

กรม.เคาะต่อสัญญา 15ปี'บีอีเอ็ม'ระงับจ่ายค่าแพ็คเกจ 7.8 หมื่นล้าน

รัฐ'เซตซีโร'สัญญาทางด่วน

**"วิษณุ" ชี้ปิดทางเอกชนฟ้อง
จ่อเซ็นก่อน 28 ก.พ.**

กรุงเทพธุรกิจ ● **กรม.อนุมัติต่อสัญญา**สัมปทาน 15ปี 8เดือนให้ "บีอีเอ็ม" ยาวถึงปี 2578 เพื่อแลกไม่จ่ายค่าแพ็คเกจ 7.86 หมื่นล้าน จ่อเซ็นก่อน 28 ก.พ.นี้ "วิษณุ" ชี้เป็นการเซตซีโรปิดจุดอ่อนข้อพิพาทใหม่ "สุรงค์" ยืนยันไม่มีข้อผูกพัน สร้างทางด่วนขั้นที่ 2 ข้อพิพาทระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีอีเอ็ม ครอบคลุม 17 คดี ได้ข้อสรุปที่นำมาสู่การขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนให้กับเอกชน 2 สัญญา คือ 1.ทางด่วนขั้นที่ 2 ศรีวิชัย ส่วน A รัชดาฯ-พระราม 9 , ส่วน B ช่วงพญาไท-บางโคล่ , ส่วน C ช่วงแจ้งวัฒนะ-รัชดาฯ สิ้นสุดสัมปทาน 28 ก.พ.2563 ขยายเป็น 31 ต.ค.2578 และส่วน D ช่วงบางปะอิน-ปากเกร็ด สิ้นสุดสัมปทาน 22 เม.ย.2570 ขยายเป็น 31 ต.ค.2578

2.ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด สิ้นสุด 27 ก.ย. 2569 ขยายเป็น 31 ต.ค.2578

นายกักตีสยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการ
อ่านต่อหน้า | 4

ต่อจากหน้า 1

รัฐ

กระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วานนี้ (18 ก.พ.) เห็นชอบร่างสัญญาระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และบีอีเอ็ม กรณียุติข้อพิพาททั้งหมดที่เกิดขึ้นรวม 17 คดี มูลค่าความเสียหาย 1.37 แสนล้านบาท แต่จากการเจรจาได้ลดลงเหลือ 78,908 ล้านบาท โดยเป็นเงินต้น 52,080 ล้านบาท และดอกเบี้ย 26,828 ล้านบาท

ทั้งนี้ กทพ.ได้เจรจาขอให้นำเงินที่ต้องจ่ายให้กับบีอีเอ็ม เปลี่ยนเป็นการต่ออายุสัมปทานทางด่วนเป็นเวลา 15 ปี 8 เดือน

ซึ่งสัญญาฉบับใหม่จะต้องไม่เก็บค่าผ่านทางในวันหยุดนักขัตฤกษ์ที่จะมีจำนวนรวมกว่า 300 วัน

สำหรับคดีดังกล่าวเริ่มตั้งแต่ปี 2542 จนถึงปัจจุบัน โดยบีอีเอ็มได้ฟ้องร้องในข้อพิพาท 17 คดี แบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1.กลุ่มผิดสัญญาสร้างทางด่วนขึ้นมาแข่งขัน 2.กลุ่มไม่ขึ้นค่าทางด่วนตามที่สัญญากำหนดที่ต้องนำดัชนีผู้บริโภคและตัวเลขอื่นมาคำนวณ และ 3.เรื่องอื่นๆ

โดยที่ผ่านมาคดีที่ 1 สร้างทางขึ้นมาแข่งขันในระหว่างปี 2542-2543 คดีสิ้นสุดที่ศาลปกครองสูงสุดตัดสินให้บีอีเอ็มชนะคดี ทำให้ กทพ.ต้องชำระเงินต้นรวมดอกเบี้ย 4,318 ล้านบาท ส่วนคดีที่ 2 ผิดสัญญาสร้างทางแข่งขันในปี 2544-2561 เป็นมูลค่าเงินต้นรวมดอกเบี้ยเป็นจำนวน 74,590 ล้านบาท ซึ่งมีแนวโน้มที่จะแพ้สูงมากในคดีนี้และคดีอื่นๆ เพราะศาลจะตัดสินตามคดีที่ 1 ทำให้ทั้ง 2 คดี มีวงเงินต้นรวมดอกเบี้ย 78,908 ล้านบาท

ต่อสัญญาถึง ต.ค.2578

ทั้งนี้ กทพ.ได้เจรจาที่จะนำมูลหนี้มาคำนวณเป็นระยะเวลาเพื่อต่อสัมปทานให้กับบีอีเอ็ม ชดใช้ให้แทนจำนวนเงิน ซึ่งสนข.คำนวณเป็นระยะเวลาได้ 19 ปี 1 เดือน แต่หลังการเจรจากับบีอีเอ็ม ทำให้ลดเวลาสัมปทานใหม่ลงเหลือ 15 ปี 8 เดือน หรือสิ้นสุด 31 ต.ค.2578

โดยสัญญาฉบับใหม่จะต้องไม่เก็บค่าผ่านทางในวันหยุดนักขัตฤกษ์ที่จะมีจำนวนรวมกว่า 300 วัน ทำให้เงินที่ต้องจ่ายลดลงเหลือ 47,000 ล้านบาท และมีระยะเวลาสัมปทานเหลือ 14 ปี 10 เดือน ทำให้ภาครัฐและกทพ.ไม่ต้องเสียเงินให้กับเอกชน รวมทั้งยังเป็นการยกเลิกการฟ้องร้องของ บีอีเอ็ม ทั้งหมด 17 คดี ทำให้ทุกอย่างกลับเป็นศูนย์ใหม่หมด

นอกจากนี้ ในสัญญาสัมปทานใหม่ที่จะต่ออายุนี้ ได้มีข้อกำหนดชัดเจนในการนำเรื่องการสร้างทางขึ้นมาแข่งขันกับเอกชนออกไป และปรับสูตรคำนวณการ

ขึ้นค่าผ่านทางใหม่มาเป็นการขึ้นราคาทุก 10 ปี ในอัตรา 10 บาท ทำให้แก้ไขปัญหาการคำนวณอัตราการขึ้นราคาที่เกิดขึ้นแตกต่างกันและยุ่งยาก

ยืนยันปิดทางข้อพิพาทใหม่

รวมทั้งทำให้สัญญาใหม่นี้ปิดจุดอ่อนที่จะเป็นข้อพิพาทต่อไปในอนาคต รวมทั้งสัญญายังได้กำหนดส่วนแบ่งรายได้ให้กับ กทพ.ในอัตราเดิมโดยแบ่งให้ กทพ. 60% ของบีอีเอ็ม 40% ซึ่งบีอีเอ็มจะต้องรับผิดชอบในการบริหารจัดการและการบำรุงรักษาทางด่วนตลอดอายุสัญญา

โดยหลังจากนี้ทั้ง 2 ฝ่ายจะต้องเร่งไปนำเรื่องคดีฟ้องร้องต่างๆที่ศาลปกครองและอนุญาโตตุลาการออกไป และลงนามสัญญาฉบับใหม่ให้แล้วเสร็จภายในวันที่

28 ก.พ.นี้ ซึ่งเป็นวันสุดท้ายที่จะหมดอายุสัมปทานในฉบับเดิม

ป้องกันชดเชย 3 แสนล้าน

รวมทั้งต้องเปิดประมูลใหม่ตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนภาครัฐและเอกชนปี 2561 หากลากยาวไปจนถึงปี 2578 ที่สัญญาทุกฉบับหมดอายุลงจะทำให้ต้องแบกภาระชดเชยสูงกว่า 3 แสนล้านบาท ส่งผลให้ กทพ. ไม่สามารถพัฒนาโครงการอื่นๆได้

นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี กล่าวว่า สัญญาที่เป็นต้นเหตุของข้อพิพาทเหล่านี้มี 2-3 เรื่อง ได้แก่ เรื่องสัญญาเขียนไว้ว่าห้ามสร้างทางขึ้นมาแข่งขัน แต่ก็ไม่ได้ห้ามเสียทีเดียว โดย กทพ.ยังคงสร้างทางใหม่ขึ้นมาได้ แต่หากส่งผลกระทบทำให้ บีอีเอ็มเกิดความเสียหายก็ต้องนำมาคำนวณเป็นมูลค่าชดใช้เงินในส่วนนี้

ส่วนเรื่องที่ 2 การปรับขึ้นค่าผ่านทางที่มีวงรอบการปรับราคา ก็ส่งเรื่องนี้ไปให้อนุญาโตตุลาการตัดสินเช่นกัน รวมทั้ง 2 กลุ่มใหญ่นี้มี 17 คดี ซึ่งคดีที่แพ้ทั้งอนุญาโตตุลาการและศาลปกครองสูงสุด 1 คดี มีมูลค่า 4,318 ล้านบาท

รวมทั้งคดีที่แพ้ในชั้นอนุญาโตตุลาการ 2 คดี มีมูลค่ารวม 74,950 ล้านบาท เมื่อรวม

ทั้ง 3 คดีมูลค่า 78,908 ล้านบาท โดยถ้าไม่ดำเนินการโตสุดท้ายในปี 2578 จะต้องจ่ายไม่ต่ำกว่า 3 แสนล้านบาท ไม่รวมอัตราดอกเบี้ยที่มีการปรับเพิ่มขึ้นตลอดเวลา

“17 คดีนี้ถ้าไม่ทำอะไร คดีจะยืดยาวกันไป และเมื่อไหร่ที่รัฐสร้างทางแข่งขัน จะเกิดปัญหาอีก กทพ.ก็กลุ้มใจมานานแล้ว รวมทั้งไปจ้าง ม.ธรรมศาสตร์ ศึกษาถำรอให้คดีตัดสินทั้งหมด จะเกิดมูลค่าข้อพิพาทที่ต้องจ่ายชดเชยกันสูงถึง 3 แสนล้านบาท วันนีเมื่อสัญญาเก่าก็ยังไม่จบลง เรายังมีโอกาสที่จะเจรจาได้ ก็เป็นเวลาที่ดีที่เราจะเจรจาทั้งหมดให้เซิตซีโรในเรื่องนี้”

เปิดทางศึกษาสร้างทางด่วนชั้นที่ 2

ทั้งนี้ สาเหตุที่ ครม.จะต้องเร่งแก้ปัญหาให้เสร็จสิ้นภายในวันที่ 28 ก.พ.นี้ เนื่องจากจะเป็นวันที่หมดสัญญากับบีอีเอ็ม ซึ่งใน พ.ร.บ. การร่วมลงทุนรัฐเอกชน พ.ศ.2556 ที่เปิดให้แก้ไขสัญญาได้ แต่ในปี 2562 ได้ออก พ.ร.บ.ร่วมลงทุนรัฐเอกชนฉบับใหม่ (พีพีพี) โดยหากหมดอายุสัมปทานต้องประมูลใหม่ ไม่สามารถแก้ไขสัญญาเก่าได้ ดังนั้นจึงต้องให้เสร็จก่อน 28 ก.พ. เพื่อแก้ไขสัญญาเดิม และต่ออายุสัมปทานใหม่อีก 15 ปี 8 เดือน

ด้านนายสุรงค์ บูลกุล ประธานคณะกรรมการ กทพ. กล่าวว่า การเจรจายุติข้อพิพาทครั้งนี้ได้มีการตัดการลงทุนโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 หรือ Double Deck ออกไป เพราะไม่ได้มาเกี่ยวข้องกับข้อพิพาทแต่ให้มีการศึกษาทางด่วนชั้นที่ 2 ในอนาคต

กรม.สั่งดีเอสไอตรวจสอบเพิ่ม

รายงานข่าวจากทำเนียบระบุว่า ครม.เห็นชอบให้กระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) หรือกับกระทรวงคมนาคม และ กทพ.เพื่อหาแนวทางบริหารจัดการที่เหมาะสมให้ส่งผลต่อการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในกรณีที่ผลการดำเนินงานจากวิธีการทางบัญชีส่งผลต่อการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ

อย่างไรก็ดี เนื่องจากเรื่องนี้เป็นกรณีที่มีทุนทรัพย์ในข้อพิพาทเป็นจำนวนเงินที่สูงมาก และเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อน ประกอบกับเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นในอดีต ดังนั้นจึงให้กรมสอบสวนคดีพิเศษ (ดีเอสไอ) ไปดำเนินการตรวจสอบอีกทางด้วย

การยุติข้อพิพาทเกี่ยวกับทางด่วนระหว่าง กทพ.-BEM

21 ก.ย.61
ศาลปกครองสูงสุด สั่ง กทพ. จ่ายเงิน 1,790 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย ให้ บ.ทางด่วนกรุงเทพเหนือ (บ.ย่อย BEM) กรณีสร้างทางคอนกรีตโกล่อวี่ (อนุสรณ์สถานฯ-รังสิต) แห่งทางด่วนอุดรรัถยา

31 ต.ค.61
คำชี้ขาดคณะอนุญาโตตุลาการ คัดค้านค่าทางด่วนเฉลิมมหานคร-ศรีรัช ปี 2551 ให้ กทพ.ชดใช้ค่าเสียหายให้ BEM เงินต้น 7,909 ล้านบาท รวมดอกเบี้ย 9,091 ล้านบาท

ทางด่วนอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)
ระยะทาง **32 กม.**
เปิดปี 2541
รองรับเอเชียเกมส์

ทางด่วนมหานคร (ขั้นที่ 1)
ดิบแดง-ท่าเรือ **8.9 กม.**
บางนา-ท่าเรือ **7.9 กม.**
ดาวคะนอง-ท่าเรือ **10.3 กม.**

ทางด่วนศรีรัช
รามอินทรา-อานนท์ **28.2 กม.** เปิด 29 ต.ค.24
รามอินทรา-วงแหวนฯ **9.5 กม.** เปิด 23 เม.ย.52



มติ ครม. 18 ก.พ. 63
อนุมัติแก้ไขสัญญา 2 ฉบับ
ต่อสัญญาอีก 15 ปี 8 เดือน

ทางด่วนขั้นที่ 2 ศรีรัช

ส่วน A	ส่วน B	ส่วน C	ส่วน D
รัชดาฯ พระราม 9	พญาไท บางโคล่	แจ้งวัฒนะ รัชดาฯ	บางปะอิน ปากเกร็ด
สิ้นสุดสัมปทาน 28 ก.พ. 63	สิ้นสุดสัมปทาน 22 เม.ย. 70	สิ้นสุดสัมปทาน 31 ต.ค. 78	สิ้นสุดสัมปทาน 31 ต.ค. 78

ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด
สิ้นสุด 27 ก.ย. 69 ย้ายเป็น 31 ต.ค. 78

เงื่อนไขการต่อสัญญา

ยุติข้อพิพาท	ถอนฟ้องคดี	คิดเป็นมูลค่าหนี้
ระหว่างกัน	17 คดี	78,908 ล้านบาท

กราฟฟิค กรุงเทพธุรกิจ