

กมธ.สภาฯเห็นพ้องBEM ยุติพิพาททางด่วน1.37แสนล.

ผู้จัดการรายวัน360° - BEM แจง กมธ.ทางด่วนฯ โอดยอมเสียเปรียบทุกประตู ยึดหลักไม่ใหรัฐ-ปชช.เสียประโยชน์ วอนอย่าเรียกข้อพิพาทว่า “ค่าโง่” ควรมองเป็น “ค่าเบี้ยว” ที่ กทพ.ไม่ยอมจ่าย เมื่อเกิดเรื่องมากกว่า เผยเห็นค่าชดเชยมากกว่าครึ่ง แถมรับทุกเงื่อนไขที่รัฐบาลกำหนด หวังโอกาสทำรายได้แค่พออยู่ ไม่ได้โกยเป็นแสนๆล้าน อย่างที่ถูกกล่าวหา

อ่านต่อหน้า | 10

กมธ.สภาฯเห็นพ้องBEM ยุติพิพาททางด่วน1.37แสนล.

ผู้จัดการรายวัน360° - BEM แจง กมธ.ทางด่วนฯ โอดยอมเสียเปรียบทุกประตู ยึดหลักไม่ใหรัฐ-ปชช.เสียประโยชน์ วอนอย่าเรียกข้อพิพาทว่า “ค่าโง่” ควรมองเป็น “ค่าเบี้ยว” ที่ กทพ.ไม่ยอมจ่าย เมื่อเกิดเรื่องมากกว่า เจงเห็นค่าชดเชยกว่าครึ่ง แถมรับทุกเงื่อนไขที่รัฐบาลกำหนด หวังโอกาสทำรายได้แค่พออยู่ ไม่ได้โกยเป็นแสนๆล้าน อย่างที่ถูกกล่าวหา ปูด “คนใน กทพ.” ไม่ถูกใจ ยุติข้อพิพาท ตีรวนร่างสัญญา-ข้อมูลว่าไม่ถูกต้อง ทั้งที่ผ่านตรวจสอบหลายหน่วยงาน ด้าน กมธ. เห็นพ้องในแนวทางการเจรจา พร้อมฝากทางให้ประชาชนได้ประโยชน์สูงสุด

วานนี้ (6 ส.ค.) มีการประชุม กมธ.วิสามัญพิจารณาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร มี นายวีระกร คำประกอบ ส.ส.นครสวรรค์ พปชร. ในฐานะประธาน กมธ. เป็นประธานในที่ประชุม โดยเชิญผู้แทนจาก บริษัท ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ซึ่งมี นายพงษ์สวัสดิ์ ตันติสุขวนิชย์กุล กรรมการบริหาร BEM และ

คณะ มาชี้แจง พร้อมทั้งผู้แทนสถาบันวิจัย ม.ธรรมศาสตร์ ในฐานะที่ปรึกษาการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เข้าให้ข้อมูลด้วย

ในช่วงต้น นายพงษ์สวัสดิ์ ได้กล่าวถึงความร่วมมือ ระหว่าง BEM และบริษัทในเครือ กับ กทพ. ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน เป็นไปด้วยดีมาตลอด โดยเฉพาะในเรื่องการรักษาข้อตกลงในสัญญา การดูแลคุณภาพ บำรุงรักษาเส้นทาง และให้บริการต่างๆ ที่ BEM ทำให้ กทพ.อย่างเต็มที่ ปัญหาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความขัดแย้งในการดำเนินงาน รวมทั้งสัญญาที่เกิดขึ้น ก็ไม่ถือเป็น “ค่าโง่” เพราะไม่ได้เกิดจากการบริหารงานผิดพลาด หรือมีการทุจริตแต่อย่างใด และยังเป็นสัญญาที่เป็นธรรมให้ออกชนลงทุน ที่ได้กำหนดว่า ในกรณีที่เกิดกระทบการดำเนินธุรกิจ รัฐต้องหาวิธีการชดเชยในรูปแบบที่ตกลงกัน ทั้งในเรื่องรัฐห้ามสร้างทางแข่งขัน ก็เป็นไปตามแผนแม่บทเดิมของดอนเมืองโทลล์เวย์ กำหนดเส้นทางถึงแค่ อนุสรณ์สถาน แต่พอในปี 41 มีการก่อสร้างส่วนต่อขยาย จากอนุสรณ์สถาน

ถึงรังสิต ที่มีผลกระทบทำให้ปริมาณจราจรและรายได้ลดลง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ซึ่งเป็น บริษัทลูกของ BEM จำเป็นต้องขอให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ลดลง ตามสัญญาตั้งแต่ปี 43 แต่ กทพ.ไม่ชดเชย จึงเกิดเป็นข้อพิพาท ไปถึงชั้นคณะอนุญาโตตุลาการ และ ศาลปกครองสูงสุด ที่ตัดสินในทิศทางเดียวกันว่า กทพ. ต้องชดเชยให้ BEM ในส่วนของค่าเสียหายของปี 42-43 มูลค่า 4,381 ล้านบาท รวมดอกเบี้ยเท่านั้น

โดยกรณีนี้ถือว่าผลกระทบตั้งแต่ปี 42 และสิ้นสุดในปี 69 ที่จะเกิดผลกระทบต่อรายได้ในทุกๆ ปี คำนวณแล้วมูลค่าความเสียหายถึงสิ้นปี 61 เป็นเงิน 78,908 ล้านบาท ขณะที่ข้อพิพาทการปรับค่าผ่านทางตามสัญญา ก็กำหนดไว้ว่า กทพ. ต้องปรับค่าผ่านทางทุก 5 ปี ตามอัตราเพิ่มของดัชนีผู้บริโภค แต่เมื่อไม่มีการปรับค่าผ่านทางตลอด 30 ปี ก็ถือว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นทุก 5 ปี มูลค่าถึงสิ้นปี 61 คิดเป็น 56,034 ล้านบาท รวม 2 กรณี และข้อพิพาทอื่นๆ ถึงสิ้นปี 61 คิดค่าเสียหายเป็น 137,517 ล้านบาท โดยที่ยังไม่หมดสัญญาสัมปทาน ซึ่งหากคำนวณจนสิ้นสุดสัญญา และต่อสู่คดีจนถึงที่สุดทุกข้อพิพาท ถึงปี 78 ในกรณีที่ กทพ.แพ้คดีทั้งหมด อาจส่งผลให้ค่าเสียหาย รวมดอกเบี้ยมากถึง 326,127 ล้านบาท ในส่วนนี้ เฉพาะดอกเบี้ยก็สูงถึง 1.39 แสนล้านบาท

“การผิดสัญญาเหล่านี้ ไม่ได้เป็นค่าโง่ใดๆ เป็นเรื่องสัญญาที่ตกลงกันไว้ และก็เกิดขึ้นเมื่อ 20-30 ปีที่แล้ว ที่บริบทข้อตกลงระหว่างรัฐกับเอกชน เป็นเช่นนั้น ทั้งเหตุผลในการขยายเมืองผ่านการสร้างดอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยายหรือมีเรื่องประชานิยม เพราะเกรงว่าการขึ้นค่าผ่านทางจะกระทบประชาชนเข้ามาเกี่ยวข้อง แต่เมื่อเกิดการผิดสัญญาขึ้นแล้ว ทาง กทพ.ไม่ได้ชดเชยตามเงื่อนไข จึงนำเรื่องเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม กรณีเช่นนี้ น่าจะถือเป็น “ค่าเบี้ยว” มากกว่า “ค่าโง่” เพราะไม่มีใครโง่ หรือฉลาดในเรื่องนี้”

นายพงษ์สวัสดิ์ กล่าวด้วยว่า ในข้อเท็จจริงภาครัฐโดย กทพ. พยายามเจรจากับ BEM มาตั้งแต่เกิดเรื่อง เมื่อปี 43 รวมทั้ง BEM แจ้งถึงข้อพิพาทความเสียหายอื่นๆ มาตลอด แต่สุดท้ายไม่มีข้อสรุป จนเรื่องไปถึงศาลปกครองสูงสุด ในข้อพิพาทแรก ที่มีคำพิพากษาในคดีทางแข่งขันมูลค่า 4,381 ล้านบาท และศาลปกครองกลาง ในคดีไม่ปรับขึ้นค่าผ่านทาง เมื่อปี 61 จึงมีการเจรจาอย่างจริงจังกันอีกครั้ง โดยมีการคำนวณมูลค่าความเสียหาย รวม 17 ข้อพิพาท ถึงสิ้นปี 61

จำนวน 137,517 ล้านบาท ซึ่งเมื่อรัฐบาลต้องการเจรจา BEM ยินดีที่จะยุติข้อพิพาททั้งหมด แม้ว่า

หากสู้จนคดีต่างๆ ถึงที่สุด BEM เชื่อว่าจะชนะในทุกคดี และอาจได้เงินชดเชยจำนวนมหาศาล แต่ก็มองว่า ท้ายที่สุดอาจสร้างความเสียหายแก่รัฐ และต้องไปกระทบกับเงินภาษีของประชาชนเป็นแสนๆ ล้านบาท โดยมีข้อยุติมูลค่าข้อพิพาททั้งหมดระหว่าง กทพ. และ BEM อยู่ที่ 58,873 ล้านบาท ที่ถือว่าน้อยกว่ามูลค่าความเสียหายกรณีทางแข่งขัน ที่ตีมูลค่ากันไว้ที่ 78,908 ล้านบาท กรณีเดียว

นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้วางเงื่อนไขต่างๆ อาทิ ชดเชยโดยการขยายสัญญาสัมปทาน แทนการจ่ายเงิน และให้ BEM ลงทุนปรับปรุงทางด่วนเพื่อแก้ปัญหาจราจร เป็นต้น จึงนำมาซึ่งข้อสรุปในการยุติข้อพิพาท ที่มีต่อกัน ทั้งปัจจุบันและในอนาคต โดยต่อสัญญาสัมปทาน 15 ปี ในเบื้องต้นหรือ 30 ปี ในกรณีที่ BEM ลงทุนก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck) จากวงเวียน ถึงพระราม 9 ระยะทาง 17 กม. วงเงิน 3.1 หมื่นล้านบาท ทั้งนี้ BEM จะไม่คิดค่าผ่านทางทางด่วนชั้นที่ 2 เพิ่ม เพื่อไม่เป็นการเพิ่มภาระแก่ประชาชน และต้องรับผิดชอบความเสี่ยงต่อรายได้จากปริมาณการใช้รถที่ต้องลดลงจากนโยบายส่งเสริมขนส่งสาธารณะของรัฐบาล โดยต้องคงส่วนแบ่งรายได้ตามสัญญาสัมปทานเดิม

“ยอมรับว่า ข้อยุติที่มีต่อกันในขณะนี้เน้นสังคมมองว่า BEM เป็นฝ่ายที่ได้ แต่ความเป็นจริง BEM เสียเปรียบอย่างมาก และหากเป็นบริษัทที่ต่างชาติถือหุ้น การเจรจากองหาข้อยุติลำบาก แต่ BEM คำนึงว่า เราทำธุรกิจอยู่ในประเทศไทย ซึ่งเราต้องตอบสังคมให้ได้ว่า เราจะไม่ทำให้รัฐเสียหาย และไม่เอาเปรียบประชาชน เราจึงยอมทุกเงื่อนไขที่ทางรัฐบาลกำหนดมา เพื่อให้หลายฝ่ายเข้าใจว่า เราแสดงความจริงใจ ในการสนับสนุนให้เงื่อนไขต่างๆ เหล่านี้ลุล่วง โดยแลกกับการที่ BEM ยังมีโอกาสในการทำธุรกิจกับภาครัฐ และเพิ่มโอกาสทางธุรกิจไปอีก 30 ปี และให้เราโอกาสในการหารายได้ให้พออยู่ได้ ก็เพียงพอแล้ว ไม่ได้ต้องการรายได้เป็นแสนๆ ล้านบาทที่เข้าใจกัน”

นอกจากนี้ ยังมีการประเมินผลการต่อสู่คดีใน 3 กรณี ประกอบด้วย กรณีที่ 1 หาก กทพ. ไม่ยุติข้อพิพาทกับ BEM ต่อสู่ทุกคดีไปจนถึงปี 78 และ กทพ.แพ้คดีทั้งหมด ส่งผลให้ค่าเสียหายรวมดอกเบี้ยที่ต้องชดเชยให้กับ BEM เพิ่มขึ้นมูลค่า 326,127 ล้านบาท บวกกับการลงทุน

Double Deck รวมค่าใช้จ่ายในการให้บริการ และบำรุงรักษาแล้ว อาจทำให้ กทพ. เหลือรายได้สุทธิเพียง 5,900 ล้านบาท จากรายได้ประมาณการ 30 ปี ในกรณีที่ กทพ.บริหารทางด่วนเองเป็นเงิน 750,000 ล้านบาท ที่สำคัญระหว่างทาง กทพ. จะต้องประสบปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงินอย่างแน่นอน เพราะรายได้ที่ประมาณการไม่ได้มางวดเดียว

กรณีที่ 2 หาก กทพ.แพ้คดี ผลกระทบทางแข่งขันเพียงคดีเดียว ตามแนวทางที่ศาล ปค. สูงสุด ตัดสินไปแล้ว ก็ต้องชดเชยให้ BEM จำนวน 209,000 ล้านบาท เมื่อหักค่าใช้จ่ายต่างๆ เหมือนกรณีที่ 1 กทพ.จะเหลือรายได้สุทธิ รว 210,500 ล้านบาท

กรณีที่ 3 ในกรณียุติข้อพิพาทระหว่างกันทั้งหมด กทพ.ก็จะมีค่าใช้จ่ายใดๆ เกี่ยวกับการบริหารจัดการ หรือลงทุนเกี่ยวกับทางด่วน และรอรับส่วนแบ่งรายได้อย่างเดียว ก็จะมีรายได้สุทธิอยู่ที่ 305,400 ล้านบาท จึงอยากให้ กมธ. และสังคมได้รู้ถึงความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อรายได้ของ กทพ.ดังกล่าวด้วย

ภายหลังที่ผู้แทน BEM ชี้แจงแล้วเสร็จ กมธ.ส่วนใหญ่ ได้สอบถามถึงแนวทางการต่อสัญญาสัมปทาน 30 ปี โดยรวมการก่อสร้าง Double Deck ขึ้นมา มีความจำเป็นและคุ้มค่าการลงทุนเพียงใด และมีการกำหนดลงนามใน

สัญญาอย่างไร เพื่อให้มีผลผูกพัน เพราะการก่อสร้าง Double Deck ต้องรอผลการศึกษารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ถึง 2 ปี เป็นอย่างน้อย รวมทั้งมองว่าประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และซ่อมบำรุงทางด่วนที่ BEM อ้างในเอกสารนั้นอาจจะสูงเกินกว่าความเป็นจริง พร้อมทั้งเสนอให้ BEM ไปหาแนวทางเพื่อให้ประชาชนได้ประโยชน์เพิ่มเติม อาทิ การปรับลดค่าผ่านทางในเส้นทางต่างๆ หรือการปรับปรุงทางด่วนในบางจุด เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร เป็นต้น

นายพงษ์สฤษฎี กล่าวว่า การลงทุนสร้าง Double Deck นั้น จำเป็นต้องทำเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ก่อนจะวิกฤตมากกว่านี้ แต่ก็ยอมรับว่าทำได้ยาก และมีผลในการเพิ่มปริมาณรถเพียงเล็กน้อย ประมาณ 10% ในแง่ธุรกิจถือว่าไม่คุ้มค่า หากให้คนอื่นมาลงทุน ก็คงไม่มีใครทำ เพราะไม่สามารถเก็บเงินค่าผ่านทางเพิ่มได้ แต่ BEM มองในภาพรวมถึงโอกาสทางธุรกิจที่สามารถนำรายได้ส่วนอื่นมาอุดหนุนค่าก่อสร้างในส่วนนี้

ทั้งนี้ ในร่างสัญญาก็มีกำหนดไว้ว่า กทพ.ต้องเป็นผู้รับผิดชอบการทำรายงานการวิเคราะห์

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้แล้วเสร็จ ภายใน 2 ปี ถ้ายังไม่ผ่านสามารถเจรจาเพื่อหาทางออกกันต่อไปได้ หรือ กทพ.อาจจะยุติการทำ Double Deck เลยก็ได้ โดยที่ BEM จะไม่เรียกร้องใดๆ แต่หากในชั้นเจรจา จะให้ BEM ตัดในส่วนของ Double Deck ที่จะต่อสัญญาสัมปทาน 15 ปี หลังออกไปเลย ก็คงต้องปรับยอดค่าเสียหายที่ตกลงกันไว้ที่ 5.8 หมื่นล้าน ขึ้นไปอีก เพราะยอดนี้คำนวณจากการต่อสัญญาสัมปทาน 30 ปี ทั้งนี้ การลงนามในสัญญาสัมปทานจะแบ่งเป็น 2 ส่วน โดยให้ กรม. มีมติอนุมัติโครงการในภาพรวมเสียก่อน และลงนามสัญญา ส่วนที่ 1 เพื่อยุติข้อพิพาท และ ส่วนที่ 2 การก่อสร้าง Double Deck จะยังไม่มี การลงนาม จนกว่า EIA จะผ่าน ส่วนนี้ทางอัยการฯได้แก้ไขมาในร่างสัญญาแล้ว ส่วนผู้ลงนามที่เป็น NECL บริษัทลูก ของ BEM ถึงเป็นคนละนิติบุคคล แต่ BEM ถือหุ้น 100% เต็ม จึงไม่มีปัญหา และมีการนำเรื่องเข้าที่ประชุม และได้รับการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นแล้ว

“ยืนยันว่า ร่างสัญญา BEM ไม่ได้เป็นผู้จัดทำเอง และไม่ได้เป็นผู้ร้องขอให้มีการเจรจาด้วย รัฐเป็นผู้เชิญให้ไปเจรจา โดย กทพ. และ ม.ธรรมศาสตร์ เป็นผู้ไปร่างมา และส่งให้ BEMดู แล้วจึงมาเจรจาทันที ไหนทำได้ หรือไม่ได้ ซึ่งก็มีการเจรจากัน 6-7 ครั้ง ก่อนมาเป็นร่างล่าสุด ถ้าเราอยู่เฉยๆ ใช้สิทธิ์ต่อสัญญา 10 ปี อีก 2 ครั้งก็ได้ หรือรอให้มีการสู้คดีจนถึงที่สุด ก็ได้ ส่วนข้อมูลตัวเลขประมาณการต่างๆ ที่ BEM นำมาชี้แจงนั้น มีการปรับปรุงร่วมกัน ระหว่างบอร์ด กทพ. ที่ปรึกษาจาก ม.ธรรมศาสตร์ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ด้วยความเป็นมืออาชีพ และมีการปรับปรุงจนถือว่าดีที่สุดแล้ว แต่เชื่อว่ามีคนใน กทพ. ที่ไม่ถูกใจ และหวังผลบางประการ แล้วพยายามกล่าวหาว่า ร่างสัญญาและข้อมูลชุดนี้ ไม่ถูกต้อง” นายพงษ์สฤษฎี กล่าว

ด้าน นพ.ระวี มาศฉมาดล หัวหน้าพรรคพลังธรรมใหม่ ในฐานะรองประธาน กมธ. และ นายศุภชัย ใจสมุทร ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคภูมิใจไทย ในฐานะ กมธ. ได้ตั้งข้อสังเกตว่า การต่อสัญญาสัมปทานให้กับ BEM สามารถดำเนินการตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ) ปี 2556 ได้หรือไม่ อย่างไร และการที่ พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ กำหนดให้มีการพิจารณาต่อสัญญา กระทำก่อนสิ้นสุดสัญญา 5 ปี แต่สัญญาของ BEM จะสิ้นสุดในปี 63 หนึ่งในเส้นทางนั้น จะเข้าข่ายขัดต่อกฎหมายหรือไม่

นายพงษ์สฤษฎี กล่าวตอบว่า เรื่องนี้รัฐมนตรีที่กำกับดูแลก่อนหน้านี้นี้ได้ให้ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พิจารณา



พงษ์ธวัช สัตถ์ ดันติสุวณิเชษฐ์กุล



วีระกร คำประกอบ

ในส่วนนี้แล้ว ปรากฏว่า หากการดำเนินการไม่สามารถเข้ากฎหมายฉบับดังกล่าวได้ สามารถให้คณะกรรมการกำกับดูแล พิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหา โดยการแก้ไขสัญญาให้ตรงตาม มาตรา 47 ของ พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ได้ โดยให้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการฯ และทางสำนักงานอัยการสูงสุด ก่อนให้ ร.มว.คมนาคม เสนอนายกฯ เพื่อออกเป็นมติ ครม.ต่อไป

ส่วนการพิจารณาก่อนหมดสัญญา 5 ปี ที่ต้องศึกษาว่ารัฐทำเอง หรือให้เอกชนทำต่อ นั้น ถือว่ากรณีนี้ไม่เป็นกรณีปกติ มีข้อพิพาทระหว่างกัน จึงเลือกวิธีการแก้ปัญหาโดยการแก้ไขสัญญา ตามช่องที่ พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ กำหนดไว้ ซึ่งสามารถทำได้เช่นเดียวกับ โครงการดอนเมืองโทลล์เวย์ หรือ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ก่อนหน้านี้ อีกทั้ง ครม. ก็เคยมีมติให้แก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยวิธีการดังกล่าวด้วย

ทั้งนี้ น.พ.วี สอดถามด้วยว่า การต่อสัญญาสัมปทานอีก 30 ปีนั้น ทำให้ BEM มีรายได้เท่าไร เพิ่มขึ้นเป็นหลักหลายแสนล้านบาท จริงหรือไม่

นายพงษ์ธวัช อธิบายว่า จากการคำนวณรายได้ หักลบค่าใช้จ่ายต่างๆ การต่อสัญญาสัมปทาน 30 ปี อาจจะทำผลตอบแทนสุทธิให้บริษัทฯ ราว 3-4 หมื่นล้านบาท ในอนาคต แต่ก็แลกมากับความเสี่ยงที่ปริมาณจราจรที่ลดลง รวมไปถึงภัยธรรมชาติต่างๆ ที่นับวันยิ่งอันตรายขึ้น ทั้งอุทกภัย หรือแผ่นดินไหว ทั้งนี้ หลักคิดของ BEM ก็ตรงกับหลักการของภาครัฐ ในการเจรจาที่ระบุว่า ต้องทำให้ประชาชนได้ใช้ทางด่วนที่ดีขึ้น และราคาไม่เพิ่ม ส่วน BEM ขอเพียงรายได้พอ

อยู่ได้ ไม่ได้ต้องการได้เงินเป็นแสนๆ ล้านบาท เงื่อนไขที่รัฐเสนอมา ทั้งขยายเวลาขึ้นค่าผ่านทาง หรือการลงทุนเพื่อแก้ปัญหาจราจร รวมไปถึงเงื่อนไขอื่น เราก็ยินดีที่จะทำทุกอย่าง ที่ไม่กระทบกับบริษัทฯ ที่ผ่านมา บริษัทฯในเครือ ก็ทำโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติมาตลอด หรือเมื่อเรามีสิทธิ์เรียกค่าเสียหาย ขอให้ศาลบังคับคดีได้ เราก็ยังพร้อมที่จะเจรจา และยินดีทำหนังสือไปถึงศาลว่า อย่าเพิ่งบังคับคดีด้วยซ้ำ

ทางด้าน ผู้แทนสถาบันวิจัย ม.ธรรมศาสตร์ ในฐานะที่ปรึกษา กทพ. ให้ข้อมูลเสริมว่า กรอบการทำงานของคณะที่ปรึกษาฯ มองถึงแนวทางการไม่ให้ภาครัฐเสียประโยชน์ และไม่กระทบเงินลงทุนของภาครัฐ รวมทั้งส่วนแบ่งรายได้ในอนาคต โดยเราได้รับเรื่องจาก กทพ. ช่วงปลายปี 61 ที่ได้รับนโยบายจาก มติ ครม.ให้เจรจา หลัง กทพ. แพ้คดี และต้องชำระเงินภายใน 90 วัน จึงมีการเร่งเจรจา และเร่งร่างสัญญา โดยผู้เชี่ยวชาญใช้พื้นฐาน จาก พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ร่วมกับทางด่วนศรีรัช ของ กทพ. ที่ใช้มาแล้วไม่มีปัญหาใดๆ เมื่อร่างเสร็จ ได้ส่งให้ฝ่ายกฎหมายของ กทพ. พิจารณา และได้มีการกระจายให้ฝ่ายงานต่างๆ ได้สอบทาน ก็มีการปรับแก้ไขร่างหลายจุด ก่อนส่งไปให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบ ในประเด็นข้อกฎหมายต่างๆ ซึ่งทางสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. ก็เสนอข้อสังเกตไปยังอัยการฯ ด้วยเช่นกัน ทางอัยการฯ ก็ได้เชิญจากทั้ง กทพ. สหภาพฯ และที่ปรึกษา ไปอธิบาย ก่อนจะมีการแก้ไขร่างสัญญาร่วมกัน บรรจุหลายข้อสังเกตของสหภาพฯ ลงไป โดยเฉพาะในเรื่องการให้ BEM

จ้างงานพนักงานของ กทพ.ในส่วนที่ BEM รับ
ผิดชอบอยู่ลงไป ทั้งนี้ ในส่วนของ Double Deck
นั้น ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่า มีประโยชน์ และ
มีความจำเป็น เพื่อลดปริมาณการจราจรทางด่วน
ชั้นที่ 2 ที่ปัจจุบันสูงกว่าอัตราที่รองรับได้มาก มี
ความจำเป็นที่ต้องดำเนินการ

ภายหลังจากจบการชี้แจงของผู้แทน BEM
นายวีระกร และนายชาติา ไทยเศรษฐ์ ส.ส.อุทัยธานี
พรรคภูมิใจไทย ในฐานะรองประธาน กมธ. รวม
ถึง กมธ.หลายราย ต่างแสดงความเห็นว่า แนวทาง
การเจรจากับ BEM ที่ลดค่าเสียหายลงมาเหลือ
เพียง 5.8 หมื่นล้านบาท ถือว่ามากถูกทาง ในการ
ช่วยบรรเทาความเสียหายของรัฐและยึดประโยชน์
ของประชาชนเป็นที่ตั้ง

โดยนายชาติากล่าวช่วงหนึ่งว่า “เชื่อว่าบท
สรุปของเรื่องนี้ คงต้องต่อสัญญากับ BEM แต่
อยากฝากให้ BEM กลับไปพิจารณาร่วมกับ กทพ.
เพิ่มเติม ในการเสนอประโยชน์ให้แก่ประชาชน
ให้มากที่สุด ทั้งในเรื่องค่าผ่านทาง หรือการแก้ไข
ปัญหาจราจร เพื่อที่ กมธ.และรัฐบาล สามารถ
อธิบายเหตุผลในการสนับสนุนต่อสัญญาสัมปทาน
กับสังคมได้”

เช่นเดียวกับ น.ส.วทันยา วงษ์โอภาสี
ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคพลังประชารัฐ ที่ตั้งข้อ
สังเกตว่า เงื่อนไขต่างๆในสัญญาหากมีการต่อนั้น
ควรปรับข้อมูลจากด้านเทคนิค ให้มีความเป็นรูป
ธรรม เพื่อให้ประชาชนรู้สึกจับต้องได้

ทั้งนี้ นายวีระกร ได้ระบุก่อนปิดการประชุม
ด้วยว่า แนวทางนี้น่าจะใกล้เคียงกับข้อสรุปผล
การศึกษาของ กมธ.ในครั้งนี้