



การเปิดเผยข้อมูลสาระสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนและวิธีการคัดเลือกเอกชน

ตามที่เมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และบริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือสามสนามบิน จำกัด (เอกชนคู่สัญญา) ได้เข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (โครงการฯ) นั้น

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในข้อ ๒๗ ของประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และเพื่อให้การคัดเลือกเอกชนคู่สัญญาในโครงการฯ เป็นไปโดยเปิดเผย โปร่งใส และตรวจสอบได้ รฟท. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการฯ จึงได้จัดทำและเปิดเผยข้อมูลสาระสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนและวิธีการคัดเลือกเอกชนตามเอกสารที่แนบมากับหนังสือฉบับนี้ในรูปแบบที่เข้าใจง่ายให้สาธารณชนทราบเป็นการทั่วไปภายใน ๓๐ วันนับจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน ดังต่อไปนี้

๑. ข้อมูลสาระสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนตามรายละเอียดที่ปรากฏในเอกสารแนบท้าย ๑
 ๒. ข้อมูลสาระสำคัญของวิธีการคัดเลือกเอกชนตามรายละเอียดที่ปรากฏในเอกสารแนบท้าย ๒
 ๓. สัญญาร่วมลงทุนฉบับลงนามตามรายละเอียดที่ปรากฏในเอกสารแนบท้าย ๓
 ๔. ประกาศเชิญชวนและเอกสารการคัดเลือกเอกชนตามรายละเอียดที่ปรากฏในเอกสารแนบท้าย ๔
- ทั้งนี้ เอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนและเอกสารแนบท้ายประกาศเชิญชวนและเอกสารการคัดเลือก

เอกชนบางรายการไม่สามารถบรรจุขึ้นบนเว็บไซต์ (website) พร้อมกับหนังสือฉบับนี้ได้เนื่องจากขนาดของเอกสารมีขนาดใหญ่ หากผู้ใดสนใจได้รับข้อมูลดังกล่าว สามารถติดต่อ รฟท. เพื่อขอให้ รฟท. ส่งข้อมูลดังกล่าวภายใต้หลักเกณฑ์ที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดต่อไป

(นายวรวุฒิ มาลา)

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน
รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
ลงวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

เอกสารแนบท้าย ๑

๐๙๗

เอกสารแนบท้าย ๑

สรุปสาระสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับ บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในข้อ ๒๗ ของประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รพท. จึงได้จัดทำสรุปสาระสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนฉบับที่ รพท. ได้เข้าทำกับ บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด เมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. วัตถุประสงค์ของโครงการฯ

- ๑.๑ เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาเขตพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)
- ๑.๒ เพื่อเชื่อมต่อสามท่าอากาศยานในเขตกรุงเทพมหานครและเขตพิเศษภาคตะวันออก คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภาแบบไร้รอยต่อ
- ๑.๓ เพื่อพัฒนาพื้นที่เพื่อการสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ซึ่งประกอบไปด้วย พื้นที่มีกกะสัน เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC Gateway) และพื้นที่ศรีราชาและดำเนินกิจการทางพาณิชย์ เพื่อสนับสนุนการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟ รวมถึงการให้บริการผู้โดยสารของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ

๒. ขอบเขตของโครงการฯ

- ๒.๑ รถไฟความเร็วสูง หมายถึง ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา ประกอบด้วย ๔ สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมีกกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา รวมทั้งอาคารและสถานที่จอดรถและจรของสถานี (ถ้ามี) และศูนย์ซ่อมบำรุง
- ๒.๒ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ หมายถึง โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air Terminal: ARL) ประกอบด้วย ๘ สถานี ได้แก่ สถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีมีกกะสัน สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง และสถานีสุวรรณภูมิ รวมทั้งอาคารและ/หรือสถานที่จอดรถและจรของสถานี (ถ้ามี) และศูนย์ซ่อมบำรุง

- ๒.๓ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย หมายถึง โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท (ARL Extension) ประกอบด้วย ๒ สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง และสถานีบางซื่อ
- ๒.๔ การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ หมายถึง การเข้าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ รวมถึงดำเนินการออกแบบและการก่อสร้างงานโยธาของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ งานการให้บริการ รวมถึงการจัดหาหรือได้มาซึ่งรายได้จากการให้บริการและ/หรือรายได้จากการให้เช่าช่วงและ/หรือการใช้ประโยชน์หรือการกระทำใดๆ ภายในพื้นที่ดังกล่าว งานการซ่อมและบำรุงรักษา งานดูแลรักษาความสะอาด และงานรักษาความปลอดภัย
- ๒.๕ การดำเนินกิจการทางพาณิชย์ หมายถึง งานการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในทางพาณิชย์ รวมถึงการจัดเก็บรายได้บริเวณสถานีรถไฟ ภายในและภายนอกขบวนรถไฟทั้งหมดที่ใช้ในโครงการเกี่ยวกับรถไฟทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารอื่นๆ กับสถานีรถไฟของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ

๓. รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

๓.๑ หน้าที่และความรับผิดชอบที่สำคัญของ รฟท. และเอกชนคู่สัญญา

(ก) สิทธิและหน้าที่ของ รฟท.

รฟท. มีสิทธิได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากเอกชนคู่สัญญาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓.๓ และ รฟท. มีหน้าที่ดำเนินการดังต่อไปนี้

- ๑) ให้สิทธิเอกชนคู่สัญญาร่วมลงทุนในรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงก์ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย สิทธิการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และสิทธิการดำเนินกิจการทางพาณิชย์แก่เอกชนคู่สัญญา
- ๒) จัดหาและชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ แก่เอกชนคู่สัญญา และ
- ๓) จัดหาและส่งมอบพื้นที่ของโครงการฯ ให้แก่เอกชนคู่สัญญา

(ข) สิทธิและหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญา

เอกชนคู่สัญญามีสิทธิและหน้าที่ในการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงก์ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์

๓.๒ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการฯ

(ก) ทรัพย์สินที่ใช้ในรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงก์ และแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย

๑) ทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการฯ เช่น โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ของโครงการฯ งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า และขบวนรถไฟ เป็นต้น จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟท. ภายในวันที่เริ่มงานการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ

๒) ทรัพย์สินนอกเหนือจากทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟท. เมื่อสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุดลง

(ข) ทรัพย์สินที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟท. เมื่อสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุดลง

๓.๓ การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนของโครงการฯ ระหว่าง รฟท. และเอกชนคู่สัญญา

(ก) รฟท. มีสิทธิได้รับผลประโยชน์จากเอกชนคู่สัญญา ดังต่อไปนี้

๑) ส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ในระหว่างการให้บริการเดินรถในส่วนของการรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงก์ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

๒) ค่าให้สิทธิเอกชนคู่สัญญาร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จำนวน ๑๐,๖๗๑,๐๙๐,๐๐๐ บาท (หนึ่งหมื่นหกกร้อยเจ็ดสิบเอ็ดล้านเก้าหมื่นบาทถ้วน)

๓) ค่าเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนโดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องชำระเป็นรายปีนับตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

(ข) เอกชนคู่สัญญามีสิทธิได้รับผลประโยชน์จากโครงการฯ คือ รายได้จากการดำเนินโครงการฯ ในส่วนของการรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงก์ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ ภายหลังจากที่มีการแบ่งส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ให้แก่ รฟท. ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓.๓ (ก) ๑)

๔. ระยะเวลาของโครงการฯ

ระยะเวลาของโครงการฯ เท่ากับระยะเวลาการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูงซึ่งมีระยะเวลาเท่ากับ ๕๐ ปี

๔.๑ รถไฟความเร็วสูง

- (ก) งานในระยะที่ ๑ (งานช่วงการออกแบบและการก่อสร้าง) มีระยะเวลาเท่ากับ ๕ ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. โดยเริ่มนับจากวันที่เริ่มต้นนับระยะเวลาของโครงการฯ ซึ่งระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนของการพัฒนาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ
- (ข) งานในระยะที่ ๒ (งานช่วงการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษา) มีระยะเวลาเท่ากับ ๔๕ ปี โดยเริ่มนับจากวันที่เริ่มนับระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถทั้งระบบ

๔.๒ แอร์พอร์ต เรลลิงก์

- (ก) งานในระยะที่ ๑ (งานช่วงการออกแบบและการก่อสร้างเพื่อปรับปรุง) มีระยะเวลาเท่ากับ ๒ ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. โดยเริ่มนับจากวันที่มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุน (วันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒)
- (ข) งานในระยะที่ ๒ (งานช่วงการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษา) โดยเริ่มนับระยะเวลาดังตั้งแต่วันที่เริ่มนับระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ

๔.๓ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย

- (ก) งานในระยะที่ ๑ (งานช่วงการออกแบบและการก่อสร้าง) มีระยะเวลาเท่ากับ ๕ ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. โดยเริ่มนับจากวันที่เริ่มต้นนับระยะเวลาของโครงการฯ ซึ่งระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนของการพัฒนาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ
- (ข) งานในระยะที่ ๒ (งานช่วงการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษา) โดยเริ่มนับระยะเวลาดังตั้งแต่วันที่เริ่มนับระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ

๐๐๗

๔.๔ การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ

มีระยะเวลา ๕๐ ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มต้นนับระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ แต่ทั้งนี้ ไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการฯ

๔.๕ การดำเนินกิจการทางพาณิชย์

- (ก) ในส่วนของสถานีดอนเมือง และสถานีบางซื่อ จะเริ่มนับระยะเวลาดังตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ
- (ข) ในส่วนของสถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง สถานีมีนกะสัน และสถานีสุวรรณภูมิ จะเริ่มนับระยะเวลาเมื่อเอกชนคู่สัญญาชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ และ รถฟ. ได้สิ้นสุดพันธะผูกพันภายใต้สัญญาที่ รถฟ. มีอยู่กับผู้รับสิทธิในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ
- (ค) ในส่วนของสถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา จะเริ่มนับระยะเวลาดังตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของรถไฟฟ้าความเร็วสูง ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้งระบบ จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ

๕. มาตรการสนับสนุนของโครงการฯ

เอกชนคู่สัญญามีสิทธิได้รับเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ จาก รถฟ. เป็นจำนวนไม่เกิน ๑๔๙,๖๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (หนึ่งแสนสี่หมื่นเก้าพันหกร้อยห้าสิบล้านบาทถ้วน) โดยจะชำระเป็นระยะเวลา ๑๐ ปี ปีละเท่าๆ กัน นับจากวันที่เริ่มงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทั้งนี้ ตามรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการที่สัญญาร่วมลงทุนกำหนด และมีสิทธิในการได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนและสิทธิประโยชน์ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

๖. การดำเนินโครงการฯ

๖.๑ โครงการเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงและแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย

(ก) เงื่อนไขการเริ่มต้นดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงและแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย

เอกชนคู่สัญญา มีหน้าที่เริ่มต้นดำเนินการออกแบบและก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงและแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย นับตั้งแต่วันที่ที่ รฟท. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนการพัฒนาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ โดย รฟท. จะออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงานดังกล่าวได้ เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

๑) เมื่อ รฟท. ได้ส่งมอบพื้นที่พร้อมส่งมอบในส่วนของพื้นที่ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟให้แก่เอกชนคู่สัญญา โดยต้องส่งมอบพื้นที่ส่วนนี้ให้แก่เอกชนคู่สัญญาภายใน ๒ ปี นับจากวันที่ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งหากส่งมอบไม่ได้โดยไม่ใช่ความผิดของเอกชนคู่สัญญา สิทธิของคู่สัญญาจะเป็นไปตามกฎหมายไทย โดยกรณีที่ยังไม่มีการเลิกสัญญาร่วมลงทุน จะไม่มีการชดเชยค่าเสียหายเป็นตัวแทน แต่จะชดเชยโดยการขยายระยะเวลาการออกแบบและก่อสร้างออกไปอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมเท่านั้น

๒) เมื่อปรากฏว่า รฟท. ได้ส่งมอบพื้นที่พร้อมส่งมอบในส่วนของพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ โดย รฟท. จะไม่ส่งมอบพื้นที่ส่วนนี้ก่อนการส่งมอบพื้นที่พร้อมส่งมอบในส่วนพื้นที่ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟให้แก่เอกชนคู่สัญญา

๓) เมื่อปรากฏว่าเอกชนคู่สัญญาได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับโครงการเกี่ยวกับรถไฟ

เมื่อเหตุการณ์ทั้งหมดเกิดขึ้นครบถ้วน รฟท. จะส่งมอบหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนการพัฒนาโครงการเกี่ยวกับรถไฟให้แก่เอกชนคู่สัญญา และเอกชนคู่สัญญาจะส่งมอบเอกสารต่างๆ ให้แก่ รฟท. ภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งรวมถึง เอกสารเกี่ยวกับมูลค่าเงินลงทุนของโครงการฯ และสัญญาเกี่ยวกับการจัดหาเงินสนับสนุน เอกสารเกี่ยวกับสัญญาว่าจ้างกรณีที่เอกชนคู่สัญญาว่าจ้างผู้รับจ้างสำหรับการพัฒนาโครงการเกี่ยวกับรถไฟและการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ และกรรมธรรม์ประกันภัย

(ข) การออกแบบและก่อสร้างโครงการเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงและแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย

เอกชนคู่สัญญา มีหน้าที่เริ่มต้นดำเนินงานในระยะที่ ๑ ซึ่งได้แก่งานการออกแบบและก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงและแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย นับตั้งแต่วันที่ที่ รฟท. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนการพัฒนาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ โดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องดำเนินงาน

ออกแบบและก่อสร้าง รวมถึงการจัดหา ผลิต ติดตั้งงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟ การทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) การทดสอบระบบโดยรวม (Integrated System Testing) การทดลองเดินรถ (Trial Run) การฝึกอบรม การถ่ายทอดเทคโนโลยี และงานโยธาร่วมของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ (ซึ่งได้แก่งานโครงสร้างพื้นฐานที่จะเป็นโครงสร้างของรถไฟ สายสีแดงอ่อนและสีแดงเข้ม และงานโครงสร้างพื้นฐานที่จะเป็นโครงสร้างทางวิ่งร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงสายเหนือและโครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง) ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ รฟท. ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ ซึ่งหากดำเนินงานในระยะที่ ๑ ไม่แล้วเสร็จภายใน ๕ ปีหรือภายในระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. เอกชนคู่สัญญาจะต้องรับผิดชอบค่าปรับให้แก่ รฟท. เป็นจำนวนเงิน ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท (เก้าล้านบาทถ้วน) ต่อวัน ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง และเป็นจำนวนเงิน ๒,๒๘๐,๐๐๐ บาท (สองล้านสองแสนแปดหมื่นบาทถ้วน) ต่อวัน ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย ทั้งนี้ ในกรณีที่ความล่าช้าก่อให้เกิดความเสียหายแก่ รฟท. และค่าเสียหายมีจำนวนมากกว่าค่าปรับ เอกชนคู่สัญญาจะต้องชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวให้แก่ รฟท. เท่ากับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

เมื่อเอกชนคู่สัญญาได้ดำเนินงานในระยะที่ ๑ ในส่วนรถไฟความเร็วสูงและ/หรือแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยายแล้วเสร็จ และได้ผ่านการตรวจสอบตามหลักเกณฑ์ที่สัญญาร่วมลงทุนกำหนดแล้ว รฟท. จะส่งมอบหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถในส่วนที่แล้วเสร็จข้างต้นให้แก่เอกชนคู่สัญญา

- (ค) การให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษารถไฟความเร็วสูงและแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย

เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องเริ่มต้นดำเนินงานในระยะที่ ๒ ซึ่งได้แก่งานการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของการรถไฟความเร็วสูงและ/หรือแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย ตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของรถไฟความเร็วสูงและ/หรือแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยายตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถในแต่ละส่วนที่ก่อสร้างแล้วเสร็จนั้น โดยเอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องรับผิดชอบจัดให้มีงานการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษารถไฟความเร็วสูงและแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยายเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ไม่หยุดชะงัก และมีประสิทธิภาพตลอดระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของรถไฟความเร็วสูงและในส่วนของการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดของ รฟท. ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟและจะระมัดระวังมิให้มีการดำเนินงานข้างต้นส่งผลกระทบต่อโครงการอื่นหรือการให้บริการสาธารณะของหน่วยงานของรัฐ

ทั้งนี้ เอกชนคู่สัญญาสามารถให้สิทธิช่วงในการดำเนินงานให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษา ให้แก่นิติบุคคลที่เอกชนคู่สัญญาถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑ ของจำนวนหุ้นทั้งหมด โดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องปฏิบัติตามรายละเอียดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน รวมถึง รายได้ของนิติบุคคลดังกล่าวที่เกิดขึ้นจากการให้บริการเดินรถจะต้องถือเป็นรายได้ของเอกชนคู่สัญญาเพื่อนำมาแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ให้แก่ รฟท.

๖.๒ แอร์พอร์ต เรลลิงก์

(ก) การออกแบบและก่อสร้างโครงการเกี่ยวกับแอร์พอร์ต เรลลิงก์

เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่เริ่มต้นดำเนินงานในระยะที่ ๑ ซึ่งได้แก่งานการออกแบบและก่อสร้างแอร์พอร์ต เรลลิงก์ นับตั้งแต่วันที่ที่มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุน โดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องดำเนินงานออกแบบและก่อสร้าง รวมถึงการจัดหา ผลิต ติดตั้งงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟ การทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) การทดสอบระบบโดยรวม (Integrated System Testing) การทดลองเดินรถ (Trial Run) การฝึกอบรม และการถ่ายทอดเทคโนโลยี ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ รฟท. ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟและอยู่ในสภาพปลอดภัยเพียงพอที่จะเริ่มให้บริการเดินรถได้

เมื่อเอกชนคู่สัญญาได้ดำเนินงานในระยะที่ ๑ ในส่วนแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยายแล้วเสร็จ และได้ผ่านการตรวจสอบตามหลักเกณฑ์ที่สัญญาร่วมลงทุนกำหนดแล้ว และเอกชนคู่สัญญาได้ชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้แก่ รฟท. แล้ว รฟท. จะส่งมอบหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้แก่เอกชนคู่สัญญา

(ข) การให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษาแอร์พอร์ต เรลลิงก์

เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องเริ่มต้นดำเนินงานในระยะที่ ๒ ซึ่งได้แก่งานการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์

โดยเอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องรับผิดชอบจัดให้มีงานการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษาแอร์พอร์ต เรลลิงก์เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ไม่หยุดชะงัก และมีประสิทธิภาพตลอดระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดของ รฟท.

ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟและจะระมัดระวังมิให้การดำเนินงานข้างต้นส่งผลกระทบต่อโครงการอื่น หรือการให้บริการสาธารณะของหน่วยงานของรัฐ

ทั้งนี้ เอกชนคู่สัญญาสามารถให้สิทธิช่วงในการดำเนินงานให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษา ให้แก่นิติบุคคลที่เอกชนคู่สัญญาถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑ ของจำนวนหุ้นทั้งหมด โดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องปฏิบัติตามรายละเอียดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน รวมถึง รายได้ของนิติบุคคลดังกล่าวที่เกิดขึ้นจากการให้บริการเดินรถจะต้องถือเป็นรายได้ของเอกชนคู่สัญญาเพื่อนำมาแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ให้แก่ รฟท.

๖.๓ การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

(ก) เงื่อนไขการเริ่มต้นดำเนินการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่เริ่มต้นดำเนินการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ นับตั้งแต่วันที่ที่ รฟท. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ โดย รฟท. จะออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงานดังกล่าวได้ เมื่อทั้ง ๓ เหตุการณ์เกิดขึ้นสำเร็จตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๖.๑ (ก)

ทั้งนี้ วันเริ่มต้นนับระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ จะถูกระบุเอาไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

(ข) หลักเกณฑ์ที่สำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

๑) ตลอดระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ชำระค่าเช่าให้แก่ รฟท. ตามอัตราค่าเช่ารายปีที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน โดยค่าเช่าดังกล่าวยังไม่รวมค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมใดๆ เว้นแต่พื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ดังต่อไปนี้

ก) พื้นที่มีกะสันในส่วนที่เป็นที่ตั้งของสะพานเลื่อนเพื่อย้ายพวงราง ซึ่งเอกชนคู่สัญญาจะต้องเริ่มชำระค่าเช่ารายปีให้แก่ รฟท. เมื่อดำเนินงานสะพานเลื่อนเพื่อย้ายพวงรางแล้วเสร็จ แต่ทั้งนี้ไม่เกินกว่าระยะเวลา ๕ ปีนับจากวันเริ่มต้นนับระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

- ข) พื้นที่ศรียาในสวนที่เป็นที่ตั้งของอาคารที่พักอาศัยพนักงานและอาคารที่ทำการของ รพท. ในปัจจุบัน ซึ่งเอกชนคู่สัญญาจะต้องเริ่มชำระค่าเช่ารายปีให้แก่ รพท. เมื่อดำเนินงานอาคารที่พักอาศัยพนักงานและอาคารที่ทำการ รพท. แล้วเสร็จ แต่ทั้งนี้ไม่เกินกว่าระยะเวลา ๓ ปีนับจากวันเริ่มต้นนับระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ
- ๒) นอกเหนือจากการชำระค่าเช่ารายปีแล้ว เอกชนคู่สัญญาต้องแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนจากรายได้ของเอกชนคู่สัญญาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ให้แก่ รพท. ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ
- ๓) เอกชนคู่สัญญาต้องดำเนินการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ตามรายละเอียดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน รวมทั้งจะต้องไม่ดำเนินการใดๆ ที่เป็นการละเมิดต่อกฎหมายไทยและความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน
- ๔) เอกชนคู่สัญญาอาจดำเนินการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ด้วยตนเอง หรือมอบหมายให้ผู้เช่าช่วงและ/หรือผู้ใช้ประโยชน์ดำเนินการดังกล่าวก็ได้ โดยในกรณีที่เอกชนคู่สัญญามอบหมายให้ผู้เช่าช่วงและ/หรือผู้ใช้ประโยชน์ดำเนินการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ต้องได้รับการอนุมัติจาก รพท. ก่อนการให้ผู้เช่าช่วงและ/หรือการให้ใช้ประโยชน์พื้นที่ดังกล่าว โดยเอกชนคู่สัญญาจะระมัดระวังมิให้มีการดำเนินงานหรือมอบหมายให้ผู้เช่าช่วงและ/หรือผู้ใช้ประโยชน์ดำเนินการให้ส่งผลกระทบต่อโครงการอื่นหรือการให้บริการสาธารณะของหน่วยงานของรัฐ

๖.๔ การดำเนินกิจการทางพาณิชย์

เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในทางพาณิชย์ รวมถึงการจัดเก็บรายได้บริเวณสถานีรถไฟ ภายในและภายนอกขบวนรถไฟ และทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารอื่นๆ กับสถานีรถไฟดังต่อไปนี้

- (ก) ในส่วนสถานีตอนเมือง และสถานีบางซื่อ เอกชนคู่สัญญามีสิทธิในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ เฉพาะพื้นที่ขายตั๋วโดยสารและพื้นที่ชานชาลาที่รถไฟจอดรับส่งผู้โดยสาร

- (ข) ในส่วนสถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา และสถานีพัทยา เอกชนคู่สัญญาที่มีสิทธิในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าดังกล่าว แต่ไม่รวมถึงอาคารและสถานที่จอดรถและจร
- (ค) ในส่วนสถานีมักกะสัน และสถานีฉะเชิงเทรา เอกชนคู่สัญญาที่มีสิทธิในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าดังกล่าวเท่าที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย รวมถึงอาคารและสถานที่จอดรถและจร
- (ง) ในส่วนสถานีสุวรรณภูมิและสถานีอุตะเถา เอกชนคู่สัญญาที่มีสิทธิในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์เฉพาะเท่าที่ รฟท. มีสิทธิตามกฎหมายไทยหรือได้รับสิทธิจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

๗. อัตราค่าบริการ

๗.๑ อัตราค่าโดยสารสำหรับแอร์พอร์ต เรลลิงก์ หรือแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย

- (ก) ในช่วงระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จนกว่าเอกชนคู่สัญญาจะเริ่มดำเนินงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย หรือจนกว่าเอกชนคู่สัญญาเริ่มให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาสำหรับงานในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยายบางส่วน ตั้งแต่สถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางมีจำนวนไม่เกิน ๔๕ บาท
- (ข) ในช่วงระยะเวลาภายหลังจากที่เอกชนคู่สัญญาเริ่มดำเนินงานในระยะที่ ๒ ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย หรือหลังจากที่เอกชนคู่สัญญาเริ่มให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาสำหรับงานในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยายบางส่วน ตั้งแต่สถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางมีจำนวนไม่เกิน ๙๗ บาท

๗.๒ อัตราค่าโดยสารสำหรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง ตั้งแต่สถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางมีจำนวนไม่เกิน ๔๙๐ บาท

๗.๓ การปรับอัตราค่าโดยสารเป็นไปตามดัชนีราคาผู้บริโภคซึ่งประกาศโดยกองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบ ตามระยะเวลาและแนวทางการคำนวณที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

๘. การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา

เอกชนคู่สัญญาจะไม่โอนสิทธิและหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญาภายใต้สัญญาร่วมลงทุนให้แก่บุคคลอื่น (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) เว้นแต่จะได้รับความเห็นชอบจาก รฟท. และการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนด

๙. หลักประกันสัญญา และหนังสือรับประกัน

๙.๑ หลักประกันสัญญา

เอกชนคู่สัญญาต้องจัดหาหลักประกันสัญญาเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุน โดยมีมูลค่าในแต่ละช่วง ดังต่อไปนี้

- (ก) ไม่น้อยกว่า ๒,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สองพันล้านบาทถ้วน) โดยหลักประกันดังกล่าวต้องมีผลบังคับได้ตลอดระยะเวลาตั้งแต่วันที่ส่งมอบหลักประกันสัญญานี้จนถึงกว่าวันที่ รพท. ออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (“ระยะเวลาที่ ๑”)
- (ข) ไม่น้อยกว่า ๔,๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่พันห้าร้อยล้านบาทถ้วน) ในวันที่ รพท. ออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน จนถึงวันที่ รพท. ออกหนังสือแจ้งรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้งระบบ (“ระยะเวลาที่ ๒”)
- (ค) ไม่น้อยกว่า ๔,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่พันล้านบาทถ้วน) ในระยะเวลา ๕ ปี นับจากวันที่ รพท. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้งระบบ (“ระยะเวลาที่ ๓”)
- (ง) ไม่น้อยกว่า ๓,๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สามพันห้าร้อยล้านบาทถ้วน) ในระยะเวลา ๕ ปี นับจากวันสิ้นสุดของระยะเวลาที่ ๓ (“ระยะเวลาที่ ๔”)
- (จ) ไม่น้อยกว่า ๓,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สามพันล้านบาทถ้วน) ในระยะเวลา ๕ ปี นับจากวันสิ้นสุดของระยะเวลาที่ ๔ จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ

๙.๒ หนังสือรับประกัน

ในวันที่เข้าทำสัญญาร่วมลงทุน เอกชนคู่สัญญาต้องส่งมอบหนังสือรับประกันทุกฉบับที่ออกโดยผู้ยื่นข้อเสนอและ/หรือผู้ถือหุ้นของเอกชนคู่สัญญาให้แก่ รพท. เพื่อรับประกันค่าใช้จ่ายเสียหายจากการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญา ให้แก่ รพท. โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลใช้บังคับจนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ และเอกชนคู่สัญญาหลุดพ้นจากภาระผูกพันต่างๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

๑๐. ผลของการเลิกสัญญาร่วมลงทุน

๑๐.๑ การเลิกสัญญาร่วมลงทุนเพราะความผิดของเอกชนคู่สัญญา

(ก) โครงการที่เกี่ยวกับรถไฟ

- ๑) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงระยะเวลาของงานในระยะที่ ๑ (งานช่วงการออกแบบและงานการก่อสร้าง) ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง

รฟท. ตกลงชำระค่าชดเชยทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ในส่วนของโครงการเกี่ยวกับรถไฟเท่ากับมูลค่าทางบัญชี ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ

- ๒) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ (งานช่วงการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา) ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง

รฟท. ตกลงชำระค่าชดเชยให้แก่เอกชนคู่สัญญาเท่ากับจำนวนของ ก) หรือ ข) แล้วแต่จำนวนใดมีมูลค่าต่ำกว่า

- ก) ชำระค่าชดเชยทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้เท่ากับมูลค่าทางบัญชีหักด้วยเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ที่เอกชนคู่สัญญาได้รับแล้ว ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ

- ข) ชำระค่าชดเชยทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้เท่ากับมูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) และชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ที่เหลืออยู่ให้แก่เอกชน

ทั้งนี้ ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ในส่วนโครงการเกี่ยวกับรถไฟ หมายถึง ทรัพย์สินที่เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาร่วมลงทุนและสามารถใช้งานได้ และทรัพย์สินที่ รฟท. สามารถสืบทอดหรือรับโอนสิทธิในฐานะผู้ว่าจ้างในงานระบบต่างๆ ภายใต้ระบบรถไฟของโครงการเกี่ยวกับรถไฟที่เอกชนคู่สัญญาเลือกใช้ได้ในเงื่อนไขเดิมหรือที่ดีกว่าที่กำหนดในสัญญาที่เกี่ยวข้อง

นอกเหนือจาก การชำระค่าชดเชยข้างต้น รฟท. ยังคงมีสิทธิที่จะบังคับหลักประกันสัญญา และเรียกค่าเสียหายจากเอกชนคู่สัญญาโดยคำนวณจากฐานผลประโยชน์ตอบแทนของ รฟท. ที่ รฟท. พึ่งได้รับตลอดระยะเวลาของโครงการฯ และค่าเสียหายอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด

- (ข) การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

- ๑) กรณีที่เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้พัฒนาทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้

รฟท. จะนำรายได้ที่เกิดจากการประมูลให้เช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ตามอัตราราคาตลาด เฉพาะในส่วนทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ดังกล่าว

พร้อมทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้นั้น มาชดเชยให้แก่เอกชนคู่สัญญา แต่ไม่เกินกว่ารายได้
ที่ รพท. ได้รับจากการประมูลให้เช่าข้างต้น และ รพท. และเอกชนคู่สัญญาจะเข้าทำ
สัญญาให้เช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ เฉพาะในส่วนทรัพย์สินที่
สามารถรับโอนได้ดังกล่าวต่อไปโดยมีข้อกำหนด เงื่อนไข และระยะเวลาการเช่าเป็นไปตาม
ที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน

- ๒) กรณีที่บุคคลอื่นซึ่งเช่า เช่าช่วงและ/หรือใช้ประโยชน์ในพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้า
ของโครงการฯ จากเอกชนคู่สัญญา เป็นผู้พัฒนาทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้

รพท. จะชำระค่าชดเชยการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ ให้แก่
เอกชนคู่สัญญาตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินกว่ารายได้ที่ รพท. ได้รับมาไม่ว่า
จะมาจากการเข้าสวสสิทธิของ รพท. หรือบุคคลอื่นที่เข้ามาสวสสิทธิแทน รพท. โดยผ่าน
การประมูลให้เช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ ตามอัตราราคาตลาด
เฉพาะในส่วนทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ดังกล่าว

ทั้งนี้ ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ในส่วนการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของ
โครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ หมายถึง ทรัพย์สินที่เป็นไปตามข้อกำหนดใน
สัญญาร่วมลงทุนและสามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือพัฒนาทรัพย์สิน
ดังกล่าวซึ่งมีการยืนยันโดยผู้เชี่ยวชาญตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน และทรัพย์สินที่ รพท.
สามารถสืบทอดหรือรับโอนสิทธิในฐานะคู่สัญญาในสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาผลประโยชน์
ในพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ หรือในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์

๑๐.๒ การเลิกสัญญาร่วมลงทุนที่เป็นเหตุจาก รพท.

- (ก) โครงการที่เกี่ยวกับรถไฟฟ้า

- ๑) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงระยะเวลาของงานในระยะที่ ๑ (งานช่วงการออกแบบ
และงานการก่อสร้าง) ในส่วนของรถไฟฟ้าความเร็วสูง

รพท. ตกลงชำระค่าชดเชยทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ในส่วนของโครงการเกี่ยวกับรถไฟฟ้า
เท่ากับมูลค่าทางบัญชี รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่า
ทางบัญชี ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ

- ๒) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ (งานช่วงการให้บริการเดินรถ
และงานการซ่อมและบำรุงรักษา) ในส่วนของรถไฟฟ้าความเร็วสูง

๐๗๕

รพท. ตกลงชำระค่าชดเชยทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ในส่วนของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ
เท่ากับมูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน
ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าตลาดยุติธรรม ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ

(ข) การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

ผลของการเลิกสัญญาเป็นไปตามเหตุเลิกสัญญาจากความผิดของเอกชนคู่สัญญาตามข้อ ๑๐.๑ (ข)
เว้นแต่กรณีที่มีการนำรายได้ที่เกิดจากการประมูลให้เข้าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของ
โครงการฯ เฉพาะในส่วนทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้พัฒนาทรัพย์สินที่
สามารถรับโอนได้พร้อมทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้นั้นมาชดเชยให้แก่เอกชนคู่สัญญาตาม
หลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อ ๑๐.๒ (ก) แต่ทั้งนี้ไม่เกินกว่ารายได้ที่ รพท. ได้รับจากการประมูลให้
เข้าข้างต้น

๑๐.๓ การเลิกสัญญาร่วมลงทุนเพราะการใช้อำนาจเพื่อสาธารณะประโยชน์

- (ก) กรณีที่เกิดจากความผิดของเอกชนคู่สัญญา ผลของการเลิกสัญญาเป็นไปตามเหตุเลิกสัญญาจาก
ความผิดของเอกชนคู่สัญญาตามข้อ ๑๐.๑
- (ข) กรณีไม่ได้เกิดจากความผิดของเอกชนคู่สัญญา ผลของการเลิกสัญญาจะเป็นไปตามที่กฎหมาย
ไทยกำหนด

๑๐.๔ การเลิกสัญญาร่วมลงทุนเพราะเหตุสุดวิสัยและเหตุผ่อนผัน

(ก) โครงการที่เกี่ยวกับรถไฟ

- ๑) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงระยะเวลาของงานในระยะที่ ๑ (งานช่วงการออกแบบ
และงานการก่อสร้าง) ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง

รพท. ตกลงชำระค่าชดเชยทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ในส่วนของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ
เท่ากับมูลค่าทางบัญชี รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่า
ทางบัญชี ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ

- ๒) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงระยะเวลาของงานในระยะที่ ๒ (งานช่วงการให้บริการเดินรถ
และงานการซ่อมและบำรุงรักษา) ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง

รพท. ตกลงชดเชยทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้เท่ากับมูลค่าทางบัญชีหักด้วยเงินที่รัฐ
ร่วมลงทุนในโครงการฯ ที่เอกชนคู่สัญญาได้รับแล้ว ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงินที่รัฐร่วมลงทุน

ในโครงการฯ และชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชีทั้งหมด
ของเอกชนคู่สัญญา

(ข) ในส่วนการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ

ผลของการเลิกสัญญาเป็นไปตามเหตุเลิกสัญญาจากความผิดของเอกชนคู่สัญญาตามข้อ ๑๐.๑ (ข) เว้นแต่กรณีที่มีการนำรายได้ที่เกิดจากการประมูลให้เข้าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ เฉพาะในส่วนทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้พัฒนาทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้พร้อมทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้นั้นมาชดเชยให้แก่เอกชนคู่สัญญาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อ ๑๐.๔ (ก) แต่ทั้งนี้ไม่เกินกว่ารายได้ที่ รฟท. ได้รับจากการประมูลให้เข้าข้างต้น

๑๑. วิธีการระงับข้อพิพาท และกระบวนการในการระงับข้อพิพาท

กรณีมีข้อพิพาทเกิดขึ้น คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจนำข้อพิพาทดังกล่าวขึ้นสู่ศาลไทยที่มีเขตอำนาจ

๑๒. กฎหมายไทยที่ใช้บังคับ

คู่สัญญาตกลงให้สัญญาร่วมลงทุนอยู่ภายใต้บังคับและตีความตามกฎหมายไทย

เอกสารแนบท้าย ๒

๐๗๕

เอกสารแนบท้าย ๒

สาระสำคัญของวิธีการคัดเลือกเอกชน

วิธีการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ เป็นการคัดเลือกโดยใช้วิธีการประมูล โดย รพท. และคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ ได้ดำเนินการกระบวนการคัดเลือกเอกชน รวมถึง การคัดเลือก ประเมิน และเจรจาต่อรองกับเอกชนโดยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษที่ออกภายใต้ประกาศฉบับดังกล่าว และเอกสารการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ แล้ว โดยปรากฏขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินการคัดเลือกเอกชนที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

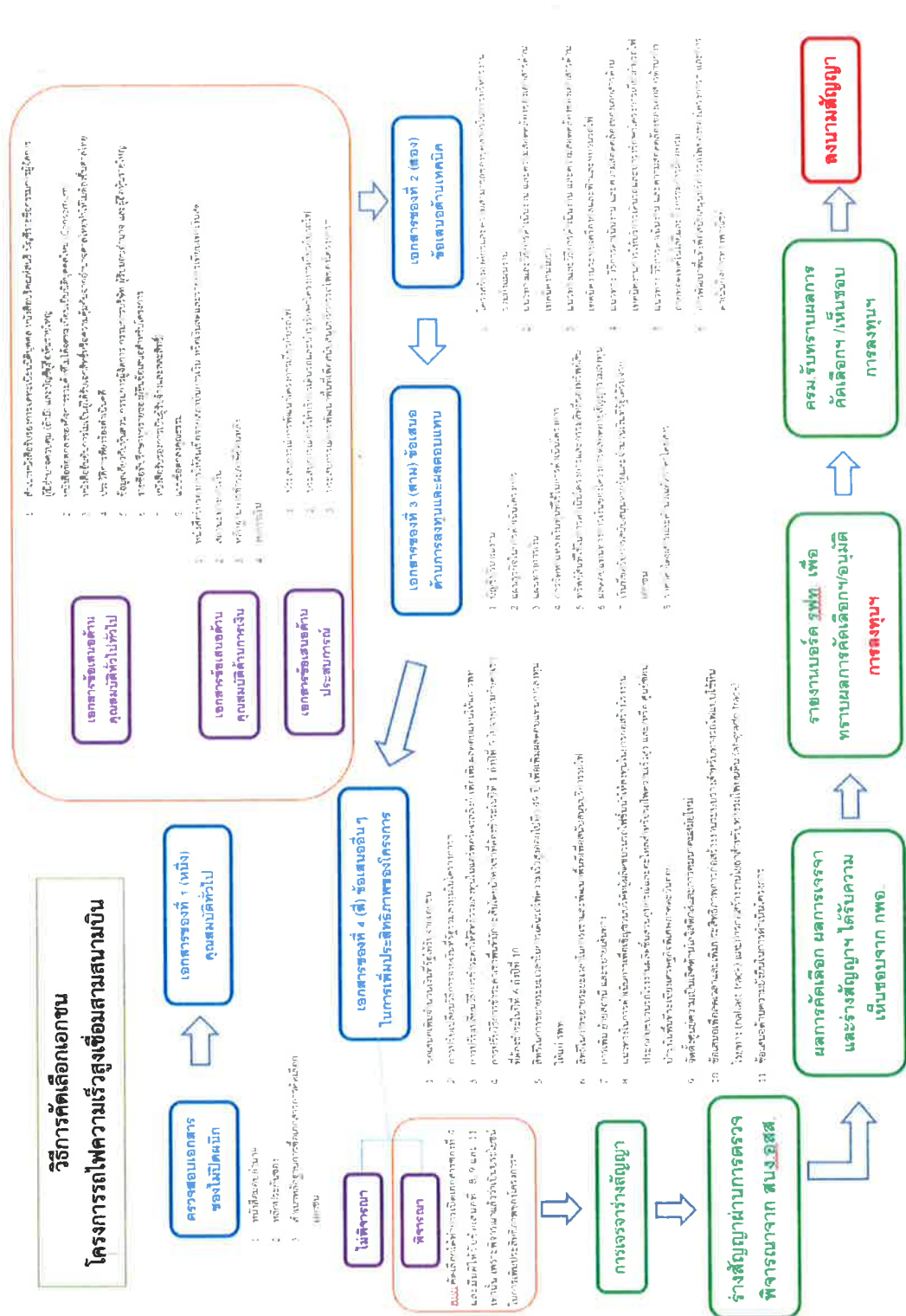
ขั้นตอนสำคัญในการคัดเลือกเอกชน	ช่วงระยะเวลาดำเนินการ (วัน/เดือน/ปี)
วันที่มีการออกประกาศเชิญชวนของโครงการฯ	๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑
ระยะเวลาเริ่มเปิดและปิดการขายเอกสารการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ	๑๘ มิถุนายน - ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๑
วันที่มีการยื่นข้อเสนอของโครงการฯ	๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๑
วันที่ รพท. แจ้งผลการผ่านการประเมินของที่ ๑ (คุณสมบัติทั่วไป) ของผู้ยื่นข้อเสนอ	๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑
วันที่ รพท. แจ้งผลการผ่านการประเมินของที่ ๒ (ข้อเสนอด้านเทคนิคและประสบการณ์) ของผู้ยื่นข้อเสนอ	๗ ธันวาคม ๒๕๖๑
วันที่ รพท. แจ้งผลการผ่านการประเมินของที่ ๓ (ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน) ของผู้ยื่นข้อเสนอ	๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๑
วันที่ รพท. แจ้งผลการผ่านการประเมินของที่ ๔ (ข้อเสนออื่นๆ)	๒๑ มกราคม ๒๕๖๒
วันที่ คณะกรรมการคัดเลือกเจรจาร่างสัญญาร่วมลงทุนกับผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านการประเมินของที่ ๓ แล้วเสร็จ	๒๖ เมษายน ๒๕๖๒
วันที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้วเสร็จ	๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒
คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๒ มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุน	๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๒

ขั้นตอนสำคัญในการคัดเลือกเอกชน	ช่วงระยะเวลาดำเนินการ (วัน/เดือน/ปี)
วันที่สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจร่างแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนตามมติ กพอ. แล้วเสร็จ	๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒
คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลการประชุม กพอ. ครั้งที่ ๔/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เรื่องโครงการฯ ซึ่งรวมถึงการให้ รฟท. เข้าร่วมลงทุนกับนิติบุคคลเฉพาะกิจซึ่งเอกชนที่ได้รับคัดเลือกจะจัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบกิจการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินด้วย	๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒
กพอ. ในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๒ มอบหมายให้คณะกรรมการคัดเลือกจัดทำเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนตามแนวทางที่นำเสนอในที่ประชุม กพอ. ดังกล่าว	๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒
กพอ. ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๒ มีมติรับทราบแนวทางการจัดทำเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนหมายเลข ๖ (แผนการส่งมอบพื้นที่ของโครงการฯ) และเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนหมายเลข ๑๒ (ข้อกำหนดเรื่องดัชนีชี้วัด) ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ นำเสนอ	๓๐ กันยายน ๒๕๖๒
กพอ. ในการประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๖๒ มีมติเห็นชอบให้คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ ให้ปรับปรุงแนวทางการจัดทำเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนหมายเลข ๖ (แผนการส่งมอบพื้นที่ของโครงการฯ)	๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๒
คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติเห็นชอบให้ผู้ว่าการรถไฟฯ ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ	๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๒
วันที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาลงนามในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ	๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒

นอกจากนี้ โปรดพิจารณาแผนภาพแสดงกระบวนการวิธีการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ ตามภาคผนวกของเอกสารแนบท้ายฉบับนี้

ภาคผนวกแนบท้ายเอกสารแนบท้าย ๒

แผนภาพแสดงกระบวนการวิจัยการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ



เอกสารแนบท้าย ๓

๒๖/๑๒

เอกสารแนบท้าย ๔

๐๐๐