

ถกกรม.ต่อสัญญาสายสีเขียวป่วน - นายกฯสั่งเคลียร์ให้จบรอบหน้า

ภท.บอยคอต'รัฐบาลร้าย'

“กฤษฎีกา” แจงร่างสัญญาไม่ขัดกฎหมาย

กรุงเทพธุรกิจ • “รัฐบาลร้ายหนัก” หลัง 7 รมต. ภูมิไฉไทย บอยคอตประชุม ครม.ค้านต่อสัมปทานสายสีเขียว นายกฯ มั่นใจทีมกฎหมาย สั่งเร่งเคลียร์ให้จบ ประชุมรอบหน้าต้องเคาะ รัฐมนตรี ปชป.แนะเร่งหาข้อสรุป “กฤษฎีกา” แจงอัยการสูงสุดตรวจร่างสัญญาแล้วไม่ขัดกฎหมาย “ศักดิ์สยาม” ยืนยันค้านต่อสัมปทาน 30 ปี

การประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วานนี้ (8 ก.พ.) กระทรวงมหาดไทยเสนอขอความเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวของกรุงเทพมหานคร (กทม.) เพื่อขยายสัญญาสัมปทานให้บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ออกไป 30 ปี ซึ่งวาระนี้เลื่อนเป็นวาระสุดท้ายของการประชุมและใช้เวลาเกือบ 1 ชั่วโมงมีรัฐมนตรีแสดงความเห็นอย่างกว้างขวาง

ก่อนการประชุม ครม.ได้มีรัฐมนตรีสั่งกักตวงภูมิไฉไทย (ภท.) ส่งหนังสือลาทำให้รัฐมนตรี 7 คน ไม่ได้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข, นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม, นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

นายทรงศักดิ์ ทองศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย น.ส.มนัญญา ไทยเศรษฐ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และนางกนกวรรณ วิลาวัลย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ ซึ่งเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจะมีผลกระทบต่อเสถียรภาพรัฐบาล

สำหรับเหตุผลการยื่นลาประชุม ครม. เพราะติดภารกิจ และไม่เห็นด้วยกับการ

ต่อสัญญาสัมปทานออกไปอีก 30 ปี ซึ่งที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมได้หักท้วงมาตลอดและส่งหนังสือไปถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) เพื่อนำเรื่องคัดค้านเสนอเข้า ครม.รวม 6 ครั้ง นับตั้งแต่วันที่ 16 พ.ย.2563 ถึงวันที่ 7 ก.พ.2565

อ่านต่อหน้า 4

ต่อจากหน้า 1

กก.

ล่าสุดการประชุม ครม.วันที่ 8 ก.พ. 2565 กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นเพิ่มเติม โดยเห็นว่าข้อมูลที่กรุงเทพมหานครจัดทำเพิ่มเติมไม่มีการเปลี่ยนแปลงในข้อเท็จจริงที่ทำให้การวิเคราะห์ของกระทรวงคมนาคมแตกต่างไปจากเดิม ดังนี้

1.การเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างและที่ดินตลอดแนวโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 2 ช่วงยังคงเป็นของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เนื่องจากยังไม่มี การโอนไปยังกรุงเทพมหานคร เนื่องจากยังไม่มี การจ่ายค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง

2.การคำนวณค่าโดยสารและการรองรับระบบตัวร่วม 3.ความชัดเจนของประเด็นข้อกฎหมายที่กรุงเทพมหานครยืนยันว่าจะเข้าดำเนินการตัวร่วมแต่จะไม่ยอมลงทุนเอง

นายกฯสั่งเร่งสร้างปัญหา

นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี กล่าวว่าเรื่องนี้ถือว่าการพิจารณาจากครม. แต่ยังไม่เสร็จเนื่องจากกระทรวงคมนาคมเพิ่งตั้งข้อสังเกตถึงการพิจารณาเรื่องดังกล่าว 4 ข้อ ลงวันที่ 7 ก.พ.2565 ยืนยันว่าไม่ได้ถอนวาระดังกล่าวออกไปส่วนคำตอบดังกล่าวจะมาเมื่อไหร่นั้นก็ได้มาเร็วก็เร็วได้มาอาทิตย์หน้าก็อาทิตย์หน้าซึ่งนายกรัฐมนตรีวางกรอบให้ดำเนินการโดยเร็ว

เมื่อถามว่า หากกระทรวงคมนาคมไม่เห็นชอบครม.จะพิจารณาเรื่องนี้ต่อไปได้

ใช่หรือไม่ นายวิษณุกล่าวว่าสามารถให้ทบทวนพิจารณาได้หลายเรื่องก็ไม่จำเป็นต้องเห็นชอบกัน

พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยกล่าวว่า ณ ตอนนี้ทางกระทรวงคมนาคม ยังต้องการให้ชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม ซึ่ง ครม.มีมติให้ไปชี้แจงเพิ่มเติมข้อมูลและเสนอกลับเข้ามาใหม่

“ต้องไปชี้แจงและนำกลับมาเสนอใหม่ และวันนี้ที่ประชุม ครม. ก็ได้มีการพิจารณา วาระดังกล่าว ไม่ได้เป็นการถอนออกไปเพียงแค่นี้ให้เอาข้อมูลเพิ่มเติมและพิจารณาในที่ประชุม ครม.ครั้งต่อไป”

สั่งรอบหน้าเคาะได้แล้ว

รายงานข่าวจากทำเนียบรัฐบาลระบุว่า ช่วงต้นการประชุมวาระดังกล่าว เลขาธิการคณะกรรมการการกฤษฎีกา รายงาน ครม.ว่า อัยการสูงสุด (อสส.) พิจารณาร่างสัญญาเป็นไปตามกฎหมายครบถ้วนแล้ว และหาก กรุงเทพมหานครยืนยันยึดผลประโยชน์ประชาชนก็ไม่เป็นไร

ขณะที่ พล.อ.อนุพงษ์ อธิบายว่า การพิจารณาวันนี้ไม่ใช่การต่อสัมปทานแต่เป็นการแก้ไขสัญญาเพื่อแก้ไขข้อที่สั่นไหวที่เกิดขึ้นเพราะไม่ว่าจะเป็นกรุงเทพมหานครหรือรัฐบาลฝ่ายเดียวก็แก้ไขไม่ได้ โดยต้องมีเอกชนมาช่วยและประชาชนจะได้ประโยชน์ ซึ่งจะได้แก้ปัญหาที่ 5 หมิ่นลำานบาท และการจะให้เอกชนลดค่าโดยสารให้ต่ำกว่า 65 บาทตลอดสาย ไม่สามารถทำได้ แต่ถ้าต้องการราคาถูกต้องให้กรุงเทพมหานครลดส่วนแบ่งรายได้เพื่อนำไปชดเชย

รวมทั้งครั้งนี้เป็นครั้งที่ 7 แล้วที่เสนอเข้า ครม.แต่เมื่อมีข้อสงสัยและกระทรวงคมนาคมทำหนังสือมาเมื่อวันที่ 7 ก.พ.ที่ผ่านมา โดยมีคำถามที่ต้องการให้ตอบ 4 ข้อ ส่วนใหญ่ชี้แจงหมดแล้วเหลือเพียงประเด็นข้อกฎหมายที่ต้องทำให้ชัดเจนก่อนเข้า ครม.

นายกรัฐมนตรี ระบุว่า ต้องนำเข้า ครม. เพราะมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว และถ้าเราไม่

พรรคร่วมรัฐบาลความเห็นแตก 'รถไฟฟ้าสายสีเขียว'

รัฐมนตรีสังกัดพรรคภูมิใจไทย



อนุนิน ชากววิธกุล
รองนายกฯ
และ รมว.สาธารณสุข



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ
รมว.คมนาคม



พิพัฒน์ รัชกิจประการ
รมว.การท่องเที่ยวและกีฬา



ทรงศักดิ์ ทองศรี
รมช.มหาดไทย



มนัญญา ไทยเศรษฐ์
รมช.เกษตรและสหกรณ์



กนกวรรณ วัฒนาวิสัย
รมช.ศึกษาธิการ

ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

ส่งเรื่องเข้า ครม.คัดค้าน 6 ครั้ง
ตั้งแต่ 16 พ.ย.2563 - 7 ก.พ.2565

ประเด็นที่เสนอ

กรอบเวลาเจรจาแก้สัญญาไม่สอดคล้องกับ
ข้อกำหนดในสัญญา

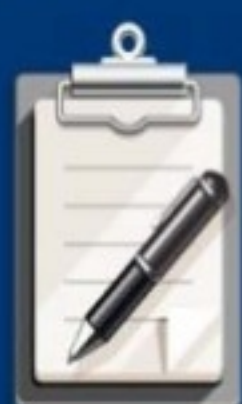
- เอกชนแจ้งขอแก้สัญญา
- ในเวลาไม่มากกว่า 5 ปี และไม่น้อยกว่า 3 ปี ก่อนสิ้นสุดสัญญา

การโอนกรรมสิทธิ์ส่วนต่อขยายจาก รฟม.ยังไม่สมบูรณ์

- ช่วงเบี่ยง-สมุทรปราการ
- ช่วงหมอชิต-คูคต

การกำหนดค่าโดยสาร

- คัดค่าโดยสารเกินมาตรฐาน
MRT Assessment
Standardization ของ ADB



ท่าทีของรัฐมนตรีร่วมประชุม ครม.



พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ
นายกรัฐมนตรี รองนายกฯ

“เอาละ เรื่องนี้วันนี้
ได้รู้แล้วว่า
ใครเป็นใคร”



ไม่ให้ความเห็น



พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา
รมว.มหาดไทย

เป็นครั้งที่ 7 แล้ว
ข้อเสนอของคมนาคม
ก็ตอบไปหมดแล้ว



สมศักดิ์ เทพสุทิน
รมว.ยุติธรรม

เสนอให้
ถอนวาระนี้ก่อน



สุชาติ ชมกลิ่น
รมว.แรงงาน

ควรคืนหน้า
เพราะเรื่องนี้
ผ่านมานานแล้ว



รัฐมนตรีสังกัด
พรรคประชาธิปัตย์

3-4 คน

ถ้าฝ่ายกฎหมายครอบงำแล้ว
ควรคืนหน้าต่อ เพื่อไม่ให้เกิด
ความเสียหาย เพิ่มภาระดอกเบี้ย
ของกทม.

ความเห็นของกรุงเทพมหานคร

ต่อข้อเสนอขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว
30 ปี (2572-2602)

กรุงเทพมหานครเป็นหนี้ BTS

- หนี้ค่าเดินรถและค่าระบบรถไฟฟ้า 37,000 ล้านบาท
- มีข้อจำกัดกระแสเงินสด
- ไม่ได้รับการช่วยเหลือจากรัฐบาล



เงื่อนไขการต่อสัมปทาน

BTS แบ่งค่าโดยสารให้ กทม. 200,000 ล้านบาท

- แบ่งรายได้เพิ่มให้ กทม. หาก BTS ได้ผลตอบแทนเกิน 9.6%

BTS รับการระดมเงินกู้แทน กทม. (2562-2572)

รวม 1,300 ล้านบาท

- รับการชดเชยการขาดทุนปีละ 1,500 ล้านบาท

ค่าโดยสาร 15-65 บาท (เดิมสูงสุด 158 บาท)

ทำอะไรอาจขัดประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 157 ถึงอย่างไรต้องนำเข้าสู่การพิจารณา
รมต.หนุนเร่งพิจารณา

การประชุมครั้งนี้รัฐมนตรีส่วนใหญ่เห็นด้วยที่เร่งพิจารณา โดยนายวรวัธ ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เห็นว่าเข้า ครม.หลายรอบแล้ว หากต้องตอบคำถามเห็นแบบนี้ต่อไปจะไม่จบ นายจุติ ไกรฤกษ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กล่าวว่าควรตัดสินใจเพราะประชาชนเลือกเรา มาแล้วให้เราเป็นคนตัดสินใจ รัฐบาลควรแสดงความเป็นผู้ดำเนินการแก้ไขปัญหานี้

ขณะที่ พล.อ.ประยุทธ์ กล่าวขึ้นมาว่า “รอบหน้าเคาะได้แล้ว” ทำให้นายจุติระบุว่าอยากให้การพิจารณาให้เสร็จภายในวันนี้เลย

นายสาธิต ปิตุเตชะ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข เสนอว่า ต้องตอบคำถามกับประชาชนให้เคลียร์ ต้องชี้แจงให้ได้ว่าถ้าผ่านเพราะอะไรหรือไม่ผ่านเพราะอะไร

นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ระบุว่ารัฐบาลควรตัดสินใจได้แล้ว แต่มีรัฐมนตรีบางคนแสดงความไม่มั่นใจในข้อมูลกฎหมายและพยายามถามซ้ำหลายครั้งว่าการเจรจาและร่างสัญญาไม่ขัดกฎหมายหรือไม่ อาทิ คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ **นายกฯมั่นใจกฎหมาย**

ช่วงหนึ่ง พล.อ.ประยุทธ์ ระบุในที่ประชุมถึงราคาค่าโดยสาร 65 บาทตลอดสายว่า “ก่อนหน้านี้ก็เห็นด้วยกันมาแล้ว แล้วทำไมตอนนี้ถึงมาเปลี่ยนใจ” และในช่วงท้าย พล.อ.ประยุทธ์ พูดในที่ประชุมว่า “วันนี้ผมพิสูจน์แล้วว่าใครเป็นอย่างไร ชอบคุณทุกคนที่อยู่ในห้องนี้” และระบุอีกว่า “ปัญหานี้คาราคาซังมานานแล้ว อยากให้มันจบ”

ในช่วงหนึ่ง นายกรัฐมนตรีสอบถามว่า นำเรื่องกลับมาพิจารณาใน ครม. สัปดาห์หน้าได้หรือไม่ พล.อ.อนุพงษ์ ตอบว่า ไม่น่าจะทัน เพราะต้องทำหนังสือถามไปหลายหน่วยงาน แม้ว่าทุกคำถามจะตอบไปแล้ว แต่มีข้อที่ต้องถามคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) จึงไม่น่าจะทัน

รวมทั้งในช่วงพักการประชุมก่อนเข้าวาระนี้ พล.อ.ประยุทธ์ ค่อยเล่นกับรัฐมนตรีว่า “วันนี้บรรยากาศดูเหงๆ รัฐมนตรีหายไปเยอะ สงสัยรถไฟฟ้ามหานคร” ทำให้คนที่อยู่บริเวณนั้นหัวเราะชอบใจ ขณะเดียวกัน พล.อ.ประยุทธ์ บอกด้วยว่า “ผมเชื่อมั่นในฝ่ายกฎหมายของผม”

“ศักดิ์สยาม” ยืนยันค้ำ

นายศักดิ์สยาม กล่าวว่า ได้ทำหนังสือขอลาการประชุม ครม. เนื่องจากติดภารกิจสำคัญ ส่วนกรณีที่มีวาระการพิจารณาขอความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว กระทรวงคมนาคมได้ทำหนังสือถึง สสค. เกี่ยวกับความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม.

โดยอ้างอิงตามหนังสือ 7 ฉบับที่กระทรวงคมนาคมมีความเห็นไปแล้วช่วงที่ผ่านมา โดยกระทรวงคมนาคมพิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมของกรุงเทพมหานคร แล้วขอยืนยันตามความเห็นเดิมว่า ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินการของ กทม. เนื่องจากข้อมูลที่ กทม. จัดทำเพิ่มเติมนั้นไม่มีการเปลี่ยนแปลงในข้อเท็จจริงที่ทำให้การวิเคราะห์ของกระทรวงคมนาคมแตกต่างไปจากเดิม โดยเฉพาะในประเด็นของการคำนวณอัตราค่าโดยสาร การรองรับระบบตั๋วร่วม และความชัดเจนของประเด็นข้อกฎหมาย **กรรมสิทธิ์ยังเป็นของ รฟม.**

นอกจากนี้ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ยังคงเป็นหน่วยงานเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างและที่ดินตลอดแนวโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 2 ช่วง อันเป็นสาระสำคัญที่ไม่อาจเห็นด้วยต่อแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอของกระทรวงมหาดไทย นอกเหนือจากประเด็นอื่นๆ ที่กระทรวงคมนาคมได้เคย นำเสนอและแจ้งยืนยันในครั้ง

กระทรวงคมนาคมขอให้ข้อเท็จจริงเพิ่มเติม กรณีที่ กทม. รายงานว่าการโอนกรรมสิทธิ์ ยังไม่สมบูรณ์เนื่องจาก รฟม. ยังไม่สรุปรายละเอียดด้านการเงินช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ทำให้รับโอนโครงการไม่ได้ กระทรวงคมนาคม ขอรายงานข้อเท็จจริงว่ากรุงเทพมหานคร รฟม. สำนักงบประมาณ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และ

กระทรวงคมนาคม ได้หารือสรุปรายละเอียดค่าใช้จ่ายช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ร่วมกันเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 30 พ.ย.2563 แต่ยังมีประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการตามเงื่อนไขการอนุญาตให้เข้าพื้นที่ กรณีการติดตั้งสะพานเหล็กแยกกม.ห้วยราชบุรี และแยกพุทธมณฑลสาย 2 ซึ่งรอคำยืนยันจากกรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้เนื่องจากการพิจารณากรอบเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วง หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต จะได้ข้อสรุปมีความจำเป็นต้องทราบความชัดเจนของแนวทางการติดตั้งสะพานเหล็กทั้ง 2 แห่ง เพื่อประกอบการจัดทำรายละเอียดค่าใช้จ่ายของโครงการ ซึ่งกระทรวงคมนาคม ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ 7 ส.ค. 2563 และวันที่ 2 พ.ย.2564 ขอทราบผลการพิจารณาของ กทม. และปัจจุบัน กทม. ยังไม่ได้แจ้งผลการพิจารณาให้กระทรวงคมนาคมทราบ **คลังชี้ต่อสัมปทานเป็นประโยชน์**

นายสันติ พร้อมพัฒน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง กล่าวว่า จะมีการเสนอ ครม.อีกครั้งในสัปดาห์หน้า หลังจาก ที่ ครม. ในสัปดาห์นี้ ขอให้นำสัญญาสัมปทานดังกล่าว กลับไปทบทวนอีกครั้งตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

“การต่ออายุสัมปทานสายสีเขียวให้กับบีทีเอสน่าจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชน เนื่องจาก จะทำให้ใช้ตัวใบเดียวตลอดทั้งสาย ไม่ต้องออกจากระบบ แล้วมาซื้อตัวอีกครั้ง ซึ่งจะทำให้ค่าโดยสารแพงขึ้น เพราะเมื่อมาซื้อตัวใหม่จะต้องเสียค่าเข้าระบบในแต่ละครั้ง นอกจากนี้ การต่ออายุสัมปทานให้กับบีทีเอสยังมีเงื่อนไขให้บีทีเอสต้องรับภาระหนี้ในส่วนต่อขยายอีกด้วย