

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๑๕๐



๖๐๓ ๑/๑๙๙
๑ พค ๖๐
15.4๐๗.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส23839
รับที่ : ๕5863/60
วันที่ : 01 พ.ค. 60 เวลา : 15:36

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๑๖๕๕ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๑๐๓๖

ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๐

๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด กค ๐๘๒๐.๒/๑๖๓๙

ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๐

๔. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๑๑๒๙

ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๐

๕. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

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

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่องขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ดังนี้

๑.๑ อนุมัติตามที่คณะกรรมการนโยบายให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเสนอ จำนวน ๕ ข้อ ได้แก่

๑.๑.๑ อนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail)

/๑.๑.๒ อนุมัติให้ ...

๑.๑.๒ อนุมัติให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าและค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน (ระยะเวลาก่อสร้าง ๓ ปี ๓ เดือน และระยะเวลาเดินรถ ๓๐ ปี) และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสาร (Ridership Risk) ทั้งนี้ให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยเคร่งครัดต่อไป

๑.๑.๓ อนุมัติค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง กรอบวงเงิน ๖,๐๑๓ ล้านบาท โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริงต่อไป

๑.๑.๔ อนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนเป็นเงินสนับสนุนค่างานโยธาในวงเงินไม่เกิน ๒๒,๓๕๔ ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ที่เป็นมูลค่าปัจจุบัน ตามที่ตกลงในสัญญาสัมปทาน โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี ทั้งนี้ มอบหมายให้กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณร่วมพิจารณาแหล่งเงินและรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนต่อไป

๑.๑.๕ มอบหมายกระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รับไปดำเนินการ ดังนี้

(๑) กำกับดูแลให้โครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ สามารถเปิดบริการได้ตามแผนงาน เพื่อลดความเสี่ยงด้านปริมาณผู้โดยสาร และพิจารณาความเหมาะสมของอัตราค่าโดยสารที่จะเป็นประโยชน์กับโครงการและช่วยลดภาระเงินสนับสนุนจากภาครัฐ รวมทั้งเร่งดำเนินการใช้ระบบตั๋วร่วมและการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในภาพรวม ทั้งในระบบรถไฟฟ้าและระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น ตลอดจนเร่งรัดการปฏิรูปเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะให้สอดคล้องกับเส้นทางและระยะเวลาการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

(๒) พิจารณารูปแบบลักษณะการจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนที่สามารถส่งเสริมการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด (KPI) ของโครงการ เพื่อให้เอกชนเกิดแรงจูงใจในการพัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และเมื่อเอกชนมีผลประโยชน์เกินกว่าระดับที่ตกลงกันแล้ว ก็ควรพิจารณาความเหมาะสมในการกำหนดส่วนแบ่งรายได้จากผลประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นด้วย

(๓) เร่งจัดทำแผนการดำเนินโครงการในรายละเอียดให้ชัดเจน โดยเฉพาะแผนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และพิจารณาวงเงินขอรับจัดสรรงบประมาณสำหรับจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้เพียงพอ และสอดคล้องกับขั้นตอน/ระยะเวลาดำเนินโครงการ รวมทั้งประสานกระทรวงมหาดไทย และ/หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณากำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าให้สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองได้มากขึ้นต่อไป

ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยรับความเห็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณ และคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป

/๑.๒ ให้กระทรวง ...

๑.๒ ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กำกับการดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถเริ่มการประมูลได้ตามกำหนดเวลา โปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ และเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๓ ให้กระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตามขั้นตอนการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามกำหนดเวลาตามมาตรการ PPP Fast Track เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีระยะเวลาในการศึกษา และวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนต่างๆ ได้อย่างรอบคอบและครบถ้วน รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาอย่างต่อเนื่อง โดยมาตรา ๔๑ ของพระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญา ต่อไป ทั้งนี้ เพื่อให้การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้โดยเร็วตามนโยบายรัฐบาล ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นการลงทุนและระบบเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมอีกทางหนึ่งด้วย เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนต้นเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๐

๓.สาระสำคัญ และข้อเท็จจริง

การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รายงานผลการคัดเลือกเอกชนและการจัดทำร่างสัญญาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ การแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือก การเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน

๓.๑.๑ การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๑๕๘/๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการรถไฟฯสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

๓.๑.๒ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (Request for Proposal: RFP) มาเป็นลำดับ โดยในคราวประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบเอกสาร RFP ซึ่งได้ผนวกร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาในเบื้องต้นของสำนักงานอัยการสูงสุดเป็นส่วนหนึ่งของเอกสาร RFP ด้วยแล้ว และให้การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการจำหน่ายเอกสาร RFP ต่อไป โดยกำหนดให้มีหัวข้อครบถ้วนตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑ สรุปได้ ดังนี้

(๑) การจัดทำข้อเสนอ: ผู้ยื่นข้อเสนอจัดทำข้อเสนอให้ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในเอกสาร RFP โดยแบ่งเป็น ๓ ขอบ ดังนี้

- ขอบที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิค
- ขอบที่ ๒ ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน
- ขอบที่ ๓ ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและ

การดำเนินงานของการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

/(๒) ขอบเขตงาน

(๒) ขอบเขตงาน แบ่งเป็น

■ ระยะที่ ๑ : ออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหา ติดตั้ง ทดสอบ ระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) และทดลองเดินรถไฟฟ้า โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน ๓ ปี ๓ เดือน เว้นแต่ ได้รับการขยายระยะเวลาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

■ ระยะที่ ๒ : การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา เป็นระยะเวลา ๓๐ ปี นับจากวันที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้เริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า จนถึงสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน โดยเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสาร

(๓) อัตราค่าโดยสาร

กำหนดอัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิงในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ เริ่มต้นที่ ๑๔ บาท และสูงสุดไม่เกิน ๔๒ บาท โดยการปรับอัตราค่าโดยสารจะปรับตามดัชนีราคาผู้โดยสาร และการปรับแต่ละครั้ง จะต้องมีการพิจารณาไม่น้อยกว่า ๒๔ เดือน ซึ่งเป็นอัตราที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับอัตราและการปรับค่าโดยสาร ระบบรถไฟฟ้าที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการแล้ว นอกจากนี้ยังได้กำหนดต้องจัดให้มีตัวร่วมกับระบบรถไฟฟ้าอื่นๆ สอดคล้องกับระบบตัวร่วมที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อยู่ระหว่างการดำเนินงานด้วย

(๔) ตัวชี้วัด (KPI) ผลการให้บริการ

กำหนดให้มีตัวชี้วัด (KPI) เพื่อตรวจสอบผลการให้บริการเดินรถไฟฟ้า พร้อมทั้ง กำหนดเป็นเงื่อนไขผูกพันกับการจ่ายเงินสนับสนุนรายปี เพื่อให้เกิดการกระตุ้นการพัฒนาระบบให้มี ประสิทธิภาพสูงสุด

(๕) ส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติม

นอกเหนือจากส่วนแบ่งรายได้ที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะพิจารณาแบ่งให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามที่เห็นสมควรแล้ว เอกสาร RFP ยังกำหนดว่าในกรณีที่เมื่อเปิดให้บริการเดินรถแล้ว หากปรากฏว่า มีปริมาณผู้โดยสารมากกว่าที่ประมาณการไว้อย่างมีนัยสำคัญ (สูงเกินกว่าร้อยละ ๓๐ ของประมาณการ) ผู้รับสัมปทานจะต้องแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเพิ่มเติมในอัตรา ที่กำหนดด้วย

๓.๑.๓ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน สัมปทานการลงทุนออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและ ซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๙ และได้ จ้างนายเอกสาร RFP ระหว่างวันที่ ๖ กรกฎาคม - ๕ สิงหาคม ๒๕๕๙ โดยมีผู้ซื้อเอกสาร RFP จำนวน ๑๗ ราย

๓.๑.๔ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดการประชุมชี้แจงโครงการเพื่อชี้แจง รายละเอียดและประเด็นที่ควรทราบเกี่ยวกับโครงการ หรือเกี่ยวกับงานในสัญญา และการคัดเลือก เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๙ ณ สำนักงานการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมทั้งให้ผู้ยื่นข้อเสนอมที่ต้องการ ให้อธิบายหรือชี้แจงประเด็นใดๆ เกี่ยวกับเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน สามารถขอคำชี้แจงนั้นโดยเขียนคำถาม ตามแบบฟอร์มแล้วส่งทางโทรสารได้โดยสิ้นสุดการรับคำถามในวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๙ ต่อมา

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้พิจารณาข้อชี้แจงต่อประเด็นคำถามของผู้ซื้อเอกสาร RFP และประเด็นที่เห็นควรจัดทำเป็นเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนเพิ่มเติม (RFP Addendum) โดยได้จัดส่งให้ผู้ซื้อเอกสาร RFP เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำข้อเสนอ ประกอบด้วย RFP Addendum จำนวน ๓ ฉบับ และข้อชี้แจงต่อประเด็นคำถามของผู้ซื้อเอกสาร RFP จำนวน ๓ ฉบับ และการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยได้ทยอยส่งสำเนาข้อชี้แจง ให้แก่ผู้ซื้อเอกสาร RFP ทุกราย ภายในวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๙ ทราบโดยทั่วกันตามกำหนดแล้ว

๓.๑.๕ เมื่อถึงกำหนดเวลาการรับซองเอกสารข้อเสนอ (๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ เวลา ๑๕.๐๐ น.) มีเอกชนผู้สนใจยื่นซองเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน ๒ ราย ดังนี้

(๑) กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR Joint Venture: BSR JV) ยื่นข้อเสนอในรูปแบบกิจการร่วมค้า ประกอบด้วย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

(๒) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยื่นข้อเสนอในรูปแบบนิติบุคคลรายเดียว

คณะกรรมการรับซองเอกสารข้อเสนอ ได้ตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของเอกสารที่ไม่ปิดผนึกซึ่งประกอบด้วย หนังสือมอบอำนาจและหลักประกันของ พบว่าเอกสารของผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองรายถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสาร RFP

๓.๑.๖ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๐/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบหลักเกณฑ์การประเมินผลข้อเสนอ โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) ข้อเสนอของข้อ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิคของผู้ยื่นข้อเสนอ เกณฑ์การประเมินผลแบ่งออกเป็น ๗ หมวดหลัก ดังนี้

เรื่อง	คะแนน
(๑) ความพร้อม การสนับสนุนและความสามารถทางการเงิน	๑๕
(๒) ประสบการณ์และผลงานที่เคยดำเนินการตลอดทั้งความน่าเชื่อถือ	๑๐
(๓) โครงสร้างองค์กรและความสามารถของบุคลากรในการบริหารงานรวมถึงแผนงานรวม	๑๐
(๔) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องของเอกสารด้านเทคนิคงานโยธา	๒๐
(๕) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องของเอกสารด้านเทคนิคงานระบบรถไฟฟ้า	๒๐
(๖) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องของเอกสารด้านเทคนิคบริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา	๒๐
(๗) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องของเอกสารด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยีและกิจกรรมการฝึกอบรม	๕
รวม	๑๐๐

โดยผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องเสนอทุกรายการที่กำหนดในทุกหมวด และจะต้องได้คะแนนขั้นต่ำของข้อ (๓) (๔) (๕) (๖) และ (๗) ในแต่ละข้อไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ และได้รับคะแนนการประเมินรวม ข้อ (๑) - (๗) ไม่น้อยกว่า

ร้อยละ ๗๕ ของคะแนนรวมทั้งหมด ผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านเกณฑ์การประเมินผลทั้งหมดดังกล่าว จะเป็นผู้มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะได้รับการพิจารณาของข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนต่อไป

(๒) ข้อเสนอของที่ ๒ ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน ประเมินผลโดยวิเคราะห์หามูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ (Net Present Value: NPV) ซึ่งเป็นเงินตอบแทนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะให้แก่การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยหักด้วยจำนวนเงินสนับสนุนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะขอรับจากการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ซึ่งต้องไม่เกินวงเงิน ๒๒,๓๕๔ ล้านบาท และทยอยจ่ายให้หลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้วเป็นรายปี ในระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี โดยผู้ที่มี NPV ของผลประโยชน์สุทธิสูงสุดจะเป็นผู้ที่ผ่านการประเมินสูงสุด

(๓) ข้อเสนอของที่ ๓ ข้อเสนออื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ จะเปิดซองที่ ๓ เฉพาะของผู้ยื่นข้อเสนอที่ชนะการคัดเลือกแล้วเท่านั้น และการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยสงวนสิทธิ์ที่จะพิจารณาข้อเสนอของที่ ๓ หรือไม่ก็ได้

๓.๑.๗ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๐/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ได้เปิดซองเอกสารข้อเสนอ ของที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิค โดยได้เชิญผู้แทนผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองราย เข้าร่วมตรวจสอบความเรียบร้อยของซองเอกสารข้อเสนอก่อนการเปิดซอง และร่วมในการเปิดซองเอกสารข้อเสนอ โดยคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิค และได้มีมติรับรองผลการประเมินเอกสารข้อเสนอ ของที่ ๑ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ซึ่งปรากฏว่า ผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองรายผ่านการพิจารณา ด้านคุณสมบัติและเทคนิคตามหลักเกณฑ์

๓.๑.๘ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ได้เปิดซองเอกสารข้อเสนอของที่ ๒ ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนของผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองราย โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

(๑) บัญชีปริมาณงาน (หน่วย: ล้านบาท)

Description	BSR JV			BEM		
	Import Resources	Local Content	Total Amount	Import Resources	Local Content	Total Amount
Civil Work	๑,๔๙๕	๒๑,๕๐๕	๒๓,๐๐๐	๔๘๔	๒๘,๕๑๘	๒๙,๐๐๒
Railway Systems	๑๑,๘๗๐	๖,๗๓๐	๑๘,๖๐๐	๑๖,๒๑๖	๗,๗๘๔	๒๔,๐๐๐
Total Civil and Railway System	๑๓,๓๖๕	๒๘,๒๓๕	๔๑,๖๐๐	๑๖,๗๐๐	๓๖,๓๐๒	๕๓,๐๐๒
Consultants Fee	-	๑,๕๐๔	๑,๕๐๔	-	๑,๕๐๔	๑,๕๐๔
Grand Total	๑๓,๓๖๕	๒๙,๗๓๙	๔๓,๑๐๔	๑๖,๗๐๐	๓๗,๘๑๐	๕๔,๕๑๐
Import Resource : Local Content						
Civil Work	๗%	๙๓%	๑๐๐%	๒%	๙๘%	๑๐๐%
Railway Systems	๖๔%	๓๖%	๑๐๐%	๖๘%	๓๒%	๑๐๐%

(๒) แผนธุรกิจ ...

(๒) แผนธุรกิจและแผนการเงิน

สมมติฐานที่ใช้ประมาณการ	BSR JV	BEM
เงินลงทุนเริ่มแรก (ล้านบาท)	๔๓,๑๐๔	๕๓,๐๐๐
ต้นทุนทางการเงินเฉลี่ย (ร้อยละ)	๗	๗.๕
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ MLR (ร้อยละ)	๕.๕	๕.๕ - ๘.๕
Equity IRR (ร้อยละ)	๑๐.๑	๑๓.๐
ปริมาณผู้โดยสาร (เที่ยว/วัน)	ปีที่ ๑ = ๑๙๙,๗๘๑ ปีที่ ๓๐ = ๖๙๕,๐๐๘	ปีที่ ๑ = ๒๓๔,๗๔๗ ปีที่ ๓๐ = ๕๔๒,๕๗๗
รายได้เชิงพาณิชย์ (ร้อยละ)	๑๕	๕

(๓) การเปรียบเทียบผลตอบแทนที่จะให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ/หรือ จำนวนเงินสนับสนุนที่จะขอรับจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(๓.๑) ผลตอบแทนและการขอรับเงินสนับสนุนจากรัฐของ BSR JV

ตารางผลตอบแทน

(หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐
ผลตอบแทน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ปีที่	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
ผลตอบแทน	๕.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐
ปีที่	๒๑	๒๒	๒๓	๒๔	๒๕	๒๖	๒๗	๒๘	๒๙	๓๐
ผลตอบแทน	๑๕.๐๐	๑๕.๐๐	๑๕.๐๐	๑๕.๐๐	๑๕.๐๐	๒๐.๐๐	๒๐.๐๐	๒๐.๐๐	๒๐.๐๐	๒๐.๐๐

ตารางการขอรับเงินสนับสนุน

(หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐
ขอรับเงินสนับสนุน	๒,๕๐๕.๐๐	๒,๕๐๕.๐๐	๒,๕๐๕.๐๐	๒,๕๐๕.๐๐	๒,๕๐๕.๐๐	๒,๕๐๕.๐๐	๒,๕๐๕.๐๐	๒,๕๐๕.๐๐	๒,๕๐๕.๐๐	๒,๕๐๕.๐๐
ปีที่	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
ขอรับเงินสนับสนุน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ปีที่	๒๑	๒๒	๒๓	๒๔	๒๕	๒๖	๒๗	๒๘	๒๙	๓๐
ขอรับเงินสนับสนุน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

BSR JV ขอรับเงินสนับสนุนในช่วง ๑๐ ปีแรกเท่ากันทุกปี ปีละ ๒,๕๐๕ ล้านบาท รวมเป็นเงิน ๒๕,๐๕๐ ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ๒๒,๒๓๘.๗๗ ล้านบาท ซึ่งอยู่ในกรอบวงเงินสนับสนุน ๒๒,๓๕๔ ล้านบาท และเสนอให้ผลตอบแทนแก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ปีที่ ๑๑ - ๓๐ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๒๕๐ ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ๑๕๑.๗๑ ล้านบาท

/(๓.๒) ผลตอบแทน ...

(๓.๒) ผลตอบแทนและการขอรับเงินสนับสนุนจากรัฐของ BEM

ตารางผลตอบแทน

(หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐
ผลตอบแทน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ปีที่	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
ผลตอบแทน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ปีที่	๒๑	๒๒	๒๓	๒๔	๒๕	๒๖	๒๗	๒๘	๒๙	๓๐
ผลตอบแทน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ตารางการขอรับเงินสนับสนุน

(หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐
ขอรับเงินสนับสนุน	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐
ปีที่	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
ขอรับเงินสนับสนุน	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐
ปีที่	๒๑	๒๒	๒๓	๒๔	๒๕	๒๖	๒๗	๒๘	๒๙	๓๐
ขอรับเงินสนับสนุน	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐	๗,๒๖๒.๐๐

BEM ขอรับเงินสนับสนุนตลอด ๓๐ ปี ปีละ ๗,๒๖๒.๐๐ ล้านบาท รวมเป็นเงิน ๒๑๗,๘๖๐.๐๐ ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ๑๕๗,๗๒๑.๘๑ ล้านบาท ซึ่งเกินกว่ากรอบวงเงินสนับสนุนที่กำหนด และไม่ได้เสนอผลตอบแทนแก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๓.๒ ผลการคัดเลือก

๓.๒.๑ จากผลการคำนวณมูลค่าปัจจุบันสุทธิของผลประโยชน์ (NPV) เปรียบเทียบทั้งสองราย คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ จึงมีมติที่ประชุมครั้งที่ ๒๓/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบผลการประเมินข้อเสนอของที่ ๒ โดยมีผลสรุปว่า ข้อเสนอของกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR JV) มีมูลค่า NPV ของผลประโยชน์สูงสุด จึงเป็นผู้ผ่านการประเมินสูงสุด และให้เปิดซองข้อเสนอของที่ ๓ ของ BSR JV โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

(๑) ข้อเสนอที่ ๑ ส่วนต่อขยายไปยังรถไฟฟ้าสายสีเขียวบริเวณแยกรัชโยธิน โดยต่อขยายขึ้นไปตามแนวถนนรัชดาภิเษกจนถึงสะพานข้ามแยกรัชโยธินซึ่งใกล้กับสถานีรัชโยธินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต เป็นระยะทาง ๒.๖ กิโลเมตร โดยผู้ยื่นข้อเสนอเสนอว่าจะก่อสร้างสถานีเพิ่มเติมอีก ๒ สถานี

(๒) ข้อเสนอที่ ๒ ปรับเปลี่ยนผลตอบแทนที่จะให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่เสนอในซองที่ ๒ ให้เป็นการแบ่งรายได้เป็นร้อยละของรายได้จากค่าโดยสาร

(๓) ข้อเสนอที่ ๓ BSR JV จะเป็นผู้จัดซื้อที่ดินบริเวณที่ใช้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุง

๓.๒.๒ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติรับทราบข้อเสนอของที่ ๓ และเนื่องจากข้อเสนอของที่ ๓ ของ BSR JV ยังมีประเด็นที่จะต้องหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าข้อเสนอดังกล่าว อยู่ในกรอบอำนาจที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ จะพิจารณาได้หรือไม่ ดังนั้น คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ จึงมีความเห็นว่าจะพิจารณา

/รายละเอียด ...

รายละเอียดของที่ ๓ ภายหลังจากการเจรจาต่อรองในส่วนของสัญญาหลักกับผู้ยื่นข้อเสนอแล้วเสร็จ ในขั้นนี้จึงพิจารณาเฉพาะรายละเอียดและเงื่อนไขของโครงการตามที่กำหนดไว้ในเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (Request for Proposal: RFP)

นอกจากนี้ BSR JV ได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ขอให้คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ พิจารณาข้อเสนอของที่ ๓ โดยยืนยันว่าจะลงทุนโครงสร้างจัดสร้างส่วนต่อขยายเองทั้งสิ้น และจะไม่เรียกเป็นเงินสนับสนุนหรือเงินชดเชยเพิ่มเติมจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๓.๓ ผลการเจรจาต่อรองกับผู้ผ่านการประเมินสูงสุด

๓.๓.๑ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ และครั้งที่ ๒๕/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๙ ได้พิจารณาประเด็นเพื่อเจรจาต่อรองกับผู้ยื่นข้อเสนอที่เสนอ NPV ของผลประโยชน์สูงสุด และคณะกรรมการฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๖/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติให้จัดตั้งคณะทำงานกลุ่มย่อย ประกอบด้วย คณะทำงานด้านเทคนิค ด้านการเงิน และด้านกฎหมาย และมอบหมายให้เลขานุการฯ ประสานงานกับ BSR JV ที่ปรึกษาและฝ่ายงานที่เกี่ยวข้องของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณารายละเอียดการเจรจาต่อรองให้ได้ข้อสรุปในระดับหนึ่ง ก่อนนำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป โดยมีประเด็นการต่อรองในรายละเอียดดังนี้

(๑) กลุ่มเทคนิค เพื่อเจรจาต่อรองประเด็นด้านเทคนิคงานระบบรถไฟฟ้าที่ยังไม่ชัดเจน ประกอบด้วย การกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ผลการให้บริการเดินรถไฟฟ้า ระบบตัวร่วม และเครื่องจำหน่ายตั๋วที่รับธนบัตรได้

(๒) กลุ่มการเงิน เพื่อเจรจาต่อรองประเด็นด้านการเงินและผลตอบแทนเพิ่มเติม

(๓) กลุ่มกฎหมาย เพื่อเจรจาต่อรองประเด็นด้านเงื่อนไขในร่างสัญญาร่วมลงทุนในประเด็นต่างๆ เช่น การให้บริการเดินรถไฟฟ้าก่อนกำหนด (เกี่ยวกับ Substantial Commissioning Certificate) การขอเยียวยาและลดผลกระทบต่อผู้รับสัมปทานจากการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้า การเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้น และการคงอยู่ของหนังสือรับรองของผู้ยื่นข้อเสนอ การเปลี่ยนแปลงงานและเงื่อนไขการชดเชย ผลของการเลิกสัญญา มูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) เหตุผลสัญญาโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ข้อเสนอของที่ ๓ ของ BSR JV เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น นิติบุคคลที่เข้าแทนที่ และความรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย เป็นต้น

๓.๓.๒ คณะทำงานกลุ่มย่อยได้มีการประชุมร่วมกับ BSR JV เพื่อพิจารณาให้ได้ข้อสรุปในเบื้องต้นในประเด็นต่างๆ ตามข้อ ๓.๓.๑ เพื่อเสนอคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ อย่างต่อเนื่องมาเป็นลำดับ โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ประชุมพิจารณาจนได้ข้อยุติ ดังนี้

/(๑) ข้อสรุป ...

(๑) ข้อเสนอการเจรจาเทคนิคงานระบบรถไฟฟ้า

หัวข้อการเจรจา	ข้อเสนอของ BSR JV	ผลการเจรจาที่ยุติ
๑. การกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ผลการให้บริการเดินรถไฟฟ้า	<u>ปีที่ ๑-๑๐</u> ๑.ปีที่ ๑ จ่ายเงินสนับสนุนให้เมื่อเริ่มเดินรถ ส่วนปีถัดๆ ไป จะจ่ายเงินสนับสนุนภายหลังการประเมินผล KPI ประจำปีเสร็จสิ้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ๒.ถ้าประเมินผล KPI รวมไม่ผ่านตามเกณฑ์ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะกันเงินไว้ ๕% ของเงินสนับสนุน ยกเว้นกรณีที่ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร (ดำเนินการโดย BSR JV) สูงกว่าเป้าหมายของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะได้รับการพิจารณาลดการกันเงินสนับสนุนลงเหลือเพียง ร้อยละ ๒.๕ ของเงินสนับสนุนในปีนั้นๆ ๓.ในส่วน KPI รวมที่ไม่ผ่านเกณฑ์ ถ้าผู้รับสัมปทานแก้ไขได้ในไตรมาสถัดไป การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะคืนเงินสนับสนุนที่กันไว้ ๔.ถ้า KPI รวมไม่ผ่านเกณฑ์ ติดต่อกัน ๕ ปี การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีสิทธิยกเลิกสัญญา <u>ปีที่ ๑๑-๓๐</u> ถ้า KPI รวมไม่ผ่านเกณฑ์ ติดต่อกัน ๕ ปี การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีสิทธิยกเลิกสัญญา	มติในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
๒. ระบบตั๋วร่วม	BSR JV จะจัดทำระบบตั๋วให้สอดคล้องกับระบบตั๋วร่วมของกระทรวงคมนาคม (Common Ticketing System)	เป็นไปตามข้อเสนอของ BSR JV
๓. เครื่องจำหน่ายตั๋วที่รับธนบัตรได้	BSR JV ยืนยันการจัดการหาเครื่องจำหน่ายตั๋วที่รับธนบัตรจะเป็นไปตามข้อกำหนด RFP เล่ม ๔ Part ๓ AFC	เป็นไปตามข้อเสนอของ BSR JV โดยทุกสถานีต้องมีเครื่องจำหน่ายตั๋วที่รับธนบัตรได้อย่างน้อย ๑ ตู้

(๒) ข้อเสนอการเจรจาด้านการเงินและผลตอบแทน ได้ข้อยุติตามมติคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ดังนี้

/ข้อเสนอ ...

ข้อเสนอ BSR JV ครั้งที่ ๑ (ตามข้อ ๒)	คณะกรรมการ ขอเจรจา	ข้อเสนอ BSR JV ครั้งที่ ๒	ผลการเจรจาที่ยุติ
แบ่งจ่ายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) แบบ Fixed Amount ดังนี้ ปีที่ ๑๑ - ๑๕ : ๕ ลบ. ปีที่ ๑๖ - ๒๐ : ๑๐ ลบ. ปีที่ ๒๑ - ๒๕ : ๑๕ ลบ. ปีที่ ๒๖ - ๓๐ : ๒๐ ลบ. รวมทั้งสิ้น ๒๕๐ ลบ.	รฟม. ขอผลตอบแทนเพิ่มเติม เป็นร้อยละของรายได้ค่าโดยสาร ดังนี้ ปีที่ ๑๑ - ๑๕ : ๐.๕% ปีที่ ๑๖ - ๒๐ : ๑% ปีที่ ๒๑-๒๕ : ๑.๕๐% ปีที่ ๒๖-๓๐ : ๓.๐๐% หมายเหตุ - ไม่รวมส่วนแบ่งรายได้คงที่ตามข้อเสนอของ BSR JV	BSR JV เสนอเปลี่ยนจาก “แบ่งจ่ายให้ รฟม. แบบ Fixed Amount” เป็น “ร้อยละของรายได้ค่าโดยสาร” มี ๒ ทางเลือก ดังนี้ <u>ทางเลือกที่ ๑</u> ปีที่ ๑๑ - ๓๐ : ๐.๑๒๕% <u>ทางเลือกที่ ๒</u> ปีที่ ๑๑ - ๑๕ : ๐.๐๗% ปีที่ ๑๖ - ๒๐ : ๐.๑๐% ปีที่ ๒๑ - ๒๕ : ๐.๑๓% ปีที่ ๒๖ - ๓๐ : ๐.๑๖%	๑. BSR JV ไม่เสนอส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติม ๒. คณะกรรมการฯ ไม่รับพิจารณาการเสนอเปลี่ยนจาก “แบ่งจ่ายให้ รฟม. แบบ Fixed Amount” เป็น “ร้อยละของรายได้ค่าโดยสาร” โดยสรุปผลตอบแทนที่ให้ รฟม. เป็นไปตามข้อเสนอเดิมของ BSR JV ในข้อที่ ๒ คือ แบ่งจ่ายให้ รฟม. เป็นรายปีรวมทั้งสิ้น ๒๕๐ ลบ.

(๓) ข้อเสนอการเจรจาด้านเงื่อนไขในร่างสัญญาร่วมลงทุน

(๓.๑) การให้บริการเดินรถไฟฟ้าก่อนกำหนด ได้ข้อยุติตามมติคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ดังนี้

รายการ	RFP	ข้อเสนอของ BSR JV
๑. สิทธิในการสั่งการ	รฟม./ผู้รับสัมปทาน	รฟม./ผู้รับสัมปทาน
๒. ค่าปรับ	หยุดค่าปรับ	หยุดค่าปรับ
๓. การนับระยะเวลาสัมปทาน	เริ่มนับเวลา	ยังไม่นับเวลา
๔. การจ่ายเงินสนับสนุน	ยังไม่เริ่มจ่าย	เริ่มจ่ายตามสัดส่วนงานที่แล้วเสร็จ
๕. ส่วนแบ่งรายได้	-	ส่วนแบ่งรายได้ ในช่วงที่ยังไม่นับเวลา

ผลการเจรจาที่ยุติ : เห็นชอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอให้มีการให้บริการเดินรถไฟฟ้าก่อนกำหนด โดยเมื่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) จะหยุดคิดค่าปรับงานในระยะที่ ๑ (หากมี) และเริ่มนับระยะเวลาสัมปทาน (๓๐ ปี) โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะเริ่มจ่ายเงินสนับสนุนตามสัญญาและผู้รับสัมปทานต้องแบ่งส่วนแบ่งรายได้ตามสัญญาเช่นเดียวกัน

(๓.๒) การขอเยียวยาและลดผลกระทบต่อผู้รับสัมปทานจากการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างลำช้าโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ข้อยุติตามมติคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ และครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๐

/BSR JV ขอให้ ...

BSR JV ขอให้มีการเยียวยาเพื่อลดผลกระทบจากความเสียหายที่ BSR JV จะได้รับจากการส่งมอบพื้นที่ล่าช้า หรือส่งมอบไม่ครบถ้วน โดยเสนอให้สามารถเปิดบริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน (Partial Operation) ตามเงื่อนไข ดังนี้

รายการ	RFP	ข้อเสนอของ BSR JV
1. สิทธิในการสั่งการ	ไม่มีข้อกำหนด เรื่อง Partial Operation	ผู้รับสัมปทาน
2. ค่าปรับ		หยุดค่าปรับ
3. การนับระยะเวลาสัมปทาน		ยังไม่นับเวลา
4. การจ่ายเงินสนับสนุน		เริ่มจ่ายเงินสนับสนุนตามสัดส่วน

ผลการเจรจาที่ยุติ : ให้ผู้รับสัมปทานมีสิทธิในการขอให้เปิดบริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน เพียงฝ่ายเดียว โดยเมื่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน (Partial Commissioning Certificate) แล้วจะไม่มี การคิดค่าปรับในช่วงที่มีการขยายระยะเวลาตามที่คู่สัญญาเห็นชอบร่วมกันออกไปเพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายที่ผู้รับสัมปทานได้รับเนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้าหรือไม่ครบถ้วนตามแผนงานที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยยังไม่เริ่มนับระยะเวลาสัมปทาน และยังไม่เริ่มจ่ายเงินสนับสนุนตามสัญญา

(๓.๓) การเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้น และการคงอยู่ของหนังสือรับรองของผู้ยื่นข้อเสนอ ตามมติที่ประชุม ครั้งที่ ๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

รายการ	RFP	ข้อเสนอของ BSR JV
๑. ระยะที่ ๑ (ก่อสร้าง)	เล่มที่ ๑ ขออนุมัติจาก รฟม. เล่มที่ ๒ เปลี่ยนแปลงไม่ได้	PP : < ๕๑% ต้องขออนุมัติ รฟม./ หนังสือรับรองสิ้นสุดผล IFF : ๑ < ๕๑% ต้องขออนุมัติ รฟม. ๒ >= ๕๑% แจ้ง รฟม. เพื่อทราบ หนังสือรับรองสิ้นสุดผลเมื่อได้เข้า IFF IPO : ๑ < ๕๑% ต้องขออนุมัติ รฟม. ๒ >= ๕๑% แจ้ง รฟม. เพื่อทราบ หนังสือรับรองสิ้นสุดผลเมื่อได้เข้า IPO
๒. ระยะที่ ๒ (เดินรถ)	แจ้ง รฟม. เพื่อพิจารณา	PP : >= ๕๑% แจ้ง รฟม. เพื่อทราบ IFF : แจ้ง รฟม. เพื่อทราบ/ หนังสือรับรองสิ้นสุดผล IPO : แจ้ง รฟม. เพื่อทราบ/ หนังสือรับรองสิ้นสุดผล

หมายเหตุ : PP (Private Placement) คือ การขายตราสารหนี้แบบเฉพาะเจาะจง

IFF (Infrastructure Fund) คือ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

IPO (Initial Public Offering) คือ การเสนอขายหุ้นใหม่แก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรกของบริษัทเอกชน

/ผลการเจรจา ...

ผลการเจรจาที่ยุติ : มีมติไม่เห็นชอบตามข้อเสนอของ BSR JV โดยการเปลี่ยนแปลงรายชื่อผู้ถือหุ้นหรือสัดส่วนผู้ถือหุ้นจะต้องขออนุมัติจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยทุกกรณี ทั้งนี้ ในระยะที่ ๑ หนังสือรับรองต้องคงอยู่ตลอดเวลาในทุกกรณี ยกเว้นในกรณีการระดมทุนโดยการจัดตั้งกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) ในระยะที่ ๒ หนังสือรับรองของผู้ยื่นข้อเสนอที่ได้รับการคัดเลือกจะตกไปได้

(๓.๔) การเปลี่ยนแปลงงานและเงื่อนไขการชดเชย ตามมติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๐

รายการ	RFP	ข้อเสนอของ BSR JV
๑. สิทธิในการสังการ	รฟม./ผู้รับสัมปทาน	รฟม./ผู้รับสัมปทาน
๒. ชดเชยขยายเวลา	ผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอชดเชย	ผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอชดเชย
๓. ชดเชยเป็นเงิน	ผู้รับสัมปทานไม่มีสิทธิขอชดเชย	ผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอชดเชย

ผลการเจรจาที่ยุติ : เห็นชอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอเปลี่ยนแปลงงาน โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

■ กรณีเพื่อประโยชน์สาธารณะ: ทั้งในระยะที่ ๑ และ ๒ ผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอชดเชยเป็นเวลาเท่านั้น

■ กรณีอื่นๆ (ที่ไม่เข้าข่ายเพื่อประโยชน์สาธารณะและไม่อยู่ในขอบเขตงานตามสัญญา)

- ระยะที่ ๑ ผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอชดเชยทั้งเงินและเวลา

- ระยะที่ ๒ ผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอชดเชยเป็นเงินเท่านั้น

(๓.๕) ผลของการเลิกสัญญา ได้ข้อยุติตามมติคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ และ ครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๐ โดยมีหลักการ ดังนี้

(๓.๕.๑) กรณีที่ ๑ : เหตุสุดวิสัยและเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น เนื่องจากมิใช่ความผิดของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด ดังนั้น ทั้งในระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตกลงจ่ายค่าชดเชยทั้งงานโยธาและงานอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว ให้แก่ผู้รับสัมปทานเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี ทั้งนี้ ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถสืบสิทธิหรือรับโอนสิทธิในฐานะผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่างๆ ได้ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่า โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ เพิ่มเติม และในการชดเชยค่างานโยธาจะไม่เกินวงเงินสนับสนุน และการชดเชยงานระบบและอื่นๆ จะเป็นไปตามมูลค่าทางบัญชี

(๓.๕.๒) กรณีที่ ๒ : ความผิดของผู้รับสัมปทาน เนื่องจากการเลิกสัญญา เพราะความผิดของผู้รับสัมปทาน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีสิทธิเลือกชดเชยบนพื้นฐานของระบบ Monorail ที่ผู้รับสัมปทานเสนอ โดยหากเป็นการเลิกสัญญาในระยะที่ ๑ การชดเชยจะคำนวณตามมูลค่าทางบัญชี (Book Value) (แต่ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost)) หากเป็นการเลิกสัญญาในระยะที่ ๒ จะเลือกชดเชยตามมูลค่าที่ต่ำกว่าระหว่างมูลค่าทางบัญชี (Book Value) หรือมูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value)

โดยผู้รับสัมปทาน ...

โดยผู้รับสัมปทานไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายอื่นๆ ทั้งนี้ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ยังมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มเติม โดยในส่วนการชดเชยค่างานโยธาจะไม่เกินวงเงินสนับสนุน

(๓.๕.๓) กรณีที่ ๓ : การเลิกสัญญาเนื่องจากความผิดของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย หรือการเลิกสัญญาตามเหตุที่กฎหมายกำหนด หรือการสั่งการของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยจึงไม่มีสิทธิเลือกชดเชย แต่ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ต้องดำเนินการให้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยสามารถสืบสิทธิของผู้รับสัมปทานในฐานะผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่างๆ ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่าเดิม เพื่อให้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการโครงการต่อไปได้ โดยหากเป็นการเลิกสัญญาในระยะที่ ๑ การชดเชยจะอ้างอิงตามมูลค่าทางบัญชี (Book Value) หากเป็นการเลิกสัญญาในระยะที่ ๒ การชดเชยจะอ้างอิงตามมูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) โดยผู้รับสัมปทานมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าตลาดยุติธรรม ส่วนค่าเสียหายเพิ่มเติมให้เป็นไปตามสิทธิของกฎหมาย ทั้งนี้ ในส่วนการชดเชยค่างานโยธาจะไม่เกินวงเงินสนับสนุน

อนึ่ง สำหรับทุกๆ กรณีที่ใช้วิธีการชดเชยด้วยมูลค่าทางบัญชี (Book Value) หากเกิดขึ้นในระยะที่ ๑ จะชดเชยด้วยมูลค่าทางบัญชี (Book Value) แต่หากเกิดขึ้นในระยะที่ ๒ จะชดเชยงานโยธาด้วยมูลค่าทางบัญชีของงานโยธาหักด้วยเงินสนับสนุนที่ผู้รับสัมปทานรับไปแล้ว ซึ่งเงินสนับสนุนดังกล่าวจะหักด้วยจำนวนเงินเท่ากับค่าเสื่อมราคาสะสมที่ใช้คำนวณมูลค่าทางบัญชีของงานโยธา ทั้งนี้ ค่าชดเชยสำหรับงานโยธานี้จะต้องไม่เกินวงเงินของเงินสนับสนุน ส่วนงานอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ามหานครเดี่ยว จะชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value)

(๓.๖) มูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) ได้ข้อยุติตามมติคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบนิยาม ดังนี้

“มูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) หมายถึง มูลค่าทั้งหมดของงานโยธาและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ามหานครเดี่ยวตามที่สั่งซื้อ หรือว่าจ้าง หรือปฏิบัติการแล้วเสร็จ ตามสิทธิในสัญญานี้ที่เหลืออยู่ (ไม่รวมถึงสิทธิในการรับเงินสนับสนุนภายใต้สัญญานี้) ณ วันที่วัดมูลค่า โดยหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณเพื่อให้ได้มาซึ่งมูลค่าดังกล่าวจะดำเนินการโดยที่ปรึกษาการเงินอิสระและ/หรือผู้ประเมินราคาอิสระที่มีชื่อเสียงที่ได้รับแต่งตั้งเป็นการเฉพาะเพื่อการนี้โดยคู่สัญญา ทั้งนี้ ที่ปรึกษาและ/หรือผู้ประเมินนั้นจะคำนวณทรัพย์สินข้างต้นตามหลักการประเมินมูลค่าที่ใช้ในตลาดสำหรับกิจการประเภทรถไฟฟ้า”

(๓.๗) เหตุผิดสัญญาโดยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยมาจากการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างอย่างมีนัยสำคัญ หรืออัตราค่าโดยสารไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญา หรือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยสิ้นสภาพ หรือไม่มืองค์กรอื่นใดเข้ามาแทนที่

(๓.๘) แผนการส่งมอบพื้นที่ ได้ข้อยุติตามมติคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ โดยเห็นชอบให้การรถไฟฟ้ามหานคร

แห่งประเทศไทยและ BSR JV ร่วมกันพิจารณาจัดทำแผนการส่งมอบพื้นที่ที่จำเป็นสำหรับการเริ่มดำเนินโครงการและสอดคล้องกับการดำเนินงานในระยะที่ ๑ ให้ได้ข้อยุติก่อนลงนามในสัญญา และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) เมื่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยส่งมอบพื้นที่ที่จำเป็นได้ตามแผนดังกล่าวแล้ว ทั้งนี้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะจัดทำแผนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรวมทั้งงบประมาณให้สอดคล้องกัน

(๓.๙) ข้อเสนอของที่ ๓ ของ BSR JV ตามมติที่ประชุม ครั้งที่ ๖/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เห็นชอบให้ข้อเสนอของที่ ๓ ของ BSR JV เป็นส่วนหนึ่งของสัญญานี้ เมื่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ได้ดำเนินการตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไปเรียบร้อยแล้ว ภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๓.๑๐) ส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติมกรณีมีปริมาณผู้โดยสารมากกว่าที่ประมาณการไว้ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบว่าปริมาณผู้โดยสารที่ได้ตกลงกันตามสัญญา หมายถึงปริมาณผู้โดยสารตามผลการคาดการณ์ของผู้รับสัมปทาน

(๓.๑๑) เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น ได้ข้อยุติตามมติคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ โดยเห็นชอบให้เพิ่มเติมเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นกรณีเกิดความผันผวนอย่างมากทางเศรษฐกิจ ดังนี้

- ดัชนีราคาผู้บริโภครวมทุกรายการ (CPI - All Commodities) ในปีใดมีอัตราสูงขึ้นเกินร้อยละ ๙ ต่อปี หรือ

- อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราผันผวนรุนแรง ทำให้ผู้รับสัมปทานไม่สามารถชำระหนี้เงินตราต่างประเทศ หรือ

- ภาวะเงินเฟ้อหรือดอกเบี้ยสูง ทำให้อัตราดอกเบี้ย MLR ของธนาคารพาณิชย์ไทยขนาดใหญ่สูงกว่าร้อยละ ๑๕ ต่อปี หรืออัตราดอกเบี้ยอ้างอิง LIBOR (London Interbank Offered Rate) สำหรับระยะเวลา ๑ ปี สูงกว่าร้อยละ ๙ ต่อปี เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๑๒ เดือนติดต่อกัน

(๓.๑๒) การขอลดค่าปรับ ได้ข้อยุติตามมติคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ โดยเห็นชอบให้ลดค่าปรับจาก ๑๐ ล้านบาท/วัน ลงเหลือ ๕ ล้านบาท/วัน อ้างอิง ๐.๐๑% ของมูลค่าลงทุนโครงการ

(๓.๑๓) นิติบุคคลที่เข้าแทนที่ BSR JV ได้เสนอตัดภาระหน้าที่ของนิติบุคคลที่เข้าแทนที่ โดยได้ข้อยุติให้คงหลักการเดิมตามเอกสาร RFP ร่างสัญญาฯ ว่านิติบุคคลที่เข้าแทนที่จะต้องรับภาระหน้าที่และรับผิดชอบตามสัญญาสัมปทานเดิมทั้งหมด

(๓.๑๔) ความรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย ในกรณีทรัพย์สินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสื่อมค่า ให้ยกเว้นกรณีการเสื่อมค่าจากการใช้งานตามปกติ เนื่องจากไม่ใช่ค่าเสียหาย

๓.๓.๓ ผลการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว-สำโรง ครบถ้วนตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ประกอบกับคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๐ ได้พิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนผู้รับสัมปทาน และมีมติดังนี้

/(๑) รับรอง ...

(๑) รับรองผลการคัดเลือกกลุ่มบริษัท BSR JV เป็นผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

(๒) รับรองประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ

(๓) รับรองร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ ที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน

(๔) เห็นชอบให้ดำเนินการตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยให้นำผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับ BSR JV ที่เป็นผู้ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน และเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และเห็นชอบให้ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับ BSR JV ที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา

ทั้งนี้ หลังจากเริ่มเปิดให้บริการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะต้องจ่ายเงินสนับสนุนให้แก่ BSR JV ในช่วง ๑๐ ปีแรก ปีละ ๒,๕๐๕ ล้านบาท โดยจ่ายเท่ากันทุกปี ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่ได้อนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชน โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้วและแบ่งจ่ายเป็นรายปีเป็นระยะเวลาไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี จึงเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่องหนี่ผูกพันข้ามปีงบประมาณตามนัยมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และนอกจากนี้ จะต้องถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ โดยต้องขอยกเว้นกรณีผูกพันเกิน ๕ ปีด้วย

๓.๓.๔ ผลการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานอัยการสูงสุด ตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

(๑) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๒๐.๒/๑๖๓๙ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๐ สรุปได้ ดังนี้

(๑.๑) ไม่ขัดข้องกับผลการคัดเลือกเอกชนของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ที่ให้กิจการร่วมค้า BSR JV เป็นผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง และเงินสนับสนุนค่างานโยธาที่จะจ่ายแก่ BSR JV อยู่ในกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙

(๑.๒) เห็นด้วยกับข้อเสนอของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ที่ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่องหนี่ผูกพันข้ามปี ตามนัยมาตรา ๑๒ วรรค ๔ แห่งพระราชบัญญัติวิธีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และอนุมัติการขอยกเว้นการถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เกี่ยวกับการผูกพันงบประมาณล่วงหน้าเกินกว่า ๕ ปี และมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ ให้ทยอยจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง หลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้ว และแบ่งจ่ายในระยะเวลาไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี และสอดคล้องกับผลการหารือร่วมกันกับแหล่งเงินและรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนระหว่างกระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ ตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

/ซึ่งจะช่วย ...

ซึ่งจะช่วยจำกัดภาระทางการเงินการคลังของประเทศในการลงทุนโครงการดังกล่าวในช่วง ๓๐ ปี ไม่เกินกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนเป็นเงินสนับสนุนค่างานโยธา

(๑.๓) เพื่อลดความเสี่ยงจากการส่งมอบพื้นที่ล่าช้าและอาจเกิดภาระทางการเงินการคลังแก่ภาครัฐในอนาคตได้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยควรเร่งจัดทำแผนการส่งมอบพื้นที่และมีกลไกในการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สามารถส่งมอบพื้นที่ได้ตามแผนดังกล่าว ซึ่งจะช่วยให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง สามารถก่อสร้างและเปิดให้บริการได้ตามกำหนด

(๑.๔) เพื่อประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาแนวทางการจัดเก็บค่าโดยสารและการกำหนดอัตราค่าโดยสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง และโครงการอื่นๆ ให้สอดคล้องกัน เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) และการซื้ออัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมควรกำกับติดตามการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนที่กำหนดด้วย

(๒) สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๔๒๔๖ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๐ แจ้งผลการพิจารณาตรวจร่างสัญญาสัมปทาน โดยได้พิมพ์ยกย่องขึ้นใหม่ และมีข้อสังเกต ดังนี้

(๒.๑) ในกรณีที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยอนุญาตให้ผู้รับสัมปทานให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน (Partial Commissioning Certificate) นั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยควรเจรจาให้ผู้รับสัมปทานจัดทำประกันภัยในช่วงการให้บริการรถไฟฟ้าบางส่วนด้วย

(๒.๒) ในการพิจารณาตรวจร่างสัญญานี้ สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาเฉพาะประเด็นข้อกฎหมาย ส่วนประเด็นทางเทคนิคต่าง ๆ รวมถึงวิธีการคิดคำนวณหรือสูตรการคำนวณต่าง ๆ กำหนดวิธีการคำนวณค่าชดเชยในกรณีที่มีการเลิกสัญญาในกรณีต่าง ๆ การกำหนดนิยามศัพท์เกี่ยวกับการคิดคำนวณทางการเงินต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับร่างสัญญานี้ เช่น นิยามคำว่า “ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (Financial Cost)” และคำว่า “มูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value)” เป็นต้น ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านการเงินและทางธุรกิจ สำนักงานอัยการสูงสุดมิได้พิจารณาให้ ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสมในประเด็นต่าง ๆ ดังกล่าว ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของทางราชการและของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญก่อนลงนามสัญญาด้วย

(๒.๓) การกำหนดจำนวนเงินต่างๆ ในสัญญานี้ เช่น มูลค่าสัญญาเงินสนับสนุน ตามมติคณะรัฐมนตรี เงินสนับสนุนมูลค่าหลักประกันสัญญา อัตราค่าปรับ ค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ ค่าแรกเข้า รวมทั้งเงินค่าตอบแทนตามร่างสัญญาข้อ ๑๓.๑ จำนวนเงินและตัวเลขต่างๆ ที่จะต้องมีการกำหนดไว้ในร่างสัญญาและเอกสารแนบท้ายสัญญาต่างๆ เป็นข้อเท็จจริงที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะต้องพิจารณาตรวจสอบความถูกต้องก่อนลงนามสัญญาด้วย

(๒.๔) ร่างสัญญาข้อ ๑๑ “การตรวจสอบผลการดำเนินการให้บริการรถไฟฟ้า” ควรกำหนดให้มีการจัดทำรายงานเกี่ยวกับรายได้หรือผลประโยชน์ที่ผู้รับสัมปทานได้รับเชิงพาณิชย์จากโครงการด้วย โดยควรกำหนดให้มีการรายงานที่เป็นปัจจุบันตลอด และให้สิทธิการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

แห่งประเทศไทยเล็กสัญญา หากปรากฏการรายงานเป็นเท็จในสาระสำคัญ ซึ่งกระทบการให้บริการรถไฟฟ้าแก่ประชาชนอย่างรวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการให้บริการ

(๒.๕) เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๗ ข้อเสนอของผู้รับสัมปทานของที่ ๒ ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน ควรพิจารณาเพิ่มเติมให้นำข้อกำหนดของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยอื่นๆ เกี่ยวกับข้อเสนอการร่วมลงทุน (เอกสารเล่ม ๓) เช่น ข้อกำหนดเกี่ยวกับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ฯลฯ มาเป็นเอกสารแนบท้ายสัญญาด้วย เพื่อให้หน้าที่ของผู้รับสัมปทานมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

(๒.๖) โดยที่ในร่างสัญญาร่วมลงทุนประกอบเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (Request for Proposal) ที่บรรดาผู้ยื่นข้อเสนอได้ใช้เป็นฐานในการพิจารณายื่นข้อเสนอ นั้น ได้กำหนดค่าปรับกรณีก่อสร้างล่าช้าไว้ในอัตรา ๑๐ ล้านบาทต่อวัน แต่ในร่างสัญญาฉบับที่ผ่านการเจรจาแล้วนี้ได้ปรับลดลงเหลือเพียง ๕ ล้านบาทต่อวัน จึงขอให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยพิจารณาด้วยว่า อัตราค่าปรับที่ลดลงจากการเจรจานี้จะก่อให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบกับผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น โดยจะส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเสนอส่วนแบ่งรายได้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหรือไม่

๓.๓.๕ การชี้แจงความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของ สำนักงานอัยการสูงสุดต่อร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ดังนี้

(๑) คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ จะดำเนินการเพิ่มเติมและตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสม ตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ตามข้อ ๓.๓.๔ (๑)-(๕) ทุกข้อก่อนการลงนามสัญญาต่อไป

(๒) สำหรับข้อสังเกตที่ ๖ ตามข้อ ๓.๓.๔ (๖) เนื่องจากค่าปรับกรณีก่อสร้างล่าช้าได้ถูกระบุไว้ในร่างสัญญาฉบับที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยร่างขึ้นและเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (Request for Proposal: RFP) ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้แจ้งสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลง แก้ไข เพิ่มเติมรายละเอียด ร่างสัญญา เพื่อให้สอดคล้องกับผลการพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอและผลการเจรจาต่อรองระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ กับผู้ยื่นข้อเสนอ รวมทั้งความเห็นและผลการตรวจพิจารณาร่างสัญญา (ถ้ามี) จากสำนักงานอัยการสูงสุดและมตคณะรัฐมนตรี ปรากฏตามเอกสาร RFP เล่มที่ ๑ ข้อเสนอจากผู้ยื่นข้อเสนอ ข้อ ๓๐.๔ ดังนั้น ไม่ว่าผู้ผ่านการประเมินสูงสุดจะเป็นรายใด ก็จะมีการเจรจาต่อรอง แก้ไข และปรับปรุงร่างสัญญาจนเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่าย โดยประเด็นเรื่องการเปลี่ยนแปลงค่าปรับนี้ก็เกิดจากการเจรจาต่อรองร่างสัญญา ซึ่งไม่ก่อให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบกับผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น หรือมีผลต่อส่วนแบ่งรายได้ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ทั้งนี้ กิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (BSR JV) ได้ตกลงยอมรับร่างสัญญาสัมปทาน ที่ได้ยกร่างแก้ไขตามการพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และชี้แจงประเด็นข้อสังเกตในส่วนที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว

๓.๓.๖ ข้อเสนอของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงประเด็นข้อสังเกต รวมทั้งจะดำเนินการเพิ่มเติมและตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสม ตามข้อสังเกตทุกข้อก่อนการลงนามสัญญา ประกอบกับ BSR JV ได้ตกลงยอมรับร่างสัญญาสัมปทานฯ ที่ได้ยกร่างแก้ไขตามการพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด

/และชี้แจง ...

และชี้แจงประเด็นข้อสังเกตในส่วนที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น จึงเห็นควรนำเสนอกระทรวงคมนาคม พิจารณานำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดเพื่อคณะรัฐมนตรี พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกและร่างสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง รวมทั้งอนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่อหนี้ ผูกพันข้ามปี และขอยกเว้นการถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เกี่ยวกับการผูกพันงบประมาณล่วงหน้าเกินกว่า ๕ ปี และมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง

๓.๓.๗ ขั้นตอนการพิจารณาข้อเสนอเพิ่มเติม

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยชี้แจงแนวทางดำเนินการเกี่ยวกับ ข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) ของ BSR JV ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ตามข้อ ๓.๒.๑ (๑) ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัด ดังนี้

(๑) ศึกษารายละเอียดความเหมาะสม (Feasibility Study) ในด้านต่างๆ ของ แนวเส้นทางส่วนต่อขยาย ได้แก่ การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร ด้านเทคนิค ด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน แผนการเดินทาง เป็นต้น รวมถึงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ

(๒) ออกแบบ จัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

(๓) ศึกษาและจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

หากผลการศึกษาและออกแบบข้างต้นมีผลปรากฏว่าเส้นทางส่วนต่อขยายเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและ การดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ การรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะนำเสนอโครงการส่วนต่อขยายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาตาม กระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะได้ ประสานสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ในรายละเอียดเพื่อกำหนดแนวทางดำเนิน โครงการที่ถูกต้องตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ต่อไป

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณามอบหมายการรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมและออกแบบเส้นทางส่วนต่อขยาย ตามข้อเสนอ ของที่ ๓ ของ BSR JV ต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๔

๔. ข้อกฎหมาย

๔.๑ พระราชบัญญัติการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ กำหนดไว้ว่า มาตรา ๔๐ ภายในสิบห้าวันนับแต่เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชน และผลการเจรจา และได้จัดทำ ร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกให้ร่วมลงทุนแล้วเสร็จ ให้คณะกรรมการคัดเลือกดำเนินการดังต่อไปนี้

/ (๑) นำผล ...

และแบ่งจ่ายเป็นรายปี (กำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี) ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามมติ คณะรัฐมนตรีดังกล่าว จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณานุมัติให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณ รายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่องนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ตามมาตรา ๒๓ วรรค ๔ ตามข้อ ๔.๒ รวมทั้งยกเว้น การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เกี่ยวกับการผูกพันงบประมาณล่วงหน้า เกินกว่า ๕ ปี และมาตรการที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

๕.๓ กรณีข้อเสนอของที่ ๓ ที่กิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (BSR JV) เสนอเป็นข้อเสนอเพิ่มเติม โดย BSR JV เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้มีมติให้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาโดยกำหนดไว้ว่าคู่สัญญา จะต้องหาข้อสรุปให้เรียบร้อยภายในระยะเวลา ๓ ปี ๓ เดือน นับจากวันที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทยมีหนังสือแจ้งให้เริ่มงานนั้น กระทรวงคมนาคมเห็นว่าในหลักการ การที่เอกชนมีข้อเสนอเพิ่มเติม และเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด เป็นการเปิดโอกาสให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถ รับข้อเสนอเพิ่มเติม ที่มีแนวคิดแตกต่างจากมุมมองของภาครัฐ และอาจสร้างประโยชน์ต่อโครงการ การให้บริการ ประชาชน และระบบเศรษฐกิจในภาพรวมได้ดียิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะต้อง ศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม และออกแบบเส้นทางส่วนต่อขยายตามข้อเสนอของที่ ๓ ของ BSR JV โดยเฉพาะความสอดคล้องกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในภาพรวมอย่างรอบคอบ ให้ได้ข้อสรุปภายในระยะเวลา ที่กำหนดไว้ในสัญญา รวมทั้งดำเนินการตามกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ต่อไป ทั้งนี้ เห็นควรให้การรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการ ในกรณีต่างๆ ดังนี้

๕.๓.๑ กรณีผลการศึกษาของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่าข้อเสนอ เพิ่มเติมที่ BSR JV เสนอ มีความเหมาะสม เป็นประโยชน์ และสมควรที่จะรับข้อเสนอดังกล่าวไว้ การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตาม ขั้นตอน ต่อไป เนื่องจากแนวเส้นทางที่ BSR JV เสนอ เป็นส่วนที่เพิ่มเติมจากแนวเส้นทางที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติไว้ โดย ให้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจอย่างใกล้ชิด เพื่อตรวจสอบความครบถ้วนของขั้นตอนที่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอในข้อ ๓.๓.๗

๕.๓.๒ มอบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและสำนักงานอัยการสูงสุด ปรับแก้สัญญาข้อ ๓.๖.๔ และข้ออื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดให้ชัดเจนกรณีผลการศึกษาของการรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย พบว่าข้อเสนอเพิ่มเติมที่ BSR JV เสนอ ไม่มีความเหมาะสมหรือไม่สอดคล้องกับโครงข่ายระบบ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในภาพรวม ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยยุติการดำเนินการตามข้อเสนอเพิ่มเติมของ BSR JV ดังกล่าว และไม่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาอีกต่อไป

๕.๔ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยพิจารณา ดำเนินการ ดังนี้

๕.๔.๑ ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กำหนดแนวทางในการส่งมอบ พื้นที่ก่อสร้างให้ผู้รับสัมปทานให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ กรณีที่มีปัญหาในการประสานงาน ให้นำเสนอ กระทรวงคมนาคมโดยเร็ว เพื่อจะได้ยกระดับการประสานงานเป็นระดับกระทรวง (กรณีเป็นการใช้พื้นที่ของ หน่วยงานของกระทรวงอื่น) หรือเร่งรัดการพิจารณาให้เข้าพื้นที่ (กรณีการใช้พื้นที่ของหน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม)

/๕.๔.๒ ให้การรถไฟฟ้า ...

(๑) นำผลการคัดเลือกเอกชนประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงาน โดยให้สำนักงานเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและการการเงินการคลังภาครัฐและส่งความเห็นและเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับผลการคัดเลือกเอกชนจากคณะกรรมการคัดเลือก และ

(๒) ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการให้แล้วเสร็จและเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ตรวจพิจารณาแล้วต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

มาตรา ๔๑ เมื่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดได้รับความเห็นและเอกสาร พร้อมกับร่างสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๔๐ แล้ว ให้พิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดแล้วนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาภายในสามสิบวัน

๔.๒ พระราชบัญญัติวิธีขึ้นประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๒๓ วรรค ๔ กำหนดไว้ว่า “ในกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน และมีใช้กรณีตามวรรคสอง หรือวรรคสาม คณะรัฐมนตรีมีอำนาจอนุมัติให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจจ่ายเงินหรือก่อหนี้ผูกพันตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี หรือพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมก่อนได้รับเงินประจำงวด หรืออนุมัติให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจก่อหนี้ผูกพันเกินกว่า หรือนอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี หรือพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมได้

๔.๓ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เรื่อง การปรับปรุงแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ว่าการผูกพันงบประมาณล่วงหน้า ควรกำหนดระยะเวลาไว้ไม่เกินกว่า ๕ ปี

๕. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๕.๑ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณา และสำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจร่างสัญญาเรียบร้อยแล้ว จึงถือว่าได้ดำเนินการครบถ้วนตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ประกอบกับคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงประเด็นข้อสังเกต รวมทั้งจะดำเนินการเพิ่มเติมและตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสม ตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดทุกข้อก่อนการลงนามสัญญา นอกจากนี้ กิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (BSR JV) ได้ยอมรับการดำเนินการตามข้อสังเกตและร่างสัญญาที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้ปรับปรุงแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ต่อไป

๕.๒ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ ตามข้อ ๑ ได้อนุมัติการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง โดยได้อนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนเป็นเงินสนับสนุนค่างานโยธา ในวงเงินไม่เกิน ๒๒,๓๕๔ ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้ว /และแบ่งจ่าย ...

๕.๔.๒ ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จัดเตรียมมาตรการบริหารความเสี่ยง เพื่อรองรับเหตุการณ์ต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างช่วงระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน เพื่อมิให้เกิดภาระ ด้านงบประมาณ รวมทั้งไม่ทำให้ราชการเสียหาย

๕.๔.๓ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง เป็นโครงข่ายเพื่อการ กระจายการเดินทางของระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์และ ครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น โดยมีการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ที่แยกรัชดา- ลาดพร้าว โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี ที่แยกลำสาลี โครงการ Airport Rail Link บริเวณทางแยกพระราม ๙ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ตามแนวนอน เทพารักษ์ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงได้กำชับให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยประสานงาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดการเชื่อมต่อระหว่างโครงการต่างๆ ให้มีความสมบูรณ์แบบไร้รอยต่อ เพื่อให้ ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย โดยให้เร่งรัดการก่อสร้างโครงการ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี ให้เป็นไปตามแผนงาน เพื่อให้มีกำหนดแล้วเสร็จที่สอดคล้องกัน โดยกระทรวงคมนาคมจะได้กำกับดูแลการ ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในภาพรวมอย่างใกล้ชิด ต่อไป

๕.๔.๔ ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดมาตรการบริหารจัดการจราจร การอำนวยความสะดวกต่อประชาชน และการประชาสัมพันธ์บริเวณ โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด รวมทั้งให้กำกับดูแลให้ผู้รับสัมปทาน ดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัยเพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง รวมทั้งให้ดำเนินการตาม มาตรการลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ต่อไป

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

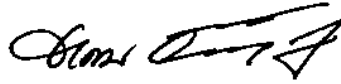
๖.๑ ให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ตามนัยมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอ

๖.๒ อนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่องหนี่ ผูกพันข้ามปี ตามนัยมาตรา ๒๓ วรรค ๔ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ และที่แก้ไข เพิ่มเติม โดยยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เรื่องหลักเกณฑ์การก่องหนี่ ผูกพันข้ามปีงบประมาณ และมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สามารถก่องหนี่ผูกพันล่วงหน้าเกินกว่า ๕ ปีได้

๖.๓ มอบหมายการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับ
ข้อเสนอเพิ่มเติม (ข้อเสนอของที่ ๓) ของ BSR JV ตามความเห็นของกระทรวงคมนาคมในข้อ ๕.๓

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม