



ข่าวสำนักงานอัยการสูงสุด

สำนักสารนิเทศและประชาสัมพันธ์ สำนักงานอัยการสูงสุด

ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 อาคารราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ชั้น 2

เลขที่ 120 หมู่ 3 ถนนแจ้งวัฒนะ แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210



โทรศัพท์ : 0 2142 1543-4 โทรสาร 0 2143 9390



E-mail : pr@ago.go.th



เว็บไซต์ : www.pr.ago.go.th

วันที่ 5 พฤศจิกายน 2568 มีการเผยแพร่ข่าวที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานอัยการสูงสุดผ่านสื่อมวลชน
จำนวน 2 เรื่อง ดังนี้

1. เขย่าสัมปทานยักษ์ 3 แสนล้าน เปิดเจรจากิ่งเพาเวอร์ ลั่นแก้สัญญาโรงไฟ EEC
<https://www.prachachat.net/economy/news-1914346>
2. ไรเดอร์ซ่า! ถูกจับเป็นแพะคดีปลอมทะเบียน ทั้งที่อยู่เกาหลี ถูกขังฟรี 3 วัน สูญศักดิ์ศรีมนุษย์
<https://www.dailynews.co.th/news/5270063/>

สำนักงานอัยการสูงสุด ที่พื้งด้านกฎหมายของรัฐและประชาชน



@OAGTH



สำนักงานอัยการสูงสุด OAGTH



สำนักงานอัยการสูงสุด OAGTH



สายด่วนปรึกษากฎหมาย 1157

เขย่ำล้มปทานยักษ์ 3 แสนล้าน เปิดเจรจาдингเพาเวอร์ ลุ้นแก้สัญญารถไฟ EEC

prachachat.net/economy/news-1914346

November 4, 2025



รัฐบาลเขย่ำ 3 ล้มปทานยักษ์ รถไฟไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน-ร้านค้าปลอดอากร-ปิดจบบริษัทสายสีเขียว มูลค่าเกือบ 3 แสนล้าน พืพัฒน รอนายกฯ-รมว.คมนาคม ถือพิมพ์เขียวอัยการสูงสุด 18 ข้อ ไม่แก้สัญญานัดเจรจาเอเชียเอราวัน หวั่นรัฐเสียเปรียบเต็ม ๆ ด้านการเงิน-ค่าชดเชยในอนาคต ปักใจสัญญาเดิมได้ประโยชน์กว่า AOT อ้าง 2 ที่ปรึกษาไม่เลิกสัญญาดีวตี้ฟรีกับคิงเพาเวอร์ หลังถูกขุยติล้มปทาน ชัดเส้นขอคำตอบภายใน พ.ย.นี้ เชื้อ AOT ยอมทุกเงื่อนไข แลกอุดรรายได้ปีละ 2 หมื่นล้าน/หาผู้รับล้มปทานใหม่

AOT เปิดช่องเจรจา คิง เพาเวอร์

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ในส่วนของสัญญาล้มปทานบริหารร้านค้าปลอดอากร หรือ Duty Free ระหว่างกลุ่มบริษัทคิง เพาเวอร์ และบริษัท [ท่าอากาศยานไทย](#) จำกัด (มหาชน) หรือ AOT ซึ่งบริษัท [คิง เพาเวอร์ ดีวตี้ฟรี](#) จำกัด ได้ทำหนังสือถึงกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ AOT เมื่อเดือนพฤษภาคม 2568 ที่ผ่านมา เพื่อขอหารือแนวทางยกเลิกสัญญาบริหาร Duty Free ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภูเก็ต เชียงใหม่ และหาดใหญ่ ที่บริษัท [เพาเวอร์ ดีวตี้ฟรี](#) จำกัด ได้รับสัญญาประกอบกิจการไปจนถึง 31 มีนาคม 2576 นั้น

ล่าสุดที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) ของ AOT เมื่อ 29 ตุลาคมที่ผ่านมา มีมติเห็นชอบให้ฝ่ายบริหารของ AOT ไปเจรจากับบริษัท [คิง เพาเวอร์ ดีวตี้ฟรี](#) จำกัด เพื่อที่จะไม่นำไปสู่การยกเลิกสัญญา โดยที่ปรึกษา 2 รายคือ มหาวิทยาลัยมหิดล และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ได้ศึกษาผลกระทบระหว่างการยกเลิกสัญญาเทียบกับการเจรจากับผู้รับล้มปทานเดิม รูปแบบใดเป็นประโยชน์ต่อ AOT มากกว่ากัน ซึ่งบอร์ด AOT สรุปว่าการเจรจาเป็นแนวทางที่เป็นประโยชน์สูงสุดต่อ AOT

“ขอแค่รายได้พอค่าใช้จ่าย”

นายนิติชัย ศิริสมรรถการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท [คิง เพาเวอร์ คอร์ปอเรชั่น](#) จำกัด กล่าวกับ “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า เชื่อว่า AOT มีผลการศึกษาที่ชัดเจนแล้ว โดยเฉพาะใน 7 ประเด็นที่ทางกลุ่มคิง เพาเวอร์ นำเสนอไป ซึ่งบริษัทเองก็อยู่ระหว่างรอการประสานนัดหมายจาก AOT ซึ่งคาดว่าจะ

ภายในสัปดาห์นี้ เพื่อหารือแนวทางเดินหน้าต่อไปได้

โดยกลุ่มคิง เพาเวอร์เอง ก็อยากเห็น AOT พิจารณาใน 7 ข้อดังกล่าวไปในรูปแบบเดียวกันกับคู่สัญญาอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม ที่สำคัญอยากให้ AOT เปลี่ยนมุมมองใหม่ โดยไม่ตั้งโจทย์หรือเปรียบเทียบตัวเลขจากในอดีตว่าก่อนหน้านี้ได้เท่าไร ปัจจุบันได้เท่าไร เนื่องจากปัจจุบันนี้บริบทต่าง ๆ เปลี่ยนไปแล้ว ต้องทำอะไรถึงจะไม่ให้ตัวเลขในอนาคตตกไปจากที่เป็นอยู่ในตอนนี้

“ปกติแล้วผู้ประกอบการจะวางแผนการรันตี 6 เดือน ถ้าเป็นผู้ประกอบการรายเล็กจะใช้เวลาประมาณ 2 เดือนในการหารายใหม่เข้ามาแทน ดังนั้นหากผู้ประกอบการรายเดิมไม่จ่ายค่าเช่า 4 เดือน ผู้ดูแลจะต้องไปเจรจาแล้วว่าจะอยู่ต่อหรือจะไป ถ้าไม่ไปต่อ ก็หักแบ่งการรันตีและหารายใหม่เข้ามาแทน ที่ผ่านมาในบางสัญญาครบ 6 เดือนที่ไม่จ่ายค่าเช่าก็ยังไม่มีการเจรจา ปลอมให้อยู่ถึง 2 ปี สุดท้ายยึดแบ่งการรันตีได้แค่ 6 เดือน” นายนิตินัยกล่าว

Advertisement

หวังได้ข้อสรุปสิ้นเดือน พ.ย.นี้

นายนิตินัยกล่าวด้วยว่า กลุ่มคิง เพาเวอร์ คาดหวังว่า AOT จะพิจารณาข้อเรียกร้องที่ได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้อย่างละเอียด ข้อไหนรับไม่ได้ก็ต้องตีมูลค่าความเสียหาย ซึ่งหากบริษัทไม่สามารถไปต่อ ก็ต้องเจรจาเพื่อนำไปสู่การยกเลิกสัญญาตามวัตถุประสงค์เดิมที่ได้แจ้งไปแล้วเมื่อเดือนพฤษภาคม 2568 ที่ผ่านมา

“ถ้าเงื่อนไขออกมาเรายังมีรายได้น้อยกว่ารายจ่ายก็ยิ่งทำให้เลือดเราไหลออกไม่หยุด แต่หารายได้พอครอบคลุมกับรายจ่าย ไม่ต้องถึงขนาดครอบคลุมดอกเบี้ยเราก็จะสามารถเดินต่อไปได้ เชื่อว่าการที่ AOT เลือกแนวทางเจรจานั้น แสดงว่าทาง AOT พร้อมทั้งจะช่วยคู่สัญญาไปต่อได้” นายนิตินัยกล่าว และว่า อย่างไรก็ตาม ทางกลุ่มคิง เพาเวอร์ คาดหวังว่าผลการเจรจาจะได้ข้อยุติภายในเดือนพฤศจิกายนนี้ เพราะหากล่าช้าความเสียหายที่เกิดขึ้นก็จะยิ่งเพิ่มมากขึ้น

สัมปทานปีละ 2.3 หมื่นล้าน

ผู้สื่อข่าวรายงานเพิ่มเติมอีกว่า การประมูลร้านค้าปลอดอากร หรือ Duty Free ล่าสุดเมื่อปี 2562 นั้น กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ เสนอวงเงินผลประโยชน์ขั้นต่ำรายปี (Minimum Guarantee) 3 สัญญารวมกัน ปีแรกมูลค่ารวม 23,548 ล้านบาท แบ่งเป็น 1. ดิวตี้ฟรีสนามบินสุวรรณภูมิ อายุสัญญา 10 ปี 6 เดือน (28 ก.ย. 2563-31 มี.ค. 2574) จำนวน 15,419 ล้านบาท 2. ดิวตี้ฟรีสนามบินภูเก็ต เชียงใหม่ และหาดใหญ่ อายุสัญญา 10 ปี 6 เดือน (28 ก.ย. 2563-31 มี.ค. 2574) จำนวน 2,331 ล้านบาท

และ 3. กิจการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ภายในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดอายุสัญญา 10 ปี 6 เดือน (28 ก.ย. 2563-31 มี.ค. 2574) จำนวน 5,798 ล้านบาท

ทั้งนี้ จากการเปิดเผยของ AOT ระบุว่า ในปี 2567 มีรายได้จากคิง เพาเวอร์ รวม 1.8 หมื่นล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 27% ของรายได้รวม แบ่งเป็น ดิวตี้ฟรีสุวรรณภูมิ 1.1 หมื่นล้านบาท พื้นที่เชิงพาณิชย์ สุวรรณภูมิ 4.3 พันล้านบาท ดิวตี้ฟรีเชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต รวม 1.6 พันล้านบาท และดิวตี้ฟรีดอนเมือง 1.5 พันล้านบาท

คาด AOT รับทุกเงื่อนไข

แหล่งข่าวในธุรกิจรีเทลรายหนึ่ง กล่าวกับ “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า เชื่อว่ากรณีดังกล่าวนี้ AOT จะยอมปรับเงื่อนไขตามที่กลุ่มคิง เพาเวอร์ เรียกร้องแน่นอน เนื่องจากการยกเลิกทันทีจะทำให้ AOT ขาดรายได้เป็นจำนวนมากหลายปีละประมาณ 2 หมื่นล้านบาท ขณะที่ขั้นตอนการประมูลใหม่ต้องใช้เวลาราว 1 ปีครึ่ง-2 ปี เนื่องจากเป็นสัมปทานขนาดใหญ่

ที่สำคัญจะทำให้สนามบินหลักของประเทศไทยไม่มีร้านจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี และร้านอาหาร ฯลฯ รองรับนักท่องเที่ยว ซึ่งไม่เคยเกิดขึ้นในประเทศใด ๆ มาก่อน และแน่นอนว่าไม่เพียง AOT เท่านั้นที่เสียหาย ประเทศชาติก็เสียหายด้วย

วางสัมปทานใหม่ไฮสปีด

อีกสัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มูลค่า 224,544.36 ล้านบาท ซึ่งนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีความเห็นพ้องกับสำนักงานอัยการสูงสุดว่า ร่างสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ในฐานะคู่สัญญากับบริษัท เอเซีย เอรา วัน เป็นฝ่ายเสียเปรียบ และแสดงที่ทำการให้กลับไปใช้สัญญาร่วมลงทุนฉบับเดิม

จึงต้องพิจารณาว่าจะยอมหรือไม่ยอมรับหลักการ 5 ประเด็น ในการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนที่มีสาระสำคัญเรื่องการจ่ายเงินเป็นงวดตามความก้าวหน้าของสัญญา ขณะที่บริษัท เอเซีย เอรา วัน ต้องวางหลักประกันเพิ่มเติมจากสัญญาเดิมรวมเป็นเงิน 160,000 ล้านบาท

และการกำหนดชำระค่าสิทธิให้ร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (ARL) โดยแบ่งชำระค่าสิทธิจำนวน 10,671.09 ล้านบาทเป็น 7 งวด เป็นรายปีจำนวนเท่า ๆ กัน โดยชำระงวดแรก ณ วันที่ลงนามแก้ไขสัญญา และบริษัท เอเซีย เอรา วัน จะต้องวางหนังสือค้ำประกันในมูลค่าเท่ากับค่าสิทธิ ARL โดยหลักการในการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน 5 ข้อดังกล่าว ได้ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) แล้ว อยู่ระหว่างสำนักงานอัยการสูงสุด เตรียมนำเสนอต่อ ครม. เพื่อลงนามในร่างสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมนั้น

ล่าสุด นายจุฬา สุขมานพ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ. หรือ EEC) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า การประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.หรือบอร์ด EEC) วันที่ 3 พฤศจิกายน 2568 ว่า ภายในสัปดาห์หน้า จะมีการนัดประชุมร่วมกับอัยการสูงสุด การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) บริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด

โดยนายพิพัฒน์จะเป็นประธานที่ประชุม ซึ่งพิจารณาจะลงรายละเอียดว่า หากจะต้องดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน แนวทางที่จะต้องเดินหน้าต่อควรจะเป็นไปในรูปแบบใด จะยึดสัญญาเดิม หรือสัญญาใหม่ มีจุดติดตรงไหน ก็จะหารือกันครบทุกฝ่ายพร้อมกัน เพราะก่อนหน้านี้ทางอัยการได้ส่งการแก้ไขสัญญาใหม่กลับมา ซึ่งมีการโต้แย้งในบางประการ

“ที่ว่าจะมีการปลดตำแหน่งเลขฯ EEC หากไม่รู้เรื่อง ซึ่งผมก็ทำตามหน้าที่ ส่วนถามว่าจะสู้ต่อให้เกิดโครงการนี้ หรือถอยและยอมรับคำสั่งปลด ผมขอไม่ออกความเห็น ส่วนประเด็นที่จะให้ยึดเรื่องแบ่งกัการันตี ตรงนี้ก็ต้องกลับไปถามท่านว่ามันหมายความว่าอย่างไร”

เปิด 18 ข้อทำรัฐเสียเปรียบเอกชน

ความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด 18 ข้อที่แสดงความกังวลว่า ร.ฟ.ท.จะตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ หากมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ประกอบไปด้วย 1) การแก้ไขวิธีการชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับการชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เป็นการแก้ไข “หลักการด้านการเงิน” เป็นการเปลี่ยนแปลงขอบเขตของโครงการ จะส่งผลกระทบต่อภาระงบประมาณหรือภาระการคลังในอนาคต

2) การแก้ไขหน้าที่ในการจัดหาเงินทุนให้ ไม่รวมถึงการจัดหาเงินทุนในส่วนที่เกินกว่าเงินที่รัฐบาลร่วมลงทุนในโครงการ เป็นการแก้ไขโดยปลดภาระหน้าที่ในการจัดหาเงินทุนของเอกชนคู่สัญญา ในส่วนของงานโยธา ทำให้ ร.ฟ.ท.มีความเสี่ยงที่คู่สัญญาจะไม่สามารถจัดการเงินทุนได้เพียงพอต่อการก่อสร้างในแต่ละงวดงาน

3) การแก้ไขระยะเวลาการส่งมอบเอกสารสัญญาว่าจ้าง สัญญาการพัฒนาโครงการจากเดิมต้องส่งเอกสารภายใน 60 วันเป็น 270 วัน นับจากวันที่ ร.ฟ.ท.ส่งมอบหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน จะเป็นการเปิดโอกาสให้เอกชนคู่สัญญาทำสัญญาก่อสร้างล่าช้า

4) การแก้ไขหลักเกณฑ์การชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุน ทำให้จำนวนเงินที่รัฐร่วมลงทุนลดลงจากเดิมที่กำหนดไว้ 149,650,000,000 บาท เป็นจำนวน 125,932,538,062 บาท จะส่งผลให้จำนวนเงินสูงสุดที่ผู้ถือหุ้นต้องรับประกันต่อ ร.ฟ.ท.ตามหนังสือรับประกันมีมูลค่าลดลงด้วย หรือเท่ากับรัฐมีความเสี่ยงหลังจากที่ ร.ฟ.ท.ต้องชำระเงิน และรับโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินตั้งแต่การก่อสร้างงานโยธาของโครงการยังไม่แล้วเสร็จ

5) การกำหนดให้ ร.ฟ.ท.ชำระเงินเป็นจำนวนเท่ากับมูลค่าของงานโยธาที่ดำเนินการแล้วเสร็จ อาจทำให้ ร.ฟ.ท.ไม่สามารถจัดงบประมาณเพื่อนำมาชำระไว้วางหน้าได้

6) ค่าชดเชยในกรณีที่มีการเลิกสัญญา เพราะเหตุจากความผิดของคู่สัญญา เหตุสุดวิสัยและเหตุผ่อนผัน จากเดิมกำหนดให้ชำระเท่ากับมูลค่าทางบัญชี แก้เป็น ให้ชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการที่ยังไม่ได้ชำระนั้น อาจทำให้รัฐต้องรับภาระในการจ่ายค่าชดเชยเพิ่มขึ้นกว่าที่กำหนดไว้เดิมในสัญญา

7) ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นของ ร.ฟ.ท.ในการจ่ายเงินตามความก้าวหน้าของงานโยธา ซึ่งกำหนดให้ ร.ฟ.ท.มีสิทธิบังคับหลักประกันเฉพาะกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญาร่วมลงทุน เพราะเหตุความผิดของเอกชนคู่สัญญาเท่านั้น

8) ไม่มีการกำหนดให้เอกชนคู่สัญญาไม่วางหลักประกัน เป็นเหตุผิดสัญญาในสาระสำคัญในกรณีที่ ไม่มีการวางหลักประกันเพิ่มเติมเต็มมูลค่า ทำให้ ร.ฟ.ท.ไม่สามารถบังคับให้มีได้ ส่งผลทำให้ ร.ฟ.ท.เสียหายจากการไม่มีหลักประกันสัญญาเพื่อป้องกันความเสี่ยง

9) การกำหนดให้เอกชนคู่สัญญาวางหลักประกันหนังสือค้ำประกันแอร์พอร์ตเรลลิงก์ภายใน 270 วัน นับจากวันที่มีผลบังคับใช้ โดยแบ่งหลักประกันนำมาวางเป็น 6 ฉบับ แต่ละฉบับมีวันที่มีผลใช้บังคับหลักจากฉบับก่อนหน้าเป็นเวลา 1 ปีนั้น เป็นการวางหลักประกันที่นานเกินไปหรือไม่

10) การไม่มีกำหนดระยะเวลาให้คู่สัญญาจะต้องแก้ไขและสามารถผ่านดัชนีชี้วัด แต่ให้คู่สัญญาสามารถแก้ไขและผ่านดัชนีชี้วัดในไตรมาสแล้วจะได้รับหลักประกันคืนนั้น จะส่งผลกระทบต่อ การกำกับดูแล การเดินอย่างมีประสิทธิภาพ

- 11) รัฐเสียประโยชน์จากการแก้ไขให้เอกชนคู่สัญญาได้รับสิทธิเข้าไปดำเนินการพาณิชย์ในแต่ละสถานีของแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เมื่อเอกชนได้ชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนงวดแรก จากเดิมที่กำหนดให้ได้รับสิทธิต่อเมื่อชำระค่าสิทธิจนครบถ้วน (10,671,090,000 บาท)
- 12) การเพิ่มเหตุผ่อนผันและผลของเหตุสุดวิสัยและเหตุผ่อนผัน เป็นการเปิดโอกาสให้เอกชนคู่สัญญา มีสิทธิได้รับการแก้ปัญหาเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเอกชนคู่สัญญา ร.ฟ.ท.ควรหารือกับ สกพอ.คู่สัญญาฝ่ายรัฐในโครงการอุตะเภา และความคืบหน้าทั้งหมดด้วย
- 13) การที่ สกพอ.ถูก “จำกัดสิทธิ” ในการเลือกพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการในอาคารพาณิชย์ ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่มักกะสันและเขตพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ก่อนรายอื่น ทำให้ สกพอ.เสียประโยชน์จากการแก้ไขสัญญา
- 14) ให้ ร.ฟ.ท.กำหนดสิทธิในการเรียกค่าปรับเพิ่มเติมในการพัฒนาโครงการที่เกี่ยวกับรถไฟฟ้าในส่วนงานโยธาแต่ละงวด “ล่าช้า” กว่าที่กำหนดไว้ เพื่อชดเชยผลกระทบที่รัฐจะได้รับจากความล่าช้า อาทิ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน, โครงการอุตะเภา, โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
- 15) ร.ฟ.ท.ควรหารือกับ สกพอ.ถึงแนวทางป้องกันไม่ให้เกิดการก่อสร้าง และการให้บริการเดินรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบินส่งผลกระทบต่อโครงการอื่น ๆ ในอุตะเภา
- 16) ร.ฟ.ท.จะต้องออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงานทั้งในส่วนของการรถไฟฟ้าเชื่อมสามสนามบิน และโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าภายใน 15 วันหลังจากที่มีการลงนามแก้ไขสัญญาร่วมทุน และระบุวันที่เริ่มต้นนับระยะเวลาของโครงการและการพัฒนาภายใน 30 วัน หลังจากที่มีการลงนามแก้ไขสัญญากันแล้วเพื่อป้องกันความล่าช้า
- 17) รฟม.ต้องตรวจสอบหลักประกันที่เอกชนคู่สัญญานำมาวางให้ครอบคลุมความเสี่ยงตลอดทั้งโครงการ
- 18) การตรวจร่างสัญญาของสำนักงานอัยการสูงสุดเป็นการตรวจเฉพาะประเด็นและเงื่อนไขทางกฎหมาย ส่วนประเด็นทางเทคนิคทาง ร.ฟ.ท.จะต้องเป็นผู้ตรวจสอบความถูกต้อง

เคลียร์หนี้ปีทีเอส 3.6 หมิ่นล้าน

ขณะที่อีกหนึ่งมหากาพย์กรณีสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่คาราคาซังมาตั้งแต่ยุครัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา มีปัญหาในการบูรณาการทั้งเรื่องการบริหารจัดการโครงการและการบริหารจัดการสัญญา ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถไฟฟ้าที่ยังไม่มีความเป็นเอกภาพ

จึงมีคำสั่งหัวหน้า คสช. ตามมาตรา 44 ให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) ดำเนินการจ้างผู้ประกอบการเอกชนเพื่อติดตั้งระบบรถไฟฟ้า จัดการเดินรถไฟฟ้า และบริหารการเดินรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ซึ่งเป็นโครงการส่วนต่อขยายที่ 2 ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

คำสั่งดังกล่าว นำมาสู่การที่มีการตั้งคณะกรรมการขึ้นมา พร้อมกับเจรจากับ BTS แต่กลายเป็นว่า กทม.หยุดชำระหนี้ให้กับ BTS จนมีการไปฟ้องศาลปกครอง ซึ่งศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาให้ กทม.ต้องชำระหนี้ค่าจ้างเดินรถให้แก่ BTS ซึ่ง กทม.ในยุคที่มีนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ เป็นผู้ว่าฯ กทม. ได้มีการเคลียร์หนี้ที่ กทม.ค้างชำระก่อนสุดท้ายเมื่อวันที่ 30 ตุลาคมที่ผ่านมา

นายคิริ กาญจนพาสน์ ประธานกรรมการ บริษัท [ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ](#) จำกัด (มหาชน) (BTS) แถลงว่า บริษัทได้รับการชำระหนี้ค่าจ้างเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ที่ กทม. ดำงชำระบริษัท รวมทั้งสิ้น 36,444 ล้านบาท ทั้งเงินต้น 31,482 ล้านบาท และดอกเบี้ย 4,962 ล้านบาท

รอบใหม่จ่ายเดือนละ 740 ล้าน

นายคิริกล่าวว่า จากนั้นไปจาก MOU ที่ได้มีการลงนามร่วมกับ กทม. จะจ่ายค่าเดินรถให้บริษัททุกเดือน ในวันที่ 20 ของเดือน หลังจากที่บริษัทสรุปยอดให้ กทม. เดือนละ 740 ล้านบาท ส่วนค่าจ้างเดินรถในเส้นทางสัญญาสัมปทานที่จะสิ้นสุดในปี'72 คาดว่าจะอยู่ที่ 1,300-1,400 ล้านบาทต่อเดือน

ส่วนนโยบายโดยสาร 40 บาทต่อวันของรัฐบาลนั้น จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชน และช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าขึ้นอีกราว 50% จากปัจจุบันที่มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทุกสายรวมกันประมาณ 2 ล้านคนต่อวัน

รัฐบาลศึกษาซื้อคืนสัมปทาน

ด้านนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รองนายกรัฐมนตรีและ รว.คมนาคม เปิดเผยว่า ได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เร่งศึกษาข้อมูลแนวทางรวมศูนย์การบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าแบบองค์รวม (Single Ownership) เพื่อให้บริการ “บัตรโดยสารเหมาจ่ายรายวัน” ครอบคลุมกับโครงการรถไฟฟ้าทุกสายนอกเหนือจากรถไฟฟ้าสายสีแดง และสายสีม่วง ที่จะเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2568-30 พฤศจิกายน 2569

โดย รฟม.ต้องไปดำเนินการศึกษาข้อมูลให้ชัดเจน ทั้งเรื่องเงินชดเชย และการซื้อคืนสัมปทาน รถไฟฟ้าจากเอกชนกลับมาเป็นของรัฐบาล เมื่อซื้อคืนกลับมาแล้วจะใช้วิธีว่าจ้างให้เอกชนเข้ามาทำหน้าที่บริหารจัดการและเดินรถ ส่วนการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับซื้อคืนสัมปทานนั้น ต้องไม่สร้างผลกระทบต่อภาระหนี้สาธารณะ

ไรเดอร์ซ่า! ถูกจับเป็นแพะคดีปลอมทะเบียน ทั้งที่อยู่เกาหลี ถูกขังฟรี 3 วัน สุนัขกัดศรีมนุษย์

 dailynews.co.th/news/5270063

Tanomsri Jantong

November 4, 2025

เมื่อวันที่ 4 พ.ย.รายการโหนกระแสวันนี้ 4 พ.ย. 68 พูดคุยกับ “คุณโด้” หนุ่มไรเดอร์ ที่มาร้องเรียนขอความเป็นธรรม กรณีถูกจับเป็นแพะในคดีปลอมแปลงทะเบียนและป้ายภาษี ทั้งที่ตอนเกิดเหตุ ตนทำงานอยู่ต่างประเทศ มีหลักฐานยืนยันความบริสุทธิ์ทุกอย่าง แต่สุดท้ายยังถูกดำเนินคดี

คุณโด้ เป็นหนุ่มชาวเชียงใหม่ ปัจจุบันเป็นไรเดอร์ ในเชียงใหม่ และมีอาชีพเสริมคือ ซื้อรถเก่ามาแต่ง Custom แล้วขาย ซื้อมาแต่งขายไปตามกระแสนิยม ซึ่งก็ใช้ชีวิตอย่างปกติมาตลอด จนกระทั่งถูกอัยการจังหวัดเชียงราย ออกหมายจับในข้อหาปลอมแปลงเอกสาร และใช้เอกสารปลอม ในปี 2560

ซึ่งคุณโด้ ยืนยันว่า ตนไม่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดดังกล่าวเลย เพราะในขณะนั้น ตนใช้ชีวิตทำงานอยู่ที่ประเทศเกาหลีใต้ โดยเดินทางไปตั้งแต่ปี 2559 คดีนี้ เป็นคดีที่ตำรวจไปจับกุม นาย ก. ซึ่งเป็นจำเลยที่ 1 พร้อมของกลางรถยนต์เชฟโรเลต แคปติวา สีขาว ที่ใช้หมายเลขทะเบียนปลอม

คุณโด้ เล่าอีกว่า ระหว่างที่ตนทำงานอยู่ที่เกาหลีใต้ พ่อแม่ของตนนอนป่วยติดเตียงอยู่ที่บ้านใน อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ โดยมีน้องชายเป็นคนดูแล ตอนนั้นมีคนในหมู่บ้าน โทรติดต่อไปหาตนที่เกาหลีว่า มีตำรวจมาถามหาตนที่บ้าน แต่ไม่ได้บอกว่าเป็นเรื่องอะไร หรือเป็นหมายเรียกคดีอะไร ตอนนั้นตนก็เลยไม่ได้เอะใจอะไร



จนกระทั่งตนบินกลับมาประเทศไทยในปี 2562 ตอนที่ผ่าน ตม. ที่สนามบินสุวรรณภูมิก็ผ่านได้ปกติ ทั้งที่หากย้อนดูไทม์ไลน์ ตอนนั้นตนน่าจะมีความหมายจับแล้ว แต่ก็ไม่ถูกควบคุมตัว และไม่มีการแจ้งเลยว่าตนมีความหมายจับ

ตนมารู้เรื่องอีกที ตอนที่พาครอบครัวข้ามด่านแม่สายไปเที่ยวประเทศพม่า ซึ่งรอบแรกก็ข้ามไปได้ปกติ แต่ในรอบที่ 2 ที่จะข้ามไปเที่ยวอีก ทาง ตม. แจ้งว่าตนมีความหมายจับ เขาให้ตนไปติดต่อโรงพักก่อนเพื่อมอบตัว จะได้ไม่เป็นการถูกจับกุม ตอนนั้นตนยังงงไปหมดว่าตัวเองโดนคดีอะไร

คุณโด้เล่าว่า ตอนที่ไปถึงโรงพัก เขาก็ให้ตำรวจมาถ่ายรูปจับกุม ทำเป็นพิธี บอกว่าต้องดำเนินการตามขั้นตอน

คุณโด้ เล่าถึงที่มาของคดีว่า ตอนที่ นาย ก. ถูกจับกุมพร้อมของกลางรถยนต์เชฟโรเลต แคปติวา สีขาว เมื่อปี 2560 เขาถูกดำเนินคดีในฐานะจำเลยที่ 1 ซึ่ง นาย ก. ก็ให้การชัดทอว่า ได้รถกับทะเบียนปลอมมาจาก “นาย ข.” ซึ่งถูกกันตัวไว้เป็นพยาน และ นาย ข. ก็ให้การชัดทอมาที่คุณโด้ ว่าเป็น

เจ้าของทะเบียนปลอมที่แท้จริง คุณโอ้จึงตกเป็นจำเลยที่ 2 ในคดีนี้

สำหรับ นาย ข. คุณโอ้บอกว่า เป็นคนมีชื่อเสียง กว้างขวางในชุมชนที่ตนอยู่ แต่ตนไม่เคยเจอหน้ากัน แคร่รู้จักชื่อว่าคนนี้ชื่อนี้ แต่ไม่ได้รู้จักกันเป็นการส่วนตัว ส่วน นาย ก. ที่เป็นจำเลยที่ 1 นั้น ตนไม่รู้จัก ไม่เคยเจอหน้า และไม่มี ความเกี่ยวข้องอะไรเลย ตนเพิ่งเจอกันครั้งแรกตอนที่เบิกตัวไปขึ้นศาล ตอนนั้นตนไม่พูดกับเขาเลย เพราะโกรธทุกคนที่ทำให้ตนต้องตกมาอยู่ในสภาพแพะแบบนี้

คุณโอ้บอกว่า ตำรวจแจ้งว่าไม่ได้สอบปากคำตน ก็เลยยืนตามคำให้การของพยาน และจำเลยรายอื่น จึงนำไปสู่การส่งฟ้อง โดยตนได้อ่านคำให้การ ทำให้ทราบว่า นาย ก. อยากรีไทร์ จึงไปถามจากเพื่อนของเขา เพื่อนของนาย ก. ก็เลยแนะนำว่า นาย ข. มีรถ ให้ นาย ก. ไปติดต่อสอบถามจาก นาย ข.

ในคำให้การของ นาย ข. อ้างว่า คุณโอ้ เอารถเซฟโรเลต คันที่เป็นของกลาง เอาไปขอยืมกับนาย ข. แต่นาย ข. ไม่ได้รับไว้ แต่เป็นจังหวะพอดีที่ นาย ก. มาตามหารถใช้พอดี นาย ข. เลยให้ นาย ก. เป็นคนรับจำนำเอาไว้แทน

ซึ่ง คุณโอ้ ยืนยันว่า ไทม์ไลน์ตามคำให้การของทั้งนาย ก. และ นาย ข. ไม่เป็นความจริงเลย เพราะช่วงเวลาที่เขอ้างว่ามีการจำนำรถ ตนไม่ได้อยู่ที่เมืองไทย เขอ้างว่ามีแชตไลน์ที่ตนส่งรูปรถให้เขา ดู แต่เขากลับไม่มีแคปแชตไลน์หลักฐานที่ว่ามีเลย เป็นการกล่าวอ้างลอยๆ และคนที่เอารถไปส่งให้ นาย ก. ตามนัดหมาย ก็ไม่ใช่ตน

คุณโอ้บอกอีกว่า ตอนที่ตนมาเจอพยาน (นาย ข.) ที่ศาล ก็ไม่ได้พูดคุยอะไรกันเป็นกิจลักษณะ แค่มือไหว้กันผ่านๆ เมื่อ นาย ข. มาให้การเสร็จ เขาก็ออกไปเลย แต่ได้มีการแลกเบอร์โทรศัพท์กันไว้ คุณโอ้เล่าว่า ต่อมา นาย ข. ได้โทรมาหาตน และพูดในเชิงเกลี้ยกล่อมให้ตนรับสารภาพไป โดยบอกว่าเดี๋ยวพี่จะดูแลเอง ทั้งข้างนอกและข้างใน เนื่องจาก นาย ข. เป็นคนมีฐานะและทำธุรกิจใหญ่ในพื้นที่ แต่คุณโอ้ ยืนยันว่าตนไม่ยอมรับ พอตบปฏิเสธไป นาย ข. ก็ยังโทรไปคุยกับทนายความของตน ในทำนองเดียวกัน เพื่อให้ตนยอมรับสารภาพ

คุณโอ้จึงต่อสู้คดีตามกระบวนการ และในที่สุด ศาลชั้นต้นได้พิพากษายกฟ้อง และศาลอุทธรณ์ก็พิพากษายืนยกฟ้องตามศาลชั้นต้น เนื่องจากศาลเชื่อตามหลักฐานยืนยันที่อยู่ของคุณโอ้ ว่าเดินทางออกจากประเทศไทยในวันที่ 3 ตุลาคม 2559 ซึ่ง ไม่สามารถกระทำความผิดตามวันที่ฟ้องได้ และไม่มีหลักฐานเชื่อมโยงจากผู้ต้องหาอื่นและของกลางมาถึงคุณโอ้ได้

คุณโอ้เล่าว่า หลังจากศาลยกฟ้อง ตนก็ใช้ชีวิตปกติและคิดว่าเรื่องจบแล้ว แต่ล่าสุดเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2568 กลับมีหมายเรียกจากอัยการจังหวัดเชียงราย ให้ไปรับทราบข้อกล่าวหาใหม่ในคดีเดิม แต่ครั้งนี้มีการเพิ่มข้อหา “รับของโจร”

ทำให้ตนถูกส่งฟ้องต่อศาล ศาลมีคำสั่งให้ประกันตัวในวงเงิน 50,000 บาท แต่เนื่องจากตนไม่มีทรัพย์สิน จึงขอศาลติดกำไล EM ซึ่งศาลก็อนุญาต แต่ระหว่างที่รอเจ้าหน้าที่ ตนกลับถูกส่งตัวเข้าเรือนจำกลางเชียงราย เป็นเวลา 2 คืน 3 วัน จนภรรยาต้องเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเช่าหลักทรัพย์จากเอกชน เพื่อมาประกันตัวตนออกไป

คุณโอ้ เล่าทั้งน้ำตาว่า ระหว่างที่ถูกคุมขัง ตนถูกปฏิบัติเหมือนนักโทษ ทั้งถูกถ่ายรูป ตัดผม และถอดเสื้อผ้าเข้าห้องกักโรค ทำให้ตนรู้สึกเหมือน “เสียศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์” คุณโอ้ตั้งคำถามถึงกระบวนการยุติธรรม ที่ทำให้คนบริสุทธิ์ต้องกลายเป็นแพะ และทำให้ครอบครัวเดือดร้อนจนภรรยาต้องไปกู้หนี้ยืมสินมาเพื่อประกันตัว

คุณโอยืนยันอีกครั้งว่า ตนไม่รู้จักจำเลยคนอื่นในคดี และไม่เคยเห็นรถคันดังกล่าวมาก่อน ขณะนี้ตนยังรอความชัดเจนจากศาล และอยากวิงวอนให้หน่วยงานยุติธรรมช่วยตรวจสอบความเป็นธรรมให้ด้วย และฝากถึงสังคมว่า ไม่อยากให้ใครต้องมาเจอเหตุการณ์แบบตน ถ้าไม่มีเงินก็อาจจะต้องติดคุกฟรี ทั้งที่ไม่ได้ทำความผิดอะไร

ขณะที่ นายโกศลวัฒน์ อินทุจันทร์ยง อธิบดีอัยการสำนักงานคุ้มครองสิทธิ และช่วยเหลือทางกฎหมายแก่ประชาชน (สคช.) ซึ่งมาร่วมในรายการ อธิบายว่า คดีในเรื่องการปลอมแปลงเอกสารถือว่าสิ้นสุดแล้ว แต่ได้ให้ความรู้ไว้ สิ่งที่คุณโอยเสียเปรียบคือ ตอนที่หมายเรียกไปที่บ้านในตอนแรก คนที่บ้านไม่มีใครรู้เรื่องเลย ทำให้ในสำนวนคดีไม่มีคำให้การของคุณโอย ตำรวจและอัยการจึงพิจารณาตามพยานหลักฐานเท่าที่มีในขณะนั้น ซึ่งคือคำให้การของพยาน (นาย ข.) ที่อ้างว่าคุณโอยเป็นคนเอารถไปมอบให้ เมื่อไม่มีคำให้การของคุณโอยไปสู่ชั้นสอบสวนและชั้นอัยการ จึงทำให้คุณโอยถูกสั่งฟ้องไปตามหลักฐานที่มี

นายโกศลวัฒน์ แนะนำเพิ่มอีกว่า ในกรณีของคุณโอย หากตอนที่อยู่ที่ต่างประเทศ มีคนรู้เรื่องแล้วรีบติดต่อคุณโอย ให้คุณโอยรีบติดต่อขอความช่วยเหลือ หรือไปติดต่อสถานทูต เพื่อให้การตามความจริงโดยละเอียด ก็เชื่อว่าจะไม่ต้องมาถึงจุดนี้แน่นอน

นายโกศลวัฒน์ แนะนำต่อไปว่า ในเมื่อคุณโอยชนะคดีชดเชยแล้ว คดีรับของโจรที่ถูกฟ้องใหม่นี้ก็สามารถสู้ได้ไม่ยาก ส่วนเรื่องค่าใช้จ่ายในการสู้คดี คุณโอยสามารถไปขอความช่วยเหลือจาก “กองทุนยุติธรรม” ได้เลย ซึ่งกองทุนนี้จะออกค่าใช้จ่ายให้ทั้งหมด ทั้งค่าจ้างทนาย ค่าสู้คดี ค่าเสียเวลา และค่าประกันตัว ส่วนเงินชดเชยจากการที่ถูกจองจำในคดีแรก ก็สามารถเรียกค่าเสียหายได้ในอัตราวันละ 500 บาท แนวทางหลังจากนี้ คือ คุณโอยต้องไปขอความช่วยเหลือจากอัยการคุ้มครองสิทธิที่จังหวัดเชียงราย เพื่อให้ช้