

3 โครงการเงินกู้ 2 ล้านล้านบาท กับอนาคตประเทศไทย

นับตั้งแต่รัฐบาลยิ่งลักษณ์ ได้เสนอร่าง “พ.ร.บ. เงินกู้ 2 ล้านล้านบาท” เพื่อยกเครื่องระบบคมนาคมขนส่งของไทยที่ขาดการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประเทศไทยล้าหลังลงเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน

แต่ด้วยวงเงินกู้จำนวนมหาศาลและวิธีการทางงบประมาณที่ผิดพลาด รวมทั้งความไม่ชอบมาพากลของการจัดการโครงการ ก่อให้เกิดคำถามจากหลายภาคส่วนว่า โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ด้วยการกู้เงินจำนวน 2 ล้านล้านบาทนี้ จะช่วยพัฒนาประเทศไทย หรือ เป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ จนนำไปสู่การยื่นเรื่องให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาว่า “ร่าง พ.ร.บ. เงินกู้ 2 ล้านล้านบาทนี้ ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญหรือตราขึ้นโดยไม่ถูกต้องหรือไม่”

โครงสร้างคมนาคมขนส่งทั้งทางราง ทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ เปรียบเสมือนเส้นเลือดที่สำคัญของชาติที่ทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปยังที่ต่างๆ โดยเมื่อร้อยกว่าปีที่แล้วไทยเป็นประเทศที่เป็นผู้นำด้านการรถไฟและระบบคมนาคมในภูมิภาค แต่เมื่อเวลาผ่านไประบบคมนาคมขนส่งของไทยขาดการปรับปรุงพัฒนาและล้าหลังลงเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงและสิ้นเปลืองพลังงาน ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยจึงต้องเร่งปรับตัวในฐานะศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งของอาเซียนในปี 2558

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ภายใต้การนำของ น.ส.ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ให้ความเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ (พ.ร.บ. กู้เงิน 2 ล้านล้านบาท) ในการประชุม ครม. เมื่อ 27 กุมภาพันธ์ 2556 หลังจาก que การพิจารณาเข้าสู่ ครม. มาก่อนหน้านี้ถึง 3 ครั้งแล้ว¹ โดยกระทรวงคมนาคมเป็นผู้พิจารณารายละเอียดของโครงการลงทุนดังกล่าว และกระทรวงการคลัง โดยสำนักบริหาร



หนี้สาธารณะ (สบน.) พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับความพร้อมในการจัดหาแหล่งเงินทุน² โครงการนี้เป็นการลงทุนขนาดใหญ่ระยะยาว 7 ปี (2557-2563) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยหลายด้านโดยเฉพาะการขนส่งทางรางเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ

สังคมหลายภาคส่วนได้ออกมาทั้งสนับสนุนและคัดค้านกับร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าว เสียงส่วนใหญ่เห็นด้วยกับแนวคิดของโครงการในการพัฒนาระบบขนส่งของไทย แต่คัดค้านเนื่องจากโครงการนี้ขาดรายละเอียดและแผนการศึกษาอย่างชัดเจน รวมทั้งความคุ้มค่าของบางโครงการ เช่น รถไฟความเร็วสูง ที่อาจจะประสบปัญหาขาดทุนอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีความกังวลถึงความเหมาะสมในการออกเป็น พ.ร.บ. รวมทั้งปัญหาเรื่องวิธีการงบประมาณ และความโปร่งใสของรัฐบาลในการบริหารงบประมาณในการดำเนินการตามแนวทางดังกล่าว

ดร.สมชัย จิตสุชน ผู้อำนวยการวิจัย ด้านการพัฒนาอย่างทั่วถึง TDRI ตั้งข้อสังเกตว่า การกู้เงินครั้งนี้เป็นการกู้เงินนอกระบบงบประมาณขนาดใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา แต่มีการนำเสนอให้สภาเห็นชอบเป็น พ.ร.บ. ซึ่งไม่เหมือนการกู้เงินนอกงบประมาณอื่นที่ไม่ต้องผ่านสภาฯ ขณะเดียวกันยังมีการใช้ ‘บัญชีท้ายพระราชบัญญัติฯ’³ ซึ่งประเด็นบัญชี

ประเทศไทย เป็นหนี้ยาวนาน 50 ปี

จ่ายเงินก้อนแรก ปีที่ 11

รัฐบาลใช้แค่ 7 ปี หรืออยู่ 2 สมัย

กู้ 2,000,000,000,000

ดอกเบี้ย สะสมรวม 3.16 ล้านล้านบาท

ภาระท่วมหัว คนไทยรวม 5.16 ล้านล้านบาท

ย่ำ!! พรรคประชาธิปัตย์ เห็นด้วยกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน แต่ต้องทำในระบบงบประมาณ และด้วยวิธีที่ประหยัดที่สุด

Team-Korn Chatikavanij Page

ที่มา: “กรณ์” จวก เงินกู้ 2 ล้านล้าน ล้มล้าง พ.ร.บ. หนี้สาธารณะ แบบหนี้ 50 ปี “สุรนันทน์” ได้ วิสัยทัศน์สั้น. 24 มีนาคม 2556. ค้นเมื่อ 5 มกราคม 2557, จาก มติชนออนไลน์ เว็บไซต์: http://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1364123165&grpId=00&catid=01&subcatid=0100

ท้ายร่าง พ.ร.บ. นี้ มีความกังวลต่อสภาพบังคับของกฎหมายว่า แค่นั้น เพียงใด เนื่องจากหากตีความว่าไม่มีสภาพบังคับทางกฎหมาย หรือไม่เคร่งครัด ผลที่ตามมาคือ จะกลายเป็นลักษณะของ “Blank cheque” คือ เมื่อกฎหมายผ่านการพิจารณาของรัฐสภาแล้ว รัฐบาลมีอำนาจที่จะนำเงินกู้ไปทำกิจการใดๆ ก็ได้ โดยไม่จำเป็นต้องเป็นรายการที่ระบุไว้ในบัญชีแนบท้าย แต่หากมีสภาพบังคับตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ก็จะเกิดความไม่ยืดหยุ่นในการใช้เงินที่กู้มา เพราะจะต้องดำเนินกิจการตามที่กำหนดเท่านั้น⁴ ทางด้านนายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรีในขณะนั้นโต้แย้งว่า แม้สังคมมองว่าประเทศต้องเป็นหนี้เป็นเวลานานกว่า 50 ปี แต่เมื่อพ้น 50 ปีหมดหนี้แล้ว ประเทศไทยก็ยังมิทรัพยากรที่ยังสามารถใช้งานได้อีกหลายทศวรรษ ที่สำคัญเงินกู้เหล่านี้มีการกำหนดการชำระไว้ชัดเจน โดย 10 ปีแรกจะยังไม่ต้องชำระ แต่จะเริ่มชำระในปีที่ 11⁵ เป็นต้นไป

ที่มาของ พ.ร.บ. กู้เงิน 2 ล้านล้านบาท (Mega Project)

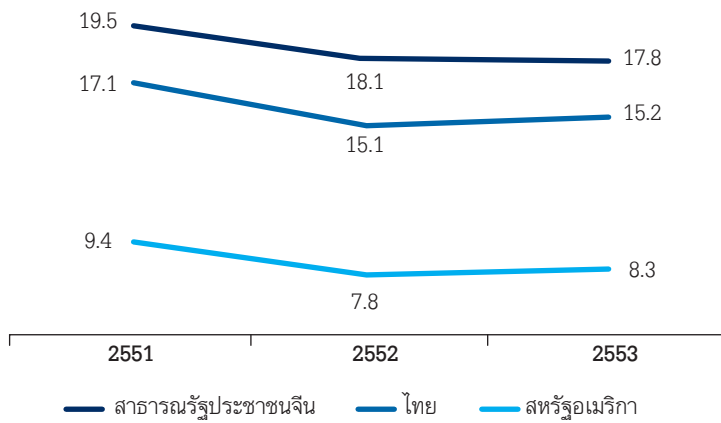
ทศวรรษที่ผ่านมา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยได้ขาดช่วงลง เนื่องจากงบลงทุนในงบประมาณแผ่นดินแต่ละปีไม่เพียงพอต่อการพัฒนาภาคการขนส่งสินค้าและบริการอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะการขนส่งระบบรางที่มีต้นทุนค่าขนส่งสูงและประหยัดเชื้อเพลิงกว่าการขนส่งทางถนน ทำให้สัดส่วนการขนส่งทางถนนมีกว่าร้อยละ 80 และใช้น้ำมันถึงราว 7 แสนล้านบาทต่อปี รัฐบาลจึงได้เสนอ “ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.” หรือ “พ.ร.บ. กู้เงิน 2 ล้านล้านบาท” ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งมูลค่ารวมกันไม่เกิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2556-2563 (7 ปี) เงินที่ได้จากการกู้ให้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์โดยไม่ต้องนำส่งคลัง ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีต้องรายงานการกู้เงิน ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบทุกปีงบประมาณ⁶

ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ มีจุดประสงค์เพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งจะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและเป็นฐานเชื่อมโยงการขนส่งในระดับภูมิภาค เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งตลอดจนอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน

โดยงบลงทุนร้อยละ 81 เป็นการสร้างระบบขนส่งทางราง ได้แก่ การก่อสร้างทางคู่ การก่อสร้างทางสายใหม่ การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง การก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร และปริมาณที่เหลือเป็นการปรับปรุงระบบขนส่งทางถนน (เช่น ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทางหลวงพิเศษ หรือ Motorway สถานีขนส่งสินค้า) ทางน้ำ และด้านการค้าชายแดนจำนวน 41 ด่าน

เมื่อพิจารณาด้านทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP⁷ รายงาน The Global Competitiveness Report 2013-2014,

เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย สหรัฐอเมริกา และสาธารณรัฐประชาชนจีน ในช่วงปี 2551-2553



ที่มา: สศช., NDRC และ CSCMO's 22nd Annual State of Logistics Report

World Economic Forum จัดอันดับประเทศไทยในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในอันดับที่ 47 จากทั้งหมด 148 ประเทศ ตกลงมาจากอันดับที่ 46 ในปีก่อนโดยไทยยังตามหลังประเทศชั้นนำของเอเชียทั้งทางด้าน ถนน การขนส่งทางเรือ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางรางตามที่เรามักจะได้ยินข่าวถึงความล่าช้าและปัญหาของระบบขนส่งทางรางของไทย เช่น รถไฟตกราง รวมทั้งอุบัติเหตุทางรถไฟหลายต่อหลายครั้งตลอดเวลาที่ผ่านมา

สศช. มั่นใจในโครงการ แต่... คปก. กังวลว่าจะขัดรัฐธรรมนูญ

นายชาญวิทย์ อมตะมาตุชาติ รองเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กล่าวว่า สศช. ได้ทำงานร่วมกับรัฐบาลในการเสนอความคิดเห็นและคัดกรองโครงการที่มีความจำเป็นโดย พ.ร.บ. ฉบับนี้ มีผลสำคัญต่อการสร้างความเชื่อมั่นต่อนักลงทุน ทำให้เห็นทิศทางการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะ 7-10 ปี เนื่องจากเป็นการลงทุนที่มีการกำหนดแหล่งเงินทุนรองรับแน่นอน และ สศช. มีหน้าที่ศึกษาและให้ความเห็นประกอบโครงการต่างๆ ตามขั้นตอนปกติซึ่งหมายความว่าในขั้นตอนที่จะมีการเดินหน้าก่อสร้างโครงการต่างๆ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเสนอโครงการให้กรม. เห็นชอบ⁸

ในขณะที่สำนักงานคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย (คปก.) มีความเห็นว่าโครงการนี้เป็นโครงการที่มีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม เป็นการพัฒนาระบบคมนาคมใหม่ๆ ทั้งระบบมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาที่เป็นรูปธรรม ชัดเจน เป็นโครงการขนาดใหญ่ มีระยะเวลาการดำเนินการยาวนานกว่าทุกโครงการที่ทุกรัฐบาลเคยดำเนินการ และเป็นการลงทุนที่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก คปก. มีความเห็นว่าร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ อาจขัดต่อรัฐธรรมนูญ เพราะยุทธศาสตร์และแผนงานมีการกำหนดโครงการไว้อย่างกว้าง ไม่มีรายละเอียดการดำเนินการที่ชัดเจน บางโครงการอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย หรือคุณภาพชีวิต จึงควรมีการดำเนินการเพื่อให้ประชาชนได้รับสิทธิในการเข้าถึงข้อมูล นอกจากนั้นรัฐบาลชุดต่อไปจะถูกผูกพันโดยโครงการต่างๆ ที่กำหนดไว้ ไม่มีอิสระที่จะเสนอโครงการพัฒนาใหม่ๆ ได้อีก เนื่องจากโครงการทั้งหมดถูกกำหนดไว้แล้วจากรัฐบาลชุดก่อน และมีผลผูกพันถึง 7 ปี

นอกจากนี้ คปก. ยังเห็นว่า ร่างโครงการดังกล่าว ยังไม่มีมาตรการที่รองรับกับปัจจัยเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งในระยะสั้นและในระยะยาว อาทิ การขยายตัวทางเศรษฐกิจซึ่งอาจต่ำกว่าที่คาด และโครงการบางโครงการอาจไม่คุ้มค่ากับการลงทุน หรือจัดประเภทการลงทุนที่ไม่เหมาะสม คปก. จึงเสนอแนะว่า รัฐสามารถดำเนินการได้ โดยใช้เงินกู้ตามระบบงบประมาณประจำปีและควรมีการศึกษาแต่ละโครงการอย่างรอบด้านและดำเนินการโครงการเฉพาะเท่าที่จำเป็น นอกจากนั้นควรมีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพให้ครบถ้วน ควรให้ข้อมูลในการดำเนินการ และรายละเอียดต่างๆ ของโครงการต่อประชาชนอย่างทั่วถึง รวมไปถึงการจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างเพียงพอและรอบด้าน⁹

สังคมเห็นด้วยกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน แต่กังวลเรื่องคอร์รัปชันและการจัดการความเสี่ยง

ผลสำรวจความเห็นนักเศรษฐศาสตร์จากองค์กรชั้นนำจากกรุงเทพโพลล์ พบว่าส่วนใหญ่มองว่า เป็นโครงการที่ดีและมีประโยชน์ โดย 96.6% ยืนยันถึงความจำเป็น

ที่จะต้องลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างรายได้เปรียบ
รองรับการเปิด AEC ทั้งนี้ 56.7% ต้องการให้ดำเนินการ
ลงทุนด้วยวิธีการอื่นมากกว่า พ.ร.บ. กู้เงิน เนื่องจากเป็นห่วง
ในปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น 25.0% เห็นว่าการออก
พ.ร.บ. กู้เงินเป็นวิธีการที่เหมาะสมแล้วแม้ว่าอาจนำมา
ซึ่งปัญหาต่างๆ บ้างแต่ก็ดีกว่าไม่ทำอะไรเลยหรือทำไป
ตามกรอบงบประมาณที่มี

สิ่งที่นักเศรษฐศาสตร์กังวลคือ ปัญหาหนี้สาธารณะ
และการทุจริตคอร์รัปชัน โดยกังวลถึงหนี้สาธารณะที่อาจ
เพิ่มขึ้น หากไทยเจอวิกฤติเศรษฐกิจ รวมถึงรัฐบาลอาจขาด
สภาพคล่องเนื่องจากต้องใช้จ่ายในโครงการ (ประชานิยม)
อื่นๆ ด้วย และไม่ค่อยเชื่อมั่นว่ารัฐบาลจะดูแลปัญหาทุจริต
คอร์รัปชันที่อาจเกิดขึ้นในโครงการนี้ได้¹⁰

TDRI กังวลเรื่องคอร์รัปชัน

กลุ่มนักวิจัยสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
(TDRI) กล่าวว่า ร่าง พ.ร.บ. กู้เงินฉบับนี้ มีความเสี่ยงเรื่อง
คอร์รัปชันที่จะสร้างปัญหาต่อสังคม ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่ม
ค่าใช้จ่ายภาครัฐในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน การลงทุน
โครงสร้างพื้นฐานที่ไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจและอาจนำไปสู่
ปัญหาหนี้สาธารณะในระดับที่สูงหรือจะเป็นการเพิ่มต้นทุน
ให้แก่ประชาชน เนื่องจากสาธารณูปโภคที่มีคุณภาพต่ำ
การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ
นอกจากนี้ในบางกรณีอาจทำให้โครงการไม่สามารถเกิดขึ้น
ได้จริง และการคอร์รัปชันอาจเป็นการเบียดบังงบประมาณ
รายจ่ายภาครัฐในประเด็นอื่นๆ เช่น การศึกษา การสาธารณสุข
ฯลฯ

TDRI กังวลว่าอาจมีปัญหาความไม่โปร่งใสได้
ทั้งก่อนการดำเนินโครงการ ระหว่างการดำเนินโครงการและ
หลังการดำเนินโครงการ เช่น กรณี King Power Duty
Free ซึ่งมีการให้สัมปทานสินค้าปลอดภาษี โดยหลีกเลี่ยง
การปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ร่วมทุน และกรณีโครงการไฮปเวลล์
ที่มีความหละหลวมของข้อสัญญา ทำให้ บ.ไฮปเวลล์
ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย และคณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัย
ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟคืนเงินชดเชยให้
บ.ไฮปเวลล์ รวมกว่า 11,889 ล้านบาท¹¹

ข้อเสนอแนะของนักวิชาการ

ผศ.ดร.ประชา คุณธรรมดี คณะเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้ให้ข้อเสนอแนะว่าที่รัฐจะต้อง
กำหนดเงื่อนไขบริการสาธารณะ เปิดเผยข้อมูลที่เป็นสู่
สาธารณะ โดยเฉพาะการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
ขนาดใหญ่ กำหนดเงื่อนไขที่ชัดเจน เรื่องการบริหารเงินกู้
รวมถึงการบริหารจัดการโครงการ โดยคำนึงถึงการถ่ายทอด
เทคโนโลยีและการกำหนดเงื่อนไขการใช้วัสดุภายในประเทศ
ภายในระยะเวลาที่กำหนด นอกจากนี้รัฐไม่ควรละเลย
โครงสร้างพื้นฐานของการพัฒนาด้านที่ไม่ใช่วัตถุ เช่น
การศึกษาความพร้อมด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม และ
ปัจจัยด้านกลไกหรือสถาบัน ซึ่งเป็นปัญหาที่แท้จริงของ
ประเทศไทย¹² กลุ่มนักวิจัย TDRI ได้ให้ข้อเสนอแนะ
ของโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลว่า ควร
ป้องกันการคอร์รัปชัน ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
(Feasibility Study: FS) สร้างธรรมาภิบาลในโครงการ
ลงทุนและบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างรัดกุม¹³

ความคืบหน้าของ พ.ร.บ.

เวลา 02.50 น. วันที่ 20 พฤศจิกายน 2556 ที่ประชุม
สมาชิกวุฒิสภาลงมติเห็นชอบร่าง พ.ร.บ. นี้ ด้วยคะแนนเสียง
63 ต่อ 13 งดออกเสียง 3 โดยให้มีเนื้อหาให้เป็นไปตาม
ร่างเดิมที่ผ่านสภาผู้แทนราษฎรทุกมาตรา¹⁴ ต่อมาพรรค
ประชาธิปัตย์ได้ร้องให้ประธานสภาผู้แทนราษฎรยื่นเรื่อง
ให้ศาลรัฐธรรมนูญว่าร่าง พ.ร.บ. ให้อำนาจกระทรวงการคลัง
กู้เงิน 2 ล้านล้านบาทหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญหรือตราขึ้น
โดยไม่ถูกต้องหรือไม่ นอกจากนี้ในระหว่างการพิจารณา
ร่าง พ.ร.บ. กู้เงินนี้ ส.ส. พรรคเพื่อไทยรายหนึ่งได้กดบัตร
แสดงตนแทน ส.ส. รายอื่น โดยมีคลิปบันทึกภาพและเสียง
เป็นหลักฐาน¹⁵ ทำให้เกิดเสียงวิพากษ์วิจารณ์อย่างกว้างขวาง
เกี่ยวกับความถูกต้องชอบธรรมของกระบวนการพิจารณา
ร่าง พ.ร.บ. นี้

หลังจากที่รัฐบาลยังลักษณะนี้ได้ประกาศยุบสภาเมื่อ
9 ธันวาคม 2556 ก็เป็นที่ถกเถียงกันว่าร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้
จะตกไปหรือไม่ เพราะร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าวผ่านความเห็นชอบ
จากรัฐสภาอย่างสมบูรณ์แล้ว แต่ยังไม่สามารถนำขึ้น
ทูลเกล้าฯ ได้ เพราะต้องรอคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ

รวบรวมความเห็นต่อ พ.ร.บ. 2 ล้านล้านบาท

เห็นด้วย

เป็นการลงทุนที่จำเป็น เพื่อรองรับการค้าที่จะขยายตัวขึ้นจาก AEC รวมถึงเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศเศรษฐกิจใหญ่ของโลกอย่างจีน¹⁶

เป็นการลงทุนที่ถูกทิศทาง ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของระบบขนส่งไทยและลดการใช้พลังงานกระจายฐานการผลิตสู่ภูมิภาค รองรับการผลิตประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ส่งผลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจและช่วยให้ประเทศมีศักยภาพในการแข่งขันเพิ่มขึ้น

ความต่อเนื่องของโครงการชัดเจน สร้างความเชื่อมั่นต่อนักลงทุนช่วยให้ภาคเอกชนมั่นใจวางแผนล่วงหน้าได้¹⁷

จำเป็นต้องออกเป็น พ.ร.บ. กู้เงิน งบประมาณประจำปี ไม่เพียงพอต่อการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่¹⁸

ภาระหนี้สามารถบริหารจัดการได้ สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อจีดีพียังต่ำทั้งเป็นการกู้ภายในประเทศและการลงทุนจะช่วยให้เศรษฐกิจขยายตัวจะทำให้เก็บภาษีได้มากขึ้นและช่วยให้แข่งขันได้ดีขึ้น¹⁹

คัดค้าน

ประเด็นข้อกฎหมาย ตามมาตรา 6 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “รัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ บทบัญญัติใด ของกฎหมายกฎ หรือ ข้อบังคับขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญนี้ บทบัญญัติ นั้นเป็นอันใช้บังคับมิได้” และตามมาตรา 169 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “การจ่ายเงินแผ่นดินจะกระทำเฉพาะที่ได้อนุญาตไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย กฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายเกี่ยวกับการโอนงบประมาณ หรือกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง...” ต้องคว่ำร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าวขัดกับรัฐธรรมนูญหรือไม่²⁰

ความเป็นธรรมระหว่างรุ่น การใช้เงินกู้จะใช้ระยะเวลาประมาณ 50 ปีจะเกิดการผลกระทบการชำระหนี้ไปให้ชนรุ่นหลังซึ่งก็เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมระหว่างชนรุ่น²¹

ประเด็นการทุจริต ไม่ควรให้อำนาจตัดสินใจใช้เงินแผ่นดินจำนวนมากกับฝ่ายบริหารผ่านการปรับเปลี่ยนรายละเอียดในเอกสารประกอบการพิจารณา ในขณะที่ฝ่ายนิติบัญญัติมีโอกาสให้ความเห็นชอบตาม พ.ร.บ. และบัญชีแนบท้ายแค่เพียงครั้งเดียวในระยะเวลา 7 ปีเศษ²²

โครงการจำนวนมากยังไม่ผ่านการศึกษาค่าความคุ้มค่าทางการเงิน/เศรษฐกิจ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ หากโครงการดำเนินการไม่ได้หรือล่าช้า ความต่อเนื่องที่ตั้งใจให้เกิดจะไม่เกิดจริงหรืออาจมีการเร่งรีบสรุปผลการศึกษาในทางให้เกิด โครงการทัน 7 ปี

ผลต่อความเสี่ยงด้านการคลัง ยังมีความไม่ชัดเจนเรื่องแผนการลงทุน นอกจากนี้รัฐบาลไม่ได้นำเสนอแผนการสร้างรายได้²³ หนี้สาธารณะอาจเพิ่มขึ้นถึง 60% ต่อจีดีพี หากไทยเจอวิกฤติเศรษฐกิจหรือฟองสบู่แตก²⁴

ผลกระทบต่อรายจ่ายภาครัฐในอนาคตในเรื่องที่สำคัญอื่น โดยเฉพาะรายจ่ายด้านสังคม การพัฒนาคน และนวัตกรรมอาจกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเรื่องคุณภาพกำลังคน/แรงงานและไม่ชัดเจนเรื่องผลต่อความเหลื่อมล้ำในประเทศว่ามากขึ้นหรือน้อยลง²⁵

ให้อำนาจฝ่ายบริหารในการกำหนดรายละเอียดเป็นเวลาถึง 7 ปี ซึ่งข้ามช่วงอายุปกติของรัฐสภาเป็นการก้าวล่วงอำนาจของสภาชุดต่อไปในการกลั่นกรอง/ให้ความเห็นชอบ²⁶

เป็นการสร้างภาระหนี้จำนวนมหาศาลให้แก่ประชาชน เป็นการสร้างภาระหนี้ให้กับคนไทยนานเกินกว่า 50 ปี โดยเมื่อรวมกับหนี้สาธารณะและการใช้เงินในโครงการอื่นๆ เช่น จำนำข้าว โครงการน้ำ ในขณะที่รายได้จากการขายของส่งออกน้อยลง ไทยอาจไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้ได้²⁷

วันที่ 8 มกราคม 2557 ศาลรัฐธรรมนูญนัดไต่สวนพยานนัดแรก โดยหัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ นำทีมกฎหมายพรรคประชาธิปัตย์เข้าให้ถ้อยคำต่อศาลรัฐธรรมนูญขณะที่พยานฝ่ายผู้ถูกร้อง มีรักษาการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รวมทั้งรักษาการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เข้าให้ถ้อยคำต่อตุลาการศาลรัฐธรรมนูญ²⁸

ล่าสุด 12 มีนาคม 2557 ตุลาการศาลรัฐธรรมนูญได้มีคำวินิจฉัยว่า ร่าง พ.ร.บ. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมูลค่า 2 ล้านล้านบาท ขัดรัฐธรรมนูญ มาตรา 169 วรรคหนึ่ง และ มาตรา 170 ด้วยมติ 9 ต่อ 0 รวมทั้งกระบวนการตราร่าง พ.ร.บ. ขัดรัฐธรรมนูญ ด้วยมติ 6 ต่อ 2 (มีตุลาการ 1 คน งดออกเสียง)

เนื่องจากเนื้อหาและกระบวนการไม่ชอบด้วยรัฐธรรมนูญ โดยที่มาตรา 169 ระบุว่า การจ่ายเงินแผ่นดินจะต้องกระทำผ่านกฎหมายงบประมาณรายจ่าย ด้วยวิธีงบประมาณ กฎหมายเกี่ยวกับการโอนงบประมาณ กฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง ดังนั้นการใช้วิธีพิเศษตาม ร่าง พ.ร.บ. นี้จึงขัดรัฐธรรมนูญ เป็นผลให้ร่าง พ.ร.บ. กู้ 2 ล้านล้านบาท เป็นอันตกไป²⁹

