงการ ๒ ล้านล้านบาทเกิดโดยไม่มีการบังคับการใช้พื้นที่อนาคตพื้นที่เกษตร พื้นที่อุตสาหกรรม หรือพื้นที่อยู่อาศัยจะออกมาเป็นรูปแบบไหน เพราะฉะนั้นเรื่องนี้ควรจะมีการยกขึ้นมาพิจารณาอย่างรอบคอบ เนื่องจากจะส่งผลต่อการพัฒนาประเทศในระยะยาวต่ออนาคตมากกว่าจะมองในเรื่องของการลงทุน" ดร.สกนธ์ กล่าว

ดร.สกนธ์ กล่าวว่า ถ้ามองเรื่องงบประมาณของประเทศ มีปัญหาอยู่มาก เพราะโครงสร้างงบประมาณตั้งแต่หลังวิกฤติเศรษฐกิจปี ๒๕๔๐ จากยุคทักษิณ ในโครงการประชานิยม ที่หวังผลการเมือง หวังผลการพัฒนาในระยะสั้น แม้ส่วนตัวไม่ได้ติดใจอะไรมากเห็นว่าเป็นกระบวนการทางการเมืองที่พอยอมรับได้ แต่ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่เรามีอยู่ขณะนี้ทุกๆ เม็ดเงินที่เป็นโครงการประชานิยม จะมีแต่การเพิ่มขึ้นตลอด คิดว่า ประเทศไทยควรหันมาดูโครงการประชานิยมให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน แม้จะเป็นเรื่องที่ยากลำบาก ที่แย่กว่านั้นคือมันจะถูกฝังรวมอยู่ในโครงการปกติของระบบงบประมาณรายจ่ายสำคัญของรัฐบาล อาทิเช่น โครงการกองทุนหมู่บ้าน โครงการพัฒนาสตรี เหล่านี้กลายเป็นรายจ่ายประจำของประเทศ ขณะนี้มันกินเข้าไปประมาณ ๘๐ เปอร์เซ็นต์ของงบประมาณแต่ละปี แล้วเรามาบอกว่าเราต้องการพัฒนาประเทศแข่งประเทศเพื่อนบ้าน วันนี้งบประมาณลงทุนที่ตั้งเอาไว้เหลืออยู่ประมาณแค่ ๑๘ เปอร์เซ็นต์ ไม่นับเงินอัดฉีดเข้าระบบเศรษฐกิจที่ความจริงจะน้อยลงไป

ดังนั้น ถ้าจะให้รัฐบาลใช้เงินงบประมาณของรัฐบาลลงไปทำมันคงเป็นเรื่องยาก จึงต้องไปใช้เงินนอกงบประมาณแทน แต่ก็คิดว่า ยังมีทางเลือกอื่นอย่างให้ภาคเอกชนมาร่วมลงทุนร่วมรับผิดชอบกับรัฐบาลก็ได้มีช่องทางให้รัฐบาลทำอีกมากมาย จึงมีคำถามว่า ทำไมรัฐบาลไม่เลือกทำขณะที่ยังมีช่องทางอีกมากมายให้เกิดการแบ่งเบาภาระการลงทุนแบบนี้ให้มีการกระจายตัวมากกว่าให้เป็นภาระของรัฐบาลอย่างเดียว ซึ่งในการพิจารณาโครงการขนาดใหญ่แบบนี้ความคุ้มค่าผลที่เกิดขึ้นในระหว่างการลงทุนก่อสร้าง การติดตามประเมินผลความสำเร็จในระยะยาวของโครงการเป็นเรื่องจำเป็น ถ้ามาดูระบบการบริหารราชการแผ่นดิน ระบบการประเมินต่างๆ ของรัฐ ถือเป็นจุดบอดของเรา ดังนั้นเราควรจะมีการวางประเมินเรื่องแบบนี้อย่างไรให้ชัดเจนก่อน ไม่ใช่คิดไป ทำไป คงทำแบบนั้นไม่ได้

ขณะที่ ดร. สุเมธ กล่าวว่า โครงการ ตามร่างพระราชบัญญัติกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท เม็ดเงินส่วนใหญ่ลงไปที่กระทรวงคมนาคม โดย ๙๐ เปอร์เซ็นต์กระทรวงคมนาคมเป็นผู้ดูแลหลักยุทธศาสตร์หลักเป็นเรื่องของรถไฟประมาณ ๘๓ เปอร์เซ็นต์เงินก้อนหลักประมาณ๑.๖ล้านล้านบาทที่จะลงไปที่ระบบราง ส่วนอีก ๑๔ เปอร์เซ็นต์เป็นถนน ๑ เปอร์เซ็นต์เป็นทางน้ำ เป็น ๓ ส่วนหลักที่จะมีการลงทุน ปัญหาที่จะลงทุนอยู่ที่ความพร้อมเม็ดเงิน ๓ แสนกว่าล้านบาทที่ยังไม่ได้เริ่มต้นทำอะไรเลย แม้กระทั่งเรื่องการทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขณะที่ ๕ แสนกว่าล้านบาทกำลังเริ่มศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ แต่ไม่ได้ศึกษาทางสิ่งแวดล้อม

ส่วนรถไฟความเร็วสูงเม็ดเงิน ๗.๘ แสนล้านบาทก็ยังไม่ได้ศึกษาของโครงการเลย จะมีโครงการที่เป็นไปได้ประมาณ ๔ - ๕ แสนกว่าล้านบาทที่มีความพร้อมสามารถดำเนินการ

ได้เลย เพราะฉะนั้น ๒๕ เปอร์เซ็นต์ของเม็ดเงิน ๒ ล้านล้านบาทยังไม่ได้ศึกษาความพร้อมที่จะดำเนินการ ดังนั้นปัญหาจึงเกิดขึ้นว่า โครงการ ๒ ล้านล้านบาทมีความพร้อมขนาดไหน

"เรามีโครงการเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาทมายังไม่รู้จะเอาไปทำอะไร แล้วยังไม่มีการศึกษาความเป็นไปได้โครงการ หลายๆโครงการคิดว่า น่าจะสนับสนุน บางโครงการที่ยังไม่ชัดเจนก็ไม่น่าจะทำ ในการลงทุนรถไฟรางคู่ น่าจะเป็นเวลาที่ดีเหมาะสมควรต้องลงทุน ส่วนรถไฟความเร็วสูง ๗.๘ แสนล้านบาทยังมีคำถามอยู่จะคุ้มค่ามากน้อยขนาดไหน เนื่องจากการศึกษายังไม่แล้วเสร็จจึงไม่สามารถให้ความเห็นได้ ในเรื่องของรถไฟในเขตกรุงเทพปริมณฑลเป็นโครงการที่ต้องทำต่อเนื่องถ้า พระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาทไม่ผ่านคงไม่มีผลอะไร ซึ่งที่สุดแล้วโครงการเงินกู้ไม่จำเป็นต้องมีจำนวน ๒ ล้านล้านบาทก็ได้แต่อาจจะกู้ ๑ ล้านล้านบาทครอบคลุมรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร รถไฟทางคู่หรือรถไฟความเร็วสูงในบางเส้นทางคิดว่าน่าจะคุ้มจึงเป็นสิ่งที่น่าจะปรับเปลี่ยนได้ในอนาคต" ดร. สุเมธ กล่าว

ดร.สุเมธ กล่าวอีกว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงจะไม่คุ้มค่าเลย หากไม่มีกลไกภาครัฐเข้าไปช่วย กรณีตัวอย่างคือโครงการแอร์พอร์ตลิงค์ และโครงการรถไฟสายสีแดง ตลิ่งชันศาลายา ที่สุดจะเป็นความล้มเหลว และกลายเป็นภาระการคลังของประเทศต่อไป

คอลัมน์ บทความพิเศษ เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท[๑๓]

อีกไม่ช้าไม่นาน เรื่อง "เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท" เป็นประเด็นสำคัญและคงตอบให้ได้ว่าเงินที่ได้รับจากกฎหมายกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาทเป็นเงินแผ่นดินหรือไม่ เพราะผมไม่ใช่กูรูทางกฎหมายหรือทางอักษรศาสตร์ แต่อย่างไรเสีย เรื่องก็ต้องยุติที่ศาลรัฐธรรมนูญบทบัญญัติในมาตรา ๑๖๙ ของรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันนอกจากคำว่า "เงินแผ่นดิน" ยังมีถ้อยคำหนึ่งที่ติดใจ คือคำว่า "กฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย" โดยทั่วไปหมายความว่าอย่างไร ลองมาเรียบเรียงให้ง่ายๆ สั้นๆ ว่า กฎหมายงบประมาณรายจ่าย คือ "แผนการบริหารราชการแผ่นดิน" ที่แสดงออกมาในรูปตัวเงิน ว่าการบริหารราชการแผ่นดินในช่วงเวลาหนึ่งจะต้องใช้จ่ายเป็นเงินเท่าใด และจะหาเงินจากไหนมาใช้จ่าย เพื่อให้องค์กรผู้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของปวงชนชาวไทยในระบอบรัฐสภาได้พินิจสอบทานเพื่อให้ความเห็นชอบ ฉะนั้น ในการจัดทำงบประมาณจึงมีหลักการสำคัญประการหนึ่งว่า งบประมาณที่ดีนั้นต้องยึดหลัก "ความครบถ้วน" ซึ่งหมายความว่า รายจ่าย รายรับทุกรายการ ทุกจำนวน ต้องปรากฏในงบประมาณ หลักการนี้พิจารณาดูได้จากมาตรา ๑๖๗ แห่งรัฐธรรมนูญ

ทีนี้ลองหันมาดูบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ ในส่วนที่ว่าด้วย "การตราพระราชบัญญัติ" เพื่อดูความแตกต่างระหว่าง

(๑) พระราชบัญญัติทั่วไปกับพระราชบัญญัติว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย(พระราชบัญญัติเกี่ยวด้วยการเงิน) และ

(๒) พระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายกับพระราชบัญญัติกู้เงิน ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินด้วยกัน

๑. พระราชบัญญัติทั่วไปกับพระราชบัญญัติเกี่ยวด้วยการเงินมีความแตกต่างตั้งแต่

(๑) ขั้นตอนการเสนอร่าง กล่าวคือ กฎหมายทั่วไปเสนอได้ทั้งฝ่ายบริหารและฝ่ายนิติบัญญัติ แต่กฎหมายงบประมาณรายจ่าย (กฎหมายเกี่ยวด้วยการเงิน) เป็นเอกสิทธิ์ของฝ่ายบริหาร ดังมีคำพังเพยในวิชากฎหมายการคลังว่า "กฎหมายงบประมาณ ฝ่ายบริหารเป็นผู้เสนอ ฝ่ายนิติบัญญัติเป็นผู้อนุมัติ" ในเรื่องนี้แม้รัฐธรรมนูญจะมีบทบัญญัติว่าให้นายกรัฐมนตรีรับรองให้ฝ่ายนิติบัญญัติเสนอได้ก็ตาม แต่ก็ไม่เคยปรากฏว่ามีนายกรัฐมนตรีท่านใดเคยรับรองให้ฝ่ายนิติบัญญัติเสนอร่างกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายเลย

(๒) ขั้นตอนการใช้เวลาพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย กฎหมายรัฐธรรมนูญก็บัญญัติไว้เป็นพิเศษว่าสภาผู้แทนราษฎรจะต้องวิเคราะห์และพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในกี่วัน (ดูมาตรา ๑๖๘ วรรคหนึ่ง) และวุฒิสภาจะต้องพิจารณาให้ความเห็นชอบหรือไม่ให้ความเห็นชอบภายในกี่วัน (ดูมาตรา ๑๖๘ วรรคสาม)

(๓) ขั้นตอนการพิจารณาแปรญัตติร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย รัฐธรรมนูญกำหนดว่า สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจะแก้ไขเพื่อเพิ่มหรือลดรายการและจำนวนเงินได้อย่างไร (ดูมาตรา ๑๖๘ วรรคห้า)

---

[๑๓] ที่มา : เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ ไทยโพสต์ เมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๖

๒. ความแตกต่างระหว่างร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายกับร่างพระราชบัญญัติการกู้เงิน แม้จะเป็นร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวด้วยการเงินด้วยกันก็ตาม แต่ก็มีความแตกต่างเกี่ยวกับระยะเวลาแล้วเสร็จ กล่าวคือ ร่างพระราชบัญญัติกู้เงินรัฐธรรมนูญไม่ได้กำหนดเวลาแล้วเสร็จของสภาผู้แทนราษฎรไว้เหมือนร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย นอกจากนี้ในขั้นตอนแปรญัตติร่างพระราชบัญญัติการกู้เงิน รัฐธรรมนูญก็ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขไว้เหมือนอย่างการแปรบัญญัติร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย

เมื่อถึงตรงนี้ก็ขอฝันเฟื่องต่อไปว่า ถ้าจะนำค่าใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ของการกู้เงินตามร่างกฎหมายที่เป็นปัญหาอยู่นี้มารวมไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณจะได้หรือไม่ ถ้าได้ก็จะได้ไม่เกิดปัญหาให้ต้องมาทุ่มเถียงกันให้เสียเวลาของฝ่ายรัฐบาลและฝ่ายค้านแทนที่จะเอาเวลามาร่วมกันคิดสร้างคุณประโยชน์ให้แก่ประชาชาติ

งบประมาณรายจ่าย ถ้าดูจากเอกสารประกอบจะพบว่าโครงสร้างงบประมาณแบ่งเป็น

(๑) รายจ่ายประจำ

(๒) รายจ่ายลงทุน

(๓) รายจ่ายชำระคืนต้นเงินกู้ และ

(๔) รายจ่ายเพื่อชดใช้เงินคงคลัง

ฉะนั้น ในกรณีที่ฝ่ายบริหารมีแผนในการลงทุนก็น่าจะนำมาบรรจุเป็นรายการในงบประมาณก็เป็นเรื่องที่จะทำได้ ในกรณีการลงทุนใดมีค่าใช้จ่ายจำนวนมาก ถ้านำมาบรรจุไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณแล้วจะส่งผลให้งบประมาณขาดดุลจำนวนมากนั้นไม่น่าเป็นปัญหาที่จะต้องมาขอกู้เงินนอกงบประมาณ เพราะกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณบัญญัติให้สามารถทำงบประมาณขาดดุลได้มากโขอยู่ หรือถ้าเห็นว่า ยอดขาดดุลจะมากเกินไปก็จะกำหนดค่าใช้จ่ายตามแผนงานที่จะต้องใช้จ่ายเป็นปีๆ ไป (เพราะโครงการใหญ่ไม่สามารถทำให้แล้วเสร็จได้ในปีเดียว) ก็น่าจะทำได้เช่นกัน หรือจะกำหนดให้งบประมาณยอดไหนเป็นงบประมาณข้ามปีก็ไม่น่าจะเป็นเรื่องเหลือวิสัยที่นักทำงบประมาณจะทำไม่ได้ เพราะแต่ละท่านล้วนมีความสามารถคับแก้วด้วยกันทั้งนั้น

โดยนำคำว่างบประมาณรายจ่าย

(๑) ในรัฐธรรมนูญหมวด ๘ เรื่อง การเงิน การคลัง และการงบประมาณ ไม่พูดถึงพระราชบัญญัติการกู้เงินเลย ทั้งนี้ เพราะว่าการกู้เงินเพื่อการลงทุนสามารถทำได้โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายอยู่แล้ว และ

(๒) ถ้าเรื่องนี้มีการขยายบทออกไปอีกว่า เงินที่ได้รับจากการกู้เงินตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเป็นเงินแผ่นดินไหม ถ้ามีคำตอบว่าเป็นเงินแผ่นดิน เรื่องนี้ก็จะมีประเด็นใหม่ให้ตีความว่า การทำพระราชบัญญัติกู้เงินไว้นอกงบประมาณ เป็นการทำกฎหมายในลักษณะบิดเบือนบทบัญญัติในมาตรา ๑๖๙ และมาตรา ๑๖๗ เพื่อหนีกระบวนการทำพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย ตลอดทั้งขั้นตอนในการบริหารและการควบคุมการตรวจสอบเหมือนเงินในงบประมาณ

พ.ร.บ. กู้เงิน ๒ ล้านล้าน สะเทือนรัฐบาล[๑๔]

โดย...เกียรติศักดิ์ ผิวเกลี้ยง

แม้ว่าร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... วงเงิน ๒ ล้านล้านบาท จะเดินหน้ามาได้ครึ่งทางผ่านการพิจารณาของสภาในวาระแรกและกำลังจะเสร็จในกระบวนการพิจารณาของคณะกรรมาธิการ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมรัฐสภาพิจารณาในวาระ ๒ และ ๓ ในไม่ช้านี้ แต่ทว่า พ.ร.บ.กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ก็ยังมีมรสุมให้รัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้กังวล เมื่อถูกหลายฝ่ายท้วงติงในแง่ของกฎหมายว่า การออกพระราชบัญญัติกู้เงินมีความเสี่ยงและเป็นไปได้สูงที่จะขัดกับกฎหมายการเงินสำคัญๆหลายฉบับของประเทศจนทำให้กฎหมายเงินกู้ก้อนมหึมาเป็นประวัติศาสตร์ของประเทศจะกลายเป็นโมฆะในที่สุดล่าสุด นายคณิต ณ นคร ประธานคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย(คปก.)ที่ออกข้อเสนอแนะว่า พ.ร.บ.กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ขัดรัฐธรรมนูญว่าด้วยการเงินการคลังหมวด ๘ มาตรา ๑๖๙ ที่ระบุว่า “การจ่ายเงินแผ่นดินจะกระทำได้ก็เฉพาะที่ได้อนุญาตไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย กฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายเกี่ยวด้วยการโอนงบประมาณ หรือกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง” เท่านั้น

ซึ่งผลที่ตามมายังขัดรัฐธรรมนูญ มาตรา ๖ คือ “รัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ บทบัญญัติใดของกฎหมาย กฎหรือข้อบังคับ ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญนี้ บทบัญญัตินั้นเป็นอันใช้บังคับไม่ได้” โดยองค์กรที่จะทำหน้าที่พิจารณาวินิจฉัยว่ากฎหมายขัดรัฐธรรมนูญหรือไม่ คือ ศาลรัฐธรรมนูญ นี่ยังไม่รวมกับการขัดรัฐธรรมนูญ มาตรา ๕๗ วรรค ๒ และมาตรา ๖๗ วรรค ๒ การมีส่วนร่วมของประชาชน และการตัดสิทธิฝ่ายนิติบัญญัติไม่มีโอกาสตรวจสอบการใช้จ่ายเงินของฝ่ายบริหารการทักท้วงดังกล่าวทำให้เกิดแรงกระเพื่อมกับรัฐบาลอย่างมาก จนหลายฝ่ายออกมาถล่มความเห็นของคณิตกันยกใหญ่แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลหวั่นใจกับข้อเสนอแนะของ คปก.ไม่ใช่น้อยจะว่าไปแล้วเรื่องดังกล่าวเป็นการจี้ใจดำรัฐบาล เพราะรัฐบาลทราบดีว่าข้อกังวลของนายคณิต เป็นจุดอ่อนสำคัญของ พ.ร.บ.กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ที่จะทำให้ไปไม่ถึงฝั่งได้

แต่ที่ผ่านมารัฐบาลพยายามนิ่งสงบความเคลื่อนไหวมาตลอด เพราะหากดูตามกฎหมายรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๖๙ การใช้เงินต้องอิงกฎหมายงบประมาณรายจ่าย ซึ่งเท่ากับว่าการออก พ.ร.บ.กู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ไม่ได้ใช้จ่ายตามกฎหมายงบประมาณ ทั้งที่ยังมีช่องดำเนินการได้อยู่ ทำให้ไปขัดกับกฎหมายมาตรา ๖ ซึ่งมีหลายฝ่ายจ้องรอฟ้องศาลรัฐธรรมนูญให้พิจารณาว่ากฎหมายกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท เป็นโมฆะอยู่แล้ว

ดังนั้น เมื่อนายคณิต ที่ถือว่าเป็นคนกลาง ไม่ใช่ฝ่ายค้าน ไม่ใช่นักวิชาการขาประจำ แต่อยู่ในฐานะ คปก. ที่เป็นองค์กรที่เกิดขึ้นตามรัฐธรรมนูญ มีอำนาจหน้าที่ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายของประเทศให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ ออกมาให้ความเห็น จึงมีน้ำหนักว่าเป็นเรื่อง

---

[๑๔] ที่มา : เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ โพสทูเดย์ เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖

ของประเด็นข้อกฎหมายล้วนๆ ไม่ใช่ออกมาให้ความเห็นเพราะต้องการล้มล้างใคร หรือเอาใจฝ่ายตรงข้ามรัฐบาลแต่เป็นการเสนอแนะรัฐบาลตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการที่มีอยู่แล้ว เมื่อกลุ่ม ๔๐ สว. ออกมาเห็นพ้องกับข้อเสนอแนะของนายคณิตทันทีว่าจะยื่นให้ศาลรัฐธรรมนูญตีความ พระราชบัญญัติเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท ทันทีที่ผ่านสภาวาระ ๓ ในประเด็นที่นายคณิตให้ความเห็นไว้ว่าขัดกฎหมายรัฐธรรมนูญมาตรา ๑๖๙ ก็ยิ่งทำให้สายธารแห่งการกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท หวั่นไหว

ขณะที่ อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ หัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ ก็ออกมาเตือนรัฐบาลว่า หากยังเดินหน้าทั้งที่รู้ พระราชบัญญัติกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ขัดกฎหมายแม่ของประเทศหลายมาตรา จะทำให้รัฐบาลมีปัญหาส่งผลให้รัฐบาลถึงกับนั่งไม่ติด นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ต้องจับเข่าคุยกับนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อตั้งทีมเจ้าหน้าที่ออกมาชี้แจงถึงข้อเสนอแนะของนายคณิตเป็นการด่วน ว่าการดำเนินการขอกู้เงินไม่ขัดกฎหมายแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลเห็นข้อท้วงติงมีน้ำหนักขณะที่ฝ่ายกฎหมายของรัฐบาลพยายามออกมาโต้ว่า การกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ไม่ถือเป็นเงินแผ่นดิน จึงไม่ขัดกับกฎหมายรัฐธรรมนูญก็ถูกมองว่าเป็นการอธิบายกฎหมายแบบศรีธนญชัย เพราะการกู้เงินที่ออกกฎหมายโดยรัฐบาลและกู้โดยกระทรวงการคลังไม่ถือเป็นเงินแผ่นดินนั้น รัฐบาลก็ต้องชี้แจงให้ได้ว่าเป็นเงินกู้ของนายก.นายข.ที่ไหน จึงออกมาฟันธงว่าเงินกู้ไม่ใช่เงินแผ่นดิน

นอกจากนี้ ประเด็นว่าการออกกฎหมายกู้เงินมีการดำเนินการก่อนหน้านี้มาแล้ว และศาลรัฐธรรมนูญก็เคยพิจารณาว่าไม่ขัดกฎหมายนั้นอาจจะเป็นเรื่องจริง แต่การออกกฎหมายกู้เงินที่ผ่านมาเป็นไปในรูปของพระราชกำหนดในสมัยรัฐบาล นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ เป็นนายกรัฐมนตรีออกพระราชบัญญัติกู้เงิน ๔ แสนล้านบาท มาทำโครงการไทยเข้มแข็ง เพราะตอนนั้นการกู้ในงบประมาณเต็มเพดาน และการเก็บรายได้ของรัฐบาลคาดว่าจะต่ำกว่าเป้าจนทำให้การเบิกจ่ายงบประมาณมีปัญหา ทำให้มีความจำเป็นเร่งด่วนพอถึงช่วงรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตรก็ออกพระราชกำหนดกู้เงินบริหารจัดการน้ำ ๓.๕ แสนล้านบาท เพราะเกิดน้ำท่วมใหญ่ทำเศรษฐกิจเสียหายกว่า ๑.๔ ล้านล้านบาท ทำให้มีความจำเป็นเร่งด่วนต้องใช้เงินฟื้นฟูประเทศ

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การออกพระราชกำหนดกู้เงินของรัฐบาลในห้วงที่ผ่านมาจึงอยู่ภายใต้เหตุผลที่จำเป็นเร่งด่วน หากไม่ดำเนินการจะทำให้เศรษฐกิจได้รับความเสียหายทำให้การออกกฎหมายการเงินไม่ขัดต่อกฎหมายใดๆ ของประเทศ แต่สำหรับการกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท นั้นอยู่ในรูปของ พระราชบัญญัติทั่วไป ซึ่งถือเป็นครั้งแรกที่มีการกู้เงินในลักษณะนี้ และเป็นจำนวนเงินที่สูงมากเทียบเท่ากับเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของประเทศในปัจจุบันมีการผูกพันเงินกู้ถึง ๗ ปี มีภาระดอกเบี้ยอีก ๓ ล้านล้านบาทที่ต้องใช้เงินกู้ให้หมดภายใน ๕๐ ปี ซึ่งทำให้ประเทศมีภาระสูงถึง ๕ ล้านล้านบาท ดังนั้น การอ้างว่าเป็นเหมือนการออกพระราชกำหนดเป็นเรื่องใหญ่ที่รัฐบาลจะต้องไปชี้แจงศาลรัฐธรรมนูญในอนาคตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้แม้แต่นายคณิตก็ยังเสนอให้รัฐบาลเลือกใช้ทางอื่นไม่ว่าจะเป็นการใช้เงินจากงบประมาณการให้เอกชนร่วมทุน ยิ่งแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลมีทางเลือกลงทุนทางอื่นโดยไม่ต้องออก พระราชบัญญัติกู้เงินให้สุ่มเสี่ยงขัดกับกฎหมายรัฐธรรมนูญถึงแม้ว่าสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่เป็นฝ่ายกฎหมายของรัฐบาล ออกมายืนยันว่าการกู้เงินไม่ขัดรัฐธรรมนูญ แต่อย่าลืมว่านั่นคือที่ปรึกษากฎหมายของ

รัฐบาล อีกทั้ง ที่ผ่านมาสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาก็ยืนยันว่า การดำเนินโครงการน้ำ ๓.๕ แสนล้านบาท ไม่ขัดรัฐธรรมนูญ แต่สุดท้ายศาลปกครองก็ชี้ขาดว่าไม่ทำตามกฎหมายรัฐธรรมนูญเพราะไม่ยอมทำการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้เสียทำให้โครงการน้ำเกยตื้นเดินหน้าต่อไปไม่ได้ถึงทุกวันนี้ แม้แต่ พระราชกำหนดกู้เงิน ๓.๕ แสนล้านบาท รัฐบาลยังพลาดแบบไม่ควรพลาด การกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท ซึ่งมีข้อกฎหมายที่ละเอียดอ่อนกว่ารัฐบาลจึงไม่ควรมองข้ามหรือทำเป็นไม่เห็นเพราะหากศาลรัฐธรรมนูญตีความว่าการกู้เงินขัดกฎหมายรัฐธรรมนูญ ย่อมทำให้รัฐบาลจะต้องหมดสภาพไปพร้อมกับพระราชบัญญัติกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาทอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ไปด้วยเพราะนี่คือกฎหมายเกี่ยวด้วยการเงิน

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ๒ ล้านล้านบาท[๑๕]

โดย ดร.อนุสรณ์ ธรรมใจ

เป็นที่รับทราบกันโดยทั่วไปว่าประเทศของเราไม่มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบรางอย่างจริงจังเป็นเวลานานแล้วมีความพยายามทำให้เกิดขึ้นในหลายรัฐบาลแต่ก็ติดปัญหาเสถียรภาพทางการเมืองและความต่อเนื่องของการทำงาน รวมทั้งข้อจำกัดทางด้านงบประมาณ พ.ร.บ. เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาททำให้เกิดความมั่นใจต่อแหล่งเงินทุนที่จะนำมาลงทุนโครงการระบบขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายและยุทธศาสตร์ได้ในการจัดทำโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ๒ ล้านล้านบาท รัฐบาลอาจไม่จำเป็นต้องกู้เงินมาลงทุนทั้งหมดก็ได้ รัฐบาลสามารถปรับเปลี่ยนโดยการระดมทุนในรูปของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานก็ได้ ทำในรูปของ PPP – Public Private Partnership หรือให้สัมปทานกับเอกชนก็ได้แต่ต้องเริ่มต้นด้วยการใช้เงินกู้ในการลงทุนก่อนในช่วงแรก การเรียงลำดับความสำคัญของโครงการลงทุนเป็นเรื่องสำคัญเนื่องจากประเทศมีทรัพยากรจำกัดและยังมีกรอบความยั่งยืนทางการคลังเป็นเพดานควบคุมการก่อหนี้สาธารณะเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในระยะยาว

มีหลายประเด็นที่มีการวิพากษ์วิจารณ์กัน เช่น ทำไมต้องกู้เงินนอกงบประมาณปรกติ ประเด็นนี้ มีเหตุผลในแง่ที่ว่า งบประมาณปรกติมีเม็ดเงินไม่เพียงพอ และ ยังอาจจะทำให้เกิดปัญหาความไม่ต่อเนื่องของการลงทุน ฝ่ายที่ไม่เห็นด้วยกับการกู้เงินนอกงบประมาณก็บอกว่าทำไมไม่ทำเป็นงบผูกพันในงบประมาณปรกติไปหลายๆ ปี แต่ปัญหาของวิธีนี้ก็คือ จะมีความมั่นใจได้อย่างไรต่อแหล่งเงินทุนและความต่อเนื่องของโครงการ ส่วนการกู้เงินนอกงบประมาณก็ต้องแก้ปัญหาประเด็น ในเรื่องความโปร่งใสและการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่น ให้ดีเพราะการกู้ในงบประมาณปรกติย่อมมีขั้นตอน กลไกที่เข้มงวดกว่าการกู้นอกงบประมาณ ฉะนั้น พ.ร.บ. เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท จึงต้องเพิ่มกลไกในการตรวจสอบควบคุมการใช้เงินกู้ให้เป็นไปตามเป้าหมายด้วยความโปร่งใสมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามยุทธศาสตร์รวมทั้งการเกิดบูรณาการที่เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

หนี้สาธารณะเป็นปัญหาจริงหรือไม่หลังกู้เงินเพื่อลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ๒ ล้านล้านบาท เป็นอีกประเด็นหนึ่งที่สาธารณชนให้ความสนใจเมื่อพิจารณาจากการประมาณการของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลังพบว่า เมื่อรวมเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาทกับหนี้สาธารณะที่มีอยู่ ใน ๕ ปีข้างหน้าระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP จะยังไม่เกินร้อยละ ๕๐ โดยดูรายละเอียดได้จากตาราง กรอบความยั่งยืนทางการคลังกำหนดให้สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อจีดีพีไม่เกินร้อยละ ๖๐ และภาระหนี้ต่องบประมาณไม่เกินร้อยละ ๑๕ หากเศรษฐกิจไทยสามารถมีอัตราการขยายตัวได้ในระดับ ๕ - ๖% โดยเฉลี่ยในระยะห้าปีข้างหน้า คาดการณ์ว่าจะไม่มีปัญหาวิกฤตการณ์หนี้สาธารณะแต่อย่างใด การไม่ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจต่างหากที่จะทำให้ไทยมีอัตราการเติบโตที่ต่ำและสูญเสียโอกาสของการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การขนส่งคมนาคมและการลงทุนในหลายทศวรรษข้างหน้าไม่ว่าจะระดมทุนด้วยวิธี

---

[๑๕] ที่มา : เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ http://th.aectourismthai.com/aechub/๑๔๓๔ (กรุงเทพธุรกิจ)

ไหนก็ตาม ความจำเป็นในการลงทุนต้องเกิดขึ้นเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันและทำให้ไทยไม่สูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ขณะเดียวกันเวลานี้ โครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจยังไม่เพียงพอกับความต้องการในอนาคตภาครัฐต้องมีบทบาทนำในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะที่ผ่านมา มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ โดยมีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศไทยโดยทางถนนร้อยละ ๗๔ ทางรถไฟร้อยละ ๒๑ ที่เหลือเป็นทางอากาศร้อยละ ๕ สำหรับการขนส่งสินค้านั้น ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน ร้อยละ ๘๒ ทางน้ำร้อยละ ๑๕ และทางรถไฟร้อยละ ๓

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในระยะที่ผ่านมาจะประสบความสำเร็จในด้านปริมาณ แต่ยังต้องพัฒนาด้านคุณภาพให้มากขึ้นแล้ว และสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน นอกจากนี้ ข้อจำกัดด้านการคลังเนื่องจากการลงทุนต้องใช้เงินจำนวนมากขณะที่งบประมาณมีสัดส่วนของค่าใช้จ่ายประจำเกือบ ๘๐% จึงเหลือเงินในแต่ละปีเพื่อการลงทุนด้านต่างๆ ไม่ถึง ๒๐% นอกจากนี้ การลงทุนโดยภาครัฐยังเผชิญกับกฎ ระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่บังคับใช้ไม่สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานล่าช้าและเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาวและทำให้ความสามารถในการแข่งขันลดลงไทยยังมีปริมาณและคุณภาพระบบการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางเรือที่ต่ำและเมื่อเทียบกับต่างประเทศยังอยู่ในระดับที่แย่กว่าญี่ปุ่น สิงคโปร์และมาเลเซีย มีเหตุมาจากขาดการบำรุงรักษาและพัฒนาในขณะที่ประเทศจีนมีการพัฒนาและบำรุงรักษาที่ดีกว่าไทยแต่คุณภาพการขนส่งบางประเภทแย่กว่าประเทศไทย เช่นระบบการขนส่งทางถนนและทางเรือ เป็นต้น

สุดท้าย การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มมูลค่าของภาคการผลิตและบริการ และลดภาระการลงทุนของภาครัฐ เราต้องเดินหน้าดังนี้ พัฒนาให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal – Shift) ไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพสูงกว่าการขนส่งทางถนนตลอดจนพัฒนาให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transport) ที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนนทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการ ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์โดยพัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหารเครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่ง และโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน และปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทางรางโดยปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพขยายโครงข่ายระบบรางให้มีความครอบคลุมพื้นที่บริการเพิ่มขึ้นทั้งการก่อสร้างโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อกระจายความเจริญไปสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาคพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารที่ทันสมัย โดยพัฒนาโครงข่ายโทรคมนาคมเพื่อให้บริการสื่อสารข้อมูลความเร็วสูงหรือบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง(Broadband Internet) ให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ บนพื้นฐานของการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรมเพื่อสร้างโอกาสในการเข้าถึง

บริการที่เท่าเทียมกันและเอื้อต่อการพัฒนาฐานความรู้ของประชาชน รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศถ้าเราลงทุนเฉลี่ยปีละ ๒-๓ แสนล้านบาท อย่างน้อยจีดีพีเราจะเพิ่มประมาณ ๐.๕ % ก็จะทำให้จีดีพีเราโตเฉลี่ยประมาณ ๕.๕ % แต่การลงทุนนี้จะช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านเราขยายตัวตามไปด้วย เพราะเขาก็จะลงทุนให้สอดคล้องกัน เมื่อเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้านดีขึ้น เราก็ดีขึ้น ฉะนั้น การลงทุนครั้งนี้ ก็จะถือเป็นการปรับเปลี่ยนทิศทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านด้วยเช่นกัน แต่หากเราไม่ลงทุนก็เป็นปัญหาต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านด้วยเหมือนกันสิ่งรัฐบาลต้องระมัดระวังคือ ต้องดูแลไม่ให้หนี้สาธารณะเกินกรอบความยั่งยืนทางการคลังและไม่ทำให้การขาดดุลบัญชีเดินสะพัดเกิน ๓% ของจีดีพี

ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)*

.....

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้เสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันพุธที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๖ เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ทั้งนี้ สภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้ว และได้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไป โดยร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีสาระสำคัญกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินที่มีมูลค่ารวมกันไม่เกิน ๒ ล้านล้านบาท เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์และแผนงานภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ โดยให้นำเงินที่ได้จากการกู้ดังกล่าวไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง การดำเนินโครงการและการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและเมื่อแผนงานใดได้ดำเนินงานเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

๑. เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อประโยชน์ของประชาชนในการรับบริการด้านการคมนาคมที่สะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงเป็นการเชื่อมโยงฐานการผลิตกับฐานการส่งออกระหว่างภูมิภาคต่างๆของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและเพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

๒. ลดความแออัดในเขตเมือง และรองรับการขยายตัวของเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากร อันเป็นการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมให้แก่ประชาชนทั้งในพื้นที่ชนบทและเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ รวมถึงเพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยด้วย

๓. เสริมสร้างความมั่นใจของภาคเอกชนที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลที่ชัดเจนและต่อเนื่อง และเพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทยในอนาคต

---

* ที่มา : โดยนายสุภณัฐ ศิริทอง วิทยากรปฏิบัติการ กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

๔. ก่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศอย่างต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์และทันต่อการพัฒนาประเทศให้มีความก้าวหน้าทัดเทียมประเทศต่างๆ

๕. กำหนดให้ดำเนินการหาแหล่งเงินทุนที่แน่นอนที่จะนำมาใช้จ่ายอย่างต่อเนื่องโดยมีการวางแผนทางการเงินระยะยาวที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศเพื่อให้สำเร็จตามเป้าหมายในการดำเนินโครงการต่างๆ

๖. การตราร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เป็นไปตามกระบวนการขั้นตอนการพิจารณากฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติซึ่งเปิดโอกาสให้สมาชิกรัฐสภาพิจารณาแก้ไขปรับปรุงและให้ความเห็นชอบซึ่งแตกต่างจากการพิจารณาพระราชกำหนด นอกจากนี้ การตราร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... นั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลจะไม่ส่งผลทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องหยุดชะงักหรืออาจมีการยกเลิกหรือชะลอโครงการที่เกี่ยวข้องได้

ข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

๑. การกู้เงินเพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ นั้น จะต้องมีความรอบคอบคำนึงถึงความคุ้มค่าและการใช้ประโยชน์ และจะต้องมีกระบวนการบูรณาการให้ความสำคัญต่อการพัฒนาในประเด็นอื่นๆ ไปพร้อมกันด้วย เช่น ด้านการศึกษา ด้านการสาธารณสุข ด้านความมั่นคงแห่งรัฐ การพัฒนาบุคลากร เป็นต้น

๒. การกู้เงินจำนวน ๒ ล้านล้านบาท เพื่อใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ นั้น หากตราเป็นพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณแทนการตราร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... จะเป็นไปตามเจตนารมณ์ของบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ หมวด ๘ การเงิน การคลัง และงบประมาณ มาตรา ๑๖๙ และพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ อันเป็นการรักษาวินัยการเงินการคลังของประเทศและจะทำให้ฝ่ายนิติบัญญัติสามารถตรวจสอบการใช้จ่ายเงินตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีได้ละเอียดรอบคอบรัดกุมและสามารถตรวจสอบได้ในทุกปีงบประมาณ ทั้งนี้ รัฐบาลสามารถกำหนดแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไว้เป็นการล่วงหน้าด้วยวิธีการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณได้ โดยปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันหรือพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ มาตรา ๒๓ ว่าด้วยการก่อหนี้ผูกพันหลายปีงบประมาณ

๓. ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... นั้น อาจขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๑๖๙ ได้ กล่าวคือ การจ่ายเงินแผ่นดินจะกระทำได้ก็เฉพาะที่ได้อนุญาตไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย กฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายเกี่ยวด้วยการโอนงบประมาณหรือกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง ซึ่งต้องปฏิบัติตามหลักการจ่ายเงินแผ่นดิน

ที่อยู่ภายใต้กรอบวินัยการเงินการคลัง ทั้งนี้ จะต้องพิจารณาต่อไปว่าเงินกู้จำนวน ๒ ล้านล้านบาท ถือเป็นเงินแผ่นดินหรือไม่

๔. การจัดหาเงินทุน นั้น รัฐบาลสามารถดำเนินการกู้เงินเพื่อนำมาใช้จ่ายในพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ไปพร้อมกับการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศได้เข้ามาร่วมลงทุนกับภาครัฐตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งจะทำให้ไม่เป็นภาระทางด้านงบประมาณ อันจะเป็นการประหยัดงบประมาณของภาครัฐ ช่วยให้การใช้ทรัพยากรของรัฐเป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประสิทธิภาพ อีกทั้งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีการเปิดเสรีด้านการค้าและการลงทุนด้วย

๕. การกู้เงินจำนวน ๒ ล้านล้านบาท เพื่อใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ย่อมส่งผลให้ระดับหนี้สาธารณะของประเทศมีอัตราที่สูงขึ้น ซึ่งหากพิจารณาถึงการใช้หนี้เงินกู้จำนวนดังกล่าว ที่จะต้องใช้เวลาในการชำระหนี้ให้เสร็จสิ้นภายในระยะเวลา ๕๐ ปีด้วยแล้ว จะทำให้ยอดหนี้สุทธิมีจำนวนสูงถึง ๕ ล้านล้าน โดยแยกเป็นต้นเงินจำนวน ๒ ล้านล้านบาท กับดอกเบี้ยอีกจำนวน ๓ ล้านล้านบาท โดยคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยจะคงที่ที่ร้อยละ ๕ ต่อปี ต่อไปอีกเป็นระยะเวลา ๕๐ ปี หากประเทศไทยเริ่มชำระหนี้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ย่อมมีผลเท่ากับจะต้องชำระหนี้เฉลี่ย ปีละ ๑ แสนล้านบาท ทุกปี จนครบ ๕๐ ปี ในการนี้ แม้ว่ากระทรวงการคลังจะตั้งเป้าหมายว่าจะจัดทำงบประมาณแบบสมดุลในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ก็ตามแต่การใช้หนี้เงินกู้ดังกล่าวจะมีผลทำให้การจัดทำงบประมาณนับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นไป ต้องเป็นงบประมาณแบบขาดดุล และร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่ได้ระบุแหล่งที่มาของแหล่งเงินกู้และไม่ได้กำหนดรายละเอียดว่ารัฐบาลและกระทรวงการคลังจะนำรายได้ส่วนใดมาชำระหนี้เงินต้นกับดอกเบี้ย ซึ่งหากขาดความชัดเจนในเรื่องดังกล่าวย่อมมีผลต่อความเชื่อมั่นว่ารัฐบาลจะสามารถชำระหนี้ครบทั้งจำนวนได้ อันจะส่งผลกระทบต่อภาระหนี้ผูกพันดังกล่าวได้

๖. เอกสารประกอบแนบท้ายพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... มีสถานะทางกฎหมายเช่นเดียวกับเอกสารประกอบร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณหรือไม่ อย่างไร