



## ชำแหละปมค้านต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว เงื่อนตาย”หนี 3.7 หมื่นล้านบาทส่อผิดกฎหมาย” วัดใจ”นายกฯ”พาक्रम.ลุยไฟหรือกลับไปล้มดิล!!!

เปิดปม”คมนาคม”คัดค้านขยายอายุสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้”บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์” ออกไปอีก 30 ปี หรือไปสิ้นสุดปี 2602 จากเดิมสิ้นสุดปี 2572 แลกกับการเก็บค่าโดยสาร 65 บาท งามไป... ตอบไม่เคลียร์ พบพิรุธก่อนนี้ส่อไม่ชอบด้วยกฎหมายหมกเม็ดคิดค่าโดยสาร “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รมว.คมนาคม ยืนยัน “ต้องยึดตามระเบียบ กฎหมาย มติครม.” ล่าสุด 7 รมต.ภูมิใจไทยบอยคอตพร้อมใจลาประชุม ครม. ตอกย้ำ...ค้านสุดซอย

จากที่กระทรวงมหาดไทย ได้เสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อขอความเห็นชอบในการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ถึง 7 ครั้ง แต่ยังไม่มีการอนุมัติ เนื่องจากมีประเด็นข้อสงสัยของกระทรวงคมนาคมที่สอบถามกรุงเทพมหานคร (กทม.) แต่ยังไม่ได้รับการชี้แจงที่ครบถ้วน ทำให้กระทรวงคมนาคมมีความเห็นคัดค้านการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด (มหาชน) หรือ BTS ในเครือบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ออกไปอีก 30 ปี หรือไปสิ้นสุดปี 2602 จากเดิมสิ้นสุดปี 2572 แลกกับการเก็บค่าโดยสาร 65 บาท

### คมนาคมถาม 7 ครั้ง

### กทม.ตอบ 6 ครั้ง ให้ข้อมูลไม่ครบถ้วน

แหล่งข่าวระดับสูงจากกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่าจากที่กระทรวงมหาดไทย ได้เสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อขอความเห็นชอบในการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ถึง 7 ครั้ง แต่ยังไม่มีการอนุมัติเนื่องจากมี ประเด็นข้อสงสัย ของกระทรวงคมนาคมที่สอบถามกรุงเทพมหานคร (กทม.) แต่ยังไม่ได้รับการชี้แจงที่ครบถ้วน ทำให้กระทรวงคมนาคมมีความเห็นคัดค้านการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้ บีทีเอส

โดยคมนาคมได้มีหนังสือขอข้อมูลจาก กทม.รวมทั้งสิ้น 7 ครั้ง โดย กทม.ตอบกลับมา 6 ครั้ง

ครั้งที่ 1 วันที่ 17 ธ.ค.2563 ขอข้อมูล 9 ประเด็น ได้แก่ผลการเจรจาต่อรองกับผู้รับสัมปทานโดยละเอียด, แบบจำลองทางการเงินที่แสดงปริมาณผู้โดยสาร, รายได้ค่าโดยสารและการพัฒนาเชิงพาณิชย์, มูลค่าการลงทุนระบบรถไฟฟ้าและส่วนที่เกี่ยวข้อง, มูลค่าหนี้ที่เอกชนต้องชำระแทน กทม., ต้นทุนการบริหารจัดการเดินรถ, ค่า

จ้างในการบริหารจัดการเดินรถ, ส่วนแบ่งรายได้แก่รัฐ สัญญาสัมปทาน, สัญญาร่วมลงทุนฉบับเดิมทั้งหมด / กทม. ตอบวันที่ 18 ม.ค. 2564 ใน 2 ประเด็นคือ สรุปผลการเจรจาและร่างสัญญาฉบับใหม่

ครั้งที่ 2 วันที่ 27 ม.ค. 2564 ขอข้อมูลที่ยังไม่ครบ 7 ประเด็น / กทม.ไม่ตอบ

ครั้งที่ 3 วันที่ 8 เม.ย. 2564 ขอข้อมูลโดยละเอียด 10 ประเด็น / กทม.ไม่ตอบ

ครั้งที่ 4 วันที่ 21 เม.ย. 2564 ขอให้เร่งรัดจัดส่ง 10 ประเด็นตามที่เคยขอความอนุเคราะห์ตามหนังสือ 8เม.ย. 2564 / กทม.ตอบวันที่ 22 เม.ย. 2564 ประเด็น ปริมาณผู้โดยสารบางส่วน รายได้บางส่วน ค่าจ้างเดินรถบางส่วน สัญญาฉบับเดิมไม่มีภาคผนวก และรายงานผลการศึกษา

ครั้งที่ 5 วันที่ 8 มิ.ย. 2564 ขอข้อมูล 10 ประเด็นในส่วนที่ไม่ครบถ้วน / กทม.ตอบวันที่ 14 มิ.ย.2564 คือ ตารางสรุปผลการเจรจา ปริมาณผู้โดยสารและรายได้ถึงปี 2602 เอกสารแนบท้ายสัญญาที่ระบุค่าจ้างเดินรถ หลักเกณฑ์แบ่งค่าโดยสาร มูลค่าลงทุนของเอกชน มูลค่าซื้อขายงานระบบไฟฟ้า ค่าจ้างเดินรถ รายงานผลการศึกษาเฉพาะบทที่ 5

ครั้งที่ 6 วันที่ 13 ก.ย. 2564 ขอให้เร่งรัดจัดส่งในส่วนที่ไม่ครบถ้วน / กทม.ตอบวันที่ 7 ต.ค. 2564 เรื่อง จำนวนขบวน และความถี่ในการเดินรถ สำหรับส่วนต่อขยายที่ 1 และ 2 รายงานผลการศึกษาเฉพาะบทที่ 4

ครั้งที่ 7 วันที่ 11 ต.ค. 2564 ขอให้เร่งรัดจัดส่งในส่วนที่ไม่ครบถ้วนและขอให้ชี้แจงข้อกฎหมายเกี่ยวกับการว่าจ้างเอกชนติดตั้งระบบรถไฟฟ้า / กทม.ตอบวันที่ 26 ต.ค. 2564 และวันที่ 2 พ.ย. 2564 เรื่องค่าจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนหลัก ส่วนต่อขยายที่ 1 และส่วนต่อขยายที่ 2 รายงานการศึกษาทั้งฉบับ และคำชี้แจงเกี่ยวกับการดำเนินการตามกฎหมายการติดตั้งระบบรถไฟฟ้า

### ไร้กฎหมายรองรับ กทม.ให้ออกชนติดตั้งระบบ ทั้งที่ยังไม่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์

เนื่องจากข้อมูลที่ได้จาก กทม.แต่ละประเด็น ยังไม่ครบถ้วน

## เปรียบเทียบค่าโดยสาร MRT กับ กทม.

**เดินทางระยะสั้น ไม่เกิน 14 กม.**

- MRT ค่าโดยสาร 40 บาท** (เฉลี่ย 2.85 บาท/กม.)
- กทม. ค่าโดยสาร 51 บาท** (เฉลี่ย 3.64 บาท/กม.)

**เดินทางระยะกลาง 14-25 กม.**

- MRT ค่าโดยสาร 40-42 บาท** (เฉลี่ย 2.85-1.68 บาท/กม.)
- กทม. ค่าโดยสาร 51-65 บาท** (เฉลี่ย 3.64 -2.6 บาท/กม.)

**เดินทางระยะไกล มากกว่า 25 กม.**

- MRT ค่าโดยสาร 42 บาท** (เฉลี่ย 1.68 บาท/กม.)
- กทม. ค่าโดยสาร 65 บาท** (เฉลี่ย 2.6 บาท/กม.)

mgronline.com

# ความเห็นคนภาค

- 1** การเจรจาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดสัมปทาน (กทม.-บีทีเอส) 9 เม.ย. 2535 ข้อ 27.1 ให้ดำเนินการในเวลาไม่มากกว่า 5 ปี และไม่น้อยกว่า 3 ปี ก่อนสัญญาเต็มสิ้นสุด และต้องได้รับอนุมัติจาก ครม.ก่อน
- 2** การต่อสัญญาสัมปทานไม่เป็นไปตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุน รัฐและเอกชนพ.ศ. 62
- 3** การโอนกรรมสิทธิ์ยังไม่สมบูรณ์ครบถ้วนตามมติ ครม. 26 พ.ย. 2561 กทม.ยังไม่ได้ชำระภาระทางการเงินช่วงหมอซิด-สะพานใหม่-คูคต/รฟม. อีกทั้งโครงการก่อสร้างโครงการตาม พ.ร.บ.งบประมาณรายจ่ายประจำปีฯ
- 4** กทม.จ้างเอกชนติดตั้งระบบไฟฟ้าและเดินรถ ส่วนต่อขยายที่ 2 ไปถึงปี 2585 ในปี 2559 ขณะที่ยังมี ครม. ให้ รฟม.จำหน่ายโครงการฯ ให้ กทม.เมื่อวันที่ 26 พ.ย. 2561 ดำเนินการโดยยังไม่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ถูกต้องหรือไม่ ?
- 5** การจ้างเอกชนรายเดิมติดตั้งระบบ โดยไม่เปิดประมูลแข่งขัน เข้าข่ายพ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2564 (พ.ร.บ.ฮั้วฯ) หรือไม่?
- 6** การก่อหนี้ 37,000 ล้านบาท(ค่าติดตั้งระบบ 20,000 ล้านบาท/ค่าจ้างเดินรถ 17,000 ล้านบาท) ไม่ถูกต้องตามระเบียบกฎหมาย หากครม.เห็นชอบ ถือเป็นเจตนาพิเศษในการชดเชยหนี้ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย?
- 7** ค่าแรกเข้า ตัวร่วม กำหนดแบบมีเงื่อนไข ประชาชนยังคงจ่ายค่าแรกเข้าในการเปลี่ยนถ่ายระบบ

สมบุรณ์จึงทำให้กระทรวงคมนาคม มีความเห็นเพิ่มเติม ลงวันที่ 16 พ.ย. 2563 เพื่อประกอบการพิจารณาของ ครม.โดยมีข้อสังเกต 4 ประเด็นดังนี้ 1. ประเด็นความครบถ้วนตามหลักการของ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562, 2. ประเด็นการคิดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ

3. ประเด็นการใช้สิทธิประโยชน์ของรัฐที่ได้รับโอนจากเอกชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด, 4. ประเด็นข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นจากกรณีกรุงเทพมหานครได้ทำสัญญาจ้าง BTSC เดินรถส่วนต่อขยายที่ 1 และส่วนต่อขยายที่ 2 อยู่ระหว่างการพิจารณาของ ป.ป.ช. จะมีผลกระทบต่อสัญญาสัมปทานที่อยู่ระหว่างการดำเนินการต่อสัญญา

วันที่ 31 พ.ค. 2564 คมนาคมมีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้ง 2 ช่วง กทม. ได้รับโอนทรัพย์สินและภาระทางการเงินจาก รฟม. และจะโอนภาระหนี้ดังกล่าวให้เอกชนผู้รับสัมปทาน พร้อมทั้งนำภาระหนี้สินในโครงสร้างพื้นฐานมาเป็นต้นทุนในการคิดอัตราค่าโดยสารด้วย จะทำให้เกิดภาระต่อประชาชนผู้ใช้บริการ และอาจมีประเด็นที่สมควรตรวจสอบถึงกระบวนการดำเนินการให้เกิดความชัดเจนตามหลักธรรมาภิบาลก่อนดำเนินการต่อไป

วันที่ 3 ส.ค. 2564 และ วันที่ 5 ต.ค. 2564 คมนาคมยืนยันตามความเห็นเดิมเนื่องจากข้อมูลที่ได้จากกทม.ขาดรายละเอียดไม่มีผลการเจรจาและร่างสัญญา

วันที่ 9 ธ.ค. 2564 คมนาคม ได้ตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติมตามที่ กทม. จัดส่ง มีความเห็นคือ กรอบระยะเวลาในการเจรจาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน ระหว่าง กทม.กับผู้รับสัมปทาน เมื่อวันที่ 9 เม.ย. 2535

ข้อ 27.1 ที่ระบุว่าหากบริษัทประสงค์จะขอให้ กทม.พิจารณาขยายอายุสัญญา บริษัทจะต้องแจ้งความประสงค์ไปยัง กทม.ในเวลาไม่มากกว่า 5 ปี และไม่น้อยกว่า 3 ปี ก่อนวันสิ้นสุด และต้องได้รับการอนุมัติจาก ครม. ก่อน

การโอนกรรมสิทธิ์ยังไม่สมบูรณ์ครบถ้วนตามมติ ครม.วันที่ 26 พ.ย. 2561 โดย กทม.ยังไม่ได้ชำระภาระทางการเงินของส่วนต่อขยาย ช่วงหมอซิด-สะพานใหม่-คูคต ดังนั้น กทม. ยังไม่ใช่เจ้าของกรรมสิทธิ์

ทั้งนี้ การว่าจ้างเอกชนติดตั้งระบบไฟฟ้าและการเดินรถ ส่วนต่อขยายที่ 2 และว่าจ้างเดินรถต่อไปถึงปี 2585 นั้น กระทำในปี 2559 แต่ตามมติ ครม. ให้ รฟม.จำหน่ายโครงการฯ ให้ กทม.เมื่อวันที่ 26 พ.ย. 2561 จะเห็นได้ว่า กทม.ให้เอกชนติดตั้งระบบ ในขณะที่ยังไม่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์นั้น ถูกต้องหรือไม่

เนื่องจากกรรมสิทธิ์จะเป็นของ กทม. ก็ต่อเมื่อ กทม. ได้ชำระภาระทางการเงินของโครงการ ครบถ้วนและไปดำเนินการทางทะเบียนเกี่ยวกับที่ดิน ตามขั้นตอนของกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 459 เมื่อโอนกรรมสิทธิ์สมบูรณ์แล้วจึงจะดำเนินการตามคำสั่ง คสช.ที่ 3/2562

### การก่อหนี้ 37,000 ล้าน ส่อไม่ชอบด้วยกฎหมาย

สำหรับหนี้ 37,000 ล้านบาท ที่ ระบุว่า มาจาก 2 ส่วน คือการติดตั้งงานระบบ 20,000 ล้านบาท และ จ้างเดินรถ 17,000 ล้านบาท มีข้อสังเกต ว่ากรณี กทม. ว่าจ้างบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (KT) ติดตั้งงานระบบเดินรถ มีการจัดซื้อจัดจ้างงานฯ เป็นไปตามระเบียบ

กฎหมายครบถ้วนหรือไม่ และมีการแข่งขันทางด้านราคา เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อรัฐหรือไม่ และการจ้างเอกชนรายเดิม โดยไม่ได้เปิดให้เกิดการแข่งขัน จะเข้าข่าย พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2564 (กฎหมายว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับฮั้ว) หรือไม่

อีกทั้งตาม พ.ร.บ.ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 การจัดซื้อหรือก่อหนี้ จะต้องเสนอสภา กทม.เห็นชอบก่อน ดังนั้น เมื่อหนี้ 2 ส่วนดังกล่าว ยังมีประเด็นไม่ถูกต้องตามระเบียบกฎหมาย หากกรม.เห็นชอบ อาจถือเป็นเจตนาชัดใช้หนี้ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

### ภาคประชาชน-พรรคการเมืองร่วมต้าน “ค่าโดยสารแพง-ไร้ตัวร่วม”

ขณะที่ภาคประชาสังคม สภาองค์กรของผู้บริโภค ฝ่ายค้านว่าที่ผู้สมัคร ผู้ว่าฯ กทม. ฯลฯ ต่างออกมาคัดค้านการขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวกันอย่างมากมาย

โดยจากเอกสารสรุปผลการเจรจาต่อรองผู้รับสัมปทาน ข้อ 4.4 และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ พบว่า มีเงื่อนไขที่ไม่เกิดประโยชน์ต่อรัฐและประชาชนผู้ใช้บริการ เนื่องจากกำหนดจะยกเว้นค่าแรกเข้าเฉพาะผู้โดยสารระบบเปลี่ยนถ่ายในโครงการ ภายใต้ระบบตัวร่วมเท่านั้น โดยที่ระบบตัวร่วมจะต้องไม่มีการแก้ไขระบบที่ติดตั้งไว้เดิม

### โทกค่าโดยสาร 65 บาท ทกมเบ็ดส่วนต่าง กำไร 4.3 แสนล้านบาท

สำหรับอัตราค่าโดยสารซึ่งรายงานการศึกษาของ กทม. แนวทางการดำเนินการและผลสรุปการเจรจาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว บทที่ 5 สรุปว่ากรณีรัฐดำเนินการเอง รวมปี 2562-2602 จะมีกระแสเงินสดสุทธิ มากกว่ากรณีให้เอกชนดำเนินการ สูงถึง 435,132 ล้านบาท โดยจะมีรายได้รวม 1,577,141 ล้านบาท มีค่าใช้จ่าย 1,109,312 ล้านบาท ทำให้มีกระแสเงินสดสุทธิ 467,822 ล้านบาท

กรณีเอกชนดำเนินการ พบว่า กทม.จะได้รับส่วนแบ่ง 230,450 ล้านบาท โดยมีค่าใช้จ่าย 197,760 ล้านบาท ทำให้มีกระแสเงินสดสุทธิเพียง 32,690 ล้านบาท

ดังนั้น รัฐควรดำเนินการเอง เพราะจะมีกระแสเงินสดสุทธิถึง 435,132 ล้านบาท ที่นำมาช่วยอุดหนุนค่าโดยสารให้ถูกลงได้

อย่างไรก็ตาม กรณีที่รัฐดำเนินการเอง การคิดอัตราค่าโดยสารตาม MRT Assessment Standardization ซึ่งค่าโดยสารแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ค่าแรกเข้า และค่าโดยสารตามระยะทาง โดยใช้ดัชนี CPI : Non Food & Beverages ประกอบการคำนวณอัตราค่าแรกเข้า ทั้งนี้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารในปี 2563 จึงควรมีอัตราค่าแรกเข้าที่ 12 บาท และค่าโดยสารตามระยะทาง 2 บาท (โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร คือ 12+2X) เพดานค่าโดยสารสูงสุด 42 บาท มีผลตอบแทนตลอดโครงการ 30 ปี นับจากสัมปทานปัจจุบันหมดอายุปี 2572-2602) ถึง 370,038.47 ล้านบาท

ขณะที่ผลที่ กทม.เจรจาต่อรองผู้รับสัมปทาน ข้อ 4 กำหนดอัตราค่าโดยสารแรกเข้า 15 บาท ค่าโดยสารต่อสถานี 3 บาท (โครงสร้าง

อัตราค่าโดยสาร คือ 15+3X) ค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท

### แนะเร่งเคลียร์หนี้โอนกรรมสิทธิ์ ก่อนเปิดประมูลตาม กม.ร่วมลงทุนฯ

อย่างไรก็ตาม คมนาคม มีข้อเสนอในการดำเนินโครงการ หาก กทม. ต้องการต่อขยายสัญญาสัมปทานฯ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ควรมีการชำระหนี้ให้แก่ รฟม.ให้สอดคล้องกับข้อตกลง มติ ครม. และเป็นไปตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้เรียบร้อยก่อน...แต่หาก กทม. ไม่ประสงค์จะดำเนินการในโครงการฯ ให้นำเสนอ ครม. พิจารณาบททวนมติ ครม.วันที่ 26 พ.ย. 2561 และมอบหมายให้ รฟม. ดำเนินการตามระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป หรือหากมีการดำเนินการเจรจาต่อขยายสัญญาสัมปทาน ควรให้สอดคล้องตามสัญญาหลักในปี 2535 ข้อ 27.1 ที่ระบุให้ บริษัทจะต้องแจ้งความประสงค์ไปยัง กทม. ในเวลาไม่มากกว่า 5 ปี และไม่น้อยกว่า 3 ปีก่อนวันสิ้นสุดสัญญา และตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

แหล่งข่าวระดับสูงจากกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า การตรวจสอบข้อมูลทำให้พบว่า เรื่องหนี้ค่าติดตั้งระบบ ค่าจ้างเดินรถ มีประเด็นว่าน่าจะชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ เพราะไม่มีกฎหมายรองรับ เป็นเรื่องที่ กทม.ต้องหาหลักฐานมาอธิบาย การให้บีทีเอสเข้ามาติดตั้งระบบ ในฐานะที่ กทม.เป็นรัฐ จะต้องทำตามกฎหมายวิธีการจัดหาไม่ใช่อยากจะให้ใครเข้ามาทำก็ได้เลย เรื่องนี้ก็ต้องอธิบาย

คมนาคมพยายามหาทางออก หลักการต้องทำตามระเบียบกฎหมายระเบียบกรม. เพราะเรื่องนี้ เป็นการดำเนินการบริหารของ รัฐ แต่เรื่องไม่ชอบมาตั้งแต่ต้น ปัญหาใหญ่ คือที่มาของสัญญาไม่ชอบภาระหนี้ที่นำมาผูกไว้ เกิดโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย คมนาคมพยายามบอก ทั้งที่ไม่ใช่หน้าที่แต่เพราะมีการสอบถาม คมนาคมให้ความเห็นโดยสุจริต ตามข้อเท็จจริง กลับถูกมองว่า มีปัญหา

มหาดไทย พยายามผลักดันเสนอกรม.หลายครั้ง ซึ่งวาระ ยังค้างอยู่ที่กรม. หากจะพิจารณาอนุมัติ สามารถทำได้ ซึ่งกรม. มีรมต. 35 คนหาก รมต. 7 คน ของภูมิใจไทยไม่เห็นด้วย ก็ไม่ได้มีผลกระทบ เพราะไม่มีกฎหมายบอกว่า ให้ รมต.ทั้ง 35 คนต้องเห็นชอบทั้งหมด ถึงจะผ่านได้ดังนั้นเรื่องนี้ กรม.สามารถอนุมัติได้ โดยไม่ต้องสนใจความเห็นของ 7 รมต.ภูมิใจไทย แต่ทำไมยังไม่ผ่าน ...

“หาก รฟม.-กทม.ตกลงเรื่องหนี้ให้เรียบร้อย กรรมสิทธิ์เป็นของ กทม.สมบูรณ์ ขึ้นต่อไปคือทำตามกฎหมายร่วมลงทุน ปี 2562 แต่...มีเงื่อนตาย ก็ตรงที่ กทม.ไปให้เอกชนมาติดตั้งระบบโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายจะจัดการอย่างไร กทม. จะสามารถนำทรัพย์สินนั้นมาใช้หรือไม่ เพราะไม่มีกฎหมายรองรับ... ทุกปัญหาเป็นเงื่อนปมที่ กทม.ผูกไว้เองตั้งแต่แรก และเมื่อหนี้...ไม่ชอบด้วยกฎหมาย กรม.จะไม่กล้าอนุมัติ หรือไม่? จุดชี้ชะตา รถไฟฟ้าสายสีเขียว...ที่ กทม.อาจต้องยอมล้มดีล!