



กัลยา ยืนยง

ค่าโง่ซ้ำซาก

ท ี่ลังจากศาลปกครองสูงสุดที่มีคำพิพากษาให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จ่ายค่าชดเชยแก่ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด จากการบอกเลิกสัญญาโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับรวมเป็นเงิน 11,888.75 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย 7.5% ต่อปี และค่าใช้จ่ายอื่นๆ โดยต้องจ่ายค่าชดเชยให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับตั้งแต่คดีสิ้นสุด รวมทั้งนำเสนอแนวทางในการดำเนินการตามคำพิพากษา

เรื่องนี้ต้องยอมรับว่ากระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ได้นั่งนอนใจ ฝ่ายบริหารไม่เป็นอันหลับอันนอน ต่างก็หาวิธีมาเพื่อที่จะแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น ซึ่งล่าสุด รฟท.ได้มีการส่งหนังสือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมทีม เพื่อที่จะร่วมกันทำงานให้รัฐเสียหายน้อยที่สุด

สำหรับโครงการดังกล่าวเกิดขึ้นมาราว 30 ปีแล้ว รวม 9 รัฐบาล ริเริ่มขึ้นในปี 2532 เป็นโครงการถนนและรถไฟยกระดับที่ต้องการนำมาแก้ ปัญหาการจราจรใน กทม. โดย กรม.ได้อนุมัติหลักการให้ดำเนินโครงการเมื่อวันที่ 19 ก.ย.2532 มูลค่าการลงทุนรวม 7 หมื่นล้านบาท กำหนดระยะเวลาก่อสร้างไว้ 8 ปี อายุสัมปทาน 30 ปี โดย รฟท. และกระทรวงคมนาคมได้มีการลงนามในสัญญา ร่วมกับโฮปเวลล์ โฮลดิ้ง จำกัด เมื่อวันที่ 9 พ.ย.2533

ส่วนขั้นตอนการดำเนินต่อจากนั้น รฟท. และกระทรวงคมนาคม ได้ข้อสรุปร่วมกันว่าจะดำเนินการ 5 ข้อ 1.ให้มีการคำนวณวงเงินชดเชยค่าเสียหายให้ชัดเจน โดยขอให้ศาลปกครองสูงสุดช่วยชี้ตัวเลขดังกล่าวให้ ซึ่งขณะนี้ รฟท.ได้ทำหนังสือถึงสำนักงานคดีปกครองเพื่อตรวจสอบวงเงินชดเชยดังกล่าวด้วย 2.ให้เปิดเจรจากับโฮปเวลล์ เพื่อปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาล และลดผลกระทบต่อภาครัฐโดยเฉพาะ เรื่องวงเงิน ดอกเบี้ย และระยะเวลาการชดเชยคืนเงิน 3.ให้กำหนดแนวทางและแหล่งเงินที่เหมาะสม

4.ให้แต่งตั้งคณะทำงานจากผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม, รฟท., กรมบัญชีกลาง, สำนัก

อัยการสูงสุด, สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อพิจารณาตามข้อ 1, 2, 3 รวมถึงดำเนินการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด และเป็นประโยชน์ต่อรัฐ

และ 5.ให้กระทรวงคมนาคมและ รฟท. ร่วมกันแต่งตั้งคณะกรรมการสอบความรับผิดชอบทางละเมิด เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยต้องไปพิจารณาว่าโครงการมีข้อผิดพลาดเกิดขึ้นตั้งแต่เมื่อไหร่ และใครเกี่ยวข้องบ้างที่ต้องมีส่วนในการรับผิดชอบตั้งแต่ช่วงเริ่มต้น สัญญาจนถึงบอกเลิกสัญญา โดยจะต้องพิจารณาย้อนหลังไปจนถึงขั้นตอนการเริ่มเสนอโครงการ ว่าเป็นหน่วยงานไหน

กรณีค่าโง่ ยังไม่จบแค่เรื่องโฮปเวลล์ ล่าสุดได้รับรายงานข่าวจากบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ว่า ตามที่บริษัทได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเมื่อวันที่ 21 ก.ค.2551 เพื่อเรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ชำระเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 29 ส.ค.2546 กับอัตราค่าผ่านทางที่ถูกต้องตามสัญญานั้น เมื่อวันที่ 29 เม.ย.ที่ผ่านมา บริษัทได้รับทราบคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ลงวันที่ 22 เม.ย.52 โดยคณะอนุญาโตตุลาการได้มีมติเอกฉันท์ ชี้ขาดให้ กทพ.ชดเชยค่าเสียหายให้บริษัท ประกอบด้วย

1.ค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 1,48.23 ล้านบาท และดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ศรีรัช ส่วนดี) ข้อ 25.6 ของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 914.35 ล้านบาท คิดเป็นรายวันตั้งแต่วันที่ 1 มิ.ย.2551 เป็นต้นไป จนกว่า กทพ.จะชำระเสร็จสิ้น 2.ชดเชยค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 29 ส.ค.2546 กับส่วนแบ่งที่บริษัทมีสิทธิจะได้รับตามสัญญา โดยคำนวณตามจำนวนรถยนต์แต่ละประเภทที่ใช้ทางตามจริง เป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่ 1 มิ.ย.51 เป็นต้นไป จนกว่า กทพ.จะชำระค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัทเสร็จสิ้น โดยยื่นคำร้องต่อศาลที่มีขอบเขตอำนาจภายใน 90 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับสำเนาชี้ขาด

ปัญหาที่รัฐต้องจ่ายเงินชดเชยการทำผิดสัญญากับเอกชน หลังจากฟ้องร้องกันเกิดขึ้น หน่วยงานรัฐเป็นอันแพ้คดีไปตามๆ กัน ดูเหมือนว่าเรื่องนี้จะเป็นปัญหาเรื้อรัง ทำให้เกิดความผิดพลาดจนนำมาสู่การฟ้องร้อง หลังจากนั้นก็ได้แต่หวังว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีความรอบคอบมากขึ้น ถ้าไม่เช่นนั้นก็จะเกิดปัญหาแบบนี้ซ้ำซาก.