

สรุปข่าวการประชุมมติคณะรัฐมนตรี
วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2568
ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงการคลัง กรมบัญชีกลาง
และสำนักงานคลังจังหวัดหนองคาย

เรื่อง มาตรการลดผลกระทบฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 ระยะวิกฤต ระหว่างวันที่ 25 – 31 มกราคม 2568 ภาครคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลและขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 งบทกลางรายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น สำหรับดำเนินการตามมาตรการวงเงิน 190.43 ล้านบาท

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้หน่วยงานในสังกัด คค. และกรุงเทพมหานครใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 งบทกลางรายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ภายในกรอบวงเงิน 190.43 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 ระยะวิกฤต ระหว่างวันที่ 25 – 31 มกราคม 2568 ตามปริมาณผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริง ตามความเห็นของ สป.ต่อไป

สาระสำคัญของเรื่อง

1. คค. (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) ได้จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM2.5 ของภาคคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดและบรรเทาปัญหาฝุ่นละออง PM2.5 ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และได้ดำเนินการติดตามผลการดำเนินงานสำหรับมาตรการระยะเร่งด่วน ระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2567 – 15 มกราคม 2568 (ช่วงวิกฤติ) ดังนี้

1.1 มาตรการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ ตรวจสอบสภาพรถของหน่วยงาน (เป็นประจำทุกเดือน) ซึ่งมีจำนวนยานพาหนะที่ผ่านการบำรุงรักษา/ตรวจสอบ ประกอบด้วยรถยนต์ของหน่วยราชการจำนวน 6,528 คัน รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกจำนวน 104,866 คัน เรือโดยสารสาธารณะจำนวน 35 ลำ ยานพาหนะ/เครื่องจักรผู้รับเหมา จำนวน 1,404 คัน/เครื่อง

1.2 มาตรการปรับปรุงคุณภาพน้ำมัน ซึ่งมีระบบขนส่งสาธารณะที่เปลี่ยนมาใช้น้ำมัน B20/B10 ได้แก่ รถโดยสาร (B20) จำนวน 2,073 คัน หัวรถจักร (รถไฟ) (B20/B10) จำนวน 21 คัน

1.3 มาตรการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ปัญหาการติดหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางของกรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกหน้าด่านและติดตั้งระบบ M-Flow

1.4 มาตรการลดฝุ่น ซึ่งได้ดำเนินการปล่อยละอองน้ำลดฝุ่น จำนวน 80 จุด และควบคุมฝุ่นในพื้นที่ก่อสร้างจำนวน 81 จุด

2. ต่อมาในช่วงระหว่างวันที่ 20 – 24 มกราคม 2568 ปัญหาฝุ่นละออง PM2.5 ทวีความรุนแรงมากขึ้นจนส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน คค. จึงเห็นว่าจำเป็นต้องมีมาตรการเสริมเพิ่มเติมเพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองดังกล่าวลงทันทีและกลับมามีอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ โดยการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและลดจำนวนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รวมทั้ง กวดขันมาตรการอื่น ๆ ดังนี้

2.1 มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงเวลาวิกฤติ จากข้อมูลของกรุงเทพมหานครพบว่า แหล่งกำเนิดฝุ่นละอองขนาดเล็กในพื้นที่กรุงเทพมหานครมาจากรถยนต์ส่วนบุคคลที่เป็นรถยนต์สันดาปภายในถึงร้อยละ 65 ดังนั้น จึงจำเป็นต้องลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ คค. กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน จึงได้ร่วมกันดำเนินการตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีที่ใช้การยกเว้นค่าบริการ เป็นแรงจูงใจให้ประชาชนงดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะระยะเวลาดำเนินมาตรการ 7 วัน ตั้งแต่วันที่ 25 – 31 มกราคม 2568 ประกอบด้วย

2.1.1 การยกเว้นค่าบริการรถโดยสารสาธารณะของ ขสมก. ประกอบด้วย รถโดยสารธรรมดา จำนวน 1,520 คัน และรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 1,364 คัน

2.1.2 การยกเว้นค่าบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง) และสายสีชมพู รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนนครวิถีและธานีรัชยา (สายสีแดง) และรถไฟฟ้ามหานครสายเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีมติอนุมัติแล้ว รวมทั้งรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) และรถไฟฟ้าสายสีทอง

โดยมีสถิติปริมาณผู้โดยสารและรายได้เฉลี่ยต่อวันย้อนหลัง 7 วัน (ระหว่างวันที่ 17-23 มกราคม 2568) ที่เกิดขึ้นจริง สรุปได้ ดังนี้

โครงการ/บริการ	ผู้โดยสาร (คน/วัน)	รายได้ (ล้านบาท/วัน)	รวมได้รวม 7 วัน (ล้านบาท)
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (คค.)			
1) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล	455,270	13.54	94.78

โครงการ/บริการ	ผู้โดยสาร (คน/วัน)	รายได้ (ล้านบาท/วัน)		รวมได้รวม 7 วัน (ล้านบาท)
(สายสีน้ำเงิน)				
2) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	70,444	1.03		7.21
3) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)	42,227	1.33		9.31
4) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู	58,485	1.91		13.37
5) รถไฟฟ้าชานเมืองสายนครวิถีและธานีรัชยา (สายสีแดง)	35,845	0.70		4.90
6) โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	71,040	0.70		14.63
รวม	733,311	20.60		144.20
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (กรุงเทพมหานคร)				
1) รถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS)	752,880	19.01		133.07
2) รถไฟฟ้าสายสีทอง	7,168	0.11		0.77
รวม	760,048	19.12		133.84
รถโดยสารสาธารณะ (ขสมก.)				
1) รถโดยสารธรรมดา	261,123	2.09		14.60
2) รถโดยสารปรับอากาศ	264,709	5.30		37.09
รวม	525,832	7.39		51.69
รวมทั้งหมด	2,019,191	47.11		329.73

2.2 มาตรการคุมเข้มตรวจค่าควันดำรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก โดยมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่ตรวจวัดค่าควันดำอย่างจริงจังและครอบคลุมพื้นที่ที่สำคัญ

2.3 มาตรการคุมเข้มพื้นที่ก่อสร้าง โดยมอบหมายให้ทุกหน่วยงานที่มีพื้นที่ก่อสร้างในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลเข้าบริหารจัดการพื้นที่ทันทีและให้ดำเนินการตามมาตรการลดฝุ่นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเคร่งครัด เช่น การฉีดพรมน้ำ การทำความสะอาดล้อรถที่เข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง การกวาดล้างถนนที่เปื้อนดินจากการก่อสร้าง เป็นต้น

3. การดำเนินการตามมาตรการเพิ่มเติมตามข้อ 2 ได้รับประโยชน์ เช่น ช่วยลดปัญหาการจราจรและมลพิษที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้ปัญหาฝุ่นละออง PM2.5 ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยผู้โดยสารเข้ามาใช้ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น และปริมาณการจราจรลดลง ตลอดช่วงของ ขสมก. และการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 25-31 มกราคม 2568 สรุปได้ ดังนี้

โครงการ/บริหาร/สายทาง/เส้นทาง	ปริมาณผู้โดยสาร (ต่อเที่ยว)		เปลี่ยนแปลง [เพิ่มขึ้น/ (ลดลง)]	
	ก่อนดำเนินการ มาตรการ	ระหว่างดำเนินการ มาตรการ	จำนวน	ร้อยละ
(1) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (คค.) เช่น โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นต้น ที่มา: กรมการขนส่งทางราง	5,087,960 คน	7,069,181 คน	1,981,221 คน	38.94
(2) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (กรุงเทพมหานคร) ได้แก่ รถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) และรถไฟฟ้าสายสีทอง ที่มา: กรมการขนส่งทางราง	5,301,806 คน	7,437,031 คน	2,135,225 คน	40.27

โครงการ/บริหาร/สายทาง/เส้นทาง	ปริมาณผู้โดยสาร (ต่อเที่ยว)		เปลี่ยนแปลง [เพิ่มขึ้น/ (ลดลง)]	
	ก่อนดำเนินการ มาตรการ	ระหว่างดำเนิน มาตรการ	จำนวน	ร้อยละ
(3) รถโดยสารสาธารณะ (ขสมก.) ทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสาร ปรับอากาศ ที่มา: ขสมก.	3,589,264 คน	5,007,869 คน	1,418,605 คน	39.52
(4) รถยนต์ส่วนบุคคลบนสายทางพิเศษ เช่น สายศรีรัช สายเฉลิมมหานคร สาย กาญจนาภิเษก เป็นต้น ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	11,668,280 คัน	11,612,088 คัน	(56,192 คัน)	(0.48)
(5) รถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนน เช่น ถนนพระราม 4 และถนนพหลโยธิน ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	32,635 คัน	29,184 คัน	(3,451 คัน)	(10.57)

3.2 ลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน ประหยัดเวลาในการเดินทางลดความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน และลดการใช้พลังงานน้ำมัน

3.3 กระตุ้นให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้นซึ่งเป็นการสร้างความคุ้นเคยและแรงจูงใจให้กับประชาชนกลุ่มที่ไม่เคยใช้ระบบขนส่งสาธารณะมาก่อน ให้เข้ามาใช้ระบบขนส่งสาธารณะในระยะยาวอย่างยั่งยืนต่อไป

4. มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงเวลาวิกฤติ เป็นการยกเว้นค่าใช้บริการระบบรถไฟฟ้าและรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนทั้งหมดตามปริมาณผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริง มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมด 329.73 ล้านบาท โดยมีแหล่งที่มาจาก (1) งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นจำนวน 190.43 ล้านบาท ซึ่งสำนักงบประมาณ (สปป.) แจ้งว่านายกรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบการขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2568 งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นเพื่อดำเนินการลดผลกระทบฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 ระยะวิกฤติ ระหว่างวันที่ 25-31 มกราคม 2568 ของ คค. วงเงิน 190.43 ล้านบาท แล้วด้วย และ (2) รายได้ของรัฐวิสาหกิจจำนวน 139.30 ล้านบาท

เรื่อง มาตรการช่วยเหลือลูกหนี้รายย่อยของ Non – Banks ภายใต้โครงการค้ำสู้ เราช่วย และหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และกระบวนการเบิกจ่ายโครงการสินเชื่อค้ำสู้รายย่อย (Soft Loan) สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจ Non – Banks ของธนาคารออมสิน

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบมาตรการช่วยเหลือลูกหนี้รายย่อยของผู้ประกอบการธุรกิจการเงินที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน (Non – Banks) ภายใต้โครงการค้ำสู้ เราช่วย และหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และกระบวนการเบิกจ่ายโครงการสินเชื่อค้ำสู้รายย่อย (Soft Loan) สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจ Non – Banks ของธนาคารออมสิน ตามที่กระทรวงการคลัง (กค.) เสนอดังนี้

สาระสำคัญของเรื่อง

กระทรวงการคลัง (กค.) เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ดังนี้

1. มาตรการช่วยเหลือลูกหนี้รายย่อยของผู้ประกอบการธุรกิจการเงินที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน (Non – Banks) ภายใต้โครงการค้ำสู้ เราช่วย ซึ่งประกอบด้วย (1) มาตรการปรับโครงสร้างหนี้แบบลดภาระดอกเบี้ยโดยการเน้นตัดต้นเงิน โดยลดภาระการผ่อนชำระค่างวดเป็นร้อยละ 70 ของค่างวดก่อนเข้าร่วมมาตรการ และลดอัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 10 ทั้งนี้ คาดว่ามีลูกหนี้ที่มีคุณสมบัติเข้าข่ายการได้รับการช่วยเหลือ จำนวน 1.7 ล้านบัญชี คิดเป็นยอดสินเชื่อคงค้างรวมทั้งสิ้น 50,000 ล้านบาท และ (2) มาตรการลดภาระหนี้ให้แก่ลูกหนี้ที่ถูกจัดชั้นเป็น NPLs ที่มียอดหนี้ไม่สูง (ไม่เกิน 5,000 บาท) โดยภาระให้ลูกหนี้จ่ายชำระหนี้ ร้อยละ 10 ของภาระหนี้คงค้าง เพื่อเป็นการชำระหนี้ปิดบัญชี ทั้งนี้ คาดว่ามีลูกหนี้ที่มีคุณสมบัติเข้าข่ายการได้รับการช่วยเหลือ จำนวน 31,000 บัญชี คิดเป็นยอดสินเชื่อคงค้างรวมทั้งสิ้น 120 ล้านบาท โดย Non – Banks

จะใช้วงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากโครงการดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) (โครงการ Soft Loan) สำหรับผู้ประกอบการ Non - Banks ของธนาคารออมสิน เพื่อบริหารสภาพคล่องของธุรกิจและชดเชยการสูญเสียต้นทุนเงินจากการให้ความช่วยเหลือลูกหนี้ตามมาตราการดังกล่าว

2. หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และกระบวนการเบิกจ่ายโครงการ Soft Loan สำหรับผู้ประกอบการ Non - Banks ของธนาคารออมสิน โดยเป็นการปรับปรุงรายละเอียดบางประการให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น รวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเพิ่มเติม ซึ่งยังคงอยู่ภายใต้กรอบหลักการโครงการ Soft Loan เดิมที่คณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติเห็นชอบไว้ เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2567 (ไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินเดิมที่คณะรัฐมนตรีเคยอนุมัติไว้ จำนวน 3,000 ล้านบาท) ซึ่งได้มีการหารือร่วมกันระหว่างธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) กค. และธนาคารออมสินเรียบร้อยแล้ว เช่น (1) วิธีการคำนวณวงเงินสินเชื่อที่ Non - Banks จะได้รับ (เดิมไม่ได้กำหนด) (2) วงเงินสินเชื่อต่อรายสูงสุดไม่เกิน 5,000 ล้านบาท (เดิมไม่ได้กำหนด) (3) ระยะเวลายื่นขอสินเชื่อ จากเดิม ภายใน 30 ธันวาคม 2568 เป็น 30 มิถุนายน 2568 (4) เงื่อนไขอื่น ๆ เพื่อกำกับดูแลการให้สินเชื่อ Soft Loan ของ Non - Banks เช่น ธนาคารออมสินจะติดตามผลการให้ความช่วยเหลือเพื่อทบทวนจำนวนวงเงินกู้เป็นประจำปีละครั้ง โดยธนาคารออมสินสามารถกำหนดเงื่อนไขให้ Non - Banks ชำระหนี้คืน เพื่อลดภาระหนี้คงเหลือให้เท่ากับวงเงินลูกหนี้ที่เข้าร่วมมาตรการ และกรณีที่ ธปท. ตรวจสอบพบว่า Non - Banks ไม่ได้ให้ช่วยเหลือลูกหนี้มาตรการ Non - Banks จะต้องแจ้งผลการตรวจสอบของ ธปท. ให้ธนาคารออมสินทราบด้วย โดย Non - Banks ต้องชำระคืนเงินกู้ในส่วนที่ไม่ได้ช่วยเหลือลูกหนี้ภายในระยะเวลา 30 วัน เป็นต้น

ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวมีลักษณะเดียวกับการช่วยเหลือลูกหนี้รายย่อยของธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงินเฉพาะกิจที่ได้เริ่มดำเนินการไปแล้วก่อนหน้านี้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2567 (ตามข้อ 2) โดยมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่แตกต่างกันบางประการ สรุปได้ ดังนี้

หัวข้อ	มาตรการช่วยเหลือลูกหนี้รายย่อย	
	ของธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงินเฉพาะกิจ (มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2567)	ของ Non - Banks (ขอเสนอ คณะรัฐมนตรี ในครั้งนี้)
(1) มาตรการ ปรับ โครงสร้าง หนี้แบบ ลดภาระ ดอกเบี้ย โดยการ เน้น ตัด ต้นเงิน	- ลด ภาระ การ ผ่อน ชำ ระ ค่า งวด เป็ น ระ ยะ เว ล า 3 ปี โดย ใน ปี ที่ 1 ปีที่ 2 และปีที่ 3 ชำระค่างวด ร้อยละ 50 70 และ 90 ตามลำดับ และดอกเบี้ยจะพักการชำระไว้ในช่วงระยะเวลามาตรการ หาก ลูก ห นี้ ส า ม า ร ถ ปฏิบัติตามเงื่อนไขได้ตลอด 3 ปี สถาบันการเงินจะยกเว้นดอกเบี้ยที่พักไว้ให้ลูกหนี้ - ดอกเบี้ยที่ยกเว้นให้ลูกหนี้ข้างต้น ธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงินเฉพาะกิจจะรับการร้อยละ 50 ส่วนอีกร้อยละ 50 มาจากการลดอัตราที่ธนาคารพาณิชย์นำส่งเงินเข้ากองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน (FDF) (กรณีธนาคารพาณิชย์) และเงินงบประมาณตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 เพื่อชดเชย (กรณีสถาบันการเงินเฉพาะกิจ)	- ลดภาระการ ผ่อนชำระค่า งวดเป็นร้อยละ 70 ของค่างวด ก่อนเข้าร่วม มาตรการ และ ลด อัตรา ดอกเบี้ยร้อยละ 10 จากอัตรา ดอกเบี้ยก่อน เช้า ร่ว ม มาตรการ เป็น ระยะเวล 3 ปี โดยดอกเบี้ย ส่วนที่ลดจะพัก ชำระไว้ทั้งหมด หาก ลูก ห นี้ สามารถปฏิบัติ ตามเงื่อนไขได้ - ต้นทุนทาง

หัวข้อ	มาตรการช่วยเหลือลูกหนี้รายย่อย	
	ของธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงินเฉพาะกิจ (มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2567)	ของ Non - Banks (ขอเสนอ คณะรัฐมนตรี ในครั้งนี้)
		การเงินของ ดอกเบี้ยที่พัก ชำระไว้ Non- Banks รับภาระ เองร้อยละ 10 และ ส่วน ที่ เหลืออีกร้อย ละ 90 ภาครัฐ อุดหนุนผ่าน โครงการ Soft Loan สำหรับผู้ ประกอบธุรกิจ Non - Banks ของธนาคาร ออมสิน
(2) มาตรการ ลดภาระ หนี้ให้แก่ ลูกหนี้ที่ ถูกจัด ชั้น เป็น NPLs ที่มี ยอดหนี้ ไม่สูง (ไม่เกิน 5,000 บาท)	การปรับโครงสร้างหนี้แบบผ่อนปรน โดยลดภาระให้ลูกหนี้จ่ายชำระหนี้ร้อยละ 10 ของภาระหนี้คงค้าง เพื่อเป็นการชำระหนี้ปิดบัญชี ส่วนที่ เหลือให้ธนาคารพาณิชย์ และสถาบันการเงินเฉพาะกิจรับภาระร้อยละ 45 และอีกร้อยละ 45 ให้ใช้จ่ายจากการลดอัตราที่ธนาคารพาณิชย์ นำส่งเงินเข้ากองทุน FIDF (กรณีธนาคารพาณิชย์) และเงินงบประมาณตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 เพื่อชดเชย (กรณีสถาบันการเงินเฉพาะกิจ)	การปรับ โครงสร้างหนี้ แบบผ่อนปรน โดยลดภาระให้ ลูกหนี้จ่าย ชำระหนี้ร้อยละ 10 ของ ภาระหนี้คงค้าง เพื่อเป็นการ ชำระหนี้ปิด บัญชี ส่วนที่ เหลือให้ Non - Banks รับภาระ เอง ร้อยละ 9 ของภาระหนี้คง ค้าง และ ภาครัฐอุดหนุน ผ่านโครงการ Soft Loan สำหรับ ผู้ ประกอบธุรกิจ Non - Banks

หัวข้อ	มาตรการช่วยเหลือลูกหนี้รายย่อย	
	ของธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงินเฉพาะกิจ (มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2567)	ของ Non - Banks (ขอเสนอ คณะรัฐมนตรี ในครั้งนี้)
		ของธนาคาร ออมสินร้อยละ 81 ของภาระ หนี้คงค้าง
แหล่งเงิน ที่ ใช้ ใน ก า ร ด า เนิน มาตรการ (1) และ (2)	(1) เงินนำส่งเข้ากองทุน FIDF ของธนาคารพาณิชย์ (ที่ได้รับการละเว้นจากการปรับลดอัตรานำส่งเงินเข้ากองทุนดังกล่าว) จำนวน 39,000 ล้านบาท (2) เงินงบประมาณตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 เพื่อชดเชยให้สถาบันการเงินเฉพาะกิจ ทั้ง 6 แห่ง จำนวน 38,920 ล้านบาท	โครงการ Soft Loan สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจ Non - Banks ของธนาคารออมสิน วงเงิน 50,000 ล้านบาท (โดยภาครัฐจะใช้เงินงบประมาณตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 เพื่อชดเชยต้นทุนเงินให้ธนาคารออมสินจำนวน 3,000 ล้านบาท)

3. กระทรวงมหาดไทย (มท.) สำนักงานงบประมาณ (สงป.) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมและ ธปท. พิจารณาแล้วเห็นชอบ/เห็นชอบในหลักการ/ไม่ขัดข้อง/ไม่ขัดข้องในหลักการ โดย มท. มีความเห็นเพิ่มเติมว่า ขอให้ปฏิบัติตามระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 อย่างเคร่งครัดและรอบคอบต่อไป ในขณะที่ สศช. เห็นควรให้ กค. กำกับและติดตามการให้ความช่วยเหลือลูกหนี้ ของผู้ประกอบการ Non - Banks ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดและ สงป. ขอให้ธนาคารออมสินจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและตามผลการดำเนินงานจริงต่อไป

เรื่อง ขอเพิ่มวงเงินก่อนนี้ผูกพันรายการค่าควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่ทำการสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (แห่งใหม่) พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามความเห็นของสำนักงบประมาณให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเพิ่มวงเงินรายการค่าควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่ทำการสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (แห่งใหม่) พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ จากวงเงินเดิมที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ก่อนนี้ผูกพันไว้เดิม จำนวน 76,800,000 บาท เป็น 84,371,916 บาท ตามนัยข้อ 7(3) ของระเบียบว่าด้วยการก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 สำหรับวงเงินของรายการค่าควบคุมงานก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ให้ใช้จ่ายจากเงินรายได้ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสมทบเงินงบประมาณรายจ่าย ร้อยละ 30 และใช้จ่ายจากเงินงบประมาณรายจ่าย ร้อยละ 70 โดยปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับมติคณะรัฐมนตรี และสัญญาที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องครบถ้วนในทุกขั้นตอน และต่อรองราคาตามสัดส่วนผลงานที่ผู้ให้บริการได้เข้าควบคุมงานจริงจนถึงที่สุดด้วย เพื่อจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณในการเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามขั้นตอนต่อไป และให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับความเห็นของกระทรวงการคลังไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

สาระสำคัญของเรื่อง

1. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ รายการค่าควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่ทำการ สตง. (แห่งใหม่) พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ วงเงินก่อนนี้ผูกพัน จำนวน 76,800,000 บาท ผู้ก้ำบประมาณตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2566 ต่อมา สตง. ได้จ้างผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2564 จำนวนเงินตามสัญญา 74,653,200 บาท โดยขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ เป็นตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2569 และได้มีการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2564 กำหนดระยะเวลาก่อสร้าง 1,080 วัน ครบกำหนดสัญญาในวันที่ 31 ธันวาคม 2566 ซึ่งในระหว่างการก่อสร้าง สตง. มีความจำเป็นต้องขยายระยะเวลาก่อสร้าง (จากสาเหตุ เช่น การหยุดงานก่อสร้างตามประกาศของทางราชการอันเนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 การแก้ไขแบบก่อสร้าง) ออกไปอีกจำนวน 155 วัน โดยขยายระยะเวลาตั้งแต่ 1 มกราคม 2567 และครบกำหนดสัญญาในวันที่ 3 มิถุนายน 2567 ทำให้ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างที่ สตง. จะต้องจ่ายเพิ่มเติมจากสัญญาเพิ่มขึ้น จำนวน 9,718,716 บาท [อัตราค่าจ้างวันละ 65,667 บาท x 148 วัน (เป็นการคำนวณตามที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้างควบคุมงานก่อสร้างโดยเริ่มนับตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2567 ที่ผู้ให้บริการควบคุมงานได้เริ่มงาน จนถึงวันครบกำหนดสัญญา 3 มิถุนายน 2567) ตามข้อ 3.4] รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 84,371,916 บาท (74,653,200 บาท + 9,718,716 บาท) ซึ่งเป็นวงเงินเกินกว่าที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี จำนวน 7,571,916 บาท (84,371,916 บาท - 76,800,000 บาท)

หน่วย : บาท

วงเงินรายการค่าควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่ทำการ สตง. (แห่งใหม่) พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ[ตามมติคณะรัฐมนตรี (4 กุมภาพันธ์ 2563) (ตามข้อ 2.6)	วงเงินตามสัญญา	วงเงินที่เสนอขอในครั้งนี	วงเงินที่เกินกว่าที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี
76,800,000	74,653,200	84,371,916	7,571,916

2. กระทรวงการคลัง (กค.) และสำนักงบประมาณ (สงป.) พิจารณาแล้ว เห็นควรอนุมัติตามที่ สตง. เสนอ โดย กค. มีความเห็นเพิ่มเติมบางประการ สำหรับวงเงินของรายการค่าควบคุมงานก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว สงป. เห็นควรให้ใช้จ่ายจากเงินรายได้ของ สตง. สมทบเงินงบประมาณรายจ่าย ร้อยละ 30 และใช้จ่ายจากเงินงบประมาณรายจ่าย ร้อยละ 70 โดยปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับมติคณะรัฐมนตรี และสัญญาที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องครบถ้วนในทุกขั้นตอน และต่อรองราคาตามสัดส่วนผลงานที่ผู้ให้บริการได้เข้าควบคุมงานจริงจนถึงที่สุดด้วย เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณในการเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามขั้นตอนต่อไป

เอกสารนี้เป็น ส่วนราชการของสำนักงาน

ที่มา : สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ทำเนียบรัฐบาล <https://www.thaigov.go.th>
รวบรวมโดย : กลุ่มงานนโยบายและเศรษฐกิจจังหวัด สำนักงานคลังจังหวัดหนองคาย