



บทที่ 5

ศึกษากรณีโครงการทางหลวงสัมปทานในทางหลวงหมายเลข 1 ตอน รังสิต-สระบุรี

5.1 ความเป็นมา

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ตอนรังสิต-สระบุรี เป็นทางหลวงสายประธาน เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครและภาคกลางกับจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ นับเป็นทางหลวงที่มีความสำคัญสูงสุดสายหนึ่งของประเทศ จากข้อมูลปริมาณจราจรในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ซึ่งกรมทางหลวงได้สำรวจและรวบรวมสถิติไว้ใน พ.ศ.2530 พอสรุปปริมาณจราจรได้ดังนี้ คือ 1

| | |
|--------------------------|------------------|
| แยกรังสิต - แยกบางซัด | 43,800 คันต่อวัน |
| แยกบางซัด - แยกบางปะอิน | 37,900 คันต่อวัน |
| แยกบางปะอิน - แยกวังน้อย | 17,200 คันต่อวัน |
| แยกวังน้อย - แยกหนองแค | 24,300 คันต่อวัน |
| แยกหนองแค - แยกสระบุรี | 19,100 คันต่อวัน |

ทั้งทางหลวงสายรังสิต-สระบุรี ซึ่งมีขีดจำกัดของถนน (Capacity) สามารถรับการจราจรสูงสุดได้ประมาณ 60,000 คันต่อวัน ปัจจุบันทางหลวงสายนี้มีการจราจรสูงถึงประมาณวันละ 44,000 คัน และมีอัตราการเพิ่มของการจราจรประมาณปีละ 8-10% คาดว่าทางหลวงช่วงนี้จะสามารถบริการจราจรจนถึง พ.ศ.2535 หรืออีก 3 ปีข้างหน้าเท่านั้น ซึ่ง พ.ศ.2535 คาดว่าจะมีปริมาณจราจรประมาณ

กรมทางหลวง, "โครงการทางหลวงสัมปทานในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอน รังสิต-สระบุรี แนวทางในการจัดทำข้อเสนอขอรับสัมปทาน", (กรุงเทพมหานคร : กรมทางหลวง, 2532), หน้า 1.

60,498 คันต่อวัน² การคาดการณ์นี้เป็นการคาดการณ์ของบริษัท วิจิตรภัณฑ์ จำกัด ร่วมคำ บริษัท สี่แสง จำกัด ส่วนกรมทางหลวงและบริษัทอิตาเลียนไทยได้คาดการณ์ไว้ว่าจะต้องมีปริมาณการจราจรมากกว่า 60,498 คันต่อวันใน พ.ศ.2535 อย่างแน่นอน

เนื่องจากสาเหตุการจราจรที่หนาแน่นทั้งประชาชนเองก็มีความต้องการถนนสายนี้เป็นอย่างมาก กระทรวงคมนาคมจึงได้เสนอโครงการทางหลวงสัมปทานสายรังสิต-สระบุรี ซึ่งมีระยะทาง 73.5 กม. โดยให้เอกชนลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทางจาก 4 ช่องทางให้เป็น 10 ช่องทาง ซึ่ง 6 ช่องทางตรงกลางเก็บค่าผ่านทาง อีก 4 ช่องทางด้านข้างให้ผ่านฟรี โดยคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2532

แต่อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ดูเหมือนว่าจะคลอออกมาในช่วงที่ประชาชนมีความต้องการที่จะให้รัฐบาลแก้ไขปัญหานี้ เพราะจากทัศนะของอดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ไว้ว่า ปัญหาการจราจรที่แออัดมากในปัจจุบัน ทำให้คนไม่ค่อยจะสนใจคัดค้านเรื่องการสร้างถนนและชาวบ้านยังไม่เห็นการของการที่จะต้องจ่ายค่าผ่านทางมากถึงขนาดนั้นในเวลานี้ ทำให้ยังไม่มีใครออกมาเคลื่อนไหวคัดค้าน³

แต่หลังจากที่กรมทางหลวงออกประกาศเชิญชวนเมื่อวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ.2532 แล้ว กระแสการโจมตีได้ตามมาอีกเป็นระลอกโดยเฉพาะประเด็นที่กำหนดให้เวลาในการจัดทำข้อเสนอเพียง 64 วัน โดยกำหนดว่าจะต้องจัดทำข้อเสนอส่งภายในวันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ.2532 ทั้งที่โครงการนี้ต้องลงทุนเป็นเงิน

²บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด "รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอนรังสิต-สระบุรี." เอกสารชี้แจงเรื่องโครงการทางหลวงตอนรังสิต-สระบุรี เสนอที่กระทรวงคมนาคม 17 สิงหาคม พ.ศ.2532. (อัดสำเนา)

³สมหมาย บาริฉัตร, "สัมปทานรังสิต-สระบุรี กับชะตากรรมของชาวอีสาน," มติชน (3 พฤศจิกายน พ.ศ.2532) : 9.

หลายพันล้านบาท ซึ่งต้องนับว่าเป็นโครงการใหญ่ทำให้มีผู้มาซื้อแบบเพียง 8 ราย และยื่นข้อเสนอทันกำหนดเพียง 4 ราย ในขณะที่เดียวกันที่ทางสัมปทานอีก 3 สายเปิดให้บริษัทต่าง ๆ ทัวไปขอแบบได้ฟรี แต่สายรังสิต-สระบุรี กลับกำหนดให้ซื้อแบบได้เฉพาะผู้รับเหมาประเภทหนึ่งซึ่งมีอยู่ไม่กี่ราย และขายเอกสารราคาสูงถึงชุดละ 100,000 บาท ⁴

ผู้มีสิทธิทำข้อเสนอขอรับสัมปทาน ต้องทำข้อเสนอขอรับสัมปทานให้สอดคล้องกับความต้องการของโครงการ ดังนี้

1. โครงการก่อสร้างทางหลวงสัมปทานในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ตอนรังสิต-สระบุรี ระยะทางยาวประมาณ 73.6 กิโลเมตร เริ่มจากประมาณ กม.33 + 000 ถึงประมาณ กม.106 + 600 กรมทางหลวงมีความต้องการให้ก่อสร้างตามรายละเอียดที่แสดง
2. สํารวจและออกแบบทางหลวงสัมปทาน โดยใช้ที่ดินภายในเขตทางหลวงที่มีอยู่เดิมและบริเวณที่ดินนอกเขตทางที่จำเป็น ซึ่งต่อเนื่องกับเขตทางหลวง โดยมีมาตรฐานตามที่ข้อกำหนดของกรมทางหลวง
3. ออกแบบอาคารที่ทำการด่านเก็บค่าผ่านทาง สำนักงาน และอาคารที่พักของเจ้าหน้าที่
4. ทำการก่อสร้างทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนด และมาตรฐานของกรมทางหลวง
5. ระหว่างการก่อสร้างทางหลวงสัมปทาน ผู้รับสัมปทานจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการบำรุงรักษาทางเดิมภายในขอบเขตที่กรมทางหลวงกำหนดให้ และอำนวยความสะดวกในการจราจร
6. การใช้เงินลงทุน กรมทางหลวงจะให้สัมปทานและสิทธิกับผู้ได้รับสัมปทานในการเก็บค่าผ่านทางในทางหลวงสัมปทานที่ได้ลงทุนก่อสร้างไปในอัตราที่เหมาะสม และเป็นธรรมแก่ผู้ใช้ทาง เพื่อชำระคืนเงินลงทุนแก่เอกชนผู้ลงทุน ซึ่งอัตราค่าผ่านทางนี้ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่ตกลงกัน และโดยได้รับอนุญาตจากรัฐบาลแล้ว
7. ผู้รับสัมปทานต้องสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างทางหลวงสัมปทานโครงการนี้ให้แล้วเสร็จในระยะเวลาประมาณ 3 ปี

⁴กรมทางหลวง, "โครงการทางหลวงสัมปทานในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอน รังสิต-สระบุรี แนวทางในการจัดทำข้อเสนอขอรับสัมปทาน", หน้า 9.

8. การบำรุงรักษาและบูรณะทางหลวงสัมปทาน ผู้รับสัมปทานจะต้องเริ่มทำการบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานนับแต่วันแรกที่เปิดการจราจร การบำรุงปกติ การบำรุงตามกำหนดเวลา และการบำรุงพิเศษและบูรณะ ให้ดำเนินการตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และต้องถือปฏิบัติตามคำสั่งของกรมทางหลวงเป็นสำคัญ โดยไม่มีการโต้แย้งใด ๆ

9. ผู้มีสิทธิทำข้อเสนอขอรับสัมปทานต้องแสดงค่างาน โดยแยกเป็นค่าสำรวจ และออกแบบ และควบคุมงาน รวมทั้งค่าจัดการมสิทธิ์ที่ดิน ค่าทดแทนสิ่งก่อสร้างและพืชผล ค่าก่อสร้าง ค่าบำรุงรักษาตลอดจน ค่าตอบแทนต่าง ๆ ที่จะต้องใช้จ่ายในโครงการนี้ทั้งหมดด้วย

ส่วนข้อกำหนดของโครงการ ผู้ศึกษาจะหยิบยกเฉพาะประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็นกันอย่างกว้างขวางว่าประเด็นที่จะเสนอต่อไป ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมเกิดขึ้น ส่วนไม่เป็นธรรมอย่างไรนั้นก็กล่าวในหัวข้อปัจจัยเข้าของนโยบาย 5

ข้อกำหนดของโครงการ

ผู้มีสิทธิทำข้อเสนอขอรับสัมปทาน ต้องทำข้อเสนอขอรับสัมปทาน ต้องทำข้อเสนอขอรับสัมปทาน ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวง ดังต่อไปนี้

1. ข้อกำหนดทั่วไป

1.1 ผู้ขอรับสัมปทาน จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายไทยทุกประการและตามเงื่อนไขที่รัฐบาลไทยกำหนดด้วย

1.2 เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการพิจารณาคัดเลือกผู้ได้รับสัมปทานผู้มีสิทธิทำข้อเสนอขอรับสัมปทาน ต้องมีสำนักงานให้ติดต่อได้ในกรุงเทพมหานคร

⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 10.

1.3 นิติบุคคลรายเดียวหรือหลายรายรวมกัน ซึ่งมีรายชื่อตามประกาศของกรมทางหลวง ให้เป็นผู้มีสิทธิทำข้อเสนอขอรับสัมปทานรายใดหากจะต้องจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในประเทศไทย นิติบุคคลรายเดียวหรือหลายรายรวมกันเหล่านั้นจะต้องดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งนิติบุคคลให้เป็นที่เสร็จสิ้นเรียบร้อยถูกต้องตามกฎหมายไทยเสียก่อน และนำหลักฐานการเป็นนิติบุคคลที่ถูกต้องตามกฎหมายแล้ว ดังที่กล่าวมาแล้วประกอบด้วย จึงจะทำให้ข้อเสนอขอรับสัมปทานได้รับการพิจารณาจากกรมทางหลวง

อนึ่ง ทุนจดทะเบียนจัดตั้งนิติบุคคลในประเทศไทยต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของวงเงินลงทุนดำเนินการทางหลวงสัมปทานตามที่กำหนดในข้อเสนอขอรับสัมปทาน

1.4 นิติบุคคลรายเดียวหรือหลายรายรวมกัน ซึ่งมีรายชื่อตามประกาศกรมทางหลวง ให้เป็นผู้มีสิทธิทำข้อเสนอขอรับสัมปทานรายใด หากได้รับการพิจารณาคัดเลือกให้เป็นผู้ได้รับสัมปทานแล้ว นิติบุคคลรายเดียวหรือหลายรายรวมกันนั้น จะต้องเป็นผู้ลงนามในสัญญาสัมปทานกับกรมทางหลวง

ในกรณีนิติบุคคลรายเดียวหรือหลายรายรวมกันที่ได้รับการพิจารณาคัดเลือกให้เป็นผู้ได้รับสัมปทาน ได้รับจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในประเทศไทยถูกต้องตามกฎหมาย และได้นำหลักฐานการจดทะเบียนดังกล่าวมาแสดงประกอบในการทำข้อเสนอขอรับสัมปทานเพื่อรับการพิจารณาคัดเลือกจากกรมทางหลวงด้วยแล้ว การลงนามในสัญญาสัมปทาน จะใช้ชื่อนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทย ในประเทศไทยนี้แทนรายชื่อตามประกาศกรมทางหลวง

2. ข้อกำหนดด้านการเงิน

2.1 ทุนดำเนินการด้านวิศวกรรม สารวจ ออกแบบ ก่อสร้าง บำรุงรักษา ตลอดจนทุนในการดำเนินการใด ๆ ในระหว่างอายุสัมปทาน ผู้รับสัมปทานจะต้องเป็นผู้จัดหาма ทั้งสิ้นในการจัดหาทุนดำเนินการดังกล่าว รัฐบาลไทยจะ ไม่เป็นผู้ลงนามกู้ หรือค้ำประกันเงินกู้ ให้แก่ผู้รับสัมปทานแต่อย่างใด

2.2 ผู้รับสัมปทานจะเสนอเงื่อนไขให้รัฐบาลไทยมีภาระผูกพันด้านการเงิน เพื่อช่วยเหลือผู้รับสัมปทาน ในกรณีใด ๆ ไม่ได้ทั้งสิ้น

2.3 นอกจากที่มีกำหนดไว้ในกฎหมาย ผู้รับสัมปทานจะเสนอเงื่อนไขให้รัฐบาลไทยยกเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายในกรณีต่าง ๆ เช่น ภาษีอากร ภาษีการค้า ค่าธรรมเนียมต่างๆ หรือค่าอากรแสตมป์ ฯลฯ ไม่ได้เป็นอันขาด

2.4 ในกรณีการกู้เงินมาลงทุน ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดหาแหล่งเงินกู้เอง โดยรัฐบาลไทยจะ ไม่เป็นผู้ลงนามกู้หรือค้ำประกันเงินกู้ให้แต่อย่างใด

3. วิธีการพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอขอรับสัมปทาน

ข้อเสนอของผู้มีสิทธิทำข้อเสนอขอรับสัมปทานจะได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ชนะตามลำดับภายใต้หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ ดังต่อไปนี้

- 3.1 ข้อเสนอด้านวิศวกรรมสำรวจและออกแบบ
- 3.2 การก่อสร้าง และบำรุงรักษา
- 3.3 ศึกษาด้านการเงิน
- 3.4 การบริหารโครงการ
- 3.5 การจัดเก็บค่าธรรมเนียมค่าผ่านทาง
- 3.6 อายุสัมปทาน และการส่งมอบทางหลวงสัมปทานเป็นสมบัติกรมทางหลวง
- 3.7 ข้อเสนอแนะ และเงื่อนไขอื่น ๆ

คณะกรรมการหรือกรมทางหลวงสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะเลือกรับข้อเสนอขอรับสัมปทานของผู้หนึ่งผู้ใด หรือไม่รับเสียทั้งหมด หรือจะยกเลิกการเสนอขอรับสัมปทานนี้เสียก็ได้ แล้วแต่จะเห็นสมควรเพื่อประโยชน์แก่ราชการ

จากการพิจารณาขั้นตอนที่ 1 ซึ่งกล่าวถึงปัจจัยเข้าของนโยบาย ในที่นี้ผู้ศึกษาจะขอกล่าวถึงกลุ่มผลประโยชน์ อันได้แก่ กลุ่มผลประโยชน์ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนที่เข้าแข่งขันเพื่อเป็นผู้ขอรับสัมปทาน ซึ่งมีทั้งหมด 4 ราย อันได้แก่ บริษัท วิจิตรภัทท์ก่อสร้าง จำกัด ร่วมค้าบริษัท สี่แสงโยธาการ จำกัด บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท พรหมวิวัฒน์ จำกัด และบริษัท ก่อสร้างสหพันธ์ จำกัด

หลังจากนั้นทางกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือเลขที่ 116/2532 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ.2532 โดยแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง โดยวิธีให้สัมปทานแก่เอกชนลงทุนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอนรังสิต-สระบุรี ซึ่งได้พิจารณาโดยละเอียดรอบคอบแล้ว ปรากฏว่า ข้อมูลและการศึกษาของบริษัท พรหมวิวัฒน์ จำกัด และบริษัท ก่อสร้างสหพันธ์ จำกัด ไม่ครบถ้วนและเพียงพอตลอดจนการสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารไม่ครบวงเงินลงทุน 7

7กระทรวงคมนาคม, "หนังสือที่ คค 116/2532," 8 พฤษภาคม พ.ศ.2532.

ทางด้านบริษัท อิตาเลียนไทยฯ จำกัด มีเงื่อนไขที่ระบุเหตุการณ์ที่ยกเว้น ซึ่งเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นนั้น บริษัทผู้รับสัมปทานและกรมทางหลวงจะต้องเจรจาและหาแนวทางในการแก้ไขหรือลดผลเสียหายนั้น โดยวิธีหนึ่งวิธีใด เช่น การขยายระยะเวลาของสัมปทาน หรือปรับอัตราค่าผ่านทางหรือเปลี่ยนแปลงค่าตอบแทน เป็นต้น โดยเฉพาะการดำเนินการตามเงื่อนไขบังคับก่อน (Conditions Precedent) ของสัญญา ซึ่งมีประเด็นเป็นเงื่อนไขที่สำคัญ เช่น เงื่อนไขที่กำหนดให้บริษัทผู้รับสัมปทานจะต้องได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือต้องได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากสถาบันการเงินต่าง ๆ เพื่อใช้ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาระบบทางหลวงสัมปทานเสียก่อน ดังนั้นหากทางราชการเห็นสมควรจะรับข้อเสนอของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ก็จะต้องมีปัญหา หากบริษัทไม่สามารถรับการส่งเสริมการลงทุนหรือไม่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารหรือแหล่งเงินทุนเพราะอยู่ในเงื่อนไขของบริษัท เพราะเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนของสัญญา และจะต้องทำการเจรจาดกกลงกันกับบริษัทตามข้อเสนอวิธีการต่างๆของบริษัทซึ่งคาดไม่ได้ว่าจะใช้เวลาเท่าใดจึงจะเริ่มดำเนินการโครงการนี้ได้ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้อเสนอของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ เปรียบเทียบกับของบริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าบริษัทสีเส่ง แล้วข้อเสนอของทั้ง 2 บริษัทไม่แตกต่างกันมากนัก

จากก่าพิจารณาโดยละเอียดถี่ถ้วนโดยกรรมการ 6 ราย ประกอบด้วย รองอธิบดีฝ่ายบริหาร ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้อำนวยการกองก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการกองสำรวจและออกแบบ และนายประวิตร ปุชยะนาวัน พิจารณาเห็นว่าข้อเสนอของบริษัทอยู่ในสภาพที่เชื่อได้ว่าไม่อาจดำเนินการโครงการนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ ส่วนกรรมการอีก 3 รายไม่ได้เชื่อเช่นนั้น *

ในขณะเดียวกันบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้ทำหนังสือถึงนายศรีภูมิ สุขเนตร ปลัดกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานคณะกรรมการกลั่นกรองโครงการทางสัมปทานสายรังสิต-สระบุรี ซึ่งเป็นชุดที่นายมนตรี พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งขึ้นมาเพื่อตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งจุดนี้เกิดขึ้นเพราะจากคำให้สัมภาษณ์ของนายมนตรีว่า โครงการนี้มีความเข้าใจผิดกันอยู่มาก

*คณะกรรมการดำเนินโครงการก่อสร้าง และบูรณะทางหลวง, "บันทึกการประชุมพิจารณาโครงการทางสัมปทานสายรังสิต-สระบุรี, ครั้งที่ 1/2532," 15 พฤษภาคม พ.ศ.2532.

และทำให้ประชาชนเข้าใจผิดว่าจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น จุดการให้สัมภาษณ์เช่นนี้แสดงให้เห็นว่า นายมนตรีเอง ก็สนใจกับความรู้สึกของประชาชนและกลุ่ม ส.ส.อีสานซึ่งเป็นสมาชิกส่วนใหญ่ของพรรคกิจสังคม และได้ร่วมแสดงการคัดค้านผ่านทางกลุ่ม ส.ส.อีสานที่ออกมาหาการคัดค้านเช่นกัน

สำหรับคณะกรรมการที่ถูกแต่งตั้งขึ้นมาเพื่อกันกรอนั้นประกอบด้วย นายศรีภูมิ สุขเนตร ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานคณะกรรมการ นายมหิตล จันทรางกูร รองปลัดกระทรวงคมนาคม ฝ่ายการขนส่งทางอากาศและสื่อสาร นายบรรเทิง วัฒนศิริธรรม อธิบดีกรมการขนส่งทางบก นายสมบัติ อภัยสง อธิบดีกรมไปรษณีย์โทรเลข นายเสถียร วงศ์วิเชียร อธิบดีกรมทางหลวง พิจารณาและรายงานผลให้ทราบ ทั้งนายมนตรีได้ย้ำถึงเรื่องที่สมควรต่อรองราคาไว้ 3 ประการอย่างน้อย คือ 1.ระยะเวลาสัมปทาน 2.อัตราค่าผ่านทาง 3. ทางขนานควรกว้าง 3.5 เมตร ฯลฯ

ผลจากการประชุมเพื่อพิจารณาเรื่องนี้เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ. 2532 โดยพิจารณาจากหนังสือ ทล ที่ คค 0601/9209 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2532 และหนังสือ ทล ที่ คค 0601/934 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2532 และหนังสือที่บริษัทอิตาเลียนไทยฯ พร้อมทั้งคำชี้แจงของอธิบดีกรมทางหลวง และรองอธิบดีกรมทางหลวง นายสุกรีแล้ว มีความเห็นในเรื่องของการพิจารณาข้อเสนอระหว่างบริษัทวิจิตรภักดิ์ฯ กับบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ดังนี้

ประเด็นที่ทำให้คณะกรรมการฯ ส่วนใหญ่เห็นว่า บริษัทอิตาเลียนไทยฯ ไม่อาจดำเนินโครงการนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ เนื่องจากมีเงื่อนไขบังคับก่อนกำหนดอยู่ในข้อเสนอรวม 5 ข้อ ซึ่งมีอยู่ 2 ข้อที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งคณะกรรมการส่วนใหญ่เห็นว่าไม่อาจรับได้ คือ

1.1 บริษัทผู้ขอรับสัมปทาน ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้มีสิทธิและประโยชน์สูงสุดภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2521

1.2 บริษัทผู้รับสัมปทานได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากสถาบันการเงินต่างๆ เพื่อใช้ในการก่อสร้าง ดำเนินการ และบำรุงรักษาระบบทางหลวงสัมปทาน

เมื่อได้มีการเจรจาและลงนามในสัญญาสัมปทานแล้ว หากเงื่อนไขต่าง ๆ โดยเฉพาะ 2 ข้อดังกล่าวไม่สามารถดำเนินการได้อย่างหนึ่งอย่างใด หรือทั้ง 2 อย่าง บริษัทได้ระบุเงื่อนไขว่าบริษัทฯ และ ทล. จะต้องเจรจากันหาแนวทางในการแก้ไขเพื่อลดและ/หรือขจัดผลเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อรักษาผลประโยชน์ของผู้รับสัมปทานให้อยู่ในระดับใกล้เคียงของข้อเสนอโดยวิธีหนึ่งวิธีใด หรือหลายวิธี ซึ่งประกอบด้วย

1. การขยายระยะเวลาของการขอรับสัมปทาน และ/หรือ การขยายระยะเวลาการก่อสร้าง
2. การปรับอัตราค่าผ่านทาง และ/หรือ การปรับระยะเวลาการปรับอัตราค่าผ่านทาง
3. เปลี่ยนแปลงผลตอบแทน และ/หรือ กำหนดการจ่ายค่าตอบแทนแก่กรมทางหลวง

4. วิธีการอื่น ๆ ที่ทั้ง 2 ฝ่ายเห็นว่าเหมาะสม

ที่ประชุมได้พิจารณาประเด็นนี้แล้ว เห็นว่า การพิจารณาของคณะกรรมการที่รายงานมานั้น ถูกต้องแล้วด้วยเหตุผล ดังนี้

1. เงื่อนไขบังคับก่อนที่บริษัทอิตัลไทยฯ เสนอ โดยเฉพาะ 2 ข้อดังกล่าว เป็นสาระสำคัญที่ทำให้คณะกรรมการส่วนใหญ่ไม่อาจรับข้อเสนอดี เพราะข้อเสนอนั้นจะไม่มีค้ำประกันแน่นอน แต่อย่างไรก็ตามโดยเฉพาะถึงแม้จะได้มีการเจรจาต่อรอง จนได้ข้อยุติและลงนามในสัญญาแล้วก็ตาม หากมีเหตุการณ์ที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขบังคับก่อน แม้แต่เป็นเพียงส่วนน้อย ยกตัวอย่างเช่น บริษัทไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนให้มีสิทธิและประโยชน์สูงสุด บริษัทก็มีสิทธิจะเจรจาใหม่ได้ หรือบริษัทไม่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากสถาบันการเงินต่างๆ ซึ่งเป็นเรื่องของบริษัทเอง แต่ทางทวงกลางจะต้องผูกพัน และจะต้องมีการเจรจากันใหม่ซึ่งก็ไม่ทราบว่าจะยุติในลักษณะใด และใช้เวลาเท่าใด ทั้งๆที่ได้มีการลงนามในสัญญาแล้ว
 2. การพิจารณาข้อเสนอนั้น ๆ ของบริษัทอิตัลไทยฯ ในลักษณะเปรียบเทียบกับบริษัทวิจิตรภักดิ์ซึ่งไม่มีเงื่อนไขบังคับก่อน 2 ข้อดังกล่าว เห็นว่าไม่สามารถทำให้อย่างชัดเจน หรือถูกต้องได้ เพราะมีเงื่อนไขบังคับก่อนบังคับอยู่ เมื่อมีเหตุการณ์ที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขบังคับก่อนเกิดขึ้น ข้อเสนอดังกล่าวจะต้องมีการเจรจากันใหม่ ซึ่งอาจจะเปลี่ยนแปลงไป ถ้าหากเปรียบเทียบข้อเสนอของอิตัลไทยฯ บนพื้นฐานนี้แล้วไปเปลี่ยนแปลงภายหลัง ก็จะเกิดความไม่เป็นธรรมอย่างยิ่ง
 3. เมื่อพิจารณาข้อเสนอของบริษัทวิจิตรภักดิ์ และตกลงเซ็นสัญญาแล้วก็จะสามารถใช้บังคับและดำเนินการได้โดยไม่มีเงื่อนไข 2 ประเด็นดังกล่าว ให้มีการเปิดการเจรจากันอีก
 4. การพิจารณาของคณะกรรมการฯ ในกรณีที่ถือว่าประเด็นทั้ง 2 นี้เป็นสาระสำคัญที่ควรพิจารณาว่า สมควรจะรับข้อเสนอดีหรือไม่ ได้มีการพิจารณาโดยการลงคะแนนเสียง ซึ่งเสียงข้างมาก (6 เสียง ต่อ 3 เสียง) เห็นสมควรไม่รับพิจารณาข้อเสนอ ที่ประชุมเห็นว่า เป็นไปตามวิธีปฏิบัติตามปกติที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไป และมีความชัดเจนในเรื่องของความเห็น ควรยอมรับได้
- นอกจากนี้ยังมีประเด็นในเรื่องของคุณสมบัติของผู้ขอรับสัมปทาน ในเรื่องการสนับสนุนทางการเงิน เปรียบเทียบของ 2 บริษัท ดังนี้

5. บริษัทวิจิตรภักดิ์ร่วมค้าสี่แสง มีเอกสารสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารถึงกรมทางหลวงโดยตรงเป็นเงิน 4,000 ล้านบาท แต่ของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ มีเอกสารของธนาคารแสดงความสนใจจะสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารเป็นภาษาอังกฤษ เป็นเงิน 3,600 ล้านบาท โดยมีเงื่อนไขและเป็นหนังสือที่มาจากธนาคารถึงบริษัทฯ ไม่ใช่ถึงทางหลวง

6. สำหรับการอุทธรณ์ของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ นั้น ที่ประชุมเห็นว่า ประเด็นที่เป็นสาระสำคัญที่คณะกรรมการฯ ได้ตัดสินคดีของบริษัทฯ คือ การพิจารณาไม่ยอมรับเงื่อนไขบังคับก่อนของบริษัทฯ โดยเฉพาะใน 2 ประเด็นที่กล่าวถึง ที่ประชุมจึงได้พิจารณาในประเด็นนี้ตามที่บริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้เสนอเปรียบเทียบไว้แล้วเห็นว่า เงื่อนไขต่างๆของบริษัทวิจิตรภักดิ์ ที่บริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้เปรียบเทียบว่าเป็นเงื่อนไขที่มีลักษณะเดียวกับของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ นั้น ที่ประชุมเห็นว่า ไม่มีลักษณะเดียวกัน ซึ่งจะเป็นสาระสำคัญที่หากเมื่อตกลงเช่นสัญญากันแล้ว จะต้องมีการเจรจาใหม่ เช่นเดียวกับเงื่อนไข 2 ข้อ อันเป็นสาระสำคัญของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ดังกล่าวแล้ว

ในที่สุด ที่ประชุมเห็นว่า

1. การดำเนินการของคณะกรรมการดำเนินการโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง โดยวิธีให้สัมปทานแก่เอกชนมาลง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอนรังสิต-สระบุรี ดำเนินการไปโดยชอบในกรณีที่มีความเห็นแตกต่างกันในประเด็นที่เห็นว่าเป็นสาระสำคัญ ก็ดำเนินการลงมติโดยแสดงความเห็นโดยอิสระซึ่งก็เป็นวิถีทางที่ถือปฏิบัติอยู่โดยทั่วไปในคณะกรรมการต่าง ๆ จึงเป็นการชอบด้วยเหตุผลและวิธีการปฏิบัติ

2. โดยที่คณะกรรมการดังกล่าวในข้อ 1 ได้รับการแต่งตั้งตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 116/2532 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2532 ให้ดำเนินการในเรื่องนี้เป็นทางการ ที่ประชุมจึงเห็นควรให้คณะกรรมการชุดนี้ดำเนินการพิจารณาคัดเลือกผู้รับสัมปทานต่อไป ทั้งนี้เพราะคณะกรรมการได้ดำเนินการมากถูกต้องตามระเบียบแบบแผน และวิธีปฏิบัติอยู่แล้ว หากจะเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการฯ ก็อาจจะทำให้เกิดความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนได้

3. อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมเห็นว่า คณะกรรมการชุดดังกล่าวควรจะได้เจรจาต่อรองในเงื่อนไขและข้อเสนอด่าง ๆ ให้เป็นประโยชน์ต่อทางราชการ และประชาชนตามความคิดเห็นของท่าน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม 3 ประการ เป็นอย่างน้อย คือ ระยะเวลาสัมปทาน อัตราค่าผ่านทางขนานควรกว้าง 3.5 ม. ฯลฯ

5.2 ประเด็นปัญหา

ดูเหมือนว่าประเด็นปัญหาของโครงการนี้จะไม่ได้อยู่ที่ว่า ควรทำหรือไม่ควรทำ แต่อยู่ที่ว่า เอกชนรายใดเป็นผู้ได้สัมปทานโครงการดังกล่าวต่างหาก ครั้นเมื่อคณะกรรมการดำเนินการโครงการก่อสร้าง และบูรณะทางหลวงโดยวิธีให้สัมปทานแก่เอกชนลงทุนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอนรังสิต-สระบุรี ได้พิจารณาคัดเลือกบริษัทวิจิตรภักดิ์ร่วมค้า บริษัทสีแสงโยธา จำกัด แม้กระทั่งการแต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองโครงการทางสัมปทานสายรังสิต-สระบุรี ซึ่งเป็นชุดที่ 2 ที่นายมนตรี พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ยังคงลงความเห็นเดิม คือ ให้บริษัทวิจิตรภักดิ์ เป็นผู้ได้รับสัมปทาน เมื่อมีการตัดสินใจเด็ดขาดจากคณะกรรมการทั้ง 2 คณะ ทางบริษัท อิตาเลียนไทยจึงได้ทำ

หนังสือร้องเรียนนายศรีภูมิ ศุขเนตร ปลัดกระทรวงคมนาคมในฐานะประธานคณะกรรมการกลั่นกรองโครงการดังกล่าว ทั้งยังได้ยื่นหนังสือถึง นายสมัคร สุนทรเวช ประธานคณะกรรมการเศรษฐกิจ นายชวลิต ไอสถานุเคราะห์ ประธานคณะกรรมการคมนาคม และ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรี

โดยหนังสือร้องเรียนดังกล่าวได้อ้างถึงข้อเสนอของผู้ที่ต้องการรับสัมปทานทั้ง 2 ฝ่าย โดยเทียบกันเป็นข้อเปรียบเทียบระหว่าง 2 บริษัท พร้อมทั้งเงื่อนไขและเหตุการณ์ที่ยกเว้นของทั้ง 2 บริษัทด้วย

แต่อย่างไรก็ตามจากผลการประชุมของคณะกรรมการคมนาคมได้ตรวจสอบหลักฐานต่างๆ แล้วพบว่า กรมทางหลวงมิได้ให้ความสนใจในการเทียบกปัญหาเริ่มตั้งแต่เงื่อนไขในการก่อสร้าง รวมถึงปัญหาการจดทะเบียนนิติบุคคลตามกฎหมายและหนังสือค้ำประกันซึ่งถือเป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่งในการทานิติกรรมผูกพันในการทำสัญญากับทางราชการ

ในขณะเดียวกันโครงการนี้ได้รับการคัดค้านจากกลุ่มแนวร่วม สส.ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในส่วนที่เกี่ยวกับค่าผ่านทางที่ประชาชนจะต้องจ่ายอีกด้วย และการเปิดเผยข้อมูลบางประการที่เกี่ยวกับเงินงบประมาณที่ต้องนำมาใช้ในการสร้างโครงการดังกล่าวที่กระทรวงการคลังอ้างว่าไม่มีเงินมาก่อสร้าง จนกระทั่งทำให้โครงการนี้ต้องหยุดชะงัก ทั้ง ๆ ที่กระทรวงการคลังรับปากว่าจะหาเงินมาให้สร้าง

จะเห็นได้ว่า แม้ว่าโครงการนี้จะไม่ได้รับเสียงคัดค้านจากประชาชนแต่อย่างใด แต่โครงการนี้ก็ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ด้วยปัญหาของเงื่อนไขที่ไม่ชอบมาพากลของทั้ง 2 บริษัท รวมถึงการอ้างว่าไม่มีงบประมาณของกระทรวงการคลัง

5.3 ลักษณะการพิจารณาของเรื่องโครงการทางหลวงสัมปทานในทางหลวง 1 ตอนรังสิต-สระบุรี

เนื่องจากโครงการนี้ไม่ได้มีการพิจารณาในประเด็นของควรทำหรือไม่ควรทำโครงการดังกล่าว แต่กลับมีการพิจารณาประเด็นที่ว่า รัฐบาลควรเลือกเอกชนรายใดในการทำสัมปทานโครงการดังกล่าว ดังนั้นก่อนที่รัฐบาลจะตัดสินใจอย่างใดอย่างหนึ่ง จึงควรมีการนำเสนอข้อเสนอและเงื่อนไขที่เป็นเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นของทั้ง 2 บริษัทเสียก่อน โดยนำเสนอเป็นตารางเปรียบเทียบระหว่าง 2 บริษัท (ตารางที่ 5.1)

ตารางที่ 5.1 ข้อเสนอขอรับสัมปทานของบริษัทวิจิตรภัทรร่วมค้าสีแสง และ บริษัทอิตาเลียนไทยฯ

| วิจิตรภัทรร่วมค้าสีแสง | อิตาเลียนไทยฯ |
|---|---|
| <p><u>คุณสมบัติ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีหนังสือค้ำประกันการยื่นข้อเสนอ 2. มีหนังสือรับรองจะให้เครดิตในวงเงิน 4,000 ล้านบาท โดยไม่มีเงื่อนไข | <p><u>คุณสมบัติ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีหนังสือค้ำประกันการยื่นข้อเสนอ 2. มีจดหมายแสดงความสนใจที่จะให้การสนับสนุนการเงิน 3,600 ล้านบาท โดยมีเงื่อนไข 4 ประการ และธนาคารระบุไว้ชัดเจนว่าสนใจเท่านั้น ยังไม่ได้รับรองว่าจะให้เครดิต 3. มีเงื่อนไขซึ่งจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อน สัญญาจึงจะสมบูรณ์ เงื่อนไขที่สำคัญมีดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 3.1 ต้องได้รับการส่งเสริมการลงทุนสูงสุด 3.2 ต้องได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากธนาคาร ซึ่งเมื่อเกิดเหตุที่ทำให้มิได้รับหรือได้รับสิทธิ์ล่าช้าตามข้อ 3.1 หรือ 3.2 ที่กรมทางหลวงไม่สามารถบังคับให้ธนาคารสนับสนุนทางการเงินแล้ว บริษัทมีสิทธิ์ที่จะ <ul style="list-style-type: none"> - ขยายระยะเวลาสัมปทาน - ปรับอัตราค่าผ่านทาง - เปลี่ยนแปลงผลตอบแทนหรือกำหนดการจ่ายค่าตอบแทนแก่กรมทางหลวง - หรือทั้งหมดที่กล่าวมาแล้ว |

ที่มา : บริษัท อิตาเลียนไทยดีเวลลอปเม้นท์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

| วิจิตรภทท์รวมค้าสีแสง | อิตาเลียนไทยฯ |
|---|---|
| <p><u>ข้อเสนอ</u></p> <p>1. <u>รูปแบบทางหลวงสัมปทาน</u></p> <p>10 ช่องจราจร 44 กม. 12 ช่องจราจร 29.6 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ซึ่งบริษัทฯ คาดไว้ว่าจะสามารถรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้ - ได้ระบุไว้ชัดเจนว่าจะก่อสร้างช่องจราจรเพิ่มจากที่เสนอไว้หากปริมาณการจราจรมากกว่าที่คาดไว้ <p>2. <u>การลงทุน</u> (เมื่อทำผิวเป็นคอนกรีตทั้งหมด) ค่าก่อสร้าง (ไม่รวมเงินเพื่อ) 4,591 ล้านบาท ระยะเวลาคัมทุน 18 ปี ผลตอบแทนการลงทุนแก่บริษัท 17.37%</p> <p>สามารถตรวจสอบราคาและปริมาณค่าก่อสร้างได้</p> | <p><u>ข้อเสนอ</u></p> <p>1. <u>รูปแบบทางหลวงสัมปทาน</u> (หลักฐานจากตารางรายรับ-รายจ่าย)</p> <p>6 ช่องจราจร 43.6 กม. 10 ช่องจราจร 30 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - รับปริมาณจราจรได้สูงสุดเพียง 100,000 คัน/วัน ซึ่งช่องทางช่วงรังสิต-คลองหลวง จะสามารถรับปริมาณจราจรได้ถึงปี 2540 เท่านั้น และช่องทางช่วงอื่น ๆ จะรับได้ไม่เกินปี พ.ศ.2549 ซึ่งจะทำให้ - การจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก - ชะงักการเจริญเติบโตของพื้นที่ตามแนวเขตสัมปทาน - ไม่สามารถแบ่งรายได้ให้กรมทางหลวง (เพราะปริมาณการจราจรที่กรมทางหลวงสำรวจไว้สูงกว่า - ผิดจุดประสงค์ของทางหลวงสัมปทาน <p>2. <u>การลงทุน</u> (เมื่อทำผิวเป็นคอนกรีตทั้งหมด) ค่าก่อสร้าง (ไม่รวมเงินเพื่อ) 3,854 ล้านบาท ระยะเวลาคัมทุน 13 ปี ผลตอบแทนการลงทุนแก่บริษัท 19.02%</p> <p>ไม่สามารถตรวจสอบราคาและปริมาณค่าก่อสร้างได้</p> |

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

| วิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีแสง | อิตาเลียนไทยฯ |
|--|--|
| <p>1. <u>ค่าผ่านทาง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ตามข้อเสนอ - ในปีเริ่มต้นแพงกว่าเล็กน้อย - ปรับค่าผ่านทาง 2 ครั้ง ที่ปี 2544 และ 2553 ซึ่งทำให้ <p>รถมอเตอร์ไซด์และรถเก๋ง แพงกว่า รถเศรษฐกิจ ถูกกว่า (รถโดยสาร รถบรรทุก รถพ่วง)</p> <p>4. <u>อายุสัมปทาน</u> 28 ปี</p> <ul style="list-style-type: none"> - คิดคัมทูนปีที่ 18 - ระยะเวลาเก็บผลกำไร 10 ปี <p>5. <u>การประกันรายได้</u> ไม่มีตามข้อเสนอ</p> | <p>3. <u>ค่าผ่านทาง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ตามข้อเสนอ โดยมีเงื่อนไขบังคับก่อนที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จและเงื่อนไขอื่น ๆ จะทำให้ค่าผ่านทางสูงกว่าที่เสนอไว้ ในปีเริ่มต้นถูกกว่าเล็กน้อย - ปรับค่าผ่านทาง 4 ครั้งที่ปี 2541, 2546 2551 และปี 2556 ซึ่งทำให้ <p>รถมอเตอร์ไซด์และรถเก๋ง ถูกกว่า รถเศรษฐกิจ แพงกว่า (รถโดยสาร รถบรรทุก รถพ่วง)</p> <p>4. <u>อายุสัมปทาน</u> 25 ปี</p> <ul style="list-style-type: none"> - คิดคัมทูนปีที่ 13 - ระยะเวลาเก็บผลกำไร 12 ปีซึ่งมากกว่า <p>5. <u>การประกันรายได้</u> พื้นฐานการวิเคราะห์ คิดจากปริมาณจราจรตามปริมาณของกรมทางหลวง ซึ่งในกรณีที่ปริมาณการจราจรต่ำกว่า กรมทางหลวงจะต้องจ่ายเงินประมาณ 7,100 ล้านบาท (จนตลอดอายุสัมปทาน)</p> |

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

| วิจิตรภัทรร่วมค้าสีแสง | อิตาเลียนไทยฯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------|---------|---------|-----------------|--------|---------|---------------|-----|---------|----------------|-------|---------|-----|---------------|---------|------------|---------------|---------|-----------------|-----|---------|-----------------|-------|---------|---------------|-----|---------|----------------|--------------|---------|-----|--------------|---------|--|------------|-------|---------|-----------------|-------|---------|---------------|-------|---------|----------------|-------|---------|-------------------------------|--|--|-----|---------------|---------|-------------|---------------|---------|
| <p>6. ผลประโยชน์ที่ให้กรมทางหลวง คิดที่ 25 ปี และปริมาณจราจรตามประมาณการของบริษัท อิตาเลียนไทยฯ เพื่อการเปรียบเทียบ</p> <table data-bbox="299 607 802 1000"> <tr> <td>ภาษีการค้า 3.3%</td> <td>1,996</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>ภาษีเงินได้ 35%</td> <td>13,519</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>ค่าเช่าที่ดิน</td> <td>0.8</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>แบ่งกำไร 40/60</td> <td>6,207</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>รวม</td> <td><u>21,723</u></td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>ให้มากกว่า</td> <td><u>11,362</u></td> <td>ล้านบาท</td> </tr> </table> <p>- สำหรับปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น กรมทางหลวง ได้ผลประโยชน์เพิ่มจากการแบ่งกำไร 40/60 รูปแบบทางหลวงสัมปทานที่เสนอรับปริมาณจราจรได้มากกว่านี้</p> <p>- รายได้ที่กรมทางหลวงจะได้เพิ่มในช่วงสัมปทานอีก 3 ปีที่บริษัทเสนอ</p> <table data-bbox="299 1356 802 1633"> <tr> <td>ภาษีการค้า 3.3%</td> <td>539</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>ภาษีเงินได้ 35%</td> <td>4,504</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>ค่าเช่าที่ดิน</td> <td>0.1</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>แบ่งกำไร 40/60</td> <td><u>3,346</u></td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>รวม</td> <td><u>8,389</u></td> <td>ล้านบาท</td> </tr> </table> | ภาษีการค้า 3.3% | 1,996 | ล้านบาท | ภาษีเงินได้ 35% | 13,519 | ล้านบาท | ค่าเช่าที่ดิน | 0.8 | ล้านบาท | แบ่งกำไร 40/60 | 6,207 | ล้านบาท | รวม | <u>21,723</u> | ล้านบาท | ให้มากกว่า | <u>11,362</u> | ล้านบาท | ภาษีการค้า 3.3% | 539 | ล้านบาท | ภาษีเงินได้ 35% | 4,504 | ล้านบาท | ค่าเช่าที่ดิน | 0.1 | ล้านบาท | แบ่งกำไร 40/60 | <u>3,346</u> | ล้านบาท | รวม | <u>8,389</u> | ล้านบาท | <p>6. ผลประโยชน์ที่ให้กรมทางหลวง คิดที่ 25 ปี และปริมาณจราจรตามประมาณการของ บริษัท อิตาเลียนไทยฯ เพื่อการเปรียบเทียบ</p> <table data-bbox="938 607 1457 1000"> <tr> <td>ภาษีการค้า</td> <td>ไม่มี</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>ภาษีเงินได้ 35%</td> <td>9,361</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>ค่าเช่าที่ดิน</td> <td>1,000</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>แบ่งกำไร 40/60</td> <td>ไม่มี</td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td colspan="3">(ถ้าปริมาณจราจรมากกว่าที่คาด)</td> </tr> <tr> <td>รวม</td> <td><u>10,361</u></td> <td>ล้านบาท</td> </tr> <tr> <td>ให้น้อยกว่า</td> <td><u>11,362</u></td> <td>ล้านบาท</td> </tr> </table> <p>- รายได้ที่อาจจะได้จากปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นตามข้อเสนอไม่มี รูปแบบทางหลวงสัมปทานที่เสนอรับปริมาณจราจรได้สูงสุดไม่เกิน 100,000 คัน/วัน ซึ่งจะถึงภายในไม่กี่ปีข้างหน้า</p> <p>- ถ้ากรมทางหลวงเก็บค่าผ่านทางเอง จากอายุสัมปทานที่น้อยกว่า 3 ปี จะได้เงิน 15,488 ล้านบาท</p> <p>- กรมทางหลวงไม่สามารถเก็บเงินจนวนนี้ได้เนื่องจากเงื่อนไขของบริษัทฯ ที่จะขอปรับอายุสัมปทานเมื่อใดก็ได้</p> | ภาษีการค้า | ไม่มี | ล้านบาท | ภาษีเงินได้ 35% | 9,361 | ล้านบาท | ค่าเช่าที่ดิน | 1,000 | ล้านบาท | แบ่งกำไร 40/60 | ไม่มี | ล้านบาท | (ถ้าปริมาณจราจรมากกว่าที่คาด) | | | รวม | <u>10,361</u> | ล้านบาท | ให้น้อยกว่า | <u>11,362</u> | ล้านบาท |
| ภาษีการค้า 3.3% | 1,996 | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ภาษีเงินได้ 35% | 13,519 | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ค่าเช่าที่ดิน | 0.8 | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| แบ่งกำไร 40/60 | 6,207 | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| รวม | <u>21,723</u> | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ให้มากกว่า | <u>11,362</u> | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ภาษีการค้า 3.3% | 539 | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ภาษีเงินได้ 35% | 4,504 | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ค่าเช่าที่ดิน | 0.1 | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| แบ่งกำไร 40/60 | <u>3,346</u> | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| รวม | <u>8,389</u> | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ภาษีการค้า | ไม่มี | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ภาษีเงินได้ 35% | 9,361 | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ค่าเช่าที่ดิน | 1,000 | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| แบ่งกำไร 40/60 | ไม่มี | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ถ้าปริมาณจราจรมากกว่าที่คาด) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| รวม | <u>10,361</u> | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ให้น้อยกว่า | <u>11,362</u> | ล้านบาท | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

| วิจิตรภัทรร่วมค้าส่อง | อิตาเลียนไทยฯ |
|--|--|
| <p>สรุปผลประโยชน์แก่กรมทางหลวงที่ 28 ปี ผลประโยชน์ที่ให้แก่กรมทางหลวง (โดยประมาณ) <u>30,112</u> ล้านบาท</p> | <p>สรุปผลประโยชน์แก่กรมทางหลวงที่ 25 ปี 10,361 ล้านบาท กรมทางหลวงเก็บ ค่าผ่านทาง 3 ปี <u>15,488</u> ล้านบาท รวม <u>25,849</u> ล้านบาท แต่อย่างไรก็ดีเมื่อนำเงินที่บริษัท อิตาเลียนไทย อ้างว่ากรมทางหลวงจะเก็บได้ 15,488 ล้านบาท โดยไม่หักเงินที่กรมทางหลวงจะต้องประกัน รายได้ 7,100 ล้านบาทแล้ว บริษัทอิตาเลียนไทยฯ ยังให้น้อยกว่า 4,263 ล้านบาท</p> |
| <p>7. การขอการส่งเสริมการลงทุน ไม่มีเงื่อนไข</p> | <p>7. การขอการส่งเสริมการลงทุน ต้องดำเนินการแล้วเสร็จก่อนลงนามในสัญญา สัมปทาน ผลประโยชน์ที่ได้จากการส่งเสริมการลงทุนประมาณ 400 ล้านบาท รวมดอกเบี้ย 13% ถึงปีคัมทุน 12 ปี เป็นเงินประมาณ 1,730 ล้านบาท ถ้าไม่ได้การส่งเสริมการลงทุนบริษัทอิตาเลียนไทยฯต้อง เพิ่มค่าผ่านทางและ/หรือยืดอายุสัมปทานจากที่เสนอ</p> |
| <p>สรุป กรมทางหลวงและรัฐบาลจะได้รับผลประโยชน์ เป็นค่าตอบแทนตลอดอายุสัญญาสัมปทาน เป็นเงินทั้งสิ้น <u>30,112</u> ล้านบาท</p> | <p>สรุป กรมทางหลวงและรัฐบาลจะได้รับผลประโยชน์ เป็นค่าตอบแทนตลอดอายุสัญญาสัมปทาน เป็นเงิน 25,849 ล้านบาท หักรายได้ที่ประกัน -7,100 ล้านบาท ผลประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน -1,730 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น <u>17,019</u> ล้านบาท</p> |

นอกจากเงื่อนไขที่บริษัททั้ง 2 ได้เสนอแล้ว ยังมีเงื่อนไขที่กล่าวอย่างไม่ทราบชัด เจนว่าจะให้ผลประโยชน์ต่อรัฐบาลหรือต้องการผลประโยชน์เป็นจำนวนเท่าใด ดังนี้ ๑

1. บริษัทวิจิตรภักดิ์ร่วมค้าส่งแปรอัตราค่าผ่านทางเมื่อไรก็ได้

เงื่อนไขข้อ 2 ผลตอบแทนการลงทุนและอายุสัมปทาน

โดยใช้อัตราเงินเฟ้อ 5.0 เปอร์เซ็นต์ต่อปี ตลอดอายุสัมปทาน ค่าภาษีอากร 3.30 เปอร์เซ็นต์ ของค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เก็บได้ ประมาณเงินรายรับรายจ่ายคงเหลือ (Cash Flow) ได้ตามตารางที่ 11.6.2 สำหรับอายุสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันลงนามสัญญาสัมปทานจะได้ผลตอบแทนในการลงทุน (Internal Rate of Return - Irr) 17.55 เปอร์เซ็นต์

เมื่อวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน (Inter Rate of Return -IRR) สำหรับอายุสัมปทานที่ต่างกันจะเป็นได้ว่าในช่วงอายุสัมปทาน 27 ปีขึ้นไป อัตราการเพิ่มของผลตอบแทนการลงทุน (Inter Rate of Return) เทียบกับจำนวนอายุสัมปทานที่เพิ่มเริ่มลดลง ซึ่งถ้ามองทางด้านผู้ลงทุน ช่วงอายุสัมปทาน 28 ปี จะเป็นช่วงที่ดีที่สุด (จากตารางที่ 5.2)

๑บริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด, "รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอนรังสิต-สระบุรี." เอกสารชี้แจงเรื่องโครงการทางหลวงตอนรังสิต-สระบุรี เสนอที่กระทรวงคมนาคม 17 สิงหาคม พ.ศ.2532. (อัดสำเนา)

ตารางที่ 5.2 อัตราค่าผ่านทางตามชนิดของรถตามข้อเสนอของบริษัทจำกัดร่วมค้าสี่แสง

| ชนิดรถ | MC | | PC, LT, LB | | MT, HB | | HB | |
|---------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|
| | ต่อ ด้าน | เฉลี่ยต่อ กิโลเมตร | ต่อ ด้าน | เฉลี่ยต่อ กิโลเมตร | ต่อ ด้าน | เฉลี่ยต่อ กิโลเมตร | ต่อ ด้าน | เฉลี่ยต่อ กิโลเมตร |
| อัตรา 1 | 5 | 0.204 | 10 | 0.408 | 20 | 0.815 | 30 | 1.223 |
| อัตรา 2 | 7 | 0.285 | 15 | 0.612 | 25 | 1.019 | 35 | 1.427 |
| อัตรา 3 | 7-10 | 0.285- 0.408 | 20 | 0.815 | 30 | 1.223 | 40 | 1.630 |
| อัตรา 4 | 10-15 | 0.408- 0.612 | 30 | 1.223 | 40 | 1.630 | 50 | 2.038 |
| อัตรา 5 | 15 | 0.612 | 40 | 1.630 | 50 | 2.038 | 60 | 2.456 |

ที่มา : บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด

การจะใช้อัตราใดในช่วงใด จะพิจารณาจากผลตอบแทนการลงทุนที่เป็นธรรม
คือ จะจัดเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ให้อัตราผลตอบแทนการลงทุน (Internal Rate of Return)
อยู่ในช่วง 17-18%

2. บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสี่แสงขอให้รัฐบาลประกันรายได้

เงื่อนไขข้อที่ 2.5 การสนับสนุนจากกรมทางหลวง

กรมทางหลวงจะต้องให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ในการให้ข้อมูลให้การเห็นชอบหรืออนุมัติในส่วนที่ต้องรับการเห็นชอบหรืออนุมัติจากกรมทางหลวงในการก่อสร้าง บำรุงรักษา ซ่อมแซม ขยายทางและดำเนินการทางหลวงสัมปทาน

กรมทางหลวงจะต้องรับหน้าที่ประสานงานระหว่างผู้ขอรับสัมปทาน ในการขออนุมัติและอนุญาตจากหน่วยงานรัฐบาล รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการดำเนินการของผู้ขอรับสัมปทาน

กรมทางหลวงจะต้องให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ที่จะรักษาระดับปริมาณจราจรไม่ให้ต่ำกว่าที่ประมาณไว้ตามบทที่ 4 "การศึกษาเรื่องจราจร" โดยไม่สนับสนุนให้สร้างทางหรือการคมนาคมประเภทอื่นทดแทนที่จะผันการจราจรไปจากทางหลวงสัมปทาน และกรมทางหลวงจะต้องไม่สร้างทางใหม่ในแนวเดียวที่ทดแทนกันได้ (Corridor) กับทางหลวงสัมปทาน ในกรณีที่กรมทางหลวงสร้างทางใหม่ในแนวดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องชดเชยค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ลดลงจากที่ประมาณไว้ อันเนื่องมาจากปริมาณจราจรที่ลดลง

กรมทางหลวงจะต้องจ่ายค่าชดเชยสำหรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น หรือรายได้ที่ลดลง อันเนื่องมาจากการแก้ไขกฎหมายหรือกฎหมายที่ออกใหม่หลังจากเริ่มสัญญาสัมปทาน ที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงสัมปทานภาษีอากร และอื่นๆ

ค่าชดเชยต่างๆเหล่านี้ จะต้องจ่ายภายใน 30 วัน หลังจากผู้ขอรับสัมปทานได้มีหนังสือเรียกเก็บพร้อมกับข้อมูลประกอบ

3. บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสี่แสงขอสิทธิหยุดดำเนินการ

เงื่อนไขข้อที่ 2.6.2 การหยุดดำเนินการ

ผู้รับสัมปทานขอสิทธิที่จะหยุดดำเนินการทางหลวงสัมปทานทั้งหมด หรือบางส่วนชั่วคราวหรือถาวร ในกรณีที่กรมทางหลวง ไม่ได้ให้การสนับสนุนตามเงื่อนไขในข้อเสนอนี้ โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรแก่กรมทางหลวง ถึงวัน เวลา ส่วนของทางหลวงสัมปทานที่จะหยุดดำเนินการ และเหตุผลในการหยุดดำเนินการ ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 2 อาทิตย์

กรมทางหลวงจะต้องจ่ายค่าชดเชยสำหรับเงินลงทุนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น หรือรายได้ที่ลดลง เนื่องจากการหยุดดำเนินการของผู้รับสัมปทานตามหัวข้อนี้

4. บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสี่แสงเลิกสัญญาได้โดยได้รับชดเชย

เงื่อนไขข้อที่ 2.6.3 การบอกเลิกสัญญาโดยกรมทางหลวง

กรมทางหลวงมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาสัมปทานก่อนหมดอายุสัมปทาน โดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ผู้รับสัมปทาน ในกรณีดังต่อไปนี้

1. ผู้รับสัมปทานไม่ปฏิบัติตามข้อเสนอขอรับสัมปทานนี้ ภายใน 90 วัน นอกจากระยะเวลาก่อสร้างแล้วเสร็จ หลังจากกรมทางหลวงมีหนังสือแจ้งให้ปฏิบัติหรือแก้ไข หรือ
2. ผู้รับสัมปทาน ดำเนินการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จภายใน 1 ปี หลังจากกำหนดเวลาแล้วเสร็จในข้อ 2.2.3 หรือ
3. ผู้รับสัมปทาน ล้มละลาย หรือเลิกกิจการ

ในกรณีที่กรมทางหลวงบอกเลิกสัญญาสัมปทาน กรมทางหลวงจะต้องจ่ายเงินชดเชยสัมปทาน สำหรับสิ่งก่อสร้างที่ดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว วัสดุ และสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ที่ผู้รับสัมปทานจัดเตรียมไว้เพื่อการดำเนินการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน

หลังจากที่กรมทางหลวงได้จ่ายค่าชดเชยให้ผู้รับสัมปทาน ผู้ขอรับสัมปทาน จะส่งมอบพื้นที่สัมปทานพร้อมสิ่งก่อสร้างคืนให้แก่กรมทางหลวงตามสภาพที่เป็นอยู่ เอกสารทางวิชาการ และ คู่มือดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงสัมปทานฯ วัสดุ และสิ่งหามทรัพย์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ และบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานฯ ที่มีอยู่

ภายใน 90 วัน หลังจากที่ได้รับหนังสือบอกเลิกสัญญาสัมปทาน ผู้ขอรับสัมปทาน ขอสิทธิที่จะนำเรื่องเสนอให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ตามพระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการของประเทศไทยและ แจ้งเรื่องให้กรมทางหลวงเพื่อดำเนินการต่อไป ในกรณีที่ผู้ขอรับสัมปทานไม่ได้ดำเนินการนี้ภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ถือว่าผู้ขอรับสัมปทานยอมรับในการยกเลิกสัญญาสัมปทาน และจะเลิกดำเนินการกรมทางหลวงสัมปทาน ภายใน 90 วัน หลังจากที่ได้รับหนังสือบอกเลิกสัมปทาน และได้รับค่าชดเชยเรียบร้อยแล้ว

เงื่อนไขข้อที่ 2.6.4 กล่าวถึงการบอกเลิกสัญญาโดยผู้ขอรับสัมปทาน

ผู้ขอรับสัมปทานขอสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาสัมปทานก่อนจะหมดอายุสัมปทาน โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรแก่กรมทางหลวง ในกรณีที่กรมทางหลวงไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อเสนอสัมปทาน นี้ ภายใน 90 วัน หลังจากที่กรมทางหลวงได้รับหนังสือแจ้งจากผู้ขอรับสัมปทานให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อเสนอสัมปทาน

ในกรณีที่ผู้ขอรับสัมปทานบอกเลิกสัญญาสัมปทาน กรมทางหลวงจะต้องจ่ายเงินชดเชยให้ผู้ขอรับสัมปทานเป็นมูลค่าตามข้อ 2.8

หลังจากที่กรมทางหลวงได้จ่ายค่าชดเชยให้ผู้ขอรับสัมปทาน ผู้ขอรับสัมปทาน จะส่งมอบพื้นที่สัมปทานพร้อมสิ่งก่อสร้างคืนให้กรมทางหลวงตามสภาพที่เป็นอยู่ เอกสารทางวิชาการและคู่มือดำเนินการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงสัมปทานฯ วัสดุ และสิ่งหามทรัพย์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ และบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานฯ ที่มีอยู่

ในกรณีที่กรมทางหลวงไม่เห็นด้วยกับผู้ขอรับสัมปทาน ในการบอกเลิกสัมปทาน กรมทางหลวงมีสิทธิที่จะนำเรื่องเสนอให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ตามพระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการของประเทศไทย และแจ้งเรื่องให้ผู้ขอรับสัมปทานเพื่อดำเนินการต่อไป ภายใน 90 วัน หลังจากที่กรมทางหลวงได้รับหนังสือแจ้งเลิกสัญญาสัมปทานจากผู้ขอรับสัมปทาน ในกรณีที่กรมทางหลวงไม่ได้ดำเนินการนี้ภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ถือว่ากรมทางหลวงยอมรับในการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน และผู้ขอรับสัมปทานจะเลิกดำเนินการทางหลวงสัมปทานภายใน 90 วัน หลังจากที่มีหนังสือแจ้งบอกเลิกสัญญาสัมปทานและได้รับค่าชดเชยเรียบร้อยแล้ว

5. กรมทางหลวงชดเชยกำไรให้บริษัทจำกัดที่ค้าส่งด้วย

เงื่อนไขข้อที่ 2.8 กล่าวถึงการเพิกถอนสัมปทาน

ในกรณีที่กรมทางหลวงจะใช้สิทธิเพิกถอนสัมปทานก่อนหมดอายุสัมปทาน ตาม มาตรา 9 หรือ 11 ของข้อบัญญัติทางหลวงสัมปทาน กรมทางหลวงจะใช้สิทธินี้ได้ก็ต่อเมื่อ แจ้งให้ผู้ขอรับ สัมปทานล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 1 ปี ก่อนการยกเลิกสัญญาสัมปทาน และกรมทางหลวงจะต้องจ่ายค่าชดเชยตาม ค่ามากของ

1. ค่าทางเศรษฐศาสตร์ของสัมปทานทางหลวง ซึ่งถือค่าปัจจุบันของ ผลตอบแทนที่คาดว่าจะ ได้ตลอดอายุสัมปทานที่เหลือ โดยเทียบจากข้อมูลรายได้ของผู้รับสัมปทาน ในอดีตที่ผ่านมา มาจนถึงการยกเลิกสัญญาสัมปทาน

2. ค่าซึ่งจะทำให้อัตราผลตอบแทนการลงทุน (Internal Rate of Return - IRR) ของผลตอบแทนที่ได้รับมาแล้ว รวมกับค่าชดเชยต่อเงินที่ลงทุนไปไม่น้อยกว่า 17.5% โดยคิดค่าเงินที่เริ่มสัญญาสัมปทาน

3. ราคาตลาดของค่าก่อสร้าง วัสดุ และสิ่งทวีสัมปทานอื่น ๆ ที่ผู้ขอ รับสัมปทานจัดเตรียมไว้ เพื่อดำเนินการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน

หลังจากที่กรมทางหลวงได้จ่ายค่าชดเชยให้ผู้ขอรับสัมปทาน ผู้ขอรับสัมปทาน จะส่งมอบพื้นที่สัมปทานพร้อมสิ่งก่อสร้างคืนให้กรมทางหลวงตามสภาพที่เป็นอยู่ เอกสารทางวิชาการ และคู่มือ ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงสัมปทาน วัสดุ และสิ่งทวีสัมปทานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ และ บำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานที่มีอยู่

6. เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Events) ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่อัตราค่าเงินไทยฯ

เสนอ¹⁰

ได้แก่ เหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนืออำนาจการควบคุมของกรมทางหลวงและ/หรือ บริษัท ผู้ขอรับสัมปทานและอาจจะเกิดขึ้นได้ในเวลาหนึ่งเวลาใดของอายุสัมปทาน ซึ่งส่งผลกระทบในทางเสียหายต่อ บริษัทผู้ขอรับสัมปทานในการดำเนินโครงการก่อสร้าง และบูรณะระบบทางหลวงสัมปทานให้ต่ำกว่าพื้นฐานของ ข้อเสนออื่น อันประกอบด้วย

6.1 ความผันผวนทางเศรษฐกิจของประเทศไทยที่ส่งผลให้เกิดมีภาวะเงินเฟ้อ (วัดจาก Consumer Price Index) ในปีหนึ่งปีใดสูงเกินกว่า 15% ต่อปี หรือมีอัตราภาวะเงินเฟ้อสะสมของแต่ละช่วงเวลาระหว่างวันที่ได้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางล่าสุด ถึงวันที่กำหนดจะมีการปรับค่าผ่านทางครั้งต่อไปเกินกว่า 30% ทั้งนี้ให้นับวันที่ลงนามสัญญาสัมปทานเป็นวันที่ได้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งแรก

6.2 ความผันผวนของตลาดการเงินอันเป็นเหตุให้เกิดภาวะอัตราดอกเบี้ยสูงเกินกว่าสถานะการปกติ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการระบบทางหลวงสัมปทาน เพิ่มขึ้นเกินกว่าประมาณการของโครงการซึ่งส่งผลกระทบต่อในทางเสียหาย

6.3 การกระทำหรือการยกเว้นการกระทำใด ๆ ของกรมทางหลวง รัฐบาล หรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อการดำเนินโครงการ

6.4 การหยุดงาน (Strike, Riot and Civil Commotion) หรือภาวะการขาดแคลนวัสดุก่อสร้างที่จำเป็นต่อการดำเนินโครงการซึ่งทำให้งานต้องล่าช้าหรือชะงักงัน

6.5 เหตุสุดวิสัยอื่น ๆ อันได้แก่ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยบริษัทผู้รับสัมปทานไม่อาจป้องกันได้ แม้ได้มีการจัดการระมัดระวังตามสมควรแล้ว

6.6 เหตุอันเกิดจากความล่าช้าในการดำเนินการตามเงื่อนไขบังคับก่อน (Condition Precedent) ของสัญญาสัมปทาน โดยรวมถึงเงื่อนไขต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ คือ

6.6.1 บริษัทผู้ขอรับสัมปทานได้รับคำรับรองการส่งมอบพื้นที่สัมปทานทางหลวงตามแผนงานของข้อเสนอขอรับสัมปทาน รวมถึงการจัดการให้ที่ดินเพิ่มเติมในกรณีจำเป็นเพื่อการก่อสร้าง ดำเนินการและบำรุงรักษาระบบทางหลวงสัมปทานจากกรมทางหลวง

6.6.2 บริษัทผู้ขอรับสัมปทานได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้มีสิทธิและประโยชน์สูงสุดภายในพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

6.6.3 บริษัทผู้ขอรับสัมปทาน ได้รับการยืนยันจากกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาสัมปทานในการดำเนินการลงทุนในโครงการระบบทางหลวงสัมปทาน เพื่อให้บริษัทผู้ขอรับสัมปทานสามารถดำเนินการตามข้อเสนอขอรับสัมปทาน

6.6.4 บริษัทผู้ขอรับสัมปทาน ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากสถาบันการเงินต่าง ๆ เพื่อใช้ในการก่อสร้างดำเนินการ และบำรุงรักษาระบบทางหลวงสัมปทาน

6.7 มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ต่อกฎหมาย หรือได้มีการออกกฎหมายใหม่ ภายหลังจากวันยื่นขอรับสัมปทาน ซึ่งมีผลเสียหายต่อการดำเนินการตามโครงการ

ซึ่งเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นขึ้น บริษัทผู้ขอรับสัมปทานและกรมทางหลวงจักได้ทำการเจรจาและหาแนวทางในการแก้ไขเพื่อลด และ/หรือ จำกัดผลเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ดังกล่าว เพื่อรักษาลบประโยชน์ของผู้ขอรับสัมปทานให้อยู่ในระดับใกล้เคียงของข้อเสนอ โดยวิธีหนึ่งวิธีใด หรือหลายวิธีซึ่งประกอบด้วย

- การขยายระยะเวลาของการขอรับสัมปทาน และ/หรือ การขยายระยะเวลาการก่อสร้าง
- การปรับอัตราค่าผ่านทาง และ/หรือ การปรับระยะเวลาการปรับอัตราค่าผ่านทาง
- เปลี่ยนแปลงผลตอบแทน และ/หรือ กำหนดการจ่ายค่าตอบแทนแก่กรมทางหลวง
- วิธีการอื่น ๆ ที่ทั้งสองฝ่ายเห็นว่าเหมาะสม

แต่อย่างไรก็ตาม คงไม่เป็นการสมควรที่ผู้ศึกษาจะกล่าวถึงว่า รัฐบาลควรที่จะเลือกเอกชนรายใดรายหนึ่ง ทั้งในที่สุดแล้วมติของคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการเสียเองตามมติ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2533

5.3.1 ผลประโยชน์จากการทำโครงการนี้เมื่อรัฐบาลเลือกเอกชนรายใดรายหนึ่งใน 2 บริษัทที่ได้ทำการยื่นข้อเสนอ

5.3.1.1 ชนิดของผลประโยชน์

1. รัฐบาลไม่ต้องนำเงินงบประมาณมาลงทุนเกี่ยวกับโครงการนี้แต่อย่างใด ในขณะที่เดียวกันสามารถนำเงินงบประมาณไปลงทุนในโครงการอื่น

2. รัฐบาลสามารถแก้ปัญหาการจราจรในช่วงรังสิต-สระบุรีได้ตามที่กรมทางหลวงได้คาดการณ์ว่า ขณะนี้เส้นทางดังกล่าวจะรับสภาพการจราจรได้แค่ พ.ศ.2540 นี้เท่านั้น

3. ผลประโยชน์ที่กรมทางหลวงจะได้รับ ได้แก่ ภาษีการค้า ภาษีเงินได้ ค่าเช่าที่ดิน รวมถึงรายได้ที่กรมทางหลวงจะได้เพิ่มในช่วงสัมปทานอีก 3 ปี ซึ่งข้อเสนอนี้เป็นของบริษัทวิจิตรภักดิ์ฯ ส่วนบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้ยื่นข้อเสนอว่ากรมทางหลวงไม่สามารถเก็บเงินจนวนนี้ เนื่องจากเงื่อนไขของบริษัทที่จะขอปรับอายุสัมปทานเมื่อใดก็ได้

5.3.1.2 มูลค่าของผลประโยชน์

1. ด้านปริมาณ

1.1 ในส่วนของต้นทุนที่รัฐบาลไม่ต้องลงทุนนี้ จากข้อมูลของบริษัทวิจิตรภักดิ์ฯ นั้น ถ้ารัฐบาลลงทุนเองจะต้องลงทุนถึง 4,591 ล้านบาท ซึ่งเงินลงทุนนี้ยังไม่รวมถึงอัตราเงินเพื่อ ส่วนของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ รัฐบาลจะต้องลงทุนเพียง 3,854 ล้านบาท

1.2 ผลประโยชน์ที่ให้กรมทางหลวงนั้นทางบริษัทวิจิตรภักดิ์ฯ แบ่งผลประโยชน์ที่จะให้กรมทางหลวงจากค่าภาษีการค้า 3.3% เป็นเงิน 1,996 ล้านบาท ภาษีเงินได้ 35% 13,519 ล้านบาท ค่าเช่าที่ดิน (อาศัยข้อมูลของบริษัทวิจิตรภักดิ์ฯ ยื่นครั้งแรก) เป็นเงิน 0.8 ล้านบาท แบ่งกำไร 40/60 6,207 ล้านบาท รวม 21,723 ล้านบาท

ส่วนรายได้ที่กรมทางหลวงจะได้เพิ่มในช่วงสัมปทานอีก 3 ปี ที่บริษัทเสนอนั้น จะได้เป็นค่าภาษีการค้า 3.3% 539 ล้านบาท ภาษีเงินได้ 35% 4,504 ล้านบาท ค่าเช่าที่ดิน 0.1 ล้านบาท แบ่งกำไร 40/60 3,346 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 8,389 ล้านบาท

ส่วนรายได้ที่กรมทางหลวงจะได้รับจากบริษัทอิตาเลียนไทยฯ โดยแบ่งเป็นผลประโยชน์ดังต่อไปนี้ คือ ภาษีการค้าไม่มี ภาษีเงินได้ 35% 9,361 ล้านบาท ค่าเช่าที่ดิน 1,100 ล้านบาท แบ่งกำไร ไม่มี รวม 10,361 ล้านบาท ส่วนรายได้ที่กรมทางหลวงจะได้เพิ่มในช่วงสัมปทานอีก 3 ปี จะได้เงิน 15,488 ล้านบาท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ว่า บริษัทสามารถขอปรับอายุสัมปทานเมื่อใดก็ได้

2. ด้านคุณภาพ

2.1 รัฐบาลสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ เพราะจากการประมาณการของกรมทางหลวงได้สำรวจและรวบรวมสถิติไว้เมื่อ ปี 30 พบว่า มีรถวิ่งประมาณ 142,300 คันต่อวัน โดยมีอัตราส่วนของรถประเภทต่าง ๆ แปรผันไปตามช่วงทาง และระยะทางได้ดังนี้ คือ

| | |
|--------------------|----------|
| ก. รถเก๋งส่วนบุคคล | 21 - 46% |
| ข. รถบรรทุก 10 ล้อ | 23 - 41% |
| ค. รถบรรทุก 6 ล้อ | 6 - 15% |
| ง. รถบัส | 7 - 10% |
| จ. รถบิคอปโดยสาร | 3 - 11% |

จะเห็นได้ว่า รถส่วนใหญ่ที่วิ่งสายนี้คือ รถบรรทุก 10 ล้อ และรถเก๋งส่วนบุคคล ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถที่ขนส่งสินค้า และการติดต่อธุรกิจส่วนใหญ่ แต่ถ้ารถทั้ง 2 ประเภทต้องมาติดการจราจรในแถบนี้แล้ว จะมีผลกระทบต่อธุรกิจและสินค้าที่ขนส่งอย่างไรบ้าง รวมถึงการสูญเสียน้ำมันที่ดูจะมีความสำคัญขั้นทุกที

5.3.1.3 บุคคลที่ได้รับผลประโยชน์

1. พรรคการเมือง ดูเหมือนว่าพรรคกิจสังคมซึ่งมี นายมนตรี พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะมีส่วนผลักดันโครงการนี้อย่างมาก พร้อมกันนั้นจะเห็นได้ว่า ความผูกพันระหว่างบริษัทวิจิตรภัณฑ์ กับนายมนตรีเองก็มีความสนิทสนมกัน เพราะบริษัทวิจิตรภัณฑ์นี้เป็นฐานทางการเงินให้กับพรรคกิจสังคม และบริษัทวิจิตรภัณฑ์ก็ทำมาหากินกับกระทรวงนี้มานาน ส่วนบริษัทนี้เอง เดิมทีนายบรรหาร ศิลปอาชา เคยดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการผู้จัดการ เมื่อเข้าดำรงตำแหน่งทางการเมือง จึงลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว

2. ประชาชน จะเห็นได้ว่า ประชาชนที่วิ่งรถในถนนดังกล่าว ถึง 142,300 คันต่อวัน จะได้รับความสะดวกจากโครงการดังกล่าวมากขึ้น

5.3.2 ผลเสียจากการทำโครงการดังกล่าว ถ้ารัฐบาลเลือกเอกชนรายใดรายหนึ่ง เข้ามารับสัมปทาน

5.3.2.1 ชนิดของผลเสีย

1. ค่าผ่านทางที่กลุ่มแนวร่วม ส.ส.ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อการพัฒนา ได้ออกมาทำการคัดค้านอย่างมากก็คือ เรื่องนี้

ตารางที่ 5.3 การเปรียบเทียบอัตราค่าผ่านทางของบริษัทจำกัดร่วมสี่แสงและบริษัทอิตาเลียนไทย

| | ข้อเสนอของบริษัทจำกัดร่วมสี่แสง เมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2533 ซึ่งต้องมีทางขนานตลอดสาย | ข้อเสนอของบริษัทอิตาเลียนไทย เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2533 ซึ่งต้องมีทางขนานตลอดสาย |
|--------------------|--|--|
| 1. อัตราค่าผ่านทาง | | |
| 1.1 รถ 4 ล้อ | 40 | 35 |
| 1.2 รถ 6 ล้อ | 60 | 55 |
| 1.3 รถ 10 ล้อ | 100 | 95 |

ที่มา : ฝ่ายวิชาการ พรรคบางชนชาวไทย

จากค่าผ่านทางที่ทั้ง 2 บริษัทได้นำเสนอนี้ ทางกลุ่มแนวร่วม ส.ส.อีสานได้อ้างว่า ทางรังสิต-สระบุรีจะมีด่านทั้งสิ้น 3 ด่านในสายสัมปทานรังสิต-สระบุรี และอีก 4 ด่านในทางสายสระบุรี-นครราชสีมา ซึ่งประชาชนต้องเสียค่าผ่านทางประมาณ 210-700 บาท/การไป-กลับ 1 เที่ยว

2. เงื่อนไขและเหตุการณ์ที่ยกเว้นของบริษัททั้งสอง

2.1 สำหรับเงื่อนไขของบริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสี่แสง จำกัด ที่ได้เสนอเงื่อนไขในเรื่องผลตอบแทนการลงทุนและอายุสัมปทาน ที่เขียนไว้ว่า "การจะใช้อัตราใดในช่วงใดจะพิจารณาจากผลตอบแทนการลงทุนที่เป็นธรรม คือ จะจัดเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ให้อัตราผลตอบแทนการลงทุนอยู่ในช่วง 17-18%" ทั้งความในเอกสารได้ระบุไว้ว่า อัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เสนอนั้นได้เพื่อสำหรับอัตราเงินเพื่อที่คาดว่าจะมี ในกรณีที่อัตราเงินเพื่อสูงกว่าที่ประมาณไว้ ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการบูรณะซ่อมแซม ขยายทาง และดำเนินการทางหลวงสัมปทานเป็นไปอย่างเรียบร้อย และเพื่อประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้ทางหลวงสัมปทาน ผู้ขอสัมปทานขอปรับค่าธรรมเนียมผ่านทาง... การระบุในสัญญาดังกล่าวเท่ากับเป็นการขอปรับค่าผ่านทางได้ในทุกช่วงเวลาสัมปทาน ทั้งยังมีการกำหนดอัตราขั้นต่ำไว้ทั้งในข้อ 2.4.1 และ 2.4.2 อีกด้วย ซึ่งเงื่อนไขนี้ตรงกับเหตุการณ์ยกเว้นของบริษัทตาเลี่ยนไทยฯ ในข้อที่ 1 และ 2 เช่นกัน

2.2 ส่วนในเงื่อนไขข้อที่ 2.5 ที่กล่าวถึงการสนับสนุนจากกรมทางหลวงในเอกสารที่ระบุว่า... กรมทางหลวงจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นหรือรายได้ที่ลดลงอันเนื่องมาจากการแก้ไขกฎหมาย หรือกฎหมายที่ออกใหม่หลังจากเริ่มสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวข้องทางหลวงสัมปทาน ภาษีอากร และอื่น ๆ ทั้งค่าชดเชยต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องจ่ายภายใน 30 วันหลังจากผู้ขอรับสัมปทานได้มีหนังสือเรียกเก็บพร้อมข้อมูลประกอบ จุดนี้ทำให้ผู้ศึกษาเห็นว่า เงื่อนไขดังกล่าวเป็นข้อผูกมัดความรับผิดชอบของกรมทางหลวงโดยไม่เปิดโอกาสให้มีการเจรจา ซึ่งเงื่อนไขมีความคล้ายกับเงื่อนไขของบริษัทตาเลี่ยนไทยฯ ในข้อ 7

2.3 สำหรับหัวข้อในเงื่อนไขข้อที่ 2.6.2 ในเรื่องการหยุดดำเนินการในเอกสารของบริษัทวิจิตรก่อสร้างร่วมค้าสี่แสง ที่ระบุไว้ว่าในกรณีที่กรมทางหลวงไม่ได้ให้การสนับสนุนตามเงื่อนไขข้อเสนอนี้... กรมทางหลวงจะต้องชดเชยสำหรับเงินลงทุนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น จุดนี้ทำให้เราเห็นได้ว่า การที่จะยกเรื่องการไม่ได้ให้การสนับสนุนขึ้นมาเป็นข้ออ้างดูเหมือนว่าจะไม่สามารถเอาอะไรมาวัดได้ และจุดนี้นับว่าเป็นตัวแปรที่สำคัญได้เช่นกัน

2.4 หัวข้อในเรื่องการบอกเลิกสัญญาโดยกรมทางหลวง จากเอกสาร จะเห็นได้ว่าไม่ว่ากรมทางหลวงจะบอกเลิกเองหรือผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้ขอยกเลิกกรมทางหลวงก็ต้องจ่ายเงินชดเชยให้กับผู้รับสัมปทานทั้งสิ้น แสดงให้เห็นว่าทางการเป็นผู้เสียผลประโยชน์อย่างชัดเจน ในจุดนี้

2.5 และจากเงื่อนไขสุดท้ายที่ส่งผลทำให้ทางการต้องเป็นผู้เสียเปรียบ แต่ฝ่ายเดียวก็คือหัวข้อที่กล่าวถึงเงื่อนไขการเพิกถอนสัมปทาน จากเอกสารที่กล่าวว่า กรมทางหลวงจะต้องจ่ายค่าชดเชยตามค่ามากของ 1. ค่าทางเศรษฐศาสตร์ของสัมปทานทางหลวง ซึ่งก็คือค่าปัจจุบันของผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้ตลอดอายุสัมปทานที่เหลือ... 2. ค่าซึ่งจะทำให้อัตราผลตอบแทนการลงทุนของผลตอบแทนที่ได้รับมาแล้ว รวมกับค่าชดเชยต่อเงินที่ลงทุนไปไม่น้อยกว่า 17.5% โดยคิดค่าเงินที่ปีเริ่มสัญญาสัมปทาน จะเห็นได้ว่ากรมทางหลวงต้องชดใช้เงินจำนวนมาก

5.3.2.2 มูลค่าของผลเสีย

1. ด้านปริมาณ

1.1 จากค่าผ่านทางที่บริษัทวิจิตรภัณฑ์เสนอขึ้น จะพบว่าจากการประมาณการรายได้โดยใช้ปริมาณการจราจรของกรมทางหลวงเป็นหลักพบว่า ถ้ากรมทางหลวงสามารถเก็บค่าผ่านทางเองจะได้รายได้ในปีที่ 28 เป็นเงินจำนวนถึง 18,261,680,000 ล้านบาท จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นถึงรายได้ที่กรมทางหลวงจะได้รับแต่ไม่ได้รับ

1.2 จากเงื่อนไขที่บริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้กำหนดไว้ว่า ส่วนของการประกันรายได้ โดยคิดจากปริมาณการจราจรที่ต่ำกว่าที่กรมทางหลวงได้ทำการประเมินไว้ กรมทางหลวงจะต้องจ่ายเงินจำนวน 7,100 ล้านบาท (จนตลอดอายุสัมปทาน) ในขณะที่บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสี่แสงได้กล่าวไว้ในส่วนประกันรายได้โดยไม่ได้ระบุจำนวนเงินไว้ แต่ได้กล่าวว่า กรมทางหลวงจะต้องจ่ายชดเชยในรายได้ที่ลดลงภายใน 30 วัน

1.3 จากเงื่อนไขที่บริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้ขอการส่งเสริมการลงทุน โดยรัฐบาลต้องเสียผลประโยชน์จากการให้การส่งเสริมการลงทุนเป็นเงินถึง 400 ล้านบาท รวมดอกเบี้ย 13% ถึงปีที่บริษัทอิตาเลียนไทยฯ จะเก็บเงินได้คุ้มทุน 12 ปี เป็นเงิน 1,730 ล้านบาท

2. ด้านคุณภาพ

2.1 บริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ ได้ยื่นข้อเสนอที่จะมีสิทธิหยุดดำเนินการทางหลวงสัมปทานทั้งหมดหรือบางส่วนชั่วคราวหรือถาวรก็ได้ โดยมีข้ออ้างว่าในกรณีที่กรมทางหลวงไม่ได้ทำตามข้อเสนอในการสนับสนุนโครงการดังกล่าว เงื่อนไขนี้เป็นการกำหนดขึ้นโดยบริษัท โดยไม่จำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงแต่อย่างใด ซึ่งเงื่อนไขนี้เหมือนกับเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ในข้อ 4 ซึ่งถ้ามีการหยุดงานจริง มีผลเสียหายต่อประเทศอย่างแน่นอน

2.2 ในส่วนของเงื่อนไขที่กล่าวถึง การชดเชยเมื่อบริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ บอกล้มสัญญาเกี่ยวกับทางกรมทางหลวง ซึ่งมูลค่าตรงนี้ไม่สามารถประเมินค่าเสียหายได้อย่างชัดเจน ซึ่งเงื่อนไขนี้ก็ได้ปรากฏในเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ เช่นกัน

5.3.2.3 บุคคลที่ได้รับผลกระทบ

1. รัฐบาลโดยกรมทางหลวงจะต้องได้รับผลกระทบอย่างเห็นได้ชัดจากเงื่อนไขและข้อเสนอดังกล่าว ซึ่งได้กล่าวถึงในข้างต้น ทั้งสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ถึง 28 ปี ซึ่งจะเป็นการต่อรัฐบาลในชุดต่อไปอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2. ภาระที่เกิดกับประชาชน ประชาชนโดยเฉพาะผู้ที่มั่งมีฐานะอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะต้องเสียค่าผ่านทางจำนวนถึง 3 ด้าน สำหรับสายสัมปทานรังสิต-สระบุรี และอีก 4 ด้านในสายสระบุรี-นครราชสีมา ทั้งหมด 7 ด้าน ไปและกลับ 14 ด้าน คิดเป็นค่าผ่านทางเป็นเงิน 210-700 บาท ตามประเภทของพาหนะ

5.3.3 กรณีการเปรียบเทียบผลประโยชน์และผลเสียถ้ารัฐบาลอนุมัติให้มีการดำเนินการ ในโครงการนี้

5.3.3.1 ควรทำ/ไม่ควรทำ

ควรมีการพิจารณาเห็นว่าโครงการนี้สมควรที่จะเป็นโครงการที่รัฐบาลต้องเป็นผู้ลงทุนเองหรือไม่เพราะถือว่าเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน แต่ในเวลานั้นรัฐบาลภายใต้การนำของ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรี ได้อนุมัติโครงการจำนวนมากหลายโครงการโดยเงินงบประมาณที่รัฐบาลใช้ไปนั้นมีจำนวนมาก ซึ่งมีผลทำให้เงินงบประมาณในการสร้างทางดังกล่าวมีไม่พอ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องอาศัยบริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการโครงการดังกล่าว ในขณะที่เดียวกันปัญหาการจราจรในเส้นทางดังกล่าวก็ถือว่ามีความจำเป็นเป็นอย่างมาก เพราะจากการศึกษาของกรมทางหลวงนั้นพบว่าการจราจรในเส้นทางดังกล่าวจะวิกฤตอย่างมากอีก 10 ปีข้างหน้า

ในประเด็นต่อมาที่ต้องมีการพิจารณาอีกคือเมื่อรัฐบาลไม่มีเงินงบประมาณพอที่จะนำมาลงทุนในโครงการดังกล่าวแล้ว เงื่อนไขของบริษัทที่จะได้รับสัมปทานนั้นสมควรที่รัฐบาลจะให้เป็นผู้ได้รับสัมปทานหรือไม่ เพราะเงื่อนไขแรกที่สุดศึกษาเห็นได้ชัดจากเงื่อนไขของทั้ง 2 บริษัทพบว่าค่าผ่านทางที่รถบรรทุกซึ่งเป็นรถที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวสูงสุดนั้นต้องรับการถึง 700 บาทต่อเที่ยวไป-กลับ ซึ่งถือว่าเป็นค่าผ่านทางที่แพงอย่างไม่ต้องสงสัยเพราะถ้ารัฐบาลอาศัยเงินงบประมาณไปสร้างทางดังกล่าวแล้ว โดยให้ถือว่าเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่รัฐบาลจะต้องเป็นผู้ดำเนินการเพื่อประชาชนแล้ว ผลประโยชน์ก็จะต้องตกอยู่กับประชาชนอย่างแน่นอน หรือถ้ารัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการเสียเองแล้วการเก็บค่าผ่านทางในราคาที่สูงกว่าที่ 2 บริษัทเสนอมา ประชาชนจะได้ผลประโยชน์มากกว่าหรือไม่ (จากตารางที่ 5.4)

เมื่อรัฐบาลได้ทำการประมูลโครงการดังกล่าวโดยมีบริษัทดีตาเลียนไทยฯ และบริษัท วิจิตรภักดิ์ฯ เข้าประมูลโครงการดังกล่าว โดยเสนอเงื่อนไขที่ทำให้รัฐบาลเสียผลประโยชน์มากกว่าประโยชน์ที่รัฐบาลจะได้รับ

แต่จากการศึกษาวิธีการเขียนเสนอโครงการนั้นพบว่าทั้ง 2 บริษัทมีการนำเสนอที่แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด โดยปรากฏว่าบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้แยกเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นไว้อย่างชัดเจน ในขณะที่บริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ ได้เสนอเงื่อนไขที่มีลักษณะคล้ายกันเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น แต่การนำเสนอของบริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ เสนอในลักษณะผสมผสานไปกับข้อเสน่อื่นๆ ด้วย ซึ่งเท่ากับทำให้เห็นได้ว่าบริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ รัข้อมูลในวงในของระดับผู้ที่ทำหน้าที่ตัดสินใจดีกว่า บริษัทอิตาเลียนไทยฯ จุดนั้นนับเป็นจุดหนึ่งที่ทำให้กระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการกลั่นกรอง โครงการดังกล่าว ได้อ้างว่าไม่พิจารณาข้อเสนอของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ เพราะเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นของบริษัทเป็นเงื่อนไขที่เด่นชัดเกินกว่าที่กระทรวงคมนาคมจะสามารถยอมรับเงื่อนไขดังกล่าวได้

จากการวิเคราะห์เชิงผลได้-ผลเสียของ โครงการก็พบว่าผลเสียที่รัฐบาลจะต้องได้รับนั้นมีมากกว่าผลได้อยู่ดี แต่อย่างไรก็ตามจากการที่บริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ ได้รับสัมปทานในเส้นทางดังกล่าว แม้ว่าจะเป็นที่รู้ตัวว่าผู้ที่อยู่เบื้องหลังบริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ และบริษัทที่แสวงก็คือนายมนตรี พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมซึ่งต้องอาศัยการเงินจากบริษัทดังกล่าว ส่วนบริษัทที่แสวงนั้น ก็มีนายบรรหาร ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยซึ่งเคยเป็นกรรมการผู้จัดการของบริษัทดังกล่าว รัตนากรคนสนิทของ พล.อ. เปรม ติณสูลานนท์ เป็นผู้วิ่งเต้นเรื่องนี้ให้ก็ตาม ซึ่งมีผลทำให้โครงการต้องชะงักการตัดสินใจในระยะหนึ่ง

แต่อย่างไรก็ตามเรื่องนี้ดูเหมือนว่าจะมีการเล่นการเมืองอย่างต่อเนื่อง และการที่การเมืองเรื่องนี้กลายเป็นข่าวใหญ่ก็เพราะด้วยสาเหตุหนึ่งก็คือการที่ไม่ประสานผลประโยชน์กันระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ได้ทั้งการที่นายมนตรี พงษ์พานิช ได้ให้บริษัทอิตาเลียนไทยฯ ยื่นข้อเสนอเข้ามาอีกครั้งหนึ่งก็เป็นเพราะว่านายมนตรีต้องการที่จะรับข้อเสนอครั้งล่าสุดของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ เพราะหลังจากที่นายมนตรีได้ทราบข้อมูลแล้ว ก็ได้นำเรื่องนี้ให้กรมอัยการเป็นผู้ที่ตัดสินใจ และหลังจากนั้นกรมอัยการก็ได้ตีความว่าบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ไม่มีสิทธิ์ที่จะยื่นข้อเสนอดังกล่าว

จะสังเกตเห็นได้ว่าแม้ว่าการวิเคราะห์เชิงผลได้-ผลเสียจะวิเคราะห์อย่างชัดเจนว่าถ้ารัฐบาลเลือกบริษัทเอกชนรายใดรายหนึ่งก็ตาม รัฐบาลก็จะได้รับผลเสียมากกว่าผลดี

แต่การที่เรื่องนี้สามารถยืดการพิจารณาออกมาได้นานขนาดนี้ก็เพราะว่า ผู้ตัดสินใจในนโยบายดังกล่าวต่างมีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับโครงการดังกล่าวโดยตรง ทั้งการที่นายกรัฐมนตรีต้องออกมายุติเรื่องดังกล่าวโดยการให้ทหารช่างเข้ามาดำเนินการเองก็เพราะการต่อสู้กันระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ของนายมนตรี พงษ์พานิช และนายบรรหาร ศิลปอาชา และกลุ่มของบริษัทอิตาเลียน ไทยฯ ซึ่งมีผู้ใหญ่ในวงการเมืองเช่น พล.อ. เปรม ติณสูลานนท์ และนายประสพ รัตนากร เป็นผู้อยู่เบื้องหลังการผลักดันเรื่องดังกล่าว

ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้ใช้เงินงบประมาณในการลงทุนหาโครงการดังกล่าวทั้งนายประมวล สภาส รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังก็ได้รับปากต่อคณะรัฐมนตรีว่าจะเป็นผู้ทำเงินมาดำเนินการในโครงการนี้แต่ในท้ายที่สุดนายประมวล สภาส ก็อ้างในเวลาต่อมาว่าไม่สามารถหาโครงการนี้ได้โดยขอให้กรมทางหลวงทางงบประมาณในเรื่องนี้เอาเอง โครงการดังกล่าวจึงไม่มีที่ท่าว่าจะเกิดจนกระทั่งทุกวันนี้

ตารางที่ 5.4 การแสดงรายได้จากการเก็บค่าผ่านทางสายรังสิต-สระบุรี

| ปี | ปริมาณ การจราจร (1000 คัน/วัน) | ปริมาณรถ วิ่งใน 6 ช่องทาง (1000 คัน/วัน) | รายได้ จากรถหนึ่ง (ล้านบาท/ปี) | รายได้ จากรถ 6 ล้อ (ล้านบาท/ปี) | รายได้ จากรถ 10 ล้อ (ล้านบาท/ปี) | รวมรายได้ (ล้านบาท/ปี) |
|------|--------------------------------------|--|--------------------------------------|---------------------------------------|--|---------------------------|
| 2533 | 61 | 21 | 122.64 | 137.970 | 229.95 | 490.56 |
| 2534 | 66 | 26 | 151.84 | 170.82 | 284.7 | 607.36 |
| 2535 | 70 | 30 | 175.2 | 197.1 | 328.5 | 700.8 |
| 2536 | 76 | 36 | 210.24 | 236.52 | 394.2 | 840.96 |
| 2537 | 82 | 42 | 245.28 | 275.94 | 459.9 | 918.12 |
| 2538 | 88 | 48 | 280.32 | 315.36 | 525.6 | 1,121.28 |
| 2539 | 95 | 55 | 321.2 | 361.35 | 602.25 | 1,284.8 |
| 2540 | 102 | 62 | 362.08 | 407.34 | 678.9 | 1,448.32 |
| 2541 | 108 | 68 | 397.12 | 446.76 | 744.6 | 1,588.48 |
| 2542 | 115 | 75 | 438.0 | 492.75 | 821.25 | 1,752.0 |
| 2543 | 123 | 83 | 484.72 | 545.31 | 908.85 | 1,938.88 |
| 2544 | 132 | 92 | 913.376 | 1,037.622 | 1,722.654 | 3,673.652 |
| 2545 | 139 | 99 | 982.872 | 1,116.5715 | 1,853.7255 | 3,953.169 |
| 2546 | 147 | 107 | 1,062.296 | 1,206.7995 | 2,003.5215 | 4,272.617 |
| 2547 | 156 | 116 | 1,515.688 | 1,303.306 | 2,172.042 | 4,631.996 |
| 2548 | 165 | 125 | 1,241.0 | 1,409.8125 | 2,340.5625 | 4,991.375 |
| 2549 | 174 | 134 | 1,330.352 | 1,511.319 | 2,509.083 | 5,350.754 |
| 2550 | 185 | 145 | 1,439.56 | 1,635.3825 | 2,715.0525 | 5,789.995 |

ตารางที่ 5.4 (ต่อ)

| ปี | ปริมาณ การจราจร (1000 คัน/วัน) | ปริมาณรถ ที่วิ่งใน 6 ช่องทาง (1000 คัน/วัน) | รายได้ * จากรถหนึ่ง (ล้านบาท/ปี) | รายได้ ** จากรถ 6 ล้อ (ล้านบาท/ปี) | รายได้ *** จากรถ 10 ล้อ (ล้านบาท/ปี) | รวมรายได้ (ล้านบาท/ปี) |
|------|--------------------------------------|---|--|--|--|---------------------------|
| 2551 | 196 | 156 | 1,548.768 | 1,759.446 | 2,921.022 | 6,229.236 |
| 2552 | 208 | 168 | 1,667.904 | 1,894.788 | 3,145.716 | 6,708.408 |
| 2553 | 221 | 181 | 2,801.156 | 3,151.3005 | 5,252.1675 | 11,204.624 |
| 2554 | 235 | 195 | 3,017.82 | 3,395.0475 | 5,658.4125 | 12,071.28 |
| 2555 | 249 | 209 | 3,234.484 | 3,638.7945 | 6,064.6575 | 12,937.936 |
| 2556 | 264 | 224 | 3,466.624 | 3,899.952 | 6,499.920 | 13,866.496 |
| 2557 | 279 | 239 | 3,698.764 | 4,161.1095 | 3,935.1825 | 14,795.056 |
| 2558 | 296 | 256 | 3,961.856 | 4,457.088 | 7,428.48 | 15,847.424 |
| 2559 | 316 | 276 | 4,271.376 | 4,805.298 | 8,008.83 | 17,085.504 |
| 2560 | 335 | 295 | 4,565.420 | 5,136.0975 | 8,560.1625 | 18,261.68 |

ที่มา : ฝ่ายวิชาการ พรรคบางชนชาวไทย

* ในช่วง พ.ศ.2533-2543 ใช้อัตราค่าผ่านทาง 40 บาท ช่วง พ.ศ.2544-2552

ใช้อัตราค่าผ่านทาง 68 บาท ช่วง พ.ศ.2553-2560 ใช้อัตรา 106 บาท

** ในช่วง พ.ศ.2533-2543 ใช้อัตราค่าผ่านทาง 60 บาท ช่วง พ.ศ.2544-2552

ใช้อัตราค่าผ่านทาง 103 บาท ช่วง พ.ศ.2553-2560 ใช้อัตรา 159 บาท

***ในช่วง พ.ศ.2533-2543 ใช้อัตราค่าผ่านทาง 100 บาท ช่วง พ.ศ.2544-2552

ใช้อัตราค่าผ่านทาง 171 บาท ช่วง พ.ศ.2553-2560 ใช้อัตรา 265 บาท

* รายได้จากรถหนึ่ง = 40% ของปริมาณรถที่วิ่งใน 6 ช่องทาง X 365 วัน X อัตราค่าผ่านทางรถหนึ่ง

** รายได้จากรถ 6 ล้อ=30% ของปริมาณรถที่วิ่งใน 6 ช่องทาง X 365 วัน X อัตราค่าผ่านทางรถ 6 ล้อ

***รายได้จากรถ10 ล้อ=30% ของปริมาณรถที่วิ่งใน 6 ช่องทาง X 365 วัน X อัตราค่าผ่านทางรถ 10 ล้อ

5.3.3.2 ปัญหาของการตัดสินใจ ¹¹

1. การออกประกาศของกรมทางหลวงในการประมูลครั้งนี้ ไม่ถูกต้องตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2532 แต่แรกจะเห็นได้ว่าการประกาศกรมทางหลวง "เอกสารโครงการ" ทางหลวงสัมปทานสายรังสิต-สระบุรี ข้อ 3 เรื่องลักษณะโครงการทางหลวงสัมปทาน โดยในข้อ 3.3 เรื่องงานก่อสร้างทางขนานสองข้างทางสัมปทาน ได้กำหนดไว้ดังนี้ ผู้รับสัมปทานจะต้องก่อสร้างทางขนานสองข้างทางสัมปทาน ข้างละ 2 ช่องจราจร ผิวแอสฟัลท์คอนกรีต หรือคอนกรีตเสริมเหล็ก พร้อมไหล่ทางตามความจำเป็นและเหมาะสมกับสถานที่และสภาพใช้งาน เพื่อให้ชุมชนสองข้างทาง และบริเวณใกล้เคียงกันสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้ตามปกติ โดยไม่ต้องเสียค่าผ่านทาง นอกจากนี้ในแบบของเอกสารโครงการของกรมทางหลวงยังได้เสนอ 2 รูปแบบ คือ รูปแบบที่มีทั้งทางขนานและรูปแบบที่ไม่มีทางขนานแสดงว่ากรมทางหลวงออกประกาศไม่ชัดเจนคลุมเครือ ไม่ถูกต้องตามมติคณะรัฐมนตรี (21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2532) ดังกล่าว แต่แรกแล้วจากเหตุผลที่กล่าวมาแล้วพบว่ากรมทางหลวงออกประกาศดังกล่าวผิด บริษัท เอกชนที่เสนอโครงการมาเพื่อประกอบการพิจารณาของกรมทางหลวง จึงเสนอไม่ครบถ้วนตามไปด้วย เช่น กรณีของบริษัทวิจิตรภัทรร่วมค้าสีแสง ซึ่งได้รับพิจารณาให้เป็นผู้ชนะไปแล้ว แต่ในร่างสัมปทานได้ระบุให้ก่อสร้างทางขนาน 4 ช่องทางจราจร ยาว 35.3 กม. (ข้างละ 17.65 กม.) เท่านั้น ซึ่งไม่ตรงตามมติคณะรัฐมนตรี (21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2532) ทำให้เกิดปัญหา ดังนั้นกรมทางหลวงจึงต้องเจรจารายละเอียด และเงื่อนไขใหม่กับ บริษัทวิจิตรภัทรร่วมค้าสีแสงแต่ในทางที่ถูกต้อง คค, กรมทางหลวง ควรจะล้มเลิกการประมูลให้เป็นโมฆะ เพราะเรื่องการสร้างทางขนานตลอดสายมิใช่ข้อตกลงปลีกย่อย แต่เป็นเรื่องใหญ่ ซึ่งการเสนอโครงการ (Proposal) ต้องเริ่มต้นกันใหม่หมดทุกบริษัท เรื่องดังกล่าวถึงเป็นความผิดของกรมทางหลวง ซึ่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย และเพื่อให้ความเป็นธรรมกับทุกบริษัท รัฐควรล้มการประมูล และให้มีการดำเนินการประมูลใหม่

¹¹สัมภาษณ์ พินิจ สิทธิไธ, ส.ส. จังหวัดเลย พรรคบางชนชาวไทย. 16 กุมภาพันธ์ 2533.

2. การพิจารณาเรื่องข้อเสนอด้านหลักประกันของผู้ที่มีความผิดพลาดแต่แรก เพราะจากประกาศกรมทางหลวง ข้อ 2.1 เรื่องการยื่นหลักฐานค้ำประกัน ได้กำหนดไว้ว่าจะต้องมีหลักประกันไม่น้อยกว่า 5% ของรายจ่ายโครงการทั้งหมด จึงจะมีสิทธิ์ได้รับการพิจารณาในขณะที่บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีแสงได้ยื่นหลักค้ำประกันเงิน 200 ล้านบาทถ้วน ซึ่งเมื่อคำนวณจริง ๆ แล้ว รายจ่ายทั้งหมดของโครงการเท่ากับ 4,591.4 ล้านบาท ซึ่งรายจ่ายของโครงการก็เป็นแบบที่มีได้มีการสร้างทางขนานตลอดสายด้วย ดังนั้นเงินที่บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีแสงต้องวางประกันจึงต้องเท่ากับ 229.55 ล้านบาท ดังนั้นเมื่อบริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีแสงวางหลักค้ำประกันโครงการน้อยกว่า 5% ดังกล่าว บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีแสงจึงไม่มีสิทธิ์ได้รับการพิจารณาแต่แรก ซึ่งข้อนี้ถือว่าเป็นความบกพร่องอย่างมากของคณะกรรมการทั้ง 2 ชุด ของกระทรวงคมนาคม คือ ทั้งคณะกรรมการดำเนินการตามโครงการ และคณะกรรมการกลั่นกรองรวมทั้งกรมทางหลวงที่ผ่านข้อเสนอดังกล่าว และให้บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีแสงเป็นผู้ชนะ โดยไม่พิจารณารายละเอียดให้รอบคอบ

3. ความถูกต้องด้านกฎหมาย จากพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พ.ศ. 2475 ตามมาตรา 6 ได้กำหนดให้ผู้ยื่นเรื่องราขอสัมปทานต้องดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ คือ แจ้งความในหนังสือพิมพ์ปิดประกาศมอบแผนผังการสร้างทาง ภายใน 3 เดือน ทั้งตามมาตรา 7 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรายงานความเห็นในเรื่องราขอรับสัมปทานเพื่อรัฐทราบด้วย ซึ่งในทางปฏิบัติมิได้มีการดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าว

4. ผลประโยชน์ของประเทศชาติ และประชาชน จากการพิจารณาข้อเสนอของบริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีแสงครั้งสุดท้าย เมื่อ 5 ม.ค. 33 และข้อเสนอของบริษัทิตาเลียนไทยฯ ครั้งสุดท้ายเมื่อ 16 มกราคม 2533 พบว่าอัตราค่าผ่านทางสูงมาก สำหรับผลประโยชน์ที่เสนอให้รัฐค่อนข้างสูงก็จริง แต่โครงการดังกล่าวมิใช่เป็นโครงการที่รัฐควรแสวงหากำไรหรือผลประโยชน์เพราะเป็นโครงการพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจ ด้านสาธารณูปการ ดังนั้น รัฐควรพิจารณากำหนดอัตราค่าผ่านทางเองให้ต่ำกว่านี้ อาจด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้คือ

4.1 ประกาศของกรมทางหลวงในเอกสารโครงการได้ระบุเรื่องงานก่อสร้างทางขนานสองข้างทางสัมปทานไว้ในข้อ 3.3 ของประกาศ ซึ่งขัดกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532 ซึ่งกำหนดให้สร้างทางคู่ขนาน 4 ช่องทาง (ข้างละ 2 ช่องทาง) ตลอดสาย โดยประชาชนไม่เสียค่าผ่านทาง ซึ่งถือว่ากรมทางหลวงออกประกาศไม่ถูกต้อง

ดังนั้น เมื่อผู้ยื่นสัมปทานพิจารณาจากเอกสารแล้ว อาจเข้าใจผิด ทำให้ การจัดทำข้อเสนอโครงการ (Proposal) ขอรับสัมปทานไม่ตรงตามมติคณะรัฐมนตรีการพิจารณาข้อเสนอ จึงไม่สมบูรณ์แต่แรกแล้ว

4.2 หากเปรียบเทียบข้อเสนอด้านหลักประกัน ซึ่งตามประกาศกรมทางหลวง ข้อ 2.1 ได้กำหนดไว้ว่า จะต้องเป็นหลักประกันไม่น้อยกว่า 5% ของรายจ่ายโครงการทั้งหมดซึ่งข้อเท็จจริงแล้ว บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีเสงได้วางเงินค้ำประกันจำนวน 200 ล้านบาทถ้วน ซึ่งหากพิจารณาจริงๆ บริษัทวิจิตร ภัณฑ์ร่วมค้าสีเสงมีรายจ่ายโครงการ (กรณีที่ไม่ได้สร้างทางคู่ขนานตลอดสาย) 4,591.4 ล้านบาท ซึ่งวงเงิน ประกันต้องวางสูงกว่า 200 ล้านบาทแน่นอน ดังนั้นข้อเสนอของบริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีเสงจึงไม่ผ่านแต่แรก แล้ว บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีเสงจึงไม่ได้รับการพิจารณาเช่นเดียวกับบริษัทอิตาเลียนไทยฯ สำหรับบริษัท อิตาเลียนไทยฯ ซึ่งมีเงื่อนไขบังคับก่อนจึงไม่ได้พิจารณา ดังนั้นการพิจารณาผู้ยื่นข้อเสนอในครั้งนั้น จึงควรถือ ว่าไม่มีผู้ได้ผ่านการพิจารณาเลยแม้แต่รายเดียว

5. รัฐบาลพิจารณาทิ้งประชาชนอย่างไร รัฐบาลชด้นมัน โยนายกับประชาชนอย่างไร เกี่ยวกับโครงการพื้นฐานทางเศรษฐกิจ โครงการทางหลวงสัมปทาน ซึ่งเป็นโครงการที่รัฐพยายามที่จะให้ บริการประชาชนด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (น้ำ ไฟ ถนน) อย่างทั่วถึง โดยรัฐจะไม่แสวงหา ประโยชน์หรือกำไร ใช้หรือไม่? ถ้าใช่ เรื่องกระทรวงคมนาคมที่เสนอมาก็คือหลักการทั้งหมด เพราะเมื่อ พิจารณาจากเรื่องข้อเสนอมา บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีเสงและบริษัทอิตาเลียนไทยฯ พยายามจะให้ผลประโยชน์ กับรัฐมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น บริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีเสงให้ 4,000 ล้านบาท บริษัทอิตาเลียนไทยฯ ให้ 5,200 ล้านบาท แต่สำหรับค่าผ่านทางซึ่งเก็บจากประชาชนและประชาชนเป็นผู้แบกภาระดังกล่าวเป็น ตัวเลขที่สูงมาก ซึ่งถือเป็นการเอาเปรียบประชาชนอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีผลกระทบอย่างสูงอันจะทำ ให้ต้นทุนการผลิต การขนส่งวัตถุดิบผลิตภัณฑ์ต่างๆ สูงขึ้นด้วย (การที่จะอ้างว่าได้มีช่องทางเดินรถให้กับ ประชาชนที่ได้ต้องการเสียค่าผ่านทางวิ่งทางคู่ขนาน ข้างละ 2 ช่องทางได้นั้นในความจริงแล้ว ทุกคนคง ไม่มีใครอยากเสียค่าผ่านทาง แต่ผิวการจราจรประมาณ 7 เมตร ของ 2 ช่องทาง คงไม่เพียงพอกับ ปริมาณรถอย่างแน่นอน การจราจรก็จะติดขัดเป็นเหตุให้ผู้ขับรถต้องเลี่ยงไปใช้เส้นทาง ซึ่งต้องเสียค่า ผ่านทางอย่างแน่นอน

6. เมื่อรัฐยกเลิกการประมูลครั้งนี้ (เนื่องจากไม่ถูกต้องหลายอย่าง ทำให้เกิด ปัญหาในอนาคตมากมาย) รัฐควรกำหนดให้แน่ชัดว่ารัฐจะไม่เข้าไปแสวงหาผลประโยชน์ เพราะการสร้าง ถนนเป็นโครงการพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ดังได้กล่าวแล้ว

7. จึงควรให้กรมทางหลวงร่วมกับสถาบันทางการศึกษา หรือบริษัทที่ปรึกษาวิเคราะห์ด้านการเงินเกี่ยวกับเรื่องอัตราค่าผ่านทางว่าควรจะกำหนดเท่าไรจึงจะเหมาะสม และเป็นธรรมแก่ประชาชนมากที่สุด จึงจะถูกต้อง โดยมีวิธีดำเนินการเปิดประมูล การยื่นข้อเสนอซึ่งควรเพิ่มเติมดังนี้

7.1 กำหนดอัตราค่าผ่านทางไว้ ไม่ให้สูงกว่าที่รัฐกำหนดไว้

7.2 พิจารณาผู้ที่เสนออัตราค่าผ่านทางได้ต่ำที่สุด เป็นผู้ชนะ (นอกจากข้อเสนออื่นๆประกอบ)

วิธีการดังกล่าว บริษัทผู้ยื่นสัมปทาน ไม่ต้องเสนอผลตอบแทนให้แก่รัฐมากมาย หรืออาจไม่ต้องเสนอเลย เพราะผลตอบแทนที่จะให้กับรัฐ รัฐได้นำมาให้กับประชาชนผู้ใช้นั่น ซึ่งเสียค่าผ่านทางได้ในอัตราที่ต่ำและเหมาะสม เช่น คันละ 10-40 บาท (ตามประเภทรถ) มีใช้ 35-95 หรือ 40-100 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่แพงมาก

ซึ่งเรื่องนี้รัฐบาลควรจะมีการพิจารณาด้วยว่า สัมปทานสายดังกล่าวควรที่จะเป็นสาธารณูปโภคเพื่อประชาชนหรือไม่ ทั้งรายได้ต่อหัวของประชาชนอีสานเป็นกลุ่มที่จะต้องเดือดร้อนอย่างมาก ซึ่งเรื่องนี้ถ้ารัฐบาลให้เอกชนดำเนินการจริงแล้ว ผลเสียหายต่อไปในอนาคตใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ

ทั้งเรื่องนี้ไม่ประสบความสำเร็จก็เป็นเพราะว่าเงื่อนไขและข้อเสนอของบริษัทวิจิตรภณพร้อมค่าสีแสง ตั้งแต่ต้นกุดเหมือนว่าจะไม่ครบถ้วนตามที่กรมทางหลวงต้องการ ตั้งแต่เรื่องการจัดทะเบียนบริษัทพร้อมค่าซึ่งยังไม่เสร็จเรียบร้อยก่อนที่ทำการเสนอเรื่องให้กรมทางหลวงพิจารณา และเรื่องหนังสือคำประกันจากธนาคารที่มัวงเงินไม่ครบ ทั้งการที่บริษัทอิตาเลียนไทยฯนำหนังสือเข้าร้องเรียนต่อ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรีจึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้นายกรัฐมนตรีอ้าง เป็นเหตุผลขณมาพิจารณาได้ ทั้งในช่วงนั้นยังเป็นช่วงการชิงอำนาจกันอยู่ในที่ แม้จะทราบว่าแกนนำของพรรคชาติไทยจะเป็นผู้ที่อยู่เบื้องหลังบริษัทสีแสงส่วนบริษัทวิจิตรภณพร้อมค่าสีแสงมีความสัมพันธ์กับผู้ที่มอำนาจของกระทรวงคมนาคมซึ่งมีข่าวว่าเป็นผู้ที่ให้การสนับสนุนด้านการเงินแก่พรรค

5.3.3.3 จุดที่เป็นปัญหา

ถึงแม้ว่าโครงการนี้จะไม่ได้รับการคัดค้านจากประชาชน แต่ดูเหมือนว่าโครงการนี้จะดำเนินไปอย่างล่าช้ามาก ทั้งที่โครงการนี้ได้รับการสนับสนุนจากนายมนตรี พงษ์พานิช และนายบรรหาร ศิลปอาชา ซึ่งเป็นเลขาธิการพรรคกิจสังคม และพรรคชาติไทย ที่เป็นเช่นนั้นก็เพราะว่า ข้อเสนอและเงื่อนไขของบริษัทอิตาเลียนไทยนาร่องเรียนต่อ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรี และคณะกรรมการคมนาคม คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม

โดยข้อเสนอและเงื่อนไขของทั้งบริษัทจิตรภักดิ์ฯ และบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ต่างก็เป็นสิ่งผูกพันกับรัฐบาลอย่างแก้ไขอะไรไม่ได้ และรวมถึงการเสียผลประโยชน์จำนวนมากของรัฐบาล อีกทั้งเมื่อมีการประมาณการรายได้ถึงกรมทางหลวง เป็นผู้เก็บค่าผ่านทางเองแล้ว จะได้รับรายได้ที่มีจำนวนที่มากกว่าแต่อย่างใดก็ตาม การคัดค้านโครงการนี้ได้เริ่มต้นจากกลุ่มแนวร่วม ส.ส.อีสาน ที่ได้รับเงินสนับสนุนจากผู้ใหญ่ในพรรคร่วมรัฐบาลพรรคหนึ่ง ซึ่งสิ่งนี้เป็นเครื่องแสดงความไม่เห็นด้วยต่อการคัดเลือกบริษัทเอกชนที่จะเข้ารังสัมปทาน

ในท้ายที่สุดจากคำพูดของนายมนตรี พงษ์พานิช ที่ได้กล่าวเมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นวันแถลงนโยบายของรัฐบาลที่ว่า โครงการนี้ไม่ได้เกิดขึ้นจนกระทั่งบัดนี้ เพราะเกิดจากการขัดขวางของพรรคชาติไทย โดยกล่าวมุ่งเน้นนายประมวล สภาวสุ ตามหนังสือที่นายบดี จุฬชชนนท์ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณได้อ้างว่าไม่สามารถนำเงินมาจัดสรรเพื่อดำเนินการนี้ได้

5.3.4 การเมืองของเรื่องโครงการทางหลวงสัมปทานในทางหลวงหมายเลข 1 ตอนรังสิต-สระบุรี

5.3.4.1 ตัวละคร

ถึงแม้ว่าจะมีเสียงคัดค้านจากคณะกรรมการคมนาคมในการเลือกนิติบุคคลที่จะเป็นผู้ได้รับสัมปทานก็ตาม¹² แต่ทางกระทรวงก็ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงหรือดำเนินการแต่อย่างใด ทั้งในระหว่างที่รอการพิจารณาจากบริษัทวิจิตรภพที่ก่อสร้างร่วมค่าสี่แสง จำกัด ทางบริษัทอิตาเลียนไทยก็ได้หาหนังสือถึงคณะกรรมการกลั่นกรองเพื่อเสนอเงื่อนไขการรับสัมปทานใหม่ โดยอ้างว่าได้ทราบเรื่องการเปลี่ยนหลักการสำคัญในการประมูลสัมปทาน โดยกำหนดให้สร้างทางขนาน 4 ช่องทาง (ข้างละ 2 ช่องทางตลอด 2 ช่องทาง) ทั้งข้อเสนอใหม่ของบริษัทอิตาเลียนไทยจะให้รัฐเพิ่มขึ้นอีก รวม 3,650 ล้านบาท ต่อมาบริษัทวิจิตรภพที่ร่วมค่าบริษัทสี่แสง จำกัด จึงได้มีหนังสือขอเลื่อนการพิจารณาไปอีก 20 วัน และได้เสนอคณะกรรมการกลั่นกรองเมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2533 โดยมีข้อเสนอใหม่ที่สำคัญ 3 ข้อ คือ

1. รัฐไม่ต้องประกันรายได้
2. ค่าผ่านทางลดลงจากที่เคยเสนอไว้
3. ให้รัฐเพิ่มขึ้นอีกรวม 4,000 บาท

ในขณะเดียวกัน บริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้ยื่นหนังสือเพื่อยื่นข้อเสนอเพิ่มเติมอีกในวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2533 โดย 1. ลดอัตราค่าผ่านทางลงอีก 5 บาท จากอัตราที่เคยกำหนดไว้ 2. เสนอรายได้ให้รัฐเพิ่มอีก 5,200 ล้านบาท ซึ่งในจุดนี้ผู้ศึกษาจะนำเสนอข้อเสนอบริษัทวิจิตรภพฯ กับบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ดังนี้ ซึ่งสามารถดูได้จากตารางที่ 5.3

¹²คณะกรรมการคมนาคม (สภาผู้แทนราษฎร), "บันทึกการพิจารณาการศึกษาปัญหาการพิจารณาจัดเลือกนิติบุคคลที่เหมาะสมจะได้รับสัมปทานทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอนรังสิต-สระบุรี, ครั้งที่ 5/2532," 18 กันยายน พ.ศ.2532.

ในขณะเดียวกันได้เกิดแนวร่วมสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อการพัฒนาได้ออกแถลงการณ์ เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ.2532¹³ เพื่อต้องการให้มีการยกเลิก โครงการทางหลวงสัมปทานสายดังกล่าว โดยกลุ่มสส.กลุ่มนี้มีความต้องการที่จะให้รัฐเป็นผู้ดำเนินการเอง กลุ่ม ส.ส.กลุ่มนี้ยังได้ทำหนังสือถึงท่านนายกรัฐมนตรี พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ ด้วยเมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ.2532

กลุ่มแนวร่วม ส.ส.ภาคตะวันออกเฉียงเหนือนี้เป็นกลุ่มที่ประกอบไปด้วยพรรครัฐบาล และพรรคฝ่ายค้านโดยกลุ่ม ส.ส.กลุ่มนี้ จะพยายามที่จะต่อต้านสิ่งที่ไม่เป็นธรรมแทนประชาชนในพื้นที่ของตน แต่เท่าที่ทราบก็คือ กลุ่มดังกล่าวได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากพรรคร่วมรัฐบาลซึ่งมีระดับรัฐมนตรีเป็น หัวหน้าทั้งระดับหัวหน้าจะเป็นผู้ไม่ชอบพอกับนายมนตรีเป็นการส่วนตัวด้วย ในขณะเดียวกันระดับรัฐมนตรี ดังกล่าวก็เป็นบุคคลที่อยู่ในเขตเลือกตั้งเดียวกันกับนายมนตรี

แต่อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้ดูเหมือนว่าจะไม่จบลงเฉพาะที่บริษัทอิตาเลียนไทยจะเป็น ผู้ยื่นหนังสือถึงนายศรีภูมิ สุขเนตร ประธานคณะกรรมการเท่านั้น ในขณะเดียวกันนายมนตรี พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เรียกให้บริษัทอิตาเลียนไทยเข้าเจรจาอีกครั้งหนึ่งเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2532 ซึ่งทำให้การมองกันว่า การตัดสินใจของบริษัทอิตาเลียนไทยในช่วงครั้งสุดท้ายมีเงื่อนงำ อีกทั้งการ ที่อิตาเลียนไทยได้เสนอให้ค่าเช่าที่ดินก่อสร้างทางในราคาถึงพันล้านบาท จากเดิมที่บริษัทจำกัดภคพิทและสีแสง เคยเสนอให้เพียง 9 แสนบาท ทำให้เห็นว่าตัวเลขที่ต่างกันมากมายนับร้อยล้านบาทและที่สำคัญคือ บริษัทจำกัดภคพิทกลับยอมลดค่าเช่าเพิ่มชนอีกหนึ่งพันหนึ่งร้อยล้านบาท¹⁴

¹³สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อการพัฒนา "โครงการทางหลวง รังสิต-สระบุรี." เอกสารชี้แจงเรื่องให้ยกเลิกโครงการทางหลวงสัมปทานทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอนรังสิต-สระบุรี เสนอที่รัฐสภา 14 ธันวาคม พ.ศ.2532. (อัสสาเนา)

¹⁴รัตนะ ยาวะประภาช, "โครงการสร้างทางหลวงรังสิต-สระบุรี บ้านปลาย ข้อมูลลับ ทางแสนล้าน เกมลีกชาติชายกลุ่มแสบ," หลักไท (29 มกราคม - 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2533) : 16.

แต่อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้มีผลทำให้นายทอง ลาโย ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ธนาคารทหารไทย ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินของบริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ ได้ให้สัมภาษณ์ไว้ว่า ขณะนี้ธนาคาร ไม่มีความมั่นใจในโครงการสัมปทานเส้นทางรังสิต-สระบุรี เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขต่างๆ หลายประเด็น โดยเฉพาะเงื่อนไขสร้างเส้นทางขนานอีก 4 ช่องทาง ซึ่งต้องเปิดให้เดินรถฟรี ซึ่งประการนี้ หากไม่มีการประกันรายได้ให้ภาคเอกชนที่ลงทุนแล้ว เชื่อว่าโครงการจะประสบความล้มเหลว และถ้าหาก เงื่อนไขไม่สามารถรับได้ ทางธนาคารก็จะถอนตัว ¹⁵

ทั้งนายมนตรียังได้ให้สัมภาษณ์ด้วยว่า ขณะนี้ยังไม่สามารถตกลงกับบริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ ทั้งยังกล่าวด้วยว่า ถ้าบริษัทยื่นข้อเสนอที่เป็นประโยชน์มากที่สุดก็จะคัดเลือกบริษัทนั้น และมีความเป็นไปได้ที่จะ พิจารณากลุ่มอื่น แต่ไม่แน่ใจว่าเขาจะยื่นเสนอโครงการเข้ามาหรือไม่ เพราะโครงการนี้มีความเสี่ยงสูง ซึ่งจุดนี้ทำให้มองเห็นได้ว่า นายมนตรีก็มีความต้องการที่จะให้บริษัทอิตาเลียนไทยฯ เสนอความคิดเห็นเข้ามา แต่ผลสุดท้ายนายมนตรีก็ได้ให้กรมอัยการพิจารณาให้ความเห็นที่ว่า กระทรวงคมนาคมจะสามารถรับเงื่อนไข ของบริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ ร่วมกับบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้หรือไม่ ซึ่งปรากฏว่ากระทรวงไม่สามารถรับเงื่อนไข ของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้ เพราะอยู่ในระหว่างการเจรจาต่อรองกับบริษัทวิจิตรภัณฑ์ฯ อยู่ ¹⁶

ครั้นเมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2533 จากการเปิดเผยของนายเปรมชัย ธรรมสตุ กรรมการผู้จัดการบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้กล่าวว่า ทางบริษัทจะยื่นหนังสือเพื่อขอความเป็นธรรมในการพิจารณา สัมปทานสายรังสิต-สระบุรี ต่อ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ โดยหนังสือดังกล่าวได้แนบหลักฐานยืนยันการสนับสนุน

¹⁵ จิตวา กลิ่นสุนทร, "สัมปทานสายรังสิต-สระบุรี มีหวังล้มรัฐไม่ประกันรายได้," สยามรัฐ (27 ธันวาคม 2533) : 1.

¹⁶ จิตวา กลิ่นสุนทร, "สัมปทานสายรังสิต-สระบุรี กรมอัยการไม่อ่านจี้ขาด," สยามรัฐ (9 กุมภาพันธ์ 2533) : 1.

ทางการเงินแก่บริษัทอิตาเลียนไทยฯของธนาคารกรุงเทพ ซึ่งลงนามโดยนายดำรงค กฤษณามระ
กรรมการผู้อำนวยการ ลงวันที่ 15 มกราคม 2532 ถึงนายศรีภูมิ ศุขเนตร ปลัดกระทรวงคมนาคม
ในฐานะประธานคณะกรรมการกลั่นกรองฯ โดยยืนยันสนับสนุนในวงเงิน 4,700 ล้านบาท¹⁷

เรื่องนี้ทำให้กระทรวงคมนาคมไม่สามารถตัดสินใจข้อเสนอของบริษัทอิตาเลียน-
ไทยฯได้ ดังนั้นทางกระทรวงคมนาคมจึงขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาว่าบริษัทวิจิตรภักษ์ฯจะเป็นผู้รับสัมปทาน
ในโครงการดังกล่าวได้หรือไม่ เมื่อวันที่ 6 และ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2533 ในที่สุดคณะรัฐมนตรีได้พิจารณา
ให้รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการเสียเอง เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2533 โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวง
การคลังได้ยืนยันในที่ประชุมด้วยว่า สามารถจัดหางบประมาณมาใช้ในการก่อสร้างได้ ทำให้เห็นว่าเมื่อรัฐ
มีเงินที่จะใช้เพื่อการนี้ ก็เป็นการสมควรอย่างยิ่งที่รัฐจะเป็นผู้ดำเนินการเสียเองดีกว่าที่จะให้เอกชนมารับ
สัมปทานและตั้งด่านเก็บเงินในอัตราที่สูง ซึ่งโครงการนี้จะใช้เงินลงทุนเพียง 4,500 ล้านบาท แต่ถ้าเอกชน
เป็นผู้สร้างจะเก็บค่าผ่านทางได้เงินถึง 100,000 ล้านบาท

ครั้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2533 นายบดี จุฬานนท์ ผู้อำนวยการสำนัก
งบประมาณได้ทำหนังสือถึงปลัดกระทรวงคมนาคม นายศรีภูมิ ศุขเนตร หนังสือดังกล่าวอ้างว่าไม่สามารถ
นำมาจัดสรรเพื่อการดำเนินการในเส้นทางนี้ได้ ประกอบกับสายทางนี้ยังไม่มีประมาณการรายละเอียดค่าใช้จ่าย
เป็นจำนวนเงินแน่นอน และต้องการให้กรมทางหลวงน่าจะเจียดจ่ายจากงบประมาณปกติของกรมทางหลวง
ได้¹⁸ และจากการเปิดเผยของนายมนตรี พงษ์พานิช ก็ได้กล่าวในการประชุมสภาว่าการโครงการสาย
รังสิต-สระบุรี ว่าการที่โครงการดังกล่าวไม่ได้สร้างในสมัยนั้น ก็เพราะว่าโครงการได้ทำตามที่ใช้งบประมาณ
สูงจะต้องผ่านการพิจารณาของพรรคชาติไทยนั่นเอง

¹⁷ประพันธ์ คุ่มทอง, "ทางสัมปทานเดือดพล่าน อิตาเลียนไทยกล่มไม่ยืนยันเรื่องถึง พล.อ.
ชาติชาย, " แนวหน้า (16 มกราคม 2533) : 3.

¹⁹กระทรวงการคลัง, "หนังสือที่ คค 0207/4042," 26 เมษายน พ.ศ.2533.

5.3.4.2 จุดเน้นในการตัดสินใจ

อาจกล่าวได้ว่าการที่โครงการนี้ใช้เวลาานในช่วงที่นายมนตรีได้ตัดสินใจเลือกบริษัทวิจิตรภัณฑ์ร่วมค้าสีแสง ก็เป็นเพราะว่าโครงการนี้มีคู่แข่งที่น่ากลัว โดยเฉพาะกลุ่มบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ซึ่งนำโดย นายแพทย์ชัยยุทธ วรรณสุต ประธานกรรมการบริษัท ที่ได้เข้าพบ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรีเป็นการส่วนตัว

ในขณะเดียวกันในช่วงดังกล่าว นายบรรหาร ศิลปอาชา พยายามแสดงพลังของตนเองโดยมีการช่วงชิงอำนาจกับ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ¹⁹ ทั้งนายมนตรี พงษ์พานิช ก็ไม่กล้าแสดงท่าทีที่ชัดเจนในการเข้าโอบอุ้มบริษัทวิจิตรภัณฑ์ เพราะมีข่าวเรื่องการปรับพรรคกิจสังคมออกโดยจะเอาพรรคประชากรไทยเข้าแทน²⁰

อาจกล่าวได้ว่าการต่อสู้ระหว่างพลังทางกลุ่มผลประโยชน์อย่างไม่เป็นทางการต้องต่อสู้กันเองอย่างเห็นได้ชัด เมื่ออยู่ในขั้นต้นดูเหมือนว่ากลุ่มบริษัทวิจิตรภัณฑ์ ซึ่งมีนายมนตรี พงษ์พานิชช่วยลุ้นเพราะเป็นฐานทางการเงินของกลุ่มพรรคกิจสังคม ทั้งยังเป็นผู้ออกเงินช่วยเหลือเมื่อครั้งที่เห็นว่านายมนตรี พงษ์พานิช จะถูกอภิปรายไม่ไว้วางใจเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ.2533 กับบริษัทสีแสง ซึ่งนายบรรหาร ศิลปอาชา เคยดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการของบริษัทดังกล่าวมาก่อนที่จะมารับตำแหน่งทางการเมือง ซึ่งความเป็นไปได้ที่บริษัทวิจิตรภัณฑ์ จะได้รับสัมปทานมีค่อนข้างสูง

เรื่องนี้จึงเป็นการตัดสินใจโดยการเอาเงินงบประมาณแผ่นดินมาสร้างเสียเอง แต่โครงการก็ไม่สามารถดำเนินการได้เพราะนายประมวล สภาวสุ คู่ปรับเก่าของนายมนตรี ซึ่งได้รับปากในที่ประชุมคณะรัฐมนตรีว่าจะหาเงินมาให้ แต่ในที่สุดกระทรวงการคลัง ได้ทำหนังสือปฏิเสธการจ่ายเงินในโครงการดังกล่าว โดยนายมนตรีอ้างว่าเป็นเพราะนายประมวลกลัวว่าจะเสียคะแนนเสียง

¹⁹ รัตนะ ยาวะประภาส, "โครงการสร้างทางหลวงรังสิต-สระบุรีบานปลาย ข้อมูลลับทางแสนล้าน เกมลีกชาติชายกลุ่มแสบ," หลักไท : 13.

²⁰ สมหมาย บาริฉัตร, "รังสิต-สระบุรี ตอนคมเดือนคม น้ำชาติ VS มন্ত্রী," มติชน (5 กุมภาพันธ์ 2533) : 3.