

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๕๐๖



ภาค. 1
วันที่ 3 ม.ค. 65
เวลา 13.00 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่.....
รับที่(อีเมล) ๑4
วันที่ 3 ม.ค. 2565 11.15

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ของกรมการขนส่งทางบก
เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมการขนส่งทางบก ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๐/๑๖๙๖๙
ลงวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส ๐๐๐๖/๑๕๑๗๖
ลงวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
ที่ กค ๐๘๒๐.๒/๕๖๖๗ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๕. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ของกรมการขนส่งทางบก มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี รวมทั้งสอดคล้องและเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒ อนุมัติโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

๑.๑ อนุมัติให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ตามที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเสนอ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลางและอาคารที่ภาครัฐใช้ประโยชน์ ค่าควบคุมงานก่อสร้าง และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานรายปีในส่วนอาคารที่ภาครัฐใช้ประโยชน์ ขณะที่เอกชนเป็นผู้ลงทุนค่าก่อสร้างในองค์ประกอบอาคารที่ก่อให้เกิดรายได้และเครื่องมือและอุปกรณ์ และเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนของการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการ (Operation and Maintenance : O&M) ในส่วนอาคารและพื้นที่ใช้สอยในการรับผิดชอบของเอกชนและโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลางตามรอบระยะเวลา รวมทั้งเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านรายได้และจ่ายค่าสัมปทานให้ภาครัฐตลอดระยะเวลา ๓๐ ปี นับจากปีเปิดให้บริการ

๑.๒ ให้กระทรวง...

๑.๒ ให้กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ประกอบบทเฉพาะกาล มาตรา ๖๘ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กระทรวงคมนาคมจึงต้องเสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนโดยเร็วต่อไป

๓. สาระสำคัญ

กรมการขนส่งทางบกได้เสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม มาเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ ข้อเท็จจริงข้อมูลและสถานะโครงการ

๓.๑.๑ วัตถุประสงค์โครงการ

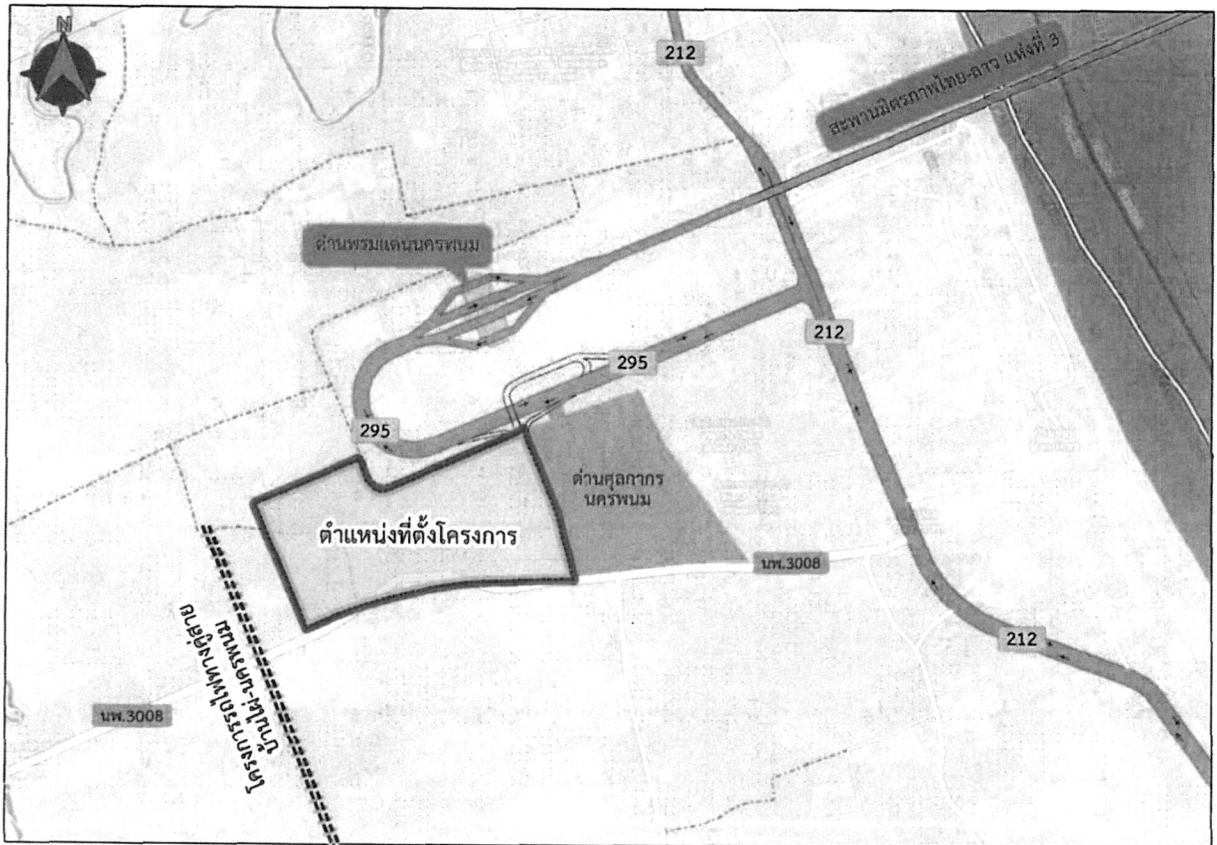
๑) เพื่อเป็นสถานีปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศไปสู่ภายในประเทศ รวมถึงเชื่อมต่อระบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางรถไฟร่วมกับโครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม รองรับการขนส่งสินค้าจากทางตอนใต้ของประเทศจีนและทางตอนเหนือของประเทศเวียดนามกับภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย

๒) เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์หรือสินค้าบรรจุหีบห่อ (Break Bulk Cargo)

๓) เพื่อเป็นศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ทำให้สามารถดำเนินการพิธีการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว

๓.๑.๒ ที่ตั้งโครงการ

โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม บริเวณทิศใต้ของด่านพรมแดนนครพนม มีเส้นทางเข้าออกหลักบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๙๕ ซึ่งเป็นเส้นทางเข้าสู่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม - คำม่วน) และใกล้กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๑๒ บนขนาดเนื้อที่ประมาณ ๑๒๑ ไร่ ๓ งาน ๖๗ ตารางวา โดยโครงการฯ ทางด้านทิศตะวันตกได้ถูกออกแบบให้มีการเชื่อมต่อและประชิดกับแนวการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางถนนและทางรางอีกด้วย



รูปที่ ๑ แสดงตำแหน่งที่ตั้งโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม



รูปที่ ๒ แสดงองค์ประกอบภายในศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

๓.๑.๓ สถานะโครงการ

กรมการขนส่งทางบกได้จ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้ผู้ถูกเวนคืนที่ดิน เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ภายใต้พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน ที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เมื่อวันที่...

เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓ และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ แล้วเสร็จครบทุกราย ประกอบกับ กรมการขนส่งทางบกได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗ วงเงิน ๖๘๕.๐๔๓๐ ล้านบาท สำหรับดำเนินการก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ในส่วนที่ภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบ โดยปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้ลงนามในสัญญาจ้างกับผู้รับจ้างเรียบร้อยแล้วและเตรียมแจ้งเริ่มปฏิบัติงานในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ มีกำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จในช่วงปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และมีแผนเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ต่อไป

๓.๒ การดำเนินการของกรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๒.๑ กรมการขนส่งทางบกได้มีคำสั่ง ที่ ๒๕/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ของโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

๓.๒.๒ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ของโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (คณะกรรมการคัดเลือกฯ) ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนสำหรับโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ครบถ้วนตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง โดยผลปรากฏว่า บริษัท สินธนีโซติ จำกัด เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านการประเมินสูงสุด และกรมการขนส่งทางบกได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๐/๓๔๕ ลงวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๕ ถึงบริษัท สินธนีโซติ จำกัด เพื่อแจ้งผลการประเมินเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมเรียบร้อยแล้ว ซึ่งต่อมาคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้มีการประชุมเพื่อเจรจาต่อรองเกี่ยวกับโครงการฯ ในเรื่องที่เป็นผลประโยชน์ของรัฐและดำเนินการเจรจาร่างสัญญาร่วมลงทุนกับบริษัท สินธนีโซติ จำกัด อย่างต่อเนื่องมาเป็นลำดับจนเป็นที่ยุติ และได้จัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ที่ผ่านการเจรจากับบริษัท สินธนีโซติ จำกัด รวมถึงเอกสารแนบท้ายสัญญาตามผลการเจรจาแล้วเสร็จ

๓.๒.๓ กรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๐/๘๒๔๓ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๕ ถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เพื่อเสนอผลการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๒.๔ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้มีหนังสือ ที่ กค ๐๘๒๐.๒/๓๕๓๐ ลงวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ถึงกรมการขนส่งทางบกเพื่อขอข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการจัดทำความเห็นตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ในประเด็นทางด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ที่เอกชนผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านการประเมินสูงสุดหรือมายังกรมการขนส่งทางบก และอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมสรรพากร

๓.๒.๕ กรมการขนส่งทางบกได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๔๑๐/๑๕๘๕๖ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ เพื่อแจ้งความคืบหน้าของการตอบข้อหารือในประเด็นทางด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ กับกรมสรรพากร เพื่อประกอบการจัดทำความเห็นตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจทราบแล้ว

๓.๒.๖ กรมการขนส่ง...

๓.๒.๖ กรรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๐/๘๒๔๒ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๕ ถึงสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบพิจารณา ร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ฉบับที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก ตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๒.๗ สำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๖/๑๐๐๘๘ ลงวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ถึงกรรมการขนส่งทางบก เพื่อแจ้งข้อสังเกตในเนื้อหาของร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ฉบับที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก พร้อมส่งเรื่องคืนให้กรรมการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสอบวัตถุประสงค์ของสัญญา ข้อเท็จจริงและเอกสารที่เกี่ยวข้อง และปรับแก้ข้อสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจนสอดคล้องกัน และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของสัญญา ก่อนที่จะนำส่งร่างสัญญาให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบพิจารณาต่อไป

๓.๒.๘ กรรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ร่วมกันพิจารณาข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด และดำเนินการนำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ฉบับที่ได้มีการปรับแก้ ถึงสำนักงานอัยการสูงสุด ตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๐/๑๑๘๒๖ ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕

๓.๒.๙ สำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือ ที่ อส ๐๐๐๖/๑๕๑๗๖ ลงวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕ แจ้งกรรมการขนส่งทางบกว่าได้ตรวจสอบพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมแล้วเสร็จ และได้พิมพ์ร่างใหม่ พร้อมทั้งแจ้งประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดให้ทราบ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๓.๓ การชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด

ตามที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ฉบับที่ได้มีการปรับแก้ พร้อมทั้งแจ้งประเด็นข้อสังเกตให้ทราบนั้น กรรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ร่วมกันพิจารณาประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ในการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๒๖) เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ และการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๒๗) เมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ โดยมีผลการชี้แจงในแต่ละประเด็น ดังนี้

๓.๓.๑ ประเด็นที่ ๑ ร่างสัญญานี้ปรากฏคำว่า “สัญญาทางการเงิน” อยู่หลายแห่ง โดยไม่มีการกำหนดคำนิยามไว้ว่าหมายถึงสัญญาประเภทใดและจำเป็นต้องเป็นสัญญาที่เกี่ยวข้องกับโครงการหรือไม่ อย่างไร ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในการตีความ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีข้อยกเว้นการก่อภาระติดพันในหุ้นของผู้ร่วมลงทุนเพื่อเป็นหลักประกันภายใต้สัญญาทางการเงินโดยไม่ต้องได้รับความยินยอมจากกรรมการขนส่งทางบก ตามร่างสัญญาข้อ ๑๘ (ง) (๒) ดังนั้น กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงควรกำหนดนิยาม “สัญญาทางการเงิน” ให้ชัดเจนเพื่อมิให้เกิดปัญหาในชั้นบริหารสัญญา

คำชี้แจง กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบข้อสังเกตดังกล่าว ทั้งนี้ ความหมายของ “สัญญาทางการเงิน” ในร่างสัญญานี้ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

๓.๓.๒ ประเด็นที่ ๒ กรณีผลของการเลิกสัญญาตามร่างสัญญาข้อ ๑๑.๘ ได้กำหนดให้มีการชำระค่าชดเชยเท่ากับมูลค่าทางตลาด ข้อ ๑๓.๔.๑ ได้กำหนดให้มีการชำระค่าชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชีหรือมูลค่าทางตลาดและข้อ ๑๓.๔.๒ ได้กำหนดให้มีการชำระค่าซื้อสิ่งหาริมทรัพย์เท่ากับมูลค่าทางบัญชี ซึ่งในแต่ละกรณีเป็นผลของการยกเลิกสัญญาด้วยเหตุที่ผู้ร่วมลงทุนเป็นฝ่ายผิดหรือด้วยเหตุที่ผู้ร่วมลงทุนไม่ได้เป็นฝ่ายผิดแตกต่างกันออกไป ซึ่งในร่างสัญญาข้อ ๑.๑ คำนิยามของคำว่า “มูลค่าทางตลาด” ได้กำหนดให้หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณเพื่อให้ได้มาซึ่งมูลค่าทางตลาดจะดำเนินการโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ และ/หรือผู้ประเมินราคาอิสระที่มีชื่อเสียงที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นการเฉพาะเพื่อการนี้โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย และคำว่า “มูลค่าทางบัญชี” ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณเพื่อให้ได้มาซึ่งมูลค่าทางบัญชีจะดำเนินการคำนวณจากการตรวจสอบบัญชีที่ดำเนินการโดยบริษัทผู้ตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงที่แต่งตั้งโดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย อย่างไรก็ตาม ในร่างสัญญาไม่ได้มีการกำหนดว่าคู่สัญญาฝ่ายใดจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการแต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ และ/หรือผู้ประเมินราคาอิสระหรือบริษัทผู้ตรวจสอบบัญชีในแต่ละกรณี ดังนั้นกรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงควรพิจารณาและกำหนดในสัญญาให้ชัดเจนว่าในแต่ละกรณีของการเลิกสัญญานั้นควรกำหนดให้คู่สัญญาฝ่ายใดจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าว เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการตีความสัญญาต่อไป

คำชี้แจง กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบข้อสังเกตดังกล่าวและได้กำหนดให้ผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างที่ปรึกษาทางการเงินอิสระและ/หรือผู้ประเมินราคาอิสระ หรือบริษัทผู้ตรวจสอบบัญชี โดยได้แก้ไขเพิ่มเติมข้อความไว้ในร่างสัญญาข้อ ๑๓.๔ ผลของการบอกเลิกสัญญา เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของกรรมการขนส่งทางบก และสิทธิและหน้าที่ในส่วนของผู้ร่วมลงทุน

๓.๓.๓ ประเด็นที่ ๓ ในร่างสัญญาข้อ ๙.๑ ได้กำหนดให้ผู้ร่วมลงทุนตกลงชำระค่าสัมปทานเป็นค่าตอบแทนคงที่สำหรับการให้สิทธิดำเนินการตามสัญญาฉบับนี้เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๙๘,๓๖๙,๐๐๐ บาท โดยผู้แทนกรรมการขนส่งทางบกชี้แจงว่า ค่าตอบแทนคงที่เป็นอัตราค่าตอบแทนที่ได้จากรายงานผลการศึกษาฯ ของโครงการดังกล่าว โดยในการคำนวณค่าตอบแทนคงที่รายปีในช่วงปีแรกถึงปีที่ ๑๘ เป็นการคำนวณจากรายได้ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการทางพาณิชย์สำหรับงานในระยะที่ ๑ และการคำนวณค่าตอบแทนคงที่รายปีในช่วงปีที่ ๑๙ ถึง ปีที่ ๓๐ เป็นการคำนวณจากรายได้ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการทางพาณิชย์สำหรับงานในระยะที่ ๑ และงานในระยะที่ ๒ ในขณะที่ร่างสัญญาข้อ ๔ (๓) วรรคสาม ได้กำหนดให้ผู้ร่วมลงทุนสามารถเริ่มงานในระยะที่ ๒ ก่อนครบกำหนดตามเงื่อนไขหรือระยะเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ ๘.๒.๒ (๑) (๑.๒) ก็ได้ หากผู้ร่วมลงทุนมีความพร้อมและประสงค์ที่จะเริ่มงานในระยะที่ ๒ ก่อน โดยให้ผู้ร่วมลงทุนแจ้งเป็นหนังสือให้กรรมการขนส่งทางบกทราบ เพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบก่อนกรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงควรพิจารณาด้วยว่าการมีเงื่อนไขอนุญาตให้ผู้ร่วมลงทุนเริ่มงานในระยะที่ ๒ ก่อนครบกำหนดตามเงื่อนไขหรือระยะเวลาดังกล่าว ควรต้องมีการปรับอัตราค่าตอบแทนคงที่รายปีให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจการทางพาณิชย์สำหรับงานในระยะที่ ๒ หรือไม่ อย่างไร ทั้งนี้โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐเป็นสำคัญ

คำชี้แจง กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบข้อสังเกตดังกล่าว ทั้งนี้ หากผู้ร่วมลงทุนเริ่มงานในระยะที่ ๒ ก่อนครบกำหนดตามเงื่อนไข กรรมการขนส่งทางบกไม่มีการปรับอัตราค่าตอบแทนคงที่รายปี เนื่องจากค่าสัมปทานที่ผู้ร่วมลงทุนเสนอมาในข้อเสนอ มีมูลค่ามากกว่าค่าสัมปทานที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว และในร่างสัญญามีการกำหนดส่วนแบ่งรายได้แก่รัฐเพิ่มเติม

ในกรณี...

ในกรณีปีใดที่โครงการมีกำไร กรมการขนส่งทางบกจะได้ส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติมอยู่แล้ว (ร้อยละ ๑๐ ของกำไรสุทธิ) ประกอบกับโครงการเป็นการร่วมลงทุนแบบ Build Transfer Operate หากผู้ร่วมลงทุนก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างในระยะที่ ๒ เร็วขึ้น กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวจะตกเป็นของกรมการขนส่งทางบกเร็วขึ้น อีกทั้งผู้ร่วมลงทุนยังมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ต้องลงทุนเพิ่มเติม อาทิ ค่าดำเนินงาน ค่าบำรุงรักษา ดอกเบี้ยเงินกู้ เป็นต้น

๓.๓.๔ ประเด็นที่ ๔ ในร่างสัญญาข้อ ๗.๙.๑ วรรคสอง ได้กำหนดให้ค่าบำรุงรักษาตลอดอายุของสัญญาจะต้องไม่ต่ำกว่าอัตราค่าบำรุงรักษาที่กำหนดไว้ในแผนการบำรุงรักษา และผู้แทนกรมการขนส่งทางบกได้ชี้แจงว่า กรมการขนส่งทางบกได้ทำรายงานผลการศึกษาที่ศึกษาถึงค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเป็นจำนวน ๑,๐๗๕.๓๑ ล้านบาท ต่อมาผู้ร่วมลงทุนได้เสนอแผนการบำรุงรักษาโดยที่กำหนดอัตราค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมกับค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเป็นจำนวนทั้งหมด ๖,๕๐๖.๖๖ ล้านบาท ซึ่งทำให้ไม่อาจทราบได้ว่าค่าบำรุงรักษาตามแผนการบำรุงรักษาของผู้ร่วมลงทุนเป็นเงินจำนวนเท่าใด ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงควรพิจารณาความประสงค์ที่แท้จริงว่าประสงค์จะใช้อัตราค่าบำรุงรักษาใดเป็นเกณฑ์ในการกำหนดค่าบำรุงรักษาตลอดอายุของสัญญา และปรับแก้ไขสัญญาให้สอดคล้องกับความประสงค์ดังกล่าว

คำชี้แจง กรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบข้อสังเกตดังกล่าวและได้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมร่างสัญญาข้อ ๗.๙.๑ วรรคสอง โดยเพิ่มเติมข้อความต่อท้ายข้อความเดิมว่า “ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาต้องไม่ต่ำกว่า ๑,๐๗๕.๓๑ ล้านบาท” ซึ่งตัวเลขดังกล่าวอ้างอิงมาจากผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบไว้แล้ว

๓.๓.๕ ประเด็นที่ ๕ ในร่างสัญญาข้อ ๑๑.๘ ได้กำหนดผลของการเลิกสัญญาอันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัยหรือเหตุพ่วนผัน เพียงแค่ผู้ร่วมลงทุนไม่มีสิทธิได้รับเงินไม่ว่าจำนวนใด ๆ จากกรมการขนส่งทางบก ไม่ว่าจะเป็นเงินชดเชย ทรัพย์สินหรือผลประโยชน์ใด ๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นเงินลงทุนของผู้ร่วมลงทุนซึ่งจะคำนวณตามมูลค่าทางตลาด โดยมีได้ระบुरายการหรือประเภทเงินลงทุนไว้ จึงอาจเป็นความหมายอย่างกว้าง กรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงควรทบทวนและพิจารณาว่าการกำหนดดังกล่าวเป็นการเหมาะสมและไม่ทำให้ภาครัฐเสียเปรียบหรือไม่

คำชี้แจง กรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบข้อสังเกตดังกล่าว ทั้งนี้ การกำหนดให้ผู้ร่วมลงทุนได้รับเงินลงทุนคืนตามร่างสัญญาข้อ ๑๑.๘ ไม่ทำให้ภาครัฐเสียเปรียบเนื่องจากการดำเนินการจะคำนวณตามมูลค่าทางตลาด ที่ดำเนินการโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระและ/หรือผู้ประเมินราคาอิสระที่มีชื่อเสียงตามหลักการประเมินมูลค่าที่ใช้ในตลาดของทรัพย์สินนั้น

๓.๓.๖ ประเด็นที่ ๖ ในร่างสัญญาข้อ ๑๓.๔.๒ (ก) (๑) ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก กรณีที่กรมการขนส่งทางบกใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาตามข้อ ๑๓.๒ (ก) หรือ (ข) หรือ (ค) ระหว่างการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างหรือระหว่างดำเนินการทางพาณิชย์อันมิใช่ความผิดของผู้ร่วมลงทุน โดยกรมการขนส่งทางบกมีสิทธิตามที่ระบุไว้ในข้อ ๑๓.๔.๑ (ก) (๑) - (๓) และ (๗) และ/หรือมีสิทธิเข้าซื้อทรัพย์สินที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ที่ผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้ลงทุนในราคาตามมูลค่าทางบัญชี และมีสิทธิเด็ดขาดที่จะเลือกซื้ออสังหาริมทรัพย์ที่ผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้ลงทุน ซึ่งอาจจะขัดหรือแย้งกับข้อสัญญาที่ว่าผู้ร่วมลงทุนจะส่งมอบกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของงานในระยะที่ ๑ ทันทีที่ผู้ร่วมลงทุนก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างและติดตั้งเครื่องมือและระบบของงานในระยะที่ ๑ และกรมการขนส่งทางบกได้ทำการตรวจรับเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทำให้ในระหว่างการดำเนินการกิจการทางพาณิชย์นั้นอาจจะไม่มีอสังหาริมทรัพย์ที่ผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้ลงทุนที่กรมการขนส่งทางบก

จะมีสิทธิ...

จะมีสิทธิเข้าซื้อได้อีก เนื่องจากทรัพย์สินทั้งหมดได้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกรรมการขนส่งทางบกแล้ว นอกจากนี้ การที่กำหนดให้กรรมการขนส่งทางบกมีสิทธิเข้าซื้อทรัพย์สินที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ที่ผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้ลงทุน ในราคาตามมูลค่าทางบัญชีตามข้อ ๑๓.๔.๒ (ก) (๑) (๑.๑) อาจจะเป็นการซ้ำซ้อนกับข้อ ๑๓.๔.๑ (ก) (๒) ที่กำหนดให้กรรมการขนส่งทางบกตกลงจะจ่ายค่าชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชีหรือมูลค่าทางตลาดของสิ่งปลูกสร้าง รวมถึงเครื่องมือและระบบที่กรรมการขนส่งทางบกไม่ได้มีคำสั่งให้ผู้ร่วมลงทุนรื้อถอน โดยกรรมการขนส่งทางบก จะเลือกจ่ายค่าชดเชยค่าใดค่าหนึ่งที่มีมูลค่าต่ำกว่า ทั้งนี้ ไม่รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน ซึ่งอาจทำให้ กรรมการขนส่งทางบกต้องชำระทั้งค่าใช้จ่ายในการเข้าซื้ออสังหาริมทรัพย์ที่ผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้ลงทุนในราคา ตามมูลค่าบัญชีตามข้อ ๑๓.๔.๒ (ก) (๑) (๑.๑) และค่าชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชีหรือมูลค่าทางตลาดตาม ข้อ ๑๓.๔.๑ (ก) (๒) ดังนั้น กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงควรทบทวนและพิจารณา ถึงความประสงค์ที่แท้จริงของกรรมการขนส่งทางบกกว่าประสงค์ที่จะดำเนินการเช่นใด หากมีเหตุที่กรรมการขนส่งทางบก จะบอกเลิกสัญญาตามข้อ ๑๓.๒ (ก) หรือ (ข) หรือ (ค) ในระหว่างการดำเนินกิจการทางพาณิชย์อันมิใช่ความผิด ของผู้ร่วมลงทุนและปรับปรุงแก้ไขสัญญาให้ชัดเจนเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการบริหารสัญญาต่อไป

คำชี้แจง กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบ ข้อสังเกตดังกล่าว ทั้งนี้ ข้อความในร่างสัญญาตามข้อ ๑๓.๔.๒ (ก) (๑) (๑.๑) เป็นกรณีที่กรรมการขนส่งทางบก เข้าซื้อทรัพย์สินหากมีการบอกเลิกสัญญาตามข้อ ๑๓.๒ (ก) หรือ (ข) หรือ (ค) ขณะที่ข้อความในร่างสัญญา ตามข้อ ๑๓.๔.๑ (ก) (๒) เป็นกรณีที่กรรมการขนส่งทางบกมีสิทธิเลือกที่จะเข้าซื้อทรัพย์สินหรือจะมีคำสั่งแจ้งให้ ผู้ร่วมลงทุนรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่ผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้ลงทุนในพื้นที่โครงการบางส่วนได้ ทั้งนี้ การเลือกใช้สิทธิ ตามข้อ ๑๓.๔.๒ (ก) (๑) (๑.๑) หรือ ๑๓.๔.๑ (ก) (๒) จะเกิดขึ้นในกรณีที่ยังไม่มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ให้แก่กรรมการขนส่งทางบก เพราะเมื่อกรรมสิทธิ์ตกเป็นของกรรมการขนส่งทางบกเรียบร้อยแล้ว กรรมการขนส่งทางบก จะไม่มีเหตุให้ใช้สิทธิตาม ๑๓.๔.๒ (ก) (๑) (๑.๑) อีก จึงเห็นว่าข้อความในร่างสัญญามีความชัดเจนและจะไม่เกิดปัญหา ในชั้นการบริหารสัญญาต่อไป

๓.๓.๗ ประเด็นที่ ๗ ในร่างสัญญาข้อ ๑๕ ได้กำหนดให้ผู้ร่วมลงทุนต้องทำประกันภัย ไว้ในหลายกรณี ดังนั้น ก่อนลงนามในสัญญา กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ ควรพิจารณา กำหนดประเภทหรือลักษณะ ระยะเวลา วงเงินความรับผิด และขอบเขตความคุ้มครองของประกันภัยที่ผู้ร่วมลงทุน ต้องจัดทำ ให้ครอบคลุมความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นในแต่ละกรณีสำหรับการดำเนินโครงการตลอดระยะเวลา ตามสัญญานี้ แล้วระบุไว้ในสัญญาให้ครบถ้วน

คำชี้แจง กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบ ข้อสังเกตดังกล่าวและได้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมร่างสัญญาในข้อ ๑๕.๑ (ก) โดยกำหนดให้ผู้ร่วมลงทุน ทำประกันภัยโครงการแบบ All Risks Insurance ซึ่งการทำประกันในรูปแบบดังกล่าวจะคุ้มครองครอบคลุม ความเสี่ยงภัยทุกชนิดที่จะเกิดขึ้นในโครงการ

๓.๓.๘ ประเด็นที่ ๘ ในร่างสัญญาข้อ ๒๐ (ค) กำหนดให้ผู้ร่วมลงทุนต้องชำระ ค่าปรับเป็นรายวันในอัตราวันละร้อยละ ๐.๐๕ ของมูลค่าของงานในระยะที่ ๑ ในกรณีที่ผู้ร่วมลงทุนไม่สามารถ ดำเนินงานในระยะที่ ๑ ให้แล้วเสร็จโดยถูกต้องและครบถ้วน และข้อ ๒๐ (ง) ได้กำหนดให้ผู้ร่วมลงทุนต้องชำระ ค่าปรับเป็นรายวันในอัตราวันละร้อยละ ๐.๑ ของมูลค่าของงานในระยะที่ ๒ ในกรณีที่ผู้ร่วมลงทุนไม่สามารถ ดำเนินงานในระยะที่ ๒ ให้แล้วเสร็จโดยถูกต้องและครบถ้วน กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงควรพิจารณากำหนดวิธีคิดคำนวณมูลค่าของงานในระยะที่ ๑ และมูลค่าของงานในระยะที่ ๒ ดังกล่าวให้ชัดเจน เพื่อมิให้เกิดปัญหาในชั้นบริหารสัญญา นอกจากนี้ กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ ควรพิจารณาว่า

การกำหนด...

การกำหนดให้คิดอัตราค่าปรับเป็นรายวันในอัตราร้อยละ ๐.๐๕ ของมูลค่ารวมของเหตุการณ์หรือกรณีนั้น ๆ ในร่างสัญญาข้อ ๒๐ (ข) มีความชัดเจนเพียงพอและสามารถคิดคำนวณได้จริงหรือไม่ อย่างไร และควรทำความเข้าใจให้เกิดความชัดเจนกับผู้ร่วมลงทุนว่ามูลค่ารวมของเหตุการณ์หรือกรณีนั้น ๆ มีความหมายและคิดคำนวณอย่างไรด้วย

คำชี้แจง กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบ ข้อสังเกตดังกล่าว ทั้งนี้ กรรมการขนส่งทางบกได้ทำความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีคิดและการคำนวณมูลค่างานในแต่ละระยะกับผู้ร่วมลงทุนเรียบร้อยแล้ว โดยรายละเอียดงานแต่ละระยะจะเป็นไปตามที่ค่านิยามกำหนด ส่วนมูลค่าของงานในระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ จะเป็นไปตามข้อเสนอของผู้ร่วมลงทุนที่เสนอมานี้แล้ว และเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จงานในแต่ละระยะจะเป็นไปตามมูลค่างานจริง รวมถึงได้ทำความเข้าใจกับผู้ร่วมลงทุนในข้อ ๒๐ (ข) เรียบร้อยแล้วว่า มูลค่ารวมของเหตุการณ์หรือกรณีนั้น ๆ หมายถึง เหตุการณ์หรือกรณีใด ๆ เช่น การที่ผู้ร่วมลงทุนไม่ต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัย ทำให้ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ไม่ต่อเนื่อง เป็นต้น โดยกรรมการขนส่งทางบกจะคำนวณค่าปรับเป็นรายวันในอัตราร้อยละ ๐.๐๕ ของวงเงินเอาประกันภัย จนกว่าผู้ร่วมลงทุนจะต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยแล้วเสร็จ

๓.๓.๙ ประเด็นที่ ๙ ในร่างสัญญาข้อ ๒๔.๒ ได้กำหนดให้กรรมการขนส่งทางบกมีสิทธิขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดในสัญญาได้โดยเหตุต่าง ๆ ดังที่กำหนดไว้ และหากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้ผู้ร่วมลงทุนได้รับความเสียหายหรือเป็นภาระหน้าที่เพิ่มขึ้นแก่ผู้ร่วมลงทุนอย่างมากในสาระสำคัญผู้ร่วมลงทุนมีสิทธิได้รับการชดเชยอย่างเป็นธรรมและสมเหตุสมผล นั้น กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ ควรพิจารณาว่าเหตุที่กำหนดไว้ในข้อ ๒๔.๒ ดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ และควรทำความเข้าใจกับผู้ร่วมลงทุนให้ชัดเจนว่ากรณีที่เกิดภาระหน้าที่เพิ่มขึ้นแก่ผู้ร่วมลงทุนอย่างมากในส่วนที่เป็นสาระสำคัญมีความหมายครอบคลุมเพียงใด เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในชั้นบริหารสัญญาต่อไป

คำชี้แจง กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบ ข้อสังเกตดังกล่าว ทั้งนี้ ในชั้นนี้เห็นว่า ยังไม่สามารถระบุเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้ ประกอบกับในชั้นบริหารสัญญา กรรมการขนส่งทางบกมีกลไกในการแก้ไขปัญหาของโครงการตามร่างสัญญาร่วมลงทุนข้อ ๑๒ การแก้ไขปัญหาการดำเนินโครงการ และได้ทำความเข้าใจกับผู้ร่วมลงทุนถึงประเด็นดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

๓.๓.๑๐ ประเด็นที่ ๑๐ ในร่างสัญญานี้ได้กำหนดภาระหน้าที่ของกรรมการขนส่งทางบกในการดำเนินการต่าง ๆ ภายในระยะเวลาที่กำหนด เช่น ร่างสัญญาข้อ ๗.๑.๒ ข้อ ๑๑.๔ ข้อ ๑๑.๗ และข้อ ๒๕.๘ กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงควรพิจารณาว่า กรรมการขนส่งทางบกสามารถดำเนินการตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ได้หรือไม่ อย่างไร แล้วปรับเปลี่ยนระยะเวลาให้เป็นระยะเวลาที่กรรมการขนส่งทางบกสามารถดำเนินการได้อย่างแท้จริง ทั้งนี้ เพื่อมิให้กรรมการขนส่งทางบกตกเป็นฝ่ายผิดสัญญา

คำชี้แจง กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบ ข้อสังเกตดังกล่าว ทั้งนี้ พิจารณาแล้วเห็นว่ากรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาในแต่ละข้อ เป็นระยะเวลาที่เหมาะสมและเพียงพอสำหรับการดำเนินการแล้ว

๓.๓.๑๑ ประเด็นที่ ๑๑ ในการตรวจพิจารณาร่างสัญญานี้ สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาเฉพาะประเด็นข้อกฎหมายที่ปรากฏในร่างสัญญาและเอกสารแนบท้ายสัญญาเท่านั้น ส่วนประเด็นทางเทคนิคต่าง ๆ โดยรวมถึง (แต่ไม่จำกัดเฉพาะ) ประเด็นทางด้านการเงินและทางธุรกิจ วิธีการคิดคำนวณหรือสูตรการคำนวณต่าง ๆ เช่น วิธีการคำนวณหามูลค่าสินทรัพย์ของโครงการตามร่างสัญญา ข้อ ๗.๑๑ และเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๘ อัตราค่าบริการที่เรียกเก็บที่ไม่เหมาะสมต่อสถานะทางเศรษฐกิจการขนส่งตามร่างสัญญาข้อ ๑๐.๒ (ก) (๑) วิธีการคำนวณมูลค่าทางตลาดและมูลค่าทางบัญชี และวิธีการคำนวณค่าเสียหาย

จากผู้ร่วมลงทุน...

จากผู้ร่วมลงทุนกรณีกรมการขนส่งทางบกใช้สิทธิเลิกสัญญาตามร่างสัญญาข้อ ๑๑.๘ ข้อ ๑๓.๔.๑ (ก) (๒) วรรคสอง และข้อ ๑๓.๔.๒ (ก) (๑) (๑.๑) การกำหนดค่านิยามศัพท์เกี่ยวกับการคิดคำนวณทางการเงินต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับร่างสัญญานี้ เช่น นิยามคำว่า “มูลค่าทางตลาด” และ “มูลค่าทางบัญชี” และการกำหนดจำนวนเงิน และตัวเลขต่าง ๆ ในร่างสัญญา สำนักงานอัยการสูงสุดมีอาจก้าวล่วงไปตรวจพิจารณาได้ กรมการขนส่งทางบก และคณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงต้องตรวจสอบว่าเป็นไปโดยถูกต้องเหมาะสม ภายใต้บริบทที่เป็นประโยชน์ ของทางราชการเป็นสำคัญ โดยภาครัฐมิได้เป็นฝ่ายเสียเปรียบ แต่ยังคงดำรงความเป็นธรรมแก่คู่สัญญา

คำชี้แจง กรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบ ข้อสังเกตดังกล่าว ทั้งนี้ ได้ทำการตรวจสอบ กำหนด และพิจารณาแนวทางการดำเนินการต่าง ๆ ในร่างสัญญา ให้มีความถูกต้องและเหมาะสมแล้ว

๓.๓.๑๒ ประเด็นที่ ๑๒ ก่อนลงนามในสัญญาร่วมลงทุน กรมการขนส่งทางบก และคณะกรรมการคัดเลือกฯ ควรตรวจสอบความถูกต้องในร่างสัญญา เช่น การอ้างอิงเลขข้อสัญญาในสัญญา จำนวนตัวเลขต่าง ๆ และถ้อยคำที่มีการกำหนดให้มีค่านิยาม รวมทั้งควรตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร แนบท้ายสัญญาไม่ให้ขัดหรือแย้งกับร่างสัญญาที่ผ่านการตรวจพิจารณาจากสำนักงานอัยการสูงสุดด้วย

คำชี้แจง กรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบ โดยในขั้นนี้ได้ดำเนินการตามข้อสังเกตเรียบร้อยแล้ว และจะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งก่อน การลงนามในสัญญาต่อไป

๓.๓.๑๓ ประเด็นที่ ๑๓ เนื่องจากหนังสือรับรองตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๔ มีลักษณะเป็นการค้าประกันตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๖๘๑ ได้กำหนดรายละเอียดของสัญญาการค้าประกันไว้ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการ คัดเลือกฯ จึงต้องพิจารณากำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ในหนังสือรับรองให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา ๖๘๑ ด้วย เพื่อมิให้หนังสือรับรองดังกล่าวตกเป็นโมฆะตามมาตรา ๖๘๕/๑

คำชี้แจง กรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับทราบ ข้อสังเกตดังกล่าว ทั้งนี้ หนังสือรับรองตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๔ มีการระบุองค์ประกอบของการค้าประกัน ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๘๑ ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว

๓.๔ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการตามมาตรา ๔๐ (๑) แห่งพระราชบัญญัติ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้จัดส่งผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นเจรจาต่อรอง เรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือก เอกชนและภาระการเงินการคลังของภาครัฐ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้มีหนังสือ ที่ กค ๐๘๒๐.๒/๕๖๖๗ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ เสนอความเห็นเกี่ยวกับโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ ดังนี้

๓.๔.๑ การดำเนินโครงการฯ เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง สินค้าทางถนน โดยเชื่อมต่อกับระบบราง โครงการรถไฟทางคู่ และเป็นสถานี่ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ระหว่างประเทศไปสู่ภายในประเทศ รองรับการขนส่งสินค้าจากทางตอนใต้ของประเทศจีนและทางตอนเหนือ ของประเทศเวียดนามกับภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย อันมีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

และก่อให้เกิด...

และก่อให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจในพื้นที่ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒ อนุมัติให้กรรมการขนส่งทางบกดำเนินโครงการโดยการให้เอกชนร่วมลงทุน ซึ่งต่อมากรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ จนได้ผลการคัดเลือกเอกชนแล้ว โดยได้มีการพิจารณารายละเอียดของผลประโยชน์ตอบแทนของภาครัฐ รวมถึงกำหนดเงื่อนไขการแบ่งรายได้เพิ่มเติมจากเอกชน (Revenue Sharing) ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว โดยที่ภาครัฐจะได้รับผลตอบแทนคงที่แบบรายปีรวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๙๘,๓๖๙,๐๐๐ บาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ ปี ๒๕๖๔ เท่ากับ ๘๑,๐๔๗,๑๐๐ บาท ซึ่งสูงกว่าผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติและที่กำหนดไว้ในเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (RFP) รวมทั้งในแต่ละปีภาครัฐจะได้รับส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติมจากเอกชนร้อยละ ๑๐ ของกำไรสุทธิในปีที่มีกำไรอีกด้วย

๓.๔.๒ โครงการฯ มีการลงทุนของภาครัฐในสัดส่วนที่สูง รวมทั้งได้รับการจัดสรรและผูกพันงบประมาณในส่วนค่าก่อสร้างและควบคุมงานระยะที่ ๑ ไว้แล้ว เพื่อให้โครงการฯ เป็นไปตามวัตถุประสงค์และสอดคล้องตามแผนการดำเนินโครงการ กรรมการขนส่งทางบกจึงควรต้องกำหนดแผนงานการก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ โดยละเอียดและชัดเจนทั้งในส่วนที่รัฐและในส่วนที่เอกชนรับผิดชอบ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามระยะเวลาที่กำหนด และป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบในการส่งมอบพื้นที่ให้เอกชน นอกจากนี้ โครงการฯ มีการระบุเงื่อนไขให้เอกชนคู่สัญญาต้องก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างโครงการระยะที่ ๒ (อาคารรวบรวมและกระจายสินค้าหลังที่ ๒) เมื่อมีปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้บริการอาคารหลังที่ ๑ เฉลี่ยทั้งปีมากกว่าร้อยละ ๘๐ ของขีดความสามารถในการให้บริการ หรือเมื่อครบกำหนดระยะเวลา ๑๘ ปี นับจากปีเปิดให้บริการแล้วแต่ว่าเหตุการณ์ใดจะถึงก่อน ดังนั้น กรรมการขนส่งทางบกจึงควรต้องมีการตรวจสอบปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้บริการอาคารหลังที่ ๑ อย่างรัดกุม เพื่อให้ภาครัฐไม่เสียประโยชน์และเกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการต่อไป

๓.๔.๓ เห็นควรให้กรรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการกำกับดูแลตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กำกับการดำเนินโครงการฯ ให้เป็นไปตามแผนงาน เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามกำหนด และเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งกำกับให้เอกชนดำเนินการตามแผนธุรกิจ ตลอดจนนำเทคโนโลยีและระบบสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการ เช่น ระบบจัดเก็บและรายงานข้อมูลสถิติจำนวนรถบรรทุก ประเภท และปริมาณสินค้า เป็นต้น เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของโครงการต่อไป

๓.๔.๔ เห็นควรให้กรรมการขนส่งทางบกกำกับดูแลโครงการฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังของรัฐ และกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นต้น

๓.๕ ข้อเสนอของกรรมการขนส่งทางบก

๓.๕.๑ คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการตามมาตรา ๔๐ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้จัดส่งผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นเจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและการเงินการคลังของภาครัฐ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้มีหนังสือที่ กค ๐๘๒๐.๒/๕๖๖๗ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ เสนอความเห็นเกี่ยวกับโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเรียบร้อยแล้ว

๓.๕.๒ คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการตามมาตรา ๔๐ (๒) แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้จัดส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อตรวจพิจารณาร่างสัญญาดังกล่าว โดยสำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมแล้วเสร็จ และกรรมการขนส่งทางบกโดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดเรียบร้อยแล้ว ตลอดจนได้แก้ไขร่างสัญญาให้มีความพร้อมสำหรับการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนเรียบร้อยแล้ว

๓.๕.๓ ในคราวการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๒๗) เมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ บริษัท สินธรโซติ จำกัด เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน ได้รับทราบร่างสัญญาร่วมลงทุนที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาแก้ไขมาแล้ว พร้อมทั้งยอมรับแนวทางการปรับแก้ไขร่างสัญญาร่วมลงทุนตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดเรียบร้อยแล้ว

กรรมการขนส่งทางบกจึงนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอเรื่องผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ประกอบบทเฉพาะกาลมาตรา ๖๘ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๔. ขอกฎหมาย

๔.๑ พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

“มาตรา ๔๐ ภายในสิบห้าวันนับแต่เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชน และผลการเจรจา และได้จัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนแล้วเสร็จ ให้คณะกรรมการคัดเลือกดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) นำผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงาน โดยให้สำนักงานเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและภาระการเงินการคลังภาครัฐ และส่งความเห็นและเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับการคัดเลือกเอกชนจากคณะกรรมการคัดเลือก และ

(๒) ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการให้แล้วเสร็จและเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ตรวจพิจารณาแล้วต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

มาตรา ๔๑ เมื่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดได้รับความเห็นและเอกสาร พร้อมกับร่างสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๔๐ แล้ว ให้พิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดแล้วนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาภายในสามสิบวัน

มาตรา ๔๒ เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ภาระการเงินการคลังของภาครัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด ตลอดจนความเห็นของรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดแล้ว หากคณะรัฐมนตรีไม่เห็นด้วยให้ส่งเรื่องคืนรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อแจ้งคณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาทบทวน โดยให้นำมาตรา ๔๐ และมาตรา ๔๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลมแล้วนำผลการพิจารณาเสนอให้คณะรัฐมนตรีตัดสินใจขาด

เมื่อคณะรัฐมนตรี...

เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนต่อไป”

๔.๒ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ บทเฉพาะกาล

“มาตรา ๖๘ โครงการใดที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และโครงการนั้นเป็นโครงการภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) โครงการที่อยู่ในระหว่างขั้นตอนตามหมวด ๔ การเสนอโครงการ หรือตามหมวด ๕ การดำเนินโครงการ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามบทบัญญัติในหมวดดังกล่าวต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ และให้ดำเนินการในขั้นตอนต่อไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

...”

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ของกรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการตามมาตรา ๔๐ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้จัดส่งผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นเจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน และเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการกำกับดูแลรับไปกำกับกับการดำเนินโครงการฯ ให้เป็นไปตามแผนงานแล้ว นอกจากนี้ คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการตามมาตรา ๔๐ (๒) แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้จัดส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนเสนอสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อตรวจพิจารณาร่างสัญญาฯ ดังกล่าว ทั้งนี้ สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาร่างสัญญาฯ แล้วเสร็จและมีข้อสังเกตต่อกระทรวงคมนาคม ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้ชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว และกรมการขนส่งทางบกได้แก้ไขร่างสัญญาฯ ให้มีความพร้อมสำหรับการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนเรียบร้อยแล้ว รวมทั้งบริษัทสินธพโชติ จำกัด เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนได้รับทราบร่างสัญญาร่วมลงทุนที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาแก้ไขมาแล้ว พร้อมทั้งยอมรับแนวทางการปรับแก้ไขร่างสัญญาร่วมลงทุนตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดด้วยแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ประกอบบทเฉพาะกาล มาตรา ๖๘ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนมของกรมการขนส่งทางบกต่อไป

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรนำเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ของกรมการขนส่งทางบก เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ประกอบบทเฉพาะกาล มาตรา ๖๘ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ตามที่กรมการขนส่งทางบกเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ornuma.pis@otp.go.th