

กระทู้ถามที่ ๐๐๔ (ร.)

วุฒิสภา

๖ มกราคม ๒๕๖๓

เรื่อง การขยายสัญญาสัมปทาน โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช)

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้
ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ทำสัญญากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า
กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ดังนี้

๑. สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช) เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๓๑
โดยมีระยะของสัญญา ๓๐ ปี สิ้นสุดสัญญาในวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

๒. สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการทางด่วนขั้นที่ ๒ (ส่วนดี) สิ้นสุดสัญญาในวันที่
๒๑ เมษายน ๒๕๗๐

ซึ่งเมื่อครบกำหนดระยะเวลาสัมปทานวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ โครงการระบบทางด่วน
ขั้นที่ ๒ ก็ต้องตกเป็นทรัพย์สินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยกเว้นเฉพาะส่วนดี ซึ่งจะครบ
กำหนดในวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๗๐

และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ทำสัญญากับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
จำกัด (NECL) คือ สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา)
เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๓๙ โดยมีระยะเวลาของสัญญา ๓๐ ปี สิ้นสุดสัญญาในวันที่
๒๖ กันยายน ๒๕๖๙

เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๑ ศาลปกครองสูงสุดพิพากษาให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
(กทพ.) ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงให้แก่ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL)
กรณีการสร้างทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ - รังสิต เป็นทางแข่งขัน
สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๔๒ และปี พ.ศ. ๒๕๔๓ รวมจำนวนกว่า ๑.๘ พันล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย

ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ เห็นว่าเพื่อบรรเทาความสูญเสีย
และความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่รัฐ และเพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์สูงสุดของทางราชการ
กรณีหน่วยงานของรัฐมีข้อพิพาทตามสัญญาอนุญาตตุลาการหรือผูกฟ้องคดีต่อศาลปกครองเป็นคดีเดียว
หรือหลายคดี ในประเด็นเดียวกันหรือเกี่ยวเนื่องกัน จึงมีมติให้หน่วยงานของรัฐนั้น อาจดำเนินการ
เจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐ และให้เกิดความเป็นธรรมแก่ราษฎรได้ ทั้งนี้
“อย่างไร้ประไร ขอด้วยกฎหมาย และคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ”

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีบันทึกที่ กทพ.๑๐/๑๖๗๖ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๒ นำเรื่องการยุติข้อพิพาทโดยการขยายสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมส่วนดี) ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และการขยายสัญญาสัมปทานโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) เพื่อเรียนปลัดกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา หากเห็นชอบ นำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา และนำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๒ ปลัดกระทรวงคมนาคมในฐานะประธานคณะทำงานแก้ไขข้อพิพาทระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (มหาชน) หรือ NECL ว่า ขณะนี้กระทรวงคมนาคมได้สรุปแนวทางการยุติข้อพิพาทที่เป็นคดีทางด่วน รวม ๑๗ คดีแล้ว โดยจะมีการต่อขยายสัญญาโครงการทางด่วน เป็นเวลา ๑๕ ปี ๘ เดือน แลกกับการยุติข้อพิพาททั้งหมด ซึ่งมีมูลค่าที่ ๕๘,๘๗๓ ล้านบาท

สาเหตุข้อพิพาทที่เกิดขึ้นที่โครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) เนื่องจากมีการก่อสร้างทางแข่งขันของโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ - รังสิต และมติคณะรัฐมนตรีให้ดำเนินการเจรจาต่อรองกับคู่พิพาท โดยดำเนินการ “อย่างโปร่งใส ขอบด้วยกฎหมาย และคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ” จึงขอเรียนถามว่า

๑. โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีรายได้ปีละเท่าใด มูลค่าโครงการปัจจุบันมีมูลค่าเท่าใด และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีรายได้ปีละเท่าใด มูลค่าโครงการปัจจุบันมีมูลค่าเท่าใด

๒. โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช) เมื่อครบกำหนดสัมปทานในวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ จะดำเนินการบริหารโครงการฯ อย่างไร

๓. ข้อพิพาทโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) นำมาเจรจาต่อรองเกี่ยวข้องกับโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช) ได้อย่างไร ทั้ง ๆ ที่ต่างโครงการฯ และต่างบริษัทฯ กัน

๔. โครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) มีข้อพิพาทเรื่องใดบ้าง คดีฟ้องร้องวงเงินเท่าใด คดีพิจารณาถึงที่สุดวงเงินเท่าใด เกิดจากสาเหตุใด ข้อบกพร่องอย่างไร

๕. โครงการสัมปทานต่าง ๆ ต่อไปในอนาคต มีแนวทางแก้ไขและป้องกันอย่างไร เพื่อมิให้เกิดข้อพิพาทและเสียเปรียบ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ

ขอให้อตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

สุรเดช จิรัฐิติเจริญ

สมาชิกรัฐสภา

คำตอบกระทู้ถามที่ ๐๐๔ (ร.)

ของ นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ สมาชิกวุฒิสภา

เรื่อง การขยายสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช)

ข้าพเจ้า นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอตอบกระทู้ถามของท่านสมาชิกผู้มีความเกี่ยวดอง การขยายสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช) ดังนี้

คำถามข้อที่ ๑ โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีรายได้ปีละเท่าใด มูลค่าโครงการปัจจุบันมีมูลค่าเท่าใด และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีรายได้ปีละเท่าใด มูลค่าโครงการปัจจุบันมีมูลค่าเท่าใด

คำตอบ กระทรวงคมนาคมโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอเรียนชี้แจง ดังนี้

๑) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช) มีมูลค่าโครงการตามบัญชีในปัจจุบัน (ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) เป็นจำนวน ๑๐,๙๒๙,๙๑๔,๐๐๘.๓๘ บาท และมีรายได้ค่าผ่านทางในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ทั้งสิ้น ๘,๐๒๔,๔๘๙,๘๐๐.๐๖ บาท โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับส่วนแบ่งรายได้ ๓,๐๒๒,๗๕๔,๐๕๘.๗๘ บาท ส่วนบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ได้รับส่วนแบ่งรายได้ ๕,๐๐๑,๗๓๕,๗๔๑.๒๘ บาท ทั้งนี้ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยังคงมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจนกว่าจะครบกำหนดระยะเวลาของสัญญา

๒) โครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) มีมูลค่าโครงการตามบัญชีในปัจจุบัน (ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) เป็นจำนวน ๑๐,๕๗๗,๔๖๔,๘๕๖.๙๙ บาท และมีรายได้ค่าผ่านทางในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ทั้งสิ้น ๑,๔๖๔,๑๐๑,๔๙๑.๔๕ บาท โดยเป็นรายได้ค่าผ่านทางของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ทั้งหมด ทั้งนี้ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ยังคงมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางจนกว่าจะครบกำหนดระยะเวลาของสัญญา

คำถามข้อที่ ๒ โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช) เมื่อครบกำหนดสัมปทานในวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ จะดำเนินการบริหารโครงการฯ อย่างไร

คำตอบ เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ ที่ให้หน่วยงานของรัฐนั้นอาจดำเนินการเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐและให้เกิดความเป็นธรรมแก่ราษฎรได้ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการอย่างโปร่งใสชอบด้วยกฎหมาย และคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เจรจาดีข้อพิพาทตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และได้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบ

พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) ซึ่งต่อมา คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เห็นชอบการแก้ไขสัญญาโครงการระบบ ทางด่วนขั้นที่ ๒ และต่อมาการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ได้ลงนามในสัญญาฉบับแก้ไขเมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ทำให้ระยะเวลาครบกำหนดของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช) ได้รับการขยายออกไป เป็นวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๗๘

คำถามข้อที่ ๓ ข้อพิพาทโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) นำมาเจรจาต่อรองเกี่ยวข้องกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช) ได้อย่างไร ทั้ง ๆ ที่ ต่างโครงการฯ และต่างบริษัทฯ กัน

คำตอบ ในการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ ที่ให้หน่วยงาน ของรัฐนั้น อาจดำเนินการเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐและให้เกิดความเป็นธรรม แก่ราษฎรได้ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการอย่างโปร่งใส ขอบด้วยกฎหมายและคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติ เป็นสำคัญ นั้น นอกจากคดีข้อพิพาทที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาแล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังมีข้อพิพาทกับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ที่อยู่ระหว่างดำเนินการในชั้น อนุญาโตตุลาการอีกหลายข้อพิพาท รวมทั้งยังมีคดีข้อพิพาทกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ ซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นส่วนใหญ่ ในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) อีกหลายข้อพิพาทที่อยู่ในระหว่างดำเนินการ ในชั้นอนุญาโตตุลาการและชั้นศาลเช่นเดียวกัน และข้อพิพาทส่วนใหญ่เป็นข้อพิพาทที่มีประเด็น ข้อพิพาทเดียวกันหรือเกี่ยวเนื่องกัน จึงเห็นควรให้มีการพิจารณาแนวทางในภาพรวมเพื่อยุติข้อพิพาทกับ คู่สัญญาทั้งสองโครงการดังกล่าวในคราวเดียวกัน

คำถามข้อที่ ๔ โครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) มีข้อ พิพาทเรื่องใดบ้าง คดีฟ้องร้องวงเงินเท่าใด คดีพิจารณาถึงที่สุดวงเงินเท่าใด เกิดจากสาเหตุใด ข้อบกพร่องอย่างไร

คำตอบ โครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) มีข้อพิพาท ดังนี้

๑. ข้อพิพาทเรื่องทางแข่งขัน

๑.๑) ข้อพิพาทเรื่องทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยาปี ๒๕๔๒ - ๒๕๔๓ มีทุนทรัพย์ ที่พิพาท (คิดถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑) เป็นจำนวน ๔,๓๑๘.๔ ล้านบาท คดีถึงที่สุด ในชั้นศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขแดงที่ อ. ๙๓๒-๙๓๓/๒๕๖๑ (คดีหมายเลขดำที่ อ. ๙๙๔-๙๙๕/๒๕๕๖)

๑.๒) ข้อพิพาทเรื่องทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยาปี ๒๕๔๔ - ๒๕๖๐ อยู่ในชั้น คณะผู้พิจารณา ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ ๑๗๖/๒๕๖๒

๑.๓) ข้อพิพาทเรื่องทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยาปี ๒๕๖๑ อยู่ในชั้นคณะผู้พิจารณา ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ S.๒/๒๕๖๒

*ข้อพิพาทตามข้อ ๑.๒ และ ๑.๓ มีทุนทรัพย์ที่พิพาทของทั้งสองคดีรวมกัน (คิดถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑) เป็นจำนวน ๗๔,๕๙๐.๔ ล้านบาท

๒. ข้อพิพาทการปรับอัตราค่าผ่านทาง

๒.๑) ข้อพิพาทการปรับอัตราค่าผ่านทางปี ๒๕๕๖ มีทุนทรัพย์ที่พิพาท (คิดถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑) เป็นจำนวน ๑,๑๒๓.๙ ล้านบาท อยู่ในชั้นอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ ๑๐๖/๒๕๕๖

๒.๒) ข้อพิพาทการปรับอัตราค่าผ่านทางปี ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๖ อยู่ในชั้นอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ ๕๙/๒๕๖๑

๒.๓) ข้อพิพาทการปรับอัตราค่าผ่านทางปี ๒๕๖๑ อยู่ในชั้นคณะผู้พิจารณา ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ ๘๗/๒๕๖๒

*ข้อพิพาทตามข้อ ๒.๒ และ ๒.๓ มีทุนทรัพย์ที่พิพาทของทั้งสองคดีรวมกัน (คิดถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑) เป็นจำนวน ๔,๙๘๐.๔ ล้านบาท

๓. ข้อพิพาทที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้เสนอ

๓.๑) ข้อพิพาทเรื่องค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยา มีทุนทรัพย์ที่พิพาทเป็นจำนวน ๑.๐๘ ล้านบาท อยู่ในชั้นอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ ๑๓/๒๕๕๒

๓.๒) ข้อพิพาทเรื่องการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ ๒ มีทุนทรัพย์ที่พิพาทเป็นจำนวน ๑,๕๘๗.๗ ล้านบาท อยู่ในชั้นอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ ๘/๒๕๕๙

ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) โดยส่วนใหญ่เกิดจากข้อสัญญาที่ไม่ชัดเจน ทำให้มีการตีความสัญญาที่แตกต่างกัน

คำถามข้อที่ ๕ โครงการสัมปทานต่าง ๆ ต่อไปในอนาคต มีแนวทางแก้ไขและป้องกันอย่างไร เพื่อมิให้เกิดข้อพิพาทและเสียเปรียบ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ

คำตอบ เพื่อบรรเทาความเสียหายและขจัดข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นกับโครงการสัมปทานต่าง ๆ ในอนาคต คือการคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญในลำดับแรก เมื่อมีปัญหาดังกล่าวแล้ว สิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไป ก็คือ

๑. ยึดหลักระเบียบ กฎหมาย และหลักธรรมาภิบาล ในการดำเนินงานอย่างเคร่งครัด
๒. กำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการตรงกับความต้องการของประชาชน
๓. ข้อความหรือคำที่กำหนดในสัญญาต้องชัดเจนและเข้าใจง่าย
๔. หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้น ต้องหาข้อยุติโดยเร็ว
๕. ประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนทราบทุกขั้นตอน