

ประยุทธ์เบรก ค่าโง่ทางด่วน มัดมือกทพ. สั่งกทพ.เจรจาเอกชน อสส.ตรวจร่างสัญญา

นายกฯประยุทธ์-วิษณุ
เบรกคมนาตมเสนอครม.ยุติค่า
โง่ทางด่วน ชำ้ขั้นตอน สั่งกทพ.
เจรจาเอกชนแก้ร่างสัญญาใหม่
ส่งสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจ
สอบ

แหล่งข่าวจากทำเนียบ
รัฐบาลเปิดเผย “ฐานเศรษฐกิจ”
ว่า สาเหตุที่การประชุมคณะ
รัฐมนตรี (ครม.) วันอังคารที่ 24
ธันวาคม 2562 ไม่มีการพิจารณา
ทางออกข้อพิพาทระหว่างการ
ทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ต่อหน้า 15

ข่าวต่อ ประยุทธ์

กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า
กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM
เนื่องจากพล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี และนายวิษณุ เครืองาม
รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีหลาย
คน ไม่เห็นด้วยที่กระทรวงคมนาคม
จะเสนอวาระดังกล่าวให้ที่ประชุม
ครม.พิจารณา เนื่องจากเห็นตรงกัน
ว่าข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม
เป็นการข้ามขั้นตอนการแก้ไขสัญญา
พล.อ.ประยุทธ์จึงไม่เซ็นอนุมัติให้บรรจุ
เป็นวาระครม.

รายงานข่าวระบุว่าหลัง
จากมีการดึงวาระดังกล่าวออก ได้มี
การประชุมหารือกันวงเล็กภายหลัง
เสร็จสิ้นการประชุมครม. โดยมีนาย
วิษณุ เครืองาม เป็นประธาน นายศักดิ์
สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม พร้อม
กับเชิญเลขาธิการสำนักงานคณะ

กรรมการกฤษฎีกา และเลขาธิการ
นายกรัฐมนตรี เข้าร่วมหารือด้วย

ที่ประชุมวงเล็กระบุว่าวาระที่
กระทรวงคมนาคมเสนอ เป็นการเสนอ
ให้ปรับการเจรจาตามมติครม.เดิม ซึ่ง
มติครม.เดิมก็คือให้อำนาจกระทรวง
คมนาคมเป็นหน่วยงานหลักเจรจากับ
เอกชนอยู่แล้ว ดังนั้นเรื่องนี้ขั้นตอน
ของกระทรวงคมนาคมจึงไม่ใช่การนำ
มติครม.เดิมาปรับใหม่ ที่ประชุมได้
อธิบายชี้แจงให้นายศักดิ์สยามเข้าใจ
ว่า ขั้นตอนที่ถูกต้องคือให้การทางพิเศษ
แห่งประเทศไทยไปเจรจากับเอกชน
ให้ได้ข้อยุติแล้วเสนอให้ที่ประชุม
คณะกรรมการการทางพิเศษฯ
พิจารณา ก่อน

จากนั้นให้นำเสนอต่อคณะ
กรรมการกำกับโครงการ จากนั้นการ
ทางพิเศษฯต้องทำการยกร่างสัญญา
ใหม่แก้ไขสัญญาเดิม ส่งให้สำนักงาน
อัยการสูงสุดตรวจสอบ หากอัยการ
สูงสุดพิจารณาแล้วอนุมัติ จึงนำเสนอ
ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
เป็นผู้พิจารณา ว่าเห็นด้วยหรือไม่กับ
ร่างสัญญาดังกล่าวหรือไม่ หากเห็น
ชอบจึงทำการเสนอให้ครม.อนุมัติ

“หลังจากมีการหารือกันจบ
นายศักดิ์สยามก็บอกว่าเห็นด้วย และ
รับปากว่าจะนำเสนอต่อบอร์ดการ
ทางพิเศษฯให้พิจารณา ก่อนนำเสนอ
ครม.ตามขั้นตอนต่อไป”

รายงานข่าวระบุว่า ในส่วน
ของรัฐมนตรีหลายคนมองว่าเป็นการ
เสนอข้ามขั้นตอนของกระทรวงคมนาคม
ถ้าครม.อนุมัติไปตามที่กระทรวงคมนาคม
เสนอ ก็เท่ากับว่าเป็นการนำมติครม.
ไปกดดันบอร์ดการทางพิเศษฯให้ขยาย
สัมปทาน

นอกจากนี้นายกรัฐมนตรี
มีข้อสังเกตว่าการแก้ไขสัญญาสัมปทาน
ด้านหนึ่งคือแก้ไขเพื่อให้รัฐไม่จ่าย
ค่าเสียหายกับเอกชน แต่คำถามคือ
ถ้าให้ก่อสร้างทางด่วนเพิ่ม จะแก้ไข
รถติดได้หรือไม่อย่างไร เพราะถ้า
ให้ก่อสร้างทางตามที่เอกชนเสนอ
มา ก็ต้องพิจารณาควบคู่กันด้วย
ให้รอบคอบ

ทั้งนี้ เมื่อต้นสัปดาห์ นาย
ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวง
คมนาคม แถลงว่าคณะทำงานแก้ไข
ปัญหาข้อพิพาทสัมปทานทางด่วน
ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
(กทพ.) กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า
กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ได้
ข้อยุติข้อพิพาท ด้วยการต่อสัญญา
สัมปทานทางด่วนไปสิ้นสุดพร้อมกัน
ในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ใน Sector
A B C ขยายสัมปทานทางด่วน 15 ปี
8 เดือนจากเดิมสิ้นสุดวันที่ 29 กุมภาพันธ์
2563, Sector D ขยายสัมปทาน 8 ปี
6 เดือน จากเดิมสิ้นสุดวันที่ 22
เมษายน 2570 และ Sector C+ หรือ
บางปะอิน-ปากเกร็ด ขยายสัมปทาน
9 ปี 1 เดือน จากเดิมสิ้นสุดวันที่
27 กันยายน 2569

เพื่อแลกกับการยุติข้อพิพาท
ทั้งหมด 17 คดี มูลค่าข้อพิพาท 1.3
แสนล้านบาท ซึ่งได้เจรจายุติที่มูลค่า
58,873 ล้านบาท โดยที่ผู้รับสัมปทาน
สามารถปรับขึ้นค่าผ่านทาง 1 ครั้งใน
ปี 2573 จำนวน 10 บาท ทั้งนี้ไม่มีการ
ก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 หรือ Double
Deck จากอโศก-งามวงศ์วาน ที่ BEM
จะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทาง
โดยไม่เก็บค่าผ่านทางเพิ่ม เพื่อแก้
ปัญหาจราจร ■