

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๒๐๘/๑๕๐



พค. 182
วันที่ 1-๓๓-๖๖
ลง ๑.๖๖

สคค. (eMail)

ส่ง : กวค.

รับที่ : ๖7145/67

28 มิ.ย. 2567 เวลา 17.46 น.



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๗

เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๔๘๒ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๓

๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๘๒๗๒ ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๖

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รพม ๐๐๗/๑๕๓๓

ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๗

๒. สำเนาหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส ๐๐๐๖/๑๙๔๔๗ ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะกรรมการได้ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการหรือให้ต้องเสนอคณะกรรมการ โดยพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนดไว้ว่า

มาตรา ๔๒ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนและเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนตามที่คณะกรรมการกำหนด

ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุน และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนตามวรรคหนึ่ง ให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุน และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน

ในกรณี ...

ในกรณีที่รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดไม่เห็นชอบกับผลการคัดเลือกเอกชนหรือร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้แจ้งเหตุผลที่ไม่เห็นชอบแก่หน่วยงานเจ้าของโครงการและคณะกรรมการคัดเลือกพร้อมกำหนดเวลาในการทบทวนผลการคัดเลือกเอกชนหรือร่างสัญญาร่วมลงทุนเพื่อนำเสนอรัฐมนตรี

หากหน่วยงานเจ้าของโครงการและคณะกรรมการคัดเลือกยังยืนยันผลการคัดเลือกเอกชนหรือร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนพร้อมความเห็นของรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องได้รับความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เนื่องจากปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ประสบปัญหาความล่าช้าในการดำเนินการคัดเลือกเอกชนมากกว่า ๓ ปีแล้ว ทำให้เกิดผลกระทบต่อการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการดูแลรักษาโครงสร้างงานโยธาส่วนตะวันออกที่ก่อสร้างแล้วเสร็จแต่ยังไม่มีขบวนรถให้บริการ ทำให้เสียโอกาสในการใช้ประโยชน์จากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การกระตุ้นเศรษฐกิจ และประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากบริการขนส่งสาธารณะ ดังนั้น หากการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีความล่าช้าออกไปอีก จะทำให้เกิดความเสียหายต่อรัฐ ประชาชน และประเทศโดยรวมมากขึ้น

๓. สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณา นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ ความเป็นมา

๓.๑.๑ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓ ได้มีมติ ดังนี้

๓.๑.๑.๑ อนุมัติการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเสนอ และให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง (หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๒๐.๑/๑๗๐๔๘ ลงวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงบประมาณ สำนักงานอัยการสูงสุด และสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (หนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๕๒๔๕ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒) ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ ในส่วนของค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจสิ่งสาธารณูปโภค รวมทั้งการสนับสนุนค่างานโยธาให้เอกชนให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

๓.๑.๑.๒ อนุมัติให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) ได้รับยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ (เรื่อง การปรับปรุงแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง)

๓.๑.๑.๓ ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) เร่งรัดดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

๑) จัดทำร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ส่วนตะวันตก ให้แล้วเสร็จและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนโดยเร็ว

๒) ดำเนินกระบวนการคัดเลือกเอกชนที่จะเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ส่วนตะวันตก รวมทั้งจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในกรณีการเปิดให้บริการโครงการล่าช้า (Time Overrun) และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่รัฐอาจจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายในการดูแลงานที่แล้วเสร็จ (Care of Works) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ส่วนตะวันออก เนื่องจากไม่สามารถเปิดให้บริการได้ทันตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

๓.๑.๑.๔ ให้สำนักงบประมาณรับไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแผนการบริหารจัดการงบประมาณเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมให้เหมาะสม โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการจัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอเพื่อชำระคืนค่างานโยธาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตสำหรับโครงการร่วมลงทุนที่คณะรัฐมนตรีได้เคยอนุมัติไว้แล้ว เช่น โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เป็นต้น เนื่องจากภาครัฐจะต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระคืนค่างานโยธาของโครงการเหล่านี้ให้แก่เอกชนในห้วงระยะเวลาที่คาบเกี่ยวกัน รวมทั้งให้พิจารณาหาแหล่งเงินทุนอื่น ๆ ที่เหมาะสมเพื่อรองรับการดำเนินโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในอนาคตเพื่อช่วยลดภาระงบประมาณภาครัฐด้วย

ทั้งนี้ ในการดำเนินการใด ๆ ในทุกขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ถือปฏิบัติให้ถูกต้องเป็นไปตามข้อกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑)

๓.๑.๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งที่ ๖๗/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

๓.๑.๓ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนประกอบการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามรายละเอียดและขั้นตอนที่ระบุในประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างวันที่

๕ - ๒๒ เมษายน ๒๕๖๓ โดยประกาศผ่านทางระบบเครือข่ายสารสนเทศของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (เว็บไซต์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและที่ปรึกษาตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงได้จัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้สอดคล้องตามความคิดเห็นที่ได้รับตามที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเห็นสมควรโดยคำนึงถึงความสำเร็จของโครงการเป็นสำคัญ และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ได้พิจารณาเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ออกประกาศเชิญชวนเพื่อคัดเลือกเอกชนและขายเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกเมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ โดยมีกำหนดยื่นข้อเสนอในวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓

๓.๑.๔ ในระหว่างดำเนินการคัดเลือก ก่อนกำหนดการยื่นข้อเสนอ ข้อเท็จจริงปรากฏว่า มีอุบัติเหตุรุนแรงเกิดขึ้นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทั้งในและต่างประเทศหลายโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (ที่ปรึกษา Bangkok Mass Transit Orange Line Consultants (BMTOL)) จึงได้เสนอให้คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ พิจารณาว่าเนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินที่ผ่านพื้นที่สำคัญหลายแห่ง โดยเฉพาะพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์และเขตพระราชฐาน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง ต้องใช้เทคนิคทางวิศวกรรมและวิธีการก่อสร้างขั้นสูงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด รัฐจึงต้องคำนึงถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นโดยรวมในทุกด้าน ไม่ใช่แค่ผลประโยชน์ทางการเงินสูงสุดเพียงอย่างเดียว การเปลี่ยนแปลงเกณฑ์การประเมินคัดเลือกเพื่อให้ความสำคัญกับเทคนิคการดำเนินงานก่อสร้างและเดินรถมากขึ้น แต่ยังคงให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ทางการเงินอย่างมีนัยสำคัญ (สัดส่วน ๓๐ : ๗๐) จะทำให้รัฐมั่นใจได้ว่าจะได้งานบริการสาธารณะที่มีคุณภาพดี ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และให้ผลประโยชน์ทางการเงินที่เหมาะสมแก่รัฐ จนเมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ได้พิจารณาข้อเท็จจริงตามที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและที่ปรึกษา Bangkok Mass Transit Orange Line Consultants (BMTOL) เสนอแล้วจึงมีมติเห็นชอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยออกเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) เพิ่มเติมครั้งที่ ๑ เพื่อเปลี่ยนแปลงเกณฑ์การประเมินคัดเลือกเอกชน จากเดิมที่กำหนดให้เอกชนที่ผ่านการประเมินข้อเสนออันดับเทคนิคขั้นต่ำ และเสนอผลประโยชน์ทางการเงินให้รัฐสูงสุดจะเป็นผู้ชนะ เป็นกำหนดให้เอกชนที่ได้รับการประเมินคะแนนรวมสูงสุดด้านเทคนิคและผลประโยชน์ทางการเงิน (คะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน ด้านเทคนิค ๓๐ คะแนน ด้านผลประโยชน์ทางการเงิน ๗๐ คะแนน) จะเป็นผู้ชนะ พร้อมทั้งขยายเวลาจัดเตรียมข้อเสนอออกไปอีก ๔๕ วัน โดยเปลี่ยนกำหนดวันยื่นข้อเสนอเป็นวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ เพื่อให้เอกชนมีเวลาจัดเตรียมข้อเสนอที่เป็นประโยชน์แก่รัฐมากขึ้น

๓.๑.๕ ต่อมาบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ซื้อเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ได้คัดค้านและยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลางว่า การเปลี่ยนแปลงเกณฑ์การประเมินเป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นคดีหมายเลขดำที่ ๒๒๘๐/๒๕๖๓

๓.๑.๖ เมื่อครบกำหนดยื่นข้อเสนอในวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ มีผู้ยื่นข้อเสนอ ๒ ราย ได้แก่ ๑) กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ ที่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) เป็นผู้นำ

และ ๒) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ เห็นควรยังไม่เปิดซองข้อเสนอ และรอผลการพิจารณาของศาลปกครองก่อน

๓.๑.๗ เนื่องจากการฟ้องร้องคดีทำให้การคัดเลือกเอกชนเป็นไปด้วยความล่าช้า ส่งผลต่อการดำเนินโครงการ ทำให้การเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) แก่ประชาชนล่าช้าออกไปอย่างมาก เพื่อแก้ไขปัญหาและเร่งรัดการดำเนินโครงการเพื่อเป็นประโยชน์แก่รัฐ และประชาชน เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ จึงได้มีมติเห็นชอบ ให้ยกเลิกการคัดเลือกเอกชนเพื่อคัดเลือกใหม่ โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการอย่างรอบคอบ ถูกต้องตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดในพระราชบัญญัติ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กฎหมาย ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้อง และ ข้อเสนอสิทธิในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ทั้งไม่ได้ทำให้เกิด ความเสียหายต่อเอกชนรายใด เนื่องจากการยกเลิกการคัดเลือกเกิดขึ้นก่อนที่จะมีการเปิดซองข้อเสนอ (ยังไม่มี การเปิดซองข้อเสนอเพื่อทำการประเมิน) และได้มีการคืนซองข้อเสนอและค่าใช้จ่ายในการซื้อเอกสารสำหรับ การคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ให้แก่เอกชนทุกรายแล้ว

๓.๑.๘ ต่อมาบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ได้คัดค้านและยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลางว่า การยกเลิกการคัดเลือกเป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นคดี หมายเลขดำที่ ๕๘๐/๒๕๖๔

๓.๒ การเสนอผลการคัดเลือกเอกชนตามมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

๓.๒.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ที่ รพม๐๐๗/๕๓๔ ลงวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๖ ถึงกระทรวงคมนาคม นำส่งผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

๓.๒.๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพม๐๐๗/๕๖๒ ลงวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๖ ถึงกระทรวงคมนาคม นำส่งข้อชี้แจงต่อข้อสังเกตของสำนักงาน อัยการสูงสุดต่อร่างสัญญาร่วมลงทุน (ตามหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส๐๐๐๖/๑๙๔๔๗ ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕) เพื่อให้กระทรวงคมนาคมนำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมใช้ประกอบการ พิจารณาให้ความเห็นชอบและดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

๓.๒.๓ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ที่ รพม๐๐๗/๕๖๕ ลงวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๖ ถึงกระทรวงคมนาคม ชี้แจงข้อเท็จจริงการดำเนินการเกี่ยวกับคดีพิพาทในการ คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

๓.๒.๔ กระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุน ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๖ อย่างไรก็ดี ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๖ ที่ประชุมเห็นว่า ข้อพิพาทเกี่ยวกับการ คัดเลือกเอกชนดังกล่าวยังไม่ได้ข้อยุติ อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครอง จึงควรรอให้ศาลปกครอง มีคำพิพากษาที่ชัดเจนก่อนที่จะเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

(นายอริรัฐ รัตนเศรษฐ) รักษาการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงเสนอว่า กระทรวงคมนาคมขอถอนเรื่องนี้คืนไปก่อน ซึ่งคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วลงมติเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมถอนเรื่องคืนไปได้ (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒)

๓.๓ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีหนังสือ ที่ รพม ๐๐๗/๑๕๓๓ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๗ รายงานผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้ความเห็นชอบเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑) ดังนี้

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

๓.๓.๒ การจัดทำข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) เพื่อเข้าร่วมสังเกตการณ์ในการคัดเลือกเอกชน

๓.๓.๒.๑ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบการนำแนวทางการจัดทำข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ตามโครงการความร่วมมือป้องกันการทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ สำหรับหน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างหรือการร่วมลงทุนภายใต้กฎหมายอื่นนอกเหนือจากพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ไปกำหนดใช้โดยอนุโลม ตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐเสนอ โดยให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทุกแห่งถือปฏิบัติตามแนวทางการจัดทำข้อตกลงคุณธรรมตามที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบอย่างเคร่งครัด โดยปลัดกระทรวงคมนาคมได้สั่งการเมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ท้ายหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๑๐๐/สรค ๒๑๕๒ ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ให้หัวหน้าหน่วยงานในสังกัดเพื่อทราบและถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวอย่างเคร่งครัด

๓.๓.๒.๒ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๒๐.๒/๑๒๕๕ ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕ แจ้งรายชื่อผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เพื่อเข้าร่วมสังเกตการณ์ในกระบวนการคัดเลือกเอกชนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ร่วมกับผู้สังเกตการณ์ในวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๕

๓.๓.๓ การจัดทำประกาศเชิญชวน และเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ครั้งใหม่

๓.๓.๓.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างที่ปรึกษา Bangkok Mass Transit Orange Line Consultants (BMTO) ซึ่งมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการเป็นที่ปรึกษา ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่องคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของที่ปรึกษา พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้เป็นผู้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และเป็นที่ปรึกษาเพื่อร่วมดำเนินการจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖

๓.๓.๓.๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนประกอบการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามรายละเอียดและขั้นตอนที่ระบุในประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๕ และได้มีการขยายเวลาการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนไปจนถึงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕ และได้นำความคิดเห็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการจัดทำเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ตามที่เห็นสมควร โดยคำนึงถึงความสำเร็จของโครงการเป็นสำคัญ

๓.๓.๓.๓ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๕ - ๑๓/๒๕๖๕ ระหว่างวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ได้พิจารณา ร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และร่างสัญญาร่วมลงทุน ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและที่ปรึกษา Bangkok Mass Transit Orange Line Consultants (BMTOL) จัดทำขึ้นให้สอดคล้องตามรายละเอียดที่กำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่องรายละเอียดของร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และสาระสำคัญของร่างสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยเห็นควรนำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ใช้ในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกมาปรับปรุงเพิ่มเติมเพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการของรัฐมากขึ้น ดังนี้

๑) คุณสมบัติผลงานก่อสร้างโยธากำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอต้องมีประสบการณ์ผลงานกับหน่วยงานของรัฐในไทย และต้องเป็นผลงานที่แล้วเสร็จ เนื่องจากงานก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ประกอบด้วยงานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์รถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ชั้นใน ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ และโบราณสถานต่าง ๆ มากมาย จึงต้องการผู้รับจ้างที่มีประสบการณ์งานก่อสร้างโครงการก่อสร้างในลักษณะเดียวกัน รวมถึงการบริหารจัดการด้านการจราจร งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้รัฐมั่นใจว่าจะได้ผู้ร่วมลงทุนที่มีศักยภาพ ความเชี่ยวชาญ และมีผลงานเป็นที่ประจักษ์และสามารถตรวจสอบได้ สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติของกรมบัญชีกลาง ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค (กวจ) ๐๔๐๕.๓/๒๔๕๗๕ ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ และที่ กค (กวจ) ๐๔๐๕.๒/๒๑๔ ลงวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐต้องนำไปใช้ปฏิบัติ และจากคุณสมบัติผลงานโยธากำหนด มีผู้รับจ้างจำนวนมากทั้งไทยและต่างชาติที่มีผลงานสามารถเข้าร่วมยื่นข้อเสนอได้ เช่นเดียวกับที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการในการประมูลงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ที่เพิ่งประมูลแล้วเสร็จและมีผู้ประกอบการเข้าร่วมประมูลแข่งขันเป็นจำนวนมาก

๒) คุณสมบัติผลงานบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้ากำหนดให้ใช้ประสบการณ์ผลงานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงในต่างประเทศได้ ซึ่งจะทำให้เปิดกว้างและมีการแข่งขันที่มากขึ้น โดยในการยื่นข้อเสนอผู้ประกอบการเดินรถไฟฟ้าในต่างประเทศต้องรวมกลุ่มกับนิติบุคคลไทยเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาเรื่องการครอบงำบริการสาธารณะโดยคนต่างชาติ

๓) กำหนดวิธีประเมินโดยให้ความสำคัญกับข้อเสนอด้านเทคนิค และด้านผลตอบแทนทางการเงินควบคู่กันไป อย่างไรก็ตามเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาร้องเรียนที่อาจเกิดขึ้นเหมือน

ในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก ควรใช้เกณฑ์ราคาในการตัดสินผู้ชนะการประมูล และปรับเกณฑ์ขั้นต่ำด้านเทคนิคให้สูงขึ้นจากการคัดเลือกครั้งก่อนที่กำหนดให้ต้องมีคะแนนในแต่ละหมวดไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๘๕ และปรับเพิ่มให้ต้องมีคะแนนรวมทุกหมวดจากเดิมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕ เป็นร้อยละ ๙๐ เพื่อให้มั่นใจว่าจะคัดเลือกได้ผู้ยื่นข้อเสนอที่มีเทคนิคที่ดี มีคุณภาพ และความปลอดภัยทั้งในระหว่างก่อสร้างและช่วงเปิดให้บริการ

๓.๓.๓.๔ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ในการประชุมครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๕ จึงได้มีมติเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวน และร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) โดยมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการประกาศเชิญชวนตามขั้นตอนต่อไป ซึ่งมีสาระสำคัญของเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) สรุปได้ ดังนี้

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

เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ได้กำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอจัดทำข้อเสนอให้ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนด โดยแบ่งเป็น ๔ ของ ดังนี้

ซองที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ

ซองที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค

ซองที่ ๓ ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน

ซองที่ ๔ ข้อเสนออื่น ๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการ

และการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๓) ขอบเขตงาน

ระยะที่ ๑ : ออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และจัดหา

ระบบรถไฟฟ้า โดยแบ่งเป็น ๒ ส่วน ได้แก่

ก. ส่วนที่ ๑ การออกแบบ จัดหา ผลิต ติดตั้ง

ทดสอบระบบรถไฟฟ้า และทดลองเดินรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน ๓ ปี ๖ เดือน นับจากวันที่แจ้งให้เริ่มงาน เว้นแต่ได้รับการขยายระยะเวลาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ข. ส่วนที่ ๒ การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา

การออกแบบ และก่อสร้างระบบรางเพื่อการรถไฟฟ้า ผลิต ติดตั้ง ทดสอบระบบรถไฟฟ้า และทดลองเดินรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน ๖ ปี นับจากวันที่แจ้งให้เริ่มงาน เว้นแต่ได้รับการขยายระยะเวลาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ระยะที่ ๒ : การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง

รักษา เป็นระยะเวลา ๓๐ ปี โดยให้นับจากวันที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้เริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) จนสิ้นสุดสัญญาร่วมลงทุน

๔) หลักประกันของและหลักประกันสัญญา

หลักประกันของ : ผู้ยื่นข้อเสนอต้องวางหลักประกันของ

พร้อมกับการยื่นซองเอกสารข้อเสนอมูลค่า ๒,๐๐๐ ล้านบาท

หลักประกันสัญญา

ระยะที่ ๑ : ผู้ร่วมลงทุนจะต้องวางหลักประกันสัญญา เป็นมูลค่า ๔,๕๐๐ ล้านบาท และในวันที่ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน และจะได้รับคืนเมื่อดำเนินงานในระยะที่ ๑ แล้วเสร็จ

ระยะที่ ๒ : ผู้ร่วมลงทุนจะต้องวางหลักประกันสัญญา ฉบับใหม่ เป็นมูลค่า ๒๐๐ ล้านบาท และจะได้รับคืนเมื่อผู้ร่วมลงทุนพ้นจากข้อผูกพันตามสัญญาร่วมทุนแล้ว

๕) อัตราค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิง ณ วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๙

จำนวนสถานีที่เดินทาง	ค่าแรกเข้า	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๑	๑๒ ขึ้นไป
อัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิง (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 เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการเดินรถไฟฟ้าเป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๗) ส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติม

นอกเหนือจากส่วนแบ่งรายได้ที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะพิจารณาแบ่งให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามข้อเสนอแล้ว ร่างสัญญาร่วมลงทุนยังกำหนดว่า กรณีที่ผู้ร่วมลงทุนมีผลตอบแทนการลงทุน (Equity IRR) เกินกว่าร้อยละ ๙.๗๕ จะต้องแบ่งเงินตอบแทนให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเพิ่มเติมในอัตราที่กำหนดด้วย

๘) หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเอกชน

ข้อที่ ๑ : ผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องมีคุณสมบัติตามที่ได้กำหนดไว้ มิฉะนั้นจะถือว่าไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา และจะไม่เปิดข้อเสนอของข้อที่ ๒ และข้อที่ ๓ โดยจะส่งข้อเสนอของข้อที่ ๒ ข้อที่ ๓ และข้อที่ ๔ คืน

ข้อที่ ๒ : การประเมินข้อเสนอด้านเทคนิคจะเป็นการประเมินแบบคะแนนคิดเป็นร้อยละ คะแนนเต็มร้อยละ ๑๐๐ แบ่งออกเป็น ๔ หมวด ดังนี้

- (๑) โครงสร้างองค์กร บุคลากร ร้อยละ ๑๐
และแผนการดำเนินงาน
- (๒) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน ร้อยละ ๕๐
และความสอดคล้องของเอกสารด้านเทคนิคโยธา
- (๓) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน ร้อยละ ๑๐
และความสอดคล้องเอกสารด้านเทคนิคงานระบบรถไฟฟ้า
- (๔) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน ร้อยละ ๓๐
และความสอดคล้องของเอกสารด้านเทคนิคบริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

จะต้องได้รับคะแนนการประเมินในแต่ละหมวดไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕ และได้รับคะแนนรวมของทุกหมวดไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐ ของทั้งหมด มิฉะนั้นจะถือว่าไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา และจะไม่เปิดข้อเสนอของข้อที่ ๓ โดยจะส่งข้อเสนอของข้อที่ ๓ และ ๔ คืน

ข้อที่ ๓ : การประเมินข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน ผู้ยื่นข้อเสนอต้องแสดงรายละเอียด ดังนี้

- ก. บัญชีปริมาณงานของงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้า งานเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา
- ข. แผนธุรกิจและแผนการเงิน ซึ่งต้องแสดงแผนการระดมทุน แผนการใช้จ่าย แผนบริหารความเสี่ยง และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ค. ตารางผลตอบแทนที่จะให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและ/หรือจำนวนเงิน สนับสนุนค่างานโยธา ส่วนตะวันตกที่จะขอรับจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รายละเอียดข้อเสนอของที่ ๓ มีความน่าเชื่อถือตามเงื่อนไขข้างต้นจะได้รับการประเมินข้อเสนอของที่ ๓ โดยผู้ยื่นข้อเสนอที่มีมูลค่าปัจจุบัน (Net Present Value: NPV) ของผลประโยชน์สุทธิ (เงินตอบแทนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หักด้วยจำนวนเงินสนับสนุนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะขอรับจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) สูงที่สุดจะเป็นผู้ที่ผ่านการประเมินสูงสุด

ข้อที่ ๔ : คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ จะพิจารณาหรือไม่ก็ได้ ในกรณีที่เลือกพิจารณา จะพิจารณาจากผู้ชนะการคัดเลือกเท่านั้น

๓.๓.๔ การดำเนินการคัดเลือกเอกชน

๓.๓.๔.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๕ และได้จำหน่ายเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ระหว่างวันที่ ๒๗ พฤษภาคม - ๑๐ มิถุนายน ๒๕๖๕ โดยมีเอกชนผู้สนใจเข้าซื้อเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) รวมทั้งสิ้น ๑๔ บริษัท (มีผู้ให้บริการเดินรถจากต่างประเทศ ๑ ราย) มากกว่าการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกที่มีผู้สนใจเข้าซื้อเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) สรุปทั้งสิ้น ๑๐ ราย

ลำดับที่	ผู้ซื้อเอกสาร RFP ฉบับ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๕	ลำดับที่	ผู้ซื้อเอกสาร RFP ฉบับ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๕
๑.	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	๘.	โตคิว คอนสตรัคชั่น คัมพานี ลิมิเต็ด
๒.	บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)	๙.	Incheon Transit Corporation
๓.	บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)	๑๐.	ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)
๔.	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	๑๑.	บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ 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.	บริษัทซีเม็นส์ โมบิลิตี้ จำกัด

๓.๓.๔.๒ คณะกรรมการรับซองเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ภายใต้การแต่งตั้งโดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ได้ดำเนินการรับซองเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ตามกำหนดการที่ระบุในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสิ้น จำนวน ๒ ราย ได้แก่

๑) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

๒) ITD Group

คณะกรรมการรับซองเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ได้ตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของเอกสารที่ไม่ปิดผนึก ซึ่งประกอบด้วยหนังสือมอบอำนาจและหลักประกันซอง พบว่า เอกสารของผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองรายถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP)

๓.๓.๔.๓ ผลการประเมินข้อเสนอ

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ได้ดำเนินการเปิดซองเอกสารข้อเสนอของที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ ต่อหน้าผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง ๒ ราย พร้อมทั้งผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม และได้ดำเนินการประเมินข้อเสนอตามขั้นตอนที่กำหนดในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) โดยมีผลการประเมินสรุปได้ ดังนี้

๑) ข้อที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๕ ได้พิจารณาผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติแล้วได้มีมติเห็นชอบผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๑ ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ ตามที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและที่ปรึกษา Bangkok Mass Transit Orange Line Consultants (BMTOL) เสนอ โดยมีรายชื่อผู้ผ่านการพิจารณาข้อเสนอของที่ ๑ ได้แก่ (๑) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และ (๒) ITD Group ซึ่งมีผลการประเมินสรุปได้ ดังนี้

หมวดการประเมิน	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)	ITD Group
คุณสมบัติทั่วไป		
เป็นนิติบุคคลไทย หรือกลุ่มนิติบุคคลที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของนิติบุคคลไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑	ผ่าน	ผ่าน
มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า ๕,๐๐๐ ล้านบาท	ผ่าน	ผ่าน
คุณสมบัติทางการเงิน		
สินทรัพย์สุทธิมีมูลค่าเฉลี่ยเป็นบวกในรอบระยะเวลา ๓ ปีล่าสุด	ผ่าน	ผ่าน
มีสินทรัพย์สภาพคล่อง หรือสินเชื่อ หรือแหล่งการเงินอื่น ๆ 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 ในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอขาดประสบการณ์ สามารถใช้ประสบการณ์ของผู้รับจ้างมาแสดงเพื่อประกอบการยื่นข้อเสนอได้	ผ่าน	ผ่าน
มีประสบการณ์ในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า ภายในระยะเวลา ๒๕ ปี โดยมีระยะเวลาดำเนินงานมาแล้วไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	ผ่าน	ผ่าน
ผลการประเมิน	ผ่าน	ผ่าน

๒) ข้อที่ ๒ ข้อเสนอแนะด้านเทคนิค

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๕ ได้พิจารณาผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของข้อที่ ๒ ข้อเสนอแนะด้านเทคนิคแล้วได้มีมติเห็นชอบผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของข้อที่ ๒ ข้อเสนอแนะด้านเทคนิค ตามที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและที่ปรึกษา Bangkok Mass Transit Orange Line Consultants (BMTO) เสนอ โดยมีรายชื่อผู้ผ่านการพิจารณาข้อเสนอของข้อที่ ๒ ได้แก่ (๑) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และ (๒) ITD Group ซึ่งมีผลการประเมินสรุปได้ ดังนี้

หมวดการประเมิน		คะแนนเต็ม	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)		ITD Group		หมายเหตุ
			คะแนน	ร้อยละ	คะแนน	ร้อยละ	
(๑)	โครงสร้างองค์กร บุคลากร และแผนการดำเนินงาน	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙.๗๖	๙๗.๕๘	ผ่าน $\geq$ ร้อยละ 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 $\geq$ ร้อยละ 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		๔.๓๗		
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 $\geq$ ร้อยละ 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 $\geq$ ร้อยละ ๘๕

หมวดการประเมิน		คะแนน เต็ม	บริษัท ทางด่วนและ รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)		ITD Group		หมายเหตุ
			คะแนน	ร้อยละ	คะแนน	ร้อยละ	
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	๙๒.๑๓	๙๒.๑๓	ผ่าน $\geq$ ร้อยละ ๙๐

๓) ข้อที่ ๓ ข้อเสนอสำหรับการลงทุนและผลตอบแทน

ในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) กำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอต้องแสดงรายละเอียด ดังนี้

- ค่าก่อสร้างงานโยธา : ให้เสนอค่างานโยธาส่วนตะวันตก (Civil Work และ Trackwork) และค่าจ้างที่ปรึกษา (ในอัตราที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยกำหนด) โดยไม่รวมเงินสำรอง (Provisional Sum) และค่าก่อสร้างจุดตัดกับรถไฟสายสีแดง ซึ่งหากมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการสั่งการเป็นงานเพิ่มเติมต่อไป ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะจ่ายเงินสนับสนุนค่างานโยธา โดยแบ่งชำระเป็นรายปี เป็นระยะเวลา ๖ ปี เริ่มตั้งแต่ปีที่ ๓ ถึงปีที่ ๘

ที่	รายการ	กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ (ล้านบาท)	หมายเหตุ
๑	ค่างานโยธาส่วนตะวันตก (Civil Work + Trackwork)	๘๘,๕๖๙	ส่วนที่ให้เอกชนเสนอ ตามเอกสารสำหรับ การคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) รวม ๙๑,๗๙๒ ล้านบาท
๒	ค่าจ้างที่ปรึกษา (Consultant Fee)	๓,๒๒๓	
๓	ค่าก่อสร้างจุดตัดกับรถไฟสายสีแดง	๑๙๑	
๔	ค่า Provisional Sum	๔,๐๒๙	
	รวมกรอบวงเงิน	๙๖,๐๑๒	

- ดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง : ให้เสนออัตราดอกเบี้ย โดยอ้างอิงอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ ๑๒ เดือน (Fix Deposit Rate: FDR) ประเภทนิติบุคคล เฉลี่ยของ ธนาคารพาณิชย์ ขนาดใหญ่ ๔ แห่ง (ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคาร ไทยพาณิชย์) ปรับด้วยส่วนเพิ่มหรือส่วนลด (Spread) ที่ต้องการเป็นเปอร์เซ็นต์ (%) โดยในการจัดเตรียม ข้อเสนอให้ใช้สมมติฐานอัตรา FDR ณ ๓๐ วัน ก่อนประกาศเชิญชวน ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทยสนับสนุนค่าดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้างที่เกิดขึ้นจริงตามอัตราดอกเบี้ยที่เสนอ แต่ไม่เกินร้อยละ ๓.๘๔๑ ต่อปี (อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลอายุ ๑๐ ปี + ๑%) ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

- เงินตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

- อัตราคิดลด (Discount Rate) ในการคำนวณมูลค่าปัจจุบัน

เท่ากับอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลอายุ ๑๐ ปี (ณ ๓๐ วัน ก่อนประกาศเชิญชวน) + ๑% ซึ่งมีค่าเท่ากับ ร้อยละ ๓.๘๔๑ ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๕ ได้พิจารณาผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๓ ข้อเสนอ ด้านการลงทุนและผลตอบแทนของผู้ผ่านการพิจารณาข้อเสนอของที่ ๒ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

ก) ความถูกต้องครบถ้วนของเอกสาร : ข้อเสนอของผู้ยื่น ข้อเสนอทั้งสองรายครบถ้วนถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และสอดคล้องกับข้อเสนอด้านเทคนิค

ข) บัญชีปริมาณงาน (หน่วย: ล้านบาท) : ข้อเสนอของผู้ยื่น ข้อเสนอทั้งสองรายครบถ้วนถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และสอดคล้องกับข้อเสนอด้านเทคนิค

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	กรอบวงเงินตาม รายงานการศึกษา และวิเคราะห์ โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	บริษัท ทางด่วนและ รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)	ITD Group
ค่าก่อสร้างงานโยธา			
Civil Work	๘๕,๓๔๔	๘๕,๑๔๓	๘๕,๖๔๑
Trackwork	๓,๒๒๕	๓,๑๓๔	๓,๑๓๖
Consultant Fee	๓,๒๒๓	๓,๒๒๓	๓,๒๒๓
รวมค่าก่อสร้างงานโยธา	๙๑,๗๙๒	๙๑,๕๐๐	๙๖,๐๐๐
ค่าระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการเดินรถ			
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
รวมค่าระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการเดินรถ	๒๔๕,๐๒๓	๑๙๐,๐๓๑	๒๒๔,๕๓๖

ค) แผนธุรกิจและแผนการเงิน : ข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ ทั้งสองรายครบถ้วนถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และสอดคล้องกับข้อเสนอด้านเทคนิค

รายการ	รายงานการศึกษา และวิเคราะห์ โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	บริษัท ทางด่วนและ รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)	ITD Group
เงินลงทุนเริ่มแรก (ล้านบาท)	๓๒,๑๑๖	๓๐,๒๙๕	๓๑,๓๙๒
เงินลงทุนเพิ่มเติมในอนาคต (ล้านบาท)	๓๕,๕๓๒	๒๖,๕๙๖	๓๐,๘๐๐
ประมาณการผู้โดยสาร (เที่ยว/วัน)	๑๒๑,๕๙๙ -	ตาม Request for	ตาม Request for

รายการ ...

รายการ	รายงานการศึกษา และวิเคราะห์ โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	บริษัท ทางด่วนและ รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)	ITD Group
	๑,๐๒๗,๑๕๔	Proposal: RFP	Proposal: RFP
อัตราค่าโดยสารปีเปิดให้บริการ (บาท/เที่ยว)	๒๐ - ๖๒ บาท	ตาม Request for Proposal: RFP	ตาม Request for Proposal: RFP
รายได้ค่าโดยสาร (ล้านบาท)	๓๕๕,๑๕๔	๓๑๖,๗๑๙	๓๑๐,๒๐๘
รายได้เชิงพาณิชย์สุทธิ (ร้อยละของรายได้ค่าโดยสาร)	ร้อยละ ๑๐	ร้อยละ ๘	ร้อยละ ๗
ค่าใช้จ่ายให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	๒๑๒,๙๐๗	๑๕๙,๑๐๖	๑๙๒,๕๙๔
ต้นทุนทางการเงิน	ร้อยละ ๕.๐๐	ร้อยละ ๓.๗๕ - ๖.๐๐	ร้อยละ ๔.๒๕ - ๖.๕๐
อัตราผลตอบแทนที่ผู้ถือหุ้นคาดหวัง (Equity IRR)	ร้อยละ ๙.๗๕	ร้อยละ ๙.๗๕	ร้อยละ ๑๐.๓๕

ง) เงินสนับสนุนค่างานโยธาขอรับจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และเงินตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(๑) ข้อเสนอของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

เงินสนับสนุนค่างานโยธาขอรับจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	รวม	NPV
ค่าก่อสร้างงานโยธา	-	-	๑๙,๓๕๒.๕๙	๒๑,๕๙๒.๔๗	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 + ร้อยละ ๒.๔๗๐	-	-	๒๐,๒๒๓.๑๓	๒๒,๕๐๕.๔๘	๑๒,๙๔๙.๙๕	๑๕,๐๙๔.๙๕	๑๔,๘๐๓.๙๒	๙,๘๕๔.๖๑	๙๕,๔๓๒.๐๔	๘๑,๘๗๐.๙๐

เงินตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (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	๓,๕๕๒.๙๕

(๒) ข้อเสนอ ...

(๒) ข้อเสนอของ ITD Group

เงินสนับสนุนค่างานโยธาขอรับจากการรถไฟฟ้า

ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	รวม	NPV
ค่าก่อสร้างงานโยธา	-	-	๒๒,๕๔๑.๙๐	๒๐,๙๓๙.๓๗	๑๙,๑๓๙.๔๕	๑๔,๓๔๓.๐๙	๑๕,๐๒๗.๖๒	๔,๐๐๘.๕๗	๙๖,๐๐๐.๐๐	๘๓,๐๑๑.๒๗
ดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง อัตรา FDR + ร้อยละ ๓.๐๐๐	-	-	๑,๒๐๓.๐๑	๑,๐๕๓.๐๕	๙๗๓.๒๐	๗๑๘.๘๑	๗๘๕.๒๕	๒๒๙.๙๕	๔,๙๖๓.๒๘	๔,๒๙๑.๔๓
เงินสนับสนุนรวม	-	-	๒๓,๗๔๔.๙๑	๒๑,๙๙๒.๔๒	๒๐,๑๑๒.๖๕	๑๕,๐๖๑.๙๐	๑๕,๘๑๒.๘๗	๔,๒๓๘.๕๒	๑๐๐,๙๖๓.๒๘	๘๗,๓๐๒.๗๐

เงินตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

แห่งประเทศไทย (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	-๑๕,๘๗๒.๖๖

สรุปเงินสนับสนุนค่างานโยธา และเงินตอบแทนให้แก่

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองราย (หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	รายงานการศึกษาและ วิเคราะห์โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)		บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)			ITD Group		
	จำนวนเงิน	NPV	จำนวนเงิน	NPV	เทียบกับ รายงาน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	NPV	เทียบกับ รายงาน (ร้อยละ)
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. เงินตอบแทนให้การรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	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. * ค่าก่อสร้างงานโยธาไม่รวมค่าก่อสร้างจุดตัดรถไฟฟ้าสายสีแดง ๑๙๑ ล้านบาท และค่า Provisional Sum ๔,๐๒๙ ล้านบาท

๒. ** ใช้อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลอายุ ๑๐ ปี (ณ ๓๐ วัน ก่อนประกาศเชิญชวน) + ร้อยละ ๑ = ร้อยละ ๓.๘๔๑ ตามความเห็น
สำนักงบประมาณ

๓. ค่าเป็นบวก (+) หมายถึง จ่ายเงินตอบแทนให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ค่าเป็นลบ (-) หมายถึง ขอรับเงินสนับสนุน
จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ข้อเสนอของที่ ๓ ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง ๒ ราย มีความน่าเชื่อถือ ครบถ้วนถูกต้องตามข้อกำหนดในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และ สอดคล้องกับเทคนิคในการดำเนินโครงการ โดยสรุป ดังนี้

ผู้ยื่นข้อเสนอ	เงินสนับสนุนค่างานโยธา	เสนอผลตอบแทนแก่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย	ขอรับการสนับสนุนสุทธิ (NPV)
บริษัท ทางด่วน และรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (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
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ขอรับการสนับสนุน ต่ำกว่า ITD Group			๒๔,๓๔๗.๗๑ ล้านบาท
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ขอรับการสนับสนุน ต่ำกว่ารายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)			๕,๙๖๖.๔๐ ล้านบาท

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๕ ได้มีมติเห็นชอบผลการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ ๓ โดยมี ผลสรุปว่าข้อเสนอของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เป็นไปตามเอกสารสำหรับการ คัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และมีมูลค่าปัจจุบัน (Net Present Value: NPV) ของผลประโยชน์สุทธิสูงสุด จึงเป็นผู้ผ่านการประเมินสูงสุด และต่อมาคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ในการประชุมครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๕ จึงเปิดเอกสารข้อเสนอของที่ ๔ ข้อเสนออื่น ๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยของ ผู้ผ่านการประเมินสูงสุด ปรากฏว่า บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่มีข้อเสนอ ในของที่ ๔ จึงไม่ต้องพิจารณา

๓.๓.๔.๔ การเจรจาต่อรอง

๑) คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ได้กำหนดรายละเอียด และเงื่อนไขในการคัดเลือกเอกชนในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) โดยละเอียดและครบถ้วน เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาในการประเมินข้อเสนอ หรือมีประเด็นที่ไม่ชัดเจนทำให้ ต้องมีการเจรจาเพิ่มเติมกับผู้ชนะการคัดเลือก และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ซึ่งเป็นผู้ผ่านการประเมินสูงสุดก็ได้ยื่นข้อเสนอมาสอดคล้องกับเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) โดยเสนอผลประโยชน์สุทธิดีกว่าประมาณการตามรายงานการศึกษาและ วิเคราะห์โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และกรอบวงเงิน ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ (ขอรับการสนับสนุนต่ำกว่ากรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ) อย่างไรก็ตาม เพื่อประโยชน์ของรัฐและประชาชน คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ จึงได้เจรจาต่อรองเพิ่มเติมกับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) โดยมีประเด็นเจรจา ดังนี้

(๑) ขอให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ปรับเพิ่มเงินตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(๒) ขอให้ ...

(๒) ขอให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) รับภาระค่าใช้จ่ายในการเตรียมการสำหรับการทดสอบระบบรวมและการส่งมอบงานให้กับผู้ร่วมลงทุนงานโยธาส่วนตะวันออก

(๓) ขอให้ยืนยันที่จะปฏิบัติตามร่างสัญญาร่วมลงทุนตามเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP)

(๔) ขอให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ปรับลดเงินสนับสนุนค่างานโยธา

(๕) ขอให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ปรับลดค่าโดยสารให้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

จำนวนสถานีที่เดินทาง	ค่าแรกเข้า	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๑	๑๒ ขึ้นไป
อัตราค่าโดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ (๒๕๖๙) ตาม Request for Proposal: RFP	๑๗	๒๐	๒๓	๒๖	๓๐	๓๔	๓๘	๔๒	๔๖	๕๐	๕๔	๕๘	๖๒
อัตราค่าโดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ (๒๕๖๙) ที่เจรจา	๑๕	๑๗	๒๐	๒๒	๒๕	๒๗	๒๙	๓๒	๓๔	๓๗	๓๙	๔๒	๔๔

๒) คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ได้เจรจากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) รวมทั้งสิ้น ๓ ครั้ง เมื่อวันที่ ๑๙ วันที่ ๒๑ และวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๕ โดยมีผลการเจรจาที่เป็นประโยชน์ต่อรัฐและประชาชน สรุปได้ ดังนี้

(๑) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ตกลงรับภาระค่าใช้จ่ายในการเตรียมการสำหรับการทดสอบระบบรวม และการส่งมอบงานให้กับผู้ร่วมลงทุนงานโยธาส่วนตะวันออกที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่การทดสอบระบบรวมล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนด (ภายหลังเดือนมีนาคม ๒๕๖๙) คิดเป็นค่าใช้จ่ายโดยประมาณ ๔๐ - ๕๐ ล้านบาทต่อเดือน

(๒) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยืนยันที่จะปฏิบัติตามร่างสัญญาร่วมลงทุนตามเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) รวมถึงประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นหน้าที่ของเอกชนผู้ร่วมลงทุนตามร่างสัญญาร่วมลงทุน

(๓) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ตกลงลดอัตราค่าโดยสารเป็นระยะเวลา ๑๐ ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันออก ตามอัตราที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ เจรจา (อัตราค่าโดยสารปีแรก ๑๕ - ๔๔ บาท ปรับตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index: CPI) ทุก ๒ ปี) โดยรัฐไม่ต้องชดเชยหรือสนับสนุน หลังจากนั้นจึงกลับไปใช้อัตราค่าโดยสารตามสัญญา ซึ่งจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนหรือภาระการสนับสนุนของรัฐกว่า ๑๓,๐๐๐ ล้านบาท

สรุปผลการเจรจา

ประเด็นเจรจา	ผลการเจรจาครั้งที่ ๑	ผลการเจรจาครั้งที่ ๒	ผลการเจรจาครั้งที่ ๓
๑. การปรับเพิ่มเงินตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่สามารถปรับเพิ่มเงินตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้า	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่สามารถปรับเพิ่มเงินตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้า	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่สามารถปรับเพิ่มเงินตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้า

ประเด็นเจรจา	ผลการเจรจาครั้งที่ ๑	ผลการเจรจาครั้งที่ ๒	ผลการเจรจาครั้งที่ ๓
	ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ เพราะโครงการมีผลตอบแทน การลงทุนต่ำ และมีความเสี่ยงสูง ที่ปริมาณผู้โดยสารจะไม่เป็นไป ตามประมาณการ	ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ เพราะโครงการมีผลตอบแทน การลงทุนต่ำ และมีความเสี่ยงสูง ที่ปริมาณผู้โดยสารจะไม่เป็นไป ตามประมาณการ	ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ เพราะโครงการมีผลตอบแทน การลงทุนต่ำ และมีความเสี่ยงสูง ที่ปริมาณผู้โดยสารจะไม่เป็นไป ตามประมาณการ
๒. ค่าใช้จ่ายในการ เตรียมการสำหรับการ ทดสอบระบบรวมและ การส่งมอบงานให้กับ ผู้ร่วมลงทุนงานโยธา ส่วนตะวันออก	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่สามารถรับค่าใช้จ่ายได้	หากการทดสอบระบบรวมล่าช้า กว่าแผนที่กำหนด (มีนาคม ๒๕๖๔) บริษัท ทางด่วนและ รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยินดีรับค่าใช้จ่าย ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย ประมาณ ๔๐-๕๐ ล้านบาทต่อเดือน (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) รับภาระค่าใช้จ่าย)	หากการทดสอบระบบรวมล่าช้า กว่าแผนที่กำหนด (มีนาคม ๒๕๖๔) บริษัท ทางด่วนและ รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยินดีรับค่าใช้จ่าย ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย ประมาณ ๔๐-๕๐ ล้านบาทต่อเดือน (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) รับภาระค่าใช้จ่าย)
๓. การปฏิบัติตาม ร่างสัญญาร่วมลงทุน	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยินดีปฏิบัติตามร่างสัญญา ร่วมลงทุน ตาม Request for Proposal: RFP	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยินดีปฏิบัติตามร่างสัญญา ร่วมลงทุน ตาม Request for Proposal: RFP	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยินดีปฏิบัติตามร่างสัญญา ร่วมลงทุน ตาม Request for Proposal: RFP
๔. การปรับลดเงิน สนับสนุนค่างานโยธา	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่สามารถปรับลดเงิน สนับสนุนค่างานโยธาได้ เพราะค่าก่อสร้างที่เสนอมีความ เหมาะสม และต่ำกว่าประมาณ การของการรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทยแล้ว ทั้งที่ในปัจจุบันต้นทุนค่าก่อสร้าง ได้ปรับเพิ่มขึ้นอย่างมาก เช่น ค่าน้ำมัน ค่าแรง เมื่อเทียบกับ ค่าก่อสร้างที่การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย ประมาณการไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่สามารถปรับลดเงิน สนับสนุนค่างานโยธาได้ เพราะค่าก่อสร้างที่เสนอมีความ เหมาะสม และต่ำกว่าประมาณ การของการรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทยแล้ว ทั้งที่ในปัจจุบันต้นทุนค่าก่อสร้าง ได้ปรับเพิ่มขึ้นอย่างมาก เช่น ค่าน้ำมัน ค่าแรง เมื่อเทียบกับ ค่าก่อสร้างที่การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย ประมาณการไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่สามารถปรับลดเงิน สนับสนุนค่างานโยธาได้ เพราะค่าก่อสร้างที่เสนอมีความ เหมาะสม และต่ำกว่าประมาณ การของการรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทยแล้ว ทั้งที่ในปัจจุบันต้นทุนค่าก่อสร้าง ได้ปรับเพิ่มขึ้นอย่างมาก เช่น ค่าน้ำมัน ค่าแรง เมื่อเทียบกับ ค่าก่อสร้างที่การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย ประมาณการไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑
๕. การปรับลดอัตรา ค่าโดยสาร	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ไม่สามารถปรับลดค่าโดยสารได้ เพราะค่าโดยสารที่เสนอเป็นไป ตาม Request for Proposal: RFP แล้ว	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยินดีลดอัตราค่าโดยสาร เป็นเวลา ๕ ปี นับจากวันที่ เปิดให้บริการส่วนตะวันออก โดยรัฐไม่ต้องชดเชยหรือ	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ยินดีลดอัตราค่าโดยสาร เป็นเวลา ๑๐ ปี นับจากวันที่ เปิดให้บริการส่วนตะวันออก โดยรัฐไม่ต้องชดเชยหรือ

ประเด็นเจรจา	ผลการเจรจาครั้งที่ ๑	ผลการเจรจาครั้งที่ ๒	ผลการเจรจาครั้งที่ ๓
		สนับสนุน หลังจากนั้นจึงกลับไปใช้ค่าโดยสารตามสัญญา ทำให้ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน	สนับสนุน หลังจากนั้นจึงกลับไปใช้ค่าโดยสารตามสัญญา ทำให้ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน

๓) คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๕ ได้มีมติเห็นชอบผลการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก และมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๓.๓.๔.๕ ผลการคัดเลือกเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

๑) ความเหมาะสมด้านคุณสมบัติ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) เป็นนิติบุคคลไทยที่มีสถานะทางการเงินที่มั่นคง สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่จำเป็นสำหรับการดำเนินโครงการ และมีประสบการณ์ในการดำเนินโครงการที่มีลักษณะเดียวกันสำเร็จเป็นที่ประจักษ์ ดังนั้น บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) จึงเป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมจะได้รับการคัดเลือกเป็นผู้ร่วมลงทุน

๒) ความเหมาะสมด้านเทคนิค

ข้อเสนอด้านเทคนิคของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ได้แสดงแนวทาง วิธีการดำเนินงาน บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน และแผนงานที่ครบถ้วนสอดคล้องตามมาตรฐานทางด้านวิศวกรรมและข้อกำหนดในเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ผ่านเกณฑ์การประเมินด้วยคะแนนร้อยละ ๙๙.๙๐ ดังนั้น ข้อเสนอของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) จึงมีความเหมาะสมด้านเทคนิค

๓) ความเหมาะสมด้านการเงิน

(ก) ความเหมาะสมของค่าก่อสร้างงานโยธา

ค่าก่อสร้างที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ขอรับการสนับสนุนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต่ำกว่าประมาณการตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และกรอบเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ ประกอบกับกรอบเงินดังกล่าวเป็นราคาที่ประมาณการเมื่อปี ๒๕๖๑ หากคิดต้นทุนในปัจจุบันซึ่งปรับตัวสูงขึ้นเป็นอย่างมาก เช่น ค่าวัสดุ ค่าน้ำมัน ค่าแรง จะทำให้ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นประมาณ ๔,๐๐๐ - ๕,๐๐๐ ล้านบาท ดังนั้น ค่าก่อสร้างงานโยธาที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เสนอ จึงมีความเหมาะสม

	กรอบเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)	ITD Group
ค่างานโยธา	๘๘,๕๖๙	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	๙๕,๓๒๐	๑๐๐,๒๒๐

หมายเหตุ : ค่า Provisional Sum และค่าก่อสร้างจุดตัดรถไฟสายสีแดง หากจำเป็นต้องดำเนินการ การรถไฟฯ ฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะดำเนินการเป็นงานเพิ่มเติม

(ข) ความเหมาะสมของอัตราดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง

อัตราดอกเบี้ยที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ

จำกัด (มหาชน) (BEM) เสนอต่ำกว่าประมาณการตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และความเห็นสำนักงบประมาณ ทั้งนี้ ร่างสัญญาร่วมลงทุนกำหนดว่า การรถไฟฯ ฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะจ่ายค่าดอกเบี้ยตามอัตราดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินอัตราร้อยละ ๓.๘๔๑ ต่อปี (อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลอายุ ๑๐ ปี + ๑%) สอดคล้องตามความเห็นของสำนักงบประมาณ ดังนั้น อัตราดอกเบี้ยที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เสนอ จึงมีความเหมาะสม

	รายงานการศึกษา และวิเคราะห์ โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	ความเห็น สำนักงบประมาณ	บริษัท ทางด่วน และรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)	ITD Group
อัตราดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง	ร้อยละ ๕.๐๐ ต่อปี	ร้อยละ ๓.๘๔๑ ต่อปี	FDR + ร้อยละ ๒.๔๗๐ = ร้อยละ ๒.๗๓๓ ต่อปี	FDR + ร้อยละ ๓.๐๐๐ = ร้อยละ ๓.๒๖๓ ต่อปี

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

(ค) ความเหมาะสมของเงินตอบแทนให้ รฟม.

เงินตอบแทนให้การรถไฟฯ ฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เสนอสูงกว่าประมาณการตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และสูงกว่าข้อเสนอของ ITD Group ดังนั้น เงินตอบแทนให้การรถไฟฯ ฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เสนอ จึงมีความเหมาะสม

	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

- รัฐสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเตรียมการ

สำหรับการทดสอบระบบร่วมและการส่งมอบงานให้กับผู้ร่วมลงทุนงานโยธาส่วนตะวันออกที่อาจเกิดขึ้นในกรณี

ที่ ...

ที่การทดสอบระบบรวมล่ำช้ากว่าแผนงานที่กำหนด (ภายหลังเดือนมีนาคม ๒๕๖๔) คิดเป็นเงินเดือนละ ๔๐ - ๕๐ ล้านบาท โดยบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) รับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

• ลดอัตราค่าโดยสารเป็นระยะเวลา ๑๐ ปี (อัตราค่าโดยสารปีแรก ๑๕ - ๔๔ บาท ปรับตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index: CPI) ทุก ๒ ปี) โดยรัฐไม่ต้องชดเชยหรือสนับสนุน ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนหรือภาระการสนับสนุนของรัฐกว่า ๑๓,๐๐๐ ล้านบาท

๓.๓.๔.๖ คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๕ ได้พิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และมีมติ ดังนี้

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

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

ทั้งนี้ ให้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยไปดำเนินการและชี้แจงต่อคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยแล้ว

๓.๓.๕ การตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

๓.๓.๕.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ที่ รพม ๐๐๗/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ ถึงสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอความอนุเคราะห์ตรวจร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

๓.๓.๕.๒ สำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือ ที่ อส ๐๐๐๖/๑๙๔๔๗ ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ แจ้งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยว่า สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เสร็จแล้วปรากฏตามร่างสัญญาร่วมลงทุนซึ่งได้พิมพ์กร่างขึ้นใหม่ ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะใช้ร่างสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าว และยืนยันว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดได้ ซึ่งจะดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กฎหมาย ระเบียบ รวมถึงมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของภาครัฐและประชาชนเป็นสำคัญ

๓.๓.๕.๓ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๗/๒๕ ลงวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๖ ถึงบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ขอให้พิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามข้อ ๓.๓.๕.๒

๓.๓.๕.๔ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ได้มีหนังสือ ที่ BEM/M/PRG/๐๐๐๑/๖๖ ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๖ ยืนยันว่าไม่ขัดข้องและยินดีดำเนินการตามร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาและได้พิมพ์ยกร่างขึ้นใหม่

๓.๓.๕.๕ ร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) สอดคล้องกับประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้

	หัวข้อที่กำหนดไว้ตามประกาศฯ	เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
๑.	วัตถุประสงค์และขอบเขตของโครงการร่วมลงทุน	วัตถุประสงค์โครงการร่วมลงทุน รัฐบาลมีความประสงค์ให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีอยู่ให้กว้างขวาง ครอบคลุม สะดวกรวดเร็ว แก้ไขปัญหาการจราจร อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน และลดภาระการลงทุนของภาครัฐ ขอบเขตโครงการร่วมลงทุน (๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้เอกชนสำหรับก่อสร้างงานโยธาคโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (๒) ผู้ร่วมลงทุนดำเนินการออกแบบและก่อสร้างงานโยธาคโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก และการออกแบบ จัดหา ผลิต ติดตั้ง และทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา รวมไปถึงระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตลอดจนจัดหาเงินทุนเพื่อดำเนินโครงการ (ส่วนต้นบทนำสัญญา ข้อ (ข))
๒.	รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (ก) สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการร่วมลงทุน	สิทธิและหน้าที่ของผู้ร่วมลงทุน (ก) การออกแบบและก่อสร้างงานโยธาคส่วนตะวันตก และการจัดหา ผลิต ติดตั้ง และทดสอบระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ให้แล้วเสร็จ (งานระยะที่ ๑) (ข) การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ และมีสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามที่กำหนดในสัญญา (งานระยะที่ ๒) (ค) จัดหาเงินทุนเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน (ง) จัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการ และจ่ายเงินตอบแทนให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามที่กำหนดในสัญญา (จ) โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินตามสัญญาให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตั้งแต่วันเปิดให้บริการ โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะมอบสิทธิครอบครองในการใช้ทรัพย์สินแก่ผู้ร่วมลงทุนเพื่อดำเนินงานตามสัญญา (ฉ) ส่งมอบสิทธิครอบครองทรัพย์สินตามสัญญาคคืนให้กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยทันทีที่สัญญาสิ้นสุดลง

	หัวข้อที่กำหนดไว้ตามประกาศฯ	เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
		(ข) ฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยกำหนด <u>สิทธิและหน้าที่ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย</u> (ก) ออกแบบและก่อสร้างงานโยธาส่วนตะวันออก และส่งมอบโครงสร้างงานโยธาพร้อมฝึกอบรมการใช้งานโครงสร้างงานโยธาให้แก่ผู้ร่วมลงทุนตามที่กำหนดในสัญญา (ข) ส่งมอบพื้นที่ส่วนตะวันตกให้แก่ผู้ร่วมลงทุนตามแผนการส่งมอบพื้นที่ที่กำหนดในสัญญา (ค) ในระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ หากงานโยธาส่วนตะวันออกเกิดความเสียหายหรือชำรุดโดยไม่ได้มาจากความผิดพลาดหรือบกพร่องของผู้ร่วมลงทุน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะรับผิดชอบแก้ไข (ง) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะช่วยให้การประสานงานให้ผู้ร่วมลงทุนได้รับการส่งเสริมการลงทุนภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (จ) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการที่จำเป็นต่อการดำเนินงานซึ่งรวมทั้งการจัดให้มีสาธารณูปโภค (ฉ) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะให้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการดำเนินการให้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าสายต่างๆ เชื่อมต่อกันตามแผนแม่บทของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (สัญญาข้อ ๓. สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา)
	(ข) กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการร่วมลงทุน	กรรมสิทธิ์ในงานโยธาในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และงานระบบรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ได้จัดสร้าง หรือจัดหาตามสัญญานี้ จะตกเป็นของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหลังจากที่ระบบได้ผ่านการทดสอบทั้งหมดที่จำเป็นตามสัญญา และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าให้แก่ผู้ร่วมลงทุนแล้ว และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะมอบสิทธิในการดูแล ควบคุม และครอบครองในทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องดังกล่าว รวมทั้งงานโยธาในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก (แต่ไม่รวมอาคารจอดแล้วจรและพื้นที่ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยไม่ได้มอบสิทธิ) ให้แก่ผู้ร่วมลงทุนในวันเดียวกัน เพื่อทำการบริหารจัดการ การเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีส้ม ตลอดระยะเวลาตามสัญญา (สัญญาข้อ ๗. กรรมสิทธิ์)
	(ค) การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนในรูปแบบตัวเงินหรือส่วนแบ่งรายได้ระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชน และวิธีการชำระผลประโยชน์ตอบแทนดังกล่าว	<u>การจ่ายค่างานโยธาช่วงตะวันตกให้แก่ผู้ร่วมลงทุน</u> การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะรับผิดชอบจ่ายค่างานโยธาช่วงตะวันตก โดยชำระเป็นสกุลเงินบาทให้แก่ผู้ร่วมลงทุน ตามเงื่อนไขและวิธีการที่กำหนดในสัญญา <u>การจ่ายเงินตอบแทนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย</u> ผู้ร่วมลงทุนตกลงแบ่งเงินรายได้ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในระยะที่ 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) ผู้ร่วมลงทุนตกลงแบ่งเงินตอบแทนให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) ตามเงื่อนไขและวิธีการที่กำหนดในสัญญา (สัญญาข้อ ๑๐ การจ่ายเงินตอบแทน)
๓.	ระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน	ผู้ร่วมลงทุนมีระยะเวลาดำเนินงานแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ ดังต่อไปนี้ (ก) ระยะที่ ๑ การออกแบบและก่อสร้าง

	หัวข้อที่กำหนดไว้ตามประกาศฯ	เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
		(๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก (สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - สถานีสุวินทวงศ์) มีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน สาม (๓) ปี หก (๖) เดือน หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก (สถานีบางขุนนนท์ - สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) มีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน หก (๖) ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข) ระยะที่ ๒ การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า มีระยะเวลาดำเนินการ สามสิบ (๓๐) ปี นับจากวันที่เริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ช่วงตะวันออก (สัญญาข้อ ๔. ระยะเวลาตามสัญญา)
๔.	มาตรการสนับสนุนโครงการร่วมลงทุน	• การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะช่วยให้การประสานงานให้ผู้ร่วมลงทุนได้รับการส่งเสริมการลงทุนภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนฯ • การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างงานโยธาช่วงตะวันตก โดยชำระเป็นสกุลเงินบาทให้แก่ผู้ร่วมลงทุน ตามเงื่อนไขและวิธีการที่กำหนดในสัญญา (สัญญาข้อ ๓. สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา และข้อ ๑๐ การจ่ายเงินตอบแทน)
๕.	ผลผลิตที่เอกชนจะต้องส่งมอบ (Output Specification) และระดับของการให้บริการ (Level of Service)	<u>การดำเนินงานในระยะที่ ๑</u> ผู้ร่วมลงทุนจะต้องดำเนินการออกแบบและก่อสร้างให้ถูกต้องตามข้อกำหนดของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และให้แล้วเสร็จภายในวันที่กำหนด <u>การดำเนินงานในระยะที่ ๒</u> ผู้ร่วมลงทุนต้องรับผิดชอบจัดให้มีการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษา เพื่อให้การให้บริการเดินรถไฟฟ้าเป็นไปอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะประเมินผลการดำเนินงานในระยะที่ ๒ ด้วยดัชนีชี้วัด (KPI) ตามรายละเอียดในข้อกำหนดของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (สัญญาข้อ ๕. รูปแบบการร่วมลงทุนและขอบเขตงาน)
๖.	อัตราค่าบริการและการปรับเปลี่ยนอัตราค่าบริการ วิธีการชำระเงินของเอกชนหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ	<u>ค่าโดยสารและอัตราค่าโดยสาร</u> ก. อัตราค่าโดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ เป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา ข. ปรับอัตราค่าโดยสารทุก ๆ ๒๔ เดือนตามดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ค. เก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียวในระบบรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยระบบที่ผู้โดยสารขึ้นก่อนได้รับค่าแรกเข้า (สัญญาข้อ ๙. แหล่งรายได้ของผู้ร่วมลงทุน)
๗.	การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา	(ก) ในกรณีที่อำนาจในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ถูกโอนไปยังหน่วยงานของรัฐอื่น ผู้ร่วมลงทุนต้องยอมรับหน่วยงานของรัฐดังกล่าวเป็นคู่สัญญาแทนที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข) ผู้ร่วมลงทุนจะต้องไม่โอนสิทธิหรือหน้าที่ตามสัญญาให้บุคคลอื่น เว้นแต่ได้รับความยินยอมล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (สัญญาข้อ ๑๓. การโอนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญา)
๘.	หลักประกันสัญญา การค้ำประกัน เงื่อนไขในการคืนหรือรับหลักประกันสัญญา	(ก) หลักประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ ๑ เป็นจำนวนเงินสี่พันห้าร้อยล้าน (๔,๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐) บาท โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะคืนหลักประกันดังกล่าวให้ผู้ร่วมลงทุนเมื่องานในระยะที่ ๑ แล้วเสร็จและสามารถเริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย (ข) หลักประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ ๒ เป็นจำนวนเงินสองร้อยล้าน (๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐) บาท โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะคืนหลักประกันสัญญานี้เมื่อผู้ร่วมลงทุนพ้นจากข้อผูกพันตามสัญญานี้แล้ว (สัญญาข้อ ๑๗. หลักประกันสัญญา)
๙.	วิธีการระงับข้อพิพาท	หากมีข้อพิพาทให้เจรจากันเพื่อยุติข้อพิพาทโดยฉันมิตร ในกรณีที่ไม่ได้ข้อยุติ คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

หัวข้อที่กำหนดไว้ตามประกาศฯ	เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
และกระบวนการในการรับข้อพิพาท	อาจนำเรื่องขึ้นสู่ศาลไทยที่มีเขตอำนาจ (สัญญาข้อ ๓๐. การรับข้อพิพาท)

๓.๓.๖ รายงานผลการสังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม

๓.๓.๖.๑ องค์การต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ได้มีหนังสือที่ อดค.IP/๒๕๖๕/๑๑๓ ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๕ ถึงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นำส่งรายงานของผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม เมื่อสิ้นสุดผลการคัดเลือก

๓.๓.๖.๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือที่ รพม๐๐๗/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ถึงองค์การต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ชี้แจงรายงานของผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม เมื่อสิ้นสุดผลการคัดเลือก ตามข้อ ๓.๓.๖.๑

๓.๓.๗ การดำเนินการเกี่ยวกับคดีพิพาทที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกเอกชน

ในการดำเนินงานคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ได้ฟ้องร้องคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นคดีความทั้งสิ้น ๔ คดี ซึ่งศาลปกครองและศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลางได้พิจารณาคดี จนกระทั่งมีคำพิพากษาแล้วสรุปได้ ดังนี้

๓.๓.๗.๑ คดีพิพาทเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก

๑) คดีหมายเลขแดงที่ อ.๑๖๘/๒๕๖๖ ของศาลปกครองสูงสุด โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการแก้ไขเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) เพื่อปรับปรุงเกณฑ์การประเมินข้อเสนอในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก (คดีหมายเลขดำที่ ๒๒๘๐/๒๕๖๓ ของศาลปกครองกลาง)

ประเด็นแห่งคดีสรุปได้ ๒ ข้อหา ได้แก่ ๑) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ฟ้องคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนคำสั่ง/มติของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ที่แก้ไขเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และขอให้ศาลทุเลาการบังคับตามมติที่เกี่ยวข้องกับเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะการประเมินตามเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ที่แก้ไขเพิ่มเติม และขอให้ระงับการดำเนินการคัดเลือกเอกชนในโครงการพิพาทไว้ก่อนชั่วคราวจนกว่าคดีจะถึงที่สุด และ ๒) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ฟ้องเรียกค่าเสียหายมูลละเมิดจากเหตุที่มีการแก้ไข เพิ่มเติม และเปลี่ยนแปลงเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) จำนวน ๕๐๐,๐๐๐ บาท

เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๖ ศาลปกครองสูงสุดโดยมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายืนตามที่ศาลปกครองชั้นต้นพิพากษายกฟ้อง เนื่องจากการแก้ไขเกณฑ์การประเมินไม่เป็นการละเมิดต่อบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอ และได้ดำเนินการแก้ไขเกณฑ์ดังกล่าวถูกต้องตามรูปแบบขั้นตอนหรือวิธีการอันเป็นสาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนด อีกทั้งใช้ดุลพินิจในการแก้ไขเกณฑ์โดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว

๒) คดีหมายเลขแดงที่ อ.๒๕๔/๒๕๖๖ ของศาลปกครองสูงสุด โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก (คดีหมายเลขดำที่ ๕๘๐/๒๕๖๔ ของศาลปกครองกลาง)

ประเด็นแห่งคดีสรุปได้ ๒ ข้อหา ได้แก่ ๑) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ฟ้องคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนมติและประกาศยกเลิกการคัดเลือกเอกชนเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ และ ๒) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ฟ้องว่าการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนเป็นการกระทำละเมิด ขอให้ศาลสั่งห้ามคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่

เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๖ ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษายกฟ้อง เนื่องจากคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีอำนาจที่จะยกเลิกการคัดเลือกเอกชนได้ตามกฎหมาย และการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนเป็นการใช้ดุลพินิจโดยชอบ เป็นการกระทำโดยสุจริต เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนโดยคำนึงถึงความสำเร็จของโครงการ และมีได้มีการกระทำที่เป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่เอกชนรายใดรายหนึ่ง

๓) คดีหมายเลขแดงที่ อท๑๓๓/๒๕๖๕ ของศาลอาญาทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ครั้งที่ ๑ และการยกเลิกการคัดเลือก (คดีหมายเลขดำที่ อท๓๐/๒๕๖๔)

เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ยื่นฟ้องคดีต่อศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง กล่าวหาผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และกรรมการบางท่านในคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ รวมจำนวน ๗ คน โดยอ้างว่าได้ร่วมกันแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอในเอกสารการคัดเลือกเอกชนครั้งที่ ๑ และยกเลิกการคัดเลือกโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ขอให้ศาลลงโทษในความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการ ตามประมวลกฎหมายอาญา ความผิดต่อกฎหมายป้องกันและปราบปรามการทุจริต และกฎหมายความผิดของพนักงานในองค์การหรือหน่วยงานของรัฐ

เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕ ศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลางมีคำพิพากษายกฟ้อง เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่าผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ร่วมกันใช้ดุลพินิจพิจารณาแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง รายละเอียดของร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และสาระสำคัญของร่างสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ รวมถึงข้อสงวนสิทธิ์ที่กำหนดไว้ในประกาศเชิญชวน และเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอดังกล่าว เป็นไปเพื่อประโยชน์ของรัฐ ไม่ทำให้ผู้ยื่นเอกสารข้อเสนอได้เปรียบเสียเปรียบซึ่งกันและกัน อีกทั้งได้มีการขยายระยะเวลายื่นข้อเสนอ ทำให้ผู้ยื่นข้อเสนอมีเวลาจัดเตรียมข้อมูลข้อเสนอเพิ่มเติมอีกด้วย จึงไม่เป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ยื่นข้อเสนอรายใดรายหนึ่ง ส่วนการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนและยกเลิกประกาศเชิญชวน มิใช่การกระทำที่มีเจตนากลับแล้งใจทักหรือเป็นการกระทำนอกขอบเขตแห่งกฎหมาย หรือมีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติแต่อย่างใด

ทั้งนี้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลชั้นต้น โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างศาลพิจารณาคำอุทธรณ์ของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC)

๓.๓.๗.๒ คดีพิพาทเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่

คดีหมายเลขแดงที่ อ.๕๗๔/๒๕๖๗ ของศาลปกครองสูงสุด โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่ (คดีหมายเลขดำที่ ๑๖๔๖/๒๕๖๕ ของศาลปกครองกลาง) ประเด็นแห่งคดีสรุปได้ ๒ ข้อหา ได้แก่ ๑) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ฟ้องคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนประกาศเชิญชวน และเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ (การคัดเลือกครั้งใหม่) และ ๒) ขอให้ดำเนินการประมูลโดยใช้เกณฑ์เดิมตามประกาศเชิญชวน ฉบับเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ (การคัดเลือกครั้งแรก) และขอให้ศาลมีคำสั่งทุเลาการบังคับตามประกาศเชิญชวน และเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ ห้ามมิให้คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รับซองข้อเสนอในวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕ และห้ามใช้ประกาศเชิญชวน และเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ จนกว่าคดีจะถึงที่สุด เพราะบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) เห็นว่าการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่เป็นผลสืบเนื่องจากการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอและการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้อง เนื่องจากการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย และไม่เป็นการกระทำละเมิดต่อ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC)

เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๗ ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายืนตามที่ศาลปกครองชั้นต้นพิพากษายกฟ้อง

โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยชี้แจงว่า เนื่องจากการดำเนินการคัดเลือกเอกชนโครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) คณะรัฐมนตรีอนุมัติเฉพาะหลักการในการดำเนินโครงการ ซึ่งหลักการดังกล่าวไม่ปรากฏหลักเกณฑ์ วิธีการหรือการกำหนดคุณสมบัติ หรือเงื่อนไขในการคัดเลือกเอกชน ดังนั้น การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือคุณสมบัติในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนจึงเป็นอำนาจของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยไม่ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อนการดำเนินการ เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่าคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการคัดเลือก โดยมีการรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และนำความเห็นจากเอกชนมาจัดทำประกาศเชิญชวนและเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) โดยได้พิจารณากำหนดเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์ทางเทคนิคต่าง ๆ ในประกาศเชิญชวนและเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงความโปร่งใส ประโยชน์สูงสุดแห่งรัฐ เพื่อให้รัฐได้ผู้รับจ้างที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์แล้ว ดังนั้น ประกาศเชิญชวน

และเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ จึงดำเนินการถูกต้องตามรูปแบบขั้นตอนหรือวิธีการตามที่กฎหมายกำหนดไว้และชอบด้วยกฎหมายแล้ว และผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองไม่ได้ทำละเมิดต่อผู้ฟ้องคดีแต่อย่างใด

๓.๓.๘ ข้อเสนอของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๓.๓.๘.๑ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนจนได้ผลการคัดเลือกเอกชนซึ่งเป็นไปตามหลักการที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓ รายละเอียดตามข้อ ๓.๓.๔.๕ และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้นำเสนอคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาเห็นชอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการตามมาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้ว ในการประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๕ รายละเอียดตามข้อ ๓.๓.๔.๖ ซึ่งต่อมา การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวให้สำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจสอบพิจารณาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ รายละเอียดตามข้อ ๓.๓.๕.๒ ประกอบกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดทำเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนเสร็จเรียบร้อยแล้ว รายละเอียดตามข้อ ๓.๓.๕.๕ และองค์การต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ก็ได้นำส่งรายงานของผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม เมื่อสิ้นสุดผลการคัดเลือกแล้ว รายละเอียดตามข้อ ๓.๓.๖.๑

๓.๓.๘.๒ เนื่องจากข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในการคัดเลือกเอกชน ทั้งในการคัดเลือกเอกชนครั้งแรกที่ยกเลิกไปแล้ว และในการคัดเลือกครั้งใหม่ ได้ข้อยุติแล้ว โดยศาลปกครองสูงสุด ได้มีคำพิพากษายกฟ้องในทุกคดี ในส่วนของข้อพิพาทเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๗ ศาลปกครองสูงสุดได้พิพากษายกฟ้องและวินิจฉัยว่า การดำเนินการคัดเลือกเอกชน โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย ได้พิจารณากำหนดเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์ทางเทคนิคต่าง ๆ ในประกาศเชิญชวนและเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงความโปร่งใส ประโยชน์สูงสุดแห่งรัฐ เพื่อให้รัฐได้ผู้รับจ้างที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์แล้ว และไม่ได้ทำละเมิดต่อผู้ฟ้องคดีแต่อย่างใด การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จึงสามารถเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจสอบพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด เงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน และรายงานผลการสังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรมต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอีกครั้ง ตามขั้นตอนที่กำหนดตามมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และเป็นไปตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบการพิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๖ ตามข้อ ๓.๒.๔ ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แล้ว

๓.๓.๘.๓ ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ประสบปัญหาความล่าช้าในการดำเนินโครงการมากกว่า ๓ ปีแล้ว ทำให้เกิดผลกระทบต่อโครงข่ายการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการดูแลรักษาโครงสร้างงานโยธาส่วนตะวันออกที่ก่อสร้างแล้วเสร็จแต่ยังไม่มีขบวนรถให้บริการ (เพราะการคัดเลือกเอกชนล่าช้า) ทำให้เสียโอกาสในการใช้ประโยชน์จากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการกระตุ้นเศรษฐกิจ และประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากบริการขนส่งสาธารณะ หากโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ล่าช้าออกไปอีก จะทำให้เกิดความเสียหายต่อรัฐ ประชาชน และประเทศโดยรวมมากขึ้นอีก

ดังนั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด เจื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน และรายงานผลการสังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน ตามมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๒

๔. ประโยชน์และผลกระทบ

กรณีคณะรัฐมนตรีเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) จะทำให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ที่จะดำเนินการก่อสร้างงานโยธาส่วนตะวันตก รวมถึงระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถตลอดทั้งสายทาง โดยที่ผ่านมาประสบปัญหาความล่าช้าในการดำเนินการคัดเลือกเอกชนมากกว่า ๓ ปี ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการดูแลงานที่แล้วเสร็จ (Care of Works) เพิ่มเติมของส่วนตะวันออกที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยรับภาระ คิดเป็นเงินจำนวน ๔๐ - ๕๐ ล้านบาทต่อเดือน ซึ่งบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) จะรับภาระค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ในกรณีที่การทดสอบระบบร่วมล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนด (ภายหลังเดือนมีนาคม ๒๕๖๙) และลดอัตราค่าโดยสารเป็นระยะเวลา ๑๐ ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออกตามอัตราที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ เจริจา จากเดิมอัตราค่าโดยสาร ๑๗ - ๖๐ บาท เป็นอัตราค่าโดยสารปีแรก ๑๕ - ๔๔ บาท ปรับตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index: CPI) ทุก ๒ ปี โดยรัฐไม่ต้องชดเชยหรือสนับสนุน หลังจากนั้นจึงกลับไปใช้อัตราค่าโดยสารตามสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนหรือภาระการสนับสนุนของรัฐกว่า ๑๓,๐๐๐ ล้านบาท ทั้งนี้ คาดว่า จะเปิดให้บริการเดินรถส่วนตะวันออกในปี ๒๕๗๑ และเปิดให้บริการเดินรถส่วนตะวันตกในปี ๒๕๗๓

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้ “ไม่มี”

๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๖.๑ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้จัดส่งผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้สำนักงานอัยการสูงสุด ซึ่งได้ตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตาม มาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงเห็นสมควรนำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๖.๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รายงานการดำเนินการเกี่ยวกับ คดีพิพาทที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกเอกชน จำนวนทั้งสิ้น ๔ คดี โดยศาลปกครองและศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลางได้พิจารณาคดีและมีคำพิพากษาแล้ว

๖.๒.๑ คดีพิพาทเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก จำนวน ๓ คดี ประกอบด้วย คดีหมายเลขแดงที่ อ.๑๖๘/๒๕๖๖ ของศาลปกครองสูงสุด โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการแก้ไขเอกสาร สำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) เพื่อปรับปรุงเกณฑ์การประเมินข้อเสนอในการ คัดเลือกเอกชนครั้งแรก (คดีหมายเลขดำที่ ๒๒๘๐/๒๕๖๓ ของศาลปกครองกลาง) ศาลปกครองสูงสุดโดยมติ ที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๖ ยืนตามที่ศาลปกครอง ชั้นต้นพิพากษายกฟ้อง เนื่องจากการแก้ไขเกณฑ์การประเมินไม่เป็นการละเมิดต่อบริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน) (BTSC) และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทยมีอำนาจในการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอ และได้ดำเนินการแก้ไขเกณฑ์ดังกล่าวถูกต้อง ตามรูปแบบขั้นตอนหรือวิธีการอันเป็นสาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนด อีกทั้งใช้ดุลพินิจในการแก้ไขเกณฑ์ โดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว คดีหมายเลขแดงที่ อ.๒๕๔/๒๕๖๖ ของศาลปกครองสูงสุด โดยมีประเด็นแห่งคดี เกี่ยวกับการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนครั้งแรก (คดีหมายเลขดำที่ ๕๘๐/๒๕๖๔ ของศาลปกครองกลาง) ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาเมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๖ ยกฟ้อง เนื่องจากคณะกรรมการคัดเลือกตาม มาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะยกเลิกการคัดเลือกเอกชนได้ตาม กฎหมาย และการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนเป็นการใช้ดุลพินิจโดยชอบ เป็นการกระทำโดยสุจริต เพื่อให้บรรลุ เป้าประสงค์ของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยคำนึงถึงความสำเร็จของโครงการ และมีได้มีการกระทำ ที่เป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่เอกชนรายใดรายหนึ่ง และคดีหมายเลขแดงที่ อท๑๓๓/๒๕๖๕ ของศาลอาญา ทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมเอกสารสำหรับการคัดเลือก เอกชนครั้งที่ ๑ และการยกเลิกการคัดเลือก (คดีหมายเลขดำที่ อท๓๐/๒๕๖๔) ศาลอาญาคดีทุจริตและ ประพฤติมิชอบกลางมีคำพิพากษาเมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕ ยกฟ้อง เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่า ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ ร่วมกันใช้ ดุลพินิจพิจารณาแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชน เรื่อง รายละเอียดของร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และสาระสำคัญของร่างสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ รวมถึงข้อสงวนสิทธิ์ที่กำหนดไว้ในประกาศเชิญชวน และเอกสารสำหรับ การคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และการแก้ไขเกณฑ์การประเมินข้อเสนอดังกล่าว เป็นไป เพื่อประโยชน์ของรัฐ ไม่ทำให้ผู้ยื่นเอกสารข้อเสนอได้เปรียบเสียเปรียบซึ่งกันและกัน อีกทั้งได้มีการขยาย ระยะเวลายื่นข้อเสนอ ทำให้ผู้ยื่นข้อเสนอมีเวลาจัดเตรียมข้อมูลข้อเสนอเพิ่มเติมอีกด้วย จึงไม่เป็นการเอื้อ ประโยชน์ให้แก่ผู้ยื่นข้อเสนอรายใดรายหนึ่ง ส่วนการยกเลิกการคัดเลือกเอกชนและยกเลิกประกาศเชิญชวน มิใช่การกระทำที่มีเจตนากลับกลังใจทัก หรือเป็นการกระทำนอกขอบเขตแห่งกฎหมาย หรือมีลักษณะเป็น การเลือกปฏิบัติแต่อย่างใด

๖.๒.๒ คดีพิพาทเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่ คดีหมายเลขแดงที่ อ.๕๗๔/๒๕๖๗ ของศาลปกครองสูงสุด โดยมีประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนครั้งใหม่ (คดีหมายเลขดำที่ ๑๖๔๖/๒๕๖๕ ของศาลปกครองกลาง) ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๗ ยืนตามศาลปกครองชั้นต้นพิพากษายกฟ้อง เนื่องจากการดำเนินการคัดเลือกเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) คณะรัฐมนตรีอนุมัติเฉพาะหลักการในการดำเนินโครงการ ซึ่งหลักการดังกล่าวไม่ปรากฏหลักเกณฑ์ วิธีการหรือการกำหนดคุณสมบัติ หรือเงื่อนไขในการคัดเลือกเอกชน ดังนั้น การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือคุณสมบัติในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนจึงเป็นอำนาจของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยไม่ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อนการดำเนินการ เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการคัดเลือก โดยมีการรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และนำความเห็นจากเอกชนมาจัดทำ ประกาศเชิญชวนและเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) โดยได้พิจารณา กำหนดเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์ทางเทคนิคต่าง ๆ ในประกาศเชิญชวนและเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงความโปร่งใส ประโยชน์สูงสุดแห่งรัฐ เพื่อให้รัฐได้ผู้รับจ้าง ที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์แล้ว ดังนั้น ประกาศเชิญชวนและเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ จึงดำเนินการถูกต้องตามรูปแบบขั้นตอนหรือวิธีการตามที่กฎหมายกำหนดไว้และชอบด้วยกฎหมายแล้ว และผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองไม่ได้ทำละเมิดต่อผู้ฟ้องคดีแต่อย่างใด

๖.๓ หากการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีความล่าช้าออกไปอีก (ปัจจุบันล่าช้ากว่าแผนมากกว่า ๓ ปี) จะส่งผลกระทบต่อโครงข่ายการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการดูแลงานที่แล้วเสร็จ (Care of Works) เพิ่มขึ้นของส่วนตะวันออก คิดเป็นเงินจำนวน ๔๐ - ๕๐ ล้านบาทต่อเดือน ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จแต่ยังไม่มีขบวนรถให้บริการ เนื่องจากการดำเนินการคัดเลือกเอกชนมีความล่าช้า ทั้งนี้ จะทำให้เสียโอกาสในการใช้ประโยชน์จากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในส่วนตะวันออก รวมถึงการกระตุ้นเศรษฐกิจ การลงทุนของประเทศ และประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะเกิดผลเสียต่อประชาชนและประเทศโดยรวมเป็นอย่างมาก

๖.๔ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

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

๖.๔.๒ จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงเพื่อรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ระหว่างช่วงระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน เพื่อมิให้เกิดภาระด้านงบประมาณ รวมทั้งไม่ทำให้ราชการเสียหาย

๖.๔.๓ ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดให้มีการเชื่อมต่อระหว่างโครงการรถไฟฟ้าและระบบการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ให้มีความสมบูรณ์แบบไร้รอยต่อ เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย โดยกระทรวงคมนาคมจะได้เร่งรัดการใช้ระบบตั๋วร่วมและกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในภาพรวมอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มีกำหนดเวลาแล้วเสร็จที่สอดคล้องกันตามแผนงานต่อไป

๖.๔.๔ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดมาตรการบริหารจัดการจราจร การอำนวยความสะดวกต่อประชาชน และการประชาสัมพันธ์บริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด รวมทั้งให้กำกับดูแลให้ผู้รับสัมปทาน ดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัย เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง รวมทั้งให้ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

๖.๔.๕ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างสถานีร่วมศิริราชและอาคารรักษาพยาบาล ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๕

๗. ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

หมวด ๔ การจัดทำและดำเนินโครงการ

ส่วนที่ ๒ การคัดเลือกเอกชน

มาตรา ๔๑ เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจา กับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวให้สำนักงาน อัยการสูงสุดตรวจพิจารณาภายในสิบห้าวัน และให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้แล้วเสร็จและส่งกลับให้หน่วยงานเจ้าของโครงการภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

๗.๒ ประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง เงื่อนไข สำคัญของสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓

ข้อ ๓ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(๑) วัตถุประสงค์และขอบเขตของโครงการร่วมลงทุน

(๒) รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

(ก) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชน

ในการดำเนินโครงการร่วมลงทุน

(ข) กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการร่วมลงทุน

(ค) การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนในรูปแบบตัวเงินหรือส่วนแบ่งรายได้

ระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชน และวิธีการชำระผลประโยชน์ตอบแทนดังกล่าว

- (๓) ระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน
- (๔) มาตรการสนับสนุนโครงการร่วมลงทุน
- (๕) ผลผลิตที่เอกชนจะต้องส่งมอบ (Output Specification) และระดับในการบริการ (Level of Service) ที่เอกชนจะต้องส่งมอบ
- (๖) อัตราค่าบริการและการปรับเปลี่ยนอัตราค่าบริการ วิธีการชำระเงินของเอกชนหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ
- (๗) การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา
- (๘) หลักประกันสัญญา การค้ำประกัน เงื่อนไขในการคืนหรือรับหลักประกันสัญญา

(๙) วิธีการระงับข้อพิพาท และกระบวนการในการระงับข้อพิพาท

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

๗.๓ ประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เรื่อง แนวทางปฏิบัติสำหรับการนำข้อตกลงคุณธรรมมาใช้กับโครงการร่วมลงทุนที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ พ.ศ. ๒๕๖๔

ข้อ ๘ แนวทางปฏิบัติของผู้สังเกตการณ์มีรายละเอียดดังนี้

(๑) เข้าสังเกตการณ์ในกระบวนการคัดเลือกเอกชนของคณะกรรมการคัดเลือกตามที่ได้กำหนดไว้

(๒) รายงานผลการสังเกตการณ์ดังนี้

(๒.๑) เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว ให้ผู้สังเกตการณ์รายงานผลการปฏิบัติงาน ผลการสังเกตการณ์ต่อองค์กรที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจมอบหมาย เพื่อให้รายงาน

(๒.๑.๑) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเพื่อทราบ

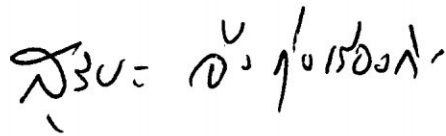
(๒.๑.๒) หน่วยงานเจ้าของโครงการ เพื่อดำเนินการรายงานผลการดำเนินงานข้อตกลงคุณธรรมพร้อมกับการนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชนให้กระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

๘. ข้อเสนอของหน่วยงานของรัฐ/คณะกรรมการเจ้าของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด และเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามนัยมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๓๑๓