กวค. 101
30 มิ.ย 63
11.30 น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 7078
วันที่ 30 มิ.ย. 2563 เวลา

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๒๑๕

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๓

เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) และการชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด และความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๐๐๕/๔๑๒๖ ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๒๐.๒/๑๖๔๙ ลงวันที่ ๓,เมษายน ๒๕๖๓
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส ๐๐๐๕/๕๗๑๔ ลงวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๓
๕. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) และการชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดและความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี รวมทั้งสอดคล้องและเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในด้าน (๒) การสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ อนุมัติเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๘๔,๖๐๐ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังดำเนินการระดมทุนจากแหล่งเงินทุนภายในประเทศที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณ ต่อมาในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการปรับแผนการดำเนินงานโครงการสำหรับค่าก่อสร้าง จากเดิมที่ให้ใช้แหล่งเงินกู้เป็นให้ใช้จ่ายจากงบประมาณ

รายจ่าย...

รายจ่ายประจำปี รวมถึงให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และประธานกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เกี่ยวกับการปรับลดวงเงินในส่วนที่เอกชนร่วมลงทุน (Public Private Partnership : PPP) ในงานก่อสร้างที่พักริมทางงานระบบจัดเก็บค่าผ่านทางและงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับวงเงินค่าก่อสร้าง และพิจารณาดำเนินงานในส่วนอื่น ๆ เพื่อให้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดและสอดคล้องกับการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ตามกรอบระยะเวลาในการดำเนินโครงการตามมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๐ อนุมัติให้ดำเนินงานโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ของกรมทางหลวง โดยเอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุนก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุนก่อสร้างรวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ของโครงการทั้งหมด ทั้งในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและงานส่วนที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษาและค่าบริหารจัดเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามขอบเขตและเงื่อนไขที่กำหนด และมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน ๓๐ ปี นับแต่เปิดให้บริการ ทั้งนี้ สำหรับกรอบวงเงินโครงการให้กรมทางหลวงรับข้อสังเกตของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐไปดำเนินการให้เป็นไปตามขอบเขตและข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป รวมถึงมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ตลอดจนให้กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กระทรวงคมนาคมจึงต้องเสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) และการชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดและความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๓. สาระสำคัญ

กรมทางหลวงได้เสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) และการชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดและความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ มาเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษ

ระหว่าง...

ระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ ข้อเท็จจริง

๓.๑.๑ กรมทางหลวงได้มีคำสั่ง ที่ บ.๑/๑๔๖/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๐ แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M)

๓.๑.๒ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) สำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา ครบถ้วนตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผลปรากฏว่ากิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ผ่านการประเมินสูงสุด โดยเสนอขอรับค่าตอบแทน (Availability Payment) ต่ำที่สุด ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้มีการประชุมเพื่อเจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐและดำเนินการเจรจาร่างสัญญาร่วมลงทุนกับกิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) อย่างต่อเนื่องมาเป็นลำดับจนเป็นที่ยุติ โดยกิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) เป็นผู้ได้รับการคัดเลือก ซึ่งเสนอขอรับค่าตอบแทนเป็นจำนวนเงินรวม ๔๑,๔๒๒ ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (Present Value : PV) มีค่าเท่ากับ ๒๑,๓๐๘ ล้านบาท และอยู่ภายในกรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีที่เป็นมูลค่าปัจจุบันไม่เกิน ๓๓,๒๕๘ ล้านบาท โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้จัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) สำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา ที่ผ่านการเจรจากับกิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) รวมถึงเอกสารแนบท้ายสัญญาตามผลการเจรจา ประกอบด้วย แผนการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างและงานโยธาของกรมทางหลวงและบันทึกข้อตกลงเพื่อความเข้าใจร่วมกันในการดำเนินงานภายใต้สัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) สำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา แล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓

๓.๑.๓ กรมทางหลวงโดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้มีหนังสือที่ คค ๐๖๑๓๘.๔/๑๒๙๒ ลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นเจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ตามมาตรา ๔๐ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๑.๔ กรมทางหลวงโดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้มีหนังสือที่ คค ๐๖๑๓๘.๔/๑๒๙๓ ลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ถึงสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอความอนุเคราะห์ตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน ตามมาตรา ๔๐ (๒) แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๑.๕ สำนักงาน...

๓.๑.๕ สำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือ ที่ อส ๐๐๐๕/๕๗๑๔ ลงวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๓ ถึงกรมทางหลวงแจ้งผลการตรวจพิจารณาร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา โดยได้นำส่งร่างสัญญาที่แก้ไขแล้ว พร้อมทั้งมีข้อสังเกตต่าง ๆ

๓.๑.๖ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๒๐.๒/๑๖๔๙ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๓ ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แจ้งความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและภาระการเงินการคลังภาครัฐของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมาในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) พร้อมทั้งมีข้อสังเกตต่าง ๆ

๓.๑.๗ กิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) ได้มีหนังสือที่ BTSG.GOV.๓๖๔๐.P๐๒๑๐.๒๒.๐๔.๒๐๒๐ ลงวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๓ ถึงกรมทางหลวง โดยแจ้งยืนยันร่างสัญญาร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓.๒ การชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด

๓.๒.๑ ตามที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้นำส่งร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา ฉบับที่ตรวจพิจารณาและแก้ไขแล้วให้กับกรมทางหลวง พร้อมทั้งมีข้อสังเกตต่าง ๆ นั้น กรมทางหลวงได้จัดทำข้อมูลชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้วเสร็จ โดยมีเนื้อหาสรุปได้ ดังนี้

๑) **ข้อสังเกตที่ ๑** กรมทางหลวงควรใช้ความระมัดระวังมิให้มีการฝ่าฝืนข้อสัญญาที่กำหนดให้กรมทางหลวงจะต้องส่งมอบงานโยธาของกรมทางหลวงและพื้นที่โครงการให้เอกชนคู่สัญญา รวมทั้งควรใช้ความระมัดระวังเพื่อมิให้ตกเป็นผู้ปฏิบัติผิดสัญญาในข้ออื่น ๆ อันอาจทำให้เอกชนคู่สัญญามีสิทธิในการบอกเลิกสัญญา เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่ทางราชการ

คำชี้แจง กรมทางหลวงรับทราบและจะดำเนินการตามข้อสังเกตดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะตรวจสอบสถานะความพร้อมของการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างและงานโยธาของกรมทางหลวง ตามที่กำหนดไว้ในแผนการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างและงานโยธาของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๑๕ พร้อมทั้งทบทวนให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและแผนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องอีกครั้งก่อนการลงนามสัญญาต่อไป

๒) **ข้อสังเกตที่ ๒** กรมทางหลวงควรกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการตรวจสอบความถูกต้องของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งเอกชนคู่สัญญามีหน้าที่บริหารจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางทั้งหมดเพื่อนำส่งกรมทางหลวง

คำชี้แจง กรมทางหลวงรับทราบและจะดำเนินการตามข้อสังเกตดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะดำเนินการจัดให้มีระบบตรวจสอบความถูกต้องของการจัดเก็บรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยผสมผสานระหว่างการตรวจสอบและกำกับดูแลของเจ้าหน้าที่ภาครัฐและการว่าจ้างผู้ตรวจสอบที่เป็นบุคคลที่ ๓ ร่วมกับการใช้ระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีที่น่าเชื่อถือ (IT Audit) เพื่อตรวจสอบและยืนยันยอดของรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางให้เป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน

โดยจะ...

โดยจะพิจารณาแนวทางต่าง ๆ เช่น การตรวจสอบจากข้อมูลรายงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับปริมาณและชนิดของยานพาหนะ และ/หรือรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางทั้งขาเข้าและขาออก การตรวจสอบ ณ จุดให้บริการจริงที่ฝั่งขาเข้าและขาออก เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ การทำงานของระบบจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง ว่ามีประสิทธิภาพและถูกต้องหรือไม่ การตรวจสอบโดยวิธีการสุ่มการเข้าใช้งานทางหลวงพิเศษ เพื่อสอบเทียบกับข้อมูลที่บันทึกและรายงานโดยระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางของเอกชน และการตรวจสอบโดยการเข้าถึงข้อมูลแบบออนไลน์ (Logging Monitoring Center) จากระบบต่าง ๆ ที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการตรวจสอบยานพาหนะที่เข้ามาใช้ระบบทางหลวงพิเศษ เช่น ระบบสำรวจข้อมูลการจราจร ระบบตรวจจับยานพาหนะและการจำแนกประเภทของยานพาหนะ ระบบตรวจจับความเร็วของยานพาหนะ เป็นต้น

๓) **ข้อสังเกตที่ ๓** เนื่องจากการเริ่มต้นงานในระยะที่ ๑ จะทำได้เมื่อเอกชนคู่สัญญาได้เข้าทำสัญญาประกันภัยโครงการกับผู้รับประกันภัยแล้ว ดังนั้น กรมทางหลวงควรพิจารณากำหนดระยะเวลาในการดำเนินการดังกล่าวของเอกชนคู่สัญญา เพื่อมิให้เอกชนคู่สัญญาจัดทำสัญญาประกันภัยโครงการล่าช้า ซึ่งจะทำให้การเริ่มต้นงานตามสัญญาต้องล่าช้าออกไป

คำชี้แจง กรมทางหลวงขอรับข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดไปดำเนินการกำหนดกรอบระยะเวลาในการจัดให้มีการประกันภัยของงานในระยะที่ ๑ ของโครงการ เพื่อให้กำหนดการเริ่มต้นงานในระยะที่ ๑ ที่จะขึ้นอยู่กับความสมบูรณ์ของเงื่อนไขบังคับก่อนมีความชัดเจนขึ้น โดยจะกำหนดให้เอกชนคู่สัญญาต้องจัดทำประกันภัยดังกล่าวให้แล้วเสร็จก่อน “วันเริ่มต้นงาน” (Commencement Date) ตามที่จะกำหนดไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) ซึ่งกรมทางหลวงเป็นผู้มีอำนาจในการออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงานและกำหนดวันเริ่มต้นงานดังกล่าว โดยกรมทางหลวงจะออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) เมื่อกรมทางหลวงมีความพร้อมในการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างและงานโยธาของกรมทางหลวง ให้เอกชนคู่สัญญาดำเนินงานต่อไป ทั้งนี้ กิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) ได้มีหนังสือ ที่ BTSG.GOV. ๓๖๔๕.Po๒๑๐.๑๘.๐๕.๒๐๒๐ ลงวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ถึงกรมทางหลวง โดยแจ้งยืนยันว่าเห็นด้วยกับแนวทางการปรับแก้ไขร่างสัญญาร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา ตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาในการทำสัญญาประกันภัยโครงการของงานในระยะที่ ๑ ดังกล่าว เพื่อการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

๔) **ข้อสังเกตที่ ๔** กรมทางหลวงควรพิจารณาจัดทำเกณฑ์การปรับลดค่าตอบแทนในการที่เอกชนคู่สัญญาไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement) สำหรับการดำเนินงานและบำรุงรักษาและตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Key Performance Indicators: KPIs) ในแต่ละกรณี และจัดทำเป็นเอกสารแนบท้ายก่อนการลงนามในสัญญา เพื่อมิให้มีปัญหาในการคำนวณการปรับลดค่าตอบแทนและมีข้อโต้แย้งระหว่างกันในภายหลัง

คำชี้แจง กรมทางหลวงได้กำหนดรายละเอียดเกณฑ์และวิธีการคำนวณการปรับลดค่าตอบแทนการดำเนินงานและบำรุงรักษา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (Request for Proposal) เล่มที่ ๓ เอกสารราคา (Pricing Document) และเล่มที่ ๔ ข้อกำหนดของกรมทางหลวง (DOH’s Requirements) ส่วนที่ ๓ กรอบข้อกำหนดการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Outline Operation and Maintenance Specifications) ดังปรากฏรายละเอียดในหัวข้อ Section H Service Level Agreement พร้อมทั้งได้กำหนดให้เอกสารดังกล่าวเป็นเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข ๗ และ ๘ ตามลำดับ เป็นที่เรียบร้อย

๕) **ข้อสังเกต...**

๕) **ข้อสังเกตที่ ๕** เนื่องจากในร่างสัญญาฉบับนี้ความสามารถของเอกชนคู่สัญญาในการให้บริการตามข้อตกลงและระดับการให้บริการ (Service Level Agreement) และผลการปฏิบัติงานของเอกชนคู่สัญญาตามตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Key Performance Indicators : KPIs) เป็นเงื่อนไขในการจ่ายค่าตอบแทนการดำเนินงานและบำรุงรักษาของงานในระยะที่ ๒ (AP๒) ในชั้นบริหารสัญญา กรมทางหลวงจึงควรมีแนวทางมาตรการในการตรวจสอบว่าเอกชนคู่สัญญาสามารถปฏิบัติได้ตามตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานและบำรุงรักษาที่กรมทางหลวงกำหนดไว้ดังกล่าวได้หรือไม่

คำชี้แจง เพื่อให้การบริหารและกำกับสัญญาในช่วงของการดำเนินงานและบำรุงรักษาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กรมทางหลวงจะดำเนินการจัดตั้งสำนักงานบริหารและกำกับดูแลโครงการ โดยมีหน้าที่กำกับดูแลและติดตามตรวจสอบคุณภาพในการดำเนินงานและบำรุงรักษาของเอกชนให้เป็นไปตามเกณฑ์คุณภาพที่ได้มีการกำหนดไว้ รวมถึงการว่าจ้างที่ปรึกษาเฉพาะด้านมาสนับสนุนและดำเนินการตรวจสอบผลการดำเนินงานและบำรุงรักษาต่าง ๆ ของเอกชนคู่สัญญา

๖) **ข้อสังเกตที่ ๖** กรมทางหลวงต้องตรวจสอบเอกสารแนบท้ายสัญญาซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดมิได้ตรวจพิจารณา มิให้ขัดหรือแย้งกับสัญญาและไม่ทำให้กรมทางหลวงเสียประโยชน์หรือเสียเปรียบ โดยเฉพาะเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๒ บันทึกข้อตกลงระหว่างกรมทางหลวงและเอกชนคู่สัญญาเป็นข้อตกลงที่มีผลผูกพันทางกฎหมาย ซึ่งกรมทางหลวงควรพิจารณาดำเนินการด้วยความระมัดระวังมิให้ขัดกับประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน ขอบเขตของโครงการ สัญญาร่วมลงทุนตลอดจนมติคณะรัฐมนตรี กฎหมาย ประกาศหรือระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการร่วมลงทุนกับเอกชนด้วย

คำชี้แจง กรมทางหลวงขอเรียนชี้แจงว่าเอกสารแนบท้ายสัญญาทั้งหมดซึ่งรวมถึงบันทึกข้อตกลงระหว่างกรมทางหลวงและเอกชนคู่สัญญานั้น ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาร่วมลงทุนซึ่งได้ผ่านการตรวจสอบจากที่ปรึกษาของกรมทางหลวง คณะทำงานเจรจาด้านกฎหมายและร่างสัญญาและคณะทำงานเจรจาด้านเทคนิคและราคาของกรมทางหลวง ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้มีความสอดคล้องและไม่ขัดแย้งต่อประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน ขอบเขตของโครงการ สัญญาร่วมลงทุน มติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติโครงการร่วมลงทุนนี้ รวมถึงกฎหมาย ประกาศหรือระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการร่วมลงทุนกับเอกชน ทั้งนี้ ก่อนการลงนามสัญญาร่วมลงทุนกรมทางหลวงจะได้มีการตรวจทานร่างสัญญาและเอกสารแนบท้ายสัญญาทั้งหมดอีกครั้งหนึ่ง เพื่อความถูกต้อง เรียบร้อยและสอดคล้องต่อไป

๗) **ข้อสังเกตที่ ๗** ก่อนลงนามในสัญญากรมทางหลวงต้องตรวจสอบและดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน กฎระเบียบ ประกาศ มติคณะรัฐมนตรี และมติคณะกรรมการคัดเลือก รวมทั้งข้อสังเกตที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้เคยแจ้งไว้ตามหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส ๐๐๐๕/๑๒๖๘๔ ลงวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

คำชี้แจง กรมทางหลวงรับทราบและจะดำเนินการตามข้อสังเกตดังกล่าวก่อนการลงนามในสัญญาต่อไป

๘) **ข้อสังเกตที่ ๘** ก่อนลงนามในสัญญากรมทางหลวงควรตรวจสอบความถูกต้องในสัญญา เช่น การอ้างอิงเลขข้อสัญญาในข้อสัญญา ตัวสะกด และจำนวนตัวเลขต่าง ๆ รวมทั้งควรตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารแนบท้ายสัญญาไม่ให้ขัดหรือแย้งกับร่างสัญญาที่ผ่านการตรวจพิจารณาจากสำนักงานอัยการสูงสุดและควรระบุชื่อเอกสารแนบท้ายสัญญาในร่างสัญญาร่วมลงทุนเพื่อให้เกิดความชัดเจน

คำชี้แจง กรมทางหลวงรับทราบและจะดำเนินการตามข้อสังเกตดังกล่าวก่อนการลงนามในสัญญาต่อไป

๙) **ข้อสังเกต...**

๙) **ข้อสังเกตที่ ๙** ในการตรวจพิจารณาร่างสัญญานี้สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาเฉพาะประเด็นข้อกฎหมายเท่านั้น ดังนั้น ก่อนลงนามในสัญญากรมทางหลวงควรตรวจสอบประเด็นอื่น ๆ เช่น ประเด็นทางด้านเทคนิคและประเด็นทางด้านการเงิน รวมทั้งประเด็นการกำหนดระยะเวลาที่กำหนดให้คู่สัญญาต้องดำเนินการต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

คำชี้แจง กรมทางหลวงรับทราบและจะดำเนินการตามข้อสังเกตดังกล่าวก่อนการลงนามในสัญญาต่อไป

๓.๒.๒ กรมทางหลวงได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๐๐๕/๔๑๒๒ ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ถึงสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดดังกล่าวข้างต้นเพื่อทราบด้วยแล้ว

๓.๓ การชี้แจงความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

๓.๓.๑ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้แจ้งความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและภาระการเงินการคลังภาครัฐของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้จัดทำข้อมูลชี้แจงประเด็นความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจแล้วเสร็จ โดยมีเนื้อหาสรุปได้ ดังนี้

๑) **ประเด็นที่ ๑** คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้คัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โดยกิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR) เป็นผู้ผ่านการประเมินสูงสุด ซึ่งเสนอขอรับค่าตอบแทนจากรัฐที่เป็นมูลค่าปัจจุบันที่ ๒๑,๓๐๘ ล้านบาท โดยกรมทางหลวงจะใช้แหล่งเงินจากบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับการจ่ายค่าตอบแทนให้กับเอกชน ซึ่งการผิดนัดหนี้อาจก่อให้เกิดดอกเบี้ยผิดนัดและอาจก่อให้เกิดการบอกเลิกสัญญาได้ ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรจัดทำคำชี้แจงเกี่ยวกับประมาณการกระแสเงินสดของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางว่ามีเพียงพอสำหรับการจ่ายค่าตอบแทนให้กับเอกชนตามที่ได้ตกลงกันไว้ รวมถึงความสอดคล้องของค่าตอบแทนดังกล่าวตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนตร์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๔๙๗ และกรมทางหลวงควรเตรียมแนวทางในการกำกับการจ่ายค่าตอบแทนในส่วนของงานวัดจ่ายตามปริมาณงานจริงสำหรับงานในระยะที่ ๒ (O&M Re-Measurement Cost) ให้อยู่ในกรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีด้วย

คำชี้แจง กรมทางหลวงได้เคยมีการวิเคราะห์คาดการณ์สถานะของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางในอนาคต เพื่อทดสอบภาวะรายได้ไม่พอค่าใช้จ่ายของรัฐ (Unaffordability Assessment) ในช่วงของการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ในคราวเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ ในปัจจุบันภายหลังได้ข้อสรุปจากผลการเจรจากับกิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) แล้ว กรมทางหลวงได้นำข้อเสนอการขอรับค่าตอบแทนจากการให้บริการ (Availability Payment) ของกิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) มาทำการวิเคราะห์คาดการณ์สถานะของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางในอนาคตอีกครั้ง ซึ่งจากการวิเคราะห์คาดการณ์กระแสรายได้ค่าผ่านทางในกรณีฐาน (Base Case) และกรณีแย่ที่สุด (Worst Case)

พบว่า...

พบว่าบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางจะยังมีกระแสเงินสดสุทธิสะสมเพียงพอในการจ่ายค่าตอบแทนให้เอกชนตามที่ได้ตกลงกันไว้ ทั้งนี้ หากกรมทางหลวงมีแผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพิ่มเติม โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางกรมทางหลวงจะได้วางแผนและประเมินสถานะทางการเงินของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางให้เหมาะสมกับแผนการดำเนินงานโครงการต่าง ๆ ของกรมทางหลวง โดยมิให้มีผลกระทบต่อการจ่ายค่าตอบแทนให้เอกชนต่อไป สำหรับในขั้นตอนการบริหารสัญญาและกำกับดูแลโครงการ กรมทางหลวงได้กำหนดกลไกควบคุมในส่วนของงานวัดจ่ายตามปริมาณงานจริงสำหรับงานในระยะที่ ๒ (O&M Re - Measurement Cost) ให้อยู่ในกรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรี โดยระบุเงื่อนไขไว้ในเอกสารราคา (RFP Volume ๓ : Pricing Documents) ให้การจ่ายตอบแทนให้แก่เอกชนสำหรับงานในส่วนนี้จะต้องไม่เกินวงเงินรวมของงานวัดจ่ายตามปริมาณงานจริงสำหรับงานในระยะที่ ๒ (O&M Re-Measurement Cost) ตามสัญญานี้เท่านั้น

๒) **ประเด็นที่ ๒** กรมทางหลวงควรมีแนวทางในการกำกับเอกชนให้มีการดำเนินการป้องกันปัญหาทางเทคนิคที่อาจจะเกิดขึ้นซึ่งอาจกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางที่กรมทางหลวงได้รับ รวมถึงการตรวจสอบและยืนยันยอดของรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางให้เป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน รวมทั้งจัดทำคำอธิบายเกี่ยวกับความคุ้มค่าและความเหมาะสมของค่าตอบแทนในกรณีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางสำหรับฝั่งขาเข้าทุกช่องทางเป็นแบบ Full Multilane Free Flow (MLFF) ให้ชัดเจน

คำชี้แจง กิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) ได้ยื่นข้อเสนอทางเทคนิคเกี่ยวกับการออกแบบด่านและระบบจัดเก็บค่าผ่านทางในรูปแบบไม่มีไม้กั้นสำหรับด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งขาเข้าทุกช่องทาง หรือ Full Multilane Free Flow (MLFF) กรมทางหลวงได้พิจารณาแนวทางในการกำกับเอกชนให้ดำเนินการป้องกันปัญหาทางเทคนิคที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งอาจกระทบรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางที่กรมทางหลวงได้รับ รวมถึงการตรวจสอบและยืนยันยอดของรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางให้เป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน สำหรับความคุ้มค่าและความเหมาะสมของค่าตอบแทนในกรณีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางสำหรับฝั่งขาเข้าทุกช่องทางเป็นแบบ Full Multilane Free Flow (MLFF) นั้น จากการตรวจสอบข้อเสนอระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบ Full Multilane Free Flow (MLFF) ที่ด่านขาเข้าตามข้อเสนอของกิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) มีแนวคิดมาจากการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ โดยผู้ใช้ทางไม่จำเป็นต้องหยุดรอทำให้ไม่เกิดการติดขัดหรือปัญหาจราจรท้ายแถวสะสมบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งจะทำให้ระดับการให้บริการ (Service Level) ดีกว่ารูปแบบด่านเก็บค่าผ่านทางแบบมีไม้กั้น โดยเป็นแนวทางที่ได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายประเทศทั่วโลก เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายและมีความรวดเร็วในการใช้ทางหลวงพิเศษมากยิ่งขึ้น ช่วยในเรื่องการประหยัดมูลค่าของเวลา ลดความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและลดต้นทุนจากมลพิษที่จะเกิดขึ้นจากการจราจรแออัด รวมถึงมีความสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคมในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางโดยใช้ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น นอกจากนั้น ในขั้นตอนการประเมินข้อเสนอและเจรจาต่อรองกรมทางหลวงได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาของกรมทางหลวงตรวจสอบราคาต่อหน่วยและปริมาณงานตามที่กิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) เสนอมาพบว่ามีความเหมาะสมและสอดคล้องกับรูปแบบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางแบบ Full Multilane Free Flow (MLFF) บริเวณด่านขาเข้าตามที่เอกชนเสนอ

๓) **ประเด็นที่ ๓** กระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวงควรกำกับดูแลให้การพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ในภาพรวม เป็นไปตามแผนงาน

คำชี้แจง..

คำชี้แจง กรมทางหลวงรับทราบและจะดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจข้างต้นต่อไป

๔) **ประเด็นที่ ๔** เห็นสมควรให้กรมทางหลวงกำกับดูแลโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

คำชี้แจง กรมทางหลวงรับทราบและจะดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจข้างต้นต่อไป

๓.๓.๒ กรมทางหลวงได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๐๐๕/๔๑๒๔ ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเพื่อชี้แจงประเด็นความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจดังกล่าวข้างต้น เพื่อทราบด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๔

๓.๔ ข้อเสนอของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงจึงเสนอเรื่องมาเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๔. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ได้ดำเนินการตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้จัดส่งผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นเจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจและได้จัดส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนเสนอสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อขอความอนุเคราะห์ให้ตรวจพิจารณา ซึ่งทั้งสองหน่วยงานได้พิจารณาเสนอความเห็นพร้อมข้อสังเกตต่อกระทรวงคมนาคม และกระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) ได้จัดทำข้อมูลชี้แจงความเห็นและประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจและสำนักงานอัยการสูงสุดเรียบร้อยแล้ว รวมทั้งกิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR Joint Venture) ได้ยืนยันร่างสัญญาร่วมทุนที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาแก้ไข พร้อมทั้งยอมรับแนวทางการปรับแก้ร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา ตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๕. ข้อเสนอ...

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรนำเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) และการชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดและความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามที่กรมทางหลวงเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๔๐
โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ nattasit.jin@otp.go.th