



เหตุจาก "ค่าเบี้ยว" ทางด่วน

การเจรจาอายุสัมปทานทางด่วนออกไป 30 ปี ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.) กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เพื่อแลกกับการยุติข้อพิพาทมูลค่า 58,900 ล้านบาท เป็นเผื่อกร้อนที่รอการตัดสินใจจากรัฐบาล คุณศักดิ์สยาม ชิดชอบ รว.คมนาคม ได้สั่งตั้งคณะกรรมการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหา ขณะที่สภาผู้แทนราษฎรก็ตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาเช่นกัน

กรณีที่เกิดขึ้นผมไม่เรียกว่า "ค่าโง่" แต่ขอใช้คำว่า "ค่าเบี้ยว" จะตรงความหมายมากกว่า เพราะไม่มีใครโง่ ไม่มีใครเสียรู้ใคร มีแต่คนเบี้ยวสัญญา คือ กทพ. ไม่ปฏิบัติตามสัญญาที่ทำไว้กับ BEM กรณีนี้จึงไม่เหมือนคดี "ค่าโง่โฮปเวลล์" และ "ค่าโง่คลองด่าน" ที่มีการทุจริตโง่งง

ต้นสายปลายเหตุเรื่องนี้สืบเนื่องจากรัฐให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนรับสัมปทาน ทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ดเพื่อรองรับการแข่งขันแอเชียนเกมส์ที่รังสิตในปี 2539 โดยในสัญญากำหนดให้ BEM เป็นผู้รับความเสี่ยงแทนรัฐ(สมัยนั้นเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณการจราจรน้อย ให้ผลตอบแทนต่ำ) พร้อมข้อผูกมัดว่า รัฐจะต้องจ่ายค่าชดเชยให้ BEM หากมีการสร้างทางอื่นมาแข่งขัน ทำให้ปริมาณการจราจรและรายได้ของ BEM ลดลง

ต่อมาในปี 2541 มีการก่อสร้าง คอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยายจากอนุสรณ์สถานไปรังสิต ซึ่งถือเป็น ทางแข่งขัน ทำให้รายได้ของ BEM ลดลง แต่ กทพ. ไม่ยอมจ่ายค่าชดเชยให้ BEM จนกลายเป็นข้อพิพาท หลังจากสู้คดีกันมายาวนาน ศาลปกครองสูงสุดพิพากษายืนตามศาลปกครองกลาง ตัดสินให้ กทพ. จ่ายชดเชยให้ BEM เป็นเงิน 4,318 ล้านบาท (เงินต้น 1,790 ล้านบาท+ดอกเบี้ย 2,528 ล้านบาท)

ข้อพิพาทระหว่าง กทพ. กับ BEM มีทั้งหมด 17 คดี คดีปฐมฤกษ์ข้างต้นนั้นเป็นแค่การฟ้องเรียกค่าชดเชยผลกระทบทางแข่งขันใน ปี 2542-

2543 เท่านั้น ยังไม่รวมค่าฟ้องเรียกค่าชดเชยในงวดต่อมา ระหว่าง ปี 2544-2561 มูลค่าเหมือนกัน ต่างกันแค่เพียงช่วงเวลาที่ยื่นสัญญา ซึ่ง BEM ฟ้องเรียกค่าเสียหายไป 74,590 ล้านบาท (เงินต้น 50,290 ล้านบาท + ดอกเบี้ย 24,300 ล้านบาท)

โดยแนวปฏิบัติตุลาการมักยึดตามแนวทางคำตัดสินของคดีแรกเป็นบรรทัดฐาน คือความภาษาชาวบ้านคดีผลกระทบทางแข่งขันทุกงวด BEM นำจะชนะไป รวมค่าชดเชยความเสียหายตั้งแต่ปี 2542-2561 ตัวเลขอยู่ที่ 78,908 ล้านบาท

นอกจากคดีผลกระทบทางแข่งขันแล้วยังมีคดีไม่ปรับขึ้นค่าผ่านทางซึ่งตามสัญญาทางด่วนขั้น 2 ช่วงงอ-ศรีนครินทร์ กับบางปะอิน-ปากเกร็ด กำหนดให้ปรับขึ้นค่าผ่านทางทุก 5 ปีตามดัชนีผู้บริโภค (CPI) โดยพิเศษขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท ตั้งแต่ปี 2546 กทพ. ปรับค่าผ่านทางโดยใช้วิธีพิเศษลง เพื่อสนองนโยบายฝ่ายการเมืองที่ต้องการเอาใจคนกรุงเทพฯ ไม่ยอมขึ้นราคาค่าทางด่วน

การไม่ปรับค่าผ่านทางตามสัญญาทำให้รายได้ของ BEM ลดลง มีการฟ้องร้องกันหลายคดีตามช่วงเวลาต่างๆ รวมมูลค่าความเสียหายในส่วนนี้ 56,034 ล้านบาท (เงินต้น 42,205 ล้านบาท + ดอกเบี้ย 13,829 ล้านบาท) แม้คดียังไม่ถึงที่สุด แต่คดีส่วนใหญ่คณะอนุญาโตตุลาการและศาลปกครองกลาง ตัดสินให้ กทพ. ต้องจ่ายค่าชดเชยให้ BEM ซึ่งคดีจะมีผลต่อเนื่องทุกปีรวมดอกเบี้ยอีก 7%

เมื่อรวมมูลค่าข้อพิพาท คดีผลกระทบทางแข่งขัน 78,908 กับคดีไม่ปรับค่าผ่านทาง 56,034 ล้านบาท ตัวเลขอยู่ที่ 134,942 ล้านบาท จริงอยู่อาจมีคนแก่งัดข้อโต้แย้งว่าข้อพิพาท 17 คดีนั้นเพียงมีคดีเดียวที่ถึงที่สุด อีก 16 คดี กทพ. อาจเป็นฝ่ายชนะก็ได้ แต่รัฐบาล คสช. คงซังผลได้ผลเสียแล้ว โอกาสชนะคดีมีน้อย จึงได้มอบหมายให้ กทพ. ไปเจรจากับ BEM โดยยึดหลักรัฐไม่เสียประโยชน์ เอกชนอยู่ได้ ไม่กระทบประชาชน และไม่เอาเงินภาษีไปจ่าย ซึ่งผลการเจรจาเป็นไปได้ด้วยดี แต่รัฐบาล คสช. หมกตาอยู่เสียก่อน เรื่องเลยค้างมาถึงรัฐบาลปัจจุบัน

พรุ่งนี้มาคุยกันต่อครับว่า ถ้าต่อสัมปทานแล้ว รัฐ BEM และประชาชนได้ประโยชน์อะไรบ้าง.

ลมกรด