



6 ปีประเด็นที่ถูกจับตอย่างกว้างขวาง สำหรับ การแก้ไขข้อพิพาทระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ที่มีปัญหากันมานานเกือบ 20 ปี เมื่อสมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (สร.กทพ.) บุกเข้าไปในห้องประชุมบอร์ด กทพ. เมื่อช่วงปลายเดือนธันวาคม 2561 เพื่อคัดค้านการประชุมพิจารณาขยายสัมปทานทางด่วนอุดรรัถยา และทางด่วนศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ให้กับทาง BEM เป็นเวลา 37 ปี แลกกับการยุติการฟ้องร้องดำเนินคดี ที่มีข้อพิพาทกว่า 134,000 ล้านบาท พร้อมยื่นข้อเสนอให้นำเงินที่ระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย จำนวน 4,300 ล้านบาท ไปจ่ายค่าชดเชยคดีที่ศาลพิพากษาให้แพคดี BEM เพื่อหยุดภาระดอกเบี้ยจากหนี้ที่ถูกบังคับครั้งนี้ ยืนยันไม่เห็นด้วยที่บอร์ดขยายสัมปทานดังกล่าว แต่ต้องการให้ กทพ. เข้ามาบริหารงานเอง

ให้เหตุผลว่าบอร์ดไม่มีข้อมูลที่รอบด้าน!?
เป็นเหตุให้ นายสุรงค์ บูลกุล ประธานบอร์ด กทพ. ต้องยกเลิกการประชุมกลางคืน และก่อให้เกิดข้อสงสัยว่าจริงๆ แล้วปัญหาข้อพิพาทระหว่าง กทพ. และ BEM เริ่มต้นมาจากจุดใดกันแน่ และข้อมูล

ที่ถูกต้องคืออะไร?

6 เรื่องราวระดับมหากาพย์ครั้งนี้คงต้องย้อนไปเมื่อปี พ.ศ. 2546 โดยแรกเริ่ม กทพ. มีสัมปทานทางด่วนกับ BEM อยู่ 3 สัญญา ที่มีปัญหาพิพาทมากคือสัญญาทางด่วนชั้นที่ 2 และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด เนื่องจากรัฐบาลในขณะนั้นไม่ปรับขึ้นค่าผ่านทางให้ BEM ตามสัญญา

นอกจากนี้ ยังมีข้อพิพาทเรื่องผลกระทบทางการแข่งขัน ซึ่งเกิดขึ้นตั้งแต่ปี 2542 ที่ กทพ. ไม่ชดเชยรายได้ที่ลดลงสำหรับทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ให้กับ NECL ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ BEM เนื่องจากมีการก่อสร้างดอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยายจากอนุสรณ์สถาน-รังสิต มาแข่งขัน ทำให้ทางด่วนสายนี้มีรายได้ลดลง

โดย กทพ. อ้างว่าดอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยายไม่ใช่ทางแข่งขัน ในที่สุดอนุญาโตตุลาการ ตัดสินให้ NECL ชนะ แต่ กทพ. ไม่ยอมรับ จึงฟ้องกันต่ออีก

พุดง่ายๆ ให้เห็นภาพพอเปรียบเทียบได้ว่า ตอนแรกฝ่ายรัฐไปชวน BEM มาลงทุนเปิดร้าน ทำสัญญาดิบดี บอกว่าจะดูแลสารพัด แต่จู่ๆ กลับลงมือเปิดร้านแข่งโดยไม่สนข้อตกลงดั้งเดิม

ทำให้ฝ่ายเอกชนได้รับความเสียหายจากรายได้ที่ลดลงต่อเนื่อง จนต้องฟ้องคณะอนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาด ต่อมาแม้ อนุญาโตฯ จะสั่งให้ กทพ. ชดใช้เงิน

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/เศรษฐกิจภูมิภาค วันที่: จันทร์ 11 - พุธ 13 กุมภาพันธ์ 2562 ปีที่: 41 ฉบับที่: 5122 หน้า: 19(ล่าง) Col.Inch: 114.61 Ad Value: 154,723.50 PRValue (x3): 464,170.50 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: บทพิสูจน์รัฐบาล จมมหาภัยค่าโง่ทางด่วนจับตาเบื้องหลังด้านเจรจา
--	--



ให้ BEM แต่ กทพ. ไม่ยอมรับ และยื่นฟ้องเพิกถอนคำชี้ขาดจากศาลปกครอง

จนกระทั่งเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาให้ กทพ. ชดเชยรายได้ เป็นเงิน 4,318 ล้านบาท เมื่อคิดผลต่อเนื่องถึงปัจจุบัน มีมูลค่ากว่า 75,000 ล้านบาท

คำตัดสินดังกล่าวเป็นเหตุให้ “กระทรวงคมนาคม” ในรัฐบาลปัจจุบัน ต้องนำเรื่องเข้าหารือกับที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) และ ครม. มีมติ เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 ให้ กทพ. เจรจาทอรองกับคู่พิพาท เพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐ โดยให้คำเนึงถึงประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ นำมาซึ่งกรอบการเจรจาตามมติบอร์ด กทพ. เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2561 วางกรอบให้ กทพ. ขยายเวลาสัมปทานให้กับ BEM ประมาณ 37 ปี โดยมีเงื่อนไขให้ทั้งสองฝ่ายต้องถอนฟ้อง ยุติข้อพิพาททั้งหมด

ทำให้ข้อพิพาทกว่า 134,000 ล้านบาท ลดลงเหลือประมาณ 64,000 ล้านบาท และยังกำหนดมาตรการเข้มให้ BEM ต้องควักกระเป๋าเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทางด่วน โดยสร้างทางยกระดับชั้นที่ 2 31,500 ล้านบาท จากโศกถึงจามวงศ์วาน ระยะทาง 17 กิโลเมตร ก่อสร้างช่องจราจรบายพาส โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินของประชาชน ห้ามเก็บค่าผ่านทางเพิ่ม และยังต้องแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้กับ กทพ.

ไม่น้อยกว่าสัญญาเดิมเพื่อลดภาระการลงทุนของรัฐ พร้อมๆ กับแก้ไขปัญหารถจราจร ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางด่วนที่มีประสิทธิภาพ ไม่ต้องเสียค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นในการใช้ทางยกระดับชั้นที่ 2 และยังจ่ายค่าผ่านทางถูกลง เนื่องจากปรับอัตราค่าผ่านทางแบบคงที่ทุก 10 ปี ซึ่งถูกกว่าค่าผ่านทางดอนเมืองโทลล์เวย์ในปัจจุบัน

ยิ่งไปกว่านั้น กทพ. จะได้ไม่ต้องนำ “ภาษีของประชาชน” ไปแก้ไขข้อพิพาท และยังได้ส่วนแบ่งค่าผ่านทางไม่น้อยกว่าเดิม แถมไม่ต้องรับความเสี่ยงในการดำเนินโครงการ

วินวิน ต่างคนต่างกลับไปทำหน้าที่ของตัวเอง!

อาจมีคำถามว่า แล้วทำไมถึงคนบางกลุ่มในสหภาพฯ กทพ. ถึงคัดค้าน?

ประเมินกันว่า เหตุผลประการสำคัญ ถ้าแผนเจรจาลุล่วงไปได้ งานนี้อาจต้องมี “คนรับกรรม” ถูกตั้งสอบจำนวนหนึ่ง เช่น อดีตผู้ว่าฯ กทพ. บางคน ซึ่งปล่อยปละละเลยจนปัญหามานปลาย

อดีตบิก กทพ. นี้เองที่มีกระแสข่าวเชิงลึกลงว่า เข้ามาร่วมมือกับ “อดีตผู้นำ สร. กทพ.” บางคน วางแผนเดินงานเป็นขบวนการร่วมกับพนักงานหญิงคนสนิทในฝ่ายการเงิน พยายามยื้อเวลา เตะถ่วงปัญหา “ค่าโง่ทางด่วน” ออกไปให้นานที่สุด เพราะเกรงว่าหากข้อพิพาทสิ้นสุด จะนำมาซึ่งการตั้งกรรมการสอบสวนความผิด

ซึ่งต้องมีอีกหลายคนที่ต้องถูกหางเลขไปด้วยที่นำจับตา คือ แกนนำเคลื่อนไหวคัดค้านบางคน เมื่อตรวจสอบแล้วพบว่าอดีตโมโง่งโง่ แฉเป็นเรื่องความผิดเกี่ยวกับการทุจริตเสียด้วย

ต้องเห็นแก่ประโยชน์ของประเทศเป็นใหญ่ เร่งแก้ปัญหาโดยยึดหลักเหตุผล มีข้อมูลรองรับชัดเจน ไม่ได้เกิดจากความรู้สึก หรือโดนกดดันโดยกลุ่มผู้เสียประโยชน์ในองค์กร

อย่างเช่น นาย “ศ” อดีตแกนนำ สร.กทพ. ที่เป็นผู้นำคัดค้านการเจรจา ก็เคยถูกพิพากษาเมื่อเดือนมีนาคม 2559 ให้จำคุกและชดใช้เงินคืนในคดีที่ สร.กทพ. เองในยุคหนึ่งเป็นโจทก์ยื่นฟ้อง หลังพบว่านาย “ศ” ถอนเงินค่าสมัครสมาชิกจากบัญชีออกจากธนาคารกรุงไทย สาขาพลโยธิน ซึ่งเป็นบัญชีของ สร.กทพ.

เพื่อโอนไปเป็นของตนเองและบุคคลที่ 3 ถึง 22 ครั้ง รวมเป็นเงิน 686,662 บาท โดยศาลอาญา

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/เศรษฐกิจภูมิภาค วันที่: จันทร์ 11 - พุธ 13 กุมภาพันธ์ 2562 ปีที่: 41 ฉบับที่: 5122 หน้า: 19(ล่าง) Col.Inch: 114.61 Ad Value: 154,723.50 PRValue (x3): 464,170.50 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: บทพิสูจน์รัฐบาล จมมหาภัยค่าโง่ทางด่วนจับตาเบื้องหลังด้านเจรจา
---	---

พิพากษาว่า นาย “ศ” มีความผิดตามมาตรา 353
เป็นการกระทำความผิดต่างกรรมต่างวาระกัน

ให้ลงโทษทุกกรรม กระทั่งละ 2 ปี

ทางนำสืบของจำเลยเป็นประโยชน์ต่อการ
พิจารณาอยู่บ้าง ลดโทษ 1 ใน 4 คงจำคุก 396 เดือน
แต่เมื่อรวมโทษจำคุกได้ คงลงโทษจำคุก 120 เดือน
และให้ นาย “ศ” คืนเงิน 686,662 บาท พร้อม
ดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี **เมื่อเข้าสู่ศาลอุทธรณ์**
ก็พิพากษายืน! เท่ากับเป็นข้อพิสูจน์ถึงความ
ไม่โปร่งใสที่เกิดขึ้น

ยิ่งไปกว่านั้น มีข้อมูลที่ค่อยๆ เผยออกมา
เรื่อยๆ ว่าอีกเป้าหมายของขบวนการนี้ ได้แก่ การ
เขย่าเก้าอี้ผู้ว่าฯ กทพ. รวมถึงประธานสหภาพ
กทพ. คนปัจจุบัน ซึ่งทำงานตรงไปตรงมา ดูตาม
เหตุตามผล

6 หลานนี้คือตัวอย่างให้เห็นถึงการหาประโยชน์
กันภายใน สร.กทพ. ของคนบางกลุ่ม
โดยไม่ค่อยใช้เหตุผลในการแก้ปัญหา แต่
ใช้วิธีชนมือบพวกตัวเองมากดดัน ถามว่า ถ้า
คนบางคนในสหภาพฯ กทพ. บอกว่าอยากดึง
โครงการขนาดใหญ่มาทำกันเองนั้น จริงๆ แล้ว
รับผิดชอบไหวหรือ มีศักยภาพจริงหรือไม่ และ
ที่สำคัญ “ดอกเบี้ย” จากคดีค่าโง่ทางด่วนนั้นเดิน
หน้าไปทุกวัน ยิ่งปล่อยให้ลากยาวคาราคาซังต่อไป
คนที่จะรวยคือแบงก์ ไม่ใช่ทั้งรัฐและเอกชน จึงเป็น
เรื่องที่รัฐบาลจะต้องพิจารณาอย่างยืดยาวว่าจะเร่ง
คลี่คลายข้อพิพาท หรือปล่อยให้กลุ่มคนบางกลุ่ม
ชักใย เคลื่อนไหวเพื่อปกป้องประโยชน์ของตัวเอง