

บันทึก

เรื่อง การควบคุมรถไฟที่ผิดกฎหมายซึ่งเป็นของรัฐบาล

ตามหนังสือของกรมเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ ๗๕๔๔/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ แจ้งว่า กระทรวงอุตสาหกรรมได้หารือกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับเรื่องรถไฟที่ผิดกฎหมายซึ่งเดิมเป็นของบริษัทราชตรุษเบชินทิน เดรดยิ่ง จำกัด และต่อมาได้โอนมาให้กรมรถไฟ กิจดำเนินการว่า บัดนี้ สัมปทานเดินรถไฟที่ผิดกฎหมายสายนี้สิ้นสุดลง กรมรถไฟก็จะเดินรถไฟสายนี้ต่อไป จะขัดข้องประการใดหรือไม่ และกรมรถไฟก็จะต้องปฏิบัติอย่างไรซึ่งกระทรวงคมนาคม พิจารณามีความเห็น ว่า รถไฟที่ผิดกฎหมายดังกล่าวนี้ไม่เข้าอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติจัดการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๔ จึงไม่อยู่ในข่ายแห่งความควบคุมของคณะกรรมการรถไฟตามพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ แต่กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรที่จะเข้าควบคุมเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถไฟสายนี้ด้วย จึงหารือว่าตามพระราชบัญญัติจัดการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๔ มีบทบัญญัติมาตราใดบ้างที่จะอนุโลมใช้ เพื่อให้กระทรวงคมนาคมทำการควบคุมรถไฟที่มีฐานะดังกล่าว ถ้ากระทรวงคมนาคมมีอำนาจตามกฎหมายที่จะควบคุมได้ก็จะได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ควบคุมแทน ทั้งนี้ จะมีทางทำได้เพียงใด ขอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาให้ความเห็น รวมทั้งรถไฟที่ผิดกฎหมายหรืออุตสาหกรรมที่จะสร้างขึ้นใหม่ก็ควรให้กระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการสร้างด้วยนั้น

คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย กองที่ ๓) ได้ตรวจพิจารณาแล้วมีความเห็นดังต่อไปนี้

๑. ข้อเท็จจริงได้ความว่า รถไฟที่ผิดกฎหมายรายนี้บริษัทราชตรุษเบชินทิน เดรดยิ่ง จำกัด ได้รับสัมปทานให้ประกอบกิจการได้ แต่ในระหว่างสงครามครั้งที่แล้วกิจการของบริษัทดังกล่าวนี้ได้ถูกควบคุมและต่อมาคณะรัฐมนตรีได้ลงมติให้โอนทรัพย์สินและกิจการเหมืองแร่รายนี้มาให้แก่กรมรถไฟและให้กรมดังกล่าวนี้ดำเนินกิจการรถไฟเพื่อใช้ในกิจการเหมืองแร่ด้วย เนื่องจากมาตรา ๑๔๐ ของพระราชบัญญัติจัดการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้บัญญัติไว้ว่า “รถไฟที่ผิดกฎหมาย คือ รถไฟที่ห้างหรือบริษัทซึ่งประกอบกิจการหรือพาณิชย์กรรมได้สร้างขึ้นไว้ใช้เพื่อรับส่งคนงานและบรรทุกของซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติหรือสิ่งซึ่งประดิษฐ์ขึ้น กับสิ่งอื่น ๆ ซึ่งจำเป็นจะต้องใช้สำหรับกิจการนั้น ๆ.....” แต่เนื่องจากกรมรถไฟเป็นกรมในรัฐบาล ไม่ใช่ “ห้างหรือบริษัทซึ่งประกอบกิจการหรือพาณิชย์กรรม” อันจะพึงมีสิทธิได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการรถไฟที่ผิดกฎหมายได้ ฉะนั้น สภาพของการเป็นรถไฟที่ผิดกฎหมายของบริษัทดังกล่าวจึงหมดไปนับตั้งแต่วันที่การรถไฟสายนี้ได้ตกมาเป็นของกรมรถไฟ และจะถือว่าเป็นรถไฟผู้รับ

อนุญาตก็ไม่ได้ เพราะสัมปทานเรื่องนี้เป็นประเภทไฟหัตถกรรม ไม่ได้อนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทไฟผู้รับอนุญาตหรือได้มีการอนุญาตให้เปลี่ยนจากประเภทไฟหัตถกรรมมาเป็นประเภทไฟผู้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๔๒ ทั้งจะถือว่าเป็นรฟแผ่นดินก็ไม่ได้ เพราะไม่เข้าอยู่ในประเภทไฟแผ่นดินตามความหมายของพระราชบัญญัติจัดวางการรฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔ ฉะนั้น กระทรวงคมนาคมจึงไม่มีอำนาจควบคุมรฟสายนี้โดยอาศัยกฎหมายดังกล่าวแต่ประการใด

๒. สำหรับปัญหาที่ว่ากระทรวงคมนาคมจะควบคุมรฟสายนี้ได้เพียงใดนั้น นอกจากพระราชบัญญัติจัดวางการรฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔ แล้ว ยังมีพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. ๒๔๗๑ ซึ่งบัญญัติว่า ผู้ใดจะประกอบกิจการรฟไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐบาลหรือได้รับสัมปทานแล้ว ฉะนั้น การที่คณะกรรมการได้มอบหมายให้กรมโลหกิจดำเนินกิจการรฟตามเรื่องที่แจ้งมานี้ก็เท่ากับรัฐบาลได้ให้อนุญาตแล้วโดยปริยาย จริงอยู่ ตามกฎหมายดังกล่าวในการอนุญาตหรือให้สัมปทานนั้น รัฐบาลจะกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชนไว้ด้วยก็ได้ แต่เรื่องนี้ก็ไม่ปรากฏว่าได้มีการกำหนดเช่นนั้น อย่างไรก็ตามก็ดี คณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นว่า ถ้าหากรัฐบาลยังมีความประสงค์ที่จะให้กระทรวงคมนาคมได้ควบคุมรฟสายนี้แล้ว ก็ชอบที่จะทำได้โดยวางระเบียบเป็นการภายใน เพราะเป็นส่วนราชการด้วยกัน

๓. ส่วนการที่จะให้รฟหัตถกรรมหรืออุตสาหกรรมที่จะสร้างขึ้นใหม่ให้อยู่ในความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคมก่อนที่จะดำเนินการสร้างด้วยนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นว่า ความประสงค์เช่นนี้ก็อาจทำได้โดยอาศัยบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวข้างต้นนั้น

(ลงชื่อ) หยุต แสงอุทัย

(นายหยุต แสงอุทัย)

เลขาธิการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พฤศจิกายน ๒๔๙๖