



กวด. 259
วันที่ 16.06.61
เวลา 16.04

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส28382
รับที่ : 59722/81
วันที่ : 16 ก.ค. 61 เวลา : 15:44
ส. 2 กลย

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๒๕๐

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ขอบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ เรื่อง ขออนุมัติหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชย
ค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และ
ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๓๒๔ ลงวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๕๙

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณที่ นร ๐๗๑๙.๑/๒๐๑๒๘ ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙
 ๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รพม ๐๑๗/๖๘๒
ลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๑
 ๔. สำเนาหนังสือคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๓๓๗๐
ลงวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๑
 ๕. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ที่ นร ๐๗๓๑.๑/๑๓๕๕๖ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๑
 ๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขอบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ เรื่อง
ขออนุมัติหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วง
หัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอ
คณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๙)
(เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศ)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ เรื่อง ขออนุมัติหลักเกณฑ์การคำนวณ
เงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และ
ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้

๑.๑ เห็นชอบตามความเห็นของสำนักงบประมาณ ที่เห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขและหลักเกณฑ์การคำนวณค่า K งานก่อสร้างสัญญาที่ ๑ - ๔ ได้เป็นกรณีพิเศษเฉพาะรายรวมทั้งมอบหมายให้สำนักงบประมาณเป็นผู้พิจารณาและวินิจฉัยการคำนวณเงินเพิ่มหรือเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้างตามเงื่อนไขของสัญญาดังกล่าวและหากการจ่ายเงินเพิ่มค่างานก่อสร้างดังกล่าวทำให้เกิดกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ก็ให้ถือว่าได้รับอนุมัติขยายกรอบวงเงินโครงการจากคณะรัฐมนตรีในครั้งนี้ด้วย ส่วนการจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมเพื่อเบิกจ่ายค่า K ให้แก่ผู้รับจ้าง ขอให้ใช้จ่ายจากเงินสำรองจ่าย (Provisional Sum) ของแต่ละสัญญา หรือจ่ายตามแหล่งที่มาของเงินค่าก่อสร้าง หรือที่สำนักงบประมาณวินิจฉัยแล้วแต่กรณี โดยเห็นควรให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยขอทำความตกลงกับสำนักงบประมาณอีกครั้งหนึ่ง ส่วนสัญญาที่ ๕ งานออกแบบจัดซื้อ ทดสอบและประกอบงานระบบราง หากมีใช้งานก่อสร้างก็ไม่สมควรนำเงื่อนไขและหลักเกณฑ์การคำนวณค่า K มาใช้ ดังนั้น ในขั้นนี้ จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะพิจารณาแก้ไขสัญญาที่ ๕ ตามขั้นตอนต่อไป และให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และประธานกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐไปพิจารณาดำเนินการ

๑.๒ ให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลหน่วยงานในสังกัดให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) รวมทั้งข้อกำหนดต่างๆ ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ (เรื่องการพิจารณาช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพงานก่อสร้าง) อย่างเคร่งครัด

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ ให้ครอบคลุมการพิจารณาเงินค่า K (Price Adjustment) ของสัญญาที่ ๕ (งานก่อสร้างระบบราง) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ เพื่อให้สามารถเบิกจ่ายเงินชดเชยดังกล่าวกับผู้รับจ้างตามเงื่อนไขของสัญญาได้ ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถเริ่มกระบวนการเบิกจ่ายค่า K ได้โดยเร็ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑

๓. สารสำคัญ และข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เสนอขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ เพื่อขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ เป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย เฉพาะในส่วนของการคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาที่ ๕ งานก่อสร้างระบบราง สรุปได้ ดังนี้

๓.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญาสัญญาที่ ๕ (งานออกแบบ จัดซื้อ ทดสอบและประกอบงานระบบราง) ว่าจ้าง บริษัท ข. การช่าง จำกัด (มหาชน) โดยสัญญากำหนดค่าดัชนีราคาฐานค่า K_0 ของเดือนเมษายน ๒๕๕๓ (๒๘ วันก่อนยื่นซองประกวดราคา) และผู้รับจ้างสามารถ

เรียกร้องขอเงินเพิ่มชดเชยค่า K ภายใน ๙๐ วัน นับจากวันที่ผู้ว่าจ้างออกหนังสือรับรอง Certificate of Completion ซึ่งเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ไม่ตรงตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒

๓.๒ ภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติตามข้อ ๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือถึงสำนักงานงบประมาณ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ชี้แจงเพิ่มเติมประเด็นเงื่อนไขและหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และ ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ สำหรับสัญญาที่ ๕ ว่า งานสัญญาที่ ๕ เป็นงานออกแบบและก่อสร้าง (Design and Construction) อันเป็นไปตามขอบเขตงานของสัญญา และได้มีการกำหนดเงื่อนไขหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K ไว้ในสัญญา ซึ่งมีผลผูกพันตามสัญญาที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ลงนามกับผู้รับจ้างแล้ว เช่นเดียวกับงานสัญญาที่ ๖ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมแล้ว เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๘ จึงเห็นควรพิจารณานำเงื่อนไขและหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ มาใช้กับงานสัญญาที่ ๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ต่อไป ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ส่งข้อมูลประกอบการพิจารณาของสำนักงานงบประมาณมาเป็นลำดับ

๓.๓ สำนักงานงบประมาณได้มีหนังสือถึงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙ แจ้งว่า สำหรับสัญญาที่ ๕ งานออกแบบ จัดซื้อ ทดสอบและประกอบงานระบบราง หากมีใช้งานก่อสร้างก็ไม่สมควรนำเงื่อนไขและหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K มาใช้ แต่เนื่องจากเป็นกรณีที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ลงนามกับผู้รับจ้างแล้ว ซึ่งหากมีการแก้ไขสัญญาจ้าง อาจมีข้อร้องเรียนและเรียกร้องค่าเสียหายได้ ดังนั้น หากพิจารณารายละเอียดของสัญญาที่ ๕ แล้ว พบว่า เป็นงานที่มีการปรับพื้นทางคอนกรีตเสริมเหล็กที่สามารถนำมาคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K ได้ ก็เห็นสมควรที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ ให้ถูกต้องเพื่อขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ เป็นกรณีพิเศษเฉพาะในส่วนของงานก่อสร้างเท่านั้น

๓.๔ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยพิจารณาในรายละเอียดแล้วยืนยันว่า งานสัญญาที่ ๕ มีส่วนที่เป็นงานก่อสร้าง คือ งานก่อสร้างปรับพื้นทางคอนกรีตเสริมเหล็กรองรับรางที่สามารถนำมาคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K ได้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ เพื่อขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ สำหรับงานสัญญาที่ ๕ ดังกล่าว เป็นกรณีพิเศษเฉพาะรายเฉพาะในส่วนของงานก่อสร้างเท่านั้น

๓.๕ กระทรวงคมนาคมพิจารณาข้อเสนอของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามข้อ ๓.๔ แล้ว ได้สั่งการให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม ดังนี้

๓.๕.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะต้องชี้แจงให้เห็นว่า งานสัญญาที่ ๕ มีส่วนที่เป็นงานก่อสร้างที่สามารถคำนวณค่า K (Price Adjustment) ตามความเห็นของสำนักงบประมาณในข้อ ๓.๓

๓.๕.๒ แสดงสัดส่วนเนื้องานที่จะสามารถคำนวณค่า K (Price Adjustment) ได้ ต่อสัดส่วนเนื้องานอื่นๆ

๓.๕.๓ กรณีการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเพื่อเปลี่ยนการกำหนดค่า K_0 ให้เป็นไปตามที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ในสัญญา จะทำให้รัฐเสียประโยชน์หรือไม่ โดยสมควรคำนวณจากฐานตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ มาประกอบการพิจารณาด้วย

๓.๖ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามข้อสั่งการของกระทรวงคมนาคมในข้อ ๓.๕ แล้ว สรุปได้ ดังนี้

๓.๖.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค และ ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ สัญญาที่ ๕ งานก่อสร้างระบบราง มีส่วนที่เป็นงานก่อสร้างที่สามารถคำนวณค่า K (Price Adjustment) ได้ คือ งานโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก (งานก่อสร้างพื้นทางคอนกรีตเสริมเหล็กรองรับราง)

๓.๖.๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ สัญญาที่ ๕ งานก่อสร้างระบบราง ได้พิจารณาสัดส่วนเนื้องานที่สามารถคำนวณค่า K (Price Adjustment) ได้ ต่อสัดส่วนเนื้องานอื่นๆ แล้ว ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	เนื้องานก่อสร้างทั้งหมด		ค่าก่อสร้างงานก่อสร้างพื้นทางคอนกรีตเสริมเหล็กรองรับราง	
	ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม	รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗	ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม	รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗
จำนวนเงิน (ม.ย. ๕๔-ก.ย. ๖๐)	๔,๐๕๑.๒๔๒๔	๔,๓๓๔.๘๒๙๔	๕๑๓.๕๔๑๔	๕๔๙.๔๘๙๓
สัดส่วนเนื้องานก่อสร้างพื้นทางคอนกรีตเสริมเหล็กรองรับรางต่อสัดส่วนเนื้องานทั้งหมด	ร้อยละ ๑๒.๖๘			

๓.๖.๓ การเปรียบเทียบการจ่ายเงินค่า K ระหว่างการกำหนดค่า K_0 ตามเงื่อนไขของสัญญา กับตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒

หน่วย : ล้านบาท

	งานก่อสร้างพื้นทางคอนกรีตเสริมเหล็กรองรับราง		
	กรณีคำนวณจากฐาน K_0 ตามเงื่อนไขสัญญาโครงการฯ (เดือน เม.ย. ๒๕๕๓)	กรณีคำนวณจากฐาน K_0 ตามมติ ครม. (เดือน ส.ค. ๒๕๕๓)	ผลต่างของค่า K โดยคำนวณจากฐาน K_0
ผลรวมค่า K ทั้งหมด (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	๓,๓๒๐๓	๕,๖๖๓๐	๒,๓๔๒๗
ผลรวมค่า K ทั้งหมด (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗)	๓,๕๕๒๗	๖,๐๕๙๔	๒,๕๐๖๗

/หมายเหตุ ...

- หมายเหตุ ๑. ค่า K_0 ตามสัญญาจ้างที่ ๕ กำหนดให้ใช้ของเดือน เม.ย. ๒๕๕๓
(๒๘ วัน ก่อนวันยื่นซองประกวดราคา/ยื่นซองประกวดราคาวันที่ ๒๙ เม.ย. ๒๕๕๓)
๒. ค่า K_0 ตามมติ ครม. กำหนดใช้ในเดือนที่เปิดซอง
สัญญาที่ ๕ เปิดซองวันที่ ๒๔ ส.ค. ๒๕๕๓
๓. ค่ารวมค่า K ตั้งแต่ค่างานงวดที่ ๑ (เดือน เม.ย. ๒๕๕๔) จนถึงงวดที่ ๗๘ (เดือน ก.ย. ๒๕๖๐)

จากตารางงานก่อสร้างพื้นทางคอนกรีตเสริมเหล็กรองรับราง เมื่อเปรียบเทียบผลรวมของค่า K โดยคำนวณจากฐาน K_0 ตามเงื่อนไขสัญญาโครงการฯ (เดือนเมษายน ปี ๒๕๕๓) แล้วมีค่าน้อยกว่าผลรวมของค่า K โดยคำนวณจากฐาน K_0 ตามมติคณะรัฐมนตรี (เดือน ส.ค. ปี ๒๕๕๓) เป็นจำนวนเงิน ๒.๓๔๒๗ ล้านบาท (หรือ ๒.๕๐๖๗ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗)) ดังนั้น การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอ จึงไม่ทำให้รัฐเสียประโยชน์

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ และ ๓

๔. มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ อนุมัติตามที่คณะกรรมการเฉพาะกิจพิจารณาแก้ไขปัญหาก่อสร้างเสนอ ทั้ง ๖ ข้อ ดังนี้

๔.๑ ให้นำสัญญาแบบปรับราคาได้มาใช้กับสัญญาที่ลงนามหลังวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๓๑ โดยมีเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงานก่อสร้าง สูตรและวิธีการคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้

๔.๒ ให้นำสัญญาแบบปรับราคาได้มาใช้ในการถาวร โดยมีเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงานก่อสร้าง สูตรและวิธีการคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้

๔.๓ งานจ้างเหมาก่อสร้างของรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น หน่วยงานอื่นที่มีกฎหมายบัญญัติให้มีฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ก็ให้นำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงานก่อสร้าง สูตรและวิธีการคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ไปใช้ด้วย ในกรณีที่จำเป็นต้องเพิ่มเงิน ให้ใช้เงินจากงบประมาณของรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น หน่วยงานอื่นที่มีกฎหมายบัญญัติให้มีฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานอื่นของรัฐนั้นเอง หรือจ่ายตามสัดส่วนแหล่งที่มาของเงินค่าก่อสร้างนั้น หรือตามที่สำนักงบประมาณจะพิจารณาวินิจฉัย แล้วแต่กรณี

๔.๔ เมื่อให้มีการนำสัญญาแบบปรับราคาได้มาใช้แล้ว มีผลทำให้ผู้ว่าจ้างต้องจ่ายเงินชดเชยเพิ่มขึ้น ทำให้เกินวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติ ก็ให้ถือว่าได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้ก่อนนี้ผูกพันเกินกว่างบประมาณ ตามนัยมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีการงบประมาณ และให้ส่วนราชการเจ้าของสัญญานั้นๆ ขอทำความตกลงเรื่องการเงินกับสำนักงบประมาณ

๔.๕ การพิจารณาคำนวณเงินเพิ่มหรือลด และการจ่ายเงินเพิ่มหรือเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้าง ตามเงื่อนไขของสัญญาแบบปรับราคาได้ ต้องได้รับการตรวจสอบและเห็นชอบจากสำนักงบประมาณ และให้ถือการพิจารณาวินิจฉัยของสำนักงบประมาณเป็นที่สิ้นสุด

๔.๖ มอบอำนาจให้สำนักงบประมาณทำการวินิจฉัยปัญหา ข้อหารือ และกำหนดแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมได้ตามความจำเป็นด้วย

(ตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ ได้กำหนดดัชนีราคาฐาน (ค่า K_0) ในเดือนที่เปิดซองประกวดราคาและการขอเงินเพิ่มค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้เป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างที่จะต้องเรียกร้องภายในกำหนด ๙๐ วัน นับตั้งแต่วันที่ผู้รับจ้างได้ส่งมอบงานงวดสุดท้าย หากพ้นกำหนดนี้ไปแล้ว ผู้รับจ้างไม่มีสิทธิจะเรียกร้องเงินเพิ่มค่างานก่อสร้างจากผู้ว่าจ้างได้อีกต่อไป และในกรณีที่ผู้ว่าจ้างจะต้องเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้าง ให้ผู้ว่าจ้างที่เป็นคู่สัญญารับเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้างโดยเร็ว หรือให้หักค่างานของงวดต่อไป หรือให้หักเงินจากหลักประกันสัญญาแล้วแต่กรณี)

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

การจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมเพื่อเบิกจ่ายเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K ให้แก่ผู้รับจ้าง จะใช้จ่ายจากเงินสำรองจ่าย (Provisional Sum) หรือจ่ายตามแหล่งที่มาของเงินค่าก่อสร้าง หรือที่สำนักงานประมาณวินิจฉัย แล้วแต่กรณี

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามขั้นตอนของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ โดยได้สอบถามความเห็นของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอความเห็น ดังนี้

๖.๑ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความเห็นว่าการทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ ให้หลักเกณฑ์การคำนวณค่า K ครอบคลุมงานสัญญาที่ ๕ (งานออกแบบ จัดซื้อ ทดสอบและประกอบงานระบบราง) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ นั้น เป็นการดำเนินงานที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการลงนามผูกพันสัญญากับผู้ประกอบการเอกชนแล้ว จนได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามสัญญา หากจะมีการแก้ไขสัญญาอาจมีข้อร้องเรียนและเรียกร้องค่าเสียหายได้ ดังนั้นคณะรัฐมนตรีจึงอาจพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นกรณีพิเศษเฉพาะงานก่อสร้างบางส่วน (งานที่มีการปรับพื้นที่ทางคอนกรีตเสริมเหล็ก) เพื่อมาคำนวณค่า K ได้ตามผลการพิจารณาของสำนักงานประมาณเมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ทั้งนี้ สำหรับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในระยะต่อไป เห็นควรให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการคำนวณเงินชดเชยค่า K รวมทั้งข้อกำหนดต่างๆ ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ และวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ อย่างเคร่งครัด และหากในกรณีที่มีความจำเป็นที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบก่อนลงนามผูกพันสัญญาต่อไป

๖.๒ สำนักงานประมาณมีความเห็นว่า การขออนุมัติหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่า K โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาที่ ๕ งานก่อสร้างระบบราง เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ที่แตกต่างไปจากหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจฯ ถือปฏิบัติตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ ประกอบกับ ขอบเขตงานของสัญญาได้กำหนดเงื่อนไขหลักเกณฑ์การคำนวณค่า K ไว้ในสัญญา ซึ่งเป็นข้อผูกพันตามสัญญาที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ลงนามกับผู้รับจ้างแล้ว จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขและหลักเกณฑ์การคำนวณค่า K ได้เป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย รวมทั้งมอบให้สำนักงานประมาณเป็นผู้พิจารณาและ

วินิจฉัยการคำนวณเงินเพิ่มหรือเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้างตามเงื่อนไขของสัญญาดังกล่าว และหากการจ่ายเงินเพิ่มค้างงานก่อสร้างดังกล่าว ทำให้เกินกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก็ให้ถือว่า ได้รับอนุมัติขยายกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในครั้งนี้ด้วย

ส่วนการจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมเพื่อเบิกจ่ายค่า K ให้แก่ผู้รับจ้าง ขอให้เบิกจ่ายจากเงินสำรองจ่าย (Provision Sum) ของแต่ละสัญญา หรือจ่ายตามแหล่งที่มาของเงินค่าก่อสร้าง หรือที่สำนักงานประมาณวินิจัยแล้วแต่กรณี โดยเห็นควรให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยขอทำความตกลงกับสำนักงานประมาณอีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ การดำเนินการรถไฟฟ้าในอนาคต ขอให้ รฟม. นำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงานก่อสร้าง สูตร และวิธีการคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้มาใช้ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ อย่างเคร่งครัด โดยกรณีพิจารณาแล้วเห็นว่า จำเป็นต้องขอยกเว้นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนดำเนินการต่อไป

๗. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติตามข้อ ๑ อนุมัติเงื่อนไขและหลักเกณฑ์การคำนวณค่า K งานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาที่ ๑ - ๔ โดยยังไม่อนุมัติในส่วนของสัญญาที่ ๕ (งานก่อสร้างระบบราง) เนื่องจากในขณะนั้นเห็นว่า งานสัญญาที่ ๕ เป็นส่วนของงานออกแบบจัดซื้อ ทดสอบและประกอบงานระบบรางที่ไม่มีงานก่อสร้างซึ่งในภายหลังการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยชี้แจงข้อเท็จจริงว่า ส่วนของงานสัญญาที่ ๕ มีส่วนที่เป็นงานก่อสร้าง (การปรับพื้นทางคอนกรีตเสริมเหล็กรองรับราง) ที่สามารถนำมาคำนวณค่า K ได้ ซึ่งสำนักงานประมาณได้มีความเห็นตามข้อ ๓.๓ ว่า กรณีดังกล่าวสมควรที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาทบทวนได้ ประกอบกับ เมื่อเปรียบเทียบการคำนวณค่า K ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา มีมูลค่าการจ่ายเงินน้อยกว่าการคำนวณตามหลักเกณฑ์ของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๕ ทำให้เป็นกรณีที่รัฐไม่เสียประโยชน์ ดังนั้น จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ ให้ครอบคลุมงานสัญญาที่ ๕ (เฉพาะในส่วนของการก่อสร้างเท่านั้น) ตามที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอ ต่อไป

ทั้งนี้ สำหรับการกำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K ในอนาคต กระทรวงคมนาคมได้สั่งการให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๕ และเมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๙ (กำหนดแนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ กรณีการจ้างเหมาก่อสร้างแบบการจัดจ้างงานออกแบบพร้อมก่อสร้าง) ตลอดจนระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด กรณีที่มีความจำเป็นที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี และระเบียบที่เกี่ยวข้องได้ ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบก่อนลงนามผูกพันสัญญาต่อไป

อนึ่ง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีในครั้งนี้ เป็นการขอให้ใช้วิธีการคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้างตามที่ได้ลงนามในสัญญาไว้แล้ว เป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย โดยที่มีประมาณการค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นน้อยกว่าวิธีที่กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ ส.ค. ๒๕๓๒ จึงไม่เข้าข่ายต้องดำเนินการตามมาตรา ๒๗ แห่ง พระราชบัญญัติวินัยการเงินและการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๘. ข้อเสนอของส่วนราชการ

เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ จากเดิม

“๑. เห็นชอบตามความเห็นของสำนักงบประมาณ และให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และประธานกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐไปพิจารณาดำเนินการ

๒. ให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลหน่วยงานในสังกัดให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) รวมทั้งข้อกำหนดต่างๆ ให้เป็นไปตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ (เรื่องการพิจารณาช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพงานก่อสร้าง) อย่างเคร่งครัด”
เป็น

“๑. เห็นชอบหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โดยในส่วนของงานสัญญาที่ ๑ - ๔ ให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณ (หนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๙.๑/๒๗๖ ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๙) ส่วนงานสัญญาที่ ๕ ให้สามารถนำเงื่อนไขและหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K ที่ได้ลงนามผูกพันในสัญญาแล้วมาใช้ได้ เฉพาะในส่วนของงานก่อสร้างเท่านั้น (งานก่อสร้างพื้นที่ทางคอนกรีตเสริมเหล็กรองรับราง) โดยขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ เป็นกรณีพิเศษ เฉพาะราย ดังนี้

๑.๑ การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K ที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ ให้ใช้หลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K ตามที่ระบุไว้ในสัญญา โดยใช้ดัชนีราคาฐาน (ค่า K_0) ๒๘ วันก่อนวันยื่นซองประกวดราคา สำหรับสัญญาที่ ๕ เฉพาะในส่วนของงานก่อสร้างเท่านั้น (งานก่อสร้างพื้นที่ทางคอนกรีตเสริมเหล็กรองรับราง) เป็นฐานในการคำนวณ สำหรับประเภทงานก่อสร้าง สูตรและวิธีการคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒

๑.๒ การขอเงินเพิ่มค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ เป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างที่จะต้องเรียกร้องภายใน ๙๐ วัน โดยสัญญาที่ ๕ ให้นับจากวันที่ผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนผู้ว่าจ้างออกหนังสือรับรอง Certificate of Completion และในกรณีที่ผู้ว่าจ้างจะต้องเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้าง ให้ผู้ว่าจ้างที่เป็นคู่สัญญารับเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้างโดยเร็วและ/หรือหักจากค่าจ้างงานงวดต่อไป หรือหักจากหลักประกันสัญญาแล้วแต่กรณี

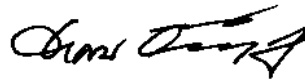
๑.๓ มอบหมายให้สำนักงบประมาณเป็นผู้พิจารณาและวินิจฉัยการคำนวณเงินเพิ่มหรือลด และจ่ายเงินเพิ่มหรือเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้างตามเงื่อนไขของสัญญาแบบปรับราคาได้ตามข้อผูกพันของสัญญาที่ได้ลงนามไปแล้ว และหากการจ่ายเงินเพิ่มค่างานก่อสร้างดังกล่าว ทำให้เกินกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก็ให้ถือว่า ได้รับอนุมัติขยายกรอบวงเงินโครงการจากคณะรัฐมนตรีในครั้งนี้ด้วย

ส่วนการจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมเพื่อเบิกจ่ายเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K ให้แก่ผู้รับจ้าง ขอให้ใช้จ่ายจากเงินสำรองจ่าย (Provisional Sum) ของแต่ละสัญญา หรือจ่ายตามแหล่งที่มาของเงินค่าก่อสร้าง หรือที่สำนักงานประมาณวินิจฉัยแล้วแต่กรณี และให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยขอทำความตกลงกับสำนักงานประมาณอีกครั้งหนึ่งต่อไป ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และประธานกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

๒. ให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลหน่วยงานในสังกัดให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) รวมทั้งข้อกำหนดต่างๆ ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ (เรื่องการพิจารณาช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพงานก่อสร้าง) อย่างเคร่งครัด”

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน (พิชญาฯ)
โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๕๒
โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๐๘๑
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ Pichaya.plan@gmail.com