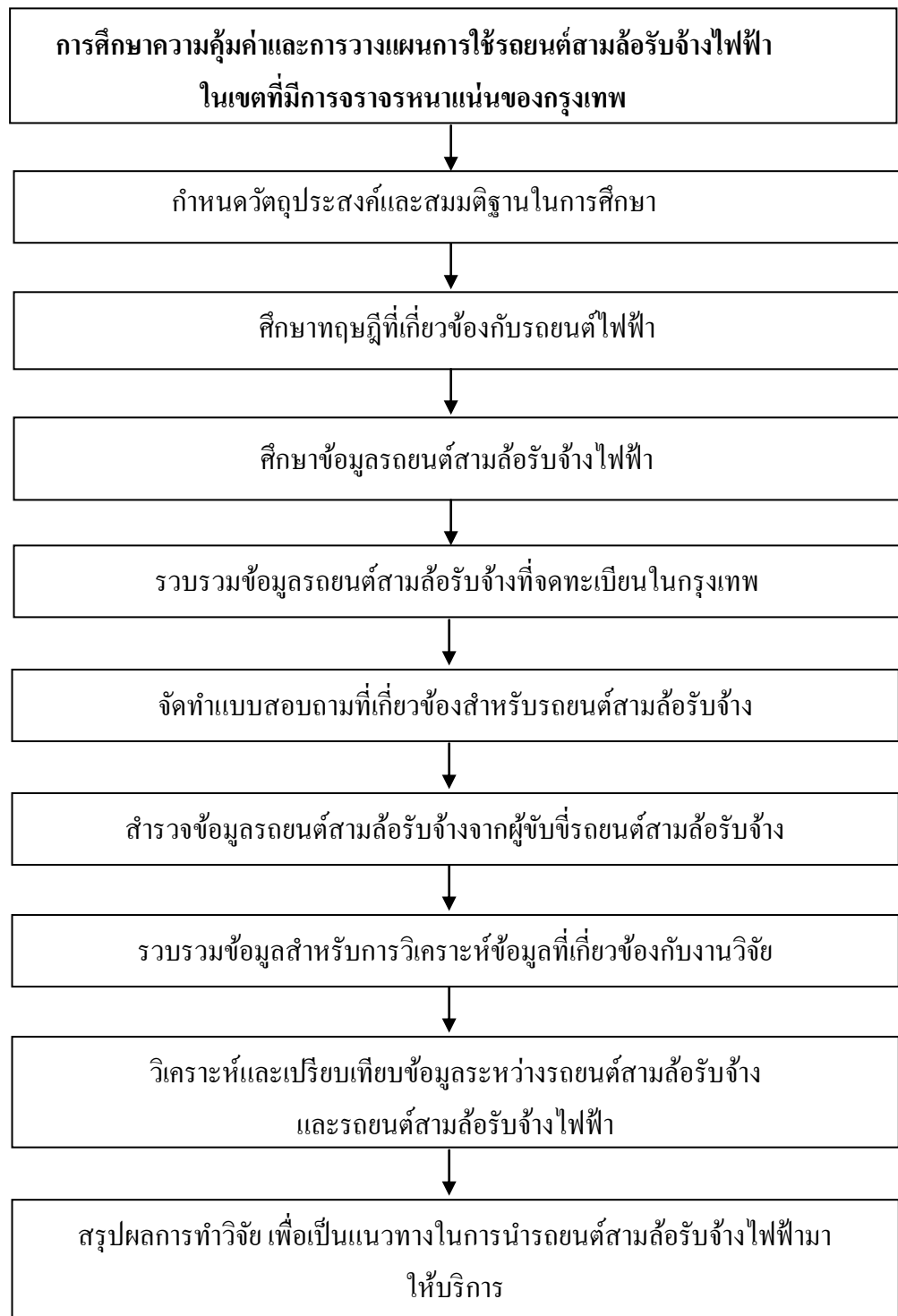


บทที่ 3 วิธีการดำเนินงานวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการประเมินความคุ้มค่าของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า โดยศึกษาความเหมาะสมของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า แทนรถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้เชื้อเพลิงอยู่ในเขตที่มีการจราจรหนาแน่นของกรุงเทพฯ เพื่อเป็นแนวทางในการลดต้นทุนในภาคการขนส่ง ตลอดจนวิเคราะห์หาแนวทางที่เหมาะสมในการนำรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้ามาให้บริการในพื้นที่ นอกจากนี้ยังช่วยลดอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดมลภาวะทางเสียง

ในการศึกษางานวิจัยนี้มีความจำเป็นต้องสำรวจข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง และค่าบำรุงรักษาของรถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เพื่อนำมาวิเคราะห์และเปรียบเทียบอัตราการสิ้นเปลืองพลังงาน และค่าบำรุงรักษาเฉลี่ยต่อปี รวมทั้งประเมินความคุ้มค่าและระยะเวลาคืนทุนเมื่อมีการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า เพื่อเป็นแนวทางในการนำรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้ามาให้บริการในกรุงเทพฯ ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยแสดงดังรูปที่ 3.1



รูปที่ 3.1 ขั้นตอนการดำเนินงาน

3.1 ขั้นตอนการดำเนินงาน

3.1.1 กำหนดวัตถุประสงค์และสมมติฐานในการศึกษา

การกำหนดวัตถุประสงค์ในการศึกษา ประกอบด้วย 2 ประเด็น คือ การศึกษาหาความเหมาะสมของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า และแนวทางในการนำรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้ามาใช้ในเขตให้บริการ

3.1.2 ค้นคว้าและทำการศึกษาค้นคว้าหาความรู้ รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาและค้นคว้าหาความรู้ รวมถึงงานวิจัยจากแหล่งต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศพร้อมทั้งทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ประกอบเป็นแนวทางในการศึกษาอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษาของการใช้รถยนต์ไฟฟ้า และความเป็นไปได้ในการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในประเทศไทย

3.1.3 ศึกษาข้อมูลรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า จากโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารถสามล้อเครื่องที่ใช้พลังงานไฟฟ้า จากกรมควบคุมมลพิษ โดยศึกษาถึงอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง และคุณสมบัติของแบตเตอรี่รถสามล้อไฟฟ้าประเภทรถโดยสาร

3.1.4 รวบรวมข้อมูลรถยนต์สามล้อรับจ้างที่จดทะเบียนทั้งหมดในกรุงเทพฯ

การรวบรวมจำนวนรถยนต์สามล้อรับจ้างที่จดทะเบียนทั้งหมดในกรุงเทพฯ เพื่อใช้ในการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งสามารถรวบรวมข้อมูลได้จากกรมการขนส่งทางบก

3.1.5 ออกแบบ สร้าง และจัดทำแบบสอบถาม

ออกแบบแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง และค่าบำรุงรักษาของรถยนต์สามล้อรับจ้าง รวมทั้งรายได้ของผู้ขับขี่ยานยนต์สามล้อรับจ้างต่อวัน

3.1.6 ดำรวจข้อมูลจากผู้ใช้งานรถยนต์สามล้อรับจ้าง

ทำการสำรวจข้อมูลจากผู้ใช้งานรถยนต์สามล้อรับจ้างในเขตที่มีการจราจรหนาแน่นของกรุงเทพฯ ในบริเวณสนามหลวง ถนนข้าวสาร โบเบ๊ ปากคลองตลาด คลองถมและเขาวราช

3.1.7 รวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล

รวบรวมข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมารวบรวมเป็นปริมาณเชิงตัวเลข เพื่อเตรียมนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์ต่อไป

3.1.8 วิเคราะห์ผลข้อมูล

นำข้อมูลที่จัดเตรียมเป็นปริมาณในเชิงตัวเลข มาวิเคราะห์อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง จากข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างต่อวัน รวมทั้งค่าบำรุงรักษาและค่าใช้จ่ายต่างๆ และนำมาเปรียบเทียบกับอัตราการสิ้นเปลืองพลังงานของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า รวมทั้งค่าบำรุงรักษา และระยะเวลาในการคืนทุนเมื่อเปลี่ยนมาใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าแทน

3.1.9 สรุปผลการทำวิจัย และจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

สรุปผลการทำวิจัย ข้อเสนอแนะ และแนวทางในการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าในกรุงเทพฯ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีประจุแบตเตอรี่ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำรูปแบบรายงานฉบับสมบูรณ์

3.2 การสำรวจข้อมูล

การศึกษาความคุ้มค่าของการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าได้จากการสอบถามข้อมูลจากผู้ใช้รถยนต์สามล้อรับจ้าง ซึ่งข้อมูลต่างๆ ที่ได้จากการสำรวจจะนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์ประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลักๆ คือ อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง และค่าบำรุงรักษารถยนต์สามล้อรับจ้าง โดยข้อมูลที่ใช้ต้องประกอบไปด้วย ระยะทางในการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างต่อวัน ค่าเชื้อเพลิงที่ใช้ อัตราเร็วที่ใช้โดยเฉลี่ย ช่วงระยะเวลาในการทำงาน และค่าบำรุงรักษา ซึ่งอาจจะรวมไปถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ ตลอดจนความคิดเห็นต่างๆ ของผู้ขับใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างหากมีการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าแทน โดยในงานวิจัยนี้เลือกสำรวจข้อมูลในเขตที่มีการจราจรหนาแน่นของกรุงเทพฯ และบริเวณที่มีการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างอย่างหนาแน่น คือ เขตสัมพันธวงศ์ เขตพระนคร และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย

3.2.1 การสร้างแบบสอบถามและขั้นตอนการพัฒนาแบบสอบถาม

สำหรับแบบสอบถามในงานวิจัยนี้ได้เลือกชนิดของแบบสอบถามเป็นแบบสอบถามแบบปลายปิดเพื่อให้แบบสอบถามมีความง่ายในการตอบและสามารถตอบได้อย่างรวดเร็ว โดยมีวิธีการสร้างแบบสอบถาม ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การสร้างแบบสอบถามเพื่อทำการทดสอบครั้งที่ 1

ขั้นตอนที่ 2 พัฒนาปรับปรุงแบบสอบถามครั้งที่ 1 เพื่อทำแบบสอบถามการทดสอบครั้งที่ 2

ขั้นตอนที่ 3 พัฒนาปรับปรุงแบบสอบถามครั้งที่ 2 เพื่อทำแบบสอบถามการทดสอบครั้งที่ 3

ขั้นตอนที่ 4 พิจารณาแบบสอบถามโดยผู้เชี่ยวชาญ

ขั้นตอนที่ 5 นำแบบสอบถามที่ผ่านการพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญแล้วมาใช้

3.2.2 การกำหนดขนาดประชากร

การออกแบบการสำรวจข้อมูลใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างของทาโร่ ยามาเน่ โดยกลุ่มประชากรที่กล่าวถึงคือ กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อรับจ้างจำนวน 9,002 คัน ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2554 (ที่มา: กรมการขนส่งทางบก) โดยการสำรวจข้อมูลต้องการให้มีค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ ร้อยละ 5 ดังสมการ

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (3.1)$$

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

N = ขนาดของประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้

จากสมการที่ 3.1 จำนวนกลุ่มประชากรผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อรับจ้างมีจำนวน 9,002 คัน ในเขตกรุงเทพมหานคร ฉะนั้นจะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการจำนวน 380 คัน ที่ระดับความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างร้อยละ 5 จึงต้องใช้แบบสอบถามสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อรับจ้างจำนวน 380 ชุด

3.2.3 วิธีการสำรวจข้อมูล

ในการเก็บข้อมูลจากผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อรับจ้าง ใช้วิธีการสุ่มเลือกตัวอย่างด้วยหลักการเลือกแบบบังเอิญ โดยสุ่มเลือกจากผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อรับจ้างที่กำลังรอรับผู้โดยสาร ในบริเวณสนามหลวง โบเบ๊ ปากคลองตลาด และเขาวราช เมื่อได้ทำการสุ่มเลือกผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อรับจ้างแล้ว จึงให้ผู้สำรวจได้ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการทำแบบสอบถามให้ผู้ตอบมีความเข้าใจพอสังเขปก่อนเริ่มทำการสัมภาษณ์ ซึ่งระยะเวลาในการทำแบบสอบถามแต่ละชุดจะใช้ระยะเวลาเพียง 2-3 นาที และทำซ้ำในลักษณะเดียวกันจำนวน 380 ชุด

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อกำหนดแบบสอบถามได้แล้ว จะสามารถรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการทำแบบสอบถามแล้วนำมาวิเคราะห์ตัวชี้วัดทั้ง 2 หัวข้อ ดังนี้

ตัวชี้วัดที่ 1 การศึกษาด้านประสิทธิภาพและความคุ้มค่าของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า

ตัวชี้วัดที่ 2 การศึกษาด้านทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างต่อรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า (ถ้ามีการเปลี่ยนจากการใช้เชื้อเพลิงเป็นไฟฟ้าแทน)

หลังจากที่กำหนดแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แล้ว ต้องทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์หาคำตอบ และสรุปผลจากการประเมินในขั้นตอนต่อไป

3.3.1 การศึกษาด้านประสิทธิภาพและความคุ้มค่าของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับประสิทธิภาพและความคุ้มค่าของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า โดยทำการสำรวจข้อมูลจากผู้ใช้รถยนต์สามล้อรับจ้าง (ข้อมูลปฐมภูมิ) และนำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า (ข้อมูลทุติยภูมิ) สำหรับเป็นข้อมูลนำไปใช้วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างในเขตที่มีการจราจรหนาแน่นของกรุงเทพ โดยมีรายละเอียดของการศึกษาด้านประสิทธิภาพและความคุ้มค่า ดังนี้

3.3.1.1 การศึกษาประสิทธิภาพของรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า

เป็นการศึกษาในส่วนของอัตราการสิ้นเปลืองพลังงานของรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า เพื่อหาผลต่างของอัตราการสิ้นเปลืองพลังงานของรถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้เชื้อเพลิง โดยแบ่งกรณีศึกษาออกเป็น 2 กรณีศึกษา ดังนี้

กรณีศึกษาที่ 1 การเปรียบเทียบระหว่างรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าและรถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้เชื้อเพลิง โดยเน้นการใช้งานสำหรับบรรทุก

กรณีศึกษาที่ 2 การเปรียบเทียบระหว่างรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าและรถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้เชื้อเพลิง โดยเน้นการใช้งานสำหรับโดยสาร

การวิเคราะห์อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของรถยนต์สามล้อรับจ้าง

การวิเคราะห์อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของรถยนต์สามล้อรับจ้าง เมื่อใช้ LPG และ NGV เป็นเชื้อเพลิง โดยพิจารณาถึงราคาเชื้อเพลิงในการเติมเชื้อเพลิง 1 วันต่อจำนวนระยะทางที่วิ่งได้ (บาทต่อกิโลเมตร) แสดงดังสมการที่ 3.2 และอัตราการสิ้นเปลืองพลังงาน (MJ/กิโลเมตร) แสดงดังสมการที่ 3.3 เมื่อกำหนดให้ราคาของ LPG และ NGV มีราคาแสดงดังตารางที่ 3.1 โดยสามารถคำนวณอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงได้ดังสมการ

$$\text{อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง} = \frac{\text{ราคาเชื้อเพลิงต่อการเติมเชื้อเพลิง 1 วัน (บาท)}}{\text{ระยะทางที่วิ่งได้ต่อการเติมเชื้อเพลิง 1 วัน (กิโลเมตร)}} \quad (3.2)$$

ตารางที่ 3.1 ราคาเชื้อเพลิง

ชนิดเชื้อเพลิง	ราคาเชื้อเพลิง (บาท/หน่วย)
LPG	11.55
NGV	8.50

ที่มา: ราคาเชื้อเพลิง ณ วันที่ 21 สิงหาคม 2555

$$\text{อัตราการสิ้นเปลืองพลังงาน} = \frac{\text{ปริมาณพลังงานของเชื้อเพลิง 1 วัน (MJ)}}{\text{ระยะทางที่วิ่งได้ต่อการเติมเชื้อเพลิง 1 วัน (กิโลเมตร)}} \quad (3.3)$$

3.3.1.2 การวิเคราะห์อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า

การวิเคราะห์อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า เมื่อใช้ไฟฟ้าเป็นเชื้อเพลิง แทน LPG และ NGV โดยพิจารณาถึงราคาค่าไฟในการประจุ 1 วันต่อระยะทางที่วิ่งได้ (บาท/กิโลเมตร) โดยการคิดค่าไฟจะคิดจากการประจุแบตเตอรี่ที่บ้าน ซึ่งราคาค่าไฟจะเป็นไปตามราคาของการไฟฟ้า และการประจุที่สถานีประจุไฟฟ้าที่ให้บริการมีการคิดค่าไฟตามราคาของสถานีที่ให้บริการ มีราคาค่าไฟแสดงดังตารางที่ 3.2 โดยสามารถคำนวณอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงได้จาก

$$\text{อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง} = \frac{\text{ราคาค่าไฟต่อการประจุแบตเตอรี่ 1 วัน}}{\text{ระยะทางที่วิ่งได้ต่อการประจุแบตเตอรี่ 1 วัน}} \quad (3.4)$$

ตารางที่ 3.2 ราคาค่าไฟฟ้า

สถานที่ประจุ	ประเภทการประจุ	เวลาที่กระแสไฟฟ้าจ่ายเข้าแบตเตอรี่ (ชั่วโมง)	แรงดันไฟฟ้า (V)	ราคาค่าไฟต่อหน่วย (บาท/kWh)
บ้าน	แบบช้า	0.2	220	4 ⁽¹⁾
สถานีประจุ	แบบเร็ว	1	400	5 ⁽²⁾

ที่มา: ⁽¹⁾ อัตราค่าไฟฟ้าประเภทที่ 1 บ้านอยู่อาศัย ในอัตราข้อ 1.1 [36]

⁽²⁾ อัตราค่าไฟฟ้าในการประจุไฟของสถานีประจุไฟในประเทศจีนราคา 0.748 หยวน [37] หรือราคาประมาณ 5 บาท

3.3.1.3 การเปรียบเทียบอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของรถยนต์สามล้อรับจ้าง

การเปรียบเทียบอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า เป็นการเปรียบเทียบซึ่งเทียบเท่ากับการใช้น้ำมันเบนซิน ดังนั้นในการเปรียบเทียบอัตราการสิ้นเปลืองจึงใช้การเปรียบเทียบด้วยระบบ Miles per gallon gasoline equivalent (MPGe หรือ MPGege) โดยคำนวณจากระยะทางของการขับต่อปริมาณน้ำมัน 1 แกลลอน ดังสมการที่ 3.5

$$\text{MPGe} = \frac{E_G}{E_x \times E_y} \quad (3.5)$$

เมื่อ	MPGe	คือ	อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง (mi/น้ำมัน 1 แกลลอน)
	E_G	คือ	ค่าพลังงานของน้ำมันเบนซินต่อแกลลอน (Btu/gallon)
	E_x	คือ	อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของเชื้อเพลิงต่อไมล์ (Unit/mi)
	E_y	คือ	ค่าพลังงานของเชื้อเพลิงต่อหน่วย (Btu/unit)

3.3.2 การศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์

การศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์จะเป็นการศึกษาความคุ้มค่าทางการเงินในการลงทุน โดยจะทำการศึกษาความคุ้มค่าของการเปลี่ยนจากรถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้เชื้อเพลิงมาเป็นรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าแทน และระยะเวลาในการคืนทุน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.3.2.1 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า

การวิเคราะห์ความคุ้มค่าสามารถหาได้จากผลการประหยัดของการเปลี่ยนจากการใช้เชื้อเพลิงมาเป็นไฟฟ้าแทนและทำการเปรียบเทียบความคุ้มค่าว่าการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างชนิดใดจะมีอัตราการประหยัดที่มากกว่ากัน ซึ่งความคุ้มค่าสามารถหาได้จาก

$$\begin{aligned} &\text{ความคุ้มค่าของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า} \\ &= \frac{\text{อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง - ไฟฟ้า} \times 100\%}{\text{อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง}} \end{aligned} \quad (3.6)$$

ในการศึกษาความคุ้มค่าของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าสามารถแบ่งการศึกษาได้เป็น 2 กรณี ดังนี้

กรณีศึกษาที่ 1: ความคุ้มค่าของการเปลี่ยนรถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้ LPG เป็นเชื้อเพลิงมาเป็นรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าแทน

กรณีศึกษาที่ 2: ความคุ้มค่าของการเปลี่ยนรถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิงมาเป็นรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าแทน

3.3.2. การวิเคราะห์ระยะเวลาในการคืนทุนของการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า

การวิเคราะห์ระยะเวลาในการคืนทุนในการเปลี่ยนจากรถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้เชื้อเพลิง LPG และ NGV มาเป็นรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า โดยระยะเวลาคืนทุน คือ ระยะเวลาที่ใช้ในการทำให้กระแสเงินสดเข้าสะสมที่ได้รับจากการประกอบการเท่ากับกระแสเงินสดออกเริ่มแรกจากการประกอบการหรือกระแสเงินสดสะสมของการประกอบการเท่ากับศูนย์ แสดงดังสมการที่ 3.7 ซึ่งสามารถหาได้จาก

$$\text{ระยะเวลาคืนทุน} = \frac{\text{จำนวนเงินลงทุน}}{\text{ผลตอบแทน}} \quad (3.7)$$

โดยมีการกำหนดสมมติฐานเบื้องต้นสำหรับการศึกษาดังนี้

1. กำหนดให้ราคาของรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า 400,000 บาทต่อคัน โดยผู้ลงทุนต้องจ่ายเงินงวดเดียวในปีที่ศูนย์
2. กำหนดให้ราคาของรถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้เชื้อเพลิง 165,000 บาทต่อคัน และค่าติดตั้งระบบแก๊สเพิ่มอีก โดยถ้าใช้ LPG เป็นเชื้อเพลิงมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง 20,000 บาทต่อคัน และถ้าใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิงมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง 35,000 บาทต่อคัน
3. กำหนดให้ค่าใช้จ่ายของเชื้อเพลิงคิดตามอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง โดยมีระยะทางในการขับขี่โดยเฉลี่ย 90 กิโลเมตรต่อวัน
4. กำหนดให้มีรายได้เฉลี่ยต่อวันโดยไม่หักค่าใช้จ่ายวันละ 800 บาท