



สรุป หน้า 1

มหากาพย์รถ NGV 600 ล้านปูด TOR ใหม่?



ปัญหาข้อพิพาทการจัดเก็บภาษีนำเข้าชิ้นส่วนอะไหล่ ★ มีต่อหน้า 5



มหากาพย์รถ NGV 600 ล้านปูด TOR ใหม่?

สรุป หน้า 1

รถยนต์โตโยต้า รุนหรือสวงเงินนับหมื่นล้านระหว่างค่ายรถกับกรมศุลกากร ก็กำลังระอุร้อน ร่ายยาวเกี่ยวเนื่องกับคดีที่ตีเอสไอนำเข้าที่มตรวจค้น บริษัทนำเข้ารถหรู...อาัยรถซูเปอร์คาร์เลื่องลือกว่า 100 คัน

พบ...มีการนำเข้าโดยเลี่ยงภาษีอากร ตำแดงราคาต่ำกว่าเป็นจริง ก็เหมือนมีอะไรไม่ชอบมาพากล

แล้วก็มีมาถึงมหากาพย์ โครงการ “รถเอ็นจีวี 489 คัน” ของ ขสมก. ที่กรมศุลกากรตั้งข้อสงสัยว่า...เชื่อว่า...จึงกล่าวหาว่า...รถเอ็นจีวีที่วานั้น สัญชาติจีนหรือมาเลเซีย...กันแน่? อดเป็นห่วงไม่ได้ว่าจะพลาดท่าตกม้าตาย...นอกจากไม่ได้เงินภาษีเข้ารัฐแล้วยังต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เอกชนหรือไม่?

เพราะช่วงหลังๆ มีใครบางคนออกมายอมรับว่า เอกสาร From D (เอกสารรับรองถิ่นกำเนิด) ของรัฐบาลมาเลเซียเป็นของจริง...หากคดีนี้เดินไปจนสุดทางแล้ว คัดเล่านๆถ้าเกิดเป็นฝ่ายเพลี่ยงพล้ำต้องชดใช้ค่าเสียหาย 3-4,000 ล้านบาท ถึงกับไม่ทันเงินภาษีจากหยาดเหงื่อประชาชน

ยังไม่พอ งานนี้ ขสมก. ยังถูกดึงเข้ามาอยู่บนความเสี่ยงอีกด้วย เมื่อนายชัยยุทธ รองอธิบดีกรมศุลฯ ออกหนังสือเลขที่ กค 0521/6853 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2560 ถึงผู้อำนวยการ ขสมก. ยืนยันทั้งๆที่คดีความยังคาราคาซังว่ารถโดยสารเอ็นจีวีประกอบจากจีนไม่ใช่มาเลเซีย...

ถ้าจะเอาออกจากอรัญกขาของกรมศุลฯต้องเสียภาษีในอัตรา 40 เปอร์เซ็นต์

ย้อนไปเมื่อวันที่ 31 มีนาคม ศาลปกครองกลางมีคำสั่งคุ้มครอง

ชั่วคราวให้ ขสมก.ตรวจรับรถยนต์โดยสารเอ็นจีวีจำนวน 390 คัน ที่วางประกันภาษีอัตราสูงสุด 40 เปอร์เซ็นต์ และให้ ขสมก.ปฏิบัติตามสัญญาไปจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาเป็นอย่างอื่น ส่วนเรื่องถิ่นกำเนิดจะเป็นเงินหรือมาเลเซียถือว่าไม่ใช่สาระสำคัญเพราะมีการกำหนดขึ้นภายหลัง ไม่ได้กำหนดในที่โออาร์

แต่ปรากฏว่า นายสมศักดิ์ ห่มม่วง รักษาการผู้อำนวยการ ขสมก. อ้างว่าได้ปฏิบัติตามคำสั่งศาลครบถ้วนแล้ว แต่ไม่สามารถรับได้ เพราะเชื่อมั่นข้อมูลจากเอกสารที่กรมศุลกากรยืนยันว่า รถเอ็นจีวีมีถิ่นกำเนิดจากประเทศจีน จึงต้องปฏิบัติตามสัญญาทำตามคำสั่งศาลคือ ไม่สามารถรับรถได้

และนอกจากไม่รับรถแล้ว ยังประกาศยกเลิกสัญญาเอาดีๆ

สันติ ปิยะพัฑฒ ทนายความผู้รับมอบอำนาจบริษัทเบสทีริน ที่เคยออกมาเปิดมุมมองกรณี อัตราดอกเบี้ย 7.5 เปอร์เซ็นต์ ที่กำหนดไว้ในกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าเป็นอัตรามหาโหดไม่ทันยุคสมัย หากเอาไปเทียบกับอัตราดอกเบี้ยเงินฝากออมทรัพย์สถาบันการเงินที่ต่ำเตี้ยติดดินเกือบจะ 0% บอกว่า มีข้อสังเกตอยู่หลายประเด็น

หนึ่ง...สัญญาระหว่าง ขสมก.กับบริษัทเบสทีรินขณะนี้ยังไม่ถือว่ายกเลิกหรืออาจยกเลิกโดยมิชอบเนื่องจาก ขสมก.ทำผิดขั้นตอนทางกฎหมายคือ ขสมก.ได้บอกเลิกสัญญาเมื่อวันที่ 12 เมษายน ว่า เบสทีรินทำผิดสัญญาพร้อมประกาศออกสื่อมวลชนต่างๆว่า ได้ขึ้นบัญชีให้เบสทีรินเป็นผู้ทำงานแล้วและมีหนังสือแจ้งไปที่ธนาคารที่กำกับประกันเพื่อขอปรับหลักประกัน 300 กว่าล้านบาท

แต่ปรากฏว่า ขสมก.สับสนหรืออย่างไรไม่ทราบ วันที่ 22 พฤษภาคมที่ผ่านมา ขสมก.มีหนังสือมาถึงบริษัทเบสทีรินให้ช่วยชี้แจงด้วยว่า เป็นผู้ทำงานหรือไม่ ซึ่งเรากำลังทำหนังสือชี้แจงอยู่ ซึ่งเป็นไปตามระเบียบของทางราชการ นั้นย่อมแสดงว่า ขสมก.บอกเลิกสัญญาโดยผิดขั้นตอน



แต่พอมาถึงค่าซ่อมบำรุงปีที่ 6 ถึงปีที่ 10
อัตราเฉลี่ยไม่เกิน 1,635.83 บาทต่อคัน
ต่อวัน เป็นเงิน 1,459,855,587.75 บาท กลับ
ไม่ตรงกับที่บริษัทเบสท์รินทำสัญญาจัดซื้อกับ
ขสมก. ครั้งหลังสุดที่ทำไว้ 927.65 บาท
ต่อคันต่อวัน...เป็นเงิน 827,855,589.75
บาทเท่านั้น จะให้สาธารณชนคนกรุงเทพฯ
ที่รอขึ้นรถเมล์คิดยังไง?

เพราะถ้าหากเบสท์รินชี้แจงได้ว่าเขาไม่ได้ทำงานก็ยอมไม่ได้
ทำผิดสัญญา

ดังนั้นการบอกเลิกสัญญาไปก่อนหน้านี้ของ ขสมก.และการแจ้ง
ให้เบสท์รินเป็นผู้ทำงานที่ประกาศไปแล้วใครจะเป็นผู้รับผิดชอบเพราะ
เกิดผลกระทบต่อบริษัทและหลายฝ่ายแล้ว

สอง...คำสั่งของศาลปกครองกลางที่ให้ ขสมก.ตรวจรับรองและ
ปฏิบัติตามสัญญาต่อไปนั้นทุกวันนี้ยังมีผลบังคับใช้อยู่ สาม...รักษาการ
ขสมก. ไม่ยอมปฏิบัติตามคำสั่งศาลทางเบสท์รินก็ร้องขอให้ศาลมีคำสั่ง
ไปทางรัฐบาลใช้อำนาจทางการปกครองบังคับบัญชาให้เป็นไปตามคำสั่งศาล
เพื่อคงไว้ซึ่งความเคารพและความศักดิ์สิทธิ์ของอำนาจศาล ซึ่งเมื่อมีคำสั่ง
แล้วทุกคนต้องยอมรับ

สี่...การแจ้งหนังสือวิปถกปรึกษากันผิดขั้นตอนเพราะยังรอผลการ
ชี้แจงว่าทำงานหรือไม่?และผิดสัญญาแล้วหรือไม่อย่างไร? ห้า...การประกาศ
ขึ้นแบล็กลิสต์ก็ผิดขั้นตอนไม่ชอบ และ หก...การเดินทางที่โออาร์
จัดให้มีการประกวดราคาอาจไม่ชอบธรรมเสี่ยงต่อหลักเกณฑ์ของป.ป.ช.

ส่วนที่โออาร์ ขสมก.เปิดโอกาสรับฟังข้อเสนอแนะและวิจารณ์ของ
สาธารณชนระหว่างวันที่ 28 เมษายน ถึงวันที่ 8 พฤษภาคม ปรากฏว่า
มีสาธารณชนเสนอแนะและวิจารณ์จำนวน 4 ราย แต่ที่น่าสนใจคือ
ข้อเสนอแนะของบริษัท ข.ทวี จำกัด (มหาชน) เสนอให้ ขสมก.ใช้ราคาที่ตนเอง
เคยเป็นผู้ชนะการประมูลเมื่อปี 2558 คือราคา 1,784,850,000 บาท รวม
489 คัน หรือราคาคันละ 3,650,000 บาท

ขสมก.ได้ชี้แจงว่า ราคากลางต้องยึดหลักเกณฑ์ของ ป.ป.ช. โดย
จะต้องใช้ราคาที่เคยลงนามสัญญาจัดซื้อไว้กับบริษัทเบสท์รินเมื่อปี 2559
เป็นราคากลางคือ 1,735,550,000 บาท หรือราคาคันละ 3,549,182

ซึ่งจะถูกกว่าคันละ 100,818 บาท เมื่อรวมจำนวนรถ 489 คัน ราคาจะ
ถูกกว่า 49,800,002 บาท

ถ้าดูผ่านๆเหมือน ขสมก.จะรักษากรอบกติกาของ ป.ป.ช.แต่
ก็ต้องมาสะดุดตรงที่การกำหนด “ราคากลางค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา
10 ปี” ซึ่งผู้ประมูลจะต้องเกาะราคารวมกันทั้งก้อน ไม่แยกค่ารถ
ค่าซ่อมบำรุง

เมื่อพลิกที่โออาร์ฉบับล่าสุดเลขที่ 09/2560 ที่เพิ่งออกมาสดๆร้อนๆ
และเปิดจำหน่ายออกไปแล้วนั้น ดูเผินๆก็ปกติดี แต่เมื่อเปิดไปถึงหน้า 42
ในตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและราคากลาง (ราคาอ้างอิง)
การจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) พร้อม
ซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร จำนวน 489 คัน...ปรากฏว่าที่ข้อ 3.1
ราคากลางซื้อรถ 489 คัน 1,735,550,000 บาท

ซึ่งแน่นอนเป็นราคาที่จัดซื้อจากเบสท์รินครั้งหลังสุดตามระเบียบ
ป.ป.ช.ปี 6 พอมาถึงข้อ 3.2 ราคากลางจ้างซ่อมบำรุงรถ 489 คัน ระยะ
เวลา 10 ปี เป็นเงินประมาณ 2,286,160,819.50 บาท

โอ้วแม่เจ้า...เกิดอะไรขึ้นกับราคากลางตามกรอบป.ป.ช. เหตุใด
ค่าซ่อมบำรุงทำไมราคาถึงได้ห่างกับที่เคยทำสัญญาไว้กับบริษัท
เบสท์รินเป็นจำนวนเงินถึง 631,999,998.50 บาท

แล้วก็เข้าใจเมื่อได้อ่าน 2 บรรทัดถัดมา ในที่โออาร์กำหนดให้
ค่าซ่อมบำรุงปีที่ 1 ถึงปีที่ 5 อัตราเฉลี่ยไม่เกิน 925.91 บาทต่อคัน
ต่อวันเป็นเงิน 826,305,231.75 บาท ตรงกันเป๊ะกับราคาที่บริษัท
ข.ทวี และ บริษัทเบสท์รินเคยประมูลไว้ตรงนี้ก็ยิ่งถือว่าปกติดี

แต่พอมาถึงค่าซ่อมบำรุงปีที่ 6 ถึงปีที่ 10 อัตราเฉลี่ยไม่เกิน 1,635.83
บาทต่อคันต่อวัน เป็นเงิน 1,459,855,587.75 บาท กลับไม่ตรงกับที่
บริษัทเบสท์รินทำสัญญาจัดซื้อกับ ขสมก.ครั้งหลังสุดที่ทำไว้ 927.65 บาท
ต่อคันต่อวัน...เป็นเงิน 827,855,589.75 บาทเท่านั้น

จะให้สาธารณชนคนกรุงเทพฯที่รอขึ้นรถเมล์คิดยังไง? ตัวเลข
จำนวน 631,999,998 บาท ที่หมกเม็ดซุกซ่อนหลบอยู่ในที่โออาร์
อยู่ตรงค่าซ่อมบำรุงปีที่ 6 ถึงปีที่ 10 มาจากไหน...ยังงงกัน

หากปล่อยให้ ขสมก.ต้องซื้อรถแพงกว่าเดิม ค่าตามคือ ประชาชน
คนกรุง...จะยอมให้เป็นเช่นนี้หรือไม่?