



รายงาน

เรื่อง การพิจารณาคีษากการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน  
และรถไฟฟ้า (บีทีเอส)

ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาคีษาก  
การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)  
สภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการ ๑  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

# ด่วนที่สุด

ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๔/ ๓๖๖

(สำเนา)

สภาผู้แทนราษฎร  
ถนนประดิพัทธ์ พญาไท กทม. ๑๐๔๐๐

๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๒

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายระวี มาศฉมาดล เป็นผู้เสนอ) ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายอนุรักษ ตั้งปณิธานนท์ เป็นผู้เสนอ) และญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทาน (นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร เป็นผู้เสนอ) และลงมติตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณาการศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๔๑ และข้อ ๔๒ ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญคณะนี้ ประกอบด้วย

- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| ๑. นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา       | ๒. นายกษิต์เดช ชุติมันต์               |
| ๓. นายกิตติกร โล่ห์สุนทร         | ๔. นายเกียรติ สิทธิอมร                 |
| ๕. นายคริส โปตระนันท์            | ๖. นายจิรพงษ์ ทรงวัชรารักษ์            |
| ๗. นายชัยวุฒิ ธนาคมานุสรณ์       | ๘. นายชาญวิทย์ วิภูศิริ                |
| ๙. นายชาดา ไทยเศรษฐ์             | ๑๐. นายณัฐชา บุญไชยอินสวัสดิ์          |
| ๑๑. นายปรเมศวร์ กุมารบุญ         | ๑๒. นายประเดิมชัย บุญช่วยเหลือ         |
| ๑๓. นายประสิทธิ์ มะหะหมัด        | ๑๔. นายประเสริฐ จันทรวงทอง             |
| ๑๕. นายพงศ์กวิน จึงรุ่งเรืองกิจ  | ๑๖. นายพนิต วิภิตเศรษฐ์                |
| ๑๗. นายพีระเพชร ศิริกุล          | ๑๘. รองศาสตราจารย์ภูมิินทร์ บุตรอินทร์ |
| ๑๙. พลตำรวจตรี มณฑิร ประทีปะวณิช | ๒๐. นางมนพร เจริญศรี                   |
| ๒๑. นางสาวมัลลิกา จิระพันธุ์วณิช | ๒๒. นายมานะ มหาสุวีระชัย               |
| ๒๓. นายศิววัฒน์ มาไพศาลสิน       | ๒๔. นายยุทธนา โทษสุน                   |
| ๒๕. นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร       | ๒๖. นายระวี มาศฉมาดล                   |
| ๒๗. นางลินดา เชิดชัย             | ๒๘. นางสาวทันทยา วงษ์โอภาสี            |
| ๒๙. นายวิรัช พันธุมะผล           | ๓๐. นายวิรัตน์ วรศสิริน                |
| ๓๑. นายวีระกร คำประกอบ           | ๓๒. นายศุภชัย ใจสมุทร                  |

- |                               |                                 |
|-------------------------------|---------------------------------|
| ๓๓. นายสามารถ ราชพลสิทธิ์     | ๓๔. นางสุภาภรณ์ คงวุฒิปัญญา     |
| ๓๕. นายสุเมธ องกิตติกุล       | ๓๖. นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ  |
| ๓๗. นายสุรทิน พิจารณ์         | ๓๘. พลตำรวจตรี สุรินทร์ ปาลาเร่ |
| ๓๙. นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์ |                                 |

บัดนี้ คณะกรรมาธิการวิสามัญได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) วีระกร คำประกอบ

(นายวีระกร คำประกอบ)

ประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)  
สภาผู้แทนราษฎร

สำเนาถูกต้อง



(นางอารยะหญิง จอมพลาพล)  
ผู้อำนวยการสำนักกรรมาธิการ ๑

สำนักกรรมาธิการ ๑  
กลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม  
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๘  
โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๙๑  
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์: transport๑๗๐๔@gmail.com

นางฉัตรกนกวรรณ จันทา/ร่าง  
นายพงศ์สันต์ แซ่ลิ้ม/พิมพ์  
นางสาววารุณี แก้วสอาด/ตรวจ

ตรวจทาน  
ครั้งที่ ๑ นางฉัตรกนกวรรณ จันทา  
ครั้งที่ ๒ พันจ่าอากาศโทฤทธิชัย จันทา  
ครั้งที่ ๓ นายพงศ์พันธุ์ จิตรานุกิจ  
ครั้งที่ ๔ นางสาววิริยามน ลิ้มสงวน

รายงาน

เรื่อง การพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน  
และรถไฟฟ้า (บีทีเอส)

ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)  
สภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการ ๑

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

รายนามคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)  
สภาผู้แทนราษฎร



นายวีระกร คำประกอบ  
ประธานคณะกรรมการ



นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



นายระวี มาศฉมาดล  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



นายเกียรติ ลิทธิอมร  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่



นายชาดา ไทยเศรษฐ์  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า



นายสุรทิน พิจารณ์  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หก



นายชาตวิทย์ วิภูศิริ  
เลขานุการคณะกรรมการ



นายคริส โปตระนันทน์  
โฆษกคณะกรรมการ



นางสาวมัลลิกา จิระพันธุ์วาณิช  
โฆษกคณะกรรมการ



นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร  
โฆษกคณะกรรมการ



นายมานะ มหาสุวีระชัย  
โฆษกคณะกรรมการ



นายประเสริฐ จันทรวงทอง  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายสุเมธ องกิตติกุล  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายศุภชัย ใจสมุทร  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายณัฐชา บุญไชยอินสวัสดิ์  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายพนิต วิภิตเสรษฐ์  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายปรเมศวร์ กุมารบุญ  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา  
กรรมการ



นายกิติเดช ชุติมันต์  
กรรมการ



นายกิตติกร โล่ห์สุนทร  
กรรมการ



นายจिरพงษ์ ทรงวัชรภรณ์  
กรรมการ



นายชัยวุฒิ ธนาคนานุสรณ์  
กรรมการ



นายประเดิมชัย บุญช่วยเหลื่อ  
กรรมการ



นายประสิทธิ์ มะทะหมัด  
กรรมการ



นายพงศ์กวิน จีรุงเรืองกิจ  
กรรมการ



นายพีระเพชร ศิริกุล  
กรรมการ



รองศาสตราจารย์ภูมิพันธ์  
บุตรอินทร์  
กรรมการ



พลตำรวจตรี มณเฑียร ประทีปะพานิช  
กรรมการ



นางมนพร เจริญศรี  
กรรมการ



นายศว์ธน์ มาไพศาลสิน  
กรรมการ



นายยุทธนา โพธสุธน  
กรรมการ



นางลินดา เชิดชัย  
กรรมการ



นางสาววทันยา วงษ์โอภาสี  
กรรมการ



นายวิรัช พันธุมะผล  
กรรมการ



นายวิรัตน์ วรรณสิน  
กรรมการ



นายสามารถ ราชพลสิทธิ์  
กรรมการ



นางสุภาภรณ์ คงวุฒิปัญญา  
กรรมการ



พลตำรวจตรี สุรินทร์ ปาลาเร่  
กรรมการ

## บทสรุปผู้บริหาร

ด้วยมีการเสนอญัตติที่คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีมติต่อสัญญาสัมปทานให้กับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพิ่มเติมเป็นจำนวน ๓๐ ปี เพื่อยุติข้อพิพาทมูลค่า ๑๓๗,๕๑๗ ล้านบาท ในจำนวน ๓ สัญญา ได้แก่ (๑) สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ ๒ ส่วนเอ บี และซี) (๒) สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) และ (๓) สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (สายบางปะอิน - ปากเกร็ด) เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างเร่งรีบ รวมถึงมิได้มีการศึกษาโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งอาจทำให้รัฐและประชาชนเสียหาย และมีการเสนอญัตติกรณีการขยายสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส สายหลักช่วงหมอชิต - อ่อนนุช และช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน และสัญญาสัมปทานโครงการส่วนต่อขยาย ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง และสะพานตากสิน - บางหว้า ว่ามีการเจรจาต่อสัญญาสัมปทานเป็นไปอย่างเร่งรีบ และยังไม่มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ประกอบกับสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางหลักจะสิ้นสุดในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ ดังนั้น การขยายสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวดังกล่าว อาจมีผลกระทบต่อประชาชนในเรื่องความเป็นธรรม การเข้าถึงบริการสาธารณะของภาครัฐ และอัตราค่าโดยสารที่มีราคาแพง ไม่สอดคล้องกับบริบทการขยายตัวของเมืองหลวงเหมือนในต่างประเทศที่เจริญแล้ว ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารที่ถูกและเป็นธรรม จึงจำเป็นต้องศึกษารายละเอียดในการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าและผลกระทบต่อราคาที่เกิดจากส่วนต่อขยาย รวมทั้ง แนวทางการบริการรถไฟฟ้าให้กับประชาชนให้เกิดประโยชน์และเป็นธรรม

ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ จึงได้พิจารณาและมีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) และให้รายงานผลการศึกษาต่อสภาผู้แทนราษฎร ภายใน ๔๕ วัน ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๔๑ และข้อ ๔๒

คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร จึงได้มีการประชุมพิจารณาศึกษา โดยแบ่งการพิจารณาเป็น ๒ เรื่อง คือ “พิจารณาศึกษาเรื่องการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน” และ “พิจารณาศึกษาเรื่องการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส” โดยผลการพิจารณาการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญฯ เป็นดังนี้

### ๑. ผลการพิจารณาการศึกษาเรื่องการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน

มีกรรมาธิการจำนวน ๓๙ คน กรรมาธิการเสียงส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน

- |  |          |    |
|--|----------|----|
| - กรรมาธิการเห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน    | จำนวน ๒๑ | คน |
| - กรรมาธิการไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน | จำนวน ๑๒ | คน |
| - กรรมาธิการงดออกเสียงและขอสงวนความเห็น              | จำนวน ๕  | คน |
| - ลาการประชุม  | จำนวน ๑  | คน |

๒. ผลการพิจารณาศึกษาเรื่องการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส

มีกรรมการจำนวน ๓๙ คน กรรมการเสียงส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยที่จะให้กรุงเทพมหานครขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส

- |  |          |    |
|--|----------|----|
| - กรรมการไม่เห็นด้วยที่จะให้กรุงเทพมหานครขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส | จำนวน ๑๙ | คน |
| - กรรมการเห็นด้วยที่จะให้กรุงเทพมหานครขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส    | จำนวน ๑๒ | คน |
| - กรรมการงดออกเสียงและขอสงวนความเห็น   | จำนวน ๖  | คน |
| - กรรมการไม่ส่งความเห็น  | จำนวน ๑  | คน |
| - ลาการประชุม  | จำนวน ๑  | คน |

โดยคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร ได้ดำเนินการสรุปความเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ เกี่ยวกับผลการพิจารณาทั้ง ๒ เรื่องดังกล่าวมาในรายงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ ฉบับนี้แล้ว

สารบัญ

	หน้า
รายนามคณะกรรมการ.....	ก
บทสรุปผู้บริหาร.....	จ
รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน และรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร	๑
๑. คณะกรรมการวิสามัญได้มีมติเลือกตั้งตำแหน่งต่าง ๆ.....	๑
๒. ผู้ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญได้เชิญมาชี้แจงแสดงความคิดเห็น.....	๒
๒.๑ การพิจารณาศึกษาเรื่อง “การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน”.....	๒
๒.๒ การพิจารณาศึกษาเรื่อง “การขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส”.....	๓
๓. ผู้เข้าฟังการประชุม.....	๕
๔. การพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญ.....	๖
๕. ผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญ.....	๖
๕.๑ ความเป็นมาของการพิจารณาศึกษา.....	๖
๕.๑.๑ การศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน.....	๗
๕.๑.๒ การศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส.....	๗
๕.๒ ผลการพิจารณา.....	๗
๕.๒.๑ ผลการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน.....	๘
๕.๒.๒ ผลการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส.....	๑๑
<b>ภาคผนวก</b>	
ภาคผนวก ก หนังสือตั้งคณะกรรมการวิสามัญ	
ภาคผนวก ข ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา กรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายระวี มาศฉมาดล ผู้เสนอ)	
ภาคผนวก ค ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา กรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์ ผู้เสนอ)	
ภาคผนวก ง ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทาน (นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ผู้เสนอ)	
ภาคผนวก จ ความเห็นของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน และรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร การพิจารณา “สรุปแนวทางการพิจารณาศึกษาเรื่องการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน” ในวันอังคารที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๒ – วันพุธที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๒	
ภาคผนวก ฉ ความเห็นของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน และรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร การพิจารณา “สรุปแนวทางการพิจารณาศึกษาเรื่องการขยายสัญญาสัมปทานเดิน รถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส” ในวันพุธที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๒	

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)  
สภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎร ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน) (นายระวี มาศฉมาดล ผู้เสนอ) ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎร ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน) (นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์ ผู้เสนอ) และญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎร ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทาน (นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ผู้เสนอ) และที่ประชุมลงมติตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) โดยมีกำหนดระยะเวลาพิจารณาศึกษาไว้ ๔๕ วัน โดยสิ้นสุดในวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๒ นั้น

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) เสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งปรากฏผล ดังนี้

๑. คณะกรรมการวิสามัญได้มีมติเลือกตั้งตำแหน่งต่าง ๆ

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| (๑) นายวีระกร คำประกอบ             | เป็นประธานคณะกรรมการ               |
| (๒) นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์      | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| (๓) นายระวี มาศฉมาดล               | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง   |
| (๔) นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ     | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม   |
| (๕) นายเกียรติ สิทธิอมร            | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่   |
| (๖) นายชาดา ไทยเศรษฐ์              | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า   |
| (๗) นายสุรทิน พิจารณ์              | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หก    |
| (๘) นายชาญวิทย์ วิภูศิริ           | เป็นเลขานุการคณะกรรมการ            |
| (๙) นายคริส โปตระนันท์             | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| (๑๐) นางสาวมัลลิกา จิระพันธุ์วานิช | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| (๑๑) นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร        | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| (๑๒) นายมานะ มหาสุวีระชัย          | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| (๑๓) นายประเสริฐ จันทรวงทอง        | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| (๑๔) นายสุเมธ องกิตติกุล           | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| (๑๕) นายศุภชัย ใจสมุทร             | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| (๑๖) นายณัฐชา บุญไชยอินสวัสดิ์     | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| (๑๗) นายพนิต วิภิตเศรษฐ์           | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| (๑๘) นายปรเมศวร์ กุมารบุญ          | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |

๒. ผู้ซึ่งคณะกรรมการวิชาการวิสามัญได้เชิญมาชี้แจงแสดงความคิดเห็น คือ

๒.๑ การพิจารณาศึกษาเรื่อง “การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน”

๒.๑.๑ สำนักงานอัยการสูงสุด

- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| ๑) นายกฤษฎา ดิษบรรจง            | อัยการผู้เชี่ยวชาญ<br>สำนักงานอัยการพิเศษ<br>ฝ่ายการอนุญาตโตตุลาการ ๑            |
| ๒) นาวาอากาศตรี วิจิตร บำรุงกิจ | อัยการผู้เชี่ยวชาญ<br>สำนักงานอัยการพิเศษ<br>ฝ่ายการอนุญาตโตตุลาการ ๒            |
| ๓) นายจอมพงษ์ ภูพัฒนานุกุล      | อัยการผู้เชี่ยวชาญ<br>สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีปกครอง ๔                         |
| ๔) นายสิริวัฒน์ แสงธรรมธร       | อัยการอาวุโส<br>สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีปกครอง ๑                               |
| ๕) นายไพรัช กังวานสุระ          | อัยการอาวุโส<br>สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีแพ่ง ๓                                 |
| ๖) นางสาวศันสนีย์ กฤษณธรรมนิศ   | อัยการจังหวัด<br>ประจำสำนักงานอัยการสูงสุด<br>สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีปกครอง ๓ |
| ๗) นายมนูญ อัครเรืองชัย         | อัยการจังหวัด<br>ประจำสำนักงานอัยการสูงสุด<br>สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีปกครอง ๔ |

๒.๑.๒ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| ๑) นายสุรงค์ บุลกุล               | ประธานกรรมการ กทพ.   |
| ๒) พลอากาศเอก ยุทธนา สุขุมลจินทร์ | กรรมการ กทพ.   |
| ๓) นายสุทธิศักดิ์ วรรณวินิจ       | ทำการแทนผู้ว่าการ กทพ.   |
| ๔) นายนนทจิตต์ บำงสมบุรณ์         | ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี<br>และผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป<br>รักษาการในตำแหน่งรองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร กทพ. |
| ๕) นายสมพร โสมะบถ                 | ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมาย กทพ.   |
| ๖) นายปรีวัฒน์ ฉันทวุฒิ           | พนักงาน กทพ.   |

๒.๑.๓ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (สร. กทพ.) ชุดที่ ๑

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| ๑) นายประสงค์ สีสุกใส      | รองประธานฝ่ายปฏิบัติการ รักษาการ<br>ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. |
| ๒) นายปรัชญา อุดมสาลี      | รองประธานฝ่ายสวัสดิการ  |
| ๓) นางสาวยุวธิษา ธิญญเจริญ | รองประธานฝ่ายวิชาการ  |
| ๔) นายลาภดี กลยนิย         | ประธานที่ปรึกษาสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.                            |
| ๕) นายอุทิศ ชาลีวงษ์       | กรรมการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.                                    |
| ๖) นางจันทนา ทักษิณา       | กรรมการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.                                    |

- ๓) นายสุริเยนทร์ จรรย์โกมล สมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.  
 ๔) นางสาวภารดี นามวงศ์ ผู้อำนวยการกองบริหารความเสี่ยง  
 และควบคุมภายใน กทพ.

**๒.๑.๔ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (สร. กทพ.) ชุดที่ ๒**

- ๑) นายชาญชัย โพธิ์ทองคำ กรรมการและที่ปรึกษา  
 สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.  
 ๒) นายฉัตรชัย สุขโย กรรมการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.  
 ๓) นายทวีธรรม แก้วเรือง สมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.  
 ๔) นายอิทธิพล เมืองขวัญใจ สมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.  
 ๕) นางสาวสุพิมล พลอำไพ สมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.

**๒.๑.๕ ทีมวิจัยจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์**

- ๑) รองศาสตราจารย์นิพนธ์ วิเชียรน้อย หัวหน้าโครงการ  
 ๒) นายเกียรติ กิจมานะวัฒน์ รองผู้จัดการโครงการ  
 ๓) นายรุ่งแสง กฤตยพงษ์ ทีมวิจัย

**๒.๑.๖ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)**

- ๑) นายพงษ์สฤกษ์ ตันติสุขุณิย์กุล กรรมการบริษัท  
 ๒) นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์ รองกรรมการผู้จัดการ  
 ๓) นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร รองกรรมการผู้จัดการ  
 ๔) นางมนัสวีร์ ททรัพย์ชวโรจน์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ  
 ๕) นายธนาพัฒน์ จีรังสุวรรณ ผู้อำนวยการฝ่าย  
 ๖) นายนพดล อินทรลิม ที่ปรึกษา

**๒.๒ การพิจารณาศึกษาเรื่อง “การขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส”**

**๒.๒.๑ คณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว**

- ๑) นายฉัตรชัย พรหมเลิศ ปลัดกระทรวงมหาดไทย  
 ในฐานะประธานกรรมการ  
 ๒) นายสมพงษ์ เวียงแก้ว รองปลัดกรุงเทพมหานคร  
 แทนปลัดกรุงเทพมหานคร  
 ในฐานะกรรมการและเลขานุการ

**๒.๒.๒ กรุงเทพมหานคร (ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว)**

- ๑) นางศิลปสวย ระวีแสงสุรย์ ปลัดกรุงเทพมหานคร  
 ๒) นายสมพงษ์ เวียงแก้ว รองปลัดกรุงเทพมหานคร  
 ๓) นายพานุรักษ์ กลั่นนุรักษ์ ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง  
 ๔) นายประพาส เหลืองศิรินภา รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง  
 ๕) นายวรวัสส์ วัสสานนท์ ที่ปรึกษากรุงเทพมหานคร  
 ๖) นายคชภู สติระเศรษฐี ที่ปรึกษากรุงเทพมหานคร

- ๗) นายสิทธิพร สมคิดสรรพ ผู้อำนวยกาส่วนระบบขนส่งทางราง  
 ๘) นายจันวิทย์ ฉัญพรจรรนท หัวหน้ากลุ่มงานจัดการระบบราง  
 สำนักการจราจรและขนส่ง  
 ๙) นายอภิชาติ ศุภจิกรสวัสดิ์ หัวหน้ากลุ่มงานโครงการระบบราง  
 ๑๐) นายจักรพงษ์ เทียนพิทักษ์ หัวหน้ากลุ่มงานวางแผนและออกแบบ ๓  
 ๑๑) นายเกียรติพัฒน์ สอนเจริญ วิศวกรโยธาปฏิบัติการ
- ๒.๒.๓ ผู้แทนคณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว**  
 ๑) นางสาววราภรณ์ ตงยิ่งศิริ ผู้แทนจากสำนักงานอัยการสูงสุด  
 ๒) นางภาวิณา อัครมณีกุล ผู้แทนเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ  
 และสังคมแห่งชาติ  
 ๓) นางสาวสุนทรลักษณ์ เพ็ชรกุล ผู้แทนจากสำนักงานสภาพัฒนาการ  
 เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
 ๔) นายชานนท์ ดีภาณุวัฒน์กุล ผู้แทนจากสำนักงานสภาพัฒนาการ  
 เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
 ๕) นายเอกราช เชื้อนขันธ์สรวิทย์ ผู้แทนปลัดกระทรวงการคลัง  
 ๖) นางสาวชุติมา ศิริธีราเจษฎ์ ผู้แทนจากสำนักงบประมาณ  
 ๗) นายศุภชัย เอื้อศิริพันธ์ ผู้แทนจากสำนักงบประมาณ  
 ๘) นายยุทธพงศ์ เอี่ยมแจ้ง ผู้แทนจากสำนักงบประมาณ  
 ๙) นายพรชัย ชาติพงษ์ ผู้แทนจากสำนักงบประมาณ  
 ๑๐) นายอภิวัฒน์ จิระศิริโสภณ ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
 ๑๑) นางสาวจิรพันธ์ พรรณีภารัฐกิจ ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
 ๑๒) นางสาวอนัญญา ยศสุนทร ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- ๒.๒.๔ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)**  
 ๑) นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม.  
 ๒) นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข รองผู้ว่าการ รฟม. (วิศวกรรมและก่อสร้าง)  
 ๓) นายกิตติ เอกวัลลภ ผู้อำนวยการกองบริหารงานก่อสร้าง ๕  
 รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง ๒  
 ๔) นางสาวมยุรา ยามาโมไต เลขานุการผู้ว่าการ รฟม.
- ๒.๒.๕ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)**  
 ๑) นายสุรพงษ์ เลาะห์อัญญา กรรมการบริหาร  
 และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
 ๒) นายสุรยุทธ ทวีกุลวัฒน์ ผู้รับมอบอำนาจ  
 ๓) นายชัยศักดิ์ ศรีเศรษฐนิล ผู้รับมอบอำนาจ  
 ๔) นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ ผู้รับมอบอำนาจ  
 ๕) นายจิรภัทร ธรรมวารานุกุปต์ ผู้รับมอบอำนาจ  
 ๖) นายภาสิน ภาวศุทธิกุล ผู้รับมอบอำนาจ  
 ๗) นายณัฐศักดิ์ ชัยชนะ ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมาย  
 ๘) นายธนกันต์ ศิลปะอวยชัย ที่ปรึกษา



#### ๔. การพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญ

คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร โดยในการประชุมครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้พิจารณาเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ในคณะกรรมการ และกำหนดวัน เวลาการประชุม และกรอบการดำเนินงาน และการประชุมครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่อังคารที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้พิจารณาแนวทางการพิจารณาของคณะกรรมการ จากนั้นจึงได้มีการประชุมพิจารณาศึกษา โดยแบ่งการพิจารณาเป็น ๒ เรื่อง ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๔.๑ คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร ได้มีการประชุมพิจารณาศึกษา “เรื่องการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน” โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมประชุมเพื่อให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง ตลอดจนชี้แจงแสดงความคิดเห็นและสรุปผลการพิจารณา จำนวน ๘ ครั้ง

- ๑) ครั้งที่ ๓ วันพุธที่ ๒๔ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๒) ครั้งที่ ๔ วันอังคารที่ ๓๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๓) ครั้งที่ ๕ วันพุธที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๔) ครั้งที่ ๖ วันอังคารที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๕) ครั้งที่ ๑๐ วันพุธที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๖) ครั้งที่ ๑๑ วันอังคารที่ ๒๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๗) ครั้งที่ ๑๒ วันพุธที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๘) ครั้งที่ ๑๓ วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

๔.๒ คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร ได้มีการประชุมพิจารณาศึกษา “เรื่องการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส” โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมประชุมเพื่อให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง ตลอดจนชี้แจงแสดงความคิดเห็นและสรุปผลการพิจารณา จำนวน ๕ ครั้ง

- ๑) ครั้งที่ ๗ วันพุธที่ ๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๒) ครั้งที่ ๘ วันอังคารที่ ๑๓ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๓) ครั้งที่ ๙ วันพุธที่ ๑๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๔) ครั้งที่ ๑๒ วันพุธที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- ๕) ครั้งที่ ๑๓ วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

#### ๕. ผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญ

##### ๕.๑ ความเป็นมาของการพิจารณาศึกษา

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ได้พิจารณาญัตติด่วน จำนวน ๓ ญัตติ คือ (๑) ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายระวี มาศฉมาดล ผู้เสนอ) (๒) ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์ ผู้เสนอ) และ (๓) ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทาน

(นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ผู้เสนอ) โดยที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้พิจารณาและเห็นชอบมีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาตามญัตติที่เสนอ ดังนี้

#### ๕.๑.๑ การศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน

ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณา (๑) ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายระวี มาศฉมาดล ผู้เสนอ) และ (๒) ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์ ผู้เสนอ) โดยมีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษากรณีคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีมติต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพิ่มเติมเป็นจำนวน ๓๐ ปี เพื่อแลกเปลี่ยนการยุติข้อพิพาทมูลค่า ๑.๓๗ แสนล้านบาท ในจำนวน ๓ สัญญา ได้แก่ (๑) สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนเอ บี และซี) (๒) สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) และ (๓) สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (สายบางปะอิน – ปากเกร็ด) เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างเร่งรีบ ไม่โปร่งใส ไม่ได้มีการศึกษาโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย ทำให้รัฐเสียหายหลายแสนล้านบาท

#### ๕.๑.๒ การศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส

ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้พิจารณา ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทาน (นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ผู้เสนอ) โดยมีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญ เพื่อพิจารณาการศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานโครงการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส สายหลักช่วงหมอชิต – อ่อนนุช และช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ – สะพานตากสิน และสัญญาสัมปทานโครงการส่วนต่อขยาย ช่วงอ่อนนุช – แบริ่ง และสะพานตากสิน – บางหว้า เนื่องจากการเจรจาต่อสัญญาสัมปทานเป็นไปอย่างเร่งรีบ ไม่โปร่งใสและยังไม่ได้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพราะสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางหลักจะสิ้นสุดในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ โดยการดำเนินการเกี่ยวกับการขยายสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวดังกล่าว อาจมีผลกระทบต่อประชาชนในเรื่องความเป็นธรรมของการเข้าถึงบริการสาธารณะของภาครัฐ ในด้านของอัตราค่าโดยสารที่มีราคาแพงไม่สอดคล้องกับบริบทการขยายตัวของเมืองหลวงเหมือนในต่างประเทศที่เจริญแล้ว ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารที่ราคาถูกลงและเป็นธรรม จึงจำเป็นต้องศึกษารายละเอียดในการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากส่วนต่อขยาย รวมทั้ง แนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าให้กับประชาชนที่เกิดประโยชน์และเป็นธรรม

ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาในญัตติทั้ง ๓ เรื่อง แล้วเห็นว่า สภาพบปัญหาตามญัตติของผู้เสนอข้างต้นเป็นเรื่องเกี่ยวกับประโยชน์สำคัญของแผ่นดิน และมีผลกระทบกับความมั่นคงของประเทศในทางเศรษฐกิจ จึงมีความจำเป็นให้มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาการศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) และรายงานผลการศึกษาต่อสภาผู้แทนราษฎร ภายใน ๔๕ วัน ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๔๑ และข้อ ๔๒

#### ๕.๒ ผลการพิจารณา

จากการพิจารณาศึกษา คณะกรรมการทราบถึงที่มาและแนวทางการแก้ไขปัญหา กรณีการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) เป็นดังนี้

๕.๒.๑

ผลการพิจารณาคำศึกษา  
การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน

### ๕.๒.๑ ผลการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน

มีกรรมการจำนวน ๓๙ คน กรรมการเสียงส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการขยายสัญญา

#### สัมปทานทางด่วน

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

#### สรุปความเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตของคณะกรรมการได้โดยรวมดังนี้

(ความเห็นของกรรมการแต่ละคนได้แสดงไว้แล้วในภาคผนวก จ)

#### ๑) ความเห็นของกรรมการที่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน เนื่องจาก

๑.๑) เห็นควรขยายสัญญาสัมปทานให้ ๑๕ ปีแรก เนื่องจากเอกชนมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการซ่อมบำรุงมากกว่ารัฐ และได้ต่อรองกับเอกชนมาอย่างต่อเนื่องแล้ว ซึ่งแต่ละครั้งมีการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขในการต่อสัญญาที่เป็นประโยชน์ต่อรัฐ นอกจากนี้ ยังเห็นควรให้ต่อสัมปทานใน ๑๕ ปีหลังเพิ่มเติมได้ โดยในส่วนทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) มีความจำเป็นกับผู้ใช้ทางด่วนที่ต้องเดินทางระยะยาวและเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรด้วย การขยายสัญญาสัมปทานเพื่อยุติข้อพิพาทตามแนวทางของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยนั้น ขอให้รัฐบาลดำเนินการด้วยความรอบคอบเพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติและประชาชน

๑.๒) เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานเพื่อเป็นการยุติข้อพิพาท และศาลปกครองสูงสุดได้มีคำวินิจฉัยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยแพคดีแล้ว ๑ คดี

๑.๓) การขยายสัญญาสัมปทานดังกล่าว เงื่อนไขและระยะเวลาที่ขยายสัญญาสัมปทาน ขอให้รัฐบาลพิจารณาให้รอบคอบ ไม่เสียเปรียบเอกชน และต้องเป็นไปด้วยความโปร่งใส รวมถึงกระทำโดยชอบด้วยกฎหมาย และควรขยายสัญญาสัมปทานเป็นระยะเวลาไม่เกิน ๑๕ ปีแรก และใน ๑๕ ปีหลังควรมีการเจรจาผลประโยชน์ของเอกชนลงกว่า ๑๕ ปีแรก เนื่องจากไม่มีการลงทุนเพิ่มแล้ว

๑.๔) ในกรณีที่จะพิจารณาต่อขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนออกไปอีก ๓๐ ปี เพื่อยุติปัญหาข้อพิพาทระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนในการใช้ทางด่วน เพราะจะได้มีการก่อสร้างขยายทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) แก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดบนทางด่วนอย่างสาหัสในขณะนี้ และรัฐบาลจะได้ไม่เกิดความเสียหายต่อปัญหาการแพคดีต่าง ๆ ที่เป็นข้อพิพาทในอนาคต

๑.๕) กรรมการบางคนเห็นว่า เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทาน แต่ไม่ควรนำทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) มาเป็นส่วนหนึ่งของการขยายสัญญาสัมปทานดังกล่าว นอกจากนี้ ควรกำหนดสัดส่วนการแบ่งผลประโยชน์ของรัฐและเอกชนให้มีความเหมาะสมและควรลดอัตราค่าผ่านทาง รวมถึงการกำหนดระยะเวลาการปรับอัตราค่าผ่านทางให้เหมาะสมและเกิดประโยชน์กับประชาชนสูงสุด

๑.๖) ขอให้รัฐบาลตั้งคณะกรรมการเพื่อสอบสวนหาผู้กระทำความผิดที่ทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงนามในสัญญาสัมปทานทางด่วนบางปะอิน – ปากเกร็ด และอนุมัติการต่อขยายโครงการดอนเมืองโทลล์เวย์ และขอให้พิจารณาแก้ไขพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. ๒๕๔๕ ไม่ให้ใช้บังคับในเรื่องสัญญาระหว่างรัฐกับเอกชน โดยให้เสนอข้อพิพาทต่อศาลปกครองโดยตรง เพื่อให้ศาลปกครองพิจารณาทุกประเด็นในสัญญา

## ๒) ความเห็นของกรรมการที่ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน

เนื่องจาก

๒.๑) ยังมีประเด็นทางกฎหมายไม่ชัดเจนว่าจะขยายสัญญาสัมปทานได้หรือไม่ ซึ่งมีความเสี่ยงทางกฎหมายเป็นอย่างยิ่ง และอาจสร้างบรรทัดฐานใหม่ต่อการเอื้อประโยชน์ให้กลุ่มทุน

๒.๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังขาดแนวทางเลือกอื่น ๆ ที่จะเปรียบเทียบให้คณะกรรมการได้พิจารณาว่าทางเลือกการขยายสัญญาสัมปทานดีกว่าทางเลือกอื่นอย่างไร

๒.๓) ตามความเห็นของพนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจในการดำเนินคดีตามกฎหมาย คดีมีโอกาที่จะไม่แพ้ และเห็นว่าสู้ได้และควรสู้ จึงไม่ควรยอมแพ้ ต่อให้แพ้ก็นครหาผู้กระทำผิด ควรเรียนรู้จากข้อผิดพลาดเพื่อป้องกันปัญหาในอนาคต

๒.๔) กรณีทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) ควรมีการศึกษารายละเอียดตามกระบวนการปกติ ไม่ควรรีบนำมาพ่วงกับการขยายสัญญาสัมปทานรวมถึงแนวทางการก่อสร้างก็เป็นไปได้ยาก หากจะสร้างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ควรศึกษาเองแล้วค่อยพิจารณาเมื่อมีความพร้อม

๒.๕) เอกชนสามารถร่วมดำเนินการกับรัฐได้ในรูปแบบที่ดีกว่าการขยายสัญญาสัมปทาน เช่น การจ้าง Outsource , PPP Gross Cost เป็นต้น

๒.๖) ในกรณีที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่ได้ต่อสัญญาสัมปทานตามสัญญาเดิม รัฐสามารถเปิดประมูลใหม่และอาจกำหนดเงื่อนไขให้เอกชนต้องใช้หนี้ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแพ้คดี และหากรัฐต้องการสร้างโครงการทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) ก็สามารถกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวในการประมูลได้ เพราะฉะนั้น เมื่อมีการเปิดประมูลใหม่ก็อาจมีเอกชนรายอื่นเสนอผลประโยชน์ที่ดีกว่าบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เสนอ หรือถ้าบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยังต้องการได้สัมปทานต่อ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ก็ยังสามารถเข้าร่วมประมูลได้ด้วยข้อเสนอเดิม

๒.๗) การขยายสัญญาสัมปทาน ไม่ได้แปลว่ารัฐไม่ต้องจ่าย แต่เป็นการเปลี่ยนจากการจ่ายเงินสดเป็นจ่ายผ่อน เพราะรายได้จากค่าผ่านทางจะเข้าสู่เอกชนแทนที่จะเข้ารัฐเพื่อนำไปพัฒนาประเทศ

๒.๘) การขยายสัญญาสัมปทาน ประชาชนไม่ได้ผลประโยชน์เพราะทางด่วนศรีรัชไม่มีค่าการลงทุนเพิ่ม มีเพียงค่าบำรุงรักษา การขยายสัญญาสัมปทานไม่มีการแข่งขันด้านต้นทุนการประกอบการของผู้ประกอบการรายอื่น ซึ่งถ้าสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลงการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการเองได้หรือเปิดประมูลการซ่อมบำรุงและจัดเก็บค่าผ่านทาง (O&M) จะเป็นประโยชน์กับประชาชนมากกว่า

๒.๙) ด้วยเหตุผลในข้อกฎหมายและข้อเท็จจริงในคดี การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จึงไม่ควรมีความเห็นว่าจะแพ้คดี แล้วรวมเอาทุนทรัพย์ทั้ง ๑๘ คดีมารวมที่จะอ้างต่อสัมปทานกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และการต่อสัญญาสัมปทานอาจเป็นสัญญาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงและทางเศรษฐกิจของประเทศ เพราะมีมูลค่าโครงการประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

๒.๑๐) การไม่ต่ออายุสัมปทานย่อมเป็นประโยชน์กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและประชาชนมากกว่า เพราะในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เดือนมีนาคมสัมปทานส่วนทางด่วนชั้นที่ ๑ และชั้นที่ ๒ ABC จะหมดสัมปทานและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะมีรายได้จำนวนมากซึ่งสามารถชำระคืนได้เพียงพอหากแพ้คดีเอกชนเป็นรายคดี

๒.๑๑) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยและบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่ได้ส่งแบบจำลองทางการเงินที่เป็นที่มาของข้อสรุปผลตอบแทนทางการเงินที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้รับ จึงยังฟังไม่ได้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้ประโยชน์ตามข้อเสนออื่น

๒.๑๒) การแก้ไขสัญญาสัมปทาน ไม่เข้าตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ทั้ง ๆ ที่การปฏิบัติ ตามกฎหมายทั้ง ๒ ฉบับ เป็นมาตรฐานที่ต่ำที่สุดของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๓๒ ว่าด้วยการคัดเลือกเอกชนต้องใช้ การประมูลเป็นหลัก การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนดังกล่าว อาจก่อให้เกิดความไม่โปร่งใส และรัฐอาจไม่ได้ ผลประโยชน์เท่าที่ควร

### ๓) ความเห็นของกรมการทางพิเศษและขอสงวนความเห็น เนื่องจาก

๓.๑) สัญญาสัมปทานของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ที่มีอยู่ สามารถต่อได้ตามสัญญาเดิมอยู่แล้ว โดยการเจรจาตามข้อสัญญาฯ ซึ่งเรื่องการต่อสัญญาไม่สมควรนำประเด็น เรื่องการตัดสินใจของศาลมาเป็นข้ออ้างและทำตามคำสั่งศาล และการเจรจาตัวเลขความเสียหายยังไม่ชัดเจน และคดียังไม่ถึงที่สุด รวมทั้งการต่อสัญญาสัมปทานยังไม่ชัดเจน ว่าประชาชนได้รับผลประโยชน์อย่างไรบ้าง

๓.๒) เหตุผลของการขอต่ออายุสัญญาสัมปทานไม่ว่าจะเป็น ๑๕ ปี หรือ ๓๐ ปี ด้วยการอนุमानว่าจะแพ้ทุกคดีนั้น เชื่อว่าไม่ถูกต้อง เพราะไม่มีกฎหมายใดรองรับให้หน่วยงานรัฐดำเนินการเช่นนั้นได้

๓.๓) ประเด็นข้อขัดแย้ง มีเรื่องผลกระทบจากการสร้างทางแข่งขัน และการไม่ให้ขึ้น ค่าผ่านทางตามสัญญานั้น กรมการทางยังไม่ได้รับข้อมูลครบถ้วนทั้งประเด็นข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย ดังนั้น จึงมีความเห็นว่า เหตุผลไม่มีน้ำหนักเพียงพอที่จะตัดสินใจต่อสัญญาสัมปทานตามที่กรมการทางต่อรองกับบริษัท ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เสนอ

๓.๔) คดีที่ศาลปกครองสูงสุดตัดสินให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ชดเชยให้กับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) คดีแรกโดยมีเงินต้น ๑,๗๙๐ ล้านบาท รวมกับดอกเบี้ย จนถึงปัจจุบันนั้น เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ชำระเงินต้น แต่ควรเจรจาอัตราดอกเบี้ยที่สะท้อนต้นทุน ทางการเงินที่แท้จริงและพิสูจน์ได้ และชำระเงินชดเชยนี้โดยกำไรสะสมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งมีเพียงพอ

๓.๕) การต่ออายุสัญญาสัมปทานนั้นเป็นเรื่องวิธีการ ที่รัฐบาลมีสิทธิกำหนดหากพิสูจน์ ให้สังคมรับทราบได้ว่า เป็นวิธีการที่ดีที่สุด และต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า เมื่อเปรียบเทียบกับ การนำทรัพย์สินที่ส่งมอบให้ ภาครัฐเมื่อหมดอายุสัมปทานแล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประมูลสัญญา O&M ด้วย วิธีการที่โปร่งใส แล้วนำ รายได้หักค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มาชำระในส่วนเงินชดเชยต่อบริษัท ทางด่วนและ รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ในแต่ละคดีต่อไป วิธีต่อสัญญาสัมปทานจะเป็นวิธีที่เกิดประโยชน์กับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ภาครัฐ หรือประชาชนมากกว่า

๓.๖) ส่วนการต่อขยายทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) ไม่ควรนำมาเป็นส่วนหนึ่งของ เงื่อนไขในการพิจารณาแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

๓.๗) ข้อกฎหมายไม่มีความชัดเจนว่ากระบวนการนี้สามารถทำได้หรือไม่ รวมถึงข้อมูล ที่กรมการทางได้รับไม่ครบถ้วนวิธีการคำนวณไม่ชัดเจนและไม่มีความชัดเจนด้านผลกระทบทางเศรษฐกิจ

๕.๒.๒

ผลการพิจารณาศึกษา

การขยายสัญญาสัมปทาน

เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส

### ๕.๒.๒ ผลการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส

มีกรรมการจำนวน ๓๙ คน กรรมการเสียงส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยที่จะให้ กรุงเทพมหานครขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส

- กรรมการไม่เห็นด้วยที่จะให้กรุงเทพมหานครขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส	จำนวน ๑๙ คน
- กรรมการเห็นด้วยที่จะให้กรุงเทพมหานครขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส	จำนวน ๑๒ คน
- กรรมการงดออกเสียงและขอสงวนความเห็น	จำนวน ๖ คน
- กรรมการไม่ส่งความเห็น	จำนวน ๑ คน
- ลาการประชุม	จำนวน ๑ คน

สรุปความเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตของคณะกรรมการได้โดยรวมดังนี้  
(ความเห็นของกรรมการแต่ละคนได้แสดงไว้แล้วในภาคผนวก ฉ)

๑) กรรมการไม่เห็นด้วยที่จะให้กรุงเทพมหานครขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส เนื่องจาก

๑.๑) หลักการของการร่วมลงทุนในกิจการจัดทำบริการสาธารณะ รัฐต้องพยายามทำให้ทรัพย์สินที่เอกชนร่วมลงทุนโอนกลับมาเป็นของรัฐให้เร็วที่สุดตามอายุสัมปทาน เพื่อมีอำนาจในการต่อรอง กำหนดราคาอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรม หากสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางหลัก สิ้นสุดในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ ทรัพย์สินของโครงการจะกลับมาเป็นของรัฐ และสามารถดำเนินการกำหนดอัตราค่าโดยสารได้เป็นการแก้ไขปัญหาได้ทั้งระบบ

๑.๒) เมื่อสิ้นสัญญาสัมปทานที่เหลือระยะเวลา ๑๐ ปี (สิ้นสุดสัญญา พ.ศ. ๒๕๗๒) การดำเนินการจัดหาผู้เดินรถไฟฟ้ารายใหม่ สามารถปฏิบัติได้ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยที่เป็นการบริการเพื่อคนกรุงเทพมหานคร โดยกรุงเทพมหานครควรเข้ามาดูแลรับผิดชอบในส่วนที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยให้การอุดหนุนการเดินทาง เพื่อให้ค่าโดยสารถูกสุดสำหรับประชาชนที่ใช้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เมื่อค่าโดยสารถูก ประชาชนผู้มีรายได้น้อยก็จะมาใช้ได้ ทำให้การจราจรในกรุงเทพมหานครเบาบางลง ในส่วนนอกพื้นที่กรุงเทพมหานคร สมควรให้รัฐบาลให้การอุดหนุน

๑.๓) รัฐควรจะหาวิธีการอื่นให้การจัดการเรื่องเงินลงทุน ในภาระทางการเงินของการสร้างส่วนต่อขยายที่ ๒ ภาระดอกเบี้ย ภาระค่าขาดทุนในการเดินรถของส่วนต่อขยายที่ ๑ และที่ ๒ ไม่ใช่ใช้เหตุผลที่ไม่มีเงินมาต่ออายุสัมปทานสายสีเขียวทั้งระบบ

๑.๔) ควรจะทำสัญญาจ้างเดินรถส่วนต่อขยายที่ ๑ และที่ ๒ ไปก่อน รอจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๒ ที่ส่วนสายสีเขียวหลักหมดสัมปทาน ค่อยดำเนินการปรับระบบการจัดการรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งระบบใหม่หมด ในรูปแบบที่เหมาะสม เช่น มีการประมูลเอกชนที่มีเอกชนหลายรายในการแข่งขันเดินรถสายสีเขียวทั้งระบบได้อย่างโปร่งใส ไม่ถูกผูกขาดด้วย BTS รายเดียว และรัฐอาจจะได้ผลประโยชน์สูงสุดจากการมีการแข่งขันในการประมูล

ในช่วงนี้จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๒ ยังคงให้จ้าง BTS เดินรถส่วนต่อขยายที่ ๑ และที่ ๒ แต่ควรจะต้องเจรจาสัญญาการจ้างเดินรถส่วนต่อขยายที่ ๑ และที่ ๒ กับ BTS ให้ราคาถูกกว่านี้ ราคาจ้างปัจจุบันสูงเกินไป และต้องต่อรองส่วนแบ่งผลประโยชน์อื่น ๆ เพื่อให้กรุงเทพมหานครได้มีส่วนแบ่งเพิ่มขึ้น

๑.๕) ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าแพง เกิดจากการที่รัฐอุดหนุนไม่เพียงพอ เพราะการลงทุนแบบไม่พอเพียง กล่าวคือ รัฐเอาแต่จะเร่งสร้างโครงข่ายแบบใหญ่เกินจำเป็นไปมาก ๆ ทำให้การลงทุนไม่คุ้มค่าทั้งทางการเงินและทางเศรษฐกิจ โดยหลายเส้นทางลากออกไปยาวเกินไป ใช้ระบบที่ใหญ่เกินปริมาณผู้โดยสาร และขาดวิสัยทัศน์ในการวางแผนการเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบ

๑.๖) เมื่อรัฐไม่มีเงินทุนเพียงพอก็จำเป็นต้องให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน ซึ่งเมื่อเอกชนมาร่วมลงทุน เอกชนก็ต้องได้ผลกำไร จึงมีความจำเป็นต้องตั้งค่าโดยสารให้แพง ทำให้ประชาชนเดือดร้อน

๑.๗) รัฐอาจอุดหนุนเพิ่มโดย (ก) อุดหนุนเงินส่วนต่าง แต่ก็ยังมีเงินไม่เพียงพอ (ข) ขยายสัมปทานแต่ก็คือการผ่อนจ่ายด้วยรายได้จากอนาคตทำให้การได้ระบบรถไฟฟ้ากลับมาเป็นของรัฐ ยิ่งซ้ำออกไปอีก

๑.๘) การขยายสัญญาสัมปทาน อาจเป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในสายสีเขียว (เส้นที่กำลังพิจารณา) แต่ปัญหาการเชื่อมต่อกับสายอื่นก็ยังมีอยู่ ยังไม่ใช่การแก้ปัญหาแบบบูรณาการและทำให้โอกาสที่รัฐจะสามารถแก้ปัญหาอย่างบูรณาการได้ถูกลากยาวออกไปอีกถึง ๓๐ ปี

๑.๙) การให้เอกชนทำ Public Private Partnership (PPP) ในแบบ Gross Cost น่าจะเป็นทางออกที่เหมาะสมที่สุดในกรณีนี้

๑.๑๐) ควรนำโครงการนี้ เข้าสู่กระบวนการ PPP แบบปกติ เพราะการใช้อำนาจพิเศษตามมาตรา ๔๔ นำมาซึ่งข้อสงสัยหลายประการและความไม่โปร่งใสในการดำเนินการเจรจา ผู้แทนจากกรุงเทพมหานคร และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ก็ยืนยันว่าไม่ทราบที่มาที่ไปและความจำเป็นที่ต้องใช้มาตรา ๔๔ ทั้ง ๆ ที่เตรียมตัวดำเนินการตามขั้นตอนปกติอยู่แล้ว

๑.๑๑) ระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานคงเหลืออีก ๑๐ ปี สามารถจัดหาผู้เดินรถไฟฟ้ารายใหม่ สามารถปฏิบัติได้ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ หากดำเนินการขยายสัญญาสัมปทานอาจขัดกับหลักกฎหมายและขาดการพิจารณาอย่างรอบคอบ รวมทั้งการใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ซึ่งไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้อำนาจดังกล่าวและไม่ยึดโยงต่อประชาชน เห็นควรให้ยกเลิก

๑.๑๒) การใช้ระบบตัวร่วมเพื่อให้เกิดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับประชาชน ไม่จำเป็นต้องใช้วิธีการให้มีผู้ประกอบการรายเดียว ผู้ประกอบการหลายรายก็สามารถทำได้โดยใช้วิธีการบริหารเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน

๑.๑๓) รัฐบาลควรพิจารณาเงินอุดหนุนแก่กรุงเทพมหานคร ในการสนับสนุนงบประมาณลงทุนโครงสร้างพื้นฐานส่วนต่อขยาย ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล Electrical and Mechanical Works (E&M) อย่างเหมาะสม เพื่อให้อัตราค่าโดยสารถูกลง

๑.๑๔) เมื่อสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลง ทรัพย์สินจะโอนเป็นของรัฐ จะทำให้รัฐสามารถพิจารณาให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนเจ้าของประเทศได้ มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่ดี มีคุณภาพและราคา ยุติธรรม สอดคล้องกับค่าครองชีพของประชาชน และสามารถพิจารณาตัวร่วมให้ประชาชนใช้ให้เกิดความสะดวกรู้ได้ในอนาคต

๑.๑๕) คณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งตั้งตามมาตรา ๔๔ อันเป็นกระบวนการที่ไม่ชอบด้วยหลักนิติธรรมและยังมีปัญหาความชอบด้วยกฎหมายอยู่ เนื่องจาก การนำมาตรา ๔๔ มาใช้ดำเนินการแก้ไขปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว ถือเป็นคำสั่งที่ยกเว้นกระบวนการทางกฎหมายตามปกติ การใช้มาตรา ๔๔ มีปัญหาเรื่องความโปร่งใส ขาดการตรวจสอบทั้งจากอำนาจนิติบัญญัติและอำนาจตุลาการ รวมทั้ง คณะรักษาความสงบแห่งชาติสิ้นสภาพทางกฎหมายไปแล้ว คำสั่งดังกล่าวไม่ใช่มีผลในการออกหรือแก้กฎหมาย เป็นเพียงคำสั่งในการตั้งคณะทำงานเท่านั้น อีกทั้งเป็นคำสั่งที่หยกเว้นปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน

ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งเป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่สุดของหลักเกณฑ์การร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน จึงอาจส่งผลให้มีโอกาสที่จะเกิดการทุจริตเอื้อประโยชน์แก่เอกชนรายเดียวและประเทศชาติเสียหายได้

๑.๑๖) แนวทางการลดค่าโดยสารด้วยการขยายสัญญาสัมปทานเป็นแนวทางที่ไม่ถูกต้องเนื่องจากการลดค่าโดยสารโดยการกำหนดอัตราค่าโดยสารไม่เกิน ๖๕ บาท เป็นการแบ่งเงินจากผลประโยชน์จำนวนมากที่เกิดจากการต่อสัญญาสัมปทานให้ BTSC อีก ๓๐ ปี มาลดค่าโดยสาร เนื่องจากการต่อสัญญาสัมปทานให้ BTSC จนถึงปี พ.ศ. ๒๖๐๒ มีมูลค่ามหาศาล การที่ BTSC นำผลประโยชน์ดังกล่าวมาอุดหนุนค่าโดยสาร จึงไม่ได้เป็นแนวทางที่ถูกต้อง

๑.๑๗) การใช้ระบบโครงข่ายเดียวกันไม่จำเป็นต้องต่อสัญญาสัมปทาน ข้ออ้างที่ว่าหากต้องมีการเปลี่ยนรถจะไม่เป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) ประชาชนจะไม่ได้รับความสะดวกนั้นไม่เป็นความจริง เพราะการทำให้เป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ยกตัวอย่างเช่น การบริหารจัดการ Flow ของผู้โดยสาร หรือการเปลี่ยนขบวนรถไฟฟ้ายกก็เป็นเรื่องปกติที่ใช้ในต่างประเทศ

๑.๑๘) ข้อมูลของผู้เข้ามาชี้แจงขาดความน่าเชื่อถือเนื่องจากไม่มีหลักฐานการประชุมของคณะกรรมการเจรจาและหลักฐานทางการเงินที่ชัดเจนและแหล่งที่มา

๑.๑๙) ทางเลือกวิธีการแก้ไขปัญหาระหนี้สินของกรุงเทพมหานคร สามารถใช้วิธีการออกพันธบัตรหรือหุ้นกู้หรือกองทุนออกขายแก่ประชาชนเพื่อระดมทุนได้

๑.๒๐) การใช้เงินภาษีของคนกรุงเทพมหานคร ไปใช้นอกเขตกรุงเทพมหานคร ในส่วนต่อขยายที่ ๒ ช่วงเขี้ยวเหนือ (ช่วงสะพานใหม่ – คูคต) และช่วงเขี้ยวใต้ (แบร็ง – การเคหะ) เป็นการนำผลประโยชน์ของกรุงเทพมหานครไปใช้เพื่อประโยชน์ของประชาชนในพื้นที่ปทุมธานีและสมุทรปราการ

๑.๒๑) การยุติดำเนินการสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลัก (Core Network) สิ้นสุดในปีพ.ศ. ๒๕๗๒ จะทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์ในส่วนของการปรับอัตราค่าโดยสารให้ลดลงได้ การใช้วิธีการไม่เข้าสู่กระบวนการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยอ้างว่าบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ไม่ใช่รัฐเป็นเหตุผลที่อ้างไม่ได้เพราะกรุงเทพมหานครถือหุ้นทั้งหมดในบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด รวมทั้งการทำ Market sounding เป็นเพียงไปแจ้งให้ผู้สนใจมารับหนังสือจึงไม่มีใครสนใจ เป็นการหลีกเลี่ยงการประมูล (Bidding)

๑.๒๒) การขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า (BTS) ไม่มีความจำเป็นเนื่องจากสัญญาสัมปทานยังเหลือเวลาอีกมาก แต่ในหลักการของกรอบการเจรจาควรคำนึงถึงการที่รัฐจะกลับมาเป็นเจ้าของเพียงผู้เดียวในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ จึงค่อยพิจารณารายได้ส่วนกลางเมืองที่มีกำไรไปเฉลี่ยกับส่วนต่อขยายที่ขาดทุน

๑.๒๓) กรุงเทพมหานครหรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบในการดูแลเรื่องสัญญาสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าในอนาคต ควรดูแลในเรื่องของค่าโดยสารที่ประชาชนโดยทั่วไปจะสามารถใช้บริการได้ เพราะราคาค่าโดยสารปัจจุบันแพง ส่วนผลประโยชน์อื่นนอกจากการจัดเก็บค่าโดยสาร จะต้องมีการจัดแบ่งให้กับรัฐผู้เป็นเจ้าของสัมปทานในสัดส่วนที่เป็นธรรม

๑.๒๔) สายหลัก (Core Line) เมื่อหมดสัญญา รัฐพึงจัดให้มีการประกวดราคาเพื่อจัดหาผู้เดินรถใหม่ โดยจะต้องมีการกำหนดเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์กับประเทศชาติ และประชาชนเป็นหลัก เพราะผู้เสนอราคาเดินรถใหม่ไม่ต้องลงทุนอะไร เพราะเป็นส่วนที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด

๑.๒๕) ควรเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการรายอื่น เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบขนส่ง

๑.๒๖) สายหลัก (Core Line) ให้ดำเนินการตามสัญญาเดิม เมื่อหมดสัญญา รัฐเอามาดำเนินการเองโดยกำหนดราคาค่าโดยสารถูกลงเพื่อประโยชน์ของประชาชน ส่วนช่วงต่อขยายทิศเหนือและใต้ รัฐควรจ้างเอกชนเดินรถโดยกำหนดราคาค่าโดยสารที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชน และควรมีระบบลักษณะเดียวกับ easy pass ของทางด่วน เพื่อต่อจากส่วนหนึ่งไปอีกส่วนหนึ่งโดยมีส่วนลดราคา รัฐต้องไม่คำนึงถึงความคุ้มทุนหรือกำไรขาดทุน เพราะรัฐเก็บภาษีจากประชาชน รัฐต้องไม่ทำกำไรจากกิจการของรัฐ เช่น รัฐสร้างถนน สร้างโรงพยาบาล มหาวิทยาลัย รัฐก็ไม่ต้องคำนึงถึงต้นทุน กำไร ขาดทุน

๑.๒๗) สัญญาสัมปทานเป็นสัญญาทางปกครอง ประชาชนมีสิทธิได้รับรู้รายละเอียดสัญญา รัฐบาลและกรุงเทพมหานคร ควรเปิดเผยรายละเอียดของสัญญาให้ประชาชนรับทราบเป็นการสาธารณะ โดยเฉพาะเรื่องการคิดราคาค่าโดยสารที่เก็บในปัจจุบันและการเพิ่มราคาค่าโดยสารที่จะปรับขึ้นในอนาคต รวมถึงผลประโยชน์จากการบริหารทรัพย์สินและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ

**๒) กรรมการเห็นด้วย ที่จะให้กรุงเทพมหานครขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส เนื่องจาก**

๒.๑) การใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ทดแทนกฎหมายว่าด้วยการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในการพิจารณาให้ขยายระยะเวลาสัมปทานออกไป ถูกต้องตามกฎหมาย หากสามารถดำเนินการได้เสนอให้มีการต่อสัญญาสัมปทาน

๒.๒) กรอบการดำเนินการกรณีการต่อสัญญาสัมปทาน

(๑) กรุงเทพมหานครไม่ต้องรับภาระหนี้ใด ๆ โดยเฉพาะหนี้ที่เกิดจากส่วนต่อขยายออกไปนอกพื้นที่กรุงเทพมหานคร

(๒) จะต้องมีการดำเนินการเดินรถให้เป็นระบบ Through Operation ที่สมบูรณ์แบบ โดยไม่มีการคิดค่าแรกเข้าและประชาชนไม่ต้องเปลี่ยนขบวนรถในการเดินทางที่ไปทิศทางเดียวกัน

(๓) จะต้องให้เกิดตัวร่วมกับ Operators อื่น ๆ ให้เร็วที่สุด เพื่อความสะดวกกับประชาชน และไม่ให้มีการเก็บค่าแรกเข้าซ้ำซ้อนอีก

(๔) ค่าเดินทางควรจะไม่เกิน ๔๐ - ๕๐ บาทตลอดสาย โดยแบ่งเป็นขั้นที่ ๑ (core network) ไม่เกิน ๒๐ บาท ส่วนต่อขยายไม่ควรเกิน ๑๕ บาท

๒.๓) BTSC จะรับหนี้ที่กรุงเทพมหานครรับต่อมาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในส่วนของ (๑) ค่าดอกเบี้ยหนี้งานโยธาของส่วนต่อขยายที่ ๒ ประมาณ ๑๔,๐๐๐ ล้านบาท (๒) ค่าหนี้งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical and Mechanical Works) ของส่วนต่อขยายที่ ๒ ประมาณ ๒๒,๐๐๐ ล้านบาท และ (๓) ผลขาดทุนของส่วนต่อขยายที่ ๑ และที่ ๒ ประมาณ ๒๘,๐๐๐ ล้านบาท

๒.๔) BTSC ดำเนินการรถไฟฟ้าได้มีประสิทธิภาพดีอยู่แล้วในเรื่องของความปลอดภัย เรื่องความตรงต่อเวลา , การซ่อมบำรุงและขบวนรถ เมื่อเปรียบเทียบกับ Airport Link ซึ่งเสียบ่อยครั้งและมีความล่าช้าในการสั่งอะไหล่และการซ่อมบำรุง ซึ่งเป็นการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ

๒.๕) ประชาชนจะได้ประโยชน์จากการลดค่าโดยสารเหลือ ๖๕ บาทตลอดสาย และ ความต่อเนื่องของการให้บริการจากการมี Single Operator

๒.๖) BTSC ควรเพิ่มขบวนรถในเวลาเร่งด่วนให้เพียงพอต่อจำนวนประชาชนที่มาใช้บริการ ควรกำหนดส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสารให้กรุงเทพมหานครอย่างเป็นธรรม เนื่องจากในอนาคตจะมีประชาชนใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นจำนวนมากขึ้น เพราะมีการเพิ่มจำนวนสถานีมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ BTSC มีผลตอบแทนการลงทุนที่มากขึ้น

๒.๗) การต่อสัญญาสัมปทานให้ BTSC จะทำให้การเดินรถเป็นไปอย่างต่อเนื่องและเป็นโครงข่ายเดียวกัน กำหนดอัตราค่าโดยสารตารางเดียว (Single Fare) แก้ไขปัญหาภาวะทางการเงินของกรุงเทพมหานครในอนาคต กรุงเทพมหานครอาจนำส่วนแบ่งผลประโยชน์มาช่วยเป็นส่วนลดค่าโดยสารให้กับประชาชนได้

๒.๘) คณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ได้ศึกษารายละเอียดในการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าใหม่ตามกรอบของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เพื่อให้อัตราค่าโดยสารเป็นธรรมต่อประชาชนและเสนอเงื่อนไขในการร่วมลงทุนที่รัฐไม่เสียประโยชน์ ในทางกลับกันประชาชนจะได้รับประโยชน์ และความสะดวกรสบายในการเดินทางที่เอกชนเพิ่มทุน เพิ่มขบวนรถ บริการที่ดีขึ้น รวมทั้ง ไม่ควรให้กรุงเทพมหานครและบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ไปจ้างเอกชนมาเดินรถ เพราะไม่โปร่งใส เป็นช่องทางให้มีการทุจริตและอาจทำให้รัฐต้องจ่ายค่าเดินรถสูงเกินไป และอาจขาดทุนถ้าเก็บเงินค่าโดยสารได้ไม่พอกับค่าใช้จ่าย

๒.๙) การพิจารณาการขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า BTS มาจากต้นทุนภาวะทางการเงินที่กรุงเทพมหานครไม่สามารถแบกรับได้เป็นจำนวนเงินประมาณ ๑๐๗,๐๐๐ ล้านบาท ในการสร้างส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งเหตุปัจจัยดังกล่าวนี้มีความสอดคล้องกับบริบทการทำการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนในโครงการพื้นฐานที่ลดการพึ่งพาการลงทุนจากภาครัฐโดยการใช้การลงทุนจากภาคเอกชน ซึ่งถือเป็นหนึ่งในทางเลือกการพัฒนาประเทศและถือเป็นหนึ่งในทางเลือกของการแก้ปัญหาภาวะทางการเงินของกรุงเทพมหานคร

๒.๑๐) คณะกรรมาธิการไม่สามารถพิจารณาประเด็นภาระต้นทุนทางการเงินของกรุงเทพมหานครได้ เนื่องจากไม่ได้รับเอกสารข้อมูลจากผู้ชี้แจงอย่างครบถ้วน จึงทำให้ไม่สามารถหาข้อสรุปในประเด็นนี้ได้

๒.๑๑) แนวทางการแก้ปัญหาภาวะทางการเงินของภาครัฐด้วยการขยายสัญญาสัมปทานควรอยู่ในกรอบของ (๑) ระยะเวลาการขยายสัมปทาน (๒) อัตราค่าโดยสาร (๓) การจัดหาผู้ประกอบการที่สามารถบริการตามความต้องการของประชาชน และ (๔) การดำเนินการตามกระบวนการทางกฎหมาย

### ๓) กรรมาธิการงดออกเสียงและขอสงวนความเห็น เนื่องจาก

๓.๑) การต่อสัญญาสัมปทานโดยใช้อำนาจพิเศษ (มาตรา ๔๔) เป็นเหตุให้เกิดความเคลือบแคลงสงสัยของสังคม รวมทั้งการยกเว้นการปฏิบัติตามข้อกฎหมายว่าด้วยการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนด้วย ดังนั้น ในการดำเนินการในเรื่องนี้ต่อไปควรเป็นไปตามที่กฎหมายมีอยู่เท่านั้น

๓.๒) เหตุผลที่รับฟังจากฝ่ายต่าง ๆ ถึงความจำเป็นในการเสนอต่ออายุสัญญาสัมปทาน คือ การที่กรุงเทพมหานครต้องรับภาระหนี้จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นเรื่องหลัก ในเรื่องนี้เป็นเรื่องนโยบายของรัฐบาล หากต้องการให้ประชาชนผู้ใช้บริการไม่ต้องรับภาระเกินควร การอุดหนุนด้วยเงินงบประมาณจากแหล่งต่าง ๆ ย่อมมีความจำเป็น จะให้เป็นภาระของกรุงเทพมหานครโดยลำพังย่อมทำไม่ได้

๓.๓) กรุงเทพมหานครมีทางเลือกที่จะรับมอบทรัพย์สินทั้งหมด เมื่อหมดอายุสัมปทานและจ้างบริษัทเดินรถและบำรุงรักษา โดยการประมูลที่โปร่งใส เพื่อสร้างความมั่นใจให้สังคม แล้วนำรายได้ทั้งหมดหรือบางส่วน มาใช้ในการชำระหนี้สินที่มีอยู่ หากจะใช้วิธีการต่ออายุสัญญาสัมปทานต้องพิสูจน์ให้สังคมเห็นชัดเจนว่า เป็นทางเลือกที่ให้ผลตอบแทนที่ดีกว่า มีประโยชน์ต่อประชาชนมากกว่าทางเลือกในการจ้างบริษัทเดินรถและบำรุงรักษา

๓.๔) การดำเนินการใด ๆ จากนี้ต่อไปต้องมีกฎหมายรองรับชัดเจน โดยไม่ใช้อำนาจพิเศษหรือวิธีการพิเศษ

๓.๕) ควรทบทวนอัตราค่าโดยสารทั้งระบบให้เหมาะสมกับรายได้ของประชาชน ผู้ใช้บริการและเปรียบเทียบกับค่าโดยสารในประเทศต่าง ๆ ที่มีระบบและระดับรายได้ใกล้เคียงกับประเทศไทย

๓.๖) ไม่ว่าจะจ้าง BTSC ให้บริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวหรือขยายเวลาสัมปทานให้ BTSC ก็ตาม จะต้องทำให้ค่าโดยสารถูกลง โดยขอเสนอแนวทางการคิดค่าโดยสาร ดังนี้

(๑) รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายเหนือ ช่วงหมอชิต - คูคต ค่าโดยสาร ๑๕ บาทตลอดสาย

(๒) รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายใต้ ช่วงอ่อนนุช - เคหะสมุทรปราการ ค่าโดยสาร ๑๕ บาทตลอดสาย

(๓) รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายตะวันตก ช่วงสะพานตากสิน - บางหว้า ค่าโดยสาร ๑๕ บาทตลอดสาย

(๔) รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนที่สัมปทานแก่ BTSC ช่วงหมอชิต - อ่อนนุช และ ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน ค่าโดยสารเหมือนเดิม คือ ๑๖ - ๔๔ บาท ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ เพราะให้สัมปทานไปแล้ว

หากใช้แนวทางดังกล่าวข้างต้น จะทำให้ค่าโดยสารถูกลง ตามตัวอย่างดังนี้

(๑) จากคูคต - สยาม ค่าโดยสารจะลดลงเหลือ ๕๙ บาท (๑๕ + ๔๔) จากเดิม ๑๐๔ บาท

(๒) จากเคหะสมุทรปราการ - สยาม ค่าโดยสารจะลดลงเหลือ ๕๙ บาท (๑๕ + ๔๔) จากเดิม ๙๘ บาท



(นายชาญวิทย์ วิภูศิริ)

เลขาธิการคณะกรรมการการปฏิรูป

พิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)

**ภาคผนวก**

ภาคผนวก ก

หนังสือตั้งคณะกรรมการวิสามัญ

ด่วนที่สุด  
ที่ สผ ๐๐๑๔/ว ๑๕๓



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร  
ถนนประดิพัทธ์ พญาไท กทม. ๑๐๔๐๐

๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)  
เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย ญัตติที่เกี่ยวข้อง รวม ๓ ฉบับ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายระวี มาศฉมาดล เป็นผู้เสนอ) ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายอนุรักษ ตั้งปณิธานนท์ เป็นผู้เสนอ) และญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทาน (นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร เป็นผู้เสนอ) และลงมติตั้งกรรมการวิสามัญชั้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๔๑ และข้อ ๔๒ ประกอบด้วย

- |                                   |                                       |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| ๑. นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา        | ๒. นายเกษิ์เดช ชุติมันต์              |
| ๓. นายกิตติกร โล่ห์สุนทร          | ๔. นายเกียรติ สิทธิอมร                |
| ๕. นายคริส โปตระนันทน์            | ๖. นายจิรพงษ์ ทรงวัชรารณณ์            |
| ๗. นายชัยวุฒิ ธนาคมานุสรณ์        | ๘. นายชาญวิทย์ วิภูศิริ               |
| ๙. นายชาดา ไทยเศรษฐ์              | ๑๐. นายณัฐชา บุญไชยอินสวัสดิ์         |
| ๑๑. นายปรเมศวร์ กุมารบุญ          | ๑๒. นายประเดิมชัย บุญช่วยเหลือ        |
| ๑๓. นายประสิทธิ์ มะหะหมัด         | ๑๔. นายประเสริฐ จันทรวงทอง            |
| ๑๕. นายพงศ์กวิน จึงรุ่งเรืองกิจ   | ๑๖. นายพนิต วิภิตเศรษฐ์               |
| ๑๗. นายพีระเพชร ศิริกุล           | ๑๘. รองศาสตราจารย์ภูมินทร์ บุตรอินทร์ |
| ๑๙. พลตำรวจตรี มณฑียร ประทีปะวงษ์ | ๒๐. นางมนพร เจริญศรี                  |
| ๒๑. นางสาวมลลิกา จิระพันธุ์วาณิช  | ๒๒. นายมานะ มหาสุวีระชัย              |
| ๒๓. นายยศวัฒน์ มาไพศาลสิน         | ๒๔. นายยุทธนา โพธิ์สุธน               |
| ๒๕. นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร        | ๒๖. นายระวี มาศฉมาดล                  |
| ๒๗. นางลินดา เชิดชัย              | ๒๘. นางสาววทันยา วงษ์โอภาสี           |
| ๒๙. นายวิรัช พันธุมะผล            | ๓๐. นายวิรัตน์ วรศสิริน               |
| ๓๑. นายวีระกร คำประกอบ            | ๓๒. นายศุภชัย ใจสมุทร                 |

๓๓. นายสามารถ ราชพลสิทธิ์  
๓๕. นายสุเมธ องกิตติกุล  
๓๗. นายสุรทิน พิจารณ์  
๓๙. นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์

๓๔. นางสุภาภรณ์ คงวุฒิปัญญา  
๓๖. นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ  
๓๘. พลตำรวจตรี สุรินทร์ ปาลาเร่

ที่ประชุมได้กำหนดระยะเวลาพิจารณาศึกษาไว้ ๔๕ วัน และจะได้มีการประชุมคณะกรรมการ  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒ เวลา ๐๙.๓๐ นาฬิกา ณ ห้องประชุม ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา  
เกียกกาย

จึงเรียนยืนยันมาเพื่อทราบ และขอเชิญท่านไปประชุมตามกำหนดวัน เวลา และสถานที่  
ดังกล่าวข้างต้น

ขอแสดงความนับถือ

๙.

(นายสรศักดิ์ เพียรเวช)  
เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ภาคผนวก ข

ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎร  
ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา

กรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท  
ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

(นายระวี มาศฉมาดล ผู้เสนอ)

(สำเนา)  
เลขรับ ๔/๒๕๖๒ วันที่ ๖ มิ.ย. ๒๕๖๒  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สภาผู้แทนราษฎร  
ถนนประดิพัทธ์ กทม. ๑๐๔๐๐

๖ มิถุนายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเสนอญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

กรณีคณะกรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชุดปัจจุบัน (บอร์ด กทพ.) มีมติต่อสัญญาสัมปทานให้กับ บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) อีก ๓๐ ปี ใน ๓ โครงการ เพื่อแลกกับการยุติข้อพิพาท ๑.๓๗ แสนล้านบาท โดยเร่งรีบ ไม่โปร่งใส ไม่ได้ศึกษาโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย ทำให้รัฐเกิดความเสียหายหลายแสนล้านบาท ซึ่งหากรัฐนำมาดำเนินการเองหรือนำออกประมูลใหม่จะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับรัฐและประชาชน ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับประโยชน์สำคัญของแผ่นดินและงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศในทางเศรษฐกิจ

ดังนั้น จึงขอเสนอญัตติด่วนดังกล่าวมาเพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาเรื่อง การต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ออกไปอีก ๓๐ ปี เพื่อแลกกับค่าเสียหายและยุติข้อพิพาทมากกว่า ๒๐ คดี ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๔๑ และข้อ ๔๒ ส่วนเหตุผลและรายละเอียดจะได้ชี้แจงในที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง  
(ลงชื่อ) ธีระ วัฒนชาติ ผู้เสนอ  
(นายธีระ วัฒนชาติ)  
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคพลังธรรมใหม่

(โปรดพลิก)

**ผู้รับรอง** (ผู้ตัดตัวน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน))

- |                                   |                                  |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| ๑. นายปรีดา บุญเพลิง              | ๒. นายสมเกียรติ ศรีลัมพ์         |
| ๓. นายสุรทิน พิจารณ์              | ๔. นายคทาเทพ เตชะเดชเรืองกุล     |
| ๕. พลตำรวจเอก ยงยุทธ เทพจำนงค์    | ๖. นายมงคลกิตติ์ สุขสินธารานนท์  |
| ๗. นางสาวศิลาพัชรา เลิศนุวัฒน์    | ๘. พลตรี ทรงกลด ทิพย์รัตน์       |
| ๙. นายพิเชษฐ สติธวาล              | ๑๐. นายวีระกร คำประกอบ           |
| ๑๑. นายสุรวิทย์ คนสมบูรณ์         | ๑๒. นายสุรสิทธิ์ นิธิวุฒิวรรักษ์ |
| ๑๓. นายสะถิระ เผือกประพันธุ์      | ๑๔. นายวิรัช รัตนเศรษฐ์          |
| ๑๕. นายธรรมนัส พรหมเผ่า           | ๑๖. นายบุญสิงห์ วรินทร์รักษ์     |
| ๑๗. ศาสตราจารย์นฤมล ภิญโญสินวัฒน์ | ๑๘. นายจිරเดช ศรีวิราช           |
| ๑๙. นายเอกราช ช่างเหลา            | ๒๐. นายธนัสต์ ทวีเกื้อกูลกิจ     |

สำเนาถูกต้อง

(นางสินี สัมมี)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ  
สำนักการประชุม

ณัฐฐา พิมพ์  
ทาน  
ตรวจ

ภาคผนวก ค

ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎร  
ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
กรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท  
ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)  
(นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์ ผู้เสนอ)

(สำเนา)  
เลขรับ ๒๗/๒๕๖๒ วันที่ ๒๗ มิ.ย. ๒๕๖๒  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สภาผู้แทนราษฎร  
ถนนประดิพัทธ์ กทม. ๑๐๔๐๐

๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเสนอญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการ  
ต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

เนื่องด้วยคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยชุดปัจจุบันได้มีมติอนุมัติขยาย  
ระยะเวลาของสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน ๓ สัญญา  
คือ สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนเอ บี และซี) สัญญาสัมปทานโครงการทาง  
พิเศษศรีรัช (ส่วนดี) และสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (สายบางปะอิน - ปากเกร็ด) โดยขยาย  
ระยะเวลาของสัญญาออกไปอีกเป็นระยะเวลา ๓๐ ปี นับจากวันที่แต่ละสัญญาสิ้นสุดลง ซึ่งกรณีการขยาย  
ระยะเวลาของสัญญาดังกล่าวสืบเนื่องมาจากการที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับบริษัท ทางด่วนและ  
รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีข้อพิพาททางกฎหมายกันในหลายคดี โดยบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า  
กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดเชยค่าเสียหายเป็นเงินจำนวนมาก  
ดังนั้น เพื่อเป็นการยุติปัญหาข้อพิพาททางกฎหมายโดยมีมูลค่าจำนวนเงิน ๑.๓๗ แสนล้านบาท คณะกรรมการ  
การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชุดปัจจุบันจึงได้มีมติอนุมัติขยายระยะเวลาของสัญญาสัมปทานทั้งสามสัญญา  
ให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งการมีมติอนุมัติขยายระยะเวลาของสัญญา  
เป็นการพิจารณาโดยเร่งด่วน มิได้มีการศึกษาโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียแต่อย่างใด  
อันอาจก่อให้เกิดปัญหาความไม่โปร่งใสในการพิจารณาได้ และทำให้รัฐเกิดความเสียหายหลายแสนล้านบาท  
ในทางกลับกัน การดำเนินการตามโครงการดังกล่าวนี้ หากรัฐได้นำมาดำเนินการเองหรือนำออกประมูล  
ทำสัญญาใหม่ จะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับรัฐและประชาชน ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับประโยชน์  
สำคัญของแผ่นดิน และความมั่นคงของประเทศในทางเศรษฐกิจ

ดังนั้น จึงขอเสนอญัตติด่วนดังกล่าวมาเพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญ  
พิจารณาศึกษา เรื่อง การต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)  
ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๔๑ และข้อ ๔๒ ส่วนเหตุผลและรายละเอียด  
จะได้ชี้แจงในที่ประชุมสภาต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง  
(ลงชื่อ) อนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์ ผู้เสนอ  
(นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์)  
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย

(โปรดพลิก)

**ผู้รับรอง** (ยุติคดีด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน))

- |                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| ๑. นายสุทิน คลังแสง          | ๒. นายไชยา พรหมา              |
| ๓. นายสงวน พงษ์มณี           | ๔. นายจिरายุ ห่วงทรัพย์       |
| ๕. นายสมบัติ ศรีสุรินทร์     | ๖. นายจุลพันธ์ อมรวิวัฒน์     |
| ๗. นางสาวหญิง บัวบุตร        | ๘. นางสาวชนก จันทาทอง         |
| ๙. นายไพจิตร ศรีวรขาน        | ๑๐. นายโกศล ปัทมะ             |
| ๑๑. นายจักรพล ตั้งสุทธิธรรม  | ๑๒. นายณพ ชีวานันท์           |
| ๑๓. นายเลิศศักดิ์ พัฒนชัยกุล | ๑๔. นายมนตรี ตั้งเจริญถาวร    |
| ๑๕. นายธนกร ไชยกุล           | ๑๖. นายตะนัย มะหิพันธ์        |
| ๑๗. นายนิยม ช่างพินิจ        | ๑๘. นายภาควัต ศรีสุรพล        |
| ๑๙. นายวิสาร เตชะธีราวัฒน์   | ๒๐. นายวิสิทธิ์ เตชะธีราวัฒน์ |

สำเนาถูกต้อง



(นางสินี สัมมี)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ  
สำนักงานการประชุม

ปวีณา พิมพ์



ตรวจทาน  
ตรวจ

ภาคผนวก ง

ยุติด้วย เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎร  
ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทาน  
(นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ผู้เสนอ)

สภาผู้แทนราษฎร  
รับที่ ๗๑/๒๕๖๒  
วันที่ ๑๐ ก.ค. ๖๒  
๑๕.๕๐๖  
สภาผู้แทนราษฎร

๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๒

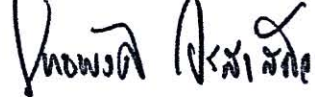
เรื่อง ขอเสนอญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการ  
รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทาน

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

การบริหารจัดการส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้า ได้แก่ โครงการสัมปทานเดินรถไฟฟ้า  
สายสีเขียวของบีทีเอสสายหลักช่วงหมอชิต-อ่อนนุชและสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน และสัญญาสัมปทาน  
เดินรถส่วนต่อขยาย ช่วงอ่อนนุช-แบริ่งและสะพานตากสิน-บางหว้า ซึ่งโครงการดังกล่าวสัญญาสัมปทาน  
ยังเหลือมากกว่า ๑๐ ปี แต่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีมติต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วน  
และรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด (มหาชน) การต่อสัญญาเป็นการเร่งรีบไม่โปร่งใสและยังมิได้มีการรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ซึ่งการต่อขยายสัญญายังเป็นปัญหาหลายภาคส่วนในสังคม เช่น ค่าโดยสารรถไฟฟ้ามีราคาแพงมาก  
ติดอันดับโลก และยังไม่สอดคล้องกับบริบทการขยายตัวของเมืองหลวงเหมือนในต่างประเทศที่เจริญแล้ว  
มีค่ารถไฟฟ้าถูกกว่าไทยหลายเท่าตัว เนื่องจากต้นทุนการเดินรถไฟฟ้าของไทยคิดแค่เฉพาะต้นทุนประกอบการธุรกิจ  
เดินรถพร้อมกำหนดราคาที่ตายตัวไว้ในสัญญาสัมปทาน แตกต่างกับในต่างประเทศมีการนำตัวเลขมูลค่า  
ผลประโยชน์ด้านอื่นมาคิดคำนวณด้วย อาทิ รายได้จากค่าธุรกิจสื่อภายในสถานี รายได้เชิงพาณิชย์จากตัวสถานี  
และรายได้จากการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทาง ซึ่งจะเห็นได้ว่ามูลค่าทางเศรษฐกิจมหาศาลเกิดไปพร้อมกับ  
เส้นทางรถไฟฟ้า ได้แก่การลงทุนในกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์หลายแห่ง โดยพบว่าเมื่อรถไฟฟ้าเกิดขึ้นส่งผลให้  
ราคาพื้นที่ตามแนวเส้นทางเพิ่มสูงขึ้นยังมิได้มีการสำรวจจะทำให้มีข้อพิพาทค่าชดเชยเกิดขึ้น ทำให้รัฐเสียหาย  
จึงจำเป็นต้องศึกษารายละเอียดในการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าและผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น  
จากส่วนต่อขยายและหาแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าให้กับประชาชนที่เกิดประโยชน์และเป็นธรรม จึงขอให้  
คณะกรรมการพิจารณาพิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริงการทำสัญญาสัมปทานส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้า  
ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นเรื่องเกี่ยวกับประโยชน์สำคัญและมีความจำเป็นรีบด่วนต้องแก้ไขเพราะส่งผลกระทบต่อ  
ต่อประชาชนและระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

ดังนั้น จึงขอเสนอญัตติด่วนดังกล่าวมาเพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตั้งคณะกรรมการ  
วิสามัญพิจารณาศึกษาในเรื่อง โครงการ รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทาน ตามข้อบังคับการประชุม  
สภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๔๑ และ ข้อ ๔๒ ส่วนเหตุผลและรายละเอียดจะได้ชี้แจงในที่ประชุมสภา  
ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

 ผู้เสนอ

(นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย

หมายเลขประจำตัวสมาชิก ๒๙๒

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒

รับที่ ๕๑ / ๒๕๖๒

วันที่ ๑๐ / ๗ / ๖๒ เวลา ๑๖.๐๐ น.

กลุ่มงานระเบียบการ

รับที่ ๕๕ / ๒๕๖๒

วันที่ ๑๐ / ๗ / ๖๒ เวลา ๑๖.๑๐ น.

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักการประชุม

รับที่ ๗๖ / ๒๕๖๒

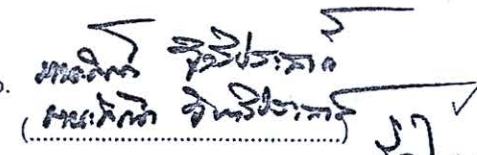
วันที่ ๑๐ / ๗ / ๖๒ เวลา ๑๕.๕๕ น.


กลุ่มงาน..... พสม.๒ ดำเนินการ

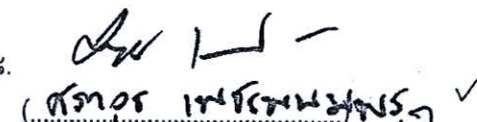


ผู้รับรอง ญาติตัวแทน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการ รถไฟฟ้า ส่วนต่อขยายสัญญาสัมปทาน

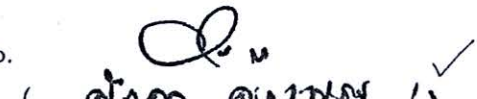
๑๕.   
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรค... 106  
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ... 106

๑๖.   
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรค... 283  
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ... 283

๑๗.   
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรค... 332  
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ... 332

๑๘.   
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรค... 352  
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ... 352

๑๙.   
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรค... 458  
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ... 458

๒๐.   
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรค... 356  
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ... 356

รับทราบเมื่อ ๑๐ กรกฎาคม  
คุณ อช  
น.ส. สุภาวดี อ่วมศรี  
นิติกรชำนาญการพิเศษ  
กลุ่มงานพรรคการเมืองและคดี ๒

ภาคผนวก จ

ความเห็นของคณะกรรมการวิสามัญ  
พิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทาน  
ทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)

สภาผู้แทนราษฎร

การพิจารณา “สรุปแนวทางการพิจารณาศึกษา  
เรื่องการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน”

ในวันอังคารที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๒  
- วันพุธที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๒

**ความเห็น**  
**ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)**  
**สภาผู้แทนราษฎร**  
**การพิจารณา “สรุปแนวทางการพิจารณาศึกษาเรื่องการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน”**  
**ในวันอังคารที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๒ - วันพุธที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๒**

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
<p><b>๑. นายวีระกร คำประกอบ</b></p> <p>เห็นควรให้ต่อสัญญาให้เอกชน ๑๕ ปีแรก เหตุผล</p> <p>๑. การจะเอาภาษีประชาชนทั้งประเทศมาจ่ายหนี้สินอันเกิดจากการแก้ไขปัญหาจราจรของคนกทม. คงไม่ถูกต้อง</p> <p>๒. เอกชนมีประสิทธิภาพมากกว่ารัฐในการบริหารจัดการ ซ่อมบำรุงในทางวิศวกรรม</p> <p>๓. การต่อรองทำมาอย่างต่อเนื่องแล้วถึง ๗ ครั้ง ได้ลดเงื่อนไขการต่อสัญญากับเอกชนมาทุกครั้ง หากต่อรองเพิ่มเติม ก็อาจได้เงื่อนไขที่ดีขึ้น เช่น อาจเหลือระยะเวลาการต่อสัญญาแค่ ๑๒ - ๑๓ ปี</p> <p><u>๑๕ ปีหลัง เห็นควรให้ต่อสัญญาเพิ่มเติมได้</u></p> <p>ในส่วนของการขอเสนอต่อ Double Deck การแก้ไขจุดตัด และการเพิ่มพื้นที่บนทางด่วน รวมทั้งทำการก่อสร้างทางเชื่อมเข้าสู่สถานีเดินรถบางซื่อ เห็นควรให้ต่อสัญญาเพิ่มเติมได้อีกตามที่จะมีการเจรจากันระหว่างเอกชน และ กทพ. ต่อไป</p> <p>การสร้าง Double Deck มีความจำเป็นต้องช่วยผู้ใช้ทางด่วน ที่ต้องเดินทางระยะยาว แต่ต้องมาติดการจราจรโดยเฉพาะบริเวณที่มีทางลง</p>	<p><b>๑. นายระวี มาศฉมาดล</b></p> <p>ไม่เห็นด้วยกับการต่ออายุสัมปทานทางด่วน ๓๐ ปี ด้วยเหตุผล</p> <p>๑. ประเด็นทางกฎหมายในการต่อสัมปทานตามที่อาจารย์ภูมินทร์ได้เสนอเป็นเอกสาร และกรรมการหลายท่านได้นำเสนอว่ายังมีปัญหาทางกฎหมายอยู่ว่าจะทำได้หรือไม่</p> <p>๒. ประเด็นที่ทางอัยการผู้รับผิดชอบคดีพิพาท ให้ความเห็นชัดเจนว่า คดีทั้งหมดทางอัยการยังมีความเห็นว่าน่าจะต่อสู้ได้และอัยการอยากจะสู้คดีต่อไป</p> <p>๓. ตัวเลขทางเลือก ๓ ทาง ที่ทาง BEM และประธานบอร์ดนำเสนอข้อมูลให้กรรมการ - พบว่า</p> <p>๓.๑ มีการทำข้อมูลค่าใช้จ่ายในการบริหารและซ่อมบำรุงทางด่วนมากเกินไป (๒๕๐,๐๐๐ ล้านบาทใน ๓๐ ปี)</p> <p>๓.๒ ข้อมูลดังกล่าว ขาดส่วนสำคัญที่ถ้าต่อสัมปทานแล้วขึ้นค่าทางด่วน ๑๐ บาท ทุก ๑๐ ปี ประชาชนต้องจ่ายเงินเพิ่มอีกเท่าใด ข้อมูลมีเพียงผลประโยชน์ของ BEM และ กทพ. เท่านั้น</p> <p>๔. ทางผมได้นำเสนอ ตัวเลข ๓ ทางเลือกใหม่ที่วิเคราะห์ผลประโยชน์ กทพ-BEM-ประชาชน ประกอบเหตุผลมาเรียบร้อยแล้ว</p> <p>๕. ทางกทพ. ยังขาดแนวทางทางเลือกอื่น ๆ ที่จะเปรียบเทียบ ให้กรรมการได้พิจารณาว่า ทางเลือกต่อสัมปทาน ๓๐ ปี ดีกว่าทางเลือกอื่นอย่างไร ?</p>

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
	<p>๖. โครงการสร้าง Double Deck ลงทุน ๓๑,๐๐๐ ที่แลกด้วยสัมปทานอีก ๑๕ ปีหลัง มีความไม่เหมาะสมอย่างยิ่งที่ให้ผลประโยชน์ต่อเอกชนมากเกินไป</p> <p>ควรจะทำการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางด่วนอีกหลายวิธีการนำมาประกอบกันให้ชัดเจนกว่านี้ก่อน จึงจะนำมาพิจารณา</p> <p>สรุป ไม่เห็นด้วยกับการต่ออายุสัมปทาน ๓๐ ปี</p> <p>หมายเหตุ</p> <p>ถ้ารัฐบาลตัดสินใจในการจะให้ต่ออายุสัมปทาน ขอเสนอว่า</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. ควรจะลดอายุเวลาสัมปทานลงไม่เกิน ๒๒-๒๕ ปี</li> <li>๒. ควรจะพิจารณาสัดส่วนรายได้ กทพ:BEM ใหม่ให้ กทพ. ได้รายได้มากขึ้น</li> <li>๓. การขึ้นราคาค่าทางด่วนให้พิจารณา ไม่ขึ้นค่าทางด่วน หรือขึ้นไม่เกิน ๕ บาท ทุก ๑๐ ปี</li> </ol>
<p><b>๒. นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์</b> ได้รับฟังข้อมูลจากผู้มาชี้แจงแล้วมีความเห็นดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. รัฐควรจะได้ส่วนแบ่งที่ควรจะได้</li> <li>๒. ประชาชนจะต้องได้ประโยชน์ ในการขยายสัมปทานในครั้งนี้</li> <li>๓. เอกชนควรได้รับค่าชดเชยและผลตอบแทนที่เป็นธรรม</li> </ol> <p>สรุป - เห็นควรให้ขยายเวลาสัมปทานใน ๑๕ ปีแรกตามการทางพิเศษฯ เสนอ แต่ลดส่วนแบ่งลงจากการทางพิเศษฯ เสนอ การทางพิเศษฯ ๖๐% / BEM ๔๐% เหลือเป็น การทางพิเศษฯ ๗๐% / BEM ๓๐%</p> <p>- ใน ๓๐ ปีหลังไม่ให้ขึ้นค่าทางด่วน เพื่อประชาชนจะได้ประโยชน์ในการขยายเวลาสัมปทานในครั้งนี้</p> <p>- ใน ๑๕ ปีหลัง หากให้ BEM ดำเนินการต่อส่วนแบ่งควรจะเป็น การทางพิเศษฯ ๘๐% / BEM ๒๐% เนื่องจากไม่มีการลงทุนเพิ่มแล้ว</p>	<p><b>๒. นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ</b></p> <p>ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑) ประเด็นความชอบด้วยกฎหมาย : ตามเอกสารข้อคิดเห็นของ รองศาสตราจารย์ ภูมินทร์ บุตรอินทร์ จากพรรคอนาคตใหม่ เป็นที่ประจักษ์ว่ามีความสุ่มเสี่ยงทางกฎหมายเป็นอย่างยิ่ง อาจสร้างบรรทัดฐานใหม่ต่อการเอื้อประโยชน์ให้กลุ่มทุน</li> <li>๒) ประเด็นการแพ็คดี : ตามความเห็นของอัยการผู้รับมอบอำนาจในการดำเนินคดีตามกฎหมาย คดีมีโอกาสที่จะไม่แพ้ ผู้รับผิดชอบเห็นว่าสู้ได้และควรสู้ จึงไม่ควรยอมแพ้ ต่อให้แพ้ก็น่าควรหาผู้กระทำผิด ไม่ใช่ยอมความเพื่อกลบเกลื่อน แต่ควรเรียนรู้จากความผิดพลาดเพื่อป้องกันปัญหาในอนาคต</li> <li>๓) การขยายสัญญาสัมปทาน ไม่ได้แปลว่ารัฐไม่ต้องจ่าย แต่เป็นการเปลี่ยนจากการจ่ายเงินสดเป็นจ่ายผ่อน เพราะรายได้จากค่าผ่านทางจะเข้ากระเป๋าเอกชนแทนที่จะเข้ารัฐเพื่อนำไปพัฒนาประเทศ</li> </ol>

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
	<p>๔) ประเด็น Double Deck : ควรมีการศึกษาในรายละเอียดตามกระบวนการปกติ ไม่ควรรีบนำมาพ่วง</p> <p>๕) เอกชนสามารถร่วมดำเนินการได้ด้วยรูปแบบอื่นที่ดีกับรัฐมากกว่าการให้สัมปทาน เช่น จ้าง Outsource , PPP Gross Cost เป็นต้น</p>
<p><b>๓. นายชาดา ไทยเศรษฐ์</b></p> <p>ข้าพเจ้ามองเรื่องนี้ด้วยความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย คือ ภาครัฐที่เป็นผู้บริหารที่จะต้องตัดสินใจภายใต้ข้อจำกัดหลายประการ เอกชนผู้ลงทุนก็ต้องให้ความเป็นธรรม เรื่องนี้เอกชนฟ้องรัฐผิดสัญญา ๑๘ คดี แพ้ไปแล้ว ๑ คดี ต้องจ่ายให้เอกชนกว่า ๔,๐๐๐ ล้านบาท ถ้าแพ้ทุกคดีรวมประมาณกว่า ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งเอกชนนำมาเป็นเงื่อนไขในการต่อสัญญา คดีต่าง ๆ จะแพ้หรือไม่ ยังไม่สามารถระบุได้ แต่ถ้าคิดแบบคณิตศาสตร์ว่าแพ้ครึ่งชนะครึ่ง ก็จะทำให้เกิดปัญหามากมาย ดังนั้น ผมเห็นว่าควรต่อสัญญาเพียง ๑๕ ปีเท่านั้น โดยให้เอกชนยกเลิกการฟ้องร้องทั้งหมด ส่วนประเด็นการสร้าง Double Deck แล้วให้ต่อสัญญาอีก ๑๕ ปีนั้น ให้เป็นเรื่องของคนในอนาคตตัดสินใจ และเห็นสมควรให้ลดราคาค่าผ่านทางในทางด่วนขั้นที่ ๑ หรือภาพรวม เพราะหากให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยบริหารงานเอกชน จะมีปัญหาเรื่องการบำรุงรักษาทาง อาจทำให้รัฐเสียค่าใช้จ่ายมากมายเพราะใช้มาแล้วหลายปี และหากรัฐนำทางด่วนมาบริหารงานเองโดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ อาจมีปัญหาเรื่องการจัดเก็บรายได้ ซึ่งเชื่อว่าจะมีความเสียหายแน่นอน</p>	<p><b>๓. นายสุรทิน พิจารณ์</b></p> <p>ในการพิจารณาในการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน จากการพิจารณาเอกสารที่ได้รับจากผู้มาชี้แจง และเอกสารของการทางพิเศษฯ ขออ้างความเห็นจากพนักงานอัยการ คือ การขยายสัญญาสัมปทานจะขัดกับพระราชบัญญัติการจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๒ มาตรา ๖๖/๓</p> <p><b>คำตอบ</b> เมื่อหน้าที่เกิดขึ้นการทางพิเศษฯ ไม่ต้องรับผิดชอบ เพราะการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ได้เป็นผู้อนุมัติการก่อสร้างทางแข่งขันส่วนต่อขยาย แต่เป็นกรมทางหลวงอนุมัติ</p> <p>จากความเห็นของอัยการดังกล่าวและประเมินจากตัวเลขของกรมการจราจรบางท่าน และการทางพิเศษฯ กระผมจึงมีข้อสรุปดังนี้ ไม่เห็นด้วยในการต่อสัญญา กทพ. ควรดำเนินการเองทั้งหมดต่อไป</p>
<p><b>๔. นายประเสริฐ จันทรวงทอง</b></p> <p>เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานต่อไป เพราะ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. ได้ข้อยูติ ซึ่งยึดเยื่อมาหลายปี</li> <li>๒. คดีที่เหลืออยู่ไม่มีแนวโน้มที่จะชนะเพราะรายละเอียดคล้ายกับคดีที่ศาลได้พิพากษาไปแล้วก่อนหน้านี้ ๑ คดี</li> </ol>	<p><b>๔. นายสุเมธ องกิตติกุล</b></p> <p>ไม่ควรขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนขั้นที่ ๒ โดยมีความเห็นประกอบดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. การขยายสัญญาสัมปทานไม่มีการแข่งขันด้านต้นทุนการประกอบการของผู้ประกอบการรายอื่น ซึ่งถ้าสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลง การทางพิเศษฯ สามารถดำเนินการเองได้ หรือเปิดประมูลการซ่อมบำรุงและ</li> </ol>

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
<p>๓. มั่นใจว่าเอกชนสามารถทำได้มีประสิทธิภาพมากกว่า</p> <p>ข้อสังเกต</p> <p>๑. ควรแก้ไขสัดส่วนผลประโยชน์ให้ภาครัฐได้ผลตอบแทนที่สูงขึ้น</p> <p>๒. ควรลดระยะเวลาสัมปทานลงเพื่อหลังจากยุติปัญหาแล้ว เอกชนรายใหม่จะได้มีโอกาสเข้าแข่งขัน</p>	<p>จัดเก็บค่าผ่านทาง (O&amp;M) จะเป็นประโยชน์กับประชาชนมากกว่า</p> <p>๒. กรณีข้อพิพาท ไม่ควรนำมูลค่าของข้อพิพาทมาพิจารณาในการขยายสัมปทาน เพราะเป็นค่าเสียหายที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง การนำมาพิจารณาน่าจะมีประเด็นทางข้อกฎหมาย</p> <p>๓. การทางพิเศษฯ ควรพิจารณาให้สัญญาสัมปทานในอนาคตในรูปแบบของ O&amp;M เป็นหลัก เพื่อให้ภาครัฐสามารถกำหนดราคาได้โดยไม่มีข้อพิพาทในอนาคต</p>
<p>๕. นายศุภชัย ใจสมุทร</p>	<p>๕. นายณัฐชา บุญไชยอินสวัสดิ์</p> <p>ไม่เห็นด้วยในการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน เนื่องจากการพิจารณาที่ผ่านมาในการศึกษาผ่านกรมการฯ ได้รับข้อมูลทั้งหมดประกอบการพิจารณาในด้านคดีความทั้งสิ้นยังมีทางต่อสู้โดยความเห็นของอัยการผู้รับผิดชอบคดีเอง และในเรื่องการแข่งขันที่ BEM อ้างในเรื่องของโพลล์เวย์ ส่วนถ้าพิจารณาแล้ว ไม่เข้าหลักการและหน่วยงานที่อนุมัติก็คณะหน่วยงานกัน และการขอขยายสัมปทานทั้งส่วน ABC และ D เป็นการขัดผลประโยชน์ของรัฐ เนื่องจากสาเหตุของเรื่องคดีความหรือข้อมูลที่ทาง BEM ใช้เป็นเหตุผลในการขอต่อหรือฟ้องร้องเป็นเพียงเส้นทาง C+ หากจำเป็นต้องต่อสัมปทานควรต่อในส่วน C+ เท่านั้นผมจึงมีความเห็นว่าไม่สมควรต่อสัมปทานทางด่วนทั้งใน ๑๕ ปีแรก และ ๑๕ ปีหลัง</p>
<p>๖. นายพนิต วิภิตเศรษฐ์</p>	<p>๖. นายคริส โปตระนันท์</p> <p>ในปัญหาเรื่องที่มีการทางพิเศษอ้างว่ามีหนี้กับเอกชน ๑๓๗,๐๐๐ บาทนั้นทางเลือกในการแก้ปัญหา มีทั้งหมด ๔ ทางเลือกด้วยกัน</p> <p>ทางเลือกที่ ๑ ยุติข้อพิพาททั้งหมด และต่อสัมปทานอีก ๓๐ ปี ให้ทาง BEM</p> <p>ทางเลือกที่ ๒ ต่อสู้ทุกคดีอย่างเต็มความสามารถ และนำเปิดประมูลให้ผู้ประกอบการทุกเจ้ารวมถึง BEM</p>

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
	<p>ทางเลือกที่ ๓ ต่อสู้ทุกคดีอย่างเต็มความสามารถ และทางกทพ. ดำเนินการเอง</p> <p>ทางเลือกที่ ๔ ต่อสู้ทุกคดีอย่างเต็มความสามารถ และทางด่วนกลับมาเป็นของ กทพ. และเปิดประมูล ในสัญญาจ้าง Operate and maintenance</p> <p>เนื่องจาก ไม่มีฝ่ายใดได้ให้ข้อมูลกับข้าพเจ้า ในทางเลือกที่ ๒ หรือทางเลือกที่ ๔ ว่ารัฐได้ผลประโยชน์มากกว่าทางเลือกที่ ๑ หรือไม่ ข้าพเจ้า จึงไม่สามารถจะเห็นชอบกับทางเลือกที่ ๑ ได้ ส่วนทางเลือกที่ ๓ กทพ. ซึ่งเป็นรัฐย่อมไม่มี ความสามารถในการบริหารจัดการได้ดีเท่าเอกชน และอาจทำให้เกิดความไม่มีประสิทธิภาพ เช่น การทุจริตคอร์รัปชัน การควบคุมต้นทุน รวมถึง การบริการประชาชน</p> <p>ข้าพเจ้าจึงไม่สามารถจะเห็นชอบกับแนวทาง ในการต่อสัมปทานอีก ๓๐ ปี ตามทางเลือกที่ ๑ ได้ ส่วนทางเลือกที่ ๒ หรือทางเลือกที่ ๔ คือทางเลือก ที่ดีกว่า ต้องเป็นเรื่องที่ต้องศึกษาต่อไป</p> <p>เหตุผลที่เชื่อไม่ได้ว่าทางเลือกการต่อสัมปทานตาม ทางเลือกที่ ๑ จะดีที่สุดเมื่อเทียบกับทางเลือกอื่น</p> <p>เหตุผลประการที่ ๑ หนี้ ๑๓๗,๐๐๐ ล้านบาท ยังคงเป็นข้อถกเถียงอยู่ว่าเป็นหนี้ที่ในที่สุดรัฐต้องจ่าย จริงหรือไม่</p> <p>ข้อสนับสนุนเหตุผลที่ ๑</p> <p>๑.๑ อัยการเจ้าของสำนวนยังยืนยันว่ามีข้อต่อสู้ อยู่ในอีกหลายคดี</p> <p>๑.๒ กทพ. มีคดีที่ยังพิพาทอยู่ถึง ๑๗ คดี แต่ส่ง รายละเอียดเกี่ยวกับคดีมาเพียงแค่ ๑ คดี ในฐานะที่เป็นนักกฎหมายในคดีทั้ง ๒ ประเภทยังคงมีข้อต่อสู้ อยู่ ทั้งเรื่องของอายุความและข้อต่อสู้อื่น ๆ จึงยังไม่ สามารถสรุปหรือทำให้ข้าพเจ้าเชื่อได้ว่าคดีจะแพ้ ทั้งหมด หรือแพ้คดีเป็นจำนวนกี่คดีและมูลค่าเท่าใด</p>

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
	<p>เหตุผลประการที่ ๒ ข้อเสนอผลตอบแทนทางการเงินที่ กทพ. จะได้รับไม่มีที่ไปที่ไป</p> <p>ข้อเสนอสนับสนุนเหตุผลประการที่ ๒</p> <p>๒.๑ กทพ และ BEM ไม่ได้ส่งหลักฐานแบบจำลองทางการเงินที่เป็นที่มาของข้อเสนอผลตอบแทนทางการเงินที่ กทพ. จะได้รับ ข้าพเจ้าจึงไม่อาจรับฟังข้อเสนอผลตอบแทนของ กทพ. และ BEM ได้</p> <p>เหตุผลประการที่ ๓ ไม่มีการศึกษาในเรื่องการเปิดประมูลใหม่ตามทางเลือกที่ ๒ หรือให้ กทพ. กลับมาเป็นเจ้าของและเปิดประมูลสัญญาจ้าง Operate and Maintenance ตามทางเลือกที่ ๔</p> <p>ข้อเสนอสนับสนุนเหตุผลประการที่ ๓</p> <p>๓.๑ เป็นที่ยอมรับกันทั่วโลกว่าการที่รัฐจะได้ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดในโครงการใด ๆ ต้องมีการเปิดให้เอกชนหลายๆ รายเข้ามาแข่งขัน เพื่อเสนอผลประโยชน์ที่ตอบแทนสูงสุดให้กับรัฐในเมื่อไม่มีการให้ข้อมูลในทางเลือกที่ ๒ หรือทางเลือกที่ ๔ ข้าพเจ้าจึงไม่สามารถสนับสนุนการต่อสัมปทานให้ BEM ตามทางเลือกที่ ๑ ได้</p> <p>๓.๒ แม้ว่าจะมีข้ออ้างว่า ข้อเสนอตามทางเลือกที่ ๑ จะให้ผลประโยชน์ต่อรัฐมากกว่าการเปิดประมูล หาก BEM ยังคงต้องการได้สัมปทานต่อ BEM ก็ยังสามารถเข้าร่วมประมูลและเสนอผลตอบแทนเทียบเท่ามูลค่า ตามทางเลือกที่ ๑ และถ้าข้อเสนอของ BEM ตามทางเลือกที่ ๑ เป็นข้อเสนอที่ดีที่สุด BEM ก็จะได้ต่อสัมปทานอยู่ดี</p> <p>๓.๓ เพราะฉะนั้น เมื่อเราไม่มีข้อมูลว่าทางเลือกอื่นจะทำให้รัฐได้ประโยชน์เท่าใด หากรัฐต่อสัมปทานให้เอกชนรายเดิมก็คล้ายกับว่ารัฐกำลังขายสมบัติของรัฐโดยไม่ได้ใช้คราค่ากับตลาด</p>

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
	<p>เหตุผลประการที่ ๔ การดำเนินการตามทางเลือกที่ ๑ ไม่ได้ปฏิบัติตาม พรบ. ร่วมทุน ๒๕๖๒</p> <p>ข้อสนับสนุนเหตุผลประการที่ ๔</p> <p>๔.๑ การปฏิบัติตามพรบ. ร่วมทุนดังกล่าวเป็นมาตรฐานที่ต่ำที่สุดของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน การไม่ได้ปฏิบัติตาม พรบ.ดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรา ๓๒ ว่าด้วยการคัดเลือกเอกชนต้องใช้การประมูลเป็นหลัก จึงอาจก่อให้เกิดความไม่โปร่งใส และรัฐอาจไม่ได้ผลประโยชน์เท่าที่ควร</p> <p>เหตุผลประการที่ ๕ รัฐสามารถเปิดประมูลโดยกำหนดเงื่อนไขให้ตรงกับข้อเสนอที่ตกลงกับ BEM ได้ทุกประการ ข้อสนับสนุนเหตุผลประการที่ ๕</p> <p>๕.๑ หากรัฐต้องการให้เอกชนสร้าง Double Deck ให้ด้วย รัฐสามารถกำหนดเงื่อนไขให้เอกชนก่อสร้าง Double Deck ในการประมูลได้</p> <p>๕.๒ หากรัฐต้องการยุติหนี้ รัฐสามารถกำหนดเงื่อนไขอายุสัมปทาน ๓๐ ปี ให้เอกชนเข้ามาประมูลและเสนอเงินค่าตอบแทนสูงสุดและให้เอกชนนำเงินดังกล่าวมาชำระหนี้ในกรณีที่รัฐแพ้คดีได้</p> <p>๕.๓ ดังนั้นหากมีเงื่อนไขทั้ง ๒ ข้อดังกล่าวในการประมูล อาจมีเอกชนรายอื่นเสนอข้อเสนอเหมือนกับ BEM ทุกประการแต่อาจมีเงินเพิ่มให้รัฐอีกด้วย</p> <p>เหตุผลประการที่ ๖</p> <p>อ้างอิงจากเอกสารแนบ BEM ย่อมมีรายได้จากการต่อสัญญาจากแบบจำลองทางการเงินคร่าว ๆ ประมาณ ๒๐๔,๕๗๑ ล้านบาท ในมูลค่าในปัจจุบัน (NPV) โดยมีสมมติฐานคือ อัตราเติบโตกำไรประมาณ ๓ % อัตราเติบโตต้นทุนประมาณ ๒% มีต้นทุนประมาณ ๑๖๘,๕๑๗ ล้านบาท เพราะฉะนั้น BEM จะมีกำไร ๓๖,๐๐๐ ล้านบาท หากเราเปิดประมูล อาจมีเอกชนรายอื่นที่อาจจะเสนอผลประโยชน์ที่ดีกว่า BEM เสนอ</p>

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
<p><b>๗. นายปรเมศวร์ กุมารบุญ</b>                      ขอเสนอความเห็นการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนฯ                      เนื่องด้วยการจะเสนอความเห็นว่าจะขยายสัญญาสัมปทานหรือไม่ ควรจะได้รับข้อมูลครบถ้วนเสียก่อน ซึ่งกรณีนี้อยู่บนการแพคตีทุกคดีประมาณ ๑๘ คดี แล้วมาคำนึงถึงความคุ้มค่าหรือไม่ ยกตัวอย่างเช่น ข้าพเจ้าเคยร้องขอรายงานคณะทำงานด้านการเงิน บัญชี และการบริหารความเสี่ยง ที่สหภาพแรงงานฯ ได้ทำหนังสือที่ สร. กทพ/ว ๑๔๗ ด้านบริหารความเสี่ยง ข้อพิพาทมีความน่าจะเป็นแพคตี อนุญาโตตุลาการ ๒๕% ศาลปกครอง ๕๐% เป็นต้น ข้าพเจ้าต้องการทราบปัจจัยแพคตีรวมทั้งรายงานวิจัยของธรรมศาสตร์ เพราะอัยการเจ้าของคดีมีความเห็นสู้ได้ทุกคดี ซึ่งขัดแย้งกัน หากได้เห็นข้อมูลดังกล่าวจึงจะตัดสินใจได้ถูกต้องว่า เห็นควรขยายสัมปทานหรือไม่ ดังนั้น จึงทำได้เพียงให้ความเห็นได้เพียงเท่าข้อมูลที่มี ซึ่งเป็นข้อมูลพิจารณาตัวเลขประเมินความคุ้มค่าหากขยายสัมปทาน จึงมีความเห็นว่า “ควรขยายสัญญาสัมปทาน”</p>	<p><b>๗. นายประเดิมชัย บุญช่วยเหลือ</b>                      แนวทางการพิจารณาในเรื่องการขยายสัมปทานทางด่วน จึงมีความคิดเห็นเห็นว่า เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติ มีความคิดเห็น ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. การขอขยายเวลาของบริษัทเอกชนที่จะขอขยายเวลาออกไปอีก ๓๐ ปี โดยยื่นเงื่อนไขการเก็บค่าผ่านทางโดยคิดราคาเดิมเป็นฐานและจะเพิ่มขึ้นอีก ๑๐ บาททุก ๑๐ ปีนั้น กระผมมองว่าประชาชนไม่ได้ผลประโยชน์เพราะทางด่วนส่วนศรีรัชไม่มีการลงทุนเพิ่ม มีแต่ค่าบำรุงรักษา ฉะนั้น ในส่วนนี้เห็นควรที่จะรักษาผลประโยชน์ให้ประชาชนโดยพิจารณากำหนดค่าผ่านทางใหม่และไม่ควรเพิ่มค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น และทางการพิเศษฯ ก็พร้อมที่จะดำเนินการเอง โดยให้นำส่วนที่จะเป็นส่วนแบ่งของเอกชนมาทำเป็นส่วนลดค่าผ่านทางให้ประชาชน เห็นว่าไม่ควรขยายสัญญาสัมปทาน</li> <li>๒. ส่วนที่จะมีการก่อสร้าง Double Deck ทางยกระดับชั้นที่ ๒ กระผมมองว่าความเป็นไปได้ในขณะนี้ยังไม่มีเพราะยังไม่มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และแนวทางการก่อสร้างก็เป็นไปด้วยความยากเพราะมีข้อจำกัดเยอะ ถ้าจะทำการทางฯ ก็ศึกษาเองแล้ว ค่อยพิจารณาเมื่อมีความพร้อม</li> </ol>
<p><b>๘. นางสาวมัลลิกา จิระพันธุ์วานิช</b>                      การต่อ ๑๕ ปีแรก มีความเห็นด้วย เพื่อหยุดข้อพิพาท และสร้างความเชื่อมั่นในการลงทุนในประเทศ ประเด็นสำคัญ คือ ต้องเจรจาให้เกิดประโยชน์กับประชาชนให้มากที่สุด เช่น อัตราการเพิ่มค่าผ่านทางและอัตราการจ่ายผลตอบแทนในสัดส่วนที่เป็นไปได้ อีกประเด็นหนึ่ง ควรกำชับทาง กทพ. ในการเซ็นสัญญา อย่าให้เกิดเหตุการณ์แบบนี้อีก</p>	<p><b>๘. นายพีระเพชร ศิริกุล</b>                      ข้าพเจ้าไม่เห็นชอบในการที่จะต่อสัญญาสัมปทานทางด่วนให้กับ BEM เพราะไม่ชอบด้วยกฎหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คดีความยังไม่สิ้นสุด อัยการยืนยันว่าทุกคดีมีทางต่อสู้เพราะผู้ฟ้องจะเอามูลหนี้มาเป็นเงื่อนไขในการเจรจา ซึ่งมันไม่ถูกต้องเพราะเป็นคนละเรื่องคนละประเด็น</li> <li>- คำสั่ง คสช. ไม่ชอบด้วยกฎหมายรัฐธรรมนูญ เพราะ คสช. สิ้นสุดการปฏิบัติหน้าที่คำสั่งย่อยสิ้นสุดลงด้วย</li> </ul>

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
	<p>- สรุปว่าข้าพเจ้าไม่เห็นชอบที่จะให้มีการต่อสัญญาให้กับ BEM</p>
<p><b>๙. นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร</b>                      “เห็นด้วย” ให้ต่อขยายอายุสัมปทานทางด่วนออกไปอีก : ๓๐ ปี เพื่อยุติปัญหาข้อพิพาทระหว่าง กทพ. และ BEM ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนในการใช้ทางด่วน เพราะจะได้มีการก่อสร้างขยายทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) แก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดบนทางด่วนอย่างสาหัสในขณะนี้ และรัฐบาลจะได้ไม่เกิดความเสียดังต่อปัญหาการแพ้คดีต่าง ๆ ที่เป็นข้อพิพาทในอนาคต</p>	<p><b>๙. พลตำรวจตรี มณฑิเยร์ ประทีปะวณิช</b>                      ไม่ควรต่อสัมปทาน ด้วยเหตุ                      - ไม่มีกฎหมายให้ทำได้                      - ข้ออ้างทางคดี และตัวเลขความเสียหายไม่ยุติชัดเจน เป็นการคาดการณเ้าเอง                      - ระยะเวลาสัมปทานยังมีอยู่                      - เอกชนถือโอกาส เอาเรื่องคดีมาเป็นข้อต่อรอง                      - สรุป คือ ไม่ต่อสัมปทาน</p>
<p><b>๑๐. นายมานะ มหาสุวีระชัย</b>                      ต่อได้ พิจารณาค่าผ่านทางและแบ่งสัดส่วน กทพ. : BEM ใหม่</p>	<p><b>๑๐. นายวิรัช พันธุมะผล</b>                      ควรต่อสัมปทานทางด่วนให้ BEM ๑๕ + ๑๕ ปีหรือไม่                      การทางฯ อ้างถูก BEM ฟ้อง ๑๕ คดี ซึ่งควรต่อได้ไปตรวจสำนวนและถามอัยการเจ้าของสำนวนแล้ว คดีที่ ๑ เรื่องรัฐบาลทำทางด่วนต่อจากดอนเมืองไปที่กองกษาปณ์ (ม.กรุงเทพ) เป็นการแข่งขันกับ BEM เรียกค่าเสียหายจาก กทพ. ค่าเสียหายปี ๒๕๔๒ - ๒๕๔๔ ศาลปกครองสูงสุดให้ BEM ชนะ ๑,๗๙๐ ล้านบาท แต่ตุลาการศาลปกครองสูงสุด ๑๖ คนมีความเห็นแย้งไม่เห็นด้วย คดียังมีโอกาสสู้คดีในประเด็นต่าง ๆ ได้ เช่น ฟ้องผิดคนเพราะ กทพ. ไม่ได้เป็นคนสร้างเพิ่ม คดีขัดต่อความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของประชาชน อาจขอให้ศาลปกครองพิจารณาใหม่ได้ คดีที่ ๒ คล้ายกับคดีที่ ๑ ยังไม่ได้ขึ้นศาล มีข้อต่อสู้แบบเดียวกับคดีที่ ๑ และฟ้องค่าเสียหายปี ๒๕๔๔ - ๒๕๗๐ คดีน่าจะขาดอายุความ                      คดีที่ ๓ - ๔ BEM ฟ้องส่วนแบ่ง ๓ เดือน ทั้ง ๆ ที่สร้างส่วนต่อไม่เสร็จเป็นเงิน ๑,๙๗๔,๖๓๘,๖๔๘ บาท BEM ยังไม่ส่งมอบงาน และยังไม่เปิดใช้เป็นทางการ คดีตุลาการศาลปกครองสูงสุดตัดสินแล้ว เสียข้งมากเป็นประโยชน์แก่ กทพ. กำลังเอาเข้าที่ประชุมใหญ่ศาลปกครองสูงสุด</p>

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
	<p>คดีที่ ๕ - ๖ BEM เรียกค่าก่อสร้างเพิ่ม ๓๘๒,๕๔๖,๔๙๒ บาท เป็นค่าก่อสร้างทางลงแจ้งวัฒนะ งามวงศ์วาน และพระราม ๙ เกินเนื้องาน กทพ. สู้ว่าเป็นการสร้างตามสัญญา และอัยการสู่ว่าน่าจะขาดอายุความ คดีอยู่ระหว่างพิจารณาศาลปกครองกลาง</p> <p>คดีที่ ๗ BEM ฟ้อง กทพ. ค่าก่อสร้างลงตลาดศรีวิชัย จำนวน ๔๐๔,๗๘๒ คดีนี้ทุนทรัพย์หลักเท่านั้น</p> <p>คดีที่ ๘ - ๑๘ เป็นคดี BEM ฟ้อง กทพ. ไม่ปรับค่าผ่านทาง คดียังไม่ขึ้นศาล อัยการชี้แจงว่าการปรับค่าทางด่วน ไม่ใช่อำนาจ กทพ. เป็นอำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กทพ. ได้เสนอรัฐมนตรีตามขั้นตอน กทพ. จึงไม่มีคดีสัญญา BEM จะฟ้อง กทพ. ไม่ได้และฟ้องต้องไปฟ้องรัฐมนตรี ๑๑ เรื่อง อยู่ชั้นศาลปกครอง และ ๙ เรื่องอยู่ในชั้น</p> <p>อนุญาตตุลาการ</p> <p>เมื่อพิจารณาจากสำนวนแล้ว แม้คดีที่หนึ่งจะแพ้ด้วย ๒๔ ต่อ ๑๖ ยังมีประเด็นต่อสู้คดี คดีต้องเหมือนคดีหนึ่งมีปัญหากฎหมายเรื่องขาดอายุความ</p> <p>คดีที่ ๓ - ๔ กทพ. น่าจะชนะ</p> <p>คดีที่ ๗ กทพ. น่าจะชนะ</p> <p>คดีที่ ๘ - ๑๘ กทพ. ไม่ได้ผิดสัญญาเป็นอำนาจรมต. ซึ่งฟ้อง กทพ. ไม่ได้</p> <p>ด้วยเหตุผลในข้อกฎหมายและข้อเท็จจริงในคดี กทพ. จึงไม่ควรมีความเห็นว่าจะแพ้คดี แล้วรวมเอาทุนทรัพย์ทั้ง ๑๘ คดีมารวมที่จะอ้างต่อสัมปทานกับ BEM และการต่อสัญญาสัมปทานเป็นสัญญาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงและทางเศรษฐกิจของประเทศ เพราะมีทุนทรัพย์ถึง ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๗๘ จึงเห็นว่าไม่ควรต่อสัมปทานกับ BEM</p>

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
<p><b>๑๑. นายชาญวิทย์ วิภูศิริ</b></p>	<p><b>๑๑. นางสาวภรณ์ คงวุฒิปัญญา</b>          ประเด็นการพิจารณาศึกษาเรื่องการขยายสัมปทานทางด่วน ความเห็น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่เห็นด้วย</li> <li>๑) การขยายเวลาออกไปอีก ๓๐ ปี บนฐานของการใช้ราคาเดิมและยุติข้อพิพาทที่เกิดขึ้นทั้งหมดซึ่งเป็นผลประโยชน์ที่ต้องการนำเสนอให้ชัดเจนมาก อาจจะไม่จำเป็นต้องขยายอีก ซึ่งถ้ารัฐดำเนินการเอง อาจจะมีผลประโยชน์กับประชาชนและประเทศชาติมากกว่าได้</li> <li>๒) ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นสัญญาทางปกครอง = สัญญาสัมปทานต้องเปิดเผยเพราะรัฐเข้าทำสัญญาประชาชนทุกคนเป็นเจ้าของสัญญาด้วย ในฐานะ สส. ที่มาจากประชาชนดิฉันขอเสนอให้รัฐบาลเปิดเผยรายละเอียดของสัญญาให้ประชาชนรับทราบเป็นการสาธารณะ</li> </ul>
<p><b>๑๒. นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา</b></p>	<p><b>๑๒. นายกิตติกร โล่ห์สุนทร</b>          ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน เนื่องจากคิดว่าการเจรจาน่าจะได้ผลสรุปที่ดีกว่านี้ แต่เห็นด้วยในหลักการเจรจาของการทางพิเศษกับ BEM ทั้งในส่วนขอให้ BEM เป็นผู้ดำเนินการต่อทั้งในส่วนของการบริการและการซ่อมบำรุง รวมไปถึงการทำ Double Deck เพื่อแก้ไขการจราจรในอนาคต</p>
<p><b>๑๓. นายกษิ์เดช ชุตินันต์</b>          เห็นด้วยกับการต่อสัมปทาน ถ้า</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. สามารถต่อสัญญาหรือดำเนินการได้ถูกต้องตามกฎหมายร่วมทุน</li> <li>๒. ถ้าสามารถดำเนินการได้จริง ก็ควรตั้งคณะกรรมการพิจารณาจำนวนปีที่จะสัมปทานกับเอกชนอีกที และแถลงเหตุผลต่อสาธารณชน</li> <li>๓. โดยอยู่บนหลักการค่าทางด่วนที่เป็นธรรมต่อประชาชนมากที่สุด</li> </ol>	

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
<p><b>๑๔. นายชัยวุฒิ ธนาคนานุสรณ์</b></p> <p>๑. เห็นด้วย ให้ต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท BEM เพื่อยุติข้อพิพาท และดำเนินโครงการต่อตามที่มีการทางพิเศษฯ ดำเนินการ โดยขอให้รัฐบาล ดำเนินการด้วยความรอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและประเทศโดยรวม</p> <p>๒. เห็นด้วยกับการปรับค่าทางด่วนทุก ๑๐ ปี แบบคงที่ โดย ๑๐ ปีแรกไม่มีการปรับค่าผ่านทาง เพื่อลดภาระของประชาชน</p> <p>๓. เห็นด้วยกับการปรับปรุงทางด่วนแก้ปัญหารถติดโดยการสร้าง Double Deck เพื่อแก้ปัญหารถจรรระบายรถออกจากเขตในเมือง และอยากให้ขยายทางด่วนแบบ Double Deck ไปให้ถึงสนามบินสุวรรณภูมิด้วย</p> <p>๔. เงื่อนไขและระยะเวลาที่ขยายสัมปทานขอให้รัฐบาลพิจารณาให้รอบคอบ ไม่เสียเปรียบเอกชนมากเกินไป</p>	
<p><b>๑๕. นายประสิทธิ์ มะหะหมัด</b></p> <p>เสนอความเห็นที่มีไข่มติ โดยเห็นด้วยกับการขยายสัมปทาน เพื่อยุติข้อพิพาททั้งหมด และเอาไว้เป็นบทเรียนของประเทศและดำเนินตามโครงการตาม กทพ. โดยขอให้รอบคอบ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนโดยรวม เช่น ค่าทาง การปรับราคา และรีบดำเนินการโดยด่วน รอบคอบทุกเรื่อง</p>	
<p><b>๑๖. นายยศวัฒน์ มาไพศาลสิน</b></p>	
<p><b>๑๗. นายยุทธนา โทธสุธน</b></p> <p>๑. เรื่องการขยายสัมปทาน เห็นด้วยกับการขยายสัมปทาน เพราะการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพมากกว่าการที่รัฐจะดำเนินการเอง ๑๐ ปี + ๑๐ ปี</p>	

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
<p>๒. เรื่องคดีพิพาทควรมีการดำเนินการต่อสู้อคดีต่อไป ตามแนวทางของรัฐ อัยการสามารถดำเนินการต่อไปได้ (สู้ทุกคดี)</p> <p>๓. เรื่องการแปลงหนี้ประมาณ ๕๙,๐๐๐ ล้านบาท เป็นสัมปทานควรมีการศึกษาต่อไป เพราะหนี้สินยังไม่ชัดเจน ต้องการต่อรองต่อไป ๕๙,๐๐๐ ล้านบาท อาจไม่แพ้เพราะต้องดำเนินการต่อสู้อคดี มูลหนี้จะไม่เพิ่มขึ้นในปัจจุบัน ควรดำเนินการต่อสู้อคดีทุกคดี แพ้ก็ถอย ไม่แพ้ก็ยกเลิก</p> <p>๔. ค่าผ่านทางต้องมีการปรับลด เพราะสัมปทานหมดแล้ว ควรให้ประชาชนได้รับประโยชน์ได้ลดค่าทางด่วนลง</p> <p>๕. สำคัญที่สุด คือ ขอให้ดำเนินการโดยไม่ให้ขัดหลักการโปร่งใสไม่ขัดกับกฎหมายในการต่อสัมปทาน</p>	
<p>๑๘. นางมนพร เจริญศรี</p>	
<p>๑๙. นางสาวทันยา วงษ์โอภาสี</p>	
<p>๒๐. นายสามารถ ราชพลสิทธิ์</p> <p>ถ้ากฎหมายเปิดช่องให้ขยายเวลาสัมปทานได้ ขอเสนอให้ขยายเวลา ๑๕ ปี เพื่อชดเชยหนี้จำนวน ๕๘,๘๗๓ ล้านบาท ซึ่ง BEM ลดให้จากจำนวนเดิม ๑๓๗,๕๑๗ ล้านบาท ไม่ควรนำการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) รวมทั้งการแก้ปัญหาคอขวดบนทางด่วนมาพิจารณาพร้อมกับข้อพิพาท แม้ว่าการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) รวมทั้งการแก้ปัญหาคอขวด มีความจำเป็นต่อการแก้ปัญหา รถติดบนทางด่วนก็ตาม</p> <p>เหตุผลที่เสนอให้ขยายเวลาให้ ๑๕ ปี</p> <p>๑. ศาลปกครองสูงสุดได้ตัดสินให้ กทพ. แพ้คดีข้อพิพาทจากการแข่งขันในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๒ - ๒๕๔๓ มาแล้ว ดังนั้น มีโอกาสที่ กทพ. จะแพ้คดี</p>	

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน	ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน
<p>ข้อพิพาทจากการแข่งขันปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๑ ซึ่งมีมูลค่า ๗๔,๕๕๐ ล้านบาท ทำให้ กทพ. จะต้องชดเชยเงินเพิ่มขึ้นจำนวนมาก</p> <p>๒. กรณี กทพ. สู้คดีต่อไปแล้ว กทพ. แพ้คดีทั้งหมด จะทำให้เงินชดเชยเพิ่มขึ้นจากเดิม ๑๓๗,๕๑๗ ล้านบาท เป็นประมาณ ๓๒๖,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งจะเป็นภาระหนักของ กทพ. ใครจะรับผิดชอบ?</p> <p>๓. ตามสัญญาสัมปทานทางด่วนขั้นที่ ๒ และทางด่วนสายปากเกร็ด – บางปะอิน BEM มีโอกาสได้รับการต่อสัญญาออกไปได้อีก ๒ ครั้ง ๆ ละ ๑๐ ปี อยู่แล้ว</p> <p><u>ข้อเสนอเพิ่มเติม</u> : ขอให้รัฐบาลตั้งกรรมการ</p> <p>๑. เพื่อสอบสวนหาผู้กระทำผิดที่ทำให้ กทพ. ลงนามในสัญญาสัมปทานทางด่วนปากเกร็ด – บางปะอิน โดยมีข้อความสรุปได้ว่า “กทพ. จะชดเชยรายได้ให้ผู้รับสัมปทานกรณีมีการแข่งขัน” ทำให้ กทพ. เสียเปรียบ ยากที่จะต่อสู้ให้ชนะในกรณีมีข้อพิพาทจากการแข่งขัน</p> <p>๒. เพื่อหาข้อเท็จจริง เหตุที่ กรม. มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ให้กรมทางหลวงขยายดอนเมืองโทลล์เวย์จากอนุสรณ์สถานไปจนถึงรังสิต ทั้ง ๆ ที่รู้ว่าจะมีผลกระทบต่อรายได้ของผู้รับสัมปทานทางด่วนสายปากเกร็ด – บางปะอิน</p> <p>๓. ขอให้รัฐบาลพิจารณายกเลิกระบบอนุญาตตุลาการ โดยให้ศาลปกครองพิจารณาข้อพิพาทแทน</p>	
<p><b>๒๑. พลตำรวจตรี สุรินทร์ ปาลาเร่</b></p> <p>ถ้าข้อกฎหมายไม่ผิดขอให้ต่อสัญญาได้ และขอให้ลดสัญญาสัมปทานไม่เกิน ๒๐ ปี โดยที่ค่าผ่านทางไม่ควรจะปรับขึ้นเกิน ๑๐% ทุก ๆ ๑๐ ปี</p>	

## กรรมาธิการรณรงค์ออกเสียงและขอสงวนความเห็น

### ๑. นายจิรพงษ์ ทรงวัชรารักษ์

### ๒. นายเกียรติ ลิทธิอมร

### ๓. นายพงศ์กวิน จึงรุ่งเรืองกิจ

### ๔. นายวิรัตน์ วรศิริิน (ขอสงวนความเห็น)

สัมปทานเอกชนเมื่อหมดแล้ว ก็ควรต้องเป็นการบริการและให้ความเป็นธรรมต่อพี่น้องประชาชนที่จะได้ใช้บริการในราคาที่ยุติธรรมและเป็นธรรมเมื่อหมดสัมปทานและหากรัฐมีนโยบายที่จะต่ออายุสัมปทานต่อให้เอกชนรายเดิมโดยไม่มีเปิดประมูล รัฐพึงต้องคำนึงถึงราคาภาระของประชาชนเป็นสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเป็นเรื่องเกี่ยวกับความจำเป็นสาธารณะของพี่น้องประชาชนที่จำเป็นโดยหลีกเลี่ยงไม่ได้ สัมปทานเมื่อหมดอายุแล้วราคาในอนาคตควรจะลดลงเมื่อระยะเวลาผ่านไป ต้นทุนลดต่ำลงและไม่มีต้นทุนการก่อสร้างในสัมปทานที่ได้รับ จึงควรต้องลดราคาลงทุกระยะเวลาต่อ ๆ ไป

การไม่ต่ออายุสัมปทานย่อมเป็นผลประโยชน์ของ กทพ. เพราะในปี ๒๕๖๓ เดือนมีนาคม สัมปทานส่วนทางด่วนขั้นที่ ๑ และขั้นที่ส่วน ABC จะหมดสัมปทาน และ กทพ. จะมีรายรับเป็นกอบเป็นกำ ซึ่งสามารถชำระคืนเอกชนได้เพียงพอ หากแพ้คดีเอกชนเป็นรายคดี

แต่อย่างไรก็ตาม การบริหารและบริการเองของหน่วยงานรัฐที่ผ่านมาก็เป็นปัญหา และราคาเอง ก็ไม่ได้มีราคาที่ถูกลงอย่างเช่น ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ มีราคาที่แพง

ดังนั้น หากมีการต่อสัมปทานต้องสรุปที่ผลประโยชน์ของประชาชนเป็นสำคัญ ราคาถูกลง โดยในเวลายังนาน ต้องยิ่งถูกลง และ กทพ. ควรได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกเส้นทางที่ต่อสัมปทาน อย่างไรก็ตามในแง่กฎหมายจะทำได้หรือไม่ คดีที่ยังไม่สิ้นสุดจะสามารถเจรจาได้หรือไม่

### ๕. นางลินดา เชิดชัย

ภาคผนวก ฉ

ความเห็นของคณะกรรมการวิสามัญ  
พิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทาน  
ทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)

สภาผู้แทนราษฎร

การพิจารณา “สรุปแนวทางการพิจารณาศึกษา  
เรื่องการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้า  
สายสีเขียวของบีทีเอส”

ในวันพุธที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๒

**ความเห็น**  
**ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)**  
**สภาผู้แทนราษฎร**  
**การพิจารณา “สรุปแนวทางการพิจารณาศึกษาเรื่องการขยายสัญญาสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส”**  
**ในวันพุธที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๒**

<u>ไม่เห็นด้วย</u> ที่จะให้ กทม. ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส	<u>เห็นด้วย</u> ที่จะให้ กทม. ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส
<p><b>๑. นายวีระกร คำประกอบ</b>                      ไม่เห็นควรให้กรุงเทพมหานครขยายสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลัก (Core Network) (ช่วงหมอชิต – อ่อนนุช และช่วงสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ – สะพานตากสิน) กับบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS) <u>และส่วนต่อขยาย</u> เนื่องจากเหตุผล ดังนี้</p> <p>๑) หลักการของการร่วมลงทุนในกิจการจัดทำบริการสาธารณะ รัฐต้องพยายามทำให้ทรัพย์สินที่เอกชนร่วมลงทุนโอนกลับมาเป็นของรัฐให้มากที่สุด เพื่อมีอำนาจในการต่อรองกำหนดราคาอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรม หากสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางหลัก สิ้นสุดในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ ทรัพย์สินของโครงการจะกลับมาเป็นของรัฐ และสามารถดำเนินการกำหนดอัตราค่าโดยสารได้เป็นการแก้ไขปัญหาได้ทั้งระบบ</p> <p>๒) เมื่อสิ้นสุดสัญญาสัมปทานที่เหลือระยะเวลา ๑๐ ปี (สิ้นสุดสัญญา พ.ศ. ๒๕๗๒) การดำเนินการจัดหาผู้เดินรถไฟฟ้าใหม่รายใหม่ สามารถปฏิบัติได้ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒</p> <p>โดยที่เป็นการบริการเพื่อคน กทม. กทม. ควรเข้ามาดูแลรับผิดชอบในส่วนที่อยู่ในเขต กทม. โดยให้การอุดหนุนการเดินรถ เพื่อให้ค่าโดยสารถูกสุดสำหรับประชาชนที่ใช้บริการในพื้นที่ กทม. เมื่อค่าโดยสารถูกประชาชนผู้มีรายได้น้อย ก็จะมาใช้ได้ ทำให้การจราจรใน กทม. เบาบางลง ในส่วนนอกพื้นที่ กทม. สมควรให้รัฐบาลให้การอุดหนุน</p>	<p><b>๑. นายศุภชัย ใจสมุทร</b></p>

<p style="text-align: center;"><u>ไม่เห็นด้วย</u></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>	<p style="text-align: center;"><u>เห็นด้วย</u></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>
<p><b>๒. นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์</b> ได้รับฟังข้อมูลจากผู้มาชี้แจง เห็นว่าไม่ควรขยายสัมปทานเมื่อครบสัญญาสัมปทานในปี ๒๕๗๒ แล้ว ต้องโอนทรัพย์สินที่เอกชนร่วมลงทุนกลับมาเป็นของรัฐ และดำเนินการจัดหาผู้เดินรถไฟฟ้ารายใหม่ เพื่อประโยชน์ต่อรัฐและประชาชนจะได้ราคาค่าโดยสารที่ถูกลง</p>	<p><b>๒. นายพนิต วิจิตเศรษฐ์</b></p>
<p><b>๓. นายระวี มาศฉมาดล</b> ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทาน และมีการแก้ไขเพิ่มเติม โดยไม่เห็นด้วยกับการทำสัญญาขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสีเขียวทั้งระบบ ด้วยเหตุผลคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. เนื่องจากค่าโดยสารรถไฟฟ้าค่อนข้างสูง ถ้ามีการขยายสัมปทานไปอีก ๓๐ ปี รัฐบาลจะไม่สามารถลดค่าโดยสารให้ประชาชนได้อีก</li> <li>๒. รัฐควรจะหาวิธีการอื่นให้การจัดการเรื่องเงินลงทุน ในการสร้างส่วนขยาย ๒ + ดอกเบี้ย + ค่าขาดทุนในการเดินรถ ส่วนต่อขยาย ๑ , ๒ ไม่ใช่ใช้เหตุผลที่ไม่มีเงินมาต่ออายุสัมปทานสายสีเขียวทั้งระบบ</li> <li>๓. คณะกรรมการที่มาให้ข้อมูลกับกรรมการ ไม่ยอมเปิดเผยรายละเอียดข้อตกลงหลายประการ โดยอ้างว่า ยังไม่สรุปส่งรัฐมนตรี แม้กรรมการได้อธิบายว่า ควรแจ้งข้อมูลทั้งหมด กรรมการจึงจะตัดสินใจได้ ก็ไม่ยอมชี้แจง</li> <li>๔. มีความเห็นว่า ควรจะทำสัญญาจ้างเดินรถส่วนต่อขยาย ๑ และ ๒ ไปก่อน รอจนถึงปี ๒๕๗๒ ที่ส่วนเขียวหลัก หมดสัมปทาน ค่อยดำเนินการปรับระบบการจัดการรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งระบบใหม่หมด ในรูปแบบที่เหมาะสม เช่น ประมูลเอกชนที่หลากหลาย ในการแข่งขันเดินรถสายสีเขียวทั้งระบบได้อย่างโปร่งใสที่ไม่ถูกผูกขาดด้วย BTSC เจ้าเดียว และรัฐอาจจะได้ผลประโยชน์สูงสุดจากการมีการแข่งขัน</li> </ol>	<p><b>๓. นายชาญวิทย์ วิภูศิริ</b></p>

<p style="text-align: center;"><u>ไม่เห็นด้วย</u></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม. ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>	<p style="text-align: center;"><u>เห็นด้วย</u></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม. ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>
<p>ในการประมูล ในระหว่างนี้ถึงปี ๒๕๗๒ จ้าง BTSC เดินรถส่วนขยาย ๑ , ๒ แต่ควรจะต้องสัญญาการจ้างเดินรถส่วนต่อขยาย ๑ , ๒ กับ BTSC ให้ราคาถูกลงกว่านี้ ราคาจ้างสูงเกินไป และต้องต่อรองส่วนแบ่งผลประโยชน์ระหว่าง BTSC + กทม. เพิ่มขึ้น</p>	
<p><b>๔. นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ</b> ไม่ขยายสัญญาสัมปทาน</p> <p>(๑) ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าแพง เกิดจากการที่รัฐอุดหนุนไม่เพียงพอเพราะการลงทุนแบบไม่พอเพียง กล่าวคือ รัฐเอาแต่จะเร่งสร้างโครงข่ายแบบใหญ่เกินจำเป็นไปมาก ๆ ทำให้การลงทุนไม่คุ้มค่าทั้งทางการเงินและทางเศรษฐกิจ โดยหลายเส้นทางลากออกไปยาวเกินไป ใช้ระบบที่ใหญ่เกินปริมาณผู้โดยสารและขาดวิสัยทัศน์ในการวางแผนการเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบ</p> <p>(๒) เมื่อรัฐมีเงินอุดหนุนไม่เพียงพอ ก็จำเป็นต้องให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนมากซึ่งเอกชนก็ไม่ยอมขาดทุนแน่ ก็ต้องตั้งราคาแพงให้ประชาชนเดือดร้อน</p> <p>(๓) รัฐอาจอุดหนุนเพิ่ม โดย (ก) อุดหนุนเงินส่วนต่าง แต่ก็มีเงินไม่เพียงพอ (ข) ขยายสัมปทานแต่นั้นก็คือการผ่อนจ่ายด้วยรายได้จากอนาคตทำให้การได้รถไฟฟ้ากลับมาเป็นของรัฐ ยิ่งช้าออกไปอีก</p> <p>(๔) ถึงแม้การขยายสัมปทาน อาจเป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในสายสีเขียว (เส้นที่กำลังพิจารณา) แต่ปัญหาการเชื่อมต่อกับสายอื่นก็ยังมีอยู่ยังไม่ใช้การแก้ปัญหาแบบบูรณาการ และทำให้โอกาสที่รัฐจะสามารถแก้ปัญหาอย่างบูรณาการได้ถูกลากยาวออกไปอีกถึง ๓๐ ปี</p> <p>(๕) การให้เอกชนทำ PPP Gross Cost น่าจะเป็นทางออกที่เหมาะสมที่สุดในกรณีนี้</p> <p>(๖) ควรนำโครงการนี้ เข้าสู่กระบวนการ PPP แบบปกติ เพราะการใช้อำนาจพิเศษตามมาตรา ๔๔ นำมาซึ่งข้อสงสัยหลายประการและความไม่โปร่งใสในการดำเนินการเจรจา ผู้แทนจากกทม. และรฟม. ก็ยืนยันว่าไม่ทราบที่มาที่ไปและเหตุผลความจำเป็น</p>	<p><b>๔. นางสาวมัลลิกา จิระพันธ์วานิช</b></p>

<p style="text-align: center;"><b>ไม่เห็นด้วย</b></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>	<p style="text-align: center;"><b>เห็นด้วย</b></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>
<p>ที่ต้องใช้มาตรา ๔๔ ทั้ง ๆ ที่เตรียมตัวดำเนินการตามขั้นตอนปกติอยู่แล้ว</p>	
<p><b>๕. นายสุรทิน พิจารณ์</b> ไม่เห็นด้วย</p>	<p><b>๕. นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา</b></p>
<p><b>๖. นายประเสริฐ จันทรวงทอง</b> มีความเห็นให้กทม. ยุติการดำเนินการขยายสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลักกับ BTS เพราะ</p> <p>๑. ยังเหลือระยะเวลาสัมปทานอีก ๑๐ ปี สามารถจัดหาผู้เดินรถไฟฟ้ารายใหม่ สามารถปฏิบัติได้ตามขั้นตอนของพรบ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒</p> <p>๒. ขัดหลักการ พรบ. ร่วมทุนซึ่งทำให้ขาดการพิจารณาที่รอบคอบ</p> <p>๓. มีการใช้คำสั่ง คสช. ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ซึ่งไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้คำสั่งดังกล่าว เห็นควรให้ยกเลิก</p> <p>๔. การใช้ระบบตัวร่วมเพื่อให้อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับประชาชน ไม่จำเป็นต้องใช้วิธีการให้มีผู้ประกอบการรายเดียว ผู้ประกอบการหลายรายสามารถทำได้โดยใช้วิธีการบริหารเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน</p>	<p><b>๖. นายกษิติเดช ชุติมันต์</b> เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า (บีทีเอส)</p> <p>เนื่องจากคณะทำงานได้ศึกษารายละเอียดในการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าใหม่ที่เป็นธรรมต่อประชาชน และเสนอเงื่อนไขในการร่วมลงทุนที่รัฐไม่เสียประโยชน์ ในทางกลับกันประชาชนจะได้รับประโยชน์และความสะดวกสบายในการเดินทางที่เอกชนเพิ่มทุน เพิ่มขบวนรถ บริการที่ดีขึ้น</p>
<p><b>๗. นายสุเมธ องกิตติกุล</b> ควรทบทวน การพิจารณาต่อสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สายสีเขียวช่วงหลักและส่วนต่อขยายเพื่อให้สามารถเจรจาต่อรอง เงื่อนไขในการกำหนดอัตราค่าโดยสารซึ่งเป็นประโยชน์กับประชาชนสูงสุด</p> <p>อย่างไรก็ดี มีข้อสังเกตเพิ่มเติมดังนี้</p> <p>๑) รัฐบาลควรพิจารณาเงินอุดหนุนแก่ กทม. เพื่อสนับสนุนค่าลงทุนโครงสร้างพื้นฐานส่วนต่อขยายที่เหมาะสม</p>	<p><b>๗. นายชัยวุฒิ ธนาคมานุสรณ์</b></p> <p>๑. เห็นด้วยกับการต่อขยายสัญญาสัมปทานของ BTS เพื่อให้การบริการประชาชนต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ โดย BTS มีประสบการณ์และมีเงินทุนที่จะดำเนินการให้ประชาชนได้ใช้บริการได้ดีแล้ว และจะไม่เป็นภาระหนี้หรืองบประมาณของภาครัฐต่อไป</p> <p>๒. รัฐบาลอยู่ระหว่างเจรจา และกำหนดรายละเอียดของสัมปทาน ทำให้กรรมการยังไม่เห็นข้อมูลรายละเอียดของสัมปทานที่ครบถ้วน ขอให้สัมปทานที่จะต่อขยายขึ้นมา คำนึงถึงผลประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก ให้ค่าโดยสารมีราคาเหมาะสมไม่เป็นภาระต่อผู้ใช้บริการ และมีรถไฟฟ้าเพียง</p>

<p style="text-align: center;"><b>ไม่เห็นด้วย</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ที่จะให้ กทม. ขยายสัญญาสัมปทาน</b> <b>เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>เห็นด้วย</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ที่จะให้ กทม. ขยายสัญญาสัมปทาน</b> <b>เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</b></p>
<p>๒) รัฐบาลควรพิจารณาเงินอุดหนุนแก่ กทม. เพื่อสนับสนุนงานระบบและรถไฟฟ้า (E&amp;M) เพื่อให้ค่าโดยสารมีอัตราที่เหมาะสม</p> <p>๓) ควรมีการพิจารณาค่าโดยสารร่วม (Integrated Fare) โดยให้ระบุอยู่ในสัญญาสัมปทานอย่างชัดเจน</p>	<p>พอที่จะรองรับการเดินทางของประชาชน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน (ช่วงเช้าและช่วงเย็นที่มีคนเดินทางจำนวนมาก)</p> <p>๓. เห็นด้วยกับการให้สัมปทานกับบริษัทเอกชนมาเดินรถ เพื่อให้เอกชนมาลงทุนและดำเนินการให้มีประสิทธิภาพ ดีกว่าให้รัฐเดินรถเอง และไม่ควรให้กรุงเทพมหานครและบริษัทลูกไปจ้างเอกชนมาเดินรถ เพราะไม่โปร่งใส เป็นช่องทางให้มีการทุจริต และอาจทำให้รัฐต้องจ่ายค่าเดินรถสูงเกินไป และอาจขาดทุน ถ้าเก็บเงินค่าโดยสารได้ไม่พอกับค่าใช้จ่าย</p>
<p><b>๘. นายณัฐชา บุญไชยอินสวัสดิ์</b></p> <p>ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทาน และมีความเห็นเพิ่มเติม คือ</p> <p>ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า (BTS)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สัมปทานยังเหลือเวลาอีก ๑๐ ปี คือ จะหมดปี ๒๕๗๒ ไม่มีเหตุผลที่จะเร่งต่อสัมปทานต่อไปอีก ๔๐ ปี (หรือต่อจากเดิม ๓๐ ปี) และหากหลังปี ๒๕๗๒ จะตกเป็นของแผ่นดิน จะทำให้รัฐสามารถพิจารณาให้ผลประโยชน์ต่อประชาชนเจ้าของประเทศได้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่ดีมีคุณภาพและราคา ยุติธรรม สอดรับกับค่าครองชีพของประชาชน และสามารถพิจารณาเข้าร่วมให้ประชาชนใช้ได้สะดวกขึ้นในอนาคต</li> <li>- คำสั่งของ คสช. ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ โดยใช้มาตรา ๔๔ ไม่ชอบมาพากลที่จะเร่งรัดและแต่งตั้งคณะทำงานที่ไม่ยึดโยงต่อประชาชน</li> <li>- การต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว อาจเป็นวิธีไม่โปร่งใส เพราะมีการใช้กฎหมายพิเศษ และขัดกับพระราชบัญญัติร่วมทุนกับเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒</li> <li>- ราคาค่าตัวโดยสารในปัจจุบันที่อยู่กับการตัดสินใจผ่านเอกชน ทำให้ราคาสูงมาก ทำให้เกิดความเดือดร้อนกับประชาชน และแนวทางที่จะทำให้</li> </ul>	<p><b>๘. นายประสิทธิ์ มะหะหมัด</b></p> <p>เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า (บีทีเอส) โดยควรศึกษาหลักเกณฑ์เรื่องราคาค่าโดยสารให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนน้อยที่สุด</p>

<p style="text-align: center;"><b>ไม่เห็นด้วย</b></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>	<p style="text-align: center;"><b>เห็นด้วย</b></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>
<p>ราคาตัวจะถูกกำหนดโดยรัฐได้ ต้องเป็นของรัฐโดย หลักการเต็มที่กำลังจะตกเป็นของรัฐในปี ๒๕๗๒ นี้</p>	
<p><b>๙. นายคริส โปตระนันทน์</b></p> <p>ข้อเสนอในการบริหารระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่ประชาชนได้ประโยชน์สูงสุด</p> <p>เนื่องจากข้าพเจ้าไม่เห็นด้วยกับการดำเนินการ ข้อเสนอระหว่าง คณะกรรมการดำเนินการเพื่อแก้ไข สัมปทานตามมาตรา ๔๔ กับ บีทีเอส ตามคำสั่ง คสช. ที่อ้างว่าต้องการให้การเดินรถเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และเป็นโครงข่ายเดียวกันและให้อัตราค่าโดยสาร เดียวกันตลอดสาย</p> <p>ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้</p> <p>เหตุผลที่ ๑ คณะกรรมการดังกล่าวตั้งตามมาตรา ๔๔ อันเป็นกระบวนการที่ไม่ชอบด้วยหลักนิติธรรม และยังมีปัญหาความชอบด้วยกฎหมายอยู่</p> <p>ข้อสนับสนุนเหตุผลที่ ๑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การนำมาตรา ๔๔ มาใช้ดำเนินการแก้ไขปัญหา การต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ถือเป็นคำสั่งที่ ยกเว้นกระบวนการทางกฎหมายตามปกติ การใช้ มาตรา ๔๔ มีปัญหาเรื่องความโปร่งใส ขาดการ ตรวจสอบทั้งจากอำนาจนิติบัญญัติและอำนาจตุลาการ</li> <li>- ส่วนคำสั่งฉบับที่ ๗/๒๕๖๒ ตามมาตรา ๔๔ จะยังมีผลบังคับหรือไม่ ยังเป็นปัญหาทางกฎหมายอยู่ เนื่องจาก คสช. สิ้นสภาพทางกฎหมายไปแล้ว เมื่อคำสั่งดังกล่าวไม่ใช่คำสั่งในการออกหรือแก้ กฎหมายเป็นเพียงคำสั่งการตั้งคณะทำงาน</li> </ul> <p>เหตุผลที่ ๒ คำสั่งดังกล่าว เป็นคำสั่งที่หยักเว้น การปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติร่วมทุน พ.ศ. ๒๕๖๒ ส่งผลให้มีโอกาสที่จะเกิดการทุจริต หรือประเทศชาติ เสียหายได้</p> <p>ข้อสนับสนุนเหตุผลที่ ๒</p>	<p><b>๙. นายยศวินทร์ มาไพศาลสิน</b></p>

<p style="text-align: center;"><b>ไม่เห็นด้วย</b></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>	<p style="text-align: center;"><b>เห็นด้วย</b></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>
<p>การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติร่วมทุนฯ เป็นมาตรฐานที่ต่ำที่สุดของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน ตามพระราชบัญญัติร่วมทุนฯ จะต้องมีการเปิดประมูลเพื่อให้รัฐได้ผลประโยชน์สูงสุด การไม่ได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติดังกล่าวตามคำสั่งดังกล่าว อาจเป็นการเอื้อผลประโยชน์แก่เอกชนรายเดียว ซึ่งสื่อถึงการเกิดการทุจริต และอาจส่งผลเสียหายต่อประเทศ</p> <p>เหตุผลที่ ๓ การดำเนินการตามข้อเสนอของ BTSC และคณะกรรมการดำเนินการ ไม่ใช่แนวทางในการลดค่าโดยที่ถูกต้อง</p> <p>· ข้อเสนอสนับสนุนเหตุผลที่ ๓</p> <p>การลดค่าโดยสารโดยการกำหนดอัตราค่าโดยสารไม่เกิน ๖๕ บาท เป็นการแบ่งเงินจากผลประโยชน์จำนวนมหาศาล ที่เกิดจากการต่อสัมปทานให้ BTSC อีก ๓๐ ปี มาลดค่าโดยสาร เนื่องจากการต่อสัมปทานให้ BTSC จนถึงปี ๒๖๐๒ จะทำให้ BTSC ประหยัดเงินค่าสัมปทานไปได้เป็นจำนวนมหาศาล การที่ BTSC นำผลประโยชน์ดังกล่าวมาอุดหนุนค่าโดยสาร จึงไม่ได้แนวทางที่ถูกต้อง</p> <p>เหตุผลที่ ๔ มีทางเลือกหลายทางเลือกในการทำให้เป็นโครงข่ายเดียวกัน การทำให้เป็นโครงข่ายเดียวกันไม่จำเป็นต้องต่อสัมปทาน</p> <p>ข้อเสนอสนับสนุนเหตุผลที่ ๔</p> <p>- ข้ออ้าง ๑ หากต้องมีการเปลี่ยนรถ จะไม่เป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) ประชาชนจะได้รับความไม่สะดวก ไม่จริง เพราะ การทำเว้นให้ เป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ยกตัวอย่าง การบริหารจัดการ Flow ของผู้โดยสาร เช่น การเปลี่ยนรถไฟเป็นเรื่องปกติในต่างประเทศ</p> <p>- หากมีหลาย Operator จะไม่เป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) ไม่จริง เพราะการ</p>	

<p style="text-align: center;"><b>ไม่เห็นด้วย</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน</b> <b>เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>เห็นด้วย</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน</b> <b>เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</b></p>
<p>ทำให้เป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) สามารถดำเนินการร่วมกันได้ ขึ้นอยู่กับข้อตกลงของ Operator ทุกสายและรัฐผู้ที่เป็นคนกำกับดูแล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เนื่องจากการทำให้เป็นระบบตัวร่วม เป็นการอำนวยความสะดวกต่อประชาชน ซึ่งมีความจำเป็นต้องทำอยู่แล้ว จึงไม่เกี่ยวกับการทำโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation)</li> </ul> <p>เหตุผลที่ ๕ ข้อเสนอได้ข้อมูลไม่ครบถ้วน ไม่สามารถเชื่อถือได้</p> <p>ข้อสนับสนุนเหตุผลที่ ๕</p> <p>๕.๑ ไม่ได้ข้อมูลการเจรจาทั้งหมด เนื่องจากไม่มีหลักฐานการประชุมของคณะกรรมการเจรจา จึงไม่สามารถพิสูจน์ข้อเท็จจริงดังกล่าวได้</p> <p>๕.๒ ข้อเสนอทางการเงินไม่มีหลักฐานหรือข้อมูลสนับสนุนตัวเลขที่นำมาแสดง เช่น ภาระทางการเงินหนี้ หรือ โมเดลค่าโดยที่นำมาแสดง ไม่แสดงแหล่งข้อมูลหรือที่มาที่ไป</p> <p>เหตุผลที่ ๖ มีทางเลือกอื่นนอกจากการต่อสัมปทาน หากต้องการต่อสัญญาเพื่อแก้ไขภาระหนี้สินของ กทม.</p> <p>ข้อสนับสนุนเหตุผลที่ ๖</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รัฐสามารถออกพันธบัตรหรือหุ้นกู้เพื่อนำเงินไปชำระหนี้สิน</li> <li>- กทม. สามารถนำทรัพย์สินของ กทม. เช่น รางรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า มาจัดตั้งกองทุนโครงสร้างพื้นฐานแล้วนำออกขายแก่ประชาชนเพื่อระดมทุนได้ เพื่อจ่ายค่าภาระหนี้สินได้</li> </ul> <p>เหตุผลที่ ๗ เนื่องจากการเป็นภานำภาษีของคน กทม. ไปใช้นอกเขต กทม. ในส่วนขยายที่ ๒</p> <p>ข้อสนับสนุนเหตุผลที่ ๗</p> <p>เนื่องจากส่วนต่อขยายส่วนที่ ๒ ช่วงเขียวเหนือ (หมอชิต - คูคต) และช่วงเขียวใต้ (บางรี้ง - เคหะ)</p>	

<p style="text-align: center;"><u>ไม่เห็นด้วย</u></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม. ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>	<p style="text-align: center;"><u>เห็นด้วย</u></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม. ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>
<p>ไม่ใช่พื้นที่ในเขต กทม. หากมีการต่อสัมปทานโดย แลกกับการยุติหนี้ จึงถือเป็นการนำผลประโยชน์ของ คน กทม. ไปให้ประชาชนในพื้นที่ปทุมธานีและ สมุทรปราการ</p>	
<p><b>๑๐. นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร</b> กรรมการวิสามัญฯ ทางด่วนและรถไฟฟ้า (BTS)</p> <p>-มีความเห็นว่าไม่ให้ต่อสัญญาฯ BTS ออกไปอีก ๔๐ ปี ให้ กทม. ยุติการดำเนินการขยายสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลัก (Core Network) สิ้นสุดในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ เพราะจะเป็น ประโยชน์ต่อประชาชนและได้ส่วนลดค่าโดยสารให้ ประชาชนได้หลังจากสิ้นสุดสัญญาในปี ๒๕๗๒ และมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้</p> <p>๑) สัญญาฯ ที่อ้างไม่ได้เข้าพบ. ร่วมทุน โดยใช้ KT จ้าง (อ้างว่าไม่ใช่รัฐ ทั้งที่ กทม. ถือหุ้น ๑๐๐%)</p> <p>๒) Market Sounding เป็นแค่ฟังความเห็นซึ่งพอ ไปแจ้งให้คนมารับหนี้ แล้วทำต่อแบบไม่ชัดเจน ใคร จะไปสนใจ</p> <p>๓) เป็นการหนี พบ. ร่วมทุน อย่างชัดเจน</p> <p>๔) เป็นการหนีการประมูลฯ (Bidding)</p>	<p><b>๑๐. นายยุทธนา โพรสุธน</b></p> <p>๑. ข้าพเจ้า เห็นด้วยกับการขยายสัมปทาน รถไฟฟ้า (BTS) เพราะมีความสามารถ และ ดำเนินการดีกว่ารัฐบาลทำเอง</p> <p>๒. BTS จะรับหนี้จากการดำเนินงานส่วนขยาย ๑๔,๐๐๐ ล้านบาท ส่วนต่อขยาย ๒๒,๐๐๐ ล้าน บาท และขาดทุน ๒๘,๐๐๐ ล้านบาท ประมาณ คร่าว ๆ ๖๖,๐๐๐ ล้านบาท แทนการรับหนี้จาก รัฐบาล ซึ่ง BTS สามารถบริหารได้</p> <p>๓. สำคัญที่สุด คือ การต่อขยายสัมปทานต้อง ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย และสอดคล้องกับ จริยธรรมอันดี โปร่งใส ตรวจสอบได้ และเป็นธรรม กับเอกชน รัฐบาล</p> <p>๔. ถ้าขยายสัมปทานออกไป ก็อยากให้ควบคุม ราคาของค่าตัวให้ถูกลงไม่ควรเกิน ๔๐ บาทตลอด สาย กับ core network ต้องไม่เกิน ๒๐ บาท จะเป็น คุณประโยชน์ต่อประชาชนในการลดค่าใช้จ่ายในการ ดำรงชีวิต</p>
<p><b>๑๑. นายกิตติกร โล่ห์สุนทร</b> ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า (BTS) เนื่องจาก</p> <p>๑) สัญญาสัมปทานยังเหลืออีกนาน</p> <p>๒) ควรเจรจาให้รัฐและประชาชนได้ประโยชน์ที่ ดีกว่านี้</p> <p>แต่เห็นด้วยในหลักการการเจรจา ในเรื่อง ดังต่อไปนี้</p> <p>๑) เป็น Single Operator</p> <p>๒) นำรายได้ในส่วนกลางตัวเมือง (ที่มีกำไร) ไป ช่วยในส่วนต่อขยายที่อาจจะไม่มีผลประกอบการที่ดี และมีความเห็นเพิ่มเติมคือ</p>	<p><b>๑๑. นางสาวทันทยา วงษ์โอภาสี</b></p>

<p style="text-align: center;"><u>ไม่เห็นด้วย</u> ที่จะให้ กทม. ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>	<p style="text-align: center;"><u>เห็นด้วย</u> ที่จะให้ กทม. ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>
<p>๑) การเจรจาควรรอจนถึงการรวมบริการกับ เส้นทางอื่นที่กำลังจะมีขึ้นในอนาคต</p>	
<p>๑๒. นายจิรพงษ์ ทรงวัชรารภรณ์</p>	<p>๑๒. พลตำรวจตรี สุรินทร์ ปาลาเร่ เห็นด้วยให้ต่อสัญญา แต่ต้องลดราคาค่าโดยสาร ลงมาอีกไม่ให้เกิน ๖๐ บาท</p>
<p>๑๓. นายประเดิมชัย บุญช่วยเหลือ ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทาน และมี ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม</p> <p>๑. กทม. หรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบในการ ดูแลเรื่องสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าในอนาคต ควร ดูแลในเรื่องของค่าโดยสารที่ประชาชน โดยทั่วไป สามารถที่จะใช้บริการได้เพราะราคาค่าโดยสาร ปัจจุบัน ราคาแพง ส่วนผลประโยชน์อย่างอื่นที่เกิด จากการจัดหา นอกจากการจัดเก็บค่าโดยสารจะต้อง มีการจัดแบ่งให้กับหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของสัมปทานใน สัดส่วนที่เป็นธรรม</p> <p>๒. สัญญาหลักเดิม (สายสีเขียวเข้ม) เมื่อหมด สัญญาเจ้าของสัมปทานควรจัดให้มีการประกวดราคา เพื่อจัดหาผู้เดินรถใหม่ โดยจะต้องมีการกำหนด เงื่อนไขที่เป็นประโยชน์กับประเทศชาติ และ ประชาชนเป็นหลัก เพราะผู้เสนอราคาเดินรถรายใหม่ ไม่ต้องลงทุนอะไร เพราะเป็นส่วนที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด</p>	
<p>๑๔. นายพีระเพชร ศิริกุล ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทาน</p>	
<p>๑๕. พลตำรวจตรี มณฑิเตอร์ ประทีปะวณิช ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทาน และมี ความเห็นเพิ่มเติม คือ</p> <p>การดำเนินการรถไฟฟ้า เป็นกิจการตาม พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่ง ประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ จึงควรโอนการดำเนิน กิจการรถไฟฟ้าที่ กทม. ดำเนินการอยู่ ไปให้ รฟม. ดำเนินการทั้งหมด</p>	
<p>๑๖. นางมนพร เจริญศรี</p>	

<p style="text-align: center;"><u>ไม่เห็นด้วย</u></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>	<p style="text-align: center;"><u>เห็นด้วย</u></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>
<p><b>๑๗. นายวิรัช พันธุมะผล</b></p> <p>ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานและมีการแก้ไขเพิ่มเติม คือ</p> <p>ทางเดินรถไฟฟ้าเดิมช่วงที่ กทม. สร้างไว้ให้ดำเนินการตามสัญญาเดิม เมื่อหมดสัญญา รัฐเอามาดำเนินการเองโดยกำหนดราคาค่าโดยสารถูกลงเพื่อประโยชน์ของประชาชน ส่วนช่วงต่อขยายทิศเหนือและตะวันออก รัฐควรจ้างเอกชนเดินรถโดยกำหนดราคาค่าโดยสารที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชน และควรมีระบบ easy pass เพื่อต่อจากส่วนหนึ่งไปอีกส่วนหนึ่ง โดยมีส่วนลดราคา รัฐต้องไม่คำนึงถึงความคุ้มทุนหรือกำไรขาดทุน เพราะรัฐเก็บภาษีจากประชาชน รัฐต้องไม่ทำกำไรจากกิจการของรัฐ เช่น รัฐสร้างถนน สร้างโรงพยาบาล มหาวิทยาลัย รัฐก็ไม่คำนึงถึงต้นทุน กำไร ขาดทุน</p>	
<p><b>๑๘. นายวิรัตน์ วรศลิริน</b></p> <p>ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทาน และมีความเห็นเพิ่มเติม คือ</p> <p>กรรมการได้สอบถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการขยายสัญญาสัมปทานของบริษัท BTSC นั้น มี ๔ องค์กร คือ ๑) กรุงเทพมหานคร ๒) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ๓) บริษัท BTSC ๔) หัวหน้า คสช. แต่การสอบถามทั้ง ๓ หน่วยงาน ทั้งกรุงเทพมหานคร รฟม. และ BTSC ต่างปฏิเสธไม่ได้มีการทำเรื่องหรือรับเรื่องจากหน่วยงานใดให้พิจารณาในเรื่องนี้ ดังนั้น การดำเนินเชิงบังคับให้พิจารณาผลประโยชน์เอกชนโดยอ้างประโยชน์ของประชาชนอาจมีผู้ได้รับผลประโยชน์ ดังนั้น จึงมีความเห็นไม่เห็นด้วยกับการต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้า บีทีเอส</p>	

<p style="text-align: center;"><u>ไม่เห็นด้วย</u></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>	<p style="text-align: center;"><u>เห็นด้วย</u></p> <p style="text-align: center;">ที่จะให้ กทม.ขยายสัญญาสัมปทาน เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอส</p>
<p><b>๑๙. นางสุภาภรณ์ คงวุฒิปัญญา</b></p> <p>๑. เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะ ผลการศึกษาให้ กรุงเทพมหานครยุติการดำเนินการขยายสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว</p> <p>๒. สัญญานี้เป็นสัญญาทางปกครอง แปลว่า ประชาชนมีสิทธิได้รับรู้รายละเอียดสัญญา ในฐานะ สส. ที่มาจากประชาชน ดิฉันขอเสนอให้รัฐบาล/ กรุงเทพมหานคร เปิดเผยแพร่รายละเอียดของสัญญาให้ ประชาชนรับทราบเป็นการสาธารณะ โดยเฉพาะเรื่อง การคิดราคาค่าโดยสารที่เก็บในปัจจุบันและการเพิ่ม ราคาค่าโดยสารที่จะปรับขึ้นในอนาคต รวมถึง ผลประโยชน์จากการบริหารทรัพย์สินและการใช้สิทธิ ต่าง ๆ</p>	

**กรรมาธิการงดออกเสียงและขอสงวนความเห็น**

**๑. นายชาติดา ไทยเศรษฐ์**

**๒. นายเกียรติ ลิทธิ์อมร**

**๓. นายปรเมศวร์ กุมารบุญ**

เนื่องจากลาประชุมในครั้งที่ ๗ ครั้งที่ ๘ และครั้งที่ ๙ จึงไม่ได้รับทราบข้อมูลเพียงพอในการขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า

**๔. นายมานะ มหาสุวีระชัย**

**๕. นางลินดา เชิดชัย**

**๖. นายสามารถ ราชพลสิทธิ์**

ไม่ว่าจะจ้าง BTSC ให้บริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวหรือขยายเวลาสัมปทานให้ BTSC ก็ตาม จะต้องทำให้ค่าโดยสารถูกลง โดยขอเสนอแนวทางการคิดค่าโดยสาร ดังนี้

๑. รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายเหนือ ช่วงหมอชิต - คูคต ค่าโดยสาร ๑๕ บาทตลอดสาย
๒. รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายใต้ ช่วงอ่อนนุช - เคหะสมุทรปราการ ค่าโดยสาร ๑๕ บาทตลอดสาย
๓. รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายตะวันตก ช่วงสะพานตากสิน - บางหว้า ค่าโดยสาร ๑๕ บาทตลอดสาย

๔. รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนที่ให้สัมปทานแก่ BTSO ช่วงหมอชิต - อ่อนนุช และช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน ค่าโดยสารเหมือนเดิม คือ ๑๖ - ๔๔ บาท ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้เพราะให้สัมปทานไปแล้ว หากใช้แนวทางดังกล่าวข้างต้น จะทำให้ค่าโดยสารถูกลง ตามตัวอย่างดังนี้

๑. จากคูคต - สยาม ค่าโดยสารจะลดลงเหลือ ๕๙ บาท (๑๕ + ๔๔) จากเดิม ๑๐๔ บาท

๒. จากเคหะสมุทรปราการ - สยาม ค่าโดยสารจะลดลงเหลือ ๕๙ บาท (๑๕ + ๔๔) จากเดิม ๙๘ บาท