



วิน-วินมหากาพย์ค่าโง่ทางด่วน 1.3 แสนล้าน

ในที่สุดคดีพิพาทค่าโง่ทางด่วน 1.3 แสนล้าน ระหว่างฝ่ายรัฐคือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ซึ่งถูกฝ่ายเอกชน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ฟ้องร้องกรณีรัฐบาลสร้างทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยาย ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต จนทำให้เกิดผลกระทบต่อยอดผู้ใช้บริการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ก็สามารถหาบทสรุปจบลงไปเรียบร้อยแบบบัวไม่ช้ำน้ำไม่ขุ่น

หลังทั้ง 2 คู่กรณีตกลงรับเงื่อนไข และลงนามในสัญญาหย่าศึกไปแล้วเมื่อวันที่ 20 ก.พ.63 ที่ผ่านมา โดยภาครัฐยอมขยายอายุสัมปทานทางด่วนให้

BEM ออกไป 15 ปี 8 เดือน และให้ทั้ง 2 ฝ่ายต้องถอนฟ้องทุกคดีให้แล้วเสร็จก่อนวันที่ 1 มี.ค.63 เท่ากับว่า “ปิดฉากมหากาพย์การฟ้องร้องที่ต่อสู้กันมายาวนานถึง 25 ปีโดยสมบูรณ์”

งานนี้ต้องยกเครดิตส่วนหนึ่งให้กับ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รมว.คมนาคม ที่เข้ามารับเผือกร้อนจากรัฐบาลก่อน แต่ก็สามารถวางปัญหาปลดล็อกค่าโง่ได้อย่างรวดเร็ว โดยยอมเจรจาให้มีการขยายสัมปทานแทนการจ่ายเงินชดเชยค่าเสียหายนับแสนล้านบาทได้สำเร็จ

อย่างไรก็ตาม “ซูปเปอร์ดีล” ที่เกิดขึ้นนี้เป็นทางออกที่เหมาะสมหรือไม่ โดยเฉพาะภาครัฐ-ประชาชน-เอกชน ใครได้ประโยชน์มากกว่ากัน

เพราะหากว่ากันตามเนื้อผ้าแล้ว คดีนี้รัฐบาลเองดูไม่ได้เปรียบสักเท่าไร เพราะในการพิจารณาชั้นศาล ฝ่าย กทพ.ก็แพ้เรียบวุฒตลอด จนล่าสุดเมื่อปี 61 ศาลปกครองกลางก็ได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด ตัดสินให้ กทพ.แพ้คดีทางการแข่งขันมีมูลหนี้ถึง 7.8 หมื่นล้านบาท และทางฝ่ายกฎหมายมีการประเมินต่อว่า หาก กทพ.สู้ต่อมีโอกาสแพ้สูง ไม่นับรวมคดีไม่ให้ขึ้นค่าผ่านทางด้วยอีก 5.6 หมื่นล้านบาท ซึ่งมูล

หนี้พิพาทจะสูงถึง 1.37 แสนล้านบาททันที

ด้วยเหตุนี้เมื่อวันที่ 2 ต.ค.61 กรม.จึงมีมติให้หน่วยงาน

รัฐที่เกี่ยวข้อง คือกระทรวงคมนาคม ไปเร่งเจรจาต่อรองกับคู่กรณีเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐ นับตั้งแต่นั้นมาทั้ง 2 ฝ่าย คือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และ BEM ได้ตั้งโต๊ะเจรจามากกว่า 8 ครั้ง รวมถึงเจรจาไม่เป็นทางการอีกนับร้อยครั้ง โดยมีผู้แทนจากคลัง อัยการสูงสุด กฤษฎีกา เข้าร่วมตรวจสอบทุกขั้นตอน พร้อมด้วยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาในการเจรจา

ผลเจรจาสามารถต่อรองลดมูลหนี้ลงจากเดิม 137,517 ล้านบาท เหลือเพียง 58,873 ล้านบาท และที่สำคัญไม่ต้องให้รัฐชดใช้เป็นเงินสด แต่ให้ขยายอายุสัญญาสัมปทานทางด่วนที่เป็นข้อพิพาทออกไป 15 ปี 8 เดือนแทน

ได้แก่การขยายอายุสัญญาสัมปทานให้-โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน A, B, C, ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน D และโครงการทางด่วนอุดรรัถยา ส่วน C+สายบางปะอิน-ปากเกร็ด ตั้งแต่ 1 มี.ค.63 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 31 ต.ค.78

พร้อมกับให้ กทพ. และ BEM ถอนฟ้องคดีที่มีการฟ้องร้องต่อกันทั้ง 17 คดีแบ่งเป็นคดีที่ BEM ฟ้องร้อง กทพ. 15 คดี, กทพ.ฟ้อง BEM จำนวน 2 คดี ให้เสร็จสิ้นก่อนวันที่ 1 มี.ค.63 โดยคดีนี้ไม่ได้มีข้อผูกมัดกับข้อเสนอในการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 หรือ Double Deck ดับเบิลเด็ค ระยะทาง 17 กม.แต่อย่างใด ฉะนั้นข้อตกลงนี้ถามว่า

ดีไหม ในแง่ของรัฐ ต้องตอบว่าดีที่ไม่ต้องนำเงินของแผ่นดินที่ทำได้ยากไปจ่ายให้เอกชนเกือบครึ่งแสนล้าน ขณะที่ภาคเอกชนก็สบายใจไม่ต้องปวดหัวไปต่อสู้อัยการในชั้นศาล โดยมีคู่กรณีเป็นหน่วยงานภาครัฐที่ยังต้องทำมาหากิน ฟังพาทอาศัยกันอีกนาน

ส่วนภาคประชาชนก็ไม่ได้รับผลกระทบอะไร ยังใช้ทางด่วนได้ตามปกติ โดยทาง BEM ก็ยินยอมยกเว้นค่าผ่านทางให้ประชาชนในทุกด้านที่มีข้อพิพาท ทุกวันหยุดนักขัตฤกษ์ เช่น ช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ให้ประชาชนขึ้นฟรีจำนวนกว่า 19 วันต่อปี หรือมากกว่า 300 วันตลอดอายุสัญญาไปจนถึงปี 78

แต่ที่สำคัญว่านั่นการเจรจายุติข้อพิพาทครั้งนี้ยังเป็นการปูทางในอนาคตให้กระทรวงคมนาคมสามารถลงทุนพัฒนาทางด่วนของภาครัฐได้โดยไม่ติดปัญหาเรื่องการแข่งขัน ซึ่งสามารถลงทุนพัฒนาทางด่วนได้ในทุกเส้นทางที่เห็นว่าประชาชนจะได้รับประโยชน์ต่อไปได้ตั้งนั้นชูปเปอร์ดีลครั้งนี้จึงเป็นทางออกที่ไม่เลวสำหรับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง.

สุรางค์ อยู่เข้ม