

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๒/๕๓๐



กค. 161
วันที่ 15.0.๒๖
เวลา 11.00 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 17689
รับที่(อเนก) -
วันที่ 15 ส.ค. 2563 1015

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขอความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างอิง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๑๖๕๕ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๙
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๘๘๕๗ ลงวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๐

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๗/๑๕๑๒ ลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓
๓. เอกสารประกอบการพิจารณา เรื่อง ขอความเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ฉบับแก้ไข กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗
๔. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี
๕. วิดีทัศน์และบทบรรยายเรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติอนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา รายละเอียดปรากฏตามอ้างอิง ๑

๑.๒ คณะรัฐมนตรี ...

๑.๒ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือก เอกชนและร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี โดยมีกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR Joint Venture: BSR JV) เป็นผู้รับสัมปทาน รายละเอียดปรากฏตามอ้างถึง ๒

๑.๓ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (ผู้รับสัมปทาน Northern Bangkok Monorail: NBM) (นิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นโดย BSR JV) ได้ลงนามสัญญาร่วมลงทุน การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ ซึ่งสัญญาในข้อ ๓๖.๙ ได้ระบุเกี่ยวกับข้อเสนอของ ผู้รับสัมปทานในขั้นการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ที่เสนอจะก่อสร้างส่วนต่อขยายแยกออกจากเส้นทางสายหลัก เพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานีศรีรัช (PK-๑๐) เข้าสู่ใจกลางพื้นที่เมืองทองธานี สรุปว่า ภายในกำหนดเวลาของงานในระยะที่ ๑ ผู้รับสัมปทานตกลงผูกพันตามข้อเสนอของที่ ๓ กรณีส่วนต่อขยาย โดยคู่สัญญาตกลงจะดำเนินการให้ถูกต้องตาม กระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน และในกรณีที่มีความจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญานี้ คู่สัญญาต้องมาเจรจาเงื่อนไขต่างๆ ที่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมใหม่ แต่ต้องไม่ทำให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รับสิทธิตามสัญญาน้อยกว่าที่ได้รับอยู่เดิม

๑.๔ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ NBM ได้ดำเนินการเจรจาต่อรองเงื่อนไขต่างๆ ของโครงการส่วนต่อขยายฯ เพื่อแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ พร้อมทั้งเสนอคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการ รฟม.) คณะกรรมการกำกับดูแล พิจารณามาเป็นลำดับจนเป็นที่ยุติ รวมถึงได้ส่งร่างสัญญาฯ ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา จึงได้เสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี ฉบับแก้ไข กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี มายังกระทรวงคมนาคมเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบ

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากการแก้ไขร่างสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๑)

๓.สาระสำคัญของเรื่องที่จะเสนอ

๓.๑ เหตุผลและความจำเป็น ประเด็นที่ขอแก้ไข ผลกระทบและการดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้เจรจาเงื่อนไขและประเด็นต่างๆ เพื่อแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี พร้อมทั้งเสนอคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณา มาเป็นลำดับจนเป็นที่ยุติ โดยสรุปเหตุผลและความจำเป็น ประเด็นที่ขอแก้ไขผลกระทบจากการแก้ไข ดังนี้

๓.๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น

(๑) การพิจารณาข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย)

(๑.๑) ในการยื่นเอกสารข้อเสนอของขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ ได้ยื่นข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) ต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยว่าจะก่อสร้างส่วนต่อขยาย (Spur Line) แยกออกจากเส้นทางสายหลัก เพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานีศรีรัช (PK-๑๐) เข้าสู่ใจกลางพื้นที่เมืองทองธานี จำนวน ๒ สถานี

(๑.๒) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๖๓๙๘ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐ แจ้งมติคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ให้คณะกรรมการคัดเลือก รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาไปพิจารณาปรับปรุงร่างสัญญาร่วมลงทุนโดยสรุปว่า ในขั้นนี้ (การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน) ไม่ควรนำข้อเสนอของที่ ๓ ของกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์มากำหนดไว้เป็นเอกสารแนบท้ายสัญญา ซึ่งจะมีผลผูกพันเช่นเดียวกับสัญญา เนื่องจากข้อเสนอดังกล่าวเป็นส่วนที่เพิ่มเติมจากเส้นทางที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ จึงมีความจำเป็นจะต้องศึกษาวิเคราะห์ในรายละเอียดและดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ทั้งนี้ คณะกรรมการคัดเลือกจึงได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีตามข้อสังเกตในประเด็นข้อเสนอของที่ ๓ และเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

(๒) การศึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี

(๒.๑) ในการเสนอผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนและร่างสัญญาร่วมลงทุนต่อคณะรัฐมนตรี การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๑๑๒๙ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๐ ถึงกระทรวงคมนาคมชี้แจงแนวทางดำเนินการเกี่ยวกับข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) โดยสรุปว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะศึกษารายละเอียดความเหมาะสม (Feasibility Study) เช่น การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร ด้านเทคนิค ด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน แผนการเดินทาง การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เป็นต้น ออกแบบ จัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งนี้ หากผลการศึกษาและออกแบบข้างต้นมีผลปรากฏว่าเส้นทางส่วนต่อขยายเป็นประโยชน์ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะนำเสนอโครงการส่วนต่อขยายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๒.๒) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี พบว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี เป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมทั้งเป็นประโยชน์สาธารณะ และสอดคล้องกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในภาพรวมตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๙

(๓) การบรรจุโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(๓.๑) คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบผลการศึกษาเชิงหลักการโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี และให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นำเสนอกระทรวงคมนาคม

พิจารณา ...

พิจารณา เสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เพื่อเห็นชอบให้บรรจุในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อไป

(๓.๒) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี 17 ตุลาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และคณะรัฐมนตรีในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติรับทราบสรุปมติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ดังกล่าวแล้ว

โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี มีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางบนถนนแจ้งวัฒนะ เชื่อมต่อกับสถานีศรีรัช (PK-๑๐) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี ก่อนเลี้ยวขวาวิ่งเข้าสู่พื้นที่เมืองทองธานีไปตามถนนแจ้งวัฒนะ – ปากเกร็ด ๓๙ ขนานกับทางพิเศษอุดรรัถยา ผ่านวงเวียนเมืองทองธานีซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานี MT-๐๑ และวิ่งต่อเนื่องไปยังจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณทะเลสาบเมืองทองธานีซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานี MT-๐๒ รวมระยะทางประมาณ ๓ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๒ สถานี

(๔) ลำดับความเป็นมาการดำเนินการเพื่อแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้ดำเนินการตามข้อผูกพันในสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๔ โดยได้ร่วมกันเจรจาประเด็นและเงื่อนไขต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและที่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมใหม่ มาเป็นลำดับจนได้ข้อยุติ รวมถึงร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข กรณีโครงการส่วนต่อขยาย ให้สอดคล้องกับผลการเจรจาโครงการส่วนต่อขยาย ตามมติคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และมติคณะกรรมการกำกับดูแล โดยสรุปลำดับความเป็นมาการดำเนินการ ดังนี้

กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ
การศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน เงื่อนไข และประเด็นการเจรจาโครงการส่วนต่อขยาย กับ NBM	
คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบผลการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน เงื่อนไข และประเด็นการเจรจา โดยให้ รฟม. เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณา	๒๕ มกราคม ๒๕๖๒
คณะกรรมการกำกับดูแล เห็นด้วยกับประเด็นเจรจา ตามมติคณะกรรมการ รฟม. (๒๕ มกราคม ๒๕๖๒) ให้ รฟม. เสนอคณะกรรมการ รฟม. พิจารณามอบหมายผู้แทนเจรจากับ NBM	๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
การเจรจาและที่เพิ่มเติมโครงการส่วนต่อขยาย กับ NBM	
คณะกรรมการ รฟม. มอบหมายให้ผู้ว่าการ รฟม. เป็นผู้แทน รฟม. เจรจากับ NBM	๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
รฟม. มีหนังสือนำเสนอประเด็นการเจรจาให้ NBM พิจารณา	๘ มีนาคม ๒๕๖๒
พ.ร.บ. การร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลบังคับใช้	๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
รฟม. และ NBM ประชุมเจรจาลำดับที่ ๑	๑๔ มีนาคม ๒๕๖๒
รฟม. และ NBM ประชุมเจรจาลำดับที่ ๒	๑๘ เมษายน ๒๕๖๒
รฟม. และ NBM ได้มีหนังสือนำเสนอและแจ้งผลการพิจารณาประเด็นเจรจา	มีนาคม ๒๕๖๒ – มิถุนายน ๒๕๖๒
คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบผลการเจรจาและให้ รฟม. เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณา	๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๒
คณะกรรมการกำกับดูแล เห็นด้วยกับผลการเจรจา ตามมติคณะกรรมการ รฟม. (๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๒) และมีความเห็นประเด็นเจรจาเพิ่มเติม	๖ มกราคม ๒๕๖๓
รฟม. และ NBM ได้มีหนังสือสรุปประเด็นเจรจาและที่เพิ่มเติม	๙ – ๑๓ มกราคม ๒๕๖๓
คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบผลการเจรจาเพิ่มเติม	๒๒ มกราคม ๒๕๖๓

คณะกรรมการกำกับดูแล รับทราบผลการเจรจาเพิ่มเติม ตามมติคณะกรรมการ รฟม. (๒๒ มกราคม ๒๕๖๓) โดยให้ รฟม. จัดเตรียมร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ร่วมกับ NBM และให้หารือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ(สคร.) ถึงแนวทางการดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน	๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
การร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข กรณีโครงการส่วนต่อขยาย กับ NBM	
รฟม. และ NBM ได้ดำเนินการร่วมกันและมีหนังสือจัดเตรียมร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข	กุมภาพันธ์ - ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๓
• รฟม. มีหนังสือแจ้ง NBM เพื่อร่วมกันจัดเตรียมร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข	๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
• รฟม. และ NBM ประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข	๓ มีนาคม ๒๕๖๓
• NBM มีหนังสือนำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ตามที่ได้จัดเตรียมร่วมกับ รฟม.	๔ มีนาคม ๒๕๖๓/๑๐ มีนาคม ๒๕๖๓
รฟม. มีหนังสือหารือ สคร. ถึงแนวทางการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน	๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข	๑๑ มีนาคม ๒๕๖๓
คณะกรรมการกำกับดูแล เห็นด้วยกับร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ตามมติคณะกรรมการ รฟม. (๑๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	๓ เมษายน ๒๕๖๓
รฟม. เสนอสำนักงานอัยการสูงสุด (อส.) ตรวจสอบพิจารณา ร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ	๑๖ เมษายน ๒๕๖๓
อส. ตรวจสอบพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ	๑๗ เมษายน - ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓
รฟม. มีหนังสือนำส่งเรื่องการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา	๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓

(๕) แนวทางการดำเนินการต่อข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย)

(๕.๑) การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

๑) คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ทั้งนี้ ร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ในข้อ ๓๖.๙ ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงาน ได้ระบุถึงแนวทางการดำเนินการต่อข้อเสนอของที่ ๓ ซึ่งระบุว่า ข้อเสนอของที่ ๓ จะต้องเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของ รฟม. รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ และในกรณีที่มีความจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญานี้ คู่สัญญาต้องมาเจรจาเงื่อนไขต่างๆ ที่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมใหม่

๒) คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติรับทราบสรุปมติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกถึงการบรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลดังกล่าวแล้ว

(๕.๒) การพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้มีหนังสือที่ กค๐๘๒๐.๒/๕๓๑๗ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ตอบข้อหารือของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ในการพิจารณาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ตามหมวด ๗ มาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ดังบทเฉพาะกาล มาตรา ๖๘ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งในขณะนั้น อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณาแต่งตั้งขึ้นใหม่ โดยสรุปว่า คณะกรรมการกำกับดูแลฯ มีหน้าที่และอำนาจในการพิจารณาให้ความเห็นประกอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน และตามที่พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนด

๒) สำนักงาน ...

๒) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้มีหนังสือที่ กค๐๘๒๐.๑/๒๕๒๗ ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตอบข้อหารือของการรถไฟฯ ฟ้าชนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ตามเจตนารมณ์และถูกต้องสอดคล้องกับข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยสรุปว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เข้าข่ายเป็นโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งบทเฉพาะกาลมาตรา ๖๘ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนดให้ดำเนินการตามบัญญัติในหมวดดังกล่าวต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ

๓) สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือ ส่วนที่ ๒๓๐๕/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ แจ้งผลการตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข โดยได้นำร่างสัญญาซึ่งได้พิมพ์กรังขึ้นใหม่ พร้อมทั้งแจ้งข้อสังเกตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการแก้ไขสัญญา โดยระบุว่า “หลังจากที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขนี้แล้ว การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการตามบทเฉพาะกาลของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) ที่กำหนดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ตามแนวทางในหมวด ๗ การแก้ไขและการทำสัญญาใหม่ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยส่งความเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแลความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และความเห็นของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาแล้วนี้ ไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป”

(๕.๓) การพิจารณาของคณะกรรมการกำกับดูแล

คณะกรรมการกำกับดูแลโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ตามมาตรา ๕๓ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ได้พิจารณาแนวทางการดำเนินขั้นตอนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี โดยมีความเห็นต่อแนวทางการดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน โดยสรุปว่า หากพิจารณาสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ซึ่งคณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ในข้อ ๑. คำนิยาม ที่ได้รับถึงข้อเสนอสืบข้อ ๓ และในข้อ ๓๖.๔ ที่ระบุถึงเงื่อนไขของข้อเสนอสืบข้อ ๓ เพื่อให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยาย (Spur Line) แยกออกจากเส้นทางสายหลัก แสดงให้เห็นว่าสัญญาร่วมลงทุน ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี โดยมีเงื่อนไขของข้อเสนอสืบข้อ ๓ ให้คู่สัญญาดำเนินการภายใต้เงื่อนไขให้ถูกต้องตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน

จากการดำเนินงานที่กล่าวไปข้างต้น คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาและรับทราบถึงการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ตามข้อ (๕.๑) ประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานอัยการสูงสุด ได้พิจารณาข้อหารือและไม่ขัดข้องต่อแนวทางการดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ตามข้อ (๕.๒) รวมถึงคณะกรรมการกำกับดูแล ได้เห็นด้วยกับแนวทางการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ตามข้อ (๕.๓) ดังนั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและ NBM จึงได้ดำเนินการเจรจาต่อรองเงื่อนไขต่างๆ กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี เพื่อแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี พร้อมทั้งเสนอคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการกำกับดูแล พิจารณามาเป็นลำดับจนเป็นที่ยุติ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการส่งความเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแล และร่างสัญญาร่วมลงทุน ที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาแล้วมายังกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๑.๒ ประเด็นที่ขอแก้ไข

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้เจรจาเงื่อนไขและประเด็นต่างๆ เพื่อแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการส่วนต่อขยาย ตามมติคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับดูแล โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

ลำดับที่	เงื่อนไขและประเด็นเจรจา	รายละเอียด
๑.	ประเด็น : ด้านเทคนิค	
๑.๑	รูปแบบสถานีศรีรัช (PK-๑๐) ของโครงการส่วนหลัก จะต้องมีการปรับปรุงแบบ เมื่อมีโครงการส่วนต่อขยาย งานโครงสร้าง งานสถาปัตยกรรม รวมทั้งค่าก่อสร้างที่มีการเปลี่ยนแปลง	ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ก่อสร้างสถานีศรีรัช (PK-๑๐) รวมทั้งส่วนปรับปรุง เพื่อรองรับโครงการส่วนต่อขยาย รวมทั้งรับผิดชอบค่าก่อสร้างที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงงานทั้งหมด ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๘
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ ในการดำเนินหน้าที่ก่อสร้างสถานีศรีรัชรวมทั้งส่วนปรับปรุง เพื่อรองรับโครงการส่วนต่อขยาย รวมทั้งรับผิดชอบค่าก่อสร้างที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงงานทั้งหมด ตามสัญญาโครงการส่วนหลัก ข้อ ๓๖.๘	
๑.๒	ค่าเวนคืนพื้นที่เพิ่มขึ้นจากการมีโครงการส่วนต่อขยาย พื้นที่ตามแนวเขตทาง (Right of Way) เพิ่มขึ้น เนื่องจากโครงสร้างของโครงการส่วนต่อขยาย บางส่วนมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่เพิ่มเติมจากแนวเขตทางเดิมของโครงการส่วนหลัก	๑. การเวนคืนของโครงการส่วนหลัก ให้คงเงื่อนไข ตามข้อ ๓.๒ (ข) ของสัญญาร่วมลงทุน ๒. ในส่วนของโครงการส่วนต่อขยาย ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่จัดหา (ทางเลือกที่ ๑) หรือสนับสนุนการเวนคืน (ทางเลือกที่ ๒) สำหรับพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นจากการมีโครงการส่วนต่อขยาย ทั้งหมด ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๘ โดยผู้รับสัมปทานมีหน้าที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นสำหรับทั้ง ๒ ทางเลือก แนวทางการจัดหาพื้นที่ในโครงการส่วนต่อขยาย <u>ทางเลือกที่ ๑</u> ให้ผู้รับสัมปทานซื้อที่ดินในส่วนที่ต้องใช้ในการก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยาย จากเอกชน พร้อมโอนกรรมสิทธิ์ให้ รฟม. ตามแผนการดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย <u>ทางเลือกที่ ๒</u> รฟม. เริ่มกระบวนการเวนคืนคู่ขนานกับทางเลือกที่ ๑ ทั้งนี้ รฟม. มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการใช้ดุลยพินิจสั่งให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการตามทางเลือกที่ ๑ หรือทางเลือกที่ ๒
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ ดังนี้ - คงเงื่อนไขการเวนคืนตามสัญญาโครงการส่วนหลัก ข้อ ๓.๒ (ข) - ดำเนินการจัดหา/สนับสนุนการเวนคืน สำหรับพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นทั้งหมด ในส่วนของโครงการส่วนต่อขยาย ตามข้อ ๓๖.๘ สัญญาโครงการส่วนหลัก - รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นในการจัดหาพื้นที่ในโครงการส่วนต่อขยาย ทั้งนี้ รฟม. จะดำเนินการตามขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินคู่ขนานไปกับ NBM ดำเนินการให้ได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ในที่ดิน	
๑.๓	การขอใช้พื้นที่หน่วยงานต่างๆ ในการก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานนั้นๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการขอใช้พื้นที่ และการก่อสร้างอาคารทดแทน (หากมี)	การขอใช้พื้นที่ของหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ในการก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยาย รฟม. จะดำเนินการเจรจาขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ โดยผู้รับสัมปทานจะต้องสนับสนุนการดำเนินการดังกล่าวอย่างเต็มที่

		ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานภาครัฐนั้นๆ และรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งปวง
ผลเจรจา	NBM และ รฟม. ยอมรับ ดังนี้ - รฟม. จะดำเนินการเจรจาขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ โดย NBM จะสนับสนุนการดำเนินการ ของ รฟม. อย่างเต็มที่ - NBM จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานภาครัฐนั้นๆ และรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งปวง	
๑.๔	ระบบจำหน่ายตัว ที่ครอบคลุมการคำนวณค่าโดยสาร ทั้งโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย	ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดหาระบบจำหน่ายตัวโดยสารของโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย เป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๑๐.๔ และเพื่อให้สามารถรองรับระบบตัวร่วมภายใต้การกำกับของกระทรวงคมนาคม
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ ในการจัดหาระบบจำหน่ายตัวของโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย ตามข้อ ๑๐.๔ สัญญาโครงการส่วนหลัก โดยให้สามารถรองรับระบบตัวร่วมภายใต้การกำกับของกระทรวงคมนาคม (ระบบ Europay Mastercard and Visa (EMV))	
๑.๕	การกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ผลการให้บริการ เติบโตไฟฟ้าของโครงการส่วนหลัก จะต้องไม่ลดลงจากการมีโครงการส่วนต่อขยาย	ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของตัวชี้วัด (KPI) ที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๓ ของสัญญาร่วมลงทุน ของโครงการส่วนหลัก สำหรับโครงการส่วนต่อขยาย เช่นกัน
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ จะปฏิบัติตาม KPI ที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๓ สัญญาโครงการส่วนหลัก โดยรวมถึงโครงการส่วนต่อขยาย ด้วย	
๒.	ประเด็น : การจ่ายเงินค่าตอบแทนให้แก่ รฟม. ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๑๓.๑	
๒.๑	เงินค่าตอบแทนตามข้อ ๑๓.๑ (ก) เพิ่มเติม อันเนื่องจากผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการส่วนต่อขยาย ทั้งนี้ ยังคงการจ่ายเงินค่าตอบแทนตามข้อ ๑๓.๑ (ก) เช่นเดิม	๑) ผู้รับสัมปทาน ยังคงชำระค่าตอบแทนให้แก่ รฟม. เป็นไปตามสัญญาของเส้นทางหลักข้อ ๑๓.๑ ดังนี้ ๑.๑) ข้อ ๑๓.๑ (ก) เงินจำนวน ๒๕๐ ล้านบาท ตามข้อเสนอของผู้รับสัมปทานในเอกสาร แนบท้ายสัญญาหมายเลข ๗ ๑.๒) ข้อ ๑๓.๑ (ข) ส่วนแบ่งรายได้เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าผลการศึกษาที่คาดการณ์เป็นพิเศษ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญา หมายเลข ๗ และ ๘ ๒) ผลตอบแทนอันเนื่องจากโครงการส่วนต่อขยาย ให้ผู้รับสัมปทาน ให้ค่าตอบแทนเพิ่มโดยมี ๒ แนวทางเลือก ดังนี้ ๒.๑) ผู้รับสัมปทาน ชำระค่าตอบแทนเพิ่มเติมให้กับ รฟม. เป็นส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ ๒ ของรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจริงของทั้งโครงการ (๓๒ สถานี) ตลอดอายุโครงการ หรือ ๒.๒) ผู้รับสัมปทาน ชำระค่าตอบแทนเพิ่มเติมให้กับ รฟม. แบ่งเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ ๑ ค่าตอบแทนคงที่ จำนวน ๒,๐๐๐ ล้านบาท และ ส่วนที่ ๒ ส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ ๑ ของรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจริงของทั้งโครงการ (๓๒ สถานี) ตลอดอายุโครงการ
๒.๒	คงการจ่ายเงินค่าตอบแทนตามข้อ ๑๓.๑ (ข) ส่วนแบ่งรายได้เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่า ผลการศึกษาที่คาดการณ์เป็นพิเศษ ตามหลักเกณฑ์ที่ระบุในสัญญา ร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก (เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๘)	
ผลเจรจา	NBM และ รฟม. ยินยอม ดังนี้	

	- NBM ยังคงชำระค่าตอบแทนให้แก่ รฟม. ตามสัญญาโครงการส่วนหลัก ดังนี้ - ข้อ ๑๓.๑ (ก) เงินจำนวน ๒๕๐ ล้านบาท - ข้อ ๑๓.๑ (ข) ส่วนแบ่งรายได้จากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าคาดการณ์ - NBM ชำระผลตอบแทนเพิ่มเติมกรณีรวมโครงการส่วนหลัก และส่วนต่อขยาย ให้แก่ รฟม. โดยอ้างอิงปริมาณผู้โดยสารค่าเดิมที่ระบุในสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก ดังเอกสารแนบ
--	---

เอกสารแนบ	ปริมาณผู้โดยสารรวมของโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย สำหรับอ้างอิงส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติม
-----------	---

(คน-เที่ยว/วัน)										
ปี	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐
ปริมาณผู้โดยสาร	๑๙๙,๐๕๕	๒๔๐,๖๓๓	๒๖๐,๐๙๕	๒๗๙,๕๕๗	๒๙๙,๐๑๘	๓๑๘,๔๘๐	๓๔๐,๘๘๕	๓๖๓,๒๘๙	๓๘๕,๖๙๕	๔๐๘,๐๙๘
ปี	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
ปริมาณผู้โดยสาร	๔๓๐,๕๐๓	๔๕๕,๒๑๑	๔๗๙,๙๐๐	๕๐๔,๖๒๘	๕๒๙,๓๓๗	๕๕๔,๐๔๕	๕๗๙,๐๐๖	๕๙๙,๙๖๘	๖๒๐,๙๒๙	๖๔๕,๘๙๐
ปี	๒๑	๒๒	๒๓	๒๔	๒๕	๒๖	๒๗	๒๘	๒๙	๓๐
ปริมาณผู้โดยสาร	๖๖๘,๘๕๒	๖๙๑,๘๑๓	๗๑๔,๗๗๔	๗๓๗,๗๓๖	๗๖๐,๖๙๗	๗๘๓,๖๕๘	๘๐๖,๖๒๐	๘๒๙,๕๘๑	๘๕๒,๕๔๒	๘๗๕,๕๐๓

หมายเหตุ : สัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ และหนังสือ รฟม. ด่วนที่สุด ที่ รพม๐๐๔/๔๖ ลงวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๓

๓.	ประเด็น : อัตราค่าโดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสาร	
	อัตราค่าโดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสารของโครงการส่วนต่อขยาย ให้พิจารณาใช้สอดคล้องตามหลักการเดียวกันกับที่ระบุไว้ในสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก	อัตราค่าโดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสาร ของโครงการส่วนต่อขยาย ให้ผู้รับสัมปทานพิจารณากำหนดให้สอดคล้องตามหลักการที่กำหนดในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๙
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ การกำหนดอัตราค่าโดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสารของโครงการส่วนต่อขยาย ให้สอดคล้องตามหลักการในเอกสารแนบ ท้ายสัญญาหมายเลข ๙ สัญญาโครงการส่วนหลัก	
๔.	ประเด็น : ระยะเวลาตามสัญญา	
๔.๑	การดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย จะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก ทั้งในระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒	ระยะเวลาการดำเนินการของโครงการส่วนหลัก ในระยะที่ ๑ และ ๒ ให้คงตามสัญญาร่วมลงทุน ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ถึงแม้จะมีการก่อสร้างของโครงการส่วนต่อขยาย
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ ให้ระยะเวลาดำเนินการโครงการส่วนหลัก ในระยะที่ ๑ และ ๒ ตามสัญญาโครงการส่วนหลัก แม้มีการก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยาย	
๔.๒	การระบุแผนการดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย กำหนดการก่อสร้างแล้วเสร็จ และการเปิดให้บริการของโครงการส่วนต่อขยาย ให้ชัดเจน โดยการกำหนดระยะเวลาควรคำนึงถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้	ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย ให้ รฟม. เห็นชอบ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้ ให้สามารถรองรับการได้มาซึ่งที่ดินทั้งในกรณีทางเลือกที่ ๑ และทางเลือกที่ ๒ ตามประเด็นด้านเทคนิคลำดับที่ ๑.๒

		กำหนดให้วันที่แล้วเสร็จสมบูรณ์ของงานก่อสร้าง และการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า สอดคล้องกับวันที่กำหนดไว้ในโครงการส่วนหลัก
ผลเจรจา	NBM และ รฟม. ยอมรับ แผนการดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย ตามหนังสือ NBM ที่ NBM/MRTA.๐๑๒๓.PK ๑๐๐๐.๑๒.๐๖.๒๐๑๙ ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๒ ซึ่งมีกำหนดเวลาของงานในระยะที่ ๑ (งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา) ๓๓ เดือน	
๔.๓	การสิ้นสุดของสัญญา โครงการส่วนต่อขยาย จะพร้อมกับสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก	การสิ้นสุดของสัญญา โครงการส่วนต่อขยาย จะพร้อมกับสัญญา ร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ ให้การสิ้นสุดของสัญญาโครงการส่วนต่อขยาย พร้อมกันกับสัญญาโครงการส่วนหลัก	
๕.	ประเด็น : หลักประกันสัญญา	
	พิจารณาเพิ่มมูลค่าหลักประกันสัญญาตามข้อ ๗. ของสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก	ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำและนำส่งหลักประกันสัญญาเพิ่มเติม ในส่วนของโครงการส่วนต่อขยาย ดังนี้ - หลักประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ ๑ เป็นจำนวนเงิน ๒๕๐ ล้านบาท - หลักประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ ๒ เป็นจำนวนเงิน ๑๐๐ ล้านบาท
ผลเจรจา	NBM และ รฟม. ยินยอม ดังนี้ - NBM วางหลักประกันสัญญาเพิ่มเติม สำหรับงานในระยะที่ ๑ เป็นจำนวนเงิน ๒๕๐ ล้านบาท - ให้หลักประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ ๒ ของสัญญาโครงการส่วนหลัก จำนวน ๓๕๐ ล้านบาท ครอบคลุม ถึงการดำเนินงานในระยะที่ ๒ ของโครงการส่วนต่อขยาย	
๖.	ประเด็น : ค่าจ้างที่ปรึกษา	
	พิจารณาเพิ่มวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาของ รฟม. ของโครงการส่วนต่อขยาย	ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้อง กับงานของที่ปรึกษาของ รฟม. ของโครงการส่วนต่อขยาย จำนวนเงินไม่น้อยกว่า ๑๓๐ ล้านบาท
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าจ้างที่ปรึกษาเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับโครงการส่วนต่อขยาย เป็นจำนวนเงินไม่เกินร้อยละ ๓ ของวงเงินค่าก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยาย ตามการประมาณการของ รฟม.	
๗.	ประเด็น : การเปิดให้บริการ	
๗.๑	กรณีเปิดให้บริการก่อนกำหนด	
	พิจารณาตามสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก ข้อ ๘.๖	- กรณีที่โครงการส่วนต่อขยาย จะเปิดให้บริการการเดินรถไฟฟ้าก่อนกำหนดวันเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า ผู้รับสัมปทานสามารถดำเนินการได้ภายใต้เงื่อนไขและ ข้อความ ตามสัญญาข้อ ๘.๖ ของสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก - และในกรณีที่โครงการส่วนต่อขยาย เปิดให้บริการตามหรือหลังกำหนดวันเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า ผู้รับสัมปทานก็ยังคงต้องดำเนินการภายใต้เงื่อนไขและ ข้อความตามสัญญาข้อ ๘.๖ และข้อ ๙. ในส่วนของหนังสือ รับรองต่างๆ (Certificate) ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก เช่นเดียวกัน
ผลเจรจา	NBM และ รฟม. เห็นพ้องร่วมกันให้ยกเลิกเงื่อนไขและประเด็นเจรจານี้	

เนื่องจาก ...

	เนื่องจากกลไกตามข้อ ๘.๖ ของสัญญาโครงการส่วนหลัก ไม่สามารถช่วยเยียวยาความเสียหายให้กับ NBM กรณีการส่งมอบพื้นที่โครงการส่วนต่อขยาย ไม่เป็นไปตามแผนได้	
๗.๒	กรณีเปิดให้บริการล่าช้ากว่ากำหนดและค่าปรับ	
	ค่าปรับของโครงการส่วนหลัก ยังคงพิจารณาจากเงินค่าปรับช่วงงานในระยะที่ ๑ ตามข้อ ๘.๔	ผู้รับสัมปทานยังต้องรับผิดชอบค่าปรับช่วงงานในระยะที่ ๑ ของโครงการส่วนหลัก ตามสัญญาข้อ ๘.๔ ของสัญญาร่วมลงทุน
	พิจารณาเพิ่มเติมค่าปรับของโครงการส่วนต่อขยาย	หากผู้รับสัมปทานไม่สามารถส่งมอบงานโครงการส่วนต่อขยาย ในระยะที่ ๑ ตามที่กำหนด ผู้รับสัมปทานจะต้องถูกปรับเป็นจำนวนเงิน ๔๐๐,๐๐๐ บาทต่อวัน
ผลเจรจา	NBM ยินยอม ดังนี้ - NBM รับผิดชอบค่าปรับงานในระยะที่ ๑ ของโครงการส่วนหลัก ตามข้อ ๘.๔ สัญญาโครงการส่วนหลัก - NBM รับชำระค่าปรับเป็นจำนวนเงิน ๔๐๐,๐๐๐ บาทต่อวัน หากไม่สามารถส่งมอบโครงการส่วนต่อขยาย ในระยะที่ ๑ ตามกำหนด	
๘.	ประเด็น : กรรมสิทธิ์	
๘.๑	รพม. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการขอใช้พื้นที่ตามแนวเขตทางจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง	- การเวนคืนของโครงการส่วนหลัก ให้คงเงื่อนไข ตามข้อ ๓.๒ (ข) ของสัญญาร่วมลงทุน - ในส่วนของโครงการส่วนต่อขยาย ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่จัดหา (ทางเลือกที่ ๑) หรือสนับสนุน การเวนคืน (ทางเลือกที่ ๒) สำหรับพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นจากการมีโครงการส่วนต่อขยาย ทั้งหมดตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓.๖.๔ โดยผู้รับสัมปทานมีหน้าที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นสำหรับทั้ง ๒ ทางเลือก - แนวทางการจัดหาพื้นที่ในโครงการส่วนต่อขยาย <u>ทางเลือกที่ ๑</u> ให้ผู้รับสัมปทานซื้อที่ดินในส่วนที่ต้องใช้ในการก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยาย จากเอกชน พร้อมโอนกรรมสิทธิ์ให้ รพม. ตามแผนการดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย <u>ทางเลือกที่ ๒</u> รพม. เริ่มกระบวนการเวนคืนคู่ขนานกับทางเลือกที่ ๑
๘.๒	ผู้รับสัมปทานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ทั้งหมด โดย รพม. จะต้องไม่มีภาระค่าใช้จ่ายใดๆ	ทั้งนี้ รพม. มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการใช้ดุลยพินิจสั่งให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการตามทางเลือกที่ ๑ หรือทางเลือกที่ ๒ - การขอใช้พื้นที่ของหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ในการก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยาย - รพม. จะดำเนินการเจรจาขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ โดยผู้รับสัมปทานจะต้องสนับสนุนการดำเนินการดังกล่าวอย่างเต็มที่ - ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานภาครัฐนั้นๆ และรับการค่าใช้จ่ายทั้งปวง

ผลเจรจา	NBM และ รฟม. ยอมรับ ดังนี้ • คงเงื่อนไขการเวนคืนตามสัญญาโครงการส่วนหลัก ข้อ ๓.๒ (ข) • NBM ดำเนินหน้าที่จัดหา/สนับสนุนการเวนคืน สำหรับพื้นที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดในส่วนของโครงการส่วนต่อขยายตามข้อ ๓.๖.๔ สัญญาโครงการส่วนหลัก • NBM รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นในการจัดหาพื้นที่ในโครงการส่วนต่อขยาย ทั้งนี้ รฟม. จะดำเนินการตามขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินคู่ขนานไปกับ NBM ดำเนินการให้ได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ในที่ดิน สำหรับการใช้พื้นที่หน่วยงานภาครัฐ • รฟม. จะดำเนินการเจรจาขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ โดย NBM จะสนับสนุนการดำเนินการของ รฟม. อย่างเต็มที่ • NBM จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานภาครัฐนั้นๆ และรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งปวง
๘.๓	กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการส่วนต่อขยายให้อ้างอิงตามสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก โดยผู้รับสัมปทานต้องส่งมอบกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ได้จัดสร้างหรือจัดหาทั้งหมดให้ตกเป็นของ รฟม. ตามมาตรา ๔๖ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ รวมถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอื่นๆ โดย รฟม. จะมอบสิทธิในการใช้โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและทรัพย์สิน ที่ได้จัดสร้างหรือจัดหาให้แก่ผู้รับสัมปทาน เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามสัญญาต่อไป บรรดาทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับโครงการส่วนต่อขยาย ที่ผู้รับสัมปทานได้จัดหาและจัดสร้างภายใต้สัญญา อาทิ ที่ดินสิ่งปลูกสร้าง ขบวนรถไฟฟ้า ทางเชื่อมอาคารต่างๆ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามสัญญา ผู้รับสัมปทาน จะต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ รฟม. ทั้งสิ้นก่อนเริ่มใช้งาน ตามมาตรา ๔๖ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ รวมถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอื่นๆ โดย รฟม. จะมอบสิทธิในการใช้โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและทรัพย์สินที่ได้จัดสร้างหรือจัดหาให้แก่ผู้รับสัมปทาน เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามสัญญาต่อไป
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินโครงการส่วนต่อขยาย ที่ได้จัดหาและจัดสร้างภายใต้สัญญาให้แก่ รฟม. ก่อนเริ่มใช้งาน ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดย รฟม. จะมอบสิทธิให้ NBM เพื่อดำเนินงานตามสัญญาต่อไป
๘.	ประเด็น : การทำประกันภัย
พิจารณาเพิ่มการทำประกันภัยโครงการโดยอ้างอิงตามข้อ ๑๖. สัญญาร่วมลงทุนโครงการส่วนหลัก ให้ครอบคลุมโครงการส่วนต่อขยาย	ผู้รับสัมปทานจะต้องเพิ่มวงเงินประกันภัยโครงการจากการมีโครงการส่วนต่อขยาย โดยเพิ่มเติมตามข้อ ๑๖. ของสัญญาร่วมลงทุนโครงการส่วนหลัก ดังนี้ • งานในระยะที่ ๑ • ความเสี่ยงภัยทุกชนิด รวมถึงกรณีของภัยจากจลาจล ภัยนัดหยุดงานและการก่อความไม่สงบ (Contractor All Risks & Strikes, Riots and Civil Commotion) ในทรัพย์สิน รวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์อื่นๆ ของผู้รับสัมปทาน ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการระบบไฟฟ้าสายส่งหลัก และส่วนต่อขยาย ตลอดเวลาการดำเนินงานในระยะที่ ๑ ซึ่งต้องครอบคลุมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด

		• ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) โดยครอบคลุมความเสี่ยงภัยทุกชนิด ทุกประเภทที่อาจเกิดขึ้นจากการเรียกร้อง การทวงถาม และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บต่อร่างกายหรือการสูญเสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานในระยะที่ ๑ โฉงเงิน ไม่น้อยกว่า ๕๕๐ ล้านบาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง ซึ่งครอบคลุมทั้งของโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย • งานในระยะที่ ๒ • ความเสี่ยงภัยทุกชนิด รวมถึงกรณีของภัยจลาจล ภัยนัดหยุดงานและการก่อความไม่สงบ (All Risks & Strikes, Riots and Civil Commotion) ในทรัพย์สิน ตลอดระยะเวลาการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในระยะที่ ๒ สำหรับระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนหลัก และส่วนต่อขยาย ทั้งหมด ซึ่งจะรวมถึงงานโยธา อุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ตลอดจนเครื่องจักรและอุปกรณ์อื่นๆ ของผู้รับสัมปทานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนหลัก และส่วนต่อขยาย ซึ่งต้องครอบคลุมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด และ • ความรับผิดชอบต่อสาธารณะ (Public Liability) โดยครอบคลุมความเสี่ยงภัยทุกชนิด ทุกประเภทที่อาจเกิดขึ้นจากการเรียกร้อง การทวงถาม และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บต่อร่างกายหรือการสูญเสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทาน ในระยะที่ ๒ โฉงเงินไม่น้อยกว่า ๕๕๐ ล้านบาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง ซึ่งครอบคลุมทั้งของโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย และ • การประกันภัยสำหรับการหยุดชะงักงันของธุรกิจ (Business Interruption Insurance) ซึ่งครอบคลุมทั้งของโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย
ผอ.เจรจา	NBM ยอมรับ ดำเนินการเพิ่มเติมการรับประกันภัย ตามข้อ ๑๖: ของสัญญาโครงการส่วนหลัก ให้ครอบคลุมทั้งของโครงการส่วนหลัก และส่วนต่อขยาย ดังนี้ • งานในระยะที่ ๑ (๑) ความเสี่ยงภัยทุกชนิด (๒) ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) วงเงินไม่น้อยกว่า ๕๕๐ ล้านบาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง • งานในระยะที่ ๒	

	(๑) ความเสี่ยงภัยทุกชนิด (๒) ความรับผิดชอบต่อสาธารณะ (Public Liability) วงเงินไม่น้อยกว่า ๕๕๐ ล้านบาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง (๓) ประกันภัยสำหรับการหยุดชะงักของธุรกิจ (Business Interruption Insurance)	
๑๐.	ประเด็น : ด้านกฎหมาย	
	การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ตามขั้นตอนและวิธีการในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
ผลเจรจา	NBM และ รฟม. ยอมรับ ในการดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ตามขั้นตอนและวิธีการใน พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	
๑๑.	ประเด็นอื่นๆ : เพื่อแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม	
๑๑.๑	ผลประโยชน์ทางอ้อม (Indirect Benefit) ของพื้นที่บริเวณเมืองทองธานี	- เมื่อมีโครงการส่วนต่อขยาย จะทำให้เกิดการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ อย่างมาก ซึ่งจะเป็นผลทำให้โครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่โดยรอบมีมูลค่าสูงขึ้นและมีผลกำไรมากขึ้น - ดังนั้น ให้ผู้รับสัมปทานเสนอผลประโยชน์ให้ รฟม. อันเนื่องมาจากมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่โดยรอบโครงการส่วนต่อขยาย ที่เพิ่มขึ้นจากมีโครงการส่วนต่อขยาย
ผลเจรจา	รฟม. ยอมรับ ข้อชี้แจงของ NBM ที่สรุปว่า NBM เป็นคนละนิติบุคคลกับบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) (B-Land) ซึ่งเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ โดยรอบโครงการส่วนต่อขยาย ดังนั้น NBM จึงไม่มีสิทธิตามกฎหมายหรือสิทธิตามสัญญากำหนดให้ B-Land แบ่งผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมจากมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ ในพื้นที่บริเวณเมืองทองธานีที่เพิ่มขึ้นได้	
๑๑.๒	การให้ รฟม. มีส่วนแบ่งผลตอบแทนจากการเชื่อมต่อกับอาคารและพื้นที่ของเมืองทองธานี	- การเชื่อมต่อกับโครงการส่วนต่อขยายใดๆ จะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเงื่อนไขที่หน่วยงานภาครัฐต่างๆ กำหนด และจะต้องได้รับการอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รฟม. ก่อน - การจัดเก็บรายได้ที่เกิดจากการเชื่อมต่อใดๆ ของโครงการส่วนต่อขยาย ให้ผู้รับสัมปทานเสนอส่วนแบ่งของผลประโยชน์ที่ผู้รับสัมปทานจะได้รับจากการเชื่อมต่อกับอาคารและพื้นที่ของเมืองทองธานีให้ รฟม. ส่วนหนึ่ง
ผลเจรจา	NBM และ รฟม. ยอมรับ ดังนี้ ๑) การจะเชื่อมต่อโครงการส่วนต่อขยาย กับอาคารและพื้นที่ของเมืองทองธานี NBM จะดำเนินการภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยต้องได้รับการอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รฟม. ก่อน ๒) สิทธิในรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (รวมถึงการเชื่อมต่อ) เป็นไปตามสัญญาโครงการส่วนหลัก	
๑๑.๓	ผลกระทบจากนโยบายการใช้ตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วม (Common Ticket and Common Fare)	เนื่องจากนโยบายการใช้ระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) รวมถึงการประยุกต์ใช้ระบบค่าโดยสารแบบ Common Fare ที่จะเริ่มใช้งาน

		ในอนาคตอันใกล้ อาจส่งผลให้มีผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ได้ค่าโดยสารของผู้รับสัมปทาน ผู้รับสัมปทานต้องยอมรับผลกระทบต่อโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย จากการใช้ตัวร่วมและค่าโดยสารรวมตามนโยบายของรัฐบาลที่จะมีขึ้นในอนาคต โดยผู้รับสัมปทานตกลงยินยอมรับการผูกพันตามหน้าที่ ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๑๓. ทุกประการ
ผลเจรจา	NBM ยินยอม	รับผลกระทบต่อโครงการส่วนหลัก และส่วนต่อขยาย จากการใช้ตัวร่วมและค่าโดยสารรวมตามนโยบายของรัฐบาลที่จะมีขึ้นในอนาคต และรับการผูกพันตามหน้าที่ข้อ ๑๓. สัญญาโครงการส่วนหลัก
๑๒.	ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อ รฟม.	
	-	ผู้รับสัมปทานสามารถเสนอข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อ รฟม. เพิ่มเติมได้ ทั้งนี้ จะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย โดย รฟม. ขอสงวนสิทธิ์ในการพิจารณาข้อเสนอดังกล่าวหรือไม่ก็ได้
ผลเจรจา	NBM ไม่มีข้อเสนออื่นๆ เพิ่มเติม	
๑๓.	ประเด็นเพิ่มเติม	
	ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่อาจเกิดขึ้น ในอนาคตทั้งหมด จากการดำเนินโครงการส่วนต่อขยาย หมายเหตุ: ตามมติคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๒	-
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ ว่ามีหน้าที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตทั้งหมด จากการดำเนินโครงการส่วนต่อขยาย	

๓.๑.๓ ผลกระทบจากการแก้ไขสัญญา

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้เจรจาเงื่อนไขและประเด็นเจรจา กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี จนได้ข้อยุติร่วมกันแล้ว จึงได้ร่วมกันจัดเตรียมสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข โดยมีหลักการ ดังนี้

(๑) ดำเนินการตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๙ ซึ่งระบุว่า กรณีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุน คู่สัญญาต้องมาเจรจาเงื่อนไขต่างๆ ที่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมใหม่ โดยต้องไม่ทำให้ รฟม. ได้รับสิทธิตามสัญญาร่วมลงทุนน้อยกว่าที่ได้รับอยู่เดิม

(๒) ดำเนินการปรับแก้ไขเฉพาะข้อที่จำเป็นเพื่อให้สอดคล้องกับผลเจรจาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ระหว่าง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ที่ได้ข้อยุติตามความเห็นของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับดูแล

(๓) ดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ในส่วนของคำจำกัดความหรือคำนิยาม กรณีที่ในร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข มีการกำหนดคำนิยามที่จำเป็นเพิ่มเติม ซึ่งคำและข้อความเหล่านั้น ให้มีความหมายตามระบุไว้ในร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข หากไม่มีการกำหนดความหมายไว้เป็นอย่างอื่น ให้มีความหมายตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน โดยกรณีข้อความใดในสัญญาร่วมลงทุนที่มีได้แก้ไขเพิ่มเติม

ให้คงมี ...

ให้คงมีผลบังคับและผูกพันคู่สัญญา ตามกำหนดในสัญญาร่วมลงทุนทุกประการ นอกจากนี้ในส่วนของเอกสารแนบท้าย ร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาร่วมลงทุน

๓.๒ ร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข

๓.๒.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพม๐๐๔/๙๒๓ ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๖๓ นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่ได้เจรจากับเอกชนคู่สัญญา (บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด) ให้สำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจสอบพิจารณาตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ พร้อมทั้งชี้แจงข้อเท็จจริงเพิ่มเติมต่อสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อประกอบการพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข

๓.๒.๒ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๘๕๗๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ แจ้งผลการตรวจสอบพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข โดยได้นำส่งร่างสัญญาซึ่งได้พิมพ์กรังขึ้นใหม่ พร้อมแจ้งข้อสังเกต ดังนี้

(๑) เนื่องจากร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่ส่งมาให้สำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจสอบพิจารณานี้มีวงเล็บ “[.]” ที่ยังไม่ได้ใส่ข้อความหรือตัวเลขในวงเล็บ ดังนั้น ก่อนลงนามในร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะต้องตรวจสอบความถูกต้องของข้อความหรือตัวเลข ให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่ปรากฏด้วย

(๒) ร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ข้อ ๑.๒ ข้อ ๕ และข้อ ๖ กำหนดเกี่ยวกับเรื่อง ระยะทาง การจัดเก็บรายได้ และระยะเวลาการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ซึ่งเป็นรายละเอียดทางเทคนิคและการบริหารสัญญา ดังนั้น ก่อนลงนามในสัญญาการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรตรวจสอบข้อกำหนดดังกล่าวให้ถูกต้องครบถ้วนและสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของโครงการ รวมถึงผลการเจรจาระหว่าง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด

สำหรับเอกสารแนบท้ายร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข นั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มิได้ส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อประกอบการพิจารณา ประกอบกับเอกสารดังกล่าว เป็นเอกสารทางเทคนิค มิใช่เอกสารทางกฎหมาย สำนักงานอัยการสูงสุดจึงมีอาจตรวจสอบพิจารณาให้ได้ อย่างไรก็ตาม ก่อนลงนามสัญญาการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรตรวจสอบเอกสารแนบท้ายสัญญาต่างๆ มิให้ ขัดหรือแย้งกับร่างสัญญาที่สำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจสอบพิจารณาให้แล้ว และควรตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วน ของเอกสารแนบท้ายสัญญาต่างๆ ด้วย

(๓) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะต้องตรวจสอบขั้นตอน การดำเนินการว่าได้ดำเนินการถูกต้องตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนแล้ว และ เนื่องจากการดำเนินการตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูในส่วนต่อขยายจะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังนั้น ก่อนลงนามผูกพันในสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งจะเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามความในมาตรา ๔๘ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติ ดังกล่าว

(๔) หลังจากที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขนี้แล้ว การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการตามบทเฉพาะกาลของพระราชบัญญัติ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) ที่กำหนดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ

ตามแนวทาง ...

ตามแนวทางในหมวด ๗ การแก้ไขและการทำสัญญาใหม่ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยส่งความเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแล ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และความเห็นของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาแล้วนี้ ไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

๓.๒.๓ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพม๐๐๗/๑๒๗๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓ นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดพิมพ์ร่างขึ้นใหม่ พร้อมแจ้งข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ให้บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด พิจารณา ทั้งนี้ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้มีหนังสือที่ NBM.MRTA.๐๑๕๒.PK๑๐๐๐.๒๒.๐๖.๒๐๒๐ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๓ ถึง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย แจ้งเห็นด้วยกับร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่สำนักงานอัยการสูงสุด พิมพ์ร่างขึ้นใหม่โดยไม่มีความเห็นเพิ่มเติม

๓.๒.๔ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพม๐๐๗/๑๕๑๒ ลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ นำส่งความเห็นของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการกำกับดูแล และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ รวมถึงร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุด พิมพ์ร่างขึ้นใหม่ พร้อมทั้งชี้แจงข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ให้กระทรวงคมนาคม พิจารณาเสนอขอความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี โดยสรุป ดังนี้

การชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของ สำนักงานอัยการสูงสุด

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ต่อร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ดังนี้

(๑) ข้อสังเกตที่ (๑) – (๒) ร่างสัญญาและเอกสารแนบท้ายร่างสัญญา

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะดำเนินการตรวจสอบร่างสัญญาและเอกสารแนบท้ายร่างสัญญาให้ถูกต้องครบถ้วนตามข้อสังเกตทุกข้อก่อนการลงนามสัญญาต่อไป

(๒) ข้อสังเกตที่ (๓) การตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของขั้นตอนการดำเนินการ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการตามกระบวนการแก้ไขสัญญา โดยถูกต้องครบถ้วนตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยได้เสนอเหตุผลและความจำเป็นในการขอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ประกอบด้วย ผลการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน เงื่อนไข และประเด็นการเจรจา ผลการเจรจา และที่เพิ่มเติมระหว่างคู่สัญญา และร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ต่อคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมถึงคณะกรรมการกำกับดูแล เพื่อพิจารณามาเป็นลำดับ พร้อมทั้ง ได้เสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ให้สำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจพิจารณาตามหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่ มาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งนี้ ในประเด็นการจัดทำรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณา ซึ่งที่ประชุมฯ ได้มีมติเห็นชอบให้สำนักงาน

นโยบาย ...

นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการเพื่อให้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ก่อนลงนามผูกพันในสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดต่อไป

(๓) ข้อสังเกตที่ (๔) การเสนอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ผนวกรวมความเห็นของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการกำกับดูแล และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ พร้อมทั้งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาแล้ว มายังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรี ตามแนวทางที่ระบุในหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามที่เสนอมาพร้อมนี้ด้วย โดยสรุปดังนี้

(๓.๑) การประชุมคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

- ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒
- ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
- ครั้งที่ ๖/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๒
- ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๓
- ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๓

(๓.๒) การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล

- ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
- ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๓
- ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
- ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๓

(๓.๓) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้พิจารณาแนวทางการดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี และมีความเห็นโดยสรุปว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี เข้าข่ายเป็นโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๓ การดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๓.๓.๑ กรณีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ นำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศพิจารณารวม ๒ ครั้ง ต่อมาคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๓ เมษายน ๒๕๖๓ ได้มีมติเห็นชอบ และให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

นำรายงาน ...

นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ ที่ปรับปรุงรายละเอียดตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ แล้วเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

(๒) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยนำส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ที่ได้ปรับปรุงรายละเอียดตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณานำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป

๓.๓.๒ ผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๓ ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ – ๓

๔. ข้อกฎหมาย

๔.๑ พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

มาตรา ๔๗ ในกรณีต้องมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอเหตุผลและความจำเป็นในการขอแก้ไขต่อคณะกรรมการกำกับดูแลเพื่อพิจารณา

ในกรณีที่คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่มีสาระสำคัญให้คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาแล้วแจ้งต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อทราบต่อไป

ในกรณีที่คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่เป็นสาระสำคัญให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอประเด็นที่ขอแก้ไข ผลกระทบจากการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน และรายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อคณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาด้วย และถ้าคณะกรรมการกำกับดูแล เห็นด้วยกับการแก้ไข ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา ก่อนส่งความเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแลพร้อมทั้งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับใหม่ ที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาแล้วไปยังรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

ให้คณะกรรมการประกาศกำหนดลักษณะการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ

หน่วยงานเจ้าของโครงการอาจว่าจ้างที่ปรึกษาซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดเพื่อให้คำปรึกษาในการพิจารณาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนได้

๔.๒ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

มาตรา ๖๘ โครงการใดที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และโครงการนั้นเป็นโครงการภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(๓) โครงการที่อยู่ในระหว่างขั้นตอนตามหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ ดำเนินการตามบทบัญญัติในหมวดดังกล่าวต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ และให้ดำเนินการในขั้นตอนตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

๔.๓ พระราชบัญญัติ ...

๔.๓ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา ๔๙ ในกรณีที่มีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการและเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้มีความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วย

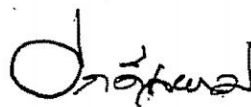
มาตรา ๕๑/๖ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือได้รับความเห็นชอบหรือถือว่าได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการสามารถนำไปใช้เพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีหรือประกอบการพิจารณาอนุญาตตามกฎหมายได้เป็นระยะเวลาห้าปีนับแต่วันที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหรือหน่วยงานของรัฐตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่แทนได้มีหนังสือแจ้งความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือความเห็นชอบของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ แล้วแต่กรณี

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรเสนอเรื่องการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) พร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องและ Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
กองกฎหมาย
โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๖๓
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๖
Email: Toey_sv@hotmail.com

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า
โทร. ๐ ๒๗๑๖ ๔๐๐๐
โทรสาร ๐ ๒๗๑๖ ๔๐๒๒