

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๕๐๕.๓/๕๔



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๓ มีนาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๕๘๒ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รฟม ๐๐๗/๕๓๔ ลงวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๖
 ๓. สำเนาหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส ๐๐๐๖/๑๙๔๔๗ ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕
 ๔. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี (Checklist)
 ๕. รายงานตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่ต้องนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการหรือให้ต้องเสนอคณะกรรมการ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าว เสนอคณะกรรมการด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓ ได้มีมติดังนี้

๑.๑.๑ อนุมัติการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเสนอ และให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)) คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง (หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๒๐.๑/๑๗๐๔๘ ลงวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงบประมาณ (สงป.) สำนักงานอัยการสูงสุด และสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (หนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๕๒๙๕ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒) ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ในส่วนของค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ รวมทั้งการสนับสนุนค่างานโยธาให้เอกชน ให้เป็นไปตามความเห็นของ สงป.

๑.๑.๒ อนุมัติให้กระทรวงคมนาคม (รฟม.) ได้รับยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ (เรื่อง การปรับปรุงแก้ไขมติคณะกรรมการเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การถือหุ้นผูกพันข้ามปีงบประมาณและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง)

๑.๑.๓ ให้ ...

๑.๑.๓ ให้กระทรวงคมนาคม (รฟม.) เร่งรัดดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

๑) จัดทำร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ให้แล้วเสร็จและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนโดยเร็ว

๒) ดำเนินกระบวนการคัดเลือกเอกชนที่จะเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก รวมทั้งจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในกรณีการเปิดให้บริการโครงการล่าช้า (Time Overrun) และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่รัฐอาจจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายในการดูแลงานที่แล้วเสร็จ (Care of Works) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก เนื่องจากไม่สามารถเปิดให้บริการได้ทันตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

๑.๑.๔ ให้ สบป. รับไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดแผนการบริหารจัดการงบประมาณเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมให้เหมาะสม โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการจัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอเพื่อชำระคืนค่างานโยธาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต สำหรับโครงการร่วมลงทุนที่คณะรัฐมนตรีได้เคยอนุมัติไว้แล้ว เช่น โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เป็นต้น เนื่องจากภาครัฐจะต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระคืนค่างานโยธาของโครงการเหล่านี้ให้แก่เอกชน ในห้วงระยะเวลาที่คาบเกี่ยวกัน รวมทั้งให้พิจารณาหาแหล่งเงินทุนอื่น ๆ ที่เหมาะสมเพื่อรองรับการดำเนินโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในอนาคตเพื่อช่วยลดภาระงบประมาณภาครัฐด้วย

ทั้งนี้ ในการดำเนินการใด ๆ ในทุกขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น ให้กระทรวงคมนาคม (รฟม.) กระทรวงการคลัง สบป. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ถือปฏิบัติให้ถูกต้องเป็นไปตามข้อกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง)

๑.๒ รฟม. ได้มีคำสั่งที่ ๖๗/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (คณะกรรมการคัดเลือกฯ)

๑.๓ รฟม. ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนประกอบการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ตามรายละเอียดและขั้นตอนที่ระบุในประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างวันที่ ๕ - ๒๒ เมษายน ๒๕๖๓ โดยประกาศผ่านทางระบบเครือข่ายสารสนเทศของ รฟม. (เว็บไซต์ รฟม.) และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น รฟม. และที่ปรึกษาตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงได้จัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้สอดคล้องตามความคิดเห็นที่ได้รับตามที่ รฟม. เห็นสมควรโดยคำนึงถึงความสำเร็จของโครงการเป็นสำคัญ และคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน โดย รฟม. ได้ออกประกาศเชิญชวนเพื่อคัดเลือกเอกชนและขายเอกสาร RFP ในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกเมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ โดยมีกำหนดยื่นข้อเสนอในวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓

๑.๔ ในระหว่างดำเนินการคัดเลือก ก่อนกำหนดการยื่นข้อเสนอ ข้อเท็จจริงปรากฏว่ามีอุบัติเหตุรุนแรงเกิดขึ้นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทั้งในและต่างประเทศหลายโครงการ รฟม. และที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ (ที่ปรึกษา BMTO) จึงได้เสนอให้คณะกรรมการคัดเลือกฯ พิจารณาว่าเนื่องด้วยโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินที่ผ่านพื้นที่สำคัญหลายแห่ง โดยเฉพาะพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์และเขตพระราชฐาน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง ต้องใช้เทคนิคทางวิศวกรรมและวิธีการก่อสร้างขั้นสูงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด รัฐจึงต้องคำนึงถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นโดยรวมในทุกด้าน ไม่ใช่แค่

ผลประโยชน์ทางการเงินสูงสุดเพียงอย่างเดียว การเปลี่ยนแปลงเกณฑ์การประเมินคัดเลือกเพื่อให้ความสำคัญกับเทคนิคการดำเนินงานก่อสร้างและเดินรถมากขึ้น แต่ยังคงให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ทางการเงินอย่างมีนัยสำคัญ (สัดส่วน ๓๐ : ๗๐) จะทำให้รัฐมั่นใจได้ว่าจะได้งานบริการสาธารณะที่มีคุณภาพดี ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และให้ผลประโยชน์ทางการเงินที่เหมาะสมแก่รัฐ จนเมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาข้อเท็จจริงตามที่ รฟม. และที่ปรึกษา BMTO เสนอแล้วจึงมีมติเห็นชอบให้ รฟม. ออกเอกสาร RFP เพิ่มเติมครั้งที่ ๑ เพื่อเปลี่ยนแปลงเกณฑ์การประเมินคัดเลือกเอกชน จากเดิมที่กำหนดให้เอกชนที่ผ่านการประเมินข้อเสนอด้านเทคนิคขั้นต่ำและเสนอผลประโยชน์ทางการเงินให้รัฐสูงสุดจะเป็นผู้ชนะ เป็นกำหนดให้เอกชนที่ได้รับการประเมินคะแนนรวมสูงสุดด้านเทคนิคและผลประโยชน์ทางการเงิน (คะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน ด้านเทคนิค ๓๐ คะแนน ด้านผลประโยชน์ทางการเงิน ๗๐ คะแนน) จะเป็นผู้ชนะ พร้อมทั้งขยายเวลาจัดเตรียมข้อเสนอออกไปอีก ๔๕ วัน โดยเปลี่ยนกำหนดวันยื่นข้อเสนอเป็นวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ เพื่อให้เอกชนมีเวลาจัดเตรียมข้อเสนอที่เป็นประโยชน์แก่รัฐมากขึ้น

๑.๕ ต่อมาบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ซื้อเอกสาร RFP ได้คัดค้านและยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลางว่าการเปลี่ยนแปลงเกณฑ์การประเมินเป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นคดีหมายเลขดำที่ ๒๒๘๐/๒๕๖๓

๑.๖ เมื่อครบกำหนดยื่นข้อเสนอในวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ มีผู้ยื่นข้อเสนอ ๒ ราย ได้แก่ ๑) กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ ที่ BTSC เป็นผู้นำ และ ๒) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ เห็นควรยังไม่เปิดซองข้อเสนอ และรอผลการพิจารณาของศาลปกครองก่อน

๑.๗ เนื่องจากการฟ้องร้องคดีทำให้การคัดเลือกเอกชนเป็นไปด้วยความล่าช้า ส่งผลต่อการดำเนินโครงการ ทำให้การเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ แก่ประชาชนล่าช้าออกไปอย่างมาก เพื่อแก้ไขปัญหาและเร่งรัดการดำเนินโครงการเพื่อเป็นประโยชน์แก่รัฐและประชาชน เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ คณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงได้มีมติเห็นชอบให้ยกเลิกการคัดเลือกเอกชนเพื่อคัดเลือกใหม่ โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ได้ดำเนินการอย่างรอบคอบ ถูกต้องตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กฎหมาย ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และข้อสงวนสิทธิในเอกสาร RFP ทั้งไม่ได้ทำให้เกิดความเสียหายต่อเอกชนรายใดเนื่องจากการยกเลิกการคัดเลือกเกิดขึ้นก่อนที่จะมีการเปิดซองข้อเสนอ (ยังไม่มีเปิดซองข้อเสนอเพื่อทำการประเมิน) และได้มีการคืนซองข้อเสนอและค่าใช้จ่ายในการซื้อเอกสาร RFP ให้แก่เอกชนทุกรายแล้ว

๑.๘ ต่อมา BTSC ได้คัดค้านและยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลางว่า การยกเลิกการคัดเลือกเป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นคดีหมายเลขดำที่ ๕๘๐/๒๕๖๔

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนของเรื่อง

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ได้มีมติเห็นชอบผลการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก และมอบหมายให้ รฟม. นำเสนอผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว กำหนดให้นำเสนอผลการคัดเลือกเอกชนร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ เพื่อให้ รฟม. เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้โดยเร็ว หากล่าช้าออกไปจะกระทบต่อโครงข่ายการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการดูแลรักษาโครงสร้างงานโยธาส่วนตะวันออกซึ่งใกล้จะก่อสร้างแล้วเสร็จ ที่ยังไม่มีขบวนรถให้บริการ

เนื่องจากการดำเนินการคัดเลือกเอกชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีความล่าช้ากว่า ๓ ปี จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยด่วนต่อไป

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

รฟม. ได้รายงานผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ รฟม. ได้มีคำสั่งที่ ๑๒๐/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ปรับปรุงองค์ประกอบคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

๓.๒ การจัดทำข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) เพื่อเข้าร่วมสังเกตการณ์ในการคัดเลือกเอกชน

๓.๒.๑ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบการนำแนวทางการจัดทำข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ตามโครงการความร่วมมือป้องกันการทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ สำหรับหน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างหรือการร่วมลงทุนภายใต้กฎหมายอื่น นอกเหนือจากพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ไปกำหนดใช้โดยอนุโลมตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐเสนอ โดยให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทุกแห่งถือปฏิบัติตามแนวทาง การจัดทำข้อตกลงคุณธรรมตามที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบอย่างเคร่งครัด โดยปลัดกระทรวงคมนาคมได้สั่งการเมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ท้ายหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค๐๑๐๐/สрк ๒๑๕๒ ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ให้หัวหน้าหน่วยงานในสังกัดเพื่อทราบและถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวอย่างเคร่งครัด

๓.๒.๒ สคร. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค๐๘๒๐.๒/๑๒๕๕ ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕ แจ้งรายชื่อผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ เพื่อเข้าร่วมสังเกตการณ์ในกระบวนการคัดเลือกเอกชนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ โดย รฟม. ได้ลงนามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ร่วมกับผู้สังเกตการณ์ในวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๕

๓.๓ การจัดทำประกาศเชิญชวน และเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (RFP) ครั้งใหม่

๓.๓.๑ รฟม. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษา BMTO ซึ่งมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการเป็นที่ปรึกษา ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่องคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของที่ปรึกษา พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้เป็นผู้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ (รายงานการศึกษาฯ) และเป็นที่ปรึกษาเพื่อร่วมดำเนินการจัดทำร่างประกาศเชิญชวนร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของ รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกฯ

๓.๓.๒ รฟม. ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนประกอบการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ตามรายละเอียดและขั้นตอนที่ระบุในประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๕ และได้มีการขยายเวลาการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนไปจนถึงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕ และได้นำความคิดเห็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการจัดทำเอกสาร RFP ตามที่เห็นสมควรโดยคำนึงถึงความสำเร็จของโครงการเป็นสำคัญ

๓.๓.๓ คณะกรรมการคัดเลือกฯ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๕ - ๑๓/๒๕๖๕ ระหว่างวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ได้พิจารณาร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสาร RFP และร่างสัญญาร่วมลงทุน ที่ รฟม. และที่ปรึกษา BMTO จัดทำขึ้นให้สอดคล้องตามรายละเอียดที่กำหนด ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน เรื่องรายละเอียดของร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และสาระสำคัญของร่างสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และรายงานการศึกษา โดยเห็นควรนำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสาร RFP และร่างสัญญาร่วมลงทุน ที่ใช้ในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก มาปรับปรุงเพิ่มเติมเพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการของรัฐมากขึ้น ดังนี้

๑) คุณสมบัติผลงานก่อสร้างโยธากำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอต้องมีประสบการณ์ ผลงานกับหน่วยงานของรัฐในไทย และต้องเป็นผลงานที่แล้วเสร็จ เนื่องจากงานก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ประกอบด้วยงานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์รถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ชั้นใน ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญ และโบราณสถานต่างๆ มากมาย จึงต้องการผู้รับจ้าง ที่มีประสบการณ์งานก่อสร้างโครงการก่อสร้างในลักษณะเดียวกัน รวมถึงการบริหารจัดการด้านการจราจร งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้รัฐมั่นใจว่าจะได้ผู้ร่วมลงทุนที่มีศักยภาพ ความเชี่ยวชาญ และมีผลงานเป็นที่ประจักษ์และสามารถตรวจสอบได้ สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติของ กรมบัญชีกลาง ตามหนังสือกรมบัญชีกลางที่ กค (กวจ) ๐๔๐๕.๓/๒๔๕๗๕ ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ และที่ กค (กวจ) ๐๔๐๕.๒/๒๑๔ ลงวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ของรัฐต้องนำไปใช้ปฏิบัติ และจากคุณสมบัติผลงานโยธาที่กำหนด มีผู้รับจ้างจำนวนมากทั้งไทยและต่างชาติที่มีผลงานสามารถเข้าร่วมยื่น ข้อเสนอได้ เช่นเดียวกับที่ รฟม. ได้ดำเนินการในการประมูลงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน- ราชบุรีบูรณะ ที่เพิ่งประมูลแล้วเสร็จและมีผู้ประกอบการเข้าร่วมประมูลแข่งขันเป็นจำนวนมาก

๒) คุณสมบัติผลงานบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้ากำหนดให้ใช้ประสบการณ์ ผลงานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงในต่างประเทศได้ ซึ่งจะทำให้เปิดกว้างและมีการแข่งขันที่มากขึ้น โดยในการยื่นข้อเสนอผู้ประกอบการเดินรถไฟฟ้าในต่างประเทศต้องรวมกลุ่มกับนิติบุคคลไทยเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาเรื่องการครอบงำบริการสาธารณะโดยคนต่างชาติ

๓) กำหนดวิธีประเมินโดยให้ความสำคัญกับข้อเสนอด้านเทคนิคและด้าน ผลตอบแทนทางการเงินควบคู่กันไป อย่างไรก็ตามเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาร้องเรียนที่อาจเกิดขึ้นเหมือนในการ คัดเลือกเอกชนครั้งแรก ควรใช้เกณฑ์ราคาในการตัดสินผู้ชนะการประมูล และปรับเกณฑ์ขึ้นทางด้านเทคนิคให้ สูงขึ้นจากการคัดเลือกครั้งก่อนที่กำหนดให้ต้องมีคะแนนในแต่ละหมวดไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ เพิ่มขึ้นเป็นร้อย ละ ๘๕ และปรับเพิ่มให้ต้องมีคะแนนรวมทุกหมวดจากเดิมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕ เป็นร้อยละ ๙๐ เพื่อให้มั่นใจ ว่าจะคัดเลือกได้ผู้ยื่นข้อเสนอที่มีเทคนิคที่ดี มีคุณภาพและความปลอดภัยทั้งในระหว่างก่อสร้างและช่วงเปิด ให้บริการ

๓.๓.๔ คณะกรรมการคัดเลือกฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๕ จึงได้มีมติเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวน และร่างเอกสาร RFP โดยมอบหมายให้ รฟม. ดำเนินการประกาศเชิญชวนตามขั้นตอนต่อไป ซึ่งมีสาระสำคัญของเอกสาร RFP สรุปได้ดังนี้

๑) องค์ประกอบ

เล่มที่ ๑ ข้อเสนอแนะผู้ยื่นข้อเสนอ (Instruction to Tenderer: ITT)

เล่มที่ ๒ ร่างสัญญาร่วมลงทุน (Draft Concession Contract)

เล่มที่ ๓ ข้อกำหนดของ รฟม. (MRTA's Requirements)

- ☐ ส่วนที่ ๑ ข้อกำหนดทั่วไปงานโยธา
- ☐ ส่วนที่ ๒ ข้อกำหนดทั่วไปงานราง
- ☐ ส่วนที่ ๓ ข้อกำหนดทั่วไปงานระบบรถไฟฟ้า
- ☐ ส่วนที่ ๔ ข้อกำหนดทั่วไปงานการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

เล่มที่ ๔ ข้อกำหนดทางเทคนิค (Outline Specifications)

- ☐ ส่วนที่ ๑ ข้อกำหนดทางเทคนิคการออกแบบงานโยธา
- ☐ ส่วนที่ ๒ ข้อกำหนดทางเทคนิคการก่อสร้างงานโยธา
- ☐ ส่วนที่ ๓ ข้อกำหนดทางเทคนิคงานราง
- ☐ ส่วนที่ ๔ ข้อกำหนดทางเทคนิคงานระบบรถไฟฟ้า

เล่มที่ ๕ แบบรูป (Drawings)

- ☐ ส่วนที่ ๑ แบบรูปงานโยธา
- ☐ ส่วนที่ ๒ แบบรูปงานราง
- ☐ ส่วนที่ ๓ แบบรูปงานระบบรถไฟฟ้า

๒) การจัดทำข้อเสนอ

เอกสาร RFP ได้กำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอจัดทำข้อเสนอให้ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในเอกสาร RFP โดยแบ่งเป็น ๔ ซอง ดังนี้

ซองที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ

ซองที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค

ซองที่ ๓ ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน

ซองที่ ๔ ข้อเสนออื่น ๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของ รฟม.

๓) ขอบเขตงาน

ระยะที่ ๑ : ออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และจัดหาระบบรถไฟฟ้า โดยแบ่งเป็น ๒ ส่วน ได้แก่

ก. ส่วนที่ ๑ การออกแบบ จัดหา ผลิต ติดตั้ง ทดสอบระบบรถไฟฟ้า และทดลองเดินรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน ๓ ปี ๖ เดือน นับจากวันที่แจ้งให้เริ่มงาน เว้นแต่ได้รับการขยายระยะเวลาจาก รฟม.

ข. ส่วนที่ ๒ การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การออกแบบและก่อสร้างระบบรางวิ่งการ จัดหา ผลิต ติดตั้ง ทดสอบระบบรถไฟฟ้า และทดลองเดินรถไฟฟ้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน ๖ ปี นับจากวันที่แจ้งให้เริ่มงาน เว้นแต่ได้รับการขยายระยะเวลาจาก รฟม.

ระยะที่ ๒ : การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา เป็นระยะเวลา ๓๐ ปี โดยให้นับจากวันที่ได้รับอนุญาตจาก รฟม. ให้เริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) จนสิ้นสุดสัญญาพร้อมลงทุน

๔) หลักประกันของและหลักประกันสัญญา

หลักประกันของ : ผู้ยื่นข้อเสนอต้องวางหลักประกันของพร้อมกับการยื่นซองเอกสารข้อเสนอมูลค่า ๒,๐๐๐ ล้านบาท

หลักประกันสัญญา

ระยะที่ ๑ : ผู้ร่วมลงทุนจะต้องวางหลักประกันสัญญาเป็นมูลค่า ๔,๕๐๐ ล้านบาท และในวันที่ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน และจะได้รับคืนเมื่อดำเนินงานในระยะที่ ๑ แล้วเสร็จ

ระยะที่ ๒ : ผู้ร่วมลงทุนจะต้องวางหลักประกันสัญญาฉบับใหม่เป็นมูลค่า ๒๐๐ ล้านบาท และจะได้รับคืนเมื่อผู้ร่วมลงทุนพ้นจากข้อผูกพันตามสัญญาร่วมทุนแล้ว

๕) อัตราค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิง ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2569

จำนวนสถานีที่เดินทาง	ค่าแรกเข้า	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๑	๑๒ ขึ้นไป
อัตราค่าโดยสารพื้นฐาน อ้างอิง (บาท) ณ วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๙	๑๗	๒๐	๒๓	๒๖	๓๐	๓๔	๓๘	๔๒	๔๖	๕๐	๕๔	๕๘	๖๒

โดยปรับทุก ๆ ระยะเวลา ๒ ปี ตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index: CPI)

๖) ตัวชี้วัด (KPI) ผลการให้บริการ

มีการกำหนดให้มีตัวชี้วัด (KPI) เพื่อตรวจสอบการให้บริการเดินรถไฟฟ้า เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการเดินรถไฟฟ้าเป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดของ รฟม.

๗) ส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติม

นอกเหนือจากส่วนแบ่งรายได้ที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะพิจารณาแบ่งให้ รฟม. ตามข้อเสนอแล้ว ร่างสัญญาร่วมลงทุนยังกำหนดว่า กรณีที่ผู้ร่วมลงทุนมีผลตอบแทนการลงทุน (Equity IRR) เกินกว่าร้อยละ ๙.๗๕ จะต้องแบ่งเงินตอบแทนให้ รฟม. เพิ่มเติมในอัตราที่กำหนดด้วย

๘) หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเอกชน

ข้อที่ ๑ : ผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้มิฉะนั้น จะถือว่าไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา และจะไม่เปิดข้อเสนอของข้อที่ ๒ และข้อที่ ๓ โดยจะส่งข้อเสนอของข้อที่ ๒ ข้อที่ ๓ และข้อที่ ๔ คืน

ข้อที่ ๒ : การประเมินข้อเสนอด้านเทคนิคจะเป็นการประเมินแบบ คะแนนคิดเป็นร้อยละ คะแนนเต็มร้อยละ ๑๐๐ แบ่งออกเป็น ๔ หมวด ดังนี้

- (๑) โครงสร้างองค์กร บุคลากร และแผนการดำเนินงาน ๑๐%
- (๒) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้อง ๕๐% ของเอกสารด้านเทคนิคโยธา
- (๓) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้อง ๑๐% ของเอกสารด้านเทคนิคงานระบบรถไฟฟ้า
- (๔) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้อง ๓๐% ของเอกสารด้านเทคนิคบริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา

จะต้องได้รับคะแนนการประเมินในแต่ละหมวดไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๕ และได้รับคะแนนรวมของทุกหมวดไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐ ของทั้งหมด มิฉะนั้นจะถือว่าไม่ผ่าน เกณฑ์การพิจารณา และจะไม่เปิดข้อเสนอของข้อที่ ๓ โดยจะส่งข้อเสนอของข้อที่ ๓ และ ๔ คืน

ข้อที่ ๓ : การประเมินข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน ผู้ยื่น ข้อเสนอต้องแสดงรายละเอียด ดังนี้

ก. บัญชีปริมาณงานของงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้า งานเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

ข. แผนธุรกิจและแผนการเงิน ซึ่งต้องแสดงแผนการระดมทุน แผนการใช้จ่าย แผนบริหารความเสี่ยง และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ค. ตารางผลตอบแทนที่จะให้แก่ รฟม. และ/หรือ จำนวนเงินสนับสนุนค่างานโยธาส่งมอบวันตกที่จะขอรับจาก รฟม.

รายละเอียดข้อเสนอของที่ ๓ มีความน่าเชื่อถือตามเงื่อนไข

ข้างต้นจะได้รับการประเมินข้อเสนอของที่ ๓ โดยผู้ยื่นข้อเสนอที่มีมูลค่าปัจจุบัน (Net Present Value: NPV) ของผลประโยชน์สุทธิ (เงินตอบแทนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะให้แก่ รฟม. หักด้วยจำนวนเงินสนับสนุนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะขอรับจาก รฟม.) สูงที่สุด จะเป็นผู้ที่ผ่านการประเมินสูงสุด

ข้อที่ ๔ : คณะกรรมการคัดเลือกฯ จะพิจารณาหรือไม่ก็ได้ ในกรณี
ที่เลือกพิจารณา จะพิจารณาจากผู้ชนะการคัดเลือกเท่านั้น

๓.๔ การดำเนินการคัดเลือกเอกชน

๓.๔.๑ รฟม. ได้ประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๕ และได้จำหน่ายเอกสาร RFP ระหว่างวันที่ ๒๗ พฤษภาคม – ๑๐ มิถุนายน ๒๕๖๕ โดยมีเอกชนผู้สนใจเข้าซื้อเอกสาร RFP โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ รวมทั้งสิ้น ๑๔ บริษัท (มีผู้ให้บริการเดินรถจากต่างประเทศ ๑ ราย) มากกว่าการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกที่มีผู้สนใจเข้าซื้อเอกสาร RFP ทั้งสิ้น ๑๐ ราย

ลำดับที่	ผู้ซื้อเอกสาร RFP ฉบับ ๒๔ พ.ค. ๖๕	ลำดับที่	ผู้ซื้อเอกสาร RFP ฉบับ ๒๔ พ.ค. ๖๕
๑.	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	๘.	โตคิว คอนสตรัคชั่น คัมพานี ลิมิเต็ด
๒.	บริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)	๙.	Incheon Transit Corporation
๓.	บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)	๑๐.	ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)
๔.	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	๑๑.	บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน)
๕.	บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	๑๒.	RH International (Singapore) Corporation PTE. LTD.
๖.	China Harbour Engineering Company Limited	๑๓.	Kumagai Gumi Company Limited
๗.	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	๑๔.	บริษัทซีเมนส์ โมบิลิตี้ จำกัด

๓.๔.๒ คณะกรรมการรับซองเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ภายใต้การแต่งตั้งโดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการรับซองเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ในวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ตามกำหนดการที่ระบุในเอกสาร RFP โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสิ้น จำนวน ๒ ราย ได้แก่

๑) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

๒) ITD Group

คณะกรรมการรับซองเอกสารข้อเสนอฯ ได้ตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของเอกสารที่ไม่เปิดเผย ซึ่งประกอบด้วยหนังสือมอบอำนาจและหลักประกันซอง พบว่าเอกสารของผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองรายถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสาร RFP

๓.๔.๓ ผลการประเมินข้อเสนอ

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการเปิดซองเอกสารข้อเสนอของที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ ต่อหน้าผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง ๒ ราย พร้อมทั้งผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม และได้ดำเนินการประเมินข้อเสนอตามขั้นตอนที่กำหนดในเอกสาร RFP โดยมีผลการประเมินสรุปได้ดังนี้

๑) ข้อที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๕ ได้พิจารณาผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ แล้วได้มีมติเห็นชอบผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ ตามที่ รฟม. และที่ปรึกษา BMTO เสนอ โดยมีรายชื่อผู้ผ่านการพิจารณาข้อเสนอของที่ ๑ ได้แก่ (๑) BEM และ (๒) ITD Group ซึ่งมีผลการประเมินสรุปได้ ดังนี้

หมวดการประเมิน	BEM	ITD Group
คุณสมบัติทั่วไป		
เป็นนิติบุคคลไทย หรือกลุ่มนิติบุคคลที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของนิติบุคคลไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑	ผ่าน	ผ่าน
มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า ๕,๐๐๐ ล้านบาท	ผ่าน	ผ่าน
คุณสมบัติทางการเงิน		
สินทรัพย์สุทธิมีมูลค่าเฉลี่ยเป็นบวกในรอบระยะเวลา ๓ ปีล่าสุด	ผ่าน	ผ่าน
มีสินทรัพย์สภาพคล่อง หรือสินเชื่อ หรือแหล่งการเงินอื่นๆ รวมกันแล้วไม่น้อยกว่า ๔๖,๐๐๐ ล้านบาท	ผ่าน	ผ่าน
คุณสมบัติทางด้านเทคนิค ประสบการณ์ และผลงาน		
มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการก่อสร้างงานโยธา โดยมีผลงานที่เป็นคู่สัญญาโดยตรงกับหน่วยงานของรัฐบาลไทยที่แล้วเสร็จภายในช่วงระยะเวลา ๒๐ ปี ครบทั้ง ๓ ประเภท มูลค่าของผลงานแต่ละประเภทจะต้องไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ก) งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินด้วยหัวเจาะ ข) งานออกแบบและก่อสร้างสถานีใต้ดิน หรือสถานียกระดับในระบบขนส่งมวลชน ค) งานออกแบบและก่อสร้างทางวิ่งพร้อมรางที่สาม แบบไม่ใช้หินโรยทาง ในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอลดประสบการณ์ สามารถใช้ประสบการณ์ของผู้รับจ้างมาแสดงเพื่อประกอบการยื่นข้อเสนอได้	ผ่าน	ผ่าน
มีประสบการณ์ในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า ภายในระยะเวลา ๒๕ ปี โดยมีระยะเวลาดำเนินงานมาแล้วไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	ผ่าน	ผ่าน
ผลการประเมิน	ผ่าน	ผ่าน

๒) ข้อที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๕ ได้พิจารณาผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค แล้วได้มีมติเห็นชอบผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค ตามที่ รฟม. และที่ปรึกษา BMTO เสนอ โดยมีรายชื่อผู้ผ่านการพิจารณาข้อเสนอของที่ ๒ ได้แก่ (๑) BEM และ (๒) ITD Group ซึ่งมีผลการประเมินสรุปได้ ดังนี้

หมวดการประเมิน		คะแนนเต็ม	BEM		ITD Group		หมายเหตุ
			คะแนน	ร้อยละ	คะแนน	ร้อยละ	
(๑)	โครงสร้างองค์กร บุคลากร และแผนการดำเนินงาน	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙.๗๖	๙๗.๕๘	ผ่าน $\geq ๘๕\%$
๑.๑)	Key Staffs	๕.๐๐	๕.๐๐		๕.๐๐		
๑.๒)	Plan	๒.๕๐	๒.๕๐		๒.๔๘		
๑.๓)	Works Program	๒.๕๐	๒.๕๐		๒.๒๘		
(๒)	แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องของเอกสารด้านเทคนิคโยธา	๕๐.๐๐	๔๙.๙๖	๙๙.๙๒	๔๗.๑๑	๙๔.๒๓	ผ่าน $\geq ๘๕\%$
๒.๑)	งานก่อสร้างโยธา	๔๐.๐๐	๓๙.๙๖		๓๘.๒๐		
๒.๑.๑)	Design Approach and Methodology	๒๐.๐๐	๑๙.๙๘		๑๙.๑๔		
๒.๑.๒)	Construction Approach and Methodology	๒๐.๐๐	๑๙.๙๘		๑๙.๐๖		
๒.๒)	งานราง	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐		๘.๙๑		
๒.๒.๑)	Design Approach and Methodology	๕.๐๐	๕.๐๐		๔.๓๘		
๒.๒.๒)	Manufacturer and Installation	๕.๐๐	๕.๐๐		๔.๕๔		
(๓)	แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องเอกสารด้านเทคนิคงานระบบรถไฟฟ้า	๑๐.๐๐	๙.๙๔	๙๙.๔๐	๙.๙๒	๙๙.๑๖	ผ่าน $\geq ๘๕\%$
๓.๑)	Design Approach and Methodology	๕.๐๐	๔.๙๔		๔.๙๕		
๓.๒)	Manufacturer and Installation	๕.๐๐	๕.๐๐		๔.๙๗		
(๔)	แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องของเอกสารด้านเทคนิคบริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา	๓๐.๐๐	๓๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒๖.๑๔	๘๗.๑๔	ผ่าน $\geq ๘๕\%$
๔.๑)	Operation	๒๐.๐๐	๒๐.๐๐		๑๗.๕๐		
๔.๒)	Maintenance	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐		๘.๖๔		
TOTAL		๑๐๐.๐๐	๙๙.๙๐	๙๙.๙๐	๙๒.๙๓	๙๒.๙๓	ผ่าน $\geq ๙๐\%$

๓) ขอบที่ ๓ ข้อเสนอแนะด้านการลงทุนและผลตอบแทน

ในเอกสาร RFP กำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอต้องแสดงรายละเอียดดังนี้

- ☐ ค่าก่อสร้างงานโยธา : ให้เสนอค่างานโยธาส่วนตะวันตก (Civil Work และ Trackwork) และค่าจ้างที่ปรึกษา (ในอัตราที่ รฟม. กำหนด) โดยไม่รวมเงินสำรอง (Provisional Sum) และค่าก่อสร้างจุดตัดกับรถไฟสายสีแดง ซึ่งหากมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการ รฟม. จะดำเนินการสั่งการ

เป็นงาน ...

เป็นงานเพิ่มเติมต่อไป ทั้งนี้ รฟม. จะจ่ายเงินสนับสนุนค่างานโยธา โดยแบ่งชำระเป็นรายปี เป็นระยะเวลา ๖ ปี เริ่มตั้งแต่ปีที่ ๓ ถึงปีที่ ๘

ที่	รายการ	กรอบวงเงินที่คณะกรรมการอนุมัติ (ล้านบาท)	หมายเหตุ
๑	ค่างานโยธาส่วนตะวันตก (Civil Work + Trackwork)	๘๘,๕๖๘	ส่วนที่ให้เอกชนเสนอ ตามเอกสาร RFP รวม ๙๑,๗๙๒ ล้านบาท
๒	ค่าจ้างที่ปรึกษา (Consultant Fee)	๓,๒๒๓	
๓	ค่าก่อสร้างจุดตัดกับรถไฟสายสีแดง	๑๙๑	
๔	ค่า Provisional Sum	๔,๐๒๙	
รวมกรอบวงเงิน		๙๖,๐๑๒	

☐ ดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง : ให้เสนออัตราดอกเบี้ยโดยอ้างอิงอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ ๑๒ เดือน (Fix Deposit Rate: FDR) ประเภทนิติบุคคล เฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ ๔ แห่ง (ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์) ปรับด้วยส่วนเพิ่มหรือส่วนลด (Spread) ที่ต้องการเป็นเปอร์เซ็นต์ (%) โดยในการจัดเตรียมข้อเสนอให้ใช้สมมติฐานอัตรา FDR ณ ๓๐ วัน ก่อนประกาศเชิญชวน ทั้งนี้ รฟม. สนับสนุนค่าดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้างที่เกิดขึ้นจริงตามอัตราดอกเบี้ยที่เสนอ แต่ไม่เกินร้อยละ ๓.๘๔๑ ต่อปี (อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลอายุ ๑๐ ปี + ๑%) ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

☐ เงินตอบแทนให้แก่ รฟม.

☐ อัตราคิดลด (Discount Rate) ในการคำนวณมูลค่าปัจจุบัน เท่ากับอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลอายุ ๑๐ ปี (ณ ๓๐ วัน ก่อนประกาศเชิญชวน) + ๑% ซึ่งมีค่าเท่ากับ ๓.๘๔๑% ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๕ ได้พิจารณาผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๓ ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน ของผู้ผ่านการพิจารณาข้อเสนอของที่ ๒ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

ก) ความถูกต้องครบถ้วนของเอกสาร ข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ ทั้ง สองรายครบถ้วนถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสาร RFP และสอดคล้องกับข้อเสนอด้านเทคนิค

ข) บัญชีปริมาณงาน (หน่วย: ล้านบาท) ข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ ทั้งสองรายครบถ้วนถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสาร RFP และสอดคล้องกับข้อเสนอด้านเทคนิค

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	กรอบวงเงินตาม รายงานการศึกษา	BEM	ITD Group
ค่าก่อสร้างงานโยธา			
Civil Work	๘๕,๓๔๔	๘๕,๑๔๓	๘๙,๖๔๑
Trackwork	๓,๒๒๕	๓,๑๓๔	๓,๑๓๖
Consultant Fee	๓,๒๒๓	๓,๒๒๓	๓,๒๒๓
รวมค่าก่อสร้างงานโยธา	๙๑,๗๙๒	๙๑,๕๐๐	๙๖,๐๐๐
ค่าระบบรถไฟและการให้บริการเดินรถ			
Railway Systems	๓๑,๐๐๐	๒๙,๘๐๙	๓๐,๘๒๖
Consultant Fee	๑,๑๑๖	๑,๑๑๖	๑,๑๑๖
O&M Services	๒๑๒,๙๐๗	๑๕๙,๑๐๖	๑๙๒,๕๙๔
รวมค่าระบบรถไฟและการให้บริการเดินรถ	๒๔๕,๐๒๓	๑๙๐,๐๓๑	๒๒๔,๕๓๖

ค) แผนธุรกิจ ...

ค) แผนธุรกิจและแผนการเงิน ข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองราย
ครบถ้วนถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสาร RFP และสอดคล้องกับข้อเสนอด้านเทคนิค

รายการ	รายงานการศึกษา	BEM	ITD Group
เงินลงทุนเริ่มแรก (ล้านบาท)	๓๒,๑๑๖	๓๐,๒๙๕	๓๑,๓๙๒
เงินลงทุนเพิ่มเติมในอนาคต (ล้านบาท)	๓๕,๕๓๒	๒๖,๕๙๖	๓๐,๘๐๐
ประมาณการผู้โดยสาร (เที่ยว/วัน)	๑๒๑,๕๙๙ - ๑,๐๒๗,๑๕๔	ตาม RFP	ตาม RFP
อัตราค่าโดยสารปีเปิดให้บริการ (บาท/เที่ยว)	๒๐ - ๖๒ บาท	ตาม RFP	ตาม RFP
รายได้ค่าโดยสาร (ล้านบาท)	๓๕๕,๑๕๔	๓๑๖,๗๑๙	๓๑๐,๒๐๘
รายได้เชิงพาณิชย์สุทธิ (% ของรายได้ค่าโดยสาร)	๑๐%	๘%	๗%
ค่าใช้จ่ายให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	๒๑๒,๙๐๗	๑๕๙,๑๐๖	๑๙๒,๕๙๔
ต้นทุนทางการเงิน	๕.๐๐%	๓.๗๕% - ๖.๐๐%	๔.๒๕% - ๖.๕๐%
อัตราผลตอบแทนที่ผู้ถือหุ้นคาดหวัง (Equity IRR)	๙.๗๕%	๙.๗๕%	๑๐.๓๕%

ง) เงินสนับสนุนค่างานโยธาขอรับจาก รฟม. และเงินตอบแทนให้แก่ รฟม.

(๑) ข้อเสนอของ BEM

เงินสนับสนุนค่างานโยธาขอรับจาก รฟม. (หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	รวม	NPV
ค่าก่อสร้างงานโยธา	-	-	๑๙,๓๕๒.๕๙	๒๑,๕๙๒.๕๗	๑๒,๔๒๓.๘๐	๑๔,๕๐๐.๒๔	๑๔,๒๑๗.๓๖	๙,๔๑๓.๕๔	๙๑,๕๐๐.๐๐	๗๘,๔๙๖.๔๖
ดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง	-	-	๘๗๐.๕๔	๙๑๓.๐๑	๕๒๖.๑๕	๕๙๔.๗๑	๕๘๖.๕๖	๔๔๑.๐๗	๓,๙๓๒.๐๔	๓,๓๗๔.๔๔
อัตรา FDR+๒.๔๗๐%	-	-	๒๐,๒๒๓.๑๓	๒๒,๕๐๕.๕๘	๑๒,๙๔๙.๙๕	๑๕,๐๙๔.๙๕	๑๔,๘๐๓.๙๒	๙,๘๕๔.๖๑	๙๕,๔๓๒.๐๔	๘๑,๘๗๐.๙๐

เงินตอบแทนให้แก่ รฟม. (หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐
ผลตอบแทน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ปีที่	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
ผลตอบแทน	-	-	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒๐๐.๐๐	๒๐๐.๐๐

ปีที่	๒๑	๒๒	๒๓	๒๔	๒๕	๒๖	๒๗	๒๘	๒๙	๓๐
ผลตอบแทน	๒๐๐.๐๐	๒๐๐.๐๐	๒๐๐.๐๐	๗๐๐.๐๐	๗๐๐.๐๐	๗๐๐.๐๐	๗๐๐.๐๐	๗๐๐.๐๐	๙๐๐.๐๐	๙๐๐.๐๐

ปีที่	๓๑	๓๒	๓๓	๓๔	รวม	NPV
ผลตอบแทน	๙๐๐.๐๐	๙๐๐.๐๐	๙๐๐.๐๐	๕๐๐.๐๐	๑๐,๐๐๐.๐๐	๓,๕๘๒.๙๕

(๒) ข้อเสนอของ ITD Group

เงินสนับสนุนค่างานโยธาขอรับจาก รฟม. (หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	รวม	NPV
ค่าก่อสร้างงานโยธา	-	-	๒๒,๕๔๓.๙๐	๒๐,๙๓๙.๓๗	๑๙,๑๓๙.๕๕	๑๔,๓๔๓.๐๙	๑๕,๐๒๗.๖๒	๙,๐๐๘.๕๗	๙๖,๐๐๐.๐๐	๘๓,๐๑๑.๒๗
ดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง	-	-	๑,๒๐๓.๐๑	๑,๐๕๓.๐๕	๙๗๓.๒๐	๗๑๘.๘๑	๗๔๕.๒๕	๒๒๙.๙๕	๔,๙๖๓.๒๘	๔,๒๙๑.๔๓
อัตรา FDR+๓.๐๐๐%	-	-	๒๓,๗๔๖.๙๑	๒๑,๙๙๒.๔๒	๒๐,๑๑๒.๖๕	๑๕,๐๖๑.๙๐	๑๕,๗๗๒.๘๗	๙,๒๓๘.๕๒	๑๐๐,๙๖๓.๒๘	๘๗,๓๐๒.๗๐

เงินตอบแทนให้แก่ รฟม. (หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐
ผลตอบแทน	-	-	-	(๒,๑๐๐.๐๐)	(๒,๑๐๐.๐๐)	(๒,๑๐๐.๐๐)	(๒,๑๐๐.๐๐)	(๒,๑๐๐.๐๐)	(๒,๑๐๐.๐๐)	(๒,๑๐๐.๐๐)

ปีที่	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
ผลตอบแทน	(๒,๑๐๐.๐๐)	(๒,๑๐๐.๐๐)	(๒,๑๐๐.๐๐)	-	-	-	-	-	-	-

ปีที่	๒๑	๒๒	๒๓	๒๔	๒๕	๒๖	๒๗	๒๘	๒๙	๓๐
ผลตอบแทน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ปีที่	๓๑	๓๒	๓๓	๓๔	รวม	NPV
ผลตอบแทน	-	-	-	-	-๒๑,๐๐๐.๐๐	-๑๕,๖๓๒.๖๖

สรุปเงินสนับสนุนค่างานโยธา และเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ของ
ผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองราย (หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	รายงานการศึกษา		BEM			ITD Group		
	จำนวนเงิน	NPV	จำนวนเงิน	NPV	เทียบกับ รายงานฯ (%)	จำนวนเงิน	NPV	เทียบกับ รายงานฯ (%)
๑. ค่าก่อสร้างงานโยธา *	-๙๑,๗๙๒.๐๐	-๘๐,๐๓๔.๔๕	-๙๑,๕๐๐.๐๐	-๗๘,๔๙๖.๔๖	-๑.๙๒%	-๙๖,๐๐๐.๐๐	-๘๓,๐๑๑.๒๗	๓.๗๒%
๒. ดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง **	-๕,๔๒๒.๐๘	-๔,๗๒๑.๕๐	-๓,๙๓๒.๐๔	-๓,๓๗๔.๔๔	-๒๘.๕๓%	-๔,๙๖๓.๒๘	-๔,๒๙๑.๔๓	-๙.๑๑%
๓. เงินตอบแทนให้ รฟม.	๖๘๖.๙๙	๕๐๑.๖๐	๑๐,๐๐๐.๐๐	๓,๕๘๒.๙๕	๖๑๔.๓๐%	-๒๑,๐๐๐.๐๐	-๑๕,๓๓๒.๙๖	-๓,๑๕๖.๘๑%
๔. ผลประโยชน์สุทธิ (๓-๒-๑)		-๘๔,๒๕๔.๓๕		-๗๘,๒๘๗.๙๕	-๗.๐๘%		-๑๐๒,๖๓๕.๖๖	๒๑.๘๒%

หมายเหตุ ๑. * ค่าก่อสร้างงานโยธาไม่รวมค่าก่อสร้างจุดตัดรถไฟสายสีแดง ๑๙๑ ล้านบาท และค่า Provisional Sum ๔,๐๒๙ ล้านบาท

๒. ** ใช้อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลอายุ ๑๐ ปี (ณ ๓๐ วัน ก่อนประกาศเชิญชวน) + ๑% = ๓.๘๔๑% ตามความเห็นสำนักงานประมาณ

๓. ค่าเป็นบวก (+) หมายถึงจ่ายเงินตอบแทนให้ รฟม. ค่าเป็นลบ (-) หมายถึงขอรับเงินสนับสนุนจากรฟม.

ข้อเสนอของที่ ๓ ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง ๒ รายมีความน่าเชื่อถือ
ครบถ้วนถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสาร RFP และสอดคล้องกับเทคนิคในการดำเนินโครงการ โดยสรุป ดังนี้

ผู้ยื่นข้อเสนอ	เงินสนับสนุนค่างานโยธา	เสนอผลตอบแทนแก่ รฟม.	ขอรับการสนับสนุนสุทธิ (NPV)
BEM	๙๕,๔๓๒.๐๔ ล้านบาท (NPV ๘๑,๘๗๐.๙๐ ล้านบาท)	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท (NPV ๓,๕๘๒.๙๕ ล้านบาท)	๗๘,๒๘๗.๙๕ ล้านบาท
ITD Group	๑๐๐,๙๖๓.๒๘ ล้านบาท (NPV ๘๗,๓๐๒.๗๐ ล้านบาท)	-๒๑,๐๐๐ ล้านบาท (NPV -๑๕,๓๓๒.๙๖ ล้านบาท)	๑๐๒,๖๓๕.๖๖ ล้านบาท
BEM ขอรับการสนับสนุน ต่ำกว่า ITD Group			๒๔,๓๔๗.๗๑ ล้านบาท
BEM ขอรับการสนับสนุน ต่ำกว่ารายงานการศึกษา			๕,๕๖๖.๔๐ ล้านบาท

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๕ ได้มีมติเห็นชอบผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๓ โดยมีผลสรุปว่าข้อเสนอของ BEM เป็นไปตามเอกสาร RFP และมี NPV ของผลประโยชน์สุทธิสูงสุด จึงเป็นผู้ผ่านการประเมินสูงสุด และต่อมาคณะกรรมการคัดเลือกฯ ในการประชุมครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๕ จึงเปิดเอกสารข้อเสนอของที่ ๔ ข้อเสนออื่นๆ ที่จะประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของ รฟม. ของผู้ผ่านการประเมินสูงสุด ปรากฏว่า BEM ไม่มีข้อเสนอในข้อที่ ๔ จึงไม่ต้องพิจารณา

๓.๔.๔ การเจรจาต่อรอง

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขในการคัดเลือกเอกชนในเอกสาร RFP โดยละเอียดและครบถ้วน เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาในการประเมินข้อเสนอ หรือมีประเด็นที่ไม่ชัดเจนทำให้ต้องมีการเจรจาเพิ่มเติมกับผู้ชนะการคัดเลือก และ BEM ซึ่งเป็นผู้ผ่านการประเมิน

สูงสุด ...

สูงสุดก็ได้ยื่นข้อเสนอมาสอดคล้องกับเอกสาร RFP โดยเสนอผลประโยชน์สุทธิดีกว่าประมาณการตามรายงานการศึกษาฯ และกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ (ขอรับการสนับสนุนต่ำกว่ากรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ) อย่างไรก็ตาม เพื่อประโยชน์ของรัฐและประชาชน คณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงได้เจรจาต่อรองเพิ่มเติมกับ BEM โดยมีประเด็นเจรจา ดังนี้

- ๑) ขอให้ BEM ปรับเพิ่มเงินตอบแทนให้แก่ รฟม.
- ๒) ขอให้ BEM รับภาระค่าใช้จ่ายในการเตรียมการสำหรับการทดสอบระบบรวมและการส่งมอบงานให้กับผู้ร่วมลงทุนงานโยธาส่วนตะวันออก
- ๓) ขอให้ยืนยันที่จะปฏิบัติตามร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ตาม RFP
- ๔) ขอให้ BEM ปรับลดเงินสนับสนุนค่างานโยธา
- ๕) ขอให้ BEM ปรับลดค่าโดยสารให้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

จำนวนสถานีที่เดินทาง	ค่าแรกเข้า	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๑	๑๒ ขึ้นไป
อัตราค่าโดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ (๒๕๖๔) ตาม RFP	๑๗	๒๐	๒๓	๒๖	๓๐	๓๔	๓๘	๔๒	๔๖	๕๐	๕๔	๕๘	๖๒
อัตราค่าโดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ (๒๕๖๔) ที่เจรจา	๑๕	๑๗	๒๐	๒๒	๒๕	๒๗	๒๙	๓๒	๓๔	๓๗	๓๙	๔๒	๔๔

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้เจรจากับ BEM รวมทั้งสิ้น ๓ ครั้ง เมื่อวันที่ ๑๙ วันที่ ๒๑ และวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๕ โดยมีผลการเจรจาที่เป็นประโยชน์ต่อรัฐและประชาชน สรุปได้ดังนี้

ก) BEM ตกลงรับภาระค่าใช้จ่าย ในการเตรียมการสำหรับการทดสอบระบบรวม และการส่งมอบงานให้กับผู้ร่วมลงทุนงานโยธาส่วนตะวันออกที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่การทดสอบระบบรวมล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนด (ภายหลังเดือนมีนาคม ๒๕๖๔) คิดเป็นค่าใช้จ่ายโดยประมาณ ๔๐-๕๐ ล้านบาท ต่อเดือน

ข) BEM ยืนยันที่จะปฏิบัติตามร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ตาม RFP รวมถึงประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นหน้าที่ของเอกชนผู้ร่วมลงทุนตามร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ

ค) BEM ตกลงลดอัตราค่าโดยสารเป็นระยะเวลา ๑๐ ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ตามอัตราที่คณะกรรมการคัดเลือกฯ เจจา (อัตราค่าโดยสารปีแรก ๑๕ - ๔๔ บาท ปรับตามการเปลี่ยนแปลงของ CPI ทุก ๒ ปี) โดยรัฐไม่ต้องชดเชยหรือสนับสนุน หลังจากนั้นจึงกลับไปใช้อัตราค่าโดยสารตามสัญญา ซึ่งจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนหรือภาระการสนับสนุนของรัฐกว่า ๑๓,๐๐๐ ล้านบาท

สรุปผลการเจรจา

ประเด็นเจรจา	ผลการเจรจาครั้งที่ ๑	ผลการเจรจาครั้งที่ ๒	ผลการเจรจาครั้งที่ ๓
๑. การปรับเพิ่มเงินตอบแทนให้แก่ รฟม.	BEM ไม่สามารถปรับเพิ่มเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ได้ เพราะโครงการมีผลตอบแทนการลงทุนต่ำ และมีความเสี่ยงสูงที่ปริมาณผู้โดยสารจะไม่เป็นไปตามประมาณการ	BEM ไม่สามารถปรับเพิ่มเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ได้ เพราะโครงการมีผลตอบแทนการลงทุนต่ำ และมีความเสี่ยงสูงที่ปริมาณผู้โดยสารจะไม่เป็นไปตามประมาณการ	BEM ไม่สามารถปรับเพิ่มเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ได้ เพราะโครงการมีผลตอบแทนการลงทุนต่ำ และมีความเสี่ยงสูงที่ปริมาณผู้โดยสารจะไม่เป็นไปตามประมาณการ
๒. ค่าใช้จ่ายในการเตรียมการสำหรับการทดสอบระบบรวมและการส่งมอบงานให้กับผู้ร่วมลงทุนงานโยธา	BEM ไม่สามารถรับค่าใช้จ่ายได้	หากการทดสอบระบบรวมล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด (มีนาคม ๒๕๖๔) BEM ยินดีรับค่าใช้จ่ายให้แก่ รฟม. ประมาณ ๔๐-๕๐ ล้านบาทต่อเดือน (รฟม. เป็น	หากการทดสอบระบบรวมล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด (มีนาคม ๒๕๖๔) BEM ยินดีรับค่าใช้จ่ายให้แก่ รฟม. ประมาณ ๔๐-๕๐ ล้านบาทต่อเดือน (รฟม. เป็น

ประเด็นเจรจา	ผลการเจรจากรุงที่ ๑	ผลการเจรจากรุงที่ ๒	ผลการเจรจากรุงที่ ๓
ส่วนตะวันออก		ผู้ดำเนินการ BEM รับภาระค่าใช้จ่าย)	ผู้ดำเนินการ BEM รับภาระค่าใช้จ่าย)
๓. การปฏิบัติตามร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ	BEM ยินดีปฏิบัติตามร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ตาม RFP	BEM ยินดีปฏิบัติตามร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ตาม RFP	BEM ยินดีปฏิบัติตามร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ตาม RFP
๔. การปรับลดเงินสนับสนุนค่างานโยธา	BEM ไม่สามารถปรับลดเงินสนับสนุนค่างานโยธาได้ เพราะค่าก่อสร้างที่เสนอมีความเหมาะสม และต่ำกว่าประมาณการของ รฟม. แล้ว ทั้งที่ในปัจจุบันต้นทุนค่าก่อสร้างได้ปรับเปลี่ยนขึ้นอย่างมาก เช่นค่าน้ำมัน ค่าแรง เมื่อเทียบกับค่าก่อสร้างที่ รฟม. ประมาณการไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑	BEM ไม่สามารถปรับลดเงินสนับสนุนค่างานโยธาได้ เพราะค่าก่อสร้างที่เสนอมีความเหมาะสม และต่ำกว่าประมาณการของ รฟม. แล้ว ทั้งที่ในปัจจุบันต้นทุนค่าก่อสร้างได้ปรับเปลี่ยนขึ้นอย่างมาก เช่นค่าน้ำมัน ค่าแรง เมื่อเทียบกับค่าก่อสร้างที่ รฟม. ประมาณการไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑	BEM ไม่สามารถปรับลดเงินสนับสนุนค่างานโยธาได้ เพราะค่าก่อสร้างที่เสนอมีความเหมาะสม และต่ำกว่าประมาณการของ รฟม. แล้ว ทั้งที่ในปัจจุบันต้นทุนค่าก่อสร้างได้ปรับเปลี่ยนขึ้นอย่างมาก เช่นค่าน้ำมัน ค่าแรง เมื่อเทียบกับค่าก่อสร้างที่ รฟม. ประมาณการไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑
๕. การปรับลดอัตราค่าโดยสาร	BEM ไม่สามารถปรับลดค่าโดยสารได้ เพราะค่าโดยสารที่เสนอเป็นไปตาม RFP แล้ว	BEM ยินดีลดอัตราค่าโดยสารเป็นเวลา ๕ ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการส่วนตะวันออก โดยรัฐไม่ต้องชดเชยหรือสนับสนุน หลังจากนั้น จึงกลับไปใช้ค่าโดยสารตามสัญญา ทำให้ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน	BEM ยินดีลดอัตราค่าโดยสารเป็นเวลา ๑๐ ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการส่วนตะวันออก โดยรัฐไม่ต้องชดเชยหรือสนับสนุน หลังจากนั้น จึงกลับไปใช้ค่าโดยสารตามสัญญา ทำให้ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๕ ได้มีมติเห็นชอบผลการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก และมอบหมายให้ รฟม. นำเสนอผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๓.๔.๕ คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๕ ได้พิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ และมีมติ ดังนี้

๑) เห็นชอบให้นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

๒) เห็นชอบให้นำเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน และรายงานผลการสังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรมต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนและเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

ทั้งนี้ ให้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ รฟม. ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป โดย รฟม. ได้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ รฟม. ไปดำเนินการและชี้แจงต่อคณะกรรมการ รฟม. แล้ว

**๓.๕ การตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติ
การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒**

๓.๕.๑ รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม ๐๐๗/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ ถึงสำนักงาน
อัยการสูงสุด เพื่อขอความอนุเคราะห์ตรวจร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

๓.๕.๒ สำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือที่ อส ๐๐๐๖/๑๙๔๔๗ ลงวันที่
๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ แจ้ง รฟม. ว่าสำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีส้มฯ เสร็จแล้ว ปรากฏตามร่างสัญญาร่วมลงทุนซึ่งได้พิมพ์กร่างขึ้นใหม่ ทั้งนี้ รฟม. จะใช้ร่าง
สัญญาร่วมลงทุนฯ ดังกล่าว และยืนยันว่า รฟม. สามารถดำเนินการตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดได้
ซึ่งจะดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กฎหมาย
ระเบียบ รวมถึงมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของภาครัฐและประชาชนเป็นสำคัญ

๓.๕.๓ รฟม. ได้มีหนังสือ ส่วนที่ ๓๓ ที่ รฟม๐๐๗/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๖
ถึง BEM ขอให้พิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ตามข้อ ๓.๕.๒

๓.๕.๔ BEM ได้มีหนังสือที่ BEM/M/PRG/๐๐๐๑/๖๖ ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๖
ยืนยันว่าไม่ขัดข้องและยินดีดำเนินการตามร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ที่สำนักงานอัยการสูงสุด
ได้ตรวจพิจารณาและได้พิมพ์กร่างขึ้นใหม่

๓.๕.๕ ร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ สอดคล้องกับประกาศ
คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓
โดยมีเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้

หัวข้อที่กำหนดไว้ ตามประกาศฯ	เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
๑. วัตถุประสงค์และ ขอบเขตของโครงการ ร่วมลงทุน	<u>วัตถุประสงค์โครงการร่วมลงทุน</u> รัฐบาลมีความประสงค์ให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีอยู่ให้ กว้างขวาง ครอบคลุม สะดวกรวดเร็ว แก้ไขปัญหาการจราจร อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน และ ลดภาระการลงทุนของภาครัฐ <u>ขอบเขตโครงการร่วมลงทุน</u> (๑) รฟม. ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้เอกชนสำหรับก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (๒) ผู้ร่วมลงทุนดำเนินการออกแบบและก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก และ การออกแบบ จัดหา ผลิต ติดตั้ง และทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า การ ให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา รวมไปถึงระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้บริการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตลอดจนจัดหาเงินทุนเพื่อดำเนิน โครงการ (ส่วนต้นบทนำสัญญา ข้อ (ข))
๒. รูปแบบการร่วม ลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน (ก) สิทธิหน้าที่ และ ความรับผิดชอบของ หน่วยงานของรัฐและ	<u>สิทธิและหน้าที่ของผู้ร่วมลงทุน</u> (ก) การออกแบบและก่อสร้างงานโยธาส่งมอบ และดำเนินการจัดหา ผลิต ติดตั้ง และทดสอบระบบ รถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ให้แล้วเสร็จ (งานระยะที่ ๑) (ข) การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ และมีสิทธิในการพัฒนาเชิง พาณิชย์ตามที่กำหนดในสัญญา (งานระยะที่ ๒)

หัวข้อที่กำหนดไว้ตามประกาศฯ	เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
เอกชนในการดำเนินโครงการร่วมลงทุน	(ค) จัดหาเงินทุนเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน (ง) จัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการ และจ่ายเงินตอบแทนให้ รฟม. ตามที่กำหนดในสัญญา (จ) โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินตามสัญญาให้แก่ รฟม. ตั้งแต่วันเปิดให้บริการ โดย รฟม. จะมอบสิทธิครอบครองในการใช้ทรัพย์สินแก่ผู้ร่วมลงทุนเพื่อดำเนินงานตามสัญญา (ฉ) ส่งมอบสิทธิครอบครองทรัพย์สินตามสัญญาคืนให้กับ รฟม. ทันทีที่สัญญาสิ้นสุดลง (ช) ฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีให้ รฟม. ตามที่ รฟม. กำหนด <u>สิทธิและหน้าที่ของ รฟม.</u> (ก) ออกแบบและก่อสร้างงานโยธาส่วนตะวันออก และส่งมอบโครงสร้างงานโยธาพร้อมฝึกอบรมการใช้งานโครงสร้างงานโยธาให้แก่ผู้ร่วมลงทุนตามที่กำหนดในสัญญา (ข) ส่งมอบพื้นที่ส่วนตะวันตกให้แก่ผู้ร่วมลงทุนตามแผนการส่งมอบพื้นที่ที่กำหนดในสัญญา (ค) ในระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ หากงานโยธาส่วนตะวันออกเกิดความเสียหายหรือชำรุดโดยไม่ได้มาจากความผิดพลาดหรือบกพร่องของผู้ร่วมลงทุน รฟม. จะรับผิดชอบแก้ไข (ง) รฟม. จะช่วยในการประสานงานให้ผู้ร่วมลงทุนได้รับการส่งเสริมการลงทุนภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนฯ (จ) รฟม. จะประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการที่จำเป็นต่อการดำเนินงานซึ่งรวมทั้งการจัดให้มีสาธารณูปโภค (ฉ) รฟม. จะใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการดำเนินการให้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าสายต่างๆ เชื่อมต่อกันตามแผนแม่บทของ รฟม. (สัญญาข้อ ๓. สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา)
(ข) กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการร่วมลงทุน	กรรมสิทธิ์ในงานโยธาในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และงานระบบรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ได้จัดสร้าง หรือจัดหาตามสัญญานี้ จะตกเป็นของ รฟม. หลังจากทีระบบได้ผ่านการทดสอบทั้งหมดที่จำเป็นตามสัญญา และ รฟม. ได้ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าให้แก่ผู้ร่วมลงทุนแล้ว และ รฟม. จะมอบสิทธิในการดูแล ควบคุม และครอบครองในทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องดังกล่าว รวมทั้งงานโยธาในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก (แต่ไม่รวมอาคารจอดแล้วจรและพื้นที่ที่ รฟม. ไม่ได้มอบสิทธิ) ให้แก่ผู้ร่วมลงทุนในวันเดียวกัน เพื่อทำการบริหารจัดการ การเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีส้ม ตลอดระยะเวลาตามสัญญา (สัญญาข้อ ๗. กรรมสิทธิ์)
(ค) การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนในรูปแบบตัวเงินหรือส่วนแบ่งรายได้ระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชนและวิธีการชำระผลประโยชน์ตอบแทนดังกล่าว	<u>การจ่ายค่างานโยธาส่วนตะวันตกให้แก่ผู้ร่วมลงทุน</u> รฟม. จะรับผิดชอบจ่ายค่างานโยธาส่วนตะวันตก โดยชำระเป็นสกุลเงินบาทให้แก่ผู้ร่วมลงทุน ตามเงื่อนไขและวิธีการที่กำหนดในสัญญา <u>การจ่ายเงินตอบแทนให้แก่ รฟม.</u> ผู้ร่วมลงทุนตกลงแบ่งเงินรายได้ให้แก่ รฟม. ในระยะที่ ๒ ของสัญญา ดังนี้: (ก) เงินจำนวนหนึ่งหมื่นล้าน (๑๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐) บาท (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในสัญญา (ข) เมื่อผู้ร่วมลงทุนมีผลตอบแทนการลงทุน (Equity Internal Rate of Return หรือ "Equity IRR") จากการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม เกินกว่าร้อยละเก้าจุดเจ็ดห้า (๙.๗๕) ผู้ร่วมลงทุนตกลงแบ่งเงินตอบแทนให้ รฟม. (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) ตามเงื่อนไขและวิธีการที่กำหนดในสัญญา (สัญญาข้อ ๑๐ การจ่ายเงินตอบแทน)
๓. ระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน	ผู้ร่วมลงทุนมีระยะเวลาดำเนินงานแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ ดังต่อไปนี้ (ก) ระยะที่ ๑ การออกแบบและก่อสร้าง

	หัวข้อที่กำหนดไว้ตามประกาศา	เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
		(๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก (สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - สถานีสุวินทวงศ์) มีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน สาม (๓) ปี หก (๖) เดือน หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟม. (๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก (สถานีบางขุนนนท์ - สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) มีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน หก (๖) ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟม. (ข) ระยะที่ ๒ การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า มีระยะเวลาดำเนินการ สามสิบ (๓๐) ปี นับจากวันที่เริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ช่วงตะวันออก (สัญญาข้อ ๔. ระยะเวลาตามสัญญา)
๔.	มาตรการสนับสนุนโครงการร่วมลงทุน	• รฟม. จะช่วยในการประสานงานให้ผู้ร่วมลงทุนได้รับการส่งเสริมการลงทุนภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนฯ • รฟม. จะสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างงานโยธาช่วงตะวันตก โดยชำระเป็นสกุลเงินบาทให้แก่ผู้ร่วมลงทุน ตามเงื่อนไขและวิธีการที่กำหนดในสัญญา (สัญญาข้อ ๓. สิทธิและหน้าที่ของผู้สัญญา และข้อ ๑๐ การจ่ายเงินตอบแทน)
๕.	ผลผลิตที่เอกชนจะต้องส่งมอบ (Output Specification) และระดับของการให้บริการ (Level of Service)	<u>การดำเนินงานในระยะที่ ๑</u> ผู้ร่วมลงทุนจะต้องดำเนินการออกแบบและก่อสร้างให้ถูกต้องตามข้อกำหนดของ รฟม. และให้แล้วเสร็จภายในวันที่กำหนด <u>การดำเนินงานในระยะที่ ๒</u> ผู้ร่วมลงทุนต้องรับผิดชอบจัดให้มีการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษา เพื่อให้การให้บริการเดินรถไฟฟ้าเป็นไปอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก โดย รฟม. จะประเมินผลการดำเนินงานในระยะที่ ๒ ด้วยดัชนีชี้วัด (KPI) ตามรายละเอียดในข้อกำหนดของ รฟม. (สัญญาข้อ ๕. รูปแบบการร่วมลงทุนและขอบเขตงาน)
๖.	อัตราค่าบริการและการปรับเปลี่ยนอัตราค่าบริการ วิธีการชำระเงินของเอกชนหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ	<u>ค่าโดยสารและอัตราค่าโดยสาร</u> ก. อัตราค่าโดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ เป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา ข. ปรับอัตราค่าโดยสารทุก ๆ ๒๔ เดือนตามดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ค. เก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียวในระบบรถไฟฟ้าของ รฟม. โดยระบบที่ผู้โดยสารขึ้นก่อนได้รับค่าแรกเข้า (สัญญาข้อ ๙. แหล่งรายได้ของผู้ร่วมลงทุน)
๗.	การเปลี่ยนตัวสัญญา	(ก) ในกรณีที่อำนาจในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ถูกโอนไปยังหน่วยงานของรัฐอื่น ผู้ร่วมลงทุนต้องยอมรับหน่วยงานของรัฐดังกล่าวว่าเป็นคู่สัญญาแทนที่ รฟม. (ข) ผู้ร่วมลงทุนจะต้องไม่โอนสิทธิหรือหน้าที่ตามสัญญาให้กับบุคคลอื่น เว้นแต่ได้รับความยินยอมล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รฟม. (สัญญาข้อ ๑๓. การโอนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญา)
๘.	หลักประกันสัญญา การค้ำประกัน เงื่อนไขในการคืนหรือรับหลักประกันสัญญา	(ก) หลักประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ ๑ เป็นจำนวนเงินสี่พันห้าร้อยล้าน (๔,๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐) บาท โดย รฟม. จะคืนหลักประกันดังกล่าวให้ผู้ร่วมลงทุน เมื่องานในระยะที่ ๑ แล้วเสร็จและสามารถเริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย (ข) หลักประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ ๒ เป็นจำนวนเงินสองร้อยล้าน (๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐) บาท โดย รฟม. จะคืนหลักประกันสัญญาดังกล่าวเมื่อผู้ร่วมลงทุนพ้นจากข้อผูกพันตามสัญญานี้แล้ว (สัญญาข้อ ๑๗. หลักประกันสัญญา)
๙.	วิธีการระงับข้อพิพาท	หากมีข้อพิพาทให้เจรจาเพื่อยุติข้อพิพาทโดยฉันมิตร ในกรณีที่ไม่ได้ข้อยุติ คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

หัวข้อที่กำหนดไว้ตาม ประกาศา	เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
และกระบวนการในการ ระงับข้อพิพาท	อาจนำเรื่องขึ้นสู่ศาลไทยที่มีเขตอำนาจ (สัญญาข้อ ๓๐. การระงับข้อพิพาท)

๓.๖ รายงานผลการสังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม

๓.๖.๑ องค์การต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ได้มีหนังสือที่ อดค.IP/๒๕๖๕/๑๑๓ ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๕ ถึง รฟม. นำส่งรายงานของผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม เมื่อสิ้นสุดผลการคัดเลือก

๓.๖.๒ รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม๐๐๗/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ถึงองค์การต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ชี้แจงรายงานของผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม เมื่อสิ้นสุดผลการคัดเลือก ตามข้อ ๓.๖.๑

๓.๗ การดำเนินการเกี่ยวกับคดีพิพาทที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกเอกชน

คดีพิพาทที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ มีทั้งสิ้น ๕ คดี แบ่งเป็นคดีเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก ๓ คดี และคดีเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่ ๒ คดี

คดีพิพาทเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก

๓.๗.๑ คดีหมายเลขคำที่ อ.๕๗๒/๒๕๖๕ ของศาลปกครองสูงสุด โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการแก้ไขเอกสารการคัดเลือกเอกชนเพิ่มเติมครั้งที่ ๑ เพื่อปรับปรุงเกณฑ์การประเมินข้อเสนอ การคัดเลือกเอกชนครั้งแรก (คดีหมายเลขคำที่ ๒๒๘๐/๒๕๖๓ ของศาลปกครองกลาง)

- ประเด็นแห่งคดีสรุปได้ ๒ ข้อหา ได้แก่ ๑) BTSC ฟ้องคณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนคำสั่ง/มติของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ที่แก้ไข เพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงเอกสารการคัดเลือกเอกชนเพิ่มเติมครั้งที่ ๑ และขอให้ศาลทุเลาการบังคับตามมติที่เกี่ยวข้องกับเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะการประเมินตามเอกสารการคัดเลือกเอกชนที่แก้ไขเพิ่มเติม และขอให้ระงับการดำเนินการคัดเลือกเอกชนในโครงการพิพาทไว้ก่อนชั่วคราวจนกว่าคดีจะถึงที่สุด และ ๒) BTSC ฟ้องเรียกค่าเสียหายมูลละเมิดจากเหตุที่มีการแก้ไข เพิ่มเติม และเปลี่ยนแปลงเอกสารการคัดเลือกเอกชนเพิ่มเติมครั้งที่ ๑ จำนวน ๕๐๐,๐๐๐ บาท

- เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ ศาลปกครองกลางรับฟ้องข้อหา ๑) และมีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับตามเกณฑ์การประเมินข้อเสนอที่แก้ไขไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษา

- เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๔ ศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้จำหน่ายคดีในข้อหาแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอ (ข้อหา ๑) เพราะเหตุแห่งการฟ้องคดีหมดสิ้นไป (เนื่องจากได้ยกเลิกการคัดเลือกเอกชนไปแล้ว) คดีจึงคงเหลือเพียงข้อหา ๒) การแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอเป็นการละเมิดต่อ BTSC

- เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้องข้อหา ๒) เพราะการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอ ไม่เป็นการละเมิด BTSC แต่ศาลปกครองกลางเห็นว่า การแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอ เป็นคำสั่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เพราะเป็นการแก้ไขในสาระสำคัญ โดยไม่ได้รับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการรับฟังความคิดเห็นของเอกชน พ.ศ.๒๕๖๓ เสียก่อน

- เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๕ คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาไปที่ศาลปกครองสูงสุด โดยเรียนชี้แจงต่อศาลว่า การแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอเป็นไป

โดยชอบ ...

โดยชอบด้วยกฎหมาย เพราะคณะกรรมการคัดเลือกฯ มีอำนาจตามกฎหมายในการเห็นชอบเกณฑ์การประเมิน และเปลี่ยนแปลงเกณฑ์การประเมินได้โดยไม่ต้องไปปรับฟังความคิดเห็นของเอกชนใหม่ และการเปลี่ยนเกณฑ์การประเมินเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐ ไม่ได้เป็นการเอื้อประโยชน์แก่เอกชนรายใด

- เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๕ ศาลปกครองสูงสุดได้นั่งพิจารณาคดีครั้งแรก โดยตุลาการผู้แถลงคดีเห็นว่าคณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. มีอำนาจตามกฎหมายที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงวิธีประเมินได้ โดยดำเนินการถูกต้องตามขั้นตอนของกฎหมาย และได้เป็นการละเมิด BTSC จึงเห็นควรพิพากษาให้ยกฟ้อง

- เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๖ ศาลปกครองสูงสุดได้อ่านคำพิพากษาลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ โดยที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดเห็นว่า คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. มีอำนาจในการแก้ไขหลักเกณฑ์การประเมินคัดเลือกข้อเสนอของเอกชน และได้ดำเนินการแก้ไขหลักเกณฑ์ดังกล่าวโดยถูกต้องตามรูปแบบขั้นตอนหรือวิธีการอันเป็นสาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และได้ใช้ดุลพินิจในการแก้ไขหลักเกณฑ์ดังกล่าวโดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว จึงไม่เป็นการกระทำละเมิด BTSC ศาลปกครองสูงสุดจึงพิพากษายกฟ้อง

๓.๗.๒ คดีหมายเลขดำที่ อ.๑๔๕๕/๒๕๖๕ ของศาลปกครองสูงสุด โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก (คดีหมายเลขดำที่ ๕๘๐/๒๕๖๔ ของศาลปกครองกลาง)

- ประเด็นแห่งคดีสรุปได้ ๒ ข้อหา ได้แก่ ๑) BTSC ฟ้องคณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนมติและประกาศยกเลิกการคัดเลือกเอกชนเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ และ ๒) BTSC ฟ้องว่าการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนเป็นการกระทำละเมิด ขอให้ศาลสั่งห้ามคณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ดำเนินการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่

- เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับคำฟ้องข้อหา ๒) เพราะศาลไม่มีอำนาจระงับการคัดเลือกเอกชนใหม่ และไม่มีอำนาจสั่งให้คัดเลือกเอกชนด้วยเกณฑ์การประเมินเดิม เนื่องจากเป็นอำนาจของคณะกรรมการคัดเลือกฯ

- เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ ศาลปกครองกลางมีคำสั่งยกคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวก่อนการพิพากษาของ BTSC เนื่องจากคณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. มีอำนาจหน้าที่ที่จะดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามกฎหมาย

- เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๔ ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งที่ ๓๕๔/๒๕๖๔ ยืนตามศาลปกครองกลางไม่รับฟ้องข้อหา ๒)

- เมื่อวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำสั่งยกเลิกการคัดเลือกเอกชน โดยวินิจฉัยว่าคณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. มีอำนาจยกเลิกการคัดเลือกได้ แต่การยกเลิกการคัดเลือกเอกชนซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการที่มีการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอในระหว่าง การคัดเลือก โดยไม่รอคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดเสียก่อน รับฟังไม่ได้ว่ามีเหตุสมควรและมีความจำเป็น เพื่อประโยชน์สาธารณะตามเป้าประสงค์และเจตนารมณ์ที่พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ บัญญัติไว้ การยกเลิกการคัดเลือกเอกชนดังกล่าวจึงไม่ชอบด้วยกฎหมาย

- เมื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๖๕ คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาไปที่ศาลปกครองสูงสุด โดยเรียนชี้แจงต่อศาลว่า คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ยกเลิกการคัดเลือกเอกชนเพื่อคัดเลือกใหม่โดยชอบด้วยกฎหมาย เพราะคณะกรรมการคัดเลือกฯ มีอำนาจตามกฎหมายในการยกเลิกการคัดเลือก และการยกเลิกการคัดเลือกมิได้เป็นการหลีกเลี่ยงผลการตัดสินใจ แต่เป็นแนวทางที่มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อรัฐและประชาชนที่สุด เพราะการฟ้องร้องคดีต่อไปไม่ว่าผลของคดีจะเป็นอย่างไร ต้องใช้เวลานาน จะทำให้เกิดผลกระทบกับโครงการ ส่งผลให้การเปิดให้บริการแก่ประชาชน

ล่าช้า ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจำนวนมากจากการดูแลบำรุงรักษาโครงสร้างงานโยธาส่วนตะวันออก ประกอบกับการยกเลิกการคัดเลือกเกิดขึ้นก่อนที่จะมีการเปิดซองข้อเสนอ (ยังไม่ทราบผลการคัดเลือก) โดยมีการคืนซองข้อเสนอและค่าใช้จ่ายในการซื้อ RFP ให้แก่เอกชนทุกรายแล้ว จึงไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อเอกชนรายใด

- เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ศาลปกครองสูงสุดนั่งพิจารณาคดีครั้งแรก โดยตุลาการผู้แถลงคดี แถลงเห็นควรให้ยกฟ้อง โดยวินิจฉัยว่า คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. มีอำนาจตามกฎหมายที่จะดำเนินการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนได้ และคณะกรรมการคัดเลือกฯ ใช้ดุลพินิจยกเลิกการคัดเลือก เนื่องจากต้องการแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อให้โครงการสำเร็จตามวัตถุประสงค์และกรอบการดำเนินงาน ประกอบกับขณะยกเลิกยังไม่มีซองข้อเสนอทำให้ไม่มีเอกชนรายใดได้เปรียบเสียเปรียบ ดังนั้นการยกเลิกการคัดเลือกจึงเป็นการดำเนินการที่จำเป็น เป็นประโยชน์ของรัฐและประชาชนในการจัดทำบริการสาธารณะ

- ปัจจุบันคดีนี้ อยู่ระหว่างรอคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด

๓.๗.๓ คดีหมายเลขแดงที่ อท๑๓๓/๒๕๖๕ ของศาลอาญาทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมเอกสารการคัดเลือกเอกชนครั้งที่ ๑ และการยกเลิกการคัดเลือก (คดีหมายเลขดำที่ อท๓๐/๒๕๖๕)

- เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ BTSC ยื่นฟ้องคดีต่อศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง กล่าวหาผู้ว่าการ รฟม. และกรรมการบางท่านในคณะกรรมการคัดเลือกฯ รวมจำนวน ๗ คน โดยอ้างว่าได้ร่วมกันแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอในเอกสารการคัดเลือกเอกชนครั้งที่ ๑ และยกเลิกการคัดเลือกโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ขอให้ศาลลงโทษในความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการตามประมวลกฎหมายอาญา ความผิดต่อกฎหมายป้องกันและปราบปรามการทุจริต และกฎหมายความผิดของพนักงานในองค์การหรือหน่วยงานของรัฐ

- เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕ ศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้อง เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่าผู้ว่าการ รฟม. และกรรมการคัดเลือกฯ ร่วมกันใช้ดุลพินิจพิจารณาแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอ ตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง รายละเอียดของร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และสาระสำคัญของร่างสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ รวมถึงข้อสงวนสิทธิ์ที่กำหนดไว้ในประกาศเชิญชวน และเอกสาร RFP และการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอดังกล่าวเป็นไปเพื่อประโยชน์ของรัฐ ไม่ทำให้ผู้ยื่นเอกสารข้อเสนอได้เปรียบเสียเปรียบซึ่งกันและกัน อีกทั้งได้มีการขยายระยะเวลายื่นข้อเสนอ ทำให้ผู้ยื่นข้อเสนอมีเวลาจัดเตรียมข้อมูลข้อเสนอเพิ่มเติมอีกด้วย จึงไม่เป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ยื่นข้อเสนอรายใดรายหนึ่ง ส่วนการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนและยกเลิกประกาศเชิญชวน มิใช่การกระทำที่มีเจตนาถลำแก่งแย่ง หรือเป็นการกระทำการนอกขอบเขตแห่งกฎหมาย หรือมีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติแต่อย่างใด

คดีพิพาทเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่

๓.๗.๔ คดีหมายเลขดำที่ ๑๖๔๖/๒๕๖๕ ของศาลปกครองกลาง โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่

- ประเด็นแห่งคดีสรุปได้ ๒ ข้อหา ได้แก่ ๑) BTSC ฟ้องคณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนประกาศเชิญชวน และเอกสาร RFP ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ (การคัดเลือกครั้งใหม่) และ ๒) ขอให้ดำเนินการประมูลโดยใช้เกณฑ์เดิมตามประกาศเชิญชวนฯ ฉบับเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ (การคัดเลือกครั้งแรก) และขอให้ศาลมีคำสั่งทุเลาการบังคับตามประกาศเชิญชวน

และเอกสาร RFP ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ ห้ามมิให้คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. รับซองข้อเสนอ ในวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕ และห้ามใช้ประกาศเชิญชวน และเอกสาร RFP ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ จนกว่าคดีจะถึงที่สุด เพราะ BTSC เห็นว่าการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่เป็นผลสืบเนื่องจากการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอและการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

- เมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๕ ศาลปกครองกลางโดยมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งยกคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งทุเลาการบังคับตามประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนครั้งใหม่ เนื่องจากพิจารณาแล้วมีความเห็นโดยสรุปว่า การรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนเพื่อประกอบการจัดทำประกาศเชิญชวนฯ และประกาศเชิญชวนฯ ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ มีการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน การกำหนดคุณสมบัติ และหลักเกณฑ์ด้านการก่อสร้างงานโยธาในระดับสูงเป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกาศเชิญชวนฯ มีการเปิดกว้างให้เอกชนเข้าร่วมในการคัดเลือกมากขึ้นกว่าประกาศเชิญชวนฯ ฉบับเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ และประกาศเชิญชวนฯ ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ ไม่มีลักษณะเป็นการตัดสิทธิหรือกีดกัน BTSC มิให้เข้าร่วมยื่นข้อเสนอ จึงรับฟังไม่ได้ว่าประกาศเชิญชวนดังกล่าวเป็นคำสั่งทางปกครองที่น่าจะไม่ชอบด้วยกฎหมาย และไม่อาจถือได้ว่าการที่ BTSC ไม่สามารถหาผู้รับจ้างงานโยธาเพื่อจัดเตรียมข้อเสนอได้ทันภายในกำหนดเวลาเป็นความเสียหายอย่างร้ายแรงที่ยากแก่การเยียวยาแก้ไขในภายหลัง ประกอบกับ หากศาลมีคำสั่งทุเลาการบังคับตามประกาศเชิญชวนฯ ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ ย่อมจะเป็นอุปสรรคแก่การบริหารงานของรัฐ หรือแก่บริการสาธารณะของ รฟม. ซึ่งคำสั่งยกคำร้องดังกล่าวเป็นที่สุดแล้วตามข้อ ๗๓ วรรคสองของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๕๓

- เมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับคำขอให้ศาลมีคำสั่งทุเลาการบังคับหรือกำหนดมาตรการคุ้มครองชั่วคราวก่อนการพิพากษา เพราะคำขอเพิ่มเติมของ BTSC ไม่มีเหตุหรือข้อเท็จจริงใหม่ต่างจากที่ศาลได้เคยวินิจฉัยไว้แล้ว

- ปัจจุบันคดีนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

๓.๗.๕ คดีที่นายสุรเชษฐ์ฯ ยื่นฟ้องศาลปกครองกลาง โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่

- คดีนี้ปรากฏข้อเท็จจริงจากข่าวที่เผยแพร่สู่สาธารณชนว่า นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สังกัดพรรคก้าวไกล ฟ้องหน่วยงานและคณะบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการคัดเลือกเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ว่า การดำเนินการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งต่อมาปรากฏข้อเท็จจริงว่าศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับฟ้องดังกล่าวไว้พิจารณา และให้จำหน่ายคดีออกจากสารบบความ เนื่องจากผู้ฟ้องคดีไม่ใช่ผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอันจะมีสิทธิฟ้องคดีได้ตามกฎหมาย ซึ่ง รฟม. ได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงดังกล่าวกับสำนักงานศาลปกครองแล้ว แต่เนื่องจากศาลมีคำสั่งไม่รับฟ้อง รฟม. จึงยังไม่ใช่คู่กรณีที่สามารถขอคัดสำเนาเอกสารที่เกี่ยวข้องได้

๓.๘ ข้อเสนอของ รฟม.

รฟม. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๓.๘.๑ คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนจนได้ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก และ รฟม. ได้นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ดังกล่าวให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ อีกทั้งองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ก็ได้นำส่งรายงานของผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม เมื่อสิ้นสุดผลการคัดเลือกแล้ว

๓.๘.๒ ผลการคัดเลือกเอกชนเป็นไปตามหลักการที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓ และมีความเหมาะสม เป็นประโยชน์แก่รัฐและประชาชน ซึ่งสรุปได้ดังนี้

๑) ความเหมาะสมด้านคุณสมบัติ

BEM มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดใน RFP เป็นนิติบุคคลไทยที่มีสถานะทางการเงินที่มั่นคง สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่จำเป็นสำหรับการดำเนินโครงการ และมีประสบการณ์ในการดำเนินโครงการที่มีลักษณะเดียวกันสำเร็จเป็นที่ประจักษ์ ดังนั้น BEM จึงเป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมจะได้รับการคัดเลือกเป็นผู้ร่วมลงทุน

๒) ความเหมาะสมด้านเทคนิค

ข้อเสนอด้านเทคนิคของ BEM ได้แสดงแนวทาง วิธีการดำเนินงาน บุคลากร ผู้ปฏิบัติงาน และแผนงาน ที่ครบถ้วน สอดคล้องตามมาตรฐานทางด้านวิศวกรรมและข้อกำหนดในเอกสาร RFP ผ่านเกณฑ์การประเมินด้วยคะแนนร้อยละ ๙๙.๙๐ ดังนั้นข้อเสนอของ BEM จึงมีความเหมาะสมด้านเทคนิค

๓) ความเหมาะสมด้านการเงิน

(ก) ความเหมาะสมของค่าก่อสร้างงานโยธา

ค่าก่อสร้างที่ BEM ขอรับการสนับสนุนจากรฟม. ต่ำกว่าประมาณการตามรายงานการศึกษา และกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ ประกอบกับกรอบวงเงินดังกล่าวเป็นราคาที่ประมาณการเมื่อปี ๒๕๖๑ หากคิดต้นทุนในปัจจุบันซึ่งปรับตัวสูงขึ้นเป็นอย่างมาก เช่น ค่าวัสดุ ค่าน้ำมัน ค่าแรง จะทำให้ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นประมาณ ๔,๐๐๐ - ๕,๐๐๐ ล้านบาท ดังนั้นค่าก่อสร้างงานโยธาที่ BEM เสนอจึงมีความเหมาะสม

	กรอบวงเงินที่ คณะรัฐมนตรีอนุมัติ	BEM	ITD Group
ค่างานโยธา	๘๘,๕๖๘	๘๘,๒๗๗	๙๒,๗๗๗
ค่าที่ปรึกษา	๓,๒๒๓	๓,๒๒๓	๓,๒๒๓
ค่า Provisional Sum	๔,๐๒๙	๔,๐๒๙	๔,๐๒๙
ค่าก่อสร้างจุดตัดรถไฟสายสีแดง	๑๙๑	๑๙๑	๑๙๑
รวม (ล้านบาท)	๙๖,๐๑๒	๙๕,๗๒๐	๑๐๐,๒๒๐

หมายเหตุ: ค่า Provisional Sum และค่าก่อสร้างจุดตัดรถไฟสายสีแดง หากจำเป็นต้องดำเนินการ รฟม. จะดำเนินการเป็นงานเพิ่มเติม

(ข) ความเหมาะสมของอัตราดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง

อัตราดอกเบี้ยที่ BEM เสนอต่ำกว่าประมาณการตามรายงานการศึกษา และความเห็นสำนักงบประมาณ ทั้งนี้ร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ กำหนดว่า รฟม. จะจ่ายค่าดอกเบี้ยตามอัตราดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินอัตรา ๓.๘๔๑% ต่อปี (อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลอายุ ๑๐ ปี + ๑%) สอดคล้องตามความเห็นของสำนักงบประมาณ ดังนั้นอัตราดอกเบี้ยที่ BEM เสนอจึงมีความเหมาะสม

	รายงานการศึกษา	ความเห็นสำนัก งบประมาณ	BEM	ITD Group
อัตราดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง	๕.๐๐% ต่อปี	๓.๘๔๑% ต่อปี	FDR+๒.๔๓๐% = ๒.๓๓๓% ต่อปี	FDR+๓.๐๐๐% = ๓.๒๖๓% ต่อปี

หมายเหตุ: ๑. FDR คืออัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ ๑๒ เดือน เฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ ๔ แห่ง
๒. RFP กำหนดให้ใช้ FDR ณ ๓๐ วันก่อนประกาศเชิญชวน = ๐.๒๖๓% ในการยื่นข้อเสนอ
๓. รฟม. จะชำระค่าดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้างที่เกิดขึ้นจริงตามอัตราดอกเบี้ยที่เสนอ แต่ไม่เกินร้อยละ ๓.๘๔๑ ต่อปี (อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลอายุ ๑๐ ปี + ๑%) ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

(ค) ความ ...

(ค) ความเหมาะสมของเงินตอบแทนให้ รฟม.

เงินตอบแทนให้ รฟม. ที่ BEM เสนอสูงกว่าประมาณการตามรายงานการศึกษา และสูงกว่าข้อเสนอของ ITD Group ดังนั้นเงินตอบแทนให้ รฟม. ที่ BEM เสนอจึงมีความเหมาะสม

	รายงานการศึกษา	BEM	ITD Group
เงินตอบแทนให้ รฟม. (ล้านบาท)	NPV ๔๑๖	๑๐,๐๐๐.๐๐ (NPV ๓,๕๘๒.๙๕)	-๒๑,๐๐๐.๐๐ (NPV -๑๕,๓๓๒.๙๖)

(ง) ผลประโยชน์ที่ได้รับเพิ่มจากการเจรจา

☐ รัฐสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเตรียมการสำหรับการทดสอบระบบรวมและการส่งมอบงานให้กับผู้ร่วมลงทุนงานโยธาส่วนตะวันออกที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่การทดสอบระบบร่วมล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนด (ภายหลังเดือนมีนาคม ๒๕๖๙) คิดเป็นเงินเดือนละ ๔๐-๕๐ ล้านบาท โดย BEM รับภาระค่าใช้จ่ายให้แก่ รฟม.

☐ ลดอัตราค่าโดยสารเป็นระยะเวลา ๑๐ ปี (อัตราค่าโดยสารปีแรก ๑๕-๔๔ บาท ปรับตามการเปลี่ยนแปลงของ CPI ทุก ๒ ปี) โดยรัฐไม่ต้องชดเชยหรือสนับสนุน ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนหรือภาระการสนับสนุนของรัฐ กว่า ๑๓,๐๐๐ ล้านบาท

๓.๘.๓ รฟม. ได้พิจารณาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินการคดีพิพาทที่เกิดขึ้นในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกที่ยกเลิกไปแล้ว และในการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่ แล้วพบว่า

๑) จากการที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาในคดีหมายเลขดำที่ อ.๕๗๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๖ ว่าการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย และไม่ละเมิดต่อ BTSC แสดงให้เห็นว่า รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกฯ ดำเนินการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอโดยชอบด้วยกฎหมาย และการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกมิได้เกิดขึ้นจากการที่ รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกฯ แก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายตามที่ BTSC ฟ้องแต่อย่างใด แต่เป็นการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาความล่าช้าของโครงการ เพื่อประโยชน์ของรัฐและประชาชนในการจัดทำบริการสาธารณะ สอดคล้องกับความเห็นของตุลาการผู้แถลงคดี คดีศาลปกครองสูงสุด หมายเลขดำที่ อ.๑๔๕๕/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ (วันนั่งพิจารณาคดีครั้งแรก) ที่เห็นว่า คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ดำเนินการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกโดยชอบด้วยกฎหมาย

๒) เนื่องจากการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกได้ถูกยกเลิกไปแล้ว โดยเอกชนทุกรายที่ซื้อเอกสาร RFP ได้รับค่าธรรมเนียมคืน และเอกชนที่ยื่นข้อเสนอไว้ ๒ รายคือ กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BTSC เป็นผู้นำกลุ่ม) และ BEM ก็ได้รับของข้อเสนอคืนแล้ว การคัดเลือกเอกชนครั้งแรกจึงได้สิ้นสุดสภาพไปแล้ว ไม่ว่าผลการพิจารณาคดีพิพาทที่เกิดขึ้นในการคัดเลือกครั้งแรกจะเป็นอย่างไร ก็ไม่อาจเปลี่ยนแปลงข้อเท็จจริงว่าการคัดเลือกครั้งแรกได้สิ้นสุดสภาพไปแล้ว ไม่สามารถทำให้กลับมามีผลบังคับใช้ได้ ดังนั้นการดำเนินการเกี่ยวกับคดีพิพาทในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก จึงไม่มีผลกระทบหรือเกี่ยวข้องกับการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่แต่อย่างใด

๓) ในการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่ คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดตามกฎหมายอย่างรอบคอบ การที่ BTSC ซึ่งไม่ได้เข้าร่วมการคัดเลือกทั้งที่สามารรถเข้าร่วมได้ ไปฟ้องต่อศาลปกครองจนเป็นคดีพิพาท เป็นสิ่งที่ยอยู่นอกเหนือการควบคุมและเกินวิสัยที่ รฟม. จะแก้ไขได้ อย่างไรก็ตาม ศาลปกครองกลางโดยมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการศาลปกครองกลาง ได้มีคำสั่งยกคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งทุเลาการบังคับตามประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนครั้งใหม่ โดยเห็นว่าข้อกล่าวอ้างของ BTSC รับฟังไม่ได้ว่าการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่น่าจะไม่ชอบด้วยกฎหมาย และเห็นว่าหากศาลมีคำสั่งทุเลาการบังคับฯ จะทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ต้องล่าช้าไป กระทบต่อโครงข่ายการให้บริการระบบรถไฟฟ้าและระบบขนส่งสาธารณะ และก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการดูแลรักษาโครงสร้างงานโยธา และศาลปกครอง

สูงสุดโดยมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาว่าการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้น การคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่จึงเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย และมีได้เป็นผลสืบเนื่องจากการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอ และการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายตามที่ BTSC พ้องแต่อย่างใด หาก รพม. ชะลอการดำเนินการเพื่อรอผลการพิจารณาคดี ซึ่งเกิดจากผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมการคัดเลือก ย่อมทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ซึ่งเป็นบริการสาธารณะที่มีความสำคัญต่อประเทศ เกิดความล่าช้า ส่งผลเสียต่อรัฐ ประชาชนและประเทศโดยรวมเป็นอย่างมาก

๔) ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ประสบปัญหาความล่าช้าในการดำเนินโครงการมากกว่า ๓ ปีแล้ว ประกอบกับคณะรัฐมนตรีชุดปัจจุบันจะสิ้นสุดวาระลงในวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๖ หากการเห็นชอบผลการคัดเลือกไม่สามารถเกิดขึ้นได้ทันภายในวาระของคณะรัฐมนตรีชุดนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ก็จะล่าช้าออกไปอีก ทำให้เกิดผลเสียต่อประชาชนและประเทศโดยรวมเป็นอย่างมาก

ดังนั้น รพม. จึงเห็นควรเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด เจื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน และรายงานผลการสังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้ความเห็นชอบ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบผลการคัดเลือกและเจื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน ตามมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๓

๔. ข้อกฎหมาย

๔.๑ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

หมวด ๔ การจัดทำและดำเนินโครงการ

ส่วนที่ ๒ การคัดเลือกเอกชน

.....

มาตรา ๔๑ เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจา กับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำร่างสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาภายในสิบห้าวัน และให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนให้แล้วเสร็จและส่งกลับให้หน่วยงานเจ้าของโครงการภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

มาตรา ๔๒ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเจื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนและเจื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนตามที่คณะกรรมการกำหนด

ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุน และเจื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนตามวรรคหนึ่ง ให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับผลการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุน และเจื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน

ในกรณีที่รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดไม่เห็นชอบกับผลการคัดเลือกเอกชนหรือร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้แจ้งเหตุผลที่ไม่เห็นชอบแก่หน่วยงานเจ้าของโครงการและคณะกรรมการคัดเลือกพร้อมกำหนดเวลาในการทบทวนผลการคัดเลือกเอกชนหรือร่างสัญญาร่วมลงทุนเพื่อนำเสนอรัฐมนตรี

หากหน่วยงานเจ้าของโครงการและคณะกรรมการคัดเลือกยังยืนยันผลการคัดเลือกเอกชนหรือร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนพร้อมความเห็นของรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

เมื่อคณะรัฐมนตรี ...

เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก

.....
๔.๒ ประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓

.....
ข้อ ๓ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- (๑) วัตถุประสงค์และขอบเขตของโครงการร่วมลงทุน
- (๒) รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
- (๓) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการร่วมลงทุน
- (๔) กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการร่วมลงทุน
- (๕) การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนในรูปแบบตัวเงินหรือส่วนแบ่งรายได้ระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชน และวิธีการชำระผลประโยชน์ตอบแทนดังกล่าว
- (๖) ระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน
- (๗) มาตรการสนับสนุนโครงการร่วมลงทุน
- (๘) ผลผลิตที่เอกชนจะต้องส่งมอบ (Output Specification) และระดับในการบริการ (Level of Service) ที่เอกชนจะต้องส่งมอบ
- (๙) อัตราค่าบริการและการปรับเปลี่ยนอัตราค่าบริการ วิธีการชำระเงินของเอกชนหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ
- (๑๐) การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา
- (๑๑) หลักประกันสัญญา การค้ำประกัน เงื่อนไขในการคืนหรือรับหลักประกันสัญญา
- (๑๒) วิธีการระงับข้อพิพาท และกระบวนการในการระงับข้อพิพาท

ข้อ ๔ นอกจากเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนตามข้อ ๓ ในกรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการและคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ รวมถึงคณะกรรมการคัดเลือกตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ที่ออกตามความในมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เห็นว่าสมควรกำหนดรายละเอียดอื่นเพิ่มเติมเป็นเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดของเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนเพิ่มเติมดังกล่าวเสนอให้ผู้มีอำนาจพิจารณาให้ความเห็นชอบพร้อมกับเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนตามข้อ ๓

.....
๔.๓ ประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เรื่องแนวทางปฏิบัติสำหรับการนำข้อตกลงคุณธรรมมาใช้กับโครงการร่วมลงทุนที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ พ.ศ. ๒๕๖๔

ข้อ ๘ แนวทางการปฏิบัติของผู้สังเกตการณ์มีรายละเอียดดังนี้

(๑) เข้าสังเกตการณ์ในกระบวนการคัดเลือกเอกชนของคณะกรรมการคัดเลือกตามที่ได้กำหนดไว้

(๒) รายงานผลการสังเกตการณ์ดังนี้

(๒.๑) เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว ให้ผู้สังเกตการณ์รายงานผลการปฏิบัติงาน ผลการสังเกตการณ์ต่อองค์กรที่ สคร. มอบหมาย เพื่อให้รายงาน

(๒.๑.๑) สคร. เพื่อทราบ

(๒.๑.๒) หน่วยงานเจ้าของโครงการ เพื่อดำเนินการรายงานผลการดำเนินงานข้อตกลงคุณธรรมพร้อมกับการนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชนให้กระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

.....

๕. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๕.๑ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และ รฟม. ได้จัดส่งผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก ให้สำนักงานอัยการสูงสุด ซึ่งได้ตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๕.๒ หากโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ล่าช้าออกไปอีก ปัจจุบันล่าช้ากว่าแผนกว่า ๓ ปี จะกระทบต่อโครงข่ายการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการดูแลรักษาโครงสร้างงานโยธาส่วนตะวันออกซึ่งใกล้จะก่อสร้างแล้วเสร็จ ที่ยังไม่มีขบวนรถให้บริการ เนื่องจากการดำเนินการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ มีความล่าช้า ทั้งนี้จะทำให้เสียโอกาสในการใช้ประโยชน์จากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในส่วนตะวันออก รวมถึงการกระตุ้นเศรษฐกิจ การลงทุนของประเทศ และประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๕.๓ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๕.๓.๑ ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้รับสัมปทานให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ กรณีที่มีปัญหาในการประสานงาน ให้นำเสนอกระทรวงคมนาคมโดยเร็ว เพื่อจะได้ยกระดับเป็นการประสานงานระดับกระทรวง (กรณีเป็นการใช้พื้นที่ของหน่วยงานของกระทรวงอื่น) หรือเร่งรัดการพิจารณาให้เข้าพื้นที่ (กรณีการใช้พื้นที่ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม)

๕.๓.๒ จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงเพื่อรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างช่วงระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน เพื่อมิให้เกิดภาระด้านงบประมาณ รวมทั้งไม่ทำให้ราชการเสียหาย

๕.๓.๓ ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดให้มีการเชื่อมต่อระหว่างโครงการรถไฟฟ้าและระบบการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ให้มีความสมบูรณ์แบบไร้รอยต่อ เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย โดยกระทรวงคมนาคมจะได้เร่งรัดการใช้ระบบตัวร่วมและกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในภาพรวมอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มีกำหนดเวลาแล้วเสร็จที่สอดคล้องกันตามแผนงานต่อไป

๕.๓.๔ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดมาตรการการบริหารจัดการจราจร การอำนวยความสะดวกต่อประชาชน และการประชาสัมพันธ์บริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบรรเทาผลกระทบ

ที่จะเกิดขึ้น ...

ที่จะเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด รวมทั้งให้กำกับดูแลให้ผู้รับสัมปทาน ดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัย เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง รวมทั้งให้ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

๕.๓.๕ ประธานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างสถานีร่วมศิริราชและอาคารรักษาพยาบาล ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๕

๖. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน และรายงานผลการสังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามนัยมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอ

ทั้งนี้ ได้จัดส่ง Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีมาแล้วแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอิทธิพร รัดตนเศรษฐ์)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

รักษาราชการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๓๐๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : lbp@drt.go.th