

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ศ23334 ส4 ก้อง
รับที่ : ศ3339/60 รกต ✓
วันที่ : 09 มี.ค. 60 เวลา : 13:46



ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๕๒

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๙ มีนาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๒/๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๙

๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๙๐๗ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รพม ๐๑๗/๒ ลงวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๐

๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม. ๐๑๗/๒๘๖

ลงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค ๐๘๒๐.๒/๔๘๒

ลงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

๕. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๑๗/๔๘๐

ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่ง ที่ ๔๒/๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวสามารถดำเนินการได้อย่างมี

/ประสิทธิภาพ ...

ประสิทธิผลและรวดเร็ว อันจะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการและเป็นการรักษาผลประโยชน์ของรัฐ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิรูปการจักระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๔ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗ จึงมีคำสั่งให้ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งหรือมอบหมายตามคำสั่งนี้ดำเนินการเจรจาร่วมกันกับผู้รับสัมปทานเดินรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลให้ดำเนินการโครงการส่วนต่อขยาย สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ข้อ ๓ ให้คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยกำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการเชื่อมต่อหรือร่วมใช้กิจการรถไฟฟ้าตามมาตรา ๔๘ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ โดยให้ความเห็นของกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และคณะกรรมการความร่วมมือป้องกันการทุจริต โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน และนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๑๕ วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับหลักเกณฑ์

ข้อ ๔ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ให้สามารถเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และการกำหนดระยะเวลาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ให้มีระยะเวลาการดำเนินโครงการสิ้นสุดพร้อมกันหรือสอดคล้องกัน ให้คณะกรรมการคัดเลือกโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ตามมาตรา ๓๕ และ ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามลำดับ (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยรวมเรียกว่า คณะกรรมการเจรจา) ประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณาดำเนินการให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินสายเฉลิมรัชมงคล และ สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ในส่วนของงานระบบไฟฟ้า โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบในหลักเกณฑ์แล้ว

เมื่อคณะกรรมการตามวรรคหนึ่ง ดำเนินการจนได้ข้อยุติแล้ว ให้เจรจาร่วมกันกับผู้รับสัมปทานเดินรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลให้ดำเนินการโครงการส่วนต่อขยาย และดำเนินการให้มีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลกับผู้รับสัมปทานดังกล่าว เพื่อให้สามารถเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) โดยให้ดำเนินการเจรจาและแก้ไขสัญญาให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ครบกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่ง ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชนผู้ใช้บริการ การแบ่งปันผลประโยชน์ต่อภาครัฐอย่างเหมาะสม และเป็นธรรม และรับฟังความเห็นของคณะกรรมการความร่วมมือป้องกันการทุจริต

ข้อ ๕ ในกรณีที่คณะกรรมการคัดเลือก และคณะกรรมการกำกับดูแล ไม่สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามกรอบเวลาที่กำหนด ให้กระทรวงคมนาคมรายงานผลการดำเนินการ ปัญหา/อุปสรรคไปยังนายกรัฐมนตรี โดยนายกรัฐมนตรีอาจพิจารณาขยายระยะเวลาออกไปตามสมควรก็ได้

ข้อ ๘ เมื่อมีการดำเนินการจนได้ผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนแล้ว ให้ถือว่าเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ในส่วนของการคัดเลือกเอกชนแล้ว และให้ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปตั้งแต่มาตรา ๔๐ หรือ มาตรา ๔๗ วรรค ๓ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ แล้วแต่กรณี โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา

/ร่างสัญญา ...

ร่างสัญญาร่วมทุนที่ผ่านการเจรจากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับสัญญา

ข้อ ๔ ให้นำหลักเกณฑ์ วิธีการ และแนวทางในการใช้ระบบข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๐ ม.ค. ๒๕๕๘ มาใช้กับการดำเนินการตามข้อ ๓ ข้อ ๔ และ ข้อ ๗ ตามคำสั่งนี้ รายละเอียดปรากฏตามอ้างถึง ๑

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้องตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติในข้อ ๑ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการครบถ้วนตามมาตรา ๔๐ - ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ จึงต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต่อไป ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานอัยการสูงสุด และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เร่งรัดการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาสัมปทานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบอย่างช้า ภายในช่วงต้นเดือนมีนาคม ๒๕๖๐ เพื่อประโยชน์ของรัฐและประชาชน รายละเอียดตามอ้างถึง ๒ ดังนั้น เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในต้นเดือนมีนาคม ๒๕๖๐

๓. สารสำคัญ และข้อเท็จจริง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รายงานผลการดำเนินการตามขั้นตอนของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติในข้อ ๑ และตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ที่ รฟม ๐๑๗/๒ ลงวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๐ ถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ขออนุมัติผลการเจรจาการให้เอกชนร่วมลงทุน และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สรุปได้ ดังนี้

๓.๑.๑ การกำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสารและหลักเกณฑ์อื่นๆ เพื่อประโยชน์ในการเชื่อมต่อหรือร่วมใช้กิจการรถไฟฟ้า

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และคณะกรรมการความร่วมมือป้องกันการทุจริต มาให้ข้อคิดเห็นประกอบการกำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการเชื่อมต่อหรือร่วมใช้กิจการรถไฟฟ้า โดยมีคณะผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม เข้าร่วมสังเกตการณ์ด้วย ซึ่งคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแล้ว โดยมีหลักสำคัญ ดังนี้

(๑) กำหนดให้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล และสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) เป็นโครงสร้างเดียวกันตลอดทั้งสาย โดยนำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารที่กำหนดในสัญญาสายเฉลิมรัชมงคลมาใช้

(๒) กำหนดให้คิดค่าแรกเข้าครั้งเดียว เมื่อเดินทางเข้าสู่โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ไม่มีการเก็บค่าแรกเข้าสองครั้งในการเดินทางระหว่างสายเฉลิมรัชมงคล และส่วนต่อขยาย)

(๓) กำหนดให้เอกชนต้องแบ่งผลประโยชน์จากค่าโดยสารและผลประโยชน์อื่นๆ จากการดำเนินโครงการให้แก่รัฐอย่างเป็นธรรม บนพื้นฐานที่เอกชนได้รับผลตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสม

(๔) กำหนดให้เร่งรัดดำเนินการเพื่อเปิดให้บริการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายได้ โดยเร็วที่สุด โดยเปิดให้บริการช่วงบางซื่อ – เตาปูนเป็นลำดับแรกก่อน

๓.๑.๒ แนวทางการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

คณะกรรมการคัดเลือกโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ตามมาตรา ๓๕ และ ๔๓ แห่ง พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (คณะกรรมการเจรจา) ได้พิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยพิจารณาหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์ ประกอบกับความเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อเสนอแนะของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สรุปเป็นแนวทางการดำเนินการได้ ดังนี้

(๑) ใช้อัตราค่าโดยสารที่เป็นประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการโดยคิดแรกเข้าครั้งเดียว และขึ้นค่าโดยสารตามสัญญาสายเฉลิมรัชมงคล โดยมีอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่ ๑๒ สถานี

(๒) กำหนดให้ผู้รับสัมปทานเร่งรัดเปิดบริการช่วงเตาปูน – บางซื่อก่อน โดยจะเปิดให้บริการได้ภายใน ๘ เดือนหลังจากเริ่มงาน และเปิดให้บริการทั้งสายภายใน ๓๖ เดือน

(๓) เพื่อให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีการเดินรถแบบต่อเนื่อง (Through Operation) เป็นโครงข่ายเดียวกัน สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ คณะกรรมการเจรจา ได้พิจารณาผลการศึกษารูปแบบการดำเนินโครงการที่เหมาะสม ระหว่างการดำเนินการแบบแยกสัญญาหรือรวมสัญญา โดยเห็นชอบให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในรูปแบบรวมสัญญาระหว่างสายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยายเป็นสัญญาเดียว ซึ่งจะทำให้การบริหารจัดการมีความเป็นเอกภาพ การให้บริการเป็นมาตรฐานเดียวกัน มีความปลอดภัยและประสิทธิภาพสูงสุด อีกทั้งทำให้ไม่เกิดปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินและการใช้ทรัพย์สินข้ามสัญญา ซึ่งจะส่งผลให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งด้านการเงินการลงทุน ด้านการบริหารจัดการด้านข้อกฎหมาย และด้านความเสี่ยงที่มีต่อรัฐ

(๔) ให้ระยะเวลาสัญญาสัมปทานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล และส่วนต่อขยาย) สิ้นสุดพร้อมกันในปี พ.ศ. ๒๕๙๒ ด้วยเหตุผลดังนี้

■ การดำเนินโครงการส่วนต่อขยายต้องใช้งบลงทุนจำนวนมากแต่มีรายได้น้อย เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะจัดเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นโครงสร้างอัตราเดียวตลอดสาย มีค่าแรกเข้าครั้งเดียว (ไม่มีการเก็บค่าแรกเข้าสองครั้งในการเดินทางระหว่างสายเฉลิมรัชมงคล และส่วนต่อขยาย) เพื่อให้ค่าโดยสารมีราคาถูกเป็นประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน ทำให้

โครงการนี้มีผลตอบแทนการลงทุนต่ำและอาจทำให้รัฐต้องอุดหนุนแก่เอกชนผู้รับสัมปทาน จากผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ พบว่าระยะเวลาดำเนินการที่เหมาะสม คือ ๓๓ ปี (๓+๓๐ ปี) เพราะจะทำให้เอกชนผู้รับสัมปทานสามารถได้รับผลตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสม

- ระบบรถไฟฟ้า โดยปกติจะมีอายุการใช้งานระหว่าง ๓๐-๕๐ ปี ขึ้นอยู่กับ การบำรุงรักษา โดยต้องมีการ Overhaul และ Life Extension and Refurbishment ตามหลักวิศวกรรมและ สภาพการใช้งาน การกำหนดระยะเวลาสัมปทานอย่างน้อย ๓๐ ปี จึงมีความเหมาะสมคุ้มค่ากับการใช้งานและ บำรุงรักษา หากระยะเวลาสัมปทานสั้นกว่า ๓๐ ปีจะทำให้เกิดความเสียดังต่อภาครัฐที่เอกชนจะไม่ใช้งานและ บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าให้ดีเพียงพอเพื่อให้มีอายุการใช้งานเกินกว่า ๓๐ ปี

- การขยายระยะเวลาดำเนินโครงการสายเฉลิมรัชมงคลออกไปอีกประมาณ ๒๐ ปี เพื่อให้สิ้นสุดพร้อมกัน เป็นประโยชน์ต่อรัฐเพราะ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สามารถนำรายได้ในส่วนนี้ไปชดเชยผลตอบแทนที่ต่ำในส่วนต่อขยาย และลดภาระที่รัฐต้องให้เงิน สนับสนุนให้น้อยลง และเป็นการแบ่งเบาภาระการดำเนินการของรัฐในระยะยาว และทำให้โครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงินสามารถเดินรถต่อเนื่องทั้งสายเป็นโครงข่ายเดียวกันอันเป็นประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ

๓.๑.๓ การเจรจาร่วมกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการเจรจา ได้ดำเนินการเจรจากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มาเป็นลำดับ และได้รับอนุมัติให้ขยายระยะเวลาดำเนินการออกไปอีก ๓๐ วัน ตามข้อ ๕ แห่งคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๒/๒๕๕๙ จนได้ข้อสรุป ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๙ โดยบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือ ยืนยันผลการเจรจาด้วยแล้ว สรุปได้ ดังนี้

(๑) ผลการเจรจา

- การแบ่งผลประโยชน์ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย แบ่งเป็น ๒ ส่วน คือ

- ส่วนที่ ๑ ผลตอบแทนจากสายเฉลิมรัชมงคลช่วงปี ๒๕๖๐ - ๒๕๗๒ เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องในสัญญาสัมปทานสายเฉลิมรัชมงคล

- ส่วนที่ ๒ ผลตอบแทนจากส่วนต่อขยายช่วงปี ๒๕๖๐ - ๒๕๙๒ และ สายเฉลิมรัชมงคลช่วงปี ๒๕๗๓ - ๒๕๙๒

- การแบ่งผลประโยชน์ในส่วนที่ ๒ มีสมมติฐาน และรายละเอียด ดังนี้

- สมมติฐานในการประมาณการทางการเงิน

- ค่างาน Initial M&E (ส่วนต่อขยาย) คงเหลือ ๒๐,๘๒๖ ล้านบาท

- ค่างาน O&M สำหรับส่วนต่อขยายช่วงปี ๒๕๖๐ - ๒๕๙๒ และ

สายเฉลิมรัชมงคลช่วงปี ๒๕๗๓ - ๒๕๙๒ คงเหลือ ๒๐๗,๐๖๒ ล้านบาท

- อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ร้อยละ ๕.๕ เพิ่ม ร้อยละ ๐.๒๕ ต่อปี จนสูงสุดที่

ร้อยละ ๗.๕

- IRR ปรับลดลงเหลือ ร้อยละ ๙.๗๕
- ขอให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสนับสนุนทางการเงินในช่วง ๑๐ ปีแรกของการให้บริการ โดยพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารสะสมที่เกิดขึ้นเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารสะสมตามประมาณการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดังนี้
 - หากผู้โดยสารสะสมที่เกิดขึ้นในปีใดมากกว่า ร้อยละ ๑๐๑ ของประมาณการ รฟม. ไม่ต้องสนับสนุนทางการเงิน
 - หากผู้โดยสารสะสมที่เกิดขึ้นในปีใดอยู่ระหว่าง ร้อยละ ๑๐๑ ถึงร้อยละ ๘๕ ของประมาณการ ขอให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้เงินสนับสนุนเป็นร้อยละของรายได้รวมจากการดำเนินการส่วนต่อขยายในปีนั้น
 - หากผู้โดยสารสะสมที่เกิดขึ้นในปีใดน้อยกว่า ร้อยละ ๘๕ ของประมาณการ ขอให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้เงินสนับสนุนเป็นร้อยละของรายได้รวมจากการดำเนินการส่วนต่อขยายในปีนั้นเท่ากับกรณีสนับสนุนที่ผู้โดยสารสะสมที่เกิดขึ้นเท่ากับ ร้อยละ ๘๕ ของประมาณการ
- ในทุกกรณี บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะจ่ายเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. เมื่อ IRR เกิน ร้อยละ ๙.๗๕ ดังนี้
 - หาก IRR เกินร้อยละ ๙.๗๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๑ จะแบ่งกระแสเงินสดสุทธิส่วนทำให้ IRR เกินร้อยละ ๙.๗๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๑ ให้แก่ รฟม. ร้อยละ ๕๐
 - หาก IRR เกินร้อยละ ๑๑ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ จะแบ่งกระแสเงินสดสุทธิส่วนทำให้ IRR เกินร้อยละ ๑๑ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ให้แก่ รฟม. ร้อยละ ๖๐
 - หาก IRR มากกว่าร้อยละ ๑๕ แบ่งกระแสเงินสดสุทธิส่วนที่ทำให้ IRR เกินร้อยละ ๑๕ ให้แก่ รฟม. ร้อยละ ๗๕
- ประมาณการผลตอบแทนของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ส่วนที่ ๑ และ ๒ (NPV) ที่ปริมาณผู้โดยสารสะสมต่างๆ เป็นไปดังนี้

สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารสะสมจริงต่อจำนวนผู้โดยสารสะสมตามประมาณการของ รฟม. (ร้อยละ)	ประมาณการผลตอบแทนของ รฟม.		
	ส่วนที่ ๑ สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงปี ๖๐-๗๒ (ล้านบาท)	ส่วนที่ ๒ ส่วนต่อขยาย ช่วงปี ๖๐-๙๒ และสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงปี ๗๓-๙๒ (ล้านบาท)	รวม (ล้านบาท)
๑๐๒	๒๘,๖๘๐	๐	๒๘,๖๘๐
๑๐๑	๒๘,๖๒๙	-๑๗๖	๒๘,๔๕๓
๑๐๐	๒๘,๕๗๗	-๗๖๔	๒๗,๘๑๓
๙๙	๒๘,๕๒๕	-๑,๓๕๑	๒๗,๑๗๔
๙๘	๒๘,๔๗๓	-๑,๙๔๘	๒๖,๕๒๕

สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารสะสมจริง ต่อจำนวนผู้โดยสารสะสมตาม ประมาณการของ รฟม. (ร้อยละ)	ประมาณการผลตอบแทนของ รฟม.		
	ส่วนที่ ๑ สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงปี ๖๐-๗๒ (ล้านบาท)	ส่วนที่ ๒ ส่วนต่อขยาย ช่วงปี ๖๐-๗๒ และสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงปี ๗๓-๙๒ (ล้านบาท)	รวม (ล้านบาท)
๙๗	๒๘,๔๒๑	-๒,๕๖๗	๒๕,๘๕๔
๙๖	๒๘,๓๗๐	-๓,๑๙๓	๒๕,๑๗๗
๙๕	๒๘,๓๑๘	-๓,๘๐๕	๒๔,๕๑๓
๙๔	๒๘,๒๖๖	-๔,๔๐๗	๒๓,๘๕๙
๙๓	๒๘,๒๑๔	-๕,๐๐๙	๒๓,๒๐๕
๙๒	๒๘,๑๖๒	-๕,๖๐๙	๒๒,๕๕๓
๙๑	๒๘,๑๑๑	-๖,๒๑๑	๒๑,๙๐๐
๙๐	๒๘,๐๕๙	-๖,๘๑๒	๒๑,๒๔๗
๘๙	๒๘,๐๐๗	-๗,๔๑๒	๒๐,๕๙๕
๘๘	๒๗,๙๕๕	-๘,๐๘๓	๑๙,๘๗๒
๘๗	๒๗,๙๐๓	-๘,๗๓๙	๑๙,๑๖๔
๘๖	๒๗,๘๕๒	-๙,๓๙๖	๑๘,๔๕๖
๘๕	๒๗,๘๐๐	-๑๐,๐๕๓	๑๗,๗๔๗

หมายเหตุ: ต่อมา บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือไม่ขอรับเงินสนับสนุนในส่วนนี้แล้ว
รายละเอียดตามข้อ ๓.๒

■ เห็นควรให้เสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
พิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคลและ
ส่วนต่อขยาย) ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

(๒) การเปรียบเทียบผลการเจรจากับข้อเสนอ เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

หัวข้อ	ข้อเสนอของ BEM ครั้งแรก	ผลการเจรจาที่ยุติ
รูปแบบการดำเนินงาน	ดำเนินงานและคิดผลตอบแทนแบบ รวมสัญญา	ดำเนินงานแบบรวมสัญญา คิดผลตอบแทนแยกเป็น ๒ ส่วน ตามสัญญาสายเฉลิมรัชมงคล และ ส่วนต่อขยาย โดยคงผลประโยชน์เดิม ตามสายเฉลิมรัชมงคลเป็นหลัก
ค่างาน Initial M&E	๒๕,๔๔๓ ล้านบาท	๒๐,๘๒๖ ล้านบาท
ค่างาน O&M	๒๓๙,๙๐๒ ล้านบาท	๒๐๗,๐๖๒ ล้านบาท
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้	ร้อยละ ๕.๕ เพิ่มปีละ ร้อยละ ๐.๒๕	ร้อยละ ๕.๕ ๓ ปีแรก เพิ่มปีละ

หัวข้อ	ข้อเสนอของ BEM ครั้งแรก	ผลการเจรจาที่ยุติ
	สูงสุดที่ร้อยละ ๘.๕	ร้อยละ ๐.๒๕ สูงสุดที่ร้อยละ ๗.๕
IRR ของเอกชน	ร้อยละ ๑๓	ร้อยละ ๙.๗๕
ประมาณการผลตอบแทนของ รฟม. (NPV)	กรณีผู้โดยสารเป็นไปตามประมาณการ: ๑๘,๘๒๐ ล้านบาท ต่ำสุดไม่แบ่งรายได้ (ผู้โดยสาร น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐)	กรณีผู้โดยสารเป็นไปตามประมาณ การ: ๒๗,๘๑๓ ล้านบาท ต่ำสุด ๑๗,๗๔๓ ล้านบาท
ร้อยละปริมาณผู้โดยสารสะสมที่ จะสนับสนุนทางการเงินช่วง ๑๐ ปี แรก	- ไม่มีการสนับสนุน - จำนวน Ridership ต่ำกว่าร้อยละ ๙๐ ไม่มีการแบ่งรายได้ให้รัฐ ตลอดโครงการ	- มากกว่า ร้อยละ ๑๐๒ ไม่มี การสนับสนุน - ระหว่างร้อยละ ๑๐๒ ถึง ๘๕ สนับสนุน ๑๗๖ ล้านบาท ถึง ๑๐,๐๕๓ ล้านบาท
ส่วนแบ่งรายได้ จาก IRR ที่เกิน (รฟม : BEM)	- ระหว่าง ร้อยละ ๑๓ - ๑๕ แบ่ง ๕๐:๕๐ - มากกว่า ร้อยละ ๑๕ แบ่ง ๗๕:๒๕	- ระหว่าง ร้อยละ ๙.๗๕ - ๑๑ แบ่ง ๕๐:๕๐ - มากกว่า ร้อยละ ๑๑ - ๑๕ แบ่ง ๖๐:๔๐ - มากกว่าร้อยละ ๑๕ แบ่ง ๗๕:๒๕

๓.๑.๔ คณะกรรมการเจรจา ได้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และแนวทางในการใช้ระบบข้อตกลงคุณธรรมโดยมีคณะผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมประชุมด้วยทุกครั้ง เรียบร้อยแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตาม ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ จึงขอให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณา ดังนี้

(๑) ผลการเจรจาให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับสัมปทานลงทุน จัดหา และเดินรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตามที่คณะกรรมการเจรจา ได้ดำเนินการจนได้ข้อยุติ

(๒) ร่างสัญญาสัมปทานลงทุน จัดหา และเดินรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระหว่างการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

(๓) เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยาย) ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดสร้างสัญญาสัมปทานฯ ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาไปพร้อมกันแล้ว

๓.๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๑๗/๒๘๖ ลงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ รายงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมว่า บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือถึงประธานคณะกรรมการเจรจนำเสนอเพิ่มเติม

โดยไม่ขอรับเงินสนับสนุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้นำเสนอคณะกรรมการเจรจาและองค์กรต่อต้านคอร์รัปชันทราบแล้ว และคณะกรรมการเจรจาไม่มีความเห็นเพิ่มเติม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงได้แจ้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานอัยการสูงสุดทราบ เพื่อประกอบการพิจารณาผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนตามขั้นตอน ต่อไป

๓.๓ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้มีหนังสือที่ กค ๐๘๒๐.๒/๔๘๒ ลงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ รายงานผลการพิจารณาตามข้อ ๓.๑ สรุปได้ ดังนี้

๓.๓.๑ ไม่ขัดข้องกับผลการคัดเลือกเอกชนและผลการเจรจาของคณะกรรมการเจรจา ที่ให้ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยให้มีการเดินรถแบบต่อเนื่อง (Through Operation) และเป็นผู้ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยกำหนดรูปแบบการร่วมลงทุนเป็นแบบ PPP Net Cost ที่ให้เอกชนเป็นผู้รับผลประโยชน์และความเสี่ยงจากค่าโดยสารในการให้บริการเดินรถเป็นระยะเวลาให้เอกชนร่วมลงทุน ๓๓ ปี และรัฐไม่มีการะในการสนับสนุนทางการเงิน และการลงทุนให้แก่เอกชน ซึ่งสอดคล้องกับคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๒/๒๕๕๙ และมีมติคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐที่ได้ให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการส่วนต่อขยายในคราวประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙

๓.๒.๒ เพื่อให้มีการรักษาผลประโยชน์ของรัฐและคำนึงถึงผลประโยชน์ต่อประชาชน ผู้ใช้บริการ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ มีความเห็นเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการการเงินการคลังภาครัฐ ดังนี้

(๑) ด้วยส่วนแบ่งผลประโยชน์ที่รัฐจะได้รับจะขึ้นกับผลตอบแทนภายในของส่วนของผู้ถือหุ้น (Equity IRR) ของเอกชน ซึ่งจะแปรผันไปตามประสิทธิภาพการดำเนินงาน การควบคุมค่าใช้จ่าย การจัดสรรต้นทุนและค่าใช้จ่าย (Cost Allocation) ระหว่าง ธุรกิจ/โครงการต่างๆ ของเอกชนคู่สัญญา และโครงสร้างทางการเงินในการดำเนินโครงการ ดังนั้น เพื่อให้มีการแบ่งผลประโยชน์ที่รัฐพึงจะได้รับอย่างเป็นธรรม และลดประเด็นปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในการแบ่งผลประโยชน์ระหว่างรัฐและเอกชนในอนาคต จึงควรมีการกำหนดรายละเอียดการคำนวณ Equity IRR ที่ชัดเจน รอบคอบ และสามารถแสดงให้เห็นถึงการแบ่งแยกรายได้ค่าใช้จ่าย และเงินลงทุนที่ใช้คำนวณ Equity IRR อย่างเหมาะสม และควรจัดให้มีกลไกในการตรวจสอบความถูกต้องของการคำนวณ Equity IRR และการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชนด้วย

(๒) เพื่อให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ ได้และเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาความเหมาะสมของการจัดเก็บและการกำหนดอัตราค่าโดยสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินว่า มีผลกระทบต่อการใช้ระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) และการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในอนาคตหรือไม่ อย่างไร ด้วย

(๓) สำหรับการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนนั้น เห็นว่าเป็นเรื่องที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการควรพิจารณาดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎหมายดังกล่าวต่อไป

๓.๔ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๑๗/๔๘๐ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เสนอเรื่องความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานอัยการสูงสุด ต่อร่างสัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สรปได้ ดังนี้

๓.๔.๑ การพิจารณาร่างสัญญาของสำนักงานอัยการสูงสุด

สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๒๑๘๖ ลงวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ แจ้งผลการพิจารณาร่างสัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยได้ยกร่างสัญญา และมีความเห็นประกอบ ดังนี้

(๑) ในการพิจารณาตรวจร่างสัญญานี้ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๒/๒๕๕๙ ข้อ ๘ สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาเฉพาะประเด็นข้อกฎหมาย ส่วนประเด็นเทคนิคต่างๆ รวมถึงวิธีการคิดคำนวณหรือสูตรการคำนวณต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับร่างสัญญานี้ และประเด็นทางด้านการเงินและทางธุรกิจต่างๆ ซึ่งผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกและคณะกรรมการกำกับดูแลแล้ว ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสมในประเด็นต่างๆ ดังกล่าว โดยคำนึงถึงประโยชน์ของทางราชการและของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญก่อนลงนามสัญญาด้วย

(๒) ร่างสัญญาข้อ ๒.๒ กำหนดสิทธิและหน้าที่ต่างๆ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยไว้หลายประการ ซึ่งหากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีอาจดำเนินการได้ จะส่งผลให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นฝ่ายผิดสัญญาและมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อระยะเวลาตามสัญญา ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และอาจส่งผลต่อภาระด้านงบประมาณของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดังนั้น ควรพิจารณาหาคำว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สามารถปฏิบัติตามภาระหน้าที่ต่างๆ ที่กำหนดไว้ในร่างสัญญานี้ได้ครบถ้วนถูกต้องและภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้หรือไม่ รวมทั้งจัดเตรียมมาตรการแก้ไขปัญหามาตรการที่เหมาะสม เพื่อป้องกันมิให้เกิดภาระด้านงบประมาณของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมทั้งไม่ทำให้ราชการเสียหาย

(๓) เนื่องจากอาจจะมีการทำสัญญาจ้าง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในการดำเนินการจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ตลอดจนให้บริการเดินรถไฟฟ้าระหว่างสถานีเตาปูนและสถานีบางซื่อ จำนวน ๑ สถานี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่ของ บริษัทฯ ตามร่างสัญญานี้ ข้อ ๔.๑ (ข) ช่วงที่ ๑ ที่บริษัทฯ จะต้องดำเนินการเพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ภายใน ๘ เดือนนับจากวันที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยแจ้งให้ดำเนินการอยู่ด้วย หากมีการจัดทำสัญญาจ้างฯ ก่อนการลงนามในสัญญานี้ดังกล่าว ก็จะต้องต้องปรับลดระยะเวลาในการดำเนินการของบริษัทฯ ในช่วงที่ ๑ ตามร่างสัญญาข้อดังกล่าวให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่ บริษัทฯ จักได้ดำเนินการไปก่อนแล้ว ตามสัญญาจ้างฯ ด้วย เพื่อให้การดำเนินการของบริษัทฯ ตามสัญญานี้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น และจะทำให้สามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้เร็วขึ้น

(๔) ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลกำหนดเรื่องการปรับอัตราค่าโดยสารไว้ในข้อ ๘.๔ (ก)(ii) และผนวก VI ซึ่งใช้ถ้อยคำแตกต่างจากสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ข้อ ๘.๒.๒ (ข)(ค)(ง) ดังนั้น เมื่อการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสายเกิดขึ้น และต้องมีการปรับค่าโดยสาร

/ในช่วงเวลา ...

ในช่วงเวลา ก่อนที่สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลจะสิ้นสุดลง จะเป็นปัญหาว่าการปรับอัตราค่าโดยสารในสัญญาทั้งสองอาจจะได้ตัวเลขไม่ตรงกัน ทั้งๆที่ค่าโดยสารในสัญญาทั้งสองควรจะต้องเหมือนกัน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงควรพิจารณากำหนดวิธีการปรับค่าโดยสารในร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้เหมือนกับสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

(๕) ตามสัญญาข้อ ๗.๒ ระบุว่า ค่าโดยสารของผู้โดยสารที่เดินทางเข้าสู่สถานีในโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลเป็นรายได้ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งมีความหมายว่า จะต้องมีการแบ่งรายได้จากค่าโดยสารระหว่าง ๒ โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยอ้างอิงตัวอย่างการแบ่งรายได้ตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๓ แต่ตัวอย่างดังกล่าวไม่มีข้อความแสดงวิธีการคำนวณที่จะอธิบายว่า ตัวเลขตามตัวอย่างได้มาจากสูตรการคำนวณอย่างไร ซึ่งหากเกิดกรณีไม่ตรงตามตัวอย่าง ก็อาจเกิดปัญหาเข้าใจไม่ตรงกันได้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จึงควรระบุเงื่อนไขสัญญากำหนดวิธีการคำนวณการแบ่งรายได้จากค่าโดยสารระหว่าง ๒ โครงการ ในช่วงเวลาที่โครงการสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเริ่มให้บริการแล้ว และโครงการสัมปทานรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลยังไม่สิ้นสุด

(๖) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยควรทำความเข้าใจกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ว่า การแบ่งรายได้จากค่าโดยสารระหว่างโครงการ ซึ่งระบุไว้ในร่างสัญญานี้ มีเฉพาะระหว่างโครงการสัมปทานรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล กับโครงการสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเท่านั้น สำหรับโครงการอื่นหากจะมีการแบ่งรายได้จากค่าโดยสารจะต้องมีการทำความเข้าใจต่างหาก

อย่างไรก็ดี หากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะระบุเพิ่มเติมในร่างสัญญาเสียเลยเกี่ยวกับการโดยสารเชื่อมต่อจากรถไฟฟ้าสายอื่นเข้ามายังสายสีน้ำเงินเพื่อไม่ให้มีค่าแรกเข้าระบบ ก็จะเป็นการชัดเจนในแนวทางเดียวกันกับโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ซึ่งจะเกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้โดยสารด้วย

๓.๔.๒ การชี้แจงต่อความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว สรุปได้ ดังนี้

(๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ตรวจสอบประเด็นด้านเทคนิคด้านการเงินและทางธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับร่างสัญญาสัมปทานนี้ แล้วว่าประเด็นต่างๆดังกล่าวมีความถูกต้อง เหมาะสม (การชี้แจงตามข้อ ๓.๔.๑ (๑))

(๒) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้พิจารณาทบทวนรายละเอียดสิทธิและหน้าที่ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาสัมปทาน ข้อ ๒.๒ แล้วว่าสามารถปฏิบัติตามภาระหน้าที่ต่างๆที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาสัมปทานนี้ได้ครบถ้วน และถูกต้อง ภายในระยะเวลาที่กำหนด (การชี้แจงตามข้อ ๓.๔.๑ (๒))

(๓) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะปรับลดระยะเวลาดำเนินการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในระยะที่ ๑ ช่วงบางซื่อ – เตาปูน

ให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างบริษัทฯ ดำเนินการไปก่อนแล้ว โดยจะปรับแก้ระยะเวลาดังกล่าวให้เรียบร้อยก่อนลงนามในสัญญาสัมปทานสายสีน้ำเงิน (การชี้แจงตามข้อ ๓.๔.๑ (๓))

(๔) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ตรวจสอบสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เรื่อง การปรับอัตราค่าโดยสาร ข้อ ๘.๔ (ก)(ii) และร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ข้อ ๘.๒.๒ (ข) (ค) และ (ง) แล้วว่า การปรับค่าโดยสารในร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลมีเนื้อหาเหมือนกัน โดยการปรับอัตราค่าโดยสารในสัญญาทั้งสอง จะได้ตัวเลขตรงกัน (การชี้แจงตามข้อ ๓.๔.๑ (๔))

(๕) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้เพิ่มเติมวิธีการคำนวณการแบ่งรายได้พร้อมทั้งตัวอย่างการคำนวณการแบ่งรายได้ไว้ในตามเอกสารแนบท้ายในร่างสัญญาสัมปทานนี้เรียบร้อยแล้ว (การชี้แจงตามข้อ ๓.๔.๑ (๕))

(๖) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ทำความเข้าใจกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับการแบ่งรายได้จากค่าโดยสารระหว่างโครงการตามทีละใบในร่างสัญญาสัมปทานฉบับนี้แล้ว ในส่วนของการระบุเพิ่มเติมในร่างสัญญาสัมปทานเกี่ยวกับการโดยสารเชื่อมต่อจากระบบรถไฟฟ้าสายอื่นเข้ามายังสายสีน้ำเงินเพื่อให้มีค่าแรกเข้าระบบยังไม่สามารถดำเนินการได้ในขั้นนี้เนื่องจากสำหรับสายสีน้ำเงิน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ศึกษา วิเคราะห์โครงการและเจรจากับบริษัทฯ บนพื้นฐานที่สายสีน้ำเงินจะมีค่าแรกเข้าของตนเอง ในกรณีที่มีการเชื่อมต่อกับสายอื่นๆ ในอนาคตที่มีผลให้ค่าแรกเข้าเปลี่ยนแปลงไป การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถเจรจากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพื่อบริหารจัดการค่าแรกเข้าระบบใหม่เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและเป็นธรรมระหว่างรัฐและเอกชน

๓.๔.๓ การพิจารณาของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดทำร่างสัญญาสัมปทาน ที่ได้ปรับปรุงตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด ดังนี้

(๑) กำหนดระยะเวลาเปิดให้บริการช่วงเตาปูน – บางซื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่ได้ดำเนินการจริงตามสัญญาจ้างติดตั้งระบบรถไฟฟ้าช่วงเตาปูน – บางซื่อ ในข้อ ๔.๑ (ข)

(๒) กำหนดระยะเวลาให้ใช้สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาไม่น้อยกว่า ๒ ปี นับจากวันส่งมอบสิทธิครอบครองให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในข้อ ๖.๑ (ค) และ

(๓) เพิ่มเติมวิธีการคำนวณการแบ่งรายได้ระหว่างสายเฉลิมรัชมงคลและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญา

ซึ่งบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือแจ้งยอมรับร่างสัญญาสัมปทานที่ได้แก้ไขตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด พร้อมกับแจ้งว่าการปรับอัตราค่าโดยสารในร่างสัญญาสัมปทานสอดคล้องกับสัญญาสัมปทานสายเฉลิมรัชมงคล รวมทั้งมีความเข้าใจตรงกันในการแบ่งรายได้ระหว่างสัมปทานสายเฉลิมรัชมงคลและสัมปทานสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายซึ่งเป็นไปตามที่ระบุไว้ในร่างสัญญาสัมปทาน

๓.๔.๔ การชี้แจงความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

(๑) ตามร่างสัญญาสัมปทาน ข้อ ๑๑.๒.๑ (ง) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะต้องส่งงบการเงิน ณ สิ้นปี รวมถึงข้อมูลการคำนวณ Equity IRR ที่ได้รับการตรวจสอบความถูกต้อง รับรองโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยพิจารณา โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะจัดให้มีกลไกในการตรวจสอบความถูกต้องของการคำนวณ Equity IRR และการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และจะต้องเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำและแสดงบัญชีรายการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ และในเอกสารแนบท้ายของร่างสัญญาสัมปทานนี้มีการกำหนดตัวอย่างการคำนวณ Equity IRR ที่ชัดเจน โดยแบ่งแยกรายได้ ค่าใช้จ่าย และเงินลงทุนที่ใช้ในการคำนวณ Equity IRR เพื่อเป็นข้อมูลอ้างอิงในระหว่างการทำงานตามสัญญาสัมปทาน (การชี้แจงตามข้อ ๓.๒.๒ (๑))

(๒) ในร่างสัญญาสัมปทาน ข้อ ๑๔ ได้กำหนดให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ต้องให้ความร่วมมือแก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในการจัดเก็บค่าโดยสารระบบตัวร่วม โดยในขั้นตอนการปฏิบัติ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัทฯ และผู้ประกอบการระบบขนส่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมจะร่วมกันกำหนดวิธีการในการแบ่งรายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง (การชี้แจงตามข้อ ๓.๒.๒ (๒))

(๓) เนื่องจากการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นการเจรจาตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๒/๒๕๕๔ โดยรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระและหัวลำโพง-บางแค เข้ากับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ เพื่อให้เกิดการเดินรถต่อเนื่อง เป็นประโยชน์แก่ประชาชนผู้โดยสาร และจากผลการเจรจาดังกล่าว คณะกรรมการคัดเลือกและคณะกรรมการกำกับดูแลซึ่งเป็นผู้เจรจาดังกล่าวเห็นชอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล และส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๓.๔.๕ ข้อเสนอของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พิจารณาแล้วเห็นว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการครบถ้วนตามที่สำนักงานอัยการสูงสุด และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจแจ้งความเห็นข้างต้น และ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ยอมรับดำเนินการตามร่างสัญญาสัมปทานที่ปรับปรุงใหม่ตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือแจ้งสำนักงานอัยการสูงสุดด้วยแล้ว ดังนั้น จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

(๑) พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)

(๒) พิจารณาให้ความเห็นชอบให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับสิทธิและประโยชน์ตามกฎหมาย และกำหนดเงื่อนไขตามที่กำหนดสำหรับกิจการสัมปทานต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๕

๔. ข้อกฎหมาย

พระราชบัญญัติการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ กำหนดไว้ว่า

มาตรา ๔๐ ภายในสิบห้าวันนับแต่เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชน และผลการเจรจา และได้จัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกให้ร่วมลงทุนแล้วเสร็จ ให้คณะกรรมการคัดเลือกดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) นำผลการคัดเลือกเอกชนประเด็นที่เจรจาท่องเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงาน โดยให้สำนักงานเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและการเงินการคลังภาครัฐและส่งความเห็นและเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับผลการคัดเลือกเอกชนจากคณะกรรมการคัดเลือก และ

(๒) ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการให้แล้วเสร็จและเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ตรวจพิจารณาแล้วต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

มาตรา ๔๑ เมื่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดได้รับความเห็นและเอกสาร พร้อมกับร่างสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๔๐ แล้ว ให้พิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดแล้วนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาภายในสามสิบวัน

๕. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาตามผลการพิจารณาของคณะกรรมการเจรจา และความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และผลการตรวจร่างสัญญาของสำนักงานอัยการสูงสุด ตามมาตรา ๔๐ (๑) - (๒) แล้ว มีความเห็น ดังนี้

๕.๑ คณะกรรมการเจรจา ได้ดำเนินการเจรจากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มาอย่างต่อเนื่อง โดยเจรจากันได้ข้อสรุปร่วมกัน ซึ่งเป็นการดำเนินการเพื่อให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินสามารถเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกันกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โดยส่งให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาเสนอความเห็น และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ไม่ขัดข้องกับผลการคัดเลือกและผลการเจรจา รวมทั้งสำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาร่างสัญญา

สัมปทาน โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้แก้ไขร่างสัญญาสัมปทานตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด และบริษัทฯ ได้แจ้งยอมรับร่างสัญญาที่แก้ไขแล้ว ประกอบกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงตามประเด็นความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งได้ยืนยันและชี้แจงตามความเห็นประกอบของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว ดังนั้น ถือว่าได้ดำเนินการครบถ้วนตามเจตนารมณ์และขั้นตอนตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ในข้อ ๑ และข้อกฎหมายในข้อ ๔ เรียบร้อยแล้ว

๕.๒ สำหรับกรณีที่คณะกรรมการเจรจา เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับสิทธิและประโยชน์ตามเกณฑ์ และกำหนดเงื่อนไขตามที่กำหนดสำหรับกิจการสัมปทาน เห็นว่า ข้อเสนอดังกล่าว เป็นไปตามมติคณะกรรมการเจรจา ซึ่งมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขการเจรจา ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ในข้อ ๑ ประกอบพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ จึงเห็นด้วยในหลักการ โดยเห็นควรให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ ต่อไป

๕.๓ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จัดเตรียมมาตรการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม เพื่อเตรียมการป้องกันและบริหารความเสี่ยง กรณีที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ไม่สามารถดำเนินการตามภาระหน้าที่ต่างๆ ที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาได้ ตามความเห็นประกอบการพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด ทั้งนี้ เพื่อมิให้เกิดภาระด้านงบประมาณ รวมทั้งไม่ทำให้อาณาการเสียหาย

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

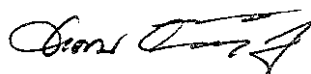
กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาเรื่องทั้งหมดตามข้อ ๕ แล้ว จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามที่คณะกรรมการเจรจาและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอ ดังนี้

๖.๑ ให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)

๖.๒ ให้ความเห็นชอบในหลักการ ให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

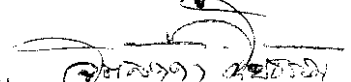
ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



นางจิตต์ธิดา วัชรธรรม

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป