

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๒/๑๘๒



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ศ34541 กน๕
วันที่ : ๒6110/63 1 ก.๖๐
วันที่ : ๐4 มี.ย. 63 เวลา : 15:15

๕ มิถุนายน ๒๕๖๓

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพิจารณา
ศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษา
การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๓๑๖๒๑ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๓๗๐๕๖ ลงวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๒
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๔๗๖๐ ลงวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๘๘๘๕ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. ตารางสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการของคณะกรรมการพิจารณาการศึกษา
แนวทางและความเหมาะสมของรายงานการพิจารณาการศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วน
และรถไฟฟ้า (บีทีเอส) ของคณะกรรมการวิสามัญ สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง รายงาน
การพิจารณาการศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)
ของคณะกรรมการวิสามัญฯ ในภาพรวม กรณีกรรมการวิสามัญฯ เห็นด้วยและ
ไม่เห็นด้วยที่จะให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน
๓. ตารางสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการของคณะกรรมการพิจารณาการศึกษา
แนวทางและความเหมาะสมของรายงานการพิจารณาการศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วน
และรถไฟฟ้า (บีทีเอส) ของคณะกรรมการวิสามัญ สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง รายงาน
การพิจารณาการศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)
ของคณะกรรมการวิสามัญฯ ในภาพรวม กรณีกรรมการวิสามัญฯ เห็นด้วยและ
ไม่เห็นด้วยที่จะให้กรุงเทพมหานครขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส
๔. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมเสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับ
รายงานการพิจารณาการศึกษา เรื่อง การพิจารณาการศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)
ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)
สภาผู้แทนราษฎร มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตาม
พระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๒) รวมทั้ง
สอดคล้องตามยุทธศาสตร์ในด้าน (๗) อื่นๆ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ
ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้
นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีแล้ว ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ ถึง ๔ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) สั่งและปฏิบัติ
ราชการแทนนายกรัฐมนตรีพิจารณาแล้วมีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับรายงานของ
คณะกรรมการวิสามัญฯ ไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงยุติธรรม
สำนักงานอัยการสูงสุด กรุงเทพมหานคร สำนักงบประมาณ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาศึกษา

แนวทาง...

แนวทางและความเหมาะสมของรายงานดังกล่าว และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม แล้วส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

๒. เหตุผลความจำเป็นที่เสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๒)

๓. รายงานการวิเคราะห์ผลการศึกษาเกี่ยวกับเรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) ของคณะกรรมการการวิสามัญ สภาผู้แทนราษฎร

กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๘๕/๒๕๖๒ สั่ง ณ วันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของรายงานการพิจารณาการศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) ของคณะกรรมการการวิสามัญ สภาผู้แทนราษฎร ซึ่งได้มีการประชุมหารือในเรื่องดังกล่าวจำนวน ๓ ครั้ง โดยมีความเห็นสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ รายงานผลการศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วนของคณะกรรมการการวิสามัญ

กระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการฯ ได้พิจารณารายงานของคณะกรรมการการวิสามัญฯ ในกรณีผลการศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วนของคณะกรรมการการวิสามัญฯ มีกรรมการจำนวน ๓๙ คน โดยกรรมการเสียงส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการขยายสัมปทาน ดังนี้

- กรรมการเห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน จำนวน ๒๑ คน
- กรรมการไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน จำนวน ๑๒ คน
- กรรมการงดออกเสียงและขอสงวนความเห็น จำนวน ๕ คน
- ลาการประชุม จำนวน ๑ คน

ซึ่งกระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการฯ ได้พิจารณา สรุปความเห็น และข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญฯ โดยรวมแล้วเห็นว่า กรรมการวิสามัญฯ เสียงส่วนใหญ่เห็นด้วยให้มีการขยายสัมปทาน เนื่องจากเห็นว่าสามารถยุติข้อพิพาทได้ แต่อย่างไรก็ตาม การขยายสัมปทานรัฐต้องพิจารณาให้รอบคอบไม่เสียเปรียบเอกชนและต้องเป็นไปด้วยความโปร่งใส ขอบด้วยกฎหมาย เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวม รวมทั้งควรมีการสอบสวนหาผู้กระทำผิดด้วย สำหรับกรรมการวิสามัญฯ เสียงส่วนน้อยที่ไม่เห็นด้วยให้มีการขยายสัมปทาน เนื่องจากเห็นว่า สุ่มเสี่ยงที่จะผิดกฎหมาย และคดีมีโอกาสที่จะไม่แพ้ การให้เอกชนร่วมดำเนินการกับรัฐในรูปแบบ PPP Gross Cost ดีกว่าการขยายสัมปทาน และการขยายสัมปทานทางพิเศษแห่งประเทศไทยและประชาชนไม่ได้ผลประโยชน์

การดำเนินการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรณีการขยายสัมปทานทางด่วน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเจรจากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ตามแนวทางมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อยุติปัญหาข้อพิพาทที่เกิดขึ้น โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาร่วมกันเพื่อทบทวนความเหมาะสมของสมมติฐานของการคำนวณเพื่อเป็นแนวทางในการเจรจา ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจรได้สรุปผลการพิจารณาทบทวน และต่อมาการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ใช้สรุปผลดังกล่าวประกอบการพิจารณาเพื่อยุติข้อพิพาทระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ทั้งนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีการเจรจาไกล่เกลี่ยเพื่อยุติปัญหาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นตามสัญญาเดิมทั้งหมด ซึ่งเป็นการบริหารความเสี่ยงเกี่ยวกับสถานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยไม่ต้องต่อสู้คดีกันต่อไป และผลจากการไกล่เกลี่ยเพื่อยุติข้อพิพาทดังกล่าว ทำให้ต้องดำเนินการตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยการแก้ไขสัญญาโครงการฯ รวม ๒ ฉบับ ที่ให้ต่อขยายระยะเวลาสัญญาออกไปสูงสุดไม่เกิน ๑๕ ปี ๘ เดือน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้รวบรวมข้อมูลเอกสารและผลการเจรจามาพิจารณา และนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เห็นชอบให้แก้ไขสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนต่อ) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) รวม ๒ ฉบับ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยทั้ง ๒ สัญญา จะให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ยุติข้อพิพาททั้งหมดที่มีกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในสัญญาดังกล่าว และเป็นผู้ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษทั้ง ๒ สัญญา โดยต่อขยายระยะเวลาสัญญาออกไปจนถึงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๗๘ รวม ๑๕ ปี ๘ เดือน นับจากสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ ส่วน A , B , C สิ้นสุดลงในวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ สำหรับส่วน D ต่อขยายเป็นระยะเวลา ๘ ปี ๖ เดือน นับแต่สัญญาส่วน D สิ้นสุดลงในวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๗๐ และทางพิเศษอุดรรัถยา ต่อขยายเป็นระยะเวลา ๙ ปี ๑ เดือน นับแต่สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดสิ้นสุดลงในวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๙ ทั้งนี้ โดยให้มีการแบ่งสัดส่วนรายได้ในอัตราเดิม คือ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางของทางด่วนขั้นที่ ๑ และทางด่วนขั้นที่ ๒ ส่วน A , B ร้อยละ ๔๐ ส่วน C , D ร้อยละ ๑๐๐ และบริษัททางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ได้รับร้อยละ ๑๐๐ และจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุก ๑๐ ปี (ปรับในปี พ.ศ. ๒๕๗๑) ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับประชาชนอย่างสูงสุดที่จะไม่ต้องรับภาระค่าผ่านทางที่สูงขึ้นจากการปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเดิมซึ่งกำหนดให้ปรับอัตราค่าผ่านทางทุก ๕ ปี การขยายสัมปทานจึงเป็นการบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ลดความเสี่ยงที่รัฐอาจต้องสูญเสียรายได้จากการแพ้คดีและประชาชนยังคงได้ประโยชน์ไม่น้อยกว่าเดิม

กรณีหากไม่ต่ออายุสัมปทาน จะทำให้มีรายได้กลับเข้ามาเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องเพิ่มบุคลากรและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและบริหารทางพิเศษเพิ่มขึ้น และข้อพิพาทต่างๆ ก็ยังคงมีอยู่โดยไม่ได้รับการแก้ไข สำหรับกรณีการให้เอกชนร่วมดำเนินการกับรัฐในรูปแบบการจ้าง outsource, PPP Gross Cost ก็ยังไม่แน่ว่าจะดีกว่าการขยายสัญญาสัมปทานและยังคงปัญหาข้อพิพาทต่างๆ ไว้จนกว่าจะมีคำพิพากษาศาลถึงที่สุด ซึ่งยังไม่เป็นการแก้ไขปัญหาข้อพิพาทตามวัตถุประสงค์ของมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ จึงเห็นได้ว่า การเจรจาเพื่อขยายระยะเวลาสัญญาสัมปทานนี้เป็นการเจรจาเพื่อยุติปัญหาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นตามสัญญาเดิมทั้งหมด ซึ่งเป็นการบริหารความเสี่ยงเกี่ยวกับสถานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยไม่ต้องต่อสู้คดีกันต่อไป โดยไม่ทราบเหตุการณ์ในอนาคตและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังคงได้รับผลประโยชน์ตอบแทนอยู่ นอกจากนี้เงื่อนไขในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ยังกำหนดให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ตกลงให้ความร่วมมือในการยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดราชการประจำปีตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีที่รัฐบาลประกาศยกเว้นค่าผ่านทางให้ประชาชน โดยไม่เรียกหรือค่าชดเชยหรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้นจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย รวมถึงยังให้ส่วนลดค่าผ่านทางที่ด่านอาจนรงค์ ๑ (จากทางพิเศษฉลองรัช เข้าทางพิเศษเฉลิมรัช ไปทางบางนา) เหลือ ๒๕.- บาท ซึ่งทำให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับประโยชน์เป็นอย่างมากด้วย สำหรับการต่อสัมปทานใน ๑๕ ปีหลัง โดยให้มีการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ ๒ (Double Deck) ที่กรมการวิสามัญฯ เห็นว่ามีความจำเป็นกับผู้ใช้ทางด่วนที่ต้องเดินทางระยะยาวและเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการศึกษาแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสมและเป็นไปได้เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในภาพรวมทั้งระบบ รวมถึงการดำเนินโครงการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ ๒ (Double Deck) หรือการดำเนินโครงการก่อสร้างทางด่วนในเส้นทางอื่นๆ เพิ่มเติม โดยให้ดำเนินการศึกษาให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป รวมทั้งกรณีคณะกรรมการวิสามัญฯ เสนอให้มีการสอบสวนหาผู้กระทำความผิด คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ แล้วเห็นว่า ในกรณีที่กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรแจ้งให้กรมสอบสวนคดีพิเศษ (DSI) ไปตรวจสอบการดำเนินการเกี่ยวกับการเกิดข้อพิพาทจนนำไปสู่การขยายสัญญาสัมปทานในเรื่องนี้นั้น ให้กระทรวงคมนาคมประสานงานกับกรมสอบสวนคดีพิเศษ (DSI) เพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปได้ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๒/๑๕๔๕

ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ส่งเรื่องให้กรมสอบสวนคดีพิเศษ (DSI) พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

ดังนั้น เมื่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ แล้วนั้น คณะกรรมการฯ จึงเห็นว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการการวิสามัญฯ เสียส่วนใหญ่แล้ว และเห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยนำความเห็นและข้อห่วงใยของคณะกรรมการการวิสามัญฯ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องมีความโปร่งใสในการดำเนินการในทุกขั้นตอน

๓.๒ รายงานผลการศึกษาการขยายสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอสของคณะกรรมการการวิสามัญฯ

กระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการฯ ได้พิจารณารายงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ ในกรณีผลการศึกษาการขยายสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส ของคณะกรรมการการวิสามัญฯ มีกรรมการจำนวน ๓๙ คน โดยกรรมการเสียงส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยจะให้กรุงเทพมหานครขยายสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส ดังนี้

- | | |
|--|-------------|
| - กรรมการไม่เห็นด้วยที่จะให้กรุงเทพมหานครขยายสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของ บีทีเอส | จำนวน ๑๙ คน |
| - กรรมการเห็นด้วยที่จะให้กรุงเทพมหานครขยายสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของ บีทีเอส | จำนวน ๑๒ คน |
| - กรรมการงดออกเสียงและขอสงวนความเห็น | จำนวน ๖ คน |
| - กรรมการไม่ส่งความเห็น | จำนวน ๑ คน |
| - ลาการประชุม | จำนวน ๑ คน |

ซึ่งกระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการฯ ได้พิจารณา สรุปความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ โดยรวมแล้วเห็นว่า กรรมการวิสามัญฯ เสียงส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยให้มีการขยายสัมปทานเนื่องจากเห็นว่า สัญญาสัมปทานที่เหลือระยะเวลา ๑๐ ปี (สิ้นสุดสัญญา พ.ศ. ๒๕๗๒) ควรจะทำสัญญาจ้างเดินรถส่วนต่อขยายที่ ๑ และที่ ๒ ไปก่อน รอจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๒ ซึ่งการดำเนินการจัดหาผู้เดินรถไฟฟ้ารายใหม่สามารถปฏิบัติได้ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยกรุงเทพมหานครควรเข้ามาดูแลรับผิดชอบ เพื่อให้ค่าโดยสารถูกสุดสำหรับประชาชนที่ใช้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และการขยายสัญญาสัมปทานอาจเป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในสายสีเขียว (เส้นที่กำลังพิจารณา) แต่ปัญหาการเชื่อมต่อกับสายอื่นก็ยังมีอยู่ ยังไม่ใช้การแก้ปัญหาแบบบูรณาการและทำให้โอกาสที่รัฐจะสามารถแก้ปัญหาอย่างบูรณาการได้ถึง ๓๐ ปี การให้เอกชนทำ Public Private Partnership (PPP) ในแบบ Gross Cost น่าจะเป็นทางออกที่เหมาะสมที่สุดในกรณีนี้ สำหรับกรรมการวิสามัญฯ เสียงส่วนน้อยที่เห็นด้วยให้มีการขยายสัมปทาน เนื่องจากเห็นว่า การใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ทดแทนกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในการพิจารณาให้ขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปถูกต้องตามกฎหมาย หากสามารถดำเนินการเสนอให้มีการต่อสัญญาสัมปทาน กรุงเทพมหานครควรกำหนดกรอบการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาภาระหนี้และค่าใช้จ่ายของกรุงเทพมหานคร ตลอดจนระบบการเดินรถ และประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากการลดค่าโดยสาร เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนทั้งในด้านคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการ

การดำเนินการของกรุงเทพมหานคร กรณีการขยายสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส ได้ดำเนินงานตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ซึ่งมีคำสั่งให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าทั้ง ๓ ส่วนให้มีการเดินรถอย่างต่อเนื่องในโครงข่ายระบบเดียว โดยกำหนดให้กระทรวงมหาดไทยตั้งคณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

เพื่อจัดทำ...

เพื่อจัดทำหลักเกณฑ์การแบ่งผลประโยชน์ค่าโดยสาร เปรียบเทียบกับผู้รับสัมปทานรายเดิมและจัดทำสัญญา ร่วมลงทุน และการดำเนินการตามคำสั่งนั้นก็มีการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้น ๑๐ ท่าน ประกอบด้วยบุคคลต่างๆ ซึ่ง อยู่ในองค์กรประกอบของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ตามพระราชบัญญัติ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชน ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อทำหน้าที่กำหนด หลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสารและหลักเกณฑ์อื่น เพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการและ ดำเนินการเจรจาร่วมกับบีทีเอส จึงนับได้ว่ามีขั้นตอนในการดำเนินการเทียบเคียงกับการดำเนินการ ตามขั้นตอนปกติของกระบวนการ PPP หากแต่เป็นการเร่งรัดกระบวนการให้มีความรวดเร็วขึ้น เพื่อให้บรรลุ วัตถุประสงค์ของการแก้ไขปัญหาภาระทางการเงินของกรุงเทพมหานคร และเกิดประโยชน์ต่อรัฐและ ต่อประชาชนหรือผู้ใช้บริการ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติถือว่า เทียบเท่ากับกฎหมายที่มี ผลบังคับให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการปฏิบัติตาม และการดำเนินการเจรจากับผู้รับสัมปทาน รายเดิมก็เป็นไปตามคำสั่งดังกล่าวเช่นกัน ซึ่งกรุงเทพมหานครก็ได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ จนถึง ขั้นตอนเสนอคณะรัฐมนตรี จึงมีแนวทางคล้ายคลึงกับพระราชบัญญัติให้เอกชนร่วมลงทุนฯ ในกรณีมี การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งขั้นตอนก่อนลงนามก็ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี พิจารณาเห็นชอบด้วย จึงถือได้ว่ากรุงเทพมหานครได้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายแล้วโดยอาศัย อำนาจตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าว

การขยายสัมปทานต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อการใช้บริการประชาชนหรือ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า และผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับผู้รับสัมปทาน กล่าวคือ การดำเนินการดังกล่าวจะต้องคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนสูงสุด มากกว่าผลประโยชน์ตอบแทนที่รัฐ หรือผู้รับสัมปทานจะได้รับ ซึ่งในกรณีนี้กรุงเทพมหานครได้เจรจากับผู้รับสัมปทานโดยรวมการเดินรถไฟฟ้า สายสีเขียวตลอดทั้งสาย (ทั้งสายหลักและส่วนต่อขยาย) เป็นเส้นทางเดียวโดยให้มีการปรับลดอัตรา ค่าโดยสารแบบ Single Fare Table สูงสุดไม่เกิน ๖๕.- บาท ส่งผลให้สามารถลดอัตราค่าโดยสารในภาพรวม ของส่วนหลักลง อันจะช่วยให้ประหยัดค่าเดินทางของประชาชนได้ และเมื่อเทียบกับอัตราค่าโดยสาร กรณี Base Fare ในปัจจุบันสูงสุดที่ ๑๕๘.- บาท จะมีอัตราค่าโดยสารขึ้นสูงส่วนต่างถึง ๙๓.- บาท ซึ่งการเจรจา ขยายสัมปทานนี้จะทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับผลกระทบจากค่าโดยสาร เนื่องจากค่าโดยสารแบบ Single Fare Table ดังกล่าวจะเป็นอัตราที่ต่ำกว่าหรือเท่าเดิมเท่านั้น และหากมีการจ้างเอกชนรายอื่นมาเดินรถในส่วนต่อขยาย อาจมีข้อจำกัดให้การเดินรถของทั้งโครงการซึ่งจะไม่เกิดประโยชน์สูงสุด ไม่เกิดประสิทธิภาพทางด้านต้นทุน ในการดำเนินการและอาจส่งผลกระทบต่อการใช้อัตราค่าโดยสารแบบ Single Fare Table ที่จะช่วยลดภาระ ของประชาชนผู้โดยสาร เนื่องจากต้องมีการแยกส่วนในการดำเนินการส่งผลให้ต้องมีการกำหนดค่าแรกเข้าระบบ มากกว่า ๑ ครั้ง ทำให้ต้องมีอัตราค่าโดยสารในภาพรวมที่ใช้หลายส่วนของโครงการสูงขึ้น รวมทั้งไม่เป็นการ สะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ดังนั้น การเจรจาให้ผู้รับสัมปทานรายเดิมโดยรวมโครงการให้เกิด Through Operation และปรับอัตราค่าโดยสารตลอดสายโดยใช้อัตราค่าโดยสารแบบ Single Fare Table จึงเกิด ประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้บริการสูงสุด

ในส่วนกรุงเทพมหานครก็สามารถได้รับผลประโยชน์ตอบแทนที่เหมาะสม โดยไม่ต้องมารับภาระหนี้ที่จะต้องชำระคืนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และได้ค่าตอบแทนจากการให้สัมปทานเดินรถโดยเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ทำให้กรุงเทพมหานครซึ่งไม่มีงบประมาณมาจ่ายในส่วนนี้ก็สามารถนำงบประมาณไปดำเนินโครงการหรือ กิจกรรมอื่นๆ เพื่อจัดทำบริการสาธารณะให้แก่ประชาชนในกรุงเทพมหานครได้ต่อไป การเจรจากับ ผู้รับสัมปทานรายเดิมจึงเป็นประโยชน์มากกว่า เนื่องจากการแยกส่วนให้เอกชนรายอื่นโดยให้รับภาระหนี้ของ กรุงเทพมหานครไปด้วยก็จะเกิดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงขึ้น ส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดอัตรา ค่าโดยสารที่จะเก็บจากผู้โดยสารเพราะกรุงเทพมหานครจะต้องนำค่าตอบแทนจากการให้สัมปทานส่วนหนึ่ง มาชำระหนี้คืนให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และอีกส่วนหนึ่งเป็นผลประโยชน์ตอบแทน ถ้าหากจะให้รัฐบาลหรือกรุงเทพมหานครจัดทำงบประมาณมาสนับสนุนให้อัตราค่าโดยสารส่วนต่อขยายต่ำลง ก็มีความเป็นไปได้น้อย และสำหรับในส่วนของผู้รับสัมปทานรายเดิมเมื่อมีการเจรจาและยอมรับเงื่อนไข

ของกรุงเทพมหานคร จึงต้องถือว่าผู้รับสัมปทานรายเดิมมีความคุ้มค่าในการลงทุนมีรายได้ตอบแทนที่สามารถดำเนินโครงการต่อไปได้ ถือว่ามีความเป็นธรรมกับเอกชนผู้รับสัมปทานด้วย รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

เนื่องจากกรุงเทพมหานครอยู่ระหว่างการขอความเห็นชอบในการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถจากคณะรัฐมนตรี คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้กรุงเทพมหานครรับความเห็นและข้อห่วงใยของคณะกรรมการวิสามัญฯ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องมีความโปร่งใสในการดำเนินการในทุกขั้นตอน

๓. ความเห็นของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมโดยคณะกรรมการฯ พิจารณาเห็นว่า กรณีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรเร่งดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ และเพื่อความปลอดภัยในการบริหารกิจการขององค์กร การทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรศึกษาผลกระทบและปัจจัยเสี่ยงอันเกิดจากการดำเนินการตามข้อสัญญาเดิมเพื่อมิให้เกิดข้อพิพาทในลักษณะเช่นเดียวกันกับที่ผ่านมาอีก สำหรับกรณีของกรุงเทพมหานครควรดำเนินการตามขั้นตอนของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ให้ครบถ้วน ตลอดจนต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการดำเนินงานตามหลักธรรมาภิบาล เกิดผลสัมฤทธิ์หรือประโยชน์ต่อภาครัฐและประชาชนเป็นสำคัญ ในการนี้ กระทรวงคมนาคมโดยคณะกรรมการฯ จึงเห็นควรรายงานผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่องการพิจารณาศึกษาการขยายสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อโปรดทราบ พร้อมนี้ได้ส่ง Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกฎหมาย

โทร. ๐ ๒๒๘๑ ๔๐๘๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ tnvb๒๒@hotmail.com