

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีอเพอร์ตี
วันที่: จันทร์ 24 - พุธ 26 กุมภาพันธ์ 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5230

หน้า: 6(ล่างขวา), 7

Col.Inch: 63.77

Ad Value: 86,089.50

PRValue (x3): 258,268.50

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: ยึด 3 สัมปทานทางด่วน BEM ถึงปี'78 แลกหนี้ข้อพิพาท-ไม่เก็บค่าผ่านทาง 10 ปี

หลังเจอร์จากว่า 1 ปี ในที่สุด “คณะรัฐมนตรีประยุทธ์” ก็ปิดมหากาพย์ข้อพิพาททางด่วนระหว่าง “กทพ.-การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” กับ “BEM-บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ” เป็นที่เรียบร้อย วันที่ 18 ก.พ. ที่ผ่านมา

ตามที่ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมเสนอ หลังเจียระไนมาเป็นอย่างดี แต่กว่า ครม.จะกดปุ่มไฟเขียว ต้องใช้เวลาถกเถียง 2 ชั่วโมง หลังมีรัฐมนตรีบางพรรคไม่เห็นด้วย

งานนี้ “บิ๊กตู่-พลเอกประยุทธ์” สั่ง “วิษณุ เครืองาม” มือกฎหมายรัฐบาล นำทีมแถลง

“วิษณุ” กล่าวว่า ครม.เห็นชอบปรับแก้ร่างสัญญาสัมปทานทางด่วนเพื่อระงับข้อพิพาทกทพ.กับ BEM จำนวน 17 คดี มูลค่าหนี้ 58,873 ล้านบาท โดยต่อสัญญาทางด่วน 3 เส้นทาง ได้แก่ 1.ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน A B C 2.ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน D และ 3.บางปะอิน-ปากเกร็ด ให้หมดอายุพร้อมกันวันที่ 31 ต.ค. 2578

แลกกับการที่ BEM ถอนคดีข้อพิพาทและแก้สัญญาที่ทำให้รัฐเสียเปรียบ เช่น ห้ามสร้างทางแข่งขันก็ตัดออกให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้ช่วย กทพ. ติดตามการดำเนินการถอนคดีและให้กรมสอบสวนคดีพิเศษ (DSI) เป็นผู้สอบสวนหาผู้ทำให้เกิดข้อพิพาทและพิจารณาถึงข้อหาที่จะเอาผิด

ทั้ง 17 คดี เกิดจาก 1.ข้อพิพาทด้าน

ยึด 3 สัมปทานทางด่วน BEM ถึงปี'78

แลกหนี้ข้อพิพาท-ไม่เก็บค่าผ่านทาง 10 ปี

การขยายสัญญาสัมปทาน 3 ทางด่วน

ทางด่วน	ส่วนแบ่งรายได้	ระยะเวลาขยาย	สิทธิต่อขยายที่เหลือ
ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน A B C	ส่วน AB -กทพ. 60% -BEM 40% ส่วน C -BEM 100%	15 ปี 8 เดือน ถึง ต.ค. 2578	4 ปี 4 เดือน
ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน D	BEM 100%	8 ปี 6 เดือน ถึง ต.ค. 2578	11 ปี 6 เดือน
ทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด	BEM 100%	9 ปี 1 เดือน ถึง ต.ค. 2578	11 ปี 11 เดือน

กทพ. : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

- ยุติข้อพิพาททั้งหมดมูลค่า 58,873 ล้านบาท
- ปรับค่าผ่านทางทุก 10 ปี อัตรา 10 บาท
- ยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดนักขัตฤกษ์ตลอดอายุสัญญา

ทางแข่งขัน 2.ข้อพิพาทด้านการปรับค่าผ่านทาง และ 3.คดีอื่น ๆ สำหรับสถานะแต่ละคดี คดีทางแข่งขันตัดสินในชั้นศาลปกครองแล้ว 3 คดี ซึ่ง กทพ. แพ้ทั้งหมด รวมมูลค่าหนี้ 30,000 ล้านบาท, แพ้ชั้นอนุญาโตตุลาการ 2 คดี มูลค่าหนี้ 10,000 ล้านบาท, คดีอื่น ๆ

1 คดี ซึ่งคดีนี้ กทพ.ชนะไม่ต้องจ่ายค่าชดเชย 491 ล้านบาท และเหลืออีก 11 คดีในชั้นอนุญาโตตุลาการ

ส่วนคดีที่ถึงที่สุดแล้ว คือคดีทางแข่งขันบางปะอิน-ปากเกร็ด ต้องชดเชย 4,318 ล้านบาท ก็ไม่ต้องลงบัญชีว่าเป็นหนี้สินอีกต่อไป โดยได้สอบถามกับสำนักงาน

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีออเพอร์ตี
วันที่: จันทร์ 24 - พุธ 26 กุมภาพันธ์ 2563

ปีที่: 42 ฉบับที่: 5230

หน้า: 6(ล่างขวา), 7

Col.Inch: 63.77 Ad Value: 86,089.50

PRValue (x3): 258,268.50 คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ยืด 3 สัมปทานทางด่วน BEM ถึงปี'78 แลกหนี้ซื้อพิพาท-ไม่เก็บค่าผ่านทาง 10 ปี

คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) แล้ว เมื่อเจรจาและยินยอมก่อนฟ้องแล้ว ไม่จำเป็นต้องลงบัญชีเป็นหนี้สินอีก แต่หาก กทพ.ยังไม่แน่ใจให้ สคร.เป็นผู้จัดระบบทางบัญชีให้

“คมนาคมจ้างกรมศาสตร์ศึกษารูปคดีทั้งหมด หากไม่มีเจรจากันคาดว่าคดีทั้งหมดจะสิ้นสุดปี 2578 วงเงินซื้อพิพาทจะสูงเป็น 200,000-300,000 ล้านบาท บวกกับวันที่ 28 ก.พ.นี้ทางด่วนชั้นที่ 2 สาย A B C จะหมดอายุสัมปทาน จึงต้องเร่งดำเนินการ เพราะตัวสัญญาเดิมอยู่ภายใต้ พ.ร.บ.ร่วมทุน 2556 หากทำไม่ทัน จะไม่สามารถเจรจาเพื่อต่อสัมปทานได้อีก จะต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน 2562 ที่ให้เปิดประมูลเท่านั้น สคร.ยืนยัน กทพ.สามารถเจรจาได้ เพราะสัญญาเดิมเป็นการดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน 2556” นายวิษณุกล่าวและว่า

ขณะที่การก่อสร้างทางด่วน 2 ชั้น (double deck) ช่วงงามวงศ์วาน-อโศก ไม่ได้รวมเข้าไปในสัญญาครั้งนี้ แต่ ครม.ให้เวลา BEM 2 ปี ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อน หาก 2 ปีทำไม่เสร็จหรือทำเสร็จแต่ EIA ไม่ผ่าน ก็ไม่ต้องสร้าง

ส่วน “บีกตุ” ก็เคลียร์...การต่อสัมปทานให้ BEM ไม่ได้เอื้อประโยชน์ใคร เป็นสิทธิที่ทุกคนต้องดูแลซึ่งกันและกัน ต้องให้ความเป็นธรรมเขา เรื่องไม่ได้เกิดในสมัยตน ก็ต้องมาแก้ให้ทั้งหมด...

ด้าน “สุรงค์ บูลกุล” ประธานบอร์ด กทพ.ยืนยัน การต่อสัมปทานทำตามมติ ครม.วันที่ 2 ต.ค. 2561 ในหลักการ ไม่ชดเชยเป็นเงิน แต่ให้ชดเชยเป็นเวลา จะเป็นการยุติข้อพิพาททั้งในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต ส่วนการเก็บค่าผ่านทาง จะขึ้นราคาครั้งเดียวปี 2571 ในอัตรา 10 บาท ไม่มีเก็บค่าผ่านทางในวันหยุด นักชดเชย มีแบ่งรายได้ กทพ. 60% ส่วน BEM 40%

“การขยายสัมปทานดำเนินการตามสัญญาเดิมของทางด่วนชั้นที่ 2 ซึ่ง BEM ได้สิทธิเจรจาครั้งแรก ต่อสัญญา 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี รวม 20 ปี ได้ใช้สิทธิไปแล้ว 15 ปี 8 เดือน เหลืออีก 4 ปี 4 เดือน เมื่อสัญญาสิ้นสุดวันที่ 31 ต.ค. 2578 จะต้องเจรจา ไม่ใช่ต่อโดยอัตโนมัติ”

หลัง ครม.เปิดไฟเขียว ทุกอย่างเดินหน้าอย่างรวดเร็ว วันที่ 19 ก.พ. บอร์ด กทพ.ประชุมตั้ง “คำเก็ง ปานขำ” นั่งรักษาการผู้ว่าการ กทพ. ถัดมาวันที่ 20 ก.พ. เซ็นสัญญาสัมปทาน เพื่อให้ทางด่วนชั้นที่ 2 เริ่มนับหนึ่งวันที่ 1 มี.ค. 2563 นี้

แม้ว่า BEM จะไม่ได้ตามที่เสนอ แต่แรก แต่ก็นับว่าเป็นทางออกที่ดีที่สุดภายใต้สถานการณ์เช่นนี้