สารสนเทศเกี่ยวกับรายการที่มีนัยสำคัญของ
บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) เรื่อง การเข้าลงทุนในบริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) ("**บริษัทฯ**") ครั้งพิเศษที่ 6/2569 เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2569 มีมติให้เสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2569 พิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการที่มีนัยสำคัญ จากการที่ บริษัท เปย์ป๊อป จำกัด ("**POP**") บริษัท เน็กซ์ พอยท์ จำกัด (มหาชน) ("**NEX**") บริษัท ไมน์ โมบิลิตี รีเสิร์ช จำกัด ("**MMR**") และ บริษัท พลังงานมหานคร จำกัด ("**EMN**") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ เข้าทำรายการแปลงหนี้เป็นทุนใน บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด ("**TSB**") โดยการแปลงหนี้เป็นทุน เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ตามสัญญาเช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้า สัญญาซื้อขายรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า สัญญาซื้อขายเรือพลังงานไฟฟ้า และ สัญญาให้บริการอัดประจุไฟฟ้าที่ TSB และ/หรือ บริษัทย่อยของ TSB ("**กลุ่ม TSB**") มีอยู่กับ POP, NEX, MMR และ EMN ("**บริษัทย่อยของบริษัทฯ**") โดยจะได้มาซึ่งหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนใน TSB ผ่านการแปลงหนี้เป็นทุน จำนวน 41,407,725 หุ้น, 1,447,854 หุ้น, 2,008,583 หุ้น และ 3,995,708 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 21.1209, ร้อยละ 0.7385, ร้อยละ 1.0245 และร้อยละ 2.0381 ของทุนจดทะเบียนของ TSB หลังการเพิ่มทุน ตามลำดับ คิดเป็นส่วนแบ่งเงินปันผลรวมกันในอัตราร้อยละ 40.69 โดยแปลงหนี้เป็นทุนในราคาหุ้นละ 233 บาท แบ่งเป็นมูลค่าที่ตราไว้ 10 บาท และส่วนล้ำมูลค่าหุ้น 223 บาท โดยมีมูลค่ารวมทั้งสิ้นจำนวน 11,384 ล้านบาท ("**รายการแปลงหนี้เป็นทุน**") โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการปรับโครงสร้างทุนและหนี้ของ TSB

เนื่องจากที่ผ่านมากลุ่ม TSB ประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อันเป็นธุรกิจขนส่งสาธารณะที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากและมักประสบผลขาดทุนในช่วงแรกของการประกอบธุรกิจ TSB จึงมีเจ้าหนี้รายใหญ่จำนวน 2 กลุ่ม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. กลุ่ม TSB เป็นหนี้บริษัทย่อยของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

   1.1 กลุ่ม TSB เป็นลูกหนี้ตามสัญญาเช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้า กับ POP รวม 10,800 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นทางอ้อมใน POP ในสัดส่วนร้อยละ 100 ผ่านบริษัท อีเอ โมบิลิตี โฮลดิง จำกัด ("**EMH**")

   1.2 กลุ่ม TSB เป็นลูกหนี้ตามสัญญาซื้อขายรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า กับ NEX รวม 431 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นทางอ้อมใน NEX ในสัดส่วนร้อยละ 75.15 ผ่าน EMH

   1.3 กลุ่ม TSB เป็นลูกหนี้ตามสัญญาซื้อขายเรือพลังงานไฟฟ้า กับ MMR รวม 468 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นทางตรงใน MMR ในสัดส่วนร้อยละ 100

   1.4 กลุ่ม TSB เป็นลูกหนี้ตามสัญญาให้บริการอัดประจุไฟฟ้ากับ EMN รวม 941 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นใน EMN ทั้งทางตรงและทางอ้อมในสัดส่วนร้อยละ 52.11

   รวมเป็นหนี้ 12,640 ล้านบาท

   รวมเรียก สัญญาเช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้า สัญญาซื้อขายรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า สัญญาซื้อขายเรือพลังงานไฟฟ้า และ สัญญาให้บริการอัดประจุไฟฟ้า ว่า "**สัญญาระหว่างกลุ่ม TSB กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ**"

2. กลุ่ม TSB เป็นหนี้บริษัทหลักทรัพย์ บีวายดีเอช จำกัด (มหาชน) ("**BYD**") และบริษัท เอช อินคอร์ปอเรชั่น จำกัด ("**ACE**") (รวมเรียกว่า "**เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้**")

   TSB มีหนี้เงินกู้ยืมกับเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้เป็นจำนวนเงินต้น 10,300 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ยคงค้างที่คำนวณตั้งพักไว้) โดยหนี้ดังกล่าวครบกำหนดชำระหนี้ไม่เกินวันที่ 31 มกราคม 2570 และมีหลักประกันที่สำคัญ คือ

(ก) หุ้นของ ACE ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของ TSB (ข) หุ้นของบริษัท สมาร์ทบัส จำกัด ("**SMB**") และ (ค) หุ้นของบริษัท ไทย สมายล์ โบ้ท จำกัด ("**TSO**") (รวมเรียกว่า "**หลักประกันหุ้น**")

สาเหตุของรายการแปลงหนี้เป็นทุนมาจากความจำเป็นในการปรับโครงสร้างของ TSB เนื่องจาก TSB มีหนี้สินเป็นจำนวนมากกับบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ในการปรับโครงสร้างของ TSB นี้ TSB จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 960,510,170 บาท โดยการออกหุ้นบุริมสิทธิจำนวน 96,051,017 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 10 บาทต่อหุ้น โดยมีส่วนล้ำมูลค่าหุ้น 223 บาทต่อหุ้น ให้แก่บริษัทย่อยของบริษัทฯ อันได้แก่ POP, NEX, MMR และ EMN ซึ่งเป็นราคาและอัตราเดียวกันกับการออกหุ้นบุริมสิทธิให้แก่เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

บริษัทย่อยที่จะแปลงหนี้เป็นทุน	**จำนวนหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุน (หุ้น)**	**สัดส่วนการถือหุ้นหลังการเพิ่มทุน (ร้อยละ)**	**ราคา (บาท)**	**มูลค่าหนี้ที่จะแปลงหนี้เป็นทุน (ล้านบาท)**
POP	41,407,725	21.1209	233	9,648
NEX	1,447,854	0.7385	233	337
MMR	2,008,583	1.0245	233	468
EMN	3,995,708	2.0381	233	931
รวม	48,859,870	24.922		11,384

ทั้งนี้ หุ้นบุริมสิทธิแต่ละหุ้น มีสิทธิ ดังนี้

1. สิทธิในการออกเสียง: 1 หุ้นบุริมสิทธิ มีสิทธิออกเสียง 1 เสียง
2. สิทธิในการได้รับเงินปันผล: ในการจ่ายเงินปันผลทุกคราว หุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดจะมีสิทธิได้รับเงินปันผลก่อนหุ้นสามัญในสัดส่วนร้อยละ 80 ของเงินปันผลทั้งหมด ดังนั้น บริษัทย่อยของบริษัทฯ จะมีสิทธิได้รับเงินปันผลรวมกันในสัดส่วนร้อยละ 40.69
3. สิทธิในการแปลงเป็นหุ้นสามัญ: ให้หุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิในการแปลงเป็นหุ้นสามัญ 1 หุ้นบุริมสิทธิ ต่อ 1 หุ้นสามัญ

รายการแปลงหนี้เป็นทุนมีวัตถุประสงค์เพื่อลดภาระหนี้และปรับโครงสร้างทางการเงินของ TSB ให้เหมาะสมและมั่นคงยิ่งขึ้น โดยลดจำนวนหนี้สินของ TSB ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจและเพิ่มโอกาสในการเข้าร่วมประกวดราคาหรือรับงานจากหน่วยงานของรัฐที่โดยทั่วไปกำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอมีส่วนของผู้ถือหุ้นไม่ติดลบ นอกจากนี้ การดำเนินการดังกล่าวมีความจำเป็น เนื่องจาก TSB ประสบปัญหาสภาพคล่องและไม่มีเงินเพียงพอที่จะชำระหนี้ที่มีต่อบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ หากไม่มีการแปลงหนี้เป็นทุน หนี้ดังกล่าวจะยังคงค้างชำระ โดยบริษัทย่อยของบริษัทฯ ไม่อาจได้รับชำระหนี้จาก TSB ได้ในอนาคต

ทั้งนี้ รายการแปลงหนี้เป็นทุนจะทำพร้อมกับการแปลงหนี้เป็นทุนของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ (รวมเรียกว่า "**การปรับโครงสร้างของ TSB**") ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อแปลงหนี้ทั้งจำนวนของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้เป็นทุน และให้เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ปลดหลักประกันหุ้น เพื่อทำให้ TSB ไม่ต้องแบกรับภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ย

โดยภายหลังการแปลงหนี้เป็นทุนสัดส่วนการถือหุ้นของ TSB จะเป็น ดังนี้

โครงสร้างการถือหุ้นใน TSB ก่อนและหลังการแปลงหนี้เป็นทุน

ก่อนเกิดรายการ **ทุนจดทะเบียนของ TSB จำนวน 1,000,000,000 บาท** **มูลค่าหุ้นละ 10 บาทแบ่งเป็น 100,000,000 หุ้น**			**หลังเกิดรายการ** **ทุนจดทะเบียนของ TSB 1,960,510,170 บาท มูลค่าหุ้นละ 10 บาท** **แบ่งเป็น 196,051,017 หุ้น**		
ผู้ถือหุ้นของ TSB			**ผู้ถือหุ้นของ TSB**		
กุลพรภัสร์ วงศ์มาจาร ภิญญา (“**คุณกุลพรภัสร์**”)	100 หุ้นสามัญ	0.0001%	POP	41,407,725 หุ้นบุริมสิทธิ	21.1209%
ปทิตตา มิลินทจินดา	100 หุ้นสามัญ	0.0001%	EMN	3,995,708 หุ้นบุริมสิทธิ	2.0381%
ACE	99,999,800 หุ้นสามัญ	99.9998%	NEX	1,447,854 หุ้นบุริมสิทธิ	0.7385%
			MMR	2,008,583 หุ้นบุริมสิทธิ	1.0245%
			บริษัทอื่น	47,191,147 หุ้นบุริมสิทธิ	24.0709%
			คุณกุลพรภัสร์และรายย่อยอื่นๆ	100,000,000 หุ้นสามัญ	51.0071%
รวม	100,000,000 หุ้นสามัญ	100.000%	รวม	196,051,017 หุ้น	100.000%

ทั้งนี้ เนื่องจากรายการแปลงหนี้เป็นทุน เป็นรายการที่ต้องทำพร้อมกับรายการแปลงหนี้เป็นทุนของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ดังนั้น การทำรายการแปลงหนี้เป็นทุนในครั้งนี้ของบริษัทฯ ยังมีความไม่แน่นอน โดยต้องขึ้นอยู่กับการอนุมัติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ รวมถึงเงื่อนไขบังคับก่อนอื่นๆ

รายการแปลงหนี้เป็นทุนข้างต้นถือเป็นรายการที่มีนัยสำคัญของบริษัทฯ ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 45/2568 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญ (“**ประกาศรายการที่มีนัยสำคัญ**”) โดยคำนวณขนาดรายการได้เท่ากับร้อยละ 13.7242 ตามเกณฑ์มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน (ไม่รวมมูลค่าหนี้ของ NEX ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียน) ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่คำนวณขนาดรายการได้สูงสุดจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 ที่ได้รับการสอบทานจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ไม่มีรายการที่มีความเกี่ยวข้องกันหรือเป็นรายการภายใต้โครงการเดียวกัน ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่าง 12 เดือนก่อนวันที่มีการตกลงเข้าทำรายการ

เนื่องจากบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุน (รวม 12 ไตรมาสล่าสุด) และมีการเข้าทำรายการได้มาซึ่งหุ้นของ TSB ที่มีผลการดำเนินงานขาดทุน (รวม 12 ไตรมาสล่าสุด) บริษัทฯ จึงมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามประกาศรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นกรณีพิเศษ กล่าวคือ มีหน้าที่ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทให้เข้าทำรายการแปลงหนี้เป็นทุน
2. เปิดเผยสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับรายการต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ("**ตลาดหลักทรัพย์ฯ**") ตามประกาศรายการที่มีนัยสำคัญ
3. ได้รับอนุมัติจากผู้ถือหุ้นให้เข้าทำรายการแปลงหนี้เป็นทุน (ได้รับอนุมัติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยไม่นับส่วนของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย) ทั้งนี้ มีผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสียซึ่งไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ดังนี้
    1) นางสาวกุลพรภัสร์ วงศ์มาจารภิญญา ถือหุ้นบริษัทฯ จำนวน 20,977,984 หุ้น
    2) นางสาววีรวี คำดี ถือหุ้นบริษัทฯ จำนวน 3,600 หุ้น

4. รายงานความคืบหน้าภายหลังการทำรายการที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ตามประกาศรายการที่มีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ รายการแปลงหนี้เป็นทุนไม่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 46/2568 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน (“**ประกาศรายการที่เกี่ยวโยงกัน**”)

ดังนั้น บริษัทฯ จึงขอแจ้งรายละเอียดการเข้าทำรายการแปลงหนี้เป็นทุนดังกล่าวตามที่กำหนดในประกาศรายการที่มีนัยสำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ลักษณะและรายละเอียดของรายการ

1.1 วัน เดือน ปี หรือกรอบระยะเวลาที่คาดว่าจะทำรายการ

ภายหลังจากที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2569 มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ เข้าทำรายการแปลงหนี้เป็นทุน บริษัทย่อยของบริษัทฯ จะเข้าทำสัญญาที่เกี่ยวข้อง โดยคาดว่า ภายหลังจากเงื่อนไขบังคับก่อนทั้งหมดภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้องเสร็จสิ้นสมบูรณ์ หรือได้รับการผ่อนผันหรือสละสิทธิโดยคู่สัญญาฝ่ายที่เกี่ยวข้อง บริษัทย่อยของบริษัทฯ จะทำการแปลงหนี้เป็นทุน โดยคาดว่าจะทำรายการแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2569 หรือวันที่คู่สัญญาจะเห็นชอบร่วมกัน

อย่างไรก็ดี ระยะเวลาการดำเนินการข้างต้นเป็นแผนงานที่บริษัทฯ วางไว้โดยพิจารณาจากข้อมูลและสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยระยะเวลาการดำเนินการอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปตามความเหมาะสมและสถานการณ์ในขณะนั้น

1.2 ชื่อคู่กรณีที่เกี่ยวข้องและความสัมพันธ์กับบริษัทหรือบริษัทย่อย

บริษัทที่ดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียน	TSB
บริษัทที่ได้มาซึ่งหุ้นเพิ่มทุน	POP, NEX, MMR และ EMN
ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย	TSB ไม่เป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ ตามประกาศรายการที่เกี่ยวโยงกัน

1.3 ลักษณะโดยทั่วไปของรายการ โดยระบุรายละเอียดเกี่ยวกับรายการ

1.3.1 ภาพรวมของการทำรายการ

บริษัทย่อยของบริษัทฯ อันได้แก่ POP, NEX, MMR และ EMN จะทำการแปลงหนี้เป็นทุนใน TSB และได้รับหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนจำนวน จำนวน 41,407,725 หุ้น, 1,447,854 หุ้น, 2,008,583 หุ้น และ 3,995,708 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 21.1209, ร้อยละ 0.7385, ร้อยละ 1.0245 และร้อยละ 2.0381 ของทุนจดทะเบียนของ TSB หลังการเพิ่มทุนตามลำดับ คิดเป็นส่วนแบ่งเงินปันผลในอัตราร้อยละ 40.69 โดยแปลงหนี้เป็นทุนในราคาหุ้นละ 233 บาท แบ่งเป็นมูลค่าที่ตราไว้ 10 บาท และส่วนล้ำมูลค่าหุ้น 223 บาท โดยมีมูลค่ารวมทั้งสิ้นจำนวน 11,384 ล้านบาท

ทั้งนี้ หุ้นบุริมสิทธิแต่ละหุ้น มีสิทธิ ดังนี้

1. สิทธิในการออกเสียง : 1 หุ้นบุริมสิทธิ มีสิทธิออกเสียง 1 เสียง
2. สิทธิในการได้รับเงินปันผล: ในการจ่ายเงินปันผลทุกคราว หุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดจะมีสิทธิได้รับเงินปันผลก่อนหุ้นสามัญในสัดส่วนร้อยละ 80 ของเงินปันผลทั้งหมด ดังนั้น บริษัทย่อยของบริษัทฯ จะมีสิทธิได้รับเงินปันผลรวมกันในสัดส่วนร้อยละ 40.69
3. สิทธิในการแปลงเป็นหุ้นสามัญ: ให้หุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิในการแปลงเป็นหุ้นสามัญ 1 หุ้นบุริมสิทธิ ต่อ 1 หุ้นสามัญ

โดยผลของการถือหุ้นบุริมสิทธิ บริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งถือหุ้นบุริมสิทธิรวมกันในสัดส่วนร้อยละ 24.92 ของหุ้นทั้งหมดของ TSB จะมีสิทธิได้รับเงินปันผลในสัดส่วนร้อยละ 40.69 และมีสิทธิออกเสียงในสัดส่วนร้อยละ 24.92 ซึ่งเป็นไปตามข้อจำกัดของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม) ("**พ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัด**") เกี่ยวกับสิทธิออกเสียงของหุ้นบุริมสิทธิ ที่ไม่อาจกำหนดให้สูงกว่าหุ้นสามัญได้ ทั้งนี้ สิทธิของหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิจะระบุในข้อบังคับของ TSB ซึ่งจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมต่อไป

ทั้งนี้ ภายหลังการปรับโครงสร้างของ TSB บริษัทย่อยของบริษัทฯ และเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ จะถือหุ้นรวมกันไม่เกินร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดของ TSB และ ผู้ถือหุ้นเดิมของ TSB ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทยจะถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดของ TSB ซึ่งสอดคล้องกับข้อกฎหมายเรื่องคุณสมบัติของผู้ถือใบอนุญาตตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม)

1.3.2 วัตถุประสงค์การทำรายการ

สาเหตุของรายการแปลงหนี้เป็นทุนมาจากความจำเป็นในการปรับโครงสร้างของ TSB เนื่องจาก TSB มีหนี้สินเป็นจำนวนมากกับบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ในการปรับโครงสร้างของ TSB นี้ TSB จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 960,510,170 บาท โดยการออกหุ้นบุริมสิทธิจำนวน 96,051,017 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 10 บาทต่อหุ้น (ไม่รวมส่วนล้ำมูลค่าหุ้น) โดยแบ่งเป็นการออกหุ้นบุริมสิทธิจำนวน 48,859,870 หุ้น ให้แก่บริษัทย่อยของบริษัทฯ กล่าวคือ POP, NEX, MMR และ EMN และจำนวน 47,191,147 หุ้น ให้แก่ เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ บริษัทย่อยของบริษัทฯ จะแปลงหนี้เป็นทุนในราคาและอัตราเดียวกันกับเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ รายการแปลงหนี้เป็นทุนจะทำให้กลุ่ม TSB ไม่มีหนี้สินตามสัญญาระหว่างกลุ่ม TSB กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ ค้างกับบริษัทย่อยของบริษัทฯ นอกจากนี้ รายการแปลงหนี้เป็นทุนจะทำรายการพร้อมกับการแปลงหนี้เป็นทุนของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ซึ่งเป็นการลดจำนวนหนี้ของ TSB

ทั้งนี้ หากไม่มีรายการแปลงหนี้เป็นทุน TSB อาจไม่สามารถชำระหนี้ให้แก่บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ เนื่องจากปัจจุบัน กลุ่ม TSB มีหนี้ที่ถึงกำหนดชำระแต่ยังค้างชำระอยู่กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นหนี้ตามสัญญาเช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้า สัญญาซื้อขายรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า สัญญาซื้อขายเรือพลังงานไฟฟ้า และสัญญาให้บริการอัดประจุไฟฟ้า นอกจากนี้ TSB ยังมีหนี้ตามสัญญาเงินกู้กับเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทย่อยของบริษัทฯ ต้องใช้สิทธิเรียกคืนหรือยึดรถโดยสารไฟฟ้า และเรือโดยสารไฟฟ้า รวมทั้งหยุดการจำหน่ายกระแสไฟฟ้า ในขณะที่เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ อาจฟ้องร้องและบังคับหลักประกันอันได้แก่หุ้นของ ACE SMB และ TSO โดย TSB SMB และ TSO ต่างเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจ ซึ่งหากบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ต่างฟ้องร้อง บังคับหลักประกันหรือบังคับชำระหนี้จากทรัพย์สินของ TSB ในที่สุดอาจส่งผลให้ TSB ไม่สามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้ จากการเปลี่ยนโครงสร้างการถือหุ้นและผู้บริหาร และการไม่มีรถโดยสารไฟฟ้า และเรือโดยสารไฟฟ้า อันจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ TSB เอง รวมถึงบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ในฐานะเจ้าหนี้ และจะกระทบต่อการให้บริการแก่ประชาชนในวงกว้างอีกด้วย

ทั้งนี้ การปรับโครงสร้างของ TSB มีวัตถุประสงค์เพื่อแปลงหนี้ทั้งหมดของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้เป็นทุน และให้เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ปลดหลักประกันหุ้น เพื่อทำให้ TSB ไม่ต้องแบกรับภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ย นอกจากนี้ การปลดหลักประกันหุ้นเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ เนื่องจากหลักประกันหุ้นครอบคลุมหุ้นของ ACE SMB และ TSO ซึ่ง TSB SMB และ TSO เป็นผู้ได้รับใบอนุญาต การปลดหลักประกันจะทำให้บริษัทฯ มั่นใจได้ว่า TSB SMB และ TSO จะสามารถประกอบธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องภายหลังการเข้าลงทุนของบริษัทฯ การปลดหลักประกันหุ้นจึงเป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับรายการแปลงหนี้เป็นทุนที่จะทำโดยบริษัทย่อยของบริษัทฯ

ด้วยเหตุดังกล่าว การปรับโครงสร้างของ TSB เป็นเรื่องที่บริษัทย่อยของบริษัทฯ และเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้จำเป็นต้องดำเนินการกับ TSB พร้อมกัน และเป็นเงื่อนไขซึ่งกันและกัน เนื่องจากการปรับโครงสร้างของ TSB เป็นแนวทางที่เหมาะสมที่สุดที่สามารถรักษามูลค่าของหนี้ไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ในส่วนของบริษัทย่อยของบริษัทฯ แม้จะมีสิทธิเรียกคืนหรือยึดรถโดยสารไฟฟ้าและเรือโดยสารไฟฟ้า แต่ทรัพย์สินดังกล่าวเป็นทรัพย์สินที่มีลักษณะเฉพาะสูง มีตลาดผู้ซื้อที่จำกัด จึงมีความเสี่ยงสูงที่จะไม่สามารถจำหน่ายต่อได้ หรือจำหน่ายได้ในราคาต่ำกว่ามูลค่าหนี้คงค้างอย่างมีนัยสำคัญ โดยบริษัทฯ อาจต้องรับรู้การด้อยค่าเพิ่มเติม และขาดทุนผ่านบริษัทอื่นเต็มจำนวน ในส่วนของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ แม้จะมีสิทธิบังคับหลักประกันหุ้น แต่มูลค่าของหลักประกันขึ้นอยู่กับการที่ TSB SMB และ TSO ยังคงสามารถประกอบธุรกิจภายใต้ใบอนุญาตได้ หากบริษัทย่อยของบริษัทฯ เรียกคืนหรือยึดเรือโดยสารไฟฟ้า TSB ก็จะไม่มีทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ หุ้นที่เป็นหลักประกันจึงอาจไม่มีมูลค่าเหลืออยู่ และเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ซึ่งมิได้ประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารก็ไม่สามารถนำหุ้นดังกล่าวไปใช้ประโยชน์ได้ ซึ่งในที่สุดจะกระทบต่อการให้บริการขนส่งสาธารณะ ส่วนทางเลือกการนำ TSB เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการก็มีข้อจำกัด โดยต้องผ่านกระบวนการทางศาลซึ่งต้องใช้ระยะเวลา ซึ่งระยะเวลาที่นานและกระบวนการฟื้นฟูกิจการจะทำให้ TSB อาจเสียโอกาสในการหารายได้เพิ่มเติมจากการประมูลงานใหม่ นอกจากนี้ อาจประสบปัญหาในการสรรหาผู้บริหารแผนที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในธุรกิจขนส่งสาธารณะที่จะเข้ามาบริหารกิจการตามแผนแทนผู้บริหารรายเดิมและสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในฐานะเจ้าหนี้จะไม่มีอำนาจในการกำกับดูแลกิจการของ TSB ด้วยเหตุนี้ การปรับโครงสร้างของ TSB จึงเป็นแนวทางที่สามารถรักษาการดำเนินธุรกิจของ TSB และรักษามูลค่าของสิทธิเรียกร้องของแต่ละฝ่ายไว้ได้ในทางปฏิบัติ และเป็นแนวทางที่เหมาะสมที่สุดในสถานการณ์ปัจจุบัน

1.3.3 ขั้นตอนและเงื่อนไขในการทำรายการ

เงื่อนไขบังคับก่อนที่สำคัญของรายการแปลงหนี้เป็นทุน สรุปได้ดังนี้

1. ที่ประชุมคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีมติอนุมัติให้บริษัทย่อยของบริษัทฯ เข้าทำรายการแปลงหนี้เป็นทุน
2. ที่ประชุมคณะกรรมการและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ (แล้วแต่กรณี) มีมติอนุมัติให้เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ เข้าทำรายการแปลงหนี้เป็นทุน และปลดหลักประกันหุ้น
3. ที่ประชุมคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นของ TSB มีมติอนุมัติการแปรสภาพบริษัทเป็นบริษัทมหาชนจำกัด การเพิ่มทุนจดทะเบียนโดยการออกหุ้นบุริมสิทธิ และการแปลงหนี้เป็นทุน
4. คู่สัญญาที่เกี่ยวข้องได้รับความยินยอมและ/หรือ เห็นชอบจากหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องในการเข้าทำรายการ (หากมี)
5. TSB จดทะเบียนการแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัดต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์
6. เงื่อนไขบังคับก่อนที่สำคัญอื่น ๆ ตามที่สัญญาที่เกี่ยวข้องกำหนด

1.4 รายละเอียดของสินทรัพย์ในการทำรายการ

1.4.1 ข้อมูลทั่วไปของ TSB

ชื่อบริษัท	:	บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด ทั้งนี้ บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด จะแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด
ลักษณะธุรกิจ	:	ขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล
วันจดทะเบียน	:	9 มิถุนายน 2563
เลขทะเบียนนิติบุคคล	:	0105563084972
ทุนจดทะเบียน	:	1,000,000,000 บาท
ทุนชำระแล้ว	:	1,000,000,000 บาท
กรรมการ	:	1. นางสาวกุลพรภัสร์ วงศ์มาจารภิญญา 2. นางสาวกัญภัสร มณีโชติ 3. นายปกรณ์ ปรีชาภรณ์ 4. นางสาววีรวี คำดี 5. นางสาวปทิตตา มิลินทจินดา 6. นายกฤษนัยน์ เจริญจิตร 7. นายเอกชัย สุขสมปอง 8. นางสาวชญาณรัศมิ์ ภิรมย์รัตน์
กรรมการซึ่งลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทได้	:	นางสาวกุลพรภัสร์ วงศ์มาจารภิญญา หรือ นางสาววีรวี คำดี คนใดคนหนึ่งลงลายมือชื่อร่วมกับ นางสาวกัญภัสร มณีโชติ หรือ นางสาวปทิตตา มิลินทจินดา คนใดคนหนึ่งรวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท
จำนวนหุ้น	:	100,000,000 หุ้น
มูลค่าที่ตราไว้	:	10 บาทต่อหุ้น
ภาระผูกพันในสินทรัพย์ที่ได้มา	:	ไม่มี

รายชื่อผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2569

รายชื่อผู้ถือหุ้น		จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)	ร้อยละของจำนวนหุ้นทั้งหมด
1.	คุณกุลพรภัสร์	100	0.0001
2.	นางสาวปทิตตา มิลินทจินดา	100	0.0001
3.	ACE*	99,999,800	99.9998
รวม		**100,000,000**	**100**

* ACE มีผู้ถือหุ้น ดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น		จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)	จำนวนหุ้นบุริมสิทธิ (หุ้น)	ร้อยละของจำนวนหุ้นทั้งหมด
1.	บริษัทหลักทรัพย์ บีวายดีเอช จำกัด (มหาชน)	43,903,950	1,043,000	49.39
2.	นายวิรวงศ์ มหาคุณ	50	-	0.0001
3.	คุณกุลพรภัสร์	45,696,000	357,000	50.61
รวม		**89,600,000**	**1,400,000**	**100**

1.4.2 สรุปฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน 3 ปีย้อนหลัง

- งบแสดงฐานะทางการเงินของ TSB

(หน่วย: บาท)	31 ธ.ค. 66	31 ธ.ค. 67	31 ธ.ค. 68
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	107,323,105	62,953,969	76,616,392
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น			
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	41,735,485	5,309,224	5,308,266
- กิจการอื่น	89,098,599	107,595,761	114,656,196
เงินทดรองจ่ายกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	117,392	-	29,994
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	11,186,578	-
สินค้าคงเหลือ	16,551,016	14,534,700	21,385,769
เงินมัดจำจ่ายค่าซื้อสินทรัพย์	9,361,886	4,891,699	5,488,334
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	149,524,580	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	10,882,247	12,182,650	17,932,193
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	**424,594,310**	**218,654,581**	**241,417,144**

สิ่งที่แนบมาด้วย 1

(หน่วย: บาท)	31 ธ.ค. 66	31 ธ.ค. 67	31 ธ.ค. 68
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีข้อจำกัดในการใช้	-	-	35,000,000
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	40,432,902	69,270,021	1,802,565
อาคารและอุปกรณ์	1,596,860,135	1,469,460,191	1,324,284,818
สินทรัพย์สิทธิการใช้	11,323,780,847	11,243,867,778	9,651,853,374
ค่าสิทธิสัมปทานการเดินรถ	958,108,751	867,443,154	773,042,623
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นนอกเหนือจากค่า**ความ**นิยม	20,189,239	19,951,598	17,500,329
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	80,083,240	139,669,583	149,123,198
ค่าความนิยม	4,078,114,702	1,940,870,008	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	24,962,342	25,081,288	31,298,478
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	**18,122,532,158**	**15,775,613,621**	**11,983,905,385**
รวมสินทรัพย์	**18,547,126,468**	**15,994,268,202**	**12,225,322,529**
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น			
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	737,787,068	1,783,547,951	2,639,289,008
- กิจการอื่น	134,250,163	185,716,539	231,327,508
เจ้าหนี้ค่าหุ้นกรรมการบริษัท	-	-	22,000,007
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	611,800,000	11,800,000	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการอื่น	28,501,932	15,982,750	15,982,750
ส่วนของเงินกู้ระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	675,000,000	-	1,515,000,000
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,441,613,801	3,259,293,809	7,357,014,122
ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนอื่น	-	-	12,395,553
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	29,142,380	46,819,152	54,084,130
รวมหนี้สินหมุนเวียน	**3,658,095,344**	**5,303,160,201**	**11,847,093,078**
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7,990,000,000	9,962,090,546	8,447,090,546
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,006,746,123	7,785,952,442	4,382,961,189
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	31,716,770	52,761,453	73,941,916
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	39,708,250	83,269,667	95,827,600
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	**17,068,171,143**	**17,884,074,108**	**12,999,821,251**
รวมหนี้สิน	**20,726,266,487**	**23,187,234,309**	**24,846,914,329**
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น - หุ้นสามัญ มูลค่าหุ้นละ 10 บาท			
ทุนจดทะเบียน	910,000,000	1,000,000,000	1,000,000,000

(หน่วย: บาท)	31 ธ.ค. 66	31 ธ.ค. 67	31 ธ.ค. 68
ทุนที่ออกและชำระเต็มมูลค่าแล้ว	910,000,000	1,000,000,000	1,000,000,000
ส่วนเกินทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	-	-	41,148,257
ขาดทุนสะสม	(3,093,067,628)	(8,192,968,182)	(13,662,742,122)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	**(2,183,067,628)**	**(7,192,968,182)**	**(12,621,593,865)**
ส่วนของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	**3,927,609**	**2,075**	**2,065**
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนสะสมเกินทุน)	**(2,179,140,019)**	**(7,192,966,107)**	**(12,621,591,800)**
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	**18,547,126,468**	**15,994,268,202**	**12,225,322,529**

- งบกำไรขาดทุนของ TSB

(หน่วย: บาท)	31 ธ.ค. 66	31 ธ.ค. 67	31 ธ.ค. 68
รายได้			
รายได้จากการขายและให้บริการ	1,410,608,544	1,948,446,541	2,154,702,371
รายได้ค่าโฆษณา	39,592,467	76,471,681	72,546,864
รายได้ค่าเช่ารถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า	5,927,079	346,150	-
กลับรายการค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	20,676,995	475,420	83,422
กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเงินกู้	-	102,909,454	-
กำไรจากการหักกลบเจ้าหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	180,340,395
ดอกเบี้ยรับ	19,060,959	2,009,562	731,524
รายได้อื่น	43,374,064	74,017,001	39,402,957
รวมรายได้	**1,539,240,108**	**2,204,675,809**	**2,447,807,533**
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนขายและให้บริการ	2,835,275,043	3,596,401,483	3,667,530,701
ค่าใช้จ่ายในการขาย	2,655,387	7,335,405	12,584,046
ขาดทุนจากการด้อยค่าความนิยม	-	2,137,244,694	1,940,870,008
ขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	-	175,948,884	60,827,657
ขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	672,677,309
ขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	1,601,451	6,167,377
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	121,645,751	192,174,185	255,259,776
รวมค่าใช้จ่าย	**2,959,576,181**	**6,110,706,102**	**6,615,916,874**
ขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงาน	**(1,420,336,073)**	**(3,906,030,293)**	**(4,168,109,341)**
ต้นทุนทางการเงิน	(1,068,802,464)	(1,285,233,131)	(1,225,856,727)
ส่วนแบ่งกำไรของบริษัทร่วมที่ใช้วิธีส่วนได้เสีย	30,868,233	28,837,119	8,985,211
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	**(2,458,270,304)**	**(5,162,426,305)**	**(5,384,980,857)**
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	61,240,807	59,388,702	9,105,256
ขาดทุนสำหรับปี	**(2,397,029,497)**	**(5,103,037,603)**	**(5,375,875,601)**

1.5 มูลค่ารวมของรายการ และรายละเอียดวิธีการชำระค่าตอบแทน

1.5.1 มูลค่ารวมของรายการ

บริษัทย่อยของบริษัทฯ อันได้แก่ POP, NEX, MMR และ EMN จะทำการแปลงหนี้เป็นทุนใน TSB และได้รับหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนจำนวน 41,407,725 หุ้น 1,447,854 หุ้น 2,008,583 หุ้น และ 3,995,708 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 21.1209 ร้อยละ 0.7385, ร้อยละ 1.0245 และร้อยละ 2.0381 ของทุนจดทะเบียนของ TSB หลังการเพิ่มทุนตามลำดับ คิดเป็นส่วนแบ่งเงินปันผลรวมกันในอัตราร้อยละ 40.69 โดยแปลงหนี้เป็นทุนในราคาหุ้นละ 233 บาท แบ่งเป็นมูลค่าที่ตราไว้ 10 บาท และส่วนล้ำมูลค่าหุ้น 223 บาท โดยมีมูลค่ารวมทั้งสิ้นจำนวน 11,384 ล้านบาท

1.5.2 เกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าสิ่งตอบแทน

ในการกำหนดมูลค่าสิ่งตอบแทนของหุ้นบุริมสิทธิจะเป็นตามมูลค่ายุติธรรมของหุ้นบุริมสิทธิของ TSB ซึ่งทำการประเมินโดยที่ปรึกษาทางการเงินบริษัท ฟินน์คอร์ป แอดไวซอรี่ จำกัด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. มูลค่าสิ่งตอบแทนและที่มาของราคาแปลงสภาพ

สิ่งตอบแทนในรายการนี้มีที่มาจากมูลหนี้ที่ TSB ติดค้างชำระต่อบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นจำนวนรวม 12,640 ล้านบาท ซึ่งบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะแปลงหนี้ภายหลังจากการปรับลดหนี้ดอกเบี้ยตามเงื่อนไขที่ตกลงร่วมกันกับเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ และ TSB จำนวน 11,384.35 ล้านบาท เป็นหุ้นบุริมสิทธิของ TSB จำนวน 48.86 ล้านหุ้น ในราคาแปลงสภาพหุ้นละ 233 บาท ราคาพาร์หุ้นละ 10 บาท ซึ่งที่มาของการกำหนดราคาเป็นไปตามการประเมินมูลค่าของบริษัท

2. การเปรียบเทียบกับมูลค่ายุติธรรม

บริษัทฯ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทางการเงิน ได้แก่ บริษัท ฟินน์คอร์ป แอดไวซอรี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาทางการเงินที่อยู่ในรายชื่อของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อประเมินมูลค่าหุ้น TSB โดยที่ปรึกษาทางการเงินมีความเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าหุ้นบุริมสิทธิของ TSB ที่เหมาะสม ได้แก่ วิธีปรับปรุงมูลค่าทางบัญชีภายหลังจากการแปลงหนี้เป็นทุน (Adjusted Book Value) ซึ่งได้มูลค่าประมาณ 86.25 บาทต่อหุ้นบุริมสิทธิ และวิธีคิดลดกระแสเงินสด (Discounted Cash Flow) ได้ประมาณ 89.53 – 150.05 บาทต่อหุ้นบุริมสิทธิ ราคาแปลงสภาพ 233 บาทต่อหุ้นบุริมสิทธิ จึงสูงกว่ามูลค่าหุ้นบุริมสิทธิที่ที่ปรึกษาทางการเงินประเมินได้

อย่างไรก็ตาม การประเมินมูลค่าหุ้นบุริมสิทธิของ TSB ด้วยวิธีคิดลดกระแสเงินสดในกรณีฐาน (Base Case) อยู่ภายใต้สมมติฐานว่าจำนวนผู้โดยสารต่อวันของ TSB จะเพิ่มขึ้นตามอัตราการเติบโตของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ ที่อัตราร้อยละ 2.95 ต่อปี (คำนวณย้อนหลังตั้งแต่ช่วงปี 2558 ถึง 2568) จาก 326,762 คนต่อวันในปี 2568 เติบโตเป็นประมาณ 449,000 คนต่อวันในปี 2579 ส่งผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Load Factor) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 48.72 ในปี 2568 เป็นร้อยละ 63.84 ในปี 2579 ทั้งนี้ การประมาณการดังกล่าวพิจารณาเฉพาะการเติบโตตามปกติของธุรกิจ โดยยังไม่ได้รวมถึงจำนวนผู้โดยสารที่อาจเพิ่มขึ้นจากแผนปรับปรุงเส้นทางเดินรถ และการรับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ตลอดจนโอกาสในการได้รับงานใหม่ เช่น การประมูลงานเดินรถของ ขสมก. งานเดินรถในต่างจังหวัด หรืองานจากลูกค้าภาคเอกชน ตามแผนธุรกิจของผู้บริหาร

สำหรับการประเมินมูลค่าตามกรณีแผนธุรกิจของผู้บริหาร (Management Case) คาดว่าผู้โดยสารต่อวันจะเพิ่มขึ้นจาก 326,762 คนต่อวันในปี 2568 เติบโตเป็นประมาณ 594,000 คนต่อวันในปี 2579 (คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.60 ต่อปี) จากแผนปรับปรุงเส้นทางเดินรถและการรับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้มูลค่าแตกต่างจากกรณีฐาน โดยเมื่อประเมินมูลค่าด้วยวิธีคิดลดกระแสเงินสด จะได้มูลค่าประมาณ 176.00 – 287.12 บาทต่อหุ้นบุริมสิทธิ อย่างไรก็ดี แผนดังกล่าวส่งผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Load Factor) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 48.72 ในปี 2568 เป็นร้อยละ 84.43 ในปี 2579 ซึ่งที่ปรึกษาทางการเงินมีความเห็นว่าอัตราดังกล่าวอยู่ในระดับสูงและอาจคงไว้ได้ยาก

ทั้งนี้ ข้อแตกต่างในประมาณการทางการเงินตามกรณีฐาน (Base Case) ของที่ปรึกษาทางการเงิน และกรณีแผนธุรกิจของผู้บริหาร (Management Case) สามารถสรุปได้ดังนี้

ปี 2568 (ข้อมูลล่าสุด)		
ผู้ใช้บริการรถโดยสารเฉลี่ยต่อวัน	326,762	
อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Load Factor)	48.72%	
ปี 2579		
	กรณีฐาน (Base Case)	**กรณีแผนธุรกิจของผู้บริหาร (Management Case)**
ผู้ใช้บริการรถโดยสารเฉลี่ยต่อวัน	448,853	593,597
อัตราการเติบโตเฉลี่ยของผู้ใช้บริการรถโดยสาร	2.95%	5.60%
อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Load Factor)	63.84%	84.43%

อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาสมมติฐานตามแผนธุรกิจของผู้บริหารแล้ว มีความเห็นว่าแผนธุรกิจดังกล่าวมีความเป็นไปได้ แต่มีความท้าทายในการบรรลุเป้าหมาย โดยแผนธุรกิจของผู้บริหารมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ดังนี้ (1) เมื่อ TSB มีส่วนของทุนกลับมาเป็นบวกภายหลังการแปลงหนี้เป็นทุน บริษัทฯ คาดว่า TSB จะสามารถกลับเข้าไปประมูลงานใหม่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ("**ขสมก.**") ในอนาคตได้ ซึ่งเป็นนโยบายหลักของภาครัฐที่ต้องการขับเคลื่อนรถขนส่งสาธารณะโดยใช้พลังงานสะอาด ดังเช่น โครงการเช่ารถโดยสารไฟฟ้า (EV) เฟส 2 จำนวน 800 คัน (วงเงินประมาณ 8,400 ล้านบาท) ซึ่งเตรียมเปิดประมูลด้วยวิธี e-bidding ช่วงปลายปี 2569 ถึงต้นปี 2570 โดยกำหนดเงื่อนไขใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) ไม่น้อยกว่า 40% และมีกำหนดทยอยรับมอบรถในช่วงกลางถึงปลายปี 2570 (2) TSB มีโอกาสได้รับรายได้จากการเข้าไปให้บริการเดินรถในหัวเมืองต่างจังหวัดอื่น ๆ ที่ TSB เพิ่งได้รับจ้างเดินรถในช่วงที่ผ่านมา เช่น หาดใหญ่ และเชียงใหม่ และ (3) TSB มีโอกาสได้รับรายได้อื่นจากการขายคาร์บอนเครดิต ปัจจัยดังกล่าวจะส่งผลให้มูลค่ากิจการของ TSB มีโอกาสที่จะปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อมีฐานะการเงินที่ดีขึ้นจากการแปลงหนี้เป็นทุนในครั้งนี้ ทั้งนี้ ราคาแปลงสภาพ 233 บาทต่อหุ้นบุริมสิทธิ อยู่ในช่วงมูลค่าตามแผนธุรกิจของผู้บริหารที่ประมาณ 176.00 – 287.12 บาทต่อหุ้นบุริมสิทธิ โดยที่ปรึกษาทางการเงินเห็นว่าแผนธุรกิจของ

TSB มีความเป็นไปได้ แต่มีความท้าทายในการบรรลุเป้าหมาย บริษัทจึงควรมีการกำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (KPI) ให้แก่ฝ่ายบริหาร และติดตามผลการดำเนินงานเทียบกับ KPI ดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง

3. เหตุผลสนับสนุนความเหมาะสมของราคาแปลงสภาพ

3.1 ราคาแปลงสภาพไม่ได้เปลี่ยนมูลค่าทางเศรษฐกิจที่บริษัทฯ ได้รับ

ประโยชน์ที่บริษัทฯ ได้รับจริงขึ้นกับสัดส่วนการถือหุ้นใน TSB ไม่ได้ขึ้นกับราคาต่อหุ้น และถึงแม้ว่าบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะเข้าไปถือหุ้นใน TSB ร้อยละ 24.92 แต่บริษัทย่อยของบริษัทฯ จะยังมีสิทธิได้รับเงินปันผลในสัดส่วนร้อยละ 40.69 อย่างไรก็ดี การแปลงหนี้ทั้งจำนวนที่ 233 บาทต่อหุ้นบุริมสิทธิ มีข้อดี คือ มูลหนี้ทั้งหมดถูกบันทึกเป็นทุนและส่วนเกินมูลค่าหุ้นของ TSB ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นแข็งแรงขึ้นเต็มจำนวน

สิทธิของหุ้นบุริมสิทธิ ได้แก่

- สิทธิในการออกเสียง : 1 หุ้นบุริมสิทธิ มีสิทธิออกเสียง 1 เสียง
- สิทธิในการได้รับเงินปันผล: ในการจ่ายเงินปันผลทุกคราว หุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดจะมีสิทธิได้รับเงินปันผลก่อนหุ้นสามัญในสัดส่วนร้อยละ 80 ของเงินปันผลทั้งหมด ดังนั้น บริษัทย่อยของบริษัทฯ จะมีสิทธิได้รับเงินปันผลรวมกันในสัดส่วนร้อยละ 40.69
- สิทธิในการแปลงเป็นหุ้นสามัญ: ให้หุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิในการแปลงเป็นหุ้นสามัญ 1 หุ้นบุริมสิทธิ ต่อ 1 หุ้นสามัญ

3.2 มูลค่าที่เรียกเก็บได้จริงของหนี้ต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี

ในสิ้นไตรมาส 2 ปี 2569 TSB มีผลขาดทุนสะสม 14,951 ล้านบาท มีส่วนของทุนติดลบอยู่ที่ 13,910 ล้านบาท และกระแสเงินสดจากการดำเนินงานไม่เพียงพอชำระคืนหนี้ตามกำหนด ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทย่อยของบริษัทฯ ไม่สามารถเรียกเก็บเงินได้จริงจากลูกหนี้ TSB รวมถึงทางเลือกอื่นที่ส่งผลกระทบมากกว่า ได้แก่

(ก) คงสถานะเป็นหนี้ต่อไป บริษัทฯ ต้องตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตเพิ่มขึ้น

(ข) บังคับชำระหนี้หรือฟ้องล้มละลาย มูลค่าที่ได้คืนมีมูลค่าไม่สูง เนื่องจากสินทรัพย์หลักมีการเสื่อมมูลค่าเร็ว และใบอนุญาตประกอบการเดินรถไม่สามารถโอนได้

3.3 ประโยชน์ต่อบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ

TSB จะไม่มีภาระดอกเบี้ย ซึ่งเกิดจากการแปลงหนี้เป็นทุนของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ และมีโครงสร้างทุนที่เดินกิจการต่อได้ รวมถึงยังให้บริการเดินรถโดยสารไฟฟ้าได้ต่อไป ซึ่งช่วยสนับสนุนธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้าของกลุ่มบริษัทฯ ทั้งการประกอบรถ แบตเตอรี่ และสถานีอัดประจุไฟฟ้า

4. สรุป

คณะกรรมการบริษัทเห็นว่าราคาแปลงสภาพ 233 บาทต่อหุ้นบุริมสิทธิ เป็นราคาที่เหมาะสม เนื่องจากอยู่ในช่วงมูลค่าหุ้นบุริมสิทธิตามแผนธุรกิจของผู้บริหาร (Management Case) ที่ประมาณ 176.00 – 287.12 บาทต่อหุ้นบุริมสิทธิ ซึ่งสะท้อนโอกาสในการเติบโตของ TSB ภายหลังการปรับโครงสร้างทุน แม้จะสูงกว่ามูลค่าที่ที่ปรึกษาทางการเงินประเมินตามสถานะปัจจุบันก็ตาม นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาว่ามูลค่าที่เรียกเก็บได้

จริงของหนี้ต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีและทางเลือกอื่นให้ผลลัพธ์ด้อยกว่า ประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่บริษัทฯ ได้รับขึ้นกับสัดส่วนการถือหุ้นและสิทธิของหุ้นบุริมสิทธิ ไม่ได้ขึ้นกับราคาต่อหุ้น รวมถึง TSB จะไม่มีภาระดอกเบี้ยและสามารถเดินกิจการต่อได้ ซึ่งช่วยสนับสนุนธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้าของกลุ่มบริษัทฯ การเข้าทำรายการนี้จึงสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ

1.5.3 รายละเอียดวิธีการชำระค่าตอบแทน

บริษัทย่อยของบริษัทฯ อันได้แก่ POP, NEX, MMR และ EMN จะทำการแปลงหนี้เป็นทุนใน TSB โดยมีรายละเอียดของหนี้ ดังนี้

บริษัทย่อยที่จะแปลงหนี้เป็นทุน	สัญญาที่เกี่ยวข้อง	มูลค่าหนี้ (ล้านบาท)	มูลค่าหนี้ที่จะแปลงหนี้เป็นทุน (ล้านบาท)
POP	สัญญาเช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน 2,040 คัน	10,800	9,648
NEX	สัญญาซื้อขายรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า จำนวน 100 คัน	431	337
MMR	สัญญาซื้อขายเรือพลังงานไฟฟ้า	468	468
EMN	สัญญาให้บริการอัดประจุไฟฟ้า	941	931
	รวม	12,640	11,384

หมายเหตุ: การปรับลดมูลค่าหนี้ของ POP NEX และ EMN มีที่มาและหลักเกณฑ์แตกต่างกันตามลักษณะของหนี้และข้อตกลงที่เกี่ยวข้อง สำหรับ POP มีการปรับลดภาระหนี้ในส่วนของดอกเบี้ยตามสัญญาเช่าซื้อ เพื่อสนับสนุนการปรับโครงสร้างทางการเงินของกลุ่ม TSB ทั้งนี้ การปรับลดดังกล่าวเป็นไปในแนวทางเดียวกับการปรับโครงสร้างหนี้ที่ได้เจรจากับเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้อีกราย สำหรับ NEX และ EMN มีการปรับลดมูลค่าหนี้ให้เป็นไปตามผลการเจรจาและข้อยุติเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาซื้อขายรถโดยสารไฟฟ้าและสัญญาให้บริการอัดประจุไฟฟ้า เพื่อกำหนดยอดหนี้สุทธิที่จะนำมาแปลงเป็นทุน สำหรับ MMR ไม่มีการปรับลดมูลค่าหนี้ โดยนำยอดหนี้เต็มจำนวนมาแปลงเป็นทุน ทั้งนี้ POP NEX และ EMN ได้ตั้งสำรองผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้ที่เกี่ยวข้องไว้แล้ว และจำนวนหนี้ที่ปรับลดไม่เกินจำนวนสำรองที่ได้ตั้งไว้ จึงไม่ส่งผลให้ต้องรับรู้ผลขาดทุนเพิ่มเติมจากการปรับลดยอดหนี้ดังกล่าว

1.6 การคำนวณมูลค่ารายการ

รายการแปลงหนี้เป็นทุนเข้าข่ายเป็นรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายกรณีพิเศษตามประกาศรายการที่มีนัยสำคัญ เมื่อคำนวณขนาดรายการโดยอ้างอิงจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 ที่ได้รับการสอบทานจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของบริษัทฯ มีขนาดรายการคำนวณสูงสุดจากเกณฑ์มูลค่ารวมสิ่งตอบแทน และบริษัทฯ ไม่มีการออกหุ้นเป็นสิ่งตอบแทน ดังนี้

$$\text{มูลค่ารวมสิ่งตอบแทน} = \frac{\text{มูลค่าที่ต้องชำระ} \times 100}{\text{สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ}}$$

$$= \frac{\text{12,209 ล้านบาท x 100}}{\text{88,960 ล้านบาท}}$$

$$= 13.7242\%$$

หมายเหตุ: ไม่สามารถคำนวณขนาดรายการตามเกณฑ์สินทรัพย์สุทธิ กำไรสุทธิ และมูลค่าหุ้นทุนได้ เนื่องจาก TSB มีสินทรัพย์สุทธิติดลบและมีผลขาดทุนสุทธิ โดยบริษัทฯ ไม่มีการออกหุ้นใหม่ จึงไม่สามารถนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้ในการคำนวณได้

รายการแปลงหนี้เป็นทุน ข้างต้นถือเป็นรายการที่มีนัยสำคัญของบริษัทฯ ในส่วนของการได้มาซึ่งสินทรัพย์ ตามประกาศรายการที่มีนัยสำคัญ โดยคำนวณขนาดรายการได้เท่ากับร้อยละ 13.7242 ตามเกณฑ์มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน (ไม่รวมมูลค่าหนี้ของ NEX ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียน) ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่คำนวณขนาดรายการได้สูงสุดจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 ที่ได้รับการสอบทานจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ไม่มีรายการที่มีความเกี่ยวข้องกันหรือเป็นรายการภายใต้โครงการเดียวกัน ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่าง 12 เดือนก่อนวันที่มีการตกลงเข้าทำรายการ

เนื่องจากบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุน (รวม 12 ไตรมาสล่าสุด) และมีการเข้าทำรายการได้มาซึ่งหุ้นของบริษัท TSB ที่มีผลการดำเนินงานขาดทุน (รวม 12 ไตรมาสล่าสุด) จึงมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามประกาศรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายกรณีพิเศษ กล่าวคือ มีหน้าที่ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทให้เข้าทำรายการแปลงหนี้เป็นทุน
2. เปิดเผยสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับรายการต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามประกาศรายการที่มีนัยสำคัญ
3. ได้รับอนุมัติจากผู้ถือหุ้นให้เข้าทำรายการแปลงหนี้เป็นทุน (ได้รับอนุมัติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยไม่นับส่วนของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย)
4. รายงานความคืบหน้าภายหลังการทำรายการที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ตามประกาศรายการที่มีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ รายการแปลงหนี้เป็นทุนไม่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ ตามประกาศรายการที่เกี่ยวโยงกัน

1.7 แหล่งเงินทุนที่ใช้และแผนการใช้เงิน

เนื่องจากธุรกรรมนี้เป็นการแปลงหนี้เป็นทุนโดยไม่มีการชำระค่าหุ้นเป็นเงินสดหรือทรัพย์สินอื่นใด บริษัทฯ จึงไม่มีการจ่ายเงินสดหรือทรัพย์สินอื่นใด และไม่มีการใช้เงินจากการเข้าทำธุรกรรมดังกล่าว

1.8 ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงิน

ที่ปรึกษาทางการเงินบริษัท ฟินน์คอร์ป แอดไวซอรี่ จำกัด ได้พิจารณาทางเลือกของบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในการจัดการหนี้ค้างชำระของ TSB เป็น 3 แนวทาง ได้แก่

- **ทางเลือกที่ 1: เรียกรถคืนจาก TSB**
- **ทางเลือกที่ 2: ยืดระยะเวลาชำระหนี้ให้กับ TSB**
- **ทางเลือกที่ 3: ปรับโครงสร้างโดยการแปลงหนี้เป็นทุนร่วมกับเจ้าหนี้อื่น**

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาเปรียบเทียบ ข้อดี ข้อเสีย และผลกระทบของแต่ละทางเลือกข้างต้น ดังนี้

	ทางเลือกที่ 1: เรียกรถคืนจาก TSB	**ทางเลือกที่ 2: ยืดระยะเวลาชำระหนี้ให้กับ TSB และ TSB เข้ากระบวนการฟื้นฟูกิจการ**	**ทางเลือกที่ 3: ปรับโครงสร้างโดยการแปลงหนี้เป็นทุนร่วมกับเจ้าหนี้อื่น**
ข้อดี	(1) รักษาสิทธิเรียกร้องในฐานะเจ้าหนี้ (2) สามารถยึดรถคืนได้เพื่อรับคืนผลประโยชน์บางส่วน (3) สิ้นสุดสถานะทางการค้ากับ TSB ซึ่งช่วยเลี่ยงความเสี่ยงในอนาคตที่อาจเกิดขึ้นจากผลประกอบการของ TSB และ (4) EMN ไม่ต้องเสียค่าไฟฟ้าเพิ่มในการให้บริการแก่ TSB	(1) คงสถานะเจ้าหนี้และรักษาสิทธิไม่ให้ขาดอายุความ (2) กลุ่ม EA และ BYD มีโอกาสคุมเสียงข้างมากในที่ประชุมเจ้าหนี้ (3) TSB สามารถเดินรถต่อได้ตามปกติ และ (4) มีการกำกับดูแลแผนงานอย่างเป็นทางการ	(1) กลุ่ม EA เข้าไปมีอำนาจในการกำกับดูแลกิจการ TSB (2) TSB สามารถเดินรถต่อได้ตามปกติ (3) การแปลงหนี้เป็นทุนในครั้งนี้ครอบคลุมการแปลงหนี้ที่ TSB มีกับ BYD ด้วย จึงช่วยลดภาระดอกเบี้ยจ่ายของ TSB ได้อย่างมาก (4) มีโอกาสได้รับผลตอบแทนในฐานะผู้ถือหุ้นหาก TSB สามารถฟื้นตัวได้ รวมถึงโอกาสในการ Exit การลงทุนในหุ้นของ TSB ในอนาคต (5) หาก TSB สามารถพลิกฟื้นกิจการ (Turnaround) ได้สำเร็จ เป็นโอกาสให้กลุ่ม EA ขายรถเพิ่มเติมให้แก่ TSB ในอนาคตหากประมูลงานใหม่ได้ (6) สามารถคงผู้บริหารที่มีประสบการณ์ไว้กับกิจการ และ (7) ส่วนของผู้ถือหุ้นของ TSB จะกลับมาเป็นบวก ทำให้ TSB สามารถเข้าร่วมประกวดราคาหรือรับงานจากหน่วยงานของรัฐได้ตามปกติ
ข้อเสีย	(1) ต้องรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าลูกหนี้ TSB และผลขาดทุนทางอ้อมผ่าน BYD (2) รถ/เรือที่ยึดมาไม่สามารถนำไปใช้งานได้เนื่องจากไม่มีใบอนุญาต และขายต่อได้ยาก ทำให้ต้องด้อยค่ารถ/เรือทั้งจำนวน (3) ไม่ได้รับเงินคืนอยู่ดี เนื่องจาก TSB ไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ (4) อาจถูก TSB ฟ้องร้องกลับเนื่องจากเงื่อนไขสภาพรถที่ส่งมอบ และ (5) หากถูกฟ้องร้องกลับ หรือการเดินรถของ TSB หยุดชะงัก หรือ TSB ล้มละลาย อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของกลุ่ม EA	(1) ใช้เวลานานและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม (2) ยังอาจต้องรับรู้การด้อยค่าจำนวนมากอยู่ดีหาก TSB ไม่สามารถชำระหนี้ได้ (3) อาจกระทบต่อความสามารถในการยื่นประมูลงานของ TSB ในอนาคต และทำให้ TSB เสียโอกาสในการหารายได้ในอนาคต (4) อาจสูญเสียผู้บริหารเดิมที่มีประสบการณ์มาตั้งแต่ต้น และ (5) การที่ TSB ซึ่งเป็นลูกค้ารายใหญ่ของกลุ่ม EA เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ จะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของ EA	(1) กลุ่ม EA จะมีสถานะเป็นผู้ถือหุ้นซึ่งมีสิทธิเรียกร้องด้อยกว่าเจ้าหนี้รายอื่น (2) อาจใช้เวลานานกว่าที่ TSB จะสามารถจ่ายเงินปันผลได้ (3) หาก TSB ยังคงประสบปัญหาด้านการดำเนินงาน กลุ่ม EA ยังคงมีความเสี่ยงที่จะต้องรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจาก TSB ในแต่ละปี และผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน ซึ่งจะกระทบต่องบการเงินของกลุ่ม EA และ (4) มีเงื่อนไขสัญญาต่าง ๆ ที่ต้องตรวจสอบและประเด็นด้านภาษีซึ่งอาจก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

	ทางเลือกที่ 1: เรียกรถคืนจาก TSB	ทางเลือกที่ 2: ยืดระยะเวลาชำระหนี้ให้กับ TSB และ TSB เข้ากระบวนการฟื้นฟูกิจการ	ทางเลือกที่ 3: ปรับโครงสร้างโดยการแปลงหนี้เป็นทุนร่วมกับเจ้าหนี้อื่น
ผลกระทบ	**เสียหายมากที่สุด:** ด้อยค่าลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้นทันที การเดินรถหยุดชะงัก และมีความเสี่ยงที่ TSB จะล้มละลายหรือฟ้องร้องกลับกลุ่ม EA ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของกลุ่ม EA	**เสียหายมาก:** ด้อยค่าลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้นทั้งจำนวน (แต่ยังเดินรถต่อได้) TSB อาจประสบปัญหาด้านการบริหารงานหรือการหารายได้ใหม่ และส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของ EA	**เสียหายน้อยที่สุด:** มีโอกาสต้องรับรู้การด้อยค่าเพิ่มเติมบางส่วน (ไม่ใช่ทั้งจำนวน) และอาจเสียสิทธิในการเรียกร้องหนี้ในฐานะเจ้าหนี้ รวมถึงอาจไม่ได้รับเงินปันผลในอนาคตหาก TSB ไม่มีกำไร

ที่ปรึกษาทางการเงินได้มีความเห็นว่า หากไม่สามารถดำเนินการปรับโครงสร้างฯ ได้สำเร็จ ทางเลือกที่ 1 เรียกรถคืนจาก TSB จะก่อให้เกิดความเสียหายมากที่สุด เนื่องจากต้องรับรู้ด้อยค่าลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้นทันที การเดินรถหยุดชะงัก และมีความเสี่ยงที่ TSB จะล้มละลายหรือฟ้องร้องกลับกลุ่ม EA ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของกลุ่ม EA ส่วนทางเลือกที่ 2 ยืดระยะเวลาชำระหนี้ จะก่อให้เกิดความเสียหายมาก เนื่องจากต้องรับรู้ด้อยค่าลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้นทั้งจำนวน แม้ TSB จะยังเดินรถต่อได้ แต่ TSB อาจประสบปัญหาด้านการบริหารงานหรือการหารายได้ใหม่ และส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของกลุ่ม EA ในขณะที่ทางเลือกที่ 3 ปรับโครงสร้างโดยการแปลงหนี้เป็นทุน จะก่อให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุดและเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ มากที่สุดเมื่อเทียบกับทางเลือกอื่น ๆ แม้กลุ่ม EA จะมีโอกาสต้องรับรู้การด้อยค่าเพิ่มเติมบางส่วน และอาจเสียสิทธิในการเรียกร้องหนี้ในฐานะเจ้าหนี้ รวมถึงอาจไม่ได้รับเงินปันผลในอนาคตหาก TSB ไม่มีกำไร

นอกจากนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาผลการดำเนินงานตามงบการเงินรวมของ TSB ย้อนหลัง 3 ปี ดังนี้

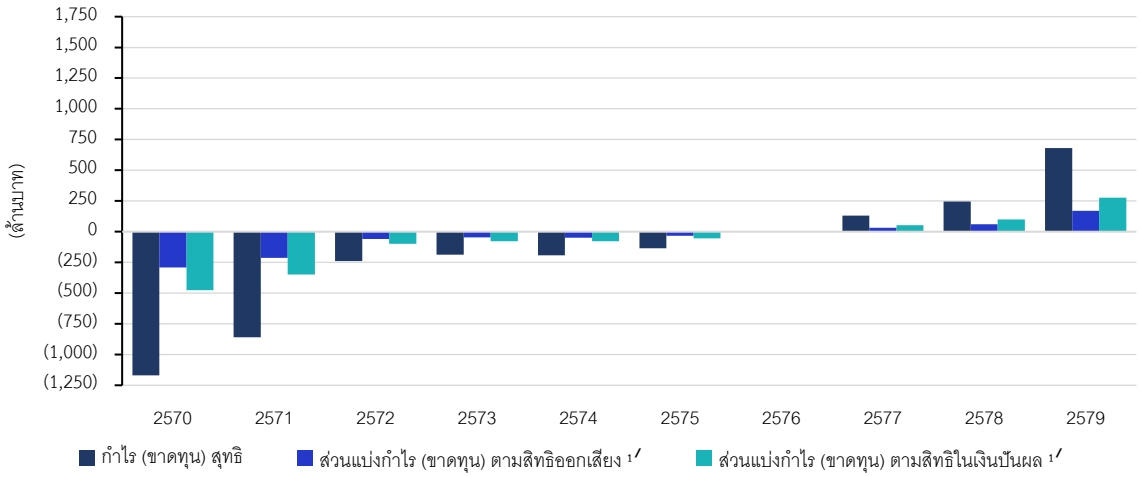
(หน่วย: ล้านบาท)	2566	2567	2568
รวมรายได้	1,539.24	2,204.68	2,447.81
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	(1,296.03)	(1,391.73)	(1,219.72)
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(1,420.34)	(3,906.03)	(4,168.11)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(2,397.03)	(5,103.04)	(5,375.88)

(หน่วย: ร้อยละ)	2566	2567	2568
อัตรากำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	(84.20%)	(63.13%)	(49.83%)
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(92.28%)	(177.17%)	(170.28%)
อัตรากำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(155.73%)	(231.46%)	(219.62%)

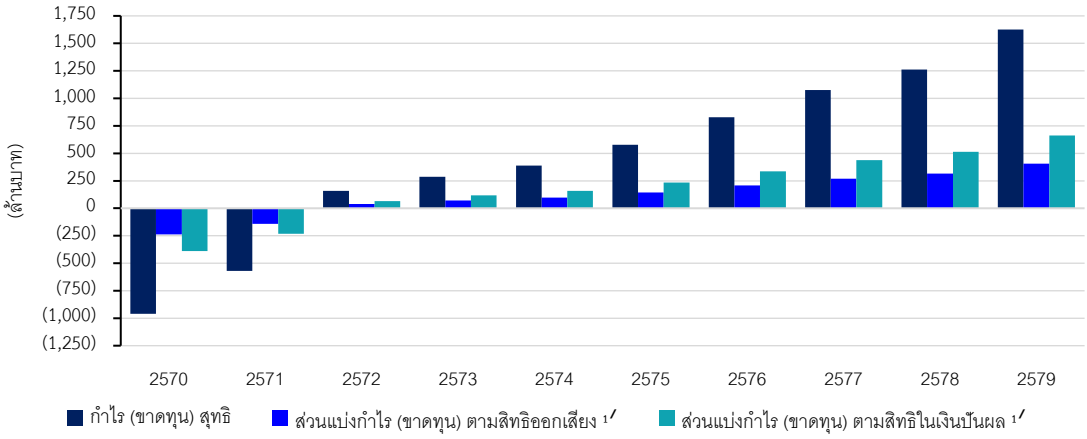
จากตารางข้างต้น ที่ปรึกษาทางการเงินพบว่า TSB มีรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการขยายจำนวนรถโดยสารและเส้นทางเดินรถ อย่างไรก็ตาม ต้นทุนการให้บริการยังคงสูงกว่ารายได้ในทุกปี ส่งผลให้ TSB มีผลขาดทุนขั้นต้นตลอดช่วงที่ผ่านมา นอกจากนี้ ผลการดำเนินงานของ TSB ยังได้รับแรงกดดันจากต้นทุนทางการเงินในระดับสูง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นดอกเบี้ยเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยตามสัญญาเช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้า

ภายหลังการเข้าทำรายการ ภาระต้นทุนทางการเงินของ TSB จะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการแปลงหนี้เป็นทุนในครั้งนี้ครอบคลุมหนี้เงินกู้ยืมที่ TSB มีต่อ BYD ด้วย ซึ่งจะช่วยบรรเทาผลขาดทุนสุทธิของ TSB ได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาทางการเงินมีความเห็นว่าการพลิกฟื้นกิจการของ TSB ยังมีความท้าทายสูง โดยประมาณการของที่ปรึกษาทางการเงินชี้ว่า TSB อาจยังคงมีผลขาดทุนภายหลังการเข้าทำรายการ กลุ่ม EA ในฐานะผู้ถือหุ้นของ TSB จึงอาจต้องรับรู้ส่วนแบ่งผลขาดทุนจาก TSB โดยประมาณการภายหลังการเข้าทำรายการสามารถสรุปได้ดังนี้

ประมาณการส่วนแบ่งผลขาดทุนจาก TSB กรณีฐาน (Base Case)



ประมาณการส่วนแบ่งผลขาดทุนจาก TSB กรณีแผนธุรกิจของผู้บริหาร (Management Case)



หมายเหตุ: 1/ การรับรู้ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนใน TSB ขึ้นอยู่กับสิทธิและเงื่อนไขของหุ้นบุริมสิทธิตามสัญญาฉบับสมบูรณ์และข้อบังคับของ TSB รวมถึงดุลยพินิจของผู้สอบบัญชีของกลุ่ม EA เป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเห็นภาพผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ที่ปรึกษาทางการเงินได้จำลองการคำนวณส่วนแบ่งผลกำไร (ขาดทุน) ของกลุ่ม EA ไว้ 2 กรณี ได้แก่ (1) กรณีคำนวณตามสัดส่วนสิทธิออกเสียงของกลุ่ม EA ภายหลังการเข้าทำรายการที่ร้อยละ 24.92 และ (2) กรณีคำนวณตามสัดส่วนสิทธิในการได้รับเงินปันผลของกลุ่ม EA ที่ร้อยละ 40.69 ภายหลังการเข้าทำรายการ ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีของกลุ่ม EA อาจพิจารณาใช้เกณฑ์อื่นนอกเหนือจากที่กล่าวไว้ข้างต้นได้ ส่งผลให้ส่วนแบ่งผลขาดทุนที่กลุ่ม EA ต้องรับรู้จริงอาจแตกต่างจากประมาณการนี้

เมื่อพิจารณาส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินเฉพาะกิจการของ TSB และบริษัทย่อยของ TSB พบว่ามีผลขาดทุนสะสมในระดับสูง ซึ่ง ณ สิ้นปี 2568 TSB มีขาดทุนสะสมในงบการเงินเฉพาะกิจการติดลบ 5,577.86 ล้านบาท และบริษัทย่อยของ TSB ส่วนใหญ่ก็มีขาดทุนสะสมเช่นกัน ดังนั้น ภายหลังการเข้าทำรายการ TSB อาจต้องใช้ระยะเวลาพอสมควรในการสร้างผลกำไรเพื่อล้างขาดทุนสะสม ก่อนที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่กลุ่ม EA ได้

อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาทางการเงินได้สรุปความเสี่ยงที่สำคัญต่อการเข้าทำรายการไว้ดังนี้

1. ความเสี่ยงจากการพึ่งพาผู้บริหารชุดปัจจุบันของ TSB

ภายหลังการเข้าทำรายการ TSB จะยังคงบริหารงานโดยผู้บริหารชุดเดิม ซึ่งมีประสบการณ์และความเข้าใจในธุรกิจเดินรถโดยสารประจำทาง ตลอดจนความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การคงผู้บริหารชุดเดิมไว้จึงช่วยให้การดำเนินงานของ TSB เป็นไปอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ภายใต้การบริหารของผู้บริหารชุดดังกล่าว TSB ประสบผลขาดทุนต่อเนื่องมาโดยตลอด ประกอบกับภายหลังการเข้าทำรายการ กลุ่ม EA จะมีสิทธิออกเสียงใน TSB เพียงร้อยละ 24.92 ขณะที่ผู้บริหารยังคงมีอำนาจในการตัดสินใจเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจประจำวันทั้งหมด ความสำเร็จของการพลิกฟื้นกิจการจึงขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้บริหารชุดปัจจุบันเป็นหลัก

2. ความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานของ TSB

เนื่องจาก TSB มีผลขาดทุนขั้นต้นและขาดทุนสุทธิต่อเนื่องมาโดยตลอด การพลิกฟื้นกิจการให้กลับมามีกำไรจึงขึ้นอยู่กับความสำเร็จของแผนงานที่ฝ่ายบริหารของ TSB วางไว้เป็นสำคัญ ทั้งการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร การปรับปรุงเส้นทางเดินรถ การควบคุมต้นทุน และการได้รับงานใหม่ หากฝ่ายบริหารไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผน TSB อาจยังคงมีผลขาดทุนต่อเนื่องในอนาคต

3. ความเสี่ยงจากการรับรู้ผลขาดทุนในงบการเงินของกลุ่ม EA

ภายหลังการเข้าทำรายการ กลุ่ม EA อาจต้องรับรู้ส่วนแบ่งผลขาดทุนจากผลการดำเนินงานของ TSB ซึ่งจะกระทบต่อผลการดำเนินงานและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่ม EA นอกจากนี้ หากผลการดำเนินงานของ TSB ไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ กลุ่ม EA อาจต้องรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนใน TSB เพิ่มเติมในอนาคต

4. ความเสี่ยงที่กลุ่ม EA อาจไม่ได้รับเงินปันผล

TSB จะจ่ายเงินปันผลได้ต่อเมื่อมีกำไรสุทธิและล้างขาดทุนสะสมในงบการเงินเฉพาะกิจการได้หมดแล้ว ซึ่ง ณ สิ้นปี 2568 TSB มีขาดทุนสะสมในงบการเงินเฉพาะกิจการติดลบ 5,577.86 ล้านบาท และบริษัทย่อยของ TSB ส่วนใหญ่ก็มีขาดทุนสะสมเช่นกัน ดังนั้น ผลตอบแทนในรูปเงินปันผลของกลุ่ม EA จึงขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการพลิกฟื้นกิจการของ TSB และอาจต้องใช้ระยะเวลานานกว่าที่กลุ่ม EA จะได้รับเงินปันผล

ทั้งนี้ เนื่องจากการเข้าทำรายการในครั้งนี้ส่งผลกระทบต่องบการเงินของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ หากไม่สามารถบรรลุเงื่อนไขที่ได้มีการเจรจาต่อรองทั้งหมด ที่ปรึกษาทางการเงินจึงมีความเห็นว่าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทควรมีมติให้นำเสนอการเข้าทำรายการในครั้งนี้ให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาการเข้าทำรายการในครั้งนี้ โดยเปิดเผยข้อมูลและผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับผู้ถือหุ้นเพื่อประกอบการตัดสินใจในที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

1.9 สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่เกี่ยวข้องที่สำคัญ

สรุปสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น เรื่องการปรับโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทุนของบริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด และบริษัทในกลุ่ม ระหว่างบริษัทฯ เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ TSB และคุณกุลพรภัสร์ ฉบับลงวันที่ 30 ตุลาคม 2569 ("**บันทึกความเข้าใจฯ**") ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ ทั้งนี้ รายละเอียดของสาระสำคัญและเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจฯ และสัญญาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะจัดทำและลงนามโดยคู่สัญญาต่อไป

1.	**วัตถุประสงค์และเป้าหมายร่วมกันของการปรับโครงสร้างฯ**	1.1. คู่สัญญาทุกฝ่ายมุ่งหมายที่จะสนับสนุนการฟื้นฟูและการเติบโตของ TSB และบริษัทในกลุ่มในระยะยาว จึงได้ตกลงเข้าร่วมเป็นคู่สัญญาของบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้ และประสงค์จะร่วมกันเจรจาและดำเนินการโดยสุจริตใจ (good faith) เพื่อกำหนดและผลักดันแนวทางการปรับโครงสร้างหนี้ โครงสร้างทุน สิทธิ และความสัมพันธ์ทางธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการบริหารจัดการข้อเรียกร้อง สิทธิ ภาระผูกพัน และประเด็นต่าง ๆ ที่อาจมีระหว่างคู่สัญญา บริษัทในเครือและบุคคลที่เกี่ยวข้องของแต่ละฝ่าย ภายใต้หลักการที่กำหนดไว้ในบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้ โดยคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะรับผิดชอบในการดำเนินการให้บริษัทในเครือและบุคคลที่เกี่ยวข้องของตน รวมถึงบริษัทที่มีรายชื่อตามที่ระบุไว้ด้านล่างนี้ เข้าร่วมการเจรจา ลงนามในเอกสาร และดำเนินการต่าง ๆ ที่จำเป็น เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามบันทึกความเข้าใจฯ นี้ กลุ่มบริษัท EA (“**กลุ่ม EA**”) รวมถึงบริษัท ดังนี้ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) / บริษัท ไมน์ โมบิลิตี รีเสิร์ช จำกัด บริษัท เปย์ป๊อป จำกัด / บริษัท เน็กซ์ พอยท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท พลังงานมหานคร จำกัด / บริษัท อีเอ โมบิลิตี โฮลดิง จำกัด กลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ("**กลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้**") รวมถึงบริษัท ดังนี้ และ บริษัทหลักทรัพย์ บีวายดีเอช จำกัด (มหาชน) / บริษัท เอช อินคอร์ปอเรชั่น จำกัด กลุ่มบริษัท TSB (“**กลุ่ม TSB**”) รวมถึงบริษัท ดังนี้ บริษัท อำไพรุ่งโรจน์ จำกัด / บริษัท บี.บี.ริช (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท บางกอกยูเนียนเซอร์วิส 524 จำกัด / บริษัท ไบรท์ สตาร์ซัพพลาย (1999) จำกัด บริษัท ชัยกรการเดินรถ จำกัด / บริษัท เจริญบัส จำกัด

		บริษัท เอ็กซา โลจิสติก จำกัด บริษัท แกรนด์ซิตี้บัส จำกัด บริษัท หลีกภัยขนส่ง จำกัด บริษัท มหาชนยานยนต์ จำกัด บริษัท ราชาโร้ด จำกัด บริษัท รวีโชค จำกัด บริษัท สาย 25 ร่วมใจ จำกัด บริษัท สมาร์ทบัส จำกัด บริษัท สันติมิตรขนส่ง จำกัด บริษัท เศวกฉัตร จำกัด บริษัท ต.มานิตย์ การเดินรถ จำกัด บริษัท ธรรมนัส ทรานสปอร์ต จำกัด บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด บริษัท ไทย สมายล์ โบ้ท จำกัด บริษัท เจ้าพระยา ริเวอร์ ไลน์ จำกัด 1.2. คู่สัญญาทุกฝ่ายรับทราบว่าคุณภาพและคุณสมบัติของรถโดยสารไฟฟ้าและเรือโดยสารไฟฟ้าอันเป็นทรัพย์สินหลักในการประกอบกิจการของ TSB และบริษัทในกลุ่ม TSB เป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อเสถียรภาพ ความสำเร็จ การเติบโตของธุรกิจในอนาคต และความสามารถของ TSB ในการบริหารจัดการภาระหนี้ โดยกลุ่ม EA ตกลงจะให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนอย่างเต็มที่ในการซ่อมแซมปรับปรุงและแก้ไขปัญหาที่เกิดจากรถโดยสารไฟฟ้าและเรือโดยสารไฟฟ้าที่กลุ่ม EA ส่งมอบให้แก่ TSB หรือบริษัทในกลุ่ม TSB เพื่อให้อยู่ในสภาพเหมาะสมแก่การใช้งานและเป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 1.3. คู่สัญญาทุกฝ่ายตกลงให้คุณกุลพรภัสร์ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และเป็นผู้นำในการบริหารจัดการ TSB รวมถึงมีอำนาจในการตัดสินใจและดำเนินการเกี่ยวกับการแต่งตั้งหรือกำหนดโครงสร้างและผู้บริหาร และการดำเนินธุรกิจปกติ (day-to-day operations) ทั้งหมดของ TSB ทั้งนี้ เมื่อกลุ่ม EA และกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้เข้าเป็นผู้ถือหุ้นของ TSB ให้กลุ่ม EA และกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้มีสิทธิในการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อตรวจสอบการดำเนินงานของ TSB ในฐานะผู้ถือหุ้นตามขอบเขตที่คู่สัญญาตกลงกัน
2.	**ธุรกรรมหลักที่จะเกิดขึ้นในการปรับโครงสร้างฯ โดยสังเขป**	2.1 คู่สัญญาทุกฝ่ายจะร่วมกันพิจารณาแนวทางการปรับโครงสร้างฯ โดยคำนึงถึงข้อเรียกร้อง สิทธิ ภาระผูกพัน และประเด็นต่าง ๆ ที่อาจมีระหว่างคู่สัญญา บริษัทในเครือและบุคคลที่เกี่ยวข้องของแต่ละฝ่าย และจะดำเนินการให้กลุ่ม EA เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ และกลุ่ม TSB ลงนามในสัญญาปรับโครงสร้างหนี้ตามข้อกำหนดที่จะร่วมกันตกลงต่อไป 2.2 แต่ละกลุ่มจะดำเนินการโอนหนี้/ความเป็นเจ้าหนี้ในกลุ่มของตนเพื่อให้สอดคล้องกับแผนการปรับโครงสร้างหนี้ (ถ้ามี) 2.3 คุณกุลพรภัสร์จะถือหุ้น 100% ใน TSB

		2.4 TSB จะจัดตั้ง Holding Company เป็นบริษัทจำกัดไทย ("TSB-Holding") โดย TSB จะนำหุ้นทั้งหมดที่ตนถือในบริษัทลูกของตนทั้งหมดมาชำระเป็นค่าหุ้นของ TSB-Holding ตอนจัดตั้ง TSB-Holding ดังนั้น โครงสร้างของกลุ่ม TSB ภายหลังจากการจัดตั้ง TSB-Holding สำเร็จ จะเป็นดังนี้ (1) TSB ถือหุ้น 100% ใน TSB-Holding (2) TSB-Holding ถือหุ้นในบริษัทลูกของ TSB ตามสัดส่วนที่ TSB ถือหุ้นในบริษัทลูกในปัจจุบัน หมายเหตุ: ปัจจุบัน TSB เป็นบริษัทจำกัดที่ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งสาธารณะและยังคงดำเนินธุรกิจภายใต้ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้อง สำหรับการจัดตั้ง TSB-Holding มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่ม TSB โดยให้ TSB-Holding ซึ่งมีสถานะเป็นบริษัทจำกัดเข้าถือหุ้นในบริษัทในเครือแทน TSB ภายหลังจาก TSB แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด 2.5 TSB จะแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อรองรับการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนปรับโครงสร้างหนี้ โดยดำเนินการแปรสภาพตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดในพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 2.6 TSB จะเพิ่มทุนโดยการออกหุ้นบุริมสิทธิและจัดสรรให้แก่กลุ่ม EA และกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ โดยผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดมีสิทธิได้รับเงินปันผลก่อนผู้ถือหุ้นสามัญรวมกันเท่ากับร้อยละ 80 ของเงินปันผลทั้งหมด และส่วนที่เหลือให้จัดสรรแก่ผู้ถือหุ้นสามัญ (โดยผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิไม่มีสิทธิเข้าร่วมรับเงินปันผลส่วนที่เหลือดังกล่าวอีก) ทั้งนี้ สิทธิของผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิแต่ละรายให้เป็นไปตามสัดส่วนหุ้นบุริมสิทธิที่ถือ 2.7 กรณี TSB เข้าสู่กระบวนการเลิกบริษัท ชำระบัญชี หรือ ดำเนินการนำหุ้นของ TSB เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เพื่อเสนอขายหุ้นต่อประชาชนเป็นครั้งแรก ให้กลุ่ม EA และกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ในฐานะผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิดังนี้ (1) ขอแปรสภาพหุ้นบุริมสิทธิเป็นหุ้นสามัญในอัตราหุ้นบุริมสิทธิ 1 หุ้น ต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น (2) เรียกให้คุณกุลพรภัสร์ขายหุ้นสามัญ (Call Option) ที่คุณกุลพรภัสร์ถืออยู่ใน TSB จำนวนเทียบเท่าร้อยละ 31 ของหุ้นทั้งหมดของ TSB ณ วันที่ปรับโครงสร้างฯ สำเร็จในราคาต้นทุนที่ได้มา ทั้งนี้ ในกรณีการนำหุ้นของ TSB เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เพื่อเสนอขายหุ้นต่อประชาชนเป็นครั้งแรก การใช้สิทธิตามข้อ (1) และ/หรือ (2) ข้างบน จะทำได้ต่อเมื่อไม่เป็นเหตุให้ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งของ TSB และบริษัทในกลุ่ม TSB ถูกเพิกถอน พักใช้ แก้ไขเพิ่มเติม หรือกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมในสาระสำคัญ และต้องลดผลกระทบต่อความต่อเนื่องในการประกอบธุรกิจ การดำเนินกิจการ และสถานะของใบอนุญาตของ TSB และบริษัทในกลุ่ม TSB ให้น้อยที่สุด โดยไม่ก่อให้เกิดภาระแก่คุณกุลพรภัสร์เกินสมควร

		2.8 กลุ่ม EA และ กลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ จะชำระค่าหุ้นบุริมสิทธิโดย (1) กลุ่ม EA • ชำระค่าหุ้นบุริมสิทธินั้นด้วยโครงการแปลงหนี้เป็นทุนตามมาตรา 54/1 พ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัด หรือ • ชำระค่าหุ้นด้วยเงินสด (และหมุนเวียนเงินสดเพื่อตัดชำระหนี้เงินกู้) หรือ • ชำระค่าหุ้นด้วยทรัพย์สินอย่างอื่นนอกจากเงินสด (รถโดยสารไฟฟ้า และ/หรือ เรือโดยสารไฟฟ้า) ตามเงื่อนไขและจำนวนที่จะได้ตกลงกัน (2) กลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ • ชำระค่าหุ้นบุริมสิทธินั้นด้วยโครงการแปลงหนี้เป็นทุนตามมาตรา 54/1 พ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัด หรือ • ชำระค่าหุ้นด้วยเงินสด (และหมุนเวียนเงินสดเพื่อตัดชำระหนี้เงินกู้) หรือ • ชำระค่าหุ้นด้วยทรัพย์สินอย่างอื่นนอกจากเงินสด ตามเงื่อนไขและจำนวนที่จะได้ตกลงกัน 2.9 คุณกุลพรภัสร์ กลุ่ม EA และกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ในฐานะผู้ถือหุ้นของ TSB จะเข้าลงนามสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นเพื่อกำหนดวิธีการกำกับดูแลกิจการของ TSB รวมถึงเรื่องอื่นๆ ระหว่างคู่สัญญา 2.10 ภายหลังที่ TSB ได้เพิ่มทุนและออกหุ้นบุริมสิทธิสำเร็จ สัดส่วนการถือหุ้นใน TSB จะเป็นดังนี้ (1) หุ้นสามัญจำนวน 51% จะถือโดยคุณกุลพรภัสร์ (2) หุ้นบุริมสิทธิจำนวน 25%[1] จะถือโดยกลุ่ม EA (3) หุ้นบุริมสิทธิจำนวน 24%[1] จะถือโดยกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ 2.11 คู่สัญญาทุกฝ่ายจะร่วมกันเจรจาเพื่อเข้าทำสัญญาปรับโครงสร้างหนี้ สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น และสัญญาหรือเอกสารอื่นใดที่เกี่ยวข้อง (รวมเรียกว่า “**สัญญาฉบับสมบูรณ์**”) ตามกรอบความเข้าใจในบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้ต่อไป ทั้งนี้ คู่สัญญาทุกฝ่ายมุ่งหมายให้การแปลงหนี้เป็นทุนและการจดทะเบียนเพิ่มทุนของ TSB ตามข้อ 2 นี้ ดำเนินการแล้วเสร็จภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2569 เพื่อให้ TSB มีส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นบวก และสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมั่นคงและมีผลประกอบการที่ดีในระยะยาว
3.	**การขออนุมัติ ขออนุญาตที่จำเป็น และเงื่อนไขในการดำเนินการปรับโครงสร้างฯ**	3.1 คู่สัญญาทุกฝ่ายรับทราบว่า การดำเนินการปรับโครงสร้างฯ อาจอยู่ภายใต้การได้รับอนุมัติ การให้ความยินยอม การแจ้ง หรือการอนุญาตใด ๆ ที่จำเป็นจากคณะกรรมการบริษัท ที่ประชุมผู้ถือหุ้น หน่วยงานราชการ หน่วยงานกำกับดูแล หรือบุคคลภายนอกอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะดำเนินการหรือให้ความร่วมมือในการดำเนินการดังกล่าวตามที่จำเป็นและเหมาะสม

4.	**ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่ง**	4.1 ก่อนดำเนินธุรกรรมในแต่ละขั้นตอน คู่สัญญาที่เกี่ยวข้องจะต้องตรวจสอบและยืนยันให้เป็นที่พอใจว่า การแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นของ TSB อันเป็นผลจากธุรกรรมดังกล่าว จะไม่เป็นการฝ่าฝืนหรือขัดต่อกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อกำหนด เงื่อนไข หรือข้อจำกัดใด ๆ ที่ใช้บังคับกับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งของ TSB และบริษัทในกลุ่ม TSB และจะไม่เป็นเหตุให้ใบอนุญาตดังกล่าวถูกเพิกถอน พักใช้ แก้ไขเพิ่มเติม หรือกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมในสาระสำคัญ และต้องลดผลกระทบต่อความต่อเนื่องในการประกอบธุรกิจ การดำเนินกิจการ และสถานะของใบอนุญาตของ TSB และบริษัทในกลุ่ม TSB ให้น้อยที่สุด 4.2 คู่สัญญาทุกฝ่ายตกลงจะร่วมกันพิจารณากำหนดขอบเขตคำรับรองและรับประกันเกี่ยวกับใบอนุญาตของ TSB และบริษัทในกลุ่ม TSB ในสัญญาฉบับสมบูรณ์ที่จะได้จัดทำระหว่างกัน โดยต้องคำนึงถึงหน้าที่ ความรับผิดชอบ และการควบคุมของแต่ละฝ่ายในช่วงเวลาที่เกี่ยวข้องเป็นสำคัญ ทั้งนี้ TSB กรรมการ และผู้ถือหุ้นของ TSB จะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำหรือการละเว้นใดที่อยู่ในความรับผิดชอบของกลุ่ม EA ก่อนการโอนกิจการฯ หรือการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องจากกลุ่ม EA มายัง TSB และบริษัทในกลุ่ม TSB
5.	**สิทธิของผู้ถือหุ้น**	5.1 <u>สิทธิออกเสียง</u>: ให้ผู้ถือหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิออกเสียง 1 หุ้นต่อ 1 เสียง 5.2 <u>องค์ประกอบคณะกรรมการ</u>: กรรมการของ TSB จะประกอบไปด้วยกรรมการทั้งหมด 7 คน ดังนี้ (1) กรรมการ 1 คน ได้รับการแต่งตั้งโดยการเสนอชื่อจากคุณกุลพรภัสร์ (2) กรรมการ 2 คนได้รับการแต่งตั้งโดยการเสนอชื่อจากกลุ่ม EA (3) กรรมการ 2 คนได้รับการแต่งตั้งโดยการเสนอชื่อจากกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ (4) กรรมการที่เป็นอิสระ 2 คน โดย 1 คนได้รับการเสนอชื่อจากคุณกุลพรภัสร์ และอีก 1 คนได้รับการเสนอชื่อจากกลุ่ม EA และกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ การแต่งตั้งและถอดถอนกรรมการอื่นทั้ง 2 คนดังกล่าวจะต้องได้รับความยินยอมจากคุณกุลพรภัสร์ กลุ่ม EA และกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ กรณี (1) – (3) ให้แต่ละฝ่ายมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการเสนอชื่อ แต่งตั้ง และถอดถอนกรรมการของ TSB ที่ฝ่ายตนมีสิทธิแต่งตั้ง 5.3 <u>กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม</u>: กรรมการผู้มีอำนาจลงนามของ TSB ได้แก่ คุณกุลพรภัสร์ ลงชื่อร่วมกันกับกรรมการอีก 1 ท่าน ที่ได้รับการแต่งตั้งโดยกลุ่ม EA หรือกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ รวมเป็น 2 ท่าน พร้อมประทับตราสำคัญของบริษัท ทั้งนี้ การลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทในเรื่องใดที่เป็นเรื่องที่ต้องได้รับความยินยอมก่อน (Reserved Matters) จะกระทำได้ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน Reserved Matters แล้ว 5.4 <u>การอนุมัติ</u>: การบริหารงานและกิจการของบริษัทในเรื่องที่ต้องพิจารณาโดยที่ประชุมคณะกรรมการหรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น แล้วแต่กรณี ให้เป็นไปตามเสียงข้างมากหรือตามที่กฎหมายกำหนด เว้นแต่ในบางเรื่องที่กำหนดให้ต้องได้รับความเห็นชอบจากคุณกุลพรภัสร์ และ/หรือ กลุ่ม EA และ/หรือกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ คู่สัญญาจะตก

		ลงในรายละเอียดเรื่องที่ต้องได้รับความยินยอมก่อน (Reserved Matters) ต่อไปในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น 5.5 <u>การจำหน่ายหรือโอนหุ้น</u>: คู่สัญญาแต่ละฝ่ายตกลงว่าจะไม่โอน จำหน่าย จ่าย โอน หรือกระทำการใด ๆ อันมีผลเป็นการโอนหุ้นที่ถืออยู่ใน TSB ให้แก่ผู้ถือหุ้นฝ่ายอื่น หรือบุคคลใด (ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม) เว้นแต่ (ก) จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก EA เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ และคุณกุลพรภัสร์ หรือ (ข) เป็นการโอนหุ้นให้แก่บริษัทในกลุ่ม (Affiliate) ของผู้โอนที่ผู้โอนมีอำนาจควบคุมอยู่โดยตรงหรือโดยอ้อม โดยมิใช่การจำหน่ายหรือโอนเพื่อการค้า (trade sale) และต้องไม่กระทบคุณสมบัติของ TSB และบริษัทลูกของ TSB ในการถือใบอนุญาตต่างๆ ทั้งนี้ ในกรณี (ก) หรือ (ข) ดังกล่าว ผู้โอนจะต้องแจ้งให้คู่สัญญาฝ่ายอื่นทราบเป็นหนังสือเป็นการล่วงหน้า หากคู่สัญญาทุกฝ่ายยินยอมให้มีการขายหุ้นใน TSB ให้แก่บุคคลภายนอก ผู้โอนจะต้องจัดให้ผู้รับโอนเข้าร่วมและผูกพันตามเงื่อนไข ข้อจำกัด ภาระผูกพัน และข้อตกลงต่าง ๆ ภายใต้บันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้ (เท่าที่เกี่ยวข้อง) และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้างฯ ในลักษณะเดียวกับผู้โอนด้วย 5.6 <u>การแก้ไขกรณี Deadlock</u>: กรณีไม่สามารถหาข้อตกลงเรื่องใดได้ระหว่างคู่สัญญาให้ประชุมหาทางออกและข้อยุติภายใน 30 วัน หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวแล้วไม่สามารถหาข้อยุติได้ ให้ EA และเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ มีสิทธิใช้ Call Option หรือให้คุณกุลพรภัสร์มีสิทธิใช้ Put Option (แล้วแต่กรณี) เพื่อซื้อหรือขายหุ้นสามัญที่คุณกุลพรภัสร์ถืออยู่ใน TSB โดยกำหนดให้หุ้นสามัญจำนวนเทียบเท่าร้อยละ 31 ของหุ้นทั้งหมดของ TSB ณ วันที่ปรับโครงสร้างฯ สำเร็จ ซื้อขายในราคาต้นทุนที่ได้มา และหุ้นสามัญจำนวนเทียบเท่าร้อยละ 20 ของหุ้นทั้งหมดของ TSB ณ วันที่ปรับโครงสร้างฯ สำเร็จ ซื้อขายในราคาตามมูลค่าตลาด (Market Value) ทั้งนี้ มูลค่าตลาด (Market Value) ให้ประเมินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ 2 ราย ซึ่งกลุ่ม EA และกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ ร่วมกันแต่งตั้ง 1 ราย และคุณกุลพรภัสร์แต่งตั้ง 1 ราย และในกรณีที่ผลการประเมินของที่ปรึกษาทางการเงินทั้ง 2 รายแตกต่างกัน ให้ใช้ค่าเฉลี่ยของผลการประเมินดังกล่าว <u>กรณี Non-Good Faith Deadlock:</u> หากคู่สัญญาฝ่ายใดกระทำหรืองดเว้นกระทำการใดโดยไม่สุจริต โดยมีเจตนาเพื่อให้เกิดกรณีที่ไม่สามารถตกลงกันได้ (Bad Actor) คู่สัญญาฝ่ายนั้นจะไม่มีสิทธิใช้ Call Option หรือ Put Option ตามข้อนี้ และให้ปรับราคาซื้อขายหุ้นส่วนที่ซื้อขายตามมูลค่าตลาด (Market Value) ดังนี้ (ก) กรณีผู้ขายเป็น Bad Actor ให้ปรับลดราคาซื้อขายลงร้อยละ 30 ของมูลค่าตลาด และ (ข) กรณีผู้ซื้อเป็น Bad Actor ให้ปรับเพิ่มราคาซื้อขายขึ้นร้อยละ 30 ของมูลค่าตลาด

		ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการใช้สิทธิที่เกี่ยวข้องกับ กรณี Deadlock ดังกล่าวข้างต้นให้เป็นไปตามที่คู่สัญญาจะตกลงกันต่อไป
6.	**ค่าตอบแทนของคุณกุลพรภัสร์ในฐานะ CEO และการห้ามค้าแข่ง**	6.1 คุณกุลพรภัสร์ในฐานะ CEO ต้องได้รับผลประโยชน์ตอบแทนไม่น้อยกว่าสิทธิประโยชน์ที่คุณกุลพรภัสร์ได้รับอยู่ในปัจจุบัน 6.2 ในระหว่างที่คุณกุลพรภัสร์ดำรงตำแหน่ง CEO ของ TSB คุณกุลพรภัสร์ตกลงว่าจะไม่ประกอบธุรกิจที่มีลักษณะเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับธุรกิจหลักของ TSB ที่ประกอบกิจการอยู่ ณ วันที่ทำบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้
7.	**การรักษาความลับ**	7.1 คู่สัญญาทุกฝ่ายตกลงที่จะเก็บรักษาเงื่อนไขและข้อตกลงของบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้ไว้เป็นความลับและจะไม่เปิดเผยต่อผู้ใด เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากคู่สัญญาทุกฝ่ายเป็นลายลักษณ์อักษร หรือมีกฎหมายบังคับให้ต้องเปิดเผย หรือเป็นการเปิดเผยเท่าที่จำเป็นและเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการหรือการปฏิบัติหน้าที่ตามบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้เท่านั้น ทั้งนี้ บทบัญญัติของข้อนี้จะยังคงมีผลใช้บังคับหลังการสิ้นสุดของบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้
8.	**การสงวนสิทธิ**	8.1 คู่สัญญาทุกฝ่ายตกลงว่าบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดกรอบการเจรจาและหลักการเบื้องต้นในการปรับโครงสร้างฯ เท่านั้น และมิให้ถือเป็นหลักฐานแห่งการรับสภาพหนี้ การยอมรับความรับผิด การยอมรับความถูกต้องของข้อเท็จจริง ข้อกล่าวอ้าง หรือสิทธิเรียกร้องใด ๆ ของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด อีกทั้งมิให้มีผลเป็นการสละ ตัดทอน กระทบ หรือจำกัดสิทธิ ข้อต่อสู้ หรือข้อเรียกร้องใด ๆ ที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายมีอยู่ตามกฎหมาย สัญญา หรือหลักกฎหมายอื่นใด โดยคู่สัญญาแต่ละฝ่ายยังคงสงวนสิทธิทั้งปวงไว้โดยสมบูรณ์
9.	**กฎหมายที่ใช้บังคับ**	9.1 ให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้และการตีความตามกฎหมายไทย
10.	**ความมีผลผูกพันทางกฎหมาย**	10.1 คู่สัญญาตกลงและรับทราบว่า บันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดกรอบการเจรจาและความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างฯ และไม่มีผลผูกพันหรือบังคับใช้ตามกฎหมาย เว้นแต่ข้อ 7 (การรักษาความลับ) ข้อ 8 (การสงวนสิทธิ) ข้อ 9 (กฎหมายที่ใช้บังคับ) ข้อ 10 (ความมีผลผูกพันทางกฎหมาย) และข้อ 11 (การยกเลิกบันทึกความเข้าใจฯ) ซึ่งคู่สัญญาทุกฝ่ายตกลงให้มีผลผูกพันและบังคับใช้ได้ตามกฎหมายนับแต่วันที่ของบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้
11.	**การยกเลิกบันทึกความเข้าใจฯ**	11.1 เว้นแต่คู่สัญญาทุกฝ่ายจะตกลงกันเป็นอย่างอื่นเป็นลายลักษณ์อักษรในภายหลัง ให้บันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้ยกเลิก เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้ 1) มีการลงนามในสัญญาปรับโครงสร้างหนี้โดยคู่สัญญาทุกฝ่าย และ/หรือ บุคคลที่เกี่ยวข้อง 2) คู่สัญญาทุกฝ่ายตกลงร่วมกันเป็นลายลักษณ์อักษรให้ยกเลิกบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้ 3) คู่สัญญา และ/หรือ บุคคลที่เกี่ยวข้องไม่สามารถลงนามในสัญญาปรับโครงสร้างหนี้ภายใน 31 ธันวาคม 2569

		4) การขออนุมัติ หรือขออนุญาตที่จำเป็น ตามข้อ 3 ไม่สำเร็จภายใน 31 ธันวาคม 2569 ทั้งนี้ การสิ้นสุดหรือการเลิกบันทึกความเข้าใจฯ ฉบับนี้ ตามข้อ 11 จะไม่กระทบต่อการบังคับใช้ของข้อ 7 (การรักษาความลับ) ข้อ 8 (การสงวนสิทธิ) ข้อ 9 (กฎหมายที่ใช้บังคับ) และข้อ 10 (ความมีผลผูกพันทางกฎหมาย)

หมายเหตุ: [1] จากการเจรจาหารือเพิ่มเติมกับฝ่ายที่เกี่ยวข้อง สัดส่วนการถือหุ้นใน TSB ของกลุ่ม EA และกลุ่มเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ภายหลังที่ TSB ได้เพิ่มทุนและออกหุ้นบุริมสิทธิสำเร็จ จะเปลี่ยนแปลงเป็น 24.92% และ 24.07% ตามลำดับ

1.10 การได้รับอนุญาตจากหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้อง

รายละเอียดเงื่อนไขบังคับก่อนที่สำคัญของรายการแปลงหนี้เป็นทุน ซึ่งเกี่ยวข้องกับการได้รับอนุญาตจากหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้อง ปรากฏตามข้อ 1.3.3

นอกจากนี้ ในการแปลงหนี้เป็นทุน TSB จะต้องจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ด้วย ซึ่งเป็นการดำเนินการภายใต้ พ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัด

1.11 ข้อพิพาททางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการ หรือสินทรัพย์ที่จะเข้าทำรายการ

กลุ่ม TSB มีคดีที่ถูกฟ้องเป็นจำเลยและอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลที่มีเขตอำนาจ จำนวน 7 บริษัท รวมประมาณ 30 คดี โดยคดีส่วนใหญ่เป็นคดีแพ่ง ความผิดละเมิด เรียกค่าเสียหาย ค่าสินไหมทดแทน จากการขับรถโดยประมาทของลูกจ้าง อย่างไรก็ตาม มีคดีปกครองจำนวน 6 คดี โดยเป็นคดีที่เกี่ยวกับการเพิกถอนใบอนุญาต จำนวน 2 คดี โดยทั้ง 2 คดีเป็นกรณีที่บริษัทย่อยของ TSB ถูกฟ้องเป็นจำเลยที่ 3 ร่วมกับคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง โดยผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลเพิกถอนมติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและเงื่อนไขในใบอนุญาตที่อนุญาตให้บริษัทย่อยของ TSB ประกอบการขนส่งในเส้นทางที่เกี่ยวข้อง

สำหรับคดีแรก ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้อง โดยวินิจฉัยว่ามติดังกล่าวและการออกใบอนุญาตพร้อมเงื่อนไขเส้นทางเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย อย่างไรก็ตาม ผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์ และปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด ส่วนคดีที่ 2 ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการแสวงหาข้อเท็จจริงของศาล ทั้งนี้ เส้นทางการเดินรถทั้ง 2 เส้นทางดังกล่าวมีสัดส่วนรายได้รวมกันเพียงประมาณร้อยละ 1.7 ของรายได้รวมของ TSB สำหรับงวด 9 เดือนของปี 2569 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญต่อภาพรวมการดำเนินธุรกิจของ TSB

1.12 ข้อมูลอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ

การกำกับดูแล TSB

เนื่องจากบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะได้มาซึ่งหุ้นบุริมสิทธิของ TSB ภายหลังการปรับโครงสร้างของ TSB ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรวมกันอยู่ที่ร้อยละ 24.92 ซึ่งถือเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ ในการนี้ บริษัทย่อยของบริษัทฯ เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ และผู้ถือหุ้นรายอื่นของ TSB จึงได้มีข้อตกลงกันในเรื่องการกำกับดูแล TSB โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1. กรรมการ

จำนวนกรรมการบริษัทของ TSB จะเป็นไปตามสัดส่วน ดังต่อไปนี้

1.1 กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งโดยการเสนอชื่อจากบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 2 คน

1.2 กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งโดยการเสนอชื่อจากเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ จำนวน 2 คน

1.3 กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งโดยการเสนอชื่อจากคุณกุลพรภัสร์ จำนวน 1 คน

1.4 กรรมการอิสระ 2 คน โดย 1 คนได้รับการแต่งตั้งโดยการเสนอชื่อจากคุณกุลพรภัสร์ และอีก 1 คน ได้รับการแต่งตั้งโดยการเสนอชื่อจากบริษัทฯ และเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท กรรมการที่มีส่วนได้เสียจะไม่มีสิทธิออกเสียงในที่ประชุมในเรื่องนั้น โดยกรรมการจะมีหน้าที่ในการรับรองตนเอง (Self Declaration) เพื่องดเว้นการเข้าประชุม รับข้อมูลที่เกี่ยวข้อง แสดงความคิดเห็น ไม่ใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนในวาระที่มีหรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และเฝ้าระวังความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามของ TSB ได้แก่ คุณกุลพรภัสร์ ลงชื่อร่วมกันกับกรรมการอีก 1 ท่าน ที่ได้รับการแต่งตั้งโดยบริษัทย่อยของบริษัทฯ หรือเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ รวมเป็น 2 ท่าน พร้อมประทับตราสำคัญของบริษัท

2. ผู้ดำรงตำแหน่งผู้บริหาร

จากการเจรจาระหว่างผู้ถือหุ้นและเจ้าหนี้ ทุกฝ่ายมีความเห็นว่า คุณกุลพรภัสร์ควรดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ TSB ต่อไป เพื่อความต่อเนื่องของธุรกิจ โดยเป็นผู้นำในการบริหารจัดการ TSB รวมถึงมีอำนาจในการตัดสินใจและดำเนินการเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจปกติ (day-to-day operations) ทั้งหมดของ TSB ตามขอบอำนาจอนุมัติ โดยมีเหตุผล ดังนี้

1) คุณกุลพรภัสร์ เป็นผู้ขับเคลื่อนการเปลี่ยนผ่านสู่รถโดยสารไฟฟ้าของ TSB ตั้งแต่เริ่มต้น และมีความเข้าใจในความเชื่อมโยงของธุรกิจในกลุ่ม TSB รวมถึงการบริหารกองรถ การบริหารบุคลากร และการจัดการระบบอู่ซ่อมรถ ภายใต้การบริหารงานของคุณกุลพรภัสร์ TSB เติบโตจนเป็นผู้ให้บริการรถโดยสารไฟฟ้ารายใหญ่ การเปลี่ยนผู้บริหารในช่วงที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้อาจก่อให้เกิดการหยุดชะงักในการดำเนินงานและกระทบต่อกระแสเงินสดของ TSB

2) ธุรกิจขนส่งสาธารณะเป็นธุรกิจที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐอย่างเข้มงวดและผูกพันกับสัมปทานการเดินรถ การรักษาความสัมพันธ์อันดีและกระบวนการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องใช้เวลาสั่งสม การให้คุณกุลพรภัสร์ดำรงตำแหน่งต่อไปจึงช่วยให้การดำเนินงานของ TSB เป็นไปอย่างต่อเนื่อง

3) การรวมสายรถเมล์เอกชนเดิมเข้ามาอยู่ภายใต้ TSB แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการบริหารบุคลากรจำนวนมากและการปรับพนักงานเข้าสู่มาตรฐานใหม่ โดยคุณกุลพรภัสร์มีประวัติการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับกลุ่มพนักงานดังกล่าว ซึ่งกลุ่มพนักงานถือเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญมากของการประกอบธุรกิจด้านบริการสาธารณะของ TSB ดังนั้น การเปลี่ยนผู้นำโดยกะทันหันอาจก่อให้เกิดความไม่ลงรอยในกลุ่มพนักงานหรือปัญหาการขาดแคลนพนักงานปฏิบัติการได้

4) หากมีการเปลี่ยนทีมบริหารใหม่ทั้งหมด ทีมใหม่ต้องใช้เวลาเรียนรู้พฤติกรรมผู้โดยสาร การจัดตารางเดินรถ และการแก้ปัญหาหน้างาน ซึ่งอาจกระทบต่อกระแสเงินสดของ TSB

5) ปัญหาที่ TSB เผชิญอยู่เป็นปัญหาด้านโครงสร้างทุนและหนี้ ซึ่งเกิดจากภาระทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการลงทุนจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้าจำนวนมาก และการกู้ยืมเงินเพื่อการดังกล่าว อันเป็นการลงทุนเพื่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญสำหรับการประกอบธุรกิจ อันเป็นลักษณะของกิจการบริการขนส่งสาธารณะที่ต้องมีการลงทุนที่สูง และใช้ระยะเวลาในการคืนทุนเป็นเวลานาน แต่หากประสบผลสำเร็จก็จะสามารถสร้างผลตอบแทนที่มั่นคงและต่อเนื่องให้กับ TSB

ด้วยเหตุดังกล่าว บริษัทฯ จึงเห็นว่าควรรักษาไว้ซึ่งทีมบริหารที่นำโดยคุณกุลพรภัสร์ เพื่อขับเคลื่อนธุรกิจหลัก ควบคู่กับการเพิ่มการควบคุมดูแล โดยบริษัทย่อยของบริษัทฯ สามารถส่งตัวแทนเข้าเป็นกรรมการ เพื่อให้ได้ทั้งความต่อเนื่องของการดำเนินงานและการกำกับดูแลที่รัดกุมขึ้น

ในส่วนของฝ่ายบริหารนั้น ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร มีอำนาจในการตัดสินใจและดำเนินการเกี่ยวกับการแต่งตั้งหรือกำหนดโครงสร้างและผู้บริหาร

3. เรื่องที่ต้องได้รับความยินยอมก่อน (Reserved Matters)

เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งจะเป็นผู้ถือหุ้นใน TSB ในสัดส่วนร้อยละ 24.92 ผู้ถือหุ้นทั้ง 3 ฝ่าย จึงได้มีการกำหนดเรื่องที่ต้องได้รับความยินยอมก่อน (Reserved Matters) ซึ่งต้องได้รับความยินยอมจากบริษัทย่อยของบริษัทฯ เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ และคุณกุลพรภัสร์

4. การปฏิบัติตามนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความขัดแย้งทางผลประโยชน์

ในกรณีที่มีการเข้าทำธุรกรรมที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือธุรกรรมที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ TSB จะปฏิบัติตามข้อกำหนด นโยบาย และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือธุรกรรมที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ อาทิ ประกาศรายการที่เกี่ยวโยงกัน รวมถึงหลักการเกี่ยวกับการพิจารณาข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปตามมาตรา 89/12 แห่ง พ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม)

2. แผนการดำเนินธุรกิจ (business plan) ที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการ

2.1 นโยบายและแผนการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการ โดยระบุกรอบระยะเวลาโดยสังเขป

TSB มีแผนที่จะดำเนินการดังต่อไปนี้

1. แผนการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในธุรกิจรถโดยสารประจำทาง

TSB มีเป้าหมายที่จะเพิ่มปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยจากประมาณ 327,000 คนต่อวัน เป็นประมาณ 594,000 คนต่อวัน โดยดำเนินมาตรการที่สำคัญ ดังนี้

(1) การปรับปรุงและขยายเส้นทางเดินรถในเส้นทางที่มีความหนาแน่นของผู้โดยสารสูง โดย TSB อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุญาตต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขยายหรือปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนในปัจจุบัน ทั้งนี้ TSB ได้จัดให้มีการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องเพื่อผลักดันแผนการปรับเส้นทางดังกล่าว

(2) การบริหารจัดการฝูงรถให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางจริง โดยในเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารต่ำ TSB จะโยกย้ายรถโดยสารไปยังเส้นทางที่มีความต้องการเดินทางสูงกว่า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและลดต้นทุนการดำเนินงานที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้อย่างเต็มศักยภาพ

(3) การพัฒนาแอปพลิเคชันติดตามตำแหน่งรถโดยสารแบบเรียลไทม์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการวางแผนการเดินทาง อันเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการให้สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภคยุคปัจจุบัน

(4) การรองรับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ TSB ได้เริ่มเปิดให้บริการรับชำระค่าโดยสารผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2569 เป็นต้นไป ซึ่งคาดว่ามาตรการดังกล่าวจะเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ปริมาณผู้โดยสารของ TSB เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. การใช้ประโยชน์จากรถโดยสารส่วนเกินและการขยายสู่ธุรกิจ B2B และ Shuttle Bus

ปัจจุบัน TSB มีรถโดยสารในระบบรวมทั้งสิ้นประมาณ 2,240 คัน ขณะที่ความต้องการใช้รถโดยสารตามเส้นทางประจำทางอยู่ที่ประมาณ 1,500 คัน ส่งผลให้ TSB มีรถโดยสารส่วนเกินซึ่งเพียงพอต่อการสำรองผลัดเปลี่ยนรถในกรณีที่รถโดยสารเสียหรือจำเป็นต้องซ่อมบำรุง และถือเป็นความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ที่ TSB สามารถนำมาสร้างมูลค่าเพิ่มและรายได้ใหม่ให้แก่ TSB ได้ โดย TSB มีแผนที่จะนำรถโดยสารส่วนเกินดังกล่าว มาให้บริการในรูปแบบรถโดยสารไม่ประจำทาง หรือ รถรับส่ง (Shuttle Bus) แก่องค์กรภาคเอกชนและหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งเป็นสายธุรกิจที่มีรายได้ที่มั่นคงและมีอัตรากำไรที่น่าพอใจ และให้บริการรถโดยสารสำหรับงานอีเวนต์ (Event Services) ซึ่งเป็นธุรกิจที่ให้ความสำคัญกับคุณภาพการให้บริการเป็นหลัก

TSB เชื่อมั่นว่าจุดแข็งด้านเครือข่ายเส้นทางที่ครอบคลุม คุณภาพของรถโดยสาร ชื่อเสียง และประสบการณ์ในการประกอบกิจการมาเป็นระยะเวลายาวนาน จะเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าองค์กรและเป็นรากฐานสำคัญในการขยายธุรกิจ B2B และ Shuttle Bus ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง

3. ธุรกิจเรือโดยสาร

แม้ว่าผลการดำเนินงานของธุรกิจเรือโดยสารในปัจจุบันจะยังคงมีผลขาดทุน แต่ธุรกิจดังกล่าวมีความสำคัญเชิงกลยุทธ์ต่อการดำเนินธุรกิจของ TSB โดยรวม เนื่องจากช่วยเสริมสร้างความครบวงจรของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่ TSB ให้บริการทั้งบนบกและในน้ำ ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานของธุรกิจเรือโดยสารประจำทางมีอัตราการเติบโตที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในช่วงที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม การให้บริการเรือโดยสารประจำทางยังมีข้อจำกัดด้านศักยภาพการเติบโต เนื่องจากการให้บริการหลักยังจำกัดอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา ด้วยเหตุนี้ TSB จึงมีแผนที่จะขยายธุรกิจโดยการจำหน่ายเรือขนาดเล็กให้แก่ผู้ประกอบการรายอื่น เพื่อให้สามารถนำไปให้บริการในแม่น้ำสายย่อยได้ โดยอาศัยคุณสมบัติของเรือที่มีระดับกินน้ำตื้น ซึ่งสามารถให้บริการได้แม้ในช่วงเวลาที่ระดับน้ำลดลง และแม้ระดับน้ำขึ้นสูงโดยไม่ติดขัดกับโครงสร้างสะพาน อันเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจใหม่ที่สอดรับกับข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว

4. การนำระบบกัปตันบินเดี่ยว หรือพนักงานขับรถเดี่ยว (One-Man Operation) มาใช้เพื่อบริหารต้นทุน

TSB มีแผนที่จะนำระบบการให้บริการโดยมีพนักงานขับรถเพียงคนเดียวต่อคัน (One-Man Operation) มาทดลองใช้เป็นต้นแบบในบางเส้นทางก่อนในระยะแรก และจะพิจารณาขยายผลการดำเนินการในเส้นทางอื่น ๆ ต่อไปใน

อนาคต ทั้งนี้ เพื่อเป็นการบริหารจัดการต้นทุนการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

2.2 การวิเคราะห์สภาวะการตลาดและการแข่งขัน รวมถึงโอกาสทางธุรกิจ

อุตสาหกรรมขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการแข่งขันที่ค่อนข้างสูง ทั้งจากผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางรายอื่น บริการรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน และระบบขนส่งทางรางที่มีการขยายเส้นทางอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม TSB มีความได้เปรียบในการแข่งขันที่สำคัญในด้านใบอนุญาตซึ่งทำให้ TSB มีเครือข่ายเส้นทางเดินรถที่ครอบคลุมและมีความหนาแน่น นอกจากนั้น TSB ยังมีชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดี โดยเฉพาะในด้านการใช้พลังงานสะอาด ลดมลภาวะทางอากาศ มีรถที่ทันสมัย และประสบการณ์ในการประกอบกิจการมาเป็นระยะเวลายาวนาน ตลอดจนขนาดของฝูงรถที่มีอยู่ในระบบซึ่งเอื้อต่อการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การให้บริการได้อย่างยืดหยุ่น รวมถึง ราคาที่สามารถแข่งขันได้กับผู้ประกอบการรายอื่น เมื่อเทียบกับคุณภาพของการบริการและความสะดวกสบายของรถโดยสาร นอกจากนี้ การเริ่มรองรับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและการพัฒนาแอปพลิเคชันติดตามรถโดยสารจะเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ TSB สามารถขยายฐานผู้โดยสารและรักษาความสามารถในการแข่งขันได้อย่างต่อเนื่อง

ในด้านโอกาสทางธุรกิจ TSB มีรถโดยสารส่วนเกินในระบบเป็นทรัพยากรที่สามารถนำไปสร้างรายได้เพิ่มเติมผ่านธุรกิจ B2B และ Shuttle Bus ซึ่งเป็นสายธุรกิจที่มีแนวโน้มความต้องการเติบโตตามการขยายตัวของภาคธุรกิจและหน่วยงานภาครัฐที่ต้องการบริการรถรับส่งพนักงานอย่างมีคุณภาพ นอกจากนี้ ธุรกิจเรือโดยสารยังมีโอกาสขยายตัวผ่านการจำหน่ายเรือขนาดเล็กสู่ผู้ประกอบการในแม่น้ำสายย่อย

นอกจากนี้เมื่อส่วนของทุนกลับมาเป็นบวกภายหลังการแปลงหนี้เป็นทุน TSB จะสามารถกลับเข้าไปประมูลงานใหม่ของหน่วยงานภาครัฐ รวมถึงการประมูลงานใหม่ของ ขสมก. ในอนาคตได้ ซึ่งเป็นนโยบายหลักของภาครัฐที่ต้องการขับเคลื่อนรถขนส่งสาธารณะโดยใช้พลังงานสะอาด ดังเช่น โครงการเช่ารถโดยสารไฟฟ้า (EV) เฟส 2 จำนวน 800 คัน (วงเงินประมาณ 8,400 ล้านบาท) ซึ่งเตรียมเปิดประมูลด้วยวิธี e-bidding ช่วงปลายปี 2569 ถึงต้นปี 2570 โดยกำหนดเงื่อนไขใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) ไม่น้อยกว่า 40% และมีกำหนดทยอยรับมอบรถในช่วงกลางถึงปลายปี 2570

TSB มีโอกาสได้รับรายได้จากการเข้าไปให้บริการเดินรถในหัวเมืองต่างจังหวัดอื่น ๆ ที่ TSB เพิ่งได้รับจ้างเดินรถในช่วงที่ผ่านมา เช่น หาดใหญ่ และเชียงใหม่ และ TSB มีโอกาสได้รับรายได้อื่นจากการขายคาร์บอนเครดิต

2.3 ปัจจัยความเสี่ยงหรือเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผน

(1) ความเสี่ยงด้านสภาวะเศรษฐกิจและพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งอาจส่งผลต่อปริมาณการเดินทางของประชาชนโดยรวม และอาจทำให้ผลของมาตรการรองรับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ นอกจากนั้น การที่รัฐบาลมีนโยบายในการอุดหนุนค่าครองชีพประชาชน เช่น โครงการลดราคาค่าโดยสารของรถไฟฟ้าอาจกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารของ TSB

(2) ความเสี่ยงด้านการขออนุญาตจากหน่วยงานภาครัฐ การปรับปรุงหรือขยายเส้นทางเดินรถต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกระบวนการพิจารณาอนุมัติอาจใช้ระยะเวลานานกว่าที่คาดการณ์หรืออาจไม่ได้รับอนุมัติตามขอบเขตที่ TSB ยื่นขอ อันอาจส่งผลให้การเพิ่มปริมาณผู้โดยสารตามเป้าหมายล่าช้าออกไป

(3) ความเสี่ยงด้านการแข่งขัน การเข้ามาของผู้ให้บริการรายใหม่หรือทางเลือกการเดินทางรูปแบบอื่นอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารและความสามารถในการรักษาส่วนแบ่งตลาดของ TSB

(4) ความเสี่ยงจากข้อจำกัดของธุรกิจเรือโดยสาร เนื่องจากการให้บริการเรือโดยสารประจำทางยังกระจุกตัวอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีศักยภาพการเติบโตที่จำกัด หาก TSB ไม่สามารถขยายธุรกิจจำหน่ายเรือขนาดเล็กสู่แม่น้ำสายย่อยได้ตามแผน ธุรกิจเรือโดยสารอาจยังคงมีผลการดำเนินงานขาดทุนต่อเนื่อง

(5) ความเสี่ยงด้านการยอมรับของตลาดในธุรกิจ B2B และ Shuttle Bus หากองค์กรภาคเอกชนหรือหน่วยงานภาครัฐมีความต้องการใช้บริการต่ำกว่าที่คาดการณ์ หรือมีคู่แข่งจำนวนมากเข้าร่วมประมูลงานอาจส่งผลให้การใช้ประโยชน์จากรถโดยสารส่วนเกินไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้

(6) ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานจากการนำระบบกัปตันบินเดี่ยวมาใช้ ซึ่งอาจต้องมีการปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานและอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการเนื่องจากความคุ้นชินของผู้โดยสารที่เคยสามารถขึ้นรถได้ทั้งประตูหน้าและประตูกลาง

2.4 แผนรองรับกรณีไม่สามารถเข้าทำรายการได้สำเร็จ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

ในกรณีที่รายการแปลงหนี้เป็นทุนไม่สามารถดำเนินการได้สำเร็จ เนื่องจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ หรือของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ หรือของ TSB ไม่อนุมัติการเข้าทำรายการแปลงหนี้เป็นทุน TSB ไม่แปลงหนี้เป็นทุน หรือเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ไม่ปลดหลักประกันหุ้น หรือเงื่อนไขบังคับก่อนตามข้อ 1.3.3 ไม่ได้รับการปฏิบัติครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะพิจารณาดำเนินการตามแนวทางดังต่อไปนี้ (1) เจรจากับเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้และ TSB เพื่อขยายระยะเวลาชำระหนี้หรือระยะเวลาของเงื่อนไขบังคับก่อน (2) ทบทวนการปรับโครงสร้างหนี้ร่วมกับผู้ถือหุ้นและเจ้าหนี้ของ TSB เพื่อหาแนวทางอื่นที่รักษาการดำเนินธุรกิจของ TSB ไว้ได้ และ (3) หากไม่สามารถตกลงกันได้ บริษัทย่อยของบริษัทฯ จะพิจารณาใช้สิทธิตามสัญญาซื้อขายรถโดยสารไฟฟ้า สัญญาเช่าซื้อ สัญญาซื้อขายเรือพลังงานไฟฟ้า และสัญญาให้บริการอัดประจุไฟฟ้า รวมถึงการดำเนินการทางกฎหมายตามที่เหมาะสม

ทั้งนี้ หากรายการไม่สำเร็จและไม่สามารถหาแนวทางทดแทนได้ มีผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นดังต่อไปนี้ ประการแรก เจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ซึ่งมีหนี้เงินต้น 10,300 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ยคงค้างที่คำนวณตั้งพักไว้) ที่จะครบกำหนดชำระไม่เกินวันที่ 31 มกราคม 2570 อาจบังคับหลักประกันหุ้น ประการที่สอง TSB อาจผิดนัดชำระหนี้ตามสัญญาที่มีต่อบริษัทย่อยของบริษัทฯ รวม 12,640 ล้านบาท ซึ่งอาจนำไปสู่การเรียกคืนหรือยึดรถโดยสารไฟฟ้าและเรือโดยสารไฟฟ้า และการหยุดจำหน่ายกระแสไฟฟ้า ทำให้ TSB ไม่สามารถให้บริการแก่ผู้โดยสารได้อย่างต่อเนื่อง ประการที่สาม บริษัทฯ อาจต้องรับรู้การด้อยค่าของลูกหนี้และสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม ประการสุดท้าย รถโดยสารและเรือโดยสารที่เรียกคืนมาเป็นทรัพย์สินเฉพาะทาง ซึ่งอาจจำหน่ายต่อได้ยากหรือได้ในราคาต่ำกว่าหนี้คงค้างอย่างมีนัยสำคัญ และบริษัทฯ ไม่มีใบอนุญาตหรือบุคลากรที่จะนำมาใช้ประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารเอง

ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงเห็นว่าความสำเร็จของรายการแปลงหนี้เป็นทุนมีความสำคัญต่อการรักษามูลค่าของสิทธิเรียกร้องและการดำเนินธุรกิจของ TSB และจะติดตามความคืบหน้าของเงื่อนไขบังคับก่อนอย่างใกล้ชิด

3 ความเห็นของคณะกรรมการบริษัท

3.1 ความสมเหตุสมผลและผลประโยชน์ของการทำรายการ

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า บริษัทย่อยของบริษัทฯ มีความจำเป็นที่ต้องทำรายการแปลงหนี้เป็นทุน เนื่องจากสถานะหนี้สินของ TSB มิได้เกิดจากการบริหารงานผิดพลาด แต่เกิดจากการลงทุนซื้อรถโดยสารไฟฟ้า ซึ่งเป็นลักษณะโดยทั่วไปในธุรกิจบริการขนส่งสาธารณะ ซึ่งจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนสูง แต่มีระยะเวลาในการคืนทุนเป็นระยะเวลานาน ทั้งนี้ หากประสบผลสำเร็จก็จะสามารถสร้างผลตอบแทนที่มั่นคงและยั่งยืน ซึ่งปัจจุบัน การดำเนินธุรกิจของ TSB ได้ผ่านช่วงการตั้งต้นมาแล้ว และมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการที่ดีขึ้นตามลำดับ โดยเห็นได้จาก EBITDA ที่ปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับช่วงก่อนหน้า

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากจำนวนหนี้ของ TSB อยู่ในระดับสูงและถึงกำหนดชำระแล้วหรือใกล้ถึงกำหนดชำระ หากไม่มีการแปลงหนี้เป็นทุน TSB อาจไม่สามารถชำระหนี้ดังกล่าวได้ และหากเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ดำเนินการฟ้องร้องบังคับชำระหนี้ และ/หรือ ทำการบังคับหลักประกันหุ้น และ/หรือ บริษัทย่อยของบริษัทฯ ทำการเรียกคืนหรือยึดรถโดยสารไฟฟ้าและเรือโดยสารไฟฟ้าคืน รวมทั้งหยุดการจำหน่ายกระแสไฟฟ้า จะส่งผลให้ TSB ไม่สามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้ ซึ่งจะส่งผลต่อการให้บริการขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ การเรียกคืนหรือยึดรถโดยสารไฟฟ้า และเรือโดยสารไฟฟ้าคืนอาจไม่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ในทางปฏิบัติ เนื่องจากบริษัทฯ มิได้ประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร ไม่มีบุคลากร ไม่มีระบบการเก็บเงินหรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องรองรับ และไม่มีใบอนุญาตและสัญญาสัมปทานในการประกอบธุรกิจ รวมถึงไม่มีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสาธารณะ ดังนั้น รายการแปลงหนี้เป็นทุนในครั้งนี้จึงเป็นแนวทางแก้ไขปัญหาสภาพคล่องของ TSB อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากปัจจุบัน TSB ไม่มีเงินเพียงพอชำระหนี้ที่ถึงกำหนดแล้วแก่บริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งเป็นหนี้ตามสัญญาเช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้า สัญญาซื้อขายรถโดยสารไฟฟ้า สัญญาซื้อขายเรือพลังงานไฟฟ้า และสัญญาให้บริการอัดประจุไฟฟ้า การแปลงหนี้เป็นทุนจะช่วยให้ TSB สามารถรักษาสภาพคล่องทางการเงิน และรักษาทรัพย์สินที่จำเป็นต่อการประกอบธุรกิจไว้ได้ต่อไป โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการให้บริการขนส่งสาธารณะ

ในขณะเดียวกัน จากการดำเนินการที่ผ่านมา TSB ได้มีการลงทุนในการประกอบธุรกิจขนส่งสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นเทคโนโลยีการเก็บเงิน ระบบเทคโนโลยีควบคุมและติดตามยานพาหนะ ตลอดจนใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการประกอบธุรกิจ ซึ่งส่งผลให้ TSB มีจำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น ได้รับส่วนแบ่งทางการตลาดเพิ่มขึ้น และมีรายได้เติบโตอย่างต่อเนื่อง รวมถึง หาก TSB สามารถดำเนินการตามนโยบายและแผนการดำเนินธุรกิจตามที่ระบุใน ข้อ 2.1 ได้ ธุรกิจของ TSB อาจสามารถพลิกฟื้นกลับมา และบริษัทฯ ก็มีโอกาสที่จะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในครั้งนี้ในอนาคต เมื่อเปรียบเทียบกับการไม่อนุมัติการทำรายการ

นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับทางเลือกอื่น อันได้แก่ (1) การฟ้องร้องบังคับคดีและเรียกคืนหรือยึดรถโดยสารไฟฟ้าและเรือโดยสารไฟฟ้า และ (2) การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการผ่านศาล แล้ว จะเห็นว่าการปรับโครงสร้างโดยแปลงหนี้เป็นทุนเป็นแนวทางที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจาก การฟ้องร้องบังคับคดีและยึดรถโดยสารไฟฟ้าอาจทำให้บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับชำระหนี้คืนไม่แน่นอน เพราะรถโดยสารไฟฟ้าและเรือโดยสารไฟฟ้าที่ยึดมาเป็นทรัพย์สินที่มีลักษณะเฉพาะสูง มีตลาดผู้ซื้อที่จำกัด จึงมีความเสี่ยงสูงที่จะไม่สามารถจำหน่ายต่อได้ หรือจำหน่ายได้ในราคาต่ำกว่ามูลค่าหนี้คงค้างอย่างมีนัยสำคัญ และขายต่อได้ยาก ในส่วนของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้แม้จะมีสิทธิบังคับหลักประกันหุ้น แต่หุ้นของ ACE SMB และ TSO ที่เป็นหลักประกันของเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้มีมูลค่าขึ้นอยู่กับการที่ TSB SMB และ TSO ยังคงสามารถประกอบธุรกิจภายใต้ใบอนุญาตได้ หากบริษัทย่อยของบริษัทฯ เรียกคืนหรือยึด

รถโดยสารไฟฟ้าและเรือโดยสารไฟฟ้า TSB ก็จะไม่มีทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ หุ้นที่เป็นหลักประกันจึงอาจไม่มีมูลค่าเหลืออยู่ และเจ้าหนี้สัญญาเงินกู้ซึ่งมิได้ประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารก็ไม่สามารถนำหุ้นดังกล่าวไปใช้ประโยชน์ได้ นอกจากนี้ แนวทางดังกล่าวยังทำให้การเดินรถโดยสารไฟฟ้าและเรือโดยสารไฟฟ้าหยุดชะงัก บริษัทฯ ต้องรับรู้การด้อยค่าเพิ่มเติม และอาจรับรู้ผลขาดทุนผ่านเงินลงทุนในบริษัทอื่นเต็มจำนวน รวมถึงอาจถูกฟ้องกลับหรือถูกกระทบด้านชื่อเสียง ส่วนแนวทางการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการผ่านศาล ต้องใช้เวลาและค่าใช้จ่ายสูง นอกจากนี้ มูลหนี้อาจถูกลดหรือยืดชำระตามแผนที่เจ้าหนี้ลงมติ และบริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมทิศทางของกิจการได้เพราะผู้บริหารแผนเป็นผู้ควบคุมกิจการแทน และ TSB อาจไม่สามารถยื่นประมูลงานของหน่วยงานราชการในระหว่างฟื้นฟูกิจการ จึงกระทบรายได้ในอนาคต ซึ่งรวมถึงการเสียโอกาสในการหารายได้เพิ่มเติมจากการประมูลงานใหม่ และอาจเสียความเชื่อมั่นจากผู้ใช้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในทางตรงกันข้าม การแปลงหนี้เป็นทุนช่วยให้ TSB เดินรถต่อได้โดยไม่สะดุด ผู้โดยสารจะไม่ได้รับผลกระทบ โดยจะเป็นการช่วยลดภาระหนี้และดอกเบี้ยของ TSB ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นของ TSB กลับเป็นบวก ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้ TSB มีคุณสมบัติเข้าร่วมประกวดราคาหรือรับงานจากหน่วยงานของรัฐ ซึ่งโดยทั่วไปกำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอมีส่วนของผู้ถือหุ้นไม่ติดลบ และอาจสนับสนุนการสร้างรายได้และเพิ่มศักยภาพทางการเงินของ TSB ในอนาคต นอกจากนี้ บริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งได้รับสิทธิในเงินปันผลและเงินคืนทุนในสัดส่วนร้อยละ 40.69 จะมีโอกาสได้รับผลตอบแทนในรูปเงินปันผล หาก TSB ฟื้นตัวและมีกำไร หรือได้รับประโยชน์จากการขายหุ้นของ TSB ในอนาคต

นอกจากนี้ การปรับโครงสร้างของ TSB ในครั้งนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์เชิงสนับสนุนกันทางธุรกิจ (synergy) ระหว่าง TSB กับธุรกิจของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทย่อยของบริษัทฯ ประกอบธุรกิจจำหน่ายรถโดยสารไฟฟ้า เรือโดยสารไฟฟ้า และกระแสไฟฟ้า ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการให้บริการขนส่งของ TSB ปัจจุบัน TSB เป็นลูกค้ารายสำคัญของบริษัทย่อยดังกล่าว หากการปรับโครงสร้างทำให้ TSB มีฐานะการเงินมั่นคงขึ้นและธุรกิจเติบโตตามแผน ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร การขยายเส้นทาง การขยายธุรกิจเรือโดยสาร หรือธุรกิจ Shuttle Bus TSB จะมีความต้องการใช้รถโดยสารไฟฟ้า เรือโดยสารไฟฟ้า และกระแสไฟฟ้าเพิ่มขึ้นในอนาคต อันจะเป็นโอกาสให้บริษัทย่อยของบริษัทฯ มียอดขายและรายได้เพิ่มขึ้นจากการเป็นผู้จัดหาสินค้าและบริการให้ TSB

3.2 ความเสี่ยงหรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการทำรายการ

คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาปัจจัยความเสี่ยงหรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการทำรายการแล้ว เห็นว่ารายการแปลงหนี้เป็นทุนมีความเสี่ยงจากการที่ธุรกิจของ TSB จะไม่ประสบความสำเร็จตามที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากปัจจัยความเสี่ยงด้านสภาวะเศรษฐกิจและพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงนโยบายภาครัฐในการอุดหนุนค่าครองชีพประชาชน อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารของ TSB รวมถึงมีปัจจัยความเสี่ยงด้านการขออนุญาตจากหน่วยงานภาครัฐในการปรับปรุงหรือขยายเส้นทางเดินรถ ซึ่งอาจล่าช้ากว่าที่คาดการณ์หรือไม่ได้รับอนุมัติตามขอบเขตที่ยื่นขอ ปัจจัยความเสี่ยงด้านการแข่งขันจากผู้ให้บริการรายใหม่และทางเลือกการเดินทางรูปแบบอื่น ซึ่งล้วนอาจส่งผลให้ตัวเลขผู้ใช้บริการไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ รวมถึงได้พิจารณาความเสี่ยงจากธุรกิจเรือโดยสารที่ยังขาดทุนและมีข้อจำกัดในการเติบโต นอกจากนั้น การขยายไปสู่ธุรกิจ B2B และ Shuttle Bus เพื่อใช้ประโยชน์จากรถโดยสารไฟฟ้าส่วนเกินของ TSB อาจไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากการแข่งขันที่อาจเพิ่มขึ้นในอนาคต

แม้ปัจจัยความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะมีอยู่จริงและอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ TSB ในอนาคต ซึ่งจะส่งผลต่อการด้อยค่าเพิ่มเติมในอนาคต รวมถึงข้อเสียจากการเปลี่ยนสถานะของบริษัทย่อยของบริษัทฯ จากเจ้าหนี้เป็นผู้ถือหุ้นซึ่งมีสิทธิด้อยกว่าเจ้าหนี้ และความเสี่ยงที่ TSB อาจชำระค่าไฟฟ้าให้ EMN ไม่ครบถ้วน แต่เมื่อ

เปรียบเทียบกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากแนวทางอื่น คณะกรรมการเห็นว่าการแปลงหนี้เป็นทุนเป็นแนวทางที่รักษามูลค่าของสิทธิเรียกร้องและให้โอกาสในการได้รับประโยชน์เมื่อ TSB ฟื้นตัวได้ดีที่สุด

3.3 ความเหมาะสมของราคาและเงื่อนไขการทำรายการ

อ้างอิงตามข้อ 1.5.2 เกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าสิ่งตอบแทน และข้อ 1.3.3 ขั้นตอนและเงื่อนไขในการทำรายการ

4 คำรับรองของคณะกรรมการบริษัท

ในกรณีที่กรรมการของบริษัทฯ คนใดไม่ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ ในเรื่องที่เกี่ยวกับการเข้าทำรายการที่ระบุในสารสนเทศนี้ โดยกระทำการหรือละเว้นกระทำการใดอันเป็นการไม่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวและก่อให้เกิดความเสียหายแก่บริษัทฯ ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งหรือหลายคนซึ่งถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละห้าของหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดจะแจ้งเป็นหนังสือให้บริษัทฯ ดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากกรรมการคนนั้นก็ได้ หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามที่ผู้ถือหุ้นนั้นแจ้ง ผู้ถือหุ้นนั้น ๆ จะนำคดีขึ้นฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทฯ ก็ได้ ตามมาตรา 85 แห่งพ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัด นอกจากนี้ หากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำใดของกรรมการอันเป็นการไม่ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ ในเรื่องที่เกี่ยวกับการเข้าทำรายการที่ระบุในสารสนเทศนี้ จนเป็นเหตุให้กรรมการ ผู้บริหารหรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องได้ประโยชน์ไปโดยมิชอบ ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งหรือหลายคนซึ่งถือหุ้นในบริษัทฯ และมีสิทธิออกเสียงรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ สามารถใช้สิทธิฟ้องเรียกคืนประโยชน์จากกรรมการนั้นแทนบริษัทฯ ได้ ตามมาตรา 89/18 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม)

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทขอรับรองว่าคณะกรรมการบริษัทได้ใช้ความระมัดระวังในการพิจารณาและตรวจสอบข้อมูลของรายการที่ระบุในสารสนเทศนี้แล้ว มีความเห็นว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น และรับรองว่าไม่มีกรรมการรายใดที่มีส่วนได้เสียเข้าประชุมในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งพิเศษที่ 6/2569 ของบริษัทฯ ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2569

5 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นไม่แตกต่างจากคณะกรรมการบริษัทตามที่ระบุในข้อ 3 ข้างต้น

บริษัทฯ ขอรับรองว่าสารสนเทศในรายงานฉบับนี้ ถูกต้องและครบถ้วนทุกประการ