

BEMแจกขยายสัมปทาน-ยุติข้อพิพาท

เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม นายพงษ์สฤษฎ์ ดันติ สุวณชัยกุล กรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เปิดเผยว่า หลังจากศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ชดเชยรายได้ ช่วงปี 2542-2543 ให้กับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ บริษัทฯ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากทางแข่งขันกรณีก่อสร้างทางด่วนดอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยายจากอนุสรณ์สถาน-รังสิต มูลค่ากว่า 4.3 พันล้านบาท ซึ่งคดีนี้จะมีผลต่อเนื่องจนจบสัมปทานทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ดในปี 2569 ส่งผลให้เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติให้ กทพ.เจรจายุติข้อพิพาทกับบริษัทฯ เพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐโดยเร็วที่สุด จนเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2562 บริษัทฯและ กทพ. ได้บรรลุข้อตกลงยุติข้อพิพาททั้งหมด โดย กทพ.จะแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนเพื่อขยายสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ออกไปอีก 30 ปี แต่มีข้อแม้ว่าบริษัทฯจะต้องยุติข้อพิพาททั้งหมด ซึ่งประเมินแล้วมีความเสียหายกว่า 1.37 แสนล้านบาท และลงทุนก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 เพื่อแก้ปัญหาหนี้สิน รวมถึงการแก้ปัญหาจุดตัดจราจรบนทางด่วนขั้นที่ 2 อีก 31,000 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับดูแล (มาตรา 43) ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน 2556 และสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว แต่ยังอยู่ในระหว่างการเสนอให้ ครม.พิจารณา

“จากการประเมินค่าเสียหายเบื้องต้นของคดีผลกระทบทางการแข่งขันจนสิ้นสุดสัมปทานมีค่าเสียหายกว่า 1.09 แสนล้านบาท แต่บริษัทฯได้ประเมินใหม่จนเหลือเพียง 5.8 หมื่นล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าค่าเสียหายจริงค่อนข้างมาก รวมถึงเมื่อทำสัญญาร่วมกันได้จะถือว่าเป็นการยุติข้อพิพาททั้งหมดทันที ในอนาคตบริษัทฯจะไม่สามารถเรียกร้องหรือมีข้อพิพาทระหว่างกันอีก ข้อตกลงดังกล่าวถือว่า กทพ.ได้ประโยชน์สูงมาก ช่วยให้ กทพ.ไม่สร้างภาระกับ

ภาครัฐจนเกินไป” นายพงษ์สฤษฎ์ดังกล่าว

นายพงษ์สฤษฎ์กล่าวว่า สัญญายุติข้อพิพาทดังกล่าว มีเงื่อนไขว่า กทพ.จะต้องได้รับรายได้เท่าเดิม และไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมจากประชาชน และบริษัทฯจะต้องบำรุงดูแลทางด่วนทั้งหมดที่มีอยู่ ลงทุนก่อสร้างทางด่วนขั้น 2 ในเส้นทางงามวงศ์วานถึงพระราม 9 ระยะทาง 17 กิโลเมตร และก่อสร้างช่วงจุดตัดจราจรบริเวณอโศก 2 จุด รวมถึงขยายพื้นที่ผิวจราจรบริเวณมักกะสันและพระราม 6 อีก 2 จุด รวมมูลค่า 3.1 หมื่นล้านบาท เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน โดยมีข้อแม้อีกว่าจะไม่มีการเก็บค่าผ่านทางเพิ่ม ไม่ว่าจะเลือกวิ่งในชั้น 1 หรือชั้น 2 เพื่อไม่ให้เป็นการแก่ประชาชน ส่วนตัวเลขมูลค่าของการก่อสร้างที่สูงมากนั้น เป็นเพราะต้องก่อสร้างในพื้นที่ที่มีการใช้งานอยู่ตลอดเวลา ไม่สามารถก่อสร้างได้เต็มกำลังทั้งวัน โดยการทำสัญญาจะแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ช่วงแรกทำเพื่อยุติข้อพิพาททั้งหมด และอีกรอบจะต้องให้ กทพ.ทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ให้เสร็จภายใน 2 ปี หรือหากไม่ทันจะมีพิจารณาเพื่อขยายเวลาในการทำอีไอเออีกครั้ง โดยเมื่อผ่านแล้วบริษัทจะต้องก่อสร้างทางด่วนขั้น 2 ให้แล้วเสร็จภายใน 4 ปี แต่หากอีไอเอไม่ผ่านจริงๆ และบริษัทไม่สามารถสร้างทางด่วนขั้น 2 ได้ สัญญาสัมปทานจะสิ้นสุดในปี 2578

“ตัวเลขทั้งหมดที่ต้องชดเชยให้บริษัทฯ ยืนยันว่าไม่ใช่ค่าไถ่ เพราะไม่ได้เกิดจากการทำสัญญาที่ไม่รอบคอบ ผิดพลาด หรือมีการทุจริตเกิดขึ้น แค่ กทพ.ไม่สามารถทำตามสัญญาร่วมกันได้เท่านั้น ทั้งการแข่งขันและการไม่ได้ปรับขึ้นค่าทางด่วนตามสัญญา เรียกว่า “ค่าเบี้ยว” น่าจะเหมาะสมกว่า” นายพงษ์สฤษฎ์กล่าว และว่า ส่วนตัวเชื่อว่าทางออกนี้ดีที่สุดแล้ว เพราะหากรอให้คดีทั้งหมดแล้วเสร็จ บริษัทฯอาจจะชนะอีกหลายคดี เพราะเชื่อมั่นในกระบวนการดำเนินงานที่ถูกต้องและยึดตามสัญญาทั้งหมด หากประเมินแล้วถ้า กทพ.รอให้ถึงที่สุด อาจจะต้องชดเชยเป็นแสนล้านบาท ซึ่งมองว่า กทพ.น่าจะพอรู้และมองภาพออก ไม่อย่างนั้นคงไม่เกิดการเจรจากันขึ้น