

บทคัดย่อ

นับแต่เมื่อมีการให้สัมปทานบริการสาธารณะเป็นครั้งแรกในระบบรัฐสมัยใหม่ของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ที่ได้ทรงริเริ่มดำเนินการและพัฒนาการกิจการบริการสาธารณะที่มีลักษณะเป็นการจัดให้มีสาธารณูปโภคสำหรับพลเมืองทั้งหลายได้ใช้ร่วมกันเมื่อเกือบหนึ่งร้อยสามสิบปีที่แล้ว ตั้งแต่การขุดคลองชลประทาน การดำเนินการกิจการไฟฟ้า กิจการรถราง กิจการรถไฟ ฯลฯ การอนุญาตให้เอกชนได้เข้ามามีบทบาทร่วมดำเนินการบริการสาธารณะเหล่านี้ในลักษณะของการให้สัมปทานเป็นเรื่องแล้วแต่ที่รัฐจะพิจารณาเห็นว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ ในการให้เอกชนมามีบทบาทร่วมกับรัฐในการดำเนินการเหล่านี้เป็นรายกรณีไป ได้ค่อย ๆ เปลี่ยนไปเป็นการตรากฎหมายสงวนหวงห้ามเป็นการทั่วไปมิให้เอกชนเข้ามามีดำเนินการในกิจการอันถือได้ว่าเป็นสาธารณูปโภค อันอาจกระทบถึงความปลอดภัยและความผาสุกของสาธารณชนในหลายลักษณะมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2471 และมีการตรากฎหมายเฉพาะสำหรับกิจการบางประเภท เช่น การไปรษณีย์โทรเลข หรือกิจการโทรศัพท์ กำหนดเพิ่มเติมมิให้มีการประกอบกิจการโดยเอกชนในกิจการเหล่านี้ด้วย

การสงวนหวงห้ามมิให้เอกชนดำเนินการที่เป็นสาธารณูปโภคเหล่านี้แม้จะมีข้อยกเว้นให้สามารถกระทำได้ หากว่าได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติก็มิได้มีการอนุญาตให้เอกชนดำเนินการในกิจการสาธารณูปโภคเหล่านี้ มาตั้งแต่หลังเปลี่ยนแปลงการปกครองใน พ.ศ. 2475 ซึ่งเป็นยุคสมัยของการฟื้นฟูพัฒนาประเทศและมีการตั้งรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ที่ดำเนินการกิจการสาธารณูปโภคขึ้นเพื่อประกอบกิจการเหล่านี้เองเป็นจำนวนมาก ทำให้ความจำเป็นในการอนุญาตหรือให้สัมปทานแก่เอกชนในเรื่องเหล่านี้จึงไม่มีปรากฏขึ้น

การที่รัฐเข้าไปประกอบกิจการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ เพื่อให้บริการแก่ประชาชนโดยเรียกเก็บค่าตอบแทนจากผู้ใช้บริการ โดยมิได้มีการอนุญาตเพื่อให้สัมปทานแก่เอกชนรายใดให้เข้ามามีดำเนินการเลยเช่นนี้ ดำเนินมาอย่างยาวนานเกือบหกสิบปีหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่แทบจะไม่ปรากฏการดำเนินการกิจการสาธารณูปโภคหรือกิจการที่เข้าข่ายเป็น “การค้าขายอันอาจกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยหรือผาสุกของสาธารณชน” โดยภาคเอกชนเลย การตราประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ในปี พ.ศ. 2515 เพื่อปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์การสงวนหวงห้ามให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ทางการเมืองการปกครอง และสถาบันทางกฎหมายใหม่หลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง แทนพระราชบัญญัติที่ตราขึ้นใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2471 ก็เกิดขึ้นในสถานการณ์ที่ยังคงไม่มีการให้สัมปทานหรืออนุญาตให้เอกชนดำเนินการบริการสาธารณะที่มีลักษณะเป็นสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ เช่นเดียวกับระยะเวลาก่อนหน้านั้น

การให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำบริการสาธารณะโดยการให้อนุญาตหรือให้สัมปทานจากรัฐในช่วงที่สองเกิดขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 เป็นต้นมา เมื่อปรากฏความไม่

เพียงพอหรือความไม่มีประสิทธิภาพของการดำเนินบริการสาธารณูปโภคที่มีลักษณะเป็น “กิจการค้าขาย” ที่รับผิดชอบโดยรัฐวิสาหกิจจำนวนมาก ที่ไม่สามารถปรับตัวให้ทันกับพัฒนาการในทางเศรษฐกิจและความต้องการสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามความเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในช่วงเวลาดังกล่าว ยุคสมัยนี้เองที่เป็นจุดเริ่มต้นของการกลับมาให้สัมปทานหรือให้อนุญาตแก่เอกชนในการเข้ามามีบทบาทดำเนิน “กิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคขนาดใหญ่” อีกครั้งหนึ่ง โดยเริ่มต้นจากการให้เอกชนเข้ามาดำเนินโครงการโทรศัพท์พื้นฐานสามล้านเลขหมาย โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับตามแนวเส้นทางรถไฟในกรุงเทพมหานครที่เรียกว่าโครงการโฮปเวลล์ตามชื่อบริษัทผู้ได้รับสัมปทาน หรือโครงการทางยกระดับบนถนนวิภาวดีรังสิตในระหว่างสามเหลี่ยมดินแดงจนถึงสนามบินดอนเมืองที่เรียกว่าโครงการดอนเมืองโทลล์เวย์หรือโครงการทางด่วนขั้นที่สอง เป็นต้น

ในระหว่างช่วงเวลาที่มีความตื่นตัวในเรื่องการให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนดำเนินกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคที่รัฐเคยสงวนหวงห้ามมาเป็นเวลายาวนานนี้เองที่การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครกับบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (BTSC) ได้มีการลงนามในสัญญาครั้งแรกในโครงการหลักในปี พ.ศ. 2535 และสามารถเปิดดำเนินการได้หลังจากที่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของสัญญา และผ่านวิกฤตการณ์ทั้งในทางการเมือง และเศรษฐกิจที่กระทบโดยตรงต่อโครงการ (การคัดค้านมิให้ใช้สวนลุมพินี เป็นที่จอดรถและศูนย์ซ่อมบำรุง กับวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจกับประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2540-2541) โครงการระบบขนส่งมวลชนที่มีเส้นทางเดินรถยาว 23.5 กิโลเมตรก็สามารถเปิดดำเนินการให้บริการประชาชนได้ในปี พ.ศ. 2542 และได้กลายเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักที่สามารถขนส่งผู้คนได้คราวละมาก ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงและบรรเทาปัญหาการจราจรของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มาตั้งแต่นั้น ทั้งนี้ โดยที่การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปโดยการให้สัมปทานแก่บริษัทเอกชน (BTSC) ซึ่งเป็นผู้ลงทุนและจัดหาประโยชน์ตอบแทนทั้งหมดแต่เพียงผู้เดียว โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามที่กรุงเทพมหานครเจ้าของโครงการเดินรถขนส่งมวลชนในระบบรางได้ร้องขอ

เมื่อความต้องการใช้บริการมีมากขึ้น เสียงเรียกร้องและความต้องการของประชาชนที่ต้องการหลีกเลี่ยงจากปัญหาการจราจรบนท้องถนนที่เลวร้ายลงเรื่อย ๆ ในกรุงเทพมหานครทำให้ผู้บริหารกรุงเทพมหานครต้องพิจารณาหาทางขยายเส้นทางเดินรถออกไปให้ครอบคลุมพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ที่จะต่อขยายออกไปจากเส้นทางเดิม และเมื่อพิจารณาจากสภาพการเชื่อมต่อ ศักยภาพในการเดินรถ และศักยภาพในการใช้ระบบศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีอยู่แล้ว เส้นทางส่วนต่อขยายข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปทางวงเวียนใหญ่จนสุดเขตกรุงเทพมหานครที่สถานีบางหว้าจึงได้เริ่มมีการวางแผนดำเนินการโดยแบ่งเป็นสองส่วน คือในระยะแรกขยายข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปจนถึงวงเวียนใหญ่ และขยายช่วงที่สองต่อไปจนถึงสถานีบางหว้า กับเส้นทางสายสุขุมวิทที่ต่อขยายออกไปจนสุดเขตกรุงเทพมหานครที่สถานีบางรี รวมสามสายทางซึ่งมีระยะทางรวมกัน 12.75 กิโลเมตร จึงได้เกิดขึ้น โดยกรุงเทพมหานคร

ได้เคยวางแผนและดำเนินโครงการให้มีการประมูลแข่งขันโดยให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด ในลักษณะเดียวกับโครงการหลักที่มีอยู่เดิมแล้ว แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จเพราะไม่มีเอกชน รายใดสนใจเข้าลงทุนเนื่องจากผลตอบแทนการลงทุนต่ำมาก เมื่อคำนึงถึงการลงทุนก่อสร้าง ทางยกระดับและระบบรถไฟฟ้าซึ่งเป็นเพียงส่วนต่อขยายไปจากสายทางเดิม มิใช่สายทางหลัก เส้นใหม่อีกเส้นทางหนึ่งต่างหาก

เมื่อเป็นเช่นนั้น กรุงเทพมหานครจึงต้องตัดสินใจทำการก่อสร้างโครงสร้างและระบบรางด้วยตนเองก่อนเพื่อที่จะได้พิจารณาจัดหาเอกชนมารับจ้างเดินรถในเส้นทางที่ได้สร้างขึ้นแล้ว และข้อเสนอในการขอให้รัฐบาลร่วมลงทุนโดยการสนับสนุนงบประมาณในสัดส่วน 65% ในระยะแรกและลดลงเป็น 50% ในเวลาต่อมาก็ถูกเสนอขอความเห็นชอบไปยัง คณะรัฐมนตรีเพื่อการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายทั้งสามสายทางนี้ แต่ ด้วยเหตุผลทั้งทางการเมืองการปกครองและเหตุผลที่เกี่ยวกับข้อจำกัดทางการเงินการคลังของรัฐ ทำให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยชะลอเรื่องดังกล่าวไว้และส่งเรื่องคืนให้ กรุงเทพมหานครพิจารณาปรับปรุงแก้ไขข้อเสนอหลายครั้ง โดยมิได้มีการเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ดังนั้น ในปี 2548 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในขณะนั้น (นาย อภิรักษ์ โกษะโยธิน) จึงได้ขอความเห็นชอบ จากสภากรุงเทพมหานครในการลงทุนใน โครงสร้างพื้นฐานและระบบรางโดยงบประมาณของกรุงเทพมหานครเอง และได้ลงนามว่าจ้าง เอกชนทำการก่อสร้างโครงสร้างและวางรางในส่วนต่อขยายทั้งสามเส้นทางนี้ จนกระทั่งทยอย แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการเดินรถได้โดยการว่าจ้างให้บริษัทเอกชน (BTSC ซึ่งเป็น ผู้ประกอบการเส้นทางหลักอยู่เดิม) มาเดินรถและเก็บค่าโดยสารให้แก่กรุงเทพมหานครในส่วน ต่อขยายทั้งสามสายทางนี้ในปี 2552, 2554 และ 2555 ในสมัยที่ ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร ดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครตามลำดับ ซึ่งกลายมาเป็นปัญหาทางกฎหมายใน เรื่องอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนซึ่งมีลักษณะ เป็น “รกร้าง” ตามที่บัญญัติไว้ในประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 ที่กำหนดห้ามมิให้ ผู้ใดดำเนินกิจการดังกล่าวโดยมิได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและ กำหนดโทษผู้ฝ่าฝืนไว้และอยู่ในระหว่างการดำเนินการกระบวนการทางอาญาอยู่ในขณะนี้

ในขณะเดียวกันกับที่มีพัฒนาการของการให้สัมปทานแก่เอกชนในการ ประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค ประเด็นทางกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในประเทศไทยก็มีวิวัฒนาการอย่างสำคัญและมีความเปลี่ยนแปลง ไปจากหลักการเดิมที่เคยถือว่า อำนาจหน้าที่ขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในการดำเนิน บริการสาธารณะต่างเป็นอำนาจหน้าที่ที่จำกัด และท้องถิ่นจะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการอย่าง ใด ๆ ก็ต้องเป็นไป “ภายใต้บังคับของกฎหมายอื่น” ซึ่งอาจกำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์ วิธีการ ให้ท้องถิ่นต้องร้องขอการอนุญาต ต้องขออนุมัติ หรือต้องขอรับสัมปทานในการจะดำเนิน กิจการนั้น ๆ เสียก่อน แม้ว่ากิจการนั้น ๆ จะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนในท้องถิ่น และอยู่ใน อำนาจที่กฎหมายจัดตั้งองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นกำหนดให้สามารถดำเนินการได้ก็ตาม

ความเปลี่ยนแปลงจากหลักการที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ที่จำกัดภายใต้บังคับแห่งกฎหมายไปสู่หลักการที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่โดยทั่วไปหากว่ากฎหมายจัดตั้งและให้อำนาจท้องถิ่นได้ระบุขอบอำนาจหน้าที่ในเรื่องนั้น ๆ ไว้ เช่นนี้ มีฐานที่มาจากบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 ในหมวดที่ว่าด้วยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มาตรา 284 และได้ถูกยืนยันไว้ในพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ซึ่งต่อมา คณะกรรมการกฤษฎีกาโดยมติของที่ประชุมใหญ่กรรมการกฤษฎีกา ในบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสร็จที่ 532/2546 ก็ได้วินิจฉัยยืนยันหลักการมีอำนาจหน้าที่โดยทั่วไปของท้องถิ่นในกรณีที่กฎหมายกำหนดอำนาจหน้าที่ไว้ โดยวินิจฉัยว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นย่อมมีอำนาจหน้าที่ที่จะดำเนินกิจการอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของตนนั้น โดยไม่ต้องขออนุญาตหรือขอรับความเห็นชอบจากองค์กรผู้รับผิดชอบในกิจการนั้น ๆ ในการพิจารณาให้อนุญาตตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 อีก

โดยผลแห่งบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญและพระราชบัญญัติที่ตราขึ้นตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญดังกล่าว เมื่อปรากฏว่ากรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ในเรื่อง “การขนส่ง” ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และมีอำนาจหน้าที่ทั้งที่บัญญัติไว้ว่าเป็นอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในรูปเทศบาล และในรูปองค์กรบริหารส่วนตำบลในเรื่อง “การขนส่งมวลชนและการวิศวกรรมจราจร” และมีอำนาจหน้าที่ที่บัญญัติไว้ว่าเป็นขององค์กรบริหารส่วนจังหวัดในเรื่องของ “การสาธารณสุข” ตามบทบัญญัติมาตรา 18 ของพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 เช่นนี้ กรุงเทพมหานครจึงย่อมมีอำนาจหน้าที่เต็มที่จะดำเนินกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายทั้งสามสายทางได้ โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตหรือขอรับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยก่อนตามประกาศคณะปฏิวัติคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ตามแนวทางการตีความของคณะกรรมการกฤษฎีกา ในเรื่องเสร็จที่ 532/2546 นั้นเอง

สมควรที่จะต้องบันทึกไว้ด้วยว่า เมื่อกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นองค์กรของรัฐในลักษณะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีอำนาจหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดให้ดำเนินกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคดังกล่าวได้แล้ว การดำเนินกิจการดังกล่าวจึงมีลักษณะเป็นการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐ และมีใช่เป็นกรณีเป็นการดำเนินการของเอกชนผู้หนึ่งผู้ใดโดยไม่มีอำนาจ อันจะทำให้เกิดเป็นความผิดทางอาญาขึ้นเมื่อได้ดำเนินการนั้นไปโดยยังมิได้รับอนุญาตหรือรับสัมปทานจากรัฐมนตรีเสียก่อน ตามนัยของประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 แต่ประการใด เพราะกรณีย่อมต้องด้วยหลักเกณฑ์ของข้อ 6 ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับดังกล่าวที่บัญญัติไว้ว่า “กรณีที่มิกฎหมายเฉพาะว่าด้วยกิจการ (ตามที่ระบุไว้ในข้อ 3 หรือข้อ 5) การประกอบกิจการดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยกิจการนั้น” นั้นเอง

โดยเหตุผลที่ได้ลำดับมาข้างต้น การที่กรมสอบสวนคดีพิเศษ ได้กล่าวหาผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและคณะที่เข้าร่วมดำเนินโครงการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่วน

ต่อขยายทั้งสามสายทางว่าได้กระทำความผิดทางอาญา ฐานร่วมกันประกอบกิจการรณรางโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยก่อน ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 เรื่องควบคุมกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค จึงเป็นการแจ้งข้อกล่าวหาและมีความเห็นให้สิ่งฟ้องคดีอาญาได้โดยไม่ต้องตามหลักกฎหมาย โดยไม่ได้คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการตรากฎหมายเพื่อควบคุมกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค และไม่สอดคล้องกับวิวัฒนาการในเรื่องการให้อำนาจหน้าที่โดยทั่วไปแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามที่ปรากฏตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 และพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ที่ตราขึ้นตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญฉบับดังกล่าวนั่นเอง

Abstract

The decision made in 2012 by the Bangkok Metropolitan Administration (BMA), as a local government organisation, to undertake a mass transit service project, involving the construction of the BTS transit system and BTS train tracks covering 3 new routes extending the existing routes, with the total distance of 12.75 kilometres, whereby the private contractor operating the main BTS route (covering 25.5 kilometres) will be engaged to procure trains and operate the train service for those three extended routes in respect of which the structural construction and train-tracks system are to be funded by the BMA has become a legal issue of particular importance in Thailand. The problematic debate centres on whether the operation of track-based mass transit business without being granted prior permission or a concession by the Minister of Interior will be considered as the operation of a public-utility business (here, the railway business) without permission, which will, in turn, amount to a criminal offence under the Notification of the National Executive Council No. 58, B.E. 2515 (1972), given that the Department of Special Investigation, with which an allegation has been lodged, has inquired into this matter and made a decision to prosecute the Governor of the BMA together with the Governor's executive team initiating this project at present.

The study of the objectives of the laws prohibiting private individuals from carrying out public-utility undertakings without prior permission, which were found as early as 1928 during the absolute-monarchy days and subsequently reshaped into the Notification of the National Executive Council No. 58 currently in force, reveals that such prohibition applies only to private individuals. In the case of State agencies with statutory functions to operate public-utility businesses, such State agencies have due powers to operate public-utility businesses without seeking prior permission from responsible ministers and such operation is treated as that permitted or regulated by specific legislation, with the result therefore that the operation of the business in question does not, in any way, amount to any contravention of the statutory prohibition vis-à-vis public-utility businesses.

As far as the powers and duties of local government organisations are concerned, powers and duties of local government organisations in Thailand, **which were statutorily set out in a restrictive fashion and made subject to other relevant laws**, have undergone a major change under the Constitution of the Kingdom of Thailand, B.E. 2540 (1997) and the Act Determining Plans and Procedures for Decentralisation of Powers to Local Government Organisations, B.E. 2542 (1999) enacted to implement the requirement of the said Constitution, as to which powers and duties of local government organisations have been redesigned to the effect that local government organisations possess **general powers and duties to carry out any missions specified by law to be theirs**, without being subject to provisions of other laws as witnessed in the past. Indeed, the recognition of such general powers

and powers of local government organisations has specifically been found in the ruling of the Council of State No. 532/2546 (2003).

As such, the operation of the mass transit service through BTS trains in the three extended routes initiated by the BMA fully falls within its statutory powers in its capacity as a local government organisation and such operation does not, in any way, amount to any offence of operating public-utility business without being granted permission or a concession under the Notification of the National Executive Council No. 58.