

# 'คลัง - คมนาคม' ตีกลับสายสีเขียว - เลื่อนเปิดช่องสี่สีม กรม.วางแผนรถไฟฟ้า'ป่วน'

## ร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

**ผ่านความเห็น ครม.เศรษฐกิจ พ.ย.2562**  
รูปแบบสัญญา : PPP Net Cost อายุสัญญา 40 ปี  
แบ่งเป็น 2 ส่วน

- ระยะเวลาร่วมลงทุนเดิม ตั้งแต่วันที่ลงนาม - 4 ธ.ค.2572
- ระยะเวลาร่วมลงทุนเพิ่มเติม ตั้งแต่วันที่ 5 ธ.ค.2572 - 4 ธ.ค.2602 (ต่ออายุสัญญา 30 ปี จาก 4 ธ.ค.2572)

**การแบ่งผลประโยชน์ค่าโดยสารให้กรุงเทพมหานคร**  
ตั้งแต่ปี 2572 เป็นต้นไป

ปีที่ 1-15	ปีที่ 16-25	ปีที่ 26-30
10%	15%	25%

**การกำหนดอัตราค่าโดยสาร**  
รูปแบบตารางเดียวแบ่งเป็น 2 ช่วง

- เส้นทางหลัก ไม่เกิน 44 บาท ปรับทุก 2 ปี
- ปี 2562-2572
- 5 ธ.ค.2572-2602 ไม่เกิน 65 บาท
- ส่วนต่อขยาย 1 และ 2 ปี 2562-2602 ไม่เกิน 65 บาท ปรับทุก 2 ปี

**การทางการเงินของโครงการ**  
(เอกชนรับผิดชอบรวม 36,848 ล้านบาท)

- เงินลงทุน 38,639 ล้านบาท
- ค่าจัดหาขบวนรถ 17,291 ล้านบาท
- ค่าจ้างระบบ 20,248 ล้านบาท
- การลงทุนของกรุงเทพมหานคร
- ส่วนสะพานคาคิน 500 ล้านบาท
- ส่วนประตูกันชนชาลาอัตโนมัติส่วนต่อขยายที่ 1 600 ล้านบาท

**การทางการเงินก่อนเริ่มสัมปทาน**  
38,309 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการดำเนินการส่วนต่อขยาย 28,103 ล้านบาท
- ส่วนต่างรายได้ค่าโดยสารที่ต้องชดเชยให้กองทุน BTS GIF 10,206 ล้านบาท

**ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง**

- กรุงเทพมหานคร : ภาษีที่ดินในเขตกรุงเทพฯ
- เอกชน : รับผิดชอบภาษีนอกเขตกรุงเทพฯ รวมถึงภาษีอื่น

**บันทึกข้อตกลงค่าแรกเข้าและระบบตั๋วร่วม**

- ให้ออกขยอวันค่าแรกเข้าหากเชื่อมระบบรถไฟฟ้าที่แยกวันค่าแรกเข้า
- ให้ออกให้บริการและกำหนดค่านวทางร่วมกับผู้ประกอบการรถไฟฟ้าอื่น

### ยึดต่อสัญญา“บีทีเอส” ขอความเห็น“กฤษฎีกา”เพิ่ม

กรุงเทพธุรกิจ ● กรม.ตีกลับต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวอีกรอบ หลังมหาดไทยชงวาระเข้าพิจารณา “กฤษฎีกา” ห่วงขัด พ.ร.บ.ร่วมทุน “กรมร่าง” ระบุค่าโดยสารต่ำกว่า 65 บาทได้ รฟม.เลื่อนเปิดช่องรถไฟฟ้าสายสีส้ม ลุ้นศาลปกครองสูงสุดชี้ขาดเกณฑ์ให้คะแนน “บีทีเอส” ยันไม่กระทบแผนธุรกิจ

การต่ออายุสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้บริษัท ระบบขนส่งมวลชน

กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีทีเอส ยึดเยื่อมากกว่า 1 ปี หลังจากคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ (กรม.) เห็นชอบเมื่อเดือน พ.ย.2562 และมีการเสนอ กรม.พิจารณาหลายครั้งแต่ถูกตีกลับ รวมถึงการประชุมล่าสุดวานนี้ (17 พ.ย.) ที่ กรม.ตีกลับอีกครั้ง

แหล่งข่าวจากทำเนียบรัฐบาลเปิดเผยว่า การประชุม กรม.วานนี้ (17 พ.ย.) นายอนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้ กรม.พิจารณาเป็นวาระจร

อ่านต่อหน้า 4

▶ ต่อจากหน้า 1  
KSU.

ร่างสัญญาดังกล่าวกรุงเทพมหานครจะขายสัมปทานให้บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) หรือ “บีทีเอส” ในฐานะผู้บริการรายเดิมต่ออีก 30 ปี จากเดิมที่สิ้นสุดปี 2572 เป็นสิ้นสุดปี 2602 และให้คิดอัตราค่าโดยสารไว้ที่ 65 บาทตลอดสาย

“เมื่อถึงการนำเสนอเรื่องนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานได้แสดงความเห็นหลากหลายทั้งกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยหน่วยงานส่วนใหญ่ที่คัดค้านการนำวาระนี้เข้ามาสู่การพิจารณาจะบ่งชี้ไม่ได้ให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม. อย่างครบถ้วนทำให้เลขาธิการคณะกรรมการข้าราชการครูและบุคลากรทางการศึกษาขอความเห็นให้ครบถ้วนก่อนจะบรรจุเข้าสู่การประชุม ครม. อีกครั้ง” แหล่งข่าว กล่าว

### “กฤษฎีกา” ห่วงขัด พรบ. ร่วมทุน

สำหรับการยกเลิกเงื่อนไขส่วนใหญ่เป็นข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาการะบุว่าการต่อสัญญาสัมปทานออกไปอาจขัดข้อกำหนด ขณะที่กระทรวงมหาดไทยยืนยันว่าเรื่องนี้ได้ส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตีความแล้ว 4 รอบ ถ้าต้องส่งไปอีกจะเป็นครั้งที่ 5 ไม่รู้จะได้ข้อสรุปหรือไม่

นอกจากนี้กรมการขนส่งทางรางได้พิจารณาข้อเท็จจริงแล้วแล้วจึงขอเสนอความเห็นเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาว่า จากคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ใช้อำนาจตามมาตรา 44 ได้ยกเว้นการหลักการ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน แต่ไม่ได้ให้ยกเว้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับวินัยการเงินการคลัง

### ตั้งคำถามที่มาค่าโดยสาร

ขณะเดียวกัน กรุงเทพมหานคร (กทม.) และ บีทีเอสไม่สามารถหาที่มาของการจัดเก็บค่าโดยสารที่ 65 บาทตลอดสาย เพื่อแลกสัญญาสัมปทานได้ว่ามีที่มาจัดเก็บค่าโดยสารอย่างไร และมีการวิเคราะห์โครงการในเชิงผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจ (ERR) และอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FRR) รวมทั้งแหล่งที่มาของเงินทุน ปริมาณผู้โดยสาร และราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับประชาชนอย่างไร

ส่วนประเด็นอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ ปรากฏว่าร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีระยะทาง 15 กิโลเมตร กำหนดให้มีอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย ซึ่งเมื่อมีการเปรียบเทียบกับอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในปัจจุบันมีราคาค่าโดยสารที่สูงกว่า ขณะที่ระยะทางให้บริการถึง 50 กิโลเมตร แต่เก็บค่าโดยสารเพียง 42 บาท

ดังนั้นกระทรวงคมนาคมเห็นว่าการคิดอัตราค่าโดยสารควรที่จะมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ และจากการศึกษาพบว่าปัจจุบันผู้มีรายได้น้อยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางรถไฟฟ้า

130 บาทต่อวัน ซึ่งคิดเป็น 35% ของค่าแรงขั้นต่ำ ดังนั้นเมื่อเปรียบเทียบราคาค่าโดยสารระหว่างสายสีน้ำเงินในปัจจุบันกับสายสีเขียวที่จะหมดสัญญาสัมปทานระหว่าง บีทีเอสกับภาครัฐจะหมดลงในอีก 9-10 ปีข้างหน้าจึงไม่มีความจำเป็นที่จะขยายสัญญาสัมปทานให้เอกชนอีก 30 ปี

### ชี้ค่าโดยสารต่ำกว่า 65 บาทได้

ทั้งนี้ จากเงื่อนไขร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่ควบคุมอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย โดยกระทรวงมหาดไทยใช้ข้อมูลปี 2562 เป็นฐานในการเปรียบเทียบและคำนวณ ซึ่งกรมขนส่งทางรางเห็นว่าในอนาคตเมื่อปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ประกอบกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นเส้นทางหลักของเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่น ย่อมส่งผลให้ลดค่าโดยสารลงได้มากกว่า 65 บาท

ดังนั้นการควบคุมอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย จึงถือเป็นการดำเนินการที่สมควรวิเคราะห์ต้นทุนที่แท้จริงเป็นหลักและลดหรืองดการเชื่อมโยงต่อค่าแรกเข้า กำหนดเป็นเงื่อนไขเมื่อมีการเดินทางเปลี่ยนสายทางเพื่อลดภาระให้แก่ประชาชนด้วย

นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางรางระบุว่าจากการพิจารณาอัตราค่าโดยสารเมื่อเปรียบเทียบกับรถไฟฟ้าสายอื่น พบว่า ปัจจุบันสายสีเขียว เปิดให้บริการมากกว่า 20 ปี ซึ่งผ่านจุดคุ้มทุนแล้ว มีผู้โดยสาร 800,000-1,000,000 คนต่อวัน (สถิติประมาณการก่อนวิกฤติโควิด) และมีอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย ขณะที่สายสีน้ำเงินมีผู้โดยสาร 300,000 คนต่อวัน และมีค่าโดยสารไม่เกิน 42 บาทตลอดสาย แต่ยังคงดำเนินการได้จึงเห็นว่าการลดค่าโดยสารที่กำหนดราคาค่าโดยสารที่เป็นธรรมและถูกลงกว่า 65 บาทได้

### ศาลไต่สวน รฟม.-บีทีเอส

ศาลปกครองสูงสุดนัดไต่สวนคำร้องที่ 388/2563 ระหว่างบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีทีเอสซี ผู้ฟ้องคดีกับคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในคดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่รัฐกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย

ทั้งนี้ ศาลปกครองชั้นต้นมีคำสั่งทุเลาการเปลี่ยนหลักเกณฑ์การพิจารณาคะแนนที่เปลี่ยนจากการประเมินของการเงินมาเป็นการประเมินของเทคนิค 30% และของการเงิน 70% ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 ได้ยื่นอุทธรณ์ และศาลได้นัดไต่สวนครั้งแรกวานนี้ (17 พ.ย.) โดยนายภาคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มาให้ปากคำในฐานะผู้ถูกฟ้อง ส่วนบีทีเอสในฐานะผู้ฟ้องส่งทนายความมาให้ปากคำ

### ยืนยันขั้นตอนประมูลถูกต้อง

นายภาคพงศ์เปิดเผยภายหลังการไต่สวนว่า คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางที่มีคำสั่งทุเลาการเปลี่ยนหลักเกณฑ์การประเมินโครงการของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 จากเดิมมีเกณฑ์กำหนดพิจารณาของที่ 3 ด้านการเงิน 100 คะแนน ปรับเป็นข้อเสนอที่ 2 ด้านเทคนิค 30 คะแนน และด้านการเงิน 70 คะแนน

“ศาลมีคำสั่งนัดไต่สวนตามที่ รฟม. ได้ยื่นอุทธรณ์ไป ซึ่งการให้ข้อมูลในครั้งนี้เรายืนยันตามเดิมว่าการที่เราดำเนินการปรับแก้หลักเกณฑ์พิจารณาข้อเสนอเอกชนนั้นดำเนินการถูกต้องตามขั้นตอนแล้ว โดยศาลได้รับฟังและยังไม่มีการนัดไต่สวนเพิ่มเติม” นายภาคพงศ์ กล่าว

### รฟม. เลื่อนเปิดของสายสีส้ม

นายภาคพงศ์กล่าวว่า จากการยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลในครั้งนี้จึงมีผลให้ รฟม. พิจารณาแล้วว่ากระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มต้องชะลอไว้ก่อน โดย รฟม. ยังไม่ดำเนินการเปิดซองข้อเสนอของเอกชนที่ยื่นข้อเสนอมาเมื่อวันที่ 9 พ.ย. 2563 เนื่องจากต้องการรอฟังคำตัดสินของศาลปกครองสูงสุดเพื่อกำหนดขั้นตอนดำเนินการต่อไป

โดยก่อนหน้านี้ รฟม. มีกำหนดเปิดซองที่ 1 ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ ในวันที่ 23 พ.ย. นี้ ก่อนจะเปิดซอง 2 และซอง 3 ที่คาดว่าจะใช้เวลาประเมินผล 1-2 เดือน และเข้าสู่ขั้นตอนการเจรจาต่อรองผู้ผ่านการประเมินสูงสุดโดยคาดว่าจะเสนอคณะกรรมการ รฟม. และ ครม. ช่วงต้นปี 2564 และลงนามสัญญาต้นเดือนมี.ค. 2564

“ตอนนี้ รฟม. จำเป็นต้องเลื่อนเปิดซองออกไปก่อน ในวันที่ 23 พ.ย. นี้ จะไม่มีการเปิดซองที่

1 ด้านคุณสมบัติเพราะตามขั้นตอนในขณะนี้จะต้องรอคำตัดสินของศาลปกครองสูงสุด”

ส่วนกรณีที่มีการเลื่อนเปิดซองข้อเสนอออกไป ก็ยืนยันว่าจะไม่กระทบต่อเงื่อนไขประมูล เพราะใน RFP กำหนดยื่นราคาไว้ที่ 270 วัน

### ลุ้นคำสั่งศาลปกครอง

สำหรับกรณีการเลื่อนพิจารณาข้อเสนอของเอกชนออกไปอย่างไม่มีกำหนด จะเป็นผลกระทบต่อการเปิดให้บริการในอนาคตหรือไม่นั้น ขณะนี้ รฟม.ขอให้เป็นไปตามขั้นตอน เพราะไม่สามารถก้าวล่วงต่อกระบวนการศาลในการพิจารณาคดีได้ แต่เชื่อมั่นว่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม เป็นโครงการสำคัญที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชน จึงคาดว่าจะได้รับการพิจารณาในเวลาไม่นาน และหากทุกอย่างดำเนินการตามกรอบเวลาที่กำหนดจะไม่กระทบต่อภาพรวมโครงการ

นายภคพงศ์ กล่าวว่า ความคืบหน้าของคดีหลักที่บีทีเอสซีฟ้องร้องดำเนินคดีกับคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 และ รฟม. ในคดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายกรณีมีมติแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะการประเมินของเอกสารคัดเลือกเอกชน ปัจจุบัน รฟม.อยู่ระหว่างเตรียมคำให้การต่อศาล โดยที่ผ่านมาศาลยังไม่

ได้เพิกถอนมติ เพียงแต่ให้ทุเลา ดังนั้น รฟม.ต้องปฏิบัติตามคำสั่งศาล และสามารถขอยื่นอุทธรณ์ได้ตามสิทธิ

### “บีทีเอส”ชี้ไม่กระทบแผนธุรกิจ

นายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า การเลื่อนเปิดซองพิจารณาข้อเสนออย่างไม่มีกำหนดว่า ในฐานะเอกชนที่เข้ายื่นข้อเสนอประมูลโครงการเล็งเห็นถึงโอกาสของการเชื่อมต่อโครงข่ายหากโครงการนี้เปิดให้บริการจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนแต่อย่างไรก็ดี การเลื่อนกำหนดเปิดซองข้อเสนอของ รฟม.ก็สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากเอกสารยื่นข้อเสนอ (RFP) ได้กำหนดกรอบเวลายื่นราคาไว้ที่ 270 วัน จึงถือว่ายังมีเวลาที่จะไม่ทำให้กระทบโครงการมากนัก

“บีทีเอสในฐานะเอกชนผู้ยื่นข้อเสนอเราก็มองว่าโครงการเป็นโอกาสเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายอื่นได้หลายเส้นทางแต่หาก รฟม.จะเลื่อนเปิดซองข้อเสนอออกไป ก็ไม่ได้เป็นผลกระทบต่อแผนธุรกิจ เพราะบีทีเอสยังเดินหน้าลงทุนในทุกๆ โครงการโครงสร้างพื้นฐาน เพราะเป็นสิ่งที่เราถนัดอยู่แล้ว”