



**บอร์ด ขสมก.สั่งสอบ
ที่โออาร์จัดซื้อรถเมล์**



เมื่อวันพุธที่ 31 พฤษภาคมที่ผ่านมา นายสมศักดิ์ ห่มม่วง รักษาการผู้อำนวยการ ขสมก.แถลงข่าวว่า บอร์ด ขสมก.เห็นชอบผลประมูลโครงการเช่าระบบบัตรโดยสาร อิทีคเก็ต ติดตั้งบนรถโดยสาร 2,600 คันสัมปทาน 5 ปี

ทั้งทำนรักษาการแถลงข่าวแล้ว สรุปหน้า 1 รู้สึกเหนื่อยแทนสภาพแรงงานฯ ขสมก.ที่เคยแถลงข่าวทั่วถึงไปแล้วว่า ขสมก.ยังไม่มีความพร้อม

ไม่ว่า...จะเป็นเรื่องระบบหยุดเหรียญ ขสมก.เองเคยนำมาใช้

แล้วกับรถเมล์สาย 162 พบว่ามีปัญหามากมาย ผู้โดยสารต้องเข้าคิวรอเงินทอนส่งผลให้รถติดกันยาวเหยียด จนต้องถูกยกเลิกไป แต่ผู้บริหารไม่เคยรับฟังความคิดเห็นของพนักงาน ขสมก.

เรื่องราวของ “รถเมล์” คนเมืองกรุง มีหลายเรื่องชวนให้ติดตามทั้งที่วันนี้ ขสมก.ยังมีคดีความค้างศาลอีกหลายคดีโดยเฉพาะคดีที่ต้องพิสูจน์ว่า...การยกเลิกสัญญาจัดซื้อรถเอ็นจีวี 489 คัน กับบริษัท เบสทีริน กรุป จำกัด นั้นเป็นไปโดยชอบหรือมิชอบด้วยกฎหมาย?

ขสมก.กลับถูกลูกไล่กดดันให้มีการเปิดประมูลใหม่ ซึ่งก็ไม่ได้แปลกประหลาดอะไร? แต่แปลกตรงที่ ทีโออาร์ใหม่มีผู้สนใจซื้อของไปแล้วกว่า 12 รายนั้นอาจจะเสี่ยงผิดหลักการของ ป.ป.ช. ด้วยมีการกำหนดราคากลางค่าซ่อมบำรุงปีที่ 6 ถึงปีที่ 10 มากกว่า 600 ล้านบาท

เรื่องใหญ่แบบนี้มีหรือ พล.ต.อ.เอก อังสนานนท์ ประธานบอร์ด ขสมก.จะปล่อยผ่าน...จึงมีการตั้งอนุกรรมการฝ่ายกฎหมายขึ้นมาเพื่อตรวจสอบว่าฝ่าฝืนหลักเกณฑ์ของ ป.ป.ช.หรือไม่? รวมทั้งตรวจสอบการประกาศรายชื่อบริษัท เบสทีริน กรุป จำกัด เป็นผู้ทำงานเป็นไปตามขั้นตอนหรือไม่?

สันติ ปิยะทัต ที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทเบสทีรินฯ บอกว่าการกำหนดราคากลางในการประมูลรถเมล์ครั้งใหม่ของ ขสมก. ซึ่งสามารถจำแนกแยกได้สามส่วน คือ

1) ราคากลางในการซื้อรถเมล์ 489 คัน 2) ราคากลางในการจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถเมล์ปีที่ 1 ถึงปีที่ 5 และ 3) ราคากลางในการซ่อมแซม บำรุงรักษารถเมล์ปีที่ 6 ถึงปีที่ 10

โดยหลักกฎหมายแล้วการกำหนดราคากลางดังกล่าว ขสมก.จะต้องยึดถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ.2542 (ป.ป.ช.) มาตรา 103/7 และมาตรา 103/8 ประกอบกับคู่มือแนวทางการเปิดเผยรายละเอียดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างราคากลางและการคำนวณราคากลางที่ ป.ป.ช. จัดทำให้กับหน่วยงานของรัฐ

เพื่อใช้ประกอบการปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย

ซึ่งมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดราคากลางในการจัดซื้อ

อดหนาวๆ ร้อนๆ ไม่ได้ พลิกดูตัวบทกฎหมายแล้วเสียวแทนบอร์ด ขสมก.ขึ้นมาจริงๆ เพราะหากเรื่องสอดไส้ที่โออาร์มีผู้หวังดีไปร้องเรียน ป.ป.ช. คงต้องย้อนกลับไปถึงเหตุผลของการยกเลิกสัญญาจัดซื้อรถเอ็นจีวี 489 คันด้วยว่า...เรื่องนี้บอร์ด ขสมก.มีมติเห็นชอบด้วยหรือเปล่า?



จัดจ้างไว้ในคู่มือฯ ข้อ 2.3 ว่าราคากลางหมายความว่า ราคามาตรฐานหรือราคาที่ใกล้เคียงความเป็นจริง ราคาที่ได้มาจากการอ้างอิง สืบราคาจากท้องตลาด ราคาที่เคยซื้อหรือจ้างครั้งหลังสุดภายในระยะเวลา 2 ปีงบประมาณ

แต่จะยึดถือราคาใด ให้คำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐเป็นสำคัญ

สันติ ทนายเพื่อประชาชนย้ำว่าสำหรับการเปิดประมูลใหม่ของ ขสมก. ในครั้งนี้ก็ย่อมเป็นที่ชัดเจนว่าการกำหนดราคากลางต้องยึดถือตามราคาที่เคยซื้อและจ้างบริษัทเบสท์ริโนฯ เพราะเป็นประโยชน์กับรัฐหรือสาธารณชนมากที่สุด ซึ่ง ขสมก.ก็ทราบดีถึงข้อกฎหมายดังกล่าว

เพราะตามหนังสือชี้แจงข้อเสนอแนะและวิจารณ์ของสาธารณชนโครงการจัดซื้อรถเมล์ NGV489 คันของ ขสมก. ในข้อ 1 ขสมก.ได้ใช้ข้อกฎหมายดังกล่าวตอบข้อเสนอแนะของบริษัท ช. ทวี จำกัด (มหาชน) ว่าเหตุที่ไม่อาจกำหนดราคากลางในการซื้อตัวรถตามจำนวนที่บริษัท ช. ทวี จำกัด (มหาชน) เสนอแนะซึ่งสูงกว่าราคาที่บริษัทเบสท์ริโนฯ ชนะประมูล เพราะต้องปฏิบัติตามข้อกฎหมายของ ป.ป.ช. ที่ให้ยึดถือตามราคาที่เคยซื้อหรือเคยจ้างครั้งหลังสุด ซึ่งย่อมหมายถึงราคาที่เบสท์ริโนฯ ชนะประมูลในครั้งที่ผ่านมา

เมื่อพิจารณาถึงการกำหนดราคากลางสำหรับการเปิดประมูลรถเมล์ครั้งใหม่ จะสามารถแยกราคากลางที่ ขสมก. กำหนดได้เป็นสามส่วนตามที่เรียนข้างต้น จะเห็นได้ชัดเจนว่า ราคากลางส่วนแรกสำหรับการซื้อรถเมล์จำนวน 489 คัน และราคากลางส่วนที่ 2 สำหรับการจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาปีที่ 1 ถึงปีที่ 5 นั้น

ขสมก. ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ ป.ป.ช. กำหนดโดยยึดตามราคาที่บริษัทเบสท์ริโนฯ กรุ๊ป จำกัด ชนะประมูลในครั้งที่ผ่านมา

ซึ่งบริษัทเบสท์ริโนฯ เห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง เพราะทำให้รัฐและสาธารณชนได้รับประโยชน์สูงสุด แต่ราคากลางส่วนที่ 3 คือค่าจ้างซ่อมแซมรักษาในปีที่ 6 ถึงปีที่ 10 ขสมก.กลับกำหนดราคากลางสูงกว่าราคาที่บริษัทเบสท์ริโนฯ ชนะประมูลเมื่อครั้งที่ผ่านมาเป็นจำนวนถึง 631,999,998.50 บาท

ตอนนี้...ทำให้รัฐและสาธารณชนเสียหายอย่างร้ายแรงเพราะจะทำให้ ขสมก.เสียค่าจ้างซ่อมแซมบำรุงสูงกว่าที่ควรจะเป็น

จำนวนมหาศาล

ดังนั้น การกำหนดราคากลางส่วนที่ 3 ย่อมเกิดเป็นคำถามแก่สาธารณชนว่า เหตุใดการกำหนดราคากลางส่วนที่ 3 ขสมก. จึงไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ ป.ป.ช. กำหนดทั้งที่การกำหนดราคากลางส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 ซึ่งดำเนินการในคราวเดียวกัน ขสมก. ก็ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ ป.ป.ช. กำหนด

จากประเด็นนี้ความคืบหน้าล่าสุด คณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก. ได้ประชุมหารือและมีมติให้ ขสมก. ทบทวนการกระทำดังกล่าวอยู่และเกี่ยวกับการกระทำครั้งนี้ของ ขสมก. ผู้บริหาร ตลอดจนคณะกรรมการกำหนดราคากลาง รวมทั้งผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการเปิดประมูลรถเมล์ครั้งใหม่

อาจจะเข้าข่ายการละเว้นปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบและปฏิบัติ ผิดวินัยข้าราชการซึ่งมีโทษตามกำหนด

หากยังเดินหน้าเปิดประมูลครั้งใหม่ต่อไปย่อมเป็นการเปิดประมูลของรัฐที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย และอาจทำให้รัฐได้รับความเสียหายเจ้าหน้าที่ของ ขสมก. ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอาจต้องรับผิดชอบ ความเสียหายเป็นการส่วนตัว หากมีหลักฐานที่ชี้ได้ว่าเจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

นอกจากนี้ผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติดำเนินการเกี่ยวกับการจัดซื้อ จัดจ้างครั้งนี้ นอกจากอาจมีความผิดทางวินัยแล้วอาจเป็นเหตุให้ถูกเพิกถอนจากตำแหน่งหรือต้องพ้นจากตำแหน่งแล้วแต่กรณี ซึ่งหลักเกณฑ์นี้ได้กำหนดไว้ในมาตรา 103/8 แห่งพระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ.2542 ตามที่กล่าวข้างต้น

อดทนาวๆร้อนๆไม่ได้ พลิกดูตัวบทกฎหมายแล้วสยดสยอง ขสมก.ขึ้นมายังไงเพราะหากเรื่องสอดคล้องที่ไออาร์มีผู้หวังดีไปร้องเรียน ป.ป.ช. คงต้องย้อนกลับไปถึงเหตุผลของการยกเลิกสัญญาจัดซื้อรถ เ็นอีวี489 คันด้วยว่า...เรื่องนี้บอร์ด ขสมก.มีมติเห็นชอบด้วยหรือเปล่า?

หรือ...ถือว่าเป็นอำนาจหน้าที่ของรักษาการผู้อำนวยการ ขสมก. แต่เพียงคนเดียว?