

# สำเนาคู่ฉบับ

○ คำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราว  
ก่อนการพิพากษา

(ด. ๒๐)



คดีหมายเลขดำที่ ๑๖๓/๒๕๖๔

คดีหมายเลขแดงที่ /๒๕

ในพระปรมາภไroyพระมหาชนชัตติย์

ศาลปกครองกลาง

วันที่ ๗ เดือน กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๖๔

ระหว่าง	นายสิริพงศ์ อังคสกุลเกียรติ ที่ ๑	ผู้ฟ้องคดี
	นางสาวศุภมาส อิศรภักดี ที่ ๒	
	ร้อยตำรวจตรี มณฑล โพธิ์คาย ที่ ๓	
	นายโชคพิพัฒ์ เตชะโสภณเมธี ที่ ๔	
	นายพิษณุ พลธี ที่ ๕	
	นายอนาวิล รัตนสถาพร ที่ ๖	
	กรุงเทพมหานคร ที่ ๑	
	ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ที่ ๒	ผู้ถูกฟ้องคดี

เรื่อง คดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบ  
ด้วยกฎหมาย

คดีนี้ผู้ฟ้องคดีทั้งหมดฟ้องว่า ผู้ฟ้องคดีทั้งหมดในฐานะที่เป็นประชาชนผู้ใช้บริการ  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและในฐานะสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่ได้รับการร้องเรียน  
จากประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดอื่น ๆ ที่ได้รับความ  
เดือดร้อนจากการกระทำของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสอง โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้มีประกาศ



/ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑...

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ ความว่า “ด้วยปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้เปิดให้บริการโครงการไฟฟ้าสายสีเขียว แก่ประชาชนตลอดแนวเส้นทาง และจะดำเนินการจัดเก็บค่าโดยสาร โดยไม่มีการเก็บค่าแรกเข้า ข้ามข้อน อาศัยอำนาจตามข้อ ๔ แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ค่าบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๒ จึงมีประกาศ ดังต่อไปนี้ ๑. ยกเลิกประกาศ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๐ เรื่อง ค่าโดยสารโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ ๑ (ซอยสุขุมวิท ๘๕ - ซอยสุขุมวิท ๑๐๗) ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ ๒ (จากสิน - เพชรเกษม) ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร ๒. ในประกาศนี้ กำหนดดังนี้ (๑) โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คุคต หมายถึง โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว จากสถานีห้าแยกลาดพร้าว (N๙) ถึงสถานีคุคต (N๒๔) จำนวน ๑๖ สถานี (๒) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หมายถึง โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ตามแนวเส้นทาง สัมปทาน แบ่งเป็นสายสุขุมวิท ๑๗ สถานี จากสถานีอ่อนนุช (E๙) ถึงสถานีหมอชิต (N๙) และสายสีลม จำนวน ๖ สถานี จากสถานีสنانกีพาแห่งชาติ (W๑) ถึงสถานีสะพานตากสิน (S๖) รวมจำนวน ๒๓ สถานี (๓) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงที่ ๑ หมายถึง โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายสายสีลม ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร จากสถานีกรุงธนบุรี (S๗) ถึงสถานีวงเวียนใหญ่ (S๙) จำนวน ๒ สถานี (๔) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท หมายถึง โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร จากสถานีบางจาก (E๑๐) ถึงสถานีแบริ่ง (E๑๔) จำนวน ๕ สถานี (๕) โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ หมายถึง โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว จากสถานีสำโรง (E๑๕) ถึงสถานีเคหะสมุทรปราการ (E๒๓) จำนวน ๘ สถานี (๖) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงที่ ๒ หมายถึง โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายสายสีลม ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร จากสถานีโพธินิมิต (S๙) ถึงสถานีบางหว้า (S๑๒) จำนวน ๕ สถานี ๓. ให้จัดเก็บค่าโดยสารโครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ดังนี้ (๑) ค่าโดยสารในเส้นทาง ตามข้อ ๒ (๑) กำหนดในอัตรา ๑๕ - ๔๕ บาท (ปรับเพิ่มขึ้น ๓ บาท/สถานี) (๒) ค่าโดยสารในเส้นทาง ตามข้อ ๒ (๒) และข้อ ๒ (๓) เป็นไปตามตารางค่าโดยสาร ที่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำหนด (๓) ค่าโดยสารในเส้นทาง



/ตามข้อ ๒...

ตามข้อ ๒ (๔) และข้อ ๒ (๕) กำหนดในอัตรา ๑๕ - ๔๕ บาท (ปรับเพิ่มขึ้น ๓ บาท/สถานี) (๕) ค่าโดยสารในเส้นทาง ตามข้อ ๒ (๖) กำหนดในอัตรา ๑๕ - ๒๕ บาท (ปรับเพิ่มขึ้น ๓ บาท/สถานี) การจัดเก็บค่าโดยสารแรกเข้าตามข้อ ๓ (๑) ถึง ๓ (๔) ให้จัดเก็บเพียงครั้งเดียว และให้จัดเก็บอัตราค่าโดยสารตลอดเส้นทางไม่เกิน ๑๐๙ บาท ตามตารางแนบท้ายประกาศนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เป็นต้นไป"

ผู้ฟ้องคดีทั้งทกเห็นว่า ประกาศดังกล่าวเป็นคำสั่งทางปกครองที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย หากมีผลใช้บังคับจะทำให้ผู้ฟ้องคดีทั้งทกและประชาชนทั่วไปเกิดความเสียหาย เป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) โดยการให้สัมปทานแก่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นทางยกระดับ ๒ สายในกรุงเทพมหานคร แบ่งเป็นสายสุขุมวิท ๑๙ สถานี จากสถานีอ่อนนุช ถึงสถานีหมอชิต และสายสีลมจำนวน ๖ สถานี จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึง สถานีสะพานตากสิน รวม ๒๓ สถานี ระยะทาง รวม ๒๓.๔ กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์ บรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และเพื่อเพิ่มทางเลือกการเดินทาง ที่มีประสิทธิภาพให้กับประชาชน ลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล อันเป็นสาเหตุสำคัญ ให้การจราจรติดขัด ซึ่งบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ลงทุนทั้งหมด รวมถึงการบริหารจัดการเดินรถและได้รับสิทธิในการเก็บค่าโดยสารตลอดอายุสัมปทาน จะครบกำหนดสัญญา พ.ศ. ๒๕๗๒ ต่อมา รัฐบาลได้กำหนดให้เส้นทางดังกล่าวเป็นรถไฟฟ้า สายสีเขียวในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้ดำเนินงานส่วนต่อขยายจากโครงการเดิม ๒ เส้นทาง คือ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตอนที่ ๑) ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร จากสถานีสะพานตากสินถึงสถานีวงเวียนใหญ่ จำนวน ๒ สถานี ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตอนที่ ๒) ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีบางหว้า จำนวน ๕ สถานี รวมระยะทาง ๗.๕ กิโลเมตร และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร จากสถานีอ่อนนุชถึงสถานีแบริ่ง จำนวน ๕ สถานี ทั้งนี้ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและติดตั้งระบบ แต่ได้ว่าจ้างบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้เดินรถ นอกจากนี้ ยังมีส่วนต่อขยายอีก ๒ เส้นทาง ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ จากสถานีแบริ่งถึงสถานีเคหะสมุทรปราการ จำนวน ๙ สถานี และส่วนต่อขยายช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คุคต จากสถานีหมอชิตถึงสถานีคุคต จำนวน



/๑๖ สถานี...

๑๖ สถานี ชี้แจงเชื่อมต่อการเดินทางจากกรุงเทพมหานครถึงปริมณฑล โดยการรถไฟฟ้า  
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา

ต่อมา คณะกรรมการได้มีมติ เรื่อง ขอความเห็นชอบการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วง和尚อชิต - สะพานใหม่ - คุคต  
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้กรุงเทพมหานคร (รฟม.) เมื่อวันที่ ๒๖  
พฤษจิกายน ๒๕๖๑ ให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว  
ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วง和尚อชิต - สะพานใหม่ - คุคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร)  
ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ มาตรา ๗๕ (๕)  
ซึ่งใช้ข้อมูลทางการเงินของโครงการฯ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ และข้อมูลประมาณการ  
ทางการเงิน ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๒ เป็นข้อมูลยังคง ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ  
เพื่อให้กระทรวงมหาดไทย โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ รับโอนกรรมสิทธิ์และการบริหารจัดการ  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงดังกล่าวต่อไป และให้กระทรวงคมนาคมและผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑  
บูรณาการการเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าต่าง ๆ รวมทั้ง การกำหนดอัตราค่าแรกเข้าและ  
อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรม และไม่ก่อให้เกิดภาระต่อประชาชนผู้ใช้บริการ  
มากเกินไป และให้เร่งรัดดำเนินการเรื่องระบบตัวร่วมให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ทั้งนี้ ให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑  
พิจารณากำหนดอัตราค่าแรกเข้าและการใช้ระบบตัวร่วมให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล  
ตามความเห็นของกระทรวงการคลังด้วย โดยให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ พิจารณาดำเนินการ (๑)  
บริหารจัดการเงินรายได้และตั้งงบประมาณของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ให้เพียงพอต่อการชำระหนี้  
ดังกล่าวอย่างเคร่งครัด รวมทั้งพิจารณากำหนดค่าโดยสารให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับ  
ค่าครองชีพของผู้ใช้บริการด้วย และ (๒) บริหารจัดการสัญญาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว  
ให้มีระดับสูงร่วมกันทุกช่วง เพื่อให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ สามารถเปิดให้เอกชนเข้ามาร่วม  
แข่งขันประมูลการให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้ทั้งสาย อันจะเป็นการชูงี้ให้มี  
เอกชนรายใหม่เข้าร่วมแข่งขัน ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ต่อภาครัฐและผู้ใช้บริการ  
ระบบขนส่งมวลชนต่อไป ต่อมา เมื่อวันที่ ๑๓ เมษายน ๒๕๖๒ ได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะกรรมการฯ  
ความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้  
ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ บริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วง和尚อชิต - แบริ่ง ช่วงบางหว้า -  
สนามกีฬาแห่งชาติ ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ช่วง和尚อชิต - สะพานใหม่ - คุคต เป็นไป  
อย่างต่อเนื่อง เป็นโครงข่ายอย่างเดียวกัน (Through Operation) อำนวยความสะดวกในการ



/เดินทาง...

เดินทางของประชาชนผู้โดยสาร และมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรม และไม่เป็นภาระแก่ประชาชน เพื่อให้การเข้าถึงการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเป็นไปอย่างเท่าเทียมและทั่วถึง อันจะเป็นประโยชน์ต่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพต่อระบบคมนาคมขนส่งและระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย ต่อมาคณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตามที่ได้รับการแต่งตั้งโดยกระทรวงมหาดไทยตามคำสั่งหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าว ได้มีการเจรจากับปริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้รับสัมปทานเดิมแล้วเสร็จ พร้อมทั้งรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยได้ให้ความเห็นชอบผลการเจรจาแล้ว ประกอบกับสำนักงานอัยการสูงสุด ได้พิจารณาตรวจสอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว กระทรวงมหาดไทย จึงได้เสนอเรื่องถึงเลขานุการรัฐมนตรีเพื่อนำเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อให้คณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณาเรื่องขอความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวต่อไป

ต่อมา สำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ได้มีหนังสือขอให้กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี เรื่อง ขอความเห็นชอบผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้เสนอความเห็นไปยังสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีหลายครั้ง รวมถึงตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๒/๔๐๑ ลงวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เรื่อง ความเห็นเพิ่มเติมกรณีขอความเห็นชอบผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยมีข้อสังเกตในประเด็นสรุปได้ว่า ประเด็นความครอบคลุมตามหลักการของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๕๖ และมาตรา ๕๗ กำหนดขั้นตอนการแก้ไขสัญญา ร่วมลงทุนซึ่งการดำเนินการตามกระบวนการต้องใช้ระยะเวลาเพื่อให้เกิดความรอบคอบในการวิเคราะห์โครงการในเชิงผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) และอัตราผลตอบแทนทางด้านการเงิน (FIRR) รวมทั้งแหล่งที่มาของเงินทุนปริมาณผู้โดยสาร และราคากำไรที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับประชาชน ซึ่งการดำเนินการของคณะกรรมการ ตามคำสั่งหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ให้ถือว่าเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ แล้ว แต่เป็นการดำเนินการภายหลังการเจรจาโดยไม่มีการเสนอความเห็นว่า การต่อสัญญาสัมปทานควรประกาศราคาหรือควรเจรจาต่อรองกับเอกชนรายเดิม ประกอบกับกรณีการพิจารณาเปรียบเทียบที่สมควร



/จะต่อ...

จะต่อสัญญาเดิมหรือรื้อ改ดำเนินการเองก็ได้กำหนดกรอบการพิจารณาตามมาตรา ๔๙ ของกฎหมายดังกล่าวให้หน่วยงานเจ้าของโครงการสมควรนำเสนอรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างน้อย ๕ ปี ก่อนที่สัญญาร่วมลงทุนจะสิ้นสุดลง โดยให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐ ความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะและผลกระทบต่อประชาชนก่อนสัญญาเดิมสิ้นสุดลงซึ่งเป็นกรอบระยะเวลาที่เหมาะสม สมควรแก่การนำมารวบเคราะห์ความเหมาะสมและการพิจารณาของรายได้ รายจ่าย ดังนั้น เพื่อการดำเนินการเป็นไปตามวัตถุประสงค์ เจตนาณ์ ของกฎหมายดังกล่าวและคำสั่งหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ และ กรณีจึงสมควรดำเนินการในขั้นตอนการเรจาการได้มาซึ่งข้อมูล ในการเรจาสอดคล้องตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และหลักในการบริการกิจการบ้านเมืองที่ต้องเกิดความครบถ้วนและเป็นไปตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ให้จัดทำประมาณการ การสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับเสนอในการขออนุมัติต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีด้วยในการพิจารณาอนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามวาระหนึ่ง ให้คณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา ความจำเป็นเร่งด่วน ประโยชน์ที่ได้รับ และภาระทางการคลังหรือการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้น ในอนาคตด้วย ประเด็นการคิดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ ปรากฏว่าร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวกำหนดให้มีอัตราค่าโดยสาร ไม่เกิน ๖๕ บาทตลอดสายซึ่งเป็นอัตราค่าโดยสารสูงกว่ารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในปัจจุบัน จึงเห็นว่าการคิดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมเป็นธรรมแก่ประชาชนใช้บริการ สมควร พิจารณาภายใต้ข้อเท็จจริงและดำเนินการ ดังนี้ ๑. สมควรกำหนดให้ค่าโดยสารมีอัตรา ค่าบริการที่ถูกที่สุดสำหรับประชาชนที่ใช้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยมาใช้บริการซึ่งจะทำให้การกระจายในกรุงเทพมหานคร เป็นไปอย่างต่อเนื่อง (หมายเหตุ : ปัจจุบันผู้มีรายได้น้อยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางรถไฟฟ้า จำนวน ๑๓๐ บาทต่อวัน ซึ่งคิดเป็น ๓๕% ของค่าแรงขัันต่ำ) ๒. จากเงื่อนไขในร่างสัญญา ร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่จะควบคุมอัตราค่าโดยสารไม่เกิน ๖๕ บาท ตลอดสาย โดยกระทรวงมหาดไทยใช้ข้อมูลในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ เป็นฐานในการเบรี่ยงเทียบ และคำนวณ มีความเห็นว่า ในอนาคตเมื่อปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ประกอบกับรถไฟฟ้า สายสีเขียวเป็นเส้นทางหลักของเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่น ย่อมส่งผลให้สามารถลดอัตรา ค่าโดยสารลงได้มากกว่า ๖๕ บาท ดังนั้น การควบคุมอัตราค่าโดยสารไม่เกิน ๖๕ บาท



/ตลาดสดสาย...

ตลอดสาย จึงถือเป็นการดำเนินการที่สมควรวิเคราะห์ต้นทุนที่แท้จริงเป็นหลักและลดหรือลดลงกรณีการเชื่อมต่อค่าแรกเข้า กำหนดเป็นเงื่อนไขเมื่อมีการเดินทางเปลี่ยนสายทางเพื่อลดภาระให้แก่ประชาชน ๓. จากการพิจารณาอัตราค่าโดยสารเมื่อเปรียบเทียบกับรถไฟฟ้าสายอื่นพบว่า ปัจจุบันรถไฟฟ้าสายสีเขียว เปิดให้บริการมาแล้วกว่า ๒๑ ปี ซึ่งได้ผ่านจุดคุ้มทุนมาแล้ว มีผู้โดยสารประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ - ๑,๐๐๐,๐๐๐ คน (สถิติประมาณการก่อนวิกฤติการโควิด - ๑๙) และมีอัตราค่าโดยสารไม่เกิน ๖๕ บาท ตลอดสายในขณะที่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีผู้โดยสารประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ คนต่อวัน และมีอัตราค่าโดยสารไม่เกิน ๔๒ บาทตลอดสาย แต่ยังสามารถดำเนินกิจการได้อย่างต่อเนื่อง จึงเห็นว่ารถไฟฟ้าสายสีเขียวสามารถกำหนดราคาค่าโดยสารที่เป็นธรรมและถูกลงกว่า ๖๕ บาทได้ และอื่น ๆ

โดยที่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าจนถึงวันที่ผู้ฟ้องคดีทั้งหกได้ฟ้องคดีนี้ เลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรียังมิได้บรรจุวาระเสนอให้ข้อมูลต่อความเห็นชอบผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เข้าที่ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติแต่อย่างใด ดังนั้น การที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ออกประกาศที่พิพากษาโดยที่ยังไม่มีการดำเนินการตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรี ในวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๑ หรือดำเนินการตามความเห็นตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม กำหนดอัตราค่าโดยสารในราคากลางที่สูงกว่าร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่กำหนดให้มีอัตราค่าโดยสารไม่เกินราคา ๖๕ บาท ตลอดสาย และมิได้คำนึงถึงภาระที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนผู้มีรายได้น้อย รายได้ปานกลาง ทำให้ประชาชนไม่อาจเข้าถึงบริการภาครัฐ และโดยในระยะเวลาสถานการณ์โควิด - ๑๙ ที่แพร่ระบาดในขณะนี้มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวม มีหนี้ภาครัฐเรือนสูงขึ้นเป็นอย่างมาก การที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ประกาศกำหนดราคาค่าโดยสารโดยให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เป็นต้นไปนั้น จึงเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย และเป็นการสร้างภาระให้เกิดแก่ประชาชนเกินสมควร ผู้ฟ้องคดีทั้งหกจึงนำคดีมาฟ้องต่อศาลปกครองเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๔

ขอให้ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษา ดังนี้

- ให้เพิกถอนหรือยกเลิกประกาศ เรื่อง กำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ ของผู้ถูกฟ้องคดี



/๒. ให้มี...

๒. ให้มีคำสั่งระงับการดำเนินการได้ ตามประกาศ เรื่อง กำหนดค่าโดยสาร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ค่าโดยสารที่ปรับเพิ่มขึ้น) ไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะได้มีคำสั่งหรือคำพิพากษาเป็นที่สุดเสียก่อน

๓. ให้ผู้ถูกฟ้องคดีชำระบرمเนียม รวมทั้งค่าใช้จ่ายแทนผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ถึงที่ ๖ (หากมี)

ผู้ฟ้องคดีทั้งหกยื่นคำร้องลงวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๔ ขอให้ศาลกำหนด วิธีการคุ้มครองชั่วคราวก่อนการพิพากษา โดยมีคำขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ห้าสองระงับการดำเนินการหรือคิดอัตราค่าโดยสารตามประกาศ (การปรับขึ้นค่าโดยสาร) ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๔ รวมทั้งระงับการกระทำการใดๆ ตามประกาศดังกล่าวไว้ก่อนเป็นการชั่วคราว จนกว่าศาลจะได้มีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ศาลปักครองกลางมีคำสั่งเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เรียกผู้ชี้ว่าราชการ กรุงเทพมหานครเข้ามาเป็นผู้ร้องสอดในคดี โดยกำหนดให้เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และมีคำสั่ง ในวันเดียวกันให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีนี้โดยเร่งด่วน ตามข้อ ๔/๒ แห่งระเบียบของ ที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปักครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปักครอง พ.ศ. ๒๕๑๒

ศาลปักครองกลางได้ได้ส่วนคู่กรณี เพื่อมีคำสั่งเกี่ยวกับการกำหนดวิธีการชั่วคราว ก่อนการพิพากษา เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ โดยคู่กรณีได้เห็นด้วยค่าต่อศาล ดังนี้

ผู้ฟ้องคดีทั้งหกให้ถ้อยคำต่อศาลว่า ในประเด็นประการผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งกำหนดอัตราค่าโดยสารลดสาย ไม่เกิน ๑๐๕ บาทนั้น ผู้ฟ้องคดีทั้งหกเห็นว่า การกำหนดอัตราดังกล่าวต้องบูรณาการ ร่วมกันกับกระทรวงคมนาคม และได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังร่วมกับ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ตามมติ ครม. ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ซึ่งในร่างสัญญาที่ทำเสนอสู่ สำนักงานเลขานุการ ครม. กำหนดไว้ว่าค่าโดยสารไม่เกิน ๖๕ บาท (เอกสารแนบท้ายคำฟ้อง หมายเลข ๕ หน้า ๗ ข้อ ๔.๘.๔.๓) อีกทั้งการกำหนดประการราคาดังกล่าวยังไม่สอดคล้อง กับภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนในสภาพเศรษฐกิจ ณ ปัจจุบันอีกด้วย สำหรับประเด็นว่า หากประการดังกล่าวมีผลใช้บังคับต่อไปจะยากต่อการแก้ไขเยียวยาในภายหลังนั้น เนื่องจากประชาชนที่ต้องใช้ระบบรถไฟฟ้าในการเดินทางจากต้นสายไปยังปลายสาย ในราคา ๑๐๕ บาท ซึ่งมีคิดราคาไป - กลับจะเป็นราคา ๒๐๙ บาท ย่อมเป็นภาระกับ



/ผู้ใช้บริการ...

ผู้ใช้บริการที่มีค่าแรงขั้นต่ำวันละ ๓๐๐ บาท เป็นเหตุให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยไม่อาจเข้าถึงบริการสาธารณณะนี้ได้ และหากให้ประกาศดังกล่าวมีผลบังคับใช้แล้วหากต่อมา ครม. มีมติให้เก็บค่าโดยสารในราคามากกว่า ๖๕ บาท ผู้ใช้บริการที่ได้จ่ายค่าโดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวไปแล้วจะได้รับการเยียวยาอย่างไร สำหรับประเด็นว่าหากศาลได้มีคำสั่งให้ห้ามการบังคับตามประกาศดังกล่าว จะไม่เป็นอุปสรรคต่อการบริหารจัดการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ อย่างไร นั้น ผู้ฟ้องคดีทั้งหกเห็นว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นหน่วยงานทางปกครองท้องถิ่นที่มีอำนาจจัดเก็บงบประมาณได้เอง ซึ่งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ น่าจะมีงบประมาณสำรองเพียงพอผู้ฟ้องคดีทั้งหกจึงเห็นว่าถ้าหากให้ห้ามการบังคับโดยสารเพื่อผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีงบประมาณของตนเอง สามารถนำเงินส่วนนี้มาเยียวยาชดเชยในสภาวะเศรษฐกิจช่วงนี้ไปก่อนได้ ทั้งนี้ ยังมีวิธีเจรจาต่อรองในสัญญากับผู้รับจำเป็นจะชดใช้หนี้ได้จึงไม่ยากต่อการจัดทำบริการสาธารณณะของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑

ผู้ฟ้องคดีทั้งหกให้ถ้อยคำเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาฯ ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการให้บริการสาธารณะ ไม่กี่เดือนข้างหน้าจะมีการเลือกตั้งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร การออกประกาศดังกล่าวจึงเป็นการกระทำที่ไม่เหมาะสมเนื่องจากจะมีผลกระทบผู้ว่าราชการคนใหม่ในอนาคต

ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองให้ถ้อยคำต่อศาลว่า ในประเด็นประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่องการกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งกำหนดอัตราค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน ๑๐๕ บาท นั้น ในการบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้แบ่งเป็น๓ ส่วน คือ ส่วนที่เป็นสัญญาสัมปทานเดิมเก็บค่าโดยสารในอัตรา ๑๖ - ๔๔ บาท ส่วนต่อขยายที่ ๑ แบ่งเป็น ๓ ช่วง ช่วงสะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่ เก็บค่าโดยสารร่วมกับส่วนหลัก ช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า กำหนดค่าโดยสาร ๑๕ บาท ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง เก็บค่าโดยสาร ๑๕ บาท ต่อมา ได้มีการเปิดให้บริการเดินรถส่วนต่อขยายที่ ๒ ได้แก่ สายเขียวได้ ตั้งแต่สถานีแบริ่ง - สถานีเคหะสมุทรปราการ ๕ สถานี ๑๓ กิโลเมตร ใช้ชื่อช้างริ้ง โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายโดยยังไม่มีการเก็บค่าบริการนับตั้งแต่เดือนธันวาคม ๒๕๖๑ ถึงปัจจุบัน สายเขียวเหนือ เปิดให้บริการตั้งแต่ วันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๓ ตั้งแต่สถานีหมอมชิต - สะพานใหม่ - คุคต ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ไม่ได้เก็บค่าโดยสาร เช่นเดียวกัน เดิมที่ไม่ได้มีการจัดเก็บค่าโดยสารเนื่องจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เห็นว่า การดำเนินการให้บริการยังไม่เปิดให้บริการครอบทุกสถานี ต่อมาเมื่อมีการเปิดให้บริการครอบทุกสถานี จึงเห็นควรให้มีการกำหนดอัตราค่าโดยสาร เนื่องจากปัจจุบันผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑



/ได้แบกรับ...

ได้แบบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการจ้างบริษัทเอกชนวิ่งรถไฟฟ้ามาโดยตลอดระยะเวลาการเปิดให้บริการ

ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองให้ถ้อยคำว่า ก่อนที่จะมีการประกาศกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่ ๔ กรม. มีมติให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ต้องบริหารจัดการรายได้ให้เพียงพอ กับค่าใช้จ่าย ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้ดำเนินการตามมติของกรม. ดังกล่าวแล้ว ในประเด็นที่ต้องหารือกันระหว่างกระทรวงคมนาคมกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เห็นว่าโครงการข่ายรถไฟฟ้าสายสีเขียวอยู่ในแผนแม่บทระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นผู้รับผิดชอบอยู่แล้ว ดังนั้น การบริหารจัดการจึงเป็นหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ส่วนวิธีการที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ใช้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ตามมาตรฐานการกำหนดอัตราค่าโดยสารโดยทั่วไป MRT Standardization ซึ่งมีวิธีคำนวณโดยมีอัตราแรกเข้า ๑๕ บาท + ๓x แต่ไม่เกิน ๔๕ บาท ซึ่งการกำหนดอัตราดังกล่าว ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ใช้กับส่วนที่เป็นส่วนต่อขยายซึ่งอยู่ในความดูแลของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ แต่โดยที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เห็นว่าประชาชนได้รับภาระจากสถานการณ์โควิด - ๑๙ จึงให้งดเก็บค่าแรกเข้าชั้นต้น ค่าบริการจึงคิดเป็น ๓๐ + ๒๙ + ๓๐ + ๑๕ ประชาชนเดินทางจากต้นทางไปปลายทาง โดยในส่วนของตัวเลข ๒๙ ที่เอกชนได้รับนั้น แท้จริงแล้วเอกชนจะได้รับ ๔๕ บาท pragmatism ประการผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่ารถไฟฟ้าสายสีเขียว ข้อ ๓ (๒)

สำหรับประเด็นว่าหากประกาศดังกล่าวมีผลใช้บังคับต่อไปจะยกต่อการแก้ไขกฎหมายในภายหลัง นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองชี้แจงว่า โดยเฉลี่ยแล้วผู้โดยสารที่มาใช้บริการรถไฟฟ้ามีส่วนน้อยที่จะใช้ตั๋วเด็ดขาดทางถึงปลายทาง เฉลี่ยจะใช้บริการ ๘ - ๑๐ สถานี อัตราค่าโดยสารประมาณ ๕๕ - ๖๕ บาท หลังจากมีการเก็บค่าโดยสารในราคา ๑๐๔ บาท ตามประกาศแล้วหากต่อมารอม. มีมติให้เก็บ ๖๕ บาท ผลของการจัดเก็บค่าโดยสารตามประกาศดังกล่าวไม่น่าจะมีผลกระทบกับผู้ใช้บริการ สำหรับประเด็นว่าหากศาลได้มีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับตามประกาศดังกล่าวจะเป็นอุปสรรคต่อการบริหารจัดการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ อย่างไรนั้น ในส่วนที่เก็บค่าโดยสาร ๑๕ บาท ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ยังขาดทุนเป็นจำนวนเงินประมาณเดือนละ ๑๐๐ ล้านบาท ในส่วนต่อขยายส่วนที่ ๒ แม้ประกาศดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ก็ตามผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ยังต้องรับภาระการขาดทุนประมาณ ๓ พันล้านบาทต่อปี ส่วนเงินงบประมาณสำรองของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีบริการสาธารณูปโภคในพื้นที่ ๑



เช่น...

เช่น ด้านการศึกษา ด้านการสาธารณสุข ด้านความปลอดภัย ฯลฯ จึงไม่อาจที่จะนำงบประมาณดังกล่าวมาแบกรับหนี้สินในการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้

ส่วนประเด็นเรื่องที่ผู้ฟ้องคดีทั้งหกให้ถ้อยคำต่อศาลว่า การออกประกาศ ในช่วงที่กำลังจะมีการเลือกตั้งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองเห็นว่า การดำเนินการออกประกาศดังกล่าวเป็นการบริหารจัดการให้บริการรถไฟฟ้าตามที่คณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติให้เป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ยื่นคำร้อง ฉบับลงวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ขอส่งคำชี้แจงและเอกสารหลักฐานเพื่อประกอบการ ให้ถ้อยคำต่อศาล เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

ศาลปักครองกลางได้ได้รับส่วนคู่กรณี เพื่อมีคำสั่งเกี่ยวกับการกำหนดวิธีการชี้ว่าควร ก่อนการพิพากษาเป็นครั้งที่สอง เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ โดยคู่กรณีได้ให้ถ้อยคำ ต่อศาล ดังนี้

ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองให้ถ้อยคำต่อศาลว่า ในประเด็นตามที่ปรากฏจาก สื่อมวลชนว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้มีประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่าโดยสาร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ให้เลื่อนการจัดเก็บค่าโดยสาร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่องการกำหนดค่าโดยสาร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ ออกไปก่อน ประกาศดังกล่าว มีอยู่จริงตามที่สื่อมวลชนได้รายงาน โดยผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองจะนำส่งสำเนาประกาศฉบับ ดังกล่าวยื่นต่อศาล

ประเด็นตามประกาศ วรรคสอง ที่กำหนดว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้รับนโยบาย จากรัฐบาลให้พิจารณาทบทวนอัตราค่าโดยสารตามประกาศโดยให้คำนึงถึงภาระค่าใช้จ่าย ของประชาชน และภาระของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ให้เกิดความเหมาะสม ภายใต้สถานการณ์ การแพร่ระบาดของโรคโควิด - ๑๙ โดยร่วมหารือแนวทางในการดำเนินการกับ สภาพกรุงเทพมหานครเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว เนื่องจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้รับนโยบาย จากรัฐบาลด้วยว่าจะผ่านทางผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ให้ชะลอการบังคับใช้ประกาศฉบับดังกล่าวไว้ โดยให้คำนึงถึงภาระของประชาชนที่เกิดขึ้นเนื่องจากสถานการณ์โควิด - ๑๙ ภายหลังจาก ได้ออกประกาศการกำหนดค่าโดยสาร ฯ ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ พิจารณาแล้วเห็นด้วยจึงได้เลื่อนการบังคับใช้ประกาศฉบับดังกล่าวออกไปก่อน ซึ่งเป็นการ เลื่อนออกไปโดยไม่มีกำหนดแต่เมื่อได้ยกเลิก เนื่องจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ยังมีภาระค่าใช้จ่าย



ในการจ้าง...

ในการจ้างเอกชนวิ่งรถอยู่เช่นเดิมตามที่ได้เคยให้ถ้อยคำต่อศาลไว้ ซึ่งปัญหาเกี่ยวกับผลกระทบด้านงบประมาณดังกล่าว ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จึงได้นำเรื่องเข้าหารือต่อ สภากรุงเทพมหานครเพื่อหาแนวทางลดภาระผลกระทบที่เกิดขึ้นดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ทั้งนี้ เป็นไปตามความในท้ายรศกสองของประกาศโดยผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสอง จะนำส่งสรุปผลการประชุมดังกล่าวต่อศาล

ส่วนในประเด็นที่ผู้ฟ้องคดีทั้งหกยื่นเอกสารประกอบการให้ถ้อยคำต่อศาล เป็นเอกสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี การกำหนดอัตราค่าโดยสารจะใช้เกณฑ์ที่ต่างจากการกำหนดอัตราค่าโดยสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ตามประกาศ ฉบับลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ เนื่องจากสัญญาารถไฟฟ้าสายสีชมพูมีลักษณะเป็นสัญญาระหว่างผู้ให้สัมปทานกับผู้รับสัมปทาน ส่วนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย มีลักษณะเป็นการจ้างเอกชนวิ่งโดยไม่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทาน จึงมีเงื่อนไขในการกำหนด อัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกัน

ส่วนในประเด็นที่ผู้ฟ้องคดีทั้งหกอ้างถึงรายได้จากการประกอบการ เชิงพาณิชย์ ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองชี้แจงว่าในส่วนที่เป็นพื้นที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ส่วนที่มีการ จัดเก็บค่าโดยสาร ๑๕ บาท ในส่วนต่อขยายที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ดำเนินการรวม ๑๑ สถานี ได้แก่ สถานีบางจาก สถานีบุณนาวา สถานีอุดมสุข สถานีบางนา สถานีแบริ่ง สถานีกรุง ศรีนบุรี สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีโพธินิมิต สถานีตลาดพลู สถานีวุฒากาศ สถานีบางหว้า นั้น มีการจัดเก็บรายได้จากการประกอบกิจการเชิงพาณิชย์ซึ่งเป็นการใช้เช่าพื้นที่และ การโฆษณาเป็นแบบเหมารวมทั้ง ๑๑ สถานี ประมาณ ๓๓ ล้านบาทต่อปี ส่วนที่ดำเนินการ ก่อสร้างโครงสร้างโดย รพม. และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้รับโอนภารกิจมาตามติดตามรัฐมนตรี ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีอำนาจเต็มในการบริหารการประกอบการเชิงพาณิชย์และค่าโฆษณา แบบเหมารวม แต่ปัจจุบันยังมิได้มีการจัดทำเอกสารเข้ามาประกอบการ เนื่องจากสถานี เพิ่งเปิดให้บริการครบทุกสถานี เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๓ และการดำเนินการดังกล่าว จะต้องใช้ระยะเวลาประมาณ ๖ - ๘ เดือน และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เห็นว่าในขณะนี้ยังอยู่ในระหว่าง การพิจารณาเรื่องสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวจึงยังมิได้มีการดำเนินการ ประภาคทางเอกชนในการดำเนินการข้างต้น ทั้งนี้ การจัดเก็บรายได้จากการประกอบกิจการ



/เชิงพาณิชย์...

เชิงพาณิชย์ที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้รับคิดเป็นอัตราประมาณร้อยละ ๕ - ๘ ของรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร

ในประเด็นที่ศาลให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองให้ถ้อยคำต่อศาลว่าหลังจากมีการประชุมสภากรุ่งเทพมหานครเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ จะมีการประชุมในคราวต่อไปเมื่อใด ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองขอชี้แจงว่าการประชุมสภากรุ่งเทพมหานครเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เป็นการประชุมครั้งสุดท้ายของการประชุมสมัยสามัญครั้งที่ ๑ ซึ่งการจะเปิดประชุมสภามัยสามัญครั้งต่อไปจะเปิดประชุมในช่วงเดือนเมษายน ๒๕๖๔ ทั้งนี้ หลังจากมีการเปิดการประชุมสภามัยสามัญครั้งต่อไปแล้วจะรับรองผลการประชุมสภามีวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ได้หรือไม่นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองไม่สามารถยืนยันต่อศาลได้เนื่องจากยังมีวาระการประชุมในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ยังรอการรับรองอยู่ เช่นกัน ทั้งนี้ ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองขอนำส่งสรุปผลการประชุมสภามีวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ และสัญญาให้เอกสารเข้าพื้นที่เพื่อประกอบการพานิชย์และโฆษณาในสถานีส่วนขยายตั้งกล่าวข้างต้น ๑๑ สถานีต่อศาล ภายในวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

ผู้ฟ้องคดีทั้งหากให้ถ้อยคำต่อศาลว่า ตามที่ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองได้ให้ถ้อยคำต่อศาล ในประเด็น เรื่อง ประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ให้เลื่อนการจัดเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตามประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ ออกไปก่อน และประเด็นในเรื่อง ตามประกาศ วรรคสอง ที่กำหนดว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้รับนโยบายจากรัฐบาลให้พิจารณาทบทวนอัตราค่าโดยสารตามประกาศโดยให้คำนึงถึงภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน และภาระของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ให้เกิดความเหมาะสม ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด - ๑๙ โดยร่วมหารือแนวทางในการดำเนินการกับสภากรุ่งเทพมหานคร เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว นั้น ผู้ฟ้องคดีทั้งหากเห็นว่าการที่ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองชี้แจงว่า การที่ได้มีประกาศฉบับลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ เนื่องจากเห็นว่าสถานการณ์โควิด - ๑๙ น่าจะคลี่คลายในเดือนกุมภาพันธ์นั้น จากสถานการณ์จริง ณ ปัจจุบันซึ่งหลายภาคส่วนได้มีการเลื่อนโครงการของตนไปจนถึงปีหน้า เหตุใดผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองเห็นว่าสถานการณ์นี้จะคลี่คลายภายในระยะเวลาอันสั้น สำหรับเอกสารที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ นำส่งต่อศาลเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ผู้ฟ้องคดีทั้งหากได้รับสำเนาเอกสารดังกล่าวและพิจารณาแล้ว เห็นว่า



/เอกสาร...

เอกสารที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ยื่นต่อศาลเป็นเพียงเอกสารที่ให้สัญญาที่กล่าวถึงเพียงสิทธิของผู้จ้างและผู้รับจ้างแต่ไม่ปรากฏเอกสารประกอบที่เป็นสาระสำคัญหมายถึงเอกสารแนบท้ายสัญญาที่จะแสดงให้เห็นได้ว่าการดำเนินการของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองชอบหรือไม่อย่างไร

ในการให้ถ้อยคำต่อศาลในวันนี้ผู้ฟ้องคดีทั้งหกขออภัยเนื่องจากต่อมาเพื่อประกอบการแกลงเป็นเอกสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ซึ่งเอกสารนั้นจะมีการซื้อขายอัตราค่าโดยสาร ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ไว้โดยชัดเจน รวมถึงเป็นเอกสารที่เปิดเผยทั่วไปประชาชนมีสิทธิรับทราบและตรวจสอบได้ เพื่อนำเปรียบเทียบกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

สำหรับประเด็นที่ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองแกลงว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีภาระค่าใช้จ่าย ผู้ฟ้องคดีทั้งหกเห็นว่าเมื่อมีการชำระเงินจัดเก็บค่าโดยสารในอัตราตามประกาศฉบับลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ เท่ากับว่าประชาชนยังคงเสียค่าโดยสารในอัตราไม่เกิน ๔๕ บาท แต่การเลื่อนนี้ อาจยังเป็นเหตุให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ต้องมีภาระในการจ่ายหนี้ค่าเดินรถแทน หากประกาศดังกล่าวมีผลใช้บังคับส่วนต่างที่เกิดขึ้นกว่า ๖๐ บาท จะเป็นภาระที่ประชาชนจะต้องเป็นฝ่ายแบกรับต่อไป

สำหรับประเด็นที่ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองให้ถ้อยคำต่อศาลว่าได้มีการประชุมสภากรุงเทพมหานครเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ผู้ฟ้องคดีทั้งหกเห็นว่าควรเรียกรายงานการประชุมสภាតั้งกล่าวเป็นฉบับที่มีการรับรองรายงานประชุมโดยถูกต้อง ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่าหากยังไม่มีการประชุมในครั้งต่อไปจะมีการรับรองผลการประชุมดังกล่าว เมื่อใด และจะเป็นเหตุให้ล่าช้าหรือไม่

ผู้ฟ้องคดีทั้งหกเห็นว่ากรณีการจ้างวิ่งไม่ควรเป็นเหตุให้ประชาชนต้องเป็นผู้รับภาระเนื่องจากผู้มารับจ้างวิ่ง และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ก็มีรายได้ในส่วนอื่น เช่น การเช่าพื้นที่เพื่อประกอบกิจการเชิงพาณิชย์ และค่าโฆษณา ซึ่งรายได้ดังกล่าวสามารถนำมาเพื่อลดภาระต่อประชาชนได้

สำหรับกรณีที่ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองให้ถ้อยคำต่อศาลว่า อุญใจระหว่างรอคณารัฐมนตรีพิจารณาเรื่องสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวจังหวัดไม่มีการบริหารจัดการเกี่ยวกับกิจการเชิงพาณิชย์และค่าโฆษณา ผู้ฟ้องคดีทั้งหกเห็นว่า ร่างสัญญาร่วมลงทุนเป็นสัญญาในเรื่องของการเดินรถแต่ในส่วนของโครงสร้างยังคงเป็นของ



/ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑...

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ซึ่งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ สามารถดำเนินการแยกต่างหากได้ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประชาชน

ศาลได้ตรวจพิจารณาคำฟ้อง คำขอให้ศาลมีกำหนดวิธีการชี้ชาวกร่อนการพิพากษา พยานหลักฐานต่าง ๆ ในสำนวนคดี และข้อเท็จจริงในชั้นไต่สวน รวมทั้งได้พิจารณาบทกฎหมาย และกฎหมายที่สำคัญประกอบด้วยแล้ว

กรณีมีประเด็นที่ต้องพิจารณาในชั้นนี้ว่า มีเหตุสมควรที่ศาลมีคำสั่งกำหนดวิธีการคุ้มครองชัวชาวกร่อนการพิพากษา โดยให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ รับนัดดำเนินการหรือคิดอัตราค่าโดยสารตามประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่องกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว พ.ศ. ๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๔ รวมทั้งรับการกระทำการใด ๆ ตามประกาศดังกล่าวไว้ก่อนเป็นการชัวชาว จนกว่าศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น หรือไม่

พิเคราะห์แล้วเห็นว่า ข้อ ๗๐ แห่งระเบียบของที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๓ กำหนดว่า ในกรณีที่ศาลมีคำสั่งที่ห้ามไม่ให้พิจารณาและห้ามไม่รับฟังคำฟ้องคดีนั้นโดยไม่มีข้ออ้างหรือข้อเท็จจริงเพียงพอ หรือไม่มีเหตุผลหรือสารอันควรได้รับการพิจารณา หรือเห็นได้อย่างชัดเจ้งว่า “ไม่สมควรมีคำสั่งที่ห้ามไม่ให้พิจารณาและห้ามไม่รับฟังคำฟ้องคดีนั้นโดยไม่มีเหตุผลหรือสารอันควรได้รับการพิจารณาและห้ามไม่รับฟังคำฟ้องคดีนั้น” ให้มีอำนาจและมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ซึ่งผู้ฟ้องคดีทั้งหมดเห็นว่า ประกาศของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ “ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทำให้ผู้ฟ้องคดีทั้งหมดและประชาชนผู้ใช้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้รับความเสียหาย จึงนำคดีมาฟ้องต่อศาล ขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งให้เพิกถอนประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง กำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๔ ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ คดีนี้จึงเป็นคดีพิพากษาเกี่ยวกับการที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลปกครองตามมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง (๑) แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๒ และคำขอให้ศาลมีอำนาจและมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ จนกว่าศาลมีคำสั่งต่อไปนี้

คดีนี้ผู้ฟ้องคดีทั้งหมดฟ้องว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ “ได้มีประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๔ โดยให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ซึ่งผู้ฟ้องคดีทั้งหมดเห็นว่า ประกาศของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ “ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทำให้ผู้ฟ้องคดีทั้งหมดและประชาชนผู้ใช้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้รับความเสียหาย จึงนำคดีมาฟ้องต่อศาล ขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งให้เพิกถอนประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง กำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๔ ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ คดีนี้จึงเป็นคดีพิพากษาเกี่ยวกับการที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลปกครองตามมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง (๑) แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๒ และคำขอให้ศาลมีอำนาจและมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ จนกว่าศาลมีคำสั่งต่อไปนี้



/การดำเนินการ...

การดำเนินการได้ฯ ตามประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ ไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะได้มีคำสั่งหรือคำพิพากษาเป็นที่สุดเสียก่อนนั้น มีลักษณะเป็นคำขอให้ศาลมีคำสั่งทุเลาการบังคับตามกฎหมายหรือคำสั่งทางปกครอง อันจะมีผลเป็นการชะลอหรือระงับการบังคับตามกฎหมายหรือคำสั่งทางปกครองไว้เป็นการชั่วคราว โดยที่ข้อเท็จจริงคดีนี้ปรากฏว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้มีประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ ความว่า “ด้วยปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวแก่ประชาชนตลอดแนวเส้นทาง และดำเนินการจัดเก็บค่าโดยสาร โดยไม่มีการเก็บค่าแรกเข้าข้าช้อน อาศัยอำนาจตามข้อ ๔ แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ค่าบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๙ จึงมีประกาศ ดังต่อไปนี้ ๑. ยกเลิกประกาศกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๐ เรื่อง ค่าโดยสารโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ ๑ (ซอยสุขุมวิท ๘๕ - ซอยสุขุมวิท ๑๐๗) ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ ๒ (ตากสิน - เพชรเกษม) ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร ๒. ในประกาศนี้ กำหนดดังนี้ (๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คุคต หมายถึง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว จากสถานีห้าแยกลาดพร้าว (N๙) ถึงสถานีคุคต (N๒๔) จำนวน ๑๖ สถานี (๒) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หมายถึง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตามแนวเส้นทางสัมปทาน แบ่งเป็นสายสุขุมวิท ๑๗ สถานี จากสถานีอ่อนนุช (E๙) ถึงสถานีหมอชิต (N๙) และสายสีลม จำนวน ๖ สถานี จากสถานี สนามกีฬาแห่งชาติ (W๑) ถึงสถานีสะพานตากสิน (S๖) รวมจำนวน ๒๓ สถานี (๓) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงที่ ๑ หมายถึง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายสายสีลม ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร จากสถานี กรุงธนบุรี (S๗) ถึงสถานีวงเวียนใหญ่ (S๙) จำนวน ๒ สถานี (๔) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท หมายถึง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร จากสถานีบางจาก (E๑๐) ถึงสถานีแบเบียง (E๑๔) จำนวน ๕ สถานี (๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ หมายถึง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว จากสถานีสำโรง (E๑๕) ถึงสถานีเคหะสมุทรปราการ (E๒๓) จำนวน ๙ สถานี (๖) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย



/สายสีลม...

สายสีลม ช่วงที่ ๒ หมายถึง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายสายสีลม ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร จากสถานีโพธินิมิต (S๙) ถึงสถานีบางหว้า (S๑๒) จำนวน ๔ สถานี ๓. ให้จัดเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ดังนี้ (๑) ค่าโดยสารในเส้นทาง ตามข้อ ๒ (๑) กำหนดในอัตรา ๑๕ - ๔๕ บาท (ปรับเพิ่มขึ้น ๓ บาท/สถานี) (๒) ค่าโดยสาร ในเส้นทาง ตามข้อ ๒ (๒) และข้อ ๒ (๓) เป็นไปตามตารางค่าโดยสารที่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำหนด (๓) ค่าโดยสารในเส้นทาง ตามข้อ ๒ (๔) และ ข้อ ๒ (๕) กำหนดในอัตรา ๑๕ - ๔๕ บาท (ปรับเพิ่มขึ้น ๓ บาท/สถานี) (๔) ค่าโดยสาร ในเส้นทาง ตามข้อ ๒ (๖) กำหนดในอัตรา ๑๕ - ๒๕ บาท (ปรับเพิ่มขึ้น ๓ บาท/สถานี) การจัดเก็บค่าโดยสารแรกเข้าตามข้อ ๓ (๑) ถึง ๓ (๔) ให้จัดเก็บเพียงครั้งเดียว และให้ จัดเก็บอัตราค่าโดยสารตลอดเส้นทางไม่เกิน ๑๐๔ บาท ตามตารางแนบท้ายประกาศนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เป็นต้นไป"

ต่อมา ในระหว่างการพิจารณาเพื่อมีคำสั่งการทุเลาการบังคับตามกฎหมายหรือ คำสั่งทางปกครองนี้ ปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ "ได้มีประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ความว่า "ตามที่รัฐบาลมีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๔ มอบหมายให้ กรุงเทพมหานครบริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คุคต โดยได้สร้างเสร็จสมบูรณ์พร้อมเดินรถ เมื่อปลายเดือนมีนาคม ๒๕๖๓ และกรุงเทพมหานครได้มีประกาศเมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ จัดเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวในอัตราไม่เกิน ๑๐๔ บาท ตลอดสาย ตั้งแต่วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เป็นต้นไป นั้น กรุงเทพมหานครได้รับนโยบายจาก รัฐบาลให้พิจารณาบททวนอัตราค่าโดยสารตามประกาศโดยให้คำนึงถึงภาระค่าใช้จ่าย ของประชาชน และภาระของกรุงเทพมหานครให้เกิดความเหมาะสม ภายใต้สถานการณ์ การแพร่ระบาดของโควิด - ๑๙ โดยร่วมหารือแนวทางในการดำเนินการกับ สภากรุงเทพมหานครเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๕ แห่ง ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ค่าบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๒ จึงให้เลื่อนการจัดเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ ออกไปก่อน"



/เห็นว่า...

เห็นว่า จากการที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้มีประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ฉบับลงวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ย่อมมีผลให้การบังคับใช้ประกาศผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ฉบับลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นประกาศพิพากษาในคดีนี้ ยังไม่มีใช้บังคับในวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ตามที่ระบุไว้ในประกาศดังกล่าว อันเท่ากับว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้มีการสั่งให้ทุกเจ้าการบังคับตามประกาศที่พิพากษาไว้ก่อนโดยเจ้าหน้าที่ผู้ทำคำสั่งนั้นเอง ดังนั้น ในขั้นนี้จึงเห็นได้อย่างชัดแจ้งว่าไม่สมควรมีคำสั่งทุกเจ้าการบังคับ ตามกฎหมายหรือคำสั่งทางปกครองตามคำขอของผู้ฟ้องคดีทั้งหาก ทั้งนี้ ตามข้อ ๗๐ แห่งระเบียบ ของที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๓ จึงมีคำสั่งไม่รับคำขอเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนการพิพากษาของ ผู้ฟ้องคดีทั้งหาก

นายธนกร ศฤงคาร  
ตุลาการศาลปกครองกลาง

นายชัชชัย ยอดมาลัย  
ตุลาการหัวหน้าคณะศาลปกครองกลาง

นายจิรสวัสดิ์ สุรแททร์มาร์ก  
ตุลาการศาลปกครองกลาง

ตุลาการเจ้าของสำนวน

