

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๒/ ๓๔



กวด. 34
วันที่ 11 ก.พ. 63
เวลา 13.10 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 1589
วันที่ 11 ก.พ. 63 เวลา 8.30 น.

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๗/ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

เรื่อง ขอความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนติ) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) รวม ๒ ฉบับ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/ว ๔๗๙ ลงวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๑
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๑๒๒๐ ลงวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๑
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว(ล) ๖๙๒๓ ลงวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๔๒๐๒ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๒

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. เอกสารประกอบการพิจารณา เรื่อง การยุติข้อพิพาทและดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนติ) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗
๓. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องขอความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนติ) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) รวม ๒ ฉบับ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) ซึ่งกำกับบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม ...

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ได้ลงนามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ กับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BEM”) (เดิมบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) โดย BEM เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ ๒ หรือ เอสอีเอส) โดยให้กรรมสิทธิ์ในงานก่อสร้าง และสิ่งปลูกสร้างถาวรตกเป็นของ กทพ. และ BEM เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษศรีรัชเป็นเวลา ๓๐ ปี นับจากวันเริ่มการก่อสร้าง (วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๓๓) ส่วน กทพ. จะออกเงินชดเชยค่าเวนคืนที่ดินไปก่อน และนำรายได้ค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ ๑) ของ กทพ. กับค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอและส่วนบี) มารวมกันแล้วแบ่งกันตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา

๑.๒ ต่อมา กทพ. ได้ลงนามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ส่วนดี) กับ BEM เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๔๐ เพื่อก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ตามเงื่อนไขของสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ ข้อ ๑๕.๓ เรื่องการต่อขยาย “เอสอีเอส” และตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ส่วนดี) ข้อ ๑ ได้กำหนดว่าสัญญานี้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา “เอสอีเอส” (สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒) และให้นำบทบัญญัติ ข้อความ หรือความหมายและคำนิยามในสัญญา “เอสอีเอส” ตลอดจนเอกสารท้ายสัญญาดังกล่าวมาใช้บังคับกับสัญญานี้ โดยให้มีผลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ “ส่วนดี” โดยอนุโลม เว้นแต่สัญญานี้หรือเอกสารท้ายสัญญานี้จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น โดยทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) เป็นโครงข่ายนอกเขตเมืองของทางพิเศษศรีรัช ซึ่งมีแนวสายทางเริ่มต้นที่ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บริเวณถนนอโศกตัดกับถนนพระราม ๙ ไปทางทิศตะวันออกผ่านถนนรามคำแหงสิ้นสุดที่ถนนศรีนครินทร์ ก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ระยะทางประมาณ ๘.๖ กิโลเมตร ทั้งนี้ รายได้ค่าผ่านทางในส่วนของโครงข่ายนอกเขตเมืองเป็นสิทธิของ BEM ทั้งหมด

๑.๓ เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๙ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) กับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) ซึ่งเป็นบริษัทลูก BEM โดย NECL เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษอุดรรัถยา (ส่วนซีบก) เป็นเวลา ๓๐ ปี นับจากวันลงนามในสัญญา โดย กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมด ทางพิเศษอุดรรัถยา มีแนวสายทางเริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี บริเวณถนนแจ้งวัฒนะไปถึงบางพูน ก่อสร้างเป็นทางพิเศษยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจร และจากบางพูนถึงเชียงรากก่อสร้างเป็นทางพิเศษระดับดินขนาด ๔ ช่องจราจร และก่อสร้างเป็นทางพิเศษยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจร จากเชียงรากเข้าไปในมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) และจากเชียงรากมีแนวสายทางมุ่งไปทางทิศเหนือสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตกของกรมทางหลวงในเขตอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ก่อสร้างเป็นทางด่วนระดับดินขนาด ๔ ช่องจราจร รวมระยะทาง ๓๒ กิโลเมตร และเมื่อปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้นในอนาคตจะมีการขยายทางพิเศษสายนี้ทั้งสาย

จาก ๔ ช่องจราจร...

จาก ๔ ช่องจราจร เป็น ๖ ช่องจราจร โดยรายได้ค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยาทั้งหมดเป็นสิทธิของ NECL จะต้องแบ่งผลตอบแทนการลงทุนดังกล่าวให้ กทพ. ตามเงื่อนไขและวิธีการที่กำหนดในสัญญา

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทและดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนติ) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๕๗ (๖) ประกอบกับแห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามพระราชบัญญัติดังกล่าวจึงจำเป็นต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๓. สารสำคัญ/ข้อเท็จจริง

๓.๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๑ ศาลปกครองกลางได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด โดยที่ประชุมใหญ่เสียงข้างมาก คดีหมายเลขดำที่ อ.๙๙๔/๒๕๕๖ คดีหมายเลขแดงที่ อ.๙๓๒/๒๕๖๑ และ คดีหมายเลขดำที่ อ.๙๙๕/๒๕๕๖ คดีหมายเลขแดงที่ อ.๙๓๓/๒๕๖๑ ฉบับลงวันที่ ๑๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๑ (เอกสารแนบ ๑) ระหว่ง NECL (ผู้ร้อง) กทพ. (ผู้คัดค้าน) กรณีกรมทางหลวงมีการก่อสร้างทางยกระดับ ตอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยายช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต โดยเส้นทางดังกล่าวมีลักษณะเป็นทางแข่งขัน ตามข้อ ๑๖ ของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด การเปิดใช้ทางยกระดับดังกล่าวเป็นผลให้ผู้ร้อง ได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างรุนแรง โดยพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลปกครองชั้นต้นที่ให้บังคับตามคำชี้ขาด ของคณะอนุญาโตตุลาการโดยให้ผู้คัดค้านชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการแก่ผู้ร้อง สำหรับ ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ จำนวน ๗๓๐,๘๐๐,๐๐๐.- บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตรากำหนดตามสัญญาข้อ ๒๕.๖ ของต้นเงิน ดังกล่าวนับตั้งแต่วันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๓ เป็นต้นไป และสำหรับปี พ.ศ. ๒๕๕๓ จำนวน ๑,๐๕๙,๒๐๐,๐๐๐.- บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตรากำหนดตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดข้อ ๒๕.๖ ของต้นเงินดังกล่าว นับตั้งแต่วันที่ ๒๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น โดยให้ชำระให้แล้วเสร็จภายใน ๙๐ วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด (ครบกำหนดวันที่ ๑๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑) และให้คืนค่าธรรมเนียมศาลทั้งหมดให้แก่ผู้ร้อง รวมเงินต้นและดอกเบี้ย ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒ เป็นเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๓๕๙,๙๑๖,๔๗๘.- บาท

๓.๒ ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ รับทราบ รายงานผลคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด ตามข้อ ๒.๑ และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๕๐๓/ว ๔๗๙ ลงวันที่ ๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ แจ้งกระทรวงคมนาคมว่า ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ คณะรัฐมนตรีเห็นว่า เพื่อบรรเทาความสูญเสียและความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่รัฐและเพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์สูงสุดของทางราชการ กรณีหน่วยงานของรัฐมีข้อพิพาทตามสัญญาอนุญาโตตุลาการ หรือถูกฟ้องคดี

ต่อศาลปกครอง...

ต่อศาลปกครองเป็นคดีเดียวหรือหลายคดีในประเด็นเดียวกันหรือเกี่ยวเนื่องกัน เช่น กรณีคดีที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) แล้วมีคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการซึ่งนำไปสู่การฟ้องคดีในศาลปกครองสูงสุด โดยผลของคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการนั้น ให้งานของรัฐบาลต้องชดเชยค่าเสียหายหรืออื่นใด จึงมีมติให้หน่วยงานของรัฐบาลนั้น อาจดำเนินการเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐบาลและให้เกิดความเป็นธรรมแก่ราษฎรได้ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการอย่างโปร่งใส ขอบด้วยกฎหมายและคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ และขอให้แจ้งส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐในกำกับดูแลทราบและถือปฏิบัติต่อไป (เอกสารแนบ ๒)

๓.๓ กทพ. ได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษางานจัดทำแนวทางการดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึง ส่วนติ) ภายหลังจากสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุด ตามมาตรา ๔๘ ของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (“ที่ปรึกษา”) เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามสัญญาแล้วเสร็จและนำเสนอรายงานฉบับสมบูรณ์ให้ กทพ. เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อมา กทพ. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพบ/๒๖๐ ลงวันที่ ๒๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒ ขอให้สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศึกษาแนวทางการแก้ไขข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึง ส่วนติ) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และต่อมาเมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๒ กทพ. ได้ลงนามจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึง ส่วนติ) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

๓.๔ กทพ. ได้มีคำสั่งคณะกรรมการ กทพ. ที่ ๓๕/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการฯ พิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการตามผลคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ อ.๙๙๔/๒๕๕๖ คดีหมายเลขแดงที่ อ.๙๓๒/๒๕๖๑ และคดีหมายเลขดำที่ อ.๙๙๕/๒๕๕๖ คดีหมายเลขแดงที่ อ.๙๓๓/๒๕๖๑ (กรณีทางที่มีลักษณะแข่งขัน) ระหว่าง กทพ. และ NECL โดยให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่พิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการตามผลคำพิพากษาของศาลปกครอง และดำเนินการเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐบาลและให้เกิดความเป็นธรรมแก่ราษฎร ทั้งนี้ ให้ดำเนินการอย่างโปร่งใส ขอบด้วยกฎหมาย คำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ และให้นำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการ กทพ. เพื่อพิจารณาต่อไป และต่อมา กทพ. ได้มีคำสั่งคณะกรรมการ กทพ. ที่ ๓๖/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑ เพิ่มเติมอำนาจหน้าที่และปรับปรุงชื่อของคณะอนุกรรมการฯ (เอกสารแนบ ๓)

๓.๕ คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้มีมติรับทราบรายงานผลการพิจารณาแนวทางดำเนินคดีข้อพิพาทตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ส่วนติ) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และ กทพ. ได้รายงานผลการดำเนินการดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีทราบตามบันทึก ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๑๐/๓๔๗๙

ลงวันที่...

ลงวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและนำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป (เอกสารแนบ ๔)

๓.๖ ตามหนังสือที่อ้างถึง ๒ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้มีมติรับทราบความคืบหน้าการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ทั้งนี้ให้กระทรวงคมนาคม (กทพ.) พิจารณาดำเนินการให้ถูกต้องเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวอย่างโปร่งใสชอบด้วยกฎหมาย และคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ (เอกสารแนบ ๕)

๓.๗ คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมครั้งที่ ๑๗/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้พิจารณาผลการเจรจาของคณะอนุกรรมการฯ และได้เจรจาเพิ่มเติมกับ BEM/NECL จนได้ข้อยุติตามแนวทางที่กระทรวงคมนาคมได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีรับทราบแล้ว สรุปได้ดังนี้

๓.๗.๑ แนวทางการเจรจา

๑) ให้ BEM/NECL โกล่เกลี่ยข้อพิพาทและถอนฟ้องข้อพิพาทที่มีกับ กทพ. ทั้งหมด
๒) ให้ BEM/NECL เป็นผู้ดำเนินโครงการและบำรุงรักษาทางด่วน โดยดำเนินงานตามมาตรฐานที่ดำเนินงานอยู่ในปัจจุบัน และเป็นผู้ลงทุนปรับปรุงทางด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรโดยเร่งด่วน ทั้งนี้ BEM/NECL ต้องรับผิดชอบต่อปริมาณจราจร ด้านรายได้ค่าผ่านทาง และด้านการดำเนินงานแทน กทพ.

๓) กทพ. ไม่มีการชำระหนี้ข้อพิพาทเป็นเงินสด แต่จะให้ BEM/NECL ต่อยุติการฟ้องคดีเพื่อขอชดเชยหนี้ข้อพิพาทที่โกล่เกลี่ยกัน

๔) ให้ BEM/NECL แบ่งปันผลประโยชน์แก่ กทพ. อย่างเป็นธรรม โดย BEM/NECL ได้รับผลตอบแทนการลงทุนดำเนินงานที่เหมาะสม

๓.๗.๒ ประเด็นและกรอบการเจรจา

๑) การโกล่เกลี่ยข้อพิพาททั้งหมดต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้น
๒) รูปแบบการร่วมลงทุน กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และ BEM/NECL เป็นผู้รับผิดชอบลงทุนปรับปรุงทางด่วน และให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วน โดยรับผิดชอบต่อปริมาณจราจร การดำเนินงานและแบ่งผลตอบแทนให้กับ กทพ. ในรูปของส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง โดยมีผลตอบแทนการลงทุนไม่เกินร้อยละ ๑๐

๓) ปริมาณจราจรและอัตราค่าผ่านทาง ให้ใช้ปริมาณจราจร และการปรับค่าผ่านทางแบบคงที่ ทุกกรอบ ๑๐ ปีตามที่ กทพ. กำหนด เนื่องจากไม่เป็นภาระต่อประชาชนมากเกินไปใกล้เคียงกับต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นและสามารถปรับใช้ได้โดยไม่ต้องตีความทำให้ไม่เกิดปัญหาข้อพิพาทในอนาคต

๔) การลงทุน...

๔) การลงทุนปรับปรุงทางด่วน ให้ BEM/NECL ลงทุนก่อสร้างทางยกระดับ ๒ ชั้นทาง Bypass และแก้ปัญหาจุดตัดกระแสรถจร โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๔ ปี ตามที่ กทพ. ศึกษาไว้

๕) ระยะเวลาครอบคลุมวงเงินข้อพิพาทที่ยุติ และวงเงินลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางพิเศษในการแก้ไขปัญหาจราจร โดยนับจากวันที่สิ้นสุดสัญญาเดิม

๖) ข้อกำหนดการให้บริการ ให้ BEM/NECL ดำเนินการตามมาตรฐานที่ กทพ. กำหนด

๗) การแบ่งปันผลประโยชน์ของ กทพ. ให้ BEM/NECL เสนอส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่เหมาะสมระหว่าง กทพ. และ BEM/NECL

๓.๗.๓ ผลการเจรจา

๑) คดีและข้อพิพาทระหว่าง BEM/NECL กับ กทพ. ทั้งหมดซึ่งรวมข้อพิพาทที่กำลังเข้าสู่และ/หรืออยู่ในชั้นคณะผู้พิจารณา อนุญาโตตุลาการ และศาลปกครอง ทั้งคดีที่เป็นประเด็นเดียวกันหรือเกี่ยวเนื่องกัน จากทั้ง ๓ สัญญาที่จะนำมาเจรจาพร้อมกันเพื่อไกล่เกลี่ยยุติทั้งหมด รวมเงินต้นและดอกเบี้ยตามสัญญามีมูลค่ารวม ๑๓๗,๕๑๗ ล้านบาท (คำนวณถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑) ประกอบด้วยคดีต่างๆ ดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับที่	คดี	อยู่ระหว่างพิพาท	อนุญาโตตุลาการตัดสิน	ศาลปกครองตัดสิน	ศาลปกครองสูงสุดตัดสิน	เงินต้น	ดอกเบี้ย	รวม
คดีผลกระทบทางแข่งขัน กรณีก่อสร้างดอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยาย ช่วงอนุสรณ์สถาน ถึง รังสิต (C+)								
๑.	ปี ๔๒-๔๓		NECL ชนะ	NECL ชนะ	NECL ๔,๓๑๘ ชนะ	๑,๓๙๐	๒,๕๒๘	๔,๓๑๘
๒.	ปี ๔๔-๖๑	๗๔,๕๙๐	-	-	-	๕๐,๒๙๐	๒๔,๓๐๐	๗๔,๕๙๐
	รวม	๗๔,๕๙๐	-	-	๔,๓๑๘	๕๑,๐๘๐	๒๖,๘๒๘	๗๘,๙๐๘
คดีการไม่ปรับค่าผ่านทางตามสัญญา(ขั้นที่ ๒ ABC และ D และ C+)								
๓.	ABC ปี ๔๖		BEM ชนะ	BEM ชนะ ๗,๒๒๗	-	๔,๑๐๘	๓,๑๑๙	๗,๒๒๗
๔.	ปี ๕๑		BEM ชนะ ๑๒,๐๕๑	-	-	๘,๓๓๒	๓,๗๑๙	๑๒,๐๕๑
๕.	ปี ๕๖	๑๕,๔๖๑	-	-	-	๑๓,๔๘๙	๑,๙๗๒	๑๕,๔๖๑
๖.	ปี ๖๑	๕๙๓	-	-	-	๕๙๑	๒	๕๙๓
๗.	D ปี ๔๖		๑,๖๙๐	-	-	๙๖๙	๗๒๑	๑,๖๙๐
๘.	ปี ๕๑	๕,๔๓๐	-	-	-	๓,๗๗๖	๑,๖๕๔	๕,๔๓๐
๙.	ปี ๕๖	๗,๑๘๙	-	-	-	๖,๒๙๖	๘๙๓	๗,๑๘๙
๑๐.	ปี ๖๑	๒๘๙	-	-	-	๒๘๘	๑	๒๘๙

ลำดับที่ ...

ลำดับ ที่	คดี	อยู่ ระหว่าง พิพาท	อนุญาต ตัดสิน	ศาลปกครอง ตัดสิน	ศาลปกครอง สูงสุด ตัดสิน	เงินต้น	ดอกเบี้ย	รวม
๑๑.	C+ ปี ๔๖	๑,๑๒๔	-	-	-	๕๖๒	๕๖๒	๑,๑๒๔
๑๒.-๑๓.	ปี ๕๑-๖๑	๔,๙๘๐	-	-	-	๓,๗๙๕	๑,๑๘๕	๔,๙๘๐
	รวม	๓๕,๐๖๖	๑๓,๗๔๑	๗,๒๒๗	-	๔๒,๒๐๕	๑๓,๘๒๙	๕๖,๐๓๔
คดีอื่น ๆ								
คดีที่ BEM ยื่น								
๑๔.	วันเปิดใช้งานพื้นที่ส่วนแรก		BEM ชนะ	BEM ชนะ ๕,๘๔๒		๑,๙๗๕	๓,๘๖๗	๕,๘๔๒
๑๕.	การเปลี่ยนแปลงงาน		BEM ชนะ	กทพ. ชนะ ๔๙๑		๒๐๙	๒๘๒	๔๙๑
คดีที่ กทพ. ยื่น								
๑๖.	ค่าใช้พื้นที่อาคาร CCB๕	-๒				-๒	-	-๒
๑๗.	การก่อสร้างขยายเลน C+	-๓,๗๕๖				-๓,๑๔๒	-๖๑๔	-๓,๗๕๖
๑๘.	รวม	-๓,๗๕๘		๖,๓๓๓		-๙๖๐	๓,๕๓๕	๒,๕๗๕
	รวมทั้งสิ้น	๑๐๕,๘๙๘	๑๓,๗๔๑	๑๓,๕๖๐	๔,๓๑๘	๙๓,๓๒๕	๔๔,๑๙๒	๑๓๗,๕๑๗

- หมายเหตุ: ๑. อัตราดอกเบี้ยค้ำประกันชำระตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ส่วน ABC และ D) เท่ากับ FDR+๔% และ อัตราดอกเบี้ยค้ำประกันชำระตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด เท่ากับ FDR+๖%
๒. FDR หมายถึง Fixed Deposit Rate (อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำสำหรับเงินฝากในกรุงเทพมหานคร ในวงเงินที่เกินกว่า ๑๐ ล้านบาท ตามที่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จะกำหนด) ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๑ อยู่ที่ร้อยละ ๑.๐๕ ต่อปี

๒) BEM เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ ๒ (Double Deck) ทาง Bypass และ แก้ปัญหาจุดตัดกระแสนจราจร โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๔ ปี รวมค่าก่อสร้างทั้งสิ้น ๓๑,๕๐๐ ล้านบาท

โครงการ...

๓) อัตราค่าผ่านทาง ใช้การปรับค่าผ่านทางแบบคงที่ ทุกรอบ ๑๐ ปีตามที่ กทพ.

กำหนด ดังนี้

ประเภท รถ	ทางพิเศษ	ค่าผ่านทาง (บาท/เที่ยว)					
		ปัจจุบัน	ปรับทุก ๑๐ ปี	๒๕๖๖	๒๕๗๑	๒๕๗๖	๒๕๘๑
๔ ล้อ	ทางด่วนชั้นที่ ๑ และ ๒ ส่วนเอบี	๕๐	๑๐	๕๐	๖๐	๖๐	๗๐
	ทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนซี	๑๕	-	๑๕	๑๕	๑๕	๑๕
	ทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนดี	๒๕	๕	๒๕	๓๐	๓๐	๓๕
	ส่วนซิบวก ด้านเมืองทอง-เชียงราก	๕๕	๑๐	๕๕	๕๕	๕๕	๖๕
	ส่วนซิบวก ด้านบางปะอิน	๕๕	๑๐	๕๕	๖๕	๖๕	๗๕
๖-๑๐ ล้อ	ทางด่วนชั้นที่ ๑ และ ๒ ส่วนเอบี	๗๕	๑๕	๗๕	๙๐	๙๐	๑๐๕
	ทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนซี	๒๐	-	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	ทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนดี	๕๕	๑๐	๕๕	๖๕	๖๕	๗๕
	ส่วนซิบวก ด้านเมืองทอง-เชียงราก	๑๐๐	๑๕	๑๐๐	๑๑๕	๑๑๕	๑๓๐
	ส่วนซิบวก ด้านบางปะอิน	๑๒๐	๑๕	๑๒๐	๑๓๕	๑๓๕	๑๕๐
มากกว่า ๑๐ ล้อ	ทางด่วนชั้นที่ ๑ และ ๒ ส่วนเอบี	๑๑๐	๒๐	๑๑๐	๑๓๐	๑๓๐	๑๕๐
	ทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนซี	๓๕	-	๓๕	๓๕	๓๕	๓๕
	ทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนดี	๗๕	๑๕	๗๕	๙๐	๙๐	๑๐๕
	ส่วนซิบวก ด้านเมืองทอง-เชียงราก	๑๕๐	๒๐	๑๕๐	๑๗๐	๑๗๐	๑๙๐
	ส่วนซิบวก ด้านบางปะอิน	๑๘๐	๒๐	๑๘๐	๒๐๐	๒๐๐	๒๒๐

๔) ปริมาณจราจรและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษา สอดคล้องตามที่ กทพ. ศึกษา โดย BEM/NECL ได้รับความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ค่าผ่านทาง ปริมาณจราจร และการดำเนินงาน

๕) การแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่าง กทพ. และ BEM/NECL โดยให้ กทพ. ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตามสัดส่วนที่ได้รับอยู่ในปัจจุบัน

๖) ขยายระยะเวลาสัญญาทั้ง ๓ สัญญาออกไปสิ้นสุดวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๖๐๐ โดยทำสัญญาเป็น ๒ ส่วน คือ ส่วนที่ ๑ การให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วน และส่วนที่ ๒ การให้บริการบำรุงรักษาทางด่วนและลงทุนก่อสร้างปรับปรุงทางด่วนชั้นที่ ๒ (ลงนามได้ภายหลังรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบ)

ผลการเจรจา...

ผลการเจรจา

รายการ	ตามสัญญา	ข้อเสนอของ BEM					
		ครั้งที่ ๑	ครั้งที่ ๒	ครั้งที่ ๓	ครั้งที่ ๔	ครั้งที่ ๕	ครั้งที่ ๖
		(๒๒/๑๑/๖๑)	(๒๖/๑๑/๖๑)	(๒๗/๑๑/๖๑)	(๒๘/๑๑/๖๑)	(๒๐/๑๒/๖๑)	(๒๐/๑๒/๖๑)
ผลตอบแทนการลงทุน (IRR)		๑๑.๕%	๑๐%	๑๐%	๑๐%	๑๐%	๙.๗๕%
ผลตอบแทนคดีทางแข่งขัน (IRR ส่วนชีวก)	๑๕.๕%	๑๑.๕%	๑๐%	๙%	๙%	๗.๗๕%	๗.๗๕%
ดอกเบี้ยเงินกู้		๗.๒๕%	๖.๗๕%	๖.๒๕%	๖.๒๕%	๖.๒๕%	๖.๒๕%
ดอกเบี้ยผิวดินชำระ (คืนหนี้)	FDR+๔%, ๖%	FDR+๔%	FDR+๔%	FDR+๓.๕%	FDR+๓%	FDR+๒%	FDR+๑%
มูลค่าข้อพิพาทรวม ส่วนเอบีซี/ดี/ชีวก (ล้านบาท)		๑๓๗,๕๑๗	๑๓๗,๕๑๗	๑๓๗,๕๑๗	๑๓๗,๕๑๗	๑๓๗,๕๑๗	๑๓๗,๕๑๗
มูลค่าข้อพิพาทที่ไกล่เกลี่ย (ล้านบาท)		๘๘,๖๖๑	๗๙,๑๕๙	๗๓,๕๒๘	๗๒,๗๙๗	๖๖,๒๑๕	๖๔,๙๕๓
%มูลค่าข้อพิพาทที่ไกล่เกลี่ย		๖๔%	๕๘%	๕๓%	๕๓%	๔๘%	๔๗%
% ส่วนแบ่งรายได้ ส่วนเอบี	๖๐ : ๔๐	๓๙ : ๖๑	๔๕ : ๕๕	๔๘ : ๕๒	๔๘ : ๕๒	๕๗ : ๔๓	๖๐ : ๔๐
% ส่วนแบ่งรายได้ ส่วนซี	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐
% ส่วนแบ่งรายได้ ส่วนดี	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐
% ส่วนแบ่งรายได้ ส่วนชวกล	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐	๐ : ๑๐๐

หมายเหตุ : % ส่วนแบ่งรายได้ (กทพ. : BEM)

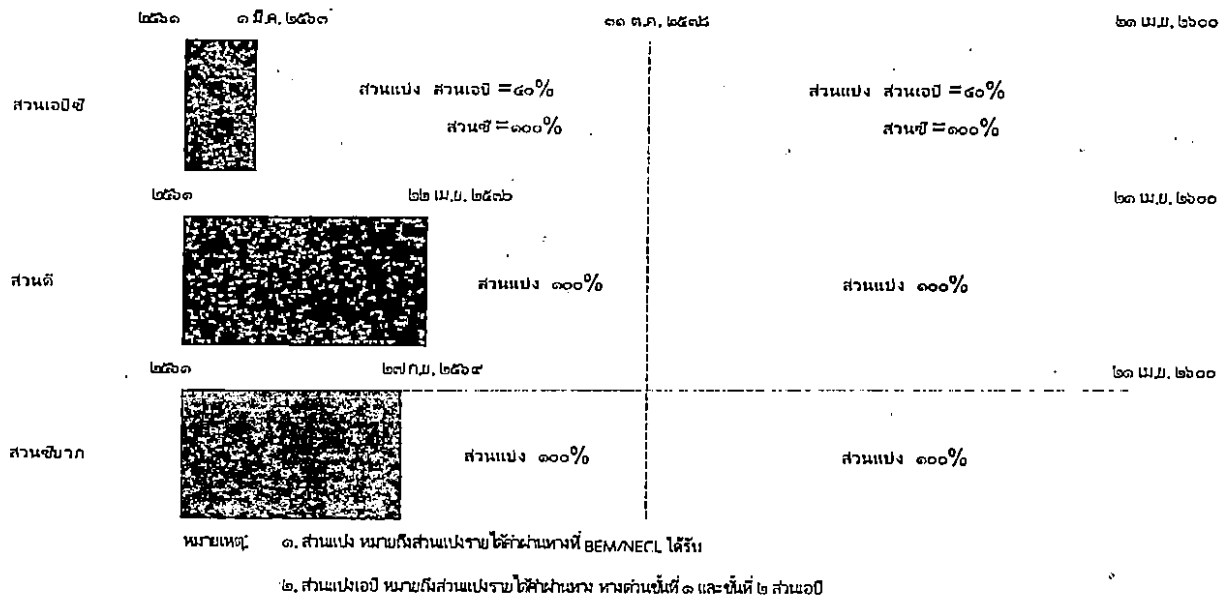
๓.๗.๔ มติคณะกรรมการ กทพ. เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ (เอกสารแนบ ๖)

๑) เห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อแก้ไขปัญหาคดีและข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องและดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ตามที่คณะอนุกรรมการฯ เสนอ ทั้งนี้ให้ กทพ. ดำเนินการแก้ไขสัญญาดังกล่าวตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ต่อไป

๒) เห็นชอบการสรุปผลเจรจากับ BEM เรื่อง แนวทางดำเนินการคดีข้อพิพาทตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ส่วนดี) ระหว่าง กทพ. กับ BEM และคดีข้อพิพาทตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ระหว่าง กทพ. กับ NECL โดยให้นำเรื่องเสนอคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อตกลง...

ข้อตกลงการดำเนินโครงการและยุติข้อพิพาทตามมติคณะกรรมการ กทพ. เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๑



๓.๘ ตามหนังสือที่อ้างถึง ๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้กระทรวงคมนาคม (กทพ.) เร่งรัดการเจรจากับคู่กรณีให้เป็นที่ยุติโดยเร็ว ทั้งนี้ให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) และรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) กำกับดูแลด้วย และให้กระทรวงคมนาคม (กทพ.) รายงานความคืบหน้าในเรื่งดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย (เอกสารแนบ ๗)

๓.๙ กทพ. ได้มีคำสั่งคณะกรรมการ กทพ. ที่ ๑/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๒ แต่งตั้งอนุกรรมการเพิ่มเติมในคณะอนุกรรมการฯ ประกอบด้วย ๑) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ๒) ผู้แทนสำนักงาน คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ๓) ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ๔) รองผู้ว่าฝ่ายปฏิบัติการ (รผป.) ๕) รองผู้ว่า ฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน (รผผ.) และ ๖) รองผู้ว่าฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา (รผส.) เพื่อพิจารณาแนวทาง ดำเนินการคดีข้อพิพาทฯ และพิจารณาประเด็นข้อสังเกตของ สร.กทพ. เพื่อให้เกิดความรอบคอบ (เอกสารแนบ ๘) และคณะอนุกรรมการฯ ได้เจรจาเพิ่มเติมกับ BECL/NECL จนได้ข้อยุติตามหนังสือที่ BEM/E/๒๐๔/C๒๐๑.๐๐๕/๖๒ ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ยืนยันผลการเจรจาร่างสัญญาที่แก้ไขและความร่วมมืออื่นๆ ตามที่ได้ข้อยุติกับ คณะอนุกรรมการฯ (เอกสารแนบ ๙) สรุปผลการเจรจาเพิ่มเติมได้ ดังนี้

๑) BEM/NECL ตกลงปรับลดระยะเวลาของสัญญาที่จะขยายออกไปทุกสัญญาเหลือ ๓๐ ปี นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญาเดิม สำหรับการแบ่งรายได้ค่าผ่านทางและการจัดทำสัญญาเป็น ๒ ส่วน คือ ส่วนที่ ๑ การให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วน และส่วนที่ ๒ การให้บริการบำรุงรักษาทางด่วน และ

ลงทุนก่อสร้าง...

ลงทุนก่อสร้างปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ ๒ (ลงนามได้ภายหลังรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบ) เป็นไปตามข้อตกลงเดิม โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑.๑) สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ส่วนเอบีซี)

- ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจากทางด่วนขั้นที่ ๑ และ ๒ ส่วนเอบี ร้อยละ ๔๐ และส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางส่วนซี ร้อยละ ๑๐๐
- สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๑ : เริ่มจากวันที่ลงนามในสัญญา สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘
- สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๒ : เริ่มจากวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๗๘ สิ้นสุดวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๙๓

๑.๒) สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ส่วนดี)

- ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจากทางด่วนขั้นที่ ๒ ส่วนดี ร้อยละ ๑๐๐
- สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๑ : เริ่มจากวันที่ลงนามในสัญญา สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘
- สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๒ : เริ่มจากวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๗๘ สิ้นสุดวันที่ ๒๑ เมษายน พ.ศ. ๒๖๐๐

๑.๓) สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

- ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจากทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ร้อยละ ๑๐๐
- สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๑ : เริ่มจากวันที่ลงนามในสัญญา สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘
- สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๒ : เริ่มจากวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๗๘ สิ้นสุดวันที่ ๒๖ กันยายน พ.ศ. ๒๕๙๙

๒) BEM/NECL จะว่าจ้างพนักงานของ กทพ. ที่ดำเนินงานให้ BEM/NECL อยู่ในปัจจุบันตามเดิม จนกว่าพนักงานรายนั้นจะเกษียณอายุหรือออกจากหน้าที่ หลังจากนั้น BEM/NECL จะใช้พนักงานของ BEM/NECL ดำเนินงานต่อ โดย BEM/NECL จะตกลงกับ กทพ. ถึงวิธีการตรวจสอบความถูกต้องของรายได้ค่าผ่านทางให้เป็นที่ยอมรับของทั้ง ๒ ฝ่าย ทั้งนี้ในส่วนของการดำเนินงานที่ต้องใช้พนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมาย BEM/NECL จะว่าจ้างพนักงานของ กทพ. ดำเนินงานตลอดระยะเวลาของสัญญา

๓) BEM/NECL ได้รับสิทธิพิจารณาก่อนในการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนตามที่ระบุไว้ในสัญญาเดิมเท่านั้น โดยในส่วนของสัญญาที่ต่อขยายออกไป BEM/NECL จะไม่มีสิทธิดังกล่าว ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงสร้างทางด่วน เช่น โฆษณาประชาสัมพันธ์ จุดพักรถ กทพ. ตกลงให้ BEM/NECL ได้รับสิทธิ

ในการ...

ในการพัฒนาดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญาเดิมและสัญญาที่ต่อขยายออกไป โดย BEM/NECL จะต้องขอความเห็นชอบจาก กทพ. ก่อนดำเนินการและดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดด้านความปลอดภัย การบำรุงรักษาและไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางด่วน โดย BEM/NECL จะจ่ายค่าเช่าใช้พื้นที่ในอัตราที่ กทพ. บังคับใช้ในโครงการทางด่วนสายอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

๔) BEM/NECL ตกลงจะปรับระบบจัดเก็บค่าผ่านทางในทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนเอบีซี และส่วนดี และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ให้รองรับระบบตัวร่วมของรัฐ

๕) BEM/NECL ตกลงที่จะยกเลิกข้อสัญญาเรื่องทางที่มีลักษณะแข่งขัน จากสัญญาเดิมทั้งหมด

๖) ในส่วนของประเด็นอื่นคงเป็นไปตามข้อตกลงที่ กทพ. ได้ตกลงกับ BEM/NECL ไว้ เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ทุกประการ

๓.๑๐ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ กทพ. ได้หารือกับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการ กฤษฎีกาและผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด และได้นำร่างสัญญาเช่าเจรจากับ BEM จนได้ข้อยุติ โดย BEM ได้มีหนังสือที่ BEM/E/๒๐๔/C๒๐๑.๐๐๖/๖๒ ลงวันที่ ๑๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ นำส่งร่างสัญญาที่ปรับแก้ให้ กทพ. แล้ว (เอกสารแนบ ๑๐)

๓.๑๑ คณะกรรมการ กทพ. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ พิจารณา ผลการเจรจาเพิ่มเติมของคณะอนุกรรมการฯ และมีมติสรุปได้ดังนี้ (เอกสารแนบ ๑๑)

๑) เห็นชอบผลการเจรจาเพิ่มเติมเพื่อดำเนินโครงการและแก้ไขปัญหาคอขวดของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ระหว่าง กทพ. และ BEM/NECL รายละเอียดตามที่คณะอนุกรรมการฯ เสนอ

๒) เห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อดำเนินโครงการและแก้ไขปัญหาคอขวดของสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ส่วนดี) โดยให้ BEM โกล่เกลี่ยข้อพิพาททั้งหมดที่มีกับ กทพ. ในสัญญาดังกล่าว และเป็นผู้ลงทุนดำเนินการและออกแบบก่อสร้างโครงการปรับปรุงทางพิเศษเพื่อแก้ไขปัญหาคอขวด และให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษทั้งเส้นทาง โดย กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้าง และต่อขยายระยะเวลาสัญญาออกไปอีก ๓๐ ปี นับจากวันที่สัญญาสัมปทานฉบับปัจจุบันสิ้นสุดลง โดย BEM ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางทางด่วนชั้นที่ ๑ และทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนเอบี ร้อยละ ๔๐ ส่วนซีและส่วนดี ร้อยละ ๑๐๐ ตามลำดับ ทั้งนี้สัญญาที่ต่อขยายออกไปจะแบ่งเป็น ๒ ส่วน คือ ส่วน ๑ การให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษ (ส่วนเอบีซี เริ่มจากวันที่ลงนามในสัญญา สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘ และส่วนดี เริ่มจากวันที่ลงนามในสัญญา สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘) และส่วนที่ ๒ การให้บริการบำรุงรักษาทางพิเศษและลงทุนก่อสร้างปรับปรุงทางด่วนชั้นที่ ๒ (ส่วนเอบีซี เริ่มจากวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๗๘ สิ้นสุดวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๙๓ และส่วนดี เริ่มจากวันที่

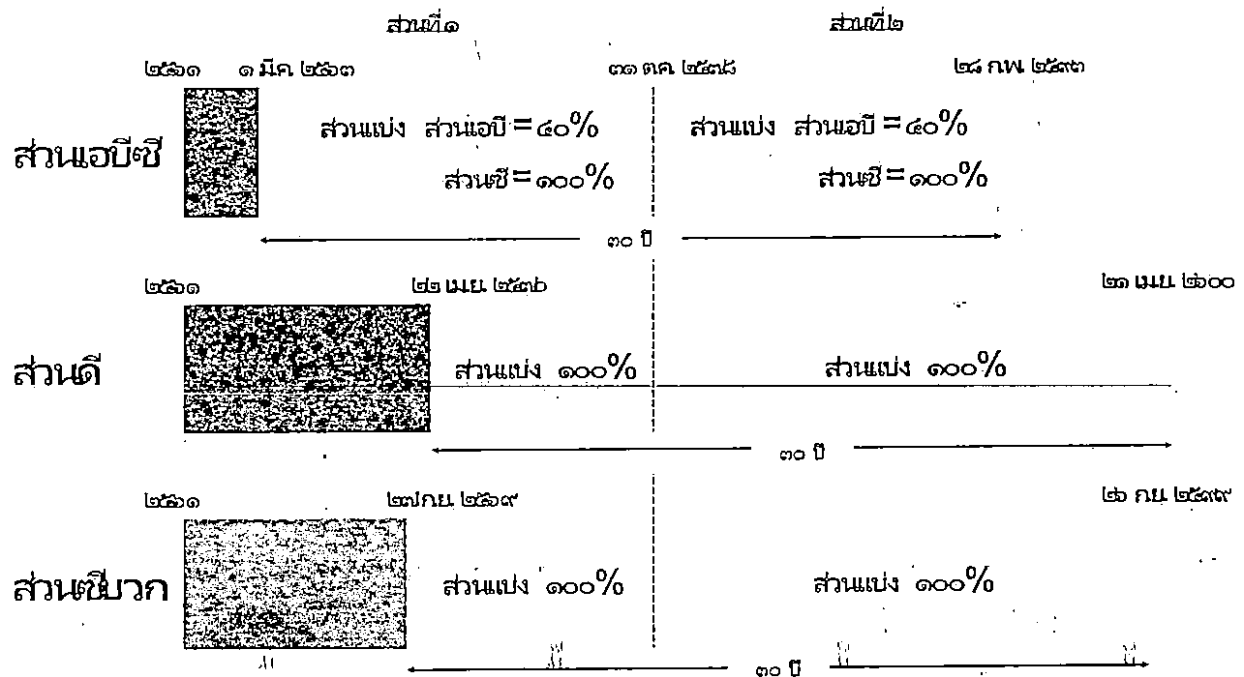
๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๗๘ สิ้นสุดวันที่ ๒๑ เมษายน พ.ศ. ๒๖๐๐) โดยมีรายละเอียดตามที่คณะอนุกรรมการฯ เสนอ ทั้งนี้ให้ กทพ. ดำเนินการแก้ไขสัญญาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ต่อไปโดยเร็ว

๓) เห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดและดำเนินงานสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยให้ NECL โกล่เกลี่ยยุติข้อพิพาททั้งหมดที่มีกับ กทพ. ในสัญญาดังกล่าว และเป็นผู้ดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษทั้งเส้นทาง และต่อขยายระยะเวลาสัญญาออกไปอีก ๓๐ ปี นับจากวันที่สัญญาสัมปทานฉบับปัจจุบันสิ้นสุดลง โดย NECL ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง ร้อยละ ๑๐๐ ทั้งนี้ สัญญาที่ต่อขยายออกไปจะแบ่งเป็น ๒ ส่วนคือ ส่วน ๑ การให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษ เริ่มจากวันที่ลงนามในสัญญา สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘ และส่วนที่ ๒ การให้บริการบำรุงรักษาทางด่วนและลงทุนก่อสร้างปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ ๒ เริ่มจากวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๗๘ สิ้นสุดวันที่ ๒๖ กันยายน พ.ศ. ๒๕๙๙ โดยมีรายละเอียดตามที่คณะอนุกรรมการฯ เสนอ ทั้งนี้ให้ กทพ. ดำเนินการแก้ไขสัญญาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ต่อไปโดยเร็ว

๔) ให้ กทพ. รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ กทพ. ไปดำเนินการด้วยความรอบคอบ ครบถ้วน และถูกต้องตามข้อกำหนด โดยคำนึงถึงข้อห่วงใยของพนักงาน และสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (สร.กทพ.) รวมทั้งหารือกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ประเด็นการบันทึกบัญชีกรณีการขยายระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุนที่สืบเนื่องมาจากผลการเจรจาเพิ่มเติมเพื่อดำเนินโครงการและการแก้ไขปัญหาคอขวดโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ระหว่าง กทพ. และ BEM/NECL ให้ได้ข้อสรุปโดยเร็วต่อไป

ข้อตกลง ...

ข้อตกลงการดำเนินโครงการและยุติข้อพิพาทตามมติคณะกรรมการ กทพ. เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒



- หมายเหตุ
๑. ส่วนแบ่ง หมายถึงส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ BEM/NECL ได้รับ
 ๒. ส่วนแอมป์ หมายถึงส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง ทางด่วนขั้นที่ ๑ และขั้นที่ ๒ ส่วนแอมป์
 ๓. ส่วนที่ ๑ การให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วน ลงนามในสัญญาหลังได้รับความเห็นชอบจาก ครม. และมีผลบังคับใช้เมื่อ กทพ. และ BEM ถอนฟ้องและยุติข้อพิพาททั้งหมด
 ๔. ส่วนที่ ๒ การให้บริการบำรุงรักษาทางด่วนและลงทุนก่อสร้างปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ ๒ ลงนามหลังได้รับความเห็นชอบจาก ครม. และรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบ โดยในกรณีที่รายงาน EIA ไม่ได้รับความเห็นชอบภายใน ๒ ปี นับจากวันลงนามในสัญญา คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะร่วมกันพิจารณาแนวทางดำเนินการ

๓.๑๒ ในการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะกรรมการกำกับดูแลฯ ได้พิจารณาและมีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติปัญหาข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษ ศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติปัญหาข้อพิพาทโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (เอกสารแนบ ๑๒)

๓.๑๓ กทพ. ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กทพ. ๑๐/๑๔๑๖ ลงวันที่ ๒๘ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ กราบเรียนอัยการสูงสุดขอความอนุเคราะห์ตรวจพิจารณาร่างสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และร่างสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (เอกสารแนบ ๑๓) และสำนักอัยการสูงสุดได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๗๓๑๙ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๒ แจ้ง กทพ. ว่าได้ตรวจพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างสัญญา

โครงการ...

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ฉบับแก้ไข ส่วนที่ ๑) ร่างสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ฉบับแก้ไข ส่วนที่ ๒) ร่างสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข ส่วนที่ ๑) และร่างสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข ส่วนที่ ๒) เสร็จแล้ว ดังปรากฏตามร่างสัญญาซึ่งได้พิมพ์กร่างขึ้นใหม่ส่งมาพร้อมนี้ (เอกสารแนบ ๑๔)

๓.๑๔ กทพ. ได้มีบันทึกที่ กทพ ๑๐/๑๖๗๖ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๒ เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาผลการเจรจาและผลการพิจารณากรณีการยุติข้อพิพาทและดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมส่วนติ) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ และนำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป (เอกสารแนบ ๑๕) ซึ่งต่อมารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มีบัญชาตามท้ายบันทึกดังกล่าวให้ กทพ. ดำเนินการ

๑) มีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อหารือเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดในข้อ ๑ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและปฏิบัติให้ถูกต้องก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี

๒) ระหว่างรอผลการพิจารณาของ สคร. ให้ กทพ. นำข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดไปพิจารณาดำเนินการให้เกิดความชัดเจนครบถ้วนและสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี มติคณะกรรมการกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดตามขั้นตอนของกฎหมายก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี

๓.๑๕ กทพ. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๑๐/๑๘๔๒ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ขอหารือ สคร. ในประเด็นตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดว่า กทพ. ได้ดำเนินการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติปัญหาข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ โดยไม่ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๔๙ แห่ง ถูกต้องหรือไม่ อย่างไร และ กทพ. ยังต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๔๙ อีกหรือไม่ อย่างไร (เอกสารแนบ ๑๖)

๓.๑๖ สคร. ได้มีหนังสือที่ กค ๐๘๒๐.๑/๔๘๒๕ ลงวันที่ ๓ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒ แจ้งตอบข้อหารือว่า ในกรณีที่ กทพ. ดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ เพื่อยุติปัญหาข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และ โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กทพ. อาจเริ่มดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ โดยชะลอการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๘ ไว้ก่อน ดังนั้นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๘ แห่งจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องนำมาพิจารณาต่อไปในขั้นนี้ (เอกสารแนบ ๑๗)

๓.๑๗ กทพ. ได้มีหนังสือ ที่ กทพ.๑๐/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๖ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒ เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อรายงานความเห็นของ สคร. ส่วนการนำข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ไปพิจารณาดำเนินการให้เกิดความชัดเจนครบถ้วนและสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี ตามบัญชาของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนั้น กทพ. ได้ดำเนินการตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด โดยจะตรวจสอบให้เรียบร้อยก่อนลงนามในสัญญา (เอกสารแนบ ๑๘)

๓.๑๘ กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๒๓๑/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ แต่งตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาคือพิพาทสัมปทานทางด่วนระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) (คณะทำงานฯ) เพื่อตรวจสอบและพิจารณาแนวทางในการแก้ปัญหา (เอกสารแนบ ๑๙)

๓.๑๙ ตามหนังสือที่อ้างถึง ๔ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ รับทราบการมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) และกระทรวงคมนาคม เป็นผู้กำกับดูแลกรณีการดำเนินการเกี่ยวกับข้อพิพาทของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๓.๒๐ คณะทำงานฯ ได้มอบสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมกับ กทพ. พิจารณาทบทวนความเหมาะสมของสมมติฐานของการคำนวณ และคณะทำงานฯ ได้มีความเห็นสรุปว่า เนื่องจากการปรับปรุงทางด่วนโดยการก่อสร้างทางยกระดับชั้นที่ ๒ (Double Deck) จะต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งมีรายละเอียดจำนวนมาก คณะทำงานฯ จึงเห็นว่ากรณียุติข้อพิพาทโดยไม่ต้องมีการก่อสร้าง Double Deck จะเป็นแนวทางที่เหมาะสมมากกว่า โดยหากสามารถเจรจาให้ BEM/NECL ยอมยุติข้อพิพาททั้งหมดโดยต่อขยายระยะเวลาสัญญาทั้ง ๓ สัญญาออกไปสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘ (๑๕ ปี ๘ เดือนนับจากสัญญาทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนเอบี และซี สิ้นสุด) จะเป็นประโยชน์สูงสุดแก่รัฐ ทั้งนี้ ตามผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมของระยะเวลาการต่อสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทฯ โดยใช้ข้อมูลจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (extended Bangkok Urban area Model :eBUM) (บทวิเคราะห์ eBUM)

โดยคณะทำงานฯ ได้เชิญ กทพ. และ BEM/NECL มาหารือแนวทางการยุติข้อพิพาท โดยไม่มีการก่อสร้างทางยกระดับชั้นที่ ๒ (Double Deck) ซึ่ง BEM/NECL ไม่ขัดข้องและยินดีให้ความร่วมมือตามหนังสือที่ BEM/E/๒๓๘/C๒๐๑.๐๐๑/๖๒ ลงวันที่ ๑๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ (เอกสารแนบ ๒๐)

๓.๒๑ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๒/๑๐๗๔๔ ลงวันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ขอให้ กทพ. พิจารณาทบทวนแนวทางในการดำเนินการเพื่อยุติปัญหาข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ และดำเนินการตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ต่อไป (เอกสารแนบ ๒๑)

๓.๒๒ คณะกรรมการ กทพ. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้มีมติเห็นชอบให้ กทพ. โดยคณะกรรมการ กทพ. เสร็จเพิ่มเติมกับ BEM/NECL ตามที่กระทรวงคมนาคมขอให้ทบทวน และในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ คณะกรรมการ กทพ. ได้เจรจากับ BEM/NECL เพิ่มเติมจนได้ข้อยุติโดยสรุปผลการเจรจาและการแก้ไขสัญญา ดังนี้

๓.๒๒.๑) ประเด็น...

๓.๒๒.๑) ประเด็นเจรจาเพิ่มเติม

คณะกรรมการ กทพ. ได้กำหนดประเด็นเจรจาเพิ่มเติมตามแนวทางที่กระทรวงคมนาคมขอให้ทบทวน ดังนี้

๑) การยุติข้อพิพาททั้งหมดที่มีระหว่างกัน อยู่บนพื้นฐานที่ไม่มีการลงทุนปรับปรุงทางด่วนและก่อสร้างทางยกระดับชั้นที่ ๒ (Double Deck)

๒) ตกลงยุติข้อพิพาทโดยการแก้ไขสัญญาเพื่อขยายระยะเวลาสัมปทาน ทั้ง ๓ สัญญาไปสิ้นสุด ณ วันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘ และ BEM/NECL ยังคงมีสิทธิในการต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิมข้อ ๒๑

๓) ให้ BEM/NECL ร่วมมือยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดราชการประจำปี ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี ที่รัฐบาลยกเว้นค่าผ่านทางให้ประชาชน โดย กทพ. จะเสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศในราชกิจจานุเบกษา ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๕ และ ๓๙

๓.๒๒.๒) ผลการเจรจาเพิ่มเติมกับ BEM/NECL

ผลการเจรจา เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒	ผลการเจรจาเพิ่มเติม เมื่อวันที่ ๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓
๑. ยุติข้อพิพาททั้งหมดของทั้งสองฝ่ายที่มีต่อกัน ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต ตามร่างสัญญาข้อ ๒.๒ การยกเลิกข้อพิพาทตามสัญญาเดิม	๑. เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา)
๒. ให้ BEM ลงทุนปรับปรุงทางด่วนและก่อสร้างทางยกระดับชั้นที่ ๒ (Double Deck) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร โดย กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้าง	๒. ไม่มีการลงทุนปรับปรุงทางด่วนและก่อสร้าง Double Deck (ตัดออกจากร่างสัญญา)
๓. ตกลงยุติข้อพิพาทโดยการแก้ไขสัญญาเพื่อขยายระยะเวลาสัญญาทั้ง ๓ ฉบับออกไปสัญญาละ ๓๐ ปี โดยแบ่งเป็นสัญญาส่วนที่ ๑ การให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วน (สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๗๘) และส่วนที่ ๒ การให้บริการบำรุงรักษาทางด่วนและลงทุนก่อสร้างปรับปรุงทางยกระดับชั้นที่ ๒ (ขยายระยะเวลาสัญญาส่วนที่ ๑ จนครบ ๓๐ ปี)	๓. <u>ตกลงยุติข้อพิพาทบนพื้นฐานที่ไม่มีการลงทุนปรับปรุงทางด่วนและก่อสร้าง Double Deck โดยขยายระยะเวลาสัญญาทั้ง ๓ ฉบับออกไปสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๗๘ และ BEM/NECL ยังคงมีสิทธิในการต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิมข้อ ๒๑ (ระบุในร่างสัญญา)</u>
๔. บริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางตามอัตราที่กำหนดในสัญญา	๔. เหมือนเดิม โดยบริษัทฯ ยินดีให้ความร่วมมือยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดราชการประจำปีตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี ที่รัฐบาลประกาศกำหนดยกเว้นค่าผ่านทางให้ประชาชน (เป็นความร่วมมือที่บริษัทฯ ยินยอมตามหนังสือ BEM ที่ BEM/E/๒๐๔/C๒๐๑.๐๐๑/๖๓ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๓)

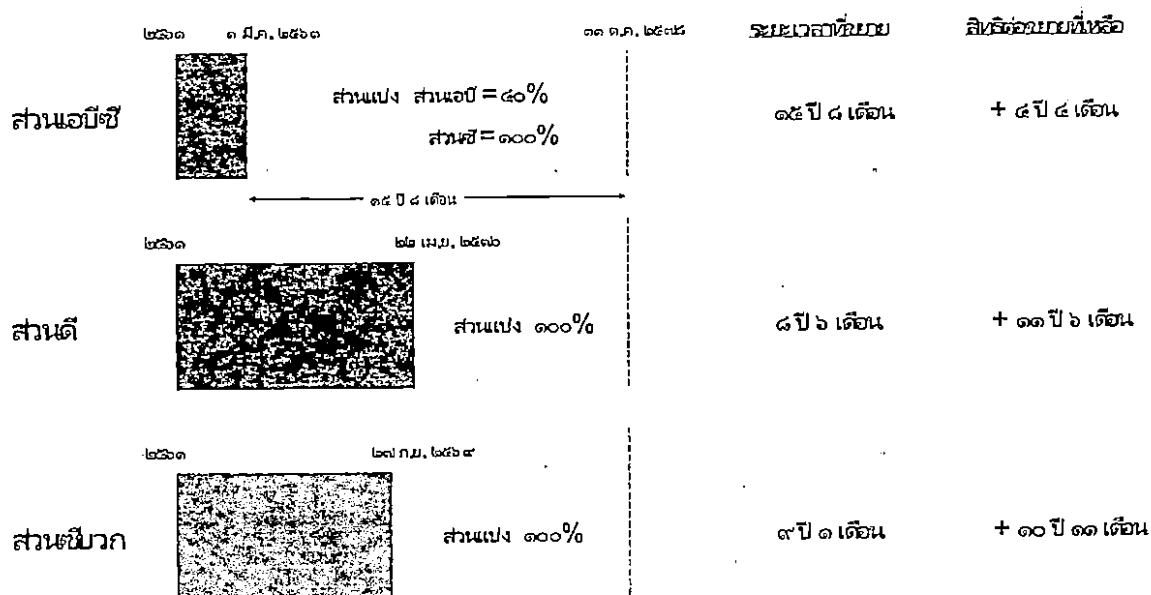
● ส่วนแบ่งรายได้...

๑ ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางและระยะเวลาของสัญญา

สัญญา	ผลการเจรจา เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒	ผลการเจรจาเพิ่มเติม เมื่อวันที่ ๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓
๑) สัญญาโครงการระบบทาง ด่วนชั้นที่ ๒ (ส่วนเอบีซี)	• BEM ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจากทางด่วนชั้นที่ ๑ และ ๒ ส่วนเอบี ๔๐% และส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางส่วนซี ๑๐๐% • สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๑ : เริ่มจากวันที่ลงนามในสัญญา สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘ • สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๒ : เริ่มจากวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๗๘ สิ้นสุดวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๘๓	• เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา) • เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา) • ไม่มี (ตัดออกจากร่างสัญญา)
๒) สัญญาเพื่อการต่อขยาย โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ (ส่วนดี)	• BEM ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจากทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนดี ๑๐๐% • สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๑ : เริ่มจากวันที่ลงนามในสัญญา สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘ • สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๒ : เริ่มจากวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๗๘ สิ้นสุดวันที่ ๒๑ เมษายน พ.ศ. ๒๖๐๐	• เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา) • เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา) • ไม่มี (ตัดออกจากร่างสัญญา)
๓) สัญญาโครงการทางด่วน สายบางปะอิน-ปากเกร็ด	• NECL ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจากทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ๑๐๐% • สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๑ : เริ่มจากวันที่ลงนามในสัญญา สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘ • สัญญาแก้ไขส่วนที่ ๒ : เริ่มจากวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๗๘ สิ้นสุดวันที่ ๒๖ กันยายน พ.ศ. ๒๕๙๙	• เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา) • เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา) • ไม่มี (ตัดออกจากร่างสัญญา)

ข้อตกลง...

ข้อตกลงการดำเนินโครงการและยุติข้อพิพาทกรณีไม่มี Double Deck ตามมติคณะกรรมการ กทพ. เมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๓



- หมายเหตุ ๑. บริษัทฯ มีสิทธิต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามสัญญาเดิมที่มีเงื่อนไขกำหนดให้ต่อสัมปทานได้ ๑๐ ปี ๒ ครั้ง (๒๐ ปี)
 ๒. บริษัทฯ ยินดีร่วมมือยกเว้นค่าผ่านทางวันหยุดประจำปีตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี ที่รัฐบาลประกาศ ยกเว้นค่าผ่านทางให้ประชาชน
 ๓. ส่วนแบ่ง หมายถึงส่วนแบ่งรายได้ที่ BEM/NECL ได้รับ
 ๔. ส่วนแบ่งเอปี หมายถึงส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง ทางด่วนชั้นที่ ๑ และชั้นที่ ๒ ส่วนเอปี

• เงื่อนไขการดำเนินงานอื่นที่ตกลงกัน

ผลการเจรจา เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒	ผลการเจรจาเพิ่มเติม เมื่อวันที่ ๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓
๑. บริษัทฯ จะว่าจ้างพนักงานของ กทพ. ที่ดำเนินงานให้บริษัทฯ อยู่ในปัจจุบัน ตามเดิมจนกว่าพนักงานรายนั้นจะเกษียณอายุหรือออกจากหน้าที่ หลังจากนั้น บริษัทฯ จะใช้พนักงานของบริษัทฯ ดำเนินงานต่อ โดยบริษัทฯ จะตกลงกับ กทพ. ถึงวิธีการตรวจสอบความถูกต้องของรายได้ค่าผ่านทางให้เป็นที่ยอมรับของทั้ง ๒ ฝ่าย ทั้งนี้ ในส่วนของการดำเนินงานที่ต้องใช้พนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐ ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายบริษัทฯ จะว่าจ้างพนักงานของ กทพ. ดำเนินงานตลอดระยะเวลาของสัญญา	๑. เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา)
๒. สิทธิในการพัฒนาพื้นที่ในเขตทาง แบ่งเป็นพื้นที่ดังนี้ • พื้นที่บนโครงสร้างทางด่วน เป็นสิทธิของบริษัทฯ ฯ โดยจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัย และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางด่วน โดยบริษัทฯ จะจ่ายค่าตอบแทนการใช้พื้นที่ให้แก่ กทพ. ในอัตราที่ กทพ. กำหนดและบังคับใช้ภายในเวลานั้น	๒. เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา)

ผลการเจรจา...

ผลการเจรจา เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒	ผลการเจรจาเพิ่มเติม เมื่อวันที่ ๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓
พื้นที่ใต้ทางด่วน บริษัทฯ ได้รับสิทธิพิจารณา ก่อนเป็นรายแรกจนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาเดิมเท่านั้น ทั้งนี้ในส่วนของผู้ที่ กทพ. พัฒนาเพื่อสาธารณประโยชน์ เป็นไปตามเงื่อนไขการเวนคืน และดำเนินการตามนโยบายของรัฐ กทพ. สามารถดำเนินการต่อไปได้	
๓. บริษัทฯ ตกลงจะปรับระบบจัดเก็บค่าผ่านทางในทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนเอบีซี และดี และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ให้รองรับระบบตัวร่วมของรัฐ	๓. เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา)
๔. บริษัทฯ ตกลงที่จะยกเลิกข้อสัญญาเรื่องทางที่มีลักษณะแข่งขันจากสัญญาเดิมทั้งหมด	๔. เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา)
๕. กทพ. และบริษัทฯ ตกลงที่จะกำหนดข้อสัญญาเรื่องการได้รับการพิจารณา ก่อน (First Consideration) ในการดำเนินการส่วนต่อขยายทางด่วนชั้นที่ ๒ โดยให้บริษัทฯ ได้รับสิทธิการพิจารณา ก่อน ทั้งนี้อยู่บนเงื่อนไขที่บริษัทฯ ต้องให้ประโยชน์แก่ กทพ. ไม่น้อยกว่าผู้เสนอรายอื่นไว้ในสัญญาที่จะแก้ไขเนื่องจากเป็นสิทธิที่บริษัทฯ มีอยู่ตามสัญญาเดิม	๕. เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา)
๖. บริษัทฯ ตกลงดำเนินการขยายช่องจราจรหากปริมาณจราจรเป็นไปตามเงื่อนไขที่ตกลงกันภายในระยะเวลาสัญญาส่วนที่ ๑ และระหว่างการดำเนินงานตามสัญญาส่วนที่ ๒ หากมีความจำเป็นต้องก่อสร้างขยายช่องจราจรจาก ๔ ช่องเป็น ๖ ช่องจราจร กทพ. และบริษัทฯ จะต้องเจรจาเพื่อตกลงกำหนดเงื่อนไขในการก่อสร้างขยายช่องจราจรอีกครั้ง	๖. เหมือนเดิม โดยยกเลิกการดำเนินงานตามสัญญาส่วนที่ ๒ (ระบุในร่างสัญญา)
๗. บริษัทฯ จะลงทุนก่อสร้างทางขึ้นลงทางด่วนชั้นที่ ๒ บริเวณถนนกำแพงเพชรเพื่อรองรับสถานีบางซื่อ (Grand Station) และทางขึ้นลงจากทางด่วนชั้นที่ ๒ ด้านเหนือไปทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยขอให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างและดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖	๗. เหมือนเดิม (เป็นความร่วมมือที่บริษัทฯ ยืนยันตามหนังสือ BEM ที่ BEM/E/๒๐๔/C๒๐๑.๐๐๑/๖๓ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๓)
๘. บริษัทฯ ตกลงให้ กทพ. ลดค่าผ่านทางที่ด่านฯ อารณรังค์ ๑ (จากทางพิเศษคลองรัชเข้าทางด่วนชั้นที่ ๑ ไปทางบางนา) เหลือ ๒๕ บาท โดยถือเป็นมาตรการสนับสนุนผู้ใช้ทางและจะทบทวนความเหมาะสมร่วมกับ กทพ. ทุกปี	๘. เหมือนเดิม (เป็นความร่วมมือที่บริษัทฯ ยืนยันตามหนังสือ BEM ที่ BEM/E/๒๐๔/C๒๐๑.๐๐๑/๖๓ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๓)
๙. กทพ. และบริษัทฯ จะลงนามในสัญญาส่วนที่ ๒ หลังจากได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับการปรับปรุงทางด่วนชั้นที่ ๒ ได้รับความเห็นชอบ และบริษัทฯ มีหน้าที่จัดเตรียมข้อมูลให้แก่ กทพ. เพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับการปรับปรุงทางด่วนชั้นที่ ๒ และเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แก่ กทพ.	๙. ไม่มีก่อสร้างทางยกระดับชั้นที่ ๒ (Double Deck) (ตัดออกจากร่างสัญญา)

ผลการเจรจา เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒	ผลการเจรจาเพิ่มเติม เมื่อวันที่ ๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓
๑๐. ในกรณีที่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวไม่ได้รับความเห็นชอบภายใน ๒ ปีนับแต่วันที่ลงนามในสัญญา กทพ. และ บีอีเอ็ม จะร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการดำเนินการที่เป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่ายเพื่อดำเนินการปรับปรุงทางด่วนชั้นที่ ๒ ตามเจตนารมณ์ของการเจรจาข้างต้น หากไม่สามารถตกลงกันจนเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่าย กทพ. มีสิทธิยุติการดำเนินการปรับปรุงทางด่วนชั้นที่ ๒ ได้โดยบริษัทฯ ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่าย ค่าเสียหาย หรืออื่นใดจาก กทพ. ทั้งสิ้น	๑๐. ไม่มีก่อสร้างทางยกระดับชั้นที่ ๒ (Double Deck) (ตัดออกจากร่างสัญญา)
๑๑. กทพ. กำหนดอัตราค่าผ่านทางที่จะบังคับใช้ตลอดระยะเวลาสัญญาซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๗ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มจากอัตราร้อยละ ๗ ถือเป็น การเปลี่ยนแปลงแก้ไขกฎหมายตามสัญญาข้อ ๒๘ กทพ. อาจจะเจรจากับคู่สัญญาเพื่อปรับเปลี่ยนอัตราค่าผ่านทาง หรือส่วนแบ่งรายได้ที่กำหนดไว้ในสัญญา ให้เป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่าย และไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานตามสัญญาของบริษัทฯ	๑๑. เหมือนเดิม (ระบุในร่างสัญญา)

๓.๒๒.๓) ประโยชน์ที่ กทพ. ได้รับจากการเจรจาเพิ่มเติม

๑) สามารถแก้ไขข้อพิพาททั้งหมดที่มีระหว่างกันได้ทันเวลาก่อนหมดอายุสัญญาสัมปทานในวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ โดยไม่ต้องผูกพันกับการก่อสร้างทางยกระดับชั้นที่ ๒ (Double Deck)

๒) กทพ. สามารถดำเนินการตรวจสอบการดำเนินโครงการก่อสร้าง Double Deck ได้อย่างรอบคอบและเหมาะสม

๓.๒๒.๔) การแก้ไขสัญญา

๑) เหตุผลและความจำเป็น

๑.๑) เนื่องจาก กทพ. มีคดีข้อพิพาทกับ BEM/NECL จำนวนมาก และได้มีคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดในคดีทางแข่งขัน ให้ กทพ. ต้องชดเชย BEM/NECL ซึ่งมีผลต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้หน่วยงานของรัฐอาจดำเนินการเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐได้ กทพ. จึงเจรจากับ BEM/NECL เพื่อแก้ไขข้อพิพาทโดยไกล่เกลี่ยยุติข้อพิพาททั้งหมด

๑.๒) การแก้ไขข้อพิพาทจะใช้วิธีการแก้ไขสัญญา ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ซึ่งการแก้ไขดังกล่าวเป็นการแก้ไขในสาระสำคัญจึงมีความจำเป็นต้องเสนอคณะกรรมการกำกับดูแล ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๓ พิจารณา และหากคณะกรรมการกำกับดูแล มาตรา ๔๓ เห็นด้วย กทพ. จะส่งร่างสัญญาแก้ไขให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาก่อนส่งให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

เนื่องด้วย...

เนื่องด้วยพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งตามมาตรา ๖๘ บทเฉพาะกาล “โครงการใดที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและโครงการนั้นเป็นโครงการภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(๓) โครงการที่อยู่ในระหว่างขั้นตอนตามหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามบทบัญญัติในหมวดดังกล่าวต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ และให้ดำเนินการในขั้นตอนต่อไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้” กทพ. จึงดำเนินการแก้ไขสัญญาตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ต่อไป

๒) การจัดทำร่างสัญญา และประเด็นที่ขอแก้ไข

ในการจัดทำร่างสัญญาจะอยู่บนหลักการดังนี้

- เนื่องจากสัญญาเดิมระหว่าง กทพ. และ BEM/NECL มีประเด็นที่ไม่ชัดเจนทำให้เกิดปัญหาข้อพิพาทจำนวนมากและหลายส่วนได้ดำเนินการผ่านพ้นไปแล้ว เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดปัญหาข้อพิพาทอีกในอนาคตจึงจัดทำสัญญาแก้ไขให้มีผลบังคับใช้แทนสัญญาเดิม โดยมีรายละเอียดของสัญญาสอดคล้องตามมาตรา ๓๔ ของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และข้อกำหนดมาตรฐานของสัญญาร่วมลงทุน ตามประกาศของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)

- เนื่องจากทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนเอบีซี และส่วนดีเป็นเส้นทางที่ต่อเนื่องเป็นโครงการเดียวกัน จึงจัดทำรวมเป็นสัญญาเดียวกัน

- สัญญาแก้ไขนี้จะนำเนื้อหาและหลักการของสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครมาปรับใช้ เนื่องจากเป็นสัญญาใหม่ที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว และเป็นสัญญาที่มีความชัดเจน ดำเนินงานได้โดยเรียบร้อย ไม่มีปัญหาข้อพิพาทและปัญหาในการดำเนินงานแต่อย่างใด

- ในการจัดทำร่างสัญญาแก้ไขบนพื้นฐานที่ไม่มีการลงทุนปรับปรุงทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) กทพ. ได้นำร่างสัญญาแก้ไขส่วนที่ ๑ ที่ กทพ. ได้ตกลงกับ BEM/NECL ไว้ซึ่งคณะกรรมการ กทพ. และคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ได้เห็นชอบ และสำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาแล้วมาปรับให้สอดคล้องตามผลการเจรจา โดยมีรายละเอียดดังนี้

หัวข้อตาม สคร.	สิ่งที่ดำเนินการ	สัญญาชั้นที่ ๒	สัญญาชีวก
๑. ระยะเวลาของโครงการ	● สัญญาทางด่วนชั้นที่ ๒ ส่วนเอบีซีดี และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด (ส่วนชีวก) เริ่มจากวันที่สัญญาจะมีผลบังคับใช้ จนถึงสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘	ข้อ ๒.๑ และ ข้อ ๒.๓	ข้อ ๒.๑ และ ข้อ ๒.๓

๒. การให้บริการ...

หัวข้อตาม สคร.	สิ่งที่ดำเนินการ	สัญญาชั้นที่ ๒	สัญญาฉบับวก
๒. การให้บริการและการดำเนินการของโครงการ	เป็นไปตามหลักการของสัญญาเดิม แต่ปรับปรุงให้เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาข้อพิพาทโดยใช้รูปแบบตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๙	ข้อ ๙
๓. สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่าย	เป็นไปตามหลักการของสัญญาเดิม แต่ปรับปรุงให้เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาข้อพิพาทโดยใช้รูปแบบตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๓	ข้อ ๓
	เพิ่มเติมการไม่ฟ้องร้องต่อกันจากข้อพิพาทที่ได้ไกล่เกลี่ยแล้วทั้งหมดตามสัญญาเดิม	ข้อ ๒.๒	ข้อ ๒.๒
	เพิ่มเติมในส่วนที่บริษัทจะว่าจ้างพนักงานของ กทพ. ตามรายชื่อที่ปรากฏในผนวกจนพนักงานรายนั้นเกษียณ	ข้อ ๙.๔	ข้อ ๙.๔
	เพิ่มเติมในส่วนที่บริษัทใช้สิทธิการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้ชัดเจน	ข้อ ๑๔	ข้อ ๑๔
	เพิ่มเติมในส่วนที่บริษัทจะจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบตัวร่วมตามนโยบายของรัฐบาล	ข้อ ๒๕	ข้อ ๒๕
๔. การลงทุนของหน่วยงานเจ้าของโครงการและเอกชน รวมทั้งแหล่งเงินทุนของเอกชน	NECL เป็นผู้ลงทุนการขยายช่องจราจรเมื่อปริมาณจราจรเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา	-	ข้อ ๑๕.๓ (ก)
	เป็นไปตามหลักการของสัญญาเดิม แต่ปรับปรุงให้เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาข้อพิพาทโดยใช้รูปแบบตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๓.๒-๓.๓ และ ๗.๑	ข้อ ๓.๒-๓.๓ และ ๗.๑

๕. สิ้นทรัพย์...

หัวข้อตาม สคร.	สิ่งที่ดำเนินการ	สัญญาชั้นที่ ๒	สัญญาชื่อบวก
๕. สิทธิประโยชน์ซึ่งรวมถึงกรรมสิทธิ์ของโครงการ และการคำนวณมูลค่าสิทธิประโยชน์ของโครงการ หากมีการใช้สิทธิประโยชน์ของรัฐในการดำเนินโครงการ โดยจะต้องระบุสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์และการบำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวด้วย	● ทางพิเศษ ระบบทางพิเศษ และสิ่งก่อสร้างถาวรที่เกี่ยวข้อง ซึ่งดำเนินการปรับปรุงเพิ่มเติม จะต้องเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทพ. ในวันที่เปิดให้บริการ ● เป็นไปตามหลักการในสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๙.๑	ข้อ ๙.๑
๖. การบูรณะพัฒนาสิทธิประโยชน์โครงการ	● เป็นไปตามหลักการของสัญญาเดิม และปรับปรุงให้เหมาะสม โดยใช้รูปแบบตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ ● เพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวกับการซ่อมบำรุงทางด่วนให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดีภายในระยะเวลา 6 เดือนก่อนสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญา	ข้อ ๙.๒	ข้อ ๙.๒
๗. อัตราค่าบริการและการปรับเปลี่ยนอัตราค่าบริการ วิธีการชำระเงินของเอกชนหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ ผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างเอกชนและหน่วยงานเจ้าของโครงการ ซึ่งให้รวมถึงผลประโยชน์ตอบแทนในส่วนที่ผันแปรตามผลประกอบการ และสิทธิในการหักค่าใช้จ่ายหรือภาษีและค่าธรรมเนียมจากรายได้ที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ให้ระบุถึงการตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนในรายได้ที่เกิดขึ้นด้วย	● อัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามที่เจรจา โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มจากร้อยละ ๗ คู่สัญญาอาจจะเจรจาเพื่อปรับเปลี่ยนอัตราค่าผ่านทางหรือส่วนแบ่งรายได้	ข้อ ๘	ข้อ ๘
๘. การให้การสนับสนุนของภาครัฐเพื่อการดำเนินการตามสัญญาของฝ่ายผู้ร่วมลงทุนเอกชน	● เป็นไปตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ เช่น การเวนคืนพื้นที่ การประสานงานกับหน่วยงานราชการ การจัดการจราจร	ข้อ ๓.๔	ข้อ ๓.๔

๙. การเปลี่ยนลักษณะ...

หัวข้อตาม สคร.	สิ่งที่ดำเนินการ	สัญญาชั้นที่ ๒	สัญญาซื้บว
๙. การเปลี่ยนลักษณะการให้บริการของโครงการ การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา ผู้รับเหมา ผู้รับเหมาช่วง และการโอนสิทธิเรียกร้อง	● เป็นไปตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๒๐	ข้อ ๒๐
๑๐. เหตุสุดวิสัยและการดำเนินการกรณีเกิดเหตุสุดวิสัยรวมทั้งการชำระค่าตอบแทน	● เป็นไปตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๑๘	ข้อ ๑๘
๑๑. เหตุแห่งการเลิกสัญญา วิธีการบอกเลิกสัญญา ผลของการเลิกสัญญานอกเหนือจากกรณีการสิ้นสุดของสัญญาตามระยะเวลา โดยรวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการเพื่อให้บริการต่อไป หากมีการระงับของโครงการ และการชำระค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการเลิกสัญญา	● เป็นไปตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๑๙	ข้อ ๑๙
๑๒. หลักประกันสัญญา การค้ำประกัน ทั้งนี้ ให้ระบุเงื่อนไขในการคืนหรือรับหลักประกันสัญญาด้วย	● ไม่มีการกำหนดเรื่องหลักประกัน เพราะขอบเขตงานตามสัญญาเป็นการดำเนินการ บริหารจัดการและให้บริการทางด่วน ไม่มีโครงการก่อสร้างทางด่วน	-	-
๑๓. การประกันภัย และการชดใช้ค่าเสียหาย	● เป็นไปตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๒๓	ข้อ ๒๓
๑๔. การระงับข้อพิพาท ซึ่งต้องไม่เป็นการผูกพันให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ ใช้วิธีการระงับข้อพิพาทด้วยวิธีการอนุญาโตตุลาการ เว้นแต่หน่วยงานเจ้าของโครงการจะได้แสดงถึงเหตุผลและความจำเป็น เนื่องจากทางปฏิบัติโดยปกติทั่วไปของสัญญาร่วมลงทุนประเภทนั้นๆ หรือเหตุอื่นใดอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้	● เป็นไปตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ (ในการระงับข้อพิพาท กทพ. และ BEM จะเจรจาเพื่อยุติข้อพิพาทโดยฉันมิตร หากหาข้อยุติไม่ได้ฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายใดอาจนำข้อพิพาทขึ้นสู่ศาลไทยที่มีเขตอำนาจ)	ข้อ ๒๙	ข้อ ๒๙

หัวข้อตาม สคร.	สิ่งที่ดำเนินการ	สัญญาชั้นที่ ๒	สัญญาซิบวก
๑๕. กฎหมายที่ใช้บังคับซึ่งจะต้องกำหนดให้สัญญาร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสัญญา ซึ่งรวมถึงการดำเนินโครงการอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายไทย	● เป็นไปตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ (ใช้กฎหมายไทย)	ข้อ ๒๗	ข้อ ๒๗
๑๖. สิทธิของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการเข้าดำเนินโครงการ	● เป็นไปตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๙	ข้อ ๙
๑๗. ทรัพย์สินทางปัญญา	● เป็นไปตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๒๖	ข้อ ๒๖
๑๘. ภาษีอากรและค่าธรรมเนียม	● เป็นไปตามสัญญาทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนฯ	ข้อ ๒๑	ข้อ ๒๑
๑๙. เรื่องอื่นๆ ตามที่กำหนดไว้ในแนวทางปฏิบัติของสำนักงาน	● ไม่มี	-	-

๓.๒๒.๕) มติคณะกรรมการ กทพ. เมื่อวันที่ ๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ (เอกสารแนบ ๒๒)

๑) เห็นชอบผลการเจรจาเพิ่มเติมเพื่อยุติข้อพิพาทและดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ระหว่าง กทพ. และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๒ /๑๐๗๙๙ ลงวันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ขอให้ กทพ. พิจารณาทบทวนแนวทางในการดำเนินการเพื่อยุติข้อพิพาทโครงการ ดังกล่าว และตามแนวทางของคณะทำงานแก้ไขปัญหาข้อพิพาทสัมปทานทางด่วนระหว่าง กทพ. กับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีข้อสรุปเป็นที่ยุติร่วมกัน ดังนี้

๑.๑) ยุติข้อพิพาททั้งหมดของทั้งสองฝ่ายที่มีต่อกัน ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และอนาคตตามร่างสัญญาข้อ ๒.๒ การยกเลิกข้อพิพาทตามสัญญาเดิม

๑.๒) ยุติข้อพิพาทโดยการขยายสัมปทานบนพื้นฐานที่ไม่มีการลงทุนก่อสร้างปรับปรุงทางด่วนชั้นที่ ๒ (Double Deck) และการลงทุนเพิ่มเติมทั้งหมด โดยขยายระยะเวลาสัญญาทั้ง ๓ ฉบับให้สิ้นสุด ณ วันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘

๑.๓) BEM/NECL ยังคงมีสิทธิในการต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม

๑.๔) BEM/NECL ...

๑.๔) BEM/NECL ยินดีให้ความร่วมมือยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษ ในวันหยุดราชการประจำปีตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีที่รัฐบาลประกาศยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษให้ประชาชน

๑.๕) ขอให้กระทรวงคมนาคมเร่งเสนอเรื่องการแก้ไขปัญหาคอขวดต่อ คณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓)

๒) เห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทและดำเนินงานสัญญาโครงการ ระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ส่วนดี) โดยให้ BEM ยุติ ข้อพิพาททั้งหมดที่มีกับ กทพ. ในสัญญาดังกล่าว และเป็นผู้ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษทั้งเส้นทาง โดยต่อขยายระยะเวลาสัญญาออกไปสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘ โดย BEM ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง ทางด่วนขั้นที่ ๑ และทางด่วนขั้นที่ ๒ ส่วนเอบี ร้อยละ ๔๐ ส่วนซีและส่วนดี ร้อยละ ๑๐๐ ตามลำดับ ทั้งนี้ ให้ กทพ. ดำเนินการแก้ไขสัญญาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) ต่อไปโดยเร็ว

๓) เห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทและดำเนินงานสัญญาโครงการ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยให้ NECL ยุติข้อพิพาททั้งหมดที่มีกับ กทพ. ในสัญญาดังกล่าว และ เป็นผู้ดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษทั้งเส้นทาง โดยต่อขยายระยะเวลาสัญญาออกไปสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๗๘ โดย NECL ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง ร้อยละ ๑๐๐ ทั้งนี้ ให้ กทพ. ดำเนินการ แก้ไขสัญญาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) ต่อไปโดยเร็ว

๔) ให้ กทพ. และ BEM/NECL พิจารณาปรับปรุงแก้ไขร่างสัญญาให้สอดคล้อง ตามผลการเจรจาในข้อ ๑) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และคณะกรรมการ กำกับดูแลทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด พิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) และจัดส่งร่างสัญญาให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาต่อไป

๓.๒๓ BEM/NECL ได้มีหนังสือที่ BEM/E/๒๐๔/C๒๐๑.๐๐๑/๖๓ ลงวันที่ ๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ ยืนยันผลการเจรจาร่างสัญญาที่แก้ไขและความร่วมมืออื่นๆ ตามที่ได้ข้อยุติกับคณะกรรมการ กทพ. (เอกสารแนบ ๒๓)

๓.๒๔ ในการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการกำกับดูแลฯ ได้มีมติเห็นด้วยกับการแก้ไขสัญญาเพื่อแก้ไขปัญหาข้อพิพาทและดำเนินงานสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ส่วนติ) ตามมติคณะกรรมการการทางพิเศษฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๓ ซึ่งดำเนินการตามแนวทางของมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ วันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ วันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ และ โดยถือว่าเป็นการแก้ไขสัญญาที่เป็นสาระสำคัญตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ และประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่องลักษณะการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๓ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) รายละเอียดตามที่ กทพ. เสนอ ทั้งนี้ ให้ กทพ. ส่งร่างสัญญาที่แก้ไขเสนอต่อสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา และส่งความเห็นของคณะกรรมการกำกับพร้อมร่างสัญญาที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาแล้วให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรี ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) ต่อไปโดยเร็ว (เอกสารแนบ ๒๔)

๓.๒๕ ในการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการกำกับดูแลฯ ได้มีมติเห็นด้วยกับการแก้ไขสัญญาเพื่อแก้ไขปัญหาข้อพิพาทและดำเนินงานสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ตามมติคณะกรรมการการทางพิเศษฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๓ ซึ่งดำเนินการตามแนวทางของมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ วันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ วันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ และโดยถือว่าเป็นการแก้ไขสัญญาที่เป็นสาระสำคัญตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ และประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่องลักษณะการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๓ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) รายละเอียดตามที่ กทพ. เสนอ ทั้งนี้ ให้ กทพ. ส่งร่างสัญญาที่แก้ไขเสนอต่อสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา และส่งความเห็นของคณะกรรมการกำกับพร้อมร่างสัญญาที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาแล้วให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรี ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) ต่อไปโดยเร็ว (เอกสารแนบ ๒๕)

๓.๒๖ กทพ. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๑๐/๐๑๘๑ ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๓ กราบเรียนอัยการสูงสุดขอความอนุเคราะห์ตรวจพิจารณาร่างสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ฉบับแก้ไข) และร่างสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) (เอกสารแนบ ๒๖)

๓.๒๗ สำนักอัยการสูงสุดได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๑๐๔๒ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓ แจ้ง กทพ. ว่าได้ตรวจพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ฉบับแก้ไข) และร่างสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ตามที่ กทพ. ส่งให้ตรวจพิจารณา ทั้งนี้ ขอให้ กทพ. เพิ่มเติมความในวรรคท้ายของข้อ ๘.๒ ของร่างสัญญาทั้ง ๒ ฉบับ โดยกำหนดให้ BEM และ/หรือ NECL ซึ่งเป็นคู่สัญญาแต่ละฉบับตกลงให้ความร่วมมือในการยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดราชการประจำปีตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีที่รัฐบาลประกาศยกเว้นค่าผ่านทางให้ประชาชน ทั้งนี้ โดยไม่เรียกค่าชดเชยหรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้นจาก กทพ. เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการกทพ. และมติคณะกรรมการกำกับดูแล ดังกล่าวข้างต้น (เอกสารแนบ ๒๗)

๓.๒๘ กทพ. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๑๐/๐๒๓๓ ลงวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ ถึง BEM และมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๑๐/๐๒๓๔ ลงวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ ถึง NECL ขอส่งประเด็นในร่างสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ฉบับแก้ไข) และร่างสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ที่จะต้องแก้ไขเพื่อไม่ให้เป็นเหตุแห่งข้อพิพาทและการฟ้องร้องคดีให้ BEM และ NECL พิจารณา (เอกสารแนบ ๒๘)

๓.๒๙ BEM ได้มีหนังสือที่ BEM/E/๒๐๔/C๒๐๑.๐๐๒/๖๓ ลงวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๓ แจ้ง กทพ. ว่า ยินดีรับร่างสัญญาที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้ให้ความเห็นชอบ บริษัทฯ ได้พิจารณาร่างสัญญาตามความเห็นสำนักอัยการสูงสุดแล้ว และขอยืนยันว่า บริษัทฯ ไม่ขัดข้องและยินดีดำเนินการตามร่างสัญญา ดังกล่าว ทั้งนี้ ในส่วนของประเด็นความเห็นของกระทรวงคมนาคม บริษัทฯ ยืนยันที่จะไม่ใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาข้อ ๑๘.๑ เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น (ก) และ (ง) ในส่วนของการสนับสนุนโดย กทพ. ตามสัญญา ข้อ ๓.๔ (ฉ) ซึ่งบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ไม่มีอำนาจหน้าที่ที่จะดำเนินการแทนได้ จึงมีความจำเป็นต้องกำหนดไว้ในสัญญาเช่นเดิม ส่วนประเด็นอื่นๆ เห็นว่าร่างสัญญา ที่สำนักงานอัยการสูงสุด ได้เห็นชอบแล้วมีความเหมาะสม (เอกสารแนบ ๒๙)

๓.๓๐ กทพ. ได้มีหนังสือที่ กทพ ๐๔/๐๒๓๘ ลงวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๓ ถึง สคร. เพื่อขอความอนุเคราะห์ให้ สคร. ให้ความเห็นและแนวทางการบันทึกบัญชีเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ.๒๕๖๑ และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของ กทพ. รวมถึงแนวทางแก้ไขหากมีผลกระทบกับผลการดำเนินงานจากวิธีการทางบัญชีที่ส่งผลต่อการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (เอกสารแนบ ๓๐)

๓.๓๑ ในคราวประชุมคณะกรรมการ กทพ. เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการ กทพ. ได้รับทราบผลการตรวจพิจารณาร่างสัญญาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว

๓.๓๒ กทพ. ...

๓.๓๒ กทพ. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๑๐/๐๒๕๒ ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๓ เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาผลการเจรจาการยุติข้อพิพาทและดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมส่วนติ) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ตามแนวทางของมติคณะรัฐมนตรีที่เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ วันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ วันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ และนำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทและดำเนินโครงการสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนติ) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ต่อไป (เอกสารแนบ ๓๑)

๓.๓๓ สคร. ได้มีหนังสือที่ กค ๐๘๑๗.๑/๓๕๗ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๓ ถึง กทพ. แจ้งว่า กทพ. ต้องเสนอผลการเจรจาและการแก้ไขสัญญาดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในส่วนของการบันทึกบัญชีจากสัญญาที่จะแก้ไข กทพ. ต้องจัดทำบัญชีและรายงานการเงินตามมาตรฐานการบัญชีที่รองรับทั่วไป ตามพระราชบัญญัตินิยามการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ทั้งนี้ ภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบการแก้ไขสัญญาดังกล่าวแล้ว หากผลการดำเนินงานจากวิธีการทางบัญชีส่งผลต่อการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ สคร. จะหารือกับ กทพ. เพื่อหาแนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสมต่อไป (เอกสารแนบ ๓๒)

๓.๓๔ BEM ได้มีหนังสือที่ BEM/E/๒๐๔/C๒๐๑.๐๐๓/๖๓ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ แจ้ง กทพ. ว่า ในส่วนประเด็นความเห็นของ กทพ. ที่เกี่ยวข้องกับร่างสัญญาแก้ไข BEM ได้ปรับแก้ไขร่างสัญญาตามที่หารือกับ กทพ. และยืนยันข้อตกลงในการดำเนินงานตามสัญญา โดยจะแนบหนังสือฉบับนี้ไว้ในภาคผนวก ๗ การให้ความร่วมมือ ของสัญญาฯ (เอกสารแนบ ๓๓)

๓.๓๕ กทพ. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ ๑๐/๐๓๓๕ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เรียนปลัดกระทรวงคมนาคม ว่า กทพ. ว่า กทพ. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๑๐/๐๐๔๒ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๓ กราบบเรียนอัยการสูงสุด หรือเกี่ยวกับประเด็นการยกข้อต่อสู้ของข้อพิพาทในการดำเนินคดีปกครองเรื่องอายุความ และหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๑๐/๐๒๒๘ ลงวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ กราบบเรียนอัยการสูงสุด หรือเกี่ยวกับข้อสังเกตและประเด็นที่จะขอแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาร่างสัญญาทั้ง ๒ ฉบับ ดังกล่าว

๓.๓๖ กทพ. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ ๑๐/๐๓๕๕ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เรียนปลัดกระทรวงคมนาคม ว่า กทพ. ได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับร่างสัญญา และการบันทึกบัญชีจากสัญญาที่จะแก้ไข และเห็นควรเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาเสนอเรื่องดังกล่าวประกอบในการเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทและดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนติ) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) (เอกสารแนบ ๓๔)

รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔. ข้อกฎหมาย ...

๔. ข้อกฎหมาย

๔.๑ พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๑๙ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของ กทพ. กำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี และอำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ ให้รวมถึงการออกข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้

ฯลฯ

มาตรา ๒๐ เพื่อประโยชน์แห่งกิจการของ กทพ. ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้ง คณะอนุกรรมการหรือที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดของ กทพ. และกำหนดค่าตอบแทนอนุกรรมการ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด และกำหนดค่าตอบแทนที่ปรึกษา โดยได้รับความเห็นชอบจาก กระทรวงการคลัง

มาตรา ๕๗ กทพ. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้

(๖) ให้สัมปทานในการสร้างหรือขยายทางพิเศษ ต่ออายุสัมปทาน โอนสัมปทานหรือเพิกถอน สัมปทาน

๔.๒ พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

มาตรา ๔๗ ในกรณีที่ต้องมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอ เหตุผลและความจำเป็นในการขอแก้ไขต่อคณะกรรมการกำกับดูแลเพื่อพิจารณา

ในกรณีที่คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนใน ส่วนที่มีสาระสำคัญ ให้คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาแล้วแจ้งต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อทราบต่อไป

ในกรณีต้องมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอเหตุผล และ ความจำเป็นในการขอแก้ไขต่อคณะกรรมการกำกับดูแลเพื่อพิจารณา ในกรณีที่คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณา แล้วเห็นว่าเป็นการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่มีสาระสำคัญให้คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาแล้วแจ้งต่อ รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อทราบต่อไป ในกรณีที่คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นการแก้ไข สัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่เป็น สาระสำคัญ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอประเด็นที่ขอแก้ไข ผลกระทบจาก การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน และรายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อคณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาด้วย และถ้า คณะกรรมการกำกับดูแล เห็นด้วยกับการแก้ไข ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนให้สำนักงาน อัยการสูงสุด ตรวจสอบพิจารณา ก่อนส่งความเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแลพร้อมทั้งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับใหม่ ที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบพิจารณาแล้วไปยังรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อ คณะรัฐมนตรีต่อไป

ให้คณะกรรมการประกาศกำหนดลักษณะการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่เป็น สาระสำคัญ

หน่วยงานเจ้าของโครงการอาจว่าจ้างที่ปรึกษาซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ตามที่ คณะกรรมการประกาศกำหนดเพื่อให้คำปรึกษาในการพิจารณาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนได้

๔.๓ พระราชบัญญัติ...

๔.๓ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

มาตรา ๖๘ โครงการใดที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และโครงการนั้นเป็นโครงการภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(๓) โครงการที่อยู่ในระหว่างขั้นตอนตามหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามบทบัญญัติในหมวดดังกล่าวต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ และให้ดำเนินการในขั้นตอนต่อไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

๔.๔ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๕๘

มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี ให้เสนอได้เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

๔.๕ ประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่องข้อกำหนดมาตรฐานของสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๕๘

๔.๖ ประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่องข้อกำหนดมาตรฐานของสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๕๘

๔.๗ สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒

๔.๘ สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ ส่วนดี

๔.๙ สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๕.๑ กทพ. ได้เจรจากับบริษัทฯ เพื่อยุติข้อพิพาทและดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ตามแนวทางของมติคณะรัฐมนตรีที่เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ วันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ วันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

๕.๒ กทพ. ได้ดำเนินการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทและดำเนินโครงการสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) โดยถือว่าเป็นการแก้ไขสัญญาที่เป็นสาระสำคัญตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ และประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่องลักษณะการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๓ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) โดยคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ได้มีมติเห็นด้วยกับการแก้ไขสัญญาดังกล่าว ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๓ และสำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ฉบับแก้ไข) และร่างสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

๕.๓ เพื่อให้...

๕.๓ เพื่อให้การบันทึกบัญชีจากสัญญาที่จะแก้ไขเป็นไปโดยเรียบร้อย เห็นควรเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบ ในกรณีที่ผลการดำเนินงานจากวิธีการทางบัญชีส่งผลกระทบต่อการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ให้กระทรวงการคลัง โดย สคร.หารือกับกระทรวงคมนาคม และ กทพ. เพื่อหาแนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสมให้ส่งผลกระทบต่อผลการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ

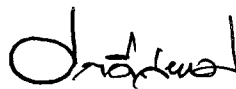
๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมเห็นควรเสนอเรื่องการแก้ไขสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนต่อ) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) รวม ๒ ฉบับ ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) และเห็นชอบให้กระทรวงการคลัง โดย สคร.หารือกับกระทรวงคมนาคม และ กทพ. เพื่อหาแนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสมให้ส่งผลกระทบต่อผลการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในกรณีที่ผลการดำเนินงานจากวิธีการทางบัญชีส่งผลกระทบต่อผลการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีความเห็นประกอบการพิจารณาแล้วตามข้อ ๕ พร้อม Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

อย่างไรก็ดี เนื่องจากเรื่องนี้เป็นกรณีที่มีทุนทรัพย์ในข้อพิพาทเป็นจำนวนเงินที่สูงมาก และเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อน ประกอบกับเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นในอดีต ดังนั้น จึงสมควรแจ้งให้กรมสอบสวนคดีพิเศษ (DSI) ไปดำเนินการตรวจสอบอีกทางหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกฎหมาย

โทร. ๐ ๒๒๘๑ ๔๐๘๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ tnvb๒@hotmail.com