

‘บีทีเอส’ลุยฟ้อง‘กทม.’ทวงหนี้เพิ่ม เร่งจ่ายค่าจ้างติดตั้งระบบ2หมื่นล.

กรุงเทพธุรกิจ ● “บีทีเอส”เตรียมร้องศาลทวงหนี้เพิ่ม 2 หมื่นล้าน ค่าติดตั้งระบบรถไฟฟ้าจาก กทม. ด้าน“คมนาคม” แจง 4 ปมค้านต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว “ศาลปกครองกลาง” ชี้รฟม.แก้เกณฑ์ประมูลสายสีส้ม ตะวันตกขัดกฎหมาย พิกายกฟ้องบีทีเอสเรียกค่าเสียหาย

การพิจารณาต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว 30 ปี (2572-2602) ระหว่างกรุงเทพมหานคร และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ยังมีความยืดเยื้อหลังจากรัฐมนตรีสั่งกักพรควมมีใจไทย 7 คน

การประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 8 ก.พ.2565 ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้เสนอวาระต่อสัญญาสัมปทาน

นายสุรพงษ์ เลหาอัญญา กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอส เปิดเผยถึงประเด็นการต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ว่า บีทีเอสเป็นบริษัทเอกชนมีหน้าที่ปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งกรุงเทพมหานครยังมีสัญญาจ้างให้เดินรถและบีทีเอสปฏิบัติตามสัญญาครบถ้วนตลอด

“แม้ตอนนี้ยังไม่ได้รับค่าจ้างเดินรถแต่เป็นเรื่องที่บริษัทให้ความร่วมมือกับภาครัฐในการแก้ปัญหาอย่างดี

ที่สุด โดยหนี้ที่เกิดขึ้นมากกว่า 30,000 ล้านบาท มาจากการให้บริการประชาชนทั้งการเดินรถและการติดตั้งระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งรัฐพยายามแก้ปัญหาหนี้ของกรุงเทพมหานครที่รับภาระค่าก่อสร้างงานโยธาส่งต่อขยายมาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) 60,000 ล้านบาท”

ส่วนค่าโดยสารที่จะให้เก็บค่าตลอดสาย 65 บาท เป็นการพิจารณาจากข้อมูลเดิมที่ 158 บาท ซึ่งรัฐพยายามแก้ไขปัญหาด้วยการเจรจากับบีทีเอส ในขณะที่

อ่านต่อหน้า 4

ต่อจากหน้า 1

บีทีเอส

การต่อสัญญาสัมปทานเป็นอีกประเด็น แต่ประเด็นการเดินรถต้องการให้รัฐบาลช่วยเหลือเรื่องหนี้สินของกรุงเทพมหานครที่ยังค้างเกือบ 40,000 ล้านบาท ซึ่งเป็น

ภาระใหญ่สำหรับบีทีเอสและไม่ต้องการให้มีผลกระทบกับประชาชน โดยพยายามจะเดินรถเต็มที่

“เราเป็นเอกชนจะเป็นอย่างไรก็ได้ขึ้นกับนโยบายรัฐบาลว่าจะเอาอย่างไร จะให้เป็นผู้รับจ้างเดินรถต่อไปก็ไม่มีปัญหา ขอแค่ให้ชำระค่าจ้าง ส่วนที่จะใช้สัมปทานมาให้บีทีเอสช่วยลดภาระของประชาชนการตรงนี้ค่อนข้างมูลค่าหลายแสนล้านบาท ไม่ใช่แค่ 30,000-40,000 ล้านบาทเพราะมีหนี้สินที่กรุงเทพมหานครรับภาระแทนรฟม. รวมทั้งผลจากภาวะขาดทุนที่เกิดจากการเก็บค่าโดยสาร 65 บาท ตลอดสายมา 10 ปีรวมทั้งการดอกเบี้ยเงินกู้และส่วนที่บีทีเอสต้องแบกรับได้ให้กรุงเทพมหานครตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี เป็นแสนล้านบาท”

ทั้งนี้ บีทีเอสได้มีการทวงถามหนี้กับกรุงเทพมหานครหลายครั้งและวันที่ 15 ก.ค. 2564 ได้ยื่นฟ้องเพื่อให้กรุงเทพมหานครจ่ายในส่วนค่าจ้างเดินรถ 12,000 ล้านบาท ขณะนี้เตรียมยื่นฟ้องทวงหนี้ในส่วนค่าติดตั้งระบบรถไฟฟ้าอีก 20,000 ล้านบาท

“คมนาคม”ตั้งทีมหารือ กทม.

นายชัยธรรม พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยผู้บริหารกระทรวงคมนาคม แถลงความเห็นร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียววันนี้ (9 ก.พ.) โดยนายชัยธรรม กล่าวว่า กระทรวงคมนาคมมีข้อซักถามและคัดค้านเพราะการตรวจสอบข้อเท็จจริงจากกรมขนส่งทางรางพบข้อทักท้วง 4 ประเด็น ซึ่งกระทรวงคมนาคมตั้งคณะทำงานและนัดหารือกรุงเทพมหานครภายในเดือน ก.พ.2565

นายชัยธรรม ปฏิเสธที่จะตอบคำถามประเด็นส่งเรื่องเข้า ครม. ทันสัปดาห์หน้าหรือไม่ โดยระบุว่า “ต้องหารือกันประเด็นต่างๆให้เสร็จก่อน”

นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม รักษาการอธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าวว่า ประเด็นที่

กระทรวงคมนาคมเห็นแย้งผลการศึกษาของกรุงเทพมหานครมี 4 ประเด็น ได้แก่

1.การจัดเก็บค่าแรกเข้าระหว่างส่วนหลักและส่วนต่อขยาย โดยผลการเจรจาระหว่าง กทม.กับผู้รับสัมปทานสรุปได้ว่า การยกเว้นค่าแรกเข้าทำเฉพาะระบบที่ไม่ได้มีการแก้ไขและติดตั้งไว้แล้ว และการยกเว้นค่าแรกเข้าให้ผู้โดยสารที่เปลี่ยนถ่ายจากระบบรถไฟฟ้าอื่นๆที่เปลี่ยนถ่ายจากโครงการภายใต้ระบบตัวร่วมเท่านั้น

2.ประเด็นการต่ออายุสัมปทานกับเอกชน และการบริหารงานของ กทม.เมื่อพิจารณาจากรายงานการศึกษาของ กทม.ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว บทที่ 5 ข้อที่ 5.2 เรื่องการวิเคราะห์ด้านการเงินของโครงการพบว่า กรณีที่รัฐดำเนินการเองระหว่างปี 2562-2602 จะมีกระแสเงินสดรวม 1,577,141 ล้านบาท มีรายจ่าย 1,109,312 ล้านบาท มีส่วนต่างรายรับรายจ่ายรวม 467,822 ล้านบาท

ขณะที่การให้สัมปทานกับเอกชนรายได้ที่กรุงเทพมหานครจะได้รับรวม 230,450 ล้านบาท รายจ่ายของกรุงเทพมหานครอยู่ที่ 197,760 ล้านบาท คิดเป็นส่วนต่างรายรับกับรายจ่าย 32,690 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าหากรัฐดำเนินการเองจะมีกระแสเงินสดจนถึงปี 2602 มากกว่าการให้สัมปทานมากถึง 435,132 ล้านบาท

แย้งประเด็นค่าโดยสาร

3.ประเด็นการคิดค่าโดยสาร โดยสูตรที่กรุงเทพมหานครคิดค่าโดยสารนั้นสูงกว่าอัตราค่าโดยสารในระบบ MRT Standardization ที่คิดค่าแรกเข้า 12 บาทและสถานีต่อไปสถานีละ 2 บาท แต่กรุงเทพมหานครคิดในอัตราแรกเข้า 15 บาท และสถานีต่อไปสถานีละ 3 บาท ซึ่งหากคิดในอัตราเดียวกับ MRT จะทำให้ค่าโดยสารของประชาชนตลอดสายลดลงคนละ 14 บาทต่อคนต่อเที่ยวหรือคิดเป็นการลดค่าครองชีพได้ 1.5 หมื่นล้านบาทต่อปี รวมตลอดอายุสัญญา 30 ปี กว่า 4.5

แสนล้านบาท

4.ข้อเสนอเรื่องลดค่าครองชีพของประชาชนเพิ่มเติม โดยในส่วนที่สามารถลดค่าครองชีพได้คือการกำหนดให้มีบัตรโดยสารระยะเวลา 30 วัน แบบที่เคยมีการออกมาให้ประชาชนที่ใช้รถไฟฟ้าเป็นประจำได้ใช้โดยในสัญญาที่จะให้ผู้สัมปทานไม่ได้ระบุในเรื่องนี้ แต่ให้ขึ้นกับการตัดสินใจของผู้รับสัมปทาน ส่วนการออกโปรโมชันขึ้นอยู่กับเอกชนผู้รับสัมปทาน ภาครัฐไม่มีส่วนในการกำกับดูแล ซึ่งกรุงเทพมหานครควรมีมาตรการส่งเสริมสำหรับคนเดินทางประจำเพื่อให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าไม่เป็นการะค่าครองชีพ

รฟม.แก้เกณฑ์ประมูลขั้วกฎหมาย

วานนี้ (8 ก.พ.) ศาลปกครองกลาง นัดอ่านคำพิพากษาคดีหมายเลขดำที่ 2280/2563 ระหว่าง บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ฟ้องคดีกับคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่ง พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในกรณีแก้ไขหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะการประเมินของเอกสารการคัดเลือกเอกชน โดยศาลมีคำพิพากษายกฟ้อง

ศาลปกครองกลางให้เหตุผลว่าการที่ รฟม.และคณะกรรมการคัดเลือกฯ เห็นชอบเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขเอกสารคัดเลือกเอกชนเพิ่มเติมภายใน 9 วันโดยมิได้รับฟังความเห็นภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องก่อนตามประกาศ

คณะกรรมการนโยบายการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน พ.ศ.2563 เป็นการดำเนินการไม่ถูกต้องตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมทุนรัฐและเอกชน

เดินหน้าลุย3คดีสายสีส้ม

นายสุรพงษ์กล่าวว่า ศาลเห็นว่าแม้ว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะการประเมินของเอกสารการคัดเลือกเอกชนนั้นไม่ชอบด้วยกฎหมาย และคณะกรรมการคัดเลือกฯ ต้องกลับไปดำเนินการให้ถูกต้องตามขั้นตอนของกฎหมาย แต่ไม่ทำให้บีทีเอสเสียหาย ศาลจึงพิพากษายกฟ้อง ส่วนค่าเสียหายเพราะเห็นว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่บีทีเอสใช้ยื่นประมูลอยู่แล้ว ส่วนจะยื่นอุทธรณ์ต่อไปหรือไม่ต้องกลับไปหารือกับฝ่ายกฎหมายเพราะมีเวลายื่นอุทธรณ์ได้ภายใน 30 วัน

ทั้งนี้ ปัจจุบันยังมีคดีที่อยู่ระหว่างการพิจารณาในศาล3คดีประกอบด้วย1.ศาลปกครองคดีที่ภาครัฐออกประกาศยกเลิกประกวดราคารถไฟฟ้าสายสีส้ม 2.คดีเรียกร้องค่าเสียหายจากการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ประกวดราคา

3.คดีตามกระบวนการศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง 1 คดีฐานความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 157 มาตรา 165 และ พ.ร.บ.ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ.2561 มาตรา 172