

สัญญาสัมปทานทางหลวง

ใน

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต  
ตอนดินแดง - ดอนเมือง

กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม  
ประเทศไทย

๒๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๓๒

สัญญาสัมปทานทางหลวง

สัญญาสัมปทานฉบับนี้ทำที่กระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๒๑ เดือนสิงหาคม  
พ.ศ. ๒๕๓๒ ระหว่าง

กรมทางหลวง (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "กรมทางหลวง") โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี  
ฝ่ายหนึ่ง กับ

บริษัท คอนมืองโหลลเวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทจำกัดจดทะเบียนตามกฎหมายแห่งราชอาณาจักรไทย มีสำนักงานจดทะเบียนตั้งอยู่เลขที่ ๑๖ ชั้น ๕ อาคารเตชะไพบูลย์ ถนนพหลโยธิน แขวงเทพศิรินทร์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "บริษัท") โดย  
นายอภัย เตชะไพบูลย์ และนายปีเตอร์ มาร์ติน แครมเมอร์ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามในสัญญาแทน  
บริษัทตามหนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ทแนบท้ายสัญญา) อีกฝ่ายหนึ่ง

มีข้อความดังต่อไปนี้

โดยที่ กรมทางหลวง โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี มีนโยบายที่จะจัดให้มีระบบทางหลวง  
สัมปทาน โดยให้บริษัทเอกชนเป็นลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษา และได้ออก  
ประกาศลงวันที่ ๑๘ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๐ เชิญชวนบริษัทหมคณสมบตไทยนค้ำขอลงทน ออกแบบ  
ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานตามพระราชบัญญัติทางหลวงที่ไครับสัมปทาน  
พ.ศ. ๒๕๒๓

โดยที่ เพื่อตอบสนองต่อประกาศเชิญชวนดังกล่าว บริษัท คิลเกอร์ฮอฟฟ์ แอนด์ วิคมานน์  
จำกัด และบริษัท ศวันครการโยธา จำกัด โดยทำการแทนและก่อนการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท โดยนขอ  
เสนอเพื่อลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน

โดยที่ขอเสนอดังกล่าวนี้ได้รับการคัดเลือกเพื่อทำการเจรจาและให้สัมปทานทางหลวงตาม  
หนังสือของกรมทางหลวง ลงวันที่ ๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๓๑

โดยที่ บริษัท ดิคเกอร์ฮอฟฟ์ แอนด์ วิกแมนน์ จำกัด และบริษัท ศรีนครการโยธา จำกัด ได้ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท คอนเมืองโหลลเวย์ จำกัดขึ้นตามกฎหมายแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อยึดและประกอบการตามสัมปทานทางหลวง และ

โดยที่ บริษัท คอนเมืองโหลลเวย์ จำกัด ตกลงจะทำการลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานตามรายละเอียดที่ปรากฏในสัญญา โดยบริษัทกลุ่มควิคค ตามที่แนบมาซึ่งต่อไปในสัญญา ซึ่งนำโดยบริษัท ดิคเกอร์ฮอฟฟ์ แอนด์ วิกแมนน์ จำกัด จะทำการก่อสร้างทางหลวงสัมปทาน และบริษัท ควิคค (ไทยแลนด์) จำกัด จะทำการออกแบบและทำรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมตามความระบุในข้อ ๖.๓ และข้อ ๖.๔ ตามลำดับ

คู่สัญญาจึงตกลงกันดังต่อไปนี้

#### นิยามศัพท์

ในสัญญาสัมปทานนี้ เว้นแต่บริบทจะให้ความหมายเป็นอย่างอื่น

"ทัศนเพิ่มเติม" หมายความว่าทัศนนอกเขตทางหลวงหมอยเคิมซึ่งจะต้องจัดให้ได้มา

ในระหว่างอายุสัมปทานภายในเขตสัมปทานตามแผนแบบขั้นสุดท้ายและ/หรือแผนแบบแก้ไขซึ่งอาจมีขึ้นในภายหลัง

"อุปกรณ์ความสะดวกที่เกี่ยวข้อง" หมายความว่าอุปกรณ์จำเป็นต้องมีเพื่อการบำรุงรักษา และประกอบการทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งทางเชื่อมกับถนนในปัจจุบันและอุปกรณ์ ๆ ที่จำเป็นโดยตรงในการจัดใหม่บริการแก้ไขทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งอุปกรณ์ทดแทนเก็บค่าผ่านทาง ศูนย์ควบคุม ศูนย์บำรุงรักษา และอุปกรณ์ในการคมนาคม

"ส่วนราชการ" หมายความว่ากรมในรัฐบาล หน่วยงานรัฐบาล สำนักงานรัฐบาล และ กรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งหน่วยงานหรือสำนักงานทั้งหมดหรือเฉพาะหน่วยใดหน่วยหนึ่ง

"บริษัท" หมายความว่าบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายแห่งราชอาณาจักรไทย มีชื่อเรียกว่า "บริษัท คอนมืองโหลเวย์ จำกัด"

"พื้นที่สัมปทาน" หมายความว่าที่ดินในเขตทางหลวงหมายเลข ๓๑ ตอนดินแดง - คอนมือง และทางหลวงส่วนที่จะขยายต่อไปในภายหลัง ปลายทางด้านใต้และด้านเหนือตามข้อ ๓.๒

"อายุสัมปทาน" หมายความว่าระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่สัญญาสัมปทานฉบับลงนามจนถึงวันครบอายุ สัญญาสัมปทานทางหลวงตามข้อ ๒๓

"ศรีนคร" หมายความว่าบริษัท ศรีนครการโยธา จำกัด มีสำนักงานจดทะเบียนตั้งอยู่เลขที่ ๑๖ ถนนหลักปลาไชย แขวงเทพศิรินทร์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐ ประเทศไทย

"กรมทางหลวง" หมายถึง กรมทางหลวง

"ดิวคก" หมายความว่าบริษัท ดิวคเกอร์ฮอฟฟ์ แอนด์ วิตมานน์ จำกัด ซึ่งมีสำนักงานจดทะเบียนตั้งอยู่ที่ เออร์ดิงเงอร์ ลานด์สตราเซอ ๑ มึนนิค (Erdinger Landstrasse 1, Munich) สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน

"กลุ่มบริษัทดิวคก" หมายความว่ากิจการรวมค่าของบริษัทหลายบริษัทนำโดยดิวคก และรวมทั้งศรีนครด้วย

"วันหมดอายุสัมปทาน" หมายความว่าวันลงนามในสัญญาสัมปทานฉบับ

"ที่ดินในเขตทางหลวงหมายเลข ๓๑" หมายความว่าที่ดินภายในพื้นที่สัมปทาน ตามที่กำหนดไว้ในผนวก "ก" แนบท้ายสัญญา ซึ่ง เป็นของกรมทางหลวงในวันหมดอายุสัมปทานฉบับ

"พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์" หมายความว่าพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ตามที่ออกแก้ไขเพิ่มเติมเป็นครั้งคราว

"รัฐบาล" หมายถึง คณะรัฐมนตรี

"ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑" หมายความว่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒

"พระราชบัญญัติทางหลวง" หมายความว่า ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๔๔ พ.ศ. ๒๕๑๔ และกฎข้อบังคับที่ออกตามประกาศดังกล่าว ตามที่อาจแก้ไขเพิ่มเติมเป็นครั้งคราว

"พระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน" หมายความว่า พระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พ.ศ. ๒๔๗๓ ตามที่อาจแก้ไขเพิ่มเติมเป็นครั้งคราว

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

"วันเปิดใช้งาน" หมายความว่า วันเปิดใช้ทางหลวงสัมปทานหรือส่วนหนึ่งของทางหลวงสัมปทานให้ใช้ในการจราจรได้ตามข้อ ๑๑

"แผนแบบขนาน" หมายความว่า เอกสารซึ่งได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวงแล้ว และเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานโดยเป็นแผนวก ก

"ข้อกำหนดของโครงการ" หมายความว่า เอกสารซึ่งแนบเป็นแผนวก ข หายสัญญา

"พระราชบัญญัติอนุญาตโถตลาดการ" หมายความว่า พระราชบัญญัติอนุญาตโถตลาดการ พ.ศ. ๒๔๓๐ ตามที่อาจแก้ไขเพิ่มเติมเป็นครั้งคราว

"สัมปทานทางหลวง" หรือ "สัมปทาน" หมายความว่า สิทธิให้ใช้พื้นที่สัมปทาน ลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง บำรุงรักษาและประกอบการทางหลวงสัมปทานและอุปกรณ์ความสะดวกที่เกี่ยวของภายในพื้นที่สัมปทาน และให้กำหนดเพิ่มเติมและเก็บค่าผ่านทาง และให้ใช้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน

"ทางหลวงสัมปทาน" หมายถึงทางหลวงสายใหม่ที่เก็บค่าผ่านทาง รวมทั้งอุปกรณ์ความสะดวกที่เกี่ยวของซึ่งบริษัทจะสร้างขึ้นภายในถนนสัมปทานทางหลวง

"การสูญเสียจำนวนยานพาหนะ" หมายความว่าถึงผลต่างระหว่างจำนวนยานพาหนะที่จะใช้ทางหลวงสัมปทาน ถ้าหากรัฐบาลได้ทำการหรือคิดเงินทำการบางอย่างตามที่ระบุไว้ในข้อ ๒๔.๒ (ง) กับจำนวนยานพาหนะที่ใช้ทางหลวงสัมปทานจริง

### ก. ขอตกลงมูลฐาน

#### ๑. การให้สัมปทานทางหลวง

๑.๑ ภายในบังคับของข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาสัมปทานฉบับนี้ โดยสัญญากรรมทางหลวงให้สัมปทานทางหลวงแก่บริษัทเป็นระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒๓ เพื่อให้บริษัทลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน

๑.๒ เพื่อเป็นหลักประกันในการก่อสร้างทางหลวงสัมปทาน บริษัทจะต้องจัดหนังสือค่าประกันการปฏิบัติตามสัญญาให้แก่กรมทางหลวง โดยมีวงเงินค่าประกันเป็นจำนวนสองร้อยแปดสิบล้านบาท (๒๘๔) ล้านบาท ซึ่งมีจำนวนเท่ากับร้อยละห้า (๕) ของค่างานทั้งสิ้นของโครงการ แต่ไม่รวมถึงดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง หนังสือค่าประกันจะต้องจัดให้แก่กรมทางหลวงเมื่อลงนามในสัญญาสัมปทาน และจะส่งคืนเมื่อการสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างทางหลวงสัมปทานแล้วเสร็จ

#### ๒. ถนนสัมปทาน

๒.๑ ถนนสัมปทานมีอาณาเขตตามที่กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

(๑) เขตของถนนสัมปทานโดยประมาณ ได้แก่

ด้านทิศใต้ : ที่ กม. ๕ + ๗๐๐ ของทางหลวงแผ่นดิน

หมายเลข ๓๑

ด้านทิศเหนือ : ที่ กม. ๒๑ + ๑๐๐ ของทางหลวงแผ่นดิน

หมายเลข ๓๑

(๒) เขตคานข้างของถนนสัมปทาน ไคแก เขตตถนนทางหลวงหมอยเคิม ตามที่กำหนดไว้ในผนวก ๓ หายสูญญาน และตามขยายเพิ่มเติม จากการจัดใหม่ถนนเพิ่มเติม

๒.๒ ถนนสัมปทานรวมทั้งถนนเพิ่มเติม ซึ่งจะต้องจัดใหม่เน จะต้องปลดการระ ตัดถนนและสิทธิต่าง ๆ ของบุคคลที่สาม ซึ่งอาจจะเป็อุปสรรคขัดขวางต่อการก่อสร้างทางหลวงสัมปทาน ในเวลาส่งมอบให้แก่บริษัทตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘

๒.๓ บริษัทจะต้องจ่ายค่าเช่าเต็มจำนวนครั้งเดียวตลอดอายุสัมปทานนเป็จำนวน ๒๐๐,๐๐๐ บาท (สองแสนบาทถ้วน) สำหรับถนนเขตทางหลวงหมอยเคิม เงินดังกล่าวจะจ่ายเมื่อใด ก็ได้ แต่ต้องจ่ายก่อนลงมือก่อสร้างทางหลวงสัมปทาน

๓. รายละเอียดของทางหลวงสัมปทานที่จะก่อสร้าง

๓.๑ บริษัทตกลงจะก่อสร้างทางหลวงสัมปทานยกกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร กว้าง ๒๕ เมตร เหนือทางหลวงหมอยเคิม รวมทั้งทางลาดขยกลงทางหลวงสัมปทานและด่านเก็บค่าผ่านทาง ระดับพื้นและโครงสร้างซึ่งเป็ส่วนประกอบตามที่กำหนดไว้ในแผนแบบขยตน และภายในขอบเขตตามท ระบุไว้ในข้อ ๒.๑ ของสัญญา

๓.๒ นอกเหนือจากขอบเขตของงานก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ตามข้อ ๓.๑ น บริษัท ทกลงจะเริ่มทำการก่อสร้างทางยกกระดับต่อเชื่อมกับ

ก. ท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพร ทดอนเมือง และ

ข. ทางด่วนระยะที่ ๒ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่จะสร้างขย ทถนนแดง

๕ ข หนภายในปี ๑๔ ของอายุสัมปทาน แต่บริษัทจะต้องได้รับอนุมัติขยจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ส่วนการจะดำเนินการในปีใด หนึ่งขยขยจะได้ตกลงร่วมกันโดยคำนึงถึงความจำเป็นทางด้านการ จราจรและสถานะการเงินของบริษัท

ในการดําเนินการทางหลวงตกลงใจไม่ก่อสร้างทางเชื่อมเพิ่มเติมเส้นหนึ่ง เส้นใดหรือทั้งสองเส้น ตามที่กำหนดไว้ใน "ก" และ "ข" ข้างบน กรมทางหลวงและบริษัทจะต้องปรึกษาหารือกันถึงผลกระทบที่จะต่อรายได้ค่าผ่านทางและค่าก่อสร้างตามประมาณการไว้

๔. ทางเชื่อมกับชายคมนาถมอยุ่เดิม

๔.๑ บริษัทจะก่อสร้างสะพานลอยที่แยกถนนงามวงศ์วาน และถนนแจ้งวัฒนะ ในส่วนที่อยู่ในเขตสัมปทานทางหลวง โดยออกค่าใช้จ่ายเอง เพื่อให้สะพานดังกล่าวทอดข้าม ถนนวิภาวดีรังสิตแทนสะพานเดิมที่จะต้องรื้อออก ตามรายละเอียดและภายในขอบเขตที่แสดงไว้ในแผน แบบขนต้น

เพื่อใหม่เนื้อที่สำหรับก่อสร้างสะพานลอยในแนวขวางข้ามถนนเพิ่มเติมดังกล่าว สะพานลอยตามแนวถนนในปัจจุบันหมอยุ่ ๒ จุดตามแนวถนนวิภาวดีรังสิตตามวรรคแรก จะต้องรื้อถอน ออกหลังจากได้ก่อสร้างโครงสร้างหลักของทางหลวงสัมปทานเสร็จแล้ว ทั้งนี้โดยบริษัทไม่ต้องเสีย ค่าใช้จ่ายใด ๆ นอกเหนือไปจากรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

วัสดุทั้งหมดจากการรื้อถอนสะพานลอยจะต้องขนไปไว้ที่บริเวณกรมทางหลวงกำหนด ให้ซึ่งจะต้องอยู่ใกล้เคียงกับถนนสัมปทาน ในการนี้ บริษัทจะพยายามสงวนคานคอนกรีตสำเร็จรูปของ สะพานลอยเดิมไว้ เพื่อให้กรมทางหลวงนำไปใช้ต่อไป แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ ในการรื้อถอน ซึ่งยอมแล้วแต่สภาพการจราจรในบริเวณนั้น

๔.๒ บริษัทจะก่อสร้างช่องจราจรเพิ่มเติมในระดับหน้าด่านหน้าของไฟสัญญาณ จราจรในบริเวณใกล้เคียงทางแยกสำคัญ ๆ โดยจะให้ระดับผิวถนนส่วนที่สร้างเพิ่มเติมนี้เสมอกับระดับ ผิวถนนเดิมในบริเวณที่จะก่อสร้างดังกล่าว ซึ่งทั้งหมดนี้จะเป็นไปตามแบบแผนแบบขนต้น แต่บริษัทจะไม่ รับผิดชอบการปรับปรุงอื่นใดนอกเหนือจากตามทฤษฎีข้างต้น



๔.๓ บรรดาหน้ส่วนอนของถนน และสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นส่วนประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวกก่อนทงหมดทยอยเดิม เช่น ระบายน้ำ เสาไฟฟ้า รวมทงอุปกรณ์ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายจราจร และไฟสัญญาณจราจร เป็นต้น หรือถอนออกไปชั่วคราวหรือไ้รับความเสียหายไม่ว่าในคานสภาพ ตำแหน่ง การใช้งานและระดับทงของสิ่งดังกล่าวนั้น บรรดาใหม่เหมือนกบสภาพเดิมเมื่อกอนมการก่อสร้างนั้น บริษัทจะก่อสร้างขนิใหม่หรือนำกลับเข้ามาติดตั้งตามสภาพเดิม เว้นแต่ส่งหายไ้ไปตงใหม่จะไ้ใช้ประโยชน์ได้เหมือนเดิมหรือดีกว่าเดิม ณ ทงใหม่

๔.๔ เมื่อการก่อสร้างโครงสร้างและอุปกรณ์ความสะดวกตามทระบไว้ในข้อ ๔.๑ ๔.๒ และ ๔.๓ แล้วเสร็จเป็นตอน ๆ และเปิดใช้ในการจราจรแล้ว กรมทงหลวงหรือส่วนราชการอื่นซึ่งมีอำนาจหน้าทจะตองรับมอบหน้เพื่อใช้งาน ซ่อมแซมและบำรุงรักษาสิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์เหล่านั้นเอง

#### ๕. ความรับผิดชอบของกรมทงหลวง

๕.๑ กรมทงหลวงมีหน้าทตรวจตรา กำกับและควบคุมสัมปทานนั้น กรมทงหลวงจะใช้อำนาจและสิทธิทงปวง รวมทงอำนาจและสิทธิตามทระราชบัญญัติทงหลวงที่ไ้รับสัมปทานและทระราชบัญญัติทงหลวง ซึ่งจำเป็นและสมควร เพื่อให้บริษัทสามารถปฏิบัติขอขกหน้ของตนตามสัญญาได้

๕.๒ กรมทงหลวงจะประสานงานและสนับสนุนกิจการของบริษัทกบส่วนราชการอื่น ๆ องค์การสาธารณูปโภค และเจ้าของทคนทตเองกน และศทใช้ทงแนวทงตรงสัด และกนทตคคานกน เพื่อเป็นการสนับสนุนให้บริษัทไ้รับอนุมัติ อนุญาต และใบอนุญาตทงจะตองไ้รับจากส่วนราชการและองค์การใด ๆ ดังกล่าวแล้ว และเพื่อให้บริษัทสามารถทำการรูดอนเคลื่อนย้ายสิ่งตง ๆ บรรดาทอยในอำนาจหน้าทขององค์การสาธารณูปโภคตามความจำเป็น ทงนภายใ้กำหนดเวลาการปฏิบัติงานทางคานวิศวกรรมและการก่อสร้างทงหลวงสัมปทาน

๕.๓ เมื่อไ้รับการร้องขอจากบริษัท กรมทงหลวงจะตองจัดการใหม่ทคนใหม่เดิมให้แก่บริษัทโดยบริษัทเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเอง ทงนี้โดยเป็นไปตมทระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และททจำเป็นสำหรับทงหลวงสัมปทานตามแผนแบบสัดทหายและ/หรือแผนแบบแก้ไขโดยไมก่ให้เกิดความล่าช้าต่อการก่อสร้างทงหลวงสัมปทาน

๕.๔ กรมทางหลวงยังคงรับผิดชอบการบำรุงรักษาระบบควบคุมป้องกันน้ำท่วมตามถนนวิภาวดีรังสิต และทำการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมอื่นเนื่องมาจากน้ำท่วม

๕.๕ กรมทางหลวงจะต้องจัดทะเบียนทางหลวงสัมปทานตามพระราชบัญญัติทางหลวงเป็น "ทางหลวงสัมปทาน" ก่อนเปิดการจราจรใช้ทางหลวงสัมปทาน

๕.๖ กรมทางหลวงจะต้องไม่อนุญาตให้บุคคลที่สามใด ๆ มีสิทธิใช้หรือเข้าออกทางหลวงสัมปทานโดยไม่ได้รับความยินยอมจากบริษัทก่อน

## ๖. การจัดองค์กรของบริษัท

๖.๑ บริษัทได้จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยแล้ว เพื่อลงทุน ออกแบบ ทำงานด้านวิศวกรรม ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน และเพื่อปฏิบัติการอื่นที่พึงประสงค์นอกเหนือจากนี้ ซึ่งอาจจำเป็นหรือสะดวกในการปฏิบัติงานดังกล่าวข้างต้นตามกฎหมายไทย และตามสัญญาสัมปทาน

๖.๒ ภายในบังคับของบทบัญญัติแห่งกฎหมาย บริษัทมีอำนาจกำกับควบคุมและจัดการแต่เพียงในเรื่องทั้งหลายที่พึงประสงค์และภาระหน้าที่ของบริษัทตามสัญญาสัมปทานนี้ และในการดำเนินกิจการต่าง ๆ ของบริษัทตามที่ทำได้ตามข้อบังคับของบริษัท

๖.๓ เพื่อเป็นหลักประกันว่าบริษัทจะทำการก่อสร้างทางหลวงสัมปทานให้แล้วเสร็จเรียบร้อยภายในงบประมาณและหมายกำหนดการปฏิบัติงาน ตามที่ตรวจและสรุปรายได้เสนอต่อรัฐบาลไว้ บริษัทจะทำการจ้างเหมาก่อสร้างแบบเหมาจ่ายกับกลุมบริษัทวิคก สำหรับบรรดาโครงสร้างและเครื่องอุปกรณ์อำนวยความสะดวกทั้งหมดตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓.๑ ข้อ ๔.๑ ข้อ ๔.๒ และข้อ ๔.๓

กลุมบริษัทวิคกสัญญาว่าจะทำการก่อสร้างทางหลวงสัมปทานให้แล้วเสร็จเรียบร้อยตามสัญญาสัมปทานนี้ และตามสัญญาจ้างก่อสร้างซึ่งจะทำกับบริษัท กลุมบริษัทวิคกจะใช้เทคโนโลยี ความรู้ ความชำนาญ และความเชี่ยวชาญทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ในการก่อสร้างทางหลวงสัมปทาน กลุมบริษัทวิคกยอมรับเอาความรับผิดชอบทั้งหมดของบริษัท แต่ทั้งนี้ เฉพาะในการก่อสร้างตัวทางหลวงสัมปทานเท่านั้น

Handwritten signature and initials.

๖.๔ บริษัทจะทำสัญญาจ้างออกแบบและทำรายละเอียดทางด้านวิศวกรรม กับบริษัท ดิวคก (ไทยแลนด์) จำกัด ส่วนการจะจ้างวิศวกรที่ปรึกษาที่อยู่ในประเทศไทยให้ร่วมทำงานออกแบบ และงานวิศวกรรมเพียงใดนั้น ให้เป็นดุลยพินิจของบริษัท ดิวคก (ไทยแลนด์) จำกัด

๖.๕ นอกจากนี้ บริษัทมีสิทธิที่จะจ้างผู้รับเหมาช่วงเพื่อทำงานอื่น ๆ ของโครงการ หากบริษัทเห็นสมควร เช่น งานบริหารโครงการ งานปรึกษาทางเทคนิค งานบริหารทางการเงิน การดำเนินกิจการทางหลวงสัมปทานและการบำรุงรักษา เป็นต้น ในกรณีที่มีการจ้างผู้รับเหมาช่วงให้ทำงาน ดังกล่าวในส่วนหนึ่งส่วนใด บริษัทจะต้องยังคงรับผิดชอบอย่างเต็มที่สำหรับการปฏิบัติงานนั้น ๆ

๖.๖ บริษัทจะเจรจากับกลุ่มบริษัทดิวคก สำหรับการก่อสร้างโครงสร้าง และ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มเติมตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓.๒ และข้อ ๑๒

๖.๗ บริษัทจะต้องมีและดำรงไว้ซึ่งทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละสิบ (๒๐) ของ จำนวนเงินลงทุนขั้นต้นทั้งสิ้น (ประมาณ ๑,๓๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท) ระหว่างอายุสัมปทาน

๖.๘ คู่แทนกรมทางหลวงจะดำรงตำแหน่งเป็นที่ปรึกษากรรมการผู้จัดการของบริษัท ปรึกษาคลังกลาวจะเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการและมีโอกาสแสดงความคิดเห็นของกรมทางหลวงได้ เสมอในเรื่องการจัดการจราจร การบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานและการวางแผนงาน ที่ปรึกษาจะมี สิทธิโดยไม่จำกัดที่จะขอข้อมูลและดูงานหน่วยกำกับควบคุมของบริษัทได้เป็นครั้งคราว และข้อมูลทั้งหมด จะต้องให้ที่ปรึกษาได้ตรวจดูด้วย

#### ข. การก่อสร้างทางหลวงสัมปทาน

๗. ข้อกำหนดโครงการ แผนแบบขนต้น แผนแบบขนสุดท้าย

๗.๑ บริษัทจะต้องจัดทำแผนแบบขนสุดท้ายของทางหลวงสัมปทาน ซึ่งจะต้องเป็นไปตามแผนแบบขนต้น และข้อกำหนดของโครงการ

๗.๒. แผนแบบขั้นสุดท้ายหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของแผนแบบดังกล่าวนี้ ที่บริษัทได้จัดทำขึ้นจะต้องส่งมอบให้แก่กรมทางหลวง เพออนุมัติว่าถูกต้องกับแผนแบบขั้นต้น และข้อกำหนดของโครงการก่อนจะเริ่มงานก่อสร้าง กรมทางหลวงจะต้องอนุมัติแผนแบบขั้นสุดท้ายสำหรับทางหลวงแต่ละช่วงภายในสามสิบ (๓๐) วันหลังจากวันเสนอขออนุมัติ

๗.๓. บริษัทอาจร้องขอต่อกรมทางหลวงให้แก้ไขหรือให้ยกเว้นรายการของแผนแบบขั้นต้นและ/หรือข้อกำหนดของโครงการ หรือมีเหตุผลทางด้านเทคนิคและ/หรือด้านประกอบการ กรมทางหลวงจะต้องไม่ปฏิเสธการอนุมัติโดยปราศจากเหตุผลอันสมควร ในกรณีกรมทางหลวงมิได้แจ้งการไม่อนุมัติพร้อมด้วยเหตุผลภายในสามสิบ (๓๐) วันหลังจากได้รับคำร้องขอ ให้ถือว่ากรมทางหลวงอนุมัติการร้องขอคราวนั้น

๗.๔. บริษัทสัญญาว่า ระหว่างระยะเวลาก่อสร้าง บริษัทจะจัดตั้งหน่วยงานพิเศษขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะวางแผน นำมาตรการต่าง ๆ ไปดำเนินการ ตลอดจนติดตามมาตรการต่าง ๆ บรรดาที่จำเป็นเพื่อให้อุปสรรคหรือความไม่สะดวกน้อยที่สุดต่อการจราจรของขบวนยานในถนนวิภาวดีรังสิต

#### ๘. การมอบพันทางหลวงสัมปทานให้แก่บริษัท

ทุกคนในเขตทางหลวงหมอยาเดิมเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่สัมปทานตามระบุไว้ในข้อ ๒ นั้น จะต้องส่งมอบให้แก่บริษัทเมื่อบริษัทร้องขอ และทุกคนเพิ่มเติมบรรดาที่จำเป็นเพื่อการก่อสร้าง การประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานนั้น จะต้องจัดให้โดยมาตามเวลาที่ต้องการเพื่อให้งานทางด้านวิศวกรรมและการก่อสร้างทางหลวงสัมปทานดำเนินไปตรงตามหมายกำหนดการโดยไม่หยุดชะงัก

#### ๙. การดำเนินการก่อสร้าง

ในการดำเนินการก่อสร้างนั้น บริษัทจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดตามแผนแบบขั้นสุดท้าย และจะต้องทำงานให้เสร็จเรียบร้อยตามข้อกำหนดของโครงการหรือการแก้ไขใด ๆ ในข้อกำหนดของโครงการตามความของข้อ ๗.๓

๑๐. หมายเหตุการแล้วเสร็จของงาน

๑๐.๑ บริษัทจะต้องก่อสร้างทางหลวงสัมปทานให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาการก่อสร้างซึ่งมีระยะเวลาสามสัปดาห์ (๓๖) เดือนปฏิทิน เริ่มจากวันที่สัญญาผลบังคับ

๑๐.๒ ระยะเวลาการก่อสร้างดังกล่าวในข้อ ๑๐.๑ นี้ ให้ขยายออกไปเท่ากับระยะเวลาความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดขึ้น อันเนื่องมาจากกรณีใดดังต่อไปนี้

- ก. เหตุสุดวิสัย หรือ
- ข. การกระทำหรือละเว้นกระทำการ อันเนื่องมาแต่ฝ่ายรัฐบาล หรือส่วนราชการ

๑๐.๓ ไม่ว่าความของข้อ ๑๐.๒ จะกล่าวไว้เป็นประการใด เมื่อบริษัทร้องขอ บริษัทจะได้รับการขยายเวลาการก่อสร้างดังกล่าวในข้อ ๑๐.๑ ออกไปอีกอย่างสูงไม่เกินเก้า (๙) เดือน เพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ คือ การขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการอันจำเป็นต้องมีสำหรับบริษัท และกลุมบริษัทวัดก และใบอนุญาตอื่น ๆ บรรดาที่จำเป็นเพื่อการทำงาน เพื่อบริษัทและพนักงานลูกจ้าง ชาวต่างประเทศของบริษัท เพื่อการเตรียมการต่าง ๆ เพื่อการดำเนินงานการสำรวจ การรื้อถอน เคลื่อนย้ายอุปกรณ์สาธารณูปโภคของฝ่ายที่สาม งานออกแบบวิศวกรรมส่วนหนึ่งกับทั้งการขอรับอนุมัติ สำหรับการต่าง ๆ ดังกล่าวมานี้

ระยะเวลาใด ๆ ของระยะเวลาการก่อสร้าง ที่ขยายออกไปตามที่ยกขออน ไม่เป็นเหตุให้บริษัทมีสิทธิขอขยายอายุสัมปทาน

๑๑. การเปิดการจราจร

๑๑.๑ เมื่องานก่อสร้างส่วนที่สำคัญแล้วเสร็จ และจำเป็นต้องการเปิดใช้ทางหลวงสัมปทานทั้งหมดหรือบางส่วน บริษัทจะร้องขอให้กรมทางหลวงทำการตรวจงานก่อสร้างนั้นว่าเป็นไปตามแผนแบบขนสัคหายและข้อกำหนดของโครงการ เมื่อได้รับรายงานผลการตรวจว่าถูกต้องแล้วกรมทางหลวงจะต้องอนุญาตให้เปิดใช้ทั้งหมดหรือบางส่วนของทางหลวงสัมปทาน ในการจราจรตามมาตรา ๒๑ ของพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน

๑๑.๒ บริษัทสิทธิที่จะเปิดการจราจรในทางหลวงสัมปทานตลอดสายหรือบางส่วน และเก็บค่าผ่านทางในอัตราตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒๐ เมื่อครบกำหนดสาม (๓) เดือนนับจากวันที่บริษัทได้ร้องขอให้กรมทางหลวงทำการตรวจงานตามข้อ ๑๑.๑ เว้นแต่กรมทางหลวงแจ้งคัดค้านการเปิดใช้ทางหลวงสัมปทาน โดยอาศัยผลการตรวจงานของกรมทางหลวงซึ่งได้พบว่างานไม่เป็นไปตามแผนแบบขั้นสุดท้าย และข้อกำหนดของโครงการ หรือแผนแบบแก้ไขหรือข้อกำหนดที่อนุมัติแล้วตามความของข้อ ๘.๓

การก่อสร้างที่หักแยกไปเล็กน้อยหรือขาดตกบกพร่องเล็กน้อยหรือไม่ สมบูรณ์เล็กน้อยซึ่งยอมมิใหม่ได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวงและข้อปฏิบัติโดยทั่วไปนั้น จะนำมาเป็นเหตุปฏิเสธไม่ได้

๑๑.๓ ก่อนบริษัทร้องขอให้กรมทางหลวงตรวจสอบงานแต่ละครั้ง บริษัทจะต้องจัดแบบแปลนแผนผังพิมพ์เขียวของการก่อสร้างจริงสำหรับส่วนของทางหลวงสัมปทานที่จะเปิดการจราจรให้แก่กรมทางหลวงสาม (๓) ชุด และอีกหนึ่งชุดที่ใช้ทำพิมพ์เขียวได้

๑๑.๔ การเปิดใช้ทางหลวงสัมปทานส่วนต่าง ๆ ในการจราจรนั้นจะต้องคำนึงถึงการจัดการจราจรถึงท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองเสมอ เพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าวนี้ ระหว่างการรื้อถอนสะพานลอยเดิมและงานดัดแปลงแก้ไขตามทางแยกระดับถนนต่าง ๆ นั้น บริษัทจะต้องเปิดทางหลวงสัมปทานส่วนที่สร้างเสร็จแล้วให้หยุดยานได้ใช้เป็นทางสัญจรชั่วคราวโดยไม่เก็บค่าผ่านทางตามทางแยกที่เกี่ยวของก่อนที่จะเปิดให้จราจรใช้เป็นทางการตามข้อ ๑๑.๑ หรือ ข้อ ๑๑.๒

๑๒. การแก้ไขดัดแปลงการก่อสร้าง การก่อสร้างเพิ่มเติมหลังจากเปิดการจราจรแล้ว

๑๒.๑ หลังจากได้เปิดการจราจรแล้ว โดยอนุมัติของกรมทางหลวง บริษัทอาจทำการแก้ไขโครงสร้างและอุปกรณ์ความสะดวกต่าง ๆ และ/หรือก่อสร้างโครงสร้างและอุปกรณ์ความสะดวกเพิ่มเติมในการจราจร โดยค่าใช้จ่ายของบริษัทเอง แต่การต่อเติมหรือดัดแปลงดังกล่าวจะต้องอยู่ภายในขอบเขตของการดำเนินการตามสัญญาสัมปทาน

๑๒.๒ ในกรณีที่มีการทวงถามความประสงค์จะต่อเติมและ/หรือตัดแปลงเพิ่มเติมต่อ โครงสร้างหมอยุคเดิมก่อนเริ่มทำการต่อเติมและ/หรือตัดแปลงเพิ่มเติม กรมทางหลวงและบริษัทจะต้องทำการตกลงกันในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อภาระทางด้านการเงิน

ค. การประกอบกิจการทางหลวงสัมปทาน

๑๓. มาตรฐานการดำเนินการ

บริษัทจะประกอบกิจการทางหลวงสัมปทานตามมาตรฐานการดำเนินการ ซึ่งจะตกลงกัน ทั้งสองฝ่าย ในเรื่องดังต่อไปนี้เป็นกรณี ๆ ไป คือ

- ก. ส่วนของทางหลวงสัมปทานที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งใช้เพื่อการจราจร ชั่วคราว และ
- ข. ส่วนของทางหลวงสัมปทานซึ่งสร้างเสร็จและเปิดใช้ในการจราจรตามข้อ ๑๑.๑ หรือ ข้อ ๑๑.๒ แล้ว

๑๔. การปิดและจำกัดการจราจร

๑๔.๑ ในกรณีที่เกิดเหตุสควสัยหรือกรณีฉุกเฉินเกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องปิดการจราจร บริษัทอาจจะปิดหรือจำกัดการใช้ทางหลวงสัมปทาน และจะแจ้งให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบโดยทันที

๑๔.๒ เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉิน หากบริษัทเห็นว่าจำเป็นต้องจำกัดการจราจรเนื่องมาจากงานบำรุงรักษาหรืองานซ่อมแซม ซึ่งจะต้องทำตามกำหนดเวลา บริษัทต้องแจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้าอย่างน้อยสอง (๒) สัปดาห์

๑๔. ความรับผิดชอบต่อบริการสาธารณะ

บริษัทจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎของคตหลายทั้งปวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของกรมตำรวจ กองตำรวจดับเพลิง หน่วยงานรักษาความมั่นคง หน่วยงานเกี่ยวกับการบรรเทาสาธารณภัย สาธารณสุข การป้องกันประเทศ และเกี่ยวกับการพิทักษ์รักษาสภาพแวดล้อม และกิจการขนส่งเชื้อเพลิง

๑๖. การบำรุงรักษา

บริษัทจะต้องบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานรวมทั้งอุปกรณ์โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพดีทุกเมื่อ โดยต้องทำการบำรุงปกติ การบำรุงตามกำหนดเวลา การบำรุงพิเศษและบูรณะปรับปรุงตามมาตรฐานของกรมทางหลวงและวิซปฏิบัติโดยทั่วไป ในกรณีบริษัทไม่บำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานตามควร ให้กรมทางหลวงมีสิทธิสั่งให้บริษัททำการแก้ไขซึ่งบริษัทจะต้องปฏิบัติตามโดยไม่มีข้อข่า

๑๗. การใช้เงินทุน

๑๗.๑ ไม่ว่าความของข้อ ๒๖ จะกำหนดไว้เป็นประการใด เงินทั้งหมดที่ได้จากหรือเกี่ยวของกับการประกอบการทางหลวงสัมปทานของบริษัทนั้น บริษัทมีสิทธิใช้ตามทบริษัทเห็นสมควรแต่ผู้เดียว

๑๗.๒ ถ้าหากใครบอมนตจากธนาคารแห่งประเทศไทยแล้ว บริษัทมีสิทธิไม่ว่าในเวลานใดเวลาใดที่จะส่งเงินตราต่างประเทศออกไปจากประเทศไทย บรรดาที่เป็นเงินตราที่ได้มาตามข้อ ๑๗.๑ ให้นำมาใช้เพื่อใหบริษัทสามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันของตนในการชำระหนี้เป็นเงินตราต่างประเทศระหว่างอายุสัมปทาน ในเรื่องดังต่อไปนี้



- ก. การชำระคืนเงินกู้ การชำระดอกเบี้ยและใช้หนี้ค่าผูกพันและค่าจ้างอื่น ๆ และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันเกี่ยวกับเงินกู้ของบริษัทมาเป็นเงินตราต่างประเทศ
- ข. การระงับหนี้เป็นเงินตราต่างประเทศ ซึ่งจะจ่ายให้แก่บุคคลหรือนิติบุคคลซึ่งไม่มีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย เนื่องในการจัดจำหน่ายสิ่งของและบริการให้แก่บริษัท
- ค. การระงับหนี้เกี่ยวกับเงินปันผลและการคืนเงินต้นซึ่งได้นำมาชำระเป็นค่าหุ้น อาจจะต้องจ่ายให้แก่ผู้อยู่นอกประเทศไทย

๑๘. การประกันภัย

บริษัทจะต้องจัดใหม่และดำรงไว้ซึ่งการประกันภัยเพื่อให้ได้รับความคุ้มครองตามปกติ ในการประกอบกิจการทางหลวงสัมปทาน ตามที่บริษัทพิจารณาเห็นสมควรโดยคำนึงถึงทางด้านเศรษฐกิจ หงนตลอดอายุสัมปทาน

บริษัทมีสิทธิโอนสิทธิในค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยให้แก่บุคคลสามได้ แต่ทรง เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้หลักประกันเกี่ยวกับสัมปทานเท่านั้น

แม้จะได้มีการโอนสิทธิในค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยใด ๆ ก็ดี ผู้รับโอนจะต้อง ไม่นำเงินประกันภัยใด ๆ ใดไปใช้เป็นการอื่นนอกจากตามวัตถุประสงค์ตามสัญญา ประกันภัยเท่านั้น

๑๙. การตรวจตรา

บริษัทจะต้องร่วมมือกับกรมทางหลวงในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจตราทางหลวงสัมปทาน ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทานและกฎหมายอื่นใดที่เกี่ยวข้อง

ง - ข้อกำหนดว่าด้วยการเงิน

๒๐. อัตราค่าผ่านทาง

๒๐.๑ เว้นแต่ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒๒ บริษัทสหพันธ์เคียวทจะเก็บค่าผ่านทางจากบรรดาผู้ใช้ทางหลวงสัมปทานทุกราย กรมทางหลวงจะดำเนินการเท่าที่จำเป็นเพื่อบังคับการเก็บค่าผ่านทางตามข้อกำหนดของสัญญา

๒๐.๒ อัตราค่าผ่านทางขนต้นตามที่ตกลงกันระหว่างกรมทางหลวง และบริษัทนั้น กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

ข้อจุดผ่านเข้าทางหลวง สัมปทาน	อัตราค่าผ่านทาง ประเภท ๑	อัตราค่าผ่านทาง ประเภท ๒
----------------------------------	-----------------------------	-----------------------------

การจราจรที่ไปทางทิศเหนือ

คันทอง	๒๐ บาท	๓๐ บาท
สหพันธ์	๒๐ บาท	๓๐ บาท
ถนนพหลโยธิน	๑๕ บาท	๒๕ บาท
ถนนรัชดาภิเษก	๑๕ บาท	๒๕ บาท
ถนนงามวงศ์วาน	๑๐ บาท	๒๐ บาท

การจราจรที่ไปทางทิศใต้

คอนเมือง	๒๐ บาท	๓๐ บาท
ถนนแจ้งวัฒนะ	๒๐ บาท	๓๐ บาท
ถนนงามวงศ์วาน	๑๕ บาท	๒๕ บาท
ถนนรัชดาภิเษก	๑๕ บาท	๒๕ บาท
ถนนพหลโยธิน	๑๐ บาท	๒๐ บาท

11/4

ในกรณีเปิดใช้ทางสัมปทานเป็นบางส่วน อัตราค่าผ่านทางชั่วคราวจะเรียกเก็บจนกว่าจะเปิดใช้ทางหลวงสัมปทานที่สร้างสำเร็จเรียบร้อยแล้ว จะคิดในอัตราหนึ่งบาทสามสิบสตางค์ (๑.๓๐ บาท) ต่อกิโลเมตรของทางหลวงสัมปทานที่สร้างเสร็จแล้วนับตั้งแต่จุดหุบขยานยนต์เริ่มเข้าสู่ทางหลวงสัมปทาน

ยานพาหนะที่ใช้ทางหลวงสัมปทานจำแนกออกเป็นประเภทเพื่อเสียค่าผ่านทางดังต่อไปนี้

- |                   |                             |
|-------------------|-----------------------------|
| ประเภท ๑ รถนั่ง   | รถบรรทุกเบา ๔ ล้อ           |
| ประเภท ๒ รถโดยสาร | รถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป |

๒๐.๑ เว้นแต่กรณีที่ต้องใช้ความของข้อ ๒๔ บังคับ อัตราค่าผ่านทางตามทฤษฎีในข้อ ๒๐.๒ นั้น ให้กำหนดใช้เป็นอัตราตายตัวสำหรับระยะเวลา ๘ ปีแรกติดต่อกันเริ่มตั้งแต่วันที่สัญญาผลบังคับ และหลังจากนั้นนับตั้งแต่ปีที่ ๔ จนถึงและรวมทงปีที่ ๑๑ ให้เพิ่มขึ้น ๔ บาท ต่อยานพาหนะหนึ่งคนตงยานพาหนะประเภท ๑ และประเภท ๒ และหลังจากนั้น นับตั้งแต่ปีที่ ๑๔ และตลอดระยะเวลาอายุสัมปทานที่เหลือให้เพิ่มขึ้นอีก ๔ บาท ต่อยานพาหนะหนึ่งคนตงยานพาหนะประเภท ๑ และประเภท ๒ ทั้งนี้โดยไมคำนึงว่ายานพาหนะจะเข้ามาในทางหลวงสัมปทาน ณ จุดใด

#### ๒๑. การประกาศใช้อัตราค่าผ่านทาง

อัตราค่าผ่านทางจะต้องประกาศให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป โดยปิดประกาศไว้ที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง และบริษัทจะต้องประกาศโฆษณาในหนังสือพิมพ์สำคัญ ๆ รัดับชาติด้วย

#### ๒๒. การเก็บค่าผ่านทาง

ค่าผ่านทางจะเก็บจากผู้ใช้ทางหลวงสัมปทาน ยกเว้นผู้ใช้ทางที่ได้รับการยกเว้นตาม

กฎหมาย

จ. ระยะเวลาสัมปทาน

๒๓. อายุสัมปทาน

๒๓.๑ สัมปทานใหม่อายุยี่สิบห้า (๒๕) ปีติดต่อกัน เริ่มตั้งแต่วันที่สัญญาฯ ลงนามครบถ้วน จะไม่บอกเลิกสัมปทานในระหว่างอายุสัมปทาน เว้นแต่ที่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญาฯ

๒๓.๒ อายุสัมปทานให้ขยายได้ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาสัมปทาน

๒๔. การส่งมอบทางหลวงสัมปทานเมื่อสิ้นสุดอายุสัมปทาน

๒๔.๑ เมื่ออายุสัมปทานได้สิ้นสุดลง บริษัทต้องคืนสัมปทาน รวมทั้งส่งมอบพื้นที่สัมปทานทางหลวงสัมปทาน อาคารและสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดภายในพื้นที่สัมปทานในสภาพตามที่เป็นอย่างอื่นให้แก่กรมทางหลวง โดยไม่คิดมูลค่าใด ๆ และต้องส่งมอบเครื่องอุปกรณ์ คุมปฏิบัติงาน เอกสารทางเทคนิคและอุปกรณ์ในการดำเนินการและบำรุงรักษาทั้งหมด บรรดาหนี้ของ ให้แก่กรมทางหลวงด้วย

๒๔.๒ อย่างน้อยหนึ่ง (๑) ปีก่อนสิ้นสุดอายุสัมปทาน คู่สัญญาฯ จะต้องประชุมปรึกษาหารือกันและตกลงแผนงานการส่งมอบทางหลวงสัมปทาน เพื่อให้การส่งมอบทางหลวงสัมปทานดำเนินไปโดยเป็นระเบียบเรียบร้อยและไม่ขัดข้องใด ๆ เกิดขึ้นในการประกอบกิจการและการบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน

ฉ. การปรับอัตราค่าผ่านทางและปรับอายุสัมปทาน

๒๕. การปรับอัตราค่าผ่านทางและปรับอายุสัมปทาน

๒๕.๑ บริษัทอาจขอให้กรมทางหลวงอนุญาตให้ปรับอัตราค่าผ่านทางที่ใช้อยู่ในเวลาที่ใดเวลาหนึ่ง เพื่อให้อัตราค่าผ่านทางนั้นเป็นธรรมต่อบริษัท โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในสถานะการดำเนินงาน

ปัจจัยมูลฐานทางเศรษฐกิจระดับไว้ในหมวด ง ได้นำมาใช้ในการวางแผนทางการเงินตั้งแต่เริ่มแรก และกรมทางหลวงจะนำเอาการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันทางเศรษฐกิจระดับไว้ในหมวด ง นั้น มาพิจารณาในการปรับอัตราค่าผ่านทาง วัตถุประสงค์ในการปรับค่าผ่านทางดังกล่าวนี้ ก็เพื่อที่จะช่วยให้ฐานะทางการเงินของบริษัทกลับสู่สภาพเดิม

๒๕.๒ เมื่อบริษัทร้องขอ กรมทางหลวงจะทำการเจรจาเกี่ยวกับข้อเสียต่อฐานะการเงินของบริษัท โดยการปรับอัตราค่าผ่านทางหรือขยายอายุสัมปทาน หรือเลื่อนระยะเวลาเริ่มต้นในการแบ่งรายได้ให้แก่กรมทางหลวงตามข้อ ๒๖.๑ ออกไป หรือโดยใช้มาตรการอื่น ๆ ทงสองฝ่ายเห็นเป็นการเหมาะสม อันเนื่องมาจาก

ก. การเกิดเหตุสุดวิสัยขึ้น ซึ่งผลโดยตรงและอย่างสำคัญทำให้ไม่สามารถเปิดใช้ทางหลวงสัมปทานได้ตามกำหนดเวลา หรือขัดขวางต่อการดำเนินการใช้ทางหลวงสัมปทานอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย หรือต่อการเก็บและใช้ค่าผ่านทาง หรือซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงสัมปทาน

ข. หากมีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ต่อกฎหมาย หรือได้มีการออกกฎหมายใหม่ ซึ่งเป็นผลให้อัตราค่าภาษีและ/หรืออากรเพิ่มขึ้นโดยตรงแก่บริษัท เมื่อเทียบกับอัตราภาษีอากรในปัจจุบัน

ค. การกระทำหรือละเว้นกระทำของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความล่าช้าในการหัวแผนแบบ และ/หรือการก่อสร้าง

ง. การกระทำหรือละเว้นกระทำการของส่วนราชการ ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการสูญเสียจำนวนยานพาหนะ ในกรณีดังต่อไปนี้

- การก่อสร้างหรือเพิ่มช่องจราจรสำหรับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ตอนดินแดง-ดอนเมือง-หนองแขม หรือทางขนานหรือตัดกับถนนสัมปทาน เป็นการแข่งขันกับทางหลวงสัมปทานดังกล่าวข้างต้น และซึ่งนอกเหนือจากทางหลวงถึงในรายงานการศึกษาโครงการทางหลวงสัมปทานในถนนวิภาวดีรังสิตฉบับเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๒๕ ของกรมทางหลวง

MS

- การรื้อถอนเคลื่อนย้าย คัดแปลงหรือปิดถนน ซึ่งเชื่อมต่อทางหลวงสัมปทาน โดยประการที่เป็นอุปสรรคหรือกีดขวางหรือปิดกั้นการไหลของจราจรมายังหรือไปจากทางหลวงสัมปทาน
- การสูญเสียจำนวนยานพาหนะที่เกิดขึ้นเป็นเวลานานเกินสมควร อันเนื่องมาจากภาวะกระทำของกรมทางหลวงตามทระบุไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง มาตรา ๒๕ และมาตรา ๓๑
- ข้อยกเว้นข้อจำกัดใด ๆ ในอนาคตซึ่งกรมทางหลวงและส่วนราชการใช้บังคับกับยานพาหนะบางประเภทในการใช้ถนนในกรุงเทพมหานคร และในทางหลวงสัมปทาน ณ เวลาใด เวลาหนึ่ง ซึ่งจะเป็นเหตุโดยตรงทำให้ปริมาณการจราจรปกติบนทางหลวงสัมปทานลดลงเป็นระยะเวลานานเกินสมควร

๒๕.๓ คำร้องขอของบริษัทจะต้องมีรายละเอียดและเหตุผลที่กรมทางหลวงจะพิจารณาคำร้องขอของบริษัทด้วยความเป็นธรรม

#### ซี. ผลประโยชน์ที่จะให้แก่กรมทางหลวง

##### ๒๖. ผลประโยชน์ที่จะให้แก่กรมทางหลวง

๒๖.๑ บริษัทกลางจะแบ่งรายได้ โดยจ่ายเป็นรายเดือนให้แก่กรมทางหลวงเริ่มตั้งแต่ปีที่สอง (๒๒) ของอายุสัมปทานติดต่อกันเป็นต้นไป ในจำนวนร้อยละสิบ (๒๐) ของรายได้ก่อนหักรายจ่ายประจำเดือนนั้น ๆ โดยจะชำระภายในสิบ (๑๐) วันนับจากวันสิ้นเดือนหนึ่ง ๆ แต่จำนวนรวมของเงินที่จ่ายเป็นรายเดือนในปักษ์หนึ่ง ๆ จะต้องเท่ากับร้อยละห้าสิบ (๕๐) ของกำไรสุทธิประจำปีนั้น ๆ

หากปรากฏว่ารายได้อาจหักจ่ายให้กรมทางหลวงรวมทั้งปีตามวรรคแรกน้อยกว่าหรือมากกว่าร้อยละห้าสิบ (๕๐) ของกำไรสุทธิประจำปีนั้น บริษัทและกรมทางหลวงจะต้องทำความตกลงร่วมกัน กำหนดวิธีจ่ายเงินเพิ่มเติมหรือจ่ายเงินคืนให้แก่ผู้ถือหุ้นต่อไป การทำความตกลงร่วมกันในกรณีนี้ให้แล้วเสร็จภายในสิบห้า (๑๕) วันนับแต่การตรวจสอบบัญชีประจำปีนั้นเสร็จแล้ว

บริษัทและกรมทางหลวงจะร่วมกันแต่งตั้งผู้สอบบัญชีรับอนุญาตคนโดยค่าใช้จ่ายของบริษัทแต่เพียงคนเดียว เป็นผู้ตรวจสอบบัญชีประจำปีของบริษัทนับตั้งแต่วันเริ่มเปิดการจราจรทางหลวงสัมปทาน ตลอดสายเพื่อเก็บค่าผ่านทางจนสิ้นอายุสัมปทาน

๒๖.๒ ไม่ว่าความของข้อ ๒๖.๑ จะกล่าวไว้เป็นประการใด รายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทแต่เพียงคนเดียว

## ๒๖ - การเลิกสัญญา

### ๒๖. การเลิกสัญญาโดยกรมทางหลวง

๒๖.๑ กรมทางหลวงอาจเลิกสัญญาสัมปทานนี้ได้เพราะเหตุบริษัทผิดสัญญาแต่หนึ่ง เจาะเหตุหรือระดับไว้ในมาตรา ๘ ของพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทานเท่านั้น และเหตุใด ๆ ดังกล่าวนั้นจะต้องร้ายแรงถึงขั้นหวั่นล้มเลิกสัญญาสัมปทาน และจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้ ตามลำดับ คือ

ก. ในขั้นแรก กรมทางหลวงจะต้องมีหนังสือบอกกล่าวไปยังบริษัทหรือเขต ท้องที่กรมทางหลวงมีสิทธิที่จะเลิกสัญญาสัมปทานนี้ได้ พร้อมทั้งระบุรายละเอียดของเหตุการณ์ซึ่งเป็น เหตุเลิกสัญญาดังกล่าว ถ้าหากเหตุดังกล่าวไม่ได้รับการแก้ไข

ในกรณีบริษัทมีเวลาทำการแก้ไขการผิดสัญญาเป็นเวลาเก้าสิบ (๙๐) วันหลังจากได้รับหนังสือบอกกล่าว หรือในเวลาที่ยาวนานกว่านั้น ตามที่กรมทางหลวงจะเห็นสมควรกำหนด ให้ หรือถ้าหากในทางปฏิบัติไม่อยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขการผิดสัญญาดังกล่าวได้ในระยะเวลาที่กำหนด ให้บริษัท เริ่มดำเนินการแก้ไขการผิดสัญญาดังกล่าวนี้ด้วยความเข้มแข็ง

ในกรณีดังกล่าวข้างต้น หากบริษัทได้แก้ไขการผิดสัญญาทกลง  
แล้ว ให้อกว่าเหตุการณ์เลิกสัญญาดังกล่าวเป็นอันหมดสิ้นไป

ข. ขั้นตอนที่สอง ในกรณีบริษัทพิจารณาเห็นโดยสุจริตว่าเหตุผิดสัญญา  
กล่าวข้างต้น ไม่นับหรือไม่วางแรงถึงขั้นสมควรเป็นเหตุให้เลิกสัญญาสัมปทานได้ บริษัทจะต้องให้  
คำชี้แจงแสดงเหตุผลอย่างเต็มที่ต่อกรมทางหลวง และในกรณีคำชี้แจงแสดงเหตุผลเป็นเหตุพอใจต่อ  
กรมทางหลวง กรมทางหลวงจะต้องแจ้งให้บริษัททราบเช่นนี้เป็นลายลักษณ์อักษรภายในสามสิบ (๓๐) วัน  
หลังจากได้รับคำชี้แจงแสดงเหตุผลจากบริษัท และหลังจากนั้นให้เรื่องเป็นอันยุติ

ค. ขั้นตอนสาม ในกรณีกรมทางหลวงพิจารณาเห็นว่าคำชี้แจงแสดง  
เหตุผลของบริษัทไม่อาจยอมรับได้ กรมทางหลวงจะต้องแจ้งให้บริษัททราบ ในกรณี ให้อกว่าใดมขอ  
พหาคเกิดขึ้นระหว่างกรมทางหลวงกับบริษัทเกี่ยวกับสัญญาสัมปทานและขอพหาคให้ระดับตามความของ  
ข้อ ๓๑ ของสัญญาสัมปทาน

๒๗.๒ จนกว่าขอพหาคจะไ้ระดับไปเรียบร้อยโดยการตกลงร่วมกันของครุณ หรือ  
ตามข้อกำหนดของข้อ ๓๑ ของสัญญาสัมปทาน สิทธิและหนาคทางปวงของบริษัทตามสัญญาสัมปทานใหม่  
อยู่โดยไม่เปลี่ยนแปลง

#### ๒๘. การเลิกสัญญาโดยบริษัท

๒๘.๑ บริษัทอาจเลิกสัญญาสัมปทานได้ ในกรณีกรมทางหลวง ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด  
ใด ๆ ของสัญญาสัมปทาน ซึ่งวางแรงถึงขั้นสมควรเป็นเหตุเลิกสัญญาสัมปทานได้ และจะต้องดำเนินการ  
การตามขั้นตอนดังต่อไปนี้ตามลำดับ คือ

ก. ในขั้นแรก บริษัทจะต้องมีหนังสือบอกกล่าวไปยังกรมทางหลวงระดับข้อ  
สัญญาซึ่งกรมทางหลวงไม่ปฏิบัติตาม และระบรายละเอียคทั้งหมดประกอบข้ออ้างนั้น ซึ่งในกรณีกรมทาง  
หลวงจะต้องมีเวลาแก้ไขการไม่ปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานตามข้ออ้างนั้น เป็นเวลาเก้าสิบ (๙๐) วันหลัง  
จากได้รับการร้องขอ หรือมีเวลานานกว่าตามหนังสือฝ่ายจะไ้ตกลงกัน ในกรณี ถ้าหากกรมทางหลวง  
ได้แก้ไขการไม่ปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวข้างต้นแล้ว ข้ออ้างว่าไม่ปฏิบัติตามสัญญานี้ให้เป็นอันหมดสิ้นไป



ข. ขนตอนที่สอง. ในกรณีกรมทางหลวงไม่ยอมรับตามคำร้องขอให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาสัมปทานนี้ ให้ออกว่าใคร่ขอพหุพาทเกิดขึ้นระหว่างกรมทางหลวงกับบริษัทอื่นเกี่ยวกับสัญญาสัมปทานนี้ และให้บริษัทเสนอขอพหุพาทนี้เพื่อใหม่การระงับตามความของข้อ ๓๑ ของสัญญาสัมปทานนี้

๒๔.๒ จนกว่าจะใคร่การระงับขอพหุพาทดังกล่าวนี้โดยการตกลงร่วมกันหรือตามความของข้อ ๓๑ ดังกล่าว บริษัทจะต้องดำเนินการต่อไปด้วยความเข้มแข็งในการใช้สิทธิและปฏิบัติตามหน้าที่ของตนตามสัญญาสัมปทานนี้ เท่าที่สามารถปฏิบัติได้ และเท่าที่พงคาดหมายให้บริษัทดำเนินการได้เมื่อคำนึงถึงข้ออ้างว่ากรมทางหลวงไม่ปฏิบัติตามขอสัญญาสัมปทานซึ่งยังมีใคร่ระงับสนับไปนั้น

๒๔.๓ ในกรณีการระงับขอพหุพาทตามข้อ ๓๑ เป็นคนต่อบริษัท ก็ให้สัญญาสัมปทานนี้เป็นอันสิ้นสุดลงและให้บริษัทใคร่ราคาสนับใหม่ทดแทนโดยประการที่ไกลเคียงอย่างงกับข้อกำหนดของข้อ ๒๔ กับให้บริษัทใคร่ราคาสนับใช้คาดอกเบยพหุพาทเกิดขึ้นในระหว่างดำเนินการระงับขอพหุพาทนี้ด้วย

ในกรณีอื่น ๆ ทั้งหมดนอกจากนี้ หงสองฝ่ายจะต้องทำความตกลงกันในเรื่องนี้โดยให้เป็นไปตามเจตนารมย์ของผลการระงับขอพหุพาทตามข้อ ๓๑

#### ๒๕. การเข้ายึดถือครอบครองทางหลวงสัมปทาน

๒๕.๑ ในกรณีกรมทางหลวงใช้สิทธิยึดถือครอบครองทางหลวงสัมปทานตามมาตรา ๔, มาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ ของพระราชบัญญัติทางหลวงที่ใคร่รับสัมปทานก่อนครบอายุสัมปทาน บริษัทจะต้องใคร่ราคาสนับใหม่ทดแทนตามกฎหมาย

๒๕.๒ ไม่ว่าความของข้อ ๒๕.๑ จะกล่าวไว้เป็นประการใด จำนวนราคาสนับใหม่ทดแทนจะต้องเป็นจำนวนที่สัญญาเห็นชอบร่วมกันโดยจะต้องพิจารณาถึงสิ่งคงต่อไปนคือ เงินทุนจดทะเบียนที่ได้ชำระแล้ว กับผลตอบแทนในเงินต้นดังกล่าว ซึ่งเทียบกันใดกับผลตอบแทนอันพงคาดหมายได้ว่าจะใคร่รับจากโครงการประเภทเดียวกันเมื่อคำนึงถึงการเสี่ยงภัยที่เกี่ยวข้องของด้วยประการนี้กับเงินจำนวนหนึ่งซึ่งเท่ากับเงินที่ควรชำระอยทั้งหมด และค่าภาระผูกพันและค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมใด ๆ ในการชำระเงินกู้คนหลวงหน่าสำหรับเงินดังกล่าวประการหนึ่ง กับเงินจำนวนหนึ่งซึ่งเท่ากับหนอนทั้งหมดของบริษัทที่ควรชำระซึ่งกรมทางหลวงมิได้ใคร่รับชดช้อบด้วยประการหนึ่ง และราคาสนับใหม่ทดแทนสำหรับการขาดกำไรที่ประมาณว่าจะใคร่รับสำหรับอายุสัมปทานส่วนหนึ่งเหลืออยู่

๓๐. สิทธิ์ก่อนซื้อในกรณีที่มีการเลิกสัญญาก่อนครบกำหนด

ในกรณีที่เลิกสัญญาก่อนครบกำหนดตามข้อ ๒๗ ข้อ ๒๘ และข้อ ๒๙ กรมทางหลวงมีสิทธิ์ก่อนซื้อที่จะซื้อวัสดุสิ่งของคงคลังทั้งหมดและอะไหล่บรรดาที่เกี่ยวของกับการประกอบการทางหลวงสัมปทานตามทแยงประเภทไว้ตามหลักการบัญชีอันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป และปรากฏในงบดุลของบริษัทโดยคิดตามราคาตลาดตามที่เป็นธรรมหรือในราคาตกลงกัน

ณ - เบ็ดเตล็ด

๓๑. การระงับข้อพิพาท

๓๑.๑ เมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นอันเกี่ยวกับสัญญาสัมปทานนี้ คู่กรณีจะต้องพยายามระงับข้อพิพาทนั้นโดยฉันทมิตรก่อน ถ้าหากภายในหกสิบ (๖๐) วันหรือในเวลาใด ๆ ที่ขยายออกไปตามตกลงร่วมกัน คู่กรณีไม่สามารถระงับข้อพิพาทกันได้โดยฉันทมิตร ให้นำข้อพิพาทนั้นเสนออนุญาโตตุลาการชี้ขาด

๓๑.๒ การดำเนินการชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการให้กระทำตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการของประเทศไทย

กระบวนการพิจารณาชี้ขาดข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการจะต้องกระทำที่กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย และภาษาที่จะใช้ในการดำเนินการพิจารณาโดยอนุญาโตตุลาการนั้นให้ใช้ภาษาอังกฤษ

คณะอนุญาโตตุลาการให้ประกอบด้วยอนุญาโตตุลาการสามคน คู่สัญญาแต่ละฝ่ายแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการหนึ่งคน และอนุญาโตตุลาการคนที่สามนั้นให้อนุญาโตตุลาการสองคนแรกตกลงกันแต่งตั้งขึ้น หรือหากอนุญาโตตุลาการสองคนแรกไม่สามารถตกลงกันเป็นเอกฉันท์ในการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามขึ้น อนุญาโตตุลาการคนที่สามให้แต่งตั้งโดยสภาหอการค้าไทย

คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการให้เป็นที่สุดและผูกพันกรณีทั้งสองฝ่าย

๓๒. เหตุสควสัย

๓๒.๑ เพื่อวัตถุประสงค์ของสัมปทานนี้ คำว่า "เหตุสควสัย" หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นกีดกัน จะให้ผลบังคับได้ ไม่มีใครจะอาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลหรือกลุ่มของบุคคลหรือกิจการจะต้องประสบเหตุนี้จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควร อนึ่งคำนี้หมายได้จากบุคคลนั้นในฐานะเช่นนั้น เช่น แผ่นดินไหว ภัยพิบัติ อหิภัย ฟ้าผ่า สงคราม การห้ามล่า การปิดล้อม การนัดหยุดงาน การจลาจล หรือ การกีดความไม่สงบของพลเมือง การก่อการร้ายหรือสภาวะการฉ้อฉลใดซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมตามสมควรของฝ่ายซึ่งได้รับความกระทบกระเทือนจากเหตุสควสัยนั้น

๓๒.๒ การที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขใด ๆ ของสัญญาอันมีให้ถือว่าเป็นการผิดสัญญาสัมปทานนี้ ปรากฏว่าไม่อาจปฏิบัติตามสัญญาใดอันเป็นผลเนื่องมาจากเหตุสควสัย โดยสัญญาฝ่ายนั้นได้ป้องกันและระมัดระวังและใช้ทางเลือกที่สมควรโดยมีจุดมุ่งหมายที่จะดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาสัมปทานนี้

๓๒.๓ คู่สัญญาฝ่ายที่ประสบเหตุสควสัยจะต้องบอกกล่าวให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุการณ์แห่งเหตุสควสัยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะพึงกระทำได้ และจะต้องดำเนินการตามสมควรที่พึงประสงค์เพื่อขจัดความไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาทั้งหมดไป เพื่อจะได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาสัมปทานนี้โดยเร็ว

๓๒.๔ คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องดำเนินการที่พึงประสงค์เพื่อบรรเทาผลกระทบอันเนื่องมาจากเหตุสควสัยให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด

๓๓. การประกันการปฏิบัติตามสัญญา

เพื่อเป็นประกันว่าโครงการทางหลวงสัมปทานจะดำเนินการเป็นผลสำเร็จตลอดอายุสัมปทาน และเพื่อวัตถุประสงค์โดยเฉพาะที่จะให้หลักประกันแก่ผู้ให้เงินในการให้เงินเพื่อการก่อสร้าง ดำเนินการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย บริษัทอาจมอบอำนาจการจัดการและการดำเนินงานทั้งหมดตามสัญญาสัมปทาน ตลอดจนการจดทะเบียนและการใช้รายได้ค่าผ่านทาง ให้แก่บุคคลสามซึ่งดำเนินการแทนผู้ให้เงินได้ในกรณีของบริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาตามหลักหมายไว้ อย่างไรก็ตาม แม้จะได้อำนาจดังกล่าวแล้วก็ตาม บริษัทยังคงรับผิดชอบข้อผูกพันของตนตามสัญญาสัมปทานต่อกรมทางหลวงต่อไปทุกประการ

๓๔. สัญญาอันครบถ้วนสมบูรณ์

ยกเว้นแต่สิทธิและหน้าที่ที่เกี่ยวของของบริษัท بموجبกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน สัญญาสัมปทานได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของบริษัทไว้ครบถ้วนและไม่มีการรับรองหรือเอกสารอื่นใดอันเกี่ยวกับสัญญานี้ให้ไว้ก่อนวันทำสัญญา

๓๕. ข้อกำหนดเบ็ดเตล็ด

๓๕.๑ คู่สัญญาตกลงจะทำและส่งมอบเอกสารทางผังและจะกระทำบรรดาที่จำเป็นและสำคัญต่อการปฏิบัติตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานใหม่บรรลุผลสมบูรณ์

๓๕.๒ หนังสือบอกกล่าวทางผังบรรดาที่จะต้องทำตามสัญญาสัมปทานให้ทำเป็นลายลักษณ์อักษรเป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษ และจะต้องนำส่งโดยให้บุคคลนำไปส่งหรือส่งโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนไปรษณีย์ของคู่สัญญาตามหลักสัญญาใดให้ไว้ หรือ ณ หอจดหมาย ทศสัญญาจะแจ้งให้ยกฝ่ายหนึ่งทราบในภายหลัง หนังสือบอกกล่าวดังกล่าวจะถือว่าออกฝ่ายหนึ่งได้รับโดยชอบต่อเมื่อ

หนังสือบอกกล่าวถึงกรมทางหลวง เมื่อได้ส่งไปยัง  
กรมทางหลวง  
ถนนศรีอยุธยา  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๐๐  
เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

หนังสือบอกกล่าวถึงบริษัท เมื่อได้ส่งไปยัง  
บริษัท คอนมืองโพลีเวีย จำกัด  
เลขที่ ๑๖ ชั้น ๕ อาคารเตชะไพบูลย์  
ถนนพหลโยธิน  
แขวงเทพศิรินทร์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๐๐  
เรียน ผู้จัดการทั่วไป

๓๕.๓ สัญญาสัมปทานฉบับนี้อาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้โดยทำข้อตกลง เป็นหนังสือ  
ระหว่างคู่สัญญาฯ และโดยพิธีการเช่นเดียวกับกัการทำสัญญาสัมปทานฉบับ

๓๕.๔ คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เมื่อได้บอกกล่าวเป็นหนังสือแก่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งแล้วอาจ  
สละสิทธิซึ่งสิทธิใด ๆ ของตนตามสัญญาสัมปทานนี้ได้ หรือเกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไข  
ใด ๆ โดยคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็ได้ หรือไม่ให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งปฏิบัติตามภาระผูกพันของคู่สัญญาฝ่ายอน  
ตามสัญญาสัมปทานนี้ได้ แต่ทั้งนี้ การสละสิทธิใด ๆ ดังกล่าวนี้หรือการไม่ตั้งใจให้ปฏิบัติตามข้อผูกพัน  
ใด ๆ ดังกล่าวนี้จะต้องไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิใด ๆ หรือภาระหน้าที่ใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต  
เว้นแต่ฝ่ายที่สละสิทธิจะได้อำหนดไว้เป็นประการอื่น

๓๕.๕ สัญญาฉบับนี้บังคับและตีความตามกฎหมายไทย

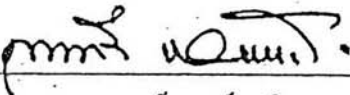
๓๕.๖ หมวด ก ข ค ง จ ฉ ช และ ซ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของ  
สัญญาสัมปทานนี้ ในกรณีที่มีข้อขัดแย้งระหว่างหมวดดังกล่าวนี้และสัญญาสัมปทานนี้ ให้ถือตามสัญญา

๓๕.๗ บริษัทจะต้องเสนอข้อมูลสถิติอันสมบูรณ์เกี่ยวกับการจราจรที่เข้ามาถึงทางหลวง  
สัมปทานให้แก่กรมทางหลวงเป็นประจำทุก ๆ เดือน

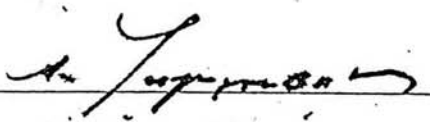
สัญญาสัมปทานฉบับนี้ทำขึ้นเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ มีข้อความถูกต้องตรงกันโดย  
ให้ฉบับภาษาไทยมีผลบังคับ คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างได้อ่านและเข้าใจข้อความของสัญญาสัมปทานแล้ว  
กรมทางหลวงและบริษัทถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ คู่สัญญานางใจใดให้ตัวแทนผู้มีอำนาจลงนามทำสัญญาและ  
ประทับตราไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน

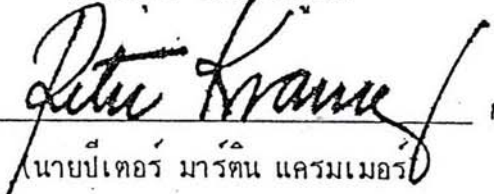
กรมทางหลวง

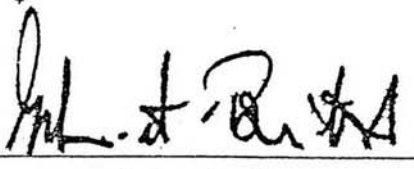
ลงชื่อ  อธิบดีกรมทางหลวง  
(นายเสถียร วงศ์วิเชียร)

ลงชื่อ  พยาน  
(นายมนตรี พงษ์พานิช)  
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

บริษัท ดอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัด

ลงชื่อ  กรรมการ  
(นายอภัย เตชะไพฑูริย์)

ลงชื่อ  กรรมการ  
นายปีเตอร์ มาร์ติน แครมเมอร์

ลงชื่อ  พยาน  
(นายเชอร์เก็น ชมิคท์-ไบรเทนเชิน)

กรรมการบริหาร

บริษัท ดิเคเกอร์ซอฟท์ แอนด์ วิศวานัน จำกัด



# ตำนาน

บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลง  
สัญญาสัมปทานทางหลวง

ใน

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31

ถนนวิภาวดีรังสิต

ตอนดินแดง - ดอนเมือง

ฉบับที่ 1/2538

กรมทางหลวง

กระทรวงคมนาคม

ประเทศไทย

27 เมษายน พ.ศ. 2538

บันทึกข้อตกลงแก้ไข เปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง  
ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ตอนเมือง  
ฉบับที่ 1/2538

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ทำขึ้น ณ กรมทางหลวงวันที่ 27 เมษายน 2538 ระหว่างกรมทางหลวง ฝ่ายหนึ่ง กับ บริษัท ทางยกระดับตอนเมือง จำกัด (มหาชน) (ต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า "บริษัท") อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยที่กรมทางหลวงได้ทำสัญญาสัมปทานทางหลวง ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ตอนเมือง ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2532 (ต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า "สัญญาสัมปทานทางหลวง") กับบริษัท ตอนเมือง โทล์ลเวย์ จำกัด ซึ่งต่อมาได้จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงชื่อบริษัทและแปรสภาพบริษัทเป็นบริษัทมหาชน จำกัด เป็น "บริษัท ทางยกระดับตอนเมือง จำกัด (มหาชน)" ตามเอกสารหลักฐานแนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ (เอกสารหมายเลข 2) และ

โดยที่บริษัทได้ยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ตอนเมือง ต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทได้รับการส่งเสริม ภายใต้เงื่อนไขที่บริษัทจะต้องเสนอให้ผลประโยชน์เพิ่มเติมจากเดิมที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานทางหลวง ให้แก่กรมทางหลวงและรัฐบาลนั้น

ดังนั้น ทั้งสองฝ่ายจึงตกลงแก้ไข เปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงดังต่อไปนี้

1. บริษัทจะไม่ขอปรับอัตราหรือขออนุญาตขึ้นค่าผ่านทางตามที่ระบุในข้อ 25.1 ของสัญญาสัมปทานทางหลวง เว้นแต่มีเหตุที่ปัจจัยมูลฐานทางเศรษฐกิจได้เปลี่ยนแปลงไปเกินกว่าที่ได้มีการคำนึงถึงแล้วในชั้นที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติให้โครงการทางหลวงสัมปทานของบริษัทได้รับการส่งเสริมการลงทุน

2. สำหรับผลประโยชน์ที่บริษัทจะให้แก่กรมทางหลวงระหว่างปีที่ 22 (ยี่สิบสอง) ถึงปีที่ 25 (ยี่สิบห้า) ตามข้อ 26.1 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงนั้น บริษัทตกลงจะแบ่งผลประโยชน์ให้แก่กรมทางหลวงเพิ่มขึ้นจากจำนวนเดิมซึ่งเท่ากับร้อยละห้าสิบ (50) ของกำไรสุทธิประจำปีนั้น ๆ เป็นร้อยละหกสิบ (60) ของกำไรสุทธิของปีนั้น ๆ หรือร้อยละ (10) ของรายได้ค่าผ่านทางก่อนหักรายจ่าย แล้วแต่ตัวเลขใดจะสูงกว่ากัน โดยบริษัทจะต้องแบ่งผลประโยชน์ในส่วนที่มากกว่าให้แก่กรมทางหลวง

เพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณผลประโยชน์ที่บริษัทจะให้แก่กรมทางหลวง คำว่า "กำไรสุทธิ" หมายความว่ากำไรสุทธิหลังจากหักภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้ว ตามที่ผู้สอบบัญชีที่กรมทางหลวงเห็นชอบได้ให้การรับรอง อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะถึงเวลาดำเนินกำไรสุทธิในแต่ละปีของบริษัทดังกล่าว บริษัทยังคงต้องมีหน้าที่แบ่งรายได้โดยทยอยจ่ายเป็นรายเดือนให้แก่กรมทางหลวงตามจำนวน และระยะเวลาที่กำหนดในข้อ 26.1 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงด้วย



3. นอกเหนือจากผลประโยชน์ดังกล่าวข้างต้น บริษัทตกลงให้ผลประโยชน์เพิ่มเติมแก่กรมทางหลวง อีก ในกรณีที่หากผู้ถือหุ้นได้รับผลตอบแทนการลงทุน (Internal Rate of Return on Equity (IRRE)) (โดยคำนึงรวมถึงส่วนลงทุนเพิ่มขึ้นของผู้ถือหุ้น) เกินร้อยละยี่สิบ (20) ในปีใดแล้ว บริษัทจะแบ่งส่วนผลตอบแทนการลงทุนส่วนที่เกินร้อยละยี่สิบ (20) ต่อปีดังกล่าวให้แก่กรมทางหลวง โดยจะแบ่งให้ผู้ถือหุ้นร้อยละหกสิบ (60) และแบ่งให้แก่กรมทางหลวงร้อยละสี่สิบ (40) เพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณผลตอบแทนการลงทุนดังกล่าว ในการคำนวณรายรับที่ผู้ถือหุ้นได้รับ จะนำรายรับมาคำนวณผลตอบแทนการลงทุน โดยเมื่อระยะเวลาผ่านไปผลตอบแทนการลงทุนจะเพิ่มมากขึ้น จนถึงจุดที่ทำให้ผลตอบแทนการลงทุนเท่ากับร้อยละยี่สิบ (20) ซึ่งจะต้องนำมาแบ่งให้ผู้ถือหุ้นและแบ่งให้แก่กรมทางหลวงในปีนั้น และในปีต่อ ๆ ไป ทุกปีจนถึงระยะเวลาสิ้นสุดอายุสัมปทาน ตามสัญญาสัมปทานทางหลวง ทั้งนี้ระยะเวลาการจ่ายเงินให้แก่กรมทางหลวงให้กระทำภายใน 15 (สิบห้า) วัน นับแต่การตรวจสอบบัญชีประจำปีนั้นแล้วเสร็จ และตัวอย่างวิธีการคำนวณผลตอบแทนการลงทุนให้เป็นไปตามที่กำหนดในเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ (เอกสารหมายเลข 1)

4. บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานทางหลวงและนอกเหนือจากข้อตกลงต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในบันทึกข้อตกลงนี้ คู่สัญญายังคงมีสิทธิและหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานทางหลวงทุกประการ

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ทำขึ้นเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ มีข้อความถูกต้องตรงกัน โดยให้ฉบับภาษาไทยมีผลบังคับ คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างได้อ่านและเข้าใจข้อความของบันทึกข้อตกลงนี้ดีแล้ว จึงได้ให้ตัวแทนผู้มีอำนาจลงนามและประทับตราไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และได้ยึดถือไว้ฝ่ายละฉบับ

กรมทางหลวง

ลงชื่อ \_\_\_\_\_ อธิบดีกรมทางหลวง  
(นายสนั่น ศรีรุ่งโรจน์)

ลงชื่อ \_\_\_\_\_ พยาน  
(นายทวีวัฒน์ ดินะมาส)

ลงชื่อ \_\_\_\_\_ พยาน  
(นายสันติ ชินะชาครีย์)

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

ลงชื่อ \_\_\_\_\_ กรรมการ  
(นายกำลัณ เสษฐภักดี)

ลงชื่อ \_\_\_\_\_ กรรมการ  
(นายไอน์ช ออตโต โรธ)

ลงชื่อ \_\_\_\_\_ พยาน  
(นายปีเตอร์ มาร์ติน แครมเมอร์)



บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง

ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31

ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง

ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2532

(แก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกข้อตกลงฉบับที่ 1 ลงวันที่ 27 เมษายน 2538)

ฉบับที่ 2/2539

ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539

กรมทางหลวง

กระทรวงคมนาคม

# สำเนา

สัญญาเลขที่ .....

บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง

ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31

ถนนวิภาวดีรังสิต คอนดินแดง-คอนเมือง ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2532

(แก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกข้อตกลงฉบับที่ 1 ลงวันที่ 27 เมษายน 2538)

ฉบับที่ 2/2539

บันทึกข้อตกลงนี้ ทำขึ้น ณ กรมทางหลวง เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539

ระหว่าง กรมทางหลวง โดย นายประพล สุมุทธะประภุต อธิบดีกรมทางหลวง ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "กรมทางหลวง" ฝ่ายหนึ่ง กับ บริษัท ทางยกระดับคอนเมือง จำกัด (มหาชน) โดย นายสมบัติ พานิชชีวะ และ นายปีเตอร์ มาติน แครมเมอร์ ผู้มีอำนาจผูกพันนิติบุคคล สำนักงานตั้งอยู่ที่ 40/40 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงทุ่งสองห้อง เขตคอนเมือง กรุงเทพมหานคร ปรากฏตามหนังสือรับรองการจดทะเบียน ผนวก ช แนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า "ผู้รับสัมปทาน" อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยที่กรมทางหลวงได้ทำสัญญาสัมปทานทางหลวง ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต คอนดินแดง-คอนเมือง ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2532 และบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต คอนดินแดง-คอนเมือง ฉบับที่ 1/2538 ลงวันที่ 27 เมษายน 2538 กับ บริษัท คอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัด ซึ่งต่อมาได้จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงชื่อบริษัทและแปรสภาพบริษัท เป็นบริษัทมหาชนจำกัด ชื่อ "บริษัท ทางยกระดับคอนเมือง จำกัด (มหาชน)" และหลังจากเปิดทางหลวงสัมปทานช่วงดังกล่าวแล้ว ได้เกิดปัญหาจราจรคับคั่งบริเวณหน้าท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ ประกอบกับสภาพการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นมาก หากไม่ดำเนินการใด ๆ ในบริเวณนี้เพื่อแก้ปัญหาแล้ว การแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตจะไม่สมบูรณ์

โดยที่กรมทางหลวงมีความประสงค์จะแก้ไขปัญหาราจรดังกล่าว โดยให้เอกชนลงทุนก่อสร้างทางหลวงสัมปทานด้านทิศเหนือจากบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพฯ ที่คอนเมืองถึงบริเวณหน้ากองทัพอากาศ ช่วง กม.21+100-กม.26+700 พร้อมทั้งมีทางยกระดับต่อเชื่อมเข้ากับอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ และเชื่อมต่อทางหลวงสัมปทานเข้ากับระบบทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ดินแดง โดยให้

เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งรัฐบาลเห็นชอบในหลักการโดยใช้วิธีการคัดเลือกให้เอกชนลงทุน และให้เจรจากับผู้รับสัมปทานรายเดิม และผู้รับสัมปทานได้ยื่นข้อเสนอเพื่อรับสัมปทานต่อคณะกรรมการคัดเลือกตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 แล้ว

โดยที่ผู้รับสัมปทานได้ยื่นคำขอต่อรัฐบาลให้ดำเนินการแก้ไขฐานะทางการเงินของผู้รับสัมปทานซึ่งได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากรัฐไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานทางหลวง และคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมือง ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสมิคร สุนทรเวช) เป็นประธานได้เสนอมาตรการต่อคณะรัฐมนตรี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2539 ตามหนังสือที่ นร 0215/ว(ล)7840 ลงวันที่ 17 มิถุนายน 2539 มติเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2539 ตามหนังสือที่ นร 0215/ว(ล)8139 ลงวันที่ 21 มิถุนายน 2539 และมติเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2539 ตามหนังสือที่ นร 0215/ว(ล)14901 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2539 กำหนดให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ก้อนปรน จำนวน 8,500 ล้านบาท และเข้าถือหุ้นในบริษัทผู้รับสัมปทาน 3,000 ล้านบาท รวมทั้งให้ปรับอัตราค่าผ่านทางในอัตราใหม่ โดยมอบหมายให้กรมทางหลวง กระทรวงการคลัง และคณะกรรมการ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว และ

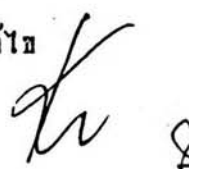
โดยที่ผู้รับสัมปทานได้ยื่นข้อเสนอขอรับสัมปทานทางหลวงตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือโดยรวมมาตรการที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2539 และวันที่ 18 มิถุนายน 2539 เป็นส่วนหนึ่งของข้อเสนอด้วย

ทั้งสองฝ่ายจึงตกลงกันมีข้อความดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ข้อกำหนดทั่วไปและข้อกำหนดของโครงการ

1.1 ข้อกำหนดทั่วไป

1.1.1 บันทึกข้อตกลงนี้ให้ถือเป็นสัญญาแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2532 ซึ่งแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัมปทานทางหลวง ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต



คอนคินแดง-คอนเมือง ฉบับที่ 1/2538 ลงวันที่ 27 เมษายน 2538 ซึ่งต่อไปในสัญญานี้ให้รวมเรียกว่า "สัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม" และให้ถือว่าบันทึกข้อตกลงฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

1.1.2 คำว่า "ผู้รับสัมปทาน" ในบันทึกข้อตกลงนี้ให้หมายถึง "บริษัท" ตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

1.1.3 คำว่า "ทางหลวงสัมปทานเดิม" หมายถึง ทางหลวงสัมปทานที่ก่อสร้างตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

1.1.4 คำว่า "สัมปทานเดิม" หมายถึง สัมปทานทางหลวงตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

1.1.5 คำว่า "สัมปทานนี้" หมายถึง สัมปทานทางหลวงตามบันทึกข้อตกลงนี้

1.1.6 คำว่า "ทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ" หมายถึง ทางหลวงสัมปทานตามบันทึกข้อตกลงนี้

## 1.2 ข้อกำหนดของโครงการ

### 1.2.1 ขอบเขตของโครงการ

1.2.1.1 ผู้รับสัมปทานจะต้องก่อสร้างทางหลวงสัมปทานขนาดไม่น้อยกว่า 6 (หก) ช่องจราจร และให้มีทางลาดชันลงทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งด้านเก็บค่าผ่านทางที่ระดับพื้น และ/หรือบนโครงสร้างและจัดหาอุปกรณ์ความสะดวกที่เกี่ยวข้อในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ระหว่าง กม. 21+100-กม.26+700 (ประมาณ) ซึ่งต่อจากทางหลวงสัมปทานเดิมไปทางด้านทิศเหนือภายในเขตทางหลวงที่มีอยู่ในปัจจุบัน และตามที่อาจจะขยายเพิ่มเติมจากการจัดให้มีที่ดินเพิ่มเติมโดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายแต่ผู้เดียว

1.2.1.2 ผู้รับสัมปทานจะต้องก่อสร้างทางต่อเชื่อมเข้ากับอาคารผู้โดยสารต่างประเทศของการท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ ที่คอนเมือง และทางต่อเชื่อม

ชาวออกจากอาคารผู้โดยสารต่างประเทศไปทางทิศใต้ โดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย แต่ผู้เดิน

1.2.1.3 ผู้รับสัมปทานต้องก่อสร้างทางยกระดับรับรถที่ออกจากท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพมหานครมุ่งสู่ทิศเหนือ โดยให้มีทั้งทางต่อเชื่อมลงพื้นถนนวิภาวดีรังสิต และขึ้นทางยกระดับตอนต่อขยายไปทางทิศเหนือ โดยผู้รับสัมปทานจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทั้งหมดโดยการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยจะสมทบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างในวงเงินไม่เกิน 60 ล้านบาท (หกสิบล้านบาท) ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานกับการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยจะทำความตกลงในรายละเอียดกันต่อไป

1.2.1.4 ผู้รับสัมปทานจะร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในการออกแบบและก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อกับโครงการระบบทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ดินแดง ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 3.2 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม โดยวิธีแบ่งงานกันออกแบบและก่อสร้างตามส่วนที่ปรากฏในแผนแบบขั้นต้นในผนวก จ แนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ แต่ในส่วนค่าใช้จ่ายนั้นผู้รับสัมปทานและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบฝ่ายละครึ่งหนึ่งของราคาค่าก่อสร้าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก อุปกรณ์และเครื่องมือเก็บค่าผ่านทางในส่วนนี้ทั้งหมด ทั้งนี้ผู้รับสัมปทานและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะทำความตกลงในรายละเอียดกันต่อไป

1.2.1.5 ผู้รับสัมปทานจะต้องก่อสร้างตามข้อ 1.2.1.1 - 1.2.1.4 ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้เรียกว่า "ทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ" ให้เป็นไปตามข้อกำหนดโครงการขอบเขตของงานเทคนิคการก่อสร้างและการติดตั้งระบบต่างๆ แผนแบบขั้นต้น และการบริหารโครงการและตารางการดำเนินงานก่อสร้างตามผนวก ข, ค, ง, จ, ฉ, ช และ ฉ แนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ และผู้รับสัมปทานจะต้องปรับปรุงรูปแบบเบื้องต้นให้เหมาะสมและได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

#### 1.2.2 งานสำรวจและออกแบบ

ผู้รับสัมปทานจะต้องดำเนินการออกแบบให้เป็นไปตามข้อกำหนด

ดังต่อไปนี้.-



1.2.2.1 รูปแบบโครงสร้างทางหลวงสัมปทานคอนกรีตขยายทางด้านทิศเหนือ จะต้องสอดคล้องกับรูปแบบของทางหลวงสัมปทานเดิม

1.2.2.2 รูปแบบของทางหลวงสัมปทานคอนกรีตขยายทางด้านทิศเหนือ จะต้องออกแบบให้ใช้เขตทางที่มีอยู่ปัจจุบันอย่างมีประสิทธิภาพ

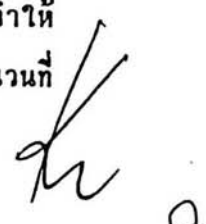
1.2.2.3 ที่จุดปลายของทางหลวงสัมปทานคอนกรีตขยายทางด้านทิศเหนือ ผู้รับสัมปทานจะต้องออกแบบก่อสร้างทางหลวงสัมปทานจุดปลายทางให้สามารถต่อโครงการต่อไปทางด้านทิศเหนือได้

1.2.2.4 ในระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างหากต้องมีการรื้อถอนสะพานลอยคนข้ามเดิม หรืองานตัดแปลงแก้ไขทาง หรือทางแยกระดับพื้น ผู้รับสัมปทานจะต้องออกแบบจัดสร้างสะพานลอยใหม่ หรือออกแบบจัดช่องจราจร หรือจัดพื้นที่ผิวจราจร ให้เกิดประโยชน์สูงสุดภายในเขตทางที่มีอยู่ ทั้งนี้โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามที่กรมทางหลวงแจ้งให้ปฏิบัติ

1.2.2.5 งานปรับปรุงทางระดับพื้น หรือเพิ่มผิวจราจรในระดับพื้น จะต้องออกแบบให้ไม่มีผลกระทบต่อระบบระบายน้ำที่มีอยู่เดิม การก่อสร้างอาคารระบายน้ำ (Drainage Structure) ใหม่ทดแทนของเดิม จะต้องมีประสิทธิภาพที่เท่าเทียมกัน

1.2.2.6 รูปแบบและการดำเนินการต่าง ๆ ตามข้อ 1.2.2.1 - 1.2.2.5 ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น และผู้รับสัมปทานจะต้องยื่นรูปแบบหรือแบบ และได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงก่อนด้วย

1.2.2.7 ก่อนเปิดใช้ทางหลวงสัมปทานคอนกรีตขยายทางด้านทิศเหนือ ในกรณีที่จำเป็น กรมทางหลวงอาจขอให้ผู้รับสัมปทานแก้ไขเปลี่ยนแปลงแบบ การก่อสร้างได้โดยไม่ว่ากรมทางหลวงผิดสัญญา แต่ถ้าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงนั้นทำให้ผู้รับสัมปทานได้รับความเสียหาย ผู้รับสัมปทานมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหาย ตามจำนวนที่เหมาะสมและเป็นธรรม โดยคู่สัญญาจะทำความตกลงกัน



## ข้อ 2. การจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา และการอนุมัติแบบก่อสร้าง

### 2.1 การจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา

ผู้รับสัมปทานจะต้องจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาที่มีความรู้ ความชำนาญเป็นที่ยอมรับ โดยความเห็นชอบของกรมทางหลวง เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรม และบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาจะต้องรายงานผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง

กรมทางหลวงจะจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา เพื่อตรวจสอบแบบ และให้คำแนะนำแก่กรมทางหลวงโดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย

ผู้รับสัมปทานและกรมทางหลวงจะต้องจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้แล้วเสร็จภายในเวลา 90 วัน (เก้าสิบวัน) นับจากวันลงนามในบันทึกข้อตกลงนี้ โดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นจนแล้วเสร็จงานตามบันทึกข้อตกลงนี้

### 2.2 การอนุมัติแบบก่อสร้าง

กรมทางหลวงจะต้องตรวจและอนุมัติแผนแบบต่างๆ ที่ผู้รับสัมปทานยื่นให้ภายใน 30 วัน (สามสิบวัน) นับแต่วันเสนอแบบนั้น ๆ เป็นครั้งแรก เว้นแต่เป็นกรณีที่ตั้งให้ผู้รับสัมปทานแก้ไขหรือกรณีที่จะต้องขอรายละเอียดเพิ่มเติม ทั้งนี้ การที่กรมทางหลวงอนุมัติแผนแบบต่างๆ ดังกล่าว ไม่เป็นเหตุให้ผู้รับสัมปทานยกชั้นอ้างเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบตามบันทึกข้อตกลงนี้

กรณีที่กรมทางหลวงไม่อนุมัติแผนแบบต่างๆ ที่ผู้รับสัมปทานยื่นให้ตรวจตามวรรคแรก ผู้รับสัมปทานจะต้องดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมตามที่กรมทางหลวงแจ้งให้ทราบโดยเร็ว เพื่อให้ทันกับแผนงานก่อสร้างทางหลวงสัมปทานคอนกรีตขยายทางด้านทิศเหนือ

## ข้อ 3. งานปรับปรุงแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมตาม "รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานยกระดับดินแดง-คอนเมือง (กม.21+100-กม.29+000)"



และปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี และมติของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)  
ที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

#### ข้อ 4. การก่อสร้างทางหลวงสัมปทาน

##### 4.1 การเริ่มงานก่อสร้าง

ผู้รับสัมปทานจะต้องเริ่มสำรวจและออกแบบทันทีที่ลงนามในบันทึกข้อตกลงนี้ และส่งมอบแผนงานก่อสร้าง (Work Schedule) ให้กรมทางหลวงภายใน 30 วัน (สามสิบวัน) นับแต่วันลงนามในบันทึกข้อตกลงนี้ แผนงานก่อสร้างที่ได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวงแล้วให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกข้อตกลงนี้

ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำแผนแบบขั้นสุดท้าย (Final Design) ของแต่ละช่วงของทางหลวงสัมปทานต่อชยาทางด้านทิศเหนือ ให้เป็นไปตามแผนแบบขั้นต้น (Conceptual Design) และข้อกำหนดของโครงการ ตามเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้

ผู้รับสัมปทานจะเริ่มงานก่อสร้างได้ต่อเมื่อแผนแบบขั้นสุดท้ายของแต่ละช่วงของทางหลวงสัมปทานต่อชยาทางด้านทิศเหนือได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวงแล้ว

เมื่อผู้รับสัมปทานก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำแบบแปลนแผนผังพิมพ์เขียวของการก่อสร้างจริง (As-built drawing) ส่งให้กรมทางหลวง 3 ชุด (สามชุด) ภายใน 30 วัน (สามสิบวัน)

##### 4.2 การมอบพื้นที่ทางหลวงสัมปทาน

กรมทางหลวงจะส่งมอบพื้นที่สัมปทานในเขตทางหลวงที่มีอยู่ในปัจจุบันตามที่กำหนดไว้ในผนวก ก แนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ เพื่อให้ผู้รับสัมปทานสามารถดำเนินการได้ตามแผนงานก่อสร้าง

ถ้าผู้รับสัมปทานมีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินนอกเขตทางหลวงที่มีอยู่เดิมเพื่อประกอบกิจการสัมปทานเดิมหรือสัมปทานนี้ และที่ดินนั้นบุคคลอื่นเป็นเจ้าของ ผู้รับสัมปทานจะต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะทำความตกลงซื้อที่ดินนั้นกับบุคคลดังกล่าว แล้วต้องโอนมอบกรรมสิทธิ์ที่ดินให้แก่รัฐบาลโดยเร็ว การที่ผู้รับสัมปทานไม่สามารถตกลงกับบุคคลเช่นว่านั้นได้ ผู้รับสัมปทานอาจร้องขอต่อกรมทางหลวงให้ดำเนินการช่วยเหลือตามสมควรในการให้ผู้รับสัมปทานได้ใช้ที่ดินนั้น

##### 4.3 การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

ผู้รับสัมปทานต้องจัดตั้งหน่วยงานพิเศษขึ้น มีหน้าที่วางแผนกำหนดมาตรการควบคุมดูแลติดตามการปฏิบัติการในด้านความสะอาดปลอดภัยของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต

รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ประชาสัมพันธ์ และแก้ปัญหาอุปสรรคเร่งด่วนเฉพาะ  
หน้าที่เกิดขึ้น โดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น

ระหว่างการก่อสร้าง ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดให้มีช่องจราจรหรือจัดพื้นที่  
ผิวจราจรให้เกิดประโยชน์สูงสุดภายในเขตทางที่มีอยู่ โดยได้รับความเห็นชอบจากกรม  
ทางหลวงก่อน และจะต้องปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.)  
ที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาอุปสรรคในการจัดการหรือปฏิบัติการเกี่ยวกับการจัดการจราจรตาม  
วรรคหนึ่ง และวรรคสองซึ่งเกิดจากความบกพร่องของผู้รับสัมปทานเอง มิให้ถือเป็นเหตุที่จะ  
นำมาขยายระยะเวลาการก่อสร้างตามข้อ 9.1 แห่งสัญญา

#### 4.4 การจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง

กรมทางหลวงจะจ้างบริษัทที่ปรึกษาภายใน 90 วัน (เก้าสิบวัน) นับแต่  
วันลงนามในสัญญานี้ เพื่อดูแลการควบคุมงานก่อสร้างแทนกรมทางหลวงตลอดระยะเวลาการ  
ก่อสร้าง โดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด

#### ข้อ 5. ค่าเช่าที่ดิน

ผู้รับสัมปทานตกลงจ่ายค่าเช่าที่ดินของกรมทางหลวงที่จะใช้ก่อสร้างทาง  
สัมปทานตลอดอายุทางด้านทิศเหนือให้แก่กรมทางหลวง เป็นเงิน 100,000.-บาท  
(หนึ่งแสนบาทถ้วน) ตลอดอายุของสัมปทาน ในวันลงนามในบันทึกข้อตกลงนี้  
เงินค่าเช่าที่ดินดังกล่าวในวรรคแรกจะไม่มีภาระคืนให้ไม่ว่าจะเกิดกรณี  
ใด ๆ ทั้งสิ้น

#### ข้อ 6. การติดต่อประสานงานกับหน่วยงานอื่น

ผู้รับสัมปทานจะต้องติดต่อประสานงานกับ องค์การสาธารณูปโภค  
ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานใด ๆ ที่เกี่ยวข้องในโครงการ เพื่อให้ผู้รับสัมปทาน  
ได้รับอนุมัติ อนุญาตให้สามารถทำการรื้อถอนเคลื่อนย้ายหรือเข้าไปใช้พื้นที่ และก่อสร้าง  
สิ่งต่าง ๆ บรรดาที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น ตามความจำเป็น  
ทั้งนี้ภายในเวลาการปฏิบัติงานทางด้านวิศวกรรมและการก่อสร้างทางหลวงสัมปทานตลอด  
อายุทางด้านทิศเหนือ โดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่มีในการนี้ทั้งสิ้น

\* กรณีที่ผู้รับสัมปทานได้ติดต่อประสานงานตามวรรคแรกแล้ว เป็นเหตุให้  
การอนุมัติหรือการอนุญาตล่าช้า ผู้รับสัมปทานจะไม่นำมาเป็นเหตุขยายระยะเวลาให้พ้นจาก  
ความรับผิดชอบตามข้อ 9.2 แห่งบันทึกข้อตกลงนี้

**ข้อ 7. ผู้ประสานงานโครงการ**

7.1 กรมทางหลวงจะแต่งตั้ง "ผู้อำนวยการโครงการ" (Project Director) และมอบอำนาจและความรับผิดชอบให้ดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญา นอกจากนั้นกรมทางหลวงจะแต่งตั้ง "วิศวกรกำกับโครงการ" (Project Manager) ทางด้านสำรวจและออกแบบ ด้านก่อสร้างและด้านการจัดการจราจรขึ้น เพื่อการประสานงานตรวจสอบผลงานและให้ความสนับสนุนงานในด้านต่าง ๆ แก่ผู้รับสัมปทาน

7.2 กรมทางหลวงจะให้ความร่วมมือกับผู้รับสัมปทาน และให้ความช่วยเหลือทางด้านประสานงานและสนับสนุนผู้รับสัมปทานในการติดต่อกับส่วนราชการอื่น ๆ เช่นด้านการส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งองค์กรสาธารณูปโภคต่าง ๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้รับสัมปทานเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว

**ข้อ 8. หลักประกันสัญญา**

ในวันลงนามในบันทึกข้อตกลงนี้ ผู้รับสัมปทานได้มอบหลักประกันการปฏิบัติ ตามบันทึกข้อตกลงนี้ในส่วนของงานก่อสร้างให้แก่กรมทางหลวง เป็นจำนวน 185 ล้านบาท (หนึ่งร้อยแปดสิบล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 5 (ห้า) ของงานทั้งสิ้นของโครงการ แต่ไม่รวมถึงค่าดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง ตามแบบหนังสือคำประกันการปฏิบัติตามสัญญา หมวด ก. แบบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ และกรมทางหลวงจะต้องคืนหลักประกันดังกล่าวให้แก่ผู้รับสัมปทานทันทีที่การก่อสร้างตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้แล้วเสร็จ ในกรณีที่วงเงินหลักประกันลดลงจากวงเงินที่ระบุไว้ ผู้รับสัมปทานจะต้องเพิ่มเติมวงเงินหลักประกันให้ครบตามจำนวนเดิมภายในระยะเวลา 30 วัน (สามสิบวัน) นับแต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจากกรมทางหลวง

**ข้อ 9. กำหนดการแล้วเสร็จของงานก่อสร้างและการปรับกรณีการก่อสร้างล่าช้า**

**9.1 ระยะเวลาก่อสร้าง**

ผู้รับสัมปทานจะต้องสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างทางหลวงสัมปทาน ต่อหน้าสาธารณชนทางด้านทิศเหนือให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาไม่เกินสี่สิบ (20) เดือน ปฏิทินนับจากที่รัฐบาลได้เข้าชื่อหุ้นเพิ่มทุนตามข้อ 17.2



## 9.2 การปรับ

หากผู้รับสัมปทานไม่ก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาตามข้อ 9.1 กรมทางหลวงมีสิทธิเรียกค่าปรับจากผู้รับสัมปทานในอัตราวันละ 300,000.- บาท (สามแสนบาทถ้วน) เว้นแต่ความล่าช้านั้นเกิดขึ้นจาก

(1.) เหตุสุดวิสัย

(2.) เหตุเกิดจากความผิดหรือความบกพร่องของส่วนราชการหรือกรมทางหลวงโดยผู้รับสัมปทานต้องมิได้มีส่วนก่อให้เกิดความล่าช้าขึ้น

(3.) เหตุเกิดจากพฤติการณ์หนึ่งอันใดที่ผู้รับสัมปทานไม่ต้องรับผิดชอบหรือที่ผู้รับสัมปทานไม่ได้เป็นต้นเหตุ

ในการเรียกค่าปรับตามข้อนี้ กรมทางหลวงมีสิทธิเรียกร้องเอาจากหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาที่มอบไว้แก่กรมทางหลวงตามข้อ 8. ได้

## ข้อ 10. การควบคุมการบริหารงาน

### 10.1 การส่งรายงาน

ผู้รับสัมปทานจะต้องส่งรายงานประจำเดือนที่แสดงให้ทราบปริมาณจราจรของยานพาหนะทุกประเภทที่ผ่านเข้ามาในระบบทางหลวงสัมปทานทั้งระบบให้แก่กรมทางหลวง ทุกวันที่ 15 (สิบห้า) ของเดือนถัดไป โดยในรายงานดังกล่าวจะต้องแสดงปริมาณจราจรของยานพาหนะทุกประเภทเข้าออกทุกด่านเก็บเงิน และจำนวนเงินค่าผ่านทางที่เก็บได้ทั้งหมดในเดือนที่ผ่านมา

### 10.2 การตรวจสอบการเงิน

กรมทางหลวงมีสิทธิตรวจสอบค่าใช้จ่ายและรายได้ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามสัมปทานเดิมและสัมปทานนี้ได้ตลอดเวลา

ในการนี้ ให้บริษัทโดยความเห็นชอบของกรมทางหลวงจัดทำและวางระบบบัญชีและระบบการตรวจสอบรายได้ของผู้รับสัมปทาน การหักและการใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสัมปทานทางหลวงที่เหมาะสม ซึ่งจะต้องนำไปใช้ในการจัดทำงบดุลบัญชีต่อไป โดยผู้รับสัมปทานจะต้องแจ้งงบดุลบัญชีให้กรมทางหลวงตรวจสอบด้วย

### 10.3 การปฏิบัติตามกฎหมาย

ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ รวมทั้งกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ ที่ออกใช้บังคับอยู่แล้วก่อนวันทำบันทึกข้อตกลงนี้ และที่จะออกใช้บังคับต่อไปภายหน้าโดยเคร่งครัด

ข้อ 11. ระยะเวลาสัมปทาน

ให้ทางหลวงสัมปทานเดิมและทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ มีอายุสัมปทานเป็นเวลา 25 ปี (สี่สิบห้าปี) นับแต่วันลงนามบันทึกข้อตกลงนี้

ข้อ 12. อัตราค่าผ่านทาง

12.1 ค่าผ่านทางทุกอัตราที่เรียกเก็บในอัตราปัจจุบัน จากยานพาหนะทุกประเภทตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมให้ปรับขึ้นอีก 10 บาท (สิบบาท) เมื่อกรมทางหลวงสร้างสะพานล่อกลับรถ (U-turn) แล้วเสร็จและเปิดใช้งานแล้ว แต่ทั้งนี้ต้องไม่ก่อนวันที่ 1 ตุลาคม 2540

อัตราค่าผ่านทางที่เรียกเก็บปัจจุบันตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

ชื่อจุดผ่านเข้าทางหลวงสัมปทาน	อัตราค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง
	ประเภท 1	ประเภท 2
การจราจรที่ไปทางทิศเหนือ		
ดินแดง	20 บาท (สี่สิบบาท)	30 บาท (สามสิบบาท)
สุทธิสาร	20 บาท (สี่สิบบาท)	30 บาท (สามสิบบาท)
ถนนพหลโยธิน	15 บาท (สิบห้าบาท)	25 บาท (ยี่สิบห้าบาท)
ถนนรัชดาภิเษก	15 บาท (สิบห้าบาท)	25 บาท (ยี่สิบห้าบาท)
ถนนงามวงศ์วาน	10 บาท (สิบบาท)	20 บาท (ยี่สิบบาท)
การจราจรที่ไปทางทิศใต้		
ดอนเมือง	20 บาท (สี่สิบบาท)	30 บาท (สามสิบบาท)
ถนนแจ้งวัฒนะ	20 บาท (สี่สิบบาท)	30 บาท (สามสิบบาท)
ถนนงามวงศ์วาน	15 บาท (สิบห้าบาท)	25 บาท (ยี่สิบห้าบาท)
ถนนรัชดาภิเษก	15 บาท (สิบห้าบาท)	25 บาท (ยี่สิบห้าบาท)
ถนนพหลโยธิน	10 บาท (สิบบาท)	20 บาท (ยี่สิบบาท)

12.2 เมื่อก่อสร้างทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือแล้วเสร็จและเปิดการจราจรแล้ว ให้ผู้รับสัมปทานปรับค่าผ่านทางทุกอัตราที่เรียกเก็บจากยานพาหนะ

ทุกประเภทตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมปรับขึ้นอีก 10 บาท (สิบบาท) โดยผู้ใช้บริการจะสามารถเดินทางเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ที่ดอนเมืองได้โดยไม่ต้องเสียค่าผ่านทางอีก

สำหรับทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ ให้ผู้รับสัมปทานเก็บค่าผ่านทางได้ครั้งเดียวในอัตราคนละ 15 บาท (สิบห้าบาท) สำหรับยานพาหนะประเภท 1 และ 25 บาท (ยี่สิบห้าบาท) สำหรับยานพาหนะประเภท 2

12.3 นับจากวันเปิดใช้ทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ ตลอดสายตามข้อ 12.2 วรรคหนึ่ง ให้ผู้รับสัมปทานปรับค่าผ่านทางทุกอัตราที่เรียกเก็บจากยานพาหนะทุกประเภทตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม โดยให้ปรับขึ้นอีก 10 บาท (สิบบาท) ทุก ๆ 5 ปี (ห้าปี)

สำหรับทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือตาม ข้อ 12.2 วรรคสอง ให้ปรับค่าผ่านทางขึ้นอีก 5 บาท (ห้าบาท) ทุก ๆ 5 ปี (ห้าปี)

12.4 อัตราค่าผ่านทางที่ระบุในข้อ 12. นี้ เป็นอัตราค่าผ่านทางที่ได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 (เจ็ด) ไว้แล้ว

### ข้อ 13. ผลประโยชน์ที่จะให้แก่กรมทางหลวง

ให้นำความในข้อ 26 ตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม มาใช้บังคับกับระยะเวลาสัมปทานที่กำหนดขึ้นใหม่ ตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้โดยอนุโลม โดยเริ่มนับอายุสัมปทานตั้งแต่วันลงนามในบันทึกข้อตกลงนี้

### ข้อ 14. ผู้รับสัมปทานละสิทธิเรียกร้อง

14.1 บรรดาสิทธิเรียกร้องทั้งหมดอันเกิดจากสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมที่เกิดขึ้นก่อนวันลงนามในบันทึกข้อตกลงนี้ ทั้งที่ผู้รับสัมปทานเคยเรียกร้องต่อรัฐบาลหรือที่ยังไม่เคยเรียกร้องเป็นอันระงับสิ้นไป โดยผู้รับสัมปทานไม่มีสิทธิเรียกร้องใด ๆ อีกต่อไปทั้งสิ้น

14.2 การเปลี่ยนแปลงการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ การก่อสร้างสะพานลอยกลับรถ (U-Turn) บนถนนวิภาวดีรังสิต การจัดการจราจรใด ๆ ในถนนวิภาวดีรังสิต มิให้ถือว่าเป็นการกระทำที่มีลักษณะแข่งขันกับทางหลวงสัมปทาน ตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมข้อ 25.2 (ง) หรือเป็นการกระทำของรัฐที่ทำให้เกิดการสูญเสียยานพาหนะ

ข้อ 15. การสูญเสียจำนวนยานพาหนะ

กรมทางหลวงและผู้รับสัมปทาน ตกลงยกเลิกคำนิยาม "การสูญเสียจำนวนยานพาหนะ" ในสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมทั้งหมดและให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน "การสูญเสียจำนวนยานพาหนะ" หมายถึงผลต่างของจำนวนยานพาหนะที่ผ่านเข้ามาใช้ทางหลวงสัมปทานทั้งระบบและมีจำนวนยานพาหนะต่ำกว่าจำนวนยานพาหนะที่ใช้เป็นฐานในการคำนวณแผนทางการเงิน ตามที่ปรากฏในรายงานการศึกษาความเป็นไปได้และฐานะการเงินตามผนวก ฉ แนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ อันเนื่องจากการกระทำของส่วนราชการ ตามข้อ 25.2 (ง) ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

ข้อ 16. ภาษีอากรและค่าธรรมเนียม

ผู้รับสัมปทานจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบภาษีอากรและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากสัมปทานนี้ทั้งหมด

หากมีการขึ้นอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มไปจากอัตราร้อยละ 7 (เจ็ด) ที่ใช้อยู่ปัจจุบัน ผู้รับสัมปทานมีสิทธิเรียกร้องให้รัฐบาลชดเชยในส่วนที่ผู้รับสัมปทานจะต้องเสียหายจากการปรับอัตราภาษีดังกล่าวได้ หรือหากมีการลดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มลงไปจากอัตรา ร้อยละ 7 (เจ็ด) ที่ใช้อยู่ปัจจุบัน รัฐบาลมีสิทธิสั่งผู้รับสัมปทานปรับลดค่าผ่านทาง หรือชดเชยให้แก่รัฐ หรือโดยวิธีการอื่นตามที่ได้ตกลงกัน อันเป็นผลจากการปรับอัตราภาษีดังกล่าวได้

ข้อ 17. การลดภาระหนี้เดิมและการปรับโครงสร้างบริษัท

17.1 รัฐบาลจะจัดหาเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน จำนวน 8,500 ล้านบาท (แปดพันห้าร้อยล้านบาท) ให้ผู้รับสัมปทานนำไปชำระหนี้เงินกู้ปัจจุบันของผู้รับสัมปทาน โดยมีระยะคืนเงินกู้ 15 ปี (สิบห้าปี) รวมระยะเวลาปลอดชำระหนี้เงินกู้เป็นเวลา 3 ปี (สามปี) โดยมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 8.5 (แปดจุดห้า) ถึง 12.5 (สิบสองจุดห้า) ต่อปี ตามที่จะตกลงกันระหว่างผู้รับสัมปทานและผู้ให้เงินกู้

17.2 ผู้รับสัมปทานจะต้องจดทะเบียนเพิ่มทุนบริษัทอีก 4,522,600,000 บาท (สี่พันห้าร้อยยี่สิบสองล้านหกแสนบาทถ้วน) โดยให้มีทุนจดทะเบียนบริษัทเป็น 7,567,800,000 บาท (เจ็ดพันห้าร้อยหกสิบเจ็ดล้านแปดแสนบาท) ภายใน 7 วันนับแต่วันลงนามบันทึกข้อตกลงนี้ หักที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ผู้รับสัมปทานจะต้องดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นเดิมหรือบุคคลอื่นเข้าถือหุ้น เป็นจำนวน 1,522,600,000 บาท (หนึ่งพันห้าร้อยยี่สิบสองล้านหกแสนบาทถ้วน) และรัฐบาล เข้าถือหุ้นเพิ่มทุนส่วนที่เหลืออีกจำนวน 3,000,000,000 บาท (สามพันล้านบาทถ้วน)

โดยหุ้นเพิ่มทุนทั้งหมดจะต้องชำระเต็มมูลค่าหุ้น ในราคาที่เราไว้ (Par Value) โดยผู้รับสัมปทานจะต้องดำเนินการเจรจากับรัฐบาล (กระทรวงการคลัง) ให้ได้ข้อยุติเกี่ยวกับรายละเอียดเงื่อนไขการร่วมเพิ่มทุนภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2539 แล้วดำเนินการตามข้อยุติดังกล่าว โดยผู้รับสัมปทานจะต้องนำเงินเพิ่มทุนไปใช้จ่ายในการก่อสร้างทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือตามบันทึกข้อตกลงนี้เท่านั้น

ถ้าผู้รับสัมปทานไม่ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนภายในเวลาที่กำหนดในวรรคก่อน หรือฝ่าฝืนนำเงินเพิ่มทุนที่ได้จากรัฐบาลไปใช้จ่ายในกิจการอื่นให้ถือว่าผู้รับสัมปทานผิดสัญญาในสาระสำคัญ และกรมทางหลวงมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้

17.3 เมื่อผู้รับสัมปทานเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผู้รับสัมปทานจะต้องนำเงินที่ได้จากการขายหุ้นเพิ่มทุนให้แก่ประชาชนเป็นครั้งแรก (Initial Public Offering = IPO) ทั้งจำนวนไปชำระคืนเงินกู้ตามข้อ 17.1 และรัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทในระดับไม่เกินร้อยละ 26 (ยี่สิบหก) ของทุนจดทะเบียนหลังการเพิ่มทุน โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมก่อน

#### ข้อ 18. การประกันภัย

ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดให้มีและดำรงไว้ซึ่งการประกันภัยตามประเภทและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในผนวก ญ.

#### ข้อ 19 การสิ้นสุดของสัมปทาน

สัมปทานตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมและบันทึกข้อตกลงนี้สิ้นสุดด้วยเหตุอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

19.1 กำหนดระยะเวลาสัมปทานเดิมและสัมปทานนี้ที่กำหนดไว้ในข้อ 11 ของบันทึกข้อตกลงนี้สิ้นสุดลง

19.2 การเลิกสัญญาโดยกรมทางหลวงหรือผู้รับสัมปทานตามข้อ 27, 28 แห่งสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม และข้อ 17 ตามบันทึกข้อตกลงนี้

19.3 การเพิกถอนสัมปทานหรือเมื่อรัฐบาลเข้ายึดถือครอบครองทางหลวงสัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน





- 19.4 เมื่อสภาพการเป็นนิติบุคคลของผู้รับสัมปทานสิ้นสุดลง
- 19.5 เหตุอื่น ๆ ตามที่กฎหมายหรือบันทึกข้อตกลงนี้กำหนดไว้

ข้อ 20. การเลิกสัญญาโดยกรมทางหลวง

ให้ยกเลิกข้อความในข้อ 27 แห่งสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมและใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

"20.1 กรมทางหลวงมีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมและบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมนี้ ในกรณีดังต่อไปนี้

ก. เมื่อผู้รับสัมปทานไม่เริ่มการสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างทางหลวงสัมปทานต่อขยายทางด้านทิศเหนือภายในระยะเวลาอันสมควร จนเป็นเหตุให้เชื่อได้ว่าผู้รับสัมปทานไม่อาจก่อสร้างทางหลวงสัมปทานต่อขยายทางด้านทิศเหนือให้แล้วเสร็จได้ภายในเวลาที่กำหนดไว้ในบันทึกข้อตกลงนี้

ข. ผู้รับสัมปทานก่อสร้างทางหลวงสัมปทานต่อขยายทางด้านทิศเหนือไม่แล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนดไว้ในบันทึกข้อตกลงนี้

ค. ผู้รับสัมปทานผิดสัญญาตามข้อ 17.2 แห่งบันทึกข้อตกลงนี้

ง. ผู้รับสัมปทานไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดข้อหนึ่งข้อใดในบันทึกข้อตกลงนี้ ซึ่งเป็นสาระสำคัญสมควรเลิกสัญญาได้

20.2 เมื่อเกิดเหตุประการใดประการหนึ่งกล่าวข้างต้น กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

ก. ในขั้นแรก กรมทางหลวงจะมีหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้รับสัมปทานระบุข้อสัญญาซึ่งผู้รับสัมปทานไม่ปฏิบัติตาม และระบุรายละเอียดประกอบข้ออ้างนั้น ซึ่งในกรณีนี้ผู้รับสัมปทานจะมีเวลาแก้ไขการไม่ปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานตามที่อ้างนั้นเป็นเวลาเก้าสิบ (90) วันหลังจากได้รับการบอกกล่าว ทั้งนี้กรมทางหลวงอาจขยายเวลาดังกล่าวออกไปได้ตามความจำเป็น ในกรณีนี้ ถ้าหากผู้รับสัมปทานได้แก้ไขการไม่ปฏิบัติข้อสัญญาดังกล่าวอ้างนั้นแล้ว ข้ออ้างว่าไม่ปฏิบัติตามสัญญานั้นให้เป็นอันหมดสิ้นไป

ข. ขั้นตอนที่สอง ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานพิจารณาเห็นโดยสุจริตว่าเหตุผิดสัญญาที่กล่าวอ้างนั้น ไม่มีมูลหรือไม่ร้ายแรงถึงขั้นที่สมควรเป็นเหตุให้เลิกสัญญาสัมปทานนี้ได้ ผู้รับสัมปทานจะต้องให้คำชี้แจงแสดงเหตุผลอย่างเต็มที่ต่อกรมทางหลวง และในกรณีที่คำชี้แจงแสดงเหตุผลเป็นที่พึงพอใจต่อกรมทางหลวง กรมทางหลวงจะต้องแจ้งให้ผู้รับสัมปทานทราบ เช่นนั้นเป็นลายลักษณ์อักษรภายในสามสิบ (30) วัน หลังจากได้รับคำชี้แจงแสดงเหตุผลจากผู้รับสัมปทาน และหลังจากนั้นให้เรื่องเป็นอันยุติ

ค. ขั้นตอนที่สาม ในกรณีที่มีการทวงถามพิจารณาเห็นว่าคำชี้แจงแสดงเหตุผลของผู้รับสัมปทานไม่อาจยอมรับได้ กรมทางหลวงจะต้องแจ้งให้ผู้รับสัมปทานทราบในกรณีนี้ ให้อธิบายว่ามีข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างกรมทางหลวงกับผู้รับสัมปทานเกี่ยวกับสัญญาสัมปทานและข้อพิพาทให้ระงับตามความของข้อ 31 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

20.3 จนกว่าข้อพิพาทจะได้ระงับไปเรียบร้อยโดยการตกลงร่วมกันของคู่กรณีหรือตามข้อกำหนดของข้อ 31 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม สิทธิและหน้าที่ทั้งปวงของผู้รับสัมปทานตามสัมปทานเดิมและสัมปทานนี้ให้มียุติโดยไม่เปลี่ยนแปลง

20.4 ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานปฏิบัติผิดสัญญาโดยจงใจ และทำให้มีผลกระทบต่อ การไหลเวียนของการจราจร ซึ่งจะทำให้เกิดความเดือดร้อนอย่างรุนแรงแก่ประชาชนหรือ ผิดสัญญาตามข้อ 17.2 ให้กรมทางหลวงมีสิทธิออกเลิกสัญญาได้ทันทีโดยไม่ต้องดำเนินการ ตามขั้นตอนในข้อ 20.2"

#### ข้อ 21. การเปิดการจราจร

ในกรณีที่กรมทางหลวงไม่อนุมัติการเปิดใช้ทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องสายทางด้าน กิศเหนือตลอดสายหรือแต่บางส่วน เนื่องจากผลการตรวจงานของกรมทางหลวงปรากฏว่างาน ไม่เป็นไปตามแผนแบบขั้นสุดท้าย และข้อกำหนดของโครงการ หรือแผนแบบแก้ไขหรือข้อกำหนด ที่อนุมัติแล้ว การเปิดการจราจรไม่อนุมัตินั้น ๆ ผู้รับสัมปทานจะไม่มีสิทธิเปิดการจราจรใน ทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องสายทางด้านทิศเหนือตลอดสายหรือบางส่วนที่กรมทางหลวงคัดค้าน

การก่อสร้างที่ผิดแผนไปเล็กน้อยหรือขาดตกบกพร่องเล็กน้อยหรือไม่สมบูรณ์ เล็กน้อยซึ่งยอมให้มีได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวงและวิธีปฏิบัติโดยทั่วไปนั้น จะนำมา เป็นเหตุคัดค้านการเปิดใช้ทางหลวงสัมปทานไม่ได้

#### ข้อ 22. การโอนกรรมสิทธิ์ทางหลวงสัมปทาน

ในวันลงนามในบันทึกข้อตกลงนี้ผู้รับสัมปทานยินยอมให้กรรมสิทธิ์ในทางหลวง สัมปทานเดิม รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในพื้นที่สัมปทานเดิมตกเป็น กรรมสิทธิ์ของรัฐ และเมื่อผู้รับสัมปทานก่อสร้างทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องสายทางด้าน กิศเหนือเสร็จเป็นบางส่วนหรือแล้วเสร็จทั้งหมด ให้กรรมสิทธิ์ในทางหลวงสัมปทานส่วนที่ แล้วเสร็จ รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่เกี่ยวข้องทั้งหมดภายในพื้นที่สัมปทานตกเป็น กรรมสิทธิ์ของรัฐทันที แต่ทั้งนี้ผู้รับสัมปทานยังคงมีสิทธิและหน้าที่ซึ่งรวมถึงหน้าที่ดูแลบำรุง รักษาตามที่กฎหมายและตามข้อความในบันทึกข้อตกลงและสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม ทุกประการ

ข้อ 23. การส่งมอบทางหลวงสัมปทานเมื่อสิ้นสุดอายุสัมปทาน

เมื่ออายุสัมปทานได้สิ้นสุดลง ผู้รับสัมปทานต้องคืนสัมปทาน รวมทั้งส่งมอบพื้นที่สัมปทาน ทางหลวงสัมปทาน อาคารและสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดภายในพื้นที่สัมปทานในสภาพตามที่เป็นอย่างซึ่งต้องเป็นสภาพที่ใช้การได้ดีตามปกติในการประกอบกิจการทางหลวงสัมปทานให้แก่กรมทางหลวงโดยไม่คิดมูลค่าใด ๆ และต้องส่งมอบเครื่องอุปกรณ์ คู่มือปฏิบัติงาน เอกสารทางเทคนิคและการบริหาร ตลอดจนอุปกรณ์ความสะดวกที่เกี่ยวข้องที่ผู้รับสัมปทานใช้ในการดำเนินการและบำรุงรักษาทั้งหมดให้แก่กรมทางหลวงโดยไม่คิดมูลค่าด้วย

ข้อ 24. การบำรุงรักษา

ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของกรมทางหลวงที่กำหนดไว้ในข้อ 16 แห่งสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม กรมทางหลวงอาจทำการแก้ไขเองหรือมอบหมายให้บุคคลอื่นแก้ไข และเรียกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากผู้รับสัมปทานก็ได้

ข้อ 25. การบังคับใช้สัญญา

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม แต่ทั้งนี้ ข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมซึ่งมิได้ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ให้ใช้บังคับกับทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือโดยอนุโลม และเพื่องเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ และข้อกำหนดในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ที่ได้ขัดหรือแย้งกับสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม ให้ใช้บังคับกับทางหลวงสัมปทานโดยอนุโลมด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่ข้อความในบันทึกข้อตกลงนี้จะแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

ข้อ 26. เอกสารแนบท้ายสัญญาดังต่อไปนี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกข้อตกลงนี้

- ผนวก ก - เขตทางหลวงปัจจุบันของถนนวิภาวดีรังสิต
- ผนวก ข - ข้อกำหนดของโครงการ
- ผนวก ค - ขอบเขตของงาน
- ผนวก ง - เทคนิคการก่อสร้างและการติดตั้งระบบต่าง ๆ
- ผนวก จ - แผนแบบขั้นต้นส่วนต่อเชื่อมโครงการระบบทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ผนวก ฉ - รายงานการศึกษาความเป็นไปได้และฐานะการเงิน จัดเตรียมโดยบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (IFCT) ลงบับลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2539

- ผนวก ช - แบบหนังสือคำประกันการปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน
- ผนวก ซ - หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทและเอกสารบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้อง
- ผนวก ฅ - การบริหารโครงการและตารางการดำเนินงานก่อสร้าง
- ผนวก ฉ - ข้อเสนอการประกันภัย
- ผนวก ฎ - งบลงทุนขั้นต้น
- ผนวก ฏ - แผนแบบขั้นต้นโครงการเชื่อมต่อทางหลวงสัมปทานไปทางด้านทิศเหนือ

ในกรณีที่มีข้อความขัดแย้งระหว่างผนวกดังกล่าวกับบันทึกข้อตกลงนี้ ให้ถือเอาข้อความในบันทึกข้อตกลงนี้ไว้บังคับ

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ทำขึ้นเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ มีข้อความถูกต้องตรงกัน โดยให้ฉบับภาษาไทยมีผลบังคับ คู่สัญญาแต่ละฝ่ายได้อ่านและเข้าใจ ข้อความของบันทึกข้อตกลงนี้ดีแล้ว จึงได้ให้ตัวแทนผู้มีอำนาจลงนามและประทับตราไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และได้ยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

กรมทางหลวง

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

ลงชื่อ ..... อธิบดีกรมทางหลวง  
(นายประพล สมุทรประภุด)

ลงชื่อ ..... ประธานกรรมการ  
(นายสมบัติ พานิชชีวะ)

ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายวินิจ เบ็ญจพงษ์)

ลงชื่อ .....  
(นายปีเตอร์ มาติน แคมป์เบลล์)



ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายสันติ ชินะชาครีย์)

ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายเสวี สืบสงวน)

บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง

ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31

ถนนวิภาวดีรังสิต ตอน ดินแดง – ดอนเมือง

ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2532

(แก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกข้อตกลงฉบับที่ 1 ลงวันที่ 27 เมษายน 2538 และ

แก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกข้อตกลงฉบับที่ 2 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539)

ฉบับที่ 3 / 2550

ลงวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2550

กรมทางหลวง

กระทรวงคมนาคม

# ต้นฉบับ

สัญญาเลขที่.....

บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง

ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31

ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ตอนเมือง

ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2532

(แก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกข้อตกลงฉบับที่ 1 ลงวันที่ 27 เมษายน 2538 และฉบับที่ 2 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539)

ฉบับที่ 3/2550

.....

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ทำขึ้น ณ กรมทางหลวง เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2550 ระหว่าง กรมทางหลวง โดย นายทรงศักดิ์ แพเจริญ อธิบดีกรมทางหลวง ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “กรมทางหลวง” ฝ่ายหนึ่ง กับ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) โดย นายสมบัติ พานิชชีวะ และนายปีเตอร์ มาร์ติน แครมเมอร์ ผู้มีอำนาจผูกพันนิติบุคคล สำนักงานตั้งอยู่ที่ 40/40 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงทุ่งสองห้อง เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร ปรากฏตามหนังสือรับรองการจดทะเบียน ภาคผนวก ก แนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้ ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “ผู้รับสัมปทาน” อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยที่คู่สัญญาได้ทำสัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอน ดินแดง - ตอนเมือง ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2532 และต่อมาได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอน ดินแดง - ตอนเมือง ฉบับที่ 1/2538 ลงวันที่ 27 เมษายน 2538 กับบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ฉบับที่ 2/2539 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 ซึ่งต่อไปนี้รวมเรียกว่า “สัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม”

โดยที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 รับทราบข้อตกลงในการแก้ไข ปัญหาการขาดทุนของผู้รับสัมปทาน ระหว่าง กรมทางหลวงกับผู้รับสัมปทานตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และมอบหมายหลักการให้กระทรวงคมนาคมไปเจรจาดอกกับผู้รับสัมปทานอีกครั้งหนึ่ง เพื่อแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานให้เหมาะสมและชัดเจน และเป็นประโยชน์ร่วมกันมากยิ่งขึ้น แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาต่อไป รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ข แนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้

โดยที่บัดนี้กระทรวงคมนาคม (โดยกรมทางหลวง) ได้เจรจาทบทวนกับผู้รับสัมปทาน ตามแนวทางที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีดังกล่าวในวรรคก่อนจนได้ข้อยุติ และได้เสนอร่างบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว ดังปรากฏตามภาคผนวก ก แนบท้ายบันทึกข้อตกลงนี้



๒

ทั้งสองฝ่ายจึงทำบันทึกข้อตกลงกันมีข้อความดังต่อไปนี้

ข้อ 1. บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ให้มีผลเป็นการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม และให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

ข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม ซึ่งมีได้ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ให้ใช้บังคับต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หากข้อความใดขัดหรือแย้งกับบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ให้ใช้ข้อความในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้แทน

ข้อ 2. คำว่า “ผู้รับสัมปทาน” ในบันทึกข้อตกลงนี้ ให้หมายถึง “บริษัท” ตามสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

ข้อ 3. ให้บันทึกข้อตกลงฉบับนี้มีผลบังคับตั้งแต่วันลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ

ข้อ 4. ให้ทางหลวงสัมปทานเดิมและทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือมีอายุสัมปทานเป็นเวลา 27 (ยี่สิบเจ็ด) ปี นับตั้งแต่วันลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ นี้

ข้อ 5. อัตราค่าผ่านทางที่เรียกเก็บจากยานพาหนะทุกประเภทให้เป็นไปตามตารางท้ายข้อนี้ และมีผลใช้บังคับได้ทันที โดยการปรับใช้อัตราค่าผ่านทางตามตารางนี้ ผู้รับสัมปทานไม่ต้องขออนุญาตจากกรมทางหลวงอีก แต่ผู้รับสัมปทานจะต้องแจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 30 (สามสิบ) วัน และให้ผู้รับสัมปทาน ประกาศและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเป็นเวลาพอสมควร

อัตราค่าผ่านทางนี้ได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 (เจ็ด) ไร่แล้ว



ตารางอัตราค่าผ่านทางบนทางยกระดับอุตราภิมุข ของบริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

ช่วง ดินแดง - ดอนเมือง - อนุสรณ์สถาน

อัตราค่าผ่านทางขาออก กทม.					
ช่วงเวลา	ระยะเวลา (ปี)	ช่วงดินแดง - ดอนเมือง		ช่วงดอนเมือง - อนุสรณ์สถาน	
		ด้านดินแดง และด้านอื่นๆ		ด้านหลักสี่ขาออกและด้านอนุสรณ์สถาน	
		ประเภทที่ 1 (รถ 4 ล้อ)	ประเภทที่ 2 (รถมากกว่า 4 ล้อ)	ประเภทที่ 1 (รถ 4 ล้อ)	ประเภทที่ 2 (รถมากกว่า 4 ล้อ)
วันลงนาม - 21 ธ.ค. 50	.....	20	50	10	20
22 ธ.ค. 50 - 21 ธ.ค. 52	2	35	65	20	30
22 ธ.ค. 52 - 21 ธ.ค. 57	5	60	90	25	35
22 ธ.ค. 57 - 21 ธ.ค. 62	5	70	100	30	40
22 ธ.ค. 62 - 21 ธ.ค. 67	5	80	110	35	45
22 ธ.ค. 67 - 21 ธ.ค. 72	5	90	120	40	50
22 ธ.ค. 72 - สิ้นสุดอายุสัมปทาน		100	130	45	55

อัตราค่าผ่านทางขาเข้า กทม.					
ช่วงเวลา	ระยะเวลา (ปี)	ช่วงอนุสรณ์สถาน - ดินแดง		ช่วงดอนเมือง - ดินแดง	
		ด้านดอนเมืองขาเข้า		ด้านหลักสี่ขาเข้า และด้านอื่นๆ	
		ประเภทที่ 1 (รถ 4 ล้อ)	ประเภทที่ 2 (รถมากกว่า 4 ล้อ)	ประเภทที่ 1 (รถ 4 ล้อ)	ประเภทที่ 2 (รถมากกว่า 4 ล้อ)
วันลงนาม - 21 ธ.ค. 50	.....	30	70	20	50
22 ธ.ค. 50 - 21 ธ.ค. 52	2	55	95	35	65
22 ธ.ค. 52 - 21 ธ.ค. 57	5	85	125	60	90
22 ธ.ค. 57 - 21 ธ.ค. 62	5	100	140	70	100
22 ธ.ค. 62 - 21 ธ.ค. 67	5	115	155	80	110
22 ธ.ค. 67 - 21 ธ.ค. 72	5	130	170	90	120
22 ธ.ค. 72 - สิ้นสุดอายุสัมปทาน		145	185	100	130



ข้อ 6. ผู้รับสัมปทานตกลงยกเลิกบรรดาข้อเรียกร้อง การฟ้องร้องคดีต่อศาล และ/หรือการเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการที่เกิดขึ้นแล้ว หรืออันอาจจะเกิดขึ้นจากเหตุดังต่อไปนี้ทั้งหมด

- 6.1 การก่อสร้างถนนท้องถิ่น (Local Road)
- 6.2 การไม่อนุมัติปรับขึ้นค่าผ่านทางในอิตาลี
- 6.3 การจัดหาเงินกู้ผ่อนปรนไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่ตกลงในอิตาลี
- 6.4 การก่อสร้างทางเบี่ยง (Detour Line) บนถนนวิภาวดีรังสิต
- 6.5 การคืนหนังสือค้ำประกันต่างๆ ค่าเช่า
- 6.6 การก่อสร้างสะพานลอยที่ทางแยกลาดพร้าวบนถนนวิภาวดีรังสิต อันเป็นโครงการของกรุงเทพมหานคร
- 6.7 การก่อสร้างสะพานลอยที่แยกสุทธิสารบนถนนวิภาวดีรังสิต อันเป็นโครงการของกรุงเทพมหานคร
- 6.8 การย้ายสนามบินดอนเมืองไปสนามบินสุวรรณภูมิ
- 6.9 การก่อสร้างทางยกระดับที่เชื่อมต่อกับทางยกระดับที่ออกจากอาคารผู้โดยสารต่างประเทศของท่าอากาศยานดอนเมืองไปทางด้านทิศใต้ (ด้านขาเข้ากรุงเทพมหานคร) หรือ South Bound Exit Ramp (Ramp No 4)

หากมีคดีข้อพิพาทซึ่งผู้รับสัมปทานได้ยื่นฟ้องต่อศาลหรือได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ ไว้แล้วก่อนการทํำบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ผู้รับสัมปทานจะต้องถอนฟ้องหรือถอนข้อพิพาทที่เสนอต่ออนุญาโตตุลาการดังกล่าวให้หมดสิ้นภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับแต่วันทํำบันทึกข้อตกลงนี้ มิฉะนั้น กรมทางหลวงมีสิทธิยกเลิกข้อตกลงฉบับนี้

ข้อ 7. กรมทางหลวงและผู้รับสัมปทานตกลงยกเลิกข้อ 16 วรรคหนึ่งของบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานฯ ฉบับที่ 2/2539 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 ทั้งหมดและให้ใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

“ผู้รับสัมปทานตกลงจะรับผิดชอบภาระค่าภาษีอากรซึ่งรวมถึง ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีอื่นๆ ทุกประเภท และค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งเกิดขึ้นจากทางหลวงสัมปทาน ตอน ดินแดง - ดอนเมือง และทางหลวงสัมปทาน ตอน ดอขชายทางด้านทิศเหนือ (ระหว่าง กม. 5+700 - 26+700) ทั้งหมด โดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ดำเนินการชำระให้กับหน่วยงานที่จัดเก็บ โดยตรงภายในเวลาที่กฎหมายหรือหน่วยงานนั้นๆ กำหนดรวมทั้งผู้รับสัมปทานจะต้องชำระค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินรวมทั้งเงินเพิ่มระหว่างปีภาษี 2540 ถึงปีภาษี 2550 ที่กรุงเทพมหานครเรียกเก็บจากกรมทางหลวงแทนกรมทางหลวงทั้งสิ้น”

ข้อ 8. กรมทางหลวงตกลงจะไม่เก็บเงินค่าผ่านทางบนทางยกระดับช่วงอนุสรณ์สถาน - รังสิต ทั้งขาเข้าและขาออกตลอดอายุสัมปทานนี้

ข้อ 9. กรมทางหลวงและผู้รับสัมปทานตกลงยกเลิกข้อความในสัญญาและบันทึกข้อตกลง ดังต่อไปนี้

9.1 ข้อ 26 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

9.2 ข้อ 2 และข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานฯ ฉบับที่ 1/2538 ลงวันที่ 27 เมษายน 2538

9.3 ข้อ 13 ของบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานฯ ฉบับที่ 2/2539 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539

ข้อ 10. กรมทางหลวงและผู้รับสัมปทานตกลงยกเลิกภาคผนวก ฉ. (Appendix F) ของบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานฯ ฉบับที่ 2/2539 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539

ข้อ 11. การติดต่อ แจ้งหรือบอกกล่าวระหว่างกรมทางหลวงกับ ผู้รับสัมปทาน รวมทั้งการดำเนิน กระบวนการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการอันหากจะพึงมีในอนาคต ให้ใช้ภาษาไทยทั้งหมด

ข้อ 12. กรมทางหลวงตกลงยกเลิกงานก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในสัญญาทางหลวงสัมปทานเดิม และทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ ดังต่อไปนี้

12.1 งานก่อสร้างทางลาดเชื่อมรูปวงแหวน (Loop Ramp) ที่สี่แยกบางเขน

12.2 งานก่อสร้างทางลาดเชื่อมรูปวงแหวน (Loop Ramp) ที่สี่แยกหลักสี่

12.3 งานก่อสร้างทางยกระดับที่เชื่อมต่อกับทางยกระดับที่ออกจากอาคารผู้โดยสาร ต่างประเทศของท่าอากาศยานดอนเมืองไปทางด้านทิศใต้ (ด้านขาเข้ากรุงเทพมหานคร) หรือ South Bound Exit Ramp (Ramp No.4)

โดยผู้รับสัมปทานจะไม่เรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ ในการยกเลิกงานดังกล่าว

ข้อ 13. เอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงดังต่อไปนี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกข้อตกลงนี้

ภาคผนวก ก - หนังสือรับรองการจดทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทและเอกสารบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้อง  
ภาคผนวก ข - มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 ซึ่งแจ้งโดยหนังสือสำนักเลขาธิการ  
คณะรัฐมนตรี ค่วนที่สุด ที่ นร 0504/4992 ลงวันที่ 20 เมษายน 2549

ภาคผนวก ค - มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2550 ซึ่งแจ้งโดยหนังสือสำนัก  
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี ค่วนที่สุด ที่ นร 0506/5638 ลงวันที่ 19 เมษายน 2550

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ทำขึ้นเป็นภาษาไทย จำนวน 2 (สอง) ฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน  
คู่สัญญาแต่ละฝ่ายได้อ่านและเข้าใจ ข้อความของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ดีแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อ และประทับตรา  
(ถ้ามี) ไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยานและได้ยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

กรมทางหลวง

บริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

ลงชื่อ ..... อธิบดีกรมทางหลวง  
(นายทรงศักดิ์ แพเจริญ)

ลงชื่อ ..... กรรมการผู้มีอำนาจ  
(นายสมบัติ พาณิชวีระ)

ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายปัญญา คุปรัตน์)



ลงชื่อ ..... กรรมการผู้มีอำนาจ  
(นายปีเตอร์ มาร์ติน แครมเมอร์)

ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายสุชาติ สิริคมสัน)

ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายพนพล อินทรลิม)

ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายชานินทร์ พาณิชวีระ)