



เหลียวหลังแลหน้า 'ค่าโง่ไฮโปเวลล์ 2.5 หมิ่นล้าน'

หลังศาลปกครองสูงสุดพิพากษา กรณีโครงการไฮโปเวลล์ ให้บังคับตามคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการ ที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) จ่ายค่าเสียหายแก่บริษัทไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) กรณีถูกยกเลิกสัญญา เป็นเงินมูลค่า 11,888 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย 7.5% พร้อมคืนหนังสือค้ำประกันจากธนาคารกรุงเทพให้กับไฮโปเวลล์ 500 ล้านบาทนั้น

1. รองผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. นายเอก สิทธิเวคิน เปิดเผยว่า จากการพิจารณาค่าชดเชยที่ร.ฟ.ท.ต้องจ่ายให้บริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) ตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ คาดว่าเป็นวงเงินรวม 25,000 ล้านบาท

แบ่งเป็นเงินสด 12,000 ล้านบาท และดอกเบี้ย 13,000 ล้านบาท

โดยร.ฟ.ท.จะเสนอไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีวันที่ 30 เมษายนนี้

ยืนยันว่า จะขอให้รัฐบาลและกระทรวงคมนาคมช่วยรับภาระหนี้ดังกล่าว เพราะปัจจุบัน ร.ฟ.ท.มีหนี้สินสะสมประมาณ 120,000 ล้านบาท

ต่อมา นายวรวิทย์ มาลา รักษาการผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. เปิดเผยหลังเข้ารายงานต่อ นายจิรุตม์ วิศาลจิตร ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม เรื่องที่ ร.ฟ.ท.ได้ตั้งคณะทำงานเพื่อหาแนวทางปฏิบัติตามคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดคดีค่าโง่ไฮโปเวลล์ ว่า ขณะนี้ได้ส่งหนังสือถึงหน่วยงานที่ต้องส่งตัวแทนเข้าร่วมคณะทำงานดังกล่าวแล้ว เช่น สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงบประมาณ และกรมบัญชีกลาง ฯลฯ

เบื้องต้น คาดหวังว่าจะสามารถตั้งคณะทำงานเสร็จภายในสัปดาห์นี้ เพื่อเร่งเดินหน้าเจรจากับบริษัทไฮโปเวลล์ ต้นเดือนพฤษภาคมนี้ ทั้งนี้ ภายในกรอบเวลา 180 วัน ตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด

2. วันที่ 30 เม.ย. 2562 คงจะมีการนำเสนอเรื่องนี้เข้าที่ประชุม ครม.

เข้าใจว่า ครม.ชุดนี้ ซึ่งเคยมีประสบการณ์ในการดำเนินการกระทั่งเพิกถอนค่าโง่คลองด่าน ที่มีการบอกเลิกสัญญาในยุครัฐบาลทักษิณ แล้วถูกฟ้องเรียกค่าโง่จนคดีไปถึงศาลปกครองสูงสุดแล้วเช่นเดียวกับกรณีไฮโปเวลล์ แต่รัฐบาล กสข.ก็ยังคงสำคัญดำเนินการชดเชย ค้นหา ประมวลข้อมูลการทุจริตประพฤติมิชอบ แบ่งงานกันทำในการเอื้อประโยชน์ระหว่างข้าราชการ นักการเมือง และเอกชนในกรณีค่าโง่คลองด่าน กระทั่งสามารถเพิกถอนค่าโง่คลองด่าน และติดตามยึดอายัดทรัพย์สินผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาก

ขอให้กำลังใจผู้เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาต่อไป

ขอฝากว่า อย่าได้เกรงใจใครเลย ผลประโยชน์ของประเทศชาติส่วนรวมต้องมาก่อน

3. ที่มาที่ไปของกรณีไฮโปเวลล์ จัดได้ว่าเป็นมหากาพย์อีกหนึ่งเรื่อง

โดยที่ศาลปกครองสูงสุดไม่อาจไปก้าวล่วงรายละเอียดการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการว่าใครทำผิดสัญญาอย่างไรหรือไม่ คงได้แต่พิจารณาว่า คำวินิจฉัยอนุญาโตฯ เข้าข่ายที่จะต้องเพิกถอนตามกฎหมายหรือไม่เท่านั้น

ในแฟนเพจ **ชมรมนักกฎหมายก่อสร้าง** ได้รวบรวมข้อมูลที่มาที่ไปของคดีไฮโปเวลล์ไว้อย่างน่าสนใจ

เนื้อหาค่อนข้างยาว จึงขออนุญาตสรุปใจความสำคัญบางช่วงบางตอนมาแบ่งปันเป็นข้อมูลสาธารณะไว้ ณ ที่นี้ เพื่อว่าคนไทยที่มีใจรักชาติรักแผ่นดิน

ต้องการจะช่วยปกป้องผลประโยชน์ส่วนรวม จะได้ช่วยกันเสาะหาข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการตีแผ่ และดำเนินการเพิกถอนค่าโง่ในโอกาสต่อไป ดังนี้

3.1 เมื่อปี 2532 กระทรวงคมนาคมได้เสนอ กรม. เพื่อเห็นชอบโครงการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ

ต่อมา เมื่อ กรม. เห็นชอบ กระทรวง จึงประกาศเชิญชวนผู้สนใจเสนอโครงการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟและทางรถยนต์ยกระดับโดยให้ได้รับสัมปทานดำเนินการระบบรถไฟชุมชนและสัมปทานทางรถยนต์ในเขตของทางรถไฟ นอกจากนี้ ผู้รับสัมปทานจะได้รับสิทธิในการจัดหาผลประโยชน์จากที่ดินของทางรถไฟ

โดยผู้สนใจจะต้องเสนอโครงการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟและทางรถยนต์ยก



ระดับพร้อมอาคารสถานี เครื่องอุปกรณ์อาณัติสัญญาณ โทรคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ และสาธารณูปโภคอย่างครบถ้วน กำหนดระยะเวลาดำเนินการตามโครงการ 30 ปี ไม่นับรวมระยะเวลาก่อสร้างประมาณ

3-5 ปี โดยต้องเสนอโครงการต่อ กระทรวง ตามเงื่อนไขที่กำหนดรวม 7 ข้อ เช่น ต้องเสนอรายละเอียดโครงการพร้อมแผนงาน ผลประโยชน์ตอบแทนที่เหมาะสม ต้องวางหลักทรัพย์ค้ำประกันจำนวน 1,500 ล้านบาท ต้องชดเชยอาคารที่มีการรื้อถอน

โครงการนี้ มีผู้สนใจซื้อซอง 4 ราย แต่มีผู้ยื่นข้อเสนอรายเดียว คือ ไฮโปเวลล์ กระทรวง รับข้อเสนอของไฮโปเวลล์ เสนอ กรม. เพื่อพิจารณา

3.2 เมื่อวันที่ 9 พ.ย.2533 กระทรวง และการรถไฟฯ ได้ทำสัญญาสัมปทานระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับใน กทม. และประโยชน์จากที่ดินกับ ไฮโปเวลล์

ต่อมา มีการแก้ไขสัญญา มีสาระสำคัญสรุปได้ว่า การก่อสร้างส่งมอบเฉพาะระบบรถไฟ และถนนยกระดับ

ส่วนโครงสร้างทาง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง ในพื้นที่สัมปทานตกเป็นของการรถไฟฯ ทั้งนี้ที่ก่อสร้าง โดยไฮโปเวลล์มีสิทธิใช้ประโยชน์สิ่งปลูกสร้างตลอดอายุสัมปทาน ไฮโปเวลล์มีสิทธิเก็บรายได้จากระบบทางด่วนยกระดับและทางรถไฟและทรัพย์สินเชิงพาณิชย์อื่นๆ โดยไฮโปเวลล์ มีหน้าที่ออกค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการออกแบบก่อสร้าง ประกอบการ ดูแลบำรุงรักษาทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน และระยะเวลาสัมปทานมีกำหนด 30 ปี นับแต่วันที่สัญญาใช้บังคับ สำหรับเวลาก่อสร้างมีกำหนด 8 ปี นับแต่วันที่สัญญาใช้บังคับ

3.3 หลังจากทำสัญญาแล้ว การรถไฟฯ เห็นว่า ไฮโปเวลล์ทำงานการก่อสร้างจริงได้เพียงในระยะที่ 1 เท่านั้น ซึ่งตามแผนงานวางไว้ต้องเริ่มก่อสร้างระยะที่ 1 ถึงระยะที่ 5 ตามลำดับ และมีปัญหาเกี่ยวกับจุดตัดถนน แต่ก็ยังเห็นว่าแก้ไขและทำให้เสร็จได้ตามระยะเวลาสัญญา กระทรวงและการรถไฟฯจึงรายงานต่อ กรม.

ต่อมา เดือน เม.ย.2539 การรถไฟฯ รายงาน กรม. ว่า ผลการดำเนินการได้ประมาณร้อยละ 5 ซึ่งตามแผนควรมีความก้าวหน้าร้อยละ 67 การก่อสร้างจึงอยู่ในเกณฑ์ล่าช้ามาก กระทรวง ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเร่งรัด ติดตาม ควบคุมดำเนินงานตามสัมปทาน เพื่อติดตามความก้าวหน้าของงาน แต่ไฮโปเวลล์ก็ยังไม่สามารถก่อสร้างโครงการระยะที่ 1 เสร็จได้ ต่อมากระทรวง มีหนังสือแจ้งเตือนกรณีงานล่าช้า แต่ไฮโปเวลล์ก็ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ โดยอ้างอุปสรรคของพื้นที่ก่อสร้างต่างๆ แต่กระทรวงเห็นว่าไม่ตรงข้อเท็จจริง

ต่อมา กระทรวง เสนอ กรม.ว่าควร บอกเลิกสัญญาสัมปทาน เนื่องจากโครงการนี้ ได้ใช้เวลาดำเนินการมา 6 ปี แต่ผลการดำเนินการก่อสร้างต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดในแผนมาก คาดหมายได้ว่าไฮโปเวลล์ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จตามสัญญาได้ ซึ่งจะมีผลจะกระทบกับแผนงานโครงการแก้ไขปัญหการจราจรของ กทม. รวมทั้งอาจ

ก่อให้เกิดความเสียหายต่อแผนพัฒนากิจการการรถไฟฟ้าในอนาคค เมื่อ 23 ธ.ค.2540 ครม. จึงเห็นชอบการบอกเลิกสัญญา

3.4 ต่อมา เมื่อวันที่ 27 ม.ค.2541 กระทรวง ได้มีหนังสือบอกเลิกสัญญา และห้ามมิให้โสปเวลล์เข้าไปเกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ โสปเวลล์จึงมีหนังสือวันที่ 30 ม.ค. 2541 และ 2 ก.พ. 2541 แจ้งกระทรวง ว่าการบอกเลิกสัญญาต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของสัญญา กระทรวงจึงผิดสัญญาและต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่โสปเวลล์

25 ก.พ.2541 กระทรวง มีหนังสือแจ้งยืนยันการบอกเลิกสัญญาและแจ้งว่าการบอกเลิกตามกระบวนการของกฎหมายแล้ว สัญญาเป็นอันสิ้นสุดลง จึงไม่ต้องดำเนินการระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการและโสปเวลล์ไม่มีสิทธิครอบครองพื้นที่สัมปทานและห้ามเข้าไปเกี่ยวข้องกับโครงการใดๆ และให้ขนย้ายเครื่องมือเครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้างภายใน 15 วันนับจากได้หนังสือฉบับนี้

ต่อมาโสปเวลล์ก็มีหนังสือโต้แย้งว่าการบอกเลิกสัญญาต้องเป็นไปตามสัญญา และยืนยันสิทธิเรียกค่าเสียหาย กระทรวง จึงมีหนังสือยืนยันว่า การบอกเลิกสัญญานี้เป็นการบอกเลิกตาม ปพพ. มาตรา 388 มิใช่กรณีการเวนคืนระบบหรือพื้นที่สัมปทานตามสัญญา แต่กระทรวง เห็นว่าโสปเวลล์ ไม่สามารถทำงานให้แล้วเสร็จตามสัญญาได้ จึงเป็นการบอกเลิกที่ชอบแล้ว

23 มิ.ย.2543 โสปเวลล์มีหนังสือแจ้งว่าการบอกเลิกสัญญาไม่เป็นไปตามขั้นตอนในสัญญา ทำให้ได้รับความเสียหาย ให้กระทรวง ชดใช้ค่าเสียหายจำนวนกว่า 20,000 ล้านบาทภายใน 30 วัน

ต่อมา โสปเวลล์มีหนังสือขอให้เปิดการเจรจาเพื่อยุติปัญหาดังกล่าว หากกระทรวง ไม่ตกลง ภายใน 60 วัน โสปเวลล์จะเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ กระทรวง และการรถไฟฟ้า ไม่ได้เจรจากภายใน 60 วัน

โสปเวลล์จึงเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยอ้างว่าการบอกเลิกสัญญาของ กระทรวง และการรถไฟฟ้า ทำให้โสปเวลล์ได้รับความเสียหาย เรียกค่าเสียหาย เป็นทุนทรัพย์จำนวนประมาณ สองหมื่นแปดพันกว่าล้านบาท ต่อมากระทรวง และการรถไฟฟ้าก็ได้ยื่นข้อเรียกร้องแย้งต่ออนุญาโตตุลาการ

3.5 อนุญาโตตุลาการกำหนดประเด็นพิพาทแยกสำนวนโดย

1. ข้อพิพาทที่โสปเวลล์ยื่น กำหนดประเด็นวินิจฉัยชี้ขาดเป็น 4 ประเด็น คือ

1.1 โสปเวลล์เสนอให้ระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการได้หรือไม่

1.2 สิทธิเสนอข้อเรียกร้องให้ระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการของโสปเวลล์ พ้นกำหนดระยะเวลาตามกฎหมายหรือไม่

1.3 สัมปทานเล็กน้อยโดยปริยายหรือโดยข้อกฎหมาย

1.4 คู่สัญญาจะกลับคืนสู่ฐานะเดิมตาม ปพพ. ม. 391 หรือไม่

2. ข้อเรียกร้องแย้งที่กระทรวง และการรถไฟฟ้ายื่นกำหนดประเด็นวินิจฉัยชี้ขาด เป็น 3 ประเด็น คือ

2.1 โสปเวลล์ผิดสัญญาหรือไม่

2.2 กระทรวงและการรถไฟฟ้า บอกเลิกสัญญาชอบหรือไม่

2.3 กระทรวงและการรถไฟฟ้า เสียหายหรือไม่ เพียงใด

อนุญาโตตุลาการได้วินิจฉัยชี้ขาดให้กระทรวง และการรถไฟฟ้า ร่วมกัน หรือแทนกันคืนค่าธรรมเนียมการออกหนังสือค่าประกัน และใช้เงินค่าก่อสร้างโครงการ กระทรวง และการรถไฟฟ้าจึงยื่นคำร้องต่อศาลปกครองขอให้เพิกถอน คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ส่วนโสปเวลล์ก็ยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ศาลชั้นต้นพิพากษาเพิกถอนคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการ

โสปเวลล์ไม่เห็นด้วย จึงอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

พรั้งนี้ มาดูกันถึงรายละเอียดที่ศาลปกครองสูงสุดวินิจฉัย

สารลัม