



● “รายงานพิเศษ”-กมธ.ถก BEM ขยายสัมปทานทางด่วน 2 ถือเป็นค่าเบี่ยงมากกว่าค่าโง่

ที่ห้อง 418 อาคารรัฐสภาแยกกายเมื่อวันที่ 6 ส.ค. 2562 ได้มีการประชุมคณะกรรมการ (กมธ.) วิสามัญพิจารณาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน และรถไฟฟ้า สถานีแทนราษฎร ที่มีนายวีระกร คำประกอบ ส.ส. นครสวรรค์ ในฐานะประธาน กมธ.เป็นประธานในที่ประชุม โดยเชิญผู้แทนจากบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด (มหาชน) (BEM) ที่มีนายพงษ์สฤษฎ์ ตันตีสวนิชย์กุล กรรมการบริหาร BEM และคณะมาชี้แจง พร้อมทั้งผู้แทนสถาบันวิจัยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในฐานะที่ปรึกษาการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เข้าให้ข้อมูลด้วย

ข้อพิพาทคดีขอชดเชยรายได้ตามสัญญาทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กรณีมีโครงการคอนเมืองโทลล์เวย์ ส่วนต่อขยาย จากอนุสรณ์สถาน-รังสิต

BEM ชี้แจงว่าปัญหาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความขัดแย้งในการดำเนินงานไม่ได้เกิดจากการทำสัญญาที่ผิดพลาดหรือมีการทุจริต แต่อย่างไรก็ตามสัญญาที่มีอยู่ถือเป็นสัญญาที่เป็นธรรมที่รัฐให้ออกชนลงทุน โดยกำหนดว่าในกรณีที่เกิดผลกระทบปริมาณจราจรที่ใช้ทางด่วนไม่เป็นไปตามประมาณการจากกรณีที่มีการก่อสร้างทางแข่งขัน รัฐต้องหาวิธีการชดเชย ซึ่งขณะที่ทำสัญญาทั้งสองฝ่ายทราบแผนแม่บทของรัฐใน

การก่อสร้างโครงการต่างๆ จึงระบุเป็นข้อยกเว้นในสัญญาว่าโครงการเหล่านั้นไม่ถือเป็นการแข่งขัน รวมถึงโครงการคอนกรีตเมืองโทลล์เวย์ กำหนดเส้นทางสิ้นสุดก่อนอนุสรณ์สถาน

แต่ในปี 2541 มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายจากอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ที่มีผลกระทบทำให้ปริมาณจราจรและรายได้ลดลง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) บริษัทลูกของ BEM จำเป็นต้องขอให้ กทพ.ชดเชยรายได้ที่ลดลงตามสัญญาตั้งแต่ปี 2543-2561 แต่ กทพ.ไม่ชดเชย จึงเกิดเป็นข้อพิพาทไปถึงชั้นคณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองสูงสุดที่ตัดสินในทิศทางเดียวกันว่า กทพ.ต้องชดเชยให้ NECL เป็นค่าเสียหายรวมดอกเบี้ย 4,381 ล้านบาท (ถึง 31 ธ.ค.2561) กรณีนี้มีผลกระทบตั้งแต่ปี 2542 และสิ้นสุดในปี 2569 ที่เกิดผลกระทบต่อรายได้ในทุกๆปี จำนวนแล้วมูลค่าความเสียหายถึงสิ้นปี 2561 คิดเป็น 78,908 ล้านบาท

ข้อพิพาท คดีขอชดเชยรายได้จากไม่ปรับค่าผ่านทางตามสัญญา ทางด่วนชั้นที่ 2 (2546)

BEM ชี้แจงว่า การปรับค่าผ่านทางตามสัญญากำหนดไว้ว่า กทพ.ต้องปรับค่าผ่านทางทุก 5 ปีตามอัตราเพิ่มของดัชนีผู้บริโภค แต่เมื่อไม่มีการปรับค่าผ่านทาง ก็มีความเสียหายเกิดขึ้นทุก 5 ปี มูลค่าความเสียหายถึงสิ้นปี 2561 คิดเป็น 56,034 ล้านบาท รวม 2 กรณี และข้อพิพาทอื่นๆ ถึงสิ้นปี 2561 คิดค่าเสียหายเป็น 137,517 ล้านบาท ซึ่งหาก กทพ.ต่อสู้คดีจนถึงที่สุดทุกข้อพิพาท ถึงปี 2578 ในกรณีที่ กทพ.แพ้คดี

ทั้งหมด อาจส่งผลให้ค่าเสียหายรวมดอกเบี้ยมากถึง 326,127 ล้านบาท ในส่วนนี้เฉพาะดอกเบี้ยก็สูงถึง 1.39 แสนล้านบาท

การผิดสัญญาเหล่านี้ไม่ได้เป็นค่าโง่ใดๆเป็นเรื่องสัญญาที่ตกลงกันไว้และเกิดขึ้นเมื่อ 20-30 ปีที่แล้วที่บริบทข้อตกลงระหว่างรัฐกับเอกชนเป็นเช่นนั้น ทั้งเหตุผลในการขยายเมืองผ่านการสร้างคอนกรีตเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยาย หรือเรื่องที่เกี่ยวข้องกับประชานิยมเพราะเกรงว่าการขึ้นค่าผ่านทางจะกระทบประชาชนเข้ามาเกี่ยวข้องแต่เมื่อเกิดการทำผิดสัญญาขึ้นแล้วทาง กทพ.ไม่ได้ชดเชยตามเงื่อนไข จึงนำเรื่องเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม กรณีเช่นนี้น่าจะถือเป็นค่าเบี่ยงมากกว่าค่าโง่ เพราะไม่มีใคร โง่หรือฉลาดในเรื่องนี้

ภาครัฐโดย กทพ. ได้มีความพยายามให้ กทพ.เจรจากับ BEM มาตั้งแต่เกิดเรื่องเมื่อปี 2543 เป็นต้นมา แต่สุดท้ายไม่มีข้อสรุป จนเรื่องไปถึงศาลปกครองสูงสุด ในข้อพิพาทแรกที่มีค่าพิพาทในคดีทางแข่งขันมูลค่า 4,381 ล้านบาท และศาลปกครองกลางในคดีไม่ปรับขึ้นค่าผ่านทาง เมื่อปี 2561 จึงมีการเจรจาอย่างจริงจังกันอีกครั้ง โดยมีการคำนวณมูลค่าความเสียหายรวม 17 ข้อพิพาท ถึงสิ้นปี 2561 จำนวน 137,517 ล้านบาท และเมื่อรัฐบาลต้องการเจรจา BEM ยินดีที่จะยุติข้อพิพาททั้งหมด แม้ว่าหากสู้จนคดีต่างๆถึงที่สุด BEM เชื่อว่าจะชนะในทุกคดีและอาจได้เงินชดเชยจำนวนมหาศาล แต่บริษัทมองว่าท้ายที่สุดอาจสร้างความเสียหายแก่รัฐและต้องกระทบต่อเงินภาษีของประชาชนเป็นแสนๆล้านบาท โดยการเจรจามีข้อยุติมูลค่าข้อพิพาททั้งหมดระหว่าง กทพ.และ BEM อยู่ที่ 58,873 ล้านบาท ถือว่าน้อยกว่ามูลค่าความเสียหายกรณีทางแข่งขันที่ตีมูลค่ากันไว้ที่ 78,908 ล้านบาทกรณีเดียว

นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้วางเงื่อนไขต่างๆ อาทิ ชดเชยโดยการขยายสัญญาสัมปทานแทนการจ่ายเงิน และให้ BEM ลงทุนปรับปรุงทางด่วนเพื่อแก้ปัญหาจราจร เป็นต้น จึงนำมาซึ่งข้อสรุปในการยุติข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งปัจจุบันและในอนาคต โดยต่อสัญญาสัมปทาน 15 ปีในเบื้องต้น หรือ 30 ปี ในกรณีที่ BEM ลงทุนก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck) จากงามวงศ์วานถึงพระราม 9 ระยะทาง 17 กิโลเมตร มูลค่า 3.1 หมื่นล้านบาท ทั้งนี้ BEM จะไม่คิดค่าผ่านทางทางด่วนชั้นที่ 2 เพิ่ม โดยต้อง

คงส่วนแบ่งรายได้ตามสัญญาสัมปทานเดิม รวมทั้งการดำเนินงานและซ่อมบำรุงทางด่วนเดิมไว้ด้วย.....

...BEM มีการประเมินผลการต่อสู้คดีใน 3 กรณีประกอบด้วย

กรณีที่ 1 หาก กทพ.ไม่ยุติข้อพิพาทกับ BEM ต่อสู้ทุกคดีไปจนถึงปี 2578 และ กทพ.แพ้คดีทั้งหมด ค่าเสียหายรวมดอกเบี้ยที่ต้องชดเชยให้กับ BEM เต็มจำนวนมูลค่า 326,127 ล้านบาทเมื่อรวมกับการลงทุน Double Deck และค่าใช้จ่ายในการให้บริการและบำรุงรักษาต่างๆ เทียบกับประมาณการรายได้ 30 ปี จำนวนกว่า 700,000 กว่าล้านบาทในกรณีที่ กทพ.บริหารทางด่วนเอง ทำให้ กทพ.เหลือรายได้สุทธิเพียง 5,900 ล้านบาท ที่สำคัญระหว่างทาง กทพ.จะต้องประสบปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงินอย่างแน่นอน เพราะรายได้ที่ประมาณการไม่ได้มางวดเดียว แต่ภาระการจ่ายชดเชยค่าเสียหายเกิดขึ้นในช่วงปีต้นๆ

กรณีที่ 2 หาก กทพ.แพ้คดีผลกระทบทางแข่งขันเพียงคดีเดียว ตามแนวทางที่ศาลปกครองสูงสุดตัดสินไปแล้ว ก็ต้องชดเชยให้ BEM จำนวน 209,000 ล้านบาท เมื่อหักค่าใช้จ่ายต่างๆ เหมือนกรณีที่ 1 กทพ.จะเหลือรายได้สุทธิตั้ง 210,500 ล้านบาท แต่ในช่วงต้นก็จะขาดสภาพคล่องเช่นกันเพราะรายได้ทยอยมา แต่ภาระชดเชยค่าเสียหายเกิดขึ้นในปีต้นๆ

กรณีที่ 3 ในกรณียุติข้อพิพาทระหว่างกันทั้งหมด กทพ.ก็จะไม่มีค่าใช้จ่ายใดเกี่ยวกับการบริหารจัดการหรือลงทุนเกี่ยวกับทางด่วน

และรอรับส่วนแบ่งรายได้อย่างเดียวที่ 305,400 ล้านบาท

กมธ.ได้สอบถามถึงแนวทางการต่อสู้สัญญาสัมปทาน 30 ปีโดยรวมการก่อสร้าง Double Deck ขึ้นมามีความจำเป็น และคุ้มค่าการลงทุนเพียงใด และมีการกำหนดลงนามในสัญญาอย่างไร

BEM ชี้แจงว่าการลงทุนสร้าง Double Deck นั้นจำเป็นต้องทำเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรก่อนจะวิกฤติมากกว่านี้ ในแง่ธุรกิจถือว่าไม่คุ้มค่า หากให้คนอื่นมาลงทุนก็คงไม่มีใครทำแน่นอนเพราะไม่เก็บเงินค่าผ่านทางเพิ่มแต่ BEM มองในภาพรวมถึงโอกาสทางธุรกิจที่สามารถนำรายได้ส่วนอื่นมาอุดหนุนค่าก่อสร้างในส่วนนี้ ทั้งนี้ในร่างสัญญา ก็มีกำหนดไว้ว่า กทพ.ต้องเป็นผู้รับผิดชอบการทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้แล้วเสร็จภายใน 2 ปี ถ้ายังไม่ผ่านสามารถเจรจาเพื่อหาทางออกกันต่อไปได้ หรือ กทพ.อาจจะยุติการทำ Double Deck เลยก็ได้ โดยที่ BEM จะไม่เรียกร้องใดๆ แต่หากในชั้นเจรจาจะให้ BEM ตัดในส่วนของ Double Deck ที่จะต่อสู้สัญญาสัมปทาน 15 ปีหลังออกไปเลยก็คงต้องปรับยอดค่าเสียหายที่ตกลงกันไว้ที่ 5.8 หมื่นล้านขึ้นไปอีก เพราะยอดนี้คำนวณจากการต่อสู้สัญญาสัมปทาน 30 ปี และมี Double Deck โดยการลงนามในสัญญาสัมปทานจะแบ่งเป็น 2 ส่วน โดยให้ กรม.มีมติอนุมัติโครงการในภาพรวมเสียก่อน และลงนามสัญญาส่วนที่ 1 เพื่อยุติข้อพิพาท และส่วนที่ 2 การก่อสร้าง Double Deck จะยังไม่มี การลงนาม จนกว่า EIA จะผ่าน ส่วนนี้ทางอัยการได้แก้ไขมาในร่างสัญญาแล้ว

กมธ.ถามว่ามีข้อสังเกตในการอภิปรายในสภาว่า BEM

เป็นผู้จัดทำร่างสัญญาเองใช้หรือไม่

BEMชี้แจงว่าBEMไม่ได้เป็นผู้จัดทำร่างสัญญาเอง และไม่ได้เป็นผู้ร้องขอให้มีการเจรจา รัฐโดยกทพ.เป็นผู้เชิญให้ไปเจรจา โดย กทพ.และ ม.ธรรมศาสตร์ เป็นผู้ร่างสัญญาตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในพ.ร.บ.ร่วมทุนฯ และส่งให้ BEM พิจารณา แล้วจึงมาเจรจาว่าตรงไหนทำได้หรือไม่ได้ ซึ่งก็มีการเจรจากัน 6-7 ครั้ง ก่อนมาเป็นร่างล่าสุด ถ้าไม่มีการเจรจา BEM ใช้สิทธิ์ต่อสัญญา 10 ปี อีก 2 ครั้งตามสัญญาก็ได้ หรือรอให้มีการสู้คดีจนถึงที่สุดก็ได้ ส่วนข้อมูลตัวเลขประมาณการต่างๆที่ BEM นำมาชี้แจงนั้น มีการปรับปรุงร่วมกันระหว่างบอร์ด กทพ. ที่ปรึกษาจาก ม.ธรรมศาสตร์ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

กมธ.ถามว่า การต่อสัญญาสัมปทานอีก 30 ปีนั้น ทำให้ BEM มีรายได้เท่าไร เพิ่มขึ้นเป็นหลักหลายแสน ล้านบาทจริงหรือไม่

BEMชี้แจงว่าจากการคำนวณรายได้หักลบค่าใช้จ่ายต่างๆการต่อสัญญาสัมปทาน 30 ปีนั้น อาจจะทำผลตอบแทนสุทธิให้บริษัท ราว 3-4 หมื่นล้านบาทในอนาคต แต่ก็แลกมากับความเสี่ยงที่ปริมาณจราจรที่ลดลงรวมถึงภัยธรรมชาติต่างๆที่นับวันยิ่งอันตรายขึ้น BEM ไม่ได้ต้องการได้เงินเป็นแสนๆ ล้านบาท เงื่อนไขที่รัฐเสนอมาทั้งขยายเวลา ขึ้นค่าผ่านทางหรือการลงทุนเพื่อแก้ปัญหาจราจร รวมไปถึงเงื่อนไขอื่นเราก็ยินดีที่จะทำทุกอย่างที่ไม่กระทบกับบริษัทที่ผ่านมาเรามีสิทธิ์เรียกค่าเสียหาย ขอให้ศาลบังคับคดีได้เราก็ยังจะเจรจาและยินดีทำหนังสือไปถึงศาลว่าย่าเพิ่งบังคับคดีด้วยซ้ำ.