

รายงานผลการสังเกตการณ์ในการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ (เอ็นจีวี) จำนวน 489 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ¹

นพพันธ์ วรรณเทพสกุล และอรุณ ลีธนาโชค²

1. ความเป็นมา

โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ (เอ็นจีวี) จำนวน 489 คัน เป็นส่วนหนึ่งของแผนการจัดหารถโดยสารคันใหม่ จำนวน 3,183 คันเพื่อทดแทนรถโดยสาร (ดีเซล) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่แยกออกมาดำเนินการก่อน (เริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2557) ด้วยเหตุความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องการใช้รถโดยสารทดแทนรถโดยสารเดิมที่ชำรุด เสื่อมสภาพ หากไม่มีรถทดแทนโดยเร็วจะเกิดปัญหาในการให้บริการประชาชน โครงการนี้เป็นการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ถ้าคิดเฉพาะค่าซื้อรถโดยสาร จะมีวงเงินงบประมาณรวม 1,784.85 ล้านบาท

โครงการซื้อรถโดยสาร 489 คัน ได้พ่วงการเช่าซ่อมรถโดยสารเป็นระยะเวลา 10 ปี โดยแยกเป็นสองโครงการ ซึ่งการจัดหาผู้ซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารดำเนินการด้วยวิธีพิเศษ ประมาณการวงเงินค่าเช่าซ่อมตลอด 10 ปี เป็นจำนวนเงิน 2,285.5 ล้านบาท (แยกเป็นค่าเช่าซ่อมปีที่ 1-5 เป็นเงิน 825.5 ล้านบาท และค่าเช่าซ่อมปีที่ 6-10 รวมเป็นเงิน 1,460.0 ล้านบาท) ผู้ที่ได้รับคัดเลือกในโครงการแรก (โครงการซื้อรถ 489 คัน) จะเป็นผู้รับดำเนินการในโครงการหลังด้วย (โครงการเช่าซ่อม) ถ้ารวมวงเงินงบประมาณทั้งสองโครงการจะเป็นเงินจำนวน 4,070.35 ล้านบาท การแตกโครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศเอ็นจีวีออกเป็นสองโครงการนำมาสู่ปัญหาความไม่ถูกต้องของการประกวดราคาและความเป็นธรรมในการแข่งขัน

¹ รายงานชิ้นนี้เป็นผลการสังเกตการณ์โครงการฯ ช่วงระหว่างเดือนเมษายน-พฤษภาคม 2558 กล่าวคือเริ่มกระบวนการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (ครั้งที่ 3) จนสิ้นสุดการเจรจาตกลงเรื่องค่าซ่อมรถที่จะซื้อ

² ทั้งสองคนเป็นผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรมในโครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ (เอ็นจีวี) จำนวน 489 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

2. ผลการดำเนินการ

โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศเอ็นจีวี 489 คัน มีผู้สนใจเข้าเสนอราคา 5 ราย ประกอบด้วย บริษัท เบสทรีน จำกัด, บริษัท ซีเอ็น แมเนจเมนท์ จำกัด, กลุ่มกิจการร่วมค้า ช.ทวี ดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) (หรือ กลุ่มกิจการร่วมค้า JVCC), บริษัท บ้านโป่งบัสบอดี จำกัด และบริษัท ทิพย์ แอร์ไลน์ จำกัด ผู้ผ่านการคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้น 2 ราย ได้แก่ บริษัทเบสทรีน และกลุ่มกิจการร่วมค้า JVCC ทั้งสองรายนี้ เข้าแข่งขันเสนอราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2558 ราคาที่เสนอต่ำที่สุดของทั้งคู่ คือ กลุ่มกิจการร่วมค้า JVCC เสนอราคา 1,735,550,000 บาท ส่วนบริษัทเบสทรีน เสนอที่ 1,745,850,000 บาท ราคากลางโครงการจัดซื้อรถโดยสาร กำหนดที่ 1,784,850,000 บาท

โครงการจัดหาผู้ซ่อมบำรุงรักษารถเอ็นจีวี 489 คัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อรองกับกลุ่มกิจการร่วมค้า JVCC ได้เท่ากับวงเงินงบประมาณคือ 2,285,500,425 บาท แต่จะปรับอัตราค่าจ้างซ่อมบำรุง ตั้งแต่ปีที่ 6 ถึงปีที่ 10 ด้วยการเปลี่ยนแปลงค่าของเงิน, ค่าแรงงานขั้นต่ำ ฯลฯ โดยนำค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงในปีที่ 3-5 มาเฉลี่ยสามปีเพื่อใช้ในปีที่ 6 และจะคงที่ต่อไปจนถึงปีที่ 10

สรุปผลที่ได้จากแต่ละขั้นตอน การประกวดราคาโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ราคาต่ำที่สุดเสนอต่ำกว่าราคากลาง 49.3 ล้านบาท (ร้อยละ 2.76 จากงบประมาณ 1,784.85 ล้านบาท) สำหรับในขั้นการตกลงค่าซ่อมบำรุงรถโดยสาร ตกลงกันที่วงเงิน 2,285.5 ล้านบาท ข้อมูลที่สำคัญดังแสดงในตาราง 1

ตาราง 1 ข้อมูลพื้นฐานโครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศเอ็นจีวี 489 คัน และโครงการเหมาซ่อมรถเอ็นจีวี 489 คัน และผลการดำเนินงานจัดหา

รายการ	โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศเอ็นจีวี 489 คัน	โครงการเหมาซ่อมรถเอ็นจีวี 489 คัน
งบประมาณ	1,784.85 ล้านบาท	2,285.50 ล้านบาท
วิธีดำเนินการจัดหา	ประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์	วิธีพิเศษ
ผู้ที่ได้รับคัดเลือก	กลุ่มกิจการร่วมค้า JVCC	=> => => => => => =>
ราคาเสนอ	1,735.55 ล้านบาท	2,285.50 ล้านบาท

3. ประเด็นปัญหาที่พบ

ประเด็นที่ส่งผลกระทบต่อธรรมาภิบาลในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐและอาจทำให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม มีดังนี้

วิธีประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีหลักการเพื่อให้สามารถนำมาใช้ได้โดยกว้างขวางแพร่หลาย โปร่งใส มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม ประหยัดงบประมาณของแผ่นดิน บังเกิดความคุ้มค่า ความเป็นประสิทธิภาพและประสิทธิผล และความรับผิดชอบต่อผลสำเร็จของงานเป็นประโยชน์แก่ทางราชการ

การจัดซื้อรถโดยสารได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้จัดหารถทำสัญญาซ่อมบำรุงเป็นเวลา 10 ปีด้วย (ขอบเขตงานกำหนดระยะรับประกันรถโดยสารที่ซื้อ 5 ปี) ปัญหาหลักคือหลักเกณฑ์ในการพิจารณาราคากำหนดไว้ข้ามโครงการ เอกสารประกวดราคาซื้อรถโดยสารด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนดว่าการตัดสินราคาซื้อรถจะตัดสินจากราคารวมของรถโดยสารต่ำสุด แต่อย่างไรก็ตามผู้ชนะการประกวดราคาจะต้องทำสัญญาจ้างซ่อมบำรุงรถโดยสารเป็นระยะเวลา 10 ปี

จุดที่เป็นปัญหามากอยู่ที่การออกแบบกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่ซับซ้อนและการพิจารณาคุณสมบัติตามข้อกำหนดไม่รัดกุม ดูจากเอกสารโครงการจะเห็นได้ว่า โครงการจัดซื้อรถและโครงการจัดหาผู้ซ่อมบำรุงมีสาระเดียวกัน มีความต่อเนื่องและผูกพันกัน สองโครงการที่มีสาระเดียวกันแต่ถูกแยกออกเป็นสองส่วนทำให้เกิดจุดอ่อนที่อาจจะนำมาสู่ความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน วิธีประกวดราคาโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ใช้กับโครงการจัดซื้อรถโดยสาร 489 คัน ส่วนอีกโครงการคือการจัดหาผู้ซ่อมบำรุงรถโดยสาร 489 คัน ดำเนินการด้วยวิธีพิเศษโดยทำการตกลงราคากับผู้ที่ชนะการเสนอราคาในโครงการแรก ผลประโยชน์ตอบแทนจากโครงการหนึ่งอาจแสดงให้เห็นว่ามีน้อย ขณะที่ไปปรากฏอยู่ในอีกโครงการหนึ่งที่มีการตรวจสอบมีความเข้มข้นน้อยกว่า อีกจุดหนึ่งที่สำคัญคือโครงการซื้อรถโดยสารซึ่งใช้เงินกู้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน แต่ทำการผูกพันงบประมาณในอนาคต 10 ปี ข้างหน้า ด้วยค่าซ่อมบำรุงที่ไม่ปรากฏแผนการซ่อมบำรุงที่ชัดเจนในขณะที่ทำการประกวดราคา เพิ่มความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐจากสัญญาที่เสียเปรียบ

ในรายละเอียดของปัญหาการแยกส่วนโครงการการจัดซื้อรถโดยสารที่แยกจากสัญญาซ่อมบำรุง และกำหนดระยะเวลาสัญญาซ่อมบำรุงไว้ 10 ปี ตามมาด้วยปัญหาสองประการดังนี้

ข้อแรก ราคากลางและความถูกต้องของการประกวดราคา

ราคากลาง หรือ reference price หมายถึง ต้นทุนที่ผู้ซื้อสินค้าคาดคะเนไว้ก่อนล่วงหน้าเพื่อจัดเตรียมงบประมาณหรือค่าที่จะใช้พิจารณาถึงความสมเหตุสมผลของราคาสินค้าหรือบริการ สำหรับวงราชการ ราคากลางเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการควบคุมการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานราชการให้มีประสิทธิภาพ มีความคุ้มค่าในการใช้จ่ายเงินภาครัฐสำหรับโครงการต่างๆ

กรณีโครงการจัดหารถโดยสารเอ็นจีวี 489 คัน ราคาที่เสนอของผู้ได้รับการคัดเลือกกับราคากลางคิดด้วยพื้นฐานที่ต่างกัน ในการคำนวณราคากลางการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ จำนวน 3,183 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งรวมถึงการจัดซื้อล็อตแรก จำนวน 489 คันนี้ด้วย

สูตรคำนวณที่ใช้ได้แก่ ราคากลาง = ราคานำเข้า + อากรขาเข้า 40% + ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% + ค่าดำเนินการสำหรับผู้เสนอราคา

ราคากลางโครงการนี้กำหนดโดยอาศัยพื้นฐานของค่ารถโดยสารเป็นหลัก ตามสูตรคำนวณที่มีการนำเข้ารถจากต่างประเทศผ่านกระบวนการนำเข้าอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้ได้คำนึงถึงผลตอบแทนสำหรับผู้เข้าประกวดราคาโดยเผื่อค่าใช้จ่ายบางส่วนสำหรับการรับประกันรถโดยสารเป็นระยะเวลา 5 ปีด้วย

การประกวดราคามีการกำหนดเงื่อนไขผูกพันข้ามโครงการ ในกรณีนี้คือโครงการจัดซื้อรถโดยสารพวงด้วยโครงการว่าจ้างซ่อมบำรุงรถโดยสารที่จัดซื้อเพิ่มเติมจากระยะรับประกันอีก 5 ปี (ระยะ 5 ปีหลัง คือปีที่ 6 – ปีที่ 10 ไม่อยู่ในสูตรคำนวณราคากลาง) ดังนั้นจึงทำให้หลักการความน่าเชื่อถือของราคากลางในการประกวดราคาซื้อรถต้องเสียไป พื้นฐานที่คิดต่างกันของราคากลางกับราคาของผู้เสนอ กล่าวคือราคากลางนี้ไม่รวมถึงโอกาสที่จะได้สิทธิเป็นผู้ซ่อมบำรุงระยะที่พ้นช่วงรับประกัน สภาพที่เกิดขึ้นคือค่าซื้อรถโดยสารมิได้สะท้อนมูลค่าที่เหมาะสมของรายการสิ่งของที่จะซื้ออย่างครบถ้วน และราคาต่ำสุดที่ได้จากผู้เสนอราคาไม่สามารถอธิบายว่าการจัดหารถโดยสารที่ได้มานั้น ใช้ราคาที่เหมาะสมแล้วหรือไม่เพราะขึ้นอยู่กับผลการดำเนินการในส่วนของการซ่อมบำรุงด้วย

ข้อสอง ความเอนเอียงในการพิจารณาคุณสมบัติด้านเทคนิคของผู้เข้าแข่งขัน

ข้อกำหนดทางเทคนิค มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างมีความถูกต้อง ได้ผลตรงกับความต้องการของเจ้าของโครงการ สามารถเปรียบเทียบพัสดุของผู้เสนอราคาบนพื้นฐานคุณภาพเดียวกัน

ในการประกวดราคาเพื่อจัดหาโดยสารโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรืออีออกชั่น มีขั้นตอนก่อนเคาะราคา คือตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ประสงค์ประกวดราคาที่จะต้องตรวจสอบผู้เข้าแข่งขันซึ่งพิจารณาโดยอาศัยการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้เสนอราคาและคุณสมบัติด้านเทคนิค ข้อคำนึงสำหรับผู้คุณสมบัติด้านเทคนิค เอกสารประกวดราคาจัดซื้อหรือโดยสารระบุไว้ชัดเจนดังนี้

“ข้อ 3. หลักฐานการเสนอราคา

3.2 ส่วนที่ 2 อย่างน้อยต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้...

(3) รายละเอียดแผนงานการซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารพร้อมค่าซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารตามมาตรฐานของผู้ผลิตรถโดยสารที่เสนอราคาในระยะเวลา 5 ปีแรก และปีที่ 6 – ปีที่ 10 โดยจะต้องมีรายละเอียดอย่างน้อย ประกอบด้วย (3.1) การซ่อมบำรุงรักษา (Maintenance) TPM มีแผนการซ่อมบำรุงรักษามาตรฐาน มีประสบการณ์น่าเชื่อถือ (3.2) ต้องมีคู่มือปฏิบัติงาน (Operational Manual) และคู่มือการบำรุงรักษา (Maintenance Manual) โดยต้องมีรายละเอียดของกระบวนการทำงาน (Flow Chart), แผนผังวงจร (Circuit Diagram) และระบบควบคุม (Control System) (3.3) ค่าซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารในอัตราต่อคันต่อวันในระยะเวลา 5 ปีแรก และปีที่ 6 – ปีที่ 10 โดยละเอียด”

จากการสังเกตการณ์ พบว่าการตรวจสอบคุณสมบัติเบื้องต้นก่อนเข้าทำอีออกชั่น กระบวนการตรวจเอกสารเกิดความย่อหย่อน ผู้ตรวจเอกสารมิได้ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติด้านเทคนิคของผู้ประสงค์จะประกวดราคามากเพียงพอ บางรายการเช่นแผนการซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานของผู้ผลิตในระยะ 5 ปีแรกของผู้เข้าแข่งขันบางรายไม่ถูกตรวจสอบ หลังจากที่ได้มีการทำการแข่งขันอีออกชั่นและได้ผู้เสนอราคาต่ำที่สุด จนเมื่อผ่านเข้าสู่ขั้นตอนการจัดหาผู้ซ่อมบำรุงด้วยวิธีพิเศษแล้วจึงพบว่าข้อเสนอโครงการของผู้ชนะราคามีปัญหา คณะกรรมการเจรจาต่อรองได้ขอให้ผู้เสนอราคาต่ำสุดที่เข้าตกลงในขั้นตอนดังกล่าวกลับไปทำการปรับปรุง

แผนงานการซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารมาใหม่ให้ตรงกับมาตรฐานของผู้ผลิตและทำการปรับปรุงเพิ่มเติมอยู่หลายครั้งก่อนที่การเจรจาเรื่องราคาค่าซ่อมจะได้ข้อยุติ

เอกสารที่ไม่พร้อมในแผนงานการซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารน่าจะเป็นประเด็นที่ทำให้ผู้เสนอราคาขาดคุณสมบัติด้านเทคนิค ทั้งนี้มีเหตุเนื่องมาจากการไม่ตรวจเอกสารแผนการซ่อมบำรุงรถโดยสารอย่างละเอียดก่อนประกวดราคา ความจริงคือมีการขอให้แก้ไขรายละเอียดแผนซ่อมบำรุงภายหลังจากทำข้อเสนอขึ้น ส่งผลทำให้เกิดสภาพกีดกันการแข่งขันของผู้ประสงค์จะประกวดราคา ขณะที่ผู้ประสงค์เข้าประกวดบางรายไม่ผ่านการตรวจคุณสมบัติด้วยเหตุผลเรื่องความน่าเชื่อถือในการประกอบรถโดยสารและไม่น่าจะส่งมอบรถได้ทัน (กล่าวคือ บริษัทบ้านโป่งบัสบอดี) รายการคุณสมบัติดังกล่าวปรากฏในเอกสารส่วนที่ 2 ของประกาศโครงการ และด้วยสภาพที่คล้ายกันตามรายการเอกสารส่วนที่ 2 ในขั้นตอนการเจรจาต่อรองเรื่องค่าซ่อมซึ่งเกิดขึ้นหลังจากทำข้อเสนอขึ้นแล้ว ผู้เสนอราคารายที่ผ่านการตรวจคุณสมบัติมาแล้ว ผ่านเข้าสู่ขั้นตอนการทำข้อเสนอขึ้นและเป็นผู้เสนอราคารวมต่ำสุด พบต่อมาว่าไม่ได้แจกแจงถึงวิธีการจัดการรถโดยสารหรือวัสดุอุปกรณ์แผนการซ่อมบำรุงตามมาตรฐานของผู้ผลิตในระยะเวลารับประกัน 5 ปี (เสนอมาเพียงปีเดียว) ตลอดจนรายการอื่นเช่นการจ่ายค่าจ้างแรงงานตามกิจกรรมของการซ่อมบำรุงที่น่าเชื่อถือได้ว่าเป็นการดำเนินการถูกต้อง บางรายการมีความเป็นไปได้ว่าอาจจะไม่ใช้การดำเนินการครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด เช่นการนำเข้าชิ้นส่วนที่ควรจะต้องเสียภาษีศุลกากรถูกต้องมาประกอบตัวรถเพื่อส่งมอบแก่องค์การฯ กิจกรรมด้านต่างๆ ที่นอกเหนือจากรถ รวมถึงแผนการซ่อมบำรุงที่น่าเชื่อถือด้วย รวมกันแล้วประกอบเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดการรถโดยสารทั้งสิ้น ถ้าทำให้ชัดเจนเสียตั้งแต่ต้นอาจจะมีค่าที่สูงกว่าจำนวนเงินที่ตกลง และอาจมีผลทำให้ราคาที่เสนอในการประกวดราคาข้อเสนอขึ้นสูงขึ้น ทำยที่สุดแล้วแผนการจัดการรถและแผนการซ่อมบำรุงที่น่าเชื่อถืออาจจะส่งผลโดยอ้อมต่อคุณภาพของรถโดยสารและอายุการใช้งานจริงของรถก็ได้

โดยสรุป โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ 489 คัน ครั้งนี้ มีกระบวนการดำเนินการที่สร้างปัญหาความไม่ถูกต้องในการจัดซื้อจัดจ้าง แม้ว่าจะมีการประกวดราคาด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ พบว่ามีหลายจุดที่ขัดต่อหลักธรรมาภิบาลการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐและส่งผลให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน ทั้งนี้เกิดขึ้นจากเงื่อนไขที่ผูกพันข้ามโครงการ ผู้ที่เข้าประกวดราคาอาจจะเสนอราคาหวังว่าจะทำได้โครงการแรกก่อน ตามมาด้วยผลตอบแทนจากโครงการที่ต่อเนื่อง ผูกพันงบประมาณอีก 10

ปี ซึ่งจัดหาด้วยวิธีพิเศษ นอกจากนี้ ราคาที่เสนอของผู้ประกวดราคาก็บวราคากลางคิดจากคนละฐาน ประการสุดท้าย เงื่อนไขที่ไขว่กัน (ผู้จัดหารถจะต้องเป็นผู้รับจ้างซ่อม ส่วนค่าซ่อมหลังช่วงรับประกันเป็นเงื่อนไขของราคาซื้อรถ) เป็นตัวการทำลายหลักความถูกต้องของการประกวดราคา ถ้าลักษณะเช่นนี้ดำรงอยู่สืบไปในโครงการจัดซื้อจัดจ้างอื่นๆด้วย ยืนยันได้ว่าไม่ว่าจะทำการประกวดราคาด้วยวิธีแบบไหนก็ไม่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดหาสินค้าหรือบริการ

3. ข้อเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1) ขอให้ตรวจสอบความไม่ถูกต้องของการประกวดราคาก่อนลงนามสัญญาโครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ (เอ็นจีวี) จำนวน 489 คันและการจัดหาผู้ซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารเอ็นจีวี จำนวน 489 คัน

รายการเอกสารเรียก ได้แก่

- (1) ประกาศโครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ (เอ็นจีวี) จำนวน 489 คัน
 - (2) แผนงานการซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารพร้อมค่าซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารตามมาตรฐานของผู้ผลิตรถโดยสารที่เสนอราคาในระยะเวลา 5 ปีแรก และปีที่ 6 – ปีที่ 10 ของบริษัท ช.ทวี ดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) ที่เป็นเอกสารในวันยื่นซองประกวดราคา
 - (3) รายงานการพิจารณาคุณสมบัติของผู้ต้องการเสนอราคา โดยคณะกรรมการประกวดราคาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
 - (4) บันทึกการประชุมและ/หรือเทปบันทึกการประชุมทุกครั้งของคณะกรรมการดำเนินการว่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ(NGV) จำนวน 489 คัน โดยวิธีพิเศษ
- ถ้าหากมีการดำเนินการตรวจสอบตามที่ได้เสนอข้างต้นแล้วและเป็นเหตุให้ต้องยกเลิกการประกวดราคาครั้งนี้ ข้อเสนอแนะต่อการทำเอกสารประกวดราคาในครั้งต่อไป คือ

(1) แก้ไขประกาศโครงการจัดหารถโดยสาร โดยตัดเงื่อนไขการซ่อมบำรุงระยะเวลา ปีที่ 6 ถึงปีที่ 10 ออกจากโครงการ และดำเนินการจัดหาใหม่โดยวิธีประกวดราคา

(2) ไม่ควรกำหนดเงื่อนไขในเอกสารประกวดราคาว่าผู้ชนะการประกวดราคาจัดหารถโดยสาร จะต้องเป็นผู้รับจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารในช่วงที่พ้นระยะเวลารับประกัน

นอกจากนี้ ควรที่จะกำชับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องให้ติดตามตรวจสอบการนำเข้าชิ้นส่วน วัสดุ อุปกรณ์เพื่อใช้ประกอบรถโดยสารเพื่อส่งมอบตามโครงการนี้ ทั้งนี้เพื่อให้เป็นการดำเนินการอย่างถูกต้องตามกฎหมาย