

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๘๒๐.๒/ ๑๖๕๙

สสร. 35
วันที่ 10 เม.ย. 63
เวลา 15.29 น.



สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 3191
วันที่ 9 เม.ย. 63
เวลา 12.03

กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 8895
วันที่ 9 เม.ย. 63
เวลา 11.02 น.

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

๓๑๐ อาคารธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง

และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย ชั้น ๒

ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท

กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๓ เมษายน ๒๕๖๓

เรื่อง ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติ
การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖
สายบางปะอิน - นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา
(Operation And Maintenance : O&M)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ที่ กค ๐๖๑๓๘.๔/๑๒๔๒ ลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้รับแจ้งจากกรมทางหลวง (ทล.) ว่า
คณะกรรมการคัดเลือกโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา
ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance :
O&M) (คณะกรรมการคัดเลือกฯ) ตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
พ.ศ. ๒๕๕๖ (พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖) ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงาน
และบำรุงรักษา (O&M) (โครงการฯ) เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นเจรจา
ต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ รวมทั้งร่างสัญญาร่วมลงทุน ที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก
ให้ร่วมลงทุน และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อ สคร. ตามนัยมาตรา ๔๐ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ รายละเอียด
ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

สคร. พิจารณาแล้วมีความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและการการเงินการคลังภาครัฐ
ของโครงการฯ ตามมาตรา ๔๐ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ดังนี้

๑. คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการฯ
โดยกิจการร่วมค้า บีจีเอสอาร์ (BGSR) เป็นผู้ผ่านการประเมินสูงสุดของโครงการฯ ซึ่งเสนอขอรับค่าตอบแทน
(Availability Payment) จากรัฐที่เป็นมูลค่าปัจจุบันที่ ๒๑,๓๐๘ ล้านบาท ต่ำกว่ากรอบวงเงินค่าตอบแทน
ที่เอกชนจะได้รับตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๐ ซึ่งกำหนดให้ไม่เกิน ๓๓,๒๕๘ ล้านบาท
และโดยที่ ทล. จะใช้แหล่งเงินจากบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับการจ่ายค่าตอบแทนให้กับเอกชน
ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งการผิฉินัดนี้เงินที่ถึงกำหนดชำระหรือค้างชำระค่าตอบแทน

/จากการ ...

จากการให้บริการ อาจก่อให้เกิดดอกเบี้ยผิดนัด และการค้างชำระค่าตอบแทนจากการให้บริการเป็นจำนวนติดต่อกัน ๒ งวด อาจก่อให้เกิดการบอกเลิกสัญญาได้ ดังนั้น ทล. จึงควรจัดทำคำชี้แจงเกี่ยวกับประมาณการกระแสเงินสดของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางที่มีความเพียงพอสำหรับการจ่ายค่าตอบแทนให้กับเอกชนตามที่ได้ตกลงกันไว้ รวมทั้งความสอดคล้องของค่าตอบแทนดังกล่าวตามมาตรา ๖ แห่ง พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ เพื่อใช้ประกอบการเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๔๑ แห่ง พ.ร.บ. รวมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ต่อไป นอกจากนี้ เนื่องจาก ทล. จะมีการจ่ายค่าตอบแทนในส่วนของงานวัดจ่ายตามปริมาณงานจริงสำหรับงานในระยะที่ ๒ (O&M Re - Measurement Cost) ทล. จึงควรเตรียมแนวทางในการกำกับกับการจ่ายค่าตอบแทนให้อยู่ในกรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวด้วย

๒. เนื่องจากเอกชนรายที่ยื่นข้อเสนอที่ขอรับค่าตอบแทนที่เป็นมูลค่าปัจจุบันต่ำที่สุดที่ ๒๑,๓๒๙ ล้านบาท และได้ปรับลดราคาจากการเจรจาต่อรองจำนวนประมาณ ๒๑ ล้านบาท นั้น เสนอรูปแบบที่แตกต่างไปจากข้อกำหนดของ ทล. ที่กำหนดให้บริเวณด่านจะต้องมีช่องเก็บค่าผ่านทางแบบปกติทั้งแบบรับเงินสด (Manual Toll Collection : MTC) และแบบผ่านทางอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection : ETC) เป็นแบบไม่มีด่าน (Full Multilane Free Flow : MLFF) สำหรับฝั่งขาเข้าทุกช่องทาง โดยที่ปรึกษาฯ และ ทล. เห็นว่า เป็นข้อเสนอที่ยอมรับได้ และดีกว่าข้อกำหนดของ ทล. รวมถึงจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ ถึงแม้ว่าคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้รับข้อเสนอดังกล่าว เนื่องจากเป็นไปตามข้อกำหนดในเอกสารข้อเสนอการลงทุน (Request for Proposal : RFP) ในส่วนที่กำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอสามารถเสนอขอปรับเปลี่ยนได้ (Non - Mandatory Requirement) และ BGSR ได้ยอมรับที่จะดำเนินการให้ระบบที่เสนอดังกล่าว มีประสิทธิภาพและความถูกต้องแม่นยำตามผลการเจรจากับคณะทำงานเจรจาด้านเทคนิคและราคาแล้ว อย่างไรก็ตาม ทล. ควรมีแนวทางในการกำกับเอกชนให้มีการดำเนินการป้องกันปัญหาทางเทคนิคที่อาจเกิดขึ้นซึ่งอาจกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ ทล. ได้รับ รวมถึงการตรวจสอบและยืนยันยอดของรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางให้เป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน รวมทั้งจัดทำคำอธิบายเกี่ยวกับความคุ้มค่าและความเหมาะสมของค่าตอบแทนในกรณี MLFF ให้ชัดเจนเพื่อใช้ประกอบการเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๔๑ แห่ง พ.ร.บ. รวมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ต่อไป

๓. กระทรวงคมนาคม และ ทล. ควรกำกับดูแลให้การพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา ในภาพรวม เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานโยธาของ ทล. เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้ทางได้อย่างรวดเร็ว และป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาข้อพิพาทกับเอกชนที่อาจเกิดขึ้นจากความล่าช้าในการส่งมอบงานโยธาของ ทล. ให้เอกชน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการฯ และกระทบต่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศได้

๔. เห็นสมควรให้ ทล. กำกับดูแลโครงการฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังภาครัฐ กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นต้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการตามมาตรา ๕๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายประภาศ คงเอียด)

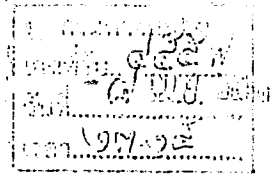
ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

กองส่งเสริมการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

ส่วนวิเคราะห์และกำกับการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

โทร ๐๒ ๒๙๘ ๕๕๘๐ ๗ ต่อ ๓๒๑๒

โทรสาร ๐๒ ๒๗๙ ๘๕๕๗



ที่ อส ๐๐๐๕/ ๕๗๑๕

สำนักงานอัยการสูงสุด
อาคารราชบุรีดิเรกฤทธิ์
ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติฯ
ถนนแจ้งวัฒนะ แขวงทุ่งสองห้อง
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ ๑๐๒๑๐

๒ เมษายน ๒๕๖๓

เรื่อง ร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา
สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M)
ที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน

๕ เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

อ้างถึง (๑) หนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๑๓๘.๔/๑๒๙๓ ลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

(๒) บันทึกคำชี้แจงของผู้แทนกรมทางหลวง ลงวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทางหลวง
พิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) ที่แก้ไขแล้ว

ตามหนังสือที่อ้างถึง (๑) กรมทางหลวงได้ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและ
บำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วม
ลงทุน ไปให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยมีนางศิริพร เทียนดำ ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
และคณะ ผู้แทนกรมทางหลวง ไปชี้แจงข้อเท็จจริงตามบันทึกที่อ้างถึง (๒) เพื่อประกอบการพิจารณา นั้น

สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงาน
และบำรุงรักษา (O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6)
เสร็จแล้ว ปรากฏตามร่างสัญญาซึ่งได้พิมพ์ร่างขึ้นใหม่ส่งมาพร้อมนี้

อนึ่ง สำนักงานอัยการสูงสุดขอเรียนเป็นข้อสังเกต ดังนี้

๑. ร่างสัญญาข้อ ๓.๓ (ค) (๑) ได้กำหนดให้กรมทางหลวงมีหน้าที่ดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์
หรือสิทธิในการใช้ที่ดินและส่งมอบงานโยธาของกรมทางหลวงให้เอกชนคู่สัญญาสำหรับการดำเนินงานในระยะที่ ๑
และงานในระยะที่ ๒ และร่างสัญญาข้อ ๑๙.๑ (ก) ได้กำหนดให้กรมทางหลวงจะต้องส่งมอบงานโยธาของ
กรมทางหลวงและพื้นที่โครงการให้เอกชนคู่สัญญาตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนั้น ในการ
ดำเนินการตามสัญญา กรมทางหลวงควรใช้ความระมัดระวังมิให้มีการฝ่าฝืนข้อสัญญาดังกล่าว รวมทั้งกรมทางหลวง
ควรใช้ความระมัดระวังเพื่อมิให้ตกเป็นผู้ปฏิบัติผิดสัญญาในข้ออื่น ๆ อันอาจทำให้เอกชนคู่สัญญามีสิทธิในการ
บอกเลิกสัญญา ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่ทางราชการ

๒. ร่างสัญญา ...

๒. ร่างสัญญาข้อ ๓.๔.๒ (ข) กำหนดให้เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่บริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางทั้งหมดเพื่อนำส่งกรมทางหลวง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการตรวจสอบความถูกต้องของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางดังกล่าวด้วย

๓. ร่างสัญญาข้อ ๗.๑ (ข) กำหนดให้การเริ่มต้นงานในระยะที่ ๑ เมื่อเงื่อนไขบังคับก่อนสำเร็จเมื่อเอกชนคู่สัญญาได้เข้าทำสัญญาประกันภัยโครงการของงานในระยะที่ ๑ กับผู้รับประกันภัยตามข้อ ๑๔ แล้ว กรมทางหลวงควรพิจารณากำหนดระยะเวลาในการดำเนินการของเอกชนคู่สัญญาในการทำสัญญาประกันภัยโครงการของงานในระยะที่ ๑ ด้วย เพื่อมิให้เอกชนคู่สัญญาจัดทำสัญญาประกันภัยโครงการล่าช้าและการเริ่มต้นงานตามสัญญาต้องล่าช้าออกไป

๔. ร่างสัญญาข้อ ๘.๓ และข้อ ๑๑.๑ (ข) กำหนดให้กรมทางหลวงปรับลดค่าตอบแทนการดำเนินงานและบำรุงรักษาที่กรมทางหลวงจะต้องจ่ายให้เอกชนคู่สัญญาอันเนื่องมาจากการที่เอกชนคู่สัญญาไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement) สำหรับการดำเนินงานและบำรุงรักษาและตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Key Performance Indicators : KPIs) โดยมีได้กำหนดให้กรมทางหลวงมีสิทธิเรียกค่าปรับซึ่งคำนวณเป็นรายกรณีหรือรายวันหรือรายชั่วโมง ดังนั้น กรมทางหลวงควรพิจารณาจัดทำเกณฑ์การปรับลดค่าตอบแทนในการที่เอกชนคู่สัญญาไม่สามารถปฏิบัติตามในแต่ละกรณีดังกล่าวว่ามีกำหนดเป็นเท่าใด และจัดทำเป็นเอกสารแนบท้ายก่อนการลงนามในสัญญาเพื่อมิให้มีปัญหาในการคำนวณการปรับลดค่าตอบแทนในแต่ละกรณีว่าเป็นเท่าใด และตามหลักเกณฑ์ใด หากมิได้กำหนดไว้อาจทำให้มีข้อโต้แย้งระหว่างกันในภายหลัง

๕. เนื่องจากในร่างสัญญาฉบับนี้ความสามารถของเอกชนคู่สัญญาในการให้บริการตามข้อตกลงและระดับการให้บริการ (Service Level Agreement) และผลการปฏิบัติงานของเอกชนคู่สัญญาตามตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Key Performance Indicators : KPIs) เป็นเงื่อนไขในการจ่ายค่าตอบแทนการดำเนินงานและบำรุงรักษาของงานในระยะที่ ๒ (AP2) ในชั้นบริหารสัญญา กรมทางหลวงจึงควรมีแนวทางมาตรการในการตรวจสอบว่าเอกชนคู่สัญญาสามารถปฏิบัติตามตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานและบำรุงรักษาที่กรมทางหลวงกำหนดไว้ดังกล่าวได้หรือไม่

๖. ร่างสัญญาข้อ ๓๓ เอกสารแนบท้ายสัญญา สำนักงานอัยการสูงสุดมิได้ตรวจพิจารณา กรมทางหลวงจึงต้องตรวจสอบเอกสารแนบท้ายสัญญามิให้ขัดหรือแย้งกับสัญญาและไม่ทำให้กรมทางหลวงเสียประโยชน์หรือเสียเปรียบ โดยเฉพาะเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๒ บันทึกข้อตกลงระหว่าง ทล. และเอกชนคู่สัญญา ฉบับลงวันที่ [-] เป็นข้อตกลงที่มีผลผูกพันทางกฎหมาย ซึ่งกรมทางหลวงควรพิจารณาดำเนินการด้วยความระมัดระวังมิให้ขัดกับประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน ขอบเขตของโครงการ สัญญาร่วมลงทุน ตลอดจนมติคณะรัฐมนตรี กฎหมาย ประกาศหรือระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการร่วมลงทุนกับเอกชนด้วย

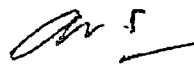
๗. ก่อนลงนามในสัญญา กรมทางหลวงต้องตรวจสอบและดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน กฎ ระเบียบ ประกาศ มติคณะรัฐมนตรี และมติคณะกรรมการคัดเลือก รวมทั้งข้อสังเกตที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้เคยแจ้งไว้ตามหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส ๐๐๐๕/๑๒๖๘๔ ลงวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

๘. ก่อนลงนามในสัญญา กรมทางหลวงควรตรวจสอบความถูกต้องในสัญญา เช่น การอ้างอิงเลขข้อสัญญาในข้อสัญญา ตัวสะกด และจำนวนตัวเลขต่าง ๆ รวมทั้งควรตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารแนบท้ายสัญญาไม่ให้ขัดหรือแย้งกับร่างสัญญาที่ผ่านการตรวจพิจารณาจากสำนักงานอัยการสูงสุด และควรระบุชื่อเอกสารแนบท้ายสัญญาในร่างสัญญาร่วมลงทุนเพื่อให้เกิดความชัดเจน

๙. ในการตรวจพิจารณาร่างสัญญานี้ สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาเฉพาะประเด็นข้อกฎหมายเท่านั้น ดังนั้น ก่อนลงนามในสัญญา กรมทางหลวงควรตรวจสอบประเด็นอื่น ๆ เช่น ประเด็นทางด้านเทคนิค และประเด็นทางด้านการเงิน รวมทั้งประเด็นการกำหนดระยะเวลาที่กำหนดให้คู่สัญญาต้องดำเนินการต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นางพญพร เนติโพธิ์)

อธิบดีอัยการ สำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย ปฏิบัติราชการแทน

อัยการสูงสุด

สำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย

โทร. ๐ ๒๑๔๒ ๑๔๕๐

โทรสาร ๐ ๒๑๔๓ ๙๕๕๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ csel@ago.go.th

(๒) เรียน นายสิริ พจน วัฒน

เมื่อไปตรวจและนำร่างสัญญา

ฉบับนี้มา

กองกฎหมาย	๒๕๖๐
วันที่	๒๕.๑๑.๒๕๖๐
เวลา	๑๔.๔๔

- ๘ มิ.ย. ๒๕๖๓

ศิริพร เนติโพธิ์