

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๙๐๕.๓/ ๑ ๙๔



กค. 166

6 มิ.ย. 68

17.35 น.

สค. (eMail)

ส่ง : กค.

รับที่ : ๕5988/68

6 มิ.ย. 2568 เวลา 17.18 น.



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๖ มิถุนายน ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเพื่อรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้า
ขานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๑๒๐๖/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๘
 ๒. สำเนาคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ วันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
 ๓. สำเนาคำพิพากษาศาลปกครอง วันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๗
 ๔. สำเนาคำพิพากษาศาลปกครอง วันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๗
 ๕. สำเนาคำพิพากษาศาลปกครองกลาง วันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘
 ๖. สำเนาหนังสือกิจการร่วมค้า เอส-ยู ที่ SU/SRT/HO/A๖๘/๐๕๑๔๐๑
ลงวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๘
 ๗. สำเนาหนังสือกองกฎหมาย กระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๒/กม ๓๘๖
ลงวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๘
 ๘. สำเนารายงานการประชุมคณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐอันเนื่องมาจาก
คำพิพากษาของศาลปกครองในโครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมือง (สายสีแดง)
ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน
 ๙. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี
ตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม
เพื่อรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน
มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีได้ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วย
การเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเพื่อรองรับสำหรับ
โครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน โดยเรื่องนี้เข้าข่าย
ที่จะให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี
พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอ
คณะรัฐมนตรี ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๔)
การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินหรือ
ให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องนำเรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเพื่อรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง ในภาพรวมทั้งโครงการและเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในโอกาสแรก เพื่อให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้รับการจัดสรรเงินกู้รองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง ในภาพรวมตามที่เสนอขอมา และเพื่อเร่งรัดดำเนินการชำระหนี้สำหรับสัญญาที่ ๑ ตามคำพิพากษาศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ๑๑๒๕/๒๕๖๗ คดีหมายเลขแดงที่ ๗๐๘/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ ที่มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยชำระค่าใช้จ่ายตามข้อเรียกร้องให้แก่ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุงโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๗ โดยให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการดังกล่าว ให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุดจนถึงวันสิ้นสุดการบังคับคดี (๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ถึงวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๘) ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยต้องเร่งรัดชำระหนี้ให้แก่ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ ตามค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยล่าช้า โดยดอกเบี้ยล่าช้าคิดคำนวณต่อวันตามคำพิพากษาคิดเป็นเงินวันละ ๙๙๖,๗๕๙.๙๔ บาท หากไม่เร่งรัดพิจารณาจะเกิดความเสียหายเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยดังกล่าว ดังนั้น การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยจึงต้องเร่งรัดดำเนินการขอปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในภาพรวมทั้งโครงการ โดยเฉพาะสัญญาที่ ๑ ต้องเร่งรัดนำเงินต้นมาชำระหนี้จำนองเพื่อลดภาระดอกเบี้ยจ่ายที่เพิ่มขึ้นไปจนกว่าจะชำระหนี้จำนองครบถ้วน และเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อภาครัฐเพิ่มขึ้น

๓. สำคัญและข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ตามหนังสือที่ รฟท/๑๒๐๖/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๘ เรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเพื่อรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง โดยขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณารายงานเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยสรุปสาระสำคัญได้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑) ดังนี้

๓.๑ ความเป็นมา

๓.๑.๑ การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนของโครงการที่ผ่านมาคณะรัฐมนตรีได้มีการอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนของโครงการฯ จนถึงขณะนี้รวมทั้งสิ้น จำนวน ๘ ครั้ง รายละเอียดแสดงดังตารางด้านล่างนี้

สัญญา	มติคณะรัฐมนตรี							
	ครั้งที่ ๑ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐	ครั้งที่ ๒ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐	ครั้งที่ ๓ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๔ ๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕	ครั้งที่ ๕ ๘ มกราคม ๒๕๕๖	ครั้งที่ ๖ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘	ครั้งที่ ๗ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙	ครั้งที่ ๘ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
สัญญาที่ ๑ งานโยธา	๑๙,๕๗๐	๒๕,๘๑๗	๒๗,๓๔๔	๒๙,๘๒๘	๒๙,๘๒๘	๓๑,๖๕๙	๓๔,๑๑๘	๓๔,๒๖๙
สัญญาที่ ๒ งานโยธา	๑๔,๓๒๔	๑๘,๒๒๑	๑๙,๔๖๑	๑๙,๔๖๑	๒๑,๒๓๕	๒๒,๘๑๓	๒๔,๕๗๖	๒๔,๖๕๗
สัญญาที่ ๓ งานระบบ	๑๖,๓๘๑	๑๒,๖๘๓	๒๖,๒๗๒	๒๖,๒๗๒	๒๗,๙๒๗	๒๖,๗๔๕	๓๒,๘๗๓	๓๕,๕๔๙
งานรื้อย้าย	๒๕	๒๕	๑๐๕	๑๐๕	๑๐๕	๑๐๕	๑๐๕	๑๐๕
ค่าที่ปรึกษา	๑,๙๒๐	๒,๑๔๒	๒,๓๖๖	๒,๓๖๖	๒,๔๘๙	๒,๓๖๖	๒,๒๗๘	๒,๒๘๘
Contingencies	-	๑,๐๐๐	-	-	-	-	-	-
รวมเป็นเงิน	๕๒,๒๒๐	๕๙,๘๘๘	๗๕,๕๔๘	๗๘,๐๓๒	๘๑,๕๘๔	๘๓,๖๘๘	๙๓,๙๕๐	๙๖,๘๖๘

หน่วย : ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

๓.๑.๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - บางซื่อ - ดลิ้งชัน ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง ๒๖ กิโลเมตร ภายใต้กรอบวงเงิน ๕๒,๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท และช่วงบางซื่อ - ดลิ้งชัน ระยะทาง ๑๕ กิโลเมตร ภายใต้กรอบวงเงิน ๑๓,๑๓๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยมีการปรับราคาจากโครงการศึกษาและออกแบบโครงการระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายเหนือ (ช่วงบางซื่อ - รังสิต) และย่านสถานีรถไฟบางซื่อของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เมื่อปี ๒๕๔๘ ปรับใหม่เป็นปี ๒๕๕๐ และมีการเพิ่มวงเงินในส่วนการจ้างที่ปรึกษาที่ต้องใช้ในการดำเนินโครงการ ประกอบด้วย ที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา ที่ปรึกษาบริหารโครงการ และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง

๓.๑.๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ อนุมัติให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน ๕๙,๘๘๗,๘๐๐,๐๐๐ บาท รวมระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี โดยมีการปรับเปลี่ยนเนื้อหาหลัก ได้แก่ การเพิ่มโครงการทางรถไฟยกระดับทางด้านใต้สถานีบางซื่อ การเพิ่มศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟชานเมือง เพิ่มพื้นที่ จอดรถใต้ดินประมาณ ๑,๐๐๐ คัน การปรับปรุงทางเข้าเป็นด้านทิศตะวันออก การปรับปรุงโครงข่ายถนน ภายใน ให้เชื่อมต่อกับถนนสายหลักบริเวณโดยรอบ การเพิ่มสถานีในการก่อสร้างระยะแรก ๓ สถานี ได้แก่ สถานีจตุจักร สถานีทุ่งสองห้อง และสถานีการเคหะ ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด การเพิ่มมูลค่างานระบบไฟฟ้า และเครื่องกลของช่วงบางซื่อ - ดลิ้งชัน (เนื่องจากเดิมเป็นประมาณการที่ไม่รวมส่วนเชื่อมต่อย่านรถไฟบางซื่อ) ซึ่งมูลค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลนี้เป็นราคาที่ยังไม่รวม Rolling Stock, On Board Media System และสายเมนไฟฟ้า ๑๑๕ KV ของการไฟฟ้านครหลวงจากสถานีย่อยลาดพร้าว

๓.๑.๑.๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ อนุมัติให้ ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จากเดิม ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ในวงเงิน ๕๙,๘๘๗,๘๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้มีกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นในจำนวนที่เหมาะสม เพียงพอแก่การดำเนินโครงการข้างต้น และให้กระทรวงการคลังรับไปประสานในรายละเอียดกับกระทรวงคมนาคม เพื่อดำเนินการต่อไป ซึ่งกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังได้พิจารณาเห็นชอบกรอบวงเงินที่ กระทรวงคมนาคมเสนอ จำนวน ๗๕,๕๔๘ ล้านบาท โดยมีมูลค่างานเพิ่มเติมจากการจัดหาตู้รถไฟไฟฟ้า เพื่อใช้ในโครงการทั้งช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - ดลิ้งชัน และมีการปรับกรอบวงเงินลงทุนให้เป็นราคาปัจจุบัน ก่อนเริ่มประกวดราคา เนื่องจากราคาที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ เป็นการประมาณราคา ในขณะที่แบบรายละเอียดยังไม่แล้วเสร็จ รวมถึงค่าเผื่อเหลือเผื่อขาดที่ปรับเพิ่มขึ้น

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ วันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ และวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) โดยใช้เงินกู้จากแหล่งเงินกู้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA)

๓.๑.๑.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕ อนุมัติ ตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๔ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๕ เห็นชอบการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธาของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน ๗๔,๗๘๘,๒๕๙,๓๒๕ บาท โดยปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ ๑ งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง เพิ่มเติมจากจำนวน ๒๗,๑๓๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท เป็น ๒๙,๘๒๘,๒๕๙,๓๒๕ บาท ปรับเป็น ราคาที่เหมาะสมเป็นปัจจุบัน และเพิ่มกรอบวงเงินจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) ซึ่งจำเป็นต้องมีตามหลักสากล ในเรื่องของความปลอดภัยในการขนส่งระบบราง

๓.๑.๑.๕ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ อนุมัติตาม มติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕

ในเรื่องการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธาของโครงการฯ ของสัญญาที่ ๒ (งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ - รังสิต) เพิ่มเติมจากจำนวน ๑๙,๓๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท เป็น ๒๑,๒๓๕,๔๔๐,๐๐๐ บาท

หลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการว่าจ้างดำเนินโครงการฯ สรุปแสดงดังตารางนี้

ลำดับ	รายละเอียด	กรอบวงเงิน ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ (ล้านบาท)	วันที่ลงนามสัญญาจ้าง	วงเงินค่าจ้าง ตามสัญญา (ล้านบาท)	เพิ่มจากมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕
๑	งานสัญญาที่ ๑	๒๙,๘๒๘	๑๘ มกราคม ๒๕๕๖	๒๙,๘๒๗	ไม่เปลี่ยนแปลง
๒	งานสัญญาที่ ๒	๒๑,๒๓๕	๓๑ มกราคม ๒๕๕๖	๒๑,๒๓๕	+๑,๗๗๔
๓	งานสัญญาที่ ๓	๒๗,๙๒๗	ยังไม่ได้ว่าจ้าง	ยังไม่ได้ว่าจ้าง	+๑,๖๕๕
๔	ค่าที่ปรึกษา	๒,๔๘๙	๑๕ มีนาคม ๒๕๕๖ (PMC) ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๖ (CSC)	๒,๒๗๘	+๑๒๓

จากตารางจะเห็นได้ว่ากรอบวงเงินของแต่ละสัญญา มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงขอบเขตของงาน รวมถึงงานสัญญาที่ ๓ ถึงแม้ในขณะนั้นจะยังไม่ได้ลงนามสัญญาก็มีการปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ เพื่อความสมบูรณ์ของโครงการฯ

๓.๑.๑.๖ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ อนุมัติ การแก้ไขรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินของโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ และให้ กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมจำนวน ๘,๑๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบ วงเงินค่าจ้างของโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยกรอบวงเงินโครงการฯ ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง สัญญาที่ ๑ จำนวน ๔,๓๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ค่าก่อสร้างสัญญาที่ ๒ จำนวน ๓,๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท และค่าก่อสร้างสัญญาที่ ๓ จำนวน ๔๗๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท

หลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ แล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยยังคงไม่สามารถว่าจ้างงานสัญญาที่ ๓ : งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟไฟฟ้า โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต (สัญญา ๓A) และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน (สัญญา ๓B) ได้ โดยอยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองราคากับกลุ่มบริษัท MHSC ที่ผ่านการพิจารณาของที่ ๑ และของที่ ๒ เพียงรายเดียว เนื่องจากราคาที่กลุ่ม MHSC เสนอสูงกว่าราคากลางของการประกวดราคามาก สรุปกรอบวงเงินโครงการฯ ณ ขณะนั้น แสดงดังตารางนี้

ลำดับ	รายละเอียด	กรอบวงเงิน ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ (ล้านบาท)	วันที่ลงนามบันทึกข้อตกลง เพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา	วงเงินค่าจ้าง ตามสัญญา (ล้านบาท)	เพิ่มจาก มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖
๑	งานสัญญาที่ ๑	๓๔,๑๔๓	๙ เมษายน ๒๕๕๕	๓๔,๑๑๘	+๔,๓๑๕
๒	งานสัญญาที่ ๒	๒๔,๕๘๗	๙ เมษายน ๒๕๕๕	๒๔,๕๗๖	+๓,๓๕๒
๓	งานสัญญาที่ ๓	๒๘,๔๐๐	ยังไม่ได้ว่าจ้าง	ยังไม่ได้ว่าจ้าง	+๔๗๓
๔	ค่าที่ปรึกษา	๒,๔๘๙	ไม่มีบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม แนบท้ายสัญญา	๒,๒๗๘	ไม่เปลี่ยนแปลง

๓.๑.๑.๗ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ อนุมัติ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอปรับกรอบวงเงินลงทุนรวมของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน โดยมีกรอบวงเงินโครงการรวมจำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท ซึ่งครอบคลุมงานปรับแบบรายละเอียด

ตามมติ ...

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ไว้แล้ว และมอบหมายให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินโครงการตามขั้นตอนต่อไป และอนุมัติปรับกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) เพิ่มเติมจำนวน ๖,๗๔๓,๙๙๙,๖๙๙ บาท จากเดิมจำนวน ๒๕,๖๕๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท เป็นจำนวน ๓๒,๓๙๙,๙๙๙,๖๙๙ บาท ประกอบด้วยงานระบบฯ ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน ๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๐๓ บาท จากแหล่งเงินกู้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) และงานระบบฯ ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน ๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๙๖ บาท จากแหล่งเงินกู้ภายในประเทศ

หลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการว่าจ้างงานสัญญาที่ ๓ สรุปรอบวงเงินโครงการฯ แสดงดังตารางนี้

ลำดับ	รายละเอียด	กรอบวงเงิน ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ (ล้านบาท)	วันที่ลงนามจ้าง (วันที่เริ่มงาน)	วงเงินค่าจ้าง ตามสัญญา (ล้านบาท)	เพิ่มจาก มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘
๑	งานสัญญาที่ ๑	๓๔,๑๑๘	๑๘ มกราคม ๒๕๕๖ (๔ มีนาคม ๒๕๕๖)	๓๔,๑๑๘	-๒๕
๒	งานสัญญาที่ ๒	๒๔,๕๘๖	๓๑ มกราคม ๒๕๕๖ (๔ มีนาคม ๒๕๕๖)	๒๔,๕๗๖	-๑
๓	งานสัญญาที่ ๓	๓๒,๘๗๓	๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙ * (๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙)	๓๒,๔๐๐	+๔,๔๗๓
๔	ค่าที่ปรึกษา	๒,๒๗๘	๑๕ มีนาคม ๒๕๕๖ (PMC) ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๖ (CSC)	๒,๒๗๘	-๒๑๑

๓.๑.๑.๘ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ อนุมัติปรับกรอบวงเงินกลุ่มรายการที่ ๑ : กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มต่างๆ และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยน ทำให้เงินกู้ไม่เพียงพอสำหรับค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - ตลิ่งชัน ของสัญญาที่ ๓ และกลุ่มรายการที่ ๒ : การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายงวดที่ ๒๗ ถึง ๒๙ ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ เนื่องจากมีรายละเอียดที่ชัดเจน ครบถ้วนและสามารถตรวจสอบได้ ประกอบด้วย การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการที่เกิดจากภาวะภาษีต่าง ๆ ข้างต้น และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน และขอให้รัฐบาลพิจารณาจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม โดยคณะรัฐมนตรีอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นจากที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เดิมเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗.๐๐ บาท เป็น ๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕ บาท

๓.๑.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า เอส ยู เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๕๖ ให้เป็นผู้รับจ้างดำเนินงานก่อสร้างงานสัญญาที่ ๑ : งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ในวงเงินค่าจ้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒.๐๐ บาท ประกอบด้วยเงินกู้ JICA ในสัดส่วนร้อยละ ๙๑ คิดเป็นเงินบาท จำนวน ๒๖,๙๗๒,๖๑๘,๔๐๐.๐๐ บาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐) และเงินกู้ภายในประเทศในสัดส่วนร้อยละ ๙ คิดเป็นเงินจำนวน ๒,๘๕๔,๓๕๕,๑๑๒.๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ต่อมาได้ปรับวงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นจำนวน ๔,๒๙๑,๔๐๖,๐๐๐.๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) คิดรวมวงเงินค่าก่อสร้างตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ แล้วเป็นเงินทั้งสิ้น ๓๔,๑๑๘,๓๗๙,๕๑๒.๐๐ บาท ประกอบด้วยเงินกู้ JICA จำนวน ๓๐,๘๕๓,๓๔๙,๒๕๕.๖๑ บาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐) และเงินกู้ภายในประเทศจำนวน ๓,๒๖๕,๐๓๐,๒๕๖.๓๙ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ที่อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ

โดยมีระยะเวลาก่อสร้าง ๑,๔๔๐ วัน เริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๖ และได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้าง รวม ๕ ครั้ง จนถึงวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ปัจจุบันงานก่อสร้างแล้วเสร็จและสิ้นสุดการรับประกันความชำรุดบกพร่องแล้ว

๓.๑.๓ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้าง บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๖ ให้เป็นผู้รับจ้างดำเนินงานก่อสร้างงานสัญญาที่ ๒ : งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ - รังสิต โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ในวงเงินค่าจ้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๑,๒๓๕,๔๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท ประกอบด้วยเงินกู้ JICA ในสัดส่วนร้อยละ ๙๑ คิดเป็นเงินบาทจำนวน ๑๙,๒๐๓,๒๓๖,๖๒๗.๗๖ บาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐) และเงินกู้ภายในประเทศในสัดส่วนร้อยละ ๙ คิดเป็นเงินจำนวน ๒,๐๓๒,๑๖๖,๓๗๒.๒๔ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ต่อมาได้ปรับวงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นจำนวน ๓,๓๔๐,๕๑๒,๕๐๕.๓๖ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) คิดรวมวงเงินค่าก่อสร้างตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ แล้ว เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๔,๕๗๕,๙๑๒,๕๐๕.๓๖ บาท ประกอบด้วยเงินกู้ JICA จำนวน ๒๒,๒๒๔,๐๖๘,๗๔๖.๗๗ บาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐) และเงินกู้ภายในประเทศจำนวน ๒,๓๕๑,๘๔๓,๗๕๘.๕๙ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ที่อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ โดยมีระยะเวลาก่อสร้าง ๑,๔๔๐ วัน เริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๖ และได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างรวม ๔ ครั้ง จนถึงวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ ปัจจุบันงานก่อสร้างแล้วเสร็จและสิ้นสุดการรับประกันความชำรุดบกพร่องแล้ว

๓.๑.๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC ซึ่งมีสถานะเป็น Consortium อันประกอบด้วย บริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Hitachi Ltd. และ Sumitomo Corporation เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙ เป็นผู้รับจ้างงานสัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมตู้รถไฟ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.๗/รฟฟ./๒๕๕๙ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙ (สัญญา ๓A) และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.๘/รฟฟ./๒๕๕๙ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙ (สัญญา ๓B) โดยเริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ ระยะเวลาดำเนินการ ๑,๔๔๐ วัน กำหนดแล้วเสร็จตามสัญญาในวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ และต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา เพื่อขยายระยะเวลาสิ้นสุดสัญญาอันเป็นเหตุเนื่องจากปัญหาอุปสรรคที่ไม่ใช่ความผิดของผู้รับจ้างฯ จำนวน ๔ ครั้ง รวมทั้งสิ้น ๙๓๘ วัน ตามมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยขยายระยะเวลาจากวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๓ สิ้นสุดระยะเวลาสัญญาในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๕ ปัจจุบันงานก่อสร้างแล้วเสร็จและสิ้นสุดการรับประกันความชำรุดบกพร่องเกือบทั้งหมดแล้วยังเหลือบางระบบที่อยู่ระหว่างการรับประกันความชำรุดบกพร่องโดยจะสิ้นสุดในเดือนธันวาคม ๒๕๖๘

๓.๑.๕ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๖ ในวงเงินค่าจ้างทั้งสิ้น ๘๑๔,๗๒๐,๐๐๐.๐๐ บาท โดยเป็นเงินบาท จำนวน ๗๔๗,๕๐๔,๖๕๐.๐๐ บาท และเงินเยน จำนวน ๒๑๑,๐๕๐,๐๐๐.๐๐ เยน ซึ่งงานที่ปรึกษาบริหารโครงการดังกล่าวประกอบด้วย การให้คำปรึกษาด้านการบริหารจัดการโครงการ (PMC) และวิศวกรตรวจสอบอิสระ (ICE) สำหรับการก่อสร้างงานโยธาและงานระบบไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการฯ ตลอดช่วงตลิ่งชัน - บางซื่อ - รังสิต

๓.๑.๖ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) สัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ และสัญญาที่ ๓ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๖ วงเงินค่าจ้างเป็นเงินทั้งสิ้น ๑,๑๖๘,๔๓๓,๔๐๐.๐๐ บาท และ ๖๗๖,๗๖๒,๕๐๐.๐๐ เยน

๓.๒ การดำเนินการขอปรับกรอบวงเงินฯ ของสินจ้างตามสัญญาและการเปลี่ยนแปลงงาน (Variation Order) ของสัญญาที่ ๑ และค่าใช้จ่ายจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างเพิ่มเติมของผู้รับจ้าง สัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ และสัญญาที่ ๓ รวมถึงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของที่ปรึกษาบริหารโครงการ และที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง

๓.๒.๑ กระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ได้ประชุมพิจารณาการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินของสัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต อันเนื่องมาจากผลกระทบจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP ในส่วนเงินค่าจ้างล่วงหน้าตามสัญญา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๑ โดยมีมติที่ประชุมสรุป ดังนี้

๓.๒.๑.๑ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นต่าง ๆ ให้ครบถ้วน และนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาพร้อมกันในคราวเดียว เพื่อให้คณะรัฐมนตรีไม่ต้องพิจารณา การปรับเพิ่มกรอบวงเงินหลายครั้ง ทั้งนี้ หากสามารถประสานงานกับกรมสรรพากรเพื่อขอทราบส่วนลดเบี้ยปรับ ที่ชัดเจนได้ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยคำนวณกรอบวงเงิน โดยใช้ค่าปรับที่เกิดขึ้นจริงด้วย

๓.๒.๑.๒ ที่ประชุมเห็นควรยึดหลักการเดิม คือหน่วยงานใดเป็นผู้รับภาระ ค่าใช้จ่ายใดหน่วยงานนั้น ย่อมต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องที่เกิดจากงานในส่วนนั้นด้วย ดังนั้น ในกรณีนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายงานสัญญาที่ ๓ ดังนั้น เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในส่วนของภาษีมูลค่าเพิ่มตลอดจนเงินเพิ่ม และค่าปรับที่เกี่ยวข้องด้วย

๓.๒.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติอนุมัติในหลักการ โดยให้นำความเห็นของคณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทยไปพิจารณาและให้รายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามเรื่องดังกล่าว ข้างต้นต่อไปดังนี้

๓.๒.๒.๑ อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีเคยอนุมัติไว้ จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗.๐๐ บาท เพิ่มขึ้นจำนวน ๙,๐๑๒,๘๔๑,๖๒๙.๔๖ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๐๒,๙๖๓,๔๒๑,๙๒๖.๔๖ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) กรณีใช้แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ) หรือเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน ๘,๕๓๖,๐๔๘,๐๐๓.๕๘ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๐๒,๕๒๖,๖๒๘,๓๐๓.๕๘ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ กรณีใช้เงินกู้จากแหล่งอื่น) เพื่อให้ครอบคลุมงานทั้งโครงการฯ

๓.๒.๒.๒ พิจารณานุมัติแหล่งเงินโครงการฯ เพิ่มเติม โดยให้ กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมและค้ำประกันเงินกู้ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติ หรือกรณีใช้เงินกู้ ภายในประเทศอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการกู้เงินภายในประเทศ ตามพระราชบัญญัติการรถไฟ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔) ทั้งนี้ เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟ แห่งประเทศไทย ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณทั้งในส่วน ของผู้รับจ้างงานบริการที่ปรึกษา และรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๓.๒.๓ ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือรายงานกระทรวงคมนาคม ตามหนังสือเลขที่ รพ๑/๕๓๘/๒๕๖๒ เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุน ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ตามอนุมัติของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ โดยอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนเนื่องจากการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานให้ผู้รับจ้างงานสัญญาที่ ๑ ต้องทำงานแทนผู้รับจ้างสัญญาที่ ๓ และการรถไฟ

แห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาที่ผ่านการพิจารณาของแหล่งเงินทุน JICA อย่างเคร่งครัด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณางานเปลี่ยนแปลง (Variation Order) ของสัญญาที่ ๑ แล้วเห็นว่าส่งผลต่อกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เดิมที่อาจไม่เพียงพอ ซึ่งในขณะนั้นกรอบวงเงินของโครงการฯ ยังคงเหลือเป็นจำนวนเงิน ๓๒,๒๖๕ ล้านบาท โดยแบ่งเป็นกรอบวงเงินของสัญญาที่ ๑ คงเหลือเป็นจำนวนเงิน ๔,๘๗๗ ล้านบาท ประกอบกับมีกรณีที่ผู้รับจ้างขอค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างของผู้รับจ้าง สัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ภาระค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการสำรองจ่ายค่างานโดยใช้เงินแหล่งอื่น ค่า Import Duty และ Import VAT ของผู้รับจ้างสัญญาที่ ๓ รวมถึงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมสำหรับที่ปรึกษาบริหารโครงการ ที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ และที่ปรึกษาควบคุมงาน ดังนี้

๓.๒.๓.๑ อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีเคยอนุมัติไว้จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท เพิ่มขึ้นจำนวน ๙,๐๑๒,๘๔๑,๖๒๙.๔๖ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๐๒,๙๖๓,๔๒๑,๙๒๖.๔๖ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ กรณีใช้แหล่งเงินทุนภายในประเทศ) หรือเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน ๘,๕๓๖,๐๔๘,๐๐๓.๕๘ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๐๒,๕๒๖,๖๒๘,๓๐๓.๕๘ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ กรณีใช้เงินกู้จากแหล่งอื่น) เพื่อให้ครอบคลุมงานทั้งโครงการ ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

๑) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมของงานสัญญาที่ ๑ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๔,๙๓๖,๔๓๗,๖๑๕.๓๘ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ กรณีใช้งบประมาณภายในประเทศ) หรือ ๔,๖๑๔,๕๖๘,๙๒๕.๓๕ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม กรณีใช้เงินกู้จากแหล่งอื่น)

๒) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมของงานสัญญาที่ ๒ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๑๘,๕๙๕,๙๙๕.๐๕ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ กรณีใช้งบประมาณภายในประเทศ) หรือ ๑๑๘,๐๕๔,๐๖๗.๐๒ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มกรณีใช้เงินกู้จากแหล่งอื่น)

๓) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมของงานสัญญาที่ ๓ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒,๒๐๙,๓๘๒,๐๘๗.๓๙ บาท (ไม่มีภาษีมูลค่าเพิ่ม กรณีใช้เงินกู้จากแหล่งอื่น)

๔) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง เป็นเงิน ๑๕๔,๒๘๒,๗๖๕.๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) หรือ ๑๔๔,๑๘๙,๕๐๐ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และที่ปรึกษาบริหารโครงการ เป็นเงิน ๑๐๖,๗๖๔,๕๕๔.๙๔ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) หรือ ๙๙,๗๗๙,๙๕๗.๘๙ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดราคาค่าใช้จ่ายที่ปรึกษาเพื่อพิจารณาและเจรจาให้ได้ราคาที่เหมาะสมอีกครั้ง ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับ

๕) อนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมทั้งโครงการรวม ๓ สัญญา ตามรายการเพื่อเหลือเผื่อขาด (Contingency) ของมูลค่างานรวมทั้ง ๓ สัญญา เป็นเงินรวมทั้งสิ้น ๑,๓๙๐,๐๗๓,๔๖๘.๙๔ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) หรือ ๑,๔๘๗,๓๗๘,๖๑๑.๗๖ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ กรณีใช้งบประมาณภายในประเทศ)

๓.๒.๓.๒ อนุมัติแหล่งเงินโครงการฯ เพิ่มเติม โดยให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมและค้ำประกันเงินกู้ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติ หรือกรณีใช้เงินกู้ในประเทศ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการกู้เงินภายในประเทศตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) ทั้งนี้ เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณทั้งในส่วนของผู้รับจ้างงานบริการที่ปรึกษา และรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญ ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๓.๒.๔ กระทรวงคมนาคมได้มีบันทึกสั่งการ ลงวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ ในท้ายหนังสือกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ ๐๒๐๘/กยผ ๓๕๕ ลงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒ ส่งคืนเรื่องและสั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามความเห็นของ กองยุทธศาสตร์และแผนงานดังนี้ (๑) การแสดงรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงในแต่ละรายการยังไม่มี ความชัดเจนเท่าที่ควร ซึ่งจะส่งผลต่อการนำเสนอคณะรัฐมนตรีและการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอความเห็นประกอบ การพิจารณาคณะรัฐมนตรี ดังนั้น เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาจัดทำรายละเอียดการเพิ่มเติม ของงานและกรอบวงเงินที่เข้าใจง่าย (๒) ในการนำเสนอครั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ได้เสนอแนวทาง การรับภาระค่าใช้จ่ายตามหลักการของมติที่ประชุมในข้อ ๓.๑.๑.๔ ดังนั้น เพื่อให้การพิจารณา มีความชัดเจน เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำรายละเอียดการรับภาระค่าใช้จ่ายของรัฐบาลและของการรถไฟ แห่งประเทศไทยให้ชัดเจนด้วย

๓.๒.๕ กระทรวงคมนาคมมีบันทึกสั่งการ ลงวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ท้ายหนังสือสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ที่ คค ๐๘๐๖.๔/๑๓๒๖ ลงวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ส่งคืนเรื่องและสั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งเห็นพ้องกับความเห็นของ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และมีความเห็นเพิ่มเติมให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรจัดทำรายละเอียดของงานเพิ่มเติมและกรอบวงเงินในแต่ละงานเพื่อแสดงให้เห็นถึงเหตุผลความจำเป็น ด้านเทคนิคในการประมาณกรอบวงเงินและตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสมประเด็นทางเทคนิคต่าง ๆ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของทางราชการและของประชาชนผู้ใช้บริการ และในส่วนกรอบวงเงินค่าใช้จ่ายจาก ภาระภาษีที่เพิ่มขึ้น เห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามมติที่ประชุมเรื่องขออนุมัติ ปรับกรอบวงเงินโครงการฯ อันเนื่องมาจากผลกระทบจากแหล่งเงินกู้ ECP ในส่วนค่าจ้างล่วงหน้าตามสัญญา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๒.๖ การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๓ ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๓ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานกระทรวงคมนาคม

๓.๒.๖.๑ ปรับกรอบวงเงินลงทุนของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จากที่คณะรัฐมนตรีเคยอนุมัติไว้จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗.๐๐ บาท เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๐,๓๔๔,๖๐๓,๖๒๗.๘๕ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๐๔,๒๙๕,๑๘๓,๙๑๗.๘๕ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) เพื่อให้ครอบคลุมการดำเนินงานทั้งโครงการ ประกอบด้วย

๑) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมของงานสัญญาที่ ๑ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๕,๕๖๖,๓๘๘,๔๔๒.๑๗ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๒) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมของงานสัญญาที่ ๒ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๖๕,๓๗๕,๖๘๔.๑๑ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๓) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมของงานสัญญาที่ ๓ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๓,๑๑๗,๙๗๙,๒๑๖.๐๙ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๔) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๕๔,๒๘๒,๗๖๕.๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และที่ปรึกษาบริหารโครงการ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๐๖,๗๖๔,๕๕๔.๙๔ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๕) อนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม ตามรายการเผื่อเหลือเผื่อขาด (Contingency) ของสัญญาที่ ๓ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑,๑๓๓,๘๑๒,๙๖๕.๕๔ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๓.๒.๖.๒ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินภายในประเทศมาใช้จ่ายค่าอากรนำเข้า (Import Duty) ที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณจากคณะรัฐมนตรี และมีมูลค่างานระบุไว้ในสัญญาแล้ว เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๖๖๐,๖๘๘,๖๖๗.๒๐ บาท

ทั้งนี้ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานชี้แจงกระทรวงคมนาคมเพิ่มเติมตามข้อคิดเห็นของกระทรวงคมนาคมเพื่อรายงานคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการและจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมในการดำเนินการพร้อมทั้งค้ำประกันเงินกู้ และยกเว้นเงินค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นใดภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และเพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ทั้งในส่วนของผู้รับจ้างงานบริการที่ปรึกษาและรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญ ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๓.๒.๗ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือที่ รฟ๑/๒๓๘/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ รายงานขอชี้แจงเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ตามมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๓ ต่อเนื่องจากความเห็นของกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และความเห็นของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยได้รายงานชี้แจงเพิ่มเติมให้กับกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป ดังนี้

๓.๒.๗.๑ ปรับกรอบวงเงินลงทุนของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จากที่คณะรัฐมนตรีเคยอนุมัติไว้ จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗.๐๐ บาท เพิ่มขึ้นจำนวน ๑๐,๓๔๔,๖๐๓,๖๒๗.๘๕ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๐๔,๒๙๕,๑๘๓,๙๒๔.๘๕ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) เพื่อให้ครอบคลุมการดำเนินงานทั้งโครงการ ประกอบด้วย

๑) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมของงานสัญญาที่ ๑ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๕,๕๖๖,๓๘๘,๔๔๒.๑๗ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๒) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมของงานสัญญาที่ ๒ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๖๕,๓๗๕,๖๘๔.๑๑ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๓) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมของงานสัญญาที่ ๓ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๓,๑๑๗,๙๗๙,๒๑๖.๐๙ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๔) ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๕๔,๒๘๒,๗๖๕.๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และที่ปรึกษาบริหารโครงการเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๐๖,๗๖๔,๕๕๔.๙๔ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๕) อนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม ตามรายการเผื่อเหลือเผื่อขาด (Contingency) ของสัญญาที่ ๓ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑,๑๓๓,๘๑๒,๙๖๕.๕๔ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๓.๒.๗.๒ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินภายในประเทศมาใช้จ่ายค่าอากรนำเข้า (Import Duty) ที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณจากคณะรัฐมนตรีและมีมูลค่างานระบุไว้ในสัญญาแล้ว เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๖๖๐,๖๘๘,๖๖๗.๒๐ บาท

๓.๒.๗.๓ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ จัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสม ในการดำเนินการ พร้อมทั้งคำประกันเงินกู้ และยกเว้นเงินค่าธรรมเนียมการคำประกันเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นใด ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และเพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ทั้งในส่วนของผู้รับจ้าง งานบริการที่ปรึกษา และรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๓.๒.๘ กรมการขนส่งทางราง และกองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงคมนาคม รายงานผลการพิจารณาตามข้อ ๓.๒.๗ เพื่อประกอบการประชุมในวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓ ต่อมาได้ยกเลิก การประชุมดังกล่าว เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด - ๑๙ และรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจโครงสร้างพื้นฐาน มีบัญชาเมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ทราบการยกเลิกการประชุม และพิจารณายืนยัน/ชี้แจง/อธิบาย และรับความเห็นของกรมการขนส่งทางราง และกองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงคมนาคม ไปพิจารณา โดยแจ้งผลให้กระทรวงคมนาคมทราบภายใน ๒ สัปดาห์

๓.๒.๙ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือที่ รฟ๑/๘๘๔/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๔ ชี้แจงเพิ่มเติมตามข้อสั่งการของกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๔ ไปยัง กรมการขนส่งทางราง ชี้แจงเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีการพิจารณาเกี่ยวกับรายละเอียดค่าใช้จ่าย เพิ่มขึ้น/ลดลง จากการเพิ่ม/ลดงานตามสัญญาและรายละเอียดค่าใช้จ่ายจากงานที่เปลี่ยนแปลงของสัญญา การตรวจสอบความซ้ำซ้อนของงานและการให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับกรอบวงเงินของสัญญารวมถึงการเปิด ให้บริการโครงการฯ

๓.๒.๑๐ กรมการขนส่งทางรางได้รายงานผลการพิจารณาตามข้อ ๓.๒.๑ ต่อกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม เกี่ยวกับการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยเสนอให้มอบหมายการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการตามข้อพิจารณา และข้อสั่งการของกรมการขนส่งทางราง โดยพิจารณาตรวจสอบความถูกต้อง ข้อเท็จจริง กรอบวงเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการ เพื่อให้เกิดความรอบคอบในการดำเนินงานและข้อมูลสำหรับการนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อความถูกต้องและครบถ้วน กรมการขนส่งทางรางเห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาตรวจสอบ ความถูกต้อง ข้อเท็จจริงเพิ่มเติมให้สมเหตุสมผล เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องในการขอ อนุมัติ ปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และพิจารณาการให้เอกชนรับภาระตามกรอบวงเงินดังกล่าวด้วย

๓.๒.๑๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๙๙๕/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ถึงกระทรวงคมนาคม เพื่อชี้แจงเพิ่มเติมอีกครั้งตามกระทรวงคมนาคม สั่งการเมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓ โดยเป็นการชี้แจงเพิ่มเติมและพิจารณายืนยันข้อมูลตามข้อเท็จจริงตามความเห็นของ กรมการขนส่งทางราง และกองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงคมนาคม

๓.๒.๑๒ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงคมนาคม รายงานผลการพิจารณา ตามข้อ ๓.๒.๙ และการพิจารณาแนวทางการลงทุนโครงการฯ ของกรมการขนส่งทางรางเสนอต่อ รองปลัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตรวจสอบ รายละเอียดให้ชัดเจนการปรับกรอบวงเงินทั้ง ๓ สัญญา พร้อมรายละเอียดของการปรับกรอบวงเงินในส่วนต่าง ๆ รวมถึงกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอการปรับกรอบวงเงิน ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาก่อน ดังนี้

๓.๒.๑๒.๑ การปรับกรอบวงเงินอันเนื่องมาจากค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการสำรองจ่ายเงินค่างวดงานที่ ๒๗ ถึง ๓๐

๓.๒.๑๒.๒ ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มอันเป็นผลกระทบจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP สำหรับการจ่ายเงินค่างวดล่วงหน้าของสัญญาที่ ๓A

๓.๒.๑๒.๓ การปรับกรอบวงเงินอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและการเปลี่ยนแหล่งเงินกู้

ภายหลังจากที่การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการทบทวนกรอบวงเงินส่วนที่เหลือมาแล้ว ให้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาอีกครั้ง

๓.๒.๑๓ กระทรวงคมนาคมแจ้งการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีการปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหนังสือที่ คค ๐๒๐๘/กยพ ๕๒๔ ลงวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เพื่อตรวจสอบแผนและขั้นตอนการดำเนินโครงการ ตรวจสอบวิธีการดำเนินงาน ความเหมาะสมและมูลเหตุในการขอปรับกรอบวงเงินโครงการฯ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การสนับสนุนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องต่อคณะกรรมการฯ ต่อไป

๓.๒.๑๔ วันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตามหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๘/ว๔๗๐๘ รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจโครงสร้างพื้นฐาน มีหนังสือแจ้งถึงสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และสำนักงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ว่ามอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาตรวจสอบรายละเอียดของการปรับกรอบวงเงินให้ถูกต้อง ครบถ้วน ทั้งนี้ ในระหว่างที่รอผลการตรวจสอบ กระทรวงคมนาคมจะเสนอการปรับกรอบวงเงินจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และการเปลี่ยนแหล่งเงินกู้ ซึ่งเป็นส่วนที่มีความชัดเจนด้านข้อกฎหมาย และกรอบวงเงินแล้ว ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อน เพื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้ไม่ต้องรับภาระ เบี้ยปรับและเงินเพิ่มมากขึ้น และให้มีเงินเติมในส่วนที่ขาดไปเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

๓.๒.๑๕ กรมการขนส่งทางรางมีบันทึกข้อความถึงกองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงคมนาคม เรื่อง ปรับกรอบวงเงินลงทุนฯ และต่อมาเมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๓ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงคมนาคม ได้สรุปผลการหารือเรื่องการปรับกรอบวงเงินลงทุนฯ สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ในส่วนของการเปลี่ยนแปลง (Variation Order) ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓ ตามที่ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ แจ้งตามมติที่ประชุมมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ในฝ่ายอนุกฎหมายและอนุคณะกรรมการด้านกฎหมายพิจารณาและวินิจฉัยเงื่อนไขสัญญาในส่วนการสั่งงานเปลี่ยนแปลง VO และค่าใช้จ่ายจากการขอขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ โดยรองปลัดกระทรวงคมนาคมมีข้อสั่งการ เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการตามมติที่ประชุมต่อไป

๓.๒.๑๖ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๑๕๗๒/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ รายงานกระทรวงคมนาคมชี้แจงเพิ่มเติมการปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการ (สายสีแดง) ในประเด็นที่ ๑ - ๓ ประกอบด้วย ตรวจสอบรายการ VO และมูลค่า การเปลี่ยนแปลงงานตามเงื่อนไขสัญญา รวมถึงการพิจารณาเงื่อนไขและข้อจำกัดในการเปิดให้บริการ กรณีการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ชำระค่างานเพิ่มจากการเปลี่ยนแปลงงานให้แก่ผู้รับจ้าง ยกเว้นในประเด็นที่ ๔ ให้คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาวินิจฉัยตามกระทรวงคมนาคม สั่งการในรายงานสรุปผลการหารือของกรมการขนส่งทางราง และกองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงคมนาคม

๓.๒.๑๗ คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง เชิญการรถไฟแห่งประเทศไทยเข้าร่วมประชุมและให้ข้อเท็จจริงต่อคณะกรรมการชุดดังกล่าวจำนวน ๒ ครั้ง ซึ่งกองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงคมนาคม ได้รายงานสรุปผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมฯ ต่อกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ และกระทรวงคมนาคม ได้แจ้งการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบข้อวินิจฉัยของคณะกรรมการฯ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๓

๓.๒.๑๘ ในคราวประชุมการปรับกรอบวงเงินลงทุนและการจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมฯ เมื่อวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้สั่งการให้กระทรวงคมนาคม แต่งตั้งคณะทำงานปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) รวม ๓ คณะ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งที่ ๕๓๒/๒๕๖๓ คำสั่งที่ ๕๓๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๓ และคำสั่งที่ ๕๓๖/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะทำงานรวม ๓ คณะ ประกอบด้วย ๑) คณะทำงานด้านกฎหมาย ๒) คณะทำงานด้านเทคนิค ๓) คณะทำงานด้านการพิจารณาแหล่งเงิน

๓.๒.๑๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๒๐๔๘/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๓ รายงานกระทรวงคมนาคม ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุน กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวดที่ ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

๓.๒.๒๐ เนื่องจากผลการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ และครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ มีความเห็นให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอคืนเรื่องที่เสนอกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) คืนจากกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาทบทวนให้เกิดความชัดเจนก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๒๑๒๒/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ ขอดอนเรื่องที่รายงานเสนอกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ วันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓ วันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓ และวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ เพื่อนำกลับมาพิจารณาทบทวนใหม่อีกครั้ง

๓.๒.๒๑ สืบเนื่องจากการแต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคฯ ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๕๓๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๓ และคำสั่งที่ ๕๓๖/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบด้านเทคนิคพิจารณาตามคำสั่งเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ก.๖๐๕/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เพื่อพิจารณากลับกรองให้ความเห็น ข้อเสนอแนะด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับกรอบวงเงินค่าจ้างจากคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน (Variation Order) ซึ่งจากการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๔ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๔ และครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ สรุปผลการประชุม ดังนี้

๓.๒.๒๑.๑ เห็นชอบเหตุผล ความจำเป็น และความเหมาะสมของการออกคำสั่งงานเปลี่ยนแปลง (Variation Order) งานของผู้รับเหมาก่อสร้าง สัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ และสัญญาที่ ๓ (๓A และ ๓B) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

๓.๒.๒๑.๒ เห็นว่าภาพรวมของเหตุผลทางเทคนิคของการดำเนินการในงานเปลี่ยนแปลง (Variation Order) นั้น เป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการก่อสร้างและการทำงานในโครงการนี้ ให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ

๓.๒.๒๑.๓ สำหรับรายละเอียดมีการพิจารณากันระหว่าง The Engineer กับผู้รับจ้าง โดยดำเนินการผ่านบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน ซึ่งมีหลักฐานประกอบในแต่ละงานเปลี่ยนแปลง (Variation Order) ครบถ้วน สำหรับด้านราคาและการออกคำสั่งงานเปลี่ยนแปลง (Variation Order) นั้น มีขั้นตอนระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย โดย The Engineer ผู้อำนวยการโครงการ และทีมงานการรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน และผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งมีกระบวนการตรวจสอบหลายขั้นตอน และยังคงส่งไปที่ JICA ซึ่งเป็นแหล่งเงินกู้ เป็นผู้พิจารณาว่าตรงตามเงื่อนไขของสัญญาและข้อเท็จจริงหรือไม่ ถึงจะพิจารณาให้เบิกเงินได้

๓.๒.๒๒ กรมการขนส่งทางรางมีหนังสือลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ เชิญ การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมประชุมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของกระทรวงคมนาคม ในวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานฯ เพื่อติดตามการปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๒.๒๓ จากการประชุมเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ กระทรวงคมนาคมมีหนังสือ ที่ ว ๑๐๖๑๒/๖๓ ลงวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๓ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการทบทวน แนวทางการเสนอเรื่องขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนฯ กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายงวด ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหา แหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ดังนี้

๓.๒.๒๓.๑ ทบทวนแนวทางการเสนอเรื่องการปรับกรอบวงเงินโครงการฯ ให้คณะรัฐมนตรีเพื่อให้ครอบคลุมปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทดสอบการเดินรถ (Trial Run) ในเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ ตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้

๓.๒.๒๓.๒ พิจารณาเสนอวงเงินโครงการฯ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี ในส่วนที่มีข้อสรุปรายละเอียดที่ชัดเจนและตรวจสอบได้เป็นลำดับแรก

๓.๒.๒๓.๓ สรุปวงเงินรวมของโครงการฯ ที่คาดว่าจะเสนอให้คณะรัฐมนตรี พิจารณาปรับกรอบวงเงินมาในคราวเสนอเรื่องให้กระทรวงคมนาคม เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและคณะรัฐมนตรี รับทราบถึงภาพรวมของการอนุมัติปรับกรอบวงเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ก่อนที่กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓.๒.๒๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๔ เพื่อพิจารณาการขอทบทวนอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงิน เพิ่มเติมกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวน ของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้ง ขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน ของกลุ่มรายการ ที่ ๑ และกลุ่มรายการที่ ๒ ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติเห็นชอบให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ดังนี้

๓.๒.๒๔.๑ ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการที่เกิดจากภาษีต่าง ๆ ข้างต้น และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน ๓,๑๗๓,๙๘๙,๗๖๑.๘๙ บาท ดังนี้

๑) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน ๒,๒๖๗,๗๐๑,๕๔๖.๖๔ บาท

๒) ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน จำนวน ๙๐๖,๒๘๘,๒๑๕.๒๕ บาท

เป็นผลให้กรอบวงเงินโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ที่อนุมัติไว้จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท เพิ่มขึ้นเป็น ๙๗,๑๒๔,๕๗๐,๐๕๘.๘๙ บาท (๙๓,๘๕๐,๕๘๐,๒๙๗ + ๓,๑๗๓,๙๘๙,๗๖๑.๘๙)

๓.๒.๒๔.๒ ขอให้รัฐบาลพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน จำนวน ๘,๖๑๕,๗๔๗,๗๔๘.๖๓ บาท

๑) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน ๗,๗๐๙,๔๕๘,๕๓๓.๓๘ บาท

๒) ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน จำนวน ๙๐๖,๒๘๘,๒๑๕.๒๕ บาท

๓.๒.๒๔.๓ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินภายในประเทศมาใช้จ่าย ค่าอากรนำเข้า (Import Duty) ที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณจากคณะรัฐมนตรี และมีมูลค่างานระบุไว้ในสัญญาแล้ว เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๖๖๐,๖๘๘,๖๖๗.๒๐ บาท

๓.๒.๒๔.๔ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสม ในการดำเนินการพร้อมทั้งค้ำประกันเงินกู้ และยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นใด ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๒.๒๔.๕ หากพิจารณาจัดหาเงินกู้ เพื่อรองรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว ขอให้พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔)

๓.๒.๒๕ สืบเนื่องจากข้อ ๓.๒.๒๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงาน กระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ขอทบทวนอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหา แหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ของกลุ่มรายการที่ ๑ และกลุ่มรายการที่ ๒ ต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาเสนอ คณะรัฐมนตรีในขณะนั้น

๓.๒.๒๖ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ อนุมัติปรับกรอบวงเงิน ลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอในกลุ่มรายการที่ ๑ : กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มต่าง ๆ และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยน ทำให้เงินกู้ไม่เพียงพอสำหรับค่าใช้จ่ายโครงการ ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - ดลิ่งชัน ของสัญญาที่ ๓ และกลุ่มรายการ ที่ ๒ : การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายงวดที่ ๒๗ ถึง ๒๙ ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ เนื่องจากมีรายละเอียดที่ชัดเจน ครบถ้วนและสามารถตรวจสอบได้ ประกอบด้วยการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการที่เกิดจากภาวะภาษีต่าง ๆ ข้างต้น และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน และขอให้รัฐบาลพิจารณาจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม โดยคณะรัฐมนตรีอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นจากที่อนุมัติ ไว้เดิมเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ จากจำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗.๐๐ บาท เป็น ๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕ บาท ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗.๐๐ บาท โดยคณะรัฐมนตรีได้ลงมติว่า

๓.๒.๒๖.๑ เห็นชอบและอนุมัติตามความเห็นของกระทรวงการคลัง และให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของสำนักงานงบประมาณ (หนังสือสำนักงานงบประมาณ ที่ นร ๐๗๒๐/๑๖๖๒๐ ลงวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๔) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (หนังสือสำนักงาน สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ นร ๑๑๐๖/๕๙๒๙ ลงวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๔) รวมทั้งข้อสังเกต ของกระทรวงการคลังไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

๓.๒.๒๖.๒ ให้กระทรวง ...

๓.๒.๒๖.๒ ให้กระทรวงคมนาคมหรือกระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการพิจารณากำหนด แนวทางการบริหารโครงการลงทุนขนาดใหญ่อย่างเป็นระบบ ครอบคลุมประเด็นการบริหารจัดการปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการลงทุนดังกล่าว อาทิ ภาษีมูลค่าเพิ่ม และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อใช้เป็น แนวทางปฏิบัติในการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ต่อไป

๓.๒.๒๗ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๔ ขอบทวนการอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุน กรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมงานปรับปรุง เปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (Variation Order) สัญญาที่ ๑ และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้าง ของสัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ และค่าบริการสำหรับงานจ้างที่ปรึกษาในโครงการ พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหา แหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดิเลชั่น ของกลุ่มรายการที่ ๓ และกลุ่มรายการที่ ๔ โดยเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุม เมื่อครั้งที่ ๙/๒๕๖๔ และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับรองรายงานการประชุมเรื่องดังกล่าว ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๔ มีมติอนุมัติในหลักการ ดังนี้

๓.๒.๒๗.๑ ให้ปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในโครงการ ระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต กรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (Variation order) สัญญาที่ ๑ เป็นจำนวนเงิน ๔,๒๐๕,๖๒๙,๑๔๐.๐๐ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๒๙๔,๓๙๔,๐๓๙.๘๐ บาท รวมเป็น ๔,๕๐๐,๐๒๓,๑๗๙.๘๐ บาท หากได้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ จาก JICA ทั้งหมด ก็ไม่จำเป็นต้องเพิ่มกรอบเงินจากภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว

๓.๒.๒๗.๒ ให้ปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในโครงการ ระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างของ สัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ เป็นจำนวนเงิน ๗๖๖,๐๗๗,๓๔๖.๐๐ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๕๓,๖๒๕,๔๑๔.๒๒ บาทรวมเป็นขออนุมัติ ๘๑๙,๗๐๒,๗๖๐.๒๒ บาท หากได้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศจาก JICA ทั้งหมด ก็ไม่จำเป็นต้องเพิ่มกรอบเงินจากภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว

๓.๒.๒๗.๓ ให้ปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในโครงการ ระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต สำหรับค่าบริการสำหรับงานจ้างที่ปรึกษาในโครงการ เป็นจำนวนเงิน ๒๔๓,๙๖๙,๔๕๗.๘๙ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๑๗,๐๗๗,๘๖๒.๐๕ บาท รวมเป็นขออนุมัติ ๒๖๑,๐๔๗,๓๑๙.๙๔ บาท หากได้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศจาก JICA ทั้งหมด ก็ไม่จำเป็นต้องเพิ่มกรอบเงินจากภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว

๓.๒.๒๗.๔ ให้จัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมกรณีการรถไฟแห่งประเทศไทย ชำระดอกเบี้ยให้แก่ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ ซึ่งผู้รับจ้างอาจจะเรียกร้องค่างานเพิ่มและค่าเสียหายจากการผิดสัญญา (โดยจากการประมาณการตามเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓ การชำระค่างานเพิ่มล่าช้า ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๔ เป็นจำนวนเงิน ประมาณ ๕๐๓,๓๗๖,๒๔๖.๐๔ บาท) โดยจะต้องคำนึงถึง ดอกเบี้ยที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคตด้วย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องมีแหล่งเงินรองรับ ให้ครอบคลุมค่างานเพิ่มและค่าเสียหายจากการผิดสัญญาดังกล่าว (การรถไฟแห่งประเทศไทยชะลอการชำระ ค่างานเพิ่มจากการเปลี่ยนแปลงงานที่มีการตกลงค่างานเพิ่มแต่ชำระค่างานล่าช้า ผู้รับจ้างอาจคิดดอกเบี้ยจาก การชำระค่างานล่าช้าหลังจากที่ครบกำหนดชำระได้ รวมทั้งผู้รับจ้างมีสิทธิดำเนินการตามกระบวนการระงับ ข้อพิพาทและอนุญาโตตุลาการ)

๓.๒.๒๗.๕ มูลค่าการปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม ในโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จากที่คณะรัฐมนตรีได้เคยอนุมัติไว้ จำนวน

๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ รวมกับกรอบวงเงินการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการที่เกิดจากการระภาษีต่าง ๆ ข้างต้น และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน (๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗.๐๐ + ๓,๑๗๓,๙๘๙,๗๖๑.๘๙) จำนวน ๙๗,๑๒๔,๕๗๐,๐๕๘.๘๙ บาท และเมื่อรวมกับมูลค่างานในส่วนของการปรับกรอบวงเงินตามข้อเสนอกรณีใช้แหล่งเงินกู้ในประเทศ (๙๗,๑๒๔,๕๗๐,๐๕๘.๘๙ + ๔,๕๐๐,๐๒๓,๑๗๙.๘๐ + ๘๑๙,๗๐๒,๗๖๐.๒๒ + ๒๖๑,๐๔๗,๓๑๙.๙๔) ทำให้มีกรอบวงเงินที่ขออนุมัติเป็นวงเงินจำนวน ๑๐๒,๗๐๕,๓๔๓,๓๑๘.๘๕ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) กรณีใช้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ JICA (๙๗,๑๒๔,๕๗๐,๐๕๘.๘๙ + ๔,๒๐๕,๖๒๙,๑๔๐.๐๐ + ๗๖๖,๐๗๗,๓๔๖.๐๐ + ๒๔๓,๙๖๙,๔๕๗.๘๙) ทำให้มีกรอบวงเงินที่ขออนุมัติเป็นวงเงินจำนวน ๑๐๒,๓๔๐,๒๔๖,๐๐๒.๗๘ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

๓.๒.๒๗.๖ หากพิจารณาจัดหาเงินกู้เพื่อรองรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว ขอให้พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) “การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท” การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน โดยกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมพร้อมทั้งค้ำประกันเงินกู้ และยกเว้นเงินค่าธรรมเนียมการค้าประกันเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นใด ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไปด้วย ทั้งนี้ เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณทั้งในส่วนของผู้รับจ้าง ที่ปรึกษาฯ และรายละเอียดอื่น ๆ ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๓.๒.๒๗.๗ การชำระดอกเบี้ยให้กับผู้รับจ้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยควรต้องเจรจาทันทีกับผู้รับจ้างบนพื้นฐานที่เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐมากที่สุด เช่น เปรียบเทียบอัตราดอกเบี้ย FDR+๑ หรือ Government Bond Yield เป็นต้น

๓.๒.๒๗.๘ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับความเห็นของคณะกรรมการ Executive Committee และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

๓.๒.๒๘ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๔ ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม เฉพาะกลุ่มรายการที่ ๓ กรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (Variation Order) สัญญาที่ ๑ และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ เพื่อเสนอเข้าคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการฯ ดังนี้

๓.๒.๒๘.๑ ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต กรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (Variation order) สัญญาที่ ๑ เป็นจำนวนเงิน ๔,๒๐๕,๖๒๙,๑๔๐.๐๐ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๒๙๔,๓๙๔,๐๓๙.๘๐ บาท รวมเป็นขออนุมัติ ๔,๕๐๐,๐๒๓,๑๗๙.๘๐ บาท หากได้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศจาก JICA ทั้งหมดก็ไม่จำเป็นต้องเพิ่มกรอบเงินจากภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว

๓.๒.๒๘.๒ ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๑ เป็นจำนวนเงิน ๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๔๗,๖๐๓,๙๙๕.๓๒ บาท รวมเป็นเงิน ๗๒๗,๖๖๑,๐๗๑.๓๒ บาท และสัญญาที่ ๒ เป็นจำนวนเงิน ๘๖,๐๒๐,๒๗๐.๐๐ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๖,๐๒๑,๔๑๘.๙๐ บาท รวมเป็นเงิน ๙๒,๐๔๑,๖๘๘.๙๐ บาท รวมทั้งสองสัญญาเป็นจำนวนเงิน ๘๑๓,๖๘๒,๓๔๖.๐๐ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๕๓,๖๒๕,๔๑๔.๒๒ บาท รวมเป็นขออนุมัติ ๘๖๗,๓๐๗,๗๖๐.๒๒ บาท หากได้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศจาก JICA ทั้งหมดก็ไม่จำเป็นต้องเพิ่มกรอบเงินจากภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว

๓.๒.๒๘.๓ ส่วนการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม ในโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต สำหรับค่าบริการสำหรับงานจ้างที่ปรึกษา ในโครงการของที่ปรึกษาบริหารโครงการ ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และวิศวกรอิสระ (PMC, CSC และ ICE) และการขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมกรณีการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องชำระดอกเบี้ยให้แก่ผู้รับจ้าง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๓ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้นำความเห็น คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อดำเนินการต่อไป

๓.๒.๒๘.๔ หากพิจารณาจัดหาเงินกู้เพื่อรองรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว ขอให้พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) “การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน” โดยกระทรวงการคลังจัดหา แหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมพร้อมทั้งค้ำประกันเงินกู้ และยกเว้นเงินค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้และค่าใช้จ่าย อื่นใด ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไปด้วย ทั้งนี้ เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟ แห่งประเทศไทย ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณทั้งในส่วน ของผู้รับจ้าง งานบริการที่ปรึกษา และรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๓.๒.๒๙ สืบเนื่องจากการที่กระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะทำงาน ๓ คณะ ซึ่งประกอบด้วย คณะทำงานด้านการพิจารณาแหล่งเงิน คณะทำงานด้านเทคนิค และคณะทำงานด้านกฎหมาย ได้มีลำดับการพิจารณาของคณะทำงาน ดังนี้

๓.๒.๒๙.๑ คณะทำงานด้านแหล่งเงิน พิจารณาในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ มีมติเห็นสมควรเสนอเรื่อง การปรับกรอบวงเงินและคณะรัฐมนตรี โดยให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมในการดำเนินการ โดยกู้เงินเพื่อให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยกู้ต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตามความเหมาะสม ภายใต้กรอบวงเงิน ที่ได้รับอนุมัติ ประกอบความเห็นของคณะทำงานด้านกฎหมายและคณะทำงานด้านเทคนิคต่อไป

๓.๒.๒๙.๒ คณะทำงานด้านเทคนิคมีการพิจารณาในช่วงกุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ - พฤษภาคม ๒๕๖๗ ปัจจุบันได้พิจารณาเสร็จสิ้นแล้วตามที่กรมการขนส่งทางรางมีหนังสือ ที่ คค ๑๙๐๘.๓/๙๓๘ ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๗ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยหนังสือฉบับนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับเอกสาร เป็นทางการจากกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางรางแต่อย่างใด

๓.๒.๒๙.๓ คณะทำงานด้านกฎหมายมีการพิจารณาตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน ๒๕๖๔ โดยปัจจุบันการพิจารณายังไม่เสร็จสิ้นเนื่องจากรอผลทางคดีสิ้นสุดตามบันทึกข้อความ ที่ คค ๐๒๐๒/กม ๕๒๒ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๗ โดยที่ผ่านมากองกฎหมายของกระทรวงคมนาคม มีหนังสือแจ้งถึงการรถไฟแห่งประเทศไทยตามบันทึกข้อความกองกฎหมาย ฝ่ายกฎหมายที่ ๓ ที่ คค ๐๒๐๒/กม ๑๑๕๘ ลงวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ให้ชี้แจงเพิ่มเติมตามที่การรถไฟมีหนังสือขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุน และจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม เฉพาะกลุ่มรายการที่ ๓ กรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (Variation Order) สัญญาที่ ๑ และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ รายละเอียดตามข้อ ๓.๒.๓๓ โดยต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงเพิ่มเติมตามบันทึกข้อความ กองกฎหมายดังกล่าวข้างต้นตามหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๑๑๔/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๕

โดยเมื่อพิจารณาครบถ้วนทั้ง ๓ คณะดังกล่าวแล้ว กระทรวงคมนาคม จะรวบรวมผลการพิจารณาทั้ง ๓ คณะเพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

๓.๒.๓๐ ข้อพิพาทในชั้นอนุญาโตตุลาการ

๓.๒.๓๐.๑ ข้อพิพาทชั้นอนุญาโตตุลาการของผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑

(กิจการร่วมค้าเอส-ยู)

๑) กิจการร่วมค้าเอสยู ฝ่ายผู้เรียกร้องยื่นข้อพิพาทกับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๔ ตามข้อพิพาทหมายเลขดำที่ ๗๙/๒๕๖๔ เพื่อให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยชำระสินจ้างตามมูลค่างานของสินจ้างตามสัญญาและคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานพร้อมค่าภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เงินผิวนัดประกันผลงาน ค่า K พร้อมค่าภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ค่าใช้จ่ายช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างพร้อมค่าภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และค่าดอกเบี้ยล่าช้ารวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๗,๒๒๕,๐๙๗,๒๔๓.๕๔ บาท โดยทางฝ่ายผู้เรียกร้องกิจการร่วมค้าเอสยูเรียกร้องให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยต้องชำระสินจ้างเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๗,๒๒๕,๐๙๗,๒๔๓.๕๔ บาท รายละเอียดดังตาราง

ลำดับ	รายการ	สรุปวงเงินเรียกร้องตามข้อพิพาท		
		(๑) มูลค่างานไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (บาท)	(๒) ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ (บาท)	(๓) ดอกเบี้ยล่าช้า (บาท)
๑	สินจ้างตามสัญญาและคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน (Variation Order)	๕,๔๖๙,๐๖๕,๔๗๒.๙๑	๒๗,๖๕๔,๘๘๒.๙๐	๖๙๐,๑๕๖,๙๗๑.๑๒
๒	ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้าง	๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐	๔๗,๖๐๓,๙๙๕.๓๒	-
๓	ค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K)	๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓	๖,๗๒๓,๑๒๗.๗๕	-
๔	ผิวนัดชำระเงินค่าประกันผลงาน	๑๘๐,๖๕๑,๓๕๐.๖๔	-	๒๗,๑๓๙,๖๘๔.๗๗
๕	รวม	๖,๔๒๕,๘๑๘,๕๘๑.๖๘	๘๑,๙๘๒,๐๐๕.๙๗	๗๑๗,๒๙๖,๖๕๕.๘๙
๖	รวม (๑)+(๒)+(๓)	๗,๒๒๕,๐๙๗,๒๔๓.๕๔		
๗	ดังนั้น มูลค่ากิจการร่วมค้าเอสยูเรียกร้องชำระสินจ้างรวมทั้งสิ้น	๗,๒๒๕,๐๙๗,๒๔๓.๕๔		

๒) คณะอนุญาโตตุลาการมี คำชี้ขาด เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ฝ่ายผู้คัดค้านการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยชำระสินจ้าง ดังนี้

(๑) ให้ผู้คัดค้านชำระสินจ้างตามสัญญาและตามคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน ๕,๒๐๔,๒๘๖,๖๙๔.๘๓ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน ๒๗,๖๕๔,๘๘๒.๙๐ บาท หากภายหลังจากที่อนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดและปรากฏว่า ผู้คัดค้านสามารถหาแหล่งเงินกู้ที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมายที่ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มนำมาชำระสินจ้างข้างต้น ผู้คัดค้านก็ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวนดังกล่าวแก่ผู้เรียกร้อง และกรณีกลับกันหากผู้คัดค้านต้องรับผิดชอบในภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๗ ของสินจ้างที่ต้องชำระจำนวน ๕,๒๐๔,๒๘๖,๖๙๔.๘๓ บาท

(๒) ให้ผู้คัดค้านชำระดอกเบี้ยผิวนัดในอัตราร้อยละ ๗.๓๐๕ ต่อปี นับแต่วันผิวนัดแต่ละงวดจนถึงวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕ เป็นจำนวน ๙๒๙,๒๑๑,๖๒๒.๑๑ บาท นับจากวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๖๕ เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นให้กับผู้เรียกร้อง

(๓) ให้ผู้ ...

(๓) ให้ผู้คัดค้านชำระดอกเบี้ยผิบนิดในอัตราร้อยละ ๗.๓๐๕ ต่อปี ของต้นเงิน ๑๘๐,๖๕๑,๓๕๐.๖๔ บาท ซึ่งเป็นเงินประกันผลงาน (Retention) ที่ผู้คัดค้านคืนให้กับผู้เรียกร้องล่าช้าในแต่ละงวดล่าช้าจำนวนตั้งแต่วันผิบนิดชำระจนถึงวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕ เป็นจำนวน ๓๔,๙๐๘,๖๙๓.๔๓ บาท ให้กับผู้เรียกร้อง

(๔) ให้ผู้คัดค้านชำระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการขยายเวลาเป็นจำนวน ๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๗ ของเงินจำนวน ๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐ บาท แก่ผู้เรียกร้อง พร้อมทั้งให้ผู้คัดค้านชำระดอกเบี้ยผิบนิดในอัตราร้อยละ ๗.๓๐๕ ต่อปี ของต้นเงิน ๖๔๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐ บาท นับแต่วันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาทนี้เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น แก่ผู้เรียกร้อง (ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕)

(๕) ให้ผู้คัดค้านชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ จำนวน ๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน ๖,๗๒๓,๑๒๗.๗๕ บาท พร้อมทั้งให้ผู้คัดค้านชำระดอกเบี้ยผิบนิดในอัตราร้อยละ ๗.๓๐๕ บาท ต่อปี ของต้นเงินจำนวน ๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓ บาท นับแต่วันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาทจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้เรียกร้อง (ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕) รายละเอียดตามตารางสรุปค่าใช้จ่ายตามข้อ (๑) - (๕) (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)

ลำดับ	รายการ	อนุญาตตุลาการ พิจารณาข้อพิพาทชี้ขาด วันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ (บาท)
๑	ค่าสินจ้างตามสัญญาและคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน (Variation Order)	๔,๒๐๔,๒๘๖,๖๙๔.๘๓
๒	ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้าง	๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐
๓	ค่าชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้	๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓
๔	ผิบนิดชำระเงินประกันผลงาน	๓๔,๙๐๘,๖๙๓.๔๓
๕	ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มของค่าสินจ้างตามสัญญาฯ และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้าง	๘๑,๙๘๒,๐๐๕.๙๗
๖	รายการที่ ๑ - ๕ คิดอัตราดอกเบี้ยของต้นเงินเป็นร้อยละ ๗.๓๐๕ ต่อปี	

๓.๒.๓๐.๒ ข้อพิพาทชั้นอนุญาตตุลาการของที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง

๑) บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาตตุลาการฯ เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๕ ตามข้อพิพาทหมายเลขดำที่ ๕๕/๒๕๖๕ ของสถาบันอนุญาตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม ระหว่าง บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ที่ ๑ กับพวกรวม ๔ คน (ผู้เรียกร้อง) กับการรถไฟแห่งประเทศไทย (ผู้คัดค้าน) กรณีพิพาทเรียกร้องเงินค่าจ้างสำหรับการให้บริการเพิ่มเติมพร้อมดอกเบี้ย รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๖๓,๔๐๗,๗๘๗.๘๙ บาท

๒) อนุญาตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาด เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๗ และแจ้งผลคำชี้ขาดเป็นทางการในวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้คัดค้านชำระเงินค่าตอบแทนที่ปรึกษาควบคุมงานจำนวน ๑๒๐,๖๗๗,๙๔๓.๗๕ บาท ให้แก่ผู้เรียกร้องที่ ๑ พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๐.๐๑๔ ต่อวัน ของต้นเงินจำนวนดังกล่าว ดอกเบี้ยให้เริ่มคำนวณเมื่อพ้นกำหนด ๙๐ วัน นับแต่วันที่ผู้คัดค้านได้ทราบคำชี้ขาดของคณะอนุญาตตุลาการ จนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้เรียกร้องที่ ๑ ต่อมาพนักงานอัยการผู้รับมอบได้ยื่นคำร้องขอให้คณะอนุญาตตุลาการตีความและอธิบายคำชี้ขาด ลงวันที่

๔ เมษายน ๒๕๖๗ และคณะอนุญาโตตุลาการได้ตีความคำชี้ขาดในวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๗ ผู้เรียกร้องทั้งสอง ในฐานะที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างมีสิทธิเรียกร้องค่าจ้างเพิ่มเติมสำหรับการทำงาน ในระหว่างที่มีการขยาย ระยะเวลาตามสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานออกไป

๓.๒.๓๑ กระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและกำกับ ติดตามชี้แจงคำวินิจฉัยภายใต้คณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการและการบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงประเด็นพิพาททางกฎหมายระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับผู้รับจ้าง ภายหลังอนุญาโตตุลาการชี้ขาด โดยคณะอนุกรรมการฯ มีการพิจารณาตรวจสอบ ข้อเท็จจริงประเด็นพิพาททางกฎหมายจากคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ โดยได้จัดการประชุม ๓ ครั้ง ประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๖ และประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๖ และประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ จากการประชุมทั้ง ๓ ครั้ง มีมติเห็นควรเสนอ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อสั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำความเห็นและข้อสังเกตของ คณะอนุกรรมการพิจารณาประกอบการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของตนภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ หากการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นว่าข้อเท็จจริงที่สามารถนำไปเป็นเหตุแห่งการฟ้องเพิกถอน คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. ๒๕๕๕ ได้ ก็ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งต่อพนักงานอัยการเพื่อขอฟ้องเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อไป และการรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดเตรียมแผนสำรองเพื่อดำเนินการฟ้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการด้วย ตนเอง ฯลฯ

๓.๒.๓๒ การเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการในชั้นศาลปกครอง

๓.๒.๓๒.๑ การเพิกถอนคำชี้ขาดระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ กิจการร่วมค้าเอส-ยู

๑) วันที่ ๑๓ และ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ การรถไฟแห่งประเทศไทยขอความอนุเคราะห์สำนักงานคดีปกครอง สำนักงานอัยการสูงสุดจัดพนักงานยื่นคำร้อง ขอเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ตามคดีข้อพิพาทหมายเลขดำเลขที่ ๗๙/๒๕๖๔ และหมายเลขแดง ที่ ๗๙/๒๕๖๕

๒) วันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ สำนักงานคดีปกครอง ได้พิจารณาจัดพนักงานอัยการเป็นผู้รับมอบดำเนินคดีแทนและดำเนินการยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของ คณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

๓) วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๗ ศาลปกครองกลางมีการ พิจารณาคดี และมีคำพิพากษายกคำร้องของการรถไฟแห่งประเทศไทย และต่อมาวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๗ ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่รับอุทธรณ์ พนักงานอัยการจึงยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุดไว้พิจารณา

๔) วันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๗ ศาลปกครองกลางได้อ่านคำสั่ง ของศาลปกครองสูงสุด โดยศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลปกครองชั้นต้น จึงทำให้คดีนี้ถึงที่สุด โดยคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด และการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะผู้คัดค้านในข้อพิพาทชั้น อนุญาโตตุลาการ จึงมีหน้าที่ต้องชำระเงินตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

๕) วันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ ศาลปกครองกลางได้มี คำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ตามข้อพิพาทหมายเลขดำที่ ๗๙/๒๕๖๔ และข้อพิพาท หมายเลขแดงที่ ๗๔/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ทั้งนี้ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยผู้คัดค้าน ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด

๓.๒.๓๒.๒ การเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลต์ติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยยื่นเพิกถอนคำชี้ขาดต่ออัยการและอัยการสำนักงานคดีปกครองยื่นคำร้องขอต่อศาลปกครองขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดเมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๗ และอยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาของศาลปกครอง (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ - ๕)

๓.๒.๓๓ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๗ ขอความเห็นชอบกรอบวงเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการขยายระยะเวลางานสัญญาที่ ๓ ของโครงการฯ อันเนื่องมาจากปัญหาอุปสรรคซึ่งไม่ใช่ความผิดของผู้รับจ้าง เป็นเงิน ๘๔๗,๗๔๖,๗๒๙.๔๒ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๗ มอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับข้อสังเกต ข้อเสนอแนะ และความเห็นของคณะอนุกรรมการ Executive Committee ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม และให้นำเสนอคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาเพื่อพิจารณาให้ความเห็น เพื่อให้เกิดความรอบคอบ ซึ่งคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญา ได้พิจารณาเรื่องดังกล่าว ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ ครั้งที่ ๒๒ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๘ และครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๘ โดยจากการประชุมล่าสุด ที่ประชุมเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยหารือถึงสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอคำปรึกษาและให้ความเห็นเกี่ยวกับสัญญา ๓A และสัญญา ๓B ข้อ ๓๐.๓.๔ ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ

๓.๓ ค่าใช้จ่ายอื่นสำหรับการชดเชยค่างานก่อสร้าง (K Price Adjustment)
ในโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒
การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง (K Price Adjustment) ของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ มีสถานะการดำเนินการสรุปดังนี้

๓.๓.๑ ตามเงื่อนไขสัญญาของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ระบุการขอเงินชดเชยค่างานตามสัญญาแบบปรับราคาได้ ค่า K ซึ่งตามเงื่อนไขสัญญาระบุใน Clause ๔๑ Changes in costs and Legislation (การเปลี่ยนแปลงเนื่องจากต้นทุนและกฎหมาย) Sub Clause ๔๑.๑ Price Adjustment (การปรับราคา) จำนวนเงินที่ต้องชำระให้แก่ผู้รับจ้างและมูลค่าของอัตราและราคาตามเงื่อนไขสัญญาของ Sub Clause ๓๐.๒ Interim Payment (ค่าจ้างรายงวด) ที่ระบุตามข้อ ค) และ ง) หรือข้อ C) และ D) ในสัญญา ซึ่งจะต้องถูกปรับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขึ้นหรือลงของค่าแรง ราคาอุปกรณ์ของผู้รับจ้าง ราคาเครื่องจักร ราคาวัสดุ และราคาปัจจัยอื่น ๆ ที่ใช้ในงาน โดยการเพิ่มหรือหักจำนวนที่ได้จากสูตรการปรับราคาซึ่งกำหนดไว้ในข้อสัญญา Sub Clause ๔๑.๓ Formulae (สูตรการปรับราคา) ซึ่งต้องสอดคล้องกับข้อสัญญาอื่น ๆ ใน Sub Clause ๔๑.๔ Source of Indices (ที่มาของดัชนีราคา) และ Sub Clause ๔๑.๕ Base and Current Indices

สำหรับฐานดัชนีราคาและดัชนีราคาปัจจุบัน ตามข้อสัญญา Sub Clause ๔๑.๕ Base and Current Indices ระบุว่า ฐานดัชนีหรือราคาจะต้องใช้ ณ ๒๘ วันก่อนวันยื่นเอกสารประกวดราคา สำหรับดัชนีราคาหรือราคาปัจจุบัน (K_0) กำหนดให้ใช้ในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับหนังสือรับรองการจ่ายเงินค่าจ้างรายงวดของงวดนั้น ๆ หนังสือรับรองการจ่ายเงินค่าจ้างรายงวดจะไม่รวมการปรับราคาใด ๆ ของงานที่ทำในช่วงระยะเวลานั้น หากดัชนีราคาถูกตีพิมพ์และใช้กับหนังสือรับรองการจ่ายเงินค่าจ้างรายงวดจะคำนวณการปรับราคาและเพิ่มหรือหักจากหนังสือรับรองการจ่ายเงินค่าจ้างรายงวดของงวดถัดไป

๓.๓.๒ ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ กิจการร่วมค้า เอส ยู เริ่มดำเนินงานก่อสร้างงาน สัญญาที่ ๑ : งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง เมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๖ (Date of Commencement) โดยดำเนินงานก่อสร้างตามสัญญากระทั่งงานแล้วเสร็จตามสัญญาเมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๓ และได้ส่งงานงวดสุดท้าย (งวดที่ ๘๕) เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๓ และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ออกหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงาน (Completion Certificate) ไปแล้วเมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ปัจจุบันสิ้นสุดการรับประกันชำรุดบกพร่องของโครงการแล้ว โดยผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ มีการร้องขอเงินชดเชย ค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ของงวดที่ ๑ ถึงงวดที่ ๖๘ (งวดสุดท้าย) ตามหนังสือเลขที่ RLBR-๑/CSC/๐๐๙/๖๓๑๐๐๘๐๑ เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๓ โดยขอเงินชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญา แบบปรับราคาได้ (ค่า K) สำหรับการเบิกเงินค่างานงวดที่ ๑ ถึงงวดที่ ๘๕ (งวดสุดท้าย) โดยผู้รับจ้างแจ้งขอรับ เงินชดเชยภายในกำหนด ๙๐ วัน นับจากวันส่งงานงวดสุดท้ายแล้วซึ่งสอดคล้องตามแนวทางในคู่มือ สำนักงบประมาณ

๓.๓.๓ ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๒ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เริ่มดำเนินงานก่อสร้างงาน สัญญาที่ ๒ : งานโยธาสำหรับทางรถไฟ เมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๖ (Date of Commencement) โดยดำเนินงานก่อสร้างตามสัญญากระทั่งงานแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ และได้ส่งงานงวดสุดท้าย (งวดที่ ๖๘) เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๒ และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออก หนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงาน (Completion Certificate) ไปแล้วเมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ปัจจุบัน สิ้นสุดการรับประกันชำรุดบกพร่องของโครงการแล้ว โดยผู้รับจ้างสัญญาที่ ๒ มีการร้องขอเงินชดเชยค่างาน ก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ของงวดที่ ๑ ถึงงวดที่ ๖๘ (งวดสุดท้าย) ตามหนังสือผู้รับจ้างเลขที่ CC๒/CSC/PM.๗๖๒๖๗๒ ลงวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๐ หนังสือเลขที่ CC๒/CSC/PM.๗๖๒๕๔๔ ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๑ และหนังสือเลขที่ CC๒/CSC/PM.๗๖๓๕๒๙ ลงวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๒ โดยผู้รับจ้าง แจ้งขอรับเงินชดเชยภายในกำหนด ๙๐ วัน นับจากวันส่งงานงวดสุดท้ายแล้วซึ่งสอดคล้องตามแนวทางในคู่มือ สำนักงบประมาณ

๓.๓.๔ สำนักงบประมาณได้พิจารณาแจ้งถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหนังสือ ที่ นร ๐๗๒๐/๑๔๗๗๑ ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ โดยระบุว่าการพิจารณาเงินชดเชยค่างาน สิ่งก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) ตามเงื่อนไขสัญญาโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณค่า K ที่แตกต่างไปจากหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ใน ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นถือปฏิบัติตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๓/ว ๑๐๙ ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๓๒ ดังนั้น หากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องดำเนินการตามข้อผูกพันสัญญาดังกล่าว จะต้องขอยกเว้น การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ เป็นกรณีพิเศษเฉพาะรายต่อไป

๓.๓.๕ ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างของโครงการฯ ได้มีหนังสือที่ CSC/SRT/CS.๙๖๕๒๘๒ ตรวจสอบและยืนยันค่า K ที่ผู้รับจ้างทั้งสองสัญญาเสนอมา สรุปได้ ดังนี้

๓.๓.๕.๑ การขอเงินชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) ของผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ สำหรับการเบิกเงินค่างานงวดที่ ๑ ถึงงวดที่ ๘๕ (งวดสุดท้าย) เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓ บาท

๓.๓.๕.๒ การขอเงินชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) ของผู้รับจ้างสัญญาที่ ๒ สำหรับการเบิกเงินค่างานงวดที่ ๑ ถึงงวดที่ ๖๘ (งวดสุดท้าย) เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๑๑๒,๒๒๗,๗๐๗.๑๔ บาท

๓.๓.๖ ช่วงต้นปี ๒๕๖๔ โครงการฯ ได้นำเรื่องเตรียมเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งในขั้นตอนก่อนเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในขณะนั้นโครงการได้เสนอต่อคณะกรรมการด้านการจัดการและผ่านการพิจารณาแล้วและต่อมานำเรื่องเสนอคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่อง Executive Committee ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ โดยที่ประชุมขณะนั้นมีมติให้โครงการสอบถามเพิ่มเติมไปยังสำนักงานงบประมาณ โดยมีประเด็นสอบถาม ดังนี้

๓.๓.๖.๑ การอนุมัติหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ตามที่ระบุไว้ในสัญญา โดยใช้ดัชนีราคาฐาน (K) ณ ๒๘ วันก่อนวันยื่นซองเอกสารประกวดราคาสำหรับประเภทงานก่อสร้างสูตร และวิธีการคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ เพื่อขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ เป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย กรณีดังกล่าวนี้ได้รับการยกเว้นไม่ปฏิบัติตามระเบียบพัสดุ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ ไปด้วยแล้วหรือไม่

๓.๓.๖.๒ สำหรับการขออนุมัติขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ เป็นกรณีพิเศษเฉพาะรายต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาตามเรื่องนี้ สามารถระบุได้หรือไม่ว่า “สำนักงานงบประมาณมีอำนาจในการพิจารณาวินิจฉัยการคำนวณเงินเพิ่มหรือลดและจ่ายเงินเพิ่มหรือเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้างตามเงื่อนไขของสัญญาแบบปรับราคาได้ตามข้อผูกพันของสัญญาที่ได้ลงนามไปแล้ว และจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมเพื่อเบิกจ่ายค่า K ให้แก่ผู้รับจ้าง ทั้งนี้ เมื่อให้มีการนำสัญญาแบบปรับราคาได้มาใช้แล้ว มีผลทำให้ผู้ว่าจ้างต้องจ่ายเงินชดเชยเพิ่มเติม จนทำให้เกินวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติ ก็ให้ถือว่าได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้ก่อนนี้ผูกพันเกินกว่างบประมาณ หรือที่สำนักงานงบประมาณวินิจฉัยแล้วแต่กรณี หรือให้หน่วยงานขอทำความเข้าใจกับสำนักงานงบประมาณอีกครั้งหนึ่งต่อไป” ซึ่งจากที่กล่าวมา ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างต้องจ่ายเงินชดเชยเพิ่มเติม จนทำให้เกินวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติ จะสามารถดำเนินการขอรับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในคราวเดียวกันได้หรือไม่ เนื่องจากกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ไม่สามารถใช้จ่ายตามแหล่งที่มาของเงินค่าก่อสร้างได้เนื่องจากไม่มีกรอบวงเงินคงเหลือที่จะนำมาชำระแก่ผู้รับจ้างได้ หรืออีกกรณีหนึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถขอสำนักงานงบประมาณวินิจฉัยแล้วแต่กรณี หรือให้หน่วยงานขอทำความเข้าใจกับสำนักงานงบประมาณเกี่ยวกับการรอบวงงบประมาณค่า K ที่หน่วยงานต้องชำระแก่ผู้รับจ้างตามกรณีดังกล่าวสามารถดำเนินการได้หรือไม่ หรือมีข้อแนะนำอื่นใด

๓.๓.๗ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำประเด็นสอบถามไปยังสำนักงานงบประมาณตามหนังสือ ที่ รพด/๑๘๗๓/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๔ และต่อมาสำนักงานงบประมาณประสานถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย (โครงการฯ) ขอให้ดำเนินการถอนเรื่อง โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ เป็นกรณีพิเศษเฉพาะรายต่อไปก่อน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยมีหนังสือขออนุญาตถอนเรื่องดังกล่าว เมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๖๔

๓.๓.๘ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๕ และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๕ เห็นชอบการขออนุมัติหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เพื่อขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ เป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และเพื่อให้สำนักงานงบประมาณมีอำนาจในการพิจารณาวินิจฉัยการคำนวณเงินเพิ่มหรือลดและจ่ายเงินเพิ่มหรือเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้างตามเงื่อนไขของสัญญาแบบปรับราคาได้ตามข้อผูกพันของสัญญาที่ได้ลงนามไปแล้ว และจัดหา

แหล่งเงินที่เหมาะสมเพื่อเบิกจ่ายค่า K ให้แก่ผู้รับจ้าง ทั้งนี้ เมื่อให้มีการนำสัญญาแบบปรับราคาได้มาใช้แล้ว มีผลทำให้ผู้ว่าจ้างต้องจ่ายเงินชดเชยเพิ่มเติม จนทำให้เกินวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติ ก็ให้ถือว่าได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้ก่อนนี้ผูกพันเกินกว่างบประมาณ หรือที่สำนักงบประมาณวินิจฉัยแล้วแต่กรณี หรือให้หน่วยงานขอทำความตกลงกับสำนักงบประมาณอีกครั้งหนึ่งต่อไป

๓.๓.๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือหนังสือ ที่ รฟ ๑/๒๒๒๖/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ รายงานกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้หลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) เพื่อขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ เป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย เฉพาะในส่วนงานโยธาของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ และมอบหมายให้สำนักงบประมาณมีอำนาจ ในการพิจารณาวินิจฉัยการคำนวณเงินเพิ่มหรือลดและจ่ายเงินเพิ่มหรือเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้างตามเงื่อนไข ของสัญญาแบบปรับราคาได้ ตามข้อผูกพันของสัญญาที่ได้ลงนามไปแล้ว ส่วนการจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสม เพื่อเบิกจ่ายค่า K ให้แก่ผู้รับจ้าง ให้สำนักงบประมาณเป็นผู้วินิจฉัย และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอทำความตกลงกับสำนักงบประมาณอีกครั้งต่อไป

๓.๓.๑๐ ช่วงปี ๒๕๖๖ จนถึงกลางปี ๒๕๖๗ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอให้ชี้แจงเพิ่มเติมและนำส่งข้อมูลเพิ่มเติม ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ชี้แจง กระทรวงคมนาคมมาโดยลำดับ ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๗ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๑๗๓๔/๒๕๖๗ แจ้งถึงกระทรวงคมนาคม ขออนุมัติหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง K (Price Adjustment) ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เพื่อขอยกเว้น การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ เป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย เฉพาะในส่วนงาน โยธาของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ อีกครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ตามข้อผูกพันของสัญญา และเพื่อให้สำนักงบประมาณมีอำนาจในการพิจารณา วินิจฉัยการคำนวณเงินเพิ่มหรือลดและจ่ายเงินเพิ่มหรือเรียกเงินคืนจากผู้รับจ้างตามเงื่อนไขของสัญญา แบบปรับราคาได้ตามข้อผูกพันของสัญญาที่ได้ลงนามไปแล้ว และจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมเพื่อเบิกจ่ายค่า K ให้แก่ผู้รับจ้าง

๓.๓.๑๑ กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาเรื่องดังกล่าวและเสนอเรื่องต่อ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้แจ้งกระทรวงคมนาคมขอให้ชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม กระทรวงคมนาคมจึงได้มีหนังสือแจ้งให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยชี้แจงเพิ่มเติม เมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๘ ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ชี้แจงเพิ่มเติมถึงกระทรวงคมนาคม ตามหนังสือ ที่ รฟ๑/๗๐๖/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๘ โดยสถานะปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแล้ว และอยู่ระหว่างรอการ พิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป และเมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเสนอเรื่อง การขอเงินชดเชยค่างานก่อสร้างต่อสำนักงบประมาณ เพื่อพิจารณาวินิจฉัยต่อไป

๓.๔ สถานะกรอบวงเงินและการเบิกจ่ายของโครงการฯ ในภาพรวม

๓.๔.๑ งานสัญญาที่ ๑ มีมูลค่าก่อสร้างตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗ แล้วเป็นเงินทั้งสิ้น ๓๔,๒๖๘,๕๗๓,๗๕๘.๔๔ บาท และมีมูลค่างานที่เบิกจ่ายจนถึงงวดสุดท้ายเป็นเงิน ทั้งสิ้น ๓๘,๗๕๖,๓๐๓,๕๕๕.๖๖ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ปัจจุบันเบิกจ่ายงวดงานที่ ๑ ถึงงวดงานที่ ๘๐ บางส่วนไปแล้วมูลค่า ๓๔,๒๕๖,๒๘๐,๓๗๕.๘๖ บาท และมียอดค้างจ่ายในส่วนค้างงวดงานที่ ๘๐ บางส่วนถึง งวดงานที่ ๘๕ และเงินประกันผลงานงวดที่ ๘๐ บางส่วน โดยมีมูลค่าค้างจ่ายสินจ้างตามสัญญา และค้างงาน เปลี่ยนแปลงงานที่ เกินกรอบวงเงินตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน ๔,๕๐๐,๐๒๓,๑๗๙.๘๐ บาท

(รวมภาษี ...

(รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นจำนวนเงิน ๔,๒๐๔,๒๘๖,๖๙๔.๘๓ บาท ทำให้มีมูลค่าวงเงินตามสัญญาเมื่อเปรียบเทียบกับกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ พบว่า มีกรอบวงเงินคงเหลือตามสัญญาเป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น ๑๒,๒๙๓,๓๘๒.๕๗ บาท

๓.๔.๒ งานสัญญาที่ ๒ มีมูลค่าก่อสร้างตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ แล้วเป็นเงินทั้งสิ้น ๒๔,๖๕๖,๕๓๒,๕๑๙.๗๗ บาท และมีมูลค่างานที่เบิกจ่ายจนถึงงวดสุดท้ายเป็นเงินทั้งสิ้น ๒๔,๒๓๐,๒๘๔,๓๘๑.๒๓ บาท ปัจจุบันเบิกจ่ายงวดงานที่ ๑ ถึงงวดงานที่ ๖๘ และเงินประกันผลงานจำนวนเงิน ๒๔,๒๓๐,๒๘๔,๓๘๑.๒๓ บาท ทำให้มีมูลค่าวงเงินตามสัญญาเมื่อเปรียบเทียบกับกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ พบว่า มีกรอบวงเงินคงเหลือตามสัญญาเป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น ๔๒๖,๒๔๘,๑๓๘.๙๐ บาท

๓.๔.๓ สัญญาที่ ๓ แบ่งมูลค่างานก่อสร้างตามสัญญาออกเป็น ๒ ส่วน คือ สัญญาที่ ๓A กับสัญญาที่ ๓B ดังนี้

๓.๔.๓.๑ สัญญาที่ ๓A มีมูลค่างานตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน ๑๑,๐๔๖,๔๓๕,๙๖๕.๓๖ บาท และ ๖๕,๙๐๔,๙๐๖,๒๘๔.๐๐ บาท (โดยค่าจ้างงานดังกล่าวเป็นเงินกู้ JICA ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มตามเงื่อนไขเงินกู้) โดยสัญญาที่ ๓A มีการเบิกจ่ายค่างานจำนวน ๖๕ งวดงาน มีกรอบวงเงินคงเหลือตามสัญญาเป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น ๑,๓๔๒,๑๘๗,๖๓๓.๖๘ บาท และเมื่อพิจารณาตรวจสอบตามวงเงินคณะรัฐมนตรีอนุมัติปรากฏว่ากรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไม่มีเงินคงเหลือ

๓.๔.๓.๒ สัญญาที่ ๓B มีมูลค่างานตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน ๑,๕๙๓,๖๗๔,๑๗๕.๐๐ บาท และ ๑๕,๕๗๓,๓๒๗,๒๔๒.๐๐ บาท เป็นเงินกู้ในประเทศ โดยสัญญาที่ ๓B มีการเบิกจ่ายค่างานรวม ๖๔ งวดครบแล้ว โดยมีมูลค่าวงเงินตามสัญญาเมื่อเทียบกับกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ พบว่า มีวงเงินคงเหลือตามกรอบสัญญาของสัญญาที่ ๓B เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น ๑,๙๖๙,๐๘๘,๕๓๔.๙๐ บาท

๓.๔.๔ สถานะการเบิกจ่ายในส่วนค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ แบ่งเป็นสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) และสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ดังนี้

๓.๔.๔.๑ ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) มีมูลค่างานตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน ๗๔๗,๕๐๔,๖๕๐.๐๐ บาท และ ๒๑๑,๐๕๐,๐๐๐.๐๐ บาท โดยคงเหลือค้างจ่ายเงินประกันผลงานในช่วงการรับประกันความชำรุดบกพร่องซึ่งต้องจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมมาเบิกจ่ายค่างานดังกล่าวภายใต้กรอบของสัญญาเป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น ๑๓,๑๕๑,๗๕๕.๐๖ บาท และ ๑๐,๕๕๒,๕๐๐.๐๐ บาท

๓.๔.๔.๒ ที่ปรึกษาบริหารควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) มีมูลค่างานตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน ๑๒,๕๘๙,๙๐๐,๑๗.๑๘ บาท และ ๖๗๘,๖๘๗,๕๒๙.๙๕ บาท โดยคงเหลือค้างจ่ายเงินประกันผลงานในช่วงการรับประกันความชำรุดบกพร่องซึ่งต้องจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมมาเบิกจ่ายค่างานดังกล่าวภายใต้กรอบเป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น ๓๕,๒๒๓,๒๑๕.๙๐ บาท และ ๓๙,๕๗๕,๐๒๘.๕๘ บาท จากข้อมูลข้างต้น เมื่อนำข้อมูลสรุปการเบิกจ่ายเงินค่างานตามสัญญาเปรียบเทียบกับกรอบวงเงินที่ลงนามในสัญญาและกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติทั้ง ๘ ครั้งในส่วนวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษา พบว่า กรอบวงเงินตามคณะรัฐมนตรีอนุมัติมีกรอบวงเงินคงเหลือ ๕๐,๑๑๖,๒๙๑.๔๗ บาท

๓.๕ การปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม

๓.๕.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาอนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการฯ ครั้งล่าสุดในคราวประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๔ โดยพิจารณาอนุมัติในหลักการรายละเอียดตามข้อ ๓.๒.๒๘ และการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขออนุมัติปรับกรอบวงเงินต่อกระทรวงคมนาคม ตามหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๔ รายละเอียดตามข้อ ๓.๒.๒๙ ดังนี้

๓.๕.๑.๑ ให้ปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต กรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (Variation order) สัญญาที่ ๑ เป็นจำนวนเงิน ๔,๒๐๕,๖๒๙,๑๔๐.๐๐ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๒๙๔,๓๙๔,๐๓๙.๘๐ บาท รวมเป็น ๔,๕๐๐,๐๒๓,๑๗๙.๘๐ บาท หากได้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศจาก JICA ทั้งหมด ก็ไม่จำเป็นต้องเพิ่มกรอบเงินจากภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว

๓.๕.๑.๒ ให้ปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ เป็นจำนวนเงิน ๗๖๖,๐๗๗,๓๔๖.๐๐ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๕๓,๖๒๕,๔๑๔.๒๒ บาท รวมเป็นขออนุมัติ ๘๑๙,๗๐๒,๗๖๐.๒๒ บาท หากได้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศจาก JICA ทั้งหมด ก็ไม่จำเป็นต้องเพิ่มกรอบเงินจากภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว

๓.๕.๑.๓ ให้ปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต สำหรับค่าบริการสำหรับงานจ้างที่ปรึกษาในโครงการเป็นจำนวนเงิน ๒๔๓,๙๖๙,๔๕๗.๘๙ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๑๗,๐๗๗,๘๖๒.๐๕ บาท รวมเป็นขออนุมัติ ๒๖๑,๐๔๗,๓๑๙.๙๔ บาท หากได้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศจาก JICA ทั้งหมด ก็ไม่จำเป็นต้องเพิ่มกรอบเงินจากภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว

๓.๕.๑.๔ ให้จัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมกรณีการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยชำระดอกเบี้ยให้แก่ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ ซึ่งผู้รับจ้างอาจจะเรียกร้องค่างานเพิ่มและค่าเสียหายจากการผิดสัญญา (โดยจากการประมาณการตามเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓ การชำระค่างานเพิ่มล่าช้า ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๔ เป็นจำนวนเงิน ประมาณ ๕๐๓,๓๗๖,๒๔๖.๐๔ บาท) โดยจะต้องคำนึงถึงดอกเบี้ยที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคตด้วย ซึ่งการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องมีแหล่งเงินรองรับให้ครอบคลุมค่างานเพิ่มและค่าเสียหายจากการผิดสัญญาดังกล่าว (การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยชะลอการชำระค่างานเพิ่มจากการเปลี่ยนแปลงงาน ที่มีการตกลงค่างานเพิ่ม แต่ชำระค่างานล่าช้า ผู้รับจ้างอาจคิดดอกเบี้ยจากการชำระค่างานล่าช้าหลังจากที่ครบกำหนดชำระได้ รวมทั้งผู้รับจ้างมีสิทธิดำเนินการตามกระบวนการระงับข้อพิพาทและอนุญาโตตุลาการ)

๓.๕.๑.๕ มูลค่าการปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จากที่คณะรัฐมนตรีได้เคยอนุมัติไว้ จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ รวมกับกรอบวงเงินการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการที่เกิดจากภาระภาษีต่าง ๆ ข้างต้น และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน (๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ + ๓,๑๗๓,๙๘๙,๗๖๑.๘๙) จำนวน ๙๗,๑๒๔,๕๗๐,๐๕๘.๘๙ บาท และเมื่อรวมกับมูลค่างานในส่วนของการปรับกรอบวงเงินตามข้อเสนอกรณีใช้แหล่งเงินกู้ในประเทศ (๙๗,๑๒๔,๕๗๐,๐๕๘.๘๙ + ๔,๕๐๐,๐๒๓,๑๗๙.๘๐ + ๘๑๙,๗๐๒,๗๖๐.๒๒ + ๒๖๑,๐๔๗,๓๑๙.๙๔) ทำให้มีกรอบวงเงินที่ขออนุมัติเป็นวงเงินจำนวน ๑๐๒,๗๐๕,๓๔๓,๓๑๘.๘๕ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) กรณีใช้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ JICA (๙๗,๑๒๔,๕๗๐,๐๕๘.๘๙ + ๔,๒๐๕,๖๒๙,๑๔๐.๐๐ + ๗๖๖,๐๗๗,๓๔๖.๐๐ + ๒๔๓,๙๖๙,๔๕๗.๘๙) ทำให้มีกรอบวงเงินที่ขออนุมัติเป็นวงเงินจำนวน ๑๐๒,๓๔๐,๒๔๖,๐๐๒.๗๘ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

๓.๕.๑.๖ หากพิจารณาจัดหาเงินกู้เพื่อรองรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว ขอให้พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) “การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน โดยกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมพร้อมทั้งค้ำประกันเงินกู้ และยกเว้นเงินค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นใด

ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไปด้วย ทั้งนี้ เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณทั้งในส่วนของผู้รับจ้างฯ ที่ปรึกษาฯ และรายละเอียดอื่น ๆ ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๓.๕.๑.๗ การชำระดอกเบี้ยให้กับผู้รับจ้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรต้องเจรจาทอรองกับผู้รับจ้างบนพื้นฐานที่เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐมากที่สุด เช่น เปรียบเทียบอัตราดอกเบี้ย FDR+๑ หรือ Government Bond Yield เป็นต้น

๓.๕.๑.๘ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับความเห็นของคณะกรรมการ Executive Committee และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ซึ่งสามารถสรุปตารางการขอปรับกรอบวงเงินฯ ปี ๒๕๖๔ ได้ ดังนี้

สรุปการขอปรับกรอบวงเงินฯ ปี ๒๕๖๔							
งาน	มูลค่างานค้างจ่าย (VO) (บาท)	ค่าใช้จ่าย ขยายเวลา (บาท)	รวมกรอบวงเงินกู้เพิ่มเติม (บาท)	VAT ร้อยละ ๗ (บาท)	รวมกรอบวงเงินกู้เพิ่มเติม รวม VAT ร้อยละ ๗ (บาท)	คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย อนุมัติ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๔	รายงานเสนอกระทรวงคมนาคม ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๔
สัญญาที่ ๑	๔,๒๐๕,๖๒๙,๑๔๐	๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖	๕,๘๘๕,๖๘๖,๒๑๖	๔๐๙,๔๘๖,๔๕๗	๖,๒๙๕,๑๗๒,๖๗๓	/	/
สัญญาที่ ๒		๘๖,๐๒๐,๒๗๐	๘๖,๐๒๐,๒๗๐	๖,๐๒๑,๔๑๙	๙๒,๐๔๑,๖๘๙	/	/
PMC		๙๙,๗๗๙,๙๕๘	๙๙,๗๗๙,๙๕๘	๖,๙๘๔,๕๙๗	๑๐๖,๗๖๔,๕๕๕	/	รอเสนอพร้อมสัญญา ๓
CSC		๑๔๔,๑๘๙,๕๐๐	๑๔๔,๑๘๙,๕๐๐	๑๐,๐๙๓,๒๖๕	๑๕๔,๒๘๒,๗๖๕	/	รอเสนอพร้อมสัญญา ๓
รวมกรอบวงเงินกู้เพิ่มเติมทั้งสิ้น			๖,๑๗๙,๗๙๖,๒๖๐	๔๓๒,๕๘๕,๗๓๘	๖,๖๑๒,๓๘๑,๙๙๘		

๓.๕.๒ สืบเนื่องจากข้อ ๓.๒.๓๐ และ ๓.๒.๓๒ กิจการร่วมค้า เอส - ยู ผู้รับจ้าง สัญญาที่ ๑ ยื่นข้อพิพาทเรียกร้องการรถไฟแห่งประเทศไทยชำระหนี้ต่ออนุญาโตตุลาการโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) สัญญา ๑ งานโยธา สำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง ตามตารางสรุปมูลค่างานสัญญาที่ ๑ การเรียกร้องตามข้อพิพาท และแสดงมูลค่างานที่อนุญาโตตุลาการและศาลปกครองสูงสุดพิพากษาและบังคับคดี โดยปัจจุบันผลทางคดีสิ้นสุดแล้ว โดยสรุปรายละเอียดค่าใช้จ่ายตามคำชี้ขาดและคำพิพากษา ดังนี้

ลำดับ	รายการ	กิจการร่วมค้า เอส-ยู ยื่นข้อพิพาท	อนุญาโตตุลาการ พิจารณาข้อ	ศาลปกครอง	ศาลปกครอง
		ร้องการรถไฟ	พิพาท (ชี้ขาด)	พิพากษา	บังคับคดี
		๑๔ ร.ค. ๖๔ (๑)	๒๕ พ.ย. ๖๔ (๒)	๑๔ ตุลาคม ๖๗ (๓)	๑๐ เม.ย. ๖๘ (๔)
๑	ค่าจ้างตามสัญญาและค่าสิ่งเปลี่ยนแปลงงาน VO	๕,๔๖๙,๐๖๕,๔๗๒.๙๑	๕,๒๐๔,๒๘๖,๖๗๕.๘๓	๕,๒๐๔,๒๘๖,๖๗๕.๘๓	๕,๒๐๔,๒๘๖,๖๗๕.๘๓
๒	ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้าง	๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐	๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐	๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐	๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐
๓	ค่าชดเชยค่าแรงก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้	๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓	๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓	๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓	๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓
๔	ค่าน้ำใช้ชำระหนี้ประกันผลงานดอกเบี้ยกีดกัน	๑๘๐,๖๔๑,๓๕๐.๖๔	-	-	-
		๖๗,๑๓๔,๖๘๔.๗๗	๖๗,๑๓๔,๖๘๔.๗๗	๖๗,๑๓๔,๖๘๔.๗๗	๖๗,๑๓๔,๖๘๔.๗๗
๕	รวม	๖,๔๕๖,๘๕๘,๖๖๖.๕๕	-	-	-
๖	ดอกเบี้ย	๖๗๐,๕๕๖,๘๕๘.๖๖	ศาลคิดอัตราร้อยละ ๗.๓๐๕/ปี	ศาลคิดอัตราร้อยละ ๗.๓๐๕/ปี	ศาลคิดอัตราร้อยละ ๗.๓๐๕/ปี
	Vat	๘๑,๘๘๖,๐๐๕.๘๗	๘๑,๘๘๖,๐๐๕.๘๗	๘๑,๘๘๖,๐๐๕.๘๗	๘๑,๘๘๖,๐๐๕.๘๗
		๗,๒๒๔,๐๙๗,๖๔๓.๕๔			

หมายเหตุ : 1. (2 - 4) ยังไม่รวมดอกเบี้ยที่ศาลคิดอัตราร้อยละ 7.305/ปี

2. (1)-(2) มูลค่างาน VO ที่เรียกร้องกับที่อนุญาโตตุลาการชี้ขาดแตกต่างกัน เนื่องจากกรณี กพ.65 อนุมัติกรอบวงเงินในส่วนที่รฟท. ขอกรอบอัตราแลกเปลี่ยนเพื่อมาจ่ายค่าแรงค่าจ้างของสัญญาที่ 1 ในงวดที่ 75-80 บางส่วน เงินประกันผลงานในงวดที่ 75-79 ในช่วงกพ.65-กค.65

โดยศาลพิพากษาบังคับคดีเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องอุทธรณ์ภายใน ๓๐ วัน (ครบกำหนดวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๘) และศาลจะเริ่มบังคับคดีในวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชำระหนี้ภายใน ๖๐ วันนับจากวันดังกล่าวไปจนครบกำหนดในวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๘ และการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องชำระหนี้ให้แก่ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ พร้อมดอกเบี้ยล่าช้าวันละ ๙๙๖,๗๕๔.๙๔ บาท โดยประมาณการจ่ายดอกเบี้ยล่าช้าถึงวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๘ แสดงในตาราง

ลำดับที่	รายการ	ค่าเสียหาย	เริ่มต้น	ดอกเบี้ยถึงวันที่ 21 ก.ค. 2565	ดอกเบี้ยต่อวัน	นับแต่วันที่	จำนวนวันถึง 9 ก.ค. 2568	ดอกเบี้ย 7.305% ถึง 9 ก.ค. 2568	รวมปีหนี้
1	เงินจ้างตามสัญญาและค่าสิ่งเปลี่ยนแปลงงาน	4,204,286,694.83	4,204,286,694.83	929,211,622.11	841,433.27	22 กรกฎาคม 2565	1,084	1,841,325,286.79	6,045,611,981.62
2	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	27,654,882.90	-	-	-	-	-	-	27,654,882.90
3	ดอกเบี้ยฐานค่าน้ำใช้ชำระหนี้ประกันผลงาน	34,908,693.43	-	-	-	-	-	-	34,908,693.43
4	ค่าใช้จ่ายที่กีดกันระหว่างขยายเวลา	650,057,076.00	650,057,076.00	-	136,104.57	14 ธันวาคม 2564	1,303	177,344,254.71	857,401,330.71
5	ค่าภาษีร้อยละ 7 ของค่าจ้างระหว่างขยายเวลา	47,603,995.32	-	-	-	-	-	-	47,603,995.32
6	เงินชดเชยค่าแรงก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้	96,044,682.13	96,044,682.13	-	19,222.00	14 ธันวาคม 2564	1,303	25,046,266.00	121,090,948.13
7	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	6,723,127.75	-	-	-	-	-	-	6,723,127.75
	รวม	5,097,279,152.36	4,980,388,452.96		996,759.84			2,043,715,807.50	7,140,994,959.86

- หมายเหตุ ๑. ภาษีมูลค่าเพิ่มตามลำดับที่ ๒ หากการรถไฟแห่งประเทศไทยหาแหล่งเงินทุนที่ได้รับการยกเว้นภาษีไม่ได้ ต้องรับผิดชอบ ๗ ของเงินจ้างตามลำดับที่ ๑ คิดเป็นเงิน ๒๙๔,๓๐๐,๐๖๘.๖๔ บาท
๒. ดอกเบี้ยประมาณการถึงแต่วันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๘ โดยเป็นวันสิ้นสุดบังคับคดี ทั้งนี้ วันสิ้นสุดการคิดดอกเบี้ยคือวันที่ชำระเงินต้นครบถ้วน

การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงขอสรุปภาพรวมกรอบวงเงินของสัญญาที่ ๑ โดยคิดคำนวณดอกเบี้ยถึงวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๘ (วันสิ้นสุดบังคับคดี) ดังแสดงรายละเอียดตามตารางด้านล่างนี้

ตารางสรุปค่าใช้จ่ายตามคำพิพากษา					
ลำดับ	รายการ	ศาลปกครองบังคับคดี	ดอกเบี้ย	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	รวม
		๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ (๑)	ถึง ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๘ (๒)		
๑	ค่าจ้างตามสัญญาและคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานรวมภาษีมูลค่าเพิ่มในสัดส่วนเงินกู้ในประเทศ ร้อยละ ๙ ตามสัญญา	๔,๒๐๔,๒๘๖,๖๙๔.๘๓	๑,๘๔๑,๓๒๕,๒๘๖.๗๙	๒๗,๖๕๔,๘๘๒.๙๐	๖,๐๗๓,๒๖๖,๘๖๔.๕๒
๒	ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้าง	๖๘๐,๐๕๗,๐๗๖.๐๐	๑๗๗,๓๔๔,๒๕๕.๗๑	๔๗,๖๐๓,๙๙๕.๓๒	๙๐๕,๐๐๕,๓๒๖.๐๓
๓	ค่าชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้	๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓	๒๕,๐๔๖,๒๖๖.๐๐	๖,๗๒๓,๑๒๗.๗๕	๑๒๗,๘๑๔,๐๗๕.๘๘
๔	ดอกเบี้ยผิดนัดชำระเงินประกันผลงาน	๓๔,๙๐๘,๖๙๓.๔๓	-	-	๓๔,๙๐๘,๖๙๓.๔๓
๕	รวม	๕,๐๑๕,๒๙๗,๑๔๖.๓๙	๒,๐๔๓,๗๑๕,๘๐๗.๕๐	๘๑,๙๘๒,๐๐๕.๙๗	๗,๑๔๐,๙๙๕,๙๕๙.๘๖

จากตารางข้างต้นซึ่งสรุปค่าใช้จ่ายแต่ละรายการตามคำพิพากษาศาลปกครองพร้อมดอกเบี้ยล่าช้าของสัญญาที่ ๑ รวมเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๗,๑๔๐,๙๙๕,๙๕๙.๘๖ บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่มตามคำพิพากษา

๓.๕.๓ สืบเนื่องจากข้อ ๓.๒.๓๐ และ ๓.๒.๓๒ ตามข้อพิพาทในส่วนที่ปรึกษาฯ ซึ่งที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเพื่อเรียกร้องให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชำระค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ โดยอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาด เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๗ แจ้งผลคำชี้ขาดเป็นทางการในวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยผู้คัดค้านชำระเงินค่าตอบแทนที่ปรึกษาควบคุมงานจำนวน ๑๒๐,๖๗๗,๙๔๓.๗๕ บาท ให้แก่ผู้เรียกร้องที่ ๑ พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๐.๐๑๔ ต่อวัน ของต้นเงินจำนวนดังกล่าว ดอกเบี้ยให้เริ่มคำนวณเมื่อพ้นกำหนด ๙๐ วัน นับแต่วันที่ผู้คัดค้านได้ทราบคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ จนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้เรียกร้องที่ ๑ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยยื่นขอเพิกถอนคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการแล้วและอยู่ในกระบวนการศาลปกครองพิจารณาคดีและผลทางคดียังไม่สิ้นสุด

๓.๕.๔ สำหรับสัญญาที่ ๓ สืบเนื่องจากข้อ ๓.๒.๓๓ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานเสนอคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอความเห็นชอบกรอบวงเงินเพิ่มเติมในส่วนค่าใช้จ่ายการขยายระยะเวลางานสัญญาที่ ๓ เป็นเงิน ๘๔๗,๗๔๖,๗๒๙.๔๒ บาท ตามผู้รับจ้างเรียกร้อง (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ซึ่งคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยให้นำเรื่องหารือคณะกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาพิจารณาและรายงานเสนอคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยอีกครั้ง โดยปัจจุบันกระบวนการพิจารณาของคณะกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาพิจารณายังไม่เสร็จสิ้น

๓.๕.๕ ในส่วนการพิจารณาของคณะทำงานที่กระทรวงคมนาคมแต่งตั้งขึ้น ๓ คณะ ประกอบด้วย คณะทำงานด้านการพิจารณาแหล่งเงินฯ คณะทำงานด้านเทคนิค และคณะทำงานด้านกฎหมายฯ ตามข้อ ๓.๒.๒๙ มีการพิจารณาเสร็จสิ้นแล้ว ๒ คณะ ได้แก่ คณะทำงานด้านการพิจารณาแหล่งเงินและคณะทำงานด้านเทคนิค โดยคณะทำงานด้านการพิจารณาแหล่งเงินพิจารณาแล้วมีมติเห็นสมควรเสนอเรื่องการปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมฯ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี โดยให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมในการดำเนินการ

โดยกู้เงิน ...

โดยกู้เงินเพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตามความเหมาะสม ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติ ประกอบความเห็นของคณะทำงานด้านกฎหมาย และคณะทำงานด้านเทคนิคต่อไป สำหรับคณะทำงานด้านเทคนิคมีการพิจารณาในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ - พฤษภาคม ๒๕๖๗ ปัจจุบันได้พิจารณาเสร็จสิ้นแล้วตามที่กรรมการขนส่งทางรางมีหนังสือ ที่ คค ๑๙๐๘.๓/๙๓๘ ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๗ ถึงกระทรวงคมนาคม ส่วนคณะทำงานด้านกฎหมายมีการพิจารณาตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ จนถึงปัจจุบันการพิจารณายังไม่เสร็จสิ้นเนื่องจากรอผลทางคดีสิ้นสุดตามบันทึกข้อความที่ คค ๐๒๐๒/กม ๕๒๒ ลงวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๗ รายละเอียดตามข้อ ๓.๒.๒๙

๓.๕.๖ สืบเนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่องเพื่อทราบรายงานสรุปภาพรวมสถานะโครงการฯ และการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนฯ รวมถึงรายงานผลทางคดีสิ้นสุดของสัญญาที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ โดยมีมติรับทราบและให้รายงานกระทรวงคมนาคม และต่อมาในวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานสรุปภาพรวมสถานะโครงการฯ และการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนฯ รวมถึงรายงานผลทางคดีสิ้นสุดของสัญญาที่ ๑ แจ้งรายงานต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อเร่งรัดพิจารณาขอปรับกรอบวงเงินในภาพรวมและดำเนินการพิจารณาในส่วนสัญญาที่ ๑ ของคณะทำงานด้านกฎหมายกระทรวงคมนาคมภายหลังผลคดีสิ้นสุดต่อไป กระทั่งวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ กระทรวงคมนาคมมีหนังสือถึงการรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดให้ขอความเห็นชอบกรอบวงเงินในสัญญาที่ ๓ และค่าจ้างที่ปรึกษาฯ ต่อไป และวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๘ กระทรวงคมนาคมมีหนังสือสั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามความเห็นของกรรมการขนส่งทางรางที่ได้เคยแจ้งกับการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป โดยให้ขอให้พิจารณาแยกการพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินฯ กรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างงานสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ออกจากการพิจารณากรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (Variation Order) สัญญาที่ ๑ ในโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต สัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยเห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำข้อมูลกรอบวงเงินภาพรวมสรุปรายละเอียดประเด็น/รายการ และกรอบวงเงินให้ชัดเจนและครบถ้วน โดยให้ดำเนินการตามกรอบของกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงนำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาตามขั้นตอนโดยเร็วต่อไป โดยการแยกพิจารณาการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการเงินที่มีทั้งในส่วนของเงินงบประมาณภาครัฐและเงินกู้จากต่างประเทศ (JICA) หรือเงินนอกงบประมาณซึ่งเงินทั้งสองส่วนดังกล่าวจะต้องดำเนินการตามกระบวนการและขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และพระราชบัญญัติ วินัยการเงินการคลัง พ.ศ. ๒๕๖๑ ดังนั้น จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับความเห็นของกรรมการขนส่งทางราง และกองกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมไปพิจารณาดำเนินการ ก่อนเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาต่อไป

๓.๕.๗ ตามข้อ ๓.๓ การขอเงินชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) ของผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๙๖,๐๔๔,๖๘๒.๑๓ บาท ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ การขอเงินชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) ของผู้รับจ้างสัญญาที่ ๒ สำหรับการเบิกเงินค่างานงวดที่ ๑ ถึงงวดที่ ๖๘ (งวดสุดท้าย) เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๑๑๒,๒๒๗,๗๐๗.๑๔ บาท ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ โดยสถานะปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมส่งเรื่องให้สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแล้วและอยู่ระหว่างรอการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเพื่อขอยกเว้นการไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเป็นกรณีพิเศษเฉพาะรายได้สำนักงานงบประมาณมีอำนาจวินิจฉัยต่อไปโดยเมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเสนอเรื่องการขอเงินชดเชยค่างานก่อสร้างของ

โครงการฯ ต่อสำนักงบประมาณเพื่อพิจารณาวินิจฉัยภายหลัง คณะรัฐมนตรีอนุมัติยกเว้นเป็นกรณีพิเศษ เฉพาะรายเพื่อให้สำนักงบประมาณมีอำนาจวินิจฉัยต่อไปได้

๓.๕.๘ จากสถานะกรอบวงเงินโครงการฯ ที่เสนอในข้อ ๓.๔ สถานะปัจจุบัน ของกรอบวงเงินตามสัญญาและกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติคงเหลือไม่เพียงพอสำหรับจ่ายค่างาน ตามสัญญาตามสัญญาพร้อมดอกเบี้ยล่าช้าและค่าใช้จ่ายตามที่ผู้รับจ้างเรียกร้องเพิ่มเติมตามข้อผูกพันของ สัญญาตามที่ได้ลงนามไปแล้วของสัญญาที่ ๑ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้าง เงินชดเชยค่างานก่อสร้าง (ค่า K) และดอกเบี้ยล่าช้าของค่าใช้จ่ายดังกล่าว และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น ซึ่งรวมถึงค่าจ้างที่ปรึกษา ด้วยที่มีเงินคงเหลือตามกรอบสัญญาแต่ไม่เพียงพอต่อการชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ตามที่มีการเรียกร้องของที่ปรึกษา ได้ สำหรับสัญญาที่ ๒ และสัญญาที่ ๓ พบว่า มีกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติ จากคณะรัฐมนตรีคงเหลือและเพียงพอสำหรับชำระค่าใช้จ่ายตามสิทธิที่ผู้รับจ้างมีการเรียกร้องตามข้อผูกพัน ของสัญญาที่ได้ลงนามไปแล้วเช่นกัน ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างของ สัญญาที่ ๒ และสัญญาที่ ๓ รวมถึงเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง (ค่า K) และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มของสัญญาที่ ๒ โดยค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างถือว่าการเรียกร้องในส่วนค่าชดเชยหรือค่าเสียหาย จากการไม่สามารถเข้าพื้นที่ทำงานได้ในช่วงการก่อสร้างตามสัญญาในขณะนั้น จึงเห็นควรเสนอพิจารณา ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมตามความเหมาะสมตามข้อเท็จจริงดังกล่าวซึ่งเป็นไปตาม ข้อผูกพันของสัญญาและข้อผูกพันตามเงื่อนไขของแหล่งเงินกู้ JICA โดยมีรายละเอียดการขออนุมัติปรับกรอบ วงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในภาพรวมของโครงการ ดังนี้

๓.๕.๘.๑ สัญญาที่ ๑ ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงิน เพิ่มเติมตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชำระหนี้จ้างตามสัญญาและค่างาน จากการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน (Variation Order) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้าง และเงินชดเชยค่างานก่อสร้าง (ค่า K) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมถึงเงินประกันผลงานคืน โดยไม่รวมค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าดอกเบี้ยล่าช้าตามอัตราดอกเบี้ยในคำพิพากษากำหนดร้อยละ ๗.๓๐๕ ต่อปี โดยประมาณการไปจนถึงวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๘ (วันสิ้นสุดบังคับคดี) รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๗,๔๐๗,๖๔๐,๑๔๕.๖๐ บาท (รวมภาษี มูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ ๗,๐๕๙,๐๑๒,๙๕๓.๘๙ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) รายละเอียดตามข้อ ๓.๕.๒ โดยขอปรับกรอบวงเงินเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๗,๓๙๔,๔๘๖,๒๒๖.๒๔ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ ๗,๐๔๖,๗๑๙,๕๗๑.๓๑ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมตามวงเงินในสัญญา คงเหลือเป็นจำนวนเงิน ๑๒,๒๙๓,๓๘๒.๕๘ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ ๑๓,๑๕๓,๙๑๙.๓๖ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ตามวงเงินในสัญญาคงเหลือ โดยสัญญาที่ ๑ น้อยในส่วนสัญญางานโยธา จึงเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติขอปรับกรอบวงเงินโครงการเพื่อรองรับค่าใช้จ่ายดังกล่าวและให้สำนักงาน บริหารหนี้สาธารณะจัดหาแหล่งเงินกู้เพิ่มเติมที่เหมาะสมแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องเร่งรัดดำเนินการขอปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงิน เพิ่มเติมตามคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเพื่อนำเงินต้นมาชำระหนี้จ้างตามสัญญาและหยุดดอกเบี้ยล่าช้า เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อภาครัฐต่อไป

๓.๕.๘.๒ สัญญาที่ ๒ ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงิน เพิ่มเติมสำหรับค่าใช้จ่ายจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๒ ตามที่เคยเสนอคณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย และได้รับอนุมัติในหลักการเมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๔ ซึ่งตามข้อ ๓.๒.๒๗ และ ๓.๒.๒๘ ระบุในรายงานเสนอขออนุมัติปรับกรอบวงเงินฯ ในขณะนั้นในหน้าที่ ๒๐ - ๒๒ ตามข้อพิจารณาโครงการฯ โดยรายงานว่าค่าใช้จ่ายจากการขยายอายุสัญญาฯ ของผู้รับจ้างสัญญาที่ ๒ โครงการตามที่ได้ตรวจสอบจาก เอกสารหลักฐานค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในช่วง ขยายอายุสัญญาฯ ของผู้รับจ้างโดยที่ปรึกษาควบคุมงาน

กล่าวคือ ผู้รับจ้างได้รับการขยายเวลาอันเนื่องมาจากปัญหาและอุปสรรคที่มีใช้ความผิดของผู้รับจ้างจำนวน ๗ เดือน (เดือนสิงหาคม ๒๕๖๐ - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑) ซึ่งการขยายอายุสัญญาด้วยเหตุผลดังกล่าวได้สิ้นสุดลงแล้ว และมีเอกสารหลักฐานค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในช่วงการขยายอายุสัญญาดังกล่าว โดยค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เป็นค่าใช้จ่ายที่ถูกกำหนดไว้ในข้อกำหนดของสัญญา อันประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในส่วนของการควบคุมงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย และที่ปรึกษาฯ ค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานสนับสนุนในงานฯ ค่าใช้จ่ายสำหรับงานสำรวจและงานทดสอบวัสดุ ค่าใช้จ่ายด้านอุปกรณ์เครื่องเขียนและอื่น ๆ ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายที่กำหนดไว้สัญญาให้เบิกจ่ายได้ โดยสรุปค่าใช้จ่ายช่วงขยายอายุสัญญางานสัญญาที่ ๒ มีค่าใช้จ่ายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๘๘,๖๑๐.๐๐ บาทต่อเดือน เมื่อคิดจากจำนวนวันที่ได้รับการขยายอายุสัญญาในขณะนั้นมีจำนวนรวม ๒๑๕ วันหรือ ๗ เดือน เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๙๒,๐๔๑,๖๘๘.๙๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ดังนั้น จึงขออนุมัติปรับกรอบวงเงินสัญญาที่ ๒ ในส่วนนี้เป็นเงิน ๙๒,๐๔๑,๖๘๘.๙๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

สำหรับการเรียกร้องค่าใช้จ่ายจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ นั้น โครงการมีการพิจารณาตามลำดับขั้นตอนในการตรวจสอบโดยผ่านความเห็นชอบจากที่ปรึกษาบริหารโครงการ ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และคณะกรรมการตรวจการจ้างในขณะนั้นเรียบร้อยแล้ว โดยมีการดำเนินการพิจารณาตามขั้นตอนในโครงการ อีกทั้งที่ปรึกษาฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าในการเบิกจ่ายจริง ผู้รับจ้างต้องนำรายละเอียดของเอกสารต่าง ๆ ที่ขอเบิกจ่ายนี้มาแสดง เพื่อสนับสนุนการเบิกจ่ายแต่ละรายการที่ผู้รับจ้างร้องขอให้ครบถ้วน ซึ่งรายการเบิกจ่ายใดไม่มีรายละเอียดของเอกสารที่สนับสนุนจะไม่ให้มีการเบิกจ่าย และเห็นควรว่าการเบิกจ่ายจริงนั้นจะไม่ให้เกินกว่ากรอบวงเงินที่ได้รับการอนุมัติ

การพิจารณาด้านสัญญา : ตามเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาข้อ ๑๘.๒ Possession of the Site (a) การครอบครองสถานที่ก่อสร้าง ระบุไว้ว่า ผู้ว่าจ้างจะต้องส่งมอบสถานที่ก่อสร้างให้ผู้รับจ้างเข้าครอบครองให้มากที่สุดเท่าที่ผู้รับจ้างสามารถเริ่มงานและดำเนินงานได้ตามแผนงานที่ได้รับการอนุมัติ หากผู้ว่าจ้างไม่สามารถส่งมอบการครอบครองพื้นที่ก่อสร้างดังกล่าว ผู้รับจ้างจะต้องปรับแผนงานก่อสร้างให้สอดคล้องกับเวลาที่ใช้จริง เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับงานที่ต้องดำเนินการตามแผนงานหรือทั้งหมด และเมื่อมีการร้องขอขยายระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาจะต้องมีการพิจารณาตามเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาข้อ ๒๐.๑ Extension of Time for Completion ต่อไป และสามารถพิจารณาจำนวนเงินชดเชยที่สมเหตุสมผลให้แก่ผู้รับจ้างได้ ซึ่งในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีดอนเมือง ตัวอาคารสถานีมีพื้นที่อยู่ทั้งในเขตทางรถไฟ (Right of way) และมีบางส่วนของอาคารสถานีที่ยื่นล้ำเข้าไปในแนวเขตที่ราชพัสดุที่ระดับความสูง ๑๐ เมตร ซึ่งที่ราชพัสดุดังกล่าวอยู่ในความครอบครองของกรมธนารักษ์ส่วนหนึ่ง และอยู่ในความครอบครองของกองทัพอากาศส่วนหนึ่ง ทำให้การขอเช่าที่ราชพัสดุต้องใช้เวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนด และเนื่องจากที่ราชพัสดุดังกล่าวมีผู้บุกรุกจำนวนมากและผู้บุกรุกไม่ยินยอมรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างออกไปจากพื้นที่ จึงจำเป็นต้องใช้กระบวนการทางกฎหมายเข้าดำเนินการ ซึ่งที่ผ่านมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พยายามปรับเปลี่ยนแผนงานและขั้นตอนการดำเนินงานใหม่จนสามารถเข้าดำเนินงานติดตั้งโครงสร้างเหนือพื้นดังกล่าวได้แล้วก็ตาม แต่การเริ่มงานได้ช้ากว่าแผนงานที่วางไว้จากเดิมมาก ส่งผลกระทบบ่อยครั้งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเช่นงานติดตั้ง Viaduct Segment งานติดตั้งโครงสร้างหลังคา งานไฟฟ้าเครื่องกล และงานสถาปัตยกรรมของสถานี ที่ต้องล่าช้าออกไปและส่งผลกระทบต่อระยะเวลาแล้วเสร็จของงาน ซึ่งกรณีนี้มีปัญหาการส่งมอบสถานที่ก่อสร้างล่าช้า เมื่อได้พิจารณาให้มีการขยายระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาออกไป ตามเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาข้อ ๒๐.๑ Extension of Time for Completion และตามเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาข้อ ๑๘.๒ Possession of the Site (a) ที่กล่าวข้างต้น อีกทั้งที่ปรึกษา CSC พิจารณาปรับลดค่าใช้จ่ายการขยายระยะเวลาก่อสร้างของ

ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๒ แล้วนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นว่ามีเหมาะสมเนื่องจากการคิดตามปริมาณงานที่คงเหลือจริงและความจำเป็นในการดำเนินการ และจากการพิจารณาขยายระยะเวลาก่อสร้างงานสัญญาที่ ๒ จำนวน ๒๑๕ วัน หรือประมาณ ๗ เดือน จึงสามารถคิดเป็นกรอบวงเงินค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมรวมเป็นเงิน ๑๒,๒๘๘,๖๑๐.๐๐ x ๗ = ๘๖,๐๒๐,๒๗๐.๐๐ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และนอกจากนั้นแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขอความเห็นจากสำนักงานกฎหมายอิสระ (Baker & McKenzie) ในฐานะที่ปรึกษากฎหมาย (Law Firm) ในข้อสัญญาเกี่ยวกับการจ่ายค่าจ้างเพิ่มเติมให้กับผู้รับจ้างตามการขยายระยะเวลาก่อสร้าง โดย Baker & McKenzie มีความเห็นว่า “ในกรณีที่มีการขยายระยะเวลาการกำหนดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมควรเป็นไปตามที่กำหนดในข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเหตุแห่งการขยายระยะเวลานั้น ๆ เช่น หากผู้รับจ้างประสบความล่าช้าจากเหตุที่ระบุในสัญญา ข้อ ๑๘.๒ และมีสิทธิได้รับการขยายระยะเวลาวิศวกร (The Engineer) จะต้องกำหนดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอย่างสมเหตุสมผล โดยเพิ่มไปในราคาตามสัญญาตามที่กำหนดในข้อ ๑๘.๒ ด้วย”

ทั้งนี้ สำหรับค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ นี้ตามที่เคยเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาตามข้อ ๓.๒.๒๗ ระบุว่า ในการเบิกจ่ายแต่ละรายการจะต้องได้รับการตรวจสอบโดยละเอียด โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อตรวจสอบโดยมีเงื่อนไขว่าในการเบิกจ่ายจริง ผู้รับจ้างต้องนำรายละเอียดของเอกสารต่าง ๆ ที่ขอเบิกจ่ายมาแสดง เพื่อสนับสนุนการเบิกจ่ายในแต่ละรายการที่ผู้รับจ้างร้องขอให้ครบถ้วน ซึ่งรายการเบิกจ่ายใดไม่มีรายละเอียดของเอกสารที่สนับสนุนอย่างชัดเจนจะไม่ให้มีการเบิกจ่าย และเห็นควรว่าการเบิกจ่ายจริงนั้นจะไม่ให้เกินกว่ากรอบวงเงินที่ได้รับการอนุมัติ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อตรวจสอบเอกสารหลักฐานการเบิกจ่ายดังกล่าวให้เป็นไปตามขอบเขตงานของสัญญาต่อไป

ดังนั้น แนวทางการเรียกร้องค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของสัญญาที่ ๒ มีลักษณะเช่นเดียวกับสัญญาที่ ๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นว่ามีรายละเอียดสอดคล้องตามข้อเรียกร้องของสัญญาที่ ๑ ตามคำพิพากษา โดยงานสัญญาที่ ๒ เป็นสัญญางานโยธาเช่นเดียวกับสัญญาที่ ๑ และรัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย ดังนั้น สำหรับค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๒ จึงขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเนื่องจากตามสัญญามีกรอบวงเงินคงเหลือ ๔๒๖,๒๔๘,๑๓๘.๙๐ บาท ซึ่งเพียงพอสำหรับนำมาชำระค่าใช้จ่ายโดยต้องจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมสำหรับค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๘๖,๐๒๐,๒๗๐.๐๐ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และเป็นเงิน ๙๒,๐๔๑,๖๘๘.๙๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมสำหรับเงินชดเชยค่างานก่อสร้างค่างานก่อสร้าง (ค่า K) เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๑๒,๒๒๗,๗๐๗.๑๔ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ ๑๒๐,๐๘๓,๖๔๖.๖๔ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) รวมจำนวนเงินที่ขอจัดหาแหล่งเงินทั้งสิ้น ๑๙๘,๒๔๗,๙๗๗.๑๔ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ ๒๑๒,๑๒๕,๓๓๕.๕๔ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๓.๕.๘.๓ สัญญาที่ ๓ มีการเรียกร้องค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน ๘๔๗,๗๔๖,๗๒๙.๔๒ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) โดยมีวงเงินคงเหลือในส่วนสัญญาที่ ๓A เป็นจำนวนเงิน ๑,๓๔๒,๑๘๗,๖๓๓.๖๘ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ในการนี้จึงขอจัดหาแหล่งเงินในส่วนค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมสำหรับการขยายระยะเวลาก่อสร้างเป็นจำนวนเงิน ๘๔๗,๗๔๖,๗๒๙.๔๒ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) จึงเห็นควรเสนอจัดหาแหล่งเพิ่มเติมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระ ปัจจุบันสถานะอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการด้านกฎหมายและสัญญา ตามมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๗ มีมติมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับข้อสังเกต ข้อเสนอแนะ และความเห็นของคณะอนุกรรมการ

Executive Committee ไปประกอบการพิจารณา ดำเนินการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม และให้นำเสนอ คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นและให้นำความเห็นของ คณะกรรมการ รถไฟแห่งประเทศไทยไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ตามข้อ ๓.๒.๓๑ โดยการประชุมของคณะอนุกรรมการ ด้านกฎหมายและสัญญามีการพิจารณาเรื่องนี้มาแล้ว ๓ ครั้ง ซึ่งจากการพิจารณาครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๘ โดยสรุปให้โครงการรายงานข้อเท็จจริงเพิ่มเติมเกี่ยวกับการระบุให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม จากการขยายระยะเวลาก่อสร้างในเอกสาร JICA Guideline และ FIDIC ในส่วนใด และให้นำหารือสำนักงาน อัยการสูงสุดตามข้อเสนอแนะของสำนักงานอานาบอล การรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

๓.๕.๘.๔ ค่าจ้างบริการที่ปรึกษาบริหารโครงการ และที่ปรึกษาควบคุม งานก่อสร้าง ปัจจุบันมีกรอบวงเงินคงเหลือตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน ๕๐,๑๑๖,๒๙๑.๔๗ บาท (ไม่รวม ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) โดยการเรียกวงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมดังกล่าวเป็นการเรียกวงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจาก การดำเนินงานของที่ปรึกษาบริหารโครงการและที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างอันเนื่องมาจากการปรับแบบ ก่อสร้างจาก ๓ track เป็น ๔ track ในส่วนผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ และสัญญาที่ ๓ ตามมติ คณะรัฐมนตรีอนุมัติในครั้งที่ ๖ เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ส่งผลให้มีงานเพิ่มเติมที่อยู่นอกเหนือขอบเขต ของงานตามสัญญา โดยที่ผ่านมาโครงการฯ เสนอรายงานคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณา เรื่องนี้จำนวน ๓ ครั้ง ตามข้อ ๓.๒.๒ และข้อ ๓.๒.๖ โดยมีมติอนุมัติปรับกรอบวงเพิ่มเติมสำหรับที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้างเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๕๔,๒๘๒,๗๖๕,๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และที่ ปรึกษาบริหารโครงการ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๐๖,๗๖๔,๕๕๕.๐๖ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ ครั้งที่ ๓ ตามข้อ ๓.๒.๒๗ ที่มติอนุมัติในหลักการให้ปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในโครงการ ระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต สำหรับค่าบริการงานจ้างบริการที่ปรึกษาบริหารโครงการ และที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้างเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๒๔๓,๙๖๙,๘๔๗.๘๙ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๑๗,๐๗๗,๘๖๒.๐๕ บาท รวมเป็นขออนุมัติเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๖๑,๐๔๗,๓๑๙.๙๔ บาท หากได้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศทั้งหมด ก็ไม่จำเป็นต้องเพิ่มกรอบวงเงินจากภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว โดยภายหลัง คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยอนุมัติใน ๒ ครั้งแรก การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานเสนอกระทรวง คมนาคม เพื่อพิจารณาขอปรับกรอบวงเงินตามข้อ ๓.๒.๓ และข้อ ๓.๒.๗ ยกเว้นครั้งที่ ๓ ภายหลังเมื่อ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยอนุมัติในหลักการเมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๔ ในขณะนั้น การรถไฟฯ แห่งประเทศไทยยังไม่ได้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเนื่องจากในขณะนั้นเห็นว่าการเสนอขอปรับกรอบ วงเงินส่วนสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ เป็นเรื่องเร่งด่วนจึงเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเฉพาะเรื่องนี้ ไปก่อน ในส่วนค่าจ้างที่ปรึกษาฯ ให้รอเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาไปพร้อมกับค่าใช้จ่ายขยายระยะเวลา ก่อสร้างของผู้รับจ้างสัญญาที่ ๓

กระทั่งต่อมาในปี ๒๕๖๕ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ยื่นข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อเรียกร้องค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ดังกล่าวกับการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผลการพิจารณาตามข้อพิพาทหมายเลขดำที่ ๕๕/๒๕๖๕ ของสถาบันอนุญาโตตุลาการสำนักงานศาลยุติธรรม ระหว่าง บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ที่ ๑ กับพวกรวม ๔ คน ผู้เรียกร้อง กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้คัดค้าน กรณีพิพาทเรียกร้องเงินค่าจ้างสำหรับการให้บริการเพิ่มเติมพร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๖๓,๔๐๗,๗๘๗.๘๙ บาท อนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาด เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๗ ให้ผู้คัดค้าน ชำระเงินค่าตอบแทนที่ปรึกษาควบคุมงานจำนวน ๑๒๐,๖๗๗,๙๔๓.๗๕ บาท ให้แก่ผู้เรียกร้องที่ ๑ พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๐.๐๑๔ ต่อวัน ของเงินต้นจำนวนดังกล่าว ดอกเบี้ยให้เริ่มคำนวณเมื่อพ้นกำหนด ๙๐ วัน นับแต่วันที่ผู้คัดค้านได้ทราบคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ จนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้เรียกร้องที่ ๑

ต่อมาพนักงานอัยการผู้รับมอบได้ยื่นคำร้องขอให้คณะอนุญาโตตุลาการตีความและอธิบายคำชี้ขาด ลงวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๗ และคณะอนุญาโตตุลาการได้ตีความคำชี้ขาดในวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๗ ว่าผู้เรียกร้อง ทั้งสี่ในฐานะที่ปรึกษาควบคุมงานมีสิทธิเรียกร้องค่าจ้างเพิ่มเติมสำหรับการทำงาน ในระหว่างที่มีการขยาย ระยะเวลาตามสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานออกไป โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคัดค้านคำชี้ขาดของ อนุญาโตตุลาการในชั้นศาลปกครอง ซึ่งกระบวนการยังไม่ได้ชัวยุติ

สำหรับค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมค่าจ้างบริการของที่ปรึกษา บริหารโครงการ เป็นจำนวนเงิน ๙๙,๗๗๙,๙๕๘.๐๐ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ ๑๐๖,๗๖๔,๕๕๕.๐๖ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) สำหรับในส่วนที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ขอบปรับกรอบวงเงินตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการเป็นจำนวนเงิน ๑๒๐,๖๗๗,๙๔๓.๗๕ บาท (ไม่รวม ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ ๑๒๙,๑๒๕,๓๔๙.๘๑ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) พร้อมให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยชำระดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๐.๐๑๔ ต่อวัน ของเงินต้น จำนวนดังกล่าวซึ่งปัจจุบันยังไม่ทราบ จำนวนเงินในส่วนค่าดอกเบี้ยเนื่องด้วยกระบวนการขอเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการในชั้นศาลปกครอง ยังไม่สิ้นสุด ดังนั้น สรุปรการขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงิน ๕๐,๑๑๖,๒๙๑.๔๗ บาท (ไม่รวม ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ ๕๓,๖๒๔,๔๓๑.๘๗ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และสรุปรการขอปรับ กรอบวงเงินรวมในส่วนค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการและที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างรวมเป็นจำนวนเงิน ๑๘๒,๒๖๕,๕๒๓.๐๐ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ ๑๗๐,๓๔๑,๖๑๐.๒๘ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) ทั้งนี้ ยังไม่รวมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๐.๐๑๔ ต่อวัน ของต้นเงินจำนวนดังกล่าว โดยเมื่อผลทางคดี สิ้นสุดการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการเสนอคณะรัฐมนตรีขอปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงิน เพื่อรองรับค่าใช้จ่ายดังกล่าวและให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจัดหาแหล่งเงินกู้เพิ่มเติมที่เหมาะสมแก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระ

๓.๕.๘.๕ การขอปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมกรณี แหล่งใช้เงินกู้ในประเทศ รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ตามจำนวนเต็มของเงินต้น และกรณีใช้แหล่งเงินกู้ ต่างประเทศไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ตามสรุปรการรวมทั้งโครงการโดยสรุปรตามตาราง

ดังนั้น มูลค่าการปรับกรอบวงเงินกรณีใช้เงินกู้ในประเทศ เป็นจำนวนเงิน ๗,๕๗๖,๗๕๑,๗๔๙.๒๔ บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีใช้เงินกู้ในประเทศเป็นจำนวนเงิน ๑,๑๒๖,๖๕๐,๔๑๖.๑๙ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และ รวมการขอปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๘,๗๐๓,๔๐๒,๑๖๕.๔๓ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) มูลค่าการปรับกรอบวงเงินกรณีใช้เงินกู้ต่างประเทศเป็นจำนวนเงิน ๗,๒๑๗,๐๖๑,๑๘๑.๕๙ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมกรณีใช้เงินกู้ ต่างประเทศเป็นจำนวนเงิน ๑,๑๐๘,๔๐๔,๓๘๐.๖๑ บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และรวมการขอ ปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๘,๓๒๕,๔๖๕,๕๖๒.๒๐ บาท (ไม่รวม ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๓.๕.๙ สรุปรการรวมกรอบวงเงินโครงการฯ และการขอปรับกรอบวงเงินรวมถึง จัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม

๓.๕.๑๐ การเจรจาเพื่อหารือร่วมกันเกี่ยวกับการปฏิบัติตามคำพิพากษาของ ศาลปกครองกับผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ กิจการร่วมค้า เอส - ยู (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๖)

๓.๕.๑๐.๑ ตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาท หมายเลขดำที่ ๗๙/๒๕๖๔ ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ ๗๙/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ และตาม คำพิพากษาศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ๑๑๒๕/๒๕๖๗ คดีหมายเลขแดงที่ ๗๐๘/๒๕๖๗ ลงวันที่

๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ ระหว่างบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ผู้ร้องที่ ๑ และบริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ผู้ร้องที่ ๒ กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้คัดค้าน ต่อมาตามกระบวนการพิจารณาของศาลปกครองได้พิจารณาจนกระทั่งศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชำระค่าใช้จ่ายตามข้อเรียกร้องให้แก่ผู้รับจ้าง สัญญาที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๗ ต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการดังกล่าว ให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด (๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ถึงวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๘) เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบผลคดีสิ้นสุดแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเร่งจัดทำข้อมูลเพื่อเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมมาชำระในส่วนเงินต้นตามข้อเรียกร้องเพื่อหยุดความเสียหายจากดอกเบี้ยล่าช้ารายวันที่เพิ่มขึ้นตามคำชี้ขาดและคำพิพากษาโดยเร็วต่อไป ซึ่งปัจจุบันเรื่องนี้อยู่ในกระบวนการพิจารณาเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และขณะเดียวกันจึงได้เชิญผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ และผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมการเจรจาเพื่อหารือร่วมกันเกี่ยวกับการปฏิบัติตามคำพิพากษาเมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๘ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ตึกบัญชาการ ชั้น ๒ โดยมีการหารือในที่ประชุมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นว่า เนื่องจากเรื่องดังกล่าวได้เกิดขึ้นมาเป็นระยะเวลาที่นานพอสมควร โดยในช่วงเวลาที่ผ่านมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พยายามดำเนินการเพื่อให้มีการชำระเงินค่างานให้แก่กิจการร่วมค้า เอส-ยู ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายและข้อกำหนดในสัญญาครบถ้วนแล้ว จนกระทั่งในปัจจุบันได้มีคำพิพากษาของศาลปกครองกลางบังคับให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีความประสงค์ขอให้พิจารณาในประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ เพื่อที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้นำมาเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายโดยจะต้องคำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวมเป็นสำคัญประกอบด้วย

๑) ชี้แจงยอดหนี้และภาระดอกเบี้ย ณ เวลาปัจจุบันตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการและคำพิพากษาของศาลปกครอง (โดยขอให้ระบุรายละเอียดดังกล่าวให้ชัดเจน)

๒) ขอให้พิจารณางดภาระดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นทั้งหมดตามเอกสารตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการและคำพิพากษาของศาลปกครอง

โดยที่ประชุม ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ รับทราบความประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการให้ผู้รับจ้างพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ จึงขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำส่งหนังสือเป็นทางการให้กับผู้รับจ้างต่อไปโดยจะเร่งรัดพิจารณาและตอบหนังสือกลับภายในวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๘

๓.๕.๑๐.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยทำหนังสือลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ถึงผู้มีอำนาจกระทำการแทนกิจการร่วมค้า เอส-ยู ขอให้พิจารณาแนวทางปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลปกครองกลางและคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการตามหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ตามระบุในข้อ ๑) และข้อ ๒) ข้างต้น และให้ผู้รับจ้างตอบหนังสือกลับภายในวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๘

๓.๕.๑๐.๓ กิจการร่วมค้า เอส-ยู ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ มีหนังสือเลขที่ SU/SRT/HO/A๖๘/๐๕๑๔๐๑ ตอบกลับตามหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ลงวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๘ โดยมีเนื้อหาในหนังสือระบุว่า ข้อ ๑ จำนวนยอดหนี้ และดอกเบี้ยตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยสอบถามนั้น ปรากฏชัดอยู่ในคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการและคำพิพากษาศาลปกครองกลาง การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถคำนวณได้เองอยู่แล้ว และข้อ ๒ สำหรับกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทย

ขอให้กิจการร่วมค้า เอส-ยู งดการคิดดอกเบี้ย ตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการและคำพิพากษาของ ศาลปกครองกลางนั้น กิจการร่วมค้า เอส-ยู ไม่อาจพิจารณาให้ตามที่ได้ขอได้ เพราะหากการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ผิदनัดชำระเงินตามสัญญาจ้างให้กับกิจการร่วมค้า เอส-ยู ดอกเบี้ยดังกล่าวก็จะไม่เกิดขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยกลับละเลย ไม่ชวนขายที่จะปฏิบัติตามสัญญานับจนถึงปัจจุบันเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๕ ปี ซึ่งสร้างความเสียหายก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายทางการเงินกับกิจการร่วมค้า เอส-ยู เป็นอย่างมาก ดังนั้น กิจการร่วมค้า เอส-ยู จึงไม่อาจพิจารณาให้ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยร้องขอได้ และขอความกรุณาการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้โปรดดำเนินการตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการและคำพิพากษาศาลปกครองกลางเพื่อยุติภาระดอกเบี้ย ที่จะเกิดขึ้นทุกวัน

๓.๕.๑๑ การพิจารณาให้ความเห็นของคณะกรรมการด้านการจัดการ (Management Committee) มีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๘ เห็นชอบ และให้นำเรื่องเสนอคณะอนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องพิจารณาตามลำดับต่อไป และเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยตามลำดับต่อไป

๓.๕.๑๒ การพิจารณาให้ความเห็นของคณะอนุกรรมการกลั่นกรองเรื่อง (Executive Committee) มีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ เห็นชอบ การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม เพื่อรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน และเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

๓.๕.๑๓ เนื่องจากเป็นการขอความเห็นชอบการปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จึงอยู่ในอำนาจของ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในการพิจารณาอนุมัติสอดคล้องตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๙๗ ที่ระบุว่า ในกรณีที่มีการแก้ไขสัญญาหรือข้อตกลงเพื่อเพิ่มวงเงิน เมื่อรวมวงเงินตามสัญญาหรือข้อตกลงเดิมและวงเงินที่เพิ่มขึ้นใหม่แล้ว หากวงเงินรวมดังกล่าวมีผลทำให้ผู้มีอำนาจอนุมัติสั่งซื้อหรือสั่งจ้างเปลี่ยนแปลงไป จะต้องดำเนินการให้ผู้มีอำนาจอนุมัติสั่งซื้อหรือสั่งจ้าง ตามวงเงินรวมดังกล่าวเป็นผู้อนุมัติการแก้ไขสัญญาหรือข้อตกลงด้วย และตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๘๔ การสั่งซื้อหรือสั่งจ้างให้เป็นอำนาจของผู้ดำรงตำแหน่งและภายในวงเงิน ตาม (๒) ผู้มีอำนาจเหนือขึ้นไปหนึ่งขั้น เกิน ๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๓.๖ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม เพื่อรองรับ สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน เพื่อให้ การดำเนินการเป็นไปตามที่กระทรวงคมนาคม มีหนังสือลงวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๘ โดยสั่งการให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำข้อมูลกรอบวงเงินภาพรวม สรุปรายละเอียด ประเด็น/รายการ และกรอบวงเงินให้ชัดเจนและครบถ้วน โดยให้ดำเนินการตามกรอบของกฎหมาย ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงนำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาและเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๓.๖.๑ ตารางสรุปกรอบวงเงินที่ขออนุมัติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในภาพรวมโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

ขอปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (กรณีใช้แหล่งเงินกู้ในประเทศ)					ขอปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม(กรณีใช้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ)				
งาน	สรุปกรอบวงเงินทั้ง โครงการรวม ดอกเบี้ยรวมVAT	สรุปขอปรับ กรอบฯ รวม ดอกเบี้ยรวม VAT	สรุปขอปรับกรอบ รวมรวม VAT (บาท)	จัดหาแหล่งเงิน เพิ่มเติม(บาท)	สรุปกรอบวงเงิน ทั้งโครงการรวม ดอกเบี้ย ไม่รวม ดอกเบี้ย	สรุปขอปรับกรอบ รวมดอกเบี้ยไม่รวม VAT (บาท)	สรุปขอปรับกรอบ ไม่รวม VAT (บาท)	จัดหาแหล่งเงิน เพิ่มเติม (บาท)	หมายเหตุ
สัญญาที่ 1	7,407,640,145.60	7,395,346,763.02	0.00	12,293,382.58	7,059,012,953.89	7,046,719,571.31	0.00	12,293,382.58	รัฐบาลรับภาระ
สัญญาที่ 2	212,125,335.54	0.00	0.00	212,125,335.54	198,247,977.14	0.00	0.00	198,247,977.14	
สัญญาที่ 3 (3A)	847,746,729.42	0.00	0.00	847,746,729.42	847,746,729.42	0.00	0.00	847,746,729.42	รฟท.รับภาระ
PMC	106,764,555.06	0.00	185,773,663.40	50,116,291.47	99,779,958.00	0.00	170,341,610.28	50,116,291.47	รัฐบาลรับภาระ
CSC	129,125,399.81				120,677,943.75				
รวม	<u>8,703,402,165.43</u>	<u>7,395,346,763.02</u>	<u>185,773,663.40</u>	<u>1,122,281,739.01</u>	<u>8,325,465,562.20</u>	<u>7,046,719,571.31</u>	<u>170,341,610.28</u>	<u>1,108,404,380.61</u>	
		<u>7,581,120,426.42</u>				<u>7,217,061,181.59</u>			

๓.๖.๒ เห็นชอบการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม โดยสรุปมูลค่าภาพรวมทั้งหมดของโครงการฯ ต้องขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเพื่อรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ตามที่คณะรัฐมนตรีได้เคยอนุมัติไว้ล่าสุด เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ รวมเป็นจำนวนเงิน ๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕ บาท และเมื่อรวมกับมูลค่างาน ในส่วนของการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินฯ ตามข้อเสนอข้างต้นนี้ โครงการจึงขอสรุปมูลค่ารวมเป็น ๒ กรณีประกอบด้วย กรณีใช้แหล่งเงินกู้ในประเทศ (๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕ + ๗,๕๘๑,๑๒๐,๔๒๖.๔๒) ทำให้มีกรอบวงเงินที่ขออนุมัติรวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๐๔,๔๔๙,๔๕๒,๘๖๑.๓๗ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และรวมจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑,๑๒๒,๒๘๑,๗๓๙.๐๑ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๓.๖.๓ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ จัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสม ในการดำเนินการ พร้อมทั้งค้ำประกันเงินกู้ และยกเว้นเงินค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นใด ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๖.๔ หากพิจารณาจัดหาเงินกู้เพื่อรองรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว ขอให้พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน โดยกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม พร้อมทั้งค้ำประกันเงินกู้ และยกเว้นเงินค่าธรรมเนียมการค้ำ และค่าใช้จ่ายอื่นใดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไปด้วย

๓.๖.๕ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการให้ปรับกรอบวงเงินโครงการเพิ่มเติมกรณีที่เกิดความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และหรือกรณีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการเปลี่ยนแหล่งเดิมหรือการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากที่ประกาศไว้ในประมวลรัษฎากร รวมทั้งให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินครอบคลุมค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น โดยมีต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาปรับเพิ่มวงเงินโครงการก่อนดำเนินการต่อไป

โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๘ เห็นชอบการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม เพื่อรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย รายงานเสนอข้างต้น และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมกับผู้เกี่ยวข้องเจรจากับผู้รับจ้างในเรื่องของการจ่ายดอกเบี้ย เพื่อรักษาผลประโยชน์สูงสุดของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งคณะทำงานเพื่อตรวจสอบการดำเนินการในเรื่องนี้เพื่อความครบถ้วนถูกต้อง และให้นำความเห็นของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องด้วย

๓.๗ ข้อเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทย

จากที่กล่าวมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เร่งดำเนินการตามข้อสั่งการของกระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวข้อง และได้รายงานเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณารายงานเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๓.๗.๑ ขออนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง(สายสีแดง) ในช่วงตลิ่งชัน - บางซื่อ - รังสิต เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเงิน ๗,๕๘๑,๑๒๐,๔๒๖.๔๒ บาท จากวงเงินโครงการเดิม ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ จำนวน ๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕ บาท เป็น ๑๐๔,๔๔๙,๔๕๒,๘๖๑.๓๗ บาท พร้อมจัดหาแหล่งเงิน จำนวน ๘,๗๐๓,๔๐๒,๑๖๕.๔๓ บาท (จากการปรับกรอบครั้งนี้ จำนวน ๗,๕๘๑,๑๒๐,๔๒๖.๔๒ บาท และจากกรอบวงเงินเดิมตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ จำนวน ๑,๑๒๒,๒๘๑,๗๓๙.๐๑ บาท) โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างสัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ สัญญาที่ ๓ สัญญาที่ปรึกษาบริหารโครงการและสัญญาที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ดังนี้

หน่วย : บาท					
รายการ	กรอบวงเงินเดิม มติ ครม. ๑ ก.พ. ๒๕๖๕ (๑)	ขอปรับกรอบ วงเงินโครงการครั้งนี้ (๒)	กรอบวงเงิน หลังปรับกรอบครั้งนี้ (๓) = (๑) + (๒)	ขอให้จัดหา แหล่งเงินกู้	หมายเหตุ
ช่วงบางซื่อ - รังสิต					
๑. สัญญาที่ ๑ งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง	๓๔,๒๖๘,๕๗๓,๗๕๘.๔๔	๗,๓๙๕,๓๔๖,๗๖๓.๐๒	๔๑,๖๖๓,๙๒๐,๕๒๑.๔๖	๗,๔๐๗,๖๔๐,๑๔๕.๖๐	รัฐบาลรับภาระ
๒. สัญญาที่ ๒ งานโยธาสำหรับทางรถไฟ	๒๔,๖๕๖,๕๓๒,๕๑๙.๗๗	-	๒๔,๖๕๖,๕๓๒,๕๑๙.๗๗	๒๑๒,๑๒๕,๓๓๕.๕๔	รัฐบาลรับภาระ
๓. สัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (๓A)	๒๘,๗๘๖,๗๐๒,๒๓๙.๐๕	-	๒๘,๗๘๖,๗๐๒,๒๓๙.๐๕	๘๔๗,๗๔๖,๓๑๙.๔๒	การรถไฟฯ รับภาระ
๔. สัญญางานที่ปรึกษา	๒,๑๙๘,๐๗๙,๐๐๔.๔๔	๑๘๕,๗๗๓,๖๖๓.๔๐	๒,๓๘๓,๘๕๒,๖๖๗.๘๔	๒๓๕,๘๘๙,๙๕๔.๘๗	รัฐบาลรับภาระ
๔.๑ งานที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC)	๒,๑๙๘,๐๗๙,๐๐๔.๔๔	๑๘๕,๗๗๓,๖๖๓.๔๐	๒,๓๘๓,๘๕๒,๖๖๗.๘๔	๑๐๖,๗๖๔,๕๕๕.๐๖	
๔.๒ งานที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC)				๑๒๙,๑๒๕,๓๙๙.๘๑	
๕. ค่าร้อยละ	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	-	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐.๐๐		
ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน					
๑. สัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (๓B)	๖,๗๖๓,๕๘๑,๒๐๑.๒๕	-	๖,๗๖๓,๕๘๑,๒๐๑.๒๕		การรถไฟฯ รับภาระ
๒. งานที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC)	๘๙,๘๖๓,๗๑๒.๐๐	-	๘๙,๘๖๓,๗๑๒.๐๐		การรถไฟฯ รับภาระ
รวมทั้งสิ้น	๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕	๗,๕๘๑,๑๒๐,๔๒๖.๔๒	๑๐๔,๔๔๙,๔๕๒,๘๖๑.๓๗	๘,๗๐๓,๔๐๒,๑๖๕.๔๓	

๓.๗.๒ สำหรับแหล่งเงินที่ใช้ในการปรับกรอบวงเงินครั้งนี้ ได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มไว้เรียบร้อยแล้ว จึงขอให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งขอยกเว้นการคิดค่าธรรมเนียมการค้าประกันเงินกู้ให้แก่โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ด้วย และอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

๓.๗.๓ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการให้ปรับกรอบวงเงินโครงการเพิ่มเติมกรณีที่เกิดความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และหรือกรณีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ที่เกิดจากการเปลี่ยนแหล่งเดิมหรือการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากที่ประกาศไว้ในประมวลรัษฎากร รวมทั้งให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินครอบคลุมค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น โดยมีต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาปรับเพิ่มวงเงินโครงการก่อนดำเนินการต่อไป

๔. ประโยชน์และผลกระทบ

กรณีการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเพื่อรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ในครั้งนี้ สำหรับสัญญาที่ ๑ งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต มีความจำเป็นต้องเร่งรัดขอกรอบวงเงินจากคณะรัฐมนตรีเพื่อนำมาชำระค่าเสียหายของสินจ้างตามสัญญาและค่าใช้จ่ายตามข้อเรียกร้องของผู้รับจ้างตามข้อผูกพันของสัญญาตามคำพิพากษาของศาลปกครอง คดีหมายเลขดำที่ ๑๑๒๕/๒๕๖๗ คดีหมายเลขแดงที่ ๗๐๘/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ โดยหากไม่เร่งรัดดำเนินการจะเกิดความเสียหายเพิ่มขึ้นจากการชำระดอกเบี้ยล่าช้ารายวัน คิดเป็นเงินวันละ ๙๙๖,๗๕๙.๙๔ บาท ไปจนถึงวันที่ชำระเสร็จสิ้น

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมในการดำเนินการ พร้อมทั้งค้ำประกันเงินกู้ และยกเว้นเงินค่าธรรมเนียมการค้าประกันเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นใดภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมขอเรียนว่า เพื่อให้การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมเพื่อรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน เป็นการปฏิบัติตามคำพิพากษาศาลปกครอง เมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ และแนวทางการดำเนินงานเป็นไปด้วยความรอบคอบ รัดกุม และลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อภาครัฐ กระทรวงคมนาคมจึงได้แต่งตั้งคณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐอันเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองกลางในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง เป็นประธาน และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะทำงาน มีหน้าที่เจรจากับกิจการร่วมค้า เอส ยู ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และลดผลกระทบต่อภาครัฐ โดยเฉพาะเรื่องวงเงินที่ต้องดำเนินการตามคำพิพากษาของศาลปกครอง ดอกเบี้ย และระยะเวลาการชำระคืน ทั้งนี้ คณะทำงานได้มีการประชุมหารือร่วมกัน เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๘ โดยผลการเจรจาสรุปได้ว่า กิจการร่วมค้า เอส ยู ยินยอมขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลปกครองกลางที่ให้ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการอย่างเคร่งครัด (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๗ - ๘)

๗. ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

“มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้

.....

(๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

.....”

๗.๒ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘
“มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้
(๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้อง
เสนอคณะรัฐมนตรี

.....”

๗.๓ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๗ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๙)

๗.๔ คำพิพากษาศาลปกครองกลาง ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ เรื่อง คดีพิพาท
เกี่ยวกับเรื่องที่มีกฎหมายกำหนดให้อยู่ในเขตอำนาจศาลปกครอง

คำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ สถาบันอนุญาโตตุลาการ
สำนักงานศาลยุติธรรม ข้อพิพาทหมายเลขคำที่ ๗๙/๒๕๖๔ ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ ๗๙/๒๕๖๕ ลงวันที่
๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ทั้งนี้ ให้ผู้คัดค้านปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการดังกล่าวให้แล้วเสร็จ
ภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด

๘. ข้อเสนอของหน่วยงานของรัฐ/คณะกรรมการเจ้าของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ดังนี้

๘.๑ ขออนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้า
ชานเมือง(สายสีแดง) ในช่วงตลิ่งชัน - บางซื่อ - รังสิต เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเงิน ๗,๕๘๑,๑๒๐,๔๒๖.๔๒ บาท
จากวงเงินโครงการเดิม ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ จำนวน ๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕ บาท
เป็น ๑๐๔,๔๔๙,๔๕๒,๘๖๑.๓๗ บาท พร้อมจัดหาแหล่งเงิน จำนวน ๘,๗๐๓,๔๐๒,๑๖๕.๔๓ บาท
(จากการปรับกรอบครั้งนี้ จำนวน ๗,๕๘๑,๑๒๐,๔๒๖.๔๒ บาท และจากกรอบวงเงินเดิมตามมติคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ จำนวน ๑,๑๒๒,๒๘๑,๗๓๙.๐๑ บาท) โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง กับ
งานก่อสร้างสัญญาที่ ๑ สัญญาที่ ๒ สัญญาที่ ๓ สัญญาที่ปรึกษาบริหารโครงการและสัญญาที่ปรึกษาควบคุม
งานก่อสร้าง ดังนี้

หน่วย : บาท

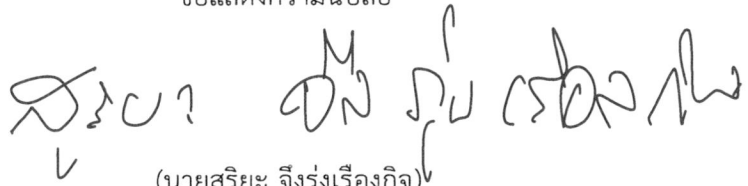
รายการ	กรอบวงเงินเดิม มติ ครม. ๑ ก.พ. ๒๕๖๕ (๑)	ขอปรับกรอบ วงเงินโครงการครั้งนี้ (๒)	กรอบวงเงิน หลังปรับกรอบครั้งนี้ (๓) = (๑) + (๒)	ขอให้จัดหา แหล่งเงินกู้	หมายเหตุ
ช่วงบางซื่อ - รังสิต					
๑. สัญญาที่ ๑ งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง	๓๔,๒๖๘,๕๗๓,๗๕๘.๔๔	๗,๓๙๕,๓๔๖,๗๖๓.๐๒	๔๑,๖๖๓,๙๒๐,๕๒๑.๔๖	๗,๔๐๗,๖๔๐,๑๔๕.๖๐	รัฐบาลรับภาระ
๒. สัญญาที่ ๒ งานโยธาสำหรับทางรถไฟ	๒๔,๖๕๖,๕๓๒,๕๑๙.๗๗	-	๒๔,๖๕๖,๕๓๒,๕๑๙.๗๗	๒๑๒,๑๒๕,๓๓๕.๕๔	รัฐบาลรับภาระ
๓. สัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (๓A)	๒๘,๗๘๖,๗๐๒,๒๓๙.๐๕	-	๒๘,๗๘๖,๗๐๒,๒๓๙.๐๕	๘๔๗,๗๔๖,๗๐๙.๔๒	การรถไฟฯ รับภาระ
๔. สัญญางานที่ปรึกษา	๒,๑๙๘,๐๗๙,๐๐๔.๔๔	๑๘๕,๗๖๓,๖๖๓.๔๐	๒,๓๘๓,๘๔๒,๖๖๗.๘๔	๒๓๕,๘๘๙,๙๕๔.๘๗	รัฐบาลรับภาระ
๔.๑ งานที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC)	๒,๑๙๘,๐๗๙,๐๐๔.๔๔	๑๘๕,๗๖๓,๖๖๓.๔๐	๒,๓๘๓,๘๔๒,๖๖๗.๘๔	๑๐๖,๗๖๔,๕๕๕.๐๖	
๔.๒ งานที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC)				๑๒๙,๑๒๕,๓๙๙.๘๑	
๕. ค่าร้อยละ	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	-	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐.๐๐		
ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน					
๑. สัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (๓B)	๖,๗๖๓,๕๘๑,๒๐๑.๒๕	-	๖,๗๖๓,๕๘๑,๒๐๑.๒๕		การรถไฟฯ รับภาระ
๒. งานที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC)	๘๙,๘๖๓,๗๑๒.๐๐	-	๘๙,๘๖๓,๗๑๒.๐๐		การรถไฟฯ รับภาระ
รวมทั้งสิ้น	๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕	๗,๕๘๑,๑๒๐,๔๒๖.๔๒	๑๐๔,๔๔๙,๔๕๒,๘๖๑.๓๗	๘,๗๐๓,๔๐๒,๑๖๕.๔๓	

๘.๒ สำหรับแหล่งเงินที่ใช้ในการปรับกรอบวงเงินครั้งนี้ ได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มไว้
เรียบร้อยแล้ว จึงขอให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย
พร้อมทั้งขอยกเว้นการคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้ให้แก่โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)
ช่วงบางซื่อ - รังสิต ด้วย และอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟ
แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

๘.๓ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการให้ปรับกรอบวงเงินโครงการเพิ่มเติมกรณีที่เกิดความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และหรือกรณีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการเปลี่ยนแหล่งเดิมหรือการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากที่ประกาศไว้ในประมวลรัษฎากร รวมทั้งให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินครอบคลุมค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น โดยมีต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาปรับเพิ่มวงเงินโครงการก่อนดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๓๐๓
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ lbp@drt.go.th