

# ไล่ล่า 'ไอโม่ง' ค่าโง่ทางด่วน

**ค**าขเขตที่หน่วยงานของรัฐต้องชดใช้ให้แก่เอกชนผู้รับสัมปทานโครงการของรัฐจากการที่หน่วยงานของรัฐไม่ปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานให้ครบถ้วนจนศาลตัดสินให้แพ้คดี มักเรียกกันว่า "ค่าโง่" ดังเช่น "ค่าโง่ทางด่วน" ที่อยู่ในกระแสความสนใจขณะนี้

ค่าโง่ที่เกิดขึ้นจากหลายโครงการไม่สามารถหาผู้กระทำผิดมาลงโทษได้ ทำให้ยังคงมีค่าโง่เกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำอีก ค่าโง่ทางด่วนก็เช่นกันไม่มีการพูดถึงผู้กระทำให้เกิดค่าโง่ขึ้นมาเลย มีแต่เพียงพูดกันว่าจะขยายเวลาสัมปทานให้ผู้รับสัมปทานหรือไม่เท่านั้น เป็นการปล่อยให้ผู้กระทำผิดลอยนวล ด้วยเหตุนี้ผมจึงอยากเชิญชวนท่านผู้อ่านมาช่วยกันหาตัวผู้กระทำให้เกิดค่าโง่ทางด่วนขึ้นมา

ค่าโง่ทางด่วนเกิดจากข้อพิพาทระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับบริษัท ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีอีเอ็ม ข้อพิพาทสำคัญก็คือข้อพิพาทจากการแข่งขัน กล่าวคือ กรมทางหลวงได้ขยายดอนเมืองโทลล์เวย์จากอนุสรณ์สถานไปยังรังสิต ทำให้เกิดเป็นคู่แข่งกับทางด่วนสายปากเกร็ด-บางปะอิน ซึ่งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (ซึ่งเป็นบริษัทลูกของบีอีเอ็ม) เป็นผู้รับสัมปทานจากการทางพิเศษฯ โดยศาลปกครองสูงสุดได้ตัดสินให้การทางพิเศษฯ แพ้คดี และให้ชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้รับสัมปทานเป็นเงิน 4,318 ล้านบาท ตามที่ผู้รับสัมปทานฟ้องเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงปี พ.ศ.2542-2543 เท่านั้น

ส่วนความเสียหายในช่วงปี พ.ศ.2544-2561 มีมูลค่า 74,590 ล้านบาท ยังไม่เข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการ ซึ่งหากเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการจนถึงศาลปกครองสูงสุด แล้ว การทางพิเศษฯ แพ้ จะทำให้การทางพิเศษฯ ต้องชำระเงินชดเชยให้ผู้รับสัมปทาน จำนวน 74,590 ล้านบาท รวมเป็นเงินชดเชยที่เกิดจากข้อพิพาทจากการแข่งขัน จำนวน 78,908 ล้านบาท (4,318+74,590) ซึ่งคิดเป็น 57.4% ของมูลค่าความเสียหายที่เกิดจากข้อพิพาททั้งหมด จำนวน 137,517 ล้านบาท

ดังนั้นข้อพิพาทจากการแข่งขันจึงเป็นข้อพิพาทที่น่าสนใจอย่างยิ่ง เนื่องจากมีมูลค่าสูง น่าสนใจเหตุไฉนการทางพิเศษฯ จึงยอมลงนามในสัญญาสัมปทานทางด่วนปากเกร็ด-บางปะอิน เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 โดยมีข้อความสรุปได้ว่า "การทางพิเศษฯ จะชดเชยรายได้ให้ผู้รับสัมปทานกรณีมีการแข่งขัน" การทางพิเศษฯ ไม่รู้เลยหรือว่าจะมีการขยายดอนเมืองโทลล์เวย์จากอนุสรณ์สถานไปจนถึงรังสิตเพื่อรองรับการจราจรในการแข่งขันเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 ซึ่งจัดขึ้นที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต เมื่อปี พ.ศ.2541 หลังจากรัฐบาลในปี พ.ศ.2539 ได้มีมติให้ขยายดอนเมืองโทลล์เวย์จากดอนเมืองถึงอนุสรณ์สถาน

ก่อนลงนามในสัญญา การทางพิเศษฯ น่าจะคาดคิดสักนิดว่า จะเป็นไปได้อย่างไรที่ดอนเมืองโทลล์เวย์จะถูกปล่อยให้ทำนองอยู่แค่

อนุสรณ์สถาน เพราะมีการแข่งขันเอเชียนเกมส์อยู่ที่รังสิต อีกทั้งรัฐบาลในปี พ.ศ.2539 ได้มีมติให้ขยายดอนเมืองโทลล์เวย์จากดอนเมืองถึงอนุสรณ์สถาน ซึ่งชี้ให้เห็นว่าคงจะให้ขยายต่อไปจนถึงรังสิตเพื่อรองรับการแข่งขันเอเชียนเกมส์ ถ้าถูกคิดสักนิดก็จะรู้ว่าเป็นการเสี่ยงมากที่จะยอมให้มีข้อความดังกล่าวข้างต้นอยู่ในสัญญา

แต่จะตำหนิการทางพิเศษฯ เพียงหน่วยงานเดียวก็ไม่ได้ เพราะต่อมาในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2540 ได้มีมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้กรมทางหลวงขยายดอนเมืองโทลล์เวย์จากอนุสรณ์สถานไปจนถึงรังสิต ทั้งๆ ที่รู้ว่าจะมีผลกระทบต่อรายได้ของผู้รับสัมปทานทางด่วนสายปากเกร็ด-บางปะอิน ตามหนังสือทักท้วงของผู้รับสัมปทาน ลงวันที่ 11 มีนาคม 2540 และที่สำคัญ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2540 รับทราบผลกระทบของการขยายดอนเมืองโทลล์เวย์ไปจนถึงรังสิตที่จะมีต่อทางด่วนสายปากเกร็ด-บางปะอิน พูดได้ว่าเป็นการอนุมัติให้ขยายทั้งๆ ที่รู้ว่า จะผิดสัญญา

เมื่อข้อเท็จจริงเป็นเช่นนี้ ท่านพอจะหา "ไอโม่ง" ค่าโง่ทางด่วนได้มั๊ยครับ.

**ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์**