

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
เรื่อง การบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน
หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕
(กรณีสัญญาให้สัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดิน
หมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ดอนเมือง)

กรมทางหลวงได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๐๖.๔.๘/๓๕๑๐ ลงวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๐ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สรุปความได้ว่า กรมทางหลวงโดยอนุมัติ คณะรัฐมนตรีได้ทำสัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ดอนเมือง กับบริษัทดอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัด (ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัททาง ยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)) เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๓๒ โดยตกลงให้สัมปทานใน การใช้พื้นที่สัมปทานลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง บำรุงรักษา และประกอบการทางหลวงสัมปทาน และเก็บค่าผ่านทางพื้นที่สัมปทานบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ระหว่าง กม. ๕+๗๐๐ - กม. ๒๑+๑๐๐ อายุสัญญาสัมปทาน ๒๕ ปี นับจากวันลงนามในสัญญา มูลค่าของโครงการ ประมาณ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท และหลังจากที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือ ดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ บังคับใช้แล้ว ได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญา สัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดิน ดังต่อไปนี้

ครั้งที่ ๑ การแก้ไขสัญญาสัมปทานฯ โดยบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลง สัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ดอนเมือง ฉบับที่ ๑/๒๕๓๘ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๓๘ เนื่องจากบริษัทดอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัด ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “บริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)” และได้รับการส่งเสริม การลงทุน โดยมีเงื่อนไขต้องให้ผลประโยชน์แก่กรมทางหลวงเพิ่มขึ้น

ครั้งที่ ๒ การแก้ไขสัญญาสัมปทานฯ โดยบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลง สัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ดอนเมือง ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๓๒ (แก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกข้อตกลงฉบับที่ ๑ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๓๘) ฉบับที่ ๒/๒๕๓๙ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๓๙ เนื่องจากกรมทาง หลวงได้ให้สัมปทานแก่บริษัททางยกระดับดอนเมืองฯ ในโครงการต่อขยายเส้นทางทางหลวง สัมปทานในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ดอนเมืองออกไป ทางทิศเหนือจากเดิมสิ้นสุด ที่ กม. ๒๑+๑๐๐ และขยายออกไปอีกถึง กม. ๒๖+๗๐๐ มูลค่า ๓,๔๐๐ ล้านบาท

ส่งพร้อมหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๑/๑๐๒๑ ลงวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๕๐ ซึ่ง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกามีถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๔๗ เห็นชอบในหลักการ แก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต โดยให้มีการทดลองศึกษาปรับลดค่าผ่านทางบนทางหลวงสัมปทานดังกล่าว มีกำหนด ๓ เดือน (ระหว่างวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๔๗ - วันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๔๘) หากผลการทดลองลดค่าผ่านทางดังกล่าวทำให้มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นไม่มากและทำให้รายได้ต่ำกว่า ๓.๓ ล้านบาทต่อวัน รัฐจะชดเชยส่วนต่างให้กับบริษัทฯ ร้อยละ ๘๐ ของส่วนต่าง และภายหลังการทดลองศึกษา ภาครัฐและบริษัทฯ จะพิจารณาปรับค่าผ่านทางในราคาที่เหมาะสมและหามาตรการพิจารณาช่วยเหลือชดเชยให้ เช่น การขยายระยะเวลาสัมปทานให้กับบริษัทฯ การสร้างทางขึ้น - ลงเพิ่มเติมให้กับโครงการ การช่วยเหลือในการปรับโครงสร้างหนี้ และการสร้างโครงข่ายเพื่อเชื่อมกับโครงการคมนาคมอื่น ๆ

หลังจากนั้น รัฐบาลได้มีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาของโครงการทางหลวงสัมปทานสายนี้ โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาและเจรจากับบริษัททางยกระดับฯ เพื่อให้ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าผ่านทาง ตลอดจนการชดเชยและการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้อง แต่ไม่สามารถตกลงกันได้ และต่อมา กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้พยายามแก้ไขปัญหาโดยเจรจากับบริษัททางยกระดับฯ มาโดยลำดับ ในที่สุด ในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ สามารถตกลงในหลักการเบื้องต้นได้ว่า อัตราค่าผ่านทางในช่วง ๕ ปีแรกจะลดลง และในปีต่อ ๆ ไปเป็นไปตามสัญญาเดิม แต่จะขยายอายุสัมปทานเพิ่มให้อีก ๑๑ ปี ซึ่งเมื่อรวมกับอายุสัมปทานที่เหลืออยู่ ๑๖ ปี อายุสัมปทานที่บริษัททางยกระดับฯ จะดำเนินการได้ต่อไปเป็นเวลาอีก ๒๗ ปี

กรมทางหลวงจึงได้เสนอเรื่องดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการประสานงานตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๔๘ ซึ่งคณะกรรมการประสานงานฯ พิจารณาแล้วเห็นชอบตามหลักการดังกล่าวและได้จัดทำร่างข้อตกลงในการแก้ไขปัญหาการขาดทุนของบริษัททางยกระดับฯ ตามที่ได้ตกลงกันระหว่างกรมทางหลวงกับบริษัททางยกระดับฯ แล้วให้กรมทางหลวงเสนอเรื่องต่อกระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๔๙ รับทราบข้อตกลงในการแก้ไขปัญหาการขาดทุนของบริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ระหว่างกรมทางหลวงกับบริษัททางยกระดับฯ โดยให้ความเห็นของสำนักงานประมาณและสำนักงานอัยการสูงสุดไปประกอบการดำเนินการด้วย รวมทั้งให้ประสานงานกับสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาฯ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีชุดใหม่พิจารณา จากนั้น คณะกรรมการประสานงานฯ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ได้พิจารณาและเห็นชอบด้วยกับร่างบันทึกข้อตกลงดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๔๙ และมอบหมายให้กรมทางหลวงนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๐ เห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ดอนเมือง ฉบับที่ ๓/๒๕.. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้รัฐมนตรีประจำ

สำนักนายกรัฐมนตรี (นายประสิทธิ์ โฆวิไลกุล) รับไปประสานตรวจสอบกับกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎหมาย เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ก่อนดำเนินการต่อไป

ในการประชุมหารือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ประชุมเห็นว่า สมควรให้กรมทางหลวงหรือปัญหาข้อกฎหมายมายังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาว่าการดำเนินการในเรื่องนี้เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ หรือไม่ กรมทางหลวงจึงมีหนังสือหรือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาในปัญหาว่า การดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตามกฎหมาย โดยเฉพาะพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ หรือไม่ประการใด และในกรณีที่ยังมิได้ดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนสมควรดำเนินการต่อไปอย่างไร เพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมาย

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้พิจารณาข้อหารือของกรมทางหลวง โดยมีผู้แทนสำนักนายกรัฐมนตรี (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) ผู้แทนกระทรวงการคลัง (กรมบัญชีกลาง) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมทางหลวง) เป็นผู้ชี้แจงข้อเท็จจริงแล้ว ได้รับคำชี้แจงเพิ่มเติมจากผู้แทนกรมทางหลวงคือ ปัญหาข้อหารือที่ประสงค์จะขอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาวินิจฉัยให้ความเห็นทางกฎหมายคือ การพิจารณาแก้ไขสัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ตอนเมือง ครั้งที่ ๓ ตามร่างบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ตอนเมือง ฉบับที่ ๓/๒๕.. ได้ดำเนินการถูกต้องตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ หรือไม่ และถ้าหากดำเนินการไม่ถูกต้อง กรมทางหลวงจะต้องปฏิบัติในกรณีนี้อย่างไร เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้พิจารณาประเด็นปัญหาข้อกฎหมายดังกล่าวประกอบกับข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องแล้ว มีความเห็นดังนี้

การที่กรมทางหลวงได้ทำสัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ตอนเมือง กับบริษัทดอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัด ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๓๒ (สัญญาสัมปทานทางหลวงฯ) โดยให้บริษัทดอนเมืองโทลล์เวย์ฯ (ซึ่งปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)) เอกชนผู้ได้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุน ออกแบบก่อสร้าง ประกอบการบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน และเก็บค่าผ่านทางตลอดอายุสัมปทาน^๑ โดยกรมทางหลวงได้รับส่วนแบ่งรายได้จากเอกชน^๒ และมีหน้าที่ตรวจตรา กำกับ

^๑ ๑. การให้สัมปทานทางหลวง

และควบคุมสัมปทานนี้ และใช้อำนาจและสิทธิทั้งปวง รวมทั้งอำนาจและสิทธิตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทานและกฎหมายว่าด้วยทางหลวง การสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจและหน้าที่ของกรมทางหลวง และเอกชนจะดำเนินการได้ก็แต่โดยการให้สัมปทานจากรัฐบาล ตามมาตรา ๔^๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๔๗๓ อันเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับในขณะนั้น ซึ่งต่อมาพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ถูกยกเลิกโดยพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๒ โดยมาตรา ๓๔^๔ แห่งพระราชบัญญัติ

๑.๑ ภายในบังคับของข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาสัมปทานฉบับนี้ โดยสัญญาให้กรมทางหลวงให้สัมปทานทางหลวงแก่บริษัทเป็นระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒๓ เพื่อให้บริษัทลงทุนออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน

ฯลฯ

ฯลฯ

๒๐. อัตราค่าผ่านทาง

๒๐.๑ เว้นแต่ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒๒ บริษัทมีสิทธิแต่ผู้เดียวที่จะเก็บค่าผ่านทางจากบรรดาผู้ใช้ทางหลวงสัมปทานทุกราย กรมทางหลวงจะดำเนินการเท่าที่จำเป็นเพื่อบังคับการเก็บค่าผ่านทางตามข้อกำหนดของสัญญานี้

ฯลฯ

ฯลฯ

๒๕. ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

๕.๑ กรมทางหลวงมีหน้าที่ตรวจตรา กำกับและควบคุมสัมปทานนี้ กรมทางหลวงจะใช้อำนาจและสิทธิทั้งปวง รวมทั้งอำนาจและสิทธิตามพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทานและพระราชบัญญัติทางหลวง ซึ่งจำเป็นและสมควร เพื่อให้บริษัทสามารถปฏิบัติข้อผูกพันของตนตามสัญญานี้ได้

ฯลฯ

ฯลฯ

๘. การมอบพื้นที่ทางหลวงสัมปทานให้แก่บริษัท

ที่ดินในเขตทางหลวงที่มีอยู่เดิมอันเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่สัมปทานตามที่ระบุไว้ในข้อ ๒ นั้น จะต้องส่งมอบให้แก่บริษัทเมื่อบริษัทร้องขอ และที่ดินเพิ่มเติมบรรดาที่จำเป็นเพื่อการก่อสร้างการประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานนี้ จะต้องจัดให้ได้มาตามเวลาที่ต้องการเพื่อให้งานทางด้านวิศวกรรมและการก่อสร้างทางหลวงสัมปทานดำเนินไปตรงตามหมยกำหนดการโดยไม่หยุดชะงัก

ฯลฯ

ฯลฯ

๒๖. ผลประโยชน์ที่จะให้แก่กรมทางหลวง

๒๖.๑ บริษัทตกลงจะแบ่งรายได้ โดยจ่ายเป็นรายเดือนให้แก่กรมทางหลวงเริ่มตั้งแต่ปีที่สิบสอง (๒๒) ของอายุสัมปทานติดต่อกันเป็นต้นไป ในจำนวนร้อยละสิบ (๒๐) ของรายได้ก่อนหักรายจ่ายประจำเดือนนั้น ๆ โดยจะชำระภายในสิบ (๑๐) วันนับจากวันสิ้นเดือนหนึ่ง ๆ แต่จำนวนรวมทั้งปีของเงินที่จ่ายเป็นรายเดือนในปีหนึ่ง ๆ จะต้องเท่ากับร้อยละห้าสิบ (๕๐) ของกำไรสุทธิประจำปีนั้น ๆ

ฯลฯ

ฯลฯ

^๓ มาตรา ๔ ห้ามมิให้เอกชนสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงในพระราชอาณาจักรเว้นแต่โดยอาศัยอำนาจแห่งสัมปทานที่ได้รับจากรัฐบาล

^๔ มาตรา ๓๔ การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๔๗๓ ที่ได้ปฏิบัติไปแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้เป็นอันใช้ได้

บรรดาสัมปทานตามพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๔๗๓ ให้ถือว่าเป็นสัมปทานตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ให้ใช้บังคับตามพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๔๗๓ จนกว่าสัมปทานนั้นจะสิ้นสุดลง

นี้ ได้บัญญัติรับรองการปฏิบัติการและสัมปทานที่ได้รับไปแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้เป็นอันใช้ได้และเป็นสัมปทานตามกฎหมายต่อไป

การให้สัมปทานแก่เอกชนในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง – ดอนเมือง จึงเป็นโครงการที่ให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ^๕ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ และเมื่อปรากฏว่าโครงการดังกล่าวเป็นการลงทุนที่มีวงเงินหรือทรัพย์สินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป^๖ จึงต้องอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติดังกล่าว แต่โดยที่เป็นโครงการที่ได้กระทำมาตั้งแต่เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๒ ก่อนวันที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ใช้บังคับ จึงต้องเป็นไปตามมาตรา ๒๕^๗ กล่าวคือ การดำเนินการในขั้นตอนต่อไปของโครงการต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ เมื่อโครงการนี้ได้มีการลงนามในสัญญาแล้วกรณีคงเหลือแต่ขั้นตอนการกำกับดูแลและติดตามผล ดังนั้น กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการจึงต้องจัดตั้ง

^๕ มาตรา ๕ ในพระราชบัญญัตินี้

“หน่วยงานเจ้าของโครงการ” หมายความว่า ส่วนราชการที่มีฐานะเป็นกรมหรือเทียบเท่า รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของโครงการ

ฯลฯ

ฯลฯ

“กิจการของรัฐ” หมายความว่า กิจการที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วยรวมกัน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ต้องทำตามกฎหมายหรือกิจการที่จะต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติ หรือทรัพย์สินของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วยร่วมกัน

“โครงการ” หมายความว่า การลงทุนในกิจการของรัฐ และการลงทุนนั้นมีวงเงินหรือทรัพย์สินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไปหรือตามวงเงินหรือทรัพย์สินที่กำหนดเพิ่มขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกา

“ร่วมงานหรือดำเนินการ” หมายความว่า ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใดหรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใด

ฯลฯ

ฯลฯ

^๖ APPENDIX E

Details of Preliminary Construction Cost Projection

I. Initial Investment Phase (years 1989-92)

Mil. Baht

a) Construction Cost

5,143.4

Total

6,690.7

II. Second Investment Phase (years 2001-02)

Construction Cost, Land Acquisition Improvement of Exist Highway, Temporary Traffic Measures, Utilities, Drainage, Miscellaneous Cost, Engineering, Construction Supervision, Interest during Construction, Business Tax

1,200.0

Total

1,200.0

^๗ มาตรา ๒๕ โครงการใดที่ให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการซึ่งได้กระทำไปแล้วในขั้นตอนใดก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้เป็นอันใช้ได้แต่การดำเนินการในขั้นตอนต่อไปให้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

คณะกรรมการประสานงานตามมาตรา ๒๒ ขึ้น^๔ ทำหน้าที่ติดตามและกำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทานฯ^๕

ส่วนโครงการต่อขยายเส้นทางทางหลวงสัมปทานออกไปทางทิศเหนือจากเดิมสิ้นสุด ที่ กม. ๒๑+๑๐๐ และขยายออกไปอีกถึง กม. ๒๖+๗๐๐ มูลค่า ๓,๔๐๐ ล้านบาท นั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๓๗ อนุมัติหลักการของโครงการโดยให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ และให้กระทรวงคมนาคมปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ต่อไป โดยให้คณะกรรมการตามพระราชบัญญัติดังกล่าวรับไปดำเนินการเจรจาและต่อรองเงื่อนไขต่าง ๆ กับผู้รับสัมปทานรายเดิมก่อน ซึ่งผู้แทนกรมทางหลวงได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่า โครงการส่วนต่อขยายได้ดำเนินการโดยปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ โดยได้มีการพิจารณาและจัดทำร่างสัญญาแก้ไขสัญญาเพิ่มเติมสัญญาสัมปทานเดิมกับเอกชนผู้รับสัมปทานรายเดิม ตลอดจนเจรจาและต่อรองเงื่อนไขต่าง ๆ พร้อมกับการพิจารณาข้อเรียกร้องของบริษัททางยกระดับฯ ตามสัญญาสัมปทานเดิมด้วย และได้จัดทำเป็นบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ดอนเมือง ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๓๒ (แก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกข้อตกลงฉบับที่ ๑ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๓๔) ฉบับที่ ๒/๒๕๓๔ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๓๔ กับบริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) โดยคู่สัญญาตกลงกันให้ถือว่าบันทึกข้อตกลงฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับแรก

ประเด็นที่จะต้องวินิจฉัยต่อไปคือ การพิจารณาแก้ไขสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ครั้งที่ ๓ ตามร่างบันทึกข้อตกลงที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๐ นั้น ได้ดำเนินการถูกต้องตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ หรือไม่ ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่า ข้อกำหนดตามร่างบันทึกข้อตกลงดังกล่าวซึ่งมีสาระสำคัญกำหนดเกี่ยวกับการยกเลิกการก่อสร้างทางลาดเชื่อมรูปวงแหวน (Loop Ramp) ที่สี่แยกบางเขน หรือที่สี่แยกหลักสี่ หรืองานก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อกับทางยกระดับที่ออกจากอาคารผู้โดยสาร

^๔ มาตรา ๒๒ เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงการคลังหนึ่งคน ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหนึ่งคน และผู้แทนจากหน่วยงานอื่นซึ่งมีใช้หน่วยงานเจ้าของโครงการหนึ่งคน ผู้แทนฝ่ายเอกชนที่เข้าร่วมงานหรือดำเนินการหนึ่งคน ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัดหนึ่งคน และผู้แทนอื่นซึ่งหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นสมควรแต่งตั้งอีกไม่เกินสามคน และรวมกันไม่เกินเก้าคน เป็นกรรมการ

ฯลฯ

ฯลฯ

^๕ มาตรา ๒๓ ให้คณะกรรมการประสานงานตามมาตรา ๒๒ มีอำนาจและหน้าที่ดังนี้

(๑) ติดตามกำกับดูแลให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญา

(๒) รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางแก้ไขต่อรัฐมนตรี

กระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อทราบ

ระยะเวลาที่ต้องรายงานตาม (๒) ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประสานงานกำหนด แต่ต้องไม่เกินหกเดือนต่อหนึ่งครั้ง

ต่างประเทศของท่าอากาศยานดอนเมืองไปทางด้านทิศใต้ (ด้านขาเข้ากรุงเทพมหานคร) หรือ South Bound Exit Ramp (Ramp No.4)^{๙๐} เป็นการเปลี่ยนแปลงข้อตกลงการก่อสร้างภายในขอบเขตของโครงการที่ได้กำหนดไว้ตามข้อ ๒^{๙๑} ประกอบกับข้อ ๓^{๙๒} ของสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ และข้อ ๑.๒.๑^{๙๓} ของบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับ

^{๙๐} ข้อ ๑๒. กรมทางหลวงตกลงยกเลิกงานก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในสัญญาทางหลวงสัมปทานเดิม และทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ ดังต่อไปนี้

๑๒.๑ งานก่อสร้างทางลาดเชื่อมรูปวงแหวน (Loop Ramp) ที่สี่แยกบางเขน

๑๒.๒ งานก่อสร้างทางลาดเชื่อมรูปวงแหวน (Loop Ramp) ที่สี่แยกหลักสี่

๑๒.๓ งานก่อสร้างทางยกระดับที่เชื่อมต่อกับทางยกระดับที่ออกจากอาคารผู้โดยสารต่างประเทศของท่าอากาศยานดอนเมืองไปทางด้านทิศใต้ (ด้านขาเข้ากรุงเทพมหานคร) หรือ South Bound Exit Ramp (Ramp No.4)

โดยผู้รับสัมปทานจะไม่เรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ ในการยกเลิกงานดังกล่าว

^{๙๑} ๒. พื้นที่สัมปทาน

๒.๑ พื้นที่สัมปทานมีอาณาเขตตามที่กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

(๑) เขตของพื้นที่สัมปทานโดยประมาณ ได้แก่

ด้านทิศใต้ : ที่ กม. ๕+๗๐๐ ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑

ด้านทิศเหนือ : ที่ กม. ๒๑+๑๐๐ ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑

(๒) เขตด้านข้างของพื้นที่สัมปทาน ได้แก่ เขตที่ดินทางหลวงที่มีอยู่เดิมตามที่กำหนดไว้ในผนวก ก ท้ายสัญญานี้ และตามที่ขยายเพิ่มเติมจากการจัดให้มีที่ดินเพิ่มเติม

ฯลฯ

ฯลฯ

^{๙๒} ๓. รายละเอียดทางหลวงสัมปทานที่จะก่อสร้าง

๓.๑ บริษัทตกลงจะก่อสร้างทางหลวงสัมปทานยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร กว้าง ๒๕ เมตร เนื้อทางหลวงที่มีอยู่เดิม รวมทั้งทางลาดขึ้นลงทางหลวงสัมปทานและด่านเก็บค่าผ่านทางที่ระดับพื้นและโครงสร้างซึ่งเป็นส่วนประกอบตามที่กำหนดไว้ในแผนแบบขั้นต้น และภายในขอบเขตตามที่ระบุไว้ในข้อ ๒.๑ ของสัญญานี้

๓.๒ นอกเหนือจากขอบเขตของงานก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ตามข้อ ๓.๑ นี้ บริษัทตกลงจะเริ่มทำการก่อสร้างทางยกระดับต่อเชื่อมกับ

ก. ท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพฯ ที่ดอนเมือง และ

ข. ทางด่วนระยะที่ ๒ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่จะสร้างขึ้นที่ดินแดงทั้งนี้ภายในปีที่ ๑๔ ของอายุสัมปทาน แต่บริษัทจะต้องได้รับอนุมัติทั้งปวงจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ส่วนการจะดำเนินการในปีใด ทั้งสองฝ่ายจะได้ตกลงร่วมกันโดยคำนึงถึงความจำเป็นทางด้านการจราจรและสถานะการเงินของบริษัท

ในกรณีที่กรมทางหลวงตกลงใจไม่ก่อสร้างทางเชื่อมเพิ่มเติมเส้นหนึ่งเส้นใดหรือทั้งสองเส้นตามที่กำหนดไว้ใน “ก” และ “ข” ข้างบนนี้ กรมทางหลวงและบริษัทจะต้องปรึกษาหารือกันถึงผลกระทบที่จะมีต่อรายได้ค่าผ่านทางและค่าก่อสร้างตามที่ประมาณการไว้

^{๙๓} ๑.๒ ข้อกำหนดของโครงการ

๑.๒.๑ ขอบเขตของโครงการ

ที่ ๒/๒๕๓๙ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๓๙ ซึ่งคู่สัญญาอาจตกลงเจรจากันได้ (ข้อ ๓ วรรคท้าย ของสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ) ส่วนการแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องการขยายอายุสัมปทาน^{๑๔} การปรับอัตราค่าผ่านทาง^{๑๕} รวมถึงการยกเลิกสิทธิฟ้องร้องคดี^{๑๖} นั้น เป็นการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญ

๑.๒.๑.๑ ผู้รับสัมปทานจะต้องก่อสร้างทางหลวงสัมปทานขนาดไม่น้อยกว่า ๖ (หก) ช่องจราจร และให้มีทางลาดขึ้นลงทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งด้านเก็บค่าผ่านทางที่ระดับพื้น และ/หรือ บนโครงสร้างและจัดหาอุปกรณ์ความสะดวกที่เกี่ยวข้องในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ระหว่าง กม. ๒๑+๑๐๐ - กม. ๒๖+๗๐๐ (ประมาณ) ซึ่งต่อจากทางหลวงสัมปทานเดิมไปทางด้านทิศเหนือ ภายในเขตทางหลวงที่มีอยู่ในปัจจุบัน และตามที่อยู่อาศัยเพิ่มเติมจากการจัดให้มีที่ดินเพิ่มเติมโดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายแต่ผู้เดียว

๑.๒.๑.๒ ผู้รับสัมปทานจะต้องก่อสร้างทางต่อเชื่อมเข้ากับอาคารผู้โดยสารต่างประเทศของการท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ ที่ดอนเมือง และทางต่อเชื่อมขาออกจากอาคารผู้โดยสารต่างประเทศไปทางทิศใต้ โดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายแต่ผู้เดียว

๑.๒.๑.๓ ผู้รับสัมปทานต้องก่อสร้างทางยกระดับรับรถที่ออกจากท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพมุ่งสู่ทิศเหนือ โดยให้มีทั้งทางต่อเชื่อมลงพื้นถนนวิภาวดีรังสิตและขึ้นทางยกระดับตอนต่อขยายไปทางทิศเหนือ โดยผู้รับสัมปทานจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทั้งหมดโดยการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยจะสมทบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างในวงเงินไม่เกิน ๖๐ ล้านบาท (หกสิบล้านบาท) ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานกับการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยจะทำความตกลงในรายละเอียดกันต่อไป

๑.๒.๑.๔ ผู้รับสัมปทานจะร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในการออกแบบและก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อกับโครงการระบบทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ดินแดง ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓.๒ ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม โดยวิธีแบ่งงานกันออกแบบและก่อสร้างตามส่วนที่ปรากฏในแผนแบบขั้นต้นในผนวก จ แนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ แต่ในส่วนค่าใช้จ่ายนั้นผู้รับสัมปทานและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบฝ่ายละครึ่งหนึ่งของราคาค่าก่อสร้าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก อุปกรณ์และเครื่องมือเก็บค่าผ่านทางในส่วนนี้ทั้งหมด ทั้งนี้ผู้รับสัมปทานและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะทำความตกลงในรายละเอียดกันต่อไป

๑.๒.๑.๕ ผู้รับสัมปทานจะต้องก่อสร้างตามข้อ ๑.๒.๑.๑ - ๑.๒.๑.๔ ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้เรียกว่า “ทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ” ให้เป็นไปตามข้อกำหนดโครงการขอบเขตของงานเทคนิคการก่อสร้างและการติดตั้งระบบต่าง ๆ แผนแบบขั้นต้น และการบริหารโครงการและตารางการดำเนินงานก่อสร้างตามผนวก ข, ค, ง, จ, ฉ, ฎ และ ฏ แนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ และผู้รับสัมปทานจะต้องปรับปรุงรูปแบบเบื้องต้นให้เหมาะสมและได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

^{๑๔} ข้อ ๔. ให้ทางหลวงสัมปทานเดิมและทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือมีอายุสัมปทานเป็นเวลา ๒๗ (ยี่สิบเจ็ด) ปี นับตั้งแต่วันลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ นี้

^{๑๕} ข้อ ๕. อัตราค่าผ่านทางที่เรียกเก็บจากยานพาหนะทุกประเภทให้เป็นไปตามตารางท้ายข้อนี้และมีผลใช้บังคับได้ทันที โดยการปรับใช้อัตราค่าผ่านทางตามตารางนี้ ผู้รับสัมปทานไม่ต้องขออนุญาตจากกรมทางหลวงอีก แต่ผู้รับสัมปทานจะต้องแจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า ๓๐ (สามสิบ) วัน และให้ผู้รับสัมปทาน ประกาศและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเป็นเวลาพอสมควร

อัตราค่าผ่านทางนี้ได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๗ (เจ็ด) ไว้แล้ว

^{๑๖} ข้อ ๖ ผู้รับสัมปทานตกลงยกเลิกบรรดาข้อเรียกร้อง การฟ้องร้องคดีต่อศาล และ/หรือ การเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการที่เกิดขึ้นแล้ว หรืออันอาจเกิดขึ้นจากเหตุดังต่อไปนี้ทั้งหมด

๖.๑ การก่อสร้างถนนท้องถิ่น (Local Road)

ของสัญญาที่อยู่ภายในขอบเขตงานตามโครงการที่คู่สัญญามีสัญญาต่อกัน กรณีจึงมิใช่การดำเนินโครงการใหม่ที่แยกออกจากโครงการตามสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ และบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ ๒/๒๕๓๙ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๓๙ แต่โดยที่เป็นการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญแตกต่างจากที่คณะรัฐมนตรีเคยพิจารณาให้ความเห็นชอบไว้แต่เดิม อีกทั้งยังเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ตอบแทนของรัฐและผลประโยชน์ของรัฐในด้านอื่น ๆ ด้วย จึงต้องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาและเห็นชอบกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงนี้

ดังนั้น เมื่อกรณีข้อหาหรือปรากฏข้อเท็จจริงว่า โครงการตามสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ และบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ ๒/๒๕๓๙ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๓๙ เป็นโครงการที่ได้มีการลงนามในสัญญาแล้ว จึงอยู่ในขั้นตอนการกำกับดูแลและติดตามผล เมื่อกรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการได้เสนอเรื่องการแก้ไขสัญญาต่อคณะกรรมการประสานงานตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ เพื่อพิจารณา ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและเห็นชอบกับการแก้ไขสัญญาและร่างบันทึกข้อตกลงฯ แล้ว จากนั้น ได้เสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา^{๑๗} และคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบกับร่างบันทึกข้อตกลงฯ^{๑๘} แล้ว กรณีจึงถือได้ว่าเป็นการดำเนินการถูกต้องตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ

๖.๒ การไม่อนุมัติปรับขึ้นค่าผ่านทางในอดีต

๖.๓ การจัดหาเงินกู้ผ่อนปรนไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่ตกลงในอดีต

๖.๔ การก่อสร้างทางเบี่ยง (Detour Line) บนถนนวิภาวดีรังสิต

๖.๕ การคืนหนังสือค้ำประกันต่างๆ ล่าช้า

๖.๖ การก่อสร้างสะพานลอยที่ทางแยกลาดพร้าวบนถนนวิภาวดีรังสิต อันเป็นโครงการของกรุงเทพมหานคร

๖.๗ การก่อสร้างสะพานลอยที่แยกสุทธิสารบนถนนวิภาวดีรังสิต อันเป็นโครงการของกรุงเทพมหานคร

๖.๘ การย้ายสนามบินดอนเมืองไปสนามบินสุวรรณภูมิ

๖.๙ การก่อสร้างทางยกระดับที่เชื่อมต่อกับทางยกระดับที่ออกจากอาคารผู้โดยสารต่างประเทศของท่าอากาศยานดอนเมืองไปทางด้านทิศใต้ (ด้านขาเข้ากรุงเทพมหานคร) หรือ South Bound Exit Ramp (Ramp No.4)

หากมีคดีข้อพิพาทซึ่งผู้รับสัมปทานได้ยื่นฟ้องต่อศาลหรือได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการไว้แล้วก่อนการทบทวนบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ผู้รับสัมปทานจะต้องถอนฟ้องหรือถอนข้อพิพาทที่เสนอต่ออนุญาโตตุลาการดังกล่าวให้หมดสิ้นภายใน ๓๐ (สามสิบ) วัน นับแต่วันทบทวนบันทึกข้อตกลงนี้ มิฉะนั้น กรมทางหลวงมีสิทธิยกเลิกข้อตกลงฉบับนี้

^{๑๗} หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๖๓๗/๕๖ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๐ ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

^{๑๘} หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๕๖๓๘ ลงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๐ ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ลงชื่อ) พรทิพย์ จาละ

(คุณพรทิพย์ จาละ)

เลขathiการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กรกฎาคม ๒๕๕๐