

● “รายงานวันจันทร์”-ประชาชนได้อะไรขยายสัมปทานทางด่วน 2 ยกเว้นค่าผ่านทางวันหยุดเทศกาล

ในที่สุดข้อพิพาทระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กทพ. กับบริษัท จากอนุสรณ์สถาน-รังสิต (มหาชน) BEM ก็สามารถดำเนินการเจรจาจนให้ผลตอบแทนการลงทุนต่ำเสร็จสิ้นลงด้วยการขยายสัมปทานทางด่วน แต่รัฐจำเป็นต้องดำเนินการ เพื่อรองรับการแข่งขันที่ 2 เมื่อวันที่ 20 ก.พ.2563 ที่ผ่านมา

โดยนายสุรงค์ บูลกุล ประธานบอร์ด ร่วมลงทุนรับสัมปทาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้เป็นประธาน 2.ในสัญญากำหนดให้ NECL (บริษัทลูก



การลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วน ของ BEM) เป็นผู้รับความเสี่ยงรายได้แทนรัฐ ชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการ แต่ถ้าวรัฐก่อสร้างทางพิเศษในพื้นที่ใกล้เคียง ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด(ฉบับแก้ไข) ทำให้ปริมาณจราจรและรายได้ลดลงจากประ ระหว่าง นายคำเกิง ปานขำ รองผู้ว่าการ มาณการในสัญญา รัฐจะชดเชยรายได้ให้ NECL กทพ.ทำหน้าที่รักษาการผู้ว่าการ กทพ. 3.ในปี 2541 มีการสร้างคอนเมือง กับนายสุพงศ์ ชยุตสาทิจ และนางพเยาว์ โทลล์เวย์ส่วนต่อขยายจากอนุสรณ์สถาน- มริตตะนระพร จาก บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้า รังสิต NECL จึงขอให้ กทพ.ชดเชยรายได้ ที่ลดลงตามสัญญา เพราะการก่อสร้าง กรุงเทพฯ BEM และบริษัททางด่วนกรุงเทพ หนือ NECL คอนเมืองโทลล์เวย์ ส่วนต่อขยายส่งผล

กระทบต่อปริมาณจราจรและรายได้ของ TIME LINE ของการดำเนินการครั้งนี้ NECL แต่ กทพ.ไม่ชดเชยให้ NECL ว่ามีที่มาที่ไป และข้อสรุปอย่างไรในวันนี้

ที่มาของข้อพิพาท คดีขอชดเชยรายได้ตามสัญญาทางด่วน ช่วงปี 2542-2543 ให้ NECL ตามสัญญา สายบางปะอิน-ปากเกร็ด (C+) กรณีมี มูลค่ากว่า 4,300 ล้านบาท ซึ่งคดีนี้จะมี

ผลต่อเนื่องทุกปีรวมดอกเบี้ยที่เกิดขึ้น (7.05%)

คดีขอชดเชยรายได้จากการไม่ปรับค่า ผ่านทางตามสัญญา ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน ABC และ D และทางด่วนบางปะอิน- ปากเกร็ด (C+)

1.ตามสัญญาทั้ง 3 ฉบับ กำหนดให้ค่า ผ่านทางปรับขึ้นทุก 5 ปี ตามดัชนีผู้บริโภค (CPI) ที่เพิ่มขึ้น โดยค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้น แต่ละครั้ง จะคำนวณปรับเป็นจำนวนเต็ม ช่วงละ 5 บาท

2.ตั้งแต่ปี 2546 หากคำนวณค่าผ่าน ทางที่เพิ่มขึ้นได้ไม่ถึง 5 บาท กทพ.จะไม่ปรับ ค่าผ่านทางขึ้นเพื่อเป็นประโยชน์ต่อประชาชน

3.BEM/NECL ขอชดเชยรายได้ จากการไม่ปรับขึ้นค่าผ่านทางตามสัญญา แต่ กทพ. ไม่ได้ชดเชยจึงเกิดเป็นข้อพิพาท ปัจจุบัน คดีส่วนใหญ่คณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองกลางตัดสินให้ กทพ. แพ้ต้องชดเชยรายได้ให้ BEM/NECL ตามสัญญา ซึ่งคดีนี้จะมีผลต่อเนื่องทุกปี รวมดอกเบี้ยที่เกิดขึ้น (7.05%)

ขั้นตอนการยุติข้อพิพาทและการขยาย สัญญาสัมปทานทางด่วนชั้นที่ 2

17 ก.ย. 2561 ศาลปกครองสูงสุดพิพากษา ให้กทพ.ชดเชยค่าเสียหายจากคดีการแข่งขัน โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ให้แก่ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ BEM มูลค่ากว่า 4,300 ล้านบาท ซึ่งคดีนี้ จะมีผลต่อเนื่องจนจบสัมปทาน (พ.ศ.2563)

2 ต.ค.2561 ครม.มีมติให้ กทพ.เจรจา ต่อกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหาย ของรัฐ

18 ก.พ.2562 กรม.มีมติให้กระทรวงคมนาคม (กทพ.) เร่งรัดการเจรจากับคู่กรณีให้เป็นที่ยุติโดยเร็วและให้รายงานความคืบหน้าในเรื่องดังกล่าว ต่อ กรม.

15 พ.ค.2562 คณะกรรมการ กทพ. ได้เจรจาและมีมติเห็นชอบให้ยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่าง กทพ.กับ BEM โดยให้ BEM ต่อขยายสัมปทาน ทางด่วนชั้นที่ 2 (ส่วน ABC และ D) และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด(C+) ออกไปสัญญาละ 30 ปี และลงทุนก่อสร้าง Double Deck (ทางยกระดับบนทางด่วน) ปรับขึ้นค่าผ่านทางตามที่ กทพ. กำหนดและแบ่งรายได้ให้ กทพ.ตามสัญญาเดิม

26 ก.ย.2562 กทพ.ได้เสนอเรื่องการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทให้กระทรวงคมนาคมเพื่อ เสนอ กรม.เห็นชอบ

25 ธ.ค.2562 กระทรวงคมนาคมให้ กทพ. ทบทวนแนวทางในการดำเนินการเพื่อยุติข้อพิพาท โดยไม่มีการก่อสร้าง Double Deck

6 ม.ค.2563 คณะกรรมการ กทพ. ได้เจรจากับ BEM เพิ่มเติม และมีมติเห็นชอบให้ยุติข้อพิพาททั้งหมด ระหว่าง กทพ. กับ BEM โดยให้ BEM ต่อขยายสัมปทานทางด่วนชั้นที่ 2 (ส่วน ABC และ D)และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด (C+)ออกไปถึง 31 ต.ค.2578 และให้เสนอคณะกรรมการ ม.43 พิจารณาเห็นชอบการแก้ไขสัญญาตามมาตรา 47 พ.ร.บ.ร่วมลงทุน 2556

13 ม.ค. 2563 คณะกรรมการ ม.43เห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา 47 พ.ร.บ.ร่วมลงทุน 2556

20 ม.ค.2563 สำนักงานอัยการสูงสุดเห็นชอบร่างสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และร่างสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด(ฉบับแก้ไข)



23 ม.ค.2563 กทพ.ได้เสนอเรื่องการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทให้กระทรวงคมนาคมเพื่อ เสนอ กรม.เห็นชอบ

18 ก.พ.2563 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และร่างสัญญา โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด(ฉบับแก้ไข)

20 ก.พ.2563 กทพ.ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด(ฉบับแก้ไข) กับ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ BEM และบริษัททางด่วนกรุงเทพเหนือ NECL

การแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง
ทางด่วนชั้นที่ 2 AB กทพ.60 BEM 40
ทางด่วนชั้นที่ 2 CD BEM 100
ทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด BEM 100
BEM มีสิทธิต่อระยะเวลาสัญญาให้

ครบตามสัญญาเดิมที่มีเงื่อนไขกำหนดให้ต่อสัมปทานได้ 10 ปี 2 ครั้ง (20 ปี)

BEM ยินดีร่วมมือยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดประจำปีตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีที่รัฐบาลประกาศยกเว้นค่าผ่านทาง

อัตราค่าผ่านทางที่มีผลบังคับใช้ตลอดระยะเวลาของสัญญา

ทางด่วนชั้นที่ 1 และ 2 ส่วน AB
50/75/110 (4 ล้อ/6-10 ล้อ/มากกว่า 10 ล้อ)
ตั้งแต่ 1 ก.ย. 2561- 31 ต.ค. 2571, 60/90/130
ตั้งแต่ 1 ก.ย.2571-31 ต.ค.2578

ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน C 15/20/35
ตั้งแต่ 1 ก.ย. 2561- 31 ต.ค. 2571, 15/20/35
ตั้งแต่ 1 ก.ย.2571-31 ต.ค.2578

ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน D 25/55/75
ตั้งแต่ 1 ก.ย. 2561- 31 ต.ค. 2571, 30/65/90
ตั้งแต่ 1 ก.ย.2571-31 ต.ค.2578

ทางด่วนอุดรรัถยา
ด่านเมืองทอง-เชียงราก 45/100/150
ตั้งแต่ 1 พ.ย. 2563-31 ต.ค. 2571, 55/135/170
ตั้งแต่ 1 พ.ย.2571-31 ต.ค.2578

ด่านบางปะอิน 55/100/150 ตั้งแต่ 1 พ.ย.2563-31 ต.ค.2571, 65/135/200
ตั้งแต่ 1 พ.ย.2571-31 ต.ค.2578.