



เอกสารประกอบการพิจารณา

ญัตติด่วน

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วน
และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

อ.พ. 2/2562 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง



สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

ญัตติด่วน

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วน
และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
(นายระวี มาศฉมาดล เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นางอรวรรณ พันธุ์เปื้อง

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

นางสาวสุนันท์ เจสละ

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานบริการวิชาการ 2

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

มิถุนายน 2562

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1 สารสำคัญ ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (นายระวี มาศฉมาดล เป็นผู้เสนอ)	1
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ	5
1. การร่วมทุนระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	5
2. ข้อพิพาททางกฎหมายระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	9
ภาคผนวก	
- ตารางแสดงอัตราค่าผ่านทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2)	17
- ตารางแสดงอัตราค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยา	18
- ตารางแสดงสถิติปริมาณจราจรบนทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา ปีงบประมาณ 2557-2561	19

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการร่วมทุน เพื่อก่อสร้างทางพิเศษหลายโครงการ ได้แก่

1. โครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอ บี และซี)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร ตลอดจนบำรุงรักษาระบบทางพิเศษศรีรัช มีกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันเริ่มก่อสร้าง คือ วันที่ 1 มีนาคม 2533 และจะสิ้นสุดในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563

2. โครงการทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร ตลอดจนบำรุงรักษาระบบทางพิเศษศรีรัช มีกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540

3. โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (สายบางปะอิน-ปากเกร็ด)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาร่วมทุนกับ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร ตลอดจนบำรุงรักษาทางด่วน มีกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ลงนามในสัญญา และจะสิ้นสุดในวันที่ 26 กันยายน 2569

อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีข้อพิพาททางกฎหมายหลายคดี ต่อมาเพื่อเป็นการยุติข้อพิพาททางกฎหมายดังกล่าว คณะกรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีมติอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขยายสัมปทาน จำนวน 3 สัญญา เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่แต่ละสัญญาสิ้นสุดลง คือ 1. สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอ บี และซี) 2. สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) และ 3. สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (สายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ทั้งนี้ กระบวนการในขั้นตอนต่อไปจะต้องนำ รายละเอียดเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

ดังนั้น เพื่อเกิดประโยชน์สูงสุดกับรัฐและประชาชน จึงได้มีการเสนอญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา เรื่อง การต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 1

สาระสำคัญ

ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา
กรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
(นายระวี มาศฉมาดล เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา เรื่อง การต่อสัญญา
สัมปทานให้กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

เหตุผล

กรณีคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยชุดปัจจุบัน (บอร์ด กทพ.) มีมติต่อสัญญา
สัมปทานให้กับ บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) อีก 30 ปี ใน 3 โครงการ เพื่อแลกกับการยุติ
ข้อพิพาท 1.37 แสนล้านบาท โดยเร่งรีบ ไม่โปร่งใส มิได้ศึกษาโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย
ทำให้รัฐเกิดความเสียหายหลายแสนล้านบาท ซึ่งหากรัฐนำมาดำเนินการเองหรือนำออกประมูลใหม่จะทำให้
เกิดประโยชน์สูงสุดกับรัฐและประชาชน ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับประโยชน์สำคัญของแผ่นดินและ
งบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศในทางเศรษฐกิจ

ส่วนที่ 2

บทวิเคราะห์

1. ประเด็นการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ

จากกรณีข้อพิพาททางกฎหมายระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีหลายกรณีที่เป็นข้อพิพาทเกี่ยวกับการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ซึ่งในสัญญากำหนดให้มีการปรับโดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์

ตารางแสดงดัชนีราคาผู้บริโภคระดับจังหวัด เดือนเมษายน 2562

ข้อมูล 4 มิถุนายน 2562

จังหวัด	ดัชนีรวม	อัตราการเปลี่ยนแปลง		
		เม.ย.62	เม.ย.62/มี.ค.62	เม.ย.62/เม.ย.61
ราคาปีฐาน 2558 = 100				
ประเทศ				
CPI ประเทศ	102.82	0.44	1.23	0.86
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
CPI กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	102.79	0.39	1.29	1.10

ที่มา : ฐานข้อมูลดัชนีเศรษฐกิจการค้า, ดัชนีราคาผู้บริโภคระดับจังหวัด, สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก <http://www.price.moc.go.th/th/node/210>

เมื่อพิจารณาจากตารางแสดงดัชนีราคาผู้บริโภคระดับจังหวัด เดือนเมษายน 2562 พบว่า ดัชนีราคาผู้บริโภคนั้นมีการคำนวณเป็นอัตราร้อยละโดยใช้ราคาในปี 2558 เป็นพื้นฐานในการคิดคำนวณ

ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์นี้จะเป็นการสมมุติตัวอย่างของประเด็นปัญหาที่อาจเกิดขึ้นหากมีการปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ในปี 2562 โดยใช้ดัชนีราคาผู้บริโภคระดับจังหวัด เดือนเมษายน 2562 ภายใต้การคำนวณที่นำเฉพาะส่วนของพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์มาใช้ในการคำนวณเท่านั้น โดยมีได้นำปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องมาใช้ประกอบการคำนวณ (กรณีการสมมุติตัวอย่างนี้เป็นเพียงการยกตัวอย่างเพื่อชี้ให้เห็นถึงประเด็นปัญหาที่อาจเกิดขึ้นเท่านั้น มิได้หมายถึงอัตราค่าผ่านทางพิเศษที่จะมีการปรับขึ้นจริงแต่ประการใด)

กรณีสมมุติของทางพิเศษอุดรรัถยา

ปัจจุบันอัตราค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยา มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงอัตราค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)	อัตราค่าผ่านทางพิเศษ (บาท/คัน) (มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
ด่านฯ เมืองทองธานี (ขาเข้า/ขาออก)	35	90	140
ด่านฯ ศรีสมาน (ขาเข้า)	45	100	150
ด่านฯ ศรีสมาน (ขาออก)	45	100	150
ด่านฯ บางพูน (ขาเข้า)	45	100	150
ด่านฯ บางพูน (ขาออก)	45	100	150
ด่านฯ เชียงราก (ขาเข้า)	45	100	150
ด่านฯ เชียงราก (ขาออก)	45	100	150
ด่านฯ บางปะอิน (ขาเข้า)	55	120	180
ด่านฯ บางปะอิน (ขาออก)	55	120	180

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. อัตราค่าผ่านทาง. สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก

<http://www.exat.co.th/index.php/th>

เมื่อคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยาตามอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานคร เดือนเมษายน 2562 พบว่า มีการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ระดับ 2.79 เมื่อเทียบกับปีฐาน ส่งผลให้อัตราค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยาอาจจะสามารถปรับขึ้นได้ตามการคำนวณ ดังนี้

ตารางแสดงอัตราค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยาเมื่อคำนวณตามดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)	อัตราค่าผ่านทางพิเศษ (บาท/คัน) (มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
ด่านฯ เมืองทองธานี (ขาเข้า/ขาออก)	35.97	92.51	143.90
ด่านฯ ศรีสมาน (ขาเข้า)	46.25	102.79	154.18
ด่านฯ ศรีสมาน (ขาออก)	46.25	102.79	154.18
ด่านฯ บางพูน (ขาเข้า)	46.25	102.79	154.18
ด่านฯ บางพูน (ขาออก)	46.25	102.79	154.18
ด่านฯ เชียงราก (ขาเข้า)	46.25	102.79	154.18
ด่านฯ เชียงราก (ขาออก)	46.25	102.79	154.18
ด่านฯ บางปะอิน (ขาเข้า)	56.53	123.34	185.02
ด่านฯ บางปะอิน (ขาออก)	56.53	123.34	185.02

ที่มา : จากการคำนวณ ((อัตราค่าผ่านทางพิเศษ x CPI กรุงเทพมหานครและปริมณฑล)/100)

เมื่อพิจารณาดารางแสดงอัตราค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยาเมื่อคำนวณตามดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานคร พบว่า อัตราค่าผ่านทางพิเศษจะมีหน่วยราคาจำนวนเต็มบาทและราคาสตางค์เกิดขึ้น

ปัญหาที่อาจเกิดขึ้น คือ หน่วยราคาสตางค์จะมีการเรียกเก็บอัตราค่าผ่านทางพิเศษอย่างไร เนื่องจากปัจจุบันการเรียกเก็บอัตราค่าผ่านทางพิเศษของรถชนิดต่างๆ มีหลายรูปแบบ เช่น แบบ Easy Pass แบบเงินสด เป็นต้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เรียกเก็บอัตราค่าผ่านทางพิเศษเป็นเงินสดจะเรียกเก็บอย่างไร เนื่องจากเงินในหน่วยสตางค์ของประเทศไทยที่ใช้ในปัจจุบันมีเพียง 2 ประเภท ได้แก่ เหรียญ 25 สตางค์ และเหรียญ 50 สตางค์

ตัวอย่าง สมมติว่าประชาชนทั่วไปใช้บริการทางพิเศษ และปรากฏอัตราค่าผ่านทางพิเศษ (ข้อมูลตารางแสดงอัตราค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยาเมื่อคำนวณตามดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานคร) ที่ราคา 123.34 บาท จะเห็นได้ว่า ราคาในหน่วยสตางค์นั้นอยู่ระหว่าง 25 สตางค์ กับ 50 สตางค์ ในกรณีผู้ใช้บริการทางพิเศษหรือประชาชนทั่วไปที่จ่ายเป็นเงินสดจะไม่สามารถจ่ายเงินจำนวน 34 สตางค์ได้ หากทำการปัดราคาขึ้นเรียกเก็บที่ราคา 123.50 บาท ก็จะเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายแก่ประชาชน แต่หากทำการปัดราคาลงเรียกเก็บที่ราคา 123.25 บาท ก็จะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงของรายได้ที่ลดลงของผู้ประกอบการเช่นกัน

ดังนั้น ในกรณีเช่นนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยและบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ควรหาข้อสรุปที่ชัดเจนถึงแนวทางหรือข้อตกลงในการเรียกเก็บอัตราค่าผ่านทางพิเศษที่เป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย เพื่อป้องกันมิให้เกิดข้อพิพาทในลักษณะนี้ต่อไป

ส่วนที่ 3

ข้อมูลประกอบการพิจารณาญาติ

1. การร่วมทุนระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)¹

1.1 โครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2)

เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2531 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ทำสัญญากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร ตลอดจนบำรุงรักษาระบบทางพิเศษศรีรัช มีกำหนดระยะเวลา 30 ปี นับจากวันเริ่มก่อสร้าง คือ วันที่ 1 มีนาคม 2533 และจะสิ้นสุดในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีสัดส่วนการแบ่งรายได้ ดังนี้

โครงการในเขตเมือง (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอและส่วนบี)

รายการ	ส่วนแบ่ง กทพ. (ร้อยละ)	ส่วนแบ่งบริษัทฯ (ร้อยละ)
(1) 9 ปีแรก นับจาก “วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก”	40	60
(2) 9 ปีสุดท้าย “ระยะเวลาตามสัญญา”	60	40
(3) ระยะเวลาระหว่าง (1) และ (2)	50	50

โครงการนอกเขตเมือง (ทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี)

รายการ	ส่วนแบ่ง กทพ. (ร้อยละ)	ส่วนแบ่งบริษัทฯ (ร้อยละ)
(1) นับจากวันเปิดใช้งานจนถึงวันที่ทางพิเศษศรีรัช ส่วนซีแล้วเสร็จ	40	60
(2) ระยะเวลาหลังจากข้อ (1) จนถึงวันสิ้นสุดสัญญา	-	100

บริษัทได้ก่อสร้างงานพื้นที่ส่วนแรก (ถนนแจ้งวัฒนะ-พญาไท-ถนนพระราม 9) ระยะทาง 20.4 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ในส่วนเอและส่วนซีแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2536 สำหรับพื้นที่

¹ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2561. หน้า 118-119. สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก <http://www.exat.co.th>

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited). แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561. (หน้า 2-2-2-3). สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก <https://www.set.or.th/set/companyprofile.do?symbol=bem>

ส่วนปีสายหลักจากโรงกรองน้ำสามเสน-บางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร และได้เปิดให้บริการตลอดสายแล้ว เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 กกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 ถือเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัท (เดิมคือ BECL) เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชจะตกเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยทางพิเศษ 3 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) ระยะทางรวม 29.8 กิโลเมตร และบริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้จากค่าผ่านทางของทางพิเศษศรีรัชตามสัดส่วนที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2

ในส่วนของค่าผ่านทาง ผู้ใช้ทางพิเศษชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท การแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษศรีรัชจะถูกแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ โครงการในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 สำหรับ 9 ปีสุดท้าย บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้ายได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 50 เท่ากัน

1.2 โครงการทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี (สายพระราม 9-ศรีนครินทร์)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี กับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2540 ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร ตลอดจนบำรุงรักษาทางด่วน ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร โดยสัญญาดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาในข้อ 4.23.1 ซึ่งรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดเป็นของบริษัทร่วมทุนเนื่องจากอยู่ในโครงข่ายนอกเขตเมือง งานก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541

ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ส่วนดี) กกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540 ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) มีลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer and Operate) คือ บริษัทเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารระบบทางพิเศษ แต่กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยระยะทาง 8 กิโลเมตร โดยบริษัทได้รับผลตอบแทนจากรายได้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดในสัญญา และจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางตามหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2

1.3 โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาร่วมทุนกับ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร ตลอดจนบำรุงรักษาทางด่วน ระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ลงนามในสัญญา และจะสิ้นสุดในวันที่ 26 กันยายน 2569 ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร แบ่งเป็น

ระยะที่ 1 ช่วงแจ้จ่ม-เชียงใหม่ ระยะทาง 22 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541

ระยะที่ 2 ช่วงเชียงใหม่-บางโทร ระยะทาง 10 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542

รายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดเป็นของบริษัทร่วมทุน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางเมื่อผลตอบแทนการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 15.5

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ดำเนินการโดยบริษัทย่อย (NECL) ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ทางพิเศษอุดรรัถยา มีลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) เช่นเดียวกับทางพิเศษศรีรัช คือ NECL จะเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา โดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษจะตกเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบรายได้ค่าผ่านทางให้ NECL ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งทางพิเศษอุดรรัถยาประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้จ่ม-เชียงใหม่ และระยะที่ 2 เชียงใหม่-บางโทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้จ่ม มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ สำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบให้ NECL

ตารางแสดงส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)²

ทางพิเศษ	ลักษณะโครงข่าย	รายได้	การแบ่งรายได้บริษัท : กทพ.	ก่อสร้างและบริหารงานโดย
ศรีรัช ส่วนเอ พระราม 9-รัชดาภิเษก ส่วนบี พญาไท-บางโคล่	ในเขตเมือง ในเขตเมือง	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60:40 - ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้าย 50:50 - 9 ปีสุดท้าย 40:60	บริษัท
ศรีรัช ส่วนซี รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ	นอกเขตเมือง	บริษัท	100 : 0	บริษัท
ศรีรัช ส่วนดี พระราม 9-ศรีนครินทร์	นอกเขตเมือง	บริษัท	100 : 0	บริษัท
อุดรรัถยา แจ้งวัฒนะ-เชียงราก เชียงราก-บางโทร	นอกเขตเมือง นอกเขตเมือง	บริษัทย่อย (NECL)	100 : 0	NECL

ที่มา : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน). แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561. (น.2-5)

1.4 การปรับอัตราค่าผ่านทาง³

การปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษศรีรัช เป็นไปตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราค่าเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานคร ที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ ทั้งนี้ จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกิดเงินเฟ้อสูงกว่าปกติ หรือมีเหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น บริษัท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร โดยมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2556

การปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษอุดรรัถยา จะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราค่าเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานคร ที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ ทั้งนี้ จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 และมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556

² บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited). แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561. (หน้า 2-5). สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก <https://www.set.or.th/set/companyprofile.do?symbol=bem>

³ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited). แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561. (หน้า 2-6). สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก <https://www.set.or.th/set/companyprofile.do?symbol=bem>

แม้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศกระทรวงคมนาคม ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษศรีรัชที่บังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2561 และอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยาที่บังคับใช้เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 แต่บริษัทและบริษัทย่อย (NECL) เห็นว่าอัตราค่าผ่านทางตามประกาศดังกล่าวยังคงไม่สอดคล้องกับข้อสัญญา เนื่องจากยังเป็นอัตราเดิมในปี 2556 ซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยยังคงโต้แย้งกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในประเด็นนี้

2. ข้อพิพาททางกฎหมายของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)⁴

2.1 ข้อพิพาทที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยถูกฟ้องหรือถูกเรียกค่าชดเชยที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการ จำนวน 7 คดี จำนวนเงิน 41,435.63 ล้านบาท ดังนี้

(1) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เดิม บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาท เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดใช้เงินค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางพิเศษของรถยนต์แต่ละประเภทของทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน D จำนวนเงิน 1,048.24 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางพิเศษของรถยนต์แต่ละประเภทของทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน D ตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 29 สิงหาคม 2546 และอัตราค่าผ่านทางพิเศษตามที่บริษัทฯ เรียกร้องจนกว่าจะมีการดำเนินการปรับและบังคับใช้อัตราค่าผ่านทางพิเศษให้เป็นไปตามที่เรียกร้องไม่เกินวันที่ 31 สิงหาคม 2551 พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

ขณะนี้ข้อพิพาทอยู่ในขั้นตอนคณะอนุญาโตตุลาการจัดทำคำชี้ขาด

(2) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เดิม บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาท เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดใช้เงินค่าเสียหายจากการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางด่วนชั้นที่ 2 ในปี พ.ศ. 2551 เป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางรถยนต์แต่ละประเภทของโครงข่ายในเขตเมืองและโครงข่ายนอกเขตเมือง ตามอัตราค่าผ่านทางในคำเสนอข้อพิพาทกับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 15 สิงหาคม 2551 ทุนทรัพย์ที่ยื่นข้อพิพาท จำนวนเงิน 9,091.79 ล้านบาท

ขณะนี้ข้อพิพาทอยู่ในขั้นตอนคณะอนุญาโตตุลาการจัดทำคำชี้ขาด

(3) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เดิม บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาท เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดใช้เงินค่าเสียหายจากการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน D ในปี พ.ศ. 2551 เป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางรถยนต์แต่ละประเภทของทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน D ตามอัตราค่าผ่านทางในคำเสนอข้อพิพาทกับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 15 สิงหาคม 2551 ทุนทรัพย์ที่ยื่นข้อพิพาท จำนวนเงิน 4,062.83 ล้านบาท

ขณะนี้ข้อพิพาทอยู่ในขั้นตอนคู่พิพาทยื่นบัญชีระบุพยานพร้อมเอกสารและบันทึกคำให้การพยาน เป็นลายลักษณ์อักษร

⁴ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2561. หน้า 120-122. สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก <http://www.exat.co.th>

(4) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้ยื่นข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2556 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดใช้ค่าเสียหายจากการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ในปี พ.ศ. 2546 เป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ทางพิเศษสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ตามอัตราค่าผ่านทางพิเศษในคำเสนอข้อพิพาทกับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 29 สิงหาคม 2546 ทุนทรัพย์ที่ยื่นข้อพิพาท จำนวนเงิน 908.69 ล้านบาท

ขณะนี้ข้อพิพาทอยู่ในขั้นตอนคู่พิพาทยื่นคำให้การพยานเป็นลายลักษณ์อักษร

(5) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาท เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2561 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดใช้เงินค่าเสียหายจากการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางด่วนขั้นที่ 2 ในปี พ.ศ. 2556 เป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางรถยนต์แต่ละประเภทของโครงข่ายในเขตเมืองและโครงข่ายนอกเขตเมืองตามอัตราค่าผ่านทางในคำเสนอข้อพิพาทกับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 ทุนทรัพย์ที่ยื่นข้อพิพาท จำนวนเงิน 14,662.73 ล้านบาท

ขณะนี้ข้อพิพาทอยู่ในขั้นตอนคู่พิพาทยื่นคำคัดค้าน

(6) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาท เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดใช้เงินค่าเสียหายจากการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน D ในปี พ.ศ. 2556 เป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางรถยนต์แต่ละประเภทของทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน D ตามอัตราค่าผ่านทางในคำเสนอข้อพิพาทกับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 ทุนทรัพย์ที่ยื่นข้อพิพาท จำนวนเงิน 6,936.48 ล้านบาท

ขณะนี้ข้อพิพาทอยู่ในขั้นตอนคู่พิพาทยื่นคำคัดค้าน

(7) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดใช้เงินค่าเสียหายจากการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษในปี พ.ศ. 2551 เป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ทางพิเศษสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ตามอัตราค่าผ่านทางพิเศษในคำเสนอข้อพิพาทกับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 15 สิงหาคม 2551 ทุนทรัพย์ที่ยื่นข้อพิพาท จำนวนเงิน 4,724.87 ล้านบาท

ขณะนี้ข้อพิพาทอยู่ในขั้นตอนคู่พิพาทยื่นคำคัดค้าน

2.2 ข้อพิพาทที่อยู่ระหว่างดำเนินการในชั้นศาลปกครองกลาง จำนวน 2 คดี จำนวนเงิน 4,750.55 ล้านบาท ดังนี้

(1) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เดิม บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดใช้ค่าเสียหาย (โครงข่ายในเขตเมืองและนอกเขตเมืองของระบบทางด่วนขั้นที่ 2) จากการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษปี พ.ศ. 2546 จำนวนเงิน 4,368.00 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา และให้ชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางพิเศษของรถยนต์แต่ละประเภทของโครงข่ายในเขตเมืองและโครงข่ายนอกเขตเมืองตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 29 สิงหาคม 2546 และอัตราค่าผ่านทางพิเศษตามที่บริษัทฯ เรียกร้อง จนกว่าจะมีการปรับและบังคับใช้อัตราค่าผ่านทางพิเศษให้เป็นไปตามที่เรียกร้องไม่เกินวันที่ 31 สิงหาคม 2551 พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาจนกว่าจะชำระเสร็จ

เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2559 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเป็นข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 6/2559 โดยคณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากได้ชี้ขาดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดใช้ค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยแก่ผู้เรียกร้อง จำนวน 4,368.00 ล้านบาท และดอกเบี้ยตามสัญญา โดยคิดเป็นรายวันตั้งแต่

วันที่ 1 เมษายน 2551 เป็นต้นไปจนกว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะชดใช้ค่าเสียหายส่วนนี้พร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้เรียกร้องจนเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2559 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง เพื่อให้เพิกถอนคำสั่งขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเป็นคดีหมายเลขดำที่ 821/2559 ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ผู้ร้อง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ถูกร้อง

ขณะนี้คดีอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

(2) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เดิม บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาท เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2552 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชำระเงินจำนวน 382.30 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงาน (NOV) เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งขาดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เป็นจำนวนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยถึงวันเสนอข้อพิพาทเป็นจำนวนเงิน 382.55 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอให้มีการพิพากษาหรือคำสั่งบังคับให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามคำสั่งขาดของอนุญาโตตุลาการ

ขณะนี้คดีอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

2.3 ข้อพิพาทที่อยู่ระหว่างดำเนินการในชั้นศาลปกครองสูงสุด จำนวน 3 คดี จำนวนเงิน 5,350.57 ล้านบาท
ดังนี้

(1) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาท เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2542 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชำระเงินค่าจ้างก่อสร้างทางพิเศษเพิ่มเติมโครงการเชื่อมต่อทางยกระดับดินแดง-ดอนเมือง กับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 จำนวนเงิน 52.04 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย และเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2550 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของผู้เรียกร้อง ต่อมาบริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลแพ่ง เพื่อขอเพิกถอนคำสั่งขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและเรียกร้องค่าเสียหายจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 81.40 ล้านบาท โดยศาลแพ่งให้โอนคดีไปศาลปกครองกลางเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2557 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ยื่นคำแก้อุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุดแล้ว

ขณะนี้คดีอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

(2) บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นฟ้องการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2551 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชำระดอกเบี้ยจากการขยายระยะเวลาการก่อสร้างตามสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ (บางพลี-บางขุนเทียน) 2 ครั้ง จำนวนเงิน 248.01 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ย เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชำระเงินพร้อมดอกเบี้ย ให้เสร็จสิ้นภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คำพิพากษาถึงที่สุด การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2556 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุดแล้ว

ขณะนี้คดีอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

(3) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เดิม บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) เสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยแบ่งรายได้ค่าผ่านทางพิเศษของโครงข่ายในเขตเมืองที่บริษัทฯ พึ่งได้รับเป็นจำนวนเงิน 3,831.48 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งมีสาเหตุมาจาก

การนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกที่แตกต่างกัน ต่อมาคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชำระเงินตามที่บริษัทฯ เรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาและเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และต่อมาเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2554 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอให้มีคำพิพากษาหรือคำสั่งพร้อมออกคำสั่งบังคับให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและคำสั่งของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยคำนวณดอกเบี้ยเพิ่มเติมจนถึงวันฟ้อง จำนวนเงิน 1,189.68 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 5,021.16 ล้านบาท เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุดแล้ว

ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

2.4 ข้อพิพาทที่อยู่ระหว่างดำเนินการในชั้นศาลแพ่ง จำนวน 1 คดี จำนวนเงิน 316.17 ล้านบาท ดังนี้

บริษัท บิลฟิงเกอร์ พลัส เบอร์เกอร์ บาวอค์เตียนเกเซลชาฟท์ จำกัด บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท ดิคเคอร์ฮอฟฟ์ แอนด์ วิดแมนน์ เอจี ในนามของกิจการร่วมค้า บีบีซีดี ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาท เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2543 เรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชำระเงินค่าติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ที่เพิ่มขึ้นในโครงการทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวนเงิน 316.17 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี

เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2560 คณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากได้มีคำชี้ขาดเป็นข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 34/2560 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชำระค่าจ้างงานที่เพิ่มขึ้นพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้เรียกร้องนับแต่วันที่ 17 ตุลาคม 2543 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2560 พนักงานอัยการ สำนักงานอัยการพิเศษ ฝ่ายคดีแพ่ง 1 สำนักงานคดีแพ่งได้ยื่นคำร้องต่อศาลแพ่ง เพื่อขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 50/2543 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 34/2560 เป็นคดีหมายเลขดำที่ 3600/2560

ขณะนี้คดีอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของศาลแพ่ง

2.5 ข้อพิพาทที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาแล้ว⁵ จำนวน 1 คดี จำนวนเงิน 1,790 ล้านบาท ดังนี้

บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดเชยรายได้ที่ขาดไปจากการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ซึ่งถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา (ทางแข่งขันกับทางพิเศษอุดรรัถยา) และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อยคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1,790 ล้านบาท

คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชำระเงินตามที่บริษัทย่อยเรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือถึงบริษัทย่อย

⁵ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited). แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561. (หน้า 5-3-5-4). สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก <https://www.set.or.th/set/companyprofile.do?symbol=bem>

ปฏิเสธรการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง ขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้นให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ได้ชี้ขาดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการให้แก่บริษัทย่อยตามสัญญาโครงการทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด เป็นเงินจำนวน 1,790 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตรากำหนดตามสัญญาจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องปฏิบัติตามคำพิพากษาให้เสร็จสิ้นภายใน 90 วันนับแต่วันที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาซึ่งครบกำหนดเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2561

เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2561 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อยมีหนังสือถึงสำนักบังคับคดีปกครอง เรื่อง การปฏิบัติตามคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดว่าอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อหาข้อยุติในการดำเนินการตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด

ในระหว่างเดือนธันวาคม 2561 คณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการตามผลคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดของข้อพิพาทกรณีทางที่มีลักษณะแข่งขัน ได้ดำเนินการประชุมเจรจากับบริษัทและบริษัทย่อยหลายครั้งเพื่อพิจารณาแนวทางการยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับบริษัทและบริษัทย่อยตามสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ บี และซี) สัญญาสัมปทานเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อยได้มีข้อตกลงร่วมกันในการไกล่เกลี่ยและยุติข้อพิพาททั้งหมดกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และรวมถึงข้อพิพาทเรื่องทางแข่งขันที่อยู่ในชั้นตอนยื่นหนังสือบอกกล่าวให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามสัญญาอีกจำนวน 74,590 ล้านบาท ข้อตกลงร่วมกันสรุปได้ดังนี้ .

ก) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บริษัทและบริษัทย่อย ตกลงยุติบรรดาข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งหมดที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานในประเด็นข้อพิพาทเดิม

ข) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บริษัทและบริษัทย่อยตกลงร่วมกันแก้ไขบททวนสัญญาสัมปทานดังนี้

ข1. ขยายระยะเวลาของสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ บีและซี) สัญญาสัมปทานเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด จากเดิมที่จะครบกำหนดสัญญาในปี 2563 ปี 2570 และปี 2569 ตามลำดับ ให้สัญญาสัมปทานทั้งหมดสิ้นสุดในวันที่ 21 เมษายน 2600

ข2. ให้บริษัทเป็นผู้ดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วนขั้นที่ 2 และบริษัทย่อยเป็นผู้ดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยบริษัทและบริษัทย่อยได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาของสัญญาสัมปทานในอัตราร้อยละ 40 ถึงร้อยละ 100 ตามเส้นทางที่ระบุในสัญญา

ข3. ให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี

ข4. บริษัทมีหน้าที่ลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 ใช้เงินลงทุนประมาณ 31,500 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

ปัจจุบันผลการเจรจาข้อตกลงใกล้เคียงและยุติข้อพิพาทดังกล่าวข้างต้น ที่ประชุมคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2562⁶ และมีมติอนุมัติตามข้อเสนอเรื่องการยุติข้อพิพาททางด่วนที่ศาลปกครองสูงสุดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจ่ายค่าชดเชยกรณีสร้างทางแข่งขัน และการปรับขึ้นค่าผ่านทางไม่เป็นธรรม ให้กับ บริษัท กรุงเทพทางด่วนเหนือ จำกัด (NECL) โดยอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขยายสัมปทานทางพิเศษ 3 สัญญา คือ 1. สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนเอ บี และซี) 2. สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) และ 3. สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (สายบางปะอิน-ปากเกร็ด) เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่แต่ละสัญญาสิ้นสุดลง ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาใหม่มีการกำหนดปรับค่าผ่านทางแบบคงที่ โดยจะปรับขึ้นทุก 10 ปี อัตรา 10 บาท จากเดิมปรับตามค่าดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ ขณะเดียวกันเอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทางพิเศษชั้นที่ 2 เป็นทางพิเศษ 2 ชั้น (double deck) จากด่านประชาชื่น-อโศก ระยะทาง 17 กิโลเมตร รูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร ภายใต้วงเงินการลงทุนประมาณ 31,500 ล้านบาท ขณะที่ส่วนแบ่งรายได้ยังกำหนดไว้ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ร้อยละ 60 และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 40

ทั้งนี้ กระบวนการในขั้นตอนต่อไปจะต้องนำรายละเอียดเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ต่อไป

⁶ กรุงเทพธุรกิจ. บอร์ด กทพ.อนุมัติแลกสัมปทานทางด่วน 30 ปี ปิด 17 คดีสร้างทางแข่งขัน – ขึ้นค่าผ่านทางไม่เป็นธรรม ยึด “อีบีเอ็ม” บริหารต่อ ยันส่วนแบ่งรายได้คงเดิม. สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/835227>

ตารางสรุปข้อพิพาทและคดีทางกฎหมายของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

รายการ	อยู่ระหว่างการพิจารณา	จำนวนคดี	หน่วย : ล้านบาท
ข้อพิพาท			
- ชดใช้ค่าเสียหาย และผิดสัญญา	คณะอนุญาโตตุลาการ	7	41,435.63
- ชดใช้ค่าเสียหาย และผิดสัญญา	ศาลปกครองกลาง	2	4,750.55
- ชดใช้ค่าเสียหาย และผิดสัญญา	ศาลปกครองสูงสุด	3	5,350.57
- ชดใช้ค่าเสียหาย และผิดสัญญา	ศาลแพ่ง	1	316.17
รวม		13	51,852.92
คดี			
- เรียกร้องเงินค่าทดแทนที่ดินเพิ่มและชดใช้ค่าเสียหายและผิดสัญญา	ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์	6	187.07
- เรียกร้องเงินค่าทดแทนที่ดินเพิ่มและชดใช้ค่าเสียหาย	ศาลฎีกา	2	2.14
- เรียกร้องเงินค่าทดแทนที่ดินเพิ่ม	ศาลปกครองสูงสุด	2	261.72
รวม		10	450.93
รวมทั้งสิ้น		23	52,303.85

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2561. หน้า 120.
สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก <http://www.exat.co.th>

ภาคผนวก

ตารางแสดงอัตราค่าผ่านทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2)

ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2)	อัตราค่าผ่านทางพิเศษ (บาท/คัน) (มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 เป็นต้นไป)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
รายชื่อด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ			
ด้านฯ ประชาชื่น 1 และ 2	15	20	35
ด้านฯ ประชาชื่น (ขาเข้า)	60	90	140
ด้านฯ ประชาชื่น (ขาออก)	10	15	30
ด้านฯ รัชดาภิเษก	50	75	110
ด้านฯ บางซื่อ	50	75	110
ด้านฯ บางซื่อ 2	50	75	110
ด้านฯ ย่านพหลโยธิน	50	75	110
ด้านฯ คลองประปา 1	50	75	110
ด้านฯ คลองประปา 2	50	75	110
ด้านฯ สาธุประดิษฐ์ 3	50	75	110
ด้านฯ งามวงศ์วาน 1 และ 2	15	20	35
ด้านฯ อโศก 1	50	75	110
ด้านฯ อโศก 2	50	75	110
ด้านฯ พหลโยธิน 1	50	75	110
ด้านฯ พหลโยธิน 2	50	75	110
ด้านฯ ยมราช	50	75	110
ด้านฯ หัวลำโพง	50	75	110
ด้านฯ สุรวงศ์	50	75	110
ด้านฯ จันทน์	50	75	110
ด้านฯ พระราม 3	50	75	110
ด้านฯ สาทร	50	75	110
ด้านฯ สะพานสว่าง	50	75	110
ด้านฯ อรุณพงษ์	50	75	110
ด้านฯ อโศก 3	25	55	75
ด้านฯ อโศก 4	50	75	110
ด้านฯ พระราม 9	25	55	75
ด้านฯ รามคำแหง	25	55	75
ด้านฯ พระราม 9-1 (ศรีรัช)	25	55	75
ด้านฯ ครินครินทร์	25	55	75

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. อัตราค่าผ่านทาง. สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก

<http://www.exat.co.th/index.php/th>

ตารางแสดงอัตราค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)	อัตราค่าผ่านทางพิเศษ (บาท/คัน) (มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
ด่านฯ เมืองทองธานี (ขาเข้า/ขาออก)	35	90	140
ด่านฯ ศรีสมาน (ขาเข้า)	45	100	150
ด่านฯ ศรีสมาน (ขาออก)	45	100	150
ด่านฯ บางพูน (ขาเข้า)	45	100	150
ด่านฯ บางพูน (ขาออก)	45	100	150
ด่านฯ เชียงราก (ขาเข้า)	45	100	150
ด่านฯ เชียงราก (ขาออก)	45	100	150
ด่านฯ บางปะอิน (ขาเข้า)	55	120	180
ด่านฯ บางปะอิน (ขาออก)	55	120	180

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. อัตราค่าผ่านทาง. สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2562 จาก

<http://www.exat.co.th/index.php/th>

ตารางแสดงสถิติปริมาณจราจรบนทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา ปีงบประมาณ 2557-2561

หน่วย : คัน

พ.ศ. ทางพิเศษ	2561	2560	2559	2558	2557
ทางพิเศษศรีรัช	257,382,818	257,612,658	258,320,962	251,493,749	240,151,737
- 4 ล้อ	253,151,039	253,481,516	254,078,165	247,268,543	
- 6 - 10 ล้อ	3,962,545	3,853,352	3,979,153	3,950,249	
- มากกว่า 10 ล้อขึ้นไป	269,234	277,790	263,644	274,957	
ทางพิเศษอุดรรัถยา	32,689,422	31,100,016	29,658,695	26,868,869	25,122,877
- 4 ล้อ	32,313,428	30,693,640	29,288,473	26,494,696	-
- 6 - 10 ล้อ	328,329	359,025	322,792	322,340	-
- มากกว่า 10 ล้อขึ้นไป	47,665	47,351	47,430	51,833	-

ที่มา : รวบรวมจากรายงานประจำปี การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2558-2561. สถิติการใช้ทางพิเศษ.



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

0 2244 2070-2

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร