

## แผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔

### 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. ...” ซึ่งร่างพระราชบัญญัตินี้แล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ปี พ.ศ. ๒๕๒๘ และได้นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความเห็นชอบ แต่รัฐบาลได้สิ้นสุดวาระลงก่อน

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

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

ต่อมาในสมัยรัฐบาลของนายชวน หลีกภัย สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้เสนอญัตติด่วน เรื่อง การขอตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถใหม่ พร้อมทั้งได้ตราพระราชบัญญัติ

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งขยายเวลาบังคับใช้ไปอีก ๑๘๐ วัน เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มีบทบัญญัติไม่เหมาะสมบางประการ และยังมีปัญหาในการบังคับใช้ และการปฏิบัติตาม สมควรขยายระยะเวลาการใช้บังคับออกไปก่อน เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สำหรับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยนั้น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัตินี้ และยังกำหนดให้เงินและทรัพย์สินของกองทุนฯ เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ 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 กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน
- (๓) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘
- (๔) รถนั้นมิได้มีผู้ขับหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด
- (๕) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ
- (๖) รถตามมาตรา ๘ ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗

## ๑.๒ บทบาทหน้าที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งได้รับอันตรายและความเสียหายทั้งแก่ชีวิตและร่างกาย (แต่ไม่รวมความเสียหายของทรัพย์สิน) ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอน อย่างทันท่วงที โดยไม่ต้องกังวลกับเงินค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งเป็นหลักประกันให้สถานพยาบาลทุกแห่งว่า จะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็ว ทั้งนี้ ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดเชยตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลในกรณีบาดเจ็บ ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพในกรณีเสียชีวิต หรือค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพในกรณีผู้ประสบภัยบาดเจ็บและต่อมาเสียชีวิต จากบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อเป็นการช่วยเหลือแบ่งเบาภาระความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย นอกเหนือจากการชดเชย กฎหมายฉบับนี้ยังช่วยส่งเสริม

และสนับสนุนธุรกิจประกันภัยให้มีส่วนร่วมในการแบ่งเบาค่าเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นการแบ่งเบาภาระทั้งของประชาชนผู้ได้รับความเสียหายและของรัฐบาลในด้านประชาสงเคราะห์อีกด้วย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดภายใน ๗ วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับความร้องขอ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทั้งนี้ ผู้ประสบภัยจากรถสามารถรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ตามที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดไว้ตามมาตรา ๒๓ ดังนี้

(๑) อุบัติเหตุจากรถที่ไม่มีประกันภัย และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

ตามที่กฎหมายกำหนดให้รถทุกคันต้องทำประกันภัย แต่เมื่อเจ้าของรถ (หมายถึงผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ หรือผู้มีสิทธิ์ครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ หรือผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว) ไม่ทำประกันภัย และไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวน กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิ์ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(๒) อุบัติเหตุที่เกิดจากรถ ในขณะที่รถถูกยกยกออก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ไว้กับพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่เกิดขึ้นขณะที่เกิดเหตุรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ เนื่องจากรถนั้นถูกยกยกออก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ไว้กับพนักงานสอบสวน แม้รถคันนั้นจะมีประกันภัยรถภาคบังคับอยู่แล้ว แต่บริษัทประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบความเสียหายในกรณีนี้ ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิ์ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(๓) อุบัติเหตุที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และรถคันนั้นไม่มีประกันภัย

ในกรณีที่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถคันนั้น และรถคันนั้นไม่มีประกันภัย การติดตามสืบหาเจ้าของรถมารับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจไม่ทันกาล กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิ์ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(๔) อุบัติเหตุในกรณีที่ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย (กรณีชนแล้วหนี)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนน แต่ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิ์ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(๕) บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายไม่ครบจำนวน

ในกรณีที่เจ้าของรถได้ทำประกันภัยรถภาคบังคับไว้กับบริษัทประกันภัยแล้ว หากปรากฏว่าบริษัทที่รับประกันภัยนั้น ปฏิเสธที่จะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ หรือจ่ายไม่ครบจำนวน กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิ์ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(บ) อุบัติเหตุจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย

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

นอกเหนือจากการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถตามกรณีข้างต้นแล้ว กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยยังมีหน้าที่และความรับผิดชอบอื่นๆ ได้แก่

- บริหารเงินและการลงทุนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้มีประสิทธิภาพและความมั่นคง และต้องมีสภาพคล่องที่เพียงพอต่อการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของสำนักงาน
- พัฒนาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้สอดคล้องและเป็นธรรม
- ติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามจำนวนที่ได้จ่ายไป โดยสามารถไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายจากเจ้าของรถพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ ๒๐ ตามมาตรา ๒๖ หรือใช้สิทธิยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตราที่ ๒๘ - ๓๐ หรือใช้สิทธิเรียกคืนจากผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตราที่ ๓๑ หรือใช้สิทธิเรียกคืนจากหน่วยงานเจ้าของรถตามมาตราที่ ๓๒ ทางใดทางหนึ่งแล้วแต่กรณี
- ส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของผู้ประสบภัยจากรถ โดยการให้ความรู้และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องในการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- พัฒนาระบบปฏิบัติการและระบบฐานข้อมูลของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้มีความสมบูรณ์และทันสมัยด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ
- พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพพร้อมรองรับการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย
- จัดทำและดำเนินการตามนโยบายและแผนงานตามประมาณการรายจ่ายประจำปี โดยมุ่งเน้นผลงาน และจัดทำระบบประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียน

**๑.๓ แหล่งเงินทุนและโครงสร้างของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย**

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้กำหนดแหล่งที่มาของเงินทุนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีองค์ประกอบ ดังนี้

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

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

ให้ใช้เกณฑ์สิทธิโดยให้นำเบี้ยประกันภัยที่เกิดขึ้นในรอบสามเดือนใดแม้ว่าจะยังไม่ได้รับชำระในรอบสามเดือนนั้นมารวมคำนวณเป็นเบี้ยประกันภัยของรอบสามเดือนนั้น)

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

และที่มีผู้อุทิศให้

- เงินรายได้อื่นๆ

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

#### ๑.๔ กระบวนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

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

ทั้งนี้ กฎหมายกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการชดเชยเป็นค่าเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ทั้งค่ารักษาพยาบาล ค่าทุพพลภาพ และค่าปลงศพ เพียงวงเงินเบื้องต้นของระบบประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งตารางที่ ๑ แสดงถึงวงเงินความคุ้มครองของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยของไทยในปัจจุบัน

#### ตารางที่ ๑ : วงเงินความคุ้มครองของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ค่าสินไหมทดแทนในแต่ละกรณี	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

สำหรับกระบวนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งผู้ประสบภัยจากรถสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ ๖ กรณี ตามมาตรา ๒๓ ดังที่กล่าวถึงในหัวข้อ ๑.๒ โดยกระบวนการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจะต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน พ.ศ. ๒๕๕๒ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ดังนี้

(๑) กรณีที่บริษัทที่รับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย ให้ผู้ประสบภัยแจ้งต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พร้อมขอเท็จจริงดังต่อไปนี้

- ก. ชื่อบริษัทที่รับประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย
- ข. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ
- ค. วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัย

(หากผู้ประสบภัยไม่สามารถแจ้งได้ ให้สถานพยาบาลที่รับรักษาผู้ประสบภัย ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของผู้ประสบภัยแจ้งแทนได้)

(๒) เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และผู้ประสบภัยไม่สามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดทำประกันภัย หรือจากบริษัทที่รับประกันภัยได้ ผู้ประสบภัยสามารถยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

ก. ความเสียหายต่อร่างกาย

ก-๑. ใบเสร็จรับเงิน หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

ก-๒. สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้

ก-๓. สำเนาบันทึกรายประจำวันของพนักงานสอบสวน

ก-๔. กรณีมีการสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพถาวร ใყื่นใรับรองแพทยหรือความเห็นแพทย์ หรือหลักฐานอื่นใดที่ระบุว่าเป็นผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายนั้นด้วย

ข. ความเสียหายต่อชีวิต

ข-๑. สำเนามรณบัตร หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนด ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

ข-๒. สำเนาบันทึกรายประจำวันของพนักงานสอบสวน

(๓) ผู้มีสิทธิร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน มีดังต่อไปนี้

ก. กรณีความเสียหายต่อร่างกาย ให้ผู้ประสบภัยร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ สามารถมอบอำนาจให้สถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลร้องขอได้ หรือบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัดที่รับโอนสิทธิเรียกร้องจากสถานพยาบาลที่รักษาพยาบาล รวมถึงทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัยร้องขอแทนได้

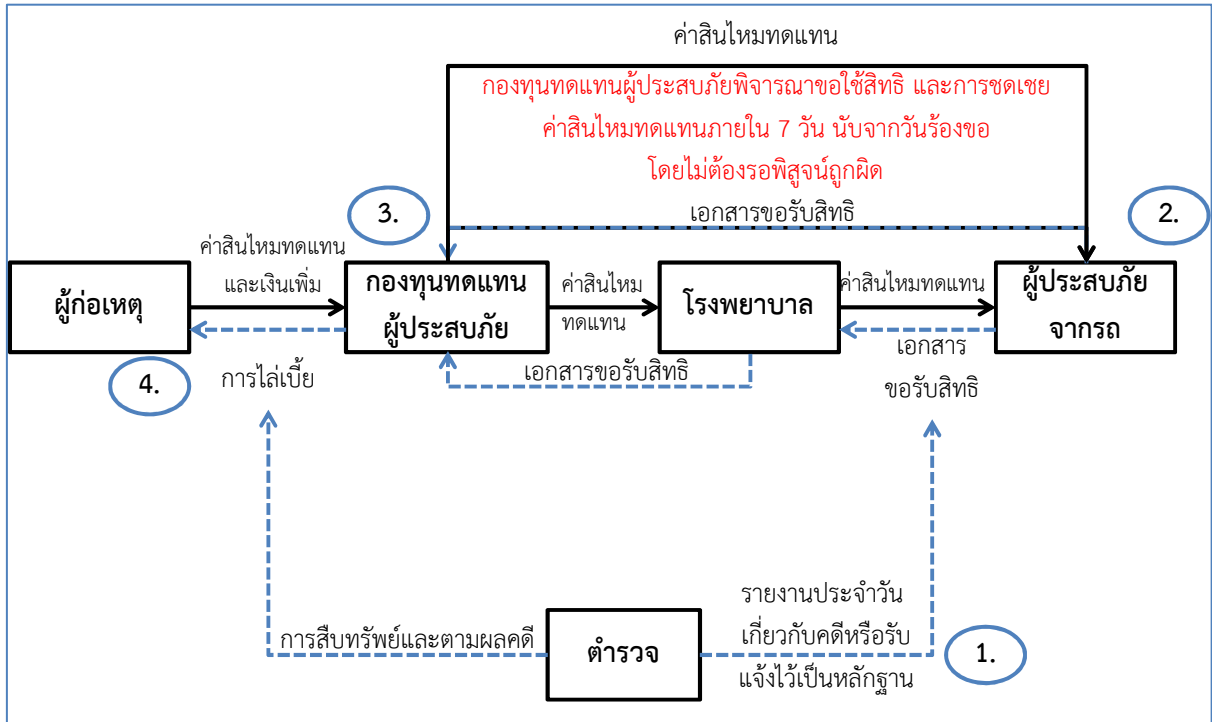
ข. ความเสียหายต่อร่างกายกรณีสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพให้ผู้ประสบภัยร้องขอหรือทายาท หรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัยร้องขอแทนได้

ค. กรณีความเสียหายต่อชีวิต ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ

(๔) การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ นั้น กฎหมายจำกัดระยะเวลาไว้ไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

กระบวนการในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถแสดงได้ดังนี้

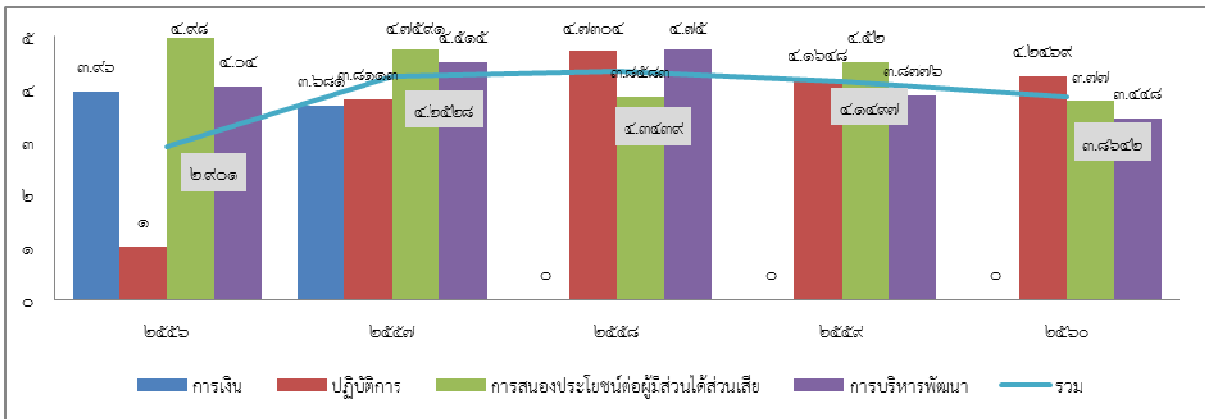
รูปที่ ๑ : กระบวนการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย



ที่มา: TDRI (๒๕๕๖)

## ๒. ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และการประเมินสถานการณ์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

### ก. ภาพรวมผลการดำเนินงานที่ผ่านมา



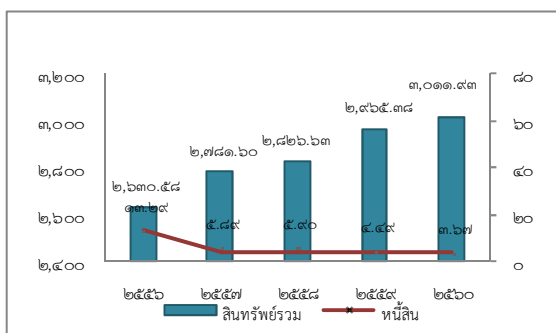
ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนประจำปี กรมบัญชีกลาง  
ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ไม่มีการประเมินผลการดำเนินงานด้านการเงิน

การประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ระหว่างปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๗ จะแบ่งการประเมินผลออกเป็น ๔ ยุทธศาสตร์ ตามหลักของ Balanced Scorecard คือ มิติด้านการเงิน มิติด้านปฏิบัติการ มิติด้านการสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสีย และมิติด้านการบริหารพัฒนา แต่ทั้งนี้ ในปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา กองทุนฯ ไม่มีการประเมินผลการดำเนินงานด้านการเงิน โดยในปี ๒๕๖๐ กองทุนฯ มีผลการดำเนินงานเฉลี่ยอยู่ที่ ๓.๘๖๔๒ คะแนนจากคะแนนเต็ม ๕ คะแนน แบ่งเป็น มิติด้านปฏิบัติ มีผลการดำเนินงานอยู่ที่ ๔.๒๔๖๙ คะแนน มิติด้านการสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสีย มีผลการดำเนินงานอยู่ที่ ๓.๗๓ คะแนน และมิติด้านการบริหารพัฒนา มีผลการดำเนินงานอยู่ที่ ๓.๔๔๘ คะแนน

### ข. ผลการดำเนินงานด้านการเงิน

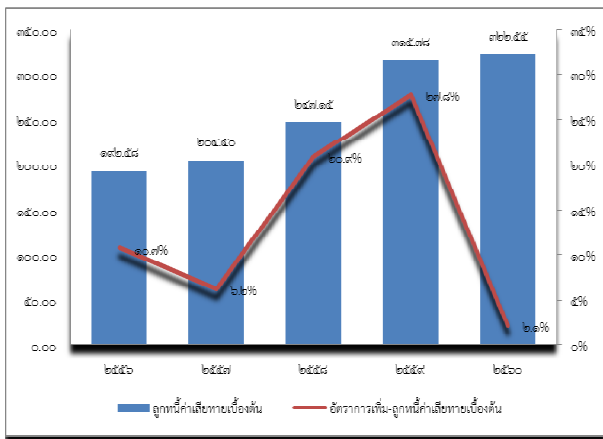
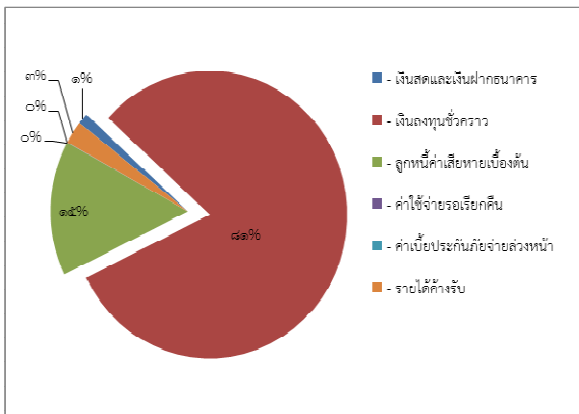
การบริหารเงินและการลงทุน เป็นหน้าที่สำคัญของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อให้กองทุนฯ มีสภาพคล่องเพียงพอต่อการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น และการชำระค่าใช้จ่ายอื่นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการดำเนินงานด้านต่างๆ มีรายละเอียดดังนี้

#### ข-๑. สินทรัพย์และหนี้สินในส่วนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย



- สินทรัพย์รวมของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๓.๔๖ ต่อปี โดยเพิ่มจาก ๒,๖๓๑ ล้านบาท ในปี ๒๕๕๖ เป็น ๓,๐๑๒ ล้านบาท ในปี ๒๕๖๐
- ในส่วนของหนี้สินของกองทุนฯ มูลค่าหนี้สินหมุนเวียนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสัดส่วนน้อย โดยน้อยกว่าร้อยละ ๑ ของหนี้สินและทุนทั้งหมด





- ในส่วนของสินทรัพย์หมุนเวียน พบว่า สัดส่วนของเงินลงทุนอันประกอบด้วย เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนชั่วคราว ซึ่งเป็นเงินฝากประจำระยะเวลาไม่เกิน ๑๒ เดือน มีสัดส่วนสูงที่สุด โดยสูงกว่าร้อยละ ๘๑ ของสินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งเป็นส่วนของการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ตามมาตรา ๒๓ (๑) มาตรา ๒๓ (๓) มาตรา ๒๓ (๕) และมาตรา ๒๓ (๖) ซึ่งกองทุนมีภาระหน้าที่ต้องไต่เบี่ยเงินค่าเสียหายที่จ่ายไปคืน พร้อมทั้งเงินเพิ่มตามที่กฎหมายกำหนด
- มูลค่าลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา เนื่องจากการปรับเพิ่มวงเงินค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีบาดเจ็บ จาก ๑๕,๐๐๐ บาท เป็น ๓๐,๐๐๐ บาท มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๗

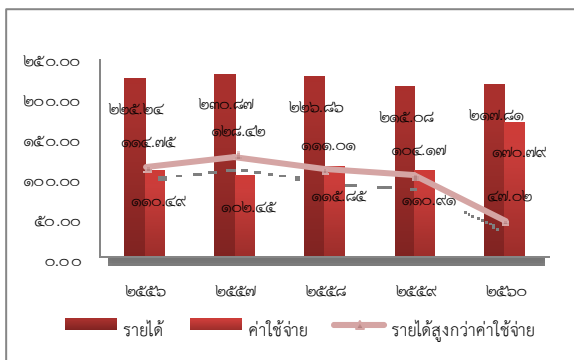
หน่วย : บาท

รายการ	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>					
- เงินสดและเงินฝากธนาคาร	๓๕,๓๒๙,๙๗๙.๘๓	๗๖,๗๗๙,๑๐๖.๙๑	๒๘๒,๘๓๖,๘๙๙.๙๓	๘,๙๓๒,๗๐๙.๖๒	๒๕,๙๗๐,๔๓๑.๖๔
- เงินลงทุนชั่วคราว	๒,๑๑๘,๓๘๕,๔๘๗.๒๗	๑,๘๗๖,๙๔๔,๔๘๗.๖๗	๒,๒๗๖,๖๙๖,๙๓๔.๐๙	๒,๔๒๘,๖๗๕,๗๖๔.๓๕	๑,๗๒๐,๖๒๗,๙๐๓.๗๔
- ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น	๑๙๒,๕๘๓,๗๖๐.๘๖	๒๐๔,๔๙๗,๖๔๕.๑๙	๒๔๗,๑๕๓,๒๖๒.๖๙	๓๑๕,๗๗๖,๘๐๖.๘๕	๓๒๒,๕๔๕,๓๗๔.๙๔
- ลูกหนี้เงินยืม	๘๗๒,๒๐๒.๐๐	๖๗๖,๗๔๐.๐๐	๑,๑๑๒,๔๓๙.๐๐	๑๐,๒๐๐.๐๐	-
- ค่าใช้จ่ายรอเรียกคืน	๔๔๐,๑๔๒.๓๐	๔๓๒,๑๔๒.๓๐	๔๗๒,๔๗๘.๓๐	๔๓๒,๓๔๕.๓๐	๓๖๕,๔๖๕.๓๐
- ค่าเบี้ยประกันภัยจ่ายล่วงหน้า	๒๓๓,๐๙๗.๖๖	๔๑๖,๘๖๕.๖๖	๔๖๑,๘๒๙.๔๕	๔๕๙,๗๘๓.๒๙	๔๖๔,๐๐๓.๘๔
- รายได้ค้างรับ	๕๕,๔๘๕,๘๓๖.๘๒	๖๐,๘๕๕,๐๔๓.๐๓	๕๓,๘๙๓,๗๒๗.๙๕	๖๔,๕๓๗,๕๖๙.๒๑	๕๕,๕๓๑,๐๗๒.๒๙
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>๒,๔๐๓,๓๕๐,๕๐๖.๗๔</b>	<b>๒,๒๒๖,๖๐๒,๐๓๐.๗๖</b>	<b>๒,๘๖๒,๖๒๗,๕๗๑.๔๑</b>	<b>๒,๘๑๘,๘๒๕,๑๗๘.๖๒</b>	<b>๒,๑๒๔,๕๐๔,๒๕๑.๗๕</b>
สัดส่วนของสินทรัพย์หมุนเวียน (ร้อยละ)	(๙๑.๓๖)	(๘๐.๗๐)	(๑๐๐.๐๐)	(๙๕.๐๖)	(๙๕.๐๖)
- เงินลงทุนระยะยาว	๒๒๗,๒๓๓,๙๕๖.๕๙	๕๓๑,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	-	๑๔๖,๕๕๙,๔๑๒.๑๕	๘๘๓,๑๗๗,๗๙๒.๖๗
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	-	-	-	-	๔,๒๔๖,๑๐๕.๕๖
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>๒,๖๓๐,๕๘๔,๔๖๓.๓๓</b>	<b>๒,๗๕๗,๖๐๒,๐๓๐.๗๖</b>	<b>๒,๘๖๒,๖๒๗,๕๗๑.๔๑</b>	<b>๒,๙๖๕,๓๘๔,๕๙๐.๗๗</b>	<b>๓,๐๑๑,๙๒๘,๑๕๙.๙๘</b>

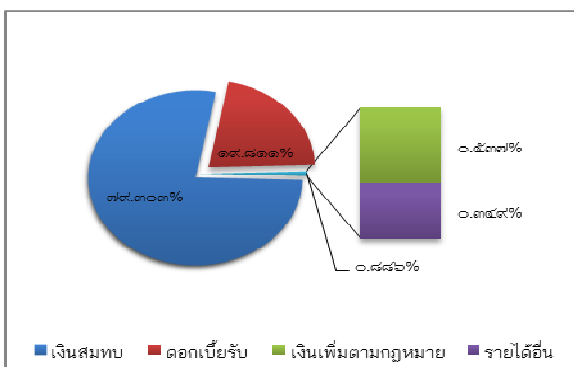
รายการ	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
หนี้สินหมุนเวียน					
- ค่าเสียหายเบื้องต้นค้างจ่าย	๙๔,๖๙๕.๕๐	๔๒,๐๙๒.๐๐	๑๕๑,๙๒๑.๐๐	๒๒๖,๕๒๓.๗๕	๑,๓๓๑,๑๔๔.๓๗
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๑๐,๐๑๗,๖๑๘.๕๕	๓,๕๘๖,๔๘๓.๘๔	๓,๗๐๙,๓๔๕.๔๐	๓,๓๔๘,๗๑๔.๑๖	๑,๖๐๖,๑๙๖.๓๓
- รายได้รับล่วงหน้า	๒,๓๒๓,๑๘๖.๗๕	๑,๓๔๙,๑๖๙.๗๐	๑๔๓,๘๘๐.๔๕	๑๐๒,๕๒๙.๔๓	๑๒๕,๒๗๙.๓๕
- หนี้สินอื่นๆ	๘๕๐,๗๔๙.๐๐	๙๐๘,๔๘๓.๐๐	๑,๘๙๖,๖๐๕.๐๐	๘๐๘,๗๑๘.๐๐	๖๐๓,๕๕๐.๖๐
รวมหนี้สินหมุนเวียน	๑๓,๒๘๖,๒๔๙.๘๐	๕,๘๘๖,๒๒๘.๕๔	๕,๙๐๑,๗๕๑.๘๕	๔,๙๖๖,๔๘๕.๓๔	๓,๖๖๖,๑๗๐.๖๕
สัดส่วนของหนี้สินหมุนเวียน(ร้อยละ)	(๐.๕๑)	(๐.๒๑)	(๐.๒๑)	(๐.๑๕)	(๐.๑๕)
ทุนเงินกองทุน	๒,๖๑๗,๒๙๘,๒๑๓.๕๓	๒,๗๔๕,๗๑๕,๘๐๒.๒๒	๒,๘๕๖,๗๒๕,๘๑๙.๕๖	๒,๙๖๐,๘๙๘,๑๐๕.๔๓	๓,๐๐๘,๒๖๑,๙๗๙.๓๓
รวมหนี้สินและทุน	๒,๖๓๐,๕๘๔,๔๖๓.๓๓	๒,๗๕๑,๖๐๒,๐๓๐.๗๖	๒,๘๖๒,๖๒๗,๕๗๑.๔๑	๒,๙๖๕,๓๘๔,๕๙๐.๗๗	๓,๐๑๑,๙๒๘,๑๔๙.๙๘

ที่มา: คำนวณจากข้อมูลกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

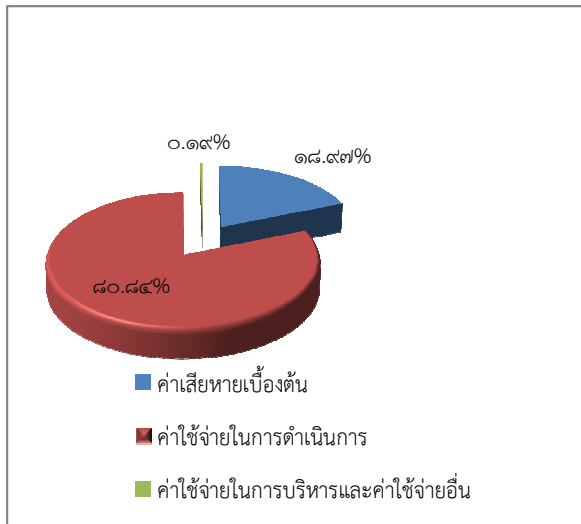
ข-๒. รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย



● กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีรายได้เฉลี่ยช่วงปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ ปีละประมาณ ๒๒๓ ล้านบาท ในขณะที่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในช่วงระยะเวลาเดียวกันที่ประมาณ ๑๒๒ ล้านบาท ทำให้กองทุนมีผลการดำเนินงานในส่วนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ ๑๐๑ ล้านบาทต่อปี



● กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีรายได้หลักร้อยละ ๙๙ มาจากเงินสมทบจากบริษัทประกันภัย ซึ่งกฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถตามกฎหมายฉบับนี้ ซึ่งกำหนดให้จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ เป็นรายไตรมาสในอัตราร้อยละ ๑ ของเบี้ยประกันภัย โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ ๗๙ ของรายได้ทั้งหมด รายได้หลักอีกทางหนึ่ง คือ ดอกเบี้ยรับ มีสัดส่วนประมาณร้อยละ ๒๐ ของรายได้ทั้งหมด ซึ่งรวมทั้งสองส่วนนี้มีมูลค่ามากกว่าประมาณ ๒๐๐ ล้านบาทต่อปี



● ในขณะที่ค่าใช้จ่ายกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีรายจ่ายหลักเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นที่ต้องจ่ายให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถตามที่กฎหมายกำหนดมีสัดส่วนประมาณร้อยละ ๑๙ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ค่าจ้างลูกจ้างชั่วคราว ค่าครุภัณฑ์ ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาประกันภัย หนี้สงสัยจะสูญและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ประมาณร้อยละ ๘๑

หน่วย : บาท

รายการ	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
<b>รายได้</b>					
เงินสมทบ	๑๔๙,๓๗๘,๖๙๑.๑๖	๑๕๓,๘๘๘,๖๔๔.๐๒	๑๖๒,๙๕๕,๔๐๒.๓๒	๑๖๖,๘๘๒,๒๔๙.๗๔	๑๗๒,๗๓๒,๘๗๘.๔๔
ดอกเบี้ยรับ	๗๔,๗๗๒,๕๗๘.๓๐	๗๓,๓๑๕,๑๙๗.๓๔	๖๒,๗๖๐,๔๖๓.๑๗	๔๖,๑๘๖,๙๙๕.๔๔	๔๓,๑๔๖,๙๔๑.๗๓
เงินเพิ่มตามกฎหมาย	๔๒๙,๕๙๗.๑๖	๘๔๔,๐๒๐.๗๙	๗๒๓,๔๑๗.๖๑	๑,๑๕๙,๘๗๐.๘๖	๑,๑๗๑,๖๗๙.๙๗
รายได้อื่น	๖๖๑,๑๒๓.๗๕	๒,๘๒๐,๙๙๘.๔๘	๔๒๔,๕๖๔.๗๓	๘๕๓,๖๙๐.๐๖	๗๕๗,๙๕๒.๐๖
<b>รวมรายได้</b>	<b>๒๒๕,๒๔๑,๙๙๐.๓๗</b>	<b>๒๓๐,๘๖๘,๘๖๐.๖๓</b>	<b>๒๒๖,๘๖๒,๘๔๗.๘๓</b>	<b>๒๑๕,๐๘๒,๘๐๖.๑๐</b>	<b>๒๑๗,๘๐๙,๔๕๒.๒๐</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>					
ค่าเสียหายเบื้องต้น	๓๕,๑๗๐,๘๘๒.๘๕	๓๐,๘๔๑,๕๔๙.๔๙	๓๔,๐๒๒,๗๓๘.๔๕	๓๔,๔๓๙,๑๔๕.๑๐	๓๒,๔๐๔,๐๓๖.๑๕
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ	๗๔,๙๕๓,๕๑๓.๓๐	๗๑,๒๒๓,๓๔๗.๖๕	๘๑,๔๔๑,๘๑๙.๓๙	๗๔,๙๒๒,๓๑๑.๑๑	๑๓๘,๐๖๒,๑๐๔.๘๒
ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายอื่น	๓๖๙,๓๒๐.๒๑	๓๘๖,๓๗๔.๘๐	๓๘๘,๒๗๒.๖๕	๑,๕๕๐,๐๖๔.๐๒	๓๒๑,๔๓๗.๓๓
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>๑๑๐,๔๙๓,๗๑๖.๓๖</b>	<b>๑๐๒,๔๕๑,๒๗๑.๙๔</b>	<b>๑๑๕,๘๕๒,๘๓๐.๔๙</b>	<b>๑๑๐,๙๑๐,๕๒๐.๒๓</b>	<b>๑๗๐,๗๘๗,๕๗๘.๓๐</b>
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย	๑๑๔,๗๔๘,๒๗๔.๐๑	๑๒๘,๔๑๗,๕๘๘.๖๙	๑๑๑,๐๑๐,๐๑๗.๓๔	๑๐๔,๑๗๒,๒๘๕.๘๗	๔๗,๐๒๑,๘๗๓.๙๐

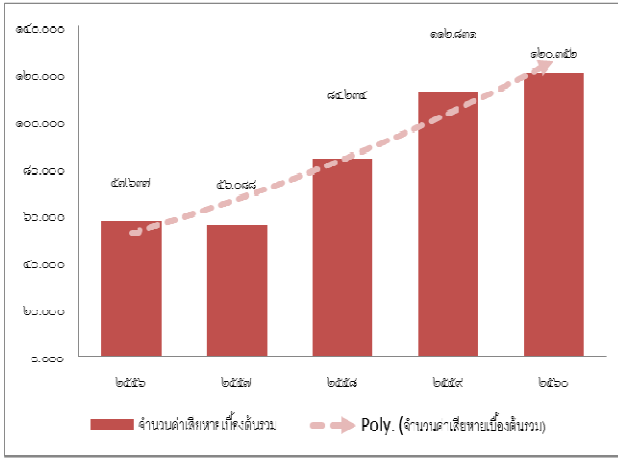
ที่มา: คำนวณจากข้อมูลกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

**ค. ผลการดำเนินงานด้านปฏิบัติการ**

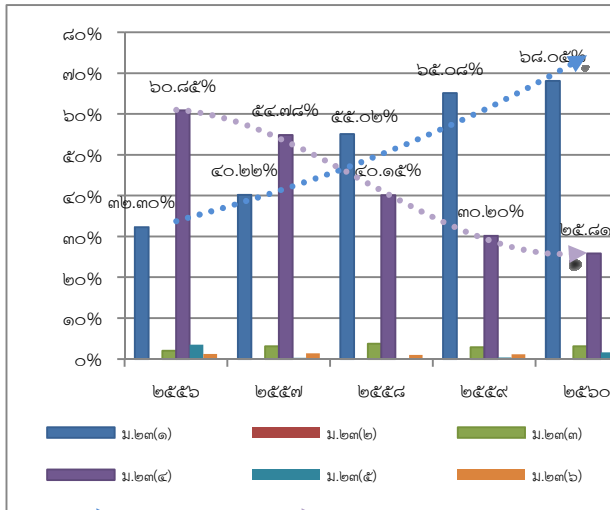
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีหน้าที่ในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัยจากรถ และดำเนินงานอื่นๆ เพื่อรองรับการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

ค-๑. การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

จากข้อมูลของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ช่วงปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามมาตรา ๒๓ (๑)-(๖) ดังนี้



● การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนฯ โดยภาพรวมในช่วงปี ๒๕๕๖ ถึงปี ๒๕๕๗ มีแนวโน้มลดลง แต่หลังจากที่มีการออกกฎกระทรวงเพิ่มค่าเสียหายเบื้องต้นในส่วนของค่ารักษาพยาบาลจากจำนวนไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ บาท เป็นจำนวนไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ บาท ทำให้ในปี ๒๕๕๘-๒๕๖๐ มีจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากปี ๒๕๕๗ มีจำนวนรวม ๘๔.๒๓ ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น ๑๒๐.๓๕ ล้านบาทในปี ๒๕๖๐

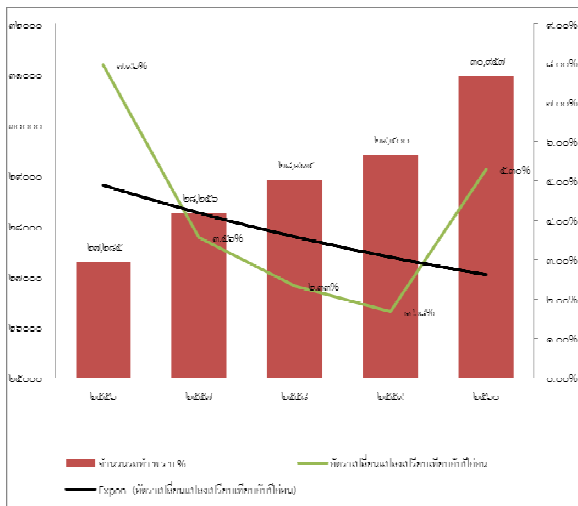


● สำหรับค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา ๒๓(๑) กรณีประสบภัยจากรถไม่ทำประกันภัย มีการปรับเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก โดยในปี ๒๕๕๖ มีสัดส่วนการจ่ายฯ ที่ร้อยละ ๓๒.๓๐ แต่ในปี ๒๕๖๐ ปรับเพิ่มสูงขึ้นเป็นร้อยละ ๖๘.๐๕ ซึ่งตรงข้ามกับกรณีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๓ (๔) ที่เป็นกรณีผู้ประสบภัยถูกชนแล้วหนี มีสัดส่วนการจ่ายลดลงโดยปี ๒๕๕๖ มีสัดส่วนการจ่ายร้อยละ ๖๐.๘๕ ปรับลดลงในปี ๒๕๖๐ เหลือเพียงร้อยละ ๒๕.๘๑

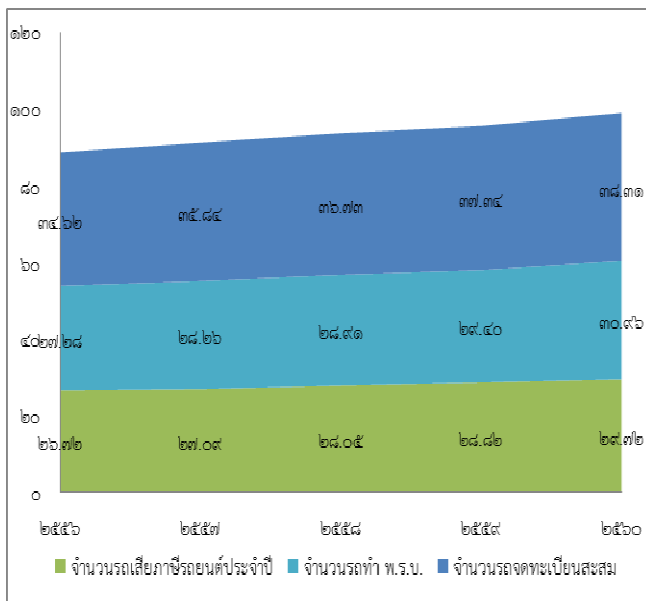
ปี	ค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามมาตรา ๒๓						รวม
	(๑)	(๒)	(๓)	(๔)	(๕)	(๖)	
๒๕๕๕	๑๖,๒๖๔,๕๗๘.๗๕ (๒๗.๕๖%)	๙๐,๐๓๐.๐๐ (๐.๑๕%)	๕๕๖,๑๙๐.๕๐ (๐.๙๒%)	๔๐,๒๖๙,๙๘๓.๑๖ (๖๘.๒๓%)	๙๔๒,๗๙๒.๐๐ (๑.๖๐%)	๙๐๖,๕๕๖.๐๐ (๑.๕๔%)	๕๙,๐๒๐,๑๒๐.๔๑
๒๕๕๖	๑๘,๖๑๖,๓๖๘.๘๓ (๓๒.๓๐%)	๕๓๖,๖๑๖.๐๐ (๐.๙๒%)	๑,๑๘๕,๖๔๙.๐๕ (๒.๐๖%)	๓๕,๐๗๐,๔๔๐.๓๕ (๖๐.๘๕%)	๒,๐๑๓,๖๗๕.๐๐ (๓.๔๙%)	๖๙๘,๕๗๑.๒๕ (๑.๒๑%)	๕๗,๖๓๖,๘๒๒.๔๘
๒๕๕๗	๒๒,๕๕๗,๖๓๐.๑๑ (๔๐.๒๒%)	๗๒๖,๘๙๖.๐๐ (๐.๑๒%)	๑,๗๗๑,๖๕๖.๒๕ (๓.๑๖%)	๓๐,๗๒๕,๘๗๔.๙๙ (๕๔.๗๘%)	๑๖๐,๘๕๖.๐๐ (๐.๓๐%)	๘๐๐,๘๒๗.๕๐ (๑.๔๒%)	๕๖,๐๘๗,๗๓๐.๘๕
๒๕๕๘	๔๖,๓๔๙,๒๑๕.๑๐ (๕๕.๐๒%)	๔๕,๐๔๒.๕๐ (๐.๐๕%)	๓,๑๒๓,๕๒๔.๔๙ (๓.๗๑%)	๓๓,๘๕๕,๘๐๓.๔๕ (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%)	๓๓,๘๙๑,๔๘๒.๐๕ (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%)	๓๓,๐๖๗,๓๔๔.๕๓ (๒๕.๘๑%)	๒,๐๑๑,๖๕๘.๓๐ (๑.๖๗%)	๑,๔๗๔,๖๓๑.๒๕ (๑.๒๓%)	๑๒๐,๓๕๑,๗๓๗.๖๑

ที่มา : กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

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



- ปี ๒๕๕๖ ถือเป็นปีที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นของการทำประกันภัยสูงมาก สาเหตุหลักเนื่องมาจากนโยบายรถคันแรกของรัฐบาล แต่ภายหลังจากที่มีการส่งมอบรถตามนโยบายฯ เสร็จสิ้นแล้ว พบว่าตั้งแต่ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ มีการทำประกันภัยรถภาคบังคับเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง แต่ในปี ๒๕๖๐ มีการทำประกันภัยเพิ่มขึ้นและมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากสำนักงาน คปภ. มีกิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และลงพื้นที่พบประชาชนเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและให้ตระหนักถึงความสำคัญของการทำประกันภัยรถภาคบังคับ



- เปรียบเทียบข้อมูลจำนวนรถที่ทำประกันภัยตามกฎหมายกับจำนวนรถยนต์ที่เสียภาษีรถยนต์ประจำปี พบว่า มีจำนวนใกล้เคียงกันมาก โดยรถที่ทำประกันภัยมีจำนวนสูงกว่าเล็กน้อย
- แต่เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถสะสมตามข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก เห็นถึงความแตกต่างกันอยู่ค่อนข้างมาก โดยรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับมีจำนวนน้อยกว่าประมาณร้อยละ ๒๑ ซึ่งการใช้รถกลุ่มนี้ผิดกฎหมายจราจรทางบก และเป็นรถที่ไม่ทำประกันภัย เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ก็จะเป็นภาระของกองทุนฯ ในการให้ช่วยเหลือคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเหล่านี้

หน่วย : คัน/กรมธรรม์

ปี	(๑) จำนวนรถจดทะเบียนสะสม	(๒) จำนวนรถเสียภาษีรถยนต์ประจำปี	(๓) จำนวนรถทำ พ.ร.บ.๑	(๔)=Δ(๓)	(๕) ส่วนต่างของจำนวนรถทำ พ.ร.บ.๑กับรถจดทะเบียน (๑)-(๓)	(๖) รถที่ไม่ทำ พ.ร.บ.๑ คิดเป็นร้อยละ (๕) = %
๒๕๕๖	๓๕๔,๖๒๔,๔๐๖	๒๖,๗๒๐,๐๔๗	๒๗,๒๒๔,๘๐๔	๗.๙๖%	๗,๓๓๙,๖๐๒	๒๑.๒๐%
๒๕๕๗	๓๕๔,๘๑๕,๑๘๐	๒๗,๐๙๕,๗๑๙	๒๘,๒๕๕,๗๒๐	๓.๕๖%	๗,๕๗๙,๔๖๐	๒๑.๑๕%
๒๕๕๘	๓๖๖,๗๓๑,๐๑๗	๒๘,๐๕๐,๕๑๕	๒๘,๙๑๕,๘๔๙	๒.๓๓%	๗,๘๑๗,๑๖๘	๒๑.๒๘%
๒๕๕๙	๓๗๖,๓๑๔,๑๓๙	๒๘,๘๑๕,๒๓๔	๒๙,๓๑๙,๕๙๙	๑.๖๘%	๗,๙๓๘,๕๔๐	๒๑.๒๖%
๒๕๖๐	๓๘๖,๓๑๘,๗๖๓	๒๙,๗๑๙,๒๖๒	๓๐,๙๕๗,๒๓๘	๕.๓๐%	๗,๓๕๑,๕๒๕	๑๙.๑๙%

ที่มา : ฝ่ายวิเคราะห์ธุรกิจและสถิติ สำนักงาน คปภ. และรายงานสถิติการขนส่งประจำปี

## ค-ก. การไล่เบี้ยหรือการเรียกคืนเงินค่าสินไหมทดแทน

๓.๑ ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ สรุปได้ดังนี้

ลำดับที่	ประเภทลูกหนี้	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น - เจ้าของรถ : ม ๒๓ (๑) และ (๓)	๒๒,๔๕๐	๓๘๐,๙๗๗,๒๒๘.๔๐
๒	ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น - บริษัทประกันภัย : ม ๒๓ (๕)	๓๐๖	๓,๘๐๑,๒๑๔.๘๐
๓	ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น - ราชการ : ม ๒๓ (๖)	๕๙๔	๗,๓๕๘,๐๓๑.๒๐
๔	ลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น - ที่ศาลสั่ง	๑๖	๒๕๕,๗๓๐.๓๙
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>๒๓,๓๖๖</b>	<b>๓๙๒,๓๙๒,๒๐๔.๗๙</b>

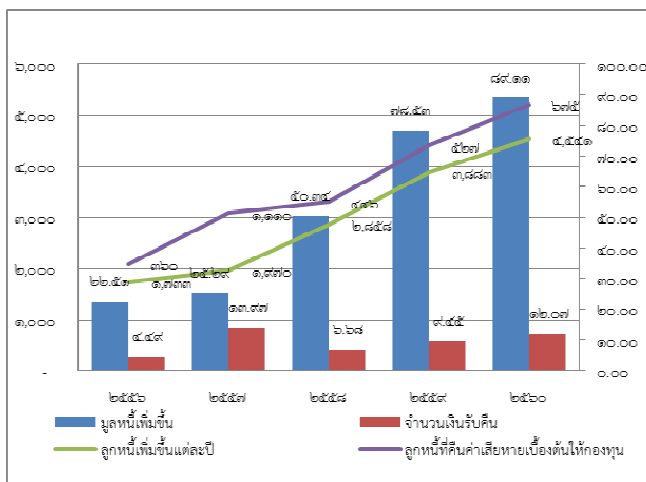
ที่มา: จากข้อมูลกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๓.๒ จำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้รับคืน ระหว่างปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ สรุปได้ดังนี้

สรุปการรับคืนค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐														
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)
๒๕๕๖	๓๖๐	๔,๔๘๕,๓๙๖.๖๓	๒๐๐	๒,๕๔๖,๒๒๗.๘๘	-	-	๒	๗,๔๙๕.๐๐	๓๕	๖๔๖,๘๘๘.๗๕	๓๙	๔๕๕,๐๑๒.๐๐	๘๔	๘๒๙,๗๗๓.๐๐
๒๕๕๗	๑,๑๑๐	๑๓,๙๖๙,๒๐๐.๕๓	๒๐๓	๒,๘๖๑,๐๗๗.๐๔	-	-	๔	๕๔,๔๐๔.๐๐	๒๘	๕๘๔,๔๖๔.๐๐	๘๒๑	๙,๗๔๐,๓๙๙.๔๙	๕๔	๗๒๘,๘๕๖.๐๐
๒๕๕๘	๔๔๖	๖,๖๗๗,๔๖๕.๕๙	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	๕๘๗,๗๔๔.๒๕	๒๕	๒๒๙,๗๑๘.๐๐	๔๔	๙๒๔,๐๓๖.๕๐
<b>รวม</b>	<b>๓,๑๑๘</b>	<b>๔๖,๖๕๗,๔๑๒.๒๒</b>	<b>๑,๗๔๐</b>	<b>๒๘,๕๑๐,๓๓๐.๒๖</b>	<b>๒</b>	<b>๖๐,๐๐๐.๐๐</b>	<b>๓๓</b>	<b>๕๙๕,๔๑๕.๑๗</b>	<b>๑๔๖</b>	<b>๒,๗๓๕,๕๙๒.๕๐</b>	<b>๖๐๒</b>	<b>๑๐,๖๙๗,๕๘๐.๔๙</b>	<b>๒๙๕</b>	<b>๔,๐๕๘,๔๙๓.๘๐</b>

ที่มา: จากข้อมูลกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๓.๓ เปรียบเทียบลูกหนี้ที่เพิ่มขึ้นกับลูกหนี้ที่คืนค่าเสียหายเบื้องต้นแก่กองทุนในแต่ละปี



เปรียบเทียบลูกหนี้ที่เพิ่มขึ้นกับลูกหนี้ที่คืนค่าเสียหายเบื้องต้นแก่กองทุนในแต่ละปี

จากข้อมูล ตามข้อ ๓.๑ และ ๓.๒ จะเห็นว่าลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มียอดคงค้าง ณ ปี ๒๕๖๐ จำนวน ๒๓,๓๖๖ ราย มูลค่า ๓๙๒,๓๙๒,๒๐๔.๗๙ บาท และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้รับการชำระหนี้คืนในปี ๒๕๖๐ จำนวน ๖๓๕ ราย มูลค่า ๑๒,๐๗๓,๖๕๙.๓๖ บาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๓.๐๘

๖. ผลการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

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

ประเด็นการสำรวจ	ผลการรับรู้ (%)			
	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐
๑. การรู้จัก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	๘๘.๙๓	๙๗.๔๖	๙๙.๕๐	๙๐.๒๖
๒. การรับรู้บุคคลที่ต้องทำประกันภัย พ.ร.บ.	๑๐๐	๑๐๐	๘๖.๕๐	๙๓.๘๔
๓. การรับรู้การไม่ทำประกันภัย พ.ร.บ. ต้องมีโทษตามกฎหมาย	๘๗.๘๒	๘๕.๖๗	๘๗.๐๐	๖๖.๒๕
๔. การรับรู้สิทธิประโยชน์จากการประกันภัย พ.ร.บ.	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐
๕. การรับรู้ช่องทางการติดต่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐
๖. การรับรู้การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ กรณีเกิดอุบัติเหตุจากรถแล้วไม่มีผู้รับผิดชอบ	๖๖.๒๕	๕๔.๓๔	๔๕.๑๐	๕๐.๙๗
๗. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยรถภาคบังคับ (ภาพรวม)	๙๑.๙๙	๙๑.๖๓	๙๐.๖๐	๘๘.๘๕

ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๕๗-๒๕๖๐

จากการสำรวจในประเด็นความรู้ความเข้าใจและการเข้าถึงการประกันภัยรถภาคบังคับ (พ.ร.บ.) ของประชาชน พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่เกินร้อยละ ๘๕ มีความรู้ความเข้าใจ และรับรู้สิทธิประโยชน์จากการประกันภัยรถภาคบังคับ (พ.ร.บ.) แต่ยังคงขาดการรับรู้การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ในกรณีเกิดอุบัติเหตุจากรถแล้วไม่มีผู้รับผิดชอบ รวมถึงไม่ทราบว่า การไม่ทำประกันภัย พ.ร.บ. จะมีโทษตามกฎหมาย

๒) การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการงานขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ มีคะแนนความพึงพอใจ (คะแนนเต็ม ๕) เพิ่มขึ้นเป็นลำดับดังนี้ ปี ๒๕๕๗ มีคะแนนอยู่ที่ระดับ ๔.๕๓ ปี ๒๕๕๘ มีคะแนนอยู่ที่ระดับ ๔.๖๕ ปี ๒๕๕๙ มีคะแนนอยู่ที่ระดับ ๔.๗๓ และปี ๒๕๖๐ มีคะแนนอยู่ที่ระดับ ๔.๗๐

ปี	คะแนนความพึงพอใจ (คะแนนเต็ม ๕)	การประเมิน ๓ ด้าน		
		คุณภาพการให้บริการ	ด้านความเป็นธรรม	ด้านการเข้าถึงการให้บริการ
ปี ๒๕๕๗	๔.๕๓	๔.๖๐	๔.๕๐	๔.๕๐
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

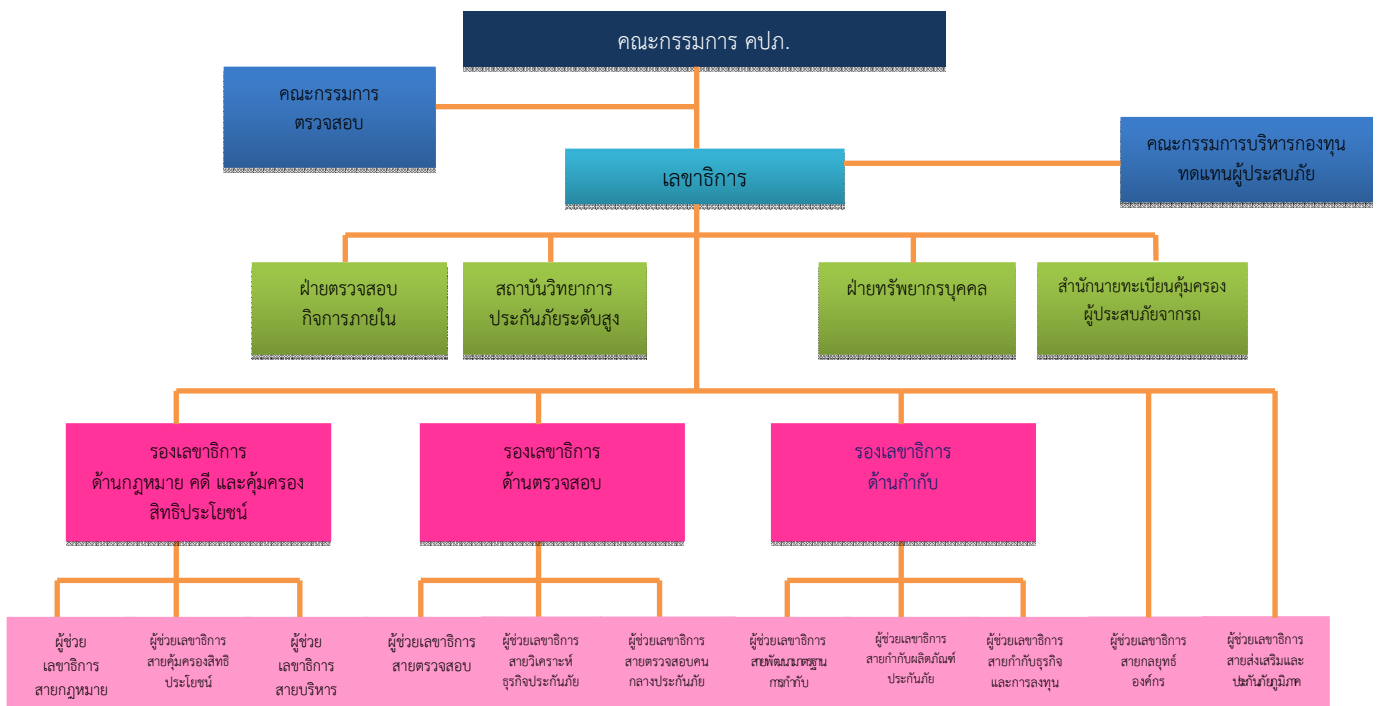
ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดจากการประเมินทั้ง ๓ ด้าน คือ ด้านคุณภาพการให้บริการ ด้านความเป็นธรรม และด้านการเข้าถึงการให้บริการ พบว่า ค่าคะแนนเฉลี่ยด้านคุณภาพการให้บริการ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ มีค่าคะแนนเฉลี่ยมากที่สุด โดยเป็นการสำรวจในหัวข้อกระบวนการขั้นตอนการให้บริการ บุคลากรเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวก และการบริการที่ได้รับ

**จ. ด้านการพัฒนาทุนหมุนเวียน**

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงาน คปภ. โดยสำนักงาน คปภ. ได้มีการจัดสรรภารกิจในการดำเนินงานต่างๆ ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้กระจายอยู่ในหน่วยงานต่างๆ ของสำนักงาน คปภ. โดยมีสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นหน่วยงานขึ้นตรงต่อเลขาธิการ คปภ. รับผิดชอบการดำเนินงานของกองทุนฯ เป็นหลัก และมีกองทุนฯ อยู่ในสำนักงาน คปภ. เขต/จังหวัดทั่วประเทศ เพื่อให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง ทั้งนี้ สามารถจำแนกภารกิจตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รวมถึงกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในแต่ละหน่วยงานของสำนักงาน คปภ. ได้ดังนี้

ทั้งนี้ สามารถจำแนกภารกิจตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รวมถึงกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในแต่ละหน่วยงานของสำนักงาน คปภ. ได้ดังนี้





๑) สำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทำหน้าที่

- วางแผน การจัดการเชิงกลยุทธ์ เพื่อการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกฎหมายว่าด้วยการบริหารกองทุนหมุนเวียน

- ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนาระบบ รูปแบบ วิธีการ เพื่อการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกฎหมายว่าด้วยการบริหารกองทุนหมุนเวียน

- ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนากรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและอัตราเบี้ยประกันภัย

- รณรงค์ ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ความรู้ความเข้าใจด้านการประกันภัยรถภาคบังคับ และบทบาทหน้าที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

- บริหารงาน และกำกับกำกับการดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น จัดทำงบประมาณรายรับ-รายจ่าย ดูแลด้านการเงิน บัญชี การจ่าย-รับคืนค่าเสียหายเบื้องต้น จัดทำรายงานงบแสดงฐานะการเงิน ให้คำปรึกษา ตลอดจนการปฏิบัติงานด้านอื่นๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ รวมถึงประชุมคณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๒) สายกลยุทธ์องค์กร

- ฝ่ายกลยุทธ์และบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ผลักดันและร่วมจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ร่วมกับสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ รวมถึงมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

- กลุ่มงานสื่อสารองค์กร ทำหน้าที่เผยแพร่ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ส่งเสริมความรู้ สิทธิประโยชน์ และโทษที่ได้รับของการทำประกันภัยรถภาคบังคับผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ

๓) สายส่งเสริมและประกันภัยภูมิภาค ทำหน้าที่ส่งเสริมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านการประกันภัยรถภาคบังคับผ่านโครงการต่างๆ โดยการจัดอบรมความรู้ และจัดกิจกรรมเผยแพร่ผ่านโครงการสำคัญ เช่น โครงการยุวชนประกันภัย โครงการอาสาสมัครประกันภัย เป็นต้น โดยมีสำนักงาน คปภ. ภาค/จังหวัด ซึ่งอยู่ในกำกับสายส่งเสริมและประกันภัยภูมิภาค ทำหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ไล่เบี้ยเรียกคืนและรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านการประกันภัยรถภาคบังคับ

๔) สายงานสนับสนุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของกองทุนฯ ได้แก่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล กลุ่มงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ฝ่ายตรวจสอบกิจการภายใน เป็นต้น

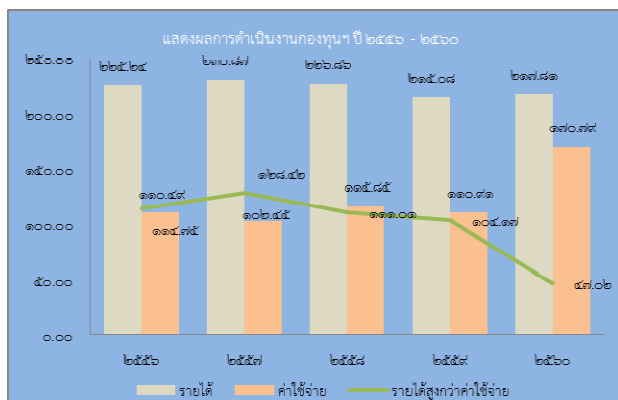
ทั้งนี้ การจัดสรรภารกิจข้างต้น สำนักงาน คปภ. ได้จัดสรรบุคลากรในการปฏิบัติหน้าที่ซึ่งประกอบด้วย พนักงานสำนักงาน คปภ. ที่สังกัดหน่วยงานต่างๆ และลูกจ้างกองทุนฯ รายปี โดยในส่วนของลูกจ้างกองทุนฯ ได้จัดสรรอัตรากำลังให้กระจายอยู่ในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในส่วนภูมิภาคทั่วประเทศที่จะต้องทำหน้าที่หลักในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น จัดทำบัญชีกองทุน และการไล่เบี้ยเรียกคืน เป็นต้น

## ๒.๓ การประเมินสถานการณ์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

### ก. การประเมินสถานการณ์ด้านการเงิน

จากข้อมูลสถานการณ์ด้านการเงิน พบว่า

๑) กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีความสามารถในการบริหารเงินและการลงทุนให้สามารถชำระหนี้ และมีสภาพคล่องเพียงพอต่อการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของกองทุนฯ ได้ โดยจากการพิจารณาผลการดำเนินงาน พบว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายมาโดยตลอด



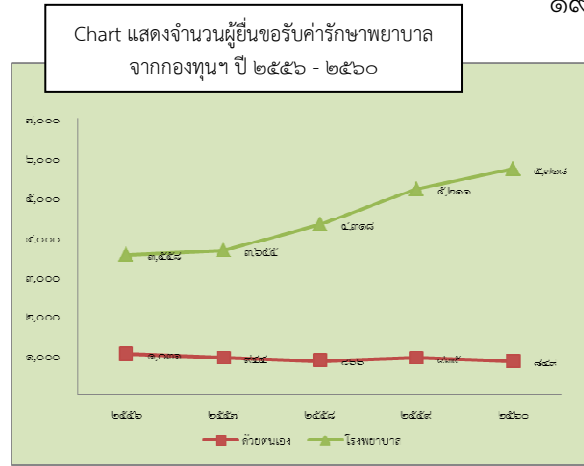
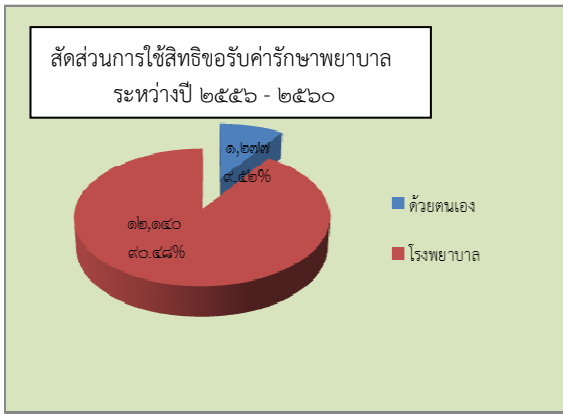
	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
รายได้	๒๒๕.๒๔	๒๓๐.๘๗	๒๒๖.๘๖	๒๑๕.๐๘	๒๑๗.๘๑
ค่าใช้จ่าย	๑๑๐.๔๙	๑๐๒.๕๕	๑๓๕.๘๕	๑๑๐.๙๑	๑๗๐.๗๙
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย	๑๑๔.๗๕	๑๒๘.๓๒	๑๑๑.๐๑	๑๐๔.๑๗	๔๗.๐๒

๒) การปรับจำนวนเงินความคุ้มครองในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้นในอนาคต อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการกองทุน ในด้านจำนวนเงินค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัย และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ การใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นซึ่งกฎหมายกำหนดให้กองทุนต้องดำเนินการไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบทุกราย อย่างไรก็ตาม เมื่อวิเคราะห์ในรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีตามมาตรา ๒๓(๑) (๓) และ (๖) นั้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ต้องดำเนินการไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนพร้อมเงินเพิ่ม ร้อยละ ๒๐ ซึ่งจากผลการดำเนินการที่ผ่านมา ปรากฏว่าโอกาสที่กองทุนฯ จะได้รับชำระหนี้คืนจากลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นมีค่อนข้างน้อยมาก และเมื่อถึงที่สุดแล้วกองทุนฯ ไม่สามารถไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนได้ ซึ่งจะทำให้ผลประกอบการของกองทุนฯ ในด้านค่าใช้จ่าย มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นกว่าที่ปรากฏอยู่ในขณะนี้

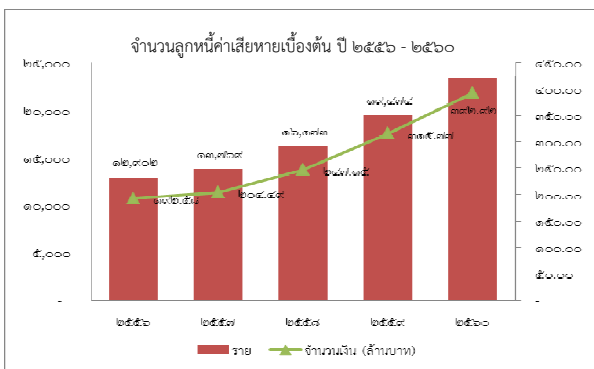
### ข. การประเมินสถานการณ์ด้านปฏิบัติการ

จากข้อมูลสถานการณ์ด้านปฏิบัติการ พบว่า

๑) ด้านการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พบว่า การพัฒนาระบบการเรียกร้องค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อให้สถานพยาบาล ใช้สิทธิเรียกร้องค่ารักษาพยาบาลต่อกองทุนฯ หรือบริษัทประกันภัยได้โดยตรงผ่านทางระบบคอมพิวเตอร์เครือข่ายออนไลน์ (ระบบ e-Claim) ประสบความสำเร็จค่อนข้างดี จากข้อมูลพบว่า ปัจจุบันมีการใช้สิทธิโดยสถานพยาบาลประมาณร้อยละ ๘๐ ของผู้ประสบภัยทั้งหมด



๒) ด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับการเรียกเงินคืนจากลูกหนี้ฯ พบว่า กองทุนฯ มีจำนวนลูกหนี้ฯ สะสมเพิ่มสูงขึ้นมาก ซึ่งทำให้กองทุนฯ มีภาระงานเพิ่มสูงขึ้นด้วย



ปี	ราย	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
๒๕๕๖	๑๒,๑๔๐	๘๗.๘๖
๒๕๕๗	๑๑,๘๐๐	๙๕.๒๐
๒๕๕๘	๑๑,๕๐๐	๑๐๒.๕๐
๒๕๕๙	๑๑,๒๐๐	๑๑๐.๐๐
๒๕๖๐	๑๑,๘๐๐	๑๑๘.๒๐

อีกทั้งลูกหนี้ส่วนใหญ่มีฐานะยากจน ซึ่งในระหว่างการดำเนินการ แม้ว่ากองทุนฯ จะสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลูกหนี้บางรายการดำเนินการไม่คุ้มค่าใช้จ่าย แต่ด้วยเงื่อนไขและข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กองทุนฯ มีความจำเป็นต้องดำเนินการให้ครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนดอย่างไม่สามารถหลีกเลี่ยงการปฏิบัติได้ ดังนั้น กองทุนฯ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนากระบวนการในการไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนให้มีความคล่องตัว เพื่อความชัดเจนในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ซึ่งในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ กองทุนฯ ได้มีการทบทวนแนวทางการปฏิบัติ มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน รวมถึงมีการออกระเบียบข้อบังคับต่างๆ เช่น การจัดตั้งคณะปรึกษาเพื่อทำหน้าที่เกี่ยวกับการพิจารณาตัดลูกหนี้เป็นหนี้สูญ รวมถึงการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับปัญหาและแนวปฏิบัติ การดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืน การกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานในแต่ละขั้นตอนของการไล่เบี้ยเรียกคืน การพิจารณาออกประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่องหลักเกณฑ์ในการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืน การงดและลดเงินเพิ่มของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พ.ศ. ๒๕๖๐ การพิจารณาออกระเบียบสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการขอผ่อนชำระหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นต้น

๓) การปฏิบัติงานของกองทุนฯ ต้องอาศัยความร่วมมือ และการประสานงานที่ดีกับผู้เกี่ยวข้อง อาทิ สถานพยาบาล บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัทประกันภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจ และสำนักงานขนส่งในพื้นที่ เป็นต้น ไม่ว่าจะเป็นความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สิทธิที่จะได้รับจากกองทุนฯ รวมถึงกระบวนการและขั้นตอนการชดเชยค่าสินไหมทดแทนและเอกสารที่ต้องใช้ในการเบิกจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อที่จะสามารถให้บริการผู้ประสบภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**ค. การประเมินสถานการณ์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย**

จากข้อมูลสถานการณ์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่า

๑) กระบวนการด้านการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สามารถสร้างความพึงพอใจต่อการใช้บริการของประชาชนผู้ประสบภัยจากรถได้ในระดับดี-ดีมาก แต่ยังคงขาดการรับรู้การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีเกิดอุบัติเหตุจากรถแล้วไม่มีผู้รับผิดชอบ รวมทั้งยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับเอกสารและขั้นตอนการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

๒) การปฏิบัติงานของกองทุนฯ ต้องอาศัยความร่วมมือ และการประสานงานที่ดีกับผู้เกี่ยวข้อง อาทิ สถานพยาบาล บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัทประกันภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจ และสำนักงานขนส่งในพื้นที่ เป็นต้น ไม่ว่าจะเป็นการใช้สิทธิกองทุนฯของผู้ประสบภัยผ่านสถานพยาบาล กระบวนการสืบสวนภายหลังการชดเชยค่าสินไหมทดแทน และการสืบทรัพย์สินจากธนาคาร เป็นต้น

### ง. การประเมินสถานการณ์ด้านการพัฒนาทุนหมุนเวียน

จากข้อมูลสถานการณ์ด้านการบริหารทุนหมุนเวียนข้างต้น พบว่า

๑) การกระจายภารกิจของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ไปยังหน่วยงานต่างๆ ของสำนักงาน คปภ. เพื่อเป็นการบริหารทรัพยากรร่วมกันในการปฏิบัติงานตามภารกิจของสำนักงาน คปภ. โดยรวมให้มีประสิทธิภาพ

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

- ด้านการปรับจำนวนเงินความคุ้มครอง และค่าเสียหายเบื้องต้น ได้ดำเนินการใน ๒ 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

▪ การปรับปรุงมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล โดยในปี ๒๕๖๐ คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ได้ออกประกาศคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เรื่อง มาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทประกันภัย หรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๐

▪ การเพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายค่าสินไหมทดแทนผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (e-Claim) โดยมีการพัฒนาปรับปรุงระบบอย่างต่อเนื่องตามแผน

▪ การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ตามคำสั่งที่ ๒๖๒/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

๓) มีข้อจำกัดในการพัฒนาบุคลากรของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยเฉพาะพนักงานส่วนใหญ่ที่ปฏิบัติงานกองทุนฯ มีสถานะเป็นลูกจ้างตามสัญญาจ้างปีต่อปี

### ๓. การประเมินปัจจัยแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

สำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ร่วมกับฝ่ายกลยุทธ์และบริหารความเสี่ยง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ประเมินสถานะทางยุทธศาสตร์ โดยใช้การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) เพื่อให้ได้ข้อมูลสภาพแวดล้อมที่อาจมีผลกระทบต่อการทำงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยข้างต้นครบทุกมิติ รวมถึงได้พิจารณาจากผลการศึกษาวិจัยกรอบและข้อเสนอต่อการพัฒนาระบบประกันภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) และผลการสำรวจความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่สามารถนำไปกำหนดทิศทาง นโยบายที่ชัดเจน สรุปได้ดังนี้

#### ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายใน

##### จุดแข็ง (Strengths)

S๑ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เป็นกองทุนที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย มีการกำหนดวัตถุประสงค์ อำนาจหน้าที่ รวมถึงแหล่งที่มาของรายได้อย่างชัดเจน อีกทั้งจากผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ ทำให้มีทุนเพียงพอ สามารถรองรับการปฏิบัติงานและนโยบายต่างๆ ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้เป็นอย่างดี

S๒ นโยบายและทิศทางการดำเนินงาน ที่กำหนดโดยคณะกรรมการที่มีประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญหลายด้าน รวม ๓ คณะ ได้แก่ ๑) คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ๒) คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และ ๓) คณะกรรมการบริหารกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ทำหน้าที่กำกับการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพตามแผนยุทธศาสตร์ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

S๓ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้มีการปรับโครงสร้างให้อยู่ภายใต้สำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่มีความรับผิดชอบงานด้านการกำกับและขับเคลื่อนการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทั้งระบบ ทำให้บทบาทภารกิจของกองทุนฯ ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีความชัดเจนมากขึ้น

S๔ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีหน่วยบริการอยู่ในสำนักงาน คปภ.เขต/จังหวัดทั่วประเทศ สามารถให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง และมีโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการทำงานที่พร้อมต่อการพัฒนา

S๕ สำนักงาน คปภ. มีพันธมิตรและเครือข่ายที่มีศักยภาพจำนวนมาก เช่น อาสาสมัครประกันภัย สถานศึกษา สถานพยาบาล สมาคมประกันวินาศภัยไทย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัทประกันภัย รวมถึง หน่วยงานความร่วมมือต่างๆ ที่ได้ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงในความร่วมมือเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ การส่งเสริมความรู้ด้านการประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

S๖ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการปฏิบัติงาน ในส่วนของการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

##### จุดอ่อน (Weaknesses)

W๑ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีอัตราค่าจ้างไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน โดยเฉพาะงานไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืน ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

W๒ กระบวนการทำงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ยังมีขั้นตอนการทำงานที่ไม่สามารถปรับเปลี่ยนให้มีความคล่องตัวเท่าภาคเอกชน เนื่องจากมีการระบุไว้ชัดเจนใน พ.ร.บ. คຸ່ມครองผู้ประสบภัยจากรถ เช่น การลงทุน เอกสารที่ต้องใช้ การฟ้องร้องดำเนินคดีตามกฎหมาย เป็นต้น

W๓ มีข้อจำกัดด้านงบประมาณในการบริหารจัดการสำนักงานกองทุนฯ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละ ๓๕ ของดอกผลของเงินกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงาน และค่าใช้จ่ายอื่นของกองทุน

W๔ การติดตามไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนฯ บางกรณีส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ และชื่อเสียงของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และสำนักงาน คปภ.

W๕ การประชาสัมพันธ์ยังไม่ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายทั่วประเทศ ขาดความต่อเนื่อง

### ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอก

#### โอกาส (Opportunities)

O๑ ความก้าวหน้า ความทันสมัย และประสิทธิภาพของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศจะช่วยให้การดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถเข้าถึงและตอบสนองความต้องการของประชาชนได้สะดวก รวดเร็วขึ้น

O๒ ปัจจุบันอัตราผู้ใช้รถมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงต้องเร่งการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจด้านการประกันภัยรถตาม พ.ร.บ.ฯ อย่างต่อเนื่อง

O๓ สังคมไทยในระดับภูมิภาคมีเครือข่ายภาคประชาชนในระดับท้องถิ่นอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถเป็นเครือข่ายในการสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. ได้ครอบคลุมในทุกระดับทั่วประเทศ และเป็นช่องทางสำคัญในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลความรู้ได้เป็นอย่างดี

O๔ บริษัทกลางคຸ່ມครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย และมีสาขากระจายอยู่ทั่วประเทศ และกองทุนฯ สามารถมอบหมายให้บริษัท กลางฯ ดำเนินการให้บริการประชาชนและรณรงค์ส่งเสริมความรู้แทนกองทุนฯ ได้

#### อุปสรรค (Threats)

T๑ ประชาชนไม่เห็นความสำคัญและไม่ตระหนักถึงความจำเป็นของการทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. รวมทั้งขาดความรู้ความเข้าใจในระบบการประกันภัย

T๒ กลไกในการลงโทษผู้ที่ไม่ได้ทำประกันภัยไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ และผู้ขับขี่ไม่ตระหนักถึงความสำคัญ และโทษที่จะได้รับจากการทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. ได้

T๓ มีรถจำนวนมากในพื้นที่ต่างจังหวัดที่ไม่ชำระภาษีประจำปีกรมการขนส่งทางบก จึงไม่สามารถอาศัยข้อกฎหมายที่ว่า ไม่สามารถชำระภาษีได้ ถ้าไม่มีการทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ.ฯ

T๔ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัย เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก ไม่ให้ความสำคัญในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยรถอย่างจริงจัง

T๕ ขาดความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการสืบสวนหรือสืบทรัพย์ ภายหลังจากการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ

T๖ ลูกหนี้กองทุนฯ ส่วนใหญ่มีฐานะยากจน โอกาสที่จะได้รับชำระหนี้คืนน้อยมาก

### แผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ภายใต้การกำกับของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (สำนักงาน คปภ.) ได้ศึกษาและประเมินสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แต่ยังคงยึดกรอบหลักการ

เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน อันประกอบด้วย ผู้ประสพภัยจากรถประชาชนทั่วไป บุคลากรในองค์กร หน่วยงานภาครัฐที่กำกับดูแล รวมถึงบริษัทประกันภัยและสอดคล้องกับพันธกิจ และวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย โดยได้ดำเนินการ ดังนี้

๑. การทบทวนแผนยุทธศาสตร์กองทุนฯ (แผน ๓ ปี) โดยวิเคราะห์และประเมินปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก เพื่อทบทวนและจัดทำแผนยุทธศาสตร์กองทุนฯ สำหรับปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔

๒. การประเมินสถานการณ์ของกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย โดยวิเคราะห์ตาม Balanced Scorecard ทั้ง ๔ ด้าน ประกอบด้วย ด้านการเงิน ด้านปฏิบัติการ ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และด้านการบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน

๓. การจัดทำแผนปฏิบัติการ ประจำปี ๒๕๖๒ ให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสพภัย ๓ ปี (ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔) แผนยุทธศาสตร์ของสำนักงาน คปภ. ระยะ ๕ ปี แผนยุทธศาสตร์สำนักงาน คปภ. ปี ๒๕๖๒ และยึดหลักตามมาตรการสำคัญที่จะพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย ให้สอดคล้องและเป็นไปตามวิสัยทัศน์ และพันธกิจ เพื่อให้การดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

### ทิศทางการดำเนินงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔

จากการวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย พบว่าก้าวต่อไปของการดำเนินการกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยนั้น ต้องเผชิญกับความท้าทายและการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของระบบเศรษฐกิจและสังคมไทย ที่เข้าสู่ยุคสังคมดิจิทัลมากขึ้น และสอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย ๔.๐ ของรัฐบาลภายใต้การนำของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ซึ่งทำให้การดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยต้องมีการพัฒนากระบวนการทำงานให้สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น รวมถึงปัจจัยแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อภาพรวมในการดำเนินงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย ซึ่งมีประเด็นหลัก ๒ ประการ คือ

๑. ด้านบุคลากร : กองทุนทดแทนผู้ประสพภัย ยังมีอัตรากำลังไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน และเจ้าหน้าที่บางส่วนยังมีประสบการณ์และความชำนาญไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานเชิงลึก อีกทั้งการขาดองค์ความรู้ในด้านการติดตามไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนฯ จากผู้ต้องรับผิดชอบ ซึ่งในอนาคตงานในส่วนนี้จะมีสัดส่วนปริมาณงานเพิ่มสูงขึ้นมาก อันเป็นผลสืบเนื่องจากปริมาณงานที่สะสม ประกอบกับมีผู้ประสพภัยยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยมีจำนวนมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามมีสัญญาณและแนวโน้มที่ดีที่จะมีการแก้ปัญหาในเรื่องนี้ เนื่องจากในขณะนี้สำนักงาน คปภ. ได้มีการวิเคราะห์อัตราค่าจ้างใหม่ให้สอดคล้องกับปริมาณงานทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ซึ่งจะทำให้กองทุนทดแทนผู้ประสพภัยสามารถคัดสรรบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถตรงกับภารกิจงานได้เพิ่มมากขึ้นพร้อมกันนี้ สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยได้มีการกำหนดแผนงานในด้านการพัฒนาทักษะและความรู้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานให้แก่บุคลากรอีกด้วย

๒. จากการที่มีผู้ประสพภัยยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น คาดว่ามาจากสาเหตุหลัก ๒ ประการ คือ ๑) การเพิ่มจำนวนเงินความคุ้มครองในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้น และ ๒) ปริมาณรถไม่จัดทำประกันภัยมีจำนวนมาก โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในส่วนภูมิภาค เป็นรถที่ใช้มานาน สภาพไม่สมบูรณ์ มีการดัดแปลงซ่อมแซมที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีหลักฐานแสดงการจดทะเบียน เป็นรถไม่ผ่านการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยจากกรมการขนส่งทางบก และไม่มีการเสียภาษีประจำปี ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ กองทุนทดแทนผู้ประสพภัยมีภาระหน้าที่ในการจ่าย

ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ผลที่ตามมา คือ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะต้องดำเนินการไล่เบี้ยเรียกเงินคืนกองทุนฯ จากเจ้าของรถหรือผู้ก่อเหตุ ซึ่งมีภาระด้านค่าใช้จ่ายและบุคลากร

ดังนั้น แผนยุทธศาสตร์กองทุนฯ ในช่วงปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔ กองทุนฯ จึงมีเป้าหมายที่จะปรับปรุงการบริหารจัดการกองทุนฯ โดยให้มีการปรับเปลี่ยนกระบวนการ เพื่อให้หน่วยบริการของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยทั่วประเทศมีมาตรฐานด้านการปฏิบัติงานและการให้บริการที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยอาศัยเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือในการปฏิบัติงานและให้มีการพัฒนาด้านต่างๆ ดังนี้

- การเพิ่มประสิทธิภาพการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น โดยมีกระบวนการให้มีการผ่อนชำระ และระบบงานที่เอื้อต่อการผ่อนชำระหนี้คืน รวมถึงเพิ่มกระบวนการติดตามการไล่เบี้ยเรียกคืนและจำหน่ายบัญชีลูกหนี้กองทุนเป็นหนี้สูญ

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

- การเพิ่มศักยภาพของบุคลากรของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้มีความรู้ความสามารถ มีทักษะและประสบการณ์ รวมทั้งมีพฤติกรรมเป็นผู้ให้บริการที่ดี สามารถรองรับการปฏิบัติงานตามภารกิจของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ซึ่งผลจากการทบทวน พบว่า แผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ระยะ ๓ ปี มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับภารกิจหลักของกองทุนฯ รวมทั้งยังสามารถรองรับปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แต่อย่างไรก็ตามในส่วนของประเด็นยุทธศาสตร์ได้มีการปรับถ้อยคำในส่วนของยุทธศาสตร์ที่ ๓ ให้มีความชัดเจนขึ้น สามารถสรุปได้ดังนี้

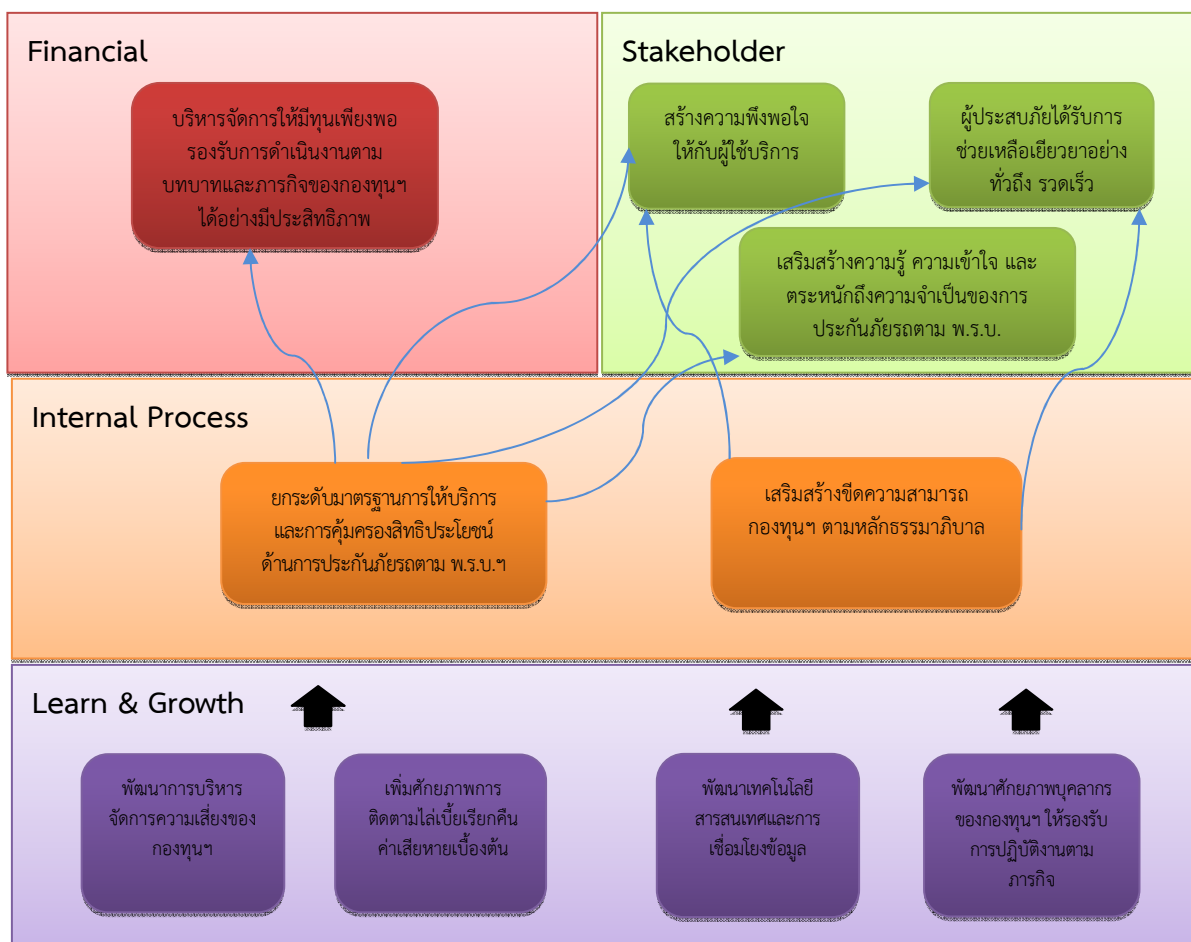
<b>วิสัยทัศน์</b>	กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ภายใต้การบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน
<b>พันธกิจ</b>	๑. จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ๒. รณรงค์และเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญและประโยชน์ของการประกันภัยรถ รวมถึงโทษจากการไม่ทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ.ฯ ๓. ยกระดับการบริหารจัดการกองทุนให้มีความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และเป็นมาตรฐาน
<b>วัตถุประสงค์/ เป้าประสงค์</b>	๑. เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างครบถ้วน ถูกต้อง รวดเร็ว และเป็นธรรม ๒. เพื่อให้เจ้าของรถ ผู้ประสบภัยจากรถ และประชาชนตระหนักถึงความสำคัญสิทธิ หน้าที่ ความจำเป็นตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ รวมถึงผลของการไม่จัดทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. ๓. เพื่อยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการกองทุนให้มีมาตรฐาน และส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
<b>ยุทธศาสตร์</b>	<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๑</u> : การยกระดับมาตรฐานการให้บริการ และการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ด้านการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕



	<p><u>ยุทธศาสตร์ที่ ๒</u> : การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ และตระหนักถึงความจำเป็นของการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕</p> <p><u>ยุทธศาสตร์ที่ ๓</u> : การเสริมสร้างขีดความสามารถกองทุนฯ ตามหลักธรรมาภิบาล</p>
<p><b>เป้าหมายเชิงกลยุทธ์</b></p>	<p>๑. ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการช่วยเหลือเยียวยาอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว</p> <p>๒. ผู้มีส่วนได้เสียมีความพึงพอใจต่อคุณภาพการให้บริการของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย</p> <p>๓. ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจถึงสิทธิและหน้าที่ของตนเองจากการประกันภัยรถตาม พ.ร.บ.ฯ</p> <p>๓. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีระบบการบริหารจัดการที่ดีมีมาตรฐาน โปร่งใส</p>

**การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ (Strategy Map)**

แผนยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนงานและคำอธิบาย โดยแบ่งยุทธศาสตร์ออกเป็น ๔ ด้านตามหลัก Balanced Scorecard ดังนี้



เมื่อจำแนกยุทธศาสตร์ตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของกรมบัญชีกลางและบริษัทที่ปรึกษา สามารถกำหนดยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์ แผนงาน และตัวชี้วัดของแผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ระยะ ๓ ปี ได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	แผนงานและคำอธิบาย	ตัวชี้วัด
ด้าน การเงิน	กองทุนฯ มีการบริหารจัดการการเงิน ที่เพียงพอรองรับการดำเนินงานตาม บทบาทและภารกิจได้อย่างมี ประสิทธิภาพ และมีสภาพคล่องเพียงพอ ต่อการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	<p>- เพิ่มศักยภาพการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืน ค่าเสียหายเบื้องต้น โดยดำเนินการตาม ประกาศเรื่อง หลักเกณฑ์ในการเรียกเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้นคืน การงดและลดเงินเพิ่ม ของกองทุนฯ พ.ศ.๒๕๖๐ และดำเนินการ ตามขั้นตอนของการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืน ค่าเสียหายเบื้องต้นกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยจากเจ้าของรถให้ครบถ้วนตาม ระเบียบ/ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง</p> <p>- พัฒนาระบบการผ่อนชำระค่าเสียหาย เบื้องต้นดำเนินการตามระเบียบสำนักงาน คปภ. เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการขอผ่อนชำระหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. ๒๕๖๑</p> <p><b>ผลผลิต (Output) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนเงินที่กองทุนฯได้รับชำระหนี้คืน จากการไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา ๒๖ แห่ง พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๒ ของมูลหนี้คงค้าง</li> <li>- มีระบบการผ่อนชำระค่าเสียหาย เบื้องต้นและคู่มือการใช้งานระบบการผ่อน ชำระค่าเสียหายเบื้องต้น</li> </ul> <p><b>ผลลัพธ์ (Outcome) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กองทุนฯ มีการบริหารจัดการการเงิน ที่เพียงพอต่อการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</li> </ul>	<p>● <b>ตัวชี้วัดที่ ๑.๑</b> การรับ ชำระหนี้คืนจากเจ้าของรถ</p>
ด้านผู้มีส่วน ได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้มีส่วนได้เสียมีความพึงพอใจต่อ คุณภาพการให้บริการของกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัย</li> <li>- ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการเยียวยา เบื้องต้นอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อที่หลากหลาย ครอบคลุมประชาชนทั่วประเทศ</li> <li>- พัฒนาเครือข่ายด้านการประกันภัยที่สามารถ ถ่ายทอดความรู้ให้กับประชาชน</li> <li>- บูรณาการความร่วมมือในการสร้างความรู้ ความเข้าใจให้กับประชาชน ผู้ประสบภัย หรือทายาทผู้ประสบภัย ร่วมกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง</li> <li>- สืบหาความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อย่างต่อเนื่อง</li> </ul>	<p>● <b>ตัวชี้วัดที่ ๒.๑</b> ร้อยละ ของความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการประกันภัย รถยนต์ภาคบังคับ</p> <p>● <b>ตัวชี้วัดที่ ๒.๒</b> ความพึง พอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p>

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	แผนงานและคำอธิบาย	ตัวชี้วัด
		<p><b>ผลผลิต (Output) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจและรู้สิทธิ หน้าที่ของการทำประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐</li> <li>- ผู้ประสบภัยจากรถมีความพึงพอใจต่อการให้บริการงานขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างน้อยร้อยละ ๘๐</li> <li>- จำนวนเครือข่ายด้านการประกันภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕</li> </ul> <p><b>ผลลัพธ์ (Outcome) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจและจัดทำประกันภัยเพิ่มขึ้น</li> <li>- ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการบริการที่ดี รวดเร็วและเหมาะสม</li> </ul>	
ด้านปฏิบัติการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจและรู้สิทธิหน้าที่ของตนเองจากการประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. คู่คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕</li> <li>- ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการช่วยเหลือเยียวยาอย่างรวดเร็วและเหมาะสม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ยกระดับมาตรฐานการให้บริการ และการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ด้านการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕</li> <li>- เสริมสร้างศักยภาพของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย</li> <li>- สร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างกองทุนฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการอำนวยความสะดวกและให้บริการประชาชนและผู้ประสบภัยจากรถ</li> <li>- จัดทำคู่มือปฏิบัติงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.๒๕๓๕</li> <li>- ปรับปรุงคู่มือตีความกรรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.๒๕๓๕</li> <li>- เร่งรัดการดำเนินการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย</li> <li>- นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการปฏิบัติงานและให้บริการผู้ประสบภัยจากรถ</li> </ul> <p><b>ผลผลิต (Output) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กองทุนฯ จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดภายใน ๗ วัน ได้อย่างน้อยร้อยละ ๕๐</li> <li>- รายงานผลการศึกษาโครงสร้างและรูปแบบการจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>ตัวชี้วัดที่ ๓.๑</b> การเร่งรัดการดำเนินการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย</li> <li>● <b>ตัวชี้วัดที่ ๓.๒</b> ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี</li> </ul>

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	แผนงานและคำอธิบาย	ตัวชี้วัด
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีคู่มือปฏิบัติงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕</li> <li>- มีคู่มือตีความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ที่ได้รับการปรับปรุง</li> <li>- ประชาชนและผู้ประสบภัยจากรถได้รับการช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน</li> </ul> <p><b>ผลลัพธ์ (Outcome) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการช่วยเหลือเยียวยาอย่างรวดเร็วและเหมาะสม</li> </ul>	
ด้านการพัฒนาทุนมนุษย์	กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีระบบการบริหารจัดการที่ดี มีมาตรฐาน โปร่งใส	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนฯ ให้มีความรู้ ความสามารถ มีทักษะและประสบการณ์ มีพฤติกรรมเป็นผู้ให้บริการที่ดี สามารถรองรับการปฏิบัติงานตามภารกิจ</li> <li>- พัฒนาศักยภาพเทคโนโลยีสารสนเทศและการเชื่อมโยงข้อมูล</li> <li>- พัฒนาการบริหารจัดการความเสี่ยงและการควบคุมภายในของกองทุนฯ</li> <li>- ศึกษาโครงสร้างและรูปแบบการจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย</li> <li>- เสริมสร้างขีดความสามารถกองทุนฯ ตามหลักธรรมาภิบาล</li> </ul> <p><b>ผลผลิต (Output) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บุคลากรของกองทุนฯ มีความรู้ ความสามารถ มีทักษะและประสบการณ์และมีพฤติกรรมในการเป็นผู้ให้บริการที่ดี</li> <li>- ผลการศึกษาปรับเปลี่ยนกระบวนการกองทุนฯ เข้าสู่การทำงานในระบบดิจิทัลครบวงจร (e-Office)</li> </ul> <p><b>ผลลัพธ์ (Outcome) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีระบบการบริหารจัดการที่ดี มีมาตรฐาน</li> </ul>	<p><b>ตัวชี้วัดที่ ๔.๑</b> การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนฯ ให้มีความรู้ ความสามารถ มีทักษะและประสบการณ์ มีพฤติกรรมเป็นผู้ให้บริการที่ดี สามารถรองรับการปฏิบัติงานตามภารกิจ</p> <p><b>ตัวชี้วัดที่ ๔.๒</b> การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล</p> <p><b>ตัวชี้วัดที่ ๔.๓</b> การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน</p> <p><b>ตัวชี้วัดที่ ๔.๔</b> ระดับความสำเร็จของการศึกษาโครงสร้างและรูปแบบการจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย</p>