

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0206/ 167



เรื่องเพื่อพิจารณา

เรื่องที่ ๘

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รับที่ ๒๒๕๓

กระทรวงคมนาคม วันที่ 16 ก.ย. 2551/4.50

ถนนราชดำเนินนอก กทม.10100

8 กันยายน 2551

จุฬาลงกรณ์ ๒-9 ก.ย. 2551

เรื่อง ขออนุมัติในหลักการการแก้ไขปัญหาคอขวดและข้อพิพาทกรณีการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0202/11760 ลงวันที่ 22 กันยายน 2551

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. ตารางการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ พ.ศ.2541 พ.ศ.2546 และ พ.ศ.2551 จำนวน 70 ชุด
 2. ตารางเปรียบเทียบผลต่างการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ พ.ศ.2541 พ.ศ.2546 และ พ.ศ.2551 ตามความเห็นของ กทพ. และ BECL จำนวน 70 ชุด ,
 3. เอกสารสรุปประมาณการผลต่างรายได้จากการปรับอัตราค่าผ่านทาง และแนวทางการแก้ไข จำนวน 70 ชุด
 4. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2551 อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ทำสัญญากับกลุ่มบริษัท Bangkok Expressway Consortium (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือเรียกว่า BECL) ให้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามหลักการและเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ (ปัจจุบัน กทพ. เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัด กระทรวงคมนาคม) โดยให้ส่งร่างสัญญาให้กรมอัยการ (สำนักงานอัยการสูงสุด) พิจารณาเห็นชอบก่อน รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

1.2 กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับ BECL เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2551 ตามร่างสัญญาที่ผ่านการตรวจแก้จากกรมอัยการ (สำนักงานอัยการสูงสุด) แล้ว ซึ่งบริษัทฯ จะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 โดยให้กรรมสิทธิ์ในงานก่อสร้างและสิ่งปลูกสร้างถาวรตกเป็นของ กทพ. ในขณะที่ บริษัทฯ จะเป็นผู้บริหารโครงการเป็นเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ ซึ่งจะสิ้นสุดสัญญาในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 โดย กทพ. จะออกเงินค่าทอรองเวนคืนที่ดินไปก่อน และนำรายได้ค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนขั้นที่ 1 ของ กทพ. กับค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ และส่วนบี) มารวมกันแล้วแบ่งกันตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา

/2. การดำเนินการ..

2. การดำเนินการและปัญหาที่เกิดขึ้น

2.1 การดำเนินการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ

- การพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ จะต้องดำเนินการตามสัญญาฯ ซึ่งจะต้องมีการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางทุก 5 ปี โดยคำนวณปรับบนพื้นฐานอัตราเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภค สำหรับกรุงเทพมหานคร และ กทพ. จะต้องดำเนินการให้อัตราค่าผ่านทางใหม่มีผลบังคับใช้ภายใน 6 เดือน นับแต่วันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทาง สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กำหนดให้วันที่ 1 มีนาคม 2541 เป็นวันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางและทุกระยะเวลา 5 ปีนับจากนั้น ซึ่งได้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางไปแล้วจำนวน 3 ครั้ง ในปี พ.ศ.2541 ปี พ.ศ.2546 และปี พ.ศ.2551

- การปรับค่าผ่านทางใน 5 ปีแรก คือ ปี พ.ศ.2541 กทพ. ได้ดำเนินการออกประกาศกระทรวงมหาดไทยตามประกาศกระทรวงฯ ฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กันยายน 2541 โดยปรับอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น สำหรับ “โครงข่ายในเขตเมือง” รถ 4 ล้อ เป็น 40 บาท รถ 6-10 ล้อ เป็น 70 บาท และรถเกินกว่า 10 ล้อ เป็น 90 บาท สำหรับ “โครงข่ายนอกเขตเมือง” รถ 4 ล้อ เป็น 20 บาท รถ 6-10 ล้อ เป็น 30 บาท และรถเกินกว่า 10 ล้อ เป็น 40 บาท สำหรับรถที่ใช้ทางทั้งสองโครงข่ายจะมีส่วนลด 5 บาทต่อเที่ยวสำหรับรถทุกประเภท

2.2 ปัญหาที่เกิดขึ้น

2.2.1 การดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด

- กรรมการคมนาคมในสมัยนั้น ได้เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยว่า การขึ้นค่าผ่านทางของ กทพ. เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญาฯ กทพ. จึงได้หารือสำนักงานอัยการสูงสุดในประเด็นดังกล่าว และได้ข้อสรุปว่าการปรับค่าผ่านทางสำหรับรถบางประเภทเกินกว่า 10 บาท และมีการปรับค่าผ่านทางเป็นโครงข่ายในเมือง และโครงข่ายนอกเมืองรวมกันเกินกว่า 10 บาท จึงไม่เป็นไปตามสัญญาฯ กทพ. จึงได้ดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด โดยออกประกาศกระทรวงมหาดไทยฯ ฉบับใหม่ลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 และมีผลบังคับใช้ 24 ตุลาคม 2541

- นอกจากนี้ในการปรับขึ้นค่าผ่านทางในปี พ.ศ.2546 และปี พ.ศ.2551 กทพ. ยังได้ดำเนินการตามแนวทางที่สำนักงานอัยการสูงสุดให้ความเห็นไว้ โดยออกประกาศกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2546 และประกาศกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2551 ตามลำดับ

2.2.2 กรณีพิพาทระหว่าง กทพ. กับ BECL

1) กรณีพิพาทในปี พ.ศ.2541

- BECL ไม่เห็นด้วยกับประกาศกระทรวงมหาดไทย ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 จึงนำเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะผู้พิจารณาและอนุญาโตตุลาการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน

สัญญาฯ ซึ่งต่อมาคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดว่าประกาศกระทรวงมหาดไทยฯ ฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ.2541 มีความสอดคล้องกับสัญญาฯ ส่วนประกาศกระทรวงมหาดไทยฯ ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ.2541 ไม่สอดคล้องกับสัญญาฯ BECL จึงมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายจาก กทพ. ในผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางที่พึงเรียกเก็บตามที่ได้ตกลงกันตามสัญญาฯ นับตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2541 เป็นต้นมา ซึ่งค่าเสียหายดังกล่าวสามารถคำนวณจากผลต่างของอัตราค่าผ่านทางของรถยนต์แต่ละประเภทเป็นรายวัน ระหว่างประกาศกระทรวงมหาดไทยฯ ทั้ง 2 ฉบับ จนถึงวันที่ 15 กรกฎาคม 2543 เป็นจำนวนเงิน 360,898,617 บาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาข้อ 25.6 และให้ กทพ. ชดเชยค่าเสียหายให้บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามจำนวนและประเภทของรถยนต์ที่แท้จริงที่ได้ใช้ทางด่วน ทั้งโครงข่ายในเขตเมืองและโครงข่ายนอกเขตเมืองที่เกิดขึ้น นับตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2543 พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาข้อ 25.6 จนกว่าจะมีการดำเนินการตามสัญญาฯ ให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่

- หลังจากนั้น BECL ได้ยื่นฟ้องต่อศาลแพ่งขอให้มีการพิพากษาบังคับใช้ตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และศาลชั้นต้นได้พิพากษาชี้ขาดให้ กทพ. ชดเชยค่าเสียหายตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ซึ่งปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

2) กรณีพิพาทในปี พ.ศ.2546

BECL ไม่เห็นด้วยกับการออกประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ฉบับลงวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ.2546 และถือว่ามิชอบพิพาทเกิดขึ้น จึงนำเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะผู้พิจารณาตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ ซึ่งขณะนั้นคณะผู้พิจารณาได้พิจารณาข้อพิพาทเสร็จสิ้นแล้ว และมีมติให้คู่พิพาทไปดำเนินการระงับข้อพิพาทในชั้นอนุญาโตตุลาการต่อไป

3) กรณีที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ.2551

BECL ไม่เห็นด้วยกับการออกประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ฉบับวันที่ 15 สิงหาคม 2551 และมีหนังสือแจ้ง กทพ. ว่าส่งเงินรายได้ไม่ครบถ้วน รายละเอียดความแตกต่างการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษในปี พ.ศ.2541 ปี พ.ศ.2546 และปี พ.ศ.2551 ปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1.-2.

3. การดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

3.1 BECL ได้มีหนังสือลงวันที่ 10 กรกฎาคม 2551 เสนอขอให้มีการเจรจายุติข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการตีความในสัญญาไม่ตรงกันนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2541 เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบันเป็นเวลากว่า 10 ปี โดยขอให้ร่วมกันพิจารณาหาทางออกที่เหมาะสมต่อไป ซึ่งคณะกรรมการ กทพ. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาแก้ไขปัญหาข้อขัดแย้งและข้อพิพาทระหว่าง กทพ. กับคู่สัญญาขึ้น โดยให้มีการเจรจากับ BECL ในหลักการดังต่อไปนี้

1) การปรับอัตราค่าผ่านทางจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ กทพ. กำหนด
2) ไม่เปลี่ยนแปลงหลักการร่วมลงทุนตามสัญญาฯ เช่น การเปลี่ยนแปลงส่วนแบ่ง
รายได้ เป็นต้น

3) เจรจาต่อรองการชดเชยรายได้ตามผลต่างรายได้ที่เกิดจากการประกาศอัตรา
ค่าผ่านทาง ระหว่าง กทพ. กับ BECL ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปรับอัตราค่าผ่านทาง

4) การชดเชยรายได้จะกระทำหลังปี 2563 ซึ่งเป็นปีที่สิ้นสุดสัญญา

5) การชดเชยรายได้จะต้องเจรจาทันทีให้เกิดความเป็นธรรมกับทั้งสองฝ่าย และสามารถตอบคำถามและชี้แจงสาธารณชนได้ และต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับทั้งทางตรงและทางอ้อม
ตามกฎหมาย

3.2 ในการเจรจาเพื่อยุติข้อพิพาท BECL ได้เสนอเอกสารเกี่ยวกับข้อมูลความเสียหายของ
การไม่ได้ปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาฯ เป็นต้นเงินรายได้ค่าผ่านทางที่ขาดไป 52,248 ล้านบาท (ห้าหมื่น
สองพันสองร้อยสี่สิบแปดล้านบาทถ้วน) ดอกเบี้ยของรายได้ที่ขาดไป 26,102 ล้านบาท (สองหมื่นหกพันหนึ่ง
ร้อยสองล้านบาทถ้วน) รวมเป็นมูลค่าความเสียหาย 78,350 ล้านบาท (เจ็ดหมื่นแปดพันสามร้อยห้าสิบล้านบาท
ถ้วน) และได้มีการเจรจาทันทีโดยคำนึงถึงอัตราเพิ่มของดัชนีผู้บริโภค (CPI) ซึ่งควรอยู่ในเกณฑ์ต่ำ
การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต การคำนวณผลต่างรายได้ที่แบ่งเป็น 2 ส่วน ระหว่าง 24 ตุลาคม 2541
จนถึงปัจจุบัน และการคำนวณผลต่างรายได้ที่เกิดขึ้นอนาคตจากปี พ.ศ.2551 – 2563

3.3 ผลการเจรจาระหว่างคณะกรรมการฯ และ BECL ได้ข้อยุติ และผ่านความเห็นชอบ
จากคณะกรรมการ กทพ. แล้ว ดังนี้

1) ชดเชยให้ BECL 70% ของผลต่างรายได้ตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2541 ถึงวันที่ 29
กุมภาพันธ์ 2563 คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ณ ปี 2551 เป็นเงิน 18,086 ล้านบาท ณ อัตราคิดลด 9%

2) ให้สิทธิในการรับส่วนแบ่งรายได้ 40% ของค่าผ่านทางแต่ละวัน ภายหลังจากสิ้นสุด
สัญญาเป็นเวลา 8 ปี 10.8 เดือน (โดยแบ่งรายได้ทุกวัน สัดส่วน กทพ. ได้รับ 60% BECL ได้รับ 40% ของ
รายได้จากทางพิเศษส่วนเอ และ บี และได้รับส่วนรายได้จากทางพิเศษส่วนซี และ ดี ทั้งหมด ตามหลักการของ
สัญญาเดิม)

3) กทพ. มีสิทธิเป็นผู้บริหารจัดการโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทั้งหมดแต่เพียงผู้
เดียวหลังจากสิ้นสุดสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ในปี 2563 สำหรับทางพิเศษส่วนดี BECL จะเป็น
ผู้บริหารโครงการและเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามสัญญาจนสิ้นสุดสัญญาต่อขยายส่วนดี แล้ว กทพ. จะเป็น
ผู้บริหารจัดการทางพิเศษส่วนดี แต่เพียงผู้เดียว

4) การปรับ ..

4) การปรับอัตราค่าผ่านทางหลังจากปี 2551 ให้ถือตามอัตราค่าผ่านทางที่ กทพ. กำหนด โดย BECL จะไม่ได้แย้งหรือเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าชดเชยเพิ่มเติมใด ๆ จาก กทพ. อีก

อนึ่ง ในการทำสัญญาเพิ่มเติมเพื่อให้สิทธิแก่ BECL ในการได้รับส่วนแบ่งรายได้ จะต้องกำหนดให้ชัดเจนว่า หาก BECL นำสิทธิดังกล่าวไปขายสดหรือโอนสิทธิเรียกร้องให้บุคคลที่ 3 ในอัตราคิดลดที่ต่ำกว่าที่ตกลงไว้กับ กทพ. BECL จะต้องนำผลต่างเงินชดเชยที่ได้จากการขายสิทธิกับเงินชดเชยที่ตกลงไว้กับ กทพ. คืนให้กับ กทพ. เป็นเงินสดด้วย

รายละเอียดข้อเท็จจริง และการเจรจา ปรากฏในเอกสารที่ส่งมาด้วย 3.

4. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

4.1 กทพ. ได้นำเสนอเรื่องดังกล่าวมาเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการให้ กทพ. ดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อขัดแย้งเพื่อยุติข้อพิพาทฯ โดยดำเนินการตามผลการเจรจาดังกล่าวในข้อ 3.3 ก่อนกทพ. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

4.2 กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นชอบตามที่ กทพ. เสนอ โดยมีเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

1) เป็นการลดความเสี่ยงของ กทพ. ไม่ต้องชำระผลต่างรายได้เต็มจำนวน 78,350 ล้านบาท กรณีผลการตัดสินชี้ขาดว่า กทพ. ไม่ได้ปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาฯ

2) การชดเชยผลต่างรายได้ด้วยการให้ BECL ได้รับส่วนแบ่งรายได้หลังสิ้นสุดสัญญาฯ ไม่ทำให้เกิดผลกระทบกับสถานะการเงินของ กทพ. ในระยะยาว และไม่กระทบผลการดำเนินการโครงการต่าง ๆ ของ กทพ. ที่ได้กำหนดไว้

3) ไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนกับประชาชนผู้ใช้ทางจากการที่ต้องปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในกรณีที่มีการตัดสินว่าอัตราค่าผ่านทางที่ กทพ. ประกาศใช้ต่ำกว่าอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาฯ

4) เป็นการยุติข้อพิพาทในการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน ทำให้เกิดบรรยากาศที่ดีในอนาคต และจะเป็นการลดภาระการลงทุนภาครัฐในโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ ซึ่งจะทำให้รัฐบาลมีงบประมาณเหลือเพียงพอที่จะลงทุนในภาคอื่น ๆ

5. สาเหตุที่ต้องนำเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

เรื่องดังกล่าวเป็นกรณีที่ผ่านมาความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2551 ประกอบกับมีข้อกฎหมาย และสัญญาที่เกี่ยวข้องข้างท้ายนี้ จึงจำเป็นต้องนำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

5.1 พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.2550

มาตรา 56 ในกรณีที่ กทพ. จะต้องเสนอเรื่องใด ๆ ไปยังคณะรัฐมนตรีให้
กทพ. นำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี

มาตรา 57 กทพ. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะ
ดำเนินกิจการดังต่อไปนี้

.....
(5) ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าเกินหนึ่งร้อย
ล้านบาท หรือที่มีกำหนดเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกินห้าปี เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการ
ให้แก่หน่วยงานของรัฐ

ฯลฯ

5.2 สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

ข้อ 11.3 การปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับ “ระบบ”

อัตราค่าผ่านทางสำหรับ “ระบบ” จะมีการปรับเป็นครั้งคราว (ทั้งนี้โดยไม่
กระทบกระเทือนการปรับอัตราค่าผ่านทางตามข้อ 19.4 ดังนี้

(1) เพื่อประโยชน์ในการปรับอัตราค่าผ่านทางใน “วันพิจารณาปรับอัตรา
ค่าผ่านทาง” แต่ละครั้ง คู่สัญญาจะคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานอัตราเพิ่มของดัชนีผู้บริโภค สำหรับ
กรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด (ในกรณีที่ดัชนีดังกล่าวไม่มีการประกาศไว้ คู่สัญญาอาจตกลง
ใช้ดัชนีอื่นที่เหมาะสมแทน) ซึ่งสูงกว่าระยะเวลาตั้งแต่วันที่กำหนดไว้ในดัชนีที่เกี่ยวข้องที่ใช้คำนวณอัตรา
ค่าผ่านทางครั้งสุดท้าย (หรือในกรณีที่เป็นการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งแรก นับตั้งแต่ “วันเปิดใช้งานของพื้นที่
ส่วนแรก”)

(2) ในการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางแต่ละครั้ง อัตราค่าผ่านทางจะ
เพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนกับการเพิ่มที่คำนวณได้ตามข้อ (1) ข้างต้น แต่จำนวนค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้นแต่ละครั้งจะคำนวณ
ปรับเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของ
“ระยะเวลาของสัญญา” แต่ในกรณีที่เกิดภาวะเงินเฟ้อสูงผิดปกติ (unusually high rate of inflation) คู่สัญญาทั้งสอง
ฝ่ายจะได้พิจารณาในเรื่องการปรับราคาตามสมควร

(3) “กทพ.” จะดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่า อัตราค่าผ่านทางที่ปรับใหม่ตาม
ข้อ (1) และ (2) ข้างต้นมีผลใช้บังคับภายใน 6 เดือน นับแต่ “วันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทาง”

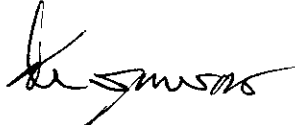
/ ข้อ 21 ..

ข้อ 21 การต่อ “ระยะเวลาของสัญญา”

เป็นความตั้งใจของคู่สัญญาที่ “ระยะเวลาของสัญญา” อาจต่อออกไปได้อีก 2 ครั้ง ๆ ละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่ “กทพ.” และ “บีอีซีแอล” จะได้ตกลงกัน โดยพิจารณาประกอบกับความ เป็นไปได้ของต่อเนื่องของ “สิทธิตามสัญญา” อัตราค่าตอบแทนของ “กทพ” และ “บีอีซีแอล” และ ผลประโยชน์ของสาธารณชนและผู้ถือหุ้นของ “บีอีซีแอล” และ “ผู้ให้กู้” โดยก่อนสิ้นสุด “ระยะเวลาของ สัญญา” “กทพ” และ “บีอีซีแอล” จะต้องเจรจากันด้วยความสุจริตเพื่อพยายามต่อ “ระยะเวลาของสัญญา” ออกไปตามเงื่อนไขที่ทั้งสองฝ่ายสามารถรองรับได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการการแก้ไขปัญหาคือ ข้อขัดแย้งและข้อพิพาทระหว่าง กทพ. กับ BECL ตามที่เสนอในข้อ 3.2 ก่อน กทพ. ดำเนินการต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

อนุมัติ


(นายสมิทธ สุนทรวาท)
นายกรัฐมนตรี
๕ เม. ๕๑

ขอแสดงความนับถือ


(นายสันติ พร้อมพัฒน์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กราบเรียน ขรม. ผ่าน รอง ขรม. (ทอ.สุรพงษ์ฯ)
เห็นควรอนุมัติให้เสนอ ตาม. พิจารณา
ในวาระที่ 9 ก.พ. ๕1 เมื่อเราที่มีความจำเป็น
เร่งด่วน ตาม ม.9 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการเสนอเรื่องฯ


(นางโฉมศรี อารยะศิริ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี รักษาการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองนิติการ

โทร.0 2283 3038

โทรสาร 0 2280 6116

