

ดันสี่เขียวเข้ากรมวันนี้ BTS ลุ้นต่อสัญญาแลกหนี้ฯ

● **‘ศักดิ์สยาม’ ค้านไฟแลบ! ‘วิชญ์’ แบ่งรับแบ่งสู้**

จับตาพรุ่งนี้ศาลปกครองชี้ชะตาคดี สายสี่สีส้ม! หลังกรม.วันนี้ เคาะวาระต่อสัมปทานสายสี่เขียวส่วนต่อขยายให้ BTS ล้างหนี้ ค่าจ้างเดินรถ-ค่าซื้อระบบ กว่า 3 หมื่นล้านบาท “ศักดิ์สยาม” ยืนกรานค้ำชนผาแน่นนอน วงในเผยกระทรวงคมนาคมทำหนังสือตอบกลับเลขาธิการกรม.ล่าสุดแล้ว ระบุ สิ่งที่กทม.แจ้งข้อทักท้วง 4 ประเด็นฟังไม่ขึ้น ฟาก “วิชญ์” ยังแบ่งรับแบ่งสู้

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ในการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.)

อ่านต่อ
หน้า 27

ดัน

วันนี้ (8 ก.พ. 2565) กระทรวงมหาดไทย จะเสนอวาระต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสี่เขียวให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS บริษัทในเครือ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ให้ ครม. พิจารณา โดยสัญญาใหม่จะมีอายุ 30 ปี เริ่มต้นหลังสัมปทานสายหลักสิ้นสุดในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ไปจนถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2602 ซึ่งจะนำไปสู่การแก้ปัญหาหนี้สะสมที่กรุงเทพมหานคร (กทม.) ค้างชำระการเดินรถส่วนต่อขยายให้ BTS เป็นเวลา 3 ปี 9 เดือน นับตั้งแต่ เมษายน 2560 เป็นมูลค่าหนี้ราว 9.6 พันล้านบาท โดยปัจจุบัน BTS อยู่ระหว่างฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจาก กทม. เป็นมูลค่า 12,000 ล้านบาท

ด้านนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า วันนี้ กระทรวงคมนาคมจะยืนยันในที่ประชุม ครม. ว่าคงความเห็นคัดค้านการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสี่เขียวให้กับ BTS หลังจากที่ผ่านมากระทรวงคมนาคม เคยทักท้วงเรื่องการต่อสัมปทานสายสี่เขียวมาโดยตลอด จาก

สาเหตุ 4 ประเด็นหลัก คือ 1. ประเด็นความครบถ้วนตามหลักการของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 2. ประเด็นการคิดค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ เพื่อส่งเสริมให้ผู้มีรายได้น้อยมาใช้บริการ รวมทั้งรถไฟฟ้าสายสี่เขียวที่สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดได้ต่ำกว่า 65 บาท

3. ประเด็นการใช้สินทรัพย์ของรัฐที่ได้รับโอนจากเอกชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด ควรพิจารณาให้เกิดความต่อเนื่องถึงการให้สินทรัพย์ว่ารัฐควรได้ประโยชน์จากการขยายสัญญาสัมปทานเป็นจำนวนเท่าไร อย่างไร จนกว่าจะครบอายุสัญญา 4. ประเด็นข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นจากกรณี กทม. ได้ทำสัญญาจ้าง BTSC เดินรถส่วนต่อขยายที่ 1 และ ส่วนต่อขยายที่ 2 ไปจนถึงปี 2585 และมีการไต่สวนข้อเท็จจริงของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ดังนั้นจึงสมควรรอผลการไต่สวนข้อเท็จจริงก่อน

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ล่าสุดเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2565 สำนักเลขาธิการ ครม. ได้มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคมอีกครั้ง เพื่อนำความเห็นประกอบเข้าหารือในที่ประชุม ครม. วันนี้ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ส่งหนังสือ

ตอบกลับไปที่ทาง กทม. ได้ชี้แจง 4 ประเด็นที่กระทรวงคมนาคมทักท้วง และกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมจาก กทม. ทั้งหมดแล้ว ขอยืนยันตามความเห็นเดิมว่า ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินการของ กทม.

ทั้งนี้เนื่องจากข้อมูลที่ กทม. จัดทำเพิ่มเติมนั้น ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในข้อเท็จจริงที่ทำให้การวิเคราะห์ของกระทรวงคมนาคมแตกต่างไปจากเดิม โดยเฉพาะในประเด็นการคำนวณค่าโดยสาร การรองรับระบบตั๋วร่วม และความชัดเจนของประเด็นข้อกฎหมาย

นอกจากนี้ ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ยังคงเป็นหน่วยงานเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างและที่ดินตลอดแนวโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 2 ช่วง อันเป็นสาระสำคัญที่ไม่อาจเห็นด้วยต่อแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอของกระทรวงมหาดไทย นอกเหนือจากประเด็นอื่น ๆ ที่กระทรวงคมนาคมเคยนำเสนอและแจ้งยืนยันในครั้งนี

ขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคมขอให้ข้อเท็จจริงเพิ่มเติมกรณีที่ กทม. รายงานว่าการโอนกรรมสิทธิ์ จาก รฟม. มายัง กทม. ยังไม่สมบูรณ์ เนื่องจาก รฟม. ยังไม่สรุปรายละเอียดด้านการเงินสายสี่เขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ทำให้ไม่สามารถรับโอนโครงการได้

กระทรวงคมนาคมขอชี้แจงข้อเท็จจริงว่า กทม. รฟม. สำนักงบประมาณ สำนักบริหารหนี้สาธารณะ และกระทรวงคมนาคม ได้ประชุมสรุปรายละเอียดค่าใช้จ่ายช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 แต่ยังมีประเด็นเกี่ยวกับการดำเนินงานตามเงื่อนไข

การอนุญาตให้เข้าพื้นที่ กรณีการติดตั้งสะพานเหล็กแยกทวิธาธารและแยกพุทธมณฑลสาย 2 ซึ่งรอคำยืนยันจาก กทม. เนื่องจากการพิจารณากรอบวงเงินโครงการฯ ให้ได้ข้อสรุป ต้องมีความชัดเจนของแนวทางการติดตั้งสะพานเหล็กทั้ง 2 แห่งดังกล่าวก่อน ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือลงวันที่ 7 สิงหาคม 2563 และวันที่ 2 พฤศจิกายน 2564 ขอทราบผลการพิจารณาของ กทม. และปัจจุบัน กทม. ยังไม่ได้แจ้งผลการพิจารณาให้กระทรวงคมนาคมทราบ

ด้านนายวิชญ์ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี กล่าวว่า วันนี้กระทรวงมหาดไทยจะเสนอเรื่องการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวต่อที่ประชุม ครม. ส่วนกรณีโครงการนี้มีการโยกไปถึงนายสุวัชร สุวรรณสวัสดิ์ ผู้สมัครผู้ว่า กทม. มีส่วนเข้าไปเจรจา เพราะเป็นหนึ่งในคณะกรรมการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวด้วย หากเป็นเช่นนั้น มีโอกาสที่ ครม. อาจถอนเรื่องออกก่อนหรือไม่ นายวิชญ์ กล่าวว่า ไม่ทราบ เป็นไปได้ทั้งนั้น

ส่วนจะเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้ ครม. ต้องหยุดชะงักในการที่จะพิจารณาโครงการนี้หรือไม่ นายวิชญ์ กล่าวว่า ก็เช่นเดียวกับเรื่องทั่วไปที่มีการเสนอมาและถ้า ครม. ยังไม่ข้อทักท้วงก็ถอนกลับออกไปก่อนได้ เพื่อไปหาข้อมูลมาเพิ่มเติม ซึ่งโครงการนี้เคยเสนอมาแล้วและถอนออกไปแล้วครั้งหนึ่ง ขณะที่ล่าสุดกระทรวงมหาดไทยได้รายงานว่าการนี้ได้เคลียร์เรื่องต่าง ๆ เพื่อทำความเข้าใจในระดับหนึ่ง ดังนั้นจึงสามารถเสนอเข้ามาได้ แต่หาก ครม. ยังมีข้อสงสัยหรือทักท้วงก็จะส่งกลับให้กระทรวงมหาดไทยหาข้อมูลเพิ่มเติมต่อไป

อย่างไรก็ตาม หาก ครม. พิจารณาให้โครงการนี้ผ่าน แต่ทางฝ่ายค้านยังคงติดใจและนำมาอภิปรายในสภา โครงการจะเดินหน้าต่อไปได้หรือไม่ นายวิชญ์ กล่าวว่า เชื่อยังสามารถเดินหน้าต่อไปได้ ติดตรงไหนก็แก้ตรงนั้น และหาก ครม. มีมติเห็นชอบแล้ว แต่ยังไม่พอใจก็ไปหาช่องทางฟ้องร้องโดยวิธีอื่น แต่เรื่องนี้ปกติทางฝ่ายค้านจะยื่นอภิปรายในสภาอยู่แล้ว ไม่น่ามีปัญหาอะไร

ผู้สื่อข่าวรายงานเพิ่มเติมว่า กระทรวงมหาดไทยได้นำเสนอวาระการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวต่อที่ประชุม ครม. หลายครั้งแล้ว แต่ยังไม่ได้รับการพิจารณา คือ วันที่

13 สิงหาคม 2563 กระทรวงมหาดไทยเสนอที่ประชุม ครม. แต่ไม่ได้รับการพิจารณา เนื่องจากนายกรัฐมนตรีต้องการให้นายปรีดี ดาวฉาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง คนใหม่ (ในขณะนั้น) พิจารณาพร้อมทำความเข้าใจประกอบก่อนเสนอมายัง ครม. อีกครั้ง

หลังจากนั้นเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2564 ก็มีกระแสข่าวอีกว่า ที่ประชุม ครม. จะพิจารณาเรื่องนี้โดยบรรจุเป็นวาระจร แต่สุดท้ายนายวิชญ์ เปิดเผยว่า ยังไม่มีวาระการพิจารณาเรื่องนี้ และไม่ได้บรรจุในวาระ ครม. ตั้งแต่แรก จากนั้นวันที่ 19 ตุลาคม 2564 กระทรวงมหาดไทยได้เสนอเรื่องดังกล่าวอีกครั้ง และได้รับการบรรจุเป็นวาระเพื่อพิจารณาที่ 5 แต่ทางเลขาธิการ ครม. ได้แจ้งตั้งแต่เริ่มการประชุมว่า กระทรวงมหาดไทยขอถอนวาระนี้ออกไปก่อนโดยมิได้แจ้งสาเหตุ

ก่อนหน้านี้ นายสุรยุทธ์ ทวีกุลวัฒน์ ผู้อำนวยการใหญ่สายการเงิน BTS เปิดเผยว่า BTS ยังคงมั่นใจ กทม. จะชำระหนี้ที่ค้างจ่าย BTS อยู่กว่า 30,371 ล้านบาท ซึ่งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 BTS ได้ยื่นฟ้อง กทม. และบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด หรือ KT รัฐวิสาหกิจของ กทม. ต่อศาลปกครองเป็นมูลค่า 12,000 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2564 ศาลปกครองได้รับคำฟ้องและให้ กทม. กับ KT ทำคำชี้แจงเพิ่มเติม

ขณะที่ กทม. ยังคงมีความมั่นใจว่า กระทรวงมหาดไทยจะสามารถเสนอ ครม. ให้พิจารณาเห็นชอบในเรื่องการต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้ ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหาได้อย่างเบ็ดเสร็จ แต่สุดท้ายแล้วหาก ครม. ไม่เห็นชอบการต่อสัมปทานสายสีเขียว BTS ก็เชื่อว่ารัฐบาลจะมีแนวทางให้ความช่วยเหลือด้านการเงินแก่ กทม. เพื่อชำระหนี้แก่ BTS และเชื่อมั่นว่าเป็นไปไม่ได้ที่ฝ่ายรัฐ หรือหน่วยงานรัฐจะไม่ชำระหนี้เลย

สำหรับภาระหนี้ 30,371.9 ล้านบาทนั้น แบ่งเป็น 1. หนี้การเดินรถ และซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายที่ 1 (ช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า และช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) และส่วนต่อขยายที่ 2 (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) เป็นเวลา 3 ปี 9 เดือน นับตั้งแต่เดือนเมษายน 2560 จำนวน 9,602.93 ล้านบาท และ 2. หนี้ค่าซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้า

และเครื่องกล) ที่ถึงกำหนดชำระในเดือนมีนาคม 2564 จำนวน 20,768.98 ล้านบาท ซึ่งในส่วนต่อขยายที่ 2 นั้น เป็นการเดินรถโดยยังไม่จัดเก็บค่าโดยสาร ส่งผลให้ กทม. ไม่มีรายได้มาชำระค่าจ้างแก่ BTS

ศาลตัดสินปมประมูลสายสีส้ม

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 10.00 น. ศาลปกครองกลางนัดอ่านคำพิพากษา ณ ห้องพิจารณาคดีที่ 7 ชั้น 3 อาคารศาลปกครอง ถนนแจ้งวัฒนะ กรุงเทพมหานคร ในคดีหมายเลขดำที่

2280/2563 ระหว่าง BTSC (ผู้ฟ้องคดี) กับคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน (ผู้ถูกฟ้องคดี) คดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย

ทั้งนี้สืบเนื่องจาก BTSC ฟ้องร้องคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36ฯ ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน กระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย กรณีผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 มีมติแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะการประเมินของเอกสารคัดเลือกเอกชน และวิธีการประเมินข้อเสนอด้านเทคนิคและข้อเสนอด้านการลงทุน และผลตอบแทนในการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน การออกแบบและก่อสร้างงานโยธาส่วนตะวันตก การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก เป็นเหตุให้ผู้ฟ้องคดีซึ่งเป็นผู้ซื้อเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหาย ■