

สคค. 10916

รท 4/50

16 ก.ค. 62

16 ก.ค. 62

18,404

18,404



ที่ มท ๐๑๐๐/ ๑๕๖๖๑

กระทรวงมหาดไทย

ถนนอัษฎางค์ กทม. ๑๐๒๐๐

๑๖ กันยายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี

๒. เอกสารประกอบการพิจารณา จำนวน ๑๐๐ เล่ม

ด้วยกระทรวงมหาดไทย ขอเสนอเรื่องขอความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญา
ร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวมาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอ
คณะกรรมการตามพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘)
ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (พลเอกประวิตร วงษ์สุวรรณ) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงมหาดไทย) ได้เห็นชอบ
ให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีด้วยแล้ว

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ความเป็นมาของเรื่องที่เสนอ

กรุงเทพมหานครได้ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (รถไฟฟ้า
BTS) โดยการให้สัมปทานแก่เอกชน (บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) เพื่อสร้างและจัดให้มี
ระบบขนส่งมวลชน วิ่งบนทางยกระดับ ๒ สายในกรุงเทพมหานคร คือสายสุขุมวิท จากสถานีหมอชิต - สถานี
อ่อนนุช และสายสีลม จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ - สถานีสะพานตากสิน ระยะทางรวมประมาณ ๒๓.๕
กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการ
เดินทางที่มีประสิทธิภาพให้ประชาชน ลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้
การจราจรติดขัด โดยเริ่มเปิดให้บริการประชาชนในวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๔๒ ซึ่งเอกชนเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด
รวมถึงการบริหารจัดการเดินรถและได้รับสิทธิในการเก็บค่าโดยสารตลอดอายุสัมปทานเป็นเวลา ๓๐ ปี
ครบกำหนดสัญญา พ.ศ. ๒๕๗๒ และต่อมารัฐบาลได้กำหนดให้เป็นรถไฟฟ้าสายสีเขียวในแผนแม่บทระบบขนส่ง
มวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และกรุงเทพมหานครได้ดำเนินงานส่วนต่อขยายจากโครงการ
ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเดิมอีก ๒ เส้นทาง ได้แก่ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตอนที่ ๑) จากสถานี
สะพานตากสิน - สถานีวงเวียนใหญ่ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตอนที่ ๒) จากสถานีวงเวียนใหญ่ - สถานีบางหว้า
ระยะทางรวมประมาณ ๗.๕ กิโลเมตร และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จากสถานีอ่อนนุช - สถานีแบริ่ง ระยะทางรวม
ประมาณ ๕.๒๕ กิโลเมตร โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและติดตั้งงานระบบ แต่จ้างเอกชนรายเดิม
เป็นผู้เดินรถเพื่อให้เกิดความประหยัดและปลอดภัยสูงสุด แต่เนื่องจากในเส้นทางสายสีเขียวตามแผนแม่บท
ของรัฐบาลที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรียังมีส่วนต่อขยายอีกสองเส้นทาง ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้า
สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ซึ่งเชื่อมต่อการเดินทางจาก
กรุงเทพมหานครถึงปริมณฑล และต่อเชื่อมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเดิมที่กรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบ

โดย ...

โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต หลังจากนั้นกรุงเทพมหานครและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ให้กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ และกรุงเทพมหานครได้มีการทำสัญญาให้กู้ยืมต่อและสัญญาชำระคืนเงินยืมกับกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๒ เพื่อรับภาระหนี้จากการรับโอนโครงการดังกล่าว ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นไปอย่างต่อเนื่อง หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงได้มีคำสั่ง ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ เพื่อดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดเส้นทาง

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

๑.๒.๑ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติรับทราบรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ ที่ได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ โดยมอบกระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการเจรจากับกรุงเทพมหานครในส่วนของการบริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และเจรจาร่วมกับกระทรวงการคลัง กรุงเทพมหานครและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการเงิน

๑.๒.๒ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ได้มีมติดังนี้

๑.๒.๒.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดรถแล้ว) ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓ มาตรา ๗๕ (๕) และเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้กรุงเทพมหานครตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๑.๒.๒.๒ มติคณะรัฐมนตรี มีมติรับทราบการกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ

๑.๒.๓ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ โดยมีเนื้อหาสรุปให้กรุงเทพมหานครบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - แบริ่ง ช่วงบางหว้า - สนามกีฬาแห่งชาติ ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เป็นไปอย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนผู้โดยสาร และมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรมและไม่เป็นภาระแก่ประชาชน เพื่อให้การเข้าถึงการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเป็นไปอย่างเท่าเทียมและทั่วถึง อันจะเป็นประโยชน์ต่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน และเพิ่มประสิทธิภาพต่อระบบคมนาคมขนส่งและระบบเศรษฐกิจของประเทศ

๑.๓ ผลการดำเนินการที่ผ่านมา

๑.๓.๑ กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกลและระบบการเดินรถ (E&M) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต โดยสามารถเปิดให้บริการเดินรถ ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ จำนวน ๑ สถานี คือสถานีสำโรง เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๐

๑.๓.๒ กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการเจรจากับกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง การรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องของการบริหารจัดการเดินรถ และเงื่อนไขทางการเงิน โดยได้มีการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ และหลังจากนั้น กรุงเทพมหานคร และการรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ และสามารถเปิดให้บริการเดินรถช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ทุกสถานีเมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑ โดยไม่เก็บค่าโดยสาร

๑.๓.๓ กรุงเทพมหานครได้มีการทำสัญญากับกระทรวงการคลังจำนวน ๒ ฉบับ เพื่อรับภาระทางการเงินภาระการรับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ จากโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดังนี้

(๑) สัญญาให้กู้ยืมเงินต่อระหว่างกระทรวงการคลังกับกรุงเทพมหานคร สัญญาเลขที่ ๗-ช/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๒ จำนวน ๑๕,๐๑๙,๑๕๖,๔๗๖.๔๑ บาท

(๒) สัญญาชำระคืนเงินยืมระหว่างกระทรวงการคลังกับกรุงเทพมหานคร สัญญาเลขที่ ๑-ง/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๒ จำนวน ๔,๑๑๙,๖๑๕,๓๒๔.๙๖ บาท

๑.๓.๔ เพื่อให้กรุงเทพมหานครบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดเส้นทาง เป็นไปอย่างต่อเนื่อง เป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรม และไม่เป็นภาระแก่ประชาชน หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงได้มีคำสั่ง ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ โดยกำหนดให้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่ง เพื่อทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นๆ เพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และดำเนินการเจรจาร่วมกับผู้รับสัมปทานเดิม รวมถึงจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุน และให้ กรุงเทพมหานครเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนส่งสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา และเมื่อพิจารณาแล้วเสร็จให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

คณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามที่ได้มีการแต่งตั้ง ได้มีการเจรจากับผู้รับสัมปทานเดิมแล้วเสร็จ พร้อมทั้งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้ให้ความเห็นชอบผลการเจรจาแล้ว ประกอบกับสำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาตรวจร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามข้อ ๖ วรรค ๒ ของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ระบุว่า “ให้กรุงเทพมหานครเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนส่งสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาให้แล้วเสร็จ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาดังกล่าว และเมื่อสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาเสร็จแล้ว

ให้รัฐมนตรี ...

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป” จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

๓. ความเร่งด่วนของโครงการ

เนื่องจากปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้รับโอนทรัพย์สินและภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พร้อมได้มีการทำสัญญาให้กู้ยืมเงินต่อและสัญญาการชำระคืนเงินยืมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กับกระทรวงการคลัง ประกอบกับได้มีการเปิดให้บริการเดินรถในช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑ และเปิดให้บริการเดินรถในช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต จำนวน ๑ สถานี จากสถานีหมอชิตไปสถานีห้าแยกลาดพร้าว เมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๒ ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดเส้นทาง ซึ่งจะต้องรับภาระหนี้จากการโอนโครงการรวมถึงค่าบริหารจัดการเดินรถ ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการเดินรถเป็นไปอย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และสอดคล้องกับแผนการก่อสร้างและการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าที่จะเปิดให้บริการในเส้นทางช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ และแผนการชำระหนี้กับกระทรวงการคลังและค่าบริหารจัดการเดินรถตลอดเส้นทาง จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินโครงการ

๔. สารสำคัญ ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมาย

๔.๑ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการให้กรุงเทพมหานครรับผิดชอบเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการเจรจากับกรุงเทพมหานครในส่วนของการบริหารจัดการเดินรถ และเงื่อนไขทางการเงิน

๔.๒ คณะรัฐมนตรี ได้มีมติในการประชุม เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ดังนี้

๔.๒.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๓๕ (๕) และเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้กรุงเทพมหานครตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๔.๒.๒ มติคณะรัฐมนตรี มีมติรับทราบการกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ

๔.๓ กรุงเทพมหานครและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ลงนามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ และได้เปิดให้บริการเดินรถในช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑

๔.๔ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ โดยมีเนื้อหาสรุปให้กรุงเทพมหานครบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - แบริ่ง ช่วงบางหว้า - สนามกีฬาแห่งชาติ ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เป็นไปอย่างต่อเนื่อง เป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ผู้โดยสาร และมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรมและไม่เป็นภาระแก่ประชาชน เพื่อให้การเข้าถึงการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเป็นไปอย่างเท่าเทียมและทั่วถึง อันจะเป็นประโยชน์ต่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน และเพิ่มประสิทธิภาพต่อระบบคมนาคมขนส่งและระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยข้อ ๓ และข้อ ๖ ของคำสั่งฯ ระบุ ดังนี้

“ ข้อ ๓ เพื่อให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โครงการส่วนต่อขยายที่ ๑ และโครงการส่วนต่อขยายที่ ๒ สามารถเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) รวมทั้งอัตราค่าโดยสารเป็นไปอย่างเหมาะสม ให้กระทรวงมหาดไทยดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน ปลัดกระทรวงการคลัง ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อัยการสูงสุด ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงินและด้านระบบรถไฟฟ้า ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้งด้านละหนึ่งคน เป็นกรรมการ และปลัดกรุงเทพมหานครเป็นกรรมการและเลขานุการ

ให้คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์ จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โครงการส่วนต่อขยายที่ ๑ และโครงการส่วนต่อขยายที่ ๒ และดำเนินการเจรจาร่วมกับผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ

เมื่อคณะกรรมการดำเนินการจนได้ข้อยุติตามวรรคสองแล้ว ให้ดำเนินการแก้ไขสัญญาสัมปทานกับผู้รับสัมปทานดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวัน

ในการดำเนินการตามวรรคสองและวรรคสาม ต้องคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐและประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนหรือผู้ใช้บริการ ความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้บริการ การประหยัดค่าโดยสาร และการแบ่งปันผลประโยชน์ต่อภาครัฐอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

ข้อ ๖ ในกรณีที่มีการดำเนินการตามข้อ ๓ หรือข้อ ๕ แล้วแต่กรณี จนได้ผลการเจรจาเป็นที่ยุติ และร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขแล้ว ให้ถือว่าเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ ในส่วนของแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนแล้ว

ให้กรุงเทพมหานครเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนส่งสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับร่างสัญญาดังกล่าว และเมื่อสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาเสร็จแล้ว ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีไม่เห็นชอบกับร่างสัญญาร่วมลงทุนตามวรรคหนึ่ง ให้ส่งเรื่องคืนไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณาทบทวนและเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอีกครั้ง ทั้งนี้ หากต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีด้วย โดยให้นำความในวรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม...”

๔.๕ กระทรวงมหาดไทย มีคำสั่งที่ ๑๑๐๙/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๒ แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เพื่อดำเนินการตามข้อ ๓ ของคำสั่งฯ โดยกำหนดให้คณะกรรมการฯ กำหนดหลักเกณฑ์และดำเนินการเจรจาให้แล้วเสร็จในภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ที่มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการฯ (ครบกำหนดวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๒)

๔.๖ นายกรัฐมนตรี พิจารณออนุมัติให้ขยายระยะเวลาของคณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ออกไปอีก ๓๐ วัน ตั้งแต่วันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ถึง ๓ สิงหาคม ๒๕๖๒ รายละเอียดตามหนังสือกระทรวงมหาดไทย ที่ มท ๐๑๐๐/๑๐๕๕๖ ลงวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒

๔.๗ คณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ได้มีการประชุมเพื่อให้เป็นไปตามกรอบแนวทางและประเด็นการเจรจา ซึ่งประชุมทั้งหมดจำนวน ๑๐ ครั้ง โดยมีรายละเอียดในการประชุมสรุปดังนี้

๔.๗.๑ คณะกรรมการฯ มีการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๒ เมื่อวันพุธที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยคณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกับเอกชนผู้รับสัมปทานรายเดิมเพื่อพิจารณาหลักเกณฑ์และการแบ่งปันผลประโยชน์ และที่ประชุมมีมติเห็นชอบตามสรุปผลการเจรจา การกำหนดหลักเกณฑ์ การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

๔.๗.๒ คณะกรรมการฯ มีการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๒ เมื่อวันศุกร์ที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๒ และครั้งที่ ๑๐/๒๕๖๒ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๒ โดยคณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมร่วมกับเอกชนผู้รับสัมปทานรายเดิมเพื่อพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และที่ประชุมมีมติเห็นชอบร่างสัญญาตามที่ได้ประชุมร่วมกัน และมอบฝ่ายเลขานุการดำเนินการแก้ไขและจัดทำร่างสัญญาตามความเห็นของคณะกรรมการฯ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๔.๘ ผลการเจรจาดำเนินการกับผู้รับสัมปทาน สามารถสรุปได้ ดังนี้

๔.๘.๑ ระยะเวลาร่วมลงทุนเพิ่มเติม โดยจะมีการขยายระยะเวลาร่วมลงทุนเพิ่มเติมจากเดิมสิ้นสุดปี พ.ศ. ๒๕๗๒ เป็นสิ้นสุดปี พ.ศ. ๒๖๐๒

๔.๘.๒ ภาระค่าใช้จ่ายที่สำคัญและเกี่ยวข้องของโครงการ

๔.๘.๒.๑ ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในค่าติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) สำหรับส่วนต่อขยายที่ ๒ ทั้งหมด โดยนับเป็นทุนของโครงการ

๔.๘.๒.๒ ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับภาระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมของหนี้เงินกู้ที่กรุงเทพมหานครมีต่อกระทรวงการคลังเป็นจำนวนไม่เกิน ๔๔,๔๒๙ ล้านบาท สำหรับช่วงระยะเวลาร่วมลงทุนเดิม โดยนับเป็นทุนของโครงการ

๔.๘.๒.๓ ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับภาระส่วนต่างของค่าจ้างการให้บริการเดินรถ (O&M) และรายได้ค่าโดยสารของส่วนต่อขยายที่ ๑ และ ๒ และค่าตอบแทนเพิ่มเติมสำหรับช่วงระยะเวลาร่วมลงทุนเดิม โดยนับเป็นทุนของโครงการ แต่ทั้งนี้การคำนวณผลตอบแทนของผู้รับสัมปทาน (EIRR) จะปรับลดค่าจ้างการให้บริการเดินรถลงร้อยละ ๑๖

๔.๘.๒.๔ ผู้รับสัมปทานจะรับภาระส่วนต่างของค่าจ้างการให้บริการเดินรถ (O&M) และรายได้ค่าโดยสารของส่วนต่อขยายที่ ๑ ซึ่งคงค้างอยู่นับตั้งแต่พฤษภาคม ๒๕๖๒ จนถึงวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ และส่วนต่อขยายที่ ๒ ทั้งหมดก่อนวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ โดยนับเป็นทุนของโครงการ แต่ทั้งนี้ผู้รับสัมปทานยังคงมีสิทธิได้รับค่าจ้างการให้บริการเดินรถ (O&M) คงค้างทั้งหมดตั้งแต่วันที่เดือนธันวาคม ๒๕๖๑ จนถึงเดือนเมษายน ๒๕๖๒

๔.๘.๒.๕ ผู้รับสัมปทาน ...

๔.๘.๒.๕ ผู้รับสัมปทานจะชำระค่าตอบแทนเพิ่มเติมจำนวนเท่ากับร้อยละ ๕ ของรายได้ค่าโดยสารจากส่วนต่อขยายที่ ๑ และ ๒ เพื่อตอบแทนการให้สิทธิดำเนินกิจการพาณิชย์ของส่วนหลักที่นอกเหนือจากสัญญาสัมปทานเดิมและส่วนต่อขยายที่ ๑ และ ๒ โดยนำไปหักกลบลบหนี้กับหนี้ค่าจ้างสำหรับการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงตามสัญญาว่าจ้างให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนหลักและส่วนต่อขยายที่ ๑ และสัญญาว่าจ้างให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนต่อขยายที่ ๒ ของโครงการ โดยนับค่าตอบแทนเพิ่มเติมนี้เป็นค่าใช้จ่ายเพื่อนำมาหักกลบลบหนี้กับผลตอบแทนที่เกิดขึ้นจากส่วนนี้ในต่อนคิด EIRR ของเอกชน

๔.๘.๒.๖ ผู้รับสัมปทานจะรับผิดชอบปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน โดยผู้รับสัมปทานจะนับเฉพาะส่วนค่าปรับปรุงสะพานตากสินมหาราชและปรับปรุงรางรถไฟให้เป็น ๒ ราง ให้เป็นทุนของโครงการ

๔.๘.๒.๗ ผู้รับสัมปทานจะรับผิดชอบจัดทำประตูกันชนชานชาลา (Platform screen door) ในเส้นทางส่วนหลักและส่วนต่อขยายที่ ๑ โดยนับเป็นทุนของโครงการเฉพาะประตูกันชนชานชาลาส่วนต่อขยายที่ ๑

๔.๘.๒.๘ ผู้รับสัมปทานจะรับผิดชอบบำรุงรักษาสะพานคนเดิน (Sky walk) ของส่วนต่อขยายที่ ๑ และ ๒ สำหรับช่วงระยะเวลาร่วมลงทุนเดิม ซึ่งนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในสัญญาว่าจ้างให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนต่อขยายที่ ๑ และสัญญาว่าจ้างให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนต่อขยายที่ ๒ โดยนับเป็นทุนของโครงการ

๔.๘.๒.๙ ผู้รับสัมปทานจะรับผิดชอบชำระเงินสนับสนุนที่ผู้รับสัมปทานต้องชำระเพื่อชดเชยผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารแก่ BTS/GIF สำหรับช่วงระยะเวลาร่วมลงทุนเดิม โดยนับเป็นทุนของโครงการ

๔.๘.๒.๑๐ ผู้รับสัมปทานจะรับผิดชอบชำระค่าใช้ที่ดินและ/หรือค่าเช่าที่ดินราชพัสดุบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงหมอชิต รวมทั้งดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจริงตามจำนวนที่กรุงเทพมหานครชำระให้แก่กรมธนารักษ์ โดยนับเป็นค่าใช้จ่ายของโครงการเฉพาะช่วงระยะเวลาร่วมลงทุนเพิ่มเติมคือ ปี ๒๕๗๒ - ๒๖๐๒

๔.๘.๓ ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง กรุงเทพมหานครจะรับผิดชอบภาระที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเฉพาะในท้องที่ของกรุงเทพมหานคร เว้นแต่ส่วนที่ผู้รับสัมปทานใช้ดำเนินการพาณิชย์ และผู้รับสัมปทานจะรับผิดชอบภาระภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างส่วนที่เอกชนใช้ดำเนินการพาณิชย์และส่วนที่อยู่นอกท้องที่กรุงเทพมหานคร รวมถึงภาษีอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการของเอกชน

๔.๘.๔ หลักเกณฑ์การปรับเพดานค่าโดยสาร กำหนดดังนี้

๔.๘.๔.๑ หลักเกณฑ์การปรับเพดานค่าโดยสารใช้ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปสำหรับเขตกรุงเทพมหานคร ตามที่กระทรวงพาณิชย์ประกาศ (CPI) เพียงอย่างเดียว

๔.๘.๔.๒ โครงสร้างอัตราค่าโดยสารเส้นทางหลัก ระหว่างปี ๒๕๖๒ - วันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๗๒ กำหนดเป็น $15 + 1 + 4(x-1)$ (x คือจำนวนสถานี) สูงสุดไม่เกิน ๔๔ บาท (ราคา ณ ปี ๒๕๖๒) โดยจะปรับอัตราค่าโดยสารทุก ๒๔ เดือน นับจากวันที่เริ่มใช้อัตราค่าโดยสารตารางเดียว

๔.๘.๔.๓ โครงสร้างอัตราค่าโดยสารส่วนต่อขยาย ระหว่างปี ๒๕๖๒ - ๒๖๐๒ และเส้นทางหลัก ตั้งแต่วันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๗๒ - ๒๖๐๒ กำหนดเป็น $15 + 3x$ (x คือจำนวนสถานี) (ราคา ณ ปี ๒๕๖๒) โดยอัตราค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน ๖๕ บาท โดยจะปรับอัตราค่าโดยสารทุก ๆ ๒๔ เดือน นับจากวันที่เริ่มใช้อัตราค่าโดยสารตารางเดียว

๔.๘.๔.๔ บันทึก ...

๔.๘.๔.๔ บันทึกข้อตกลงเรื่องค่าแรกเข้าระบบและระบบตัวร่วม ผู้รับสัมปทานจะดำเนินการเรื่องตัวร่วมและค่าแรกเข้าระบบตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายและโอนภาระทางการเงิน และตามนโยบายของรัฐบาล หากการดำเนินการเรื่องตัวร่วมไม่จำเป็นต้องมีการแก้ไขระบบที่ติดตั้งไว้แล้ว และการยกเว้นค่าแรกเข้าจะเป็นกรณียกเว้นให้กับผู้โดยสารที่เปลี่ยนถ่ายมาจากระบบขนส่งทางรางไฟฟ้าอื่นที่ยกเว้นค่าแรกเข้าระบบที่เปลี่ยนถ่ายมาจากโครงการฯ ภายใต้ระบบตัวร่วมเท่านั้น

๔.๘.๕ ผลตอบแทนที่ผู้รับสัมปทานเสนอให้กับกรุงเทพมหานคร

๔.๘.๕.๑ ช่วงระหว่างปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๒ ผู้รับสัมปทานต้องชำระผลตอบแทนให้แก่ กรุงเทพมหานคร ดังนี้

๔.๘.๕.๒ ภาระค่างานติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) สำหรับส่วนต่อขยายที่ ๒

๔.๘.๕.๓ ภาระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมสำหรับภาระหนี้เงินกู้ที่มีต่อกระทรวงการคลัง

๔.๘.๕.๔ ภาระส่วนต่างระหว่างค่าจ้างการให้บริการเดินรถ (O&M) ส่วนต่อขยายที่ ๑ และ ๒ กับรายได้ค่าโดยสารส่วนต่อขยายที่ ๑ และ ๒ และค่าตอบแทนเพิ่มเติม

๔.๘.๕.๕ ภาระค่าจ้างการให้บริการเดินรถ (O&M) คงค้างของส่วนต่อขยายที่ ๑ และ ๒ ก่อนวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้

๔.๘.๕.๖ ภาระค่าตอบแทนเพิ่มเติมจำนวนเท่ากับร้อยละ ๕ ของรายได้ค่าโดยสารส่วนต่อขยายที่ ๑ และ ๒

๔.๘.๖ ช่วงระหว่างปี ๒๕๗๓ - ๒๖๐๒ ผู้รับสัมปทานจะแบ่งรายได้ให้กับกรุงเทพมหานครภายหลังสิ้นสุดสัญญาสัมปทานเดิม คือตั้งแต่วันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๗๒ จนถึงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๖๐๒ ดังนี้

- ระยะเวลา ๑๕ ปีแรก (ปี ๒๕๗๒ - ๒๕๘๗) อัตราร้อยละ ๑๐ ของรายได้ค่าโดยสาร

- ระยะเวลา ๑๐ ปีต่อมา (ปี ๒๕๘๘ - ๒๕๙๗) อัตราร้อยละ ๑๕ ของรายได้ค่าโดยสาร

- ระยะเวลา ๕ ปีสุดท้าย (ปี ๒๕๙๘ - ๒๖๐๒) อัตราร้อยละ ๒๕ ของรายได้ค่าโดยสาร

ทั้งนี้ หากผลตอบแทนของผู้รับสัมปทาน (EIRR) เกินกว่าร้อยละ ๙.๖๐ ผู้รับสัมปทานก็จะแบ่งกระแสเงินสดสุทธิต่อผู้ถือหุ้น (Free Cash Flow to Equity) ในส่วนที่ทำให้ผลตอบแทนเกินกว่าร้อยละ ๙.๖๐ ให้แก่กรุงเทพมหานครเพิ่มเติมตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

๔.๙ กรุงเทพมหานครในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กท ๑๖๐๕/คกก. ๑๒ ลงวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๒ ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนรถไฟฟ้าสายสีเขียว พร้อมเอกสารแนบท้ายสัญญาให้คณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาความครบถ้วนถูกต้องเป็นไปตามผลการเจรจากับเอกชนคู่สัญญา และรับรองร่างสัญญาดังกล่าว และกรุงเทพมหานครได้มีหนังสือที่ กท ๑๖๐๕/๕๘๖ ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๒ เรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพื่อขอความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตามที่คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและรับรองร่างสัญญาดังกล่าว

๔.๑๐ กรุงเทพมหานคร มีหนังสือที่ กท ๑๖๐๕/๓๕๔๔ ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๒ กราบเรียนอัยการสูงสุด เพื่อขอความอนุเคราะห์พิจารณาตรวจร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ในเบื้องต้น ระหว่างที่เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเห็นชอบ ทั้งนี้ หากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้เห็นชอบในผลการเจรจาและร่างสัญญาแล้ว กรุงเทพมหานครจะได้ส่งร่างสัญญาดังกล่าวให้สำนักงานอัยการสูงสุดต่อไป และสำนักการจราจรและขนส่งได้มีหนังสือที่ กท ๑๖๐๕/๓๕๔๔ ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๒ เรียนอธิบดีอัยการ สำนักงานที่ปรึกษาทนายความ เพื่อขอนำส่งเอกสารเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาการตรวจร่างสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

๔.๑๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญา ร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เมื่อวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๒ ตามที่กรุงเทพมหานครเสนอ และขอให้ กรุงเทพมหานครดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป รายละเอียดตามหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๑.๕/๑๓๑๖๐ ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๒

๔.๑๒ กรุงเทพมหานคร มีหนังสือ ที่ กท ๑๖๐๕/๓๕๖๘ ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๒ กราบเรียนอัยการสูงสุด เพื่อขอความอนุเคราะห์ตรวจร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเห็นชอบ เพื่อให้สอดคล้องตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒

๔.๑๓ สำนักงานอัยการสูงสุด มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๑๐๘๑๙ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ เรียนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครแจ้งว่า ได้ตรวจพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเสร็จแล้ว ปรากฏตามร่างสัญญาซึ่งได้พิมพ์ร่างขึ้นใหม่ส่งมาพร้อมนี้ และขอเรียน เป็นข้อสังเกต ดังนี้

๔.๑๓.๑ เนื่องจากร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ได้กำหนดเกี่ยวกับหน้าที่ของ กรุงเทพมหานครในการดำเนินการ รวมถึงให้กรุงเทพมหานครดำเนินการแก้ไขหรือยกเลิกสัญญาหลักของ โครงการในส่วนสัญญาว่าจ้างให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนหลักและส่วนต่อขยายที่ ๑ สัญญาว่าจ้าง ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง ส่วนต่อขยายที่ ๒ และสัญญาอื่นๆ เพื่อให้สิทธิและหน้าที่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน ดังนั้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนเพื่อประโยชน์ในการบริหารสัญญา ก่อนลงนามคู่สัญญา ควรตรวจสอบทำบันทึกให้ชัดเจนถึงข้อสัญญาที่จะต้องมีการยกเลิกหรือแก้ไข รวมทั้งแนบเพิ่มเติมเป็น เอกสารแนบท้ายสัญญา รวมถึงอาจดำเนินการให้กรุงเทพมหานครมีหนังสือยืนยันว่าสามารถปฏิบัติตามข้อผูกพัน ที่กรุงเทพมหานครมีต่อเอกชนคู่สัญญาในการยกเลิกหรือแก้ไขสัญญาตามที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาข้อ ๔.๒ (๑) (ข) และ (๒) (ข) ด้วย

๔.๑๓.๒ ในการพิจารณาตรวจร่างสัญญานี้ สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจ พิจารณาเฉพาะประเด็นข้อกฎหมาย ส่วนประเด็นทางเทคนิคต่างๆ รวมถึงวิธีการคิดคำนวณหรือสูตรการ คำนวณต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับร่างสัญญานี้ และประเด็นทางด้านการเงินและทางธุรกิจต่างๆ รวมทั้ง เอกสารแนบท้ายสัญญา กรุงเทพมหานครควรตรวจสอบให้ถูกต้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพมหานครควร ตรวจสอบเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนหมายเลข ๔ (ผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างกรุงเทพมหานครและ เอกชนคู่สัญญา) ว่ามีรายละเอียดและตัวเลขครบถ้วนถูกต้องเป็นไปตามผลการเจรจากับเอกชนคู่สัญญา และ ควรกำหนดวิธีหรือมาตรการในการตรวจสอบความถูกต้องในการปฏิบัติหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญาเพื่อรักษา ผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการและกรุงเทพมหานครด้วย

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้วเห็นว่า ปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้รับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดเส้นทาง ซึ่งจะต้องรับภาระหนี้จากการโอนโครงการรวมถึงค่าบริหารจัดการเดินรถ โดยหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่ง ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ เป็นการกำหนดให้กรุงเทพมหานครสามารถบริหารจัดการเดินรถรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดเส้นทางได้อย่างต่อเนื่อง เป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และกำหนดให้กระทรวงมหาดไทยแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่งเพื่อทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสารรวมถึงหลักเกณฑ์อื่นๆ เพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และดำเนินการเจรจากับผู้รับสัมปทานเดิม และจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวได้ดำเนินการเจรจาและจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้วเสร็จ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้เห็นชอบผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุน โดยกรุงเทพมหานครได้ส่งร่างสัญญาตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้ให้ความเห็นชอบให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาตรวจร่างสัญญา ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาตรวจร่างและส่งกลับมาให้กรุงเทพมหานครพิจารณาดำเนินการต่อไปแล้ว

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นไปตามเจตนารมณ์ของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ ข้อ ๖ วรรค ๒ และเป็นไปตามแผนการก่อสร้างและเปิดให้บริการเดินรถรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ซึ่งทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุด ทั้งความต่อเนื่องในการเดินทาง โดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายขบวนรถ ได้รับความสะดวก ปลอดภัย และค่าโดยสารที่เหมาะสม จึงเห็นควรนำเข้าคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเห็นชอบผลการเจรจา และได้ผ่านการตรวจร่างสัญญาจากสำนักงานอัยการสูงสุดเรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก 
(อนุพงษ์ เผ่าจินดา)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

กรุงเทพมหานคร
สำนักการจราจรและขนส่ง
โทร. ๐ ๒๓๕๔ ๑๒๒๕
โทรสาร ๐ ๒๓๕๔ ๑๒๒๗