

แผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๖๔ – ๒๕๖๖

๑. ความเป็นมา บทบาทและหน้าที่ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๑.๑ ความเป็นมาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ในปี พ.ศ. ๒๕๐๖ กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ได้มีการริเริ่มยกร่างพระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่ ๓ โดยมีสาระสำคัญ คือ เจ้าของรถ หรือผู้มีสิทธิครอบครองรถ หรือผู้ที่นำรถจดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว จะต้องวางหลักทรัพย์ไว้กับนายทะเบียน หรือทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยภายในประเทศเพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอก ที่ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนน แต่การผลักดันร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ประสบผลสำเร็จ

ต่อมา กระทรวงพาณิชย์ได้ทำการศึกษายกร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวอีกในปี พ.ศ. ๒๕๑๑ และ ๒๕๒๐ โดยมีหลักการเดียวกัน แต่เพิ่มหลักการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ว่า รถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย และให้บริษัทประกันภัยจ่ายเงินเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นรายปีเพื่อเป็นกองทุนสำหรับจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ แต่ร่างกฎหมายดังกล่าวได้ยุติการดำเนินงานไป ต่อมาในสมัยฯ พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรีและประธานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ได้พิจารณาเห็นว่า ผู้ประสบภัยจากรถจำนวนมากไม่ได้รับการชดเชยความเสียหาย หรือได้รับแต่ไม่เพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นภาระของผู้ประสบภัยจากรถที่จะต้องช่วยเหลือตัวเองหรือเป็นภาระของรัฐบาลที่จะต้องเข้าไปดูแลให้ความช่วยเหลือทั้งในด้านการรักษาพยาบาลและการดำรงชีพ จึงได้มีคำสั่งที่ ๑๖/๒๕๒๖ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๒๖ แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อหามาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถขึ้น คณะกรรมการเฉพาะกิจจึงได้นำร่างพระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่ ๓ พ.ศ. ... ฉบับหลังสุดที่กระทรวงพาณิชย์ได้ยกร่างขึ้นมาพิจารณาปรับปรุง เพื่อให้เกิดความชัดเจน และคล่องตัวในการปฏิบัติงานให้ดียิ่งขึ้น โดยสาระสำคัญของการปรับปรุง มีดังนี้ (๑) เพิ่มบทบัญญัติการยึดรถและขายทอดตลาด กรณีเจ้าของรถฝ่าฝืนกฎหมาย (๒) ให้มีคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (๓) ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในกรมการประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน และ (๔) เปลี่ยนชื่อจาก “พระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่ ๓” เป็น “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ...” ซึ่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ปี พ.ศ. ๒๕๒๘ และได้นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความเห็นชอบ แต่รัฐบาลได้สิ้นสุทธวาระลงก่อน

อย่างไรก็ตาม ในสมัย พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้เกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกแก๊สระเบิดที่ถนนเพชรบุรี และอุบัติเหตุรถบรรทุกดินระเบิดที่จังหวัดพังงาในเวลาใกล้เคียงกัน ในปี พ.ศ. ๒๕๓๓ ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก นายกรัฐมนตรีจึงได้สั่งการให้นำร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. เสนอเข้าสู่คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเป็นการเร่งด่วน และในระหว่างการศึกษาคณะกรรมการรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้ยึดอำนาจทำให้กฎหมายฉบับนี้ต้องตกไป

จนกระทั่ง กระทรวงพาณิชย์ได้นำร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ... เสนอคณะรัฐมนตรี และได้ผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีฝ่ายสังคมและกฎหมายตามลำดับ เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๓๔ และได้ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา ในที่สุดสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๓๕

ต่อมาในสมัยรัฐบาลของนายชวน หลีกภัย สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้เสนอญัตติด่วน เรื่อง การขอตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถใหม่ พร้อมทั้งได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งขยายเวลาบังคับใช้ไปอีก ๑๘๐ วัน เนื่องจากพระราชบัญญัติ

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มีบทบัญญัติไม่เหมาะสมบางประการ และยังมีปัญหาในการบังคับใช้ และการปฏิบัติตาม สมควรขยายระยะเวลาการใช้งบจ่ายออกไปก่อน เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สำหรับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยนั้น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัตินี้ และยังกำหนดให้เงิน และทรัพย์สินของกองทุนฯ เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยในช่วงแรกของการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยนั้น รัฐบาลได้จัดทุนประเดิมจำนวน ๓๐๐ ล้านบาท ซึ่งกฎหมายกำหนดให้กองทุนฯ เริ่มดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา ๒๓ เมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่กฎหมายใช้บังคับ (วันที่ ๕ เมษายน ๒๕๓๖) นอกจากนี้ กฎหมายยังกำหนดให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุนทดแทน

มาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐ กำหนดไว้ดังนี้....

มาตรา ๒๓ ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(๑) รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(๒) รถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุ เพราะถูกยักยอก ฉ้อโกง ครอบครอง ลักทรัพย์ รั้ดเอาทรัพย์ ซิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(๓) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

(๔) รถนั้นมิได้มีผู้ขับหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(๕) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(๖) รถตามมาตรา ๘ ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗

๑.๒ บทบาทหน้าที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครอง และให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งได้รับอันตรายและความเสียหายทั้งแก่ชีวิตและร่างกาย (แต่ไม่รวมความเสียหายของทรัพย์สิน) ให้ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนอย่างทันท่วงที โดยไม่ต้องกังวลกับเงินค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งเป็นหลักประกันให้สถานพยาบาลทุกแห่งจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็ว ทั้งนี้ ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดเชยตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลในกรณีบาดเจ็บ ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพในกรณีเสียชีวิต หรือค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพในกรณีผู้ประสบภัยบาดเจ็บและต่อมาเสียชีวิต จากบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อเป็นการช่วยเหลือแบ่งเบาภาระความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย นอกเหนือจากการชดเชย กฎหมายฉบับนี้ยังช่วยส่งเสริม

และสนับสนุนธุรกิจประกันภัยให้มีส่วนร่วมในการแบ่งเบาค่าเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นการแบ่งเบาภาระ ทั้งของประชาชน ผู้ได้รับความเสียหายและของรัฐบาลในด้านประชาสงเคราะห์อีกด้วย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดให้แก่ ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดภายใน ๗ วัน นับตั้งแต่วันที่ ได้รับคำร้องขอ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทั้งนี้ ผู้ประสบภัยจากรถสามารถรับค่าเสียหาย เบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ตามที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดไว้ตามมาตรา ๒๓ ดังนี้

(๑) อุบัติเหตุจากรถที่ไม่มีประกันภัย และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

ตามที่กฎหมายกำหนดให้รถทุกคันต้องทำประกันภัย แต่เมื่อเจ้าของรถ (หมายถึงผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ ในรถ หรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ หรือผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ใน ราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว) ไม่ทำประกันภัย และไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายค่าเสียหาย เบื้องต้นไม่ครบจำนวน กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุน ทดแทนผู้ประสบภัย

(๒) อุบัติเหตุที่เกิดจากรถ ในขณะที่รถถูกยกยกออก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์หรือ ปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ไว้กับพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่ขณะที่เกิดเหตุรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ เนื่องจากรถนั้นถูกยกยกออก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ ร้องทุกข์ไว้กับพนักงานสอบสวน แม้รถคันนั้นจะมีประกันภัยรถภาคบังคับอยู่แล้ว แต่บริษัทประกันภัยไม่ต้องรับ ผิดต่อความเสียหายในกรณีนี้ ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้ จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(๓) อุบัติเหตุที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และรถคันนั้นไม่มีประกันภัย

ในกรณีที่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถคันนั้น และรถ คันนั้นไม่มีประกันภัย การติดตามสืบหาเจ้าของรถมารับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจไม่ทันกาล กฎหมาย จึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(๔) อุบัติเหตุในกรณีที่ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย (กรณีชนแล้วหนี)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนน แต่ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิด ความเสียหาย กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัย

(๕) บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายไม่ครบจำนวน

ในกรณีที่เจ้าของรถได้ทำประกันภัยรถภาคบังคับไว้กับบริษัทประกันภัยแล้ว หากปรากฏว่าบริษัท ที่รับประกันภัยนั้น ปฏิเสธที่จะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ หรือจ่ายไม่ครบจำนวน กฎหมาย จึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(บ) อุบัติเหตุจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้ยกเว้นให้กับรถบางประเภทที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ ดังนั้น ในกรณีที่รถประเภทดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถ มีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

นอกเหนือจากการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถตามกรณีข้างต้นแล้ว กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยยังมีหน้าที่และความรับผิดชอบอื่น ๆ ได้แก่

- บริหารเงินและการลงทุนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้มีประสิทธิภาพและความมั่นคง และ ยังต้องมีสภาพคล่องที่เพียงพอต่อการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ของสำนักงาน
- พัฒนาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้สอดคล้องและเป็นธรรม
- ติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามจำนวนที่ได้จ่ายไป โดยสามารถไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายจากเจ้าของรถพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ ๒๐ ตามมาตรา ๒๖ หรือใช้สิทธิยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตราที่ ๒๘ - ๓๐ หรือใช้สิทธิเรียกคืนจากผู้ที่เกิดความเสียหายตามมาตราที่ ๓๑ หรือใช้สิทธิเรียกคืนจากหน่วยงานเจ้าของรถตามมาตราที่ ๓๒ ทางใดทางหนึ่งแล้วแต่กรณี
- ส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของผู้ประสบภัยจากรถ โดยการให้ความรู้และสร้างความเข้าใจ ที่ถูกต้องในการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- พัฒนาระบบปฏิบัติการและระบบฐานข้อมูลของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้มีความสมบูรณ์และทันสมัยด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ
- พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพพร้อมรองรับการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย
- จัดทำและดำเนินการตามนโยบายและแผนงานตามประมาณการรายจ่ายประจำปี โดยมุ่งเน้นผลงาน และจัดทำระบบประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียน

๑.๓ แหล่งเงินทุนและโครงสร้างของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้กำหนดแหล่งที่มาของเงินทุนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีองค์ประกอบ ดังนี้

- เงินทุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ เป็นทุนประเดิมจำนวน ๓๐๐ ล้านบาท
- เงินที่บริษัทประกันจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๓๖ กล่าวคือ ให้บริษัทประกันภัยจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในรอบ ๓ เดือนในอัตราไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละรอบ ๓ เดือน และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา ๓๖ ทวิ คือหากบริษัทประกันภัยใด ไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้ถูกต้องและครบถ้วนตามมาตรา ๓๖ บริษัทประกันภัยนั้น จะต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ ๒ ต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย

(ปัจจุบัน กฎกระทรวง กำหนดอัตรา หลักเกณฑ์ และวิธีการจ่ายเงินสมทบที่บริษัทต้องจ่ายให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พ.ศ. ๒๕๔๗ ได้กำหนดให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนภายในสามสิบวันนับแต่วันสิ้นรอบสามเดือนในอัตราร้อยละหนึ่งของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยนั้น ให้ใช้เกณฑ์สิทธิโดย

ให้นำเบี้ยประกันภัยที่เกิดขึ้นในรอบสามเดือนใดแม้ว่าจะยังไม่ได้รับชำระในรอบสามเดือนนั้น มารวมคำนวณเป็นเบี้ยประกันภัยของรอบสามเดือนนั้น)

- เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- เงินหรือทรัพย์สินที่ได้ตามมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ หรือมาตรา ๓๒
- เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- ดอกผลของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย
 - เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้ตามมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ หรือมาตรา ๓๒

และที่มีผู้อุทิศให้

- เงินรายได้อื่น ๆ

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย มีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับกองทุนฯ ปัจจุบันมีสำนักงาน ดังนี้ (๑) สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยส่วนกลาง จำนวน ๑ แห่ง ที่เป็นส่วนหนึ่งของฝ่ายสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (๒) สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจังหวัด จำนวน ๖๙ แห่ง และสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเขต จำนวน ๒ แห่งในกรุงเทพมหานคร (เขตท่าพระและเขตบางนา)

๑.๔ กระบวนการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้ให้คำจำกัดความของความเสียหายที่ได้รับ ความคุ้มครองและผู้ที่มีความคุ้มครองไว้ว่า ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง คือ ความเสียหายต่อร่างกาย อนามัย หรือชีวิตของผู้ประสบภัยจากรถ อันเนื่องมาจากรถที่ใช้หรือรถที่อยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถ และอยู่ในระหว่างระยะเวลาที่เอาประกันภัย ส่วนผู้ที่ได้รับความคุ้มครองนั้น คือ ประชาชนทุกคนที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกาย อนามัย และชีวิต อันเนื่องมาจากรถที่ใช้หรือรถที่อยู่ในทาง ทั้งนี้ หมายรวมถึงผู้ที่อยู่ในรถและผู้อยู่นอกรถ ซึ่งได้แก่ ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร บุคคลภายนอก และทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจากรถ (กรณีผู้ประสบภัยจากรถเสียชีวิต)

ทั้งนี้ กฎหมายกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการชดเชยเป็นค่าเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ทั้งค่ารักษาพยาบาล ค่าทุพพลภาพ และค่าปลงศพ เพียงวงเงินเบื้องต้นของระบบประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งตารางที่ ๑ แสดงถึงวงเงินความคุ้มครองของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยของไทยในปัจจุบัน

ตารางที่ ๑ : วงเงินความคุ้มครองของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ค่าเสียหายเบื้องต้นในแต่ละกรณี	ค่ารักษาพยาบาล	ค่าปลงศพ/ชดเชยการเสียชีวิต/ ชดเชยทุพพลภาพ
อุบัติเหตุจากรถไม่มีประกันภัย มาตรา ๒๓ (๑)	๓๐,๐๐๐ บาท	๓๕,๐๐๐ บาท
อุบัติเหตุกรณีชนแล้วหนี มาตรา ๒๓ (๔)	๓๐,๐๐๐ บาท	๓๕,๐๐๐ บาท
อุบัติเหตุจากรถยกเว้นการทำ ประกันภัย มาตรา ๒๓ (๖)	๓๐,๐๐๐ บาท	๓๕,๐๐๐ บาท
อุบัติเหตุที่ได้รับการชดเชยตาม มาตรา ๒๓ (๒) มาตรา ๒๓ (๓) และ มาตรา ๒๓ (๕)	๓๐,๐๐๐ บาท	๓๕,๐๐๐ บาท

สำหรับกระบวนการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งผู้ประสบภัยจากรถสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ ๖ กรณี ตามมาตรา ๒๓ ดังที่กล่าวถึงในหัวข้อ ๑.๒ โดยกระบวนการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจะต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน พ.ศ. ๒๕๕๒ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ดังนี้

(๑) เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และผู้ประสบภัยไม่สามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดทำประกันภัย หรือจากบริษัทที่รับประกันภัยได้ ผู้ประสบภัยสามารถยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

ก. ความเสียหายต่อร่างกาย

ก-๑. ใบเสร็จรับเงิน หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

ก-๒. สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้

ก-๓. สำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน

ก-๔. กรณีมีการสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพถาวร ให้ยื่นใบรับรองแพทย์หรือความเห็นแพทย์ หรือหลักฐานอื่นใดที่ระบุว่าเป็นผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายนั้นด้วย

ข. ความเสียหายต่อชีวิต

ข-๑. สำเนามรณะบัตร หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนด ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

ข-๒. สำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน

(๒) ผู้มีสิทธิร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน มีดังต่อไปนี้

ก. กรณีความเสียหายต่อร่างกาย ให้ผู้ประสบภัยร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ สามารถมอบอำนาจให้สถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลร้องขอได้ หรือบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่รับโอนสิทธิเรียกร้องจากสถานพยาบาลที่รักษาพยาบาล รวมถึงทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัยร้องขอแทนได้

ข. ความเสียหายต่อร่างกายกรณีสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพให้ผู้ประสบภัยร้องขอ หรือทายาท หรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัยร้องขอแทนได้

ค. กรณีความเสียหายต่อชีวิต ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ

(๓) กรณีที่บริษัทที่รับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย ให้ผู้ประสบภัยแจ้งต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พร้อมขอเท็จจริงดังต่อไปนี้

ก. ชื่อบริษัทที่รับประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย

ข. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ

ค. วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัย

(หากผู้ประสบภัยไม่สามารถแจ้งได้ ให้สถานพยาบาลที่รับรักษาผู้ประสบภัย ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของผู้ประสบภัยแจ้งแทนได้)

(๔) การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ นั้น กฎหมายจำกัดระยะเวลาไว้ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

กระบวนการในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถแสดงได้ดังนี้

รูปที่ ๑ : กระบวนการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

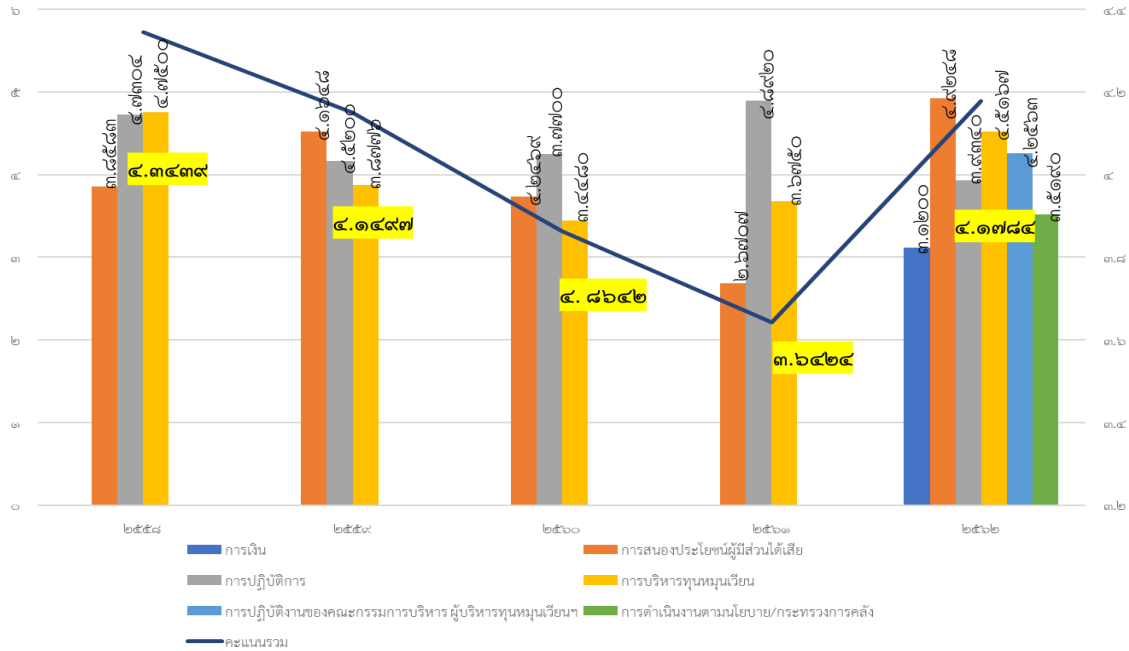


หมายเหตุ : กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน ๗ วัน นับตั้งวันที่ได้รับการร้องขอ และได้รับเอกสารครบถ้วน โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ถูกผิด

ที่มา : กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๒. ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และการประเมินสถานการณ์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ก. ภาพรวมผลการดำเนินงานที่ผ่านมา



ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานกองทุนไทยประจำปี กรมบัญชีกลาง ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ โดยปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๑ ไม่มีการประเมินผลการดำเนินงานด้านการเงิน

ในปีบัญชี ๒๕๖๒ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีผลการประเมินผลการดำเนินงานเฉลี่ยและคะแนนประเมินผลทุกด้านเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐาน(คะแนนตามเกณฑ์มาตรฐานตั้งแต่ระดับ ๓.๐๐ คะแนนขึ้นไป) ดังนั้น จึงมีผลการประเมิน “ผ่าน” โดยกองทุนฯ มีผลการเฉลี่ยเท่ากับ ๔.๑๗๘๔ คะแนน และมีผลคะแนนในแต่ละด้าน ดังนี้

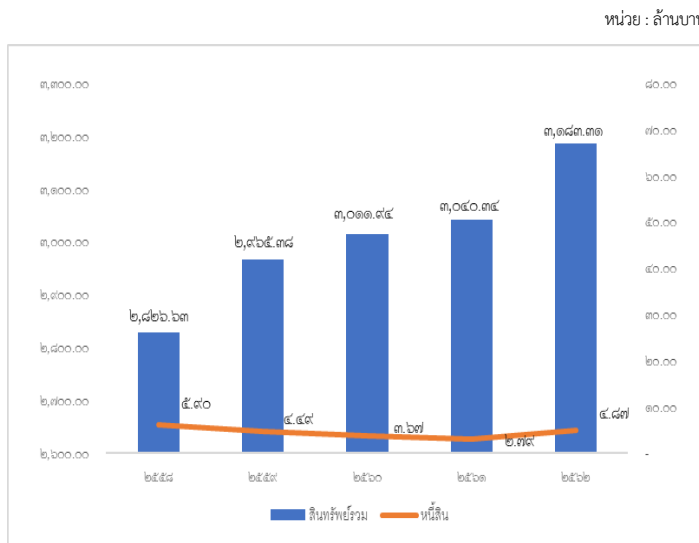
- การเงิน (๑๐%) ระดับคะแนนอยู่ในเกณฑ์ระดับ ๓.๑๒๐๐ โดยในปีบัญชี ๒๕๖๒ กองทุนฯ ได้รับชำระหนี้คืน จากเจ้าของรถจำนวนเงินรับคืน ๑๖,๕๒๑,๐๕๓.๐๔ บาท และมียอดค้างปี ๒๕๖๒ ที่หักหนี้สูญเท่ากับ ๕๘๐,๐๙๓,๖๑๗.๙๖ คิดเป็นร้อยละ ๒.๘๕
- การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (๒๕%) ระดับคะแนนอยู่ในเกณฑ์ระดับ ๔.๙๒๔๘ ซึ่งดีกว่าเป้าหมาย โดยมีการทำรายงานวิเคราะห์ผู้ใช้บริการหลักและผู้มีส่วนได้เสียทั้งทางตรงและทางอ้อมของทุน รวมถึงร้อยละของความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ อยู่ที่ร้อยละ ๙๔.๕๓ และร้อยละความพึงพอใจ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อยู่ที่ร้อยละ ๑๐๐ จึงมีผลการดำเนินงานสูงกว่าเป้าหมาย
- การปฏิบัติการ (๓๐%) ระดับคะแนนอยู่ในเกณฑ์ระดับ ๓.๙๓๔๐ ซึ่งดีกว่าเป้าหมาย โดยตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานดีกว่าเป้าหมาย คือ ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ ซึ่งสามารถดำเนินการได้ตามแผนปฏิบัติการอย่างครบถ้วนและเป็นไปตามเป้าหมาย รวมถึงมีการจัดจ้างผู้รับจ้างในการเร่งรัดการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืน และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นได้ตามระยะเวลาที่กฎหมาย กำหนด ร้อยละ ๘๑.๕๑

- การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน (๑๕%) ในภาพรวมระดับคะแนนอยู่ที่ ๔.๕๑๖๗ โดยมีประเด็นที่สามารถพัฒนา และปรับปรุงได้อีก ได้แก่ ด้านการบริหารจัดการความเสี่ยงและควบคุมภายใน เช่น การประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร และด้านการบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล เช่น การระบบการบริหารจัดการสารสนเทศที่สนับสนุนการดำเนินงานที่ดีกว่าเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น
- การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน พนักงานและลูกจ้าง (๑๐%) ในภาพรวมระดับคะแนนอยู่ที่ ๔.๒๕๖๓ สูงกว่าเป้าหมาย โดยมีประเด็นที่สามารถพัฒนาและปรับปรุงได้อีก ได้แก่ การบริหารทรัพยากรบุคคล เช่น ตัวชี้วัดและประเมินตามแผนปฏิบัติการยังไม่มีผลชัดเจน ทำให้ไม่สามารถติดตามและประเมินได้จริง เป็นต้น
- การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง (๑๐%) ในภาพรวมระดับคะแนนอยู่ที่ ๓.๕๑๙๐ โดยมีประเด็นที่สามารถพัฒนาและปรับปรุง ได้แก่ การนำเข้าข้อมูลรายเดือน และการดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

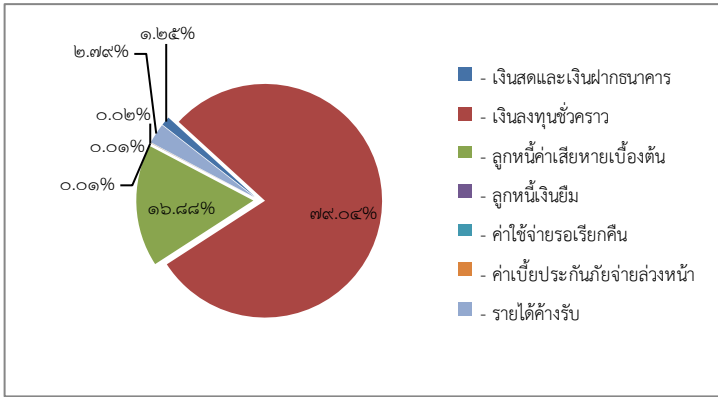
ข. ผลการดำเนินงานด้านการเงิน

การบริหารเงินและการลงทุน เป็นหน้าที่สำคัญของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อให้กองทุนฯ มีสภาพคล่องเพียงพอต่อการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น และการชำระค่าใช้จ่ายอื่นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการดำเนินงานด้านต่าง ๆ มีรายละเอียดดังนี้

ข-๑. สินทรัพย์และหนี้สินในส่วนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

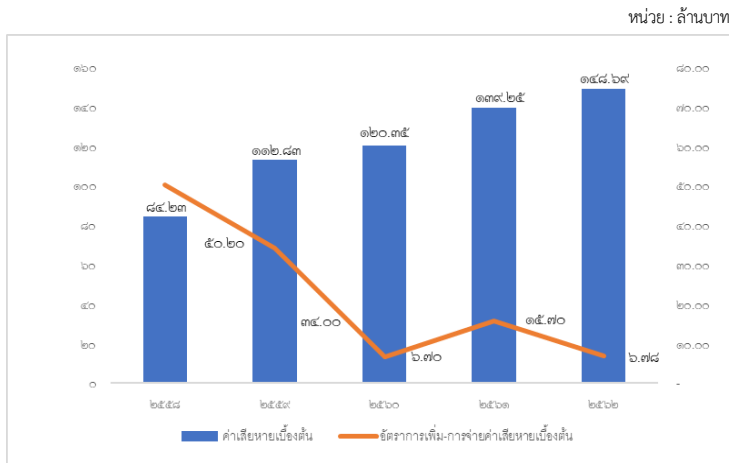


- สินทรัพย์รวมของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ ๓.๐๓ ต่อปี โดยเพิ่มจาก ๒,๘๒๖.๖๓ ล้านบาท ในปี ๒๕๕๘ เป็น ๓,๑๘๓.๓๑ ล้านบาท ในปี ๒๕๖๒
- ในปี ๒๕๖๒ ส่วนของหนี้สินของกองทุนฯ มูลค่าหนี้สินหมุนเวียนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอยู่ที่ ๔.๘๗ ล้านบาท ซึ่งมีสัดส่วนน้อย โดยน้อยกว่าร้อยละ ๑ ของสินทรัพย์รวมทั้งหมด



● ในส่วนของสินทรัพย์หมุนเวียน พบว่า เงินลงทุนมีสัดส่วนสูงที่สุด คิดเป็น ร้อยละ ๗๙.๐๔ ของสินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมด โดยประกอบด้วยเงินสดและเงินฝากธนาคาร ร้อยละ ๑.๒๕ และเป็นเงินลงทุนชั่วคราว ร้อยละ ๗๙.๐๔

● สัดส่วนรองลงมา ได้แก่ ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๘๘ ซึ่งเป็นส่วนของการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ตามมาตรา ๒๓ (๑) มาตรา ๒๓ (๓) มาตรา ๒๓ (๕) และ มาตรา ๒๓ (๖) โดยกองทุนฯ มีภาระหน้าที่ต้องไต่เบี่ยเงินค่าเสียหายที่จ่ายไปคืน พร้อมทั้งเงินเพิ่มตามที่กฎหมายกำหนด



● มูลค่าการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา เนื่องจากการปรับเพิ่มวงเงินค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีบาดเจ็บ จาก ๑๕,๐๐๐ บาท เป็น ๓๐,๐๐๐ บาท มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๗ แต่อัตราการเพิ่ม-การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

ตารางที่ ๒ : งบแสดงฐานะทางการเงิน

หน่วย : บาท

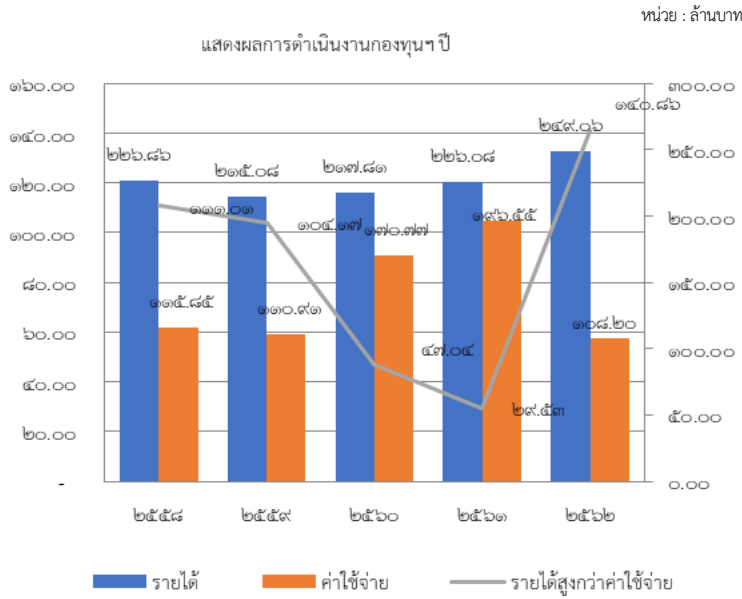
รายการ	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
สินทรัพย์หมุนเวียน					
- เงินสดและเงินฝากธนาคาร	๒๘๒,๘๓๖,๘๙๙.๙๓	๘,๙๓๒,๗๐๙.๖๒	๒๕,๙๗๐,๔๓๑.๖๔	๒๙,๗๒๓,๔๓๔.๖๔	๒๘,๙๖๑,๓๒๓.๒๙
- เงินลงทุนชั่วคราว	๒,๒๗๖,๖๙๖,๙๓๔.๐๙	๒,๔๒๘,๖๗๕,๗๖๔.๓๕	๑,๗๒๐,๖๒๗,๙๐๓.๗๔	๑,๖๘๙,๒๓๕,๖๘๔.๓๔	๑,๘๓๔,๑๓๓,๐๓๑.๙๙
- ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น	๒๔๗,๑๕๓,๒๖๒.๖๙	๓๑๕,๗๗๖,๘๐๖.๘๕	๓๒๒,๕๔๕,๓๗๔.๙๔	๓๑๕,๖๔๓,๐๕๑.๔๗	๓๙๑,๗๒๗,๕๗๘.๕๒
- ลูกหนี้เงินยืม	๑,๑๑๒,๔๓๙.๐๐	๑๐,๒๐๐.๐๐	-	๑๕๒,๕๑๙.๓๐	๓๓๔,๐๐๔.๐๐
- ค่าใช้จ่ายรอเรียกคืน	๔๗๒,๔๗๘.๓๐	๔๓๒,๓๔๕.๓๐	๓๗๙,๕๙๘.๘๐	๓๔๗,๕๕๑.๘๐	๓๒๙,๙๖๒.๘๐
- ค่าเบี้ยประกันภัยจ่ายล่วงหน้า	๔๖๑,๘๒๙.๔๕	๔๕๙,๗๘๓.๒๙	๔๖๔,๐๐๓.๘๔	๔๖๘,๒๒๔.๓๘	๔๓๘,๖๘๐.๕๕
- รายได้ค้างรับ	๕๓,๘๙๓,๗๒๗.๙๕	๖๔,๕๓๗,๕๖๙.๒๑	๕๕,๕๓๑,๐๗๒.๒๙	๕๙,๖๙๘,๕๖๗.๕๙	๖๔,๖๖๘,๔๐๕.๐๖
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	๒,๘๖๒,๖๒๗,๕๗๑.๔๑	๒,๘๑๘,๘๒๕,๑๗๘.๖๒	๒,๑๒๔,๕๑๘,๓๘๕.๒๕	๒,๐๙๕,๒๖๙,๐๓๓.๕๓	๒,๓๒๐,๕๙๒,๙๘๖.๒๑
สัดส่วนของสินทรัพย์หมุนเวียน (ร้อยละ)	(๑๐๐.๐๐)	(๙๕.๐๖)	(๗๐.๕๔)	(๖๘.๙๒)	(๗๒.๙๐)
- เงินลงทุนระยะยาว	-	๑๔๖,๕๕๙,๔๑๒.๑๕	๘๘๓,๑๗๗,๗๙๒.๖๗	๙๔๑,๙๓๓,๙๖๙.๙๒	๘๕๖,๙๓๓,๙๖๙.๙๒
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	-	-	๔,๒๔๖,๑๐๕.๕๖	๓,๑๓๒,๐๔๗.๘๒	๕,๗๗๙,๐๘๙.๖๒
- สุทธิ	-	-	-	-	-
รวมสินทรัพย์	๒,๘๖๒,๖๒๗,๕๗๑.๔๑	๒,๙๖๕,๓๘๔,๕๙๐.๗๗	๓,๐๑๑,๙๔๒,๒๘๓.๘๑	๓,๐๔๐,๓๓๕,๐๕๑.๒๗	๓,๑๗๖,๖๑๖,๐๔๕.๗๕

หน่วย : บาท

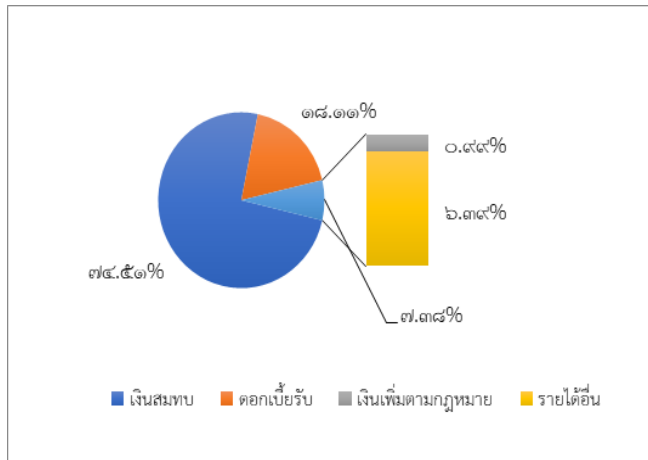
รายการ	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
หนี้สินหมุนเวียน					
- ค่าเสียหายเบื้องต้นค้างจ่าย	๑๕๑,๙๒๑.๐๐	๒๒๖,๕๒๓.๗๕	๑,๓๓๓,๑๔๔.๓๗	๑๔๓,๖๗๘.๐๐	๑๑,๖๑๐.๐๐
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๓,๗๐๙,๓๔๕.๔๐	๓,๓๔๘,๗๑๔.๑๖	๑,๖๖๖,๑๙๖.๓๓	๒,๐๖๕,๘๐๔.๐๒	๔,๔๖๑,๘๐๕.๕๓
- รายได้รับล่วงหน้า	๑๔๓,๘๘๐.๔๕	๑๐๒,๕๒๙.๔๓	๑๒๕,๒๗๙.๓๕	๕๙,๙๔๖.๙๔	๕๒,๐๐๕.๓๗
- หนี้สินอื่น ๆ	๑,๘๙๖,๖๐๕.๐๐	๘๐๘,๗๑๘.๐๐	๖๐๓,๕๕๐.๖๐	๕๑๘,๑๙๒.๔๐	๓๘๐,๙๒๕.๙๐
รวมหนี้สินหมุนเวียน	๕,๙๐๑,๗๕๑.๘๕	๔,๔๘๖,๔๘๕.๓๔	๓,๖๖๖,๑๗๐.๖๕	๒,๗๘๗,๖๒๑.๓๖	๔,๘๗๖,๑๔๖.๘๐
สัดส่วนของหนี้สินหมุนเวียน (ร้อยละ)	(๐.๒๑)	(๐.๑๕)	(๐.๑๒)	(๐.๐๙)	(๐.๑๕)
ทุน เงินกองทุน	๒,๘๕๖,๗๒๕,๘๑๙.๕๖	๒,๙๖๐,๘๙๘,๑๐๕.๔๓	๓,๐๐๘,๒๗๖,๑๑๒.๘๓	๓,๐๓๗,๕๕๗,๔๒๙.๙๑	๓,๑๗๘,๓๙๙,๖๙๘.๙๕
รวมหนี้สินและทุน	๒,๘๖๒,๖๒๗,๕๗๑.๔๑	๒,๙๖๕,๓๘๔,๕๙๐.๗๗	๓,๐๑๑,๙๔๒,๒๘๓.๘๑	๓,๐๔๐,๓๓๕,๐๕๑.๒๗	๓,๑๗๖,๖๑๖,๐๔๕.๗๕

ที่มา: คำนวณจากข้อมูลกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

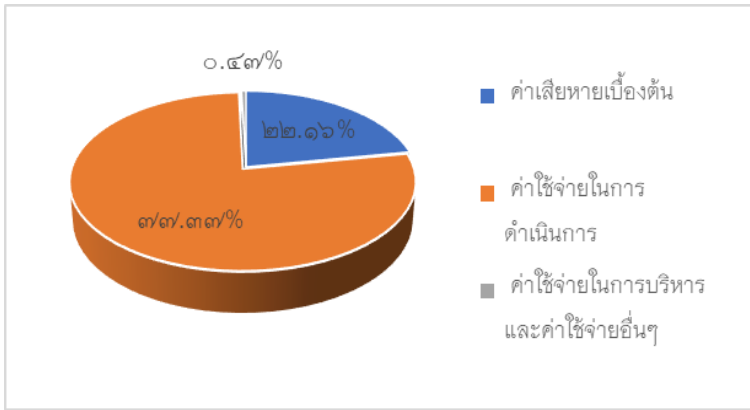
ข-๒. รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย



- ในปี ๒๕๖๒ กองทุนฯ มีรายได้ อยู่ที่ ๒๔๙.๐๖ ล้านบาท และมี ค่าใช้จ่ายอยู่ที่ ๑๐๘.๒๐ล้านบาท ซึ่งมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ๑๔๐.๘๖ ล้านบาท
- ในช่วงปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ มีรายได้ เฉลี่ยปีละประมาณ ๒๒๖.๘๘ ล้านบาท ในขณะที่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ในช่วงระยะเวลาเดียวกันที่ ประมาณ ๑๔๐.๔๖ ล้านบาท ทำให้กองทุนมีผลการดำเนินงาน ในส่วนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย เฉลี่ยประมาณ ๘๖.๔๒ ล้านบาท ต่อปี



- กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีรายได้หลัก มาจากเงินสมทบ จากบริษัทประกันภัย ซึ่งกฎหมาย กำหนดให้บริษัทประกันภัยที่ รับประกันภัยรถตามกฎหมาย ว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งกำหนดให้จ่ายเงินสมทบเข้า กองทุนฯ เป็นรายไตรมาสใน อัตรา ร้อยละ ๑ ของเบี้ย ประกันภัยโดยมีสัดส่วนประมาณ ร้อยละ ๗๔.๕๑ ของรายได้ ทั้งหมด รายได้หลักอีกทางหนึ่งคือ ดอกเบี้ยรับ มีสัดส่วนประมาณ ร้อยละ ๑๘.๑๑ ของรายได้ ทั้งหมดซึ่งรวมทั้งสองส่วนนี้ มีมูลค่ามากกว่าประมาณ ๒๐๐ ล้านบาทต่อปี



- ในขณะที่ค่าใช้จ่ายกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีรายจ่ายหลักเป็น ค่าเสียหายเบื้องต้นที่ต้องจ่ายเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถตามที่กฎหมายกำหนดมีสัดส่วนประมาณร้อยละ ๒๒.๑๖ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ค่าจ้างลูกจ้างชั่วคราว ค่าครุภัณฑ์ ค่าใช้จ่ายในการไต่เบี่ยเรียกคืน หนี้สงสัยจะสูญและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ประมาณร้อยละ ๗๗.๘๔

ตารางที่ ๓ : งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน

หน่วย:บาท

รายการ	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
รายได้					
เงินสมทบ	๑๖๒,๙๕๔,๔๐๒.๓๒	๑๖๖,๘๘๒,๒๔๙.๗๔	๑๗๒,๗๓๒,๘๗๘.๔๔	๑๘๐,๖๕๑,๙๔๕.๑๘	๑๘๕,๕๗๖,๒๙๘.๔๕
ดอกเบี้ยรับ	๖๒,๗๖๐,๔๖๓.๑๗	๔๖,๑๘๖,๙๙๕.๔๔	๔๓,๑๔๖,๙๔๑.๗๓	๔๓,๐๓๘,๓๖๔.๓๒	๔๕,๐๙๖,๔๙๗.๑๒
เงินเพิ่มตามกฎหมาย	๗๒๓,๔๑๗.๖๑	๑,๑๕๙,๘๗๐.๘๖	๑,๑๗๑,๖๗๙.๙๗	๑,๕๕๖,๔๒๒.๙๒	๒,๔๗๑,๑๙๒.๐๗
รายได้อื่น	๔๒๔,๕๖๔.๗๓	๘๕๓,๖๙๐.๐๖	๗๕๗,๙๕๒.๐๖	๗๙๒,๘๐๑.๗๒	๑๕,๙๑๑,๔๐๗.๔๒
รวมรายได้	๒๒๖,๘๖๒,๘๔๗.๘๓	๒๑๕,๐๘๒,๘๑๖.๑๐	๒๑๗,๘๐๙,๔๕๒.๒๐	๒๒๖,๐๗๙,๕๓๔.๑๔	๒๔๙,๐๕๕,๓๙๕.๐๖
ค่าใช้จ่าย					
ค่าเสียหายเบื้องต้น	๓๔,๐๒๒,๗๓๘.๔๕	๓๔,๔๓๙,๑๔๕.๑๐	๓๒,๔๐๔,๐๓๖.๑๕	๒๘,๙๕๐,๗๔๑.๐๐	๒๕,๘๐๐,๘๓๙.๐๗
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ	๘๑,๔๔๑,๘๑๙.๓๙	๗๔,๙๒๑,๓๑๑.๑๑	๑๓๘,๐๔๗,๙๗๑.๓๒	๑๖๗,๐๒๘,๑๐๔.๔๓	๘๑,๙๒๗,๖๕๒.๒๒
ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายอื่น	๓๘๘,๒๗๒.๖๕	๑,๕๕๐,๐๖๔.๐๒	๓๒๑,๔๓๗.๓๓	๕๖๙,๖๖๓.๘๙	๔๗๔,๖๓๔.๗๓
รวมค่าใช้จ่าย	๑๑๕,๘๕๒,๘๓๐.๔๙	๑๑๐,๙๑๐,๕๒๐.๒๓	๑๗๐,๗๗๓,๔๔๔.๘๐	๑๙๖,๕๔๘,๕๐๙.๓๒	๑๐๘,๒๐๓,๑๒๖.๐๒
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย	๑๑๑,๐๑๐,๐๑๗.๓๔	๑๐๔,๑๗๒,๒๙๕.๘๗	๔๗,๐๓๖,๐๐๗.๔๐	๒๙,๕๓๑,๐๒๔.๘๒	๑๔๐,๘๕๒,๒๖๙.๐๔

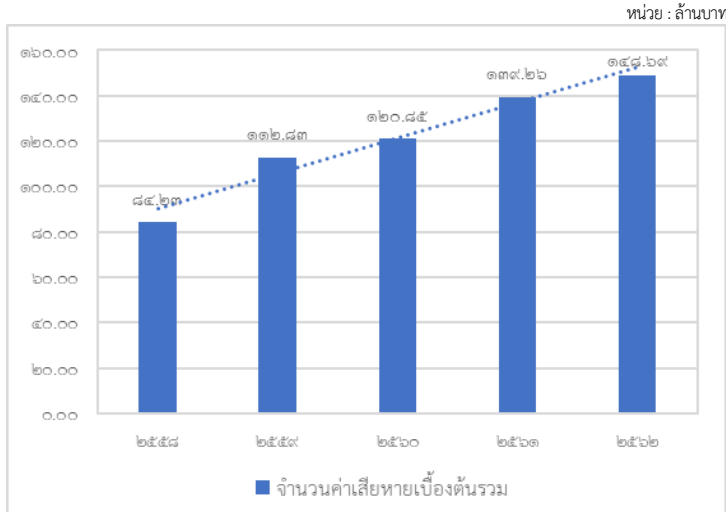
ที่มา: คำนวณจากข้อมูลกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ค. ผลการดำเนินงานด้านปฏิบัติการ

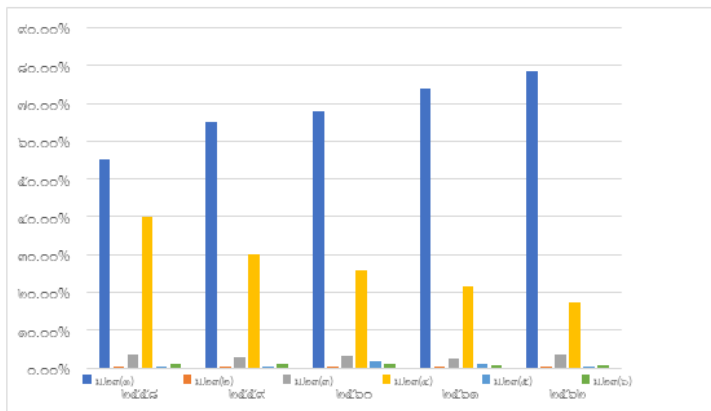
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัยจากรถ และดำเนินงานอื่น ๆ เพื่อรองรับการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

ค-๑. การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

จากข้อมูลของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ช่วงปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามมาตรา ๒๓ (๑) - (๖) ดังนี้



● การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนฯ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง หลังจากที่มีการออกกฎกระทรวงเพิ่มค่าเสียหายเบื้องต้นในส่วนของการรักษาพยาบาลจากจำนวนไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ บาทเป็นจำนวนไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ บาท จากปี ๒๕๕๘ มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวน ๘๔,๒๓๓ ล้านบาท และในปี ๒๕๖๒ มีการจ่ายเพิ่มสูงขึ้นเป็นจำนวน ๑๔๘,๖๕๙ ล้านบาท



● สำหรับค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย ตามมาตรา ๒๓ (๑) กรณีประสบภัยจากรถไม่ทำประกันภัย มีการปรับเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก โดยในปี ๒๕๕๘ มีสัดส่วนการจ่ายฯ ที่ร้อยละ ๕๕.๐๒ แต่ในปี ๒๕๖๒ ปรับเพิ่มสูงขึ้นเป็นร้อยละ ๗๘.๓๓

ตารางที่ ๔ : ตารางแสดงค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุน ทดแทนผู้ประสบภัย ตามมาตรา ๒๓

หน่วย:บาท

ปี	ค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามมาตรา ๒๓						รวม
	(๑)	(๒)	(๓)	(๔)	(๕)	(๖)	
๒๕๕๘	๔๖,๓๔๙,๒๑๕.๑๐ (๕๕.๐๒%)	๔๕,๐๔๒.๕๐ (๐.๐๕%)	๓,๑๒๓,๔๒๔.๔๙ (๓.๗๑%)	๓๓,๘๔๕,๔๐๓.๔๕ (๔๐.๑๘%)	๒๙,๘๗๙.๐๐ (๐.๐๔%)	๘๔๐,๖๐๕.๐๐ (๑.๐๐%)	๘๔,๒๓๓,๕๖๙.๕๔
๒๕๕๙	๗๓,๒๙๐,๔๓๐.๒๗ (๖๔.๙๖%)	๒๐๗,๗๓๙.๐๐ (๐.๑๘%)	๒,๙๐๖,๔๗๗.๗๕ (๒.๕๘%)	๓๑,๘๙๑,๔๘๒.๐๕ (๒๘.๒๖%)	๓,๑๘๕,๐๒๔.๐๕ (๒.๘๒%)	๑,๓๔๙,๖๔๖.๐๐ (๑.๒๐%)	๑๑๒,๘๓๐,๗๙๙.๑๒
๒๕๖๐	๘๑,๙๐๑,๔๖๕.๗๘ (๖๘.๐๕%)	๑๗๑,๔๘๙.๐๐ (๐.๑๔%)	๓,๗๒๕,๑๔๘.๗๕ (๓.๑๐%)	๓๑,๐๖๗,๓๔๔.๕๓ (๒๕.๘๑%)	๒,๐๑๑,๖๕๘.๓๐ (๑.๖๗%)	๑,๔๗๔,๖๓๑.๒๕ (๑.๒๓%)	๑๒๐,๓๕๑,๗๓๗.๖๑
๒๕๖๑	๑๐๓,๐๑๖,๑๓๙.๓๔ (๗๓.๙๘%)	๑๐๙,๒๗๕.๐๐ (๐.๐๘%)	๓,๔๘๕,๘๕๘.๒๕ (๒.๕๐%)	๓๐,๐๕๑,๖๖๗.๘๗ (๒๒.๕๘%)	๑,๓๖๙,๘๗๗.๒๓ (๐.๙๘%)	๑,๒๑๖,๖๑๖.๐๓ (๐.๘๗%)	๑๓๙,๒๔๙,๔๓๓.๒๒
๒๕๖๒	๑๑๖,๔๖๖,๒๔๓.๓๙ (๗๘.๓๓%)	๑๙๔,๐๙๙.๐๐ (๐.๑๓%)	๕,๒๔๒,๘๑๐.๖๓ (๓.๕๓%)	๒๕,๕๙๗,๘๐๙.๓๗ (๑๗.๒๑%)	๕๖,๑๔๓.๐๐ (๐.๐๔%)	๑,๑๔๑,๗๖๕.๒๕ (๐.๗๗%)	๑๔๘,๖๕๙,๘๗๐.๖๔

ที่มา : กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ค-๒. จำนวนรถที่ทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ.๑



- ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ มีการทำประกันภัยเพิ่มขึ้นและมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสำนักงาน คปภ. มีกิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และลงพื้นที่พบประชาชนเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ และให้ตระหนักถึงความสำคัญของการทำประกันภัยรถภาคบังคับ
- เปรียบเทียบข้อมูลจำนวนรถที่ทำประกันภัยตามกฎหมายกับจำนวนรถยนต์ที่เสียภาษีรถยนต์ประจำปี พบว่า มีจำนวนใกล้เคียงกันมาก โดยรถที่ทำประกันภัยมีจำนวนสูงกว่าเล็กน้อย
- แต่เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนสะสมตามข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก จะเห็นถึงความแตกต่างกันอยู่ค่อนข้างมาก โดยในปี ๒๕๖๒ รถที่ทำประกันภัยภาคบังคับมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนรถจดทะเบียนสะสมถึงร้อยละ ๑๗.๑๘ ซึ่งการใช้รถกลุ่มนี้ผิดกฎหมายจราจรทางบก และเป็นรถที่ไม่ทำประกันภัย เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ก็จะเป็นภาระของกองทุนฯ ในการให้ช่วยเหลือคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเหล่านี้

ตารางที่ ๕ : จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมตามกฎหมาย

หน่วย: คัน/กรมธรรม์

ปี	(๑) จำนวนรถจดทะเบียนสะสม	(๒) จำนวนรถเสียภาษีรถยนต์ประจำปี	(๓) จำนวนรถทำ พ.ร.บ.	(๔)=Δ(๓)	(๕) ส่วนต่างของจำนวนรถทำ พ.ร.บ.กับรถจดทะเบียน (๑)-(๓)	(๖) รถที่ไม่ทำ พ.ร.บ. คิดเป็นร้อยละ (๕) = %
๒๕๕๘	๓๖,๗๓๑,๐๑๗	๒๘,๐๕๐,๕๑๕	๒๙,๑๓๕,๒๔๔	๓.๑๑%	๗,๕๘๕,๗๗๓	๒๐.๖๘%
๒๕๕๙	๓๗,๓๓๘,๑๓๙	๒๘,๘๑๕,๒๓๔	๓๐,๐๖๘,๖๘๐	๓.๒๐%	๗,๒๖๙,๔๕๙	๑๙.๔๗%
๒๕๖๐	๓๘,๓๐๘,๗๖๓	๒๙,๗๑๙,๒๖๒	๓๑,๐๗๑,๘๑๑	๓.๓๔%	๗,๒๓๖,๙๕๒	๑๘.๘๙%
๒๕๖๑	๓๙,๕๕๑,๗๘๙	๓๐,๘๔๐,๒๖๙	๓๒,๓๓๐,๕๗๒	๔.๐๕%	๗,๒๒๑,๒๑๗	๑๘.๒๖%
๒๕๖๒	๔๐,๗๑๒,๐๔๘	๓๑,๙๗๗,๔๐๗	๓๓,๗๑๘,๗๑๒	๔.๓๐%	๖,๙๙๓,๓๓๖	๑๗.๑๘%

ที่มา : ฝ่ายวิเคราะห์ธุรกิจและสถิติ สำนักงาน คปภ. และรายงานสถิติการขนส่งประจำปี

ค-ก. การไล่เบี้ยหรือการเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น
 ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม
 ๒๕๖๒ สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ ๖ : ตารางแสดงลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ลำดับที่	ประเภทลูกหนี้	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น - เจ้าของรถ : ม ๒๓ (๑) และ (๓)	๓๒,๑๐๙	๕๗๖,๓๓๔,๓๓๔.๖๓
๒	ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น - บริษัทประกันภัย : ม ๒๓ (๕)	๓๘๕	๕,๑๔๕,๘๒๙.๗๘
๓	ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น - รถราชการ : ม ๒๓ (๖)	๕๙๓	๗,๖๕๑,๖๔๕.๕๕
๔	ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น - ที่ศาลสั่ง	๑๔	๒๒๕,๙๔๙.๕๗
	รวมทั้งสิ้น	๓๓,๑๐๑	๕๘๙,๓๕๗,๗๕๙.๕๓

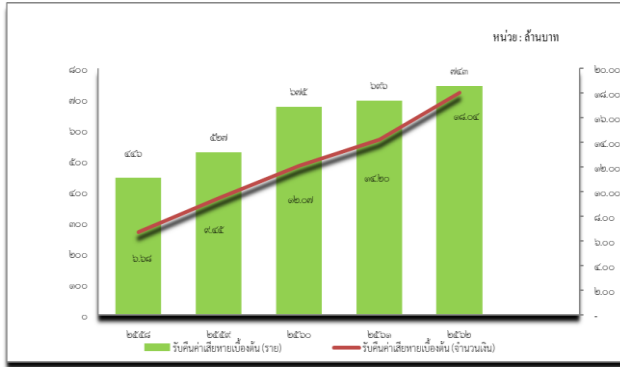
ที่มา: จากข้อมูลกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตารางที่ ๗ : ตารางสรุปการรับคืนค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒

สรุปการรับคืนค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒														
ปี	รวม		มาตรา ๒๓ (๑)		มาตรา ๒๓ (๒)		มาตรา ๒๓ (๓)		มาตรา ๒๓ (๔)		มาตรา ๒๓ (๕)		มาตรา ๒๓ (๖)	
	ราย	จำนวนเงิน (บาท)	ราย	จำนวนเงิน (บาท)	ราย	จำนวนเงิน (บาท)	ราย	จำนวนเงิน (บาท)	ราย	จำนวนเงิน (บาท)	ราย	จำนวนเงิน (บาท)	ราย	จำนวนเงิน (บาท)
๒๕๕๘	๔๔๖	๖,๖๗๗,๕๖๕.๕๙	๓๓๕	๕,๑๔๑,๒๗๓.๘๔	๒	๖๐,๐๐๐.๐๐	๙	๑๒๓,๒๘๑.๕๐	๒๔	๓๖๓,๐๖๔.๕๐	๑๕	๒๒๘,๑๕๗.๐๐	๖๑	๗๖๑,๖๘๘.๗๕
๒๕๕๙	๕๒๗	๙,๔๕๑,๖๙๐.๑๑	๔๓๐	๗,๗๗๖,๐๙๐.๘๙	-	-	๑๒	๒๖๓,๗๓๔.๖๗	๓๑	๕๕๓,๔๓๑.๐๐	๒	๔๔,๒๙๔.๐๐	๕๒	๘๑๔,๑๓๙.๕๕
๒๕๖๐	๖๗๕	๑๒,๐๗๓,๖๕๙.๓๖	๕๗๒	๑๐,๑๘๕,๖๖๐.๖๑	-	-	๖	๑๔๖,๕๐๐.๐๐	๒๘	๕๕๗,๗๔๔.๒๕	๒๕	๒๒๙,๗๑๘.๐๐	๔๔	๙๒๔,๐๓๖.๕๐
๒๕๖๑	๖๙๖	๑๔,๑๙๙,๖๕๒.๑๕	๖๒๕	๑๒,๙๖๓,๔๙๔.๒๑	๑	๒,๘๒๐.๐๐	๕	๙๑,๙๒๐.๗๖	๒๒	๓๓๑,๒๒๖.๕๐	๑	๑๒,๒๖๘.๐๐	๔๒	๗๙๗,๙๒๒.๖๘
๒๕๖๒	๗๔๓	๑๘,๐๑๕,๒๘๓.๘๒	๖๔๙	๑๖,๑๑๖,๙๖๑.๙๘	๑	๓๐,๐๐๐	๖	๓๐๔,๓๗๔.๕๙	๓๙	๖๖๓,๔๒๒.๐๐	๒	๓๒,๙๒๘.๐๐	๕๖	๑,๐๑๖,๘๙๗.๕๐
รวม	๓,๐๘๗	๖๐,๔๑๗,๗๕๑	๒,๖๑๑	๕๒,๑๘๓,๔๘๒	๔	๙๒,๘๒๐	๓๘	๙๒๙,๘๑๒	๑๔๔	๒,๔๙๘,๘๘๘	๔๕	๕๔๗,๑๖๕	๒๕๕	๔,๓๑๔,๖๘๕

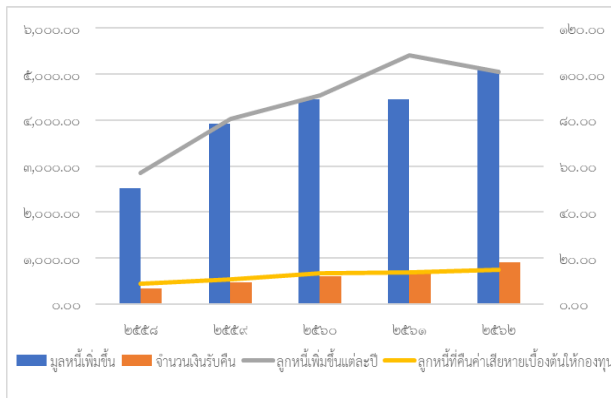
ที่มา: จากข้อมูลกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๓.๒ จำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้รับคืนระหว่างปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ สรุปได้ดังนี้



- ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้รับชำระคืนค่าเสียหายเบื้องต้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย ณ ปี ๒๕๖๒ ได้รับชำระคืนค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวน ๑๘.๐๔ ล้านบาท และในปี ๒๕๖๑ ได้รับชำระคืนค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวน ๑๔.๒๐ ล้านบาท
- ในปี ๒๕๖๒ ได้รับชำระคืนค่าเสียหายเบื้องต้นเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๑ คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๐๔

๓.๓ เปรียบเทียบลูกหนี้ที่เพิ่มขึ้นกับลูกหนี้ที่คืนค่าเสียหายเบื้องต้นแก่กองทุนในแต่ละปี



- เปรียบเทียบลูกหนี้ที่เพิ่มขึ้นกับลูกหนี้ที่คืนค่าเสียหายเบื้องต้นแก่กองทุนในแต่ละปี
- จากข้อมูล ตามข้อ ๓.๑ และ ๓.๒ จะเห็นว่าลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมียอดคงค้าง ณ ปี ๒๕๖๒ จำนวน ๓๓,๑๐๑ ราย มูลค่า ๕๘๙.๓๖ ล้านบาท และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้รับการชำระหนี้คืนในปี ๒๕๖๒ จำนวน ๗๔๓ ราย มูลค่า ๑๘.๐๒ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๓.๐๖

ง. ผลการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๑) การสำรวจความรู้ความเข้าใจและการเข้าถึงการประกันภัยรถภาคบังคับ (พ.ร.บ.) ของประชาชน

ประเด็นการสำรวจ	ผลการรับรู้ (%)				
	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒
๑. การรู้จัก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	๙๗.๔๖	๙๙.๕๐	๙๐.๒๖	๙๐.๗๕	๙๕.๔๔
๒. การรับรู้บุคคลที่ต้องทำประกันภัย พ.ร.บ.	๑๐๐	๘๖.๕๐	๙๓.๘๔	๙๕.๐๙	๘๙.๒๖
๓. การรับรู้การไม่ทำประกันภัย พ.ร.บ. ต้องมีโทษตามกฎหมาย	๘๕.๖๗	๘๗.๐๐	๖๖.๒๕	๗๓.๘๔	๗๓.๙๑
๔. การรับรู้สิทธิประโยชน์จากการประกันภัย พ.ร.บ.	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๙๙.๑๑	๑๐๐
๕. การรับรู้ช่องทางการติดต่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๙๙.๑๑	๑๐๐
๖. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (ภาพรวม)	๙๑.๖๓	๙๐.๖๐	๘๘.๘๕	๙๔.๔๖	๙๔.๕๓

ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒

จากการสำรวจในประเด็นความรู้ความเข้าใจและการเข้าถึงการประกันภัยโรคบังคับ (พ.ร.บ.) ของประชาชน พบว่า ประชาชนร้อยละ ๙๔.๕๓ มีความรู้ความเข้าใจ และรับรู้สิทธิประโยชน์ จากการประกันภัยโรคบังคับ (พ.ร.บ.)

๒) การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการงานขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ มีผลคะแนนความพึงพอใจ (คะแนนเต็ม ๕) ปี ๒๕๖๒ มีคะแนนอยู่ที่ระดับ ๔.๗๔ ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ ๙๕ ของผู้ให้บริการ

ปี	การประเมิน ๓ ด้าน			
	คะแนน ความพึงพอใจ (คะแนนเต็ม ๕)	คุณภาพการให้บริการ	ด้านความเป็นธรรม	ด้านการเข้าถึง การให้บริการ
ปี ๒๕๕๘	๔.๖๕	๔.๗๐	๔.๖๔	๔.๖๓
ปี ๒๕๕๙	๔.๗๓	๔.๗๓	๔.๗๔	๔.๗๓
ปี ๒๕๖๐	๔.๗๐	๔.๖๘	๔.๘๒	๔.๖๐
ปี ๒๕๖๑	๔.๖๙	๔.๖๘	๔.๘๑	๔.๕๗
ปี ๒๕๖๒	๔.๗๔	๔.๗๗	๔.๗๙	๔.๖๕

ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดจากการประเมินทั้ง ๓ ด้าน คือ ด้านคุณภาพการให้บริการ ด้านความเป็นธรรม และด้านการเข้าถึงการให้บริการ พบว่า

ในปี ๒๕๖๒ มีค่าคะแนนความพึงพอใจเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ๐.๐๕ คะแนน ซึ่งมีคะแนน อยู่ที่ ๔.๗๔ คะแนน โดยด้านที่มีคะแนนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า มากที่สุดคือด้าน คุณภาพการให้บริการ มีคะแนนอยู่ที่ ๔.๗๗ คะแนน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ๐.๐๙ คะแนน และรองลงมา คือด้านการเข้าถึง การให้บริการ มีคะแนนอยู่ที่ ๔.๖๕ คะแนน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ๐.๐๘ คะแนน

จ. ด้านการพัฒนาทุนหมุนเวียน

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงาน คปภ. โดยสำนักงาน คปภ. ได้มีการจัดสรรภารกิจในการดำเนินงานต่าง ๆ ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้กระจายอยู่ภายในหน่วยงานต่าง ๆ ของสำนักงาน คปภ. โดยมีฝ่ายสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นหน่วยงานขึ้นตรงต่อเลขาธิการ คปภ. รับผิดชอบการดำเนินงานของกองทุนฯ เป็นหลัก และมีกองทุนฯ อยู่ใน สำนักงาน คปภ. เขต/จังหวัดทั่วประเทศ เพื่อให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง ทั้งนี้ สามารถจำแนกภารกิจตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รวมถึงกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ในแต่ละหน่วยงานของสำนักงาน คปภ. ได้ดังนี้

ทั้งนี้ สามารถจำแนกภารกิจตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รวมถึงกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในแต่ละหน่วยงานของสำนักงาน คปภ. ได้ดังนี้

๑) ฝ่ายสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทำหน้าที่

- วางแผน การจัดการเชิงกลยุทธ์ เพื่อการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียน

- ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนาระบบ รูปแบบ วิธีการ เพื่อการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียน

- ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนากรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและอัตราเบี้ยประกันภัย

- ธรณรงค์ ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ความรู้ความเข้าใจด้านการประกันภัยรถภาคบังคับและบทบาทหน้าที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

- บริหารงาน และกำกับการดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น จัดทำงบประมาณรายรับ-รายจ่าย ดูแลด้านการเงิน บัญชี การจ่าย-รับคืนค่าเสียหายเบื้องต้น จัดทำรายงานงบแสดงฐานะการเงิน ให้คำปรึกษา ตลอดจนการปฏิบัติงานด้านอื่น ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ รวมถึงประชุมคณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๒) สายกลยุทธ์องค์กร

- ฝ่ายกลยุทธ์และบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ผลักดันและร่วมจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ร่วมกับฝ่ายสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ รวมถึงมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

- กลุ่มงานสื่อสารองค์กร ทำหน้าที่เผยแพร่ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ส่งเสริมความรู้ สิทธิประโยชน์ และโทษที่ได้รับของการทำประกันภัยรถภาคบังคับผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ

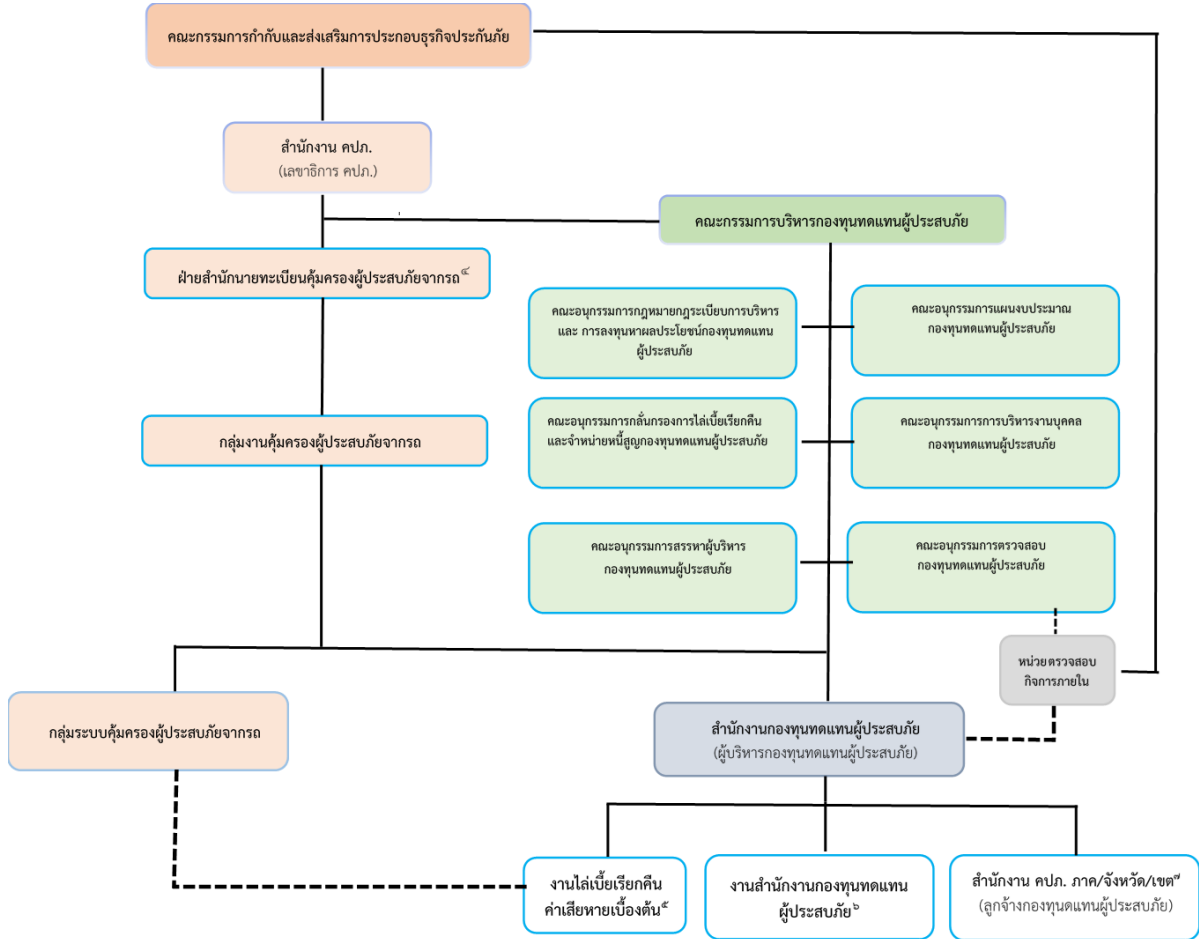
๓) สายส่งเสริมและประกันภัยภูมิภาค ทำหน้าที่ส่งเสริมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านการประกันภัยรถภาคบังคับผ่านโครงการต่าง ๆ โดยการจัดอบรมความรู้ และจัดกิจกรรมเผยแพร่ผ่านโครงการสำคัญ เช่น โครงการอาสาสมัครประกันภัย เป็นต้น โดยมีสำนักงาน คปภ. ภาค/จังหวัด ซึ่งอยู่ในกำกับสายส่งเสริมและประกันภัยภูมิภาค ทำหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ไล่เบี้ยเรียกคืน และรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านการประกันภัยรถภาคบังคับ

๔) สายงานสนับสนุนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของกองทุนฯ ได้แก่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล กลุ่มงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ฝ่ายตรวจสอบกิจการภายใน เป็นต้น

ทั้งนี้ การจัดสรรภารกิจข้างต้น สำนักงาน คปภ. ได้จัดสรรบุคลากรในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งประกอบด้วย พนักงานสำนักงาน คปภ. ที่สังกัดหน่วยงานต่าง ๆ และลูกจ้างกองทุนฯ รายปี โดยในส่วนของลูกจ้างกองทุนฯ ได้จัดสรรอัตรากำลังให้กระจายอยู่ในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ ที่จะต้องทำหน้าที่หลักในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น จัดทำบัญชีกองทุน และการไล่เบี้ยเรียกคืน เป็นต้น



โครงสร้างการบริหารงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย



หมายเหตุ : ๑. โครงสร้างการบริหารงานแสดงถึงการบริหารงานภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยและฝ่ายสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถซึ่งเป็นฝ่ายงานหนึ่งของสำนักงาน คปภ. ตามโครงสร้างองค์กร โดยมีผู้บริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นผู้บังคับบัญชาลูกจ้างกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในส่วนกลาง/ภาค/จังหวัด/เขต ผ่านการบริหารงานของสำนักงาน คปภ. ส่วนกลาง/ภาค/จังหวัด/เขต

๒. สัญลักษณ์ เส้นทึบ ——— หมายถึง การบริหารงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยโดยตรง

๓. สัญลักษณ์ เส้นประ - - - - - หมายถึง การบริหารงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่มีความเชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่น

๔. เป็นฝ่ายงานหนึ่งของสำนักงาน คปภ. ตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดโครงสร้างองค์กรของสำนักงาน คปภ.

๕. หมายถึง งานตามภารกิจของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกลุ่มระบบคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฝ่ายสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดโครงสร้างองค์กรของสำนักงาน คปภ. ปฏิบัติงานโดยพนักงานสำนักงาน คปภ. และลูกจ้างกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในส่วนกลาง

๖. หมายถึง งานตามภารกิจของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และงานบริหารจัดการเพื่อให้เป็นไปตามพ.ร.บ.การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งปฏิบัติงานโดยลูกจ้างกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในส่วนกลาง

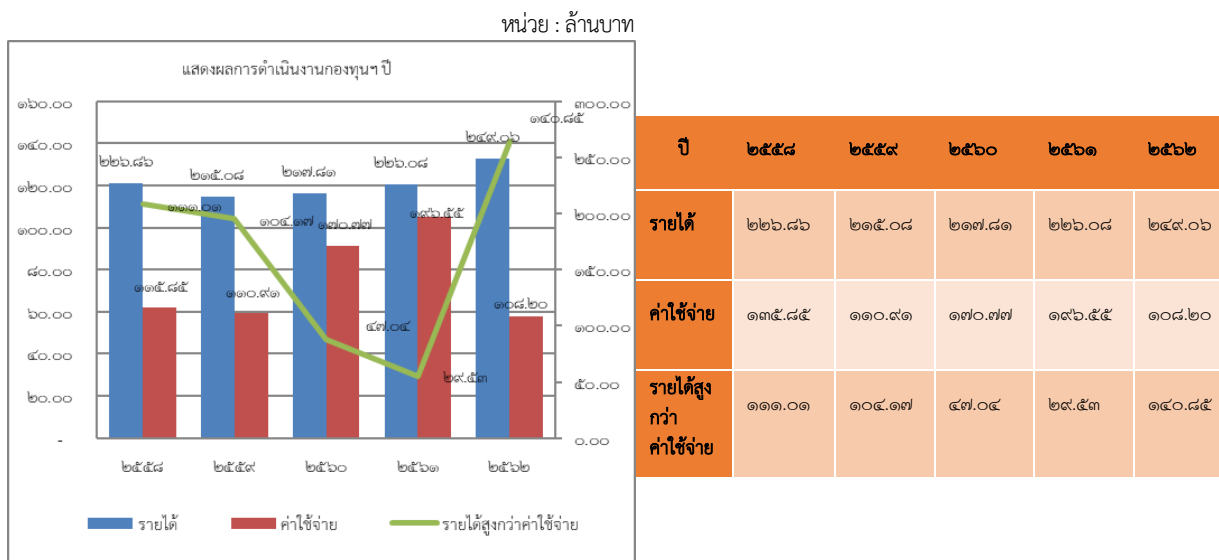
๗. ลูกจ้างกองทุนฯ ที่ปฏิบัติงานกองทุนฯ อยู่ในสำนักงาน คปภ. ภาค/จังหวัด/เขต อยู่ภายใต้การควบคุมของสายส่งเสริมและประกันภัยภูมิภาค สายคุ้มครองสิทธิประโยชน์ ตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดโครงสร้างองค์กรของสำนักงาน คปภ. และการมอบหมาย

๒.๓ การประเมินสถานการณ์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ก. การประเมินสถานการณ์ด้านการเงิน

จากข้อมูลสถานการณ์ด้านการเงิน พบว่า

๑) กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีความสามารถในการบริหารเงินและการลงทุนให้สามารถชำระหนี้ และมีสภาพคล่องเพียงพอต่อการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ของกองทุนฯ ได้ โดยจากการพิจารณาผลการดำเนินงาน พบว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายมาโดยตลอด



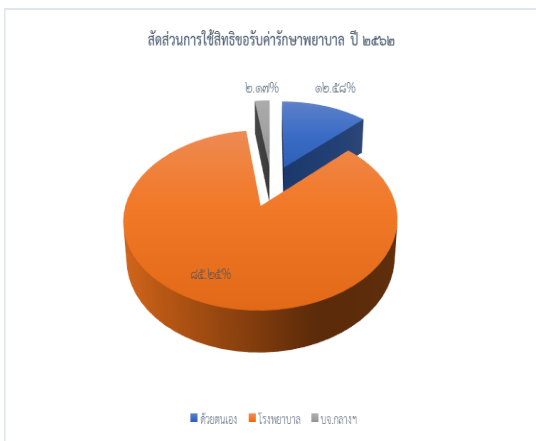
๒) การปรับจำนวนเงินความคุ้มครองในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้น อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการกองทุน ในด้านจำนวนเงินค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัย และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ การใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งกฎหมายกำหนดให้กองทุนต้องดำเนินการไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบทุกราย

อย่างไรก็ตาม เมื่อวิเคราะห์ในรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีตามมาตรา ๒๓(๑) (๓) และ (๖) นั้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ต้องดำเนินการไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนพร้อมเงินเพิ่ม ร้อยละ ๒๐ ซึ่งจากผลการดำเนินการที่ผ่านมา ปรากฏว่า โอกาสที่กองทุนฯ จะได้รับชำระหนี้คืนจากลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นมีค่อนข้างน้อยมาก และเมื่อถึงที่สุดแล้ว กองทุนฯ ไม่สามารถไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนได้ ซึ่งจะทำให้ผลประกอบการของกองทุนฯ ในด้านค่าใช้จ่ายมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นกว่าที่ปรากฏอยู่ในขณะนี้

ข. การประเมินสถานการณ์ด้านปฏิบัติการ

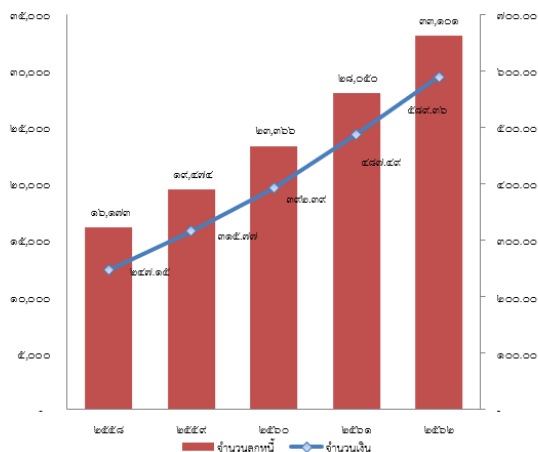
จากข้อมูลสถานการณ์ด้านปฏิบัติการ พบว่า

๑) ด้านการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พบว่า การพัฒนาระบบการเรียกร้องค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อให้สถานพยาบาล ใช้สิทธิเรียกร้องค่ารักษาพยาบาลต่อกองทุนฯ หรือบริษัทประกันภัยได้โดยตรงผ่านทางระบบคอมพิวเตอร์เครือข่ายออนไลน์ (ระบบ e-Claim) ประสบความสำเร็จค่อนข้างดี จากข้อมูลพบว่า มีการใช้สิทธิโดยสถานพยาบาลเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกปี คิดเป็นร้อยละ ๘๕.๒๕ ของผู้ประสบภัยทั้งหมด



ปี	ผู้ตนเอง (ราย)	โรงพยาบาล (ราย)	บจ.กลางฯ (ราย)	รวม (ราย)
๒๕๖๒	๗๒๑	๖,๘๒๔	๒๓๙	๗,๗๘๔
๒๕๖๑	๘๓๗	๖,๔๓๖	๑๔๗	๗,๔๒๐
๒๕๖๐	๘๔๙	๕,๗๑๘	๑๒๔	๖,๖๙๑
๒๕๕๙	๙๓๔	๕,๒๑๑	๑๑๒	๖,๒๕๗
๒๕๕๘	๘๖๖	๔,๓๑๘	๑๐๔	๕,๒๘๘
รวม	๔,๒๐๗	๒๘,๕๐๗	๗๒๖	๓๓,๔๔๐
สัดส่วนของการใช้สิทธิ (ร้อยละ)	(๑๒.๕๘)	(๘๕.๒๕)	(๒.๑๗)	(๑๐๐)

๒) ด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับการเรียกเงินคืนจากลูกหนี้ฯ พบว่า กองทุนฯ มีจำนวนลูกหนี้ฯ สะสมเพิ่มสูงขึ้นมาก ซึ่งทำให้กองทุนฯ มีภาระงานเพิ่มสูงขึ้นด้วย



ปี	ราย	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
๒๕๕๘	๑๖,๑๗๓	๒๔๗.๑๕
๒๕๕๙	๑๙,๔๗๔	๓๑๕.๗๗
๒๕๖๐	๒๓,๓๖๖	๓๙๒.๓๙
๒๕๖๑	๒๘,๐๕๐	๔๘๗.๔๙
๒๕๖๒	๓๓,๑๐๑	๕๘๙.๓๖

ซึ่งในระหว่างการดำเนินการ แม้ว่ากองทุนฯ จะสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลูกหนี้บางรายการดำเนินการไม่คุ้มค่าใช้จ่าย แต่ด้วยเงื่อนไขและข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กองทุนฯ มีความจำเป็นต้องดำเนินการให้ครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนดอย่างไม่สามารถหลีกเลี่ยงการปฏิบัติได้ ดังนั้น กองทุนฯ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนากระบวนการในการไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนให้มีความคล่องตัว เพื่อความชัดเจนในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ซึ่งในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ กองทุนฯ ได้มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน รวมถึง

มีการออกระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ เช่น การจัดตั้งคณะปรึกษาเพื่อทำหน้าที่เกี่ยวกับการพิจารณาตัดลูกหนี้เป็นหนี้สูญ รวมถึงการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับปัญหาและแนวปฏิบัติ การดำเนินการไล่เบียดเรียกคืน การกำหนดระยะเวลา ปฏิบัติงานในแต่ละขั้นตอนของการไล่เบียดเรียกคืน การพิจารณาออกประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืน การงดและลดเงินเพิ่มของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พ.ศ. ๒๕๖๐ การพิจารณาออกระเบียบสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการขอผ่อนชำระหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นต้น

๓) การปฏิบัติงานของกองทุนฯ ต้องอาศัยความร่วมมือ และการประสานงานที่ดีกับผู้เกี่ยวข้อง อาทิ สถานพยาบาล บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัทประกันภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจ และสำนักงานขนส่งในพื้นที่ เป็นต้น ไม่ว่าจะเป็นความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สิทธิที่จะได้รับจากกองทุนฯ รวมถึงกระบวนการและขั้นตอนการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและเอกสารที่ต้องใช้ในการเบิกจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อที่จะสามารถให้บริการผู้ประสบภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ค. การประเมินสถานการณ์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

จากข้อมูลสถานการณ์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่า

๑) กระบวนการด้านการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สามารถสร้างความพึงพอใจต่อการใช้บริการของประชาชนผู้ประสบภัยจากรถได้ในระดับดี-ดีมาก แต่ยังคงขาดการรับรู้การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีเกิดอุบัติเหตุจากรถแล้วไม่มีผู้รับผิดชอบ รวมทั้งยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับเอกสารและขั้นตอนการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

๒) การปฏิบัติงานของกองทุนฯ ต้องอาศัยความร่วมมือ และการประสานงานที่ดีกับผู้เกี่ยวข้อง อาทิ สถานพยาบาล บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัทประกันภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจ และสำนักงานขนส่งในพื้นที่ เป็นต้น ไม่ว่าจะเป็นการใช้สิทธิกองทุนฯ ของผู้ประสบภัยผ่านสถานพยาบาล กระบวนการสืบสวนภายหลังการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และการสืบทรัพย์จากธนาคาร เป็นต้น

ง. การประเมินสถานการณ์ด้านการพัฒนาทุนหมุนเวียน

จากข้อมูลสถานการณ์ด้านการบริหารทุนหมุนเวียนข้างต้น พบว่า

๑) การกระจายภารกิจของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ของสำนักงาน คปภ. เพื่อเป็นการบริหารทรัพยากรร่วมกันในการปฏิบัติงานตามภารกิจของสำนักงาน คปภ. โดยรวมให้มีประสิทธิภาพ

๒) สำนักงาน คปภ. ได้รับความเห็นชอบในหลักการจากคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยในการแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงานต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งสำนักงาน คปภ. ได้ดำเนินการไปแล้วเป็นส่วนใหญ่ กล่าวคือ

ด้านการปรับจำนวนเงินความคุ้มครอง และค่าเสียหายเบื้องต้น ได้ดำเนินการใน 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ ๑ เมื่อปลายปี ๒๕๕๗ ได้มีการปรับวงเงินค่าเสียหายเบื้องต้นส่วนค่ารักษาพยาบาลเพิ่มขึ้นอีก ๑ เท่า จาก ๑๕,๐๐๐ บาท/ราย เป็น ๓๐,๐๐๐ บาท/ราย ส่วนค่าปลงศพ/ค่าทดแทนกรณีสูญเสียชีวิตอวัยวะเดิมที่ ๓๕,๐๐๐ บาท/ราย

ส่วนที่ ๒ เมื่อกลางปี ๒๕๕๙ ได้มีการปรับวงเงินความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยเพิ่ม ๑) ความคุ้มครองความเสียหายต่อร่างกายและอนามัย จาก ๕๐,๐๐๐ บาท/ราย เป็น ๘๐,๐๐๐ บาท/ราย ๒) ความคุ้มครองกรณีสูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพอย่างถาวร จาก ๒๐๐,๐๐๐ บาท เป็น ๒๐๐,๐๐๐ - ๓๐๐,๐๐๐ บาท ๓) ความคุ้มครองความเสียหายกรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพอย่างถาวร จาก ๒๐๐,๐๐๐ บาท/ราย เป็น ๓๐๐,๐๐๐ บาท/ราย

ส่วนที่ ๓ เมื่อเมษายน ปี ๒๕๖๓ ได้มีการปรับวงเงินความคุ้มครองกรณีเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง เพิ่มเป็น ๕๐๐,๐๐๐ บาท และกรณีทุพพลภาพถาวรหรือสูญเสียอวัยวะ เพิ่มเป็น ๒๐๐,๐๐๐-๕๐๐,๐๐๐ บาท

- การปรับปรุงมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่าย อันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล โดยในปี ๒๕๖๑ คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ได้ออกประกาศ คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เรื่อง มาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และ ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทประกันภัย หรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่าย ให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๑

- การเพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น แบบครบวงจร (e-Claim) โดยมีการ พัฒนาปรับปรุงระบบอย่างต่อเนื่องตามแผน

- การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยมีการแต่งตั้ง คณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ตามคำสั่งที่ ๒๖๒/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

- การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย (แก้ไขปรับปรุง) ตามคำสั่งที่ ๔๒๗/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒

- การแต่งตั้งผู้แทนหน่วยงานเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยตามคำสั่งที่ ๖๘๕/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๒

- การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย (แก้ไขปรับปรุง) ตามคำสั่งที่ ๒๐๑/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๖๓

๓) มีข้อจำกัดในการพัฒนาบุคลากรของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยเฉพาะพนักงาน ส่วนใหญ่ที่ปฏิบัติงานกองทุนฯ มีสถานะเป็นลูกจ้างตามสัญญาจ้างรายปี

๓. การประเมินปัจจัยแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ฝ่ายสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ร่วมกับฝ่ายกลยุทธ์และบริหารความเสี่ยง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ประเมินสถานะทางยุทธศาสตร์ โดยใช้การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) เพื่อให้ได้ข้อมูลสภาพแวดล้อมที่อาจมีผลกระทบต่อการทำงานของ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยข้างต้นครบทุกมิติ รวมถึงได้พิจารณาจากผลการศึกษาวิจัยกรอบและข้อเสนอต่อ การพัฒนาระบบประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ของสถาบันวิจัยเพื่อการ พัฒนาประเทศไทย (TDRI) และผลการสำรวจความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ ที่สามารถนำไปกำหนดทิศทาง นโยบายที่ชัดเจน สรุปลงได้ดังนี้

ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายใน

จุดแข็ง (Strengths)

S๑ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีฐานะทางการเงินที่มั่นคง ทำให้มีทุนเพียงพอ สามารถรองรับ การปฏิบัติงานและนโยบายต่าง ๆ ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้เป็นอย่างดี

S๒ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เป็นกองทุนที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย มีการกำหนด วัตถุประสงค์ อำนาจหน้าที่ที่ชัดเจน โดยมีคณะกรรมการที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญหลายด้าน ทำหน้าที่ กำหนดนโยบาย และกำกับดูแลการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ

S๓ สำนักงาน คปภ. มีสำนักงาน เขต/จังหวัด ทั่วประเทศ และทำให้งานของกองทุน มีโครงสร้างพื้นฐานและกระบวนการทำงานที่พร้อมต่อการให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึงและเพียงพอ

จุดอ่อน (Weaknesses)

W๑ เจ้าหน้าที่บุคลากร ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ขาดความเข้าใจในบทบาท หน้าที่ ความรู้พื้นฐานในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในการดำเนินงานเกี่ยวกับหน้าที่ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

W๒ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นหน่วยงานของรัฐที่ยังคงต้องมีขั้นตอนการทำงานที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเช่นเดียวกับหน่วยงานอื่นที่ไม่สามารถปรับเปลี่ยนให้มีความคล่องตัวเท่าภาคเอกชนได้

W๓ ระบบงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยยังมีระบบงานเดิมที่มีอายุการใช้งานเกิน ๑๐ ปี ทำให้ไม่สามารถช่วยในการปฏิบัติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

W๔ การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ กองทุนมีภารกิจ การดำเนินงานหลายด้าน ทำให้กองทุนมีความต้องการบุคลากรที่มีคุณสมบัติและมีศักยภาพที่เหมาะสมกับลักษณะงานที่เพิ่มขึ้น

W๕ ระเบียบในการบริหารจัดการลูกหนี้ไม่ทันสมัย ไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน

ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอก

โอกาส (Opportunities)

O๑ ความก้าวหน้า ความทันสมัย และประสิทธิภาพของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศจะช่วยให้การดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถเข้าถึงและตอบสนองความต้องการของประชาชนได้สะดวก รวดเร็วขึ้น

O๒ ในพื้นที่ส่วนภูมิภาคของประเทศ มีเครือข่ายภาคประชาชนลงไปถึงระดับท้องถิ่น อยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถเป็นเครือข่ายในการสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. และเป็นช่องทางสำคัญในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลความรู้ได้เป็นอย่างดี

O๓ สำนักงาน คปภ. มีเครือข่ายที่เป็นหน่วยงานพันธมิตรจำนวนมาก เช่น อาสาสมัครประกันภัย สถานศึกษา สถานพยาบาล สมาคมประกันวินาศภัยไทย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัทประกันภัย รวมถึง หน่วยงานของรัฐต่าง ๆ ที่ได้ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงในการให้ความร่วมมือด้านต่าง ๆ ที่ให้การเผยแพร่ความรู้และการปฏิบัติงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สามารถทำได้อย่างทั่วถึงและเพียงพอ

O๔ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบเพื่อตรวจสอบการจัดทำประกันภัยรถภาคบังคับกับกรมการขนส่งทางบก เป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อใช้ประโยชน์ในการกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน

อุปสรรค (Threats)

T๑ ประชาชนทั่วไปยังไม่เห็นความสำคัญและไม่ตระหนักถึงความจำเป็นและความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. ทำให้มีรถอยู่นอกระบบการประกันภัยเป็นจำนวนมาก แม้จะมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

T๒ ประชาชนทั่วไปยังไม่ทราบถึงบทบาท ภารกิจ และหน้าที่ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

T๓ ขาดความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการสืบสวนหรือสืบทรัพย์ ภายหลังจากการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ รวมถึงการติดตามไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนฯ มีขั้นตอนบางส่วนปฏิบัติได้ยาก เช่น การลงพื้นที่เพื่อยึดอายัดทรัพย์สิน ลูกหนี้ที่อยู่ในชุมชนแออัด หรือพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร (SWOT Analysis) สามารถนำมาจัดทำวิเคราะห์แบบ TOWS Matrix เพื่อกำหนดกลยุทธ์ที่จะใช้ในการเขียนโครงการต่าง ๆ ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ดังนี้

	Internal	จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
External			
โอกาส (Opportunities)		<p>กลยุทธ์เชิงรุก (SO)</p> <ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาระบบการให้บริการของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย (S๑+S๒+O๑) - สร้างกลไกและเครื่องมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น รวมทั้งการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืน (S๑+S๒+O๑+O๔) - สร้างเครือข่ายความร่วมมืออย่างบูรณาการเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัย พ.ร.บ. (S๒+S๓+O๒+O๓) 	<p>กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ปฏิบัติงาน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อพร้อมรับกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป (W๑+O๒) - พัฒนาระบบการดำเนินงาน และระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการปฏิบัติงาน (W๓+W๔+O๑)
อุปสรรค (Threats)		<p>กลยุทธ์เชิงรับ (ST)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจ บทบาทภารกิจ และหน้าที่ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย การจัดทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้แก่ประชาชนทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง (S๑+S๓+T๑+T๒) 	<p>กลยุทธ์เชิงป้องกัน (WT)</p> <ul style="list-style-type: none"> - พัฒนากระบวนการเบี่ยงเบนการ และวิธีบริหารจัดการลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น (W๒+W๔+T๓)

จากตารางการวิเคราะห์ TOWS Matrix มีปัจจัยในด้านต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามตารางข้างต้น สามารถนำมากำหนดเป็นกลยุทธ์ได้ ดังนี้

๑. กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)

เป็นการนำจุดแข็งขององค์กรและโอกาสที่ตีมากำหนดเป็นแผนเชิงรุก เมื่อพิจารณาจากจุดแข็ง (S) และโอกาส (O) ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สามารถกำหนดเป็นกลยุทธ์ ได้ดังนี้

- ๑) สร้างเครือข่ายความร่วมมืออย่างบูรณาการเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัย พ.ร.บ.
- ๒) สร้างกลไกและเครื่องมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น รวมทั้งการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืน และ๓) พัฒนาระบบการให้บริการของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย

๒. กลยุทธ์เชิงรับ (ST Strategy)

เป็นการนำจุดแข็งขององค์กรมาป้องกันอุปสรรค เมื่อพิจารณาจากจุดแข็ง (S) และอุปสรรค (T) ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สามารถกำหนดเป็นกลยุทธ์ ได้ดังนี้

- ๑) ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจการจัดทำประกันภัย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้แก่ประชาชนทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง

๓. กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)

เป็นการนำจุดอ่อนมาตั้งและใช้โอกาสที่ดีมาปิดจุดอ่อนหรือทำให้จุดอ่อนลดลง เมื่อพิจารณาจากจุดอ่อน (W) และโอกาส (O) ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สามารถกำหนดเป็นกลยุทธ์ ได้ดังนี้ ๑) ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ปฏิบัติงาน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อพร้อมรับกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป และ ๒) พัฒนาระบบการดำเนินงาน และระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการปฏิบัติงาน

๔. กลยุทธ์เชิงป้องกัน (WT Strategy)

เป็นการจับคู่ระหว่างจุดอ่อนและอุปสรรคเพื่อหาทางลดจุดอ่อนหรือหลีกเลี่ยงอุปสรรค เมื่อพิจารณาจากจุดอ่อน (W) และอุปสรรค (T) ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สามารถกำหนดเป็นกลยุทธ์ ได้ดังนี้ ๑) พัฒนากลยุทธ์เบี่ยงกระบวนการและวิธีบริหารจัดการลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น

แผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยปี ๒๕๖๔ – ๒๕๖๖

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ภายใต้การกำกับของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (สำนักงาน คปภ.) ได้ศึกษาและประเมินสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แต่ยังคงยึดกรอบหลักการเพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน อันประกอบด้วย ผู้ประสบภัยจากรถ ประชาชนทั่วไป บุคลากรในองค์กร หน่วยงานภาครัฐที่กำกับดูแล รวมถึงบริษัทประกันภัยและสอดคล้องกับพันธกิจ และวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยได้ดำเนินการ ดังนี้

๑. การทบทวนแผนยุทธศาสตร์กองทุนฯ แผน ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยวิเคราะห์และประเมินปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก เพื่อทบทวนและจัดทำแผนยุทธศาสตร์กองทุนฯ สำหรับปี ๒๕๖๔

๒. การประเมินสถานการณ์ ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยวิเคราะห์ตาม Balanced Scorecard ทั้ง ๔ ด้าน ประกอบด้วย คือ มิติด้านการเงิน มิติด้านการสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสีย มิติด้านปฏิบัติการ มิติด้านการบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน

๓. การวิเคราะห์ผู้ใช้บริการหลักและผู้มีส่วนได้เสียทั้งทางตรงและทางอ้อมของทุนหมุนเวียน

๔. การจัดทำแผนปฏิบัติการ ประจำปี ๒๕๖๔ ให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ๓ ปี (ปี ๒๕๖๔ – ๒๕๖๖) แผนยุทธศาสตร์ของสำนักงาน คปภ. ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๖๖) แผนยุทธศาสตร์สำนักงาน คปภ. ปี ๒๕๖๔ และยึดหลักตามมาตรการสำคัญที่จะพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้สอดคล้องและเป็นไปตามวิสัยทัศน์ และพันธกิจ เพื่อให้การดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

ทิศทางการดำเนินงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยปี ๒๕๖๔ – ๒๕๖๖

จากการวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พบว่าการดำเนินการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยนั้น ต้องเผชิญกับความท้าทายและการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของระบบเศรษฐกิจและสังคมไทย ที่เข้าสู่ยุคสังคมดิจิทัลมากขึ้น และสอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย ๔.๐ ของรัฐบาล ซึ่งทำให้การดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องมีการพัฒนากระบวนการทำงานให้สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

ดังนั้น แผนยุทธศาสตร์กองทุนฯ ในช่วงปี ๒๕๖๔ – ๒๕๖๖ กองทุนฯ จึงมีเป้าหมายที่จะปรับปรุงส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัย พ.ร.บ. และการจัดทำประกันภัยรถภาคบังคับ

รวมทั้งนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือในการปฏิบัติงานและให้มีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เพื่อให้หน่วยบริการของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยทั่วประเทศมีมาตรฐานด้านการปฏิบัติงานและการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ

- ส่งเสริมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจทั้งสิทธิและหน้าที่ของการทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. และบทบาทหน้าที่กองทุนฯ เพื่อให้รถเข้าสู่การประกันภัยรถภาคบังคับให้มากขึ้น และเพื่อให้ผู้ประสบภัยมีความรู้ความเข้าใจสิทธิของตนมากขึ้น รวมถึงการสร้างเครือข่ายด้านการประกันภัยให้เข้าถึงประชาชนในทุกพื้นที่

- การเพิ่มประสิทธิภาพการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น โดยมีกฎระเบียบให้มีการผ่อนชำระ และระบบงานที่เอื้อต่อการผ่อนชำระหนี้คืน รวมถึงเพิ่มกระบวนการติดตามการไล่เบี้ยเรียกคืน และจำหน่ายบัญชีลูกหนี้กองทุนเป็นหนี้สูญ

- การเพิ่มศักยภาพของบุคลากรของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้มีความรู้ ความสามารถ มีทักษะและประสบการณ์ รวมทั้งมีพฤติกรรมเป็นผู้ให้บริการที่ดี สามารถรองรับการปฏิบัติงานตามภารกิจของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

จากการทบทวน พบว่า วิสัยทัศน์ พันธกิจ ของแผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ระยะ ๓ ปี ยังคงมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับภารกิจหลักของกองทุนฯ รวมทั้งยังสามารถรองรับปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ซึ่งสามารถกำหนดยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์ แผนงาน และตัวชี้วัดของแผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ระยะ ๓ ปี ได้ดังนี้

วิสัยทัศน์	เป็นหน่วยงานที่ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และส่งเสริมการจัดทำประกันภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ด้วยการบริหารจัดการที่ทันสมัย
พันธกิจ	<p>๑. จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถอย่างรวดเร็ว รวมทั้งติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕</p> <p>๒. เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการประกันภัยรถ รวมถึงโทษจากการไม่ทำประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕</p> <p>๓. บริหารจัดการกองทุนให้มีความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ โดยนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้</p>
วัตถุประสงค์/ เป้าประสงค์	<p>๑. ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการช่วยเหลือเยียวยาอย่างทั่วถึง และรวดเร็ว ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจต่อคุณภาพการให้บริการของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย</p> <p>๒. เจ้าของรถมีความรู้ความเข้าใจ และจัดทำประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น</p> <p>๓. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีระบบการบริหารจัดการที่ดี มีความน่าเชื่อถือ สะดวก และรวดเร็ว</p>
ยุทธศาสตร์	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : เพิ่มศักยภาพการให้บริการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ และตระหนักถึงความจำเป็นของการจัดทำประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : พัฒนาระบบการบริหารจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้มีประสิทธิภาพ สอดรับกับทิศทาง และยุทธศาสตร์องค์กร</p>
เป้าหมาย เชิงกลยุทธ์	<p>๑. ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการช่วยเหลือเยียวยาอย่างรวดเร็ว ทั่วถึงและเป็นธรรม</p> <p>๒. ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจตระหนักถึงสิทธิ หน้าที่ และมีการจัดทำประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ เพิ่มขึ้น</p> <p>๓. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีระบบการบริหารจัดการที่ดีมีประสิทธิภาพ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจต่อคุณภาพการให้บริการของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย</p>

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	กลยุทธ์/แผนงาน	ตัวชี้วัด
<p>๑. เพิ่มศักยภาพการให้บริการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. ๒๕๓๕</p>	<p>ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการช่วยเหลือเยียวยาอย่างรวดเร็วทั่วถึง และเป็นธรรม รวมทั้งการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. ๒๕๓๕</p>	<p>กลยุทธ์เชิงรุก</p> <p>พัฒนากระบวนการในการให้บริการ ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย</p> <ul style="list-style-type: none"> - แผนงานการเพิ่มช่องทางการรับคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นผ่านทางออนไลน์ <p>สร้างกลไกและเครื่องมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น รวมทั้งการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบรายงานข้อมูลประกันภัยรถภาคบังคับ - โครงการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนและการดำเนินการพิจารณาคำขออนุมัติจำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญของสำนักงาน <p>กลยุทธ์เชิงป้องกัน</p> <p>พัฒนากฎระเบียบกระบวนการ และวิธีบริหารจัดการลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - แผนงานพัฒนากระบวนการและปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการไล่เบี้ยเรียกคืนลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น <p>ผลผลิต (Output) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาชน และผู้ประสบภัยจากรถ มีระบบการรับคำร้องค่าเสียหายเบื้องต้น - ผู้ประสบภัยจากรถมีความพึงพอใจต่อการให้บริการงานขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างน้อยร้อยละ ๘๐ - กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีระบบรายงานข้อมูลประกันภัยรถภาคบังคับมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน - กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นได้มากขึ้นและมูลหนี้สะสมลดลง - กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีกฎระเบียบเกี่ยวกับการไล่เบี้ยเรียกคืนลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น 	<ul style="list-style-type: none"> • ระดับความสำเร็จของการพัฒนาช่องทางการรับคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นผ่านทางออนไลน์ • ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบรายงานข้อมูลประกันภัยรถภาคบังคับ • ระดับความสำเร็จของการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืน และการดำเนินการพิจารณาคำขออนุมัติจำหน่ายลูกหนี้ออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ • ระดับความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบเกี่ยวกับการตัดบัญชีลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นหนี้สูญ

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	กลยุทธ์/แผนงาน	ตัวชี้วัด
		<p>ผลลัพธ์ (Outcome) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการบริการที่ดี รวดเร็วเหมาะสม และเป็นธรรม - โรงพยาบาล ประชาชน และทายาทโดยธรรม ได้รับความสะดวกในการยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น และสามารถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น - กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีข้อมูลเพื่อนำไปศึกษาวิเคราะห์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดทำประกันภัย พร้อมรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลจากทั้งหน่วยงานภายใน และภายนอก - กระบวนการในการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืน และการดำเนินการพิจารณาค่าขออนุมัติจำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญของสำนักงาน มีประสิทธิภาพและดำเนินการเสร็จสิ้นเร็วขึ้น 	

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	กลยุทธ์/แผนงาน	ตัวชี้วัด
<p>๒. เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และตระหนักถึงความจำเป็นของการจัดทำประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕</p>	<p>ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจ ตระหนักถึง สิทธิ และหน้าที่ การจัดทำประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕</p>	<p>กลยุทธ์เชิงรุก สร้างเครือข่ายความร่วมมืออย่างบูรณาการเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัย พ.ร.บ.</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการ พ.ร.บ. รุกทั่วไทย - แผนการจัดทำผลิตภัณฑ์และส่งเสริมประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถระยะยาว <p>กลยุทธ์เชิงรับ ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจการจัดทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้แก่ประชาชนทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง</p> <ul style="list-style-type: none"> - แผนงานส่งเสริมความรู้ความเข้าใจให้กับหน่วยงานเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการปฏิบัติงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย <p>ผลผลิต (Output) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีจำนวนรถที่มีการจัดทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเพิ่มขึ้น - มีเครือข่ายความร่วมมือของหน่วยงานเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ - มีคำสั่งนายทะเบียน เพื่อให้บริษัทประกันภัย ขยายผลิตภัณฑ์ประกันภัยรถระยะยาวให้แก่เจ้าของรถ <p>ผลลัพธ์ (Outcome) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของรถ และเครือข่ายที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการจัดทำประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ทำให้มีการจัดทำประกันภัยรถ ภาคบังคับ ในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> • ระดับความสำเร็จของการรณรงค์ส่งเสริมการจัดทำประกันภัย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย • ระดับความสำเร็จของการจัดทำผลิตภัณฑ์และส่งเสริมการประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถระยะยาว • ระดับความสำเร็จของการส่งเสริมความรู้ความเข้าใจให้กับหน่วยงานเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการปฏิบัติงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	กลยุทธ์/แผนงาน	ตัวชี้วัด
<p>๓. พัฒนาระบบการบริหารจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้มีประสิทธิภาพ สอดรับกับทิศทางและยุทธศาสตร์องค์กร</p>	<p>กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีระบบการบริหารจัดการที่ดีมีประสิทธิภาพ ผู้มีส่วนได้เสียมีความพึงพอใจต่อคุณภาพการให้บริการของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย</p>	<p>กลยุทธ์เชิงแก้ไข</p> <p>พัฒนาระบบการดำเนินงาน และระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการปฏิบัติงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบการบริหารจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย <ul style="list-style-type: none"> ▪ ระบบงบประมาณ ▪ ระบบการเงินและบัญชี ▪ ระบบประมวลผลการเสนอรายงานผู้บริหารแบบอัตโนมัติ ▪ การปรับปรุงและการเชื่อมโยงระบบค่าเสียหาย และระบบปรับเงินสมทบ ▪ การพัฒนาระบบข้อมูลการลงทุน - โครงการจัดจ้างที่ปรึกษา และจัดทำแผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย <p>ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ปฏิบัติงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อพร้อมรับกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการอบรมการพัฒนาศักยภาพความรู้ และทักษะบุคลากร กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๖๔ - โครงการเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากร กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยปี ๒๕๖๔ <p>ผลผลิต (Output):</p> <ul style="list-style-type: none"> - กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน - กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีที่ปรึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระยะสั้น และระยะกลาง นำแผนกลยุทธ์ฯ มาเสนอต่อคณะกรรมการบริหารกองทุนฯ พิจารณา - บุคลากรที่ปฏิบัติงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้รับการพัฒนาขีดสมรรถนะความรู้ ทักษะการปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ ส่งผลให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ <p>ผลลัพธ์ (Outcome):</p> <ul style="list-style-type: none"> - กองทุน มีทิศทางที่ชัดเจนในการขับเคลื่อนการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ - เพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของกองทุนฯ 	<ul style="list-style-type: none"> • ระดับความสำเร็จของการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย • ระดับความสำเร็จของการจัดจ้างที่ปรึกษาและจัดทำแผนยุทธศาสตร์กองทุนฯ • ระดับความสำเร็จของการพัฒนาศักยภาพความรู้ และทักษะบุคลากร กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย • ระดับความสำเร็จของการจัดทำโครงการอบรม โดยผู้เข้ารับการอบรมสามารถนำสิ่งที่เรียนรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการปฏิบัติงาน