

ภาครัฐไม่มีทางสู้คดีค่าโง่ทางด่วนชนะ

- ยิ่งดื้อจะยิ่งแพ้ยับค่าเสียหายมหาศาล
- บีอีเอ็มยันต่อสัมปทาน 30 ปีทุกอย่างจบ



เมื่อเวลา 10.30 น. วันที่ 14 ส.ค. ที่อาคารอาภากรวิริยะถาวร ถนนสุทธิสารวินิจฉัย บริษัท ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีอีเอ็ม (BEM) จัดกิจกรรมพบปะสื่อมวลชนเพื่อให้รายละเอียดเกี่ยวกับการต่อสัมปทานทางพิเศษที่สังคมกำลังวิพากษ์วิจารณ์ว่ากลายเป็นค่าโง่ทางด่วน หากขยายสัมปทานทางด่วนให้บีอีเอ็มอีก 30 ปี แลกกับการยุติข้อพิพาททั้งหมดกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ที่มีมูลค่าความเสียหายกว่า 1.37 แสนล้านบาท

นายพงษ์สฤษฎ์ ดันดี สุวนิชย์กุล กรรมการบริหาร บีอีเอ็ม กล่าวว่า คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 2 ส.ค. 61 ให้ กทพ. เจรจายุติข้อพิพาทกับบีอีเอ็มโดยเร็วที่สุด จนเมื่อวันที่ 15 พ.ค. 62 ทั้ง

กทพ. และบีอีเอ็มบรรลุข้อตกลงยุติข้อพิพาทโดย กทพ. ต้องแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนเพื่อขยายสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน A B C ส่วน D และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ออกไปอีก 30 ปี ซึ่งบีอีเอ็มต้องยุติข้อพิพาทความเสียหายในวงเงินกว่า 1.37 แสนล้านบาท และลงทุนก่อสร้างทางด่วนขั้น 2 (Double Deck) รวมถึงแก้ปัญหาจุดตัดจราจรทางด่วนขั้นที่ 2 รวมมูลค่าก่อสร้าง 31,000 ล้านบาท เพื่อแก้ปัญหาจราจรติดขัด

นายพงษ์สฤษฎ์ กล่าวต่อว่า ข้อพิพาทระหว่างกันมี 17 คดี เกิดจาก 2 เรื่องหลัก คือ ผลกระทบจากทางแย่งกัน และเรื่องการไม่ปรับค่าผ่านทางตามสัญญาเพราะไม่ต้องการให้ประชาชนเดือดร้อน โดยเรื่องทางแย่งกันคือการก่อสร้างดอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยายจากอนุสรณ์สถาน-รังสิต มีผลกระทบกับสัญญาทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ตั้งแต่ปี 2542 จนถึงสิ้นสุดสัญญาในปี 2569 มูลค่าข้อพิพาทถึงสิ้นปี 61

คิดเป็นเงิน 78,908 ล้านบาท ขณะที่ข้อพิพาทการไม่ปรับค่าผ่านทางตามสัญญาเรื่องนี้จะเกิดทุก ๆ 5 ปีจนจบสัมปทานทั้ง 3 สัญญา มูลค่าข้อพิพาทถึงสิ้นปี 61 เท่ากับ 56,034 ล้านบาท เมื่อรวมกับเรื่องอื่น ๆ มูลค่าข้อพิพาทถึงสิ้นปี 61 รวมเท่ากับ 137,517 ล้านบาท หาก กทพ. ค่อสู้ทุกคดีจนถึงที่สุดความเสียหายจะเพิ่มขึ้นไปอีกเพราะสัญญาสัมปทานยังไม่จบมีเงินต้น-ดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นอีกมาก บีอีเอ็มจึงขอยุติมูลค่าข้อพิพาทในวงเงิน 58,873 ล้านบาท จึงเป็นที่มาของการขยายสัมปทานออกไป 30 ปีถือว่าต่ำมากเมื่อเทียบกับข้อพิพาทเรื่องทางการแข่งขัน (ณ สิ้นปี 61) 78,908 ล้านบาท โดยคดีฟ้องร้องของ บริษัทที่มีต่อ กทพ. จะยุติทั้งหมด

นายพงษ์สฤษฎี กล่าวต่อว่า BEM ต้องเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 จากงานวงกว้างถึงพระราม 9 ระยะทาง 17 กม. เพราะต้องปักค่อม่อในเขตก่อสร้างเดิมและต้องก่อสร้างระหว่างที่เปิดใช้งานปกติซึ่งทำได้ยาก รวมทั้งก่อสร้างบายพาส แก่จุดตัดจราจรบริเวณโศก 2 จุด ขยายพื้นผิวจราจรบริเวณมักกะสันและพระราม 6 อีก 2 จุด รวมมูลค่า 3.1 หมื่นล้านบาท เพื่อแก้ปัญหาจราจร โดยจะไม่เก็บค่าผ่านทางเพิ่ม นอกจากนี้ยังสร้างทางขึ้นลงบริเวณสถานีกลางบางซื่ออีก 2 พันล้านบาท แต่ กทพ. จะเป็นผู้จัดการรวมที่ดินรวมทั้งจะจ้างพนักงานของ กทพ. ที่ BEM จ้างอยู่จนกว่าจะเกษียณ ส่วนการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 นั้นมีเงื่อนไข กทพ. ต้องทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้แล้วเสร็จภายใน 2 ปี จากนั้น BEM จะต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 4 ปี คาดว่าภายในปี 2570 น่าจะแล้วเสร็จ แต่หาก EIA ไม่ผ่านและไม่สามารสรสร้าง ทางด่วนขั้นที่ 2 ได้ทุกสัญญาสัมปทานจะสิ้นสุดในปี 2578

นายพงษ์สฤษฎี กล่าวว่ามั่นใจแนวทางนี้จะช่วยรัฐบาลได้ ในฐานะบริษัทคนไทยไม่ต้องการชนะคดีกับรัฐแต่บริษัททำธุรกิจถูกต้องขณะที่รัฐไม่ทำตามสัญญาแม้จะทำให้ประชาชนได้ประโยชน์อย่างกรณีไม่ปรับขึ้นค่าผ่านทางสุดท้าย กทพ.

หาเงินมาใช้หนี้ไม่ได้ต้องไปขอจากกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นเงินภาษี เราในฐานะประชาชนคนไทยต้องเดือดร้อนคิดว่าการที่กระทรวงคมนาคมจะหา

ทางออกอื่นอาจเป็นไปได้ยาก เพราะรู้อยู่แล้วว่าสู้ไปทุกคดีต้องแพ้แม่ในอนาคตก็นใช้ทางทางด่วนจะน้อยลงก็ตาม เพราะรัฐลงทุนสร้างรถไฟฟ้าแต่ก็เชื่อว่าถ้า กทพ. ไม่เห็นด้วยกับแนวทางนี้จะแก้ปัญหาการคิดให้ประชาชนไม่ได้ คิดว่าภายใน 10 ปี ตัวเลขของผู้ใช้ทางด่วนจะทรงตัวซึ่งขณะนั้นตัวเลขการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางอยู่ที่ปีละ 7 พันล้าน

ด้าน นายปลิว ศรีวิศว
เวทย์ ประธานกรรมการบริหาร

บีอีเอ็ม กล่าวว่า ข้อพิพาทเกิดมานานกว่า 25 ปี จากการที่ กทพ. ในอดีตทำผิดสัญญาทำให้บริษัทได้รับความเดือดร้อน ทุกเรื่องเราชนะที่อนุญาโตตุลาการแล้วแต่ กทพ. ไม่ยอมรับจนเรื่องไปถึงชั้นศาลปกครองดอกเบี้ยวิ่งทุกวัน ครั้นนี้ถือว่าเป็นโอกาสที่ดีที่สุดเพราะรัฐบาลมีความตั้งใจจริงที่จะแก้ปัญหาซึ่งบริษัทพร้อมร่วมมือเต็มที่เชื่อว่าถ้าสู้คดีกันต่อเราก็มียโอกาสชนะสูงมาก สุดท้ายเราชนะก็ไม่ใช้เรื่องที่ดีต่อประเทศชาติ รัฐก็เสียหายประชาชนเดือดร้อน แต่ถ้ายุติได้ รัฐไม่เสียหาย ประชาชนได้ประโยชน์เราได้รับการเยียวยาพอสมควรได้ทำธุรกิจต่อไป นั่นเป็นสิ่งที่ดีที่สุดในทุกฝ่าย

นายปลิว กล่าวต่อว่า ผลการเจรจาครั้งนี้ถือว่าเป็นประโยชน์ต่อรัฐ และ กทพ. อย่างมาก ถือว่าไม่มีความเสียหายใดเกิดขึ้น ประชาชนก็ได้ประโยชน์จากทางด่วนที่ดีขึ้น ค่าผ่านทางก็ไม่แพง บริษัทก็ได้รับการชดเชยและได้ดำเนินธุรกิจที่มีความมั่นคงต่อไป ทุกฝ่ายจึงเชื่อมั่นว่าการขยายสัมปทานยุติข้อพิพาทครั้งนี้เป็นวิธีแก้ไขปัญหาคดีที่ดีที่สุด.