



แบบขออนุมัติจัดทำโครงการ

เพื่อขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

๑. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับโครงการ

หน่วยงานที่ขอรับจัดสรร	สำนักวิศวกรรมยานยนต์ ส่วนมาตรฐานการตรวจสภาพรถ
ชื่อแผนงาน/โครงการ	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความคุ้มค่าในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยด้วยระบบการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่
จำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร	๔,๙๙๕,๐๐๐ บาท (สี่ล้านเก้าแสนเก้าหมื่นห้าพันบาทถ้วน)
ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กรมฯ	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ.	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ.	กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยเพื่อนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
สถานภาพโครงการ	<input type="checkbox"/> โครงการเดิม <input checked="" type="checkbox"/> โครงการใหม่ <input type="checkbox"/> โครงการต่อเนื่อง

๒. หลักการและเหตุผล และวัตถุประสงค์ของโครงการ

<p>หลักการและเหตุผล :</p> <p>การเกิดอุบัติเหตุทางรถในแต่ละครั้ง ย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียมากมาย นอกจากจะเกิดการบาดเจ็บและเจ็บป่วยหรือเสียชีวิต หรือแม้แต่ทรัพย์สินเสียหาย รถยนต์หรือพาหนะที่เกิดความเสียหาย ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงแล้ว ยังรวมถึงการสูญเสียเวลาในการดำเนินชีวิตหรือแม้แต่การประกอบธุรกิจที่ต้องหยุดชะงักและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ประกันภัยและค่าชดเชยความเสียหาย หรือแม้แต่ความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายทางอ้อมที่เกี่ยวข้องอันเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>กรมการขนส่งทางบกซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสร้างมาตรฐานและการป้องกันด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้สัญจรตระหนักถึงความสำคัญในการป้องกันหรือมาตรการต่างๆ ที่จะลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนและผู้ขับขี่ ซึ่งปัจจุบันนี้กรมการขนส่งทางบกได้มีระเบียบปฏิบัติข้อกำหนดต่างๆ ในการป้องกันเพื่อไม่ให้ยานพาหนะหรือรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่มีสภาพและความพร้อมในการใช้งาน สำหรับลักษณะถนนต่างๆ หรือสภาวะสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงตามฤดูกาลโดยการบังคับใช้มาตรการการตรวจสภาพก่อนต่อภาษีประจำปีแต่อย่างไรก็ตามระเบียบขั้นต้นหรือเป็นมาตรฐานสากลที่ดำเนินการอยู่แล้วซึ่งพบว่าการกวดขันมาตรการการตรวจสภาพหรือยานพาหนะไม่มีความพร้อมในช่วงระยะเวลาการต่อภาษีประจำปีเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งช่วยให้อุบัติเหตุระยะ 5 ปีที่ผ่านมาอัตราที่ลดลงซึ่งเป็นข้อดีในด้านการป้องกันด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน</p> <p>ตามสถิติของการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันนี้ยังถือว่ามียุทธศาสตร์สูงเมื่อเทียบกับสถิติการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการใช้รถใช้ถนนของประเทศต่างๆ ในระดับสากล ดังนั้นกรมการขนส่งทางบก</p>
--

จึงเห็นว่าควรมีมาตรการเพิ่มเติมในเชิงรุกเพื่อป้องกันและเพิ่มประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ขับขี่ให้สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ด้วยการใช้นโยบายการบริการเชิงรุก (Pro-Active) โดยเครื่องมือการตรวจสภาพรถในพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีสถิติสูงจากการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยกลยุทธ์การบริการแบบเคลื่อนที่ (Mobile Inspection Service Strategy/MISS)

ด้วยนโยบายกลยุทธ์ในข้างต้นจึงมีความจำเป็นที่กรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาวิเคราะห์แนวทางการบริการแบบเคลื่อนที่ให้เกิดประสิทธิภาพโดยมุ่งเน้นการบริการในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงพื้นที่ที่คาดว่าจะมีอันตราย (Hazardous Road Location/HRL) โดยอ้างอิงจากสถิติของการเกิดอุบัติเหตุค่าเฉลี่ยต่างๆ ในรอบปีที่ผ่านมา รวมถึงมีการวิเคราะห์ถึงแนวทางและความคุ้มค่าในการลงทุนให้เหมาะสมกับงบประมาณและเกิดประสิทธิภาพในการบริการดังกล่าว

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อศึกษาแนวทางหรือวิธีการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีการจัดลำดับความเสี่ยงจากปัจจัยต่างๆ ที่เป็นผลต่อการบริการ

๒. การศึกษาแนวทางการใช้เครื่องตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่แบบเชิงรุกในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้ครอบคลุมลักษณะการบริการการตรวจสภาพของยานพาหนะในขนาดต่างๆ หรือให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในพื้นที่เสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

๓. การศึกษาการวิเคราะห์เชิงสถิติของอุบัติเหตุและแนวทางการวางแผนการดำเนินการตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่เพื่อลดความสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุต่อสภาพแวดล้อมที่แตกต่าง

๓. การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน :

มาตรการเพิ่มเติมในเชิงรุกเพื่อป้องกันและเพิ่มประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ขับขี่ให้สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ด้วยการใช้นโยบายการบริการเชิงรุก (Pro-Active) โดยเครื่องมือการตรวจสภาพรถในพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีสถิติสูงจากการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยกลยุทธ์การบริการแบบเคลื่อนที่ (Mobile Inspection Service Strategy/MISS)

๔. ผลผลิต กิจกรรม/แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายเงิน และตัวชี้วัดพร้อมวิธีการประเมินผล

ผลผลิต/ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน/และการใช้จ่ายเงิน	น้ำหนัก (%)	แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายเงิน					
		เดือนที่ ๑	เดือนที่ ๒	เดือนที่ ๓	เดือนที่ ๔	เดือนที่ ๕	เดือนที่ ๖
ผลผลิตที่ ๑ : ผลการศึกษาวิจัยการเปรียบเทียบความคุ้มค่าในการลงทุน โดยเปรียบเทียบจากโอกาสในการลดอุบัติเหตุ ด้วยการใช้เครื่องมือตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ (Mobile Inspection Unit)							
ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน/และการใช้จ่ายเงิน							
๑. โครงการได้รับความเห็นชอบ TOR และราคากลาง จากผู้มีอำนาจลงนาม	๑๐						
๒. จัดซื้อจัดจ้างและลงนามในสัญญา	๑๐						
๓. ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา (ติดตั้ง/ทดสอบการทำงาน/ฝึกอบรม)	๗๐						
๔. ตรวจสอบงานจ้างและสรุปผลการดำเนินโครงการ	๑๐						
๕. การเบิกจ่ายเงิน							
- งวดที่ ๑ ร้อยละ ๑๐ ของค่าจ้างทั้งหมด (๔๙๙,๕๐๐ บาท)				งวดที่ ๑			
- งวดที่ ๒ ร้อยละ ๓๕ ของค่าจ้างทั้งหมด (๑,๗๔๘,๒๕๐ บาท)					งวดที่ ๒		
- งวดที่ ๓ ร้อยละ ๓๕ ของค่าจ้างทั้งหมด (๑,๗๔๘,๒๕๐ บาท)						งวดที่ ๓	
- งวดที่ ๔ ร้อยละ ๒๐ ของค่าจ้างทั้งหมด (๙๙๐,๐๐๐ บาท)							งวดที่ ๔
รวม	๑๐๐	ช่วงเวลาที่ดำเนินงาน ๔ เดือน จำนวนเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ๔,๙๙๕,๐๐๐ บาท					
ตัวชี้วัดผลผลิต		วิธีประเมิน			แหล่งตรวจสอบอ้างอิง		
- ด้านปริมาณ : รายงานและสรุปผลความคุ้มค่าของโครงการ จำนวน ๓ รายงาน ได้แก่ ๑. ทำการศึกษาแนวทางหรือวิธีการของการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือพื้นที่ซึ่งมีสถิติสูงในเชิงมูลค่าของความเสียหายจากอุบัติเหตุ ๒. ทำการศึกษาแนวทางการศึกษาและวิเคราะห์ถึงลักษณะการใช้เครื่องตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ในรูปแบบต่างๆ ๓. ทำการศึกษาหรือการวิเคราะห์เชิงสถิติของอุบัติเหตุและแนวทางการวางแผนการดำเนินในการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ การวิเคราะห์ SWOT analysis - ด้านคุณภาพ : การเปรียบเทียบความคุ้มค่าในการลงทุน โดยเปรียบเทียบจากโอกาสในการลดอุบัติเหตุ ด้วยการใช้เครื่องมือตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ (Mobile Inspection Unite)		- รายงานผลการปฏิบัติงานทุกเดือน - รายงานและสรุปผลความคุ้มค่าของโครงการ จำนวน ๓ รายงาน - การจัดทำรายงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี)			พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม		

๕. ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ

กลุ่มเป้าหมาย	ผู้ที่ขับขี่ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงพื้นที่ที่คาดว่าจะมีอันตราย (Hazardous Road Location/HRL) โดยอ้างอิงจากสถิติของการเกิดอุบัติเหตุค่าเฉลี่ยต่างๆ ในรอบปีที่ผ่านมา		
สถานที่ดำเนินโครงการ	สำนักวิศวกรรมยานยนต์		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๖ เดือน (ศึกษา ๔ เดือน)		
ผู้รับผิดชอบโครงการ	ส่วนมาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถ สำนักวิศวกรรมยานยนต์		
การดำเนินโครงการ	<input type="checkbox"/> ดำเนินการเอง	<input checked="" type="checkbox"/> จ้างเหมา	<input type="checkbox"/> บูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น

๖. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

๑. ได้ผลการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อจัดลำดับความเสี่ยงจากปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุ
๒. ได้ผลการวิเคราะห์เชิงสถิติของอุบัติเหตุและแนวทางการวางแผนการดำเนินการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้งานระบบตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่
๓. ได้ผลการศึกษาและวิเคราะห์ถึงแนวทางการใช้เครื่องตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ในรูปแบบต่างๆ เพื่อวิเคราะห์แนวทางการลงทุนให้เกิดความคุ้มค่าด้วยการจัดซื้อหรือเช่าซื้อระบบตรวจสอบสภาพรถเคลื่อนที่
๔. เพื่อป้องกันและเพิ่มประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ขับขี่ให้สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ด้วยการใช้แนวทางการบริการเชิงรุก (Pro-Active) โดยเครื่องมือการตรวจสอบสภาพรถในพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีสถิติสูงจากการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยกลยุทธ์การบริการแบบเคลื่อนที่ (Mobile Inspection Service Strategy/MISS)

๗. ประมาณการรายจ่าย :

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ	ราคากลาง/ ระเบียบพัสดุ
ผลผลิตที่ ๑ : ผลการศึกษาวิจัยการเปรียบเทียบความคุ้มค่าในการลงทุน โดยเปรียบเทียบจากโอกาสในการลดอุบัติเหตุ ด้วยการใช้เครื่องมือตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ (Mobile Inspection Unit)			
รายการใช้จ่ายเงิน : ๑. การศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีการจัดลำดับความเสี่ยงจากปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง ๒. การวิเคราะห์เชิงสถิติของอุบัติเหตุและแนวทางการวางแผนการดำเนินการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่เพื่อสร้างความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐศาสตร์ ๓. การศึกษาและวิเคราะห์ถึงแนวทางการใช้เครื่องมือตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ในรูปแบบต่างๆ รวมถึงการวิเคราะห์ SWOT Analysis แนวทางการลงทุนด้วยการจัดซื้อหรือเช่าซื้อ	๔,๙๙๕,๐๐๐	- ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรหลัก เป็นเงิน ๔,๑๔๖,๔๐๐ บาท - ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรสนับสนุน เป็นเงิน ๔๔๔,๐๐๐ บาท - ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน เป็นเงิน ๔๐๔,๖๐๐ บาท	
รวม	๔,๙๙๕,๐๐๐		
รวมจำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร	๔,๙๙๕,๐๐๐		

๘. การอนุมัติจัดทำโครงการเพื่อขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน :

ลงชื่อ  (นายภรตทพ สมณธา) หัวหน้าส่วนมาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถ วันที่.....	ผู้จัดทำโครงการ	ลงชื่อ  (นายชิต น้อมเต็ย) ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์ วันที่.....	ผู้เสนอโครงการ
ลงชื่อ  (นายยงยุทธ นาคแดง) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก วันที่.....	ผู้เห็นชอบโครงการ	ลงชื่อ  (นายจิรุตม์ วิศาลจิตร) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก วันที่.....	ผู้อนุมัติโครงการ

ร่างรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ

โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความคุ้มค่าในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย ด้วยระบบการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e – bidding)

กรมการขนส่งทางบกมีความประสงค์จะประกวดราคาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความคุ้มค่าในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย ด้วยระบบการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ด้วยงบประมาณสนับสนุนจาก กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปี พ.ศ.๒๕๖๔ โดยมีรายละเอียดสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๑. หลักการและเหตุผล

การเกิดอุบัติเหตุทางรถในแต่ละครั้ง ย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียมากมาย นอกจากจะเกิดการบาดเจ็บและเจ็บป่วย หรือเสียชีวิต หรือแม้แต่ทรัพย์สินเสียหาย รถยนต์หรือพาหนะที่เกิดความเสียหาย ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงแล้วยังรวมถึงการสูญเสียเวลาในการดำเนินชีวิตหรือแม้แต่การประกอบธุรกิจที่ต้องหยุดชะงักและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ประกันภัย และค่าชดเชยความเสียหาย หรือแม้แต่ความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายทางอ้อมที่เกี่ยวข้องอันเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุ

กรมการขนส่งทางบกซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสร้างมาตรการและการป้องกันด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้สัญจรตระหนักถึงความสำคัญในการป้องกันหรือมาตรการต่างๆ ที่จะลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนและผู้ขับขี่ ซึ่งปัจจุบันนี้กรมการขนส่งทางบกได้มีระเบียบปฏิบัติข้อกำหนดต่างๆ ในการป้องกันเพื่อไม่ให้นยานพาหนะหรือรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่มีสภาพและความพร้อมในการใช้งาน สำหรับลักษณะถนนต่างๆ หรือสภาวะสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงตามฤดูกาลโดยการบังคับใช้มาตรการการตรวจสอบสภาพก่อนต่อภาษีประจำปีแต่อย่างไรก็ตามระเบียบขั้นต้นหรือเป็นมาตรฐานสากลที่ดำเนินการอยู่แล้วซึ่งพบว่าในการกวดขันมาตรการการตรวจสอบสภาพรถหรือยานพาหนะไม่มีความพร้อมในช่วงระยะเวลาการต่อภาษีประจำปีเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยให้อุบัติเหตุระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีอัตราที่ลดลงซึ่งเป็นข้อดีในด้านการป้องกันด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน

ตามสถิติของการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บเจ็บป่วยจากอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันนี้ยังถือว่ามียุทธศาสตร์สูงเมื่อเทียบกับสถิติการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการใช้รถใช้ถนนของประเทศต่างๆ ในระดับสากล ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงเห็นว่าควรมีมาตรการเพิ่มเติมในเชิงรุกเพื่อป้องกันและเพิ่มประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนรวมถึง ผู้ขับขี่ให้สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ด้วยการใช้แนวทางการบริการเชิงรุก (Pro-Active) โดยเครื่องมือการตรวจสอบสภาพในพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีสถิติสูงจากการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยกลยุทธ์การบริการแบบเคลื่อนที่ (Mobile Inspection Service Strategy/MISS)

ด้วยนโยบายกลยุทธ์ในข้างต้นจึงมีความจำเป็นที่กรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาวิเคราะห์แนวทาง การบริการแบบเคลื่อนที่ให้เกิดประสิทธิภาพโดยมุ่งเน้นการบริการในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงพื้นที่ที่คาดว่า จะมีอันตราย (Hazardous Road Location/HRL) โดยอ้างอิงจากสถิติของการเกิดอุบัติเหตุค่าเฉลี่ยต่างๆ ในรอบปีที่ผ่านมา รวมถึงมีการวิเคราะห์ถึงแนวทางและความคุ้มค่าในการลงทุนให้เหมาะสมกับงบประมาณและเกิดประสิทธิภาพในการบริการดังกล่าว

๒. วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของโครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาความคุ้มค่าในการเพิ่มประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย ด้วยระบบการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ เป็นการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการให้บริการการตรวจสอบสภาพยานพาหนะรวมถึงผู้ขับขี่แบบเคลื่อนที่ (Mobile Inspections Service) ในรูปแบบเชิงรุกซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่ง

ในการศึกษาปัจจัยความเสี่ยงของเส้นทางของท้องถิ่นในสถานที่ต่างๆ ที่มีความเสี่ยงจากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละปี ลักษณะการบริการ ข้อจำกัดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง แนวทางหรือรูปแบบการลงทุน การวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุน รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานเชิงรุกของการบริการดังกล่าว ซึ่งเป็นการสร้างความพึงพอใจต่อประชาชน และหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงแผนการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีให้เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพ

ในการศึกษาศึกษาความคุ้มค่าในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยด้วยระบบการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่เพื่อให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพในการสร้างความปลอดภัยบอกการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ขับขี่ในรูปแบบเชิงรุก เพื่อให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพในการสร้างความปลอดภัยบอกการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ขับขี่ในรูปแบบเชิงรุก อันจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนรวมถึงผลลัพธ์ความคุ้มค่าในการดำเนินการหรือแม้กระทั่งเป็นแนวทางในการช่วยลดสถิติของการเกิดอุบัติเหตุในสถานที่เสี่ยงต่างๆ โดยที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการตามรายละเอียดของหน้าที่และวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) เพื่อศึกษาแนวทางหรือวิธีการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีการจัดลำดับความเสี่ยงจากปัจจัยต่างๆ ที่เป็นผลต่อการบริการ ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อจำกัดในการพัฒนาระบบความปลอดภัยของการตรวจสอบสภาพยานพาหนะรวมถึงผู้ขับขี่แบบเคลื่อนที่และผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย

(๒) การศึกษาแนวทางการใช้เครื่องตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่แบบเชิงรุกในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้ครอบคลุมลักษณะการบริการการตรวจสอบสภาพของยานพาหนะในขนาดต่างๆ หรือให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในพื้นที่เสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการวิเคราะห์เปรียบเทียบ แนวทางการลงทุนด้วยการจัดซื้อหรือเช่าซื้อเพื่อวางแผนด้านงบประมาณ

(๓) การศึกษาการวิเคราะห์เชิงสถิติของอุบัติเหตุและแนวทางการวางแผนการดำเนินการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ เพื่อลดความสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุต่อสภาพแวดล้อมที่แตกต่าง รวมถึงการประหยัดค่าใช้จ่ายในการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการลงทุนในการดำเนินการ

๓. ขอบเขตการศึกษา

โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความคุ้มค่าในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย ด้วยระบบการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ โดยการศึกษาที่มีรายละเอียดขั้นตอนและแนวทางดำเนินงาน ดังนี้

๔.๑) ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิเคราะห์ ติดตาม การประเมินผลและให้การปรึกษาด้านเทคนิคหรือวิศวกรรม เพื่อให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของผู้ว่าจ้างตามข้อ (๒)

๔.๒) ภาษาที่ใช้ในการโต้ตอบ และจัดทำเอกสาร บันทึก รายงานต่าง ๆ ในการควบคุมงานก่อสร้างให้ใช้ภาษาไทย นอกจากนี้ในกรณีที่มีความจำเป็นให้ใช้ภาษาอังกฤษได้โดยยินยอมของผู้ว่าจ้างเป็นกรณีไป

๔.๓) ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิเคราะห์ ติดตาม การประเมินผลและให้การปรึกษาด้านเทคนิคหรือวิศวกรรม เพื่อให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ โดยการส่งรายงานตามรายละเอียด ดังนี้

๔.๓.๑) ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาแนวทางหรือวิธีการของการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือพื้นที่ซึ่งมีสถิติสูงในเชิงมูลค่าของความเสียหายจากอุบัติเหตุ โดยมีการจัดลำดับความเสี่ยงจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๑) รายงานการวิเคราะห์ในเชิงเศรษฐศาสตร์โดยเปรียบเทียบเป็นค่าความสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุ

(๒) รายงานการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงอย่างน้อย ๕ แห่ง ซึ่งสามารถบูรณาการในการตรวจสอบสภาพรถแบบเคลื่อนที่ ประกอบด้วยกระบวนการการตรวจสอบ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและระเบียบหรือข้อกฎหมายที่จะอนุญาตให้ดำเนินการเป็นไปตามวัตถุประสงค์

๔.๓.๒) ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษานโยบายการศึกษาและวิเคราะห์ถึงลักษณะการใช้เครื่องตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่ในรูปแบบต่างๆ ให้เหมาะสมกับการใช้ยานพาหนะแต่ละประเภท รวมถึงการวิเคราะห์ รูปแบบกระแสเงินสด (Cash flow) และการประเมินค่าใช้จ่ายของงบประมาณ

(๑) รายงานการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของพื้นที่ที่มีความสอดคล้องในการใช้เครื่องมือตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่ในรูปแบบที่เหมาะสม (ตามประเภทของระบบตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่) ประกอบด้วยรายละเอียดชนิดหรือขนาดของยานพาหนะและความถี่ของการใช้ยานพาหนะในเส้นทางของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง

(๒) รายงานการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการการตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่ในรูปแบบกระแสเงินสด (Cash flow) หรือการประเมินค่าใช้จ่ายโดยรวมของงบประมาณต่อปี

๔.๓.๓) ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาหรือการวิเคราะห์เชิงสถิติของอุบัติเหตุและแนวทางการวางแผนการดำเนินการในการตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่ การวิเคราะห์ SWOT analysis สำหรับ แนวทางที่เหมาะสมในการลงทุนด้วยการจัดซื้อหรือเช่าซื้อ เพื่อแสดงให้เห็นถึงความคุ้มค่าในด้านการเงินหรือเชิงเศรษฐศาสตร์ในการลงทุน

(๑) รายงานการวิเคราะห์ (SWOT analysis) ข้อเด่นและข้อด้อยในการจัดซื้อหรือทำการเช่าของการใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์การตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่

(๒) รายงานการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการในการดำเนินการการตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงหรือพื้นที่ที่ขาดแคลนอุปกรณ์การตรวจสอบสภาพรถรวมถึงประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินการ

๔.๔) ที่ปรึกษาจะต้องรายงานผลการดำเนินการศึกษาโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๔.๔.๑) แผนงานโครงการ (inception Planning) จำนวน ๕ ชุด จัดส่งแผนงานให้คณะกรรมการพิจารณา ภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการบริหารจัดการโครงการ ขั้นตอน และแผนการดำเนินงานทั้งหมด ตลอดจนระยะเวลาของโครงการโดยละเอียด โดยแสดงรายงานตามข้อกำหนดในหัวข้อ ๔.๓.๑ - ๔.๓.๓

๔.๔.๒) รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑ (Progress Report ๑) โดยแสดงรายงานตามข้อกำหนดในหัวข้อ ๔.๓.๑ จำนวน ๕ ชุด ส่งให้คณะกรรมการพิจารณา ภายใน ๖๐ วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญาจ้าง

๔.๔.๓) รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒ (Progress Report ๒) โดยแสดงรายงานตามข้อกำหนดในหัวข้อ ๔.๓.๒ จำนวน ๕ ชุด จัดส่งคณะกรรมการพิจารณาภายใน ๙๐ วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญาจ้าง

๔.๔.๔) รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๓ (Final Report-รายงานฉบับสมบูรณ์) โดยแสดงรายงานตามข้อกำหนดในหัวข้อ ๔.๓.๓ จำนวน ๕ ชุด จัดส่งคณะกรรมการพิจารณาภายใน ๑๒๐ วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญาจ้าง

๕. ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาการศึกษาและดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑๒๐ วัน นับถัดจากวันที่ได้มีการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา

๖. งบประมาณที่ใช้ในการดำเนินการโครงการ

ตามที่ได้รับการจัดสรรจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน วงเงินงบประมาณจำนวน ๔,๙๙๕,๐๐๐ บาท (สี่ล้านเก้าแสนเก้าหมื่นห้าพันบาทถ้วน)

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๗.๑) ได้ผลการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อจัดลำดับความเสี่ยงจากปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการเกิดอุบัติเหตุ

๗.๒) ได้ผลการวิเคราะห์เชิงสถิติของอุบัติเหตุและแนวทางการวางแผนการดำเนินการตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้งานระบบตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่

๗.๓) ได้ผลการศึกษาและวิเคราะห์ถึงแนวทางการใช้เครื่องตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่ในรูปแบบต่างๆ เพื่อวิเคราะห์แนวทาง การลงทุนให้เกิดความคุ้มค่าด้วยการจัดซื้อหรือเช่าซื้อระบบตรวจสภาพรถเคลื่อนที่

๗.๔) เพื่อป้องกันและเพิ่มประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ขับขี่ให้สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ด้วยการใช้แนวทางการบริการเชิงรุก (Pro-Active) โดยเครื่องมือการตรวจสภาพรถในพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีสถิติสูงจากการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยกลยุทธ์การบริการแบบเคลื่อนที่ (Mobile Inspection Service Strategy/MISS)

๘. คุณสมบัติของหน่วยงาน/นิติบุคคล/บุคคลที่รับจ้างดำเนินงาน

๘.๑) โดยผู้ยื่นข้อเสนอต้องเป็นนิติบุคคลหรือสถาบันการศึกษาของรัฐ ผู้มีอาชีพประกอบกิจการที่ปรึกษา ซึ่งได้จดทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง และได้รับหนังสือเชิญชวนส่งข้อมูลเพื่อคัดเลือกที่ปรึกษา

๘.๒) ต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงานของราชการและได้แจ้งเวียนชื่อแล้ว หรือไม่เป็นผู้ที่ได้รับผลของการสั่งให้เป็นนิติบุคคลหรือบุคคลอื่นเป็นผู้ทำงานตามระเบียบของทางราชการ

๘.๓) ต้องไม่เป็นผู้ที่มีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น ณ วันที่ได้รับหนังสือเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอจากกรม หรือไม่เป็นผู้กระทำการอันเป็นการขัดขวางการเสนองานอย่างเป็นธรรม

๘.๔) ผู้ยื่นข้อเสนอต้องมีประสบการณ์ในการศึกษางานด้านวิศวกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตแผ่นป้ายทะเบียนรถ ประสบการณ์ด้านวิศวกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีและการบูรณาการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือการศึกษาที่เกี่ยวกับโครงการในลักษณะเดียวกัน รวมถึงประสบการณ์ประกวดราคาเพื่อจัดหาผู้รับเหมาหรือผู้รับจ้าง

๘.๕) ที่ปรึกษาต้องเป็นนิติบุคคลไทยที่จดทะเบียนที่ปรึกษาไทยกับกระทรวงการคลัง มีบุคลากรที่มีคุณสมบัติ ความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับงานที่จ้างในการคุมงานการกำกับดูแลและมีบุคลากรที่เพียงพอในการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

๘.๖) ที่ปรึกษาต้องมีบุคลากรหลักที่มีคุณสมบัติความรู้ความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่มีความชำนาญเกี่ยวกับงานวิชาชีพเป็นอย่างดี โดยบุคลากรหลักต้องมีประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปีและอย่างน้อยประกอบด้วยบุคลากรหลักในตำแหน่งต่างๆ ดังนี้

๘.๖.๑) ที่ปรึกษาที่เป็นบุคลากรหลักสำหรับดำเนินงานโครงการ

ลำดับ	ตำแหน่งบุคลากรหลัก	คุณวุฒิ (ไม่ต่ำกว่า)	สาขา	ประสบการณ์ (ปี)
๑	ผู้จัดการโครงการ	เอก	สาขาวิศวกรรม	๑๕
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้านบูรณาการ	โท	สาขาวิศวกรรม	๑๕
๓	ผู้เชี่ยวชาญวิศวกรไฟฟ้า	โท	สาขาวิศวกรรม	๑๕
๔	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	โท	สาขาวิศวกรรม	๑๕
๕	ผู้เชี่ยวชาญด้านการประมาณค่าใช้จ่ายและต้นทุน	โท	สาขาบัญชีการเงิน	๑๕
๖	ผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องกล	โท	สาขาวิศวกรรม	๑๕
๗	ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศสื่อสาร	โท	สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ	๑๕
๘	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	โท	สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ	๑๕
๙	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์	โท	สาขาวิศวกรรม	๑๕
๑๐	ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย และการจัดการความเสี่ยง	โท	สาขาวิศวกรรม	๑๕

๘.๖.๒) ที่ปรึกษาที่เป็นบุคลากรสนับสนุนสำหรับดำเนินงานโครงการ

ลำดับ	ตำแหน่งบุคลากรสนับสนุน	คุณวุฒิ (ไม่ต่ำกว่า)	สาขา	ประสบการณ์ (ปี)
๑	นักวิชาการผู้ช่วย	ตรี	สาขาวิศวกรรม	๕
๒	วิศวกรผู้ช่วยวิศวกรเครื่องกล	ตรี	สาขาวิศวกรรม	๕
๓	เจ้าหน้าที่เทคนิคและงานสนับสนุน	ตรี	สาขาวิศวกรรม	๕
๔	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลคอมพิวเตอร์	ตรี	สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ	๕
๕	เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ	ตรี		๕
๖	เลขานุการโครงการ	ตรี		๕

๙. ระยะเวลาดำเนินการ ส่งมอบและการเบิกจ่ายเงิน

การจ่ายค่าจ้างที่ปรึกษาจะจ่ายเป็นแบบเหมาจ่าย (Lump Sum) ตามวงเงินสัญญาเป็นเงินบาท และแบ่งจ่ายเป็น ๔ งวดงาน ดังนี้

งวดที่ 1 ร้อยละ ๑๐ ของค่าจ้างทั้งหมดตามที่ระบุในสัญญาจ้าง เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๔.๔.๑ และกรรมการขนส่งทางบกได้ตรวจรับรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

งวดที่ 2 ร้อยละ ๓๕ ของค่าจ้างทั้งหมดตามที่ระบุในสัญญาจ้าง เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๔.๔.๒ และกรรมการขนส่งทางบกได้ตรวจรับรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 1 (Progress Report 1) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

งวดที่ 3 ร้อยละ ๓๕ ของค่าจ้างทั้งหมดตามที่ระบุในสัญญาจ้าง เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๔.๔.๓ และกรรมการขนส่งทางบกได้ตรวจรับรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 2 (Progress Report 2) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

งวดที่ 4 ร้อยละ ๒๐ ของค่าจ้างทั้งหมดตามที่ระบุในสัญญาจ้าง เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๔.๔.๔ และกรรมการขนส่งทางบกได้ตรวจรับรายงานผลการศึกษาดำเนินการฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

๑๐. หลักประกันผลงาน

กรรมการขนส่งทางบกจะหักเงินที่จ่ายในแต่ละครั้งในอัตราร้อยละ ๕ ของเงินค่าจ้าง เพื่อเป็นหลักประกันผลงาน หรือให้ที่ปรึกษาใช้หนังสือค้ำประกันของกรมขนส่งทางบกในประเทศที่มีอายุการค้ำประกันตามที่กรมขนส่งทางบกกำหนดวางค้ำประกันแทนเงินที่หักไว้

ทั้งนี้ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นภายหลังจากสิ้นสุดสัญญาการว่าจ้างที่ปรึกษาแล้ว ที่ปรึกษาต้องช่วยบริการให้คำปรึกษาแก่กรรมการขนส่งทางบก เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยไม่ชักช้าและมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

๑๑. เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก

กำหนดเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก จากคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน แบ่งเกณฑ์ออกเป็น ๒ ส่วนได้แก่ เกณฑ์ด้านคุณภาพ ๘๐ คะแนน และเกณฑ์ด้านราคา ๒๐ คะแนน ทั้งนี้ ผู้เสนองานจะต้องผ่านเกณฑ์ด้านคุณภาพไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ จึงจะได้รับการพิจารณาคัดเลือกผู้เสนองานรายที่ได้คะแนนรวมด้านคุณภาพและราคามากที่สุด โดยมีเกณฑ์ด้านคุณภาพคะแนนรวม ๑๐๐ คะแนน (คิดเป็น ๘๐ คะแนน) ดังนี้

- ผลงานของที่ปรึกษา ๑๐ คะแนน
- คุณวุฒิทางการศึกษาและประสบการณ์การทำงาน ๓๐ คะแนน
- วิธีการบริหารและวิธีการปฏิบัติงาน ๔๐ คะแนน

๑๒. สงวนสิทธิ์

๑๒.๑) เงินค่าจ้างครั้งนี้ได้รับจากงบประมาณกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบก ขอสงวนสิทธิ์ทำสัญญา เมื่อได้รับอนุมัติงบประมาณแล้วเท่านั้น

๑๒.๒) ในการทำสัญญา ผู้ที่ได้รับการว่าจ้างจะต้องลงนามในสัญญาภายในระยะเวลาที่จะแจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวไปแล้วยังไม่มาลงนามกับกรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบกขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการว่าจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอน โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบส่วนค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมข้อเสนอ ตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่นๆ ผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องเป็นผู้ออกเองทั้งสิ้นโดยผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้ง และเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

๑๓. ลิขสิทธิ์

ลิขสิทธิ์เอกสาร รายงานฉบับต่างๆ ข้อมูล สื่อประชาสัมพันธ์ อุปกรณ์ต้นแบบ รวมถึงข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการเป็นของกรมการขนส่งทางบก และห้ามมิให้ที่ปรึกษาทำการเผยแพร่หรือใช้ประโยชน์ใดๆ ของข้อมูลที่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น

