

สรุปข่าวการประชุมมติคณะรัฐมนตรี
วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2568
ประเด็นเศรษฐกิจ และกระทรวงการคลัง

1. เรื่อง มาตรการลดผลกระทบฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM_{2.5} ระยะวิกฤต ระหว่างวันที่ 25 – 31 มกราคม 2568 ภาควิชาการคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลและขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 งบกลางรายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น สำหรับดำเนินการตามมาตรการ วงเงิน 190.43 ล้านบาท

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้หน่วยงานในสังกัด คค. และกรุงเทพมหานครใช้จ่ายงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ภายในกรอบวงเงิน 190.43 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM_{2.5} ระยะวิกฤต ระหว่างวันที่ 25 – 31 มกราคม 2568 ตามปริมาณผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริง ตามความเห็นของ สบป.ต่อไป

สาระสำคัญของเรื่อง

1. คค. (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) ได้จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{2.5} ของภาคคมนาคม ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดและบรรเทาปัญหาฝุ่นละออง PM_{2.5} 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 มาตรการแก้ปัญหารถติดได้แก่แก้ปัญหารถติดหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางของกรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกหน้าด่านและติดตั้งระบบ M-Flow

1.4 มาตรการลดฝุ่น ซึ่งได้ดำเนินการปล่อยละอองน้ำลดฝุ่น จำนวน 80 จุด และควบคุมฝุ่นในพื้นที่ก่อสร้างจำนวน 81 จุด

2. ต่อมาในช่วงระหว่างวันที่ 20 – 24 มกราคม 2568 ปัญหาฝุ่นละออง PM_{2.5} ทวีความรุนแรงมากขึ้นจนส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน คค. จึงเห็นว่าจำเป็นต้องมีมาตรการเสริมเพิ่มเติมเพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองดังกล่าวลงทันทีและกลับมาอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ โดยการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและลดจำนวนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รวมทั้งกวดขันมาตรการอื่น ๆ ดังนี้

2.1 มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงเวลาวิกฤติ จากข้อมูลของกรุงเทพมหานครพบว่า แหล่งกำเนิดฝุ่นละอองขนาดเล็กในพื้นที่กรุงเทพมหานครมาจากรถยนต์ส่วนบุคคลที่เป็นรถยนต์สันดาปภายในถึงร้อยละ 65 ดังนั้น จึงจำเป็นต้องลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ คค. กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน จึงได้ร่วมกันดำเนินการตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีที่ให้อำนาจยกเว้นค่าบริการ เป็นแรงจูงใจให้ประชาชนงดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อมาใช้บริการขนส่งสาธารณะระยะเวลาดำเนินมาตรการ 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 รถไฟฟ้าชานเมืองสายนครวิถีและธานีรัชยา (สายสีแดง) และรถไฟฟ้าและรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีมติอนุมัติแล้ว รวมทั้งรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) และรถไฟฟ้าสายสีทอง

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

โครงการ/บริการ	ผู้โดยสาร (คน/วัน)	รายได้ (ล้านบาท/วัน)	รายได้รวม 7 วัน (ล้านบาท)
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (คค.)			
1) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	455,270	13.54	94.78
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	2.09	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** โดยมอบหมายให้ทุกหน่วยงานที่มีพื้นที่ก่อสร้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเข้าบริหารจัดการพื้นที่ทันทีและให้ดำเนินการตามมาตรการลดฝุ่นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเคร่งครัด เช่น การฉีดพรมน้ำ การทำความสะอาดล้อรถที่เข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง การกวาดล้างถนนที่เปื้อนดินจากการก่อสร้าง เป็นต้น

3. การดำเนินการตามมาตรการเพิ่มเติมตามข้อ 2 ได้รับประโยชน์ เช่น ช่วยลดปัญหาการจราจรและมลพิษที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้ปัญหาฝุ่นละออง PM_{2.5} ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยผู้โดยสารเข้ามาใช้ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น และปริมาณการจราจรลดลง ตลอดช่วงของ ชสมก. และ การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 25-31 มกราคม 2568 สรุปได้ ดังนี้

โครงการ/บริหาร/สายทาง/เส้นทาง	ปริมาณผู้โดยสาร (ต่อเที่ยว)		เปลี่ยนแปลง [เพิ่มขึ้น/(ลดลง)]	
	ก่อนดำเนินการ มาตรการ	ระหว่างดำเนิน มาตรการ	จำนวน	ร้อยละ
(1) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (คค.) เช่น โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัช ธรรม (สายสีม่วง) โครงการรถไฟฟ้า เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นต้น ที่มา: กรมการขนส่งทางราง	5,087,960 คน	7,069,181 คน	1,981,221 คน	38.94
(2) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (กรุงเทพมหานคร) ได้แก่ รถไฟฟ้า ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) และรถไฟฟ้าสายสีทอง ที่มา: กรมการขนส่งทางราง	5,301,806 คน	7,437,031 คน	2,135,225 คน	40.27
(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 สายกาญจนาภิเษก เป็นต้น ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	11,668,280 คัน	11,612,088 คัน	(56,192 คัน)	(0.48)
(5) รถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนน เช่น ถนนพระราม 4 และถนนพหลโยธิน ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการ ขนส่งและจราจร	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 รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นเพื่อดำเนินมาตรการลดผลกระทบฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 ระยะวิกฤติ ระหว่างวันที่ 25-31 มกราคม 2568 ของ คค. วงเงิน 190.43 ล้านบาท แล้วด้วย และ (2) รายได้ของรัฐวิสาหกิจ จำนวน 139.30 ล้านบาท

2. มาตรการช่วยเหลือลูกหนี้รายย่อยของ Non – Banks ภายใต้โครงการคณสุ เราช่วย และหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และกระบวนการเบิกจ่ายโครงการสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจ Non – Banks ของธนาคารออมสิน

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

สาระสำคัญของเรื่อง

กระทรวงการคลัง (กค.) เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ดังนี้

1. มาตรการช่วยเหลือลูกหนี้รายย่อยของผู้ประกอบการธุรกิจการเงินที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน (Non – Banks) ภายใต้โครงการคณสุ เราช่วย ซึ่งประกอบด้วย (1) มาตรการปรับโครงสร้างหนี้แบบลดภาระดอกเบี้ยโดยการเน้นตัดต้นเงิน โดยลดภาระการผ่อนชำระค่างวดเป็นร้อยละ 70 ของค่างวดก่อนเข้าร่วมมาตรการ และลดอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 10 ทั้งนี้ คาดว่ามีลูกหนี้ที่มีคุณสมบัติเข้าข่ายการได้รับการช่วยเหลือ จำนวน 1.7 ล้านบัญชี คิดเป็นยอดสินเชื่อคงค้างรวมทั้งสิ้น 50,000 ล้านบาท และ (2) มาตรการลดภาระหนี้ให้แก่ลูกหนี้ที่ถูกจัดชั้นเป็น NPLs ที่มียอดหนี้ไม่สูง (ไม่เกิน 5,000 บาท) โดยการให้ลูกหนี้จ่ายชำระหนี้ ร้อยละ 10 ของภาระหนี้คงค้าง เพื่อเป็นการชำระหนี้ปิดบัญชี ทั้งนี้ คาดว่ามีลูกหนี้ที่มีคุณสมบัติเข้าข่ายการได้รับการช่วยเหลือ จำนวน 31,000 บัญชี คิดเป็นยอดสินเชื่อคงค้างรวมทั้งสิ้น 120 ล้านบาท โดย Non – Banks จะใช้วงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากโครงการดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) (โครงการ Soft Loan) สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจ Non – Banks ของธนาคารออมสิน เพื่อบริหารสภาพคล่องของธุรกิจและชดเชยการสูญเสียต้นทุนเงินจากการให้ความช่วยเหลือลูกหนี้ตามมาตรการดังกล่าว

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 (ข้อเสนอคณะรัฐมนตรีในครั้งนี้)
(1) มาตรการปรับโครงสร้างหนี้แบบลดภาระดอกเบี้ยโดยการเน้นตัดต้นเงิน	- ลดภาระการผ่อนชำระค่างวดเป็นระยะเวลา 3 ปี โดยในปีที่ 1 ปีที่ 2 และปีที่ 3 ชำระค่างวดร้อยละ 50 70 และ 90 ตามลำดับ และดอกเบี้ยจะพักการชำระไว้ในช่วงระยะเวลามาตรการหากลูกหนี้สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขได้ตลอด 3 ปี - สถาบันการเงินจะยกเว้นดอกเบี้ยที่พักไว้ให้ลูกหนี้ - ดอกเบี้ยที่ยกเว้นให้ลูกหนี้ข้างต้น ธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงินเฉพาะกิจจะรับภาระร้อยละ 50 ส่วนอีกร้อยละ 50 มาจากการลดอัตราที่ธนาคารพาณิชย์นำส่งเงินเข้ากองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน (FIDF) (กรณีธนาคารพาณิชย์) และเงินงบประมาณตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 เพื่อชดเชย (กรณีสถาบันการเงินเฉพาะกิจ)	- ลดภาระการผ่อนชำระค่างวดเป็นร้อยละ 70 ของค่างวดก่อนเข้าร่วมมาตรการ และลดอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 10 จากอัตราดอกเบี้ยก่อนเข้าร่วมมาตรการ เป็นระยะเวลา 3 ปีโดยดอกเบี้ยส่วนที่ลดจะพักชำระไว้ทั้งหมดหากลูกหนี้สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขได้ - ต้นทุนทางการเงินของดอกเบี้ยที่พักชำระไว้ Non - Banks รับภาระเองร้อยละ 10 และส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 90 ภาครัฐอุดหนุนผ่านโครงการ Soft Loan สำหรับผู้ประกอบการ Non - Banks ของธนาคารออมสิน

(2) มาตรการลดภาระหนี้ให้แก่ลูกหนี้ที่ถูกจัดชั้นเป็น NPLs ที่มียอดหนี้ ไม่สูง (ไม่เกิน 5,000 บาท	การปรับโครงสร้างหนี้แบบผ่อนปรน โดยลดภาระให้ลูกหนี้จ่ายชำระหนี้ร้อยละ 10 ของภาระหนี้คงค้าง เพื่อเป็นการชำระหนี้ปิดบัญชี ส่วนที่เหลือให้ธนาคารพาณิชย์ และสถาบันการเงินเฉพาะกิจ รับภาระร้อยละ 45 และอีกร้อยละ 45 ให้ใช้จ่ายจากการลดอัตราที่ธนาคารพาณิชย์นำส่งเงินเข้ากองทุน FIDF (กรณีธนาคารพาณิชย์) และเงินงบประมาณตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 เพื่อชดเชย (กรณีสถาบันการเงินเฉพาะกิจ)	การปรับโครงสร้างหนี้แบบผ่อนปรน โดยลดภาระให้ลูกหนี้จ่ายชำระหนี้ร้อยละ 10 ของภาระหนี้คงค้าง เพื่อเป็นการชำระหนี้ปิดบัญชี ส่วนที่เหลือให้ Non - Banks รับภาระเอง ร้อยละ 9 ของภาระหนี้คงค้าง และภาครัฐอุดหนุนผ่านโครงการ Soft Loan สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจ Non - Banks ของธนาคารออมสินร้อยละ 81 ของภาระหนี้คงค้าง
แหล่งเงินที่ใช้ในการดำเนินมาตรการ (1) และ (2)	(1) เงินนำส่งเข้ากองทุน FIDF ของธนาคารพาณิชย์ (ที่ได้รับการละเว้นจากการปรับลดอัตรานำส่งเงินเข้ากองทุนดังกล่าว) จำนวน 39,000 ล้านบาท (2) เงินงบประมาณตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 เพื่อชดเชยให้สถาบันการเงินเฉพาะกิจทั้ง 6 แห่ง จำนวน 38,920 ล้านบาท	โครงการ Soft Loan สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจ Non - Banks ของธนาคารออมสิน วงเงิน 50,000 ล้านบาท (โดยภาครัฐจะใช้เงินงบประมาณตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 เพื่อชดเชยต้นทุนเงินให้ธนาคารออมสิน จำนวน 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. กำกับและติดตามการให้ความช่วยเหลือลูกหนี้ของผู้ประกอบการธุรกิจ Non - Banks ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดและ สงป. ขอให้ธนาคารออมสินจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและตามผลการดำเนินงานจริงต่อไป

จัดทำโดย สำนักงานคลังจังหวัดเชียงราย

ที่มา : www.thaigov.go.th