

แบบฟอร์มข้อเสนอแผนงานหรือโครงการกลุ่มที่ 1 ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจ
กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากสถานการณ์วิกฤตด้านพลังงาน
และสร้างการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานของประเทศ พ.ศ. 2569

1. หน่วยงานผู้รับผิดชอบ ชื่อหน่วยงาน (กรม/หน่วยงานรัฐ) กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
2. ชื่อโครงการ มาตรการบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ราคาน้ำมันสำหรับผู้ประกอบการขนส่ง ภายใต้สถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ระยะที่ 2
3. หลักการและเหตุผล

โดยอาจรระบุที่มา (มติ ครม. นโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจ แผนพัฒนาจังหวัด) สภาพปัญหา ความต้องการ และความจำเป็นเร่งด่วน

สืบเนื่องจากสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลางที่ยังคงมีความยืดเยื้อและทวีความรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของตลาดพลังงานโลก ก่อให้เกิดความผันผวนของราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สำหรับประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศผู้นำเข้าสุทธิด้านพลังงาน การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้ส่งผ่านผลกระทบเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจในประเทศอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ราคาค่าเชื้อเพลิงซึ่งเป็นต้นทุนการผลิตและบริการขั้นพื้นฐานปรับตัวสูงขึ้นและยังมีความผันผวนในระดับสูง

เพื่อรับมือกับวิกฤตการณ์ดังกล่าว คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2569 เห็นชอบในหลักการ มาตรการบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ราคาน้ำมัน และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามอำนาจหน้าที่อย่างเร่งด่วน ต่อมาเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2569 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติมาตรการบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ราคาน้ำมันสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งโดยสาธารณะและรถบรรทุกขนส่งสินค้า ภายใต้สถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางของกรมการขนส่งทางบก ระยะเวลาดำเนินการ 42 วัน (ระหว่างวันที่ 20 เมษายน ถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2569) ภายใต้กรอบวงเงินรวม 2,060.74 ล้านบาท โดยได้รับการจัดสรรงบประมาณจากแหล่งเงิน ดังนี้

ประเภทรถ	จำนวนเป้าหมาย (คัน)	งบประมาณที่ได้รับ การอนุมัติ (ล้านบาท)
1. งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 งบกลาง		
- กลุ่มรถบรรทุกไม่ประจำทาง	287,175	1,353.84
- รถจักรยานยนต์สาธารณะ (รย. 17)	115,280	96.84
- รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	1,635	8.24
2. กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)		
- กลุ่มรถตู้โดยสารและรถมินิบัสโดยสารสาธารณะระหว่างจังหวัด หมวดสองและหมวดสาม	3,128	81.43
- กลุ่มรถตู้โดยสาร รถมินิบัสและรถสองแถวในกรุงเทพมหานคร	1,872	9.44
- กลุ่มรถโดยสารไม่ประจำทาง ประเภทรถบัสและประเภทรถตู้โดยสาร และรถมินิบัส	52,678	310.95

ประเภทรถ	จำนวนเป้าหมาย (คัน)	งบประมาณที่ได้รับ การอนุมัติ (ล้านบาท)
- บริษัท ขนส่ง จำกัด เพื่อใช้ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน ที่เกิดขึ้นจากค่าโดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น	-	200.00
รวมงบประมาณทั้งสิ้น (1 + 2)		2,060.74

แม้ว่ามาตรการช่วยเหลือระยะแรกจะสิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2569 แต่จากการติดตามและวิเคราะห์สถานการณ์อย่างใกล้ชิดของกรมการขนส่งทางบก พบว่าปัจจัยลบภายนอกประเทศยังมีแนวโน้มยืดเยื้อ ส่งผลให้ราคาพลังงานในประเทศยังคงมีความผันผวนสูงและมีความเสี่ยงที่จะปรับตัวสูงขึ้นตามสถานการณ์ ผู้ประกอบการรถบรรทุกขนส่งสินค้า และผู้ประกอบการอาชีพขับรถสาธารณะรายย่อย กำลังเผชิญกับภาวะบีบคั้นทางต้นทุนขั้นรุนแรง เนื่องจากความสามารถในการดูดซับต้นทุนมีจำกัด หากภาครัฐไม่มีมาตรการเยียวยาหรือแทรกแซงอย่างต่อเนื่อง จะนำไปสู่ผลกระทบเชิงระบบที่ร้ายแรง ได้แก่ (1) การลดเที่ยววิ่งหรือหยุดให้บริการขนส่งสินค้าและบริการสาธารณะ เนื่องจากไม่สามารถแบกรับผลขาดทุนสะสมได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อระบบโลจิสติกส์ การเดินทาง และความเป็นอยู่ของประชาชน และ (2) การส่งผ่านต้นทุนไปยังผู้บริโภค หากผู้ประกอบการจำเป็นต้องปรับขึ้นค่าขนส่งสินค้าและค่าโดยสาร ประกอบกับมาตรการดังกล่าว มิได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีไว้ จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องใช้จ่ายจากแหล่งเงินตามพระราชกำหนดฯ

ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกพิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายเชิงโครงสร้างต่อระบบโลจิสติกส์และระบบขนส่งสาธารณะ จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนทางนโยบายที่จะต้องดำเนิน “มาตรการบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ราคาพลังงานสำหรับผู้ประกอบการขนส่ง ภายใต้สถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ระยะที่ 2” โดยในส่วนที่เสนอขอใช้จ่ายเงินกู้ตามพระราชกำหนดฯ ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย 4 กลุ่มหลัก ได้แก่ (1) รถบรรทุกไม่ประจำทาง (2) รถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (รถแท็กซี่) (3) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และ (4) รถจักรยานยนต์สาธารณะ สำหรับกลุ่มรถโดยสารสาธารณะอื่น ๆ กรมการขนส่งทางบกจะใช้งบกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เพื่อดำเนินมาตรการไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนของแหล่งเงินงบประมาณต่อไป

4. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อบรรเทาภาระต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นให้แก่ผู้ประกอบการรถบรรทุกขนส่งสินค้า รถแท็กซี่ รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ ให้สามารถประกอบอาชีพและดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง
- (2) เพื่อป้องกันมิให้เกิดการหยุดชะงักของระบบโลจิสติกส์และการให้บริการขนส่งสาธารณะ ตลอดจนยับยั้งการส่งผ่านภาระต้นทุนที่จะส่งผลกระทบเป็นลูกโซ่ต่อค่าครองชีพของประชาชนและเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ

5. ระยะเวลาดำเนินงาน ระยะเวลาดำเนินงานรวม 5 เดือน (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2570) ประกอบด้วยระยะเวลาเตรียมการ 1 เดือน และระยะเวลาดำเนินมาตรการ 4 เดือน

6. ความสอดคล้องกับแผนงานหรือโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือภาคประชาชนและผู้ประกอบการ ซึ่งได้รับผลกระทบจากสถานการณ์วิกฤตความผันผวนของราคาพลังงาน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบรรเทา ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและช่วยเหลือผู้ประกอบการให้สามารถประกอบอาชีพหรือดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง (โปรดอธิบายให้เห็นว่าโครงการที่เสนอสามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ของ พ.ร.ก. อย่างไร)

การดำเนินมาตรการฯ ในระยะที่ 2 นี้ มีความสอดคล้อง เชื่อมโยง และตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ของ พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากสถานการณ์วิกฤตด้านพลังงาน และสร้างการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานของประเทศ พ.ศ. 2569 โดยเฉพาะแผนงานกลุ่มที่ 1 ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อช่วยเหลือประชาชน เกษตรกร และผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์วิกฤตด้านพลังงาน และเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการให้สามารถประกอบอาชีพหรือดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง โดยมาตรการ มุ่งช่วยเหลือผู้ประกอบการโดยตรง ได้แก่ ผู้ประกอบการรถบรรทุกขนส่งสินค้า และผู้ประกอบการรถยนต์และ รถจักรยานยนต์สาธารณะ ซึ่งเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากวิกฤตราคาพลังงานและไม่สามารถ ผลักภาระต้นทุนได้

การสนับสนุนทางการเงินภายใต้มาตรการนี้จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแบกรับต้นทุนและ เสริมสภาพคล่องทางการเงินให้แก่ผู้ประกอบการ ทำให้สามารถประคับประคองการประกอบอาชีพและดำเนิน ธุรกิจต่อไปได้โดยไม่ต้องหยุดชะงักการให้บริการ อีกทั้งเป็นการช่วยเหลือแบบมีกำหนดระยะเวลา (4 เดือน) จึงไม่เป็นการอุดหนุนแบบถาวรหรือสร้างภาระผูกพันงบประมาณในระยะยาว ซึ่งสอดคล้องโดยตรงกับ วัตถุประสงค์และหลักเกณฑ์การพิจารณาแผนงานหรือโครงการกลุ่มที่ 1 ภายใต้พระราชกำหนดฯ

7. วงเงินงบประมาณและรายละเอียดประมาณการค่าใช้จ่าย โปรดระบุกลุ่มเป้าหมายและรูปแบบการช่วยเหลือ ทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงินให้ชัดเจน และในกรณีที่การดำเนินโครงการดังกล่าวได้มีการใช้แหล่งเงินจากแหล่ง เงินอื่นๆ (โปรดระบุถึงความพร้อมของวงเงินดังกล่าวด้วย) (หน่วยวงเงิน : ล้านบาท โดยระบุเป็นทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

รายการ	วงเงิน (ล้านบาท)	หมายเหตุ
1. รถบรรทุกไม่ประจำทาง		
1.1 รถบรรทุกไม่ประจำทาง น้อยกว่า 10 ล้อ ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง	457.1364	อัตราช่วยเหลือ 2,100 บาท/คัน/เดือน
1.2 รถบรรทุกไม่ประจำทาง ตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง	1,919.0304	อัตราช่วยเหลือ 4,200 บาท/คัน/เดือน
2. รถแท็กซี่		
2.1 รถแท็กซี่ ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง	5.3508	อัตราช่วยเหลือ 2,100 บาท/คัน/เดือน
2.2 รถแท็กซี่ ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง	113.2704	อัตราช่วยเหลือ 1,200 บาท/คัน/เดือน
3. รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์		
3.1 รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง	14.9856	อัตราช่วยเหลือ 1,050 บาท/คัน/เดือน
3.2 รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง	3.2016	อัตราช่วยเหลือ 600 บาท/คัน/เดือน
4. รถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง	108.6168	อัตราช่วยเหลือ 600 บาท/คัน/เดือน
รวม	2,621.5920	

โปรตรระบวิธีกรที่ใช้ในการประมาณการค่าใช้จ่าย

การประมาณการค่าใช้จ่ายคำนวณจากสูตรคำนวณ ดังนี้

จำนวนรถเป้าหมาย (คัน) $\times$ อัตราการช่วยเหลือต่อคันต่อเดือน $\times$ ระยะเวลา 4 เดือน (คำนวณเดือนละ 30 วัน)

(1) รถบรรทุกน้อยกว่า 10 ล้อ ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง :

○ จำนวนรถเป้าหมาย 54,421 คัน $\times$ อัตราการช่วยเหลือ 2,100 บาท/คัน/เดือน $\times$ 4 เดือน

(2) รถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง :

○ จำนวนรถเป้าหมาย 114,228 คัน $\times$ อัตราการช่วยเหลือ 4,200 บาท/คัน/เดือน $\times$ 4 เดือน

(3) รถแท็กซี่ ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง :

○ จำนวนรถเป้าหมาย 637 คัน $\times$ อัตราการช่วยเหลือ 2,100 บาท/คัน/เดือน $\times$ 4 เดือน

(4) รถแท็กซี่ ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง :

○ จำนวนรถเป้าหมาย 23,598 คัน $\times$ อัตราการช่วยเหลือ 1,200 บาท/คัน/เดือน $\times$ 4 เดือน

(5) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง :

○ จำนวนรถเป้าหมาย 3,568 คัน $\times$ อัตราการช่วยเหลือ 1,050 บาท/คัน/เดือน $\times$ 4 เดือน

(6) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง :

○ จำนวนรถเป้าหมาย 1,334 คัน $\times$ อัตราการช่วยเหลือ 600 บาท/คัน/เดือน $\times$ 4 เดือน

(7) รถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง

○ จำนวนรถเป้าหมาย 45,257 คัน $\times$ อัตราการช่วยเหลือ 600 บาท/คัน/เดือน $\times$ 4 เดือน

ทั้งนี้ อัตราการช่วยเหลือของรถแต่ละกลุ่มกำหนดเป็นอัตราคงที่ต่อคันต่อเดือน โดยพิจารณาจากปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ต่อวัน และภาระส่วนต่างราคาเชื้อเพลิง เพื่อให้ระดับการช่วยเหลือมีความเหมาะสมกับผลกระทบที่ผู้ประกอบการแต่ละกลุ่มได้รับ และสามารถบริหารจัดการวงเงินงบประมาณได้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพตลอดระยะเวลาดำเนินมาตรการ 4 เดือน

8. กลุ่มเป้าหมายที่ให้ความช่วยเหลือตามวัตถุประสงค์ของ พ.ร.ก (โปรตรระบวิธีกรประมาณการกำหนดกลุ่มเป้าหมายและจำนวนกลุ่มเป้าหมาย)

8.1 กลุ่มประชาชน _____ คน

8.2 กลุ่มผู้ประกอบการ จำนวนรถเป้าหมายที่ใช้เป็นหน่วยในการให้ความช่วยเหลือ 243,043 คัน

☐ ธุรกิจขนาดย่อม ได้แก่ กิจกรรมที่มีลักษณะ ดังนี้

1) กิจกรรมผลิตสินค้าที่มีจำนวนการจ้างงานไม่เกิน 50 คน หรือมีรายได้ต่อปีไม่เกิน 100 ล้านบาท

2) กิจกรรมให้บริการ กิจกรรมค้าส่ง หรือกิจกรรมค้าปลีกที่มีจำนวนการจ้างงานไม่เกิน 30 คน หรือมีรายได้ต่อปีไม่เกิน 50 ล้านบาท

☐ ธุรกิจขนาดกลาง ได้แก่ กิจกรรมที่มีลักษณะ ดังนี้

1) กิจกรรมผลิตสินค้าที่มีจำนวนการจ้างงานเกินกว่า 50 คน แต่ไม่เกิน 200 คน หรือมีรายได้ต่อปีเกินกว่า 100 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 50 ล้านบาท

2) กิจการให้บริการ กิจการค้าส่ง หรือกิจการค้าปลีกที่มีจำนวนการจ้างงานเกินกว่า 30 คน แต่ไม่เกิน 100 คน หรือมีรายได้ต่อปีเกินกว่า 50 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 300 ล้านบาท

☐ ธุรกิจ Startup (ไม่มีข้อจำกัดด้านรายได้ต่อปีและการจ้างงาน แต่มีศักยภาพการเติบโตสูงและใช้นวัตกรรมหรือเทคโนโลยีเป็นแกนหลัก)

☒ ธุรกิจอื่นๆ

(โปรดอธิบาย) ผู้ประกอบการรถบรรทุกขนส่งสินค้าและผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์สาธารณะทุกขนาดกิจการ ครอบคลุม 4 กลุ่มรถเป้าหมาย ที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ด้านพลังงาน รวมจำนวนรถเป้าหมายทั้งสิ้น 243,043 คัน

9. วิธีดำเนินงาน

☒ 9.1 ดำเนินการเอง (โปรดระบุอำนาจหน้าที่ วิธีการ ขั้นตอนและกระบวนการที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายของหน่วยงานเจ้าของโครงการ)

กรมการขนส่งทางบกจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินงานและบริหารจัดการโครงการด้วยตนเอง ซึ่งเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจากมาตรการฯ ระยะที่ 1 ที่ได้รับความเห็นชอบและอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกพิจารณาแล้วเห็นว่า มาตรการฯ ระยะที่ 2 มีความสอดคล้องกับเจตนารมณ์แห่งพระราชกำหนดฯ อย่างเป็นรูปธรรม จึงเสนอขอใช้จ่ายเงินกู้ผ่านกลไกของพระราชกำหนดฯ โดยตรง แทนการขอรับจัดสรรจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบกลาง เช่นเดียวกับในระยะแรก

☐ 9.2 มอบหมายให้ภาคส่วนอื่นช่วยดำเนินการแทน (โปรดระบุอำนาจหน้าที่ วิธีการ ขั้นตอน และกระบวนการที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายของหน่วยงานเจ้าของโครงการ)

10. แผนการดำเนินงาน ตั้งแต่ขั้นเตรียมการไปจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาดำเนินการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2570					รวม
	ต.ค. 69	พ.ย. 69	ธ.ค. 69	ม.ค. 70	ก.พ. 70	
1. ประกาศหลักเกณฑ์และเปิดระบบลงทะเบียนเข้าร่วมมาตรการ	✓					1 เดือน
2. ตรวจสอบและกลั่นกรองคุณสมบัติผู้มีสิทธิ	✓	✓				2 เดือน
3. ติดตามข้อมูลการเดินทางจริง		✓	✓	✓	✓	4 เดือน
4. ประมวลผลข้อมูลการเดินทางตามเงื่อนไข/หลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด		✓	✓	✓	✓	4 เดือน
5. เบิกจ่ายและโอนเงินช่วยเหลือเข้าบัญชีผู้มีสิทธิ (รายเดือน)		✓	✓	✓	✓	4 เดือน
รวม						5 เดือน

11. แผนการใช้จ่ายเงิน (รายเดือน) (หน่วย : ล้านบาท โดยระบุเป็นทศนิยม 4 ตำแหน่ง) ที่แสดงให้เห็นถึง แผนการเบิกจ่ายตั้งแต่เริ่มต้นจนถึง สิ้นสุดการดำเนินแผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2570					รวม
	ต.ค. 69	พ.ย. 69	ธ.ค. 69	ม.ค. 70	ก.พ. 70	
1. ประกาศหลักเกณฑ์และเปิดระบบลงทะเบียนเข้าร่วมมาตรการ						
2. ตรวจสอบและกลั่นกรองคุณสมบัติผู้มีสิทธิ						
3. ติดตามข้อมูลการเดินรถจริง						
4. ประมวลผลข้อมูลการเดินรถตามเงื่อนไข/หลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด						
5. เบิกจ่ายและโอนเงินช่วยเหลือเข้าบัญชีผู้มีสิทธิ (รายเดือน)		655.3980	655.3980	655.3980	655.3980	2,621.5920
รวม		655.3980	655.3980	655.3980	655.3980	2,621.5920

12. การสนับสนุนงบประมาณ

- ☒ ไม่เข้าซ้อนกับงบประมาณอื่นๆ
- ☒ มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องเร่งดำเนินการโดยไม่สามารถใช้จ่ายจากงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 และ พ.ศ. 2570 ได้

13. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

13.1 ผลผลิตของโครงการและตัวชี้วัด

ผลผลิต : ผู้ประกอบการขนส่งกลุ่มเป้าหมายได้รับเงินช่วยเหลือตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของมาตรการ

ตัวชี้วัด : ร้อยละของการเบิกจ่ายเงินช่วยเหลือเมื่อเทียบกับวงเงินที่พึงเบิกจ่ายตามสิทธิ

13.2 ผลลัพธ์ของโครงการและตัวชี้วัด

ผลลัพธ์ : ผู้ประกอบการขนส่งกลุ่มเป้าหมายสามารถดำเนินการขนส่งหรือให้บริการได้อย่างต่อเนื่องในช่วงดำเนินมาตรการ

ตัวชี้วัด : ร้อยละของผู้ประกอบการที่ได้รับความช่วยเหลือและยังคงมีสถานะประกอบการหรือให้บริการในระบบ ณ สิ้นสุดระยะเวลาดำเนินโครงการ

13.3 ผลประโยชน์และความคุ้มค่าของโครงการ

- (1) สนับสนุนความต่อเนื่องและเสถียรภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และลดความเสี่ยงต่อการหยุดชะงักของการขนส่งสินค้าและห่วงโซ่อุปทานจากภาระต้นทุนพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้น
- (2) เพิ่มความสามารถในการรองรับภาระต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งกลุ่มเป้าหมาย ช่วยให้สามารถประคับประคองการประกอบอาชีพและดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง ลดความเสี่ยงจากการลดเที่ยววิ่งหรือหยุดให้บริการขนส่งสินค้าและบริการรถสาธารณะ
- (3) ลดแรงกดดันในการส่งผ่านต้นทุนพลังงานไปยังค่าขนส่ง ค่าโดยสาร และราคาสินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งจะช่วยบรรเทาผลกระทบต่อค่าครองชีพและภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน

14. แนวทางการติดตามประเมินผลความสำเร็จของการช่วยเหลือตามข้อเสนอ

- (1) กรมการขนส่งทางบกจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการตรวจสอบข้อมูลการเดินทางผ่านระบบระบุตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS) หรือ DLT GPS Notice หรือกลไกการตรวจสอบอื่นที่เหมาะสม ให้สอดคล้องกับบริบทและลักษณะการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้ รายละเอียดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการตรวจสอบ ให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด
- (2) ภายหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาดำเนินโครงการ กรมการขนส่งทางบกจะจัดทำรายงานสรุปผลการภายใน 60 วันหลังสิ้นสุดมาตรการ โดยประเมินอัตราความสำเร็จตามตัวชี้วัดผลผลิตและผลลัพธ์

ขอรับรองว่าข้อมูลของโครงการถูกต้องและได้ผ่านการพิจารณาถ่วงถ่วงของหน่วยงานแล้ว

(ลงชื่อ)



(นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์)

ตำแหน่ง อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบแผนงาน/โครงการ

1. ชื่อ-สกุล นายวุฒิเวช สุนทรประสาท

ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กอง/สำนัก กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

โทรศัพท์ (สำนักงาน/มือถือ) 06 4995 6683 E-mail wuthiwet.s@gmail.com Line ID tiko160