

ด่วนที่สุด

ที่ กค (ปคร) ๐๖๐๒/๔๗๓๐



กก. ๑๖๑
รบ. ๑๕๐.๑.๖๓
เด. ๑๑.๐๗.๖๓

สำนักเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาฯ
รับที่ ๑๓๖๘๙
รับที่อีเมล
วันที่ ๑๕ ส.ค. ๒๕๖๓ ๑๐๖

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐

๙๙/ ด้านขวา ๒๕๖๓

เรื่อง ขอความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและช่องบารุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี

เรียน เลขานุการคณะกรรมการพัฒนาฯ

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๖๖๕๕ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๙
๒. หนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๖๖๕๗ ลงวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๐

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการพัฒนาฯ
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๗/๑๕๑๒ ลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓
๓. เอกสารประกอบการพิจารณา เรื่อง ขอความเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้าง งานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและช่องบารุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ฉบับแก้ไข กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๖ มาตรา ๔๗
๔. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการพัฒนาฯ
๕. วิธีทัศน์และบทบรรยายเรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้าง งานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและช่องบารุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี มาเพื่อคณะกรรมการพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องเสนอคณะกรรมการพัฒนาฯ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๑) และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการพัฒนาฯ พ.ศ. ๒๕๖๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน หัวใจ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรบุล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการพัฒนาฯ ด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะกรรมการพัฒนาฯ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๙ ได้มีมติอนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดียว (Monorail) ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา รายละเอียดปรากฏตามอ้างถึง ๑

๑.๒ คณะกรรมการพัฒนาฯ ...

๑.๒ คณารัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือก เอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบทราฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โดยมีกลุ่มกิจการร่วมค้าปีเอ索วาร์ (BSR Joint Venture: BSR JV) เป็นผู้รับสัมปทาน รายละเอียดปรากฏตามอ้างถึง ๒

๑.๓ การรุฟไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น แบงกอกโนโนเรล จำกัด (ผู้รับสัมปทาน Northern Bangkok Monorail: NBM) (นิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นโดย BSR JV) ได้ลงนามสัญญา ร่วมลงทุน การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบทราฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ ซึ่งสัญญา ในข้อ ๑๖.๙ ได้ระบุเกี่ยวกับข้อเสนอของ ผู้รับสัมปทานในขั้นการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ที่เสนอจะก่อสร้าง ส่วนต่อขยายแยกออกจากเส้นทางสายหลัก เพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานีศรีรัช (PK-๑๐) เข้าสู่ใจกลางพื้นที่เมืองทองธานี สรุปว่า ภายในกำหนดเวลาของงานในระยะที่ ๑ ผู้รับสัมปทานตกลงผูกพันตามข้อเสนอของที่ ๓ กรณี ส่วนต่อขยาย โดยคู่สัญญาตกลงจะดำเนินการให้ถูกต้องตาม กระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ให้ครบถ้วน และในกรณีที่มีความจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญานี้ คู่สัญญาต้องมาเจรจาเพื่อนำไปต่อๆ กัน ที่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมใหม่ แต่ต้องไม่ทำให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รับสิทธิตามสัญญา น้อยกว่าที่ได้รับอยู่ดี

๑.๔ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ NBM ได้ดำเนินการเจรจาต่อรองเงื่อนไขต่างๆ ของโครงการส่วนต่อขยายฯ เพื่อแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู พร้อมทั้งเสนอคณะกรรมการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการ รฟม.) คณะกรรมการกำกับดูแล พิจารณาเป็นลำดับ จนเป็นที่ยุติ รวมถึงได้ส่งร่างสัญญา ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา จึงได้เสนอร่างสัญญา ร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบทราฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ฉบับแก้ไข กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานี ศรีรัช - เมืองทองธานี นัยังควรทรงคุณภาพเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอบรรษัทผู้รับเหมาที่ขอเสนอ

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณารัฐมนตรี

เนื่องจากการแก้ไขร่างสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบทราฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณารัฐมนตรีก่อนตามพระราชบัญญัติ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการอย่างรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๔๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) และพระราชบัญญัติการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๔ มาตรา ๔ (๑)

๓. สาระสำคัญของเรื่องที่จะเสนอ

๓.๑ เหตุผลและความจำเป็น ประเด็นที่ขอแก้ไข ผลกระทบและการดำเนินการแก้ไข สัญญาร่วมลงทุน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น แบงกอกโนโนเรล จำกัด ได้เจรจาเงื่อนไขและประเด็นต่างๆ เพื่อแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี พร้อมทั้งเสนอคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการการกำกับดูแลพิจารณา มาเป็นลำดับจนเป็นที่ยุติ โดยสรุปเหตุผลและความจำเป็น ประเด็นที่ขอแก้ไข ผลกระทบจากการแก้ไข ดังนี้

๓.๑.๑ เหตุผล ...

๓.๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น

(๑) การพิจารณาข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย)

(๑.๑) ในการยื่นเอกสารข้อเสนอของขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๘ กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอ索าร์ ได้ยื่นข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) ต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่าจะก่อสร้าง ส่วนต่อขยาย (Spur Line) แยกออกจากเส้นทางสายหลัก เพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานีศรีรัช (PK-๑๐) เข้าสู่ใจกลางพื้นที่ เมืองทองธานี จำนวน ๖ สถานี

(๑.๒) สำนักเลขที่การคลังรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๖๓๘ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐ แจ้งมติคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ให้คณะกรรมการคัดเลือก รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการการตุษฎีก้าไปพิจารณาปรับปรุงร่างสัญญาร่วมลงทุนโดยสรุปว่า ในขั้นนี้ (การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน) ไม่ควรนำข้อเสนอของที่ ๓ ของกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอ索าร์มาดำเนินต่อไป เป็นเอกสารแนบท้ายสัญญา ซึ่งจะมีผลผูกพันเข่นเดียวกับสัญญา เนื่องจากข้อเสนอดังกล่าวเป็นส่วนที่เพิ่มเติม จากเส้นทางทั่วที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๘ จึงมีความจำเป็นจะต้องศึกษาวิเคราะห์ ในรายละเอียดและดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ทั้งนี้ คณะกรรมการคัดเลือกจึงได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีตามข้อสังเกตในประเด็นข้อเสนอของที่ ๓ และเสนอกรากร่วมคณะกรรมการพิจารณาเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

(๒) การศึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี

(๒.๑) ในการเสนอผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนและร่างสัญญาร่วมลงทุน ต่อคณะรัฐมนตรี การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๔/๑๑๒๘ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๐ ถึงกรากร่วมกับ ศึกษาดูงาน ชี้แจงแนวทางดำเนินการเกี่ยวกับข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) โดยสรุปว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะศึกษารายละเอียดความเหมาะสม (Feasibility Study) เป็นการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร ตัวนเคนิก ตัวนเศรษฐศาสตร์และการเงิน แผนการเดินรถ การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เป็นต้น ออกแบบ จัดทำรายงานศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติ ก่อริ้วเอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งนี้ หากผลการศึกษาและออกแบบข้างต้นมีผลปรากฏว่า เส้นทางส่วนต่อขยายเป็นประโยชน์ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะนำเสนอโครงการส่วนต่อขยาย ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๒.๒) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการศึกษาโครงการ รถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี พบว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี เป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย รวมทั้งเป็นประโยชน์สาธารณะ และสอดคล้องกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในภาพรวม ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๙

(๓) การบรรจุโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

(๓.๑) คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๓๓ สิงหาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบผลการศึกษาเชิงหลักการโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี และให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นำเสนอง Krairong น้ำเส้นอกรากร่วมกับ ศึกษาดูงาน ชี้แจงแนวทางดำเนินการ

พิจารณา เสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เพื่อเห็นชอบให้บรรจุในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อไป

(๓.๒) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เส้นเชือกรัฐท่องคมนาคม
พิจารณาเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เห็นชอบให้บรรจุในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งนี้ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และคงรัฐมนตรีในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติรับทราบสรุปมติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ดังกล่าวแล้ว

โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี มีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางบนถนนแจ้งวัฒนะ เชื่อมต่อกับสถานีศรีรัช (PK-๑๐) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแคราย – มีนบุรี ก่อนเดิ่งข้ามวิ่งเข้าสู่พื้นที่เมืองทองธานีไปตามถนนแจ้งวัฒนะ – ปากเกร็ด ๓๙ ขนาดกับทางพิเศษอุดรรัตน์ ผ่านวงเวียนเมืองทองธานีซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานี MT-๐๑ และวิ่งต่อเนื่องไปยังจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณสะพานเมืองทองธานีซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานี MT-๐๒ รวมระยะทางประมาณ ๓ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๒ สถานี

(๔) ลำดับความเป็นมาการดำเนินการเพื่อแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอก โนโนในเรล จำกัด ได้ดำเนินการตามข้อผูกพันในสัญญาฯ ร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๔ โดยได้ร่วมกันเจรจาประเด็นและเงื่อนไขต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและที่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมใหม่ มาเป็นลำดับจนได้ข้อยติ รวมถึงการร่างสัญญาฯ ร่วมลงทุนฉบับแก้ไข กรณีโครงการส่วนต่อขยาย ให้สอดคล้องกับผลการเจรจาโครงการส่วนต่อขยาย ตามมติคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และมติคณะกรรมการกำกับดูแล โดยสรุปลำดับความเป็นมาการดำเนินการ ดังนี้

ลำดับความเป็นมาการดำเนินการ		วันที่
การศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน นำเสนอ และประเมินการเจรจาโครงการส่วนต่อขยาย กับ NBM		
คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบผลการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน นำเสนอ และประเมินการเจรจา ให้แก่ รฟม. เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณา	๒๕ มกราคม ๒๕๖๒	
คณะกรรมการกำกับดูแล เห็นด้วยกับประชุมที่นั่นเจรจา ตามมติคณะกรรมการ รฟม. (๒๕ มกราคม ๒๕๖๒) ให้ รฟม. เสนอคณะกรรมการ รฟม. พิจารณาอนุมายสัญญาฯ ระหว่าง กับ NBM	๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒	
การเจรจาและที่เพิ่มเติมโครงการส่วนต่อขยาย กับ NBM		
คณะกรรมการ รฟม. มอบหมายให้ผู้ว่าการ รฟม. เป็นผู้แทน รฟม. เจรจา กับ NBM	๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒	
รฟม. มีหนังสือนำเสนอส่งประเด็นการเจรจาให้ NBM พิจารณา	๘ มีนาคม ๒๕๖๒	
พ.ร.บ. การร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลบังคับใช้	๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒	
รฟม. และ NBM ประชุมเจรจาครั้งที่ ๑	๑๕ มีนาคม ๒๕๖๒	
รฟม. และ NBM ประชุมเจรจาครั้งที่ 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 รับทราบผลการเจราฯเพิ่มเติม ตามมติคณะกรรมการ รฟม. (๒๒ มกราคม ๒๕๖๓) โดยที่ รฟม. จัดเตรียมร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ร่วมกับ NBM และให้ทบทวนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ(สศร.) ถึงแนวทางการดำเนินการแก้ไขสัญญาฯร่วมลงทุน	๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
การร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฉบับแก้ไข กรณีโครงการส่วนต่อขยาย กับ NBM	๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
รฟม. และ NBM ได้ดำเนินการร่วมกันและมีหนังสือจัดเตรียมร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฉบับแก้ไข	กุมภาพันธ์ – ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๓
• รฟม. มีหนังสือแจ้ง NBM เพื่อร่วมกันจัดเตรียมร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฉบับแก้ไข	๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
• รฟม. และ NBM ประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณาฯร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฉบับแก้ไข	๓ มีนาคม ๒๕๖๓
• NBM มีหนังสือนำเสนอส่างร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ตามที่ได้จัดเตรียมร่วมกับ รฟม.	๔ มีนาคม ๒๕๖๓/๑๐ มีนาคม ๒๕๖๓
รฟม. มีหนังสือหารือ สศร. ถึงแนวทางการแก้ไขสัญญาฯร่วมลงทุน	๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
คณะกรรมการ รฟม. เที่ยงชอบร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฉบับแก้ไข	๑๑ มีนาคม ๒๕๖๓
คณะกรรมการกำกับดูแล เที่ยงชอบร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ตามมติคณะกรรมการ รฟม. (๑๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	๓ เมษายน ๒๕๖๓
รฟม. เสนอสำนักงานอัยการสูงสุด (อส.) ตรวจพิจารณา ร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ในส่วนที่ เป็นสาระสำคัญ	๑๖ เมษายน ๒๕๖๓
อส. ตรวจพิจารณาฯร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ	๗๙ เมษายน – ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓
รฟม. มีหนังสือนำเสนอเรื่องการแก้ไขสัญญาฯร่วมลงทุน ให้การตรวจสอบความพิจารณา	๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓

(๕) แนวทางการดำเนินการต่อข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย)

(๕.๑) การพิจารณาของคณะกรรมการ

(๑) คณะกรรมการรัฐมนตรีในราชป្រមเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้มี มติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาฯร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดทำระบบ รถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงครราย – มีนบุรี พื้นที่ ร่างสัญญาฯร่วมลงทุนฯ ในข้อ ๓๖.๕ ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงาน ได้ระบุถึง แนวทางการดำเนินการต่อข้อเสนอของที่ ๓ ซึ่งระบุว่า ข้อเสนอของที่ ๓ จะต้องเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการ และ การดำเนินงานของ รฟม. รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ และในกรณีที่มีความจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม สัญญานี้ คู่สัญญาต้องมาเจรจาเงื่อนไขต่างๆ ที่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมใหม่

(๒) คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในราชป្រមเมื่อวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และคณะกรรมการรัฐมนตรีในราชป្រម เมื่อวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติรับทราบสรุปมติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกถึงการบรรจุ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตั้งกล่าวแล้ว

(๕.๒) การพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๑) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้มีหนังสือที่ กค๐๘๗๐.๑/๕๙๗๗ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ตอบข้อหารือของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ในการพิจารณาแก้ไขสัญญาฯร่วมลงทุน ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ตามหมวด ๗ มาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๙ ดังบทเฉพาะกาล มาตรา ๖๘ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งในขณะนั้น อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคม พิจารณาแต่งตั้งขึ้นใหม่ โดยสรุปว่า คณะกรรมการกำกับดูแลฯ มีหน้าที่และอำนาจในการพิจารณาให้ความเห็น ประกอบการแก้ไขสัญญาฯร่วมลงทุน และตามที่พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนด

(๒) สำนักงาน ...

(๒) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้มีหนังสือที่ กคบด๙๐.๗/๒๕๒๗ ลงวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตอบข้อหารือของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการแก้ไขสัญญาาร่วมลงทุนโครงการไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เพื่อดำเนินโครงการไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ตามเจตนารมณ์และถูกต้องสอดคล้องกับข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยสรุปว่า โครงการไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เข้าข่ายเป็นโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๖ ซึ่งบทเฉพาะกาลมาตรา ๖๘ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนดให้ดำเนินการตามบัญญัติในหมวดดังกล่าวต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ

(๓) สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๔๕๗๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ แจ้งผลการตรวจพิจารณาเรื่องสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข โดยได้นำส่งร่างสัญญาซึ่งได้พิมพ์ยกร่างขึ้นใหม่ พร้อมทั้งแจ้งข้อสังเกตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการแก้ไขสัญญา โดยระบุว่า “หลังจากที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาเรื่องสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขนี้แล้ว โครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะต้องดำเนินการตามบทเฉพาะกาลของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) ที่กำหนดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ตามแนวทางในหมวด ๗ การแก้ไขและการทำสัญญาใหม่ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๖ โดยส่งความเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแล ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และความเห็นของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาแล้วนี้ ไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีต่อไป”

(๔.) การพิจารณาของคณะกรรมการการกำกับดูแล

คณะกรรมการการกำกับดูแลโครงการไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ตามมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ได้พิจารณาแนวทางการดำเนินขั้นตอนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดทัศนะบริษัทไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี กรณีโครงการไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี โดยมีความเห็นต่อแนวทางการดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน โดยสรุปว่า หากพิจารณาสัญญาร่วมลงทุน โครงการไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ซึ่งคณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ในข้อ ๑. คำนิยาม ที่ได้ระบุถึงข้อเสนอของที่ ๓ และในข้อ ๓๖.๕ ที่ระบุถึงเงื่อนไขของข้อเสนอของที่ ๓ เพื่อให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยาย (Spur Line) แยกออกจากเส้นทางสายหลัก แสดงให้เห็นว่าสัญญาร่วมลงทุน ได้วรับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรี โดยมีเงื่อนไขของข้อเสนอของที่ ๓ ให้คุ้มครองส่วนต่อขยายโดยไม่ต้องดำเนินการรายได้เงินปันให้กู้ก่อตั้งตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน

จากการดำเนินงานที่กล่าวไปข้างต้น คณะกรรมการและรับทราบถึงการดำเนินโครงการไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ตามข้อ (๔.๑) ประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานอัยการสูงสุด ได้พิจารณาข้อหารือและไม่ขัดข้อง ท่อแนวทางการดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ตามข้อ (๔.๒) รวมถึงคณะกรรมการการกำกับดูแลฯ ได้เห็นด้วยกับแนวทางการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ตามข้อ (๔.๓) ดังนั้น โครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและ NBM จึงได้ดำเนินการเจรจาต่อรองเงื่อนไขต่างๆ กรณีโครงการไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี เพื่อแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน โครงการไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี พร้อมทั้งเสนอคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการการกำกับดูแลฯ พิจารณาเป็นลำดับจนเป็นที่ยุติ โครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการส่งความเห็นของคณะกรรมการการกำกับดูแลฯ และร่างสัญญาร่วมลงทุน ที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบพิจารณาแล้วนายังกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีตามขั้นตอน พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๖

๓.๑.๔ ประเด็นที่ขอแก้ไข

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโนโนเรล จำกัด ได้เจรจาเงื่อนไขและประดิษฐ์ต่างๆ เพื่อแก้ไขสัญญาเร่วมลงทุน กรณีโครงการส่วนต่อขยาย ตามมีต่อไปนี้ คือ

ลำดับที่	เงื่อนไขและประดิษฐ์ต่างๆ	รายละเอียด
๑.	ประเด็น : ค่ามทคบ	
๑.๑	รูปแบบสถานศรีรัช (PK-๑๐) ของโครงการส่วนหลัก จะต้องมีการปรับปรุงแบบ เมื่อมีโครงการส่วนต่อขยาย งานโครงสร้าง งานสถาปัตยกรรม รวมทั้งค่าก่อสร้างที่มีการเปลี่ยนแปลง	ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ก่อสร้างสถานศรีรัช (PK-๑๐) รวมทั้งส่วนปรับปรุง เพื่อรองรับโครงการส่วนต่อขยาย รวมทั้งรับผิดชอบค่าก่อสร้างที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงงานทั้งหมด ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๙
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ ในกรณีที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลง ให้อาจรับโครงการส่วนต่อขยาย รวมทั้งรับผิดชอบค่าก่อสร้างที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงทั้งหมด ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๙	
๑.๒	ค่าเวนคืนพื้นที่เพิ่มขึ้นจากการมีโครงการส่วนต่อขยาย พื้นที่ตามแนวเขตทาง (Right of Way) เพิ่มขึ้น เนื่องจากโครงสร้างของโครงการส่วนต่อขยาย บางส่วนมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่เพิ่มเติมจากแนวเขตทางเดิมของโครงการส่วนหลัก	<ol style="list-style-type: none"> ๑. การเวนคืนของโครงการส่วนหลัก ให้คงเงื่อนไข ตามข้อ ๓๖.๘ ของสัญญาร่วมลงทุน ๒. ในส่วนของโครงการส่วนต่อขยาย ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่จัดหา (ทางเลือกที่ ๑) หรือสนับสนุนการเวนคืน (ทางเลือกที่ ๒) สำหรับพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นจากการมีโครงการส่วนต่อขยาย ทั้งหมด ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๙ โดยผู้รับสัมปทานมีหน้าที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นสำหรับทั้ง ๒ ทางเลือก แนวทางการจัดหาพื้นที่ในโครงการส่วนต่อขยาย <u>ทางเลือกที่ ๑</u> ให้ผู้รับสัมปทานซื้อที่ดินในส่วนที่ต้องใช้ในการก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยาย จากเอกชน พร้อมโอนกรรมสิทธิ์ให้ NBM. ตามแผนการดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย <u>ทางเลือกที่ ๒</u> NBM. เริ่มกระบวนการเวนคืนคู่ขนานกับทางเลือกที่ ๑ ทั้งนี้ NBM. มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการใช้คุณลักษณะ สั่งให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการต่อตามทางเลือกที่ ๑ หรือทางเลือกที่ ๒
ผลเจรจา	NBM ยอมรับ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • คงเงื่อนไขการเวนคืนตามสัญญาโครงการส่วนหลัก ข้อ ๓๖.๘ (๑) • ดำเนินหน้าที่จัดหาสนับสนุนการเวนคืน สำหรับพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นทั้งหมด ในส่วนของโครงการส่วนต่อขยาย ตามข้อ ๓๖.๙ สัญญาโครงการส่วนหลัก • รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นในการจัดหาพื้นที่ในโครงการส่วนต่อขยาย ทั้งนี้ NBM. จะดำเนินการตามขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์คืนคืนนานไปกับ NBM ดำเนินการให้คุ้มครองสิทธิประโยชน์ ไม่ดีคืน 	
๑.๓	การขอใช้พื้นที่หน่วยงานต่างๆ ในการก่อสร้าง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานนั้นๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการขอใช้พื้นที่ และการก่อสร้างอาคารทดแทน (หากมี)	<p>การขอใช้พื้นที่ของหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ในโครงการส่วนต่อขยาย</p> <ul style="list-style-type: none"> • รฟม.จะดำเนินการเจรจาขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานภาครัฐ ที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ โดยผู้รับสัมปทานจะต้องสนับสนุนการดำเนินการดังกล่าวอย่างเต็มที่

• ผู้รับสัมปทาน ...

		<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานภาครัฐนั้นๆ และรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งปวง
ผลประโยชน์	NBM และ รพม. ร่วมรับผิดชอบ • รพม. จะดำเนินการเจรจาขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบที่นั่นๆ โดย NBM จะสนับสนุนการดำเนินการของ รพม. ออย่างเต็มที่ • NBM จะปฏิบัติตามข้อกำหนดดูแลห่วงใยงานภาครัฐนั้นๆ และรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งปวง	
๑.๔	ระบบชำระบัญชีที่ครอบคลุมการคำนวณค่าโดยสารทั้งโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย	ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดหาระบบจำนำยตัวโดยสารของโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย เป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๑๐.๕ และเพื่อให้สำนักงานรองรับระบบด้วยความภายใต้การกำกับของกระทรวงคมนาคม
ผลประโยชน์	NBM ยอมรับ ในการจัดทำรายบุคคลรายตัวของโครงสร้างส่วนหลัก แต่ไม่ได้รับรับระบบด้วยร่วมภาระได้จากการกำกับของกระทรวงคมนาคม (ระบบ Europay Mastercard และ Visa (EMV))	
๑.๕	การกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ผลการให้บริการเดินรถไฟฟ้าของโครงการส่วนหลัก จะต้องมีลดลงจากการมีโครงการส่วนต่อขยาย	ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของตัวชี้วัด (KPI) ที่กำหนดให้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๓ ของสัญญาร่วมลงทุน ของโครงการส่วนหลัก สำหรับโครงการส่วนต่อขยาย เช่นกัน
ผลประโยชน์	NBM ยอมรับ จะปฏิบัติตาม KPI ที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๓ สัญญาโครงการส่วนหลัก ให้ร่วมส่งโครงการส่วนต่อขยาย ด้วย	
๒.	ประดิ่น : การจ่ายเงินค่าตอบแทนให้แก่ รพม. ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๑๓.๑	
๒.๑	เงินค่าตอบแทนตามข้อ ๑๓.๑ (ก) เพิ่มเติม อันเนื่องจากผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการส่วนต่อขยาย ทั้งนี้ ยังคงการจ่ายเงินค่าตอบแทนตามข้อ ๑๓.๑ (ก) เช่นเดิม	<ol style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทาน ยังคงชำระค่าตอบแทนให้แก่ รพม. เป็นไปตามสัญญาของเส้นทางหลักข้อ ๑๓.๑ ดังนี้ ข้อ ๑๓.๑ (ก) ผิบจำนวน ๒๕๐ ล้านบาท ตามข้อเสนอของผู้รับสัมปทานในเอกสาร แนบท้ายสัญญาหมายเลข ๗ ข้อ ๑๓.๑ (ข) ส่วนแบ่งรายได้เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าผลการศึกษาที่คาดการณ์เป็นพิเศษ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๗ และ ๘ ผลตอบแทนอันเนื่องจากโครงการส่วนต่อขยาย ให้ผู้รับสัมปทานให้ค่าตอบแทนเพิ่มโดยมี ๒ แนวทางเลือก ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทาน ชำระค่าตอบแทนเพิ่มเติมให้กับ รพม. เป็นส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ ๒ ของรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจริงของห้องโครงการ (๑๒ สถานี) ตลอดอายุโครงการ หรือ <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทาน ชำระค่าตอบแทนเพิ่มเติมให้กับ รพม. แบ่งเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ ๑ ค่าตอบแทนคงที่ จำนวน ๒,๐๐๐ ล้านบาท และ ส่วนที่ ๒ ส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ ๑ ของรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจริงของห้องโครงการ (๑๒ สถานี) ตลอดอายุโครงการ
๒.๒	คงการจ่ายเงินค่าตอบแทนตามข้อ ๑๓.๑ (ข) ส่วนแบ่งรายได้เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าผลการศึกษาที่คาดการณ์เป็นพิเศษ ตามหลักเกณฑ์ที่ระบุในสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก (เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๘)	<ol style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทาน ยังคงชำระค่าตอบแทนให้แก่ รพม. เป็นไปตามสัญญาของเส้นทางหลักข้อ ๑๓.๑ ดังนี้ ข้อ ๑๓.๑ (ก) ผิบจำนวน ๒๕๐ ล้านบาท ตามข้อเสนอของผู้รับสัมปทานในเอกสาร แนบท้ายสัญญาหมายเลข ๗ ข้อ ๑๓.๑ (ข) ส่วนแบ่งรายได้เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าผลการศึกษาที่คาดการณ์เป็นพิเศษ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๘ และ ๘ ผลตอบแทนอันเนื่องจากโครงการส่วนต่อขยาย ให้ผู้รับสัมปทาน ให้ค่าตอบแทนเพิ่มโดยมี ๒ แนวทางเลือก ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทาน ชำระค่าตอบแทนเพิ่มเติมให้กับ รพม. เป็นส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ ๒ ของรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจริงของห้องโครงการ (๑๒ สถานี) ตลอดอายุโครงการ หรือ <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทาน ชำระค่าตอบแทนเพิ่มเติมให้กับ รพม. แบ่งเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ ๑ ค่าตอบแทนคงที่ จำนวน ๒,๐๐๐ ล้านบาท และ ส่วนที่ ๒ ส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ ๑ ของรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจริงของห้องโครงการ (๑๒ สถานี) ตลอดอายุโครงการ
ผลประโยชน์	NBM และ รพม. อนุญาต ดังนี้	

	<ul style="list-style-type: none"> NBM ยังคงชำรากาตตอบแทนให้แก่ รพม. ตามสัญญาโครงการส่วนหälัก ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ข้อ ๑๓.๑ (ก) เงินจำนวน ๒๕๐ ล้านบาท ข้อ ๑๓.๑ (ข) ชุ่มนแบ่งรายได้จากบริษัทผู้โดยสารสูงกว่าภาคการบิน NBM ชำระผลตอบแทนเพิ่มเติมกรณีรวมโครงการส่วนหälัก และส่วนต่อขยาย ให้แก่ รพม. โดยอ้างอิงปริมาณผู้โดยสาร ค่าเดินที่ระบุในสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหälัก ดังเอกสารแนบ
--	---

เอกสารแนบ : ปริมาณผู้โดยสารรวมของโครงการส่วนหälัก และโครงการส่วนต่อขยาย สำหรับอ้างอิงส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติม

(คน-เที่ยว/วัน)

ปี	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐
๒๕๕๗,๐๘๕	๒๕๐,๖๓๓	๒๖๐,๐๘๕	๒๖๕,๕๕๗	๒๗๐,๐๑๙	๒๗๕,๐๗๙	๒๘๐,๘๙๘	๒๘๕,๘๙๘	๒๙๐,๘๙๘	๒๙๕,๘๙๘	๒๙๙,๘๙๘
๒๕๕๘	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
๒๕๕๙,๐๘๙	๔๕๕,๕๓๓	๔๕๕,๕๓๓	๔๕๕,๕๓๓	๔๕๕,๕๓๓	๔๕๕,๕๓๓	๔๕๕,๕๓๓	๔๕๕,๕๓๓	๔๕๕,๕๓๓	๔๕๕,๕๓๓	๔๕๕,๕๓๓
๒๕๖๐	๒๑	๒๒	๒๓	๒๔	๒๕	๒๖	๒๗	๒๘	๒๙	๓๐
๒๕๖๑,๐๘๙	๖๖๘,๘๘๒	๖๖๘,๘๘๒	๖๖๘,๘๘๒	๖๖๘,๘๘๒	๖๖๘,๘๘๒	๖๖๘,๘๘๒	๖๖๘,๘๘๒	๖๖๘,๘๘๒	๖๖๘,๘๘๒	๖๖๘,๘๘๒

หมายเหตุ : สัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหälัก เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๐ และหนังสือ รพม. คุณที่สุด ที่ รพม.๐๐๔/๙๙ ลงวันที่ ๒ มกราคม ๒๕๕๑

๓.	ประเด็น : อัตราค่าโดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสาร	
	อัตราค่าโดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสาร ของโครงการส่วนต่อขยาย ให้พิจารณาใช้ สถาศต้องตามหลักการเดียวกันกับที่ระบุไว้ ในสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหälัก	
ผู้ตรวจราชการ	NBM ยอมรับ การกำหนดอัตราค่าโดยสารและกฎระเบียบอัตราค่าโดยสารของโครงการส่วนต่อขยาย ให้สอดคล้อง ตามหลักการในเอกสารแนบ ท้ายสัญญาหมายเลข ๙	
๔.	ประเด็น : ระยะเวลาตามสัญญา	
๔.๑	การดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย จะต้อง ไม่ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาดำเนินการตามสัญญา ร่วมลงทุน โครงการส่วนหälัก ทั้งในระยะที่ ๑ และ ระยะที่ ๒	ระยะเวลาการดำเนินการของโครงการส่วนหälัก ในระยะที่ ๑ และ ๒ ให้คงตามสัญญาร่วมลงทุน ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ถึงแม้ว่าจะมี การก่อสร้างของโครงการส่วนต่อขยาย
ผู้ตรวจราชการ	NBM ยอมรับ ให้ความระยะเวลาดำเนินการโครงการส่วนหälัก ในระยะที่ ๑ และ ๒ ต่อสัญญาโครงการส่วนหälัก แม้มีการก่อสร้าง โครงการส่วนต่อขยาย	
๔.๒	การระบุแผนการดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย กำหนดการก่อสร้างแล้วเสร็จ และการเปิดให้บริการ ของโครงการส่วนต่อขยาย ให้ชัดเจน โดยการ กำหนดระยะเวลาการดำเนินที่ถูกต้องตามที่ได้ระบุไว้ในเอกสารแนบ ที่ ๑ และทางเลือกที่ ๒ ตามประดิษฐ์ด้านเทคนิคด้านที่ ๑๖	ผู้รับผิดชอบจะต้องจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย ให้ รพม. เห็นชอบ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ให้สามารถรองรับการเดินทางท่องเที่ยวในกรณีทางเลือกที่ ๑ และทางเลือกที่ ๒ ตามประดิษฐ์ด้านเทคนิคด้านที่ ๑๖

		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้วันที่แล้วเสร็จสมบูรณ์ของงานก่อสร้าง และ การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า สอดคล้องกับวันที่กำหนดไว้ ในโครงการส่วนหลัก
ผู้เจรจา	NBM และ รพม. ยอมรับ แผนการดำเนินงานโครงการส่วนต่อขยาย ตามหนังสือ NBM/MTA.๐๑๒๓.PK ๑๐๐๑.๑๒.๐๖.๒๐๑๗ ลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๒ ซึ่งนี้กำหนดให้ทางงานในระยะที่ ๑ (งานอุดบูรณะและก่อสร้างงานปีช้า) ดำเนิน	
๔๓	การลื้นสุดของสัญญา โครงการส่วนต่อขยาย จะพร้อมกับสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก	การลื้นสุดของสัญญา โครงการส่วนต่อขยาย จะพร้อมกับสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก
ผู้เจรจา	NBM ยอมรับ ให้การลื้นสุดของสัญญาโครงการส่วนต่อขยาย หรือ กับสัญญาโครงการส่วนหลัก	
๕.	ประเด็น : หลักประกันสัญญา	
ผู้เจรจา	พิจารณาเพิ่มนูกค่าหลักประกันสัญญาตามข้อ ๗. ของสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก	<p>ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำและนำสู่หلا้กประกันสัญญาเพิ่มเติม ในส่วนของโครงการส่วนต่อขยาย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> หลักประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ ๑ เป็นจำนวนเงิน ๒๕๐ ล้านบาท หลักประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ ๒ เป็นจำนวนเงิน ๑๐๐ ล้านบาท
ผู้เจรจา	NBM และ รพม. ยินยอม ดังนี้	
	<ul style="list-style-type: none"> NBM วางหلا้กประกันสัญญาเพิ่มเติม สำหรับงานในระยะที่ ๑ เป็นจำนวนเงิน ๒๕๐ ล้านบาท ให้หلا้กประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ ๒ ของสัญญาโครงการส่วนหลัก จำนวน ๗๕๐ ล้านบาท ครอบคลุม ภาระดำเนินงานในระยะที่ ๒ ของโครงการส่วนต่อขยาย 	
๖.	ประเด็น : ค่าจ้างที่ปรึกษา	
ผู้เจรจา	พิจารณาเพิ่มวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาของ รพม. ของโครงการส่วนต่อขยาย	ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้อง กับงานของที่ปรึกษาของ รพม. ของโครงการส่วนต่อขยาย จำนวนเงินไม่เกินกว่า ๑๓๐ ล้านบาท
ผู้เจรจา	NBM ยอมรับ ด้วยเป็นผู้รับผิดชอบค่าจ้างที่ปรึกษาเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับโครงการส่วนต่อขยายเป็นจำนวนเงินไม่เกินร้อยลักษณะ ๙๐ ของงานเงินค่าก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยาย ตามกำหนดระยะเวลาของ รพม.	
๗.	ประเด็น : การเปิดให้บริการ	
๗.๑	กรณีเปิดให้บริการก่อนกำหนด	
	พิจารณาตามสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก ข้อ ๘.๖	<ul style="list-style-type: none"> กรณีที่โครงการส่วนต่อขยาย จะเปิดให้บริการการเดินรถไฟฟ้าก่อนกำหนดวันเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า ผู้รับสัมปทานสามารถดำเนินการได้ภายใต้เงื่อนไขและ ข้อความ ตามสัญญาข้อ ๘.๖ ของสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก และในกรณีที่โครงการส่วนต่อขยาย เปิดให้บริการ ตามที่ขอ กำหนดวันเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า ผู้รับสัมปทานก็ยังคงต้องดำเนินการภายใต้เงื่อนไขและ ข้อความตามสัญญาข้อ ๘.๖ และข้อ ๘. ในส่วนของหนังสือ รับรองต่างๆ (Certificate) ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก เช่นเดียวกัน
ผู้เจรจา	NBM และ รพม. เห็นพ้องร่วมกันให้ยกเลิกเงื่อนไขและประเด็นเจรจาที่	

เนื่องจาก ...

	เนื่องจากกลไกตามข้อ ๘.๖ ของสัญญาโครงการส่วนหลัก ไม่สามารถช่วยเยียวยาความเสียหายให้กับ NBM กรณีการส่งมอบที่บุคคลที่โครงการส่วนต่อขยาย ไม่เป็นไปตามแผนได้	
๙.๒	<p><u>กรณีได้ให้บริการซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● ค่าปรับของโครงการส่วนหลัก ยังคงพิจารณาเงินค่าปรับที่ผ่านมาในระยะที่ ๑ ตามข้อ ๘.๕ ● พิจารณาเพิ่มเติมค่าปรับของโครงการส่วนต่อขยาย 	<ul style="list-style-type: none"> ● ผู้รับสัมปทานยังต้องรับผิดชอบค่าปรับช่วงงานในระยะที่ ๑ ของโครงการส่วนหลัก ตามสัญญาข้อ ๘.๕ ของสัญญา ร่วมลงทุน ● หากผู้รับสัมปทานไม่สามารถส่งมอบงานโครงการส่วนต่อขยาย ในระยะที่ ๑ ตามที่กำหนด ผู้รับสัมปทานจะต้องถูกปรับเป็นจำนวนเงิน ๔๐๐,๐๐๐ บาทต่อวัน
๙.๓ การขอรับค่าปรับ	<p>NBM ยินยอมดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● NBM รับผิดชอบค่าปรับที่ผ่านมาในระยะที่ ๑ ของโครงการส่วนหลัก ตามข้อ ๘.๕ สัญญาโครงการส่วนหลัก ● NBM รับทำส่วนที่ปรับเป็นจำนวนเงิน ๔๐๐,๐๐๐ บาทต่อวัน หากไปสานักส่งมอบโครงการส่วนต่อขยาย ในระยะที่ ๑ ตามกำหนด 	
๙. ประดิ่น : กรรมสิทธิ์		
๙.๑	รมน. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการขอใช้พื้นที่ตามแนวทางที่กำหนด นำทางจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง	<ul style="list-style-type: none"> ● การเวนคืนของโครงการส่วนหลัก ให้คงเงื่อนไข ตามข้อ ๙.๒ (๑) ของสัญญาร่วมลงทุน ● ในส่วนของโครงการส่วนต่อขยาย ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่จัดหา (ทางเลือกที่ ๑) หรือสนับสนุน การเวนคืน (ทางเลือกที่ ๒) สำหรับพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นจากการมีโครงการส่วนต่อขยาย หักห้าดตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๙ โดยผู้รับสัมปทาน มีหน้าที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่สืบสานสำหรับหัว ๒ ทางเลือก
๙.๒	ผู้รับสัมปทานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ทั้งหมด โดย รมน. จะต้องไม่มีภาระค่าใช้จ่ายใดๆ	<ul style="list-style-type: none"> ● แนวทางการจัดหาพื้นที่ในโครงการส่วนต่อขยาย ทางเลือกที่ ๑ ให้ผู้รับสัมปทานซื้อที่ดินในส่วนที่ต้องใช้ในการก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยาย จากเอกชน พร้อมโอนกรรมสิทธิ์ให้ รมน. เริ่มกระบวนการเวนคืนคู่ขนานกับทางเลือกที่ ๑ ทั้งนี้ รมน. มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการใช้ดุลยพินิจ ลังให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการตามทางเลือกที่ ๑ หรือทางเลือกที่ ๒ ● การขอใช้พื้นที่ของหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ในการก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยาย <ul style="list-style-type: none"> ● รมน.จะดำเนินการเจรจาขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานภาครัฐ ที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ โดยผู้รับสัมปทานจะต้องสนับสนุน การดำเนินการดังกล่าวอย่างเต็มที่ ● ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานภาครัฐนั้นๆ และรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งปวง

ผู้เจรจา	NBM และ รพม. ยอมรับ ดังนี้	
	<ul style="list-style-type: none"> คงเพื่อนในการเวนคืนตามสัญญาโครงการส่วนหลัก ข้อ ๓.๒ (๙) NBM ดำเนินหน้าที่จัดหา/สนับสนุนการเวนคืนฯ ให้รับผิดชอบที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดในส่วนของโครงการส่วนต่อขยาย ตามข้อ ๒๖.๙ สัญญาโครงการส่วนหลัก NBM รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นในการจัดทำพื้นที่ในโครงการส่วนต่อขยาย หันมารพม. จะดำเนินการตามขั้นตอนก่อสร้างจัดกรุวสิทธิ์ที่คืนคืนคืนมาไปกับ NBM ดำเนินการให้ได้มากที่สุดโดยเบิกบานในที่ดิน 	
	สำหรับการใช้พื้นที่ที่เบิกบานภาคธุรกิจ	
	<ul style="list-style-type: none"> รพม. จะดำเนินการเจรจาขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานที่ไม่ทราบหรือรับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ โดย NBM จะสนับสนุนการดำเนินการของ รพม. อุ่นใจเดิมที่ NBM จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานภาคธุรกิจนั้นๆ และรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งปวง 	
๘.๓	กรณีสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการส่วนต่อขยาย ให้อ้างอิงตามสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก โดยผู้รับสัมปทานต้องส่งมอบกรณีสิทธิ์ในทรัพย์สิน ที่ได้จัดสร้างหรือจัดทำทั้งหมดให้ตกเป็นของ รพม. ตามมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติ การระดูไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ รวมถึงข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่นๆ โดย รพม. จะมอบสิทธิ์ในการใช้โครงสร้าง พื้นฐานทางโยธาและทรัพย์สิน ที่ได้จัดสร้างหรือจัดทำมาให้แก่ผู้รับสัมปทาน จะต้องดำเนินการตามสัญญาต่อไป	บรรดาทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับโครงการส่วนต่อขยาย ที่ผู้รับสัมปทานได้จัดหาและจัดสร้างมาภายใต้สัญญา อาทิ ที่ดินสังปุกสร้าง ขนาดรถไฟฟ้า ทางเขื่อนอาคารต่างๆ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามสัญญา ผู้รับสัมปทาน จะต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ รพม. หักส่วนก่อนเริ่มใช้งาน ตามมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการระดูไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ รวมถึงข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่นๆ โดย รพม. จะมอบสิทธิ์ในการใช้โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและทรัพย์สิน ที่ได้จัดสร้างหรือจัดทำมาให้แก่ผู้รับสัมปทาน เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามสัญญาต่อไป
ผู้เจรจา	NBM ยอมรับ ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินโครงการส่วนต่อขยาย ที่ได้จัดทำและจัดสร้างภายใต้สัญญา ให้แก่ รพม. ก่อนเริ่มใช้งาน ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดย รพม. จะมอบสิทธิ์ให้ NBM เพื่อดำเนินงานตามสัญญา ต่อไป	
๘.	ประเด็น : การท้าประกันภัย	<p>ผู้รับสัมปทานจะต้องเพิ่มเงินประกันภัยโครงการจากการส่วนต่อขยาย โดยเพิ่มเติมตามข้อ ๑๖. ของสัญญาร่วมลงทุน โครงการส่วนหลัก ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> งานในรายละเอียดที่ ๑ <ul style="list-style-type: none"> ความเสี่ยงภัยทุกชนิด รวมถึงกรณีของภัยจากภัย กัยนักชกยกพวกและการก่อความไม่สงบ (Contractor All Risks & Strikes, Riots and Civil Commotion) ในทรัพย์สิน รวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์อื่นๆ ของผู้รับสัมปทาน ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการและแก้ไขภัยสีเขียว สีเหลือง และสีเหลืองต่อขยาย ตลอดเวลาการดำเนินงาน ในรายละเอียดที่ ๑ ซึ่งต้องครอบคลุมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด

๗๙๙		<ul style="list-style-type: none"> ความรับผิดต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) โดยครอบคลุมความเสี่ยงภัยทุกชนิด ทุกประเภทที่อาจเกิดขึ้นจากการเรียกร้องการทางค่า และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บต่อร่างกายหรือการสูญเสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายได้ฯ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลสืบเนื่องจากการทำงานของผู้รับสัมภาระในระยะที่ ๑ ในเงินไม่น้อยกว่า ๕๕๐ ล้านบาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง ซึ่งครอบคลุมทั้งของโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย งานในระยะที่ ๒ <ul style="list-style-type: none"> ความเสี่ยงภัยทุกชนิด รวมถึงกรณีของภัยจลาจลภัยดันหยุดงานและการก่อความไม่สงบ (All Risks & Strikes, Riots and Civil Commotion) ในทรัพย์สินตลอดระยะเวลาการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในระยะที่ ๒ สำหรับระบบไฟฟ้าสายสีเขียวฟ้าส่วนหลัก และส่วนต่อขยาย ทั้งหมด ซึ่งจะรวมถึงงานโยธา อุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ตลอดจนเครื่องจักรและอุปกรณ์อื่นๆ ของผู้รับสัมภาระที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการระบบไฟฟ้าสายสีเขียวฟ้าส่วนหลัก และส่วนต่อขยาย ซึ่งต้องครอบคลุมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด และ ความรับผิดต่อสาธารณะ (Public Liability) โดยครอบคลุมความเสี่ยงภัยทุกชนิด ทุกประเภทที่อาจเกิดขึ้นจาก การเรียกร้อง การทางค่า และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บต่อร่างกายหรือการสูญเสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายได้ฯ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลสืบเนื่องจากการทำงานของผู้รับสัมภาระในระยะที่ ๒ ในเงินไม่น้อยกว่า ๕๕๐ ล้านบาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง ซึ่งครอบคลุมทั้งของโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย และ การประกันภัยสำหรับการหยุดชะงักของธุรกิจ (Business Interruption Insurance) ซึ่งครอบคลุมทั้งของโครงการส่วนหลัก และโครงการส่วนต่อขยาย
๘๐๐	NBM ยอมรับ ดำเนินการเพิ่มเติมภาระประกันภัย ตามข้อ ๑๖. ของสัญญาโครงการส่วนหลัก ให้ครอบคลุม ทั้งของโครงการส่วนหลัก และส่วนต่อขยาย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> งานในระยะที่ ๑ <ol style="list-style-type: none"> ความเสี่ยงภัยทุกชนิด ความรับผิดต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) วงเงินไม่น้อยกว่า ๕๕๐ ล้านบาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง งานในระยะที่ ๒ 	

	(๑) ความเสี่ยงภัยทุกชนิด (๒) ความรับผิดชอบสาธารณะ (Public Liability) จังหวัดไปรษณีย์ไทย ๕๕๐ ล้านบาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง (๓) ประกันภัยสำหรับการหยุดชะงักของธุรกิจ (Business Interruption Insurance)	
๑๐.	ประเด็น : ด้านกฎหมาย การแก้ไขสัญญาเรื่องลงทุน ตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	
ผลกระทบ	NBM และ รฟม. ยอมรับ ในการดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ตามขั้นตอนและวิธีการใน พ.ร.บ. พ.ศ. ๒๕๕๖ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	
๑๑.	ประเด็นอื่นๆ : เพื่อแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม	
๑๑.๑	ผลประโยชน์ทางอ้อม (Indirect Benefit) ของพื้นที่บริเวณเมืองทองธานี	<ul style="list-style-type: none"> เมื่อมีโครงการส่วนต่อขยาย จะทำให้เกิดการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ อีกมาก ซึ่งจะเป็นผลทำให้โครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่โดยรอบมีมูลค่าสูงขึ้นและมีผลกำไรมากขึ้น ดังนั้น ให้ผู้รับสัมปทานเสนอผลประโยชน์ให้ รฟม. อันเนื่องมาจากมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่โดยรอบโครงการ ส่วนต่อขยาย ที่เพิ่มขึ้นตามโครงการส่วนต่อขยาย
ผลกระทบ	รฟม. ยอมรับ ข้อดังนี้ของ NBM ที่สรุปว่า NBM เป็นคนคละบิบคคลักษณะบิบบิล บางกอกแคนด์ จำกัด (มหาชน) (B-Land) ซึ่งเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ โดยรอบโครงการส่วนต่อขยาย ดังนั้น NBM จึงไม่มีสิทธิค้ากกฎหมายหรือสิทธิ์ตามสัญญากำหนดให้ B-Land แบ่งผลประโยชน์ต่อแบบเพิ่มเติมจากมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ ในพื้นที่บริเวณเมืองทองธานีที่เพิ่มขึ้นได้	
๑๑.๒	การให้ รฟม. มีส่วนแบ่งผลตอบแทนจากการเขื่อมต่อกับอาคารและพื้นที่ของเมืองทองธานี	<ul style="list-style-type: none"> การเขื่อมต่อกับโครงการส่วนต่อขยาย ได้ จัดตั้งอยู่ภายใต้กฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเงื่อนไขที่หน่วยงานภาครัฐต่างๆ กำหนด และจะต้องได้รับการอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รฟม. ก่อน การจัดเก็บรายได้ที่เกิดจากการเขื่อมต่อได้ ของโครงการส่วนต่อขยาย ให้ผู้รับสัมปทานเสนอส่วนแบ่งของผลประโยชน์ ที่ผู้รับสัมปทานจะได้รับจากการเขื่อมต่อกับอาคารและพื้นที่ของเมืองทองธานีให้ รฟม. ส่วนหนึ่ง
ผลกระทบ	NBM และ รฟม. ยอมรับ ดังนี้ ๑) การเขื่อมต่อโครงการส่วนต่อขยาย กับอาคารและพื้นที่ของเมืองทองธานี NBM จะดำเนินการภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยต้องได้รับการอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รฟม. ก่อน ๒) ค่าห้องเรียนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (รวมถึงการเขื่อมต่อ) เป็นไปตามสัญญาโครงการส่วนหลัก	
๑๑.๓	ผลกระทบจากนโยบายการใช้ตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม (Common Ticket and Common Fare)	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากนโยบายการใช้ระบบตัวร่วม (Common Ticket) รวมถึงการประยุกต์ใช้ระบบค่าโดยสารแบบ Common Fare ที่จะเริ่มใช้งาน

๓๔.		ในอนาคตอันใกล้ อาจส่งผลให้มีผลกระทบต่อรายได้ค่าโดยสารของผู้รับสัมภาระ • ผู้รับสัมภาระต้องยอมรับผลกระทบต่อโครงการส่วนหนึ่ง และโครงการส่วนต่อขยาย จากการใช้ดั่วร่วมและค่าโดยสารร่วมเดินทางอย่างรุ่นกาลที่จะมีขึ้นในอนาคต และรับภาระผูกพันด้วยหนี้หัก ๑๓. สัญญาโครงการส่วนหนึ่ง ข้อ ๑๓. ทุกประการ
๓๕.	NBM ยินยอม รับผลสรุปที่บดบังโครงการส่วนหนึ่ง และส่วนต่อขยาย จากการใช้ดั่วร่วมและค่าโดยสารร่วมเดินทางอย่างรุ่นกาลที่จะมีขึ้นในอนาคต และรับภาระผูกพันด้วยหนี้หัก ๑๓. สัญญาโครงการส่วนหนึ่ง	
๓๖.	ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อ รฟม.	ผู้รับสัมภาระสามารถเสนอข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อ รฟม. เพิ่มเติมได้ ทั้งนี้ จะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อโครงการส่วนหนึ่ง และโครงการส่วนต่อขยาย โดย รฟม. ขอสงวนสิทธิ์ในการพิจารณาข้อเสนอดังกล่าวหรือไม่ก็ได้
๓๗.	NBM ไม่มีข้อเสนออื่นๆ เพิ่มเติม	
๓๘.	ประดิษฐ์เพิ่มเติม ผู้รับสัมภาระที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่อาจเกิดขึ้น ในอนาคตทั้งหมด จากการดำเนินโครงการส่วนต่อขยาย หมายเหตุ: ความมติคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๒	
๓๙.	NBM ยอมรับ ว่ามีหน้าที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตทั้งหมด จากการดำเนินโครงการส่วนต่อขยาย	

๓.๑.๓ ผลกระทบจากการแก้ไขสัญญา

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น แบงกอกโนโนเรล จำกัด ได้เจรจาเงื่อนไขและประดิษฐ์เพิ่มเติม กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี จนได้ข้อคิดร่วมกันแล้ว จึงได้ร่วมกันจัดเตรียมสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข โดยมีหลักการดังนี้

(๑) ดำเนินการตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ ๓๖.๕ ซึ่งระบุว่า กรณีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุน คู่สัญญาต้องมาเจรจาเงื่อนไขต่างๆ ที่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมใหม่ โดยต้องไม่ทำให้ รฟม. ได้รับสิทธิตามสัญญา.r่วมลงทุนน้อยกว่าที่ได้รับอยู่เดิม

(๒) ดำเนินการปรับแก้ไขเฉพาะข้อที่จำเป็นเพื่อให้สอดคล้องกับผลเจรจาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ระหว่าง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น แบงกอกโนโนเรล จำกัด ที่ได้ข้อคิดตามความเห็นของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับดูแล

(๓) ดำเนินการแก้ไขสัญญา.r่วมลงทุน ในส่วนของคำจำกัดความหรือคำนิยาม กรณีที่ในร่างสัญญา.r่วมลงทุนฉบับแก้ไข มีการกำหนดคำนิยามที่จำเป็นเพิ่มเติม ซึ่งคำและข้อความเหล่านั้น ให้มีความหมายตามระบุไว้ในร่างสัญญา.r่วมลงทุนฉบับแก้ไข หากไม่มีการกำหนดความหมายไว้เป็นอย่างอื่น ให้มีความหมายตามที่กำหนดไว้ในสัญญา.r่วมลงทุน โดยกรณีข้อความใดในสัญญา.r่วมลงทุนที่ไม่ได้แก้ไขเพิ่มเติม

ให้คงมี ...

ให้คุณมีผลบังคับและผูกพันคู่สัญญา ตามกำหนดในสัญญาร่วมลงทุนทุกประการ นอกเหนือนี้ในส่วนของเอกสารแนบท้ายร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาร่วมลงทุน

๓.๒.๔ ร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข

๓.๒.๕ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๘/๙๗๓ ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๖๓ นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่ได้เจรจา กับเอกชนคู่สัญญา (บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโนร์โนร์โน (จำกัด) ให้สำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจพิจารณาตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ พร้อมทั้งข้อแจ้งเหตุจริงเพิ่มเติมต่อสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อประกอบการพิจารณา.r่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข

๓.๒.๖ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๘๕๗๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข โดยได้นำส่งร่างสัญญานี้ไปพิมพ์ยกร่างขึ้นใหม่ พร้อมแจ้งข้อสังเกต ดังนี้

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

(๒) ร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ข้อ ๑.๒ ข้อ ๕ และข้อ ๖ กำหนดเกี่ยวกับเรื่อง ระยะเวลา การจัดเก็บรายได้ และระยะเวลาการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ซึ่งเป็นรายละเอียดทางเทคนิคและการบริหารสัญญา ดังนั้น ก่อนลงนามในสัญญารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรตรวจสอบข้อกำหนดดังกล่าวให้ถูกต้องครบถ้วนและสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของโครงการรวมถึงผลการเจรจาระหว่าง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโนร์โน (จำกัด)

สำหรับเอกสารแนบท้ายร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข นั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีได้ส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อประกอบการพิจารณา ประกอบกับเอกสารดังกล่าว เป็นเอกสารทางเทคนิค มิใช่เอกสารทางกฎหมาย สำนักงานอัยการสูงสุดจึงมิอาจตรวจพิจารณาให้ได้ อย่างไรก็ตี ก่อนลงนามสัญญารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรตรวจสอบเอกสารแนบท้ายสัญญาต่างๆ มิให้ขัดหรือแย้งกับร่างสัญญาที่สำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจพิจารณาให้แล้ว และควรตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของเอกสารแนบท้ายสัญญาต่างๆ ด้วย

(๓) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะต้องตรวจสอบข้อตอน การดำเนินการว่าได้ดำเนินการถูกต้องตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนแล้ว และเนื่องจากการดำเนินการตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวในส่วนต่อขยายจะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังนั้น ก่อนลงนามผูกพันในสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งจะเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี ตามความในมาตรา ๔๕ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติ ดังกล่าว

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

ตามแนวทางในหมวด ๗ การแก้ไขและการทำสัญญาใหม่ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยส่งความเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแล ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และความเห็นของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบแล้วนี้ ไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีต่อไป

๓.๒.๓ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๓/๑๗๗๑ ลงวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓ นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดพิมพ์ยกร่างขึ้นใหม่ พร้อมแจ้งข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ให้บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโนโนเรล จำกัด พิจารณา ทั้งนี้ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโนโนเรล จำกัด ได้มีหนังสือที่ NBM.MRTA.๐๑๘๒.PK๑๐๐.๒๒.๐๖.๒๐๒๐ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๓ ถึง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย แจ้งเห็นด้วยกับร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่สำนักงานอัยการสูงสุด พิมพ์ยกร่างขึ้นใหม่โดยไม่มีความเห็นเพิ่มเติม

๓.๒.๔ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๓/๑๗๗๒ ลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ นำส่งความเห็นของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการกำกับดูแล และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ รวมถึงร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุด พิมพ์ยกร่างขึ้นใหม่ พร้อมทั้งที่แจ้งข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ให้กระทรวงคมนาคม พิจารณาเสนอขอความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี โดยสรุป ดังนี้

การเข้าสังเกตที่ ๑ ข้อสังเกตของ สำนักงานอัยการสูงสุด

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เข้าสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ต่อร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ดังนี้

(๑) ข้อสังเกตที่ (๑) – (๒) ร่างสัญญาและเอกสารแบบท้ายร่างสัญญา

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะดำเนินการตรวจสอบร่างสัญญาและเอกสารแบบท้ายร่างสัญญาให้ถูกต้องครบถ้วนตามข้อสังเกตทุกข้อก่อนการลงนามสัญญาต่อไป

(๒) ข้อสังเกตที่ (๓) การตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของขั้นตอนการดำเนินการ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการตามกระบวนการแก้ไขสัญญา โดยถูกต้องครบถ้วนตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยได้เสนอเหตุผลและความจำเป็นในการขอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ประกอบด้วย ผลการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน เป็นไป และประเด็นการเจรจา ผลการเจรจา และที่เพิ่มเติมระหว่างคู่สัญญา และร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ต่อคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมถึงคณะกรรมการกำกับดูแล เพื่อพิจารณาเป็นลำดับ พร้อมทั้ง ได้เสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ให้สำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจพิจารณาตามหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่ มาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งนี้ ในประเด็นการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี โครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณา ซึ่งที่ประชุมฯ ได้มีมติเห็นชอบให้สำนักงาน

นโยบาย ...

นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการเพื่อให้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนลงนามผูกพันในสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดต่อไป

(๓) ข้อสังเกตที่ (๒) การเสนอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ผนวกร่วมความเห็นของ กรรมการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการกำกับดูแล และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ พร้อมทั้งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข ที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจสอบแล้วว่า ไมayัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี ตามแนวทางที่ระบุในหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ 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 มีถุนายน ๒๕๖๒
- ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๓
- ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑ 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) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้พิจารณาแนวทาง การดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กรณีโครงการไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี และมีความเห็นโดยสรุปว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี เข้าข่ายเป็น โครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในหมวด ๗ การแก้ไขสัญญาและการทำสัญญาใหม่ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๓ การดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๓.๓.๑ กรณีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(๑) โครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายฯ นำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศพิจารณาร่วม ๒ ครั้ง ต่อมาคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ ได้มีมติเห็นชอบ และให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

นำรายงาน ...

นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายฯ ที่ปรับปรุงรายละเอียด ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ช้านาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรีต่อไป

(๒) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยนำส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ที่ได้ปรับปรุงรายละเอียดตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ช้านาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณานำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป

๓.๓.๒ ผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๓ ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ช้านาญการพิจารณาภายนอกการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ – ๓

๔. ข้อกฎหมาย

๔.๑ พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

มาตรา ๔๗ ในกรณีต้องมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอ เนтуผลและความจำเป็นในการขอแก้ไขต่อคณะกรรมการกำกับดูแลเพื่อพิจารณา

ในกรณีที่คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ในส่วนที่มิใช่สาระสำคัญให้คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาแล้วแจ้งต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อทราบต่อไป

ในกรณีที่คณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอประเด็นที่ขอแก้ไข ผลกระทบจากการแก้ไขสัญญา ร่วมลงทุน และรายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อคณะกรรมการกำกับดูแลพิจารณาด้วย และถ้าคณะกรรมการกำกับดูแล เห็นด้วยกับการแก้ไข ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจสอบพิจารณา ก่อนส่งความเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแลพร้อมทั้งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับใหม่ ที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบพิจารณาแล้วไปยังรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีต่อไป

ให้คณะกรรมการประกาศกำหนดลักษณะการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ

หน่วยงานเจ้าของโครงการอาจว่าจ้างที่ปรึกษาซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดเพื่อให้คำปรึกษาในการพิจารณาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนได้

๔.๒ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

มาตรา ๖๘ โครงการใดที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และโครงการนั้นเป็นโครงการภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

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

๔.๓ พระราชบัญญัติ ...

๕๓ พระราชบัณฑุติสิ่งเสริมและรักษากุญแจพิเศษล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๔๙ ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานของรัฐด้านการบริหารฯ ที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังต่อไปนี้ สำหรับการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้มีความเห็นชอบ คณะกรรมการผู้อำนวยการประจำปี ได้รับความเห็นชอบตามมาตรา ๔๙

มาตรา ๔๑/๖ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นจากคณะกรรมการการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือได้รับความเห็นชอบหรือถือว่าได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้อำนวยการสามารถนำไปใช้เพื่อเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรีหรือประกอบการพิจารณาอย่างอุบัติ ตามกฎหมายได้เป็นระยะเวลาห้าปีนับแต่วันที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหรือหน่วยงานของรัฐตามที่คณะกรรมการการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่แทนได้มีหนังสือแจ้งความเห็นของคณะกรรมการการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือความเห็นชอบของคณะกรรมการผู้อำนวยการประจำปี แล้วแต่กรณี

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคุณภาพชีวภาพ ได้รับความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเรื่องการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดทำระบบประปาไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงเคราย – มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีเครรัช – เมืองทองธานี ต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๕๗ ประกอบพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๘ (๓) พร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องและ Checklist ก่อสร้างเรื่องต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จึงขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
กองกฎหมาย
โทร. ๐ ๒๒๔๓ ๓๐๖๓
โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๖๑๑๖
Email: Toey_sv@hotmail.com

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า
โทร. ๐ ๒๗๑๖ ๔๐๐๐
โทรสาร ๐ ๒๗๑๖ ๔๐๒๒