

'สุมาลี ลิมปโหวาท'
เปิดมุดตุลาการ
ข้างน้อย
'ค่านยกฟ้อง
สายสีส้ม' 5

เปิดความเห็น 'สุมาลี ลิมปโหวาท' ตุลาการเสียงข้างน้อย.. "ค่านยกฟ้องสายสีส้ม"



จากกรณีศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งพิพากษากลับคำพิพากษา ศาลปกครองชั้นต้น ให้ "ยกฟ้อง" คดี BTS ฟ้องล้มประมูล "รถไฟฟ้าสายสีส้ม" ตามคำพิพากษาในคดีหมายเลขดำที่ อ.1455/2565 เมื่อวันที่ 30 มี.ค. 2566 เป็นคดีที่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (BTSC) ยื่นฟ้องคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และพวก

เนื่องจากพิเคราะห์แล้วเห็นว่า การยกเลิกประกาศและการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มดังกล่าว เป็นการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมาย...

ล่าสุด "สุมาลี ลิมปโหวาท" ตูลาการศาลปกครองสูงสุด และเป็นตุลาการฝ่ายเสียงข้างน้อย ไม่เห็นฟ้องด้วยกับตุลาการฝ่ายเสียงข้างมาก จึงมีความเห็นแย้งดังต่อไปนี้..

โครงการรถไฟฟ้าพิพาท เป็นโครงการที่ต้องดำเนินการตามพ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 มาตรา 27 และมาตรา 28 และพ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 มาตรา 29 และมาตรา 30 ที่ต้องเสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการ

และให้ถือว่าการอนุมัติวงเงินงบประมาณรายจ่าย หรือวงเงินที่จะใช้ในการก่อหนี้โครงการของคณะรัฐมนตรีเป็นการอนุมัติตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายว่าด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ แล้วแต่กรณี

โดยก่อนการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม.) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐให้ความเห็นชอบ และในการเสนอเรื่องให้คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ให้เสนอความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



สุมาลี ลิมปโหวาท

ในกรณีที่โครงการจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ให้มีความเห็นของสำนักงานงบประมาณประกอบด้วย หรือในกรณีที่ต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ที่เป็นหนี้สาธารณะ ให้มีความเห็นของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะประกอบการพิจารณาด้วย

คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน มีหนังสือลงวันที่ 23 สิงหาคม 2562 ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการพิพาท โดยมีสาระสำคัญว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 (รฟม.) ได้จัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามมาตรา 24 แห่งพ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ในส่วนของรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนและหน้าที่ของรัฐและเอกชน

จากผลการประเมินความคุ้มค่าของเงิน (Value for Money : Vfm) เห็นว่าการให้เอกชนร่วมลงทุนโดยใช้รูปแบบ PPP Net Cost ระยะเวลาการดำเนินงาน 30 ปี รวมก่อสร้างงานโยธาของโครงการ เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐสูงสุด

ในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ควรกำหนดให้เอกชนแยกเสนอมูลค่าผลตอบแทนแก่รัฐหรือเงินที่ต้องการให้รัฐสนับสนุนเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ค่าลงทุนจัดหาระบบรถไฟฟ้าและให้บริการเดินรถไฟฟ้า และค่าลงทุนงานโยธา รวมถึงเพดานอัตราดอกเบี้ยที่เอกชนจะให้รัฐรับชำระคืน โดยกำหนดเงื่อนไขการชำระคืนที่เป็นประโยชน์แก่ภาครัฐ เพื่อให้คณะกรรมการคัดเลือกสามารถประเมินข้อเสนอในแต่ละส่วนได้อย่างครบถ้วน

ผู้ยื่นข้อเสนอที่ขอรับเงินสนับสนุน รวมทั้งสองส่วนจากภาครัฐ เมื่อคิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) ต่ำที่สุดจะเป็นผู้ชนะการคัดเลือก โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุนดำเนินงานโยธา และรัฐจะทยอยชำระคืนเอกชนค่างานโยธาตามที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินวงเงิน 96,012 ล้านบาท

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 80,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/วิเคราะห์สถานการณ์ตลาดทุน

วันที่: จันทร์ 3 เมษายน 2566

ปีที่: 29

ฉบับที่: 7155

หน้า: 1(บนซ้าย), 5

Col.Inch: 66.20

Ad Value: 72,820

PRValue (x3): 218,460

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: เปิดความเห็น 'สุมาลี ลิมปโหวาท' ตูลาการเสี่ยงข้างน้อย.. "ค่านยกฟ้อง..."

ทั้งนี้ ผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการไฟฟ้าได้ผ่านความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจและคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ตามลำดับ

โดยมีความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานปรมาณ สำนักงานอัยการ

สูงสุด สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

โดยคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐได้มีมติเห็นชอบในหลักการของโครงการ ดังนี้ ให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าไฟฟ้าพิพาทในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนดำเนินงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ส่วนภาคเอกชนลงทุนดำเนินงานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษา รวมทั้งค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ โดยมีระยะเวลาเดินรถ 30 ปี นับจากเริ่มเปิดให้บริการโครงการส่วนตะวันออกเป็นต้นไป

เอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านรายได้ค่าโดยสาร รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด โดยภาครัฐไม่มีภาระสนับสนุนทางการเงิน (Subsidy) แก่เอกชนในส่วนงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถ และงานเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาของโครงการ อนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนให้เอกชนตามที่เกิดขึ้นจริงแต่ไม่เกินวงเงินค่างานโยธา

โดยรัฐทยอยชำระคืนให้เอกชนหลังจากเปิดเดินรถทั้งเส้นทางแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี กำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า 10 ปี พร้อมดอกเบี้ย โดยใช้อัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยตามความเห็นของสำนักงานปรมาณ

เมื่อวันที่ 28 ม.ค. 2563 คณะรัฐมนตรีพิจารณาความเห็นของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ แล้วมีมติอนุมัติการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าพิพาทตามที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเสนอ

จึงเห็นได้ว่าคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติหลักการในส่วนของการพิจารณาผู้ชนะการคัดเลือกว่า ผู้ยื่นข้อเสนอที่ขอรับเงินสนับสนุนค่างานโยธาค่าต่ำที่สุดจะเป็นผู้ชนะการคัดเลือก

หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ คณะรัฐมนตรีมีมติในหลักการให้ใช้หลักผลตอบแทนทางการเงินสูงสุด (Price) ซึ่งเป็นหลักการที่สนับสนุนการรักษาวินัยการเงินการคลังของรัฐ เนื่องจากโครงการไฟฟ้ามีมูลค่าสูงและการอนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนค่างานโยธาให้แก่เอกชนมีผลผูกพันตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

มติคณะรัฐมนตรีจึงมีผลผูกพันผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสอง การเปลี่ยนแปลงหลักการดังกล่าวจึงต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง ■