

>2

เปิดความเห็นกรมธ.ทางด่วน

ลงมติ'ต่อสัญญา
อายุสัมปทาน'

เปิดความเห็นกรมธ.ทางด่วน ลงมติ'ต่อสัญญาสัมปทาน'



กรุงเทพธุรกิจเปิดความเห็น
กรรมการวิสามัญ ชุดพิจารณา
ศึกษาการขยายสัญญาสัมปทาน
ทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส)
(20 ส.ค.) ว่าด้วยการสรุปแนวทาง
เรื่องการขยายสัญญาสัมปทาน
ทางด่วน

กรณีนายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ส.ส.มหาสารคาม
พรรคเพื่อไทย ชัดแย้งกับนายณวัธ เตชะเจริญสุษ
ส.ส.ขอนแก่น พรรคเดียวกัน ระหว่างการประชุมสภา
ผู้แทนราษฎรวันที่ 10 ก.ย.ที่ผ่านมา ช่วงรายงานการ
พิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน ซึ่ง
นายยุทธพงศ์เป็นหนึ่งในกรรมการ
นายณวัธ ได้แสดงความเห็นในทำนองพูดคุย
กับเพื่อนฝูงต่างพรรคสื่อกันว่ามีกรรมการบางคน
มีส่วนได้ส่วนเสียกับเรื่องการต่อสัมปทานทางด่วน
(บีอีเอ็ม)

เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน

กรรมการฝั่งที่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน ส่วนใหญ่ให้
เหตุผลตรงกันว่า เพื่อให้ผลประโยชน์ตกอยู่กับประชาชนผู้ใช้บริการ ไม่ต้องจ่าย
ค่าทางด่วนในราคาที่แพงเกินไป หลายคนมีมุมมองเห็นความเป็นธรรมให้ภาคเอกชน
เพราะเชื่อมั่นประสิทธิภาพการทำงาน การบริหารของเอกชนคือบริษัททางด่วน
และรถไฟฟ้ากรุงเทพ (บีอีเอ็ม) มากกว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
นอกจากนี้เพื่อยุติคดีและข้อพิพาทอื่นๆ ที่ยืดเยื้อในอดีตและแนวโน้มที่จะเกิดใน
อนาคต ที่มีท่าทีภาครัฐจะผิดสัญญาและแพ้คดีซ้ำรอย พร้อมเสนอแนะเอาไว้เป็นบทเรียน
ของประเทศ กรรมการบางคนมีความเห็นว่าเห็นด้วยแต่ขอเสนอว่าการต่อ 30 ปีนั้น
มันยาวนานไป เสนอแนะให้ต่ออายุสัมปทานแค่ 15 ปี โดยให้เอาคดีมาต่อรองให้เอกชน
ไม่ต้องฟ้องกทพ. และลดราคาค่าผ่านทางหรือขั้นที่ 1 ไม่ต้องเก็บเงินประชาชนหรือใช้
วิธีการลดราคา

ยกตัวอย่างความเห็นกรรมการ อาทิ **นายวีระกร คำประกอบ** ส.ส.นครสวรรค์ พรรคพลังประชารัฐ ประธานคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาคำขอขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า ที่ตั้งข้อสังเกตว่าการต่อรองทำมาอย่างต่อเนื่องแล้วถึง 7 ครั้ง ได้ลดเงื่อนไขการต่อสัญญากับเอกชนมาทุกครั้ง หากต่อรองเพิ่มเติมก็อาจได้เงื่อนไขที่ดีขึ้น ในส่วนของข้อเสนอต่อการก่อสร้างขยายทางด่วนขั้นที่ 2 การแก้ไขจุดตัด และการเพิ่มพื้นที่บนทางด่วน รวมทั้งทำการก่อสร้างทางเชื่อมเข้าสู่สถานีเดินรถบางชื่อ เห็นควรให้ต่อสัญญาเพิ่มเติมได้อีกตามที่จะมีการเจรจากันระหว่างเอกชนและ กทพ.ต่อไป

นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ส.ส.มหาสารคาม พรรคเพื่อไทย ให้เหตุผลจะได้มีการก่อสร้างขยายทางด่วนขั้นที่ 2 แก้ไขปัญหาการจราจรและรัฐบาลจะได้ไม่เกิดความเสียหายต่อปัญหาการแพ็คดีต่างๆ ที่เป็นข้อพิพาทในอนาคต

ขณะที่**นายสามารถ ราชพลสิทธิ์** ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคประชาธิปัตย์ ให้เหตุผลที่เสนอให้ขยายเวลาให้ 15 ปีว่า ศาลปกครองสูงสุดได้ตัดสินให้ กทพ. แพ็คดีข้อพิพาทจากการแข่งขัน ในช่วงปี พ.ศ.2542-2543 มาแล้ว ดังนั้น มีโอกาสที่ กทพ. จะแพ็คดีข้อพิพาทจากการแข่งขันปี พ.ศ.2554-2561 ซึ่งมีมูลค่า 78,904 ล้านบาท ทำให้ กทพ. จะต้องชดเชยเงินเพิ่มขึ้นจำนวนมาก ส่วนกรณี กทพ. สูญคดีต่อไปแล้ว กทพ. แพ็คดีทั้งหมด จะทำให้เงินชดเชยเพิ่มขึ้นจากเดิม 137,517 ล้านบาท เป็นประมาณ 326,000 ล้านบาท จะเป็นภาระหนักของ กทพ. ใครจะรับผิดชอบ

นายสามารถยังเสนอเพิ่มเติม ขอให้รัฐบาลตั้งกรรมการเพื่อสอบสวนหาผู้กระทำผิดที่ทำให้ กทพ. ลงนามในสัญญาสัมปทาน ทางด่วนปากเกร็ด-บางปะอิน กรรมการหาข้อเท็จจริง เหตุที่ กรม. มีมติเมื่อวันที่ 18 ก.พ.2540 ให้กรมทางหลวงขยายดอนเมืองโทลล์เวย์จากอนุสรณ์สถานไปจนถึงรังสิต ทั้งๆที่รู้ว่าจะมีผลกระทบต่อรายได้ของผู้รับสัมปทานทางด่วนสายปากเกร็ด-บางปะอิน และขอให้รัฐบาลพิจารณายกเลิกระบบอนุญาโตตุลาการ โดยให้ศาลปกครองพิจารณาข้อพิพาทแทน

ด้าน**นางสาวทันยา วงษ์โอภาสี** ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคพลังประชารัฐ ให้ความเห็นว่า หากรัฐมีแนวโน้มในการแพ็คดีมากกว่าและการชำระค่าเสียหายจะสร้างปัญหาภาระผูกพันทางการเงินให้รัฐต่อไปในอนาคต เห็นควรให้พิจารณาการต่อสัมปทานให้กับบีอีเอ็ม เพื่อเป็นการยุติข้อพิพาทต่างๆ ที่เกิดขึ้น พร้อมเสนอให้ผู้เกี่ยวข้องมีการพิจารณาความเหมาะสมการขยายอายุเวลาสัมปทานใหม่เพื่อให้รัฐได้รับความเป็นธรรมสูงสุด และให้เอกชน นำเสนอแนวทางในการดูแลว่าประชาชนจะได้รับประโยชน์อย่างไรเพิ่มเติมบ้าง ทั้งนี้ในการขยายสัมปทานต้องสามารถดำเนินการตามกฎหมายได้อย่างครบถ้วน

นายชาติา ไทยเศรษฐ์ ส.ส.อุทัยธานี พรรคภูมิใจไทย แสดงความเห็นด้วยความเป็นธรรมทั้งสองฝ่าย คือ ผู้บริหารที่จะตัดสินใจต่อหรือไม่ มุมของเอกชนเป็นผู้ลงทุน และคดีที่แพ็คแล้วพร้อมดอกเบี้ยประมาณ 4,000 กว่าล้านบาท ยังมีอีก 17 คดีที่ว่าแพ็คต้องจ่ายอีกกว่า 300,000 ล้านบาท มีความเห็นเรื่องคดีว่าจะออกมาทางใด โดยเห็นว่าถ้าแพ็คครั้งหนึ่งชนะครั้งหนึ่ง โดยมีความเห็นว่าถ้าต่อต้องต่อแค่ 15 ปี เพราะฉะนั้นเอาคดีมาต่อรองให้เอกชนไม่ต้องฟ้องทางฯ และสมควรลดราคาค่าผ่านทางหรือขั้นที่ 1 ไม่ต้องเก็บเงินประชาชนหรือใช้วิธีการลดราคา ส่วนแบ่งระหว่างรัฐกับเอกชน ให้รัฐได้เพิ่มขึ้นเพราะถ้าให้การทางฯ เก็บเงิน กรณีไม่ต่อสัญญาเชื่อว่าเสียหายหรือการเก็บเงินไม่ชัดเจนหรือประกันได้ว่ารัฐจะได้ผลประโยชน์เท่าที่คำนวณ เพราะเรื่องการซ่อมบำรุงจำนวนมาก เท่าที่หน่วยงานของรัฐเก็บรายได้ อาจทำให้รัฐต้องสนับสนุนงบประมาณอีก ดังนั้น เพื่อการรอบคอบและเป็นธรรมกับทุกฝ่าย ต่อเพียง 15 ปี อีก 15 ปี ให้คนในอนาคตตัดสินใจดีกว่า

ส่วนนายยศวัฒน์ มาไพศาลสิน ส.ส.กาญจนบุรี พรรคภูมิใจไทย เห็นด้วยแต่ขอเสนอว่าการต่อ 30 ปีนั้นมันยาวนานไปจึงขอเสนอ 15 ปี เพื่อให้ได้พิจารณาอีกครั้งเพราะควรจะต้องดูว่าในช่วงที่ดำเนินกิจการนั้นทำได้ดีหรือไม่ เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนหากทำได้ดีบริหารได้ดี เป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนก็สามารถที่จะพิจารณาต่อได้อีกต่อไป

นายปรเมศวร์ กุมารบุญ ส.ส.นนทบุรี พรรคชาติไทยพัฒนา ขอเสนอความเห็นการพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน เนื่องด้วยการจะเสนอความเห็นว่าจะขยายสัญญาสัมปทานหรือไม่ ควรจะได้รับข้อมูลครบถ้วนเสียก่อน ซึ่งกรณีนี้อยู่บนการแพ็คดีทุกคดีประมาณ 18 คดี แล้วมาคำนึงถึงความคุ้มค่าหรือไม่ ดังนั้น จึงทำได้เพียงให้ความเห็นได้เพียงเท่าข้อมูลที่มี ซึ่งเป็นข้อมูลพิจารณา ตัวเลขประเมินความคุ้มค่าหากขยายสัมปทาน จึงมีความเห็นว่าควรขยาย สัญญาสัมปทาน

ไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน

กรมการผังที่ไม่เห็นด้วยกับการต่ออายุสัมปทานทางด่วน 30 ปี ส่วนใหญ่เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติ ให้เหตุผลประเด็นความชอบด้วยกฎหมาย ประชาชนไม่ได้ผลประโยชน์เพราะทางด่วนส่วนศรีรัชไม่มีค่าการลงทุนเพิ่ม มีแต่ค่าบำรุงรักษา ควรพิจารณากำหนดค่าผ่านทางใหม่และไม่ควรเพิ่มค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น และทางพิเศษฯ ก็พร้อมที่ดำเนินการเองการก่อสร้าง Double Deck ทางยกระดับชั้นที่ 2 ยังไม่มีเพราะยังไม่มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และแนวทางการก่อสร้างก็เป็นไปด้วยความยากเพราะมีข้อจำกัด

บางรายให้ยึดตามเอกสารข้อคิดเห็นของ รศ.กฤษณ์ บุตรอินทร์ พรรคอนาคตใหม่ ที่ชี้ให้เห็นว่ามีความเสี่ยงทางกฎหมาย อาจสร้างบรรทัดฐานใหม่ต่อการเอื้อประโยชน์ให้กลุ่มทุน นอกจากนี้ประเด็น Double Deck ควรมีการศึกษาในรายละเอียดตามกระบวนการปกติ

นอกจากนี้ ชี้ให้เห็นว่า การขยายสัญญาสัมปทานไม่มีการแข่งขันด้านต้นทุนการประกอบการของผู้ประกอบการรายอื่น ซึ่งถ้าสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลง การทางพิเศษฯ สามารถดำเนินการเองได้ หรือเปิดประมูลการซ่อมบำรุงและจัดเก็บค่าผ่านทาง จะเป็นประโยชน์กับประชาชนมากกว่า

ส่วนกรณีข้อพิพาทไม่ควรนำมูลค่าของข้อพิพาทมาพิจารณาในการขยายสัมปทาน เพราะเป็นค่าเสียหายที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง การนำมาพิจารณาน่าจะมี ประเด็นทางข้อกฎหมาย ยังมีข้อเสนอแนะให้ทำการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรบนทางด่วนอีกหลายแห่งให้ชัดเจน มาประกอบการพิจารณา

โดยนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ ส.ส.บัญชีรายชื่อพรรคอนาคตใหม่ ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน

1) ประเด็นความชอบด้วยกฎหมาย : ตามเอกสารข้อคิดเห็นของ รศ.กฤษณ์ บุตรอินทร์ จากพรรคอนาคตใหม่ เป็นที่ประจักษ์ว่ามีความเสี่ยงทางกฎหมายเป็นอย่างยิ่ง อาจสร้างบรรทัดฐาน ใหม่ต่อการเอื้อประโยชน์ให้กลุ่มทุน

2) ประเด็นการแพ็คดี : ตามความเห็นของอัยการผู้รับมอบอำนาจในการดำเนินคดีตามกฎหมาย คดีมีโอกาสที่จะไม่แพ็ค ผู้รับผิดชอบเห็นว่าสู้ได้และควรสู้ จึงไม่ควรยอมแพ็คต่อให้แพ็คก็ควรหาผู้กระทำผิด ไม่ใช่ยอมความ เพื่อกลบเกลื่อนแต่ควรเรียนรู้จากความผิดพลาดเพื่อป้องกันปัญหาในอนาคต

3) การขยายสัญญาสัมปทานไม่ได้แปลว่ารัฐไม่ต้องจ่าย แต่เป็นการเปลี่ยนจากการจ่ายเงินสดเป็นจ่ายผ่อน เพราะรายได้จากค่าผ่านทางจะเข้ากระเป๋าเอกชนแทนที่จะเข้ารัฐเพื่อนำไปพัฒนาประเทศ

4) ประเด็น Double Deck : ควรมีการศึกษาในรายละเอียดตามกระบวนการปกติ ไม่ควรรีบนำมาท้วง

และ 5) เอกชนสามารถร่วมดำเนินการได้ด้วยรูปแบบอื่นที่ดีกับรัฐมากกว่า การให้สัมปทาน เช่น จ้าง Outsourse , PPP Gross Cost เป็นต้น

ด้าน**นพ.ระวี มาศฉมาดล** ส.ส.พรรคพลังธรรมใหม่ไม่เห็นด้วยกับการต่ออายุสัมปทานทางด่วน 30 ปี ด้วยเหตุผล ประเด็นทางกฎหมายในการต่อสัมปทานตาม ที่อาจารย์ภูมินทร์ได้เสนอเป็นเอกสาร และกรรมาธิการหลายท่านได้นำเสนอว่ายังมี ปัญหาทางกฎหมายอยู่ว่าจะทำได้หรือไม่

ประเด็นที่ทางอัยการผู้รับผิดชอบคดีพิพาท ให้ความเห็นชัดเจนว่า คดีทั้งหมดทางอัยการยังมีความเห็นว่าน่าจะต่อสู้ได้และอัยการอยากจะสู้คดีต่อไป

ตัวเลขทางเลือก 3 ทาง ที่ทางบีอีเอ็มและประธานบอร์ดนำเสนอ ข้อมูลให้กรรมาธิการ พบว่ามีการทำข้อมูลค่าใช้จ่ายในการบริหารและซ่อมบำรุง ทางด่วนมากเกินไป ข้อมูลขาดส่วนสำคัญที่ถ้าต่อสัมปทานแล้วขึ้นค่าทางด่วน 10 บาท ทุก 10 ปี ประชาชนต้องจ่ายเงินเพิ่มอีกเท่าใด ข้อมูลมีเพียง ผลประโยชน์ของบีอีเอ็มและ กทพ. เท่านั้น เป็นต้น และควรจะทำการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางด่วนอีกหลายแห่ง วิธีการนำมาประกอบกันให้ชัดเจนกว่านี้ก่อน จึงจะนำมาพิจารณา

นายเพชร เพชรศิริกุล ส.ส.กาฬสินธุ์ พรรคเพื่อไทย ให้เหตุผล คดีความยังไม่ สิ้นสุด อัยการยืนยันว่าทุกคดีมีทางต่อสู้เพราะผู้ฟ้องจะเอามูลหนี้มาเป็นเงื่อนไขในการเจรจา ซึ่งมันไม่ถูกต้องเพราะเป็นคนละเรื่อง คนละประเด็น นอกจากนี้ คำสั่ง คสช. ไม่ชอบด้วยกฎหมายรัฐธรรมนูญ จึงไม่เห็นชอบที่จะให้มีการต่อสัญญาให้กับ บีอีเอ็ม

นายสุรทิน พิจารณ์ ส.ส.พรรคประชาธิปัตย์ใหม่ ระบุว่า ในการ พิจารณาในการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน จากการพิจารณาเอกสาร ที่ได้รับจากผู้มาชี้แจง และเอกสารของการทางพิเศษฯ ขออ้างความเห็นจาก พนักงานอัยการ คือ การขยายสัญญาสัมปทานจะขัดกับ พระราชบัญญัติ การจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ.2542 มาตรา 66/3

คำตอบคือเมื่อหน้าที่เกิดขึ้นทางพิเศษฯ ไม่ต้องรับผิดชอบเพราะการทาง พิเศษแห่งประเทศไทยไม่ได้เป็นผู้อนุมัติการก่อสร้างทางแข่งขันส่วนต่อขยาย แต่เป็นกรมทางหลวงอนุมัติ

จากความเห็นของอัยการดังกล่าวและประเมินจากตัวเลขของ กรรมาธิการ บางคน และการทางพิเศษ จึงมีข้อสรุปไม่เห็นด้วยในการต่อสัญญา กทพ. ควรดำเนินการเองทั้งหมดต่อไป