



แบบขออนุมัติจัดทำโครงการ

เพื่อขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๑. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับโครงการ

หน่วยงานที่ขอรับจัดสรร	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
ชื่อแผนงาน/โครงการ	โครงการศึกษาเทคโนโลยีเชิงรุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย และส่งเสริมการตรวจสภาพรถเพื่อความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน
จำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร	๔,๙๙๕,๐๐๐ (สี่ล้านเก้าแสนเก้าหมื่นห้าพันถ้วน) บาท
ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กรมฯ	แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนปฏิรูปประเทศ ๑. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๒. พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ
ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ.	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง
ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ.	กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๑ ศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
สถานภาพโครงการ	<input type="checkbox"/> โครงการเดิม <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> โครงการใหม่ <input type="checkbox"/> โครงการต่อเนื่อง (ต่อจากโครงการ.....)

๒. หลักการและเหตุผล และวัตถุประสงค์ของโครงการ

<p>หลักการและเหตุผล : (ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และอื่น ๆ)</p> <p>การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละครั้ง ย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียมากมาย นอกจากจะเกิดการบาดเจ็บและเจ็บป่วย หรือเสียชีวิต หรือแม้แต่ทรัพย์สินเสียหาย รถยนต์หรือพาหนะที่เกิดความเสียหาย ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงแล้ว ยังรวมถึงการสูญเสียเวลาในการดำเนินชีวิตหรือแม้แต่การประกอบธุรกิจที่ต้องหยุดชะงักและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ประกันภัยและค่าชดเชยความเสียหาย หรือแม้แต่ความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายทางอ้อมที่เกี่ยวข้องอันเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาสำคัญมีสาเหตุหลักมาจากสภาพของรถที่มีข้อบกพร่องโดยไม่มีมาตรการตรวจสอบหลังจาก ๗ ปี โดยอ้างอิงข้อมูลจากการไม่ต่อภาษีประจำปีของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และเป็นการแสดงให้เห็นว่ารถดังกล่าวมีโอกาสมิตรตรวจสอบสภาพด้วยเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับสถิติของสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ปัญหาอีกประการมีสาเหตุหลักมาจากการขับซิ่งเร็วเกินกำหนดทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยอ้างอิงสถิติของการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันนี้ อย่างไรก็ตามสถิติของการเกิดอุบัติเหตุ</p>
--

และมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันนี้ยังถือว่ามียุทธศาสตร์สูงเมื่อเทียบกับสถิติการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการใช้รถใช้ถนนของประเทศต่าง ๆ ในระดับสากล ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงเล็งเห็นว่าควรมีมาตรการเพิ่มเติมในเชิงรุกเพื่อป้องกันและเพิ่มประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ขับขี่ให้สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ โดยการใช้นโยบายการบริการเชิงรุก (Proactive Service Policy / PSP) ด้วยเทคโนโลยีพิสูจน์อัตลักษณ์ของรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน

ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงเล็งเห็นว่าควรมีมาตรการเพิ่มเติมในเชิงรุกเพื่อป้องกันและเพิ่มประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ขับขี่ให้สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ โดยการใช้นโยบายการบริการเชิงรุก (Pro-Active Service Policy / PSP) ด้วยเทคโนโลยีเชิงรุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจพิสูจน์อัตลักษณ์ของรถ พร้อมด้วยกระบวนหรือยานพาหนะได้ถูกต้องชัดเจน เพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปี ส่งผลให้ทราบข้อบกพร่องของรถในเชิงรุกก่อนที่จะเป็นต้นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หากรถหรือยานพาหนะที่ได้มีการตรวจสภาพอย่างครบถ้วน ดำเนินการตามคำแนะนำในการซ่อมบำรุงอย่างถูกต้อง ย่อมเป็นการสนับสนุนด้านความปลอดภัยของรถหรือยานพาหนะ และช่วยลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้โดยตรง

วัตถุประสงค์ : (ที่สามารถนำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และอื่น ๆ)

๑. การศึกษาวิเคราะห์มาตรฐานที่เป็นสากลของระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการระบุรถหรือยานพาหนะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการส่งเสริมการตรวจสภาพรถ ด้วยการวิเคราะห์เทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมอย่างน้อย ๔ รูปแบบเช่น Infrared Camera (IR), Radar, Automatic License Plate Recognition (ALPR) และ Radio Frequency Identifications (RFID) สำหรับการประยุกต์ใช้งานในการระบุรถหรือยานพาหนะได้ถูกต้องชัดเจน เพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปีโดยเน้นรถที่จดทะเบียนเกิน ๗ ปี แต่ยังไม่ทำการต่อภาษีประจำปี รวมถึงในการตรวจสอบรถที่กระทำ ความผิด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย สนับสนุนด้านความปลอดภัยของรถหรือยานพาหนะ และช่วยลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้โดยตรง
๒. การศึกษาข้อจำกัดทางด้านกฎหมายและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินการระบบเทคโนโลยีทันสมัยและเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย และส่งเสริมการตรวจสภาพรถเพื่อการเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปีสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเต็มรูปแบบ
๓. การศึกษามลกระทบและรูปแบบแผนงานการดำเนินการของระบบเทคโนโลยีทันสมัยและเหมาะสม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย และส่งเสริมการตรวจสภาพรถเพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปี ความคุ้มค่าในการลงทุน ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงรูปแบบหรือแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม เพื่อส่งเสริมด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน

๓. การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

ก) กลยุทธ์ในการบริการเชิงรุกการตรวจสภาพรถ ด้วยการใช้นโยบายที่ทันสมัยและเหมาะสม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการนำมาประยุกต์ใช้งาน ด้วยการระบุรถหรือยานพาหนะได้ถูกต้องชัดเจน เพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการ ไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแจ้งเตือนการไปตรวจสภาพของรถหรือยานพาหนะที่มีการจดทะเบียนเกิน ๗ ปีแต่ยังไม่ทำการต่อภาษีประจำปีจึงมีแนวโน้ม

ที่จะเกิดข้อบกพร่องในการขับขี่ ซึ่งประโยชน์หลักเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยตรง และเร่งรัดการจัดเก็บภาษีประจำปีได้เพิ่มมากขึ้นจากรถหรือยานพาหนะที่ยังไม่ทำการต่อภาษีประจำปี

ข) **กลยุทธ์ในการบริการเชิงรุกการแจ้งเตือนแบบเป็นปัจจุบัน (Real-time)** เพื่อแจ้งเตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ทราบถึงสถานะความพร้อมของรถจากข้อมูลการตรวจสภาพล่าสุดที่เป็นปัจจัยให้เสี่ยงต่ออุบัติเหตุกับสภาพหรือสภาวะแวดล้อมที่เกิดขึ้นในลักษณะเวลาที่เป็นปัจจุบัน โดยการเลือกใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการพิสูจน์อัตลักษณ์ของรถ และสามารถใช้งานได้ในสภาพแวดล้อมต่างๆ ของภูมิประเทศทั่วประเทศไทย จะช่วยให้สามารถระบุอัตลักษณ์ของรถหรือยานพาหนะได้ถูกต้อง จากนั้นเชื่อมโยงข้อมูลประวัติการตรวจสภาพการซ่อมบำรุงระบบข้อมูลกลางพร้อมทั้งประเมินความเสี่ยงกับสภาวะที่เกิดขึ้นและสามารถแจ้งเตือนผู้ขับขี่ได้ทันที ณ เวลาที่เป็นปัจจุบัน

ขอบเขตการศึกษา

๑. ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาวิเคราะห์มาตรฐานที่เป็นสากลของระบบเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการบังคับใช้กฎหมาย และส่งเสริมการตรวจสภาพรถ โดยวิเคราะห์เทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมในการระบุรถหรือยานพาหนะอย่างน้อย ๔ รูปแบบ เช่น Infrared Camera (IR), Radar, Automatic License Plate Recognition (ALPR) และ Radio Frequency Identifications (RFID) สำหรับการประยุกต์ใช้งานในการระบุรถหรือยานพาหนะ ได้ถูกต้องชัดเจนเพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการ ไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปีโดยเน้นรถที่จดทะเบียนเกิน ๗ ปีแต่ยังไม่ทำการต่อภาษีประจำปี
๒. ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาข้อจำกัดทางด้านกฎหมายและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และข้อเสนอแนะของแนวทางแก้ไข เพื่อให้การดำเนินการระบบเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย และส่งเสริมการตรวจสภาพรถ การระบุรถหรือยานพาหนะได้ถูกต้องชัดเจนเพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการ ไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปี สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเต็มรูปแบบ
๓. ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาหรือการวิเคราะห์ผลกระทบและรูปแบบแผนงานการดำเนินการ ความคุ้มค่าในการลงทุน ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงรูปแบบหรือแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความคุ้มค่าในด้านการเงินหรือเชิงเศรษฐศาสตร์ในการลงทุน และการส่งเสริมด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน

แนวทางการพัฒนาเพื่อนำไปสู่การประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะการพิสูจน์อัตลักษณ์ของยานพาหนะเพื่อช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนสามารถดำเนินการได้เป็น ๓ ระยะดังนี้

ระยะสั้น

เป็นการศึกษาการวิเคราะห์ในด้านประสิทธิภาพของเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมอย่างน้อย ๔ รูปแบบ เช่น Infrared Camera (IR), Radar, Automatic License Plate Recognition (ALPR) และ Radio Frequency Identifications (RFID) สำหรับการประยุกต์ใช้งานในการระบุรถหรือยานพาหนะ เพื่อคัดเลือกระบบเทคโนโลยีสากลสำหรับส่งเสริมการตรวจสภาพรถ เริ่มต้นโดยการใช้เทคโนโลยีในรูปแบบของการนำร่องในพื้นที่กรมการขนส่งทางบก ด้วยการระบุรถหรือยานพาหนะได้ถูกต้องชัดเจน เพื่อการแจ้งเตือนและพิสูจน์ทราบว่ารระบบสามารถช่วยลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยตรง

ระยะกลาง

เป็นการศึกษารายละเอียดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการใช้งาน การแก้ไขข้อกฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย และส่งเสริมการตรวจสภาพรถสามารถดำเนินการได้ถูกต้องตามกฎหมาย อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ (ประเด็นเรื่องสิทธิข้อมูลส่วนบุคคล) รวมถึงการใช้เทคโนโลยีในรูปแบบของการนำร่องในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงระดับสูงในบางจังหวัด โดยเป็นการขยายขีดความสามารถของระบบเทคโนโลยีภายใต้พระราชบัญญัติ

การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน

ระยะยาว

เป็นการขยายขีดความสามารถในการบริการของระบบเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมายและส่งเสริมการตรวจสภาพรถเพื่อใช้กับยานพาหนะทั้งภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ทั่วประเทศของยานพาหนะ โดยมุ่งเน้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน

ผลผลิต/ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน/และการใช้จ่ายเงิน	น้ำหนัก (%)	แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายเงิน																				
		เดือนที่ ๑	เดือนที่ ๒	เดือนที่ ๓	เดือนที่ ๔	เดือนที่ ๕	เดือนที่ ๖	เดือนที่ ๗	เดือนที่ ๘	เดือนที่ ๙	เดือนที่ ๑๐	เดือนที่ ๑๑										
สำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)																						
เบิกจ่ายเงิน ๒๐% จำนวนเงิน ๙๙๙,๐๐๐ บาท																						
๘. ตรวจสอบผลการศึกษา	๕																					
๙. สรุปผลการดำเนินโครงการ	๕																					
รวม	๑๐๐	ช่วงเวลาที่ดำเนินงาน.....๑๑.....เดือน จำนวนเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ๔,๙๙๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท																				

ตัวชี้วัดผลผลิต	วิธีประเมิน	แหล่งตรวจสอบอ้างอิง
<p>- ด้านปริมาณ: รายงานผลการศึกษา อันประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> • แผนงานโครงการ (Inception report) • รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑ (Interim Report ๑) • รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒ (Draft Final) • รายงานฉบับสมบูรณ์ ครั้งที่ ๓ (Final Report) • บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) 	<p>ประเมินผลจากเนื้อหาในรายงานผลการศึกษาระดับต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในมีความครอบคลุมตามขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) อันได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื้อหาการศึกษาที่มีความครอบคลุมด้านกระบวนการ ข้อมูลและเทคโนโลยี มีความสอดคล้องกับแผนและนโยบายระดับชาติ รวมทั้งแผนปฏิบัติการต่างๆ ของกระทรวงคมนาคม - ผลการสำรวจจุดตรวจความพร้อมมีความครอบคลุม และการเลือกกลุ่มตัวอย่างเป็นไปตามระเบียบวิธีวิจัย โดยเลือกจากกลุ่ม (Cluster and Area Sampling) เป็นตัวแทนจุดตรวจทั้งขาเข้าและออก - กรอบมาตรฐาน แผนที่นำทางและข้อเสนอแนะการพัฒนาครอบคลุมเนื้อหาด้านกระบวนการ ข้อมูล เทคโนโลยี และกฎหมาย/ระเบียบที่เกี่ยวข้อง 	<p>๑. แผนและนโยบายระดับชาติ ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ นโยบายความปลอดภัยทางถนน</p> <p>๒. มาตรฐานด้านเทคโนโลยีด้านวิศวกรรม การขนส่งและโลจิสติกส์ในระดับสากล เช่น EU Road safety เป็นต้น รวมทั้งความปลอดภัยทางถนน (Road safety index) เช่น Road Safety Performance Indicators (RSPI), World IRF, OECD, WHO เป็นต้น</p>
<p>- ด้านคุณภาพ: รายงานผลการศึกษา มีเนื้อหาครอบคลุมกระบวนการ ข้อมูลและเทคโนโลยี</p>		

๕. ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ

กลุ่มเป้าหมาย	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ และเจ้าหน้าที่บริหารด้านความปลอดภัยของกรมขนส่งทางบก		
สถานที่ดำเนินโครงการ	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการขนส่งทางบก		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑๑ เดือน (ศึกษาวิจัย ๙ เดือน)		
ผู้รับผิดชอบโครงการ	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ		
การดำเนินโครงการ	<input type="checkbox"/> ดำเนินการเอง	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> จ้างเหมา	<input type="checkbox"/> บูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น

๖. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

<p>ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :</p> <ol style="list-style-type: none">มาตรฐานที่เป็นสากลของระบบเทคโนโลยีทันสมัยและเหมาะสมในการระบุรถหรือยานพาหนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการส่งเสริมการตรวจสภาพรถเพื่อการนำมาประยุกต์ใช้งานเชิงรุกในการระบุรถได้ถูกต้องชัดเจน และทำการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปี ส่งผลให้ทราบข้อบกพร่องของรถในเชิงรุกก่อนที่จะเป็นต้นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นการสนับสนุนด้านความปลอดภัยของรถหรือและช่วยลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้โดยตรงข้อเสนอแนะในการปรับปรุงข้อกำหนดทางด้านกฎหมายและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินการระบบเทคโนโลยีทันสมัยและเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย และส่งเสริมการตรวจสภาพรถเพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปี สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเต็มรูปแบบแผนงานการดำเนินการ ความคุ้มค่าในการลงทุน ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงรูปแบบหรือแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม เพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุอันเกิดจากจากยานพาหนะรวมถึงผู้ใช้รถใช้ถนน

๗. ประมาณการรายจ่าย : (จำแนกตามผลผลิต)

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ	ราคากลาง/ ระเบียบพัสดุ
ผลผลิตที่ ๑ : โครงการศึกษาเทคโนโลยีเชิงรุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย และส่งเสริมการตรวจสภาพรถ เพื่อความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน			
รายการใช้จ่ายเงิน : ๑. ค่าจ้างบุคลากรหลัก	๕,๒๐๐,๘๐๐.๐๐	ผู้จัดการโครงการ จำนวน ๑ คน	๓๗๒,๒๕๘
		ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารธุรกิจ จำนวน ๑ คน	๓๑๘,๑๒๐
		ผู้เชี่ยวชาญด้านบัญชีและการเงิน จำนวน ๑ คน	๓๑๘,๑๒๐
		ผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องกล จำนวน ๑ คน	๓๑๘,๑๒๐
		ผู้เชี่ยวชาญด้านไฟฟ้า จำนวน ๑ คน	๓๑๘,๑๒๐
		ผู้เชี่ยวชาญด้านงบประมาณและต้นทุน จำนวน ๑ คน	๓๑๘,๑๒๐

		ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย จำนวน ๑ คน	๓๑๘,๑๒๐.
		ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสาร จำนวน ๑ คน	๕๐๕,๕๐๐.
		ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศการบริหารข้อมูล จำนวน ๑ คน	๕๐๕,๕๐๐.
		ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยง จำนวน ๑ คน	๓๘๑,๗๕๕.
๑. ค่าจ้างบุคลากร สนับสนุน	๓๙๐,๐๐๐.	นักวิชาการผู้ช่วย จำนวน ๑ คน	๑๐๕,๐๐๐
		นักวิชาการผู้ช่วยด้านไฟฟ้า จำนวน ๑ คน	๗๕,๐๐๐
		เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ จำนวน ๑ คน	๑๐๕,๐๐๐
		เลขานุการโครงการ จำนวน ๑ คน	๑๐๕,๐๐๐
๒. ค่าใช้จ่ายในการ บริหารโครงการศึกษา	๔๐๔,๒๐๐.	ค่าใช้จ่ายในสำนักงาน	๗๒,๐๐๐
		ค่าใช้จ่ายในการประสานงานในประเทศ	๒๗,๐๐๐
		ค่าใช้จ่ายการประสานงานต่างประเทศ	๑๐๐,๐๐๐
		ค่าใช้จ่ายในการศึกษาวิเคราะห์	๑๓๒,๕๕๐
		ค่าจัดทำเอกสาร รายงาน และ CD	๗๒,๗๕๐
รวม	๔,๙๙๕,๐๐๐		

(ร่าง) โครงการศึกษาเทคโนโลยีเชิงรุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย และส่งเสริม
การตรวจสภาพรถเพื่อความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน

=====

1. หลักการและเหตุผล

การเกิดอุบัติเหตุทางรถในแต่ละครั้ง ย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียมากมาย นอกจากจะเกิดการบาดเจ็บและเจ็บป่วย หรือเสียชีวิต หรือแม้แต่ทรัพย์สินเสียหาย รถยนต์หรือพาหนะที่เกิดความเสียหาย ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงแล้ว ยังรวมถึงการสูญเสียเวลาในการดำเนินชีวิตหรือแม้แต่การประกอบธุรกิจที่ต้องหยุดชะงักและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ประกันภัยและค่าชดเชยความเสียหาย หรือแม้แต่ความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายทางอ้อมที่เกี่ยวข้องอันเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุ

จากสถิติปี 2562 โดย ระบบ TRAMS ซึ่งรายงานในเดือน เมษายน 2563 แสดงให้เห็นว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุข้อบกพร่องของอุปกรณ์ของรถมีจำนวน 643 ครั้ง นับเป็นอันดับที่ 4 โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาสำคัญมีสาเหตุหลักมาจากสภาพของรถที่มีข้อบกพร่องโดยไม่มี การตรวจสภาพหลังจาก 7 ปี โดยอ้างอิงข้อมูลจากการไม่ต่อภาษีประจำปีของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และเป็นการแสดงให้เห็นว่ารถดังกล่าวมีโอกาสไม่ตรวจสภาพด้วยเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับสถิติของสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ปัญหาอีกประการมีสาเหตุหลักมาจากการขับซิ่งเร็วเกินกำหนดทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยอ้างอิงสถิติของการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บเจ็บป่วยจากอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันนี้

กรมการขนส่งทางบกซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสร้างมาตรการและการป้องกันด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้สัญจรตระหนักถึงความสำคัญในการป้องกันหรือมาตรการต่าง ๆ ที่จะลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนและผู้ขับขี่ ซึ่งปัจจุบันนี้กรมการขนส่งทางบกได้มีระเบียบปฏิบัติข้อกำหนดต่างๆ ในการป้องกันเพื่อไม่ให้ยานพาหนะหรือรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่มีสภาพและความพร้อมในการทำงาน สำหรับลักษณะถนนต่าง ๆ หรือสภาวะสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงตามฤดูกาลโดยการบังคับใช้มาตรการการตรวจสภาพก่อนต่อภาษีประจำปีแต่อย่างไรก็ตามระเบียบขั้นต้นหรือเป็นมาตรฐานสากลที่ดำเนินการอยู่แล้วซึ่งพบว่าในการกวดขันมาตรการป้องกันการขับซิ่งเร็วเกินกำหนด การตรวจสภาพและการต่อภาษีประจำปีของรถหรือยานพาหนะ เป็นปัจจัยหลักอย่างหนึ่งที่จะช่วยให้ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพราะเป็นการป้องกันปัญหาเพื่อให้ความพร้อมของรถหรือยานพาหนะสำหรับการขับขี่ ซึ่งเป็นข้อดีในการส่งเสริมด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน

อย่างไรก็ตามสถิติของการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บเจ็บป่วยจากอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันนี้ยังถือว่ามียุทธศาสตร์สูงเมื่อเทียบกับสถิติการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการใช้รถใช้ถนนของประเทศต่าง ๆ ในระดับสากล ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงเล็งเห็นว่าควรมีมาตรการเพิ่มเติมในเชิงรุกเพื่อป้องกันและเพิ่มประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ขับขี่ให้สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ

โดยการใช้แนวทางนโยบายการบริการเชิงรุก (Pro-Active Service Policy / PSP) ด้วยเทคโนโลยีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจพิสูจน์อัตลักษณ์ของรถพร้อมด้วยการระบุรถหรือยานพาหนะได้ถูกต้องชัดเจนรวมถึงการใช้ป้ายทะเบียนที่ถูกต้องเพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปี หากรถหรือยานพาหนะดังกล่าวได้มีการตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปี ย่อมเป็นการสนับสนุนด้านความปลอดภัยของรถหรือยานพาหนะและช่วยลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้โดยตรง

ด้วยนโยบายกลยุทธ์ในข้างต้นจึงมีความจำเป็นที่กรมการขนส่งทางบกจะต้องดำเนินการศึกษาวิเคราะห์แนวทางการบริการแบบเชิงรุกด้วยการศึกษารูปแบบของเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสมต่างๆที่ใช้ในการพิสูจน์อัตลักษณ์ของยานพาหนะที่มีมาตรฐานและเป็นสากล โดยพิจารณาเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมที่สุดจากปัจจัยต่างๆ การวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาและข้อจำกัดหรือข้อกำหนดในด้านกฎหมายข้อบังคับ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับในด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงมีการวิเคราะห์ถึงแนวทางและความคุ้มค่าในการลงทุนให้เหมาะสมกับงบประมาณและเกิดประสิทธิภาพในการบริการดังกล่าว

2. วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของโครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจพิสูจน์อัตลักษณ์ของรถพร้อมด้วยการระบุรถหรือยานพาหนะได้ถูกต้องชัดเจนรวมถึงการใช้ป้ายทะเบียนที่ถูกต้องเพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปี หากรถหรือยานพาหนะดังกล่าวได้มีการตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปีจะเป็นการสนับสนุนด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและช่วยลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยวิเคราะห์จากปัจจัยหรือคุณลักษณะต่างๆที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาในการให้บริการที่เกี่ยวข้อง นอกจากการแจ้งเตือนเพื่อเร่งรัดการต่อภาษีประจำปี ยังรวมถึงการแจ้งเตือนสภาพของยานพาหนะที่มีแนวโน้มที่จะเกิดข้อบกพร่องในการขับขี่ เช่นรถที่ตรวจสภาพและมีข้อชี้แนะให้ทำการแก้ไขแต่ยังไม่ได้ดำเนินการให้แล้วเสร็จหรือยานพาหนะที่ไม่ได้ตรวจสภาพต่อเนื่องเกินกำหนดระยะเวลาในการบำรุงรักษา

ที่สำคัญเป็นการส่งเสริมในด้านความปลอดภัยช่วยให้การดำเนินการเพื่อป้องกันหรือส่งเสริมการลดอุบัติเหตุอันเกิดจากจกยานพาหนะรวมถึงผู้ใช้รถใช้ถนนลักษณะการบริการ ข้อจำกัดต่าง ๆ ทั้งข้อกฎหมายหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง แนวทางหรือรูปแบบการดำเนินการ อำนวยความสะดวกและรวดเร็วในการต่อทะเบียนรถและการจัดเก็บภาษี การวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานเชิงรุกของการบริการดังกล่าว ซึ่งเป็นการสร้างความพึงพอใจต่อประชาชนและหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงแผนการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีให้เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพ

ในการศึกษา เทคโนโลยีพิสูจน์อัตลักษณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดประโยชน์ในรูปแบบเชิงรุก อันจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้

ถนนรวมถึงผลลัพธ์ความคุ้มค่าในการดำเนินการหรือแม้กระทั่งเป็นแนวทางในการช่วยลดสถิติของการเกิดอุบัติเหตุจากความเสียหายต่าง ๆ โดยที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการตามรายละเอียดของหน้าที่และวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

2.1) การศึกษาวิเคราะห์มาตรฐานที่เป็นสากล ของระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ในการระบุรถหรือยานพาหนะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการส่งเสริมการตรวจสภาพรถ ด้วยการวิเคราะห์เทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมอย่างน้อย 4 รูปแบบเช่น Infrared Camera (IR), Radar, Automatic License Plate Recognition (ALPR) และ Radio Frequency Identifications (RFID) สำหรับการประยุกต์ใช้งานในการระบุรถหรือยานพาหนะ ได้ถูกต้องชัดเจนเพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปี โดยเน้นรถที่จดทะเบียนเกิน 7 ปีแต่ยังไม่ทำการต่อภาษีประจำปี รวมถึงในการตรวจสอบรถที่กระทำความผิดเพื่อสนับสนุนด้านความปลอดภัยของรถหรือยานพาหนะและช่วยลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้โดยตรง

2.2) การศึกษาข้อจำกัดทางด้านกฎหมายและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินการระบบเทคโนโลยีทันสมัยและเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย และส่งเสริมการตรวจสภาพรถเพื่อการเร่งรัด ให้ดำเนินการไปตรวจสภาพและเสียภาษีประจำปีสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเต็มรูปแบบ

2.3) ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาหรือการวิเคราะห์ผลกระทบ และรูปแบบแผนงานในการดำเนินการความคุ้มค่าในการลงทุน ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงรูปแบบหรือแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความคุ้มค่าในด้านการเงินหรือเชิงเศรษฐศาสตร์ในการลงทุน และการส่งเสริมด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน

3. ขอบเขตของงาน

งานที่ปรึกษาต้องดำเนินการ

ที่ปรึกษา จะต้องดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิเคราะห์ ติดตาม การประเมินผลและให้การปรึกษาด้านเทคนิคหรือวิศวกรรม เพื่อให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของผู้ว่าจ้างตามข้อ 2

ภาษาที่ใช้ในการโต้ตอบ และจัดทำเอกสาร บันทึก รายงานต่าง ๆ ในการดำเนินการให้ใช้ภาษาไทย นอกจากนี้ในกรณีที่มีความจำเป็นให้ใช้ภาษาอังกฤษได้โดยยินยอมของผู้ว่าจ้างเป็นกรณีไป

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการศึกษาเทคโนโลยีพิสูจน์อัตลักษณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดประโยชน์ในเชิงรุก ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้ทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่มีคุณภาพตรงตามวัตถุประสงค์ของผู้ว่าจ้าง ตลอดจนเป็นไปตามแผนงานและให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาที่ได้วางเอาไว้ โดยงานที่ต้องดำเนินการจะประกอบด้วย

- 3.1) ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาวิเคราะห์มาตรฐานที่เป็นสากลของระบบเทคโนโลยีเพื่อการพิสูจน์อัตลักษณ์ของยานพาหนะ การวิเคราะห์ SWOT ในด้านประสิทธิภาพและความเหมาะสม ด้วยการวิเคราะห์เทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมอย่างน้อย 4 รูปแบบเช่น Infrared Camera (IR), Radar, Automatic License Plate Recognition (ALPR) และ Radio Frequency Identifications (RFID) สำหรับการประยุกต์ใช้งานในการระบุรถหรือยานพาหนะ ได้ถูกต้องชัดเจนเพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสอบสภาพและเสียภาษีประจำปีโดยเน้นรถที่จดทะเบียนเกิน 7 ปีแต่ยังไม่ทำการต่อภาษีประจำปี โดยเฉพาะในการตรวจสอบรถที่กระทำความผิดเพื่อสนับสนุนด้านความปลอดภัยของรถหรือยานพาหนะและช่วยลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้โดยตรง รวมถึงเป็นแนวทางปฏิบัติเพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุอันเกิดจากสภาพของพาหนะ
- 3.2) ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาข้อจำกัดทางด้านกฎหมายและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และข้อเสนอแนะของแนวทางแก้ไข เพื่อให้การดำเนินการระบบเทคโนโลยีพิสูจน์อัตลักษณ์เพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสอบสภาพและเสียภาษีประจำปี ให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเต็มรูปแบบ
- 3.3) ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาหรือการวิเคราะห์ผลกระทบและรูปแบบแผนงานการดำเนินการของระบบเทคโนโลยีพิสูจน์อัตลักษณ์เพื่อการแจ้งเตือนให้เจ้าของรถทราบและเร่งรัดให้ดำเนินการไปตรวจสอบสภาพและเสียภาษีประจำปี ความคุ้มค่าในการลงทุน ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงรูปแบบหรือแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความคุ้มค่าในด้านการเงินหรือเชิงเศรษฐศาสตร์ในการลงทุน และการส่งเสริมด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน

4. วิธีการดำเนินงาน

ที่ปรึกษางานโครงการฯ จะต้องดำเนินการทบทวน ทำการศึกษา วิเคราะห์ แนวทาง วิธีการและดำเนินการตามแผนงานที่เหมาะสมเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ โดยคณะที่ปรึกษาต้องมีผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย งานด้านการเงิน วิศวกรรมไฟฟ้า ด้านวิศวกรรมเครื่องกล วิศวกรรมการผลิต วิศวกรรมสื่อสารและอิเล็กทรอนิกส์ วิศวกรรมการบริหารระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อดำเนินงานโครงการตามขอบเขตงานของหัวข้อ 3.1 ถึง 3.3

5. ระยะเวลาการดำเนินงานและงบประมาณ:

ระยะเวลาการศึกษาและดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 240 วัน นับถัดจากวันที่ได้มีการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา โดยมีงบประมาณ 4,995,000บาท (สี่ล้านเก้าแสนเก้าหมื่นห้าพันบาทถ้วน)

6. การรายงานผลการดำเนินการ

- 6.1 แผนงานโครงการ (Inception report) จำนวน 5 ชุด จัดส่งแผนงานให้คณะกรรมการพิจารณาภายใน 30 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการบริหารจัดการโครงการ ขั้นตอน และแผนการดำเนินงานทั้งหมด ตลอดจนระยะเวลาของโครงการโดยละเอียด โดยแสดงรายงานตามข้อกำหนดในหัวข้อ 3.1-3.3
- 6.2 รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 1 (Interim Report 1) โดยแสดงรายงานตามข้อกำหนดในหัวข้อ 3.1 จำนวน 5 ชุด ส่งให้คณะกรรมการพิจารณา ภายใน 120 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญาจ้าง
- 6.3 รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 2 (Draft Final) โดยแสดงรายงานตามข้อกำหนดในหัวข้อ 3.2 จำนวน 5 ชุด จัดส่งคณะกรรมการพิจารณาภายใน 180 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญาจ้าง
- 6.4 รายงานฉบับสมบูรณ์ ครั้งที่ 3 (Final Report) โดยแสดงรายงานตามข้อกำหนดในหัวข้อ 3.3. จำนวน 5 ชุด จัดส่งคณะกรรมการพิจารณาภายใน 240 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญาจ้าง

ตารางเวลาการดำเนินงาน

ลำดับ	รายการ	2564			
		1	4	6	8
1	แผนงานโครงการ (Inception report)	30			
2	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 1 (Interim Report 1)		120		
3	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 2 (Draft Final)			180	
4	รายงานฉบับสมบูรณ์ ครั้งที่ 3 (Final Report)				240

8. คุณสมบัติของบุคลากรของที่ปรึกษา

8.1 โดยผู้ยื่นข้อเสนอต้องเป็นนิติบุคคลหรือสถาบันการศึกษาของรัฐ ผู้มีอาชีพประกอบกิจการที่ปรึกษา ซึ่งได้จดทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง และได้รับหนังสือเชิญชวนส่งข้อมูลเพื่อคัดเลือกที่ปรึกษา

8.2 ต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกกระบุชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงานของราชการและได้แจ้งเวียนชื่อแล้ว หรือไม่เป็นผู้ที่ได้รับผลของการสั่งให้เป็นนิติบุคคลหรือบุคคลอื่นเป็นผู้ทำงานตามระเบียบของทางราชการ

8.3 ต้องไม่เป็นผู้ที่มีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น ณ วันที่ได้รับหนังสือเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอจากกรม หรือไม่เป็นผู้กระทำการอันเป็นการขัดขวางการเสนองานอย่างเป็นทางการ

8.4 ผู้ยื่นข้อเสนอต้องมีประสบการณ์ในการศึกษางานด้านวิศวกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตแผ่นป้ายทะเบียนรถ ประสบการณ์ด้านวิศวกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีและการบูรณาการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือการศึกษาที่เกี่ยวกับโครงการในลักษณะเดียวกัน รวมถึงประสบการณ์ประกวดราคาเพื่อจัดหาผู้รับเหมาหรือผู้รับจ้าง

8.5 ที่ปรึกษาต้องเป็นนิติบุคคลไทยที่จดทะเบียนที่ปรึกษาไทยกับกระทรวงการคลัง มีบุคลากรที่มีคุณสมบัติ ความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับงานที่ว่าจ้างในการคุมงานการกำกับดูแลและมีบุคลากรที่เพียงพอในการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

8.6 ที่ปรึกษาต้องมีบุคลากรหลักที่มีคุณสมบัติความรู้ความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่มีความชำนาญเกี่ยวกับงานวิชาชีพเป็นอย่างดี โดยบุคลากรหลักต้องมีประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 15 ปีและอย่างน้อยประกอบด้วยบุคลากรหลักในตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

ลำดับ	บุคลากร	คุณวุฒิ ไม่ต่ำกว่า	ประสบการณ์ (ปี)
	1.1 ค่าตอบแทนบุคลากรหลัก		
1	ผู้จัดการโครงการ	เอก	10
2	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารธุรกิจ	โท	5
3	ผู้เชี่ยวชาญด้านบัญชีและการเงิน	โท	5
4	ผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องกล	โท	5
5	ผู้เชี่ยวชาญด้านไฟฟ้า	โท	5
6	ผู้เชี่ยวชาญด้านงบประมาณและต้นทุน	โท	5
7	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	โท	5
8	ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสาร	โท	5
9	ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศการบริหารข้อมูล	โท	5
10	ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยง	โท	5

ลำดับ	บุคลากร	คุณวุฒิ ไม่ต่ำกว่า	ประสบการณ์ (ปี)
	1.2 ค่าตอบแทนบุคลากรสนับสนุน		
1	นักวิชาการผู้ช่วย	ตรี	5
2	นักวิชาการผู้ช่วยด้านไฟฟ้า	ตรี	5
3	เจ้าหน้าที่รับส่งเอกสาร	ปวส.	5
4	เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ	ตรี	5
5	เลขานุการโครงการ	ตรี	5

ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องแนบประวัติของบุคลากรหลักและผลงานประกอบ นอกจากนี้แล้ว ยังต้องมีบุคลากรสนับสนุนอย่างเพียงพอเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ

9. การจ่ายค่าจ้างที่ปรึกษา

การจ่ายค่าจ้างที่ปรึกษา จะจ่ายเป็นแบบเหมาจ่าย (Lump Sum) ตามวงเงินสัญญาเป็นเงินบาท และแบ่งจ่ายเป็นงวดๆดังนี้

งวดที่ 1 จ่ายค่าจ้างร้อยละ 10 (สิบ) ของค่าจ้างทั้งหมดตามที่ระบุในสัญญาจ้าง เมื่อที่ปรึกษาได้

ดำเนินการตามข้อ 6.1 และ กรรมการขนส่งทางบกได้ตรวจรับรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

งวดที่ 2 เบิกค่าจ้างร้อยละ 35 (สามสิบห้า) ของค่าจ้างทั้งหมดตามที่ระบุในสัญญาจ้าง เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ 6.2 และ กรรมการขนส่งทางบกได้ตรวจรับรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 1 (Progress Report 1) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

งวดที่ 3 เบิกค่าจ้างร้อยละ 35 (สามสิบห้า) ของค่าจ้างทั้งหมดตามที่ระบุในสัญญาจ้าง เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ 6.3 และ กรรมการขนส่งทางบกได้ตรวจรับรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 2 (Interim Report) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

งวดที่ 4 เบิกค่าจ้างร้อยละ 20 (ยี่สิบ) ของค่าจ้างทั้งหมดตามที่ระบุในสัญญาจ้าง เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ 6.4 และ กรรมการขนส่งทางบกได้ตรวจรับรายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณ์ (Final Report) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

กรรมการขนส่งทางบกจะหักเงินที่จ่ายในแต่ละครั้งในอัตราร้อยละ ๕ ของเงินค่าจ้าง เพื่อเป็นหลักประกันผลงาน หรือจะใช้หนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศมาวางค้ำประกันแทนเงินหลักประกันผลงานที่หักไว้

10. การดำเนินการและการบริหารโครงการ

10.1. กรรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงในการตกลงว่าจ้างที่ปรึกษา

10.2. กรรมการขนส่งทางบกจะแต่งตั้งกรรมการการเพื่อทำหน้าที่กำกับตรวจสอบการบริหารกำกับดูแลให้ เป็นไปตามข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ (Term of Reference)

11. สัญญาว่าจ้างที่ปรึกษา

การทำสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาโครงการนี้ กรรมการขนส่งทางบกจะใช้สัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พร้อมทั้งมีข้อกำหนดเกี่ยวกับค่าปรับกรณีที่ปรึกษา ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาจ้าง โดยให้มีการปรับเป็นรายวันในอัตราร้อยละ 0.10 ของราคาทั้งหมดตามสัญญาจ้าง

12. ข้อสงวนสิทธิ์

ในกรณีที่กรรมการขนส่งทางบกมีความจำเป็น ไม่อาจทำสัญญาจ้างตามที่ได้เจรจาตกลงว่าจ้างที่ปรึกษาได้หรือมีเหตุจำเป็นอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรค ซึ่งทำให้ไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ ก็ให้ถือ เป็นอันยกเลิกไป ที่ปรึกษาไม่มีสิทธิโต้แย้งและเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ ทั้งสิ้น