

ด่วนที่สุด
ที่ อส ๐๐๐๕/ 11774



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส9952
วันที่ : ๒11390/56
วันที่ : 16 ส.ค. 56 เวลา : 11:01

สำนักงานอัยการสูงสุด
อาคารราชบุรีดิเรกฤทธิ์
ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติฯ
ถนนแจ้งวัฒนะ แขวงทุ่งสองห้อง
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ ๑๐๒๑๐
นัด 1/18๖.2
16 ส.ค. 56
แฉก

๖ สิงหาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ขอความเห็นเกี่ยวกับผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่ – สถานีเตาปูน) และ
ความเห็นในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ
งานสัญญาที่ ๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๕๕๖ ลงวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๕๖

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอทราบความเห็นของสำนักงาน
อัยการสูงสุดในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับผลการเจรจาต่อรองกับ
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ
(สถานีคลองบางไผ่ – สถานีเตาปูน) และความเห็นในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้า
สายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ งานสัญญาที่ ๕ ของกระทรวงคมนาคม นั้น

สำนักงานอัยการสูงสุดขอเรียนว่า สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาร่างสัญญา
สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา
(สถานีคลองบางไผ่ – สถานีเตาปูน) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ (สัญญาที่ ๔)
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งได้แจ้งข้อสังเกตให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทยทราบแล้ว รายละเอียดปรากฏตามหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส ๐๐๐๕/๓๒๙๕
ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๖ และสำนักงานอัยการสูงสุดยังได้เคยให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณา
ของคณะรัฐมนตรีในการพิจารณาผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
งานสัญญาที่ ๔ แล้ว รายละเอียดปรากฏตามหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๖๒๐๘
ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๕๖ ซึ่งสำหรับการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ในครั้งนี้...

ในครั้งนี ส่วนใหญ่เป็นการเจรจาต่อรองในประเด็นทางการเงิน สำนักงานอัยการสูงสุดจึงไม่อาจให้ความเห็นในประเด็นดังกล่าวได้

แต่อย่างไรก็ดี สำนักงานอัยการสูงสุดขอเรียนให้ความเห็นเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

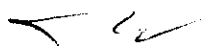
๑. ตามที่คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้พิจารณารายละเอียดของร่างสัญญาตามข้อสังเกตที่ปรากฏในการประชุมคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ ว่าการปรับลดจำนวนรฟไฟฟ้าที่จะต้องจัดหาในปีที่ ๑๑ โดยให้มีการเจรจาอีกครั้งหนึ่งถือเป็นการปรับค่างานตามร่างสัญญา หรือไม่ ซึ่งคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ เห็นว่าเป็นการปรับค่างานตามร่างสัญญาที่ได้กำหนดไว้ในข้อกำหนดการเสนอราคา และปรากฏข้อเท็จจริงตามหนังสือของ สลค. ข้อ ๓.๑.๓ ๑) (ข) ว่าสำหรับกรณีที่ BMCL เสนอปรับลดปริมาณการให้บริการเดินรถขั้นต่ำตั้งแต่ปีที่ ๑๑ ขึ้นไปเท่ากับปีที่ ๑๐ นั้น เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดการรถไฟฟ้าให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสารในช่วง ๑๐ ปีแรก ผลที่ได้ทำให้ค่าใช้จ่ายของ รฟม. ลดลง และในกรณีที่ต้องให้บริการเกินกว่าปริมาณการให้บริการเดินรถขั้นต่ำแต่ไม่เกินข้อเสนอเดิม จะต้องมียearsค่าใช้จ่ายเพิ่มให้ BMCL อัตราเดียวกับที่ปรับลดลงมา ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะไม่เกินกว่าข้อเสนอเดิมนั้น เห็นว่า ตามร่างสัญญาข้อ ๑๒.๓ กำหนดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกรณีการปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าว่า ในกรณีที่ รฟม. ต้องการให้มีการเพิ่มจำนวนอุปกรณ์หรือปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าในระหว่างระยะเวลาการให้บริการเดินรถไฟฟ้า รฟม. จะทำเป็นคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานไปยังผู้รับสัมปทานโดยจะมีการตกลงค่าอุปกรณ์งานระบบ และค่าบริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษากันระหว่าง รฟม. กับผู้รับสัมปทาน ดังนั้น หาก รฟม. และ BMCL จะตกลงกันปรับลดปริมาณการให้บริการเดินรถขั้นต่ำตามความประสงค์ดังกล่าว ก็ควรต้องเขียนกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายดังกล่าวให้ชัดเจนในร่างสัญญาด้วย มิเช่นนั้น อาจมีผลให้คู่สัญญาอาจต้องตกลงเรื่องค่าอุปกรณ์งานระบบกันใหม่เมื่อมีการทำคำสั่งเปลี่ยนแปลง ซึ่งราคาที่ตกลงกันอาจแตกต่างไปจากข้อเสนอของ BMCL ในครั้งนี้ ดังนั้น เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า จึงควรกำหนดข้อตกลงในเรื่องดังกล่าวเป็นการเฉพาะไว้ให้ชัดเจนก่อนลงนามสัญญา

๒. ตามร่างสัญญาข้อ ๑.๑ กำหนดนิยามคำว่า “ค่าอุปกรณ์งานระบบ” ว่าให้รวมถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ รวมทั้งดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมธนาคาร และภาษีอากรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (หากมี) และตามร่างสัญญาข้อ ๓.๒ (ณ) ได้กำหนดให้เป็นภาระหน้าที่ของ รฟม. ที่จะต้องรับผิดชอบจ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบทั้งหมดให้แก่ผู้รับสัมปทาน ดังนั้น การที่ BMCL แจ้งว่า BMCL จะเป็นผู้รับผิดชอบภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายทางศุลกากรทั้งหมดโดยประมาณการที่ ๓๖๐ ล้านบาท และแม้ว่าภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องมากกว่า ๓๖๐ ล้านบาท BMCL ก็จะเป็นผู้รับผิดชอบดังกล่าวโดยไม่มีค่างานเพิ่มเติมจากรัฐก็ตาม แต่เงินจำนวน ๓๖๐ ล้านบาทดังกล่าวก็เป็นเงินที่ รฟม. มีหน้าที่ต้องชำระคืนให้แก่ BMCL ตามสัญญาอยู่แล้ว ดังนั้น การพิจารณาข้อเสนอของ BMCL ในประเด็นดังกล่าวว่าจะเกิดประโยชน์ต่อรัฐตามที่ BMCL กล่าวอ้างหรือไม่นั้น รฟม. จึงควรพิจารณาประกอบกับภาระหน้าที่ตามร่างสัญญาข้อ ๑.๑ และข้อ ๓.๒ (ณ) ดังกล่าวด้วย

๓. สำหรับประเด็นความเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) นั้น เห็นว่า ไม่ว่าจะเป็นการจัดหาเอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบใด เมื่อสัญญาที่ ๕ นี้ เป็นสัญญาตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ แม้การบริหารสัญญาในภายหลังอาจต้องเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และการที่ รฟม. มีความประสงค์ให้ระยะเวลาของสัญญาที่ ๕ เท่ากับระยะเวลาของสายเฉลิมรัชมงคลที่เหลืออยู่ก็ตาม แต่ในขั้นนี้เมื่องานตามสัญญาที่ ๕ เป็นงานตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ แล้ว คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ของโครงการดังกล่าว ย่อมมีอำนาจดำเนินการตามขั้นตอนกฎหมายต่อไปได้

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายตระกูล วินิจนัยภาค)

รองอัยการสูงสุด ปฏิบัติราชการแทน

อัยการสูงสุด

สำนักงานที่ปรึกษาากฎหมาย

โทร. ๐ ๒๑๔๒ ๑๔๕๐

โทรสาร ๐ ๒๑๔๓ ๙๕๔๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ csel@ago.go.th