สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 7207 ๒๕๖๐
วันที่ 29 พ.ค.60 เวลา.....

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/ ๑๙๑

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๑๖๕๕ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๙
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๑๔๙ ลงวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๖๓๙๘ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๔/๑๐๓๕ ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๐
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๔/๑๔๐๓ ลงวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด กค ๐๘๒๐.๒/๒๗๐๘ ลงวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๕/๕๘๕๐ ลงวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐
๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่องขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ดังนี้

/๑.๑.๑ อนุมัติ ...

๑.๑.๑ อนุมัติตามที่คณะกรรมการนโยบายให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเสนอ จำนวน ๕ ข้อ ได้แก่

(๑) อนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail)

(๒) อนุมัติให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน (ระยะเวลาการก่อสร้าง ๓ ปี ๓ เดือน และระยะเวลาเดินรถ ๓๐ ปี) และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสาร (Ridership Risk) ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยเคร่งครัดต่อไป

(๓) อนุมัติค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี กรอบวงเงิน ๖,๘๔๗ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริงต่อไป

(๔) อนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนเป็นเงินสนับสนุนค่างานโยธา ในวงเงินไม่เกิน ๒๐,๑๓๕ ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ที่เป็นมูลค่าปัจจุบันตามที่ตกลงในสัญญาสัมปทาน โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี ทั้งนี้ มอบหมายให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณร่วมพิจารณาแหล่งเงินและรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนต่อไป

(๕) มอบหมายกระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รับไปดำเนินการ ดังนี้

- กำกับดูแลให้โครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ สามารถเปิดบริการได้ตามแผนงาน เพื่อลดความเสี่ยงด้านปริมาณผู้โดยสาร และพิจารณาความเหมาะสมของอัตราค่าโดยสารที่จะเป็นประโยชน์กับโครงการและช่วยลดภาระเงินสนับสนุนจากภาครัฐ รวมทั้งเร่งดำเนินการใช้ระบบตั๋วร่วมและการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในภาพรวม ทั้งในระบบรถไฟฟ้าและระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น ตลอดจนเร่งรัดการปฏิรูปเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะให้สอดคล้องกับเส้นทางและระยะเวลาการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
- พิจารณารูปแบบลักษณะการจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนที่สามารถส่งเสริมการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด (KPI) ของโครงการ เพื่อให้เอกชนเกิดแรงจูงใจในการพัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และเมื่อเอกชนมีผลประกอบการเกินกว่าระดับที่ตกลงกันแล้ว ก็ควรพิจารณาความเหมาะสมในการกำหนดส่วนแบ่งรายได้จากผลประกอบการที่ดีขึ้นด้วย
- เร่งจัดทำแผนการดำเนินโครงการในรายละเอียดให้ชัดเจน โดยเฉพาะแผนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และพิจารณาวงเงินขอรับจัดสรรงบประมาณสำหรับจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

/ให้เพียงพอ ...

ให้เพียงพอและสอดคล้องกับขั้นตอน/ระยะเวลาดำเนินโครงการ รวมทั้งประสานกระทรวงมหาดไทย และ/หรือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณากำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าให้สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองได้มากขึ้นต่อไป

ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยรับความเห็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป

๑.๑.๒ ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กำกับการดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถเริ่มการประมูลได้ตามกำหนดเวลา โปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ และเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๓ ให้กระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตามขั้นตอนการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามกำหนดเวลาตามมาตรการ PPP Fast Track เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีระยะเวลาในการศึกษา และวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนต่างๆ ได้อย่างรอบคอบและครบถ้วน

๑.๒ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ดังนี้

๑.๒.๑ ให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอ

๑.๒.๒ อนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่อหนี้ผูกพันข้ามปี ตามนัยมาตรา ๒๓ วรรค ๔ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เรื่องหลักเกณฑ์การก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ และมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถก่อหนี้ผูกพันล่วงหน้าเกินกว่า ๕ ปีได้

๑.๒.๓ มอบหมายการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับข้อเสนอเพิ่มเติม (ข้อเสนอชองที่ ๓) ของ BSR JV ตามความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๑.๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ให้คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี รับความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นว่าไม่ควรนำข้อเสนอชองที่ ๓ (ข้อเสนออื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) มากำหนดไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของสัญญาร่วมลงทุน) ไปปรับปรุงร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีโดยด่วนต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง ๑ - ๓

/๒. เหตุผล ...

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนของเรื่อง

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี (คณะกรรมการตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖) ได้ดำเนินการปรับปรุงร่างสัญญาร่วมลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑.๓ ตามมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้นำเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจและสำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาตามมาตรา ๔๐ เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว กำหนดให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการคัดเลือกและร่างสัญญา ต่อไป ทั้งนี้เพื่อให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้โดยเร็วตามนโยบายรัฐบาล ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นการลงทุนและระบบเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมอีกทางหนึ่งด้วย ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติตามข้อ ๑.๓ ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีโดยด่วน จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยด่วน ต่อไป

๓. สาระสำคัญ และข้อเท็จจริง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รายงานผลการคัดเลือกเอกชนและการจัดทำร่างสัญญาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ การแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือก การเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน

๓.๑.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๑๕๗/๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี

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

(๑) การจัดทำข้อเสนอ: ผู้ยื่นข้อเสนอจัดทำข้อเสนอให้ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในเอกสาร RFP โดยแบ่งเป็น ๓ ซอง ดังนี้

- ซองที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิค
- ซองที่ ๒ ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน
- ซองที่ ๓ ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(๒) ขอบเขตงาน แบ่งเป็น

- ระยะที่ ๑ : ออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหา ติดตั้ง ทดสอบระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) และทดลองเดินรถไฟฟ้า โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน ๓ ปี ๓ เดือน เว้นแต่ได้รับการขยายระยะเวลาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

/ระยะที่ ...

■ ระยะที่ ๒ : การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา เป็นระยะเวลา ๓๐ ปี นับจากวันที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้เริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าจนสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน โดยเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสาร

(๓) อัตราค่าโดยสาร

กำหนดอัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิงในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ เริ่มต้นที่ ๑๔ บาท และสูงสุดไม่เกิน ๔๒ บาท โดยการปรับอัตราค่าโดยสารจะปรับตามดัชนีราคาผู้โดยสาร และการปรับแต่ละครั้งจะต้องมีระยะห่างไม่น้อยกว่า ๒๔ เดือน ซึ่งเป็นอัตราที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับอัตราและการปรับค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการแล้ว นอกจากนี้ยังได้กำหนดต้องจัดให้มีตั๋วร่วมกับระบบรถไฟฟ้าอื่นๆ สอดคล้องกับระบบตั๋วร่วมที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรอยู่ระหว่างการดำเนินงานด้วย

(๔) ตัวชี้วัด (KPI) ผลการให้บริการ

กำหนดให้มีตัวชี้วัด (KPI) เพื่อตรวจสอบผลการให้บริการเดินรถไฟฟ้า พร้อมทั้งกำหนดเป็นเงื่อนไขผูกพันกับการจ่ายเงินสนับสนุนรายปีเพื่อให้เกิดการกระตุ้นการพัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

(๕) ส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติม

นอกเหนือจากส่วนแบ่งรายได้ที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะพิจารณาแบ่งให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามที่เห็นสมควรแล้ว เอกสาร RFP ยังกำหนดว่าในกรณีที่เมื่อเปิดให้บริการเดินรถแล้วหากปรากฏว่า มีปริมาณผู้โดยสารมากกว่าที่ประมาณการไว้อย่างมีนัยสำคัญ (สูงเกินกว่าร้อยละ ๓๐ ของประมาณการ) ผู้รับสัมปทานจะต้องแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเพิ่มเติมในอัตราที่กำหนดด้วย

๓.๑.๓ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนสัมปทานการลงทุนออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๙ และได้จำหน่ายเอกสาร RFP ระหว่างวันที่ ๖ กรกฎาคม – ๕ สิงหาคม ๒๕๕๙ โดยมีผู้ซื้อเอกสาร RFP จำนวน ๑๖ ราย

๓.๑.๔ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดการประชุมชี้แจงโครงการเพื่อชี้แจงรายละเอียดและประเด็นที่ควรทราบเกี่ยวกับโครงการ หรือเกี่ยวกับงานในสัญญา และการคัดเลือก เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๙ ณ สำนักงานการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมทั้งให้ผู้ยื่นข้อเสนอที่ต้องการให้อธิบายหรือชี้แจงประเด็นใดๆ เกี่ยวกับเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน สามารถขอคำชี้แจงนั้นโดยเขียนคำถามตามแบบฟอร์มแล้วส่งทางโทรสารได้โดยสิ้นสุดการรับคำถามในวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๙ ต่อมาคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้พิจารณาข้อชี้แจงต่อประเด็นคำถามของผู้ซื้อเอกสาร RFP และประเด็นที่เห็นควรจัดทำเป็นเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนเพิ่มเติม (RFP Addendum) โดยได้จัดส่งให้ผู้ซื้อเอกสาร RFP เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำข้อเสนอ ประกอบด้วย RFP Addendum จำนวน ๓ ฉบับ และข้อชี้แจงต่อประเด็นคำถามของผู้ซื้อเอกสาร RFP จำนวน ๓ ฉบับ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ทยอยส่งสำเนาคำชี้แจง ให้แก่ผู้ซื้อเอกสาร RFP ทุกราย ภายในวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๙ ทราบโดยทั่วกันตามกำหนดแล้ว

/๓.๑.๕ เมื่อถึง ...

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 ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

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

คณะกรรมการรับซองเอกสารข้อเสนอ ได้ตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของเอกสารที่ไม่ปิดผนึก ซึ่งประกอบด้วย หนังสือมอบอำนาจและหลักประกันซอง พบว่าเอกสารของผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองรายถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสาร RFP

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

(๑) ข้อเสนอซองที่ 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) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๕ ของคะแนนรวมทั้งหมด ผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านเกณฑ์การประเมินผลทั้งหมดดังกล่าว จะเป็นผู้มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะได้รับการพิจารณาซองข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนต่อไป

(๒) ข้อเสนอซองที่ ๒ ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน ประเมินผลโดยวิเคราะห์หามูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ (Net Present Value: NPV) ซึ่งเป็นเงินตอบแทนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหักด้วยจำนวนเงินสนับสนุนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะขอรับจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งต้องไม่เกินวงเงิน ๒๐,๑๓๕ ล้านบาท และทยอยจ่ายให้

/หลังจาก ...

หลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้วเป็นรายปี ในระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี โดยผู้ที่มี NPV ของผลประโยชน์สูงที่สุด จะเป็นผู้ที่ผ่านการประเมินสูงสุด

(๓) ข้อเสนอซองที่ ๓ ข้อเสนออื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ จะเปิดซองที่ ๓ เฉพาะของผู้ยื่นข้อเสนอที่ชนะการคัดเลือกแล้วเท่านั้น และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสงวนสิทธิ์ที่จะพิจารณาข้อเสนอซองที่ ๓ หรือไม่ก็ได้

๓.๑.๗ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๐/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ได้เปิดซองเอกสารข้อเสนอ ซองที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิค โดยได้เชิญผู้แทนผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองราย เข้าร่วมตรวจสอบความเรียบร้อยของซองเอกสารข้อเสนอก่อนการเปิดซอง และร่วมในการเปิดซองเอกสารข้อเสนอ โดยคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาผลการประเมินเอกสารข้อเสนอซองที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิค และได้มีมติรับรองผลการประเมินเอกสารข้อเสนอ ซองที่ ๑ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ซึ่งปรากฏว่า ผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองรายผ่านการพิจารณาด้านคุณสมบัติและเทคนิคตามหลักเกณฑ์

๓.๑.๘ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ได้เปิดซองเอกสารข้อเสนอซองที่ 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	๑,๒๙๓	๒๐,๗๐๗	๒๒,๐๐๐	-	๒๗,๐๔๗	๒๗,๐๔๗
Railway Systems	๑๔,๘๑๙	๗,๔๒๑	๒๒,๒๔๐	๑๙,๑๑๖	๗,๙๗๓	๒๗,๐๘๙
Total Civil and Railway System	๑๖,๑๑๒	๒๘,๑๒๘	๔๔,๒๔๐	๑๙,๑๑๖	๓๕,๐๒๐	๕๔,๑๓๖
Consultants Fee	-	๑,๕๒๔	๑,๕๒๔	-	๑,๕๒๔	๑,๕๒๔
Grand Total	๑๖,๑๑๒	๒๙,๖๕๒	๔๕,๗๖๔	๑๙,๑๑๖	๓๖,๕๔๔	๕๕,๖๖๐
Import Resource : Local Content						
Civil Work	๖%	๙๔%	๑๐๐%	๐%	๑๐๐%	๑๐๐%
Railway Systems	๖๗%	๓๓%	๑๐๐%	๗๑%	๒๙%	๑๐๐%

/(๒) แผนธุรกิจ ...

(๒) แผนธุรกิจและแผนการเงิน

สมมติฐานที่ใช้ประมาณการ	BSR JV	BEM
เงินลงทุนเริ่มแรก (ล้านบาท)	๔๕,๗๖๔	๕๔,๐๐๐
ต้นทุนทางการเงินเฉลี่ย (ร้อยละ)	๗	๗.๕
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ MLR (ร้อยละ)	๕.๕	๕.๕ – ๘.๕
Equity IRR (ร้อยละ)	๑๐.๓	๑๓.๐
ปริมาณผู้โดยสาร (เที่ยว/วัน)	ปีที่ ๑ = ๑๙๙,๐๕๔ ปีที่ ๓๐ = ๘๗๕,๕๐๓	ปีที่ ๑ = ๒๗๗,๓๘๗ ปีที่ ๓๐ =๗๓๕,๖๕๐
รายได้เชิงพาณิชย์ (ร้อยละ)	๑๐	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	๒,๒๕๐.๐๐	๒,๒๕๐.๐๐	๒,๒๕๐.๐๐	๒,๒๕๐.๐๐	๒,๒๕๐.๐๐	๒,๒๕๐.๐๐	๒,๒๕๐.๐๐	๒,๒๕๐.๐๐	๒,๒๕๐.๐๐	๒,๒๕๐.๐๐
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 ๒,๒๕๐ ล้านบาท รวมเป็นเงิน ๒๒,๕๐๐ ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ๑๙,๙๗๔.๙๔ ล้านบาท ซึ่งอยู่ในกรอบวงเงินสนับสนุน ๒๐,๑๓๕ 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	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗
ปีที่	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
ขอรับเงินสนับสนุน	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗
ปีที่	๒๑	๒๒	๒๓	๒๔	๒๕	๒๖	๒๗	๒๘	๒๙	๓๐
ขอรับเงินสนับสนุน	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗	๖,๖๕๒.๓๗

BEM ขอรับเงินสนับสนุนตลอด ๓๐ ปี ปีละ ๖,๗๕๒.๓๗ ล้านบาท รวมเป็นเงิน ๑๙๙,๕๗๑.๑๐ ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ๑๔๔,๔๘๑.๓๘ ล้านบาท ซึ่งเกินกว่ากรอบวงเงินสนับสนุนที่กำหนด และไม่ได้เสนอผลตอบแทนแก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๓.๒ **ผลการคัดเลือก**

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

(๑) ข้อเสนอที่ ๑ สร้างส่วนต่อขยายแยกออกจากเส้นทางสายหลัก (Spur-line) เพื่อเชื่อมต่อและบริการเดินรถไฟฟ้าระหว่างสถานีของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี สู่ใจกลางเมืองทองธานี (Shuttle services) ระยะทางประมาณ ๒.๘ กิโลเมตร ซึ่งประกอบด้วย ๒ สถานี ทางแยกนี้จะแยกออกจากสถานีศรีรัช

(๒) ข้อเสนอที่ ๒ ปรับเปลี่ยนผลตอบแทนที่จะให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่เสนอในซองที่ ๒ ให้เป็นการแบ่งรายได้เป็นร้อยละของรายได้จากค่าโดยสาร

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

/รายละเอียด ...

รายละเอียดซองที่ ๓ ภายหลังจากการเจรจาต่อรองในส่วนของสัญญาหลักกับผู้ยื่นข้อเสนอแล้วเสร็จ ในชั้นนี้จึงพิจารณาเฉพาะรายละเอียดและเงื่อนไขของโครงการตามที่กำหนดไว้ในเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (Request for Proposal: RFP)

นอกจากนี้ BSR JV ได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ขอให้คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ พิจารณาข้อเสนอซองที่ ๓ เพื่อให้ได้ข้อสรุปสำหรับการจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุน และการดำเนินโครงการสำเร็จตามวัตถุประสงค์

๓.๓ ผลการเจรจาต่อรองกับผู้ผ่านการประเมินสูงสุด

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

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

(๒) กลุ่มการเงิน เพื่อเจรจาต่อรองประเด็นด้านการเงินและผลตอบแทนเพิ่มเติม

(๓) กลุ่มกฎหมาย เพื่อเจรจาต่อรองประเด็นด้านเงื่อนไขในร่างสัญญาร่วมลงทุนในประเด็นต่างๆ เช่น การให้บริการเดินรถไฟฟ้าก่อนกำหนด (เกี่ยวกับ Substantial Commissioning Certificate) การขอเยียวยาและลดผลกระทบต่อผู้รับสัมปทานจากการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้า การเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นและการคงอยู่ของหนังสือรับรองของผู้ยื่นข้อเสนอ การเปลี่ยนแปลงงานและเงื่อนไขการชดเชย ผลของการเลิกสัญญา มูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) เหตุผิดสัญญาโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ข้อเสนอซองที่ ๓ ของ BSR JV เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น นิติบุคคลที่เข้าแทนที่ และความรับผิดชดใช้ค่าเสียหาย เป็นต้น

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

/(๑) ข้อสรุป ...

(๑) ข้อสรุปการเจรจาด้านเทคนิคงานระบบรถไฟฟ้า

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 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะคืนเงินสนับสนุนที่กันไว้ 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 ยืนยันการจัดหาเครื่องจำหน่ายตั๋วที่รับธนบัตรจะเป็นไปตามข้อกำหนด RFP เล่ม ๔ Part ๓ AFC	เป็นไปตามข้อเสนอของ BSR JV โดยทุกสถานีต้องมีเครื่องจำหน่ายตั๋วที่รับธนบัตรได้อย่างน้อย ๑ ตู้

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

/ข้อเสนอ ...

ข้อเสนอ BSR JV ครั้งที่ ๑ (ตามซอง ๒)	คณะกรรมการฯ 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 - ๒๐ : ๓% ปีที่ ๒๑ - ๓๐ : ๔% <u>หมายเหตุ</u> – ไม่รวมส่วนแบ่งรายได้คงที่ตามข้อเสนอของ BSR JV	BSR JV เสนอเปลี่ยนจาก “แบ่งจ่ายให้ รฟม. แบบ Fixed Amount” เป็น “ร้อยละของรายได้ค่าโดยสาร” มี ๒ ทางเลือก ดังนี้ <u>ทางเลือกที่ ๑</u> ปีที่ ๑๑ - ๓๐ : ๐.๐๙๒๕% หรือ <u>ทางเลือกที่ ๒</u> ปีที่ ๑๑ - ๑๕ : ๐.๐๕% ปีที่ ๑๖ - ๒๐ : ๐.๐๗% ปีที่ ๒๑ - ๒๕ : ๐.๐๙% ปีที่ ๒๖ - ๓๐ : ๐.๑๒%	๑. BSR JV ไม่เสนอส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติม ๒. คณะกรรมการฯ ไม่รับพิจารณาการเสนอเปลี่ยนจาก “แบ่งจ่ายให้ รฟม. แบบ Fixed Amount” เป็น “ร้อยละของรายได้ค่าโดยสาร” โดยสรุปผลตอบแทนที่ให้ รฟม. เป็นไปตามข้อเสนอเดิมของ BSR JV ในซองที่ ๒ คือ แบ่งจ่ายให้ รฟม. เป็นรายปีรวมทั้งสิ้น ๒๕๐ ลบ.

(๓) ข้อสรุปการเจรจาด้านเงื่อนไขในร่างสัญญาร่วมลงทุน

(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) การขอเยียวยาและลดผลกระทบต่อผู้รับสัมปทานจากการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้าโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ข้อยุติตามมติคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 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 ขอให้มีมาตรการเยียวยาเพื่อลดผลกระทบจากความเสียหายที่ BSR JV จะได้รับจากการส่งมอบพื้นที่ล่าช้าหรือส่งมอบไม่ครบถ้วน 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) แล้วจะไม่มีการคิดค่าปรับในช่วงที่มีการขยายระยะเวลาตามที่คู่สัญญาเห็นชอบร่วมกันออกไปเพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายที่ผู้รับสัมปทานได้รับเนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย 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./ หนังสือรับรองสิ้นผล IFF : ๑. < ๕๑% ต้องขออนุมัติ รฟม. ๒. >= ๕๑% แจ้ง รฟม. เพื่อทราบ หนังสือรับรองสิ้นผลเมื่อได้เข้า IFF IPO : ๑. < ๕๑% ต้องขออนุมัติ รฟม. ๒. >= ๕๑% แจ้ง รฟม. เพื่อทราบ หนังสือรับรองสิ้นผลเมื่อได้เข้า IPO
๒. ระยะที่ ๒ (เดินรถ)	แจ้ง รฟม. เพื่อพิจารณา	PP : >= ๕๑% แจ้ง รฟม. เพื่อทราบ IFF : แจ้ง รฟม. เพื่อทราบ/ หนังสือรับรองสิ้นผล IPO : แจ้ง รฟม. เพื่อทราบ/ หนังสือรับรองสิ้นผล

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. สิทธิในการสั่งการ	รฟม./ผู้รับสัมปทาน	รฟม./ผู้รับสัมปทาน
๒. ชดเชยขยายเวลา	ผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอชดเชย	ผู้รับสัมปทานมีสิทธิ์ขอชดเชย
๓. ชดเชยเป็นเงิน	ผู้รับสัมปทานไม่มีสิทธิขอชดเชย	ผู้รับสัมปทานมีสิทธิ์ขอชดเชย

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 เนื่องจากเป็นการเลิกสัญญาเพราะความผิดของผู้รับสัมปทาน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีสิทธิเลือกชดเชยบนพื้นฐานของระบบ Monorail ที่ผู้รับสัมปทานเสนอ โดยหากเป็นการเลิกสัญญาในระยะที่ ๑ การชดเชยจะคำนวณตามมูลค่าทางบัญชี (Book Value) (แต่ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost)) หากเป็นการเลิกสัญญาในระยะที่ ๒ จะเลือกชดเชยตามมูลค่าที่ต่ำกว่าระหว่างมูลค่าทางบัญชี (Book Value) หรือมูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value)

/โดยผู้รับสัมปทาน ...

โดยผู้รับสัมปทานไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายอื่นๆ ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยยังมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มเติม โดยในส่วนการชดเชยค่างานโยธาจะไม่เกินวงเงินสนับสนุน

(๓.๕.๓) กรณีที่ ๓ : การเลิกสัญญาเนื่องจากความผิดของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือการเลิกสัญญาตามเหตุที่กฎหมายกำหนด หรือการสั่งการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงไม่มีสิทธิเลือกชดเชย แต่ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ต้องดำเนินการให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถสืบสิทธิของผู้รับสัมปทานในฐานะผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่างๆ ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่าเดิม เพื่อให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการโครงการต่อไปได้ 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 ส่วนงานอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว 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 อุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวตามที่สั่งซื้อ หรือว่าจ้าง หรือปฏิบัติการแล้วเสร็จ ตามสิทธิในสัญญานี้ที่เหลืออยู่ (ไม่รวมถึงสิทธิในการรับเงินสนับสนุนภายใต้สัญญานี้) ณ วันที่วัดมูลค่า โดยหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณเพื่อให้ได้มาซึ่งมูลค่าดังกล่าวจะดำเนินการโดยที่ปรึกษาการเงินอิสระและ/หรือผู้ประเมินราคาอิสระที่มีชื่อเสียงที่ได้รับแต่งตั้งเป็นการเฉพาะเพื่อการนี้โดยคู่สัญญา ทั้งนี้ ที่ปรึกษาและ/หรือผู้ประเมินนั้นจะคำนวณทรัพย์สินข้างต้นตามหลักการประเมินมูลค่าที่ใช้ในตลาดสำหรับกิจการประเภทรถไฟฟ้า"

(๓.๗) เหตุผิดสัญญาโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมาจากกรณีการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างอย่างมีนัยสำคัญ หรืออัตราค่าโดยสารไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญา หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสิ้นสภาพ หรือไม่มีองค์กรอื่นใดเข้ามาแทนที่

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

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

(๓.๙) ข้อเสนอของที่ ๓ ของ BSR JV ตามมติที่ประชุม ครั้งที่ ๖/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เห็นชอบให้ข้อเสนอของที่ ๓ ของ BSR JV เป็นส่วนหนึ่งของสัญญานี้ เมื่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ดำเนินการตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไปเรียบร้อยแล้ว 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 ของธนาคารพาณิชย์ไทยขนาดใหญ่สี่ธนาคารสูงกว่าร้อยละ 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) ความรับผิดชดใช้ค่าเสียหาย ในกรณีทรัพย์สินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสื่อมค่า ให้ยกเว้นกรณีการเสื่อมค่าจากการใช้งานตามปกติ เนื่องจากไม่ใช่ค่าเสียหาย

๓.๓.๓ ผลการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕

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

/(๑) รับรอง ...

(๑) รับรองผลการคัดเลือกกลุ่มบริษัท BSR JV เป็นผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี

(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 ๒,๒๕๐ ล้านบาท โดยจ่ายเท่ากันทุกปี ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่ได้อนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชน โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้วและแบ่งจ่ายเป็นรายปี เป็นระยะเวลาไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี จึงเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณตามนัยมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และนอกจากนี้ จะต้องถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ โดยต้องขอยกเว้นกรณีผูกพันเกิน ๕ ปีด้วย

๓.๔ การปรับปรุงร่างสัญญาร่วมลงทุน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ในข้อ ๑.๓ และการเจรจาเพิ่มเติม

๓.๔.๑ การพิจารณาปรับปรุงร่างสัญญาตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นควรให้ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ร่วมหารือกับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อดำเนินการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ และหาข้อสรุปแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม และเสนอคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ต่อไป

(๒) นายเข็มชัย ชุติวงศ์ รองอัยการสูงสุด เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ประชุมร่วมกัน เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๐ เวลา ๑๖.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๗๐๒ สำนักงานอัยการสูงสุด โดยที่ประชุมได้พิจารณาการแก้ไขเพิ่มเติมร่างสัญญาร่วมลงทุนในประเด็นข้อเสนอของที่ ๓ ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี จนได้ข้อสรุป เพื่อเสนอคณะกรรมการคัดเลือกฯ ต่อไป

(๓) คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้พิจารณาการแก้ไขเพิ่มเติมร่างสัญญาร่วมลงทุน ในประเด็นข้อเสนอของที่ ๓ ตามข้อสรุปการประชุมร่วมระหว่างสำนักงานอัยการสูงสุด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว และได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขเพิ่มเติมร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ประเด็นข้อเสนอของที่ ๓ เป็น ดังนี้

/(๓.๑) เพิ่มเติม ...

(๓.๑) **เพิ่มเติมนิยามคำว่า "ข้อเสนอซองที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) *และที่เพิ่มเติม*" ในร่างสัญญาข้อ ๑ ดังนี้**

ข้อเสนอซองที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) และที่เพิ่มเติม หมายถึง ข้อเสนอซองที่ ๓ ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ซึ่งผู้รับสัมปทานยื่นต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามหนังสือที่ BSR-P-๐๐๑/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ หนังสือที่ ๐๕๐/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ และใบรับซองเอกสารข้อเสนอฯ ลำดับที่ ๑ ลงวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ เพื่อยื่นข้อเสนอของโครงการเกี่ยวกับส่วนต่อขยาย (Spur Line) ที่แยกออกจากเส้นทางสายหลักโดยเชื่อมต่อกับสถานีศรีรัช (PK ๑๐) เข้าสู่ใจกลางเมืองทองธานี เป็นระยะทางประมาณ ๒.๘ กิโลเมตร จำนวนสถานี ๒ สถานี (ข้อเสนอที่ ๑) และข้อตกลงเพิ่มเติมตามหนังสือ BTS.๑๔๒๔/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เรื่องข้อเสนอซองที่ ๓ ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี ทั้งนี้ ไม่รวมข้อเสนอเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนผลตอบแทนที่จะให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อเสนอที่ ๒)

(๓.๒) **ร่างสัญญาข้อ ๓๖.๙**

ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานภายในกำหนดเวลาของงานในระยะที่ ๑ ผู้รับสัมปทานตกลงผูกพันตามข้อเสนอซองที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) และที่เพิ่มเติม คู่สัญญาตกลงจะดำเนินการให้ถูกต้องตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนโดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด และผู้รับสัมปทานตกลงยินยอมดำเนินการอย่างน้อยภายใต้เงื่อนไขตามที่ได้เสนอไว้ในข้อเสนอดังกล่าว ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะต้องเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ และในกรณีที่มีความจำเป็นที่ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญานี้ คู่สัญญาต้องมาเจรจาเงื่อนไขต่างๆ ที่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมใหม่ แต่ต้องไม่ทำให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้รับสิทธิตามสัญญาน้อยกว่าที่ได้รับอยู่เดิม

หากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเห็นว่าข้อเสนอดังกล่าวไม่มีความเหมาะสม หรือไม่สอดคล้องกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในภาพรวม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีสิทธิยุติการดำเนินการเกี่ยวกับข้อเสนอดังกล่าว

(๓.๓) **แก้ไขร่างสัญญาข้อ ๓๘**

ตัดเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๑๑ ออก โดยเพิ่มเติมข้อความว่า "เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๑๑ ไม่ใช้"

โดยให้ดำเนินการตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ต่อไป ทั้งนี้ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้เชิญ BSR JV เข้าร่วมประชุมรับทราบการแก้ไขเพิ่มเติมร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ประเด็นข้อเสนอซองที่ ๓ ข้างต้น เรียบร้อยแล้ว

/๓.๔.๒ **การเจรจา** ...

๓.๔.๒ **การเจรจาผลตอบแทนเพิ่มเติม**

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้รับทราบผลการพิจารณากรณีการชำระภาษีมูลค่าเพิ่มจากกรมสรรพากร ว่ากรณีกิจการให้บริการขนส่งในราชอาณาจักร ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม และผู้รับสัมปทานมีรายรับจากกิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีซื้อที่เกี่ยวกับทรัพย์สินนั้นไม่สามารถนำมาหักออกจากภาษีขายในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มได้ เมื่อมีการโอนทรัพย์สินให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จึงไม่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา๓๕ จึงเห็นว่าผลการพิจารณาของกรมสรรพากรดังกล่าวอาจส่งผลให้ BSR JV ได้รับประโยชน์เพิ่ม จึงได้เจรจาต่อรองให้ BSR JV พิจารณาเสนอผลตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเพิ่มเติมจากข้อเสนอเดิม และมอบหมายให้ที่ปรึกษาของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยรับไปปรับปรุงการคำนวณผลตอบแทนทางการเงินของเอกชนเพื่อประกอบการเจรจาด้วย อย่างไรก็ตาม BSR JV ได้ยืนยันคงผลตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามข้อเสนอเดิม เนื่องจาก BSR JV ได้ทบทวนการวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุนให้สอดคล้องกับผลการพิจารณาของกรมสรรพากรในประเด็นภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีมูลค่าเพิ่ม สรุปได้ว่า BSR JV จะมีภาระภาษีเพิ่มเติมจากเดิมส่งผลให้ผลตอบแทนการลงทุนต่ำกว่าที่คาดหมายไว้ ประกอบกับโครงการเป็นเส้นทางสายใหม่ด้วย BSR JV จึงมีความเสี่ยงสูงทั้งในด้านการลงทุน การบริหารจัดการก่อสร้าง และจำนวนผู้โดยสารในอนาคต โดยที่ปรึกษาของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รายงานว่าข้อชี้แจงของ BSR JV สามารถยอมรับได้และสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนของที่ปรึกษา ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติรับทราบแล้ว

๓.๕ **การดำเนินการตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖**

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ดำเนินการตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยนำผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาแล้ว โดยมีผลการพิจารณา ดังนี้

๓.๕.๑ **การพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ.**

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ พิจารณาแล้วเห็นว่าคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้แก้ไขสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยไม่นำข้อเสนอซองที่ ๓ เป็นเอกสารแนบท้ายสัญญา ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ แล้ว โดยการแก้ไขดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อผลการคัดเลือกเอกชนและภาระการเงินการคลังภาครัฐตามที่เคยได้พิจารณาก่อนหน้านี้ จึงไม่มีความเห็นเพิ่มเติมจากที่กระทรวงคมนาคมได้ประมวลเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วตามข้อ ๑.๒ โดยสรุปสาระสำคัญความเห็นเดิมของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้ ดังนี้

/(๑) ไม่ขัดข้อง ...

(๑) ไม่ขัดข้องกับผลการคัดเลือกเอกชนของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ที่ให้กิจการร่วมค้า BSR JV เป็นผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และเงินสนับสนุนค่างานโยธาที่จะจ่ายแก่ BSR JV อยู่ในกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙

(๒) เห็นด้วยกับข้อเสนอของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ที่ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่อหนี้ผูกพันข้ามปี ตามนัยมาตรา ๒๓ วรรค ๔ แห่งพระราชบัญญัติวิธีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และอนุมัติการขอยกเว้นการถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เกี่ยวกับการผูกพันงบประมาณล่วงหน้าเกินกว่า ๕ ปี และมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ ให้ทยอยจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี หลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้ว และแบ่งจ่ายในระยะเวลาไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี และสอดคล้องกับผลการหารือร่วมกันกับแหล่งเงินและรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนระหว่างกระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ ตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย ซึ่งจะช่วยจำกัดภาระทางการเงินการคลังของประเทศในการลงทุนโครงการดังกล่าวในช่วง ๓๐ ปี ไม่เกินกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนเป็นเงินสนับสนุนค่างานโยธา

(๓) เพื่อลดความเสี่ยงจากการส่งมอบพื้นที่ล่าช้าและอาจเกิดภาระทางการเงินการคลังแก่ภาครัฐในอนาคตได้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยควรเร่งจัดทำแผนการส่งมอบพื้นที่และมีกลไกในการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สามารถส่งมอบพื้นที่ได้ตามแผนดังกล่าว ซึ่งจะทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี สามารถก่อสร้างและเปิดให้บริการได้ตามกำหนด

(๔) เพื่อประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาแนวทางการจัดเก็บค่าโดยสารและการกำหนดอัตราค่าโดยสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และโครงการอื่นๆ ให้สอดคล้องกัน เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) และการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมควรกำกับติดตามการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนการที่กำหนดด้วย

๓.๕.๒ **การพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด**

สำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาตรวจร่างสัญญาฉบับที่แก้ไขดังกล่าวเสร็จแล้ว และขอเรียนว่า แม้ตามสัญญาข้อ ๓๘ จำกำหนดให้เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๑๑ ข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) และที่เพิ่มเติม เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาและมีผลผูกพันเช่นเดียวกับสัญญานี้ก็ตาม แต่ตามร่างสัญญาข้อ ๓๖.๙ ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดได้เคยตรวจพิจารณาแล้วตามหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๔๒๔๕ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๐ ก็ได้มีการกำหนดเงื่อนไขไว้ในร่างสัญญาข้อ ๓๖.๙ อันเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนไว้ว่า ข้อเสนอของผู้รับสัมปทานดังกล่าวยังไม่มีผลผูกพันคู่สัญญาจนกว่าคู่สัญญาจะได้ดำเนินการตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายเกี่ยวกับข้อเสนอของที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) และที่เพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๑๑ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว จึงจะผูกพันเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา นอกจากนี้ เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้รับสัมปทานตกลงผูกพันตามข้อเสนอของที่ ๓ เฉพาะที่เกี่ยวกับ

/ส่วนต่อขยาย ...

ส่วนต่อขยาย (ข้อเสนอซองที่ ๓) เท่านั้น ไม่รวมถึงข้อเสนอที่ ๒ (ผลประโยชน์ตอบแทนที่จะให้กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) ในข้อเสนอซองที่ ๓ ด้วย ซึ่งสอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมร่างสัญญาข้อ ๑ เกี่ยวกับนิยามของคำว่า "ข้อเสนอซองที่ ๓ (เฉพาะส่วนต่อขยาย) และที่เพิ่มเติม" ในครั้งนี้ ดังนั้น เพื่อให้ร่างสัญญานี้มีความชัดเจนและรัดกุมดียิ่งขึ้นสำนักงานอัยการสูงสุดจึงไม่มีข้อขัดข้องกับร่างสัญญาฯ ที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในข้อ ๑ ข้อ ๓๖.๙ และข้อ ๓๘ ดังกล่าว

ทั้งนี้ กิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (BSR JV) ได้ตกลงยอมรับร่างสัญญาสัมปทาน ที่ได้ปรับปรุงดังกล่าวด้วยแล้ว

๓.๖ **ข้อเสนอของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย**

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เห็นควรนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกและร่างสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบและก่อสร้างงานโยธาการจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูช่วงแคราย-มีนบุรี รวมทั้งอนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่อหนี้ผูกพันข้ามปี และขอยกเว้นการถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เกี่ยวกับการผูกพันงบประมาณล่วงหน้าเกินกว่า ๕ ปี และมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๕

๔. ข้อกฎหมาย

๔.๑ พระราชบัญญัติการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ กำหนดไว้ว่า

มาตรา ๔๐ ภายในสิบห้าวันนับแต่เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชน และผลการเจรจา และได้จัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกให้ร่วมลงทุนแล้วเสร็จ ให้คณะกรรมการคัดเลือกดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) นำผลการคัดเลือกเอกชนประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงาน โดยให้สำนักงานเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและภาระการเงินการคลังภาครัฐและส่งความเห็นและเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับผลการคัดเลือกเอกชนจากคณะกรรมการคัดเลือก และ

(๒) ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการให้แล้วเสร็จและเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ตรวจพิจารณาแล้วต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

มาตรา ๔๑ เมื่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดได้รับความเห็นและเอกสาร พร้อมกับร่างสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๔๐ แล้ว ให้พิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดแล้วนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาภายในสามสิบวัน

/มาตรา ๔๒ ...

มาตรา ๔๒ เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ภาระการเงินการคลังของภาครัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด ตลอดจนความเห็นของรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดแล้ว หากคณะรัฐมนตรีไม่เห็นด้วย ให้ส่งเรื่องคืนรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อแจ้งคณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาทบทวน โดยให้นำมาตรา ๔๐ – ๔๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม แล้วนำผลการพิจารณาเสนอให้คณะรัฐมนตรีตัดสินชี้ขาด

เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนต่อไป

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

๔.๓ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เรื่อง การปรับปรุงแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ว่า การผูกพันงบประมาณล่วงหน้า ควรกำหนดระยะเวลาไว้ไม่เกินกว่า ๕ ปี

๕. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๕.๑ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ดำเนินการปรับปรุงร่างสัญญาร่วมลงทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเอกสารข้อเสนอซองที่ ๓ ตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑.๓ โดยได้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจนได้ข้อสรุปร่วมกันแล้ว และได้ดำเนินการครบถ้วนตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้จัดส่งผลการเจรจาและร่างสัญญาที่ได้ปรับปรุงให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานอัยการสูงสุด และทั้ง ๒ หน่วยงานได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ต่อไป

๕.๒ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ ตามข้อ ๑.๑ ได้อนุมัติการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี โดยได้อนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนเป็นเงินสนับสนุนค่างานโยธา ในวงเงินไม่เกิน ๒๐,๑๓๕ ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี (กำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี) ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาอนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ตามมาตรา ๒๓ วรรค ๔ ตามข้อ ๔.๒ รวมทั้งยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เกี่ยวกับการผูกพันงบประมาณล่วงหน้าเกินกว่า ๕ ปี และมาตรการที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

/๕.๓ กระทรวงคมนาคม ...

๕.๓ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๕.๓.๑ กำหนดแนวทางในการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้รับสัมปทานให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ กรณีที่มีปัญหาในการประสานงาน ให้นำเสนอกระทรวงคมนาคมโดยเร็ว เพื่อจะได้ยกระดับเป็นการประสานงานระดับกระทรวง (กรณีเป็นการใช้พื้นที่ของหน่วยงานของกระทรวงอื่น) หรือเร่งรัดการพิจารณาให้เข้าพื้นที่ (กรณีการใช้พื้นที่ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม)

๕.๓.๒ จัดเตรียมมาตรการบริหารความเสี่ยงเพื่อรองรับเหตุการณ์ต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างช่วงระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน เพื่อมิให้เกิดภาระด้านงบประมาณ รวมทั้งไม่ทำให้ราชการเสียหาย

๕.๓.๓ ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดให้มีการเชื่อมต่อระหว่างโครงการรถไฟฟ้าและระบบการขนส่งรูปแบบต่างๆ ให้มีความสมบูรณ์แบบไร้รอยต่อ เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย โดยกระทรวงคมนาคมจะได้เร่งรัดการใช้ระบบตั๋วร่วมและกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในภาพรวมอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มีกำหนดเวลาแล้วเสร็จที่สอดคล้องกันตามแผนงาน ต่อไป

๕.๓.๔ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดมาตรการบริหารจัดการจราจร การอำนวยความสะดวกต่อประชาชน และการประชาสัมพันธ์บริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด รวมทั้งให้กำกับดูแลให้ผู้รับสัมปทาน ดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัยเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง รวมทั้งให้ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๖.๑ ให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี ตามนัยมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอ

๖.๒ อนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในลักษณะการก่อหนี้ผูกพันข้ามปี ตามนัยมาตรา ๒๓ วรรค ๔ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เรื่องหลักเกณฑ์การก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ และมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถก่อหนี้ผูกพันล่วงหน้าเกินกว่า ๕ ปีได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำเนาถูกต้อง

(นางรสรินทร์ โยเจริญ)
เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์
โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๓๑๓ (วรายุฯ)