



วาระการประชุม
คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓
วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๒ ชั้น ๔ กระทรวงคมนาคม

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๓

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๒ ชั้น ๔ กระทรวงคมนาคม นั้น ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ดังกล่าวแล้ว โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓...

วาระที่ ๓ เรื่องคำพิจารณาจากคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓

วาระที่ ๓.๑ เรื่องสืบเนื่อง

วาระที่ ๓.๑.๑ การดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

วาระที่ ๓.๑.๑ (๑) ค่าใช้จ่ายตามแผนการตรวจสอบเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ มีมติอนุมัติหลักการให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๔) เพิ่มเติม ในรายการค่าใช้จ่ายตามแผนการตรวจสอบของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน รวมทั้งสิ้น ๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่ล้านบาทถ้วน) ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ และรายงานการประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน โดยคณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่าเป็นรายการค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน เป็นเงินจำนวน ๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่ล้านบาทถ้วน) ที่เรียกเก็บจากกองทุนฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้นกว่าปีที่ผ่านมาเป็นจำนวนมาก จึงเห็นสมควรให้กรมการขนส่งทางบกจัดทำหนังสือขออุทธรณ์ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินของกองทุนฯ ไปยังสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน เนื่องจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นหน่วยงานที่ไม่ได้มีสถานะเป็นนิติบุคคล แต่อยู่ภายใต้สังกัดหน่วยงานของรัฐ คือ กรมการขนส่งทางบก ซึ่งการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เป็นการกิจของกองทุนฯ ย่อมเป็นการกิจของกรมการขนส่งทางบกด้วย ประกอบกับในการประเมินประสิทธิภาพการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ มีตัวชี้วัดกำหนดไว้ ซึ่งหากมีการขออนุมัติกรอบเงินเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นจำนวนมาก อาจจะทำให้มีผลกระทบต่อผลการรายงานผลการใช้จ่ายเงินตามแผนการใช้จ่ายเงินที่ได้มีการกำหนดเป็นตัวชี้วัดได้ และมีมติให้กรมการขนส่งทางบกจัดทำหนังสือถึงสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน เพื่อขออุทธรณ์ค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินของกองทุนฯ ก่อนที่จะจ่ายเงินค่าธรรมเนียมดังกล่าว และหากผลเป็นประการใดให้เบิกจ่ายภายในวงเงินที่อนุมัติในหลักการต่อไป นั้น

ในการนี้ สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ได้มีหนังสือคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๒ ฉบับ ดังนี้

(๑) หนังสือที่ ตผ. ๐๐๓๗/๐๘๗๓ ลงวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓ เรื่องการขอผ่อนผันค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยแจ้งว่าเนื่องจากระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลบังคับใช้กับการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบสำหรับงวดปีบัญชี ๒๕๖๒ เป็นปีแรก และมีอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นจากระเบียบเดิม ดังนั้นเพื่อให้หน่วยรับตรวจที่ไม่ใช่หน่วยงานของรัฐที่เป็นทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลและหน่วยบริการรูปแบบพิเศษที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมอยู่ก่อนระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีระยะเวลาในการปรับตัวและลดผลกระทบจากการบังคับใช้ระเบียบดังกล่าว คณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินจึงมีมติผ่อนผันให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานสอบบัญชีตามอัตราเดิมที่เคยจัดเก็บสำหรับการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบในงวดบัญชีปี ๒๕๖๒ ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๑.๑ (๑)

/๒) หนังสือที่...

(๒) หนังสือที่ ตผ. ๐๐๓๗/๐๘๗๓ ลงวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓ เรื่องการยืนยันการปฏิบัติงานสอบบัญชี โดยแจ้งว่า สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กำหนดค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินและรายงานการประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ เป็นเงินจำนวน ๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท (หนึ่งล้านหนึ่งแสนบาทถ้วน)

ค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีงวดปี	จำนวนเงิน	๘๑๐,๐๐๐ บาท
ค่าธรรมเนียมประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน	จำนวนเงิน	๒๙๐,๐๐๐ บาท
รวมทั้งสิ้น	จำนวนเงิน	<u>๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท</u>

ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๑.๑ (๑)

ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงิน และรายงานการประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ มีจำนวนเท่ากับค่าธรรมเนียมฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ดังนี้

ค่าธรรมเนียมในการปฏิบัติงานปี ๒๕๖๑		ค่าธรรมเนียมในการปฏิบัติงานปี ๒๕๖๒	
- ค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปี ๒๕๖๑	๘๑๐,๐๐๐ บาท	- ค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปี ๒๕๖๒	๘๑๐,๐๐๐ บาท
- ค่าธรรมเนียมประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑	๒๙๐,๐๐๐ บาท	- ค่าธรรมเนียมประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒	๒๙๐,๐๐๐ บาท
รวมทั้งสิ้น	๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท	รวมทั้งสิ้น	๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ กรมบัญชีกลางได้ประสานขอข้อมูลการจ่ายค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินของทุนหมุนเวียน เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยให้จัดทำข้อมูลตามแบบแจ้งข้อมูลการจ่ายค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินของทุนหมุนเวียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๒ ซึ่งกองทุนฯ ได้ส่งข้อมูลภายในวันดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

ปัจจุบันสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ได้ตรวจสอบและรับรองการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียดรายงานผลการตรวจสอบงบการเงินของกองทุนฯ ปรากฏตามวาระที่ ๔.๒.๑ และสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน อยู่ระหว่างการตรวจสอบประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ กองทุนฯ ซึ่งมีการเบิกจ่ายค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีงวดปี ๒๕๖๒ จำนวนเงิน ๘๑๐,๐๐๐ บาท เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ส่วนค่าธรรมเนียมประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน จำนวนเงิน ๒๙๐,๐๐๐ บาท ยังไม่ได้มีการเบิกจ่าย

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๑.๒...

วาระที่ ๓.๑.๑ (๒) รายงานผลการศึกษาดูงานโครงการด้านการพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงาน โครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ได้พิจารณารายงานผลการศึกษาดูงานโครงการด้านการพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๔ โครงการ คือ

๑. โครงการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัย ณ ประเทศญี่ปุ่น โดยความร่วมมือของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวญี่ปุ่น (MLIT) ครั้งที่ ๓

๒. โครงการศึกษาดูงานด้านการจัดระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะสำหรับคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

๓. โครงการเพิ่มพูนความรู้และประสิทธิภาพในการทำงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

๔. โครงการเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการใช้นวัตกรรมในการกำกับดูแลและบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ควรมีการจัดทำโครงการศึกษาดูงานในประเทศที่ประสบความสำเร็จในด้านการควบคุม กำกับดูแล ด้านความปลอดภัยของตัวรถ สำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคไปศึกษาดูงาน เพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในระดับปฏิบัติงาน ให้มีองค์ความรู้และประสบการณ์เพื่อนำไปพัฒนาปรับปรุงการทำงานและประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๒. ให้รวบรวมผลการศึกษาดูงานที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ เสนอผู้บริหารรับทราบผลการศึกษาดูงานและรายงานให้คณะกรรมการรับทราบต่อไป

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการได้รวบรวมผลการศึกษาดูงานดังกล่าว เสนอคณะกรรมการกำกับติดตามผลการศึกษาดูงาน ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๓ ซึ่งที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า ผลที่ได้จากการศึกษาดูงานสามารถนำมาปรับใช้ในการปฏิบัติงานด้านต่าง ๆ ของกรมการขนส่งทางบก สรุปได้ดังนี้

๑. ระบบการออกใบอนุญาตขับรถ

• ด้านปฏิบัติการ

๑. ควรมีการกำหนดเครื่องจำลองการขับรถ (Driving Simulator) เป็นส่วนหนึ่งในการเรียนเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ

๒. ควรมีระบบทดสอบทัศนคติและแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ขับรถสาธารณะ

- ในระยะแรก ให้นำเนื้อหาที่จำเป็นต้องเรียนรู้และทักษะที่ควรมีจากระบบทดสอบทัศนคติและแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ขับรถสาธารณะ มาประยุกต์ปรับเข้ากับเนื้อหาหลักสูตรของการอบรมผู้ขับรถสาธารณะ และพัฒนาระบบทดสอบทางจิตวิทยาต้นแบบในรูปแบบ Interactive website เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมและผู้สนใจทดลองใช้และฝึกฝนทักษะ โดยที่ระบบต้องมีการจัดเก็บข้อมูลของผู้ใช้งานเพื่อนำมาวิเคราะห์หัตถ์ยอดในการพัฒนาต่อไป ซึ่งในการออกแบบระบบควรพัฒนาร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านจิตวิทยา

การขับเคลื่อนและการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และแนวคิดกับผู้เชี่ยวชาญ และวางแผนเริ่มต้นในการพัฒนาบุคลากร ผู้ฝึกสอนผู้คุมสอบให้เข้าใจถึงหลักจิตวิทยาในการขับขี่

- ในระยะกลาง ทำการปรับปรุงหลักสูตรการอบรมและการทดสอบให้มีการผสมผสานเนื้อหาที่จำเป็นในการทดสอบทัศนคติและแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ขับรถสาธารณะ และทำการบรรจุการทดสอบนี้เข้าไปในการทดสอบผู้ขับขี่สาธารณะ โดยพัฒนาต่อยอดให้ใช้ควบคู่กับระบบทดสอบ E – exam ของกรมการขนส่งบก และพัฒนาผู้ฝึกสอนและผู้คุมสอบให้สอดคล้องกับหลักสูตร ที่พัฒนาขึ้นมาใหม่ พร้อมทั้งจัดทำฐานข้อมูลเพื่อเก็บข้อมูลทางจิตวิทยาของผู้ที่ได้รับใบขับขี่สาธารณะ อันจะเป็นประโยชน์ในการสืบค้นและวิเคราะห์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

- ในระยะยาว หากผลที่ดำเนินการในระยะต้นและระยะกลางได้รับการตอบรับที่ดีก็จะสามารถดำเนินการพัฒนาการทดสอบที่เต็มรูปแบบ แต่หากผลการตอบรับไม่ดีจะต้องพิจารณาแนวทางในการประยุกต์ใช้และปรับปรุงหลักสูตรเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบททางสังคมของประเทศไทยต่อไป

๓. ควรนำแนวปฏิบัติที่ดีของการทดสอบทัศนคติและแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ขับรถสาธารณะมาประยุกต์ใช้กำหนดเป็นหนึ่งในกระบวนการที่ช่วยคัดกรองคุณสมบัติของผู้ขับขี่รถสาธารณะ เพื่อส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถสาธารณะอยู่ในเกณฑ์ต่ำ

• ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

การกวาดค้นวินัยจราจรและเพิ่มความตระหนักให้ประชาชนเกรงกลัวกฎหมายและเคารพในการเสริมสร้างวินัยจราจรมากขึ้น ซึ่งกรมการขนส่งทางบกควรบูรณาการแนวคิดนี้กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการพัฒนาระบบตัดแต้มใบอนุญาตขับรถ

๒. การขนส่งผู้โดยสาร

• ด้านปฏิบัติการ

๑. ควรมีการเตรียมความพร้อมและกำหนดหน่วยงานผู้มีส่วนที่รับผิดชอบในด้านต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการใช้เทคโนโลยีในระบบการขนส่ง พร้อมกับกำหนดแนวทางในการชดเชยเยียวยา หรือช่วยเหลือผู้ประกอบการที่มีอยู่เดิมในระหว่างการเปลี่ยนผ่านของกฎหมายและการให้บริการรูปแบบใหม่

๒. ควรให้ความสำคัญกับรถขนส่งสาธารณะมากกว่ารถส่วนบุคคล รวมทั้งเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะมีความสะดวกสบายในการเดินทางจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่สาธารณะในการกำหนดจุดจอดรับ-ส่ง และการพัฒนาตัวร่วม โดยคำนึงถึงประโยชน์ของผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

๓. ควรมีการกำหนดนโยบายและแนวทางในการดำเนินการเพื่อกำกับและดูแลการให้บริการรับส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันอย่างชัดเจน และกรมการขนส่งทางบกควรมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการนำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้ในระบบการขนส่ง โดยอาจกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงาน โดยเฉพาะในการพัฒนาและรับผิดชอบ เช่น การพัฒนาระบบแอปพลิเคชันการขนส่ง ระบบบันทึกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ระบบติดตามรถยนต์อิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบอื่น ๆ

- **ด้านเทคโนโลยี**

๑. ควรกำหนดให้มีผู้กำกับ ควบคุม และดูแลระบบเทคโนโลยีที่ใช้ในการคมนาคมโดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีใหม่ เพื่อให้การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพ และสามารถนำเทคโนโลยีไปใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

๒. ควรมีการยกระดับเทคโนโลยีสารสนเทศให้มากขึ้น และครอบคลุมมากกว่าเดิม เช่นการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร การอำนวยความสะดวกและเข้าถึงของการบริการ และการตอบสนองข้อร้องเรียน

- **การลดปัญหาอุบัติเหตุ**

ควรกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่ง โดยให้คะแนนกับผู้ยื่นคำขอรถโดยสารประจำทางที่ใช้พลังงานสะอาดมาใช้ในการประกอบการขนส่ง

๓. มาตรการและการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน

- **ด้านปฏิบัติการ**

๑. ควรมีการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยที่มุ่งพัฒนาระดับความปลอดภัย ๔ ด้าน คือ ด้านถนน ด้านความเร็ว ด้านตัวรถ และด้านผู้ขับขี่ เนื่องจากประเทศไทยมีหลายหน่วยงานของรัฐที่มีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่แยกส่วนอยู่หลายหน่วยงานตามบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงาน โดยในการทำงานอาจมีลักษณะซ้ำซ้อนกัน ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างครบวงจร

๒. กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ต้องให้ความสำคัญกับการบูรณาการจัดทำมาตรฐานการเก็บข้อมูลสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ให้มีโครงสร้างของฐานข้อมูลที่ชัดเจนและมีการเชื่อมต่อข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อที่จะสามารถนำข้อมูลสถิติต่าง ๆ มาวิเคราะห์ถึงสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุและเกิดแนวทางในการวางนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุที่ยั่งยืน

๓. ควรมีการจัดทำ Big Data เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการกำหนดนโยบายแนวทางในการทำงานด้าน Road Safety

๔. ควรมีการขับเคลื่อน Road Safety พร้อมกับ Sustainable Development Goals เพื่อให้เกิดความปลอดภัยที่ยั่งยืน

๕. ควรมีการปลูกจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับกลุ่มเด็กและเยาวชนอย่างจริงจัง โดยมีหลักสูตรการให้ความรู้ที่เหมาะสมกับวัย

๖. กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกระทรวงศึกษาธิการ ควรจัดตั้งคณะทำงานเพื่อผลักดันการจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยบนท้องถนนและวินัยจราจรให้อยู่ในหลักสูตรการศึกษาขั้นพื้นฐานของทุกระดับชั้นตั้งแต่ประถมศึกษา จนถึงมัธยมศึกษา อันจะเป็นการปลูกฝังให้เยาวชนรุ่นใหม่ตระหนักถึงความสำคัญของการเคารพกฎหมายและการกวดขันวินัยจราจรอย่างเป็นรูปธรรม และช่วยส่งเสริมให้เกิดการผลักดันความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

๗. ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาสื่อประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ที่เข้าใจง่าย ทันสมัย เพื่อให้เข้าถึงเด็กและเยาวชนรุ่นใหม่ให้มากขึ้น

/• ด้านการบังคับ...

- **ด้านการบังคับใช้กฎหมาย**

๑. ควรพิจารณาเพิ่มบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งการบังคับใช้ความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้คาร์ซีทสำหรับเด็กเล็ก เพื่อช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ

๒. ควรมีการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของการจำกัดความเร็ว การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์อย่างเข้มข้น

- **ด้านเทคโนโลยี**

๑. ควรนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย มาสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัย การบริหารจัดการจราจร การศึกษาวิจัย เพื่อนำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มากยิ่งขึ้น

๒. ในอนาคตอันใกล้การเปลี่ยนแปลงอันรวดเร็วของเทคโนโลยีจะส่งผลกระทบต่อภารกิจของกรมการขนส่งทางบกที่ต้องทำหน้าที่ทั้งกำกับดูแลความปลอดภัยทางถนนและให้บริการประชาชน จึงควรมีการตั้งคณะทำงานที่ทำการศึกษถึงความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและรายงานต่อผู้บริหารถึงแนวทางในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ มาช่วยเหลือภารกิจของกรมการขนส่งทางบก และควรจัดทำโครงการศึกษาวิจัยในการนำเทคโนโลยีมาช่วยกำกับดูแลความปลอดภัยทางถนน และนำร่องประยุกต์อย่างเป็นรูปธรรมควบคู่ไปกับการจัดทำโครงการเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ของบุคลากรในด้านการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้กับการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน

๓. ควรให้ความสำคัญกับการใช้เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตแห่งสรรพสิ่งมาประยุกต์ใช้ในการเก็บข้อมูลสถิติต่าง ๆ และการใช้เทคโนโลยีมาช่วยตรวจจับพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยงและการฝ่าฝืนกฎจราจร รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีปัญหาประดิษฐ์ในการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลเชิงสถิติ นอกจากนี้สามารถต่อยอดการพัฒนากระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากศูนย์บริหารการเดินรถด้วยระบบ GPS มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ อีกด้วย จะเห็นได้ว่าการปราศจากการเก็บข้อมูลที่ดีทำให้ขาดแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ชัดเจนและตรงจุดอันนำไปสู่นโยบายการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

๔. ความปลอดภัยในการขนส่ง

- **ด้านปฏิบัติการ**

๑. ควรนำข้อมูลด้านความปลอดภัยในการขนส่งของ ETSC ที่มีการศึกษาวิจัยแล้ว มาเผยแพร่ให้ความรู้กับผู้ประกอบการขนส่งของไทย เพื่อนำไปอบรมให้กับพนักงานขับรถได้ทราบ รวมถึงเผยแพร่ข้อมูลมาตรฐานยานยนต์เพื่อความปลอดภัย เพื่อเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุได้อีกทางหนึ่ง

๒. ควรมีการสร้างเชื่อมั่นแก่ผู้ประกอบการถึงการมีระบบ Transport Safety Manager (TSM)

๓. การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนควรคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเป็นศูนย์กลาง เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตและเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

- **ด้านการบังคับใช้กฎหมาย**

ควรมีการกำหนดรายละเอียดในการร่างกฎหมายเพื่อควบคุมและกำกับดูแลเกี่ยวกับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้รับส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและรัดกุม

/๕. ด้านการช่วย...

๕. ด้านการช่วยเหลือผู้พิการ**• การปฏิบัติการ**

๑. ควรมีการประเมินเทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ โดยทีมสหวิชาชีพ ได้แก่ กิจกรรมบำบัด กายภาพบำบัด อรรถบำบัด สังคมสงเคราะห์ และนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้พิการได้รับอุปกรณ์ที่มีความเหมาะสมกับผู้พิการมากที่สุด โดยให้ผู้พิการได้มีการทดลองใช้งาน อุปกรณ์จริง และมีผู้เชี่ยวชาญในการประเมินและพิจารณาอุปกรณ์ดังกล่าวร่วมด้วย โดยเมื่อผู้พิการหรือผู้ประสพภัยจากถนนจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ทางการแพทย์ ศูนย์จำหน่ายที่ขึ้นทะเบียนสามารถทำการประเมิน โดยเจ้าหน้าที่และหรือร่วมกับเจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาล (นักกายภาพ) ในการประเมินความจำเป็นและความเหมาะสมของอุปกรณ์ต่าง ๆ

๒. ควรมีความร่วมมือกับบริษัทเอกชนในการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ โดยให้ผู้พิการไปเลือกอุปกรณ์ที่บริษัทจำหน่ายอุปกรณ์ และจะมีเจ้าหน้าที่ของรัฐ ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของบริษัทที่ผ่านการอบรมเป็นผู้ประเมินความเหมาะสมของอุปกรณ์ให้กับผู้พิการ

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๒...

วาระที่ ๓.๒ เรื่องเพื่อทราบ

วาระที่ ๓.๒.๑ รายงานผลการตรวจสอบงบการเงินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ และสรุปประเด็นข้อเสนอนะ ข้อสังเกต และประเด็นอภิปราย ในการชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ และสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑

๑) รายงานผลการตรวจสอบงบการเงินของกองทุนฯ

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๑๐/๒ วรรคท้าย บัญญัติให้สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี และประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของกองทุนฯ โดยให้แสดงความคิดเห็นเป็นข้อวิเคราะห์ว่าการใช้จ่ายดังกล่าวเป็นไปตามวัตถุประสงค์และได้ผลตามเป้าหมายเพียงใด และตามกฎหมายกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ หมวดที่ ๕ การบัญชีและการตรวจ ข้อ ๒๗ กำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเพิ่มผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีของกองทุน และประเมินผลการใช้จ่ายเงินกองทุน นั้น

ในการนี้ ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน โดยสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ ๑๑ ได้ตรวจสอบรายงานการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เสร็จเรียบร้อยแล้ว สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงได้มีหนังสือ ตผ ๐๐๓๓/๐๕๕๓ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๓ รายงานการตรวจสอบรายงานการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยไม่มีข้อสังเกตและข้อเสนอนะต่อกองทุนฯ แต่อย่างใด ทั้งนี้ สำหรับรายงานการประเมินผลการใช้จ่ายและทรัพย์สินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ หากกองทุนฯ ได้รับรายงานจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแล้ว จะนำเสนอให้ทราบและพิจารณาในคราวต่อไป ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒.๑

๒) สรุปประเด็นข้อเสนอนะ ข้อสังเกต และประเด็นอภิปราย

กรรมการขนส่งทางบก ได้มอบหมายให้นายธานี สืบฤกษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายบริหาร) พร้อมด้วยผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ ผู้อำนวยการสำนักบริหารการคลังและรายได้ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ และสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ต่อคณะกรรมการธิการคมนาคม วุฒิสภา วิปรัฐบาล และสภาผู้แทนราษฎร ดังนี้

- วันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๓ ชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ต่อคณะกรรมการธิการคมนาคม วุฒิสภา

- วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๓ ชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ต่อวุฒิสภา

- วันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๓ ชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ต่อวิปรัฐบาล

• วันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ ชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ **ต่อสภาผู้แทนราษฎร**

โดยจากการชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ และสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ มีประเด็นข้อเสนอนะ ข้อสังเกต ของกรรมการธิการคมนาคม วุฒิสภา และวิปรัฐบาล รวมทั้งประเด็นการอภิปรายของวุฒิสมาชิก และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ดังนี้

๑. ให้มีการจัดชั้นลูกหนี้และตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ให้สะท้อนความเป็นจริงและสอดคล้องเหมาะสมกับปริมาณหนี้ที่ค้างชำระในแต่ละปี

๒. ให้มีการบริหารจัดการหนี้ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อไม่ให้หนี้ค้างชำระจำนวนมาก

๓. ให้กำหนดหลักประกันการเข้าประมูลให้สูงขึ้น เพื่อป้องกันการเก็งกำไร การไม่ชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ และลดปัญหานี้เสีย

๔. การใช้จ่ายเงินของ กปถ. ต้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์หลักของการจัดตั้งกองทุนฯ ซึ่งต้องสามารถวัดผลสำเร็จของการลดปัญหาอุบัติเหตุได้จริง มีตัวชี้วัดที่ชัดเจน และเป็นรูปธรรม

๕. การจัดทำแผนงาน/โครงการยังไม่มี การจัดเรียงลำดับความสำคัญของปัญหาที่ต้องแก้ไข มีการกระจายกระจายมากเกินไป ไม่มีการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่ชัดเจนที่จะลดอุบัติเหตุในแต่ละด้าน

๖. ควรมีการอนุมัติจัดสรรเงินในการดำเนินการตามพันธกิจให้เต็มตามจำนวนวงเงินรายได้ที่ได้รับในแต่ละปี และควรมีการอนุมัติจัดทำแผนงาน/โครงการและการใช้จ่ายต่าง ๆ ให้เต็มตามกรอบวงเงินที่ได้รับการจัดสรร

๗. ขอให้มีการเร่งรัดการดำเนินโครงการ/กิจกรรมให้แล้วเสร็จ และมีการเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด และขอให้มีการติดตามประเมินผลความสำเร็จการดำเนินการด้วย

๘. ควรมีการจัดสรรรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถไปยังจังหวัดที่จัดการประมูลเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภายในจังหวัดนั้น ๆ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ เพื่อให้จังหวัดได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุของท้องถิ่นด้วยตนเอง

๙. ควรเข้าไปมีบทบาทในการแก้ไขป้องกันปัญหาอุบัติเหตุร่วมกับภาคีเครือข่ายให้มากขึ้น เช่น หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น อาสาสมัคร ชุมชน มูลนิธิ โรงเรียน สถาบันการศึกษา ประกันภัย ผู้ผลิตหรือจำหน่ายรถยนต์และรถจักรยานยนต์

๑๐. การพิจารณาช่วยเหลือผู้พิการที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ควรจะเป็นการช่วยเหลือเฉพาะผู้ประสพภัยที่ไม่ได้เป็นผู้กระทำผิดหรือละเมิดกฎหมาย และควรเพิ่มวงเงินช่วยเหลือให้มากขึ้น รวมทั้งควรเร่งรัดการช่วยเหลือในการจัดซื้อหรือจัดหาอุปกรณ์ให้รวดเร็วขึ้น โดยให้มีการกำหนดรายละเอียดของอุปกรณ์ให้ชัดเจน มีมาตรฐาน มีความเหมาะสมกับผู้พิการ มีราคาที่ยุติธรรม มีความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้

๑๑. ควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ เพื่อให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีพันธกิจที่ครอบคลุมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้น และให้มีความยืดหยุ่นและคล่องตัวในการดำเนินการตามพันธกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายของถนน การให้ความรู้หรือฝึกอบรมในการใช้รถใช้ถนนให้กับนักเรียน นักศึกษา ในโรงเรียนหรือสถาบันการศึกษา การจัดซื้อหรือจัดหาวัสดุอุปกรณ์หรือครุภัณฑ์ในการแก้ไขป้องกันปัญหาอุบัติเหตุให้กับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ กองทุนฯ จะได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะ ข้อเสนอแนะ และประเด็นอภิปรายดังกล่าวข้างต้นต่อไป
จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....
.....
.....

วาระที่ ๓.๒.๒ รายงานผลการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามเกณฑ์การประเมินผลของกรมบัญชีกลาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ดำเนินการในด้านต่าง ๆ ให้เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานระหว่างกระทรวงการคลังและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีรายงานผลการประเมิน ดังนี้

๑. กรมการขนส่งทางบก ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ ๘๘ ๐๔๑๗.๔/๑๗๐๙๑ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ เรื่องจัดส่งรายงานผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน งวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒ โดยมีผลประเมินตนเอง คะแนนรวม ๔.๖๐๔๒ คะแนน จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนนประเมิน ตนเอง	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๐.๓๙๓๑
๒. การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๕	๕.๐๐๐๐	๑.๒๕๐๐
๓. การปฏิบัติการ	๓๐	๔.๘๐๗๒	๑.๔๔๒๒
๔. การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน	๑๕	๔.๘๑๖๗	๐.๗๒๕๕
๕. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหาร ทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง	๑๐	๔.๑๖๓๙	๐.๔๑๖๔
๖. การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง	๑๐	๓.๘๐๐๐	๐.๓๘๐๐
รวม	๑๐๐	๔.๖๐๔๒	

๒. บริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด ที่ปรึกษาด้านการประเมินผลของกรมบัญชีกลาง ได้มีหนังสือทริส ๐๐๒๑/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่องรายงานผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ (ฉบับเบื้องต้น) โดยมีผลประเมินเบื้องต้น คะแนนรวม ๓.๓๒๒๑ คะแนน (ลดลงจากผลประเมินตนเอง ๑.๒๘๒๑ คะแนน) จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน เบื้องต้น	คะแนนถ่วง น้ำหนัก	คะแนนประเมิน ตนเอง	ผลต่างคะแนน ตนเอง-เบื้องต้น
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๐.๓๙๓๑	๓.๙๓๑๐	-
๒. การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	๒๕	๔.๖๐๐๐	๑.๑๕๐๐	๕.๐๐๐๐	-๐.๔๐๐๐
๓. การปฏิบัติการ	๓๐	๒.๒๕๖๗	๐.๖๗๗๐	๔.๘๐๗๒	-๒.๕๕๐๕
๔. การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน	๑๕	๓.๐๐๓๓	๐.๔๕๐๕	๔.๘๑๖๗	-๑.๘๑๓๔
๕. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการ บริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียนฯ	๑๐	๓.๔๐๘๘	๐.๓๔๐๗	๔.๑๖๓๙	-๐.๗๕๕๑
๖. การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/ กระทรวงการคลัง	๑๐	๓.๑๐๖๐	๐.๓๑๐๖	๓.๘๐๐๐	-๐.๖๙๔๐
รวม	๑๐๐	๓.๓๒๒๑		๔.๖๐๔๒	-๑.๒๘๒๑

๓. กรมการขนส่งทางบก ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๗.๔/๑๗๑๘ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่องผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ (ฉบับเบื้องต้น) ซึ่งในการขออุทธรณ์ คณะกรรมการประเมิน ได้มีการประสานทางโทรศัพท์กับบริษัททริสฯ และจัดทำคำชี้แจงเหตุผลและจัดส่งเอกสารหลักฐานประกอบเพิ่มเติม โดยขออุทธรณ์คะแนนผลการประเมินด้านที่ ๓, ๔ และ ๕ และมีผล **ประเมินคะแนนที่ขออุทธรณ์คะแนนรวม ๔.๒๒๓๘ คะแนน** (ขอเพิ่มขึ้นจากผลประเมินเบื้องต้น ๐.๙๐๑๗ คะแนน) จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

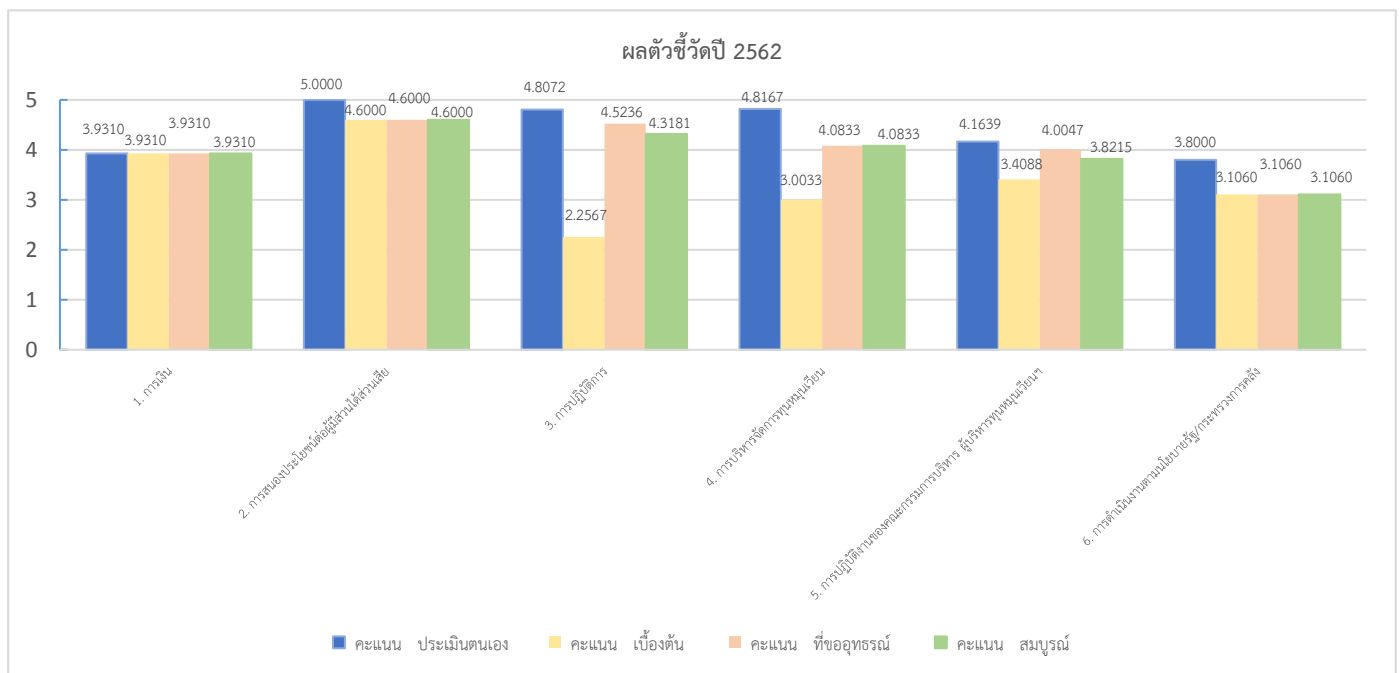
ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน เบื้องต้น	คะแนนที่ ขออุทธรณ์	ผลต่างคะแนน อุทธรณ์-เบื้องต้น
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐	-
๒. การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๕	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	-
๓. การปฏิบัติการ * (ขออุทธรณ์)	๓๐	๒.๒๕๖๗	๔.๕๒๓๖	๒.๒๖๖๙
๔. การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน * (ขออุทธรณ์)	๑๕	๓.๐๐๓๓	๔.๐๘๓๓	๑.๐๘๐๐
๕. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียนฯ * (ขออุทธรณ์)	๑๐	๓.๔๐๘๘	๔.๐๐๔๗	๐.๕๙๕๙
๖. การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง	๑๐	๓.๑๐๖๐	๓.๑๐๖๐	-
รวม	๑๐๐	๓.๓๒๒๑	๔.๒๒๓๘	๐.๙๐๑๗

๔. คณะอนุกรรมการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน กรมบัญชีกลาง ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๐๖.๓/๑๗๒๘๘ ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๓ เรื่องรายงานผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ (ฉบับสมบูรณ์) โดยมีผลประเมินสมบูรณ์ คะแนนรวม **๔.๑๔๓๘ คะแนน** (เพิ่มขึ้นจากคะแนนประเมินเบื้องต้น ๐.๘๒๑๗ คะแนน แต่ลดลงจากคะแนนที่ขออุทธรณ์ ๐.๐๘๐๐ คะแนน) จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

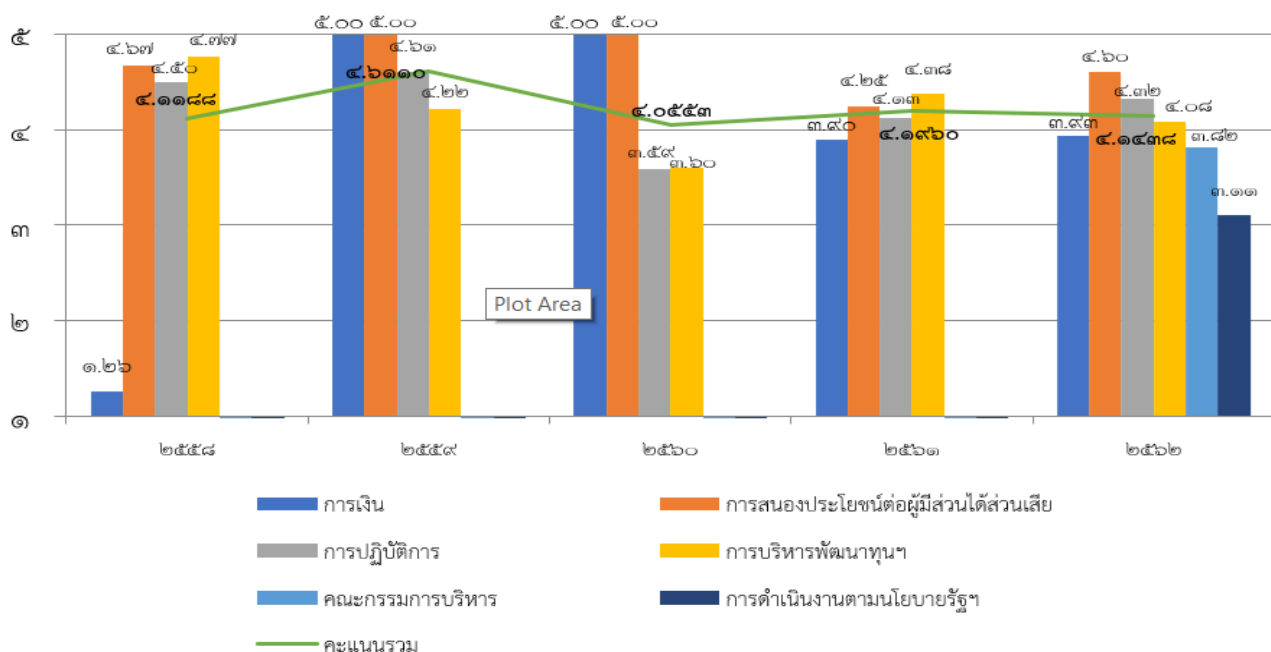
ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน เบื้องต้น	คะแนน ที่ขออุทธรณ์	คะแนน สมบูรณ์	ผลต่างคะแนน สมบูรณ์-เบื้องต้น	ผลต่างคะแนน สมบูรณ์-อุทธรณ์
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐	-	-
๒. การสนองประโยชน์ ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๕	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	-	-
๓. การปฏิบัติการ	๓๐	๒.๒๕๖๗	๔.๕๒๓๖	๔.๓๑๘๑	๒.๐๖๑๔	-๐.๒๐๕๕
๔. การบริหารจัดการทุน หมุนเวียน	๑๕	๓.๐๐๓๓	๔.๐๘๓๓	๔.๐๘๓๓	๑.๐๘๐๐	-
๕. การปฏิบัติงานของ คณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียนฯ	๑๐	๓.๔๐๘๘	๔.๐๐๔๗	๓.๘๒๑๕	๐.๔๑๒๗	-๐.๑๘๓๒
๖. การดำเนินงานตาม นโยบายรัฐ/ กระทรวงการคลัง	๑๐	๓.๑๐๖๐	๓.๑๐๖๐	๓.๑๐๖๐	-	-
รวม	๑๐๐	๓.๓๒๒๑	๔.๒๒๓๘	๔.๑๔๓๘	๐.๘๒๑๗	๐.๐๘๐๐

/โดยภาพรวม...

โดยภาพรวม มีผลการประเมินอยู่ใน “ระดับ ๔.๑๔๓๘ คะแนน” พิจารณาการดำเนินงานตามตัวชี้วัดรายด้าน พบว่า ด้านที่มีคะแนนประเมินผลสูงสุด คือด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งมีคะแนนประเมินในระดับ ๔.๖๐๐๐ คะแนน รองลงมา คือ ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๔.๓๑๘๑ คะแนน ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๔.๐๘๓๓ คะแนน ด้านที่ ๑ การเงิน มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๓.๙๓๑๐ คะแนน ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๓.๘๒๑๕ คะแนน ตามลำดับ และด้านที่มีคะแนนประเมินผลต่ำสุด คือ ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง ซึ่งมีคะแนนในระดับ ๓.๑๐๖๐ คะแนน ดังมีรายละเอียดการแสดงคะแนนประเมินผล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้ดังต่อไปนี้



และกราฟแสดงการเปรียบเทียบคะแนนประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ ในแต่ละด้าน ดังนี้



ตารางแสดงผลการประเมินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒													
เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัดประจำปีบัญชี ๒๕๖๒					ผลการดำเนินงาน					หลังอุทธรณ์ คะแนนเพิ่มขึ้น
			ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕	ค.บ.๖๑-ก.บ.๖๒	ผลเบื้องต้น	อุทธรณ์	คะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	
ด้านที่ ๑ การเงิน		๑๐							๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐		-
๑.๑ ยอดประมวลหมายเลขทะเบียนรถประจำปีบัญชี ๒๕๖๒		๕											
- ส่วนกลาง	ล้านบาท	๒.๕	๗๐๔	๗๒๖	๗๔๘	๗๗๐	๗๙๖	๗๓๘.๓๖๐๐	๒.๕๖๑๘	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๒.๕๖๑๘	๐.๐๖๔๐	
- ส่วนภูมิภาค	ล้านบาท	๒.๕	๘๑๗	๘๔๖	๘๗๕	๙๐๓	๙๓๓	๙๐๑.๓๓๐๐	๓.๑๖๒๓	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๓.๑๖๒๓	๐.๐๗๙๑	
๑.๒ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ		๕											
- ส่วนกลาง	ร้อยละ	๒.๕	๕๖	๕๘	๖๐	๖๒	๖๔	๗๓.๗๙๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
- ส่วนภูมิภาค	ร้อยละ	๒.๕	๔๗	๕๐	๕๓	๕๖	๕๙	๖๔.๙๖๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		๒๕							๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐		-
๒.๑ การจัดทำรายงานวิเคราะห์ผู้ใช้บริการหลักและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งทางตรงและทางอ้อมของททบนวียน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๓.๐๐๐๐	๓.๐๐๐๐	๓.๐๐๐๐	๓.๐๐๐๐	๐.๑๕๐๐	
๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	๑๐											
๒.๒.๑ ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประมวลหมายเลขทะเบียนรถ	ร้อยละ	๒.๕	๘๘.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	๙๒.๕๐	๙๕.๐๐	๙๖.๙๓๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๒ ความพึงพอใจของผู้ที่ขอรับความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒	ร้อยละ	๒.๕	๘๕.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	๙๒.๕๐	๙๕.๐๐	๙๘.๐๓๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๓ ความพึงพอใจของหน่วยงานที่ขอรับเงินสนับสนุนจากกองทุนฯ หน่วยงานที่ขอรับเงินสนับสนุน	ร้อยละ	๒.๕	๘๕.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	๙๒.๕๐	๙๕.๐๐	๙๘.๒๑๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๔ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุน	ร้อยละ	๒.๕	๘๕.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	๙๒.๕๐	๙๕.๐๐	๙๘.๘๙๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นใหม่	คัน	๑๐	๑,๕๑๐	๑,๕๙๕	๑,๕๘๐	๑,๕๖๕	๑,๕๕๐	๑,๕๙๐,๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๕๐๐๐	
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ		๓๐							๒.๒๕๖๗	๔.๕๒๓๖	๔.๓๑๔๑		๒.๐๖๑๔
๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจาก กปอ.	ระดับ	๑๐	๑	๒	๓	๔	๕	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	๔.๕๗๔๕	๔.๕๗๔๕	๐.๔๕๗๕	
๓.๒ ระดับความสำเร็จในการวิจัยเพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน	ร้อยละ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	๔.๐๐๐๐	๓.๕๐๐๐	๐.๑๗๕๐	
๓.๓ การดำเนินงานตามข้อตกลงระดับการให้บริการ (SLA)	ระดับ	๑๕											
๓.๓.๑ กระบวนการจัดการประมวลหมายเลขทะเบียน	ร้อยละ	๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	๑๐๐.๐๐๐๐	๔.๙๐๐๐	๔.๙๐๐๐	๔.๙๐๐๐	๐.๒๔๕๐	
๓.๓.๒ กระบวนการจัดเก็บและบริหารจัดการหนี้	ร้อยละ	๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	๙๘.๗๐๐๐	๔.๖๔๐๐	๔.๖๔๐๐	๔.๖๔๐๐	๐.๒๓๒๐	
๓.๓.๓ กระบวนการจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ	ร้อยละ	๓	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	๙๙.๓๗๐๐	๑.๐๐๐๐	๔.๗๑๔๕	๓.๗๑๔๕	๐.๑๑๑๒	
๓.๓.๔ กระบวนการจัดสรรเงินสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ร้อยละ	๒	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	๙๓.๖๙๐๐	๑.๐๐๐๐	๔.๐๕๔๑	๓.๖๓๘๐	๐.๐๗๒๘	
ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการททบนวียน		๑๕							๒.๒๕๖๗	๔.๐๘๓๓	๔.๐๘๓๓		๑.๘๖๖๖
๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๔๐๐๐	๒.๕๑๐๐	๔.๔๐๐๐	๔.๔๐๐๐	๐.๒๒๐๐	
๔.๒ การตรวจสอบภายใน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๓.๘๐๐๐	๒.๖๕๐๐	๓.๘๐๐๐	๓.๘๐๐๐	๐.๑๙๐๐	
๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๐๕๐๐	๓.๕๕๐๐	๔.๐๕๐๐	๔.๐๕๐๐	๐.๒๐๒๕	
ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารผู้บริหารททบนวียน พนักงาน และลูกจ้าง		๑๐							๓.๐๐๓๓	๔.๐๐๔๗	๓.๘๖๑๕		๐.๘๑๘๒
๕.๑ บทบาทคณะกรรมการททบนวียน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๓๐๐๐	๔.๐๘๐๐	๔.๓๐๖๓	๔.๓๐๐๐	๐.๒๕๕๐	
๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๓.๓๔๓๐	๒.๙๓๗๕	๓.๖๔๓๐	๓.๓๔๓๐	๐.๑๖๗๒	
ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง		๑๐							๓.๑๐๖๐	๓.๑๐๖๐	๓.๑๐๖๐		-
๖.๑ การเบิกจ่ายเงินตามแผนการเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ		๓											
- ร้อยละการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายงบลงทุน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒	ร้อยละ	๑.๕	๙๒	๙๔	๙๖	๙๘	๑๐๐	๙.๐๖๐๐	๑.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๑.๐๐๐๐	๐.๐๑๕๐	
- ร้อยละการเบิกจ่ายงบฯรวมที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายงบฯรวม ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒	ร้อยละ	๑.๕	๙๒	๙๔	๙๖	๙๘	๑๐๐	๙.๘.๗๔๐๐	๑.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๑.๐๐๐๐	๐.๐๑๕๐	
๖.๒ การรายงานทางการเงิน		๒											
- การนำเข้าข้อมูลงบทดลองรายเดือน	ระดับ	๑	บันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน ๘ เดือน	บันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน ๙ เดือน	บันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน ๑๐ เดือน	บันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน ๑๑ เดือน	บันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน ๑๒ เดือน	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๑.๐๐๐๐	๐.๐๑๐๐	
- การบันทึกรายงานการรับจ่าย และการใช้จ่ายเงินฯงวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒	ระดับ	๑	ไม่สามารถดำเนินการ	-	-	-	ดำเนินการได้สำเร็จ	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๐๕๐๐	
๖.๓ การดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของททบนวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๔๑๒๐	๔.๔๑๒๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๔.๔๑๒๐	๐.๒๒๐๖	
	น้ำหนักรวม	๑๐๐						คะแนนเฉลี่ย	๓.๓๒๒๑	๔.๒๒๒๗	๔.๑๔๓๘		๐.๘๒๑๗

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการ ได้สรุปประเด็นที่ได้จากการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ในแต่ละด้าน ดังนี้

ด้าน/ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน	ประเด็นสำคัญจากการประเมินผล
ด้านที่ ๑ การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	
๑.๑ ยอดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ - ส่วนกลาง - ส่วนภูมิภาค		๒.๕๖๑๘ ๓.๑๖๒๓	ส่วนกลาง มียอดรายได้ดีกว่าเป้าหมาย เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจ ชะลอตัว มีผู้ครอบครองป้ายทะเบียนอยู่ค่อนข้างทั่วถึง ทำให้มีผู้สนใจ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถน้อยลง ทำให้รายได้ลดลง สำหรับใน ส่วนภูมิภาค มียอดรายได้เป็นไปตามเป้าหมาย เนื่องจากมีการจัดการ ประมูลครั้งแรก คือ จังหวัดแม่ฮ่องสอน และอำเภอเบตง จังหวัดยะลา ทำให้มียอดประมูลหมายเลขทะเบียนรถในจังหวัดดังกล่าวมีราคาสูง
๑.๒ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการ ประมูลหมายเลขทะเบียนรถ - ส่วนกลาง - ส่วนภูมิภาค		๕.๐๐๐๐ ๕.๐๐๐๐	ทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค สามารถจัดเก็บเงินรายได้จากการ ประมูลได้ดีกว่าเป้าหมาย เนื่องจากมีการดำเนินการตามหลักเกณฑ์การ บริหารจัดการหนี้อย่างเคร่งครัด และมีการจัดกิจกรรมจูงใจให้ผู้ประมูล ชำระค่าหมายเลขในวันที่ทำการประมูล เช่น ให้สิทธิในการชิงรางวัล หรือแจกของที่ระลึก/ของชำร่วย เป็นต้น
ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วน ได้ส่วนเสีย	๒๕	๔.๖๐๐๐	
๒.๑ การจัดทำรายงานวิเคราะห์ ผู้ให้บริการหลักและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง ทางตรงและทางอ้อมของทุนหมุนเวียน		๓.๐๐๐๐	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของทุนหมุนเวียน ประกอบด้วย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน ได้แก่ ลูกจ้างกองทุนฯ ข้าราชการ ผู้บริหาร ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิด ได้แก่ ร่วมประมูล หมายเลขทะเบียน ผู้พิการที่ขอรับอุปกรณ์ฯ หน่วยงานที่ขอรับเงิน จัดสรรจากกองทุนฯ และผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ผู้เข้าร่วม กิจกรรมของโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ สื่อมวลชน แต่ การนำข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไปใช้ประกอบการ ทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย และแผนยุทธศาสตร์ ตลอดจนแผนปฏิบัติการประจำปีของทุนหมุนเวียน ยังไม่ชัดเจน
๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๒.๒.๑ ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประมูล หมายเลขทะเบียนรถ ๒.๒.๒ ความพึงพอใจของผู้พิการที่ขอรับความ ช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒ ๒.๒.๓ ความพึงพอใจของหน่วยงานที่ขอรับเงิน สนับสนุนจากกองทุนฯ หน่วยงานที่ขอรับเงิน สนับสนุน ๒.๒.๔ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใน โครงการที่ได้รับการสนับสนุน		๕.๐๐๐๐	เป็นการวัดความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อ กปถ. โดย แบ่งเป็น ๔ กลุ่ม ซึ่งมีผลการดำเนินงานในระดับ ๕ คะแนน (ตาม เกณฑ์กำหนดให้ร้อยละ ๙๐) ทั้ง ๔ กลุ่ม โดยมีผลความพึงพอใจใน ระดับมากและมากที่สุดสูงกว่าร้อยละ ๙๐ ของจำนวนผู้ตอบ แบบสอบถามทั้งหมด
๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิด อุบัติเหตุ		๕.๐๐๐๐	จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะ ขนาดใหญ่ ๖๒๐ ครั้ง และรถตู้โดยสารสาธารณะ ๗๙๙ ครั้ง รวม ทั้งสิ้น ๑,๔๑๙ ครั้ง ของ สถช. ในปีบัญชี ๒๕๖๒ ลดลงจากปี ๒๕๖๑ จำนวน ๙๑ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๖.๐๒ จึงมีผลการ ดำเนินงานดีกว่าเป้าหมาย

ด้าน/ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน	ประเด็นสำคัญจากการประเมินผล
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ	๓๐	๔,๖๐๐๐	
๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจาก กปถ.		๔.๕๗๔๕	กองทุนฯ สามารถติดตามโครงการที่ได้รับถ้วนร้อยละ ๑๐๐ และจัดทำรายงานและประเมินผลโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๑๗๑ โครงการ และมีโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จตามกำหนดเวลาและมีผลลัพธ์เป็นไปตามเป้าหมายจำนวน ๒๕๘ โครงการ จากจำนวนโครงการที่ติดตามทั้งสิ้น ๒๘๒ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๙๑.๔๙ จึงมีผลการดำเนินงานดีกว่าเป้าหมายมาก เนื่องจากคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ มีการติดตามความก้าวหน้าของโครงการและให้ข้อเสนอแนะกรณีที่โครงการไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนเป็นประจำ
๓.๒ ระดับความสำเร็จในการวิจัยเพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน		๓.๕๐๐๐	กองทุนฯ มีการแต่งตั้งผู้รับผิดชอบศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการศึกษาและพัฒนาสร้างระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ และกำหนดกรอบแนวคิดของระบบฐานข้อมูลผู้พิการฯ แล้วเสร็จ โดยสามารถระบุฐานข้อมูลด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประเภทข้อมูล แหล่งที่มาของข้อมูล แต่การกำหนดแนวทางการเชื่อมโยงฐานข้อมูลหรือวิธีการจัดเก็บข้อมูลยังไม่ชัดเจน และยังไม่สามารถจัดทำรายละเอียดร่างขอบเขตของโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและพัฒนาสร้างระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน ระยะที่ ๑ ได้
๓.๓ การดำเนินงานตามข้อตกลงระดับการให้บริการ (SLA) ๓.๓.๑ กระบวนการจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ๓.๓.๒ กระบวนการจัดเก็บและบริหารจัดการหนี้ ๓.๓.๓ กระบวนการจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ ๓.๓.๔ กระบวนการจัดสรรเงินสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน		๔.๙๐๐๐ ๔.๖๔๐๐ ๓.๗๗๔๐ ๓.๗๗๔๐	- กระบวนการจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ดีกว่าเป้าหมาย - กระบวนการจัดเก็บและบริหารจัดการหนี้ สามารถดำเนินการตามข้อตกลงระดับการให้บริการได้เฉลี่ยร้อยละ ๙๘.๗๐ - กระบวนการจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ ไม่สามารถจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ ได้เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีร้องเรียนการส่งมอบอุปกรณ์ฯ จึงได้ปรับปรุงกระบวนการทำงานและดำเนินการอื่น ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการตามข้อตกลงระดับการให้บริการได้เฉลี่ยร้อยละ ๙๔.๓๗ - กระบวนการจัดสรรเงินสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สามารถดำเนินการตามข้อตกลงระดับการให้บริการได้เฉลี่ยร้อยละ ร้อยละ ๙๓.๖๙ แต่เนื่องจากกองทุนฯ ดำเนินการทบทวนและปรับปรุงข้อตกลงระดับการให้บริการแล้วเสร็จล่าช้าเกินกว่าไตรมาสที่ ๑ ของปีบัญชี ๒๕๖๒ ซึ่งไม่เป็นไปตามเงื่อนไขในบันทึกข้อตกลงฯ จึงปรับลดคะแนน ๐.๑๐๐๐ คะแนน โดยคะแนนหลังจากการปรับลดคุณภาพ

/ด้านที่ ๔...

ด้าน/ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน	ประเด็นสำคัญจากการประเมินผล
ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุน หมุนเวียน	๑๕	๔.๐๘๓๓	
๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการ ควบคุมภายใน		๔.๔๐๐๐	ภาพรวมในด้านการบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียนมีผลการ ดำเนินงานดีกว่าเป้าหมาย โดยมีการดำเนินงานตามเกณฑ์ที่ กำหนดครบถ้วนตามเป้าหมาย แต่มีบางประเด็นตามตัวชี้วัดที่ ยังไม่สามารถดำเนินการตามเกณฑ์ในระดับ ๕ คะแนน ได้แก่ (๑) การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ในประเด็น ของประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร ยังไม่ แสดงถึงการพิจารณาโดยใช้ฐานข้อมูลในอดีตเพื่อกำหนดเป็นค่า เป้าหมายทั้งระดับโอกาสและผลกระทบ และในประเด็นการ ตอบสนองความเสี่ยง กองทุนฯ มีการกำหนดกิจกรรม/แผนบริหาร ปัจจัยเสี่ยงครบทุกปัจจัย แต่การวิเคราะห์ Cost-Benefit ยังไม่ แสดงให้เห็นถึงการเปรียบเทียบในแต่ละทางเลือก เพื่อกำหนด ทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด (๒) การตรวจสอบภายใน ในประเด็นของการปฏิบัติงาน ตรวจสอบภายใน และประเด็นการประเมินการปฏิบัติตาม ข้อเสนอแนะที่ระบุในรายงานผลการตรวจสอบ เนื่องจากผู้บริหาร กองทุนฯ ไม่ได้เข้าร่วมประชุมการปิดตรวจกับผู้ตรวจสอบ ซึ่ง กองทุนฯ มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการ ตรวจสอบแต่แก้ไขล่าช้ากว่าระยะเวลาที่กำหนดและรายงานผล ดังกล่าวต่อคณะกรรมการกองทุนฯ (๓) การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล ในประเด็นของ แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๓ ยังไม่สมบูรณ์ เนื่องจากการจัด กลุ่มและลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ ไม่มีการ กำหนดหลักเกณฑ์จัดกลุ่มและลำดับความสำคัญที่ชัดเจนและ เป็นระบบ รวมถึงตัวชี้วัดที่แสดงความสำเร็จและผลลัพธ์ที่ คาดหวัง ส่วนใหญ่มีแต่ตัวชี้วัดแสดงความสำเร็จของแผนงาน/ โครงการ รวมถึงไม่แสดงเป้าหมายของตัวชี้วัดที่เป็นตัวเลข ใน ส่วนของระบบการบริหารจัดการสารสนเทศยังไม่มี การประเมินผลลัพธ์ที่แสดงว่าผู้บริหารมีการใช้งานผ่านระบบ อย่างเต็มศักยภาพ
๔.๒ การตรวจสอบภายใน		๓.๘๐๐๐	
๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศ และดิจิทัล		๔.๐๕๐๐	
ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของ คณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุน หมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง	๑๐	๔.๐๘๓๓	
๕.๑ บทบาทคณะกรรมการ ทุนหมุนเวียน		๔.๓๐๐๐	คณะกรรมการบริหารฯ สามารถกำกับดูแลทุนหมุนเวียน มีผล การดำเนินงานสูงกว่าปีที่ผ่านมา หรือแสดงเป็นส่วนต่างของผล คะแนน ๐.๐๘ คะแนน
๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล		๓.๓๔๓๐	การเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ไม่ครบตาม แผน ซึ่งดำเนินการได้ร้อยละ ๘๘.๘๙ และไม่มีกรนำปัจจัยสำเร็จ ปัญหา อุปสรรคจากการดำเนินงานในอดีตมาจัดทำทบทวนแผน ยุทธศาสตร์ และไม่มีการแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงและ สนับสนุนยุทธศาสตร์

/ด้านที่ ๖...

ด้าน/ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน	ประเด็นสำคัญจากการประเมินผล
ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบาย รัฐ/กระทรวงการคลัง	๑๐	๓.๑๐๖๐	
๖.๑ การเบิกจ่ายเงินตามแผนการ เบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ - ร้อยละการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้น จริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายงบลงทุน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ - ร้อยละการเบิกจ่ายภาพรวมที่เกิดขึ้น จริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายภาพรวม ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒		๑.๐๐๐๐ ๑.๐๐๐๐	- ผลการดำเนินงานประเมินจากการใช้จ่ายตามแผนการใช้จ่ายที่ ได้รับอนุมัติ ดังนี้ (๑) กองทุนฯ มีแผนการใช้จ่ายงบลงทุนเท่ากับ ๖,๕๙๖,๕๓๓ บาท สามารถใช้ได้จริง ๔๖๕,๘๙๓ บาท คิดเป็นร้อยละ ๗.๐๖ (๒) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีแผนการใช้จ่ายภาพรวมเท่ากับ ๑,๗๕๒,๒๖๗,๔๓.๙๖ บาท และ สามารถใช้ได้จริง ๑,๓๗๙,๗๐๑,๒๔๕.๑๓ บาท คิดเป็นร้อยละ ๗๘.๗๔ ตามเป้าหมายในระดับ ๕ คะแนน ต้องใช้จ่ายได้ตามมติ ครม.
๖.๒ การรายงานทางการเงิน - การนำเข้าข้อมูลงบทดลองรายเดือน - การบันทึกรายงานการรับจ่าย และ การใช้จ่ายเงินฯ งวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒		๑.๐๐๐๐ ๕.๐๐๐๐	กองทุนฯ มีการส่งรายงานการรับจ่ายและการใช้จ่ายเงินฯ โดย - บันทึกข้อมูลให้กรมบัญชีกลางครบถ้วนครบเพียง ๓ เดือน (ตามเป้าหมายระดับ ๕ คะแนน ต้องครบถ้วน ครบ ๑๒ เดือน) - บันทึกรายงานการรับและการใช้จ่ายเงินฯ งวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒
๖.๓ การดำเนินงานตามแผนพัฒนา ระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของ ทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์		๔.๔๑๒๐	กองทุนฯ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ มีรายการรับเงิน จำนวน ๕ รายการ และมีรายการจ่ายเงิน จำนวน ๑๒ รายการ รวมทั้งสิ้น ๑๗ รายการ กองทุนฯ สามารถดำเนินการจ่ายเงินและรับเงิน ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ (ผ่านระบบ KTB Corporate Online ระบบ GFMS การโอนเงินผ่านธนาคาร และเครื่อง EDC) จำนวน ๑๖ รายการ คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๑๒ โดยยังไม่ สามารถดำเนินการจ่ายเงินค่าธรรมเนียมศาลผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ได้ เนื่องจากยังไม่มีระบบรองรับ

ดังมีรายละเอียดรายงานผลการประเมิน (ฉบับสมบูรณ์) ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒.๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๓.๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๓.๓.๑ การดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓วาระที่ ๓.๓.๑(๑) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมิน
ผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกระทรวงการคลังและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์ผลกระทบของทุนหมุนเวียน (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) ซึ่งเป็นการวัดระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช้การเงินสำหรับใช้ในการประเมินผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) ของทุนหมุนเวียนได้แล้วเสร็จ ดังนี้

จัดทำรายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ และเสนอต่อคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ	เทียบเท่าระดับ ๑
จัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ระยะยาว (๓-๕ ปี) และประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ พร้อมทั้งเสนอต่อคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนเพื่อให้ความเห็นชอบ	เทียบเท่าระดับ ๒
ทุนหมุนเวียนดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ได้ร้อยละ ๗๕ ของโครงการ/กิจกรรมทั้งหมด	เทียบเท่าระดับ ๓
ทุนหมุนเวียนดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ได้ร้อยละ ๑๐๐ ของโครงการ/กิจกรรมทั้งหมด	เทียบเท่าระดับ ๔
ทุนหมุนเวียนดำเนินงานบรรลุตามเป้าหมายของแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ สำเร็จร้อยละ ๑๐๐ ของตัวชี้วัดทั้งหมด	เทียบเท่าระดับ ๕

หมายเหตุ : แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ของทุนหมุนเวียนจะต้องแสดงให้เห็นถึงคุณภาพแผนการดำเนินงาน ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยตัวชี้วัดระบบงาน กระบวนการ ตัวชี้วัดผลผลิต ตัวชี้วัดผลลัพธ์ ตัวชี้วัดผลกระทบ

กองทุนฯ ได้วิเคราะห์และระบุผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ จากวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของกองทุนฯ รวมทั้งได้สรุปผลระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงาน และข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของกองทุนในปัจจุบัน พบว่า กองทุนฯ มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบงานของกองทุนฯ และมีระบบเครือข่ายที่ครอบคลุมเชื่อมโยงภายในกองทุนฯ สำนักงานขนส่งจังหวัด และบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก แต่ขาดการบริหารจัดการ และการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารงานอย่างเต็มศักยภาพ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบการจัดการข้อมูลให้ทันสมัยครบถ้วนทุกงานภายใน สปถ. เพื่อให้สามารถสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนั้น จึงจำเป็นต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีอยู่ มาใช้ในการบริหารจัดการข้อมูลให้ทันสมัย ปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีการกำหนดแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ดังนี้

๑. เป้าหมาย : ข้อมูลครบถ้วน เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกองทุนฯ

๒. เป้าประสงค์ตามพันธกิจ :

พันธกิจที่ ๑ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับแผนงาน/โครงการที่เคยได้รับการจัดสรร พร้อมทั้งรายละเอียดการอภิปรายทาง หลักเกณฑ์การขอรับจัดสรร

พันธกิจที่ ๒ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศผู้พิการเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ สามารถตรวจสอบสิทธิ์การยื่นขอรับจัดสรร

พันธกิจที่ ๓ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับผลการวิจัยที่เคยได้รับการจัดสรร พร้อมทั้งรายละเอียดการอภิปรายทาง หลักเกณฑ์ การขอรับจัดสรร

พันธกิจที่ ๔ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศรองรับการจัดประมวลในรูปแบบออนไลน์ และเชื่อมโยงกันเป็นระบบ สามารถตรวจสอบ ติดตามได้

๓. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

ปี ๒๕๖๓ : จัดทำ/ปรับปรุง/แก้ไข/เชื่อมโยงข้อมูลระบบงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ปี ๒๕๖๔ : พัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้ตอบโจทย์ด้านการใช้งานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ปี ๒๕๖๕ : มีระบบฐานข้อมูลที่ครบถ้วน เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียว

นอกจากนี้ กองทุนฯ ได้กำหนดแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ขึ้น โดยเป็นการจัดทำ/ปรับปรุง/แก้ไข/เชื่อมโยงข้อมูลของโปรแกรมประยุกต์ระบบงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ ซึ่งมีกำหนดการแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๓ จำนวน ๓ แผนงาน ดังนี้

๑) ระบบงานเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบก ผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์ โดยต้องสามารถตรวจสอบข้อมูลผ่าน MDM Service ก่อนว่ามีการจดทะเบียนไปแล้วหรือไม่ ซึ่งหากตรวจพบว่าการจดทะเบียนไปแล้ว ระบบฯ ต้องไม่อนุญาตให้ทำการยกเลิกได้

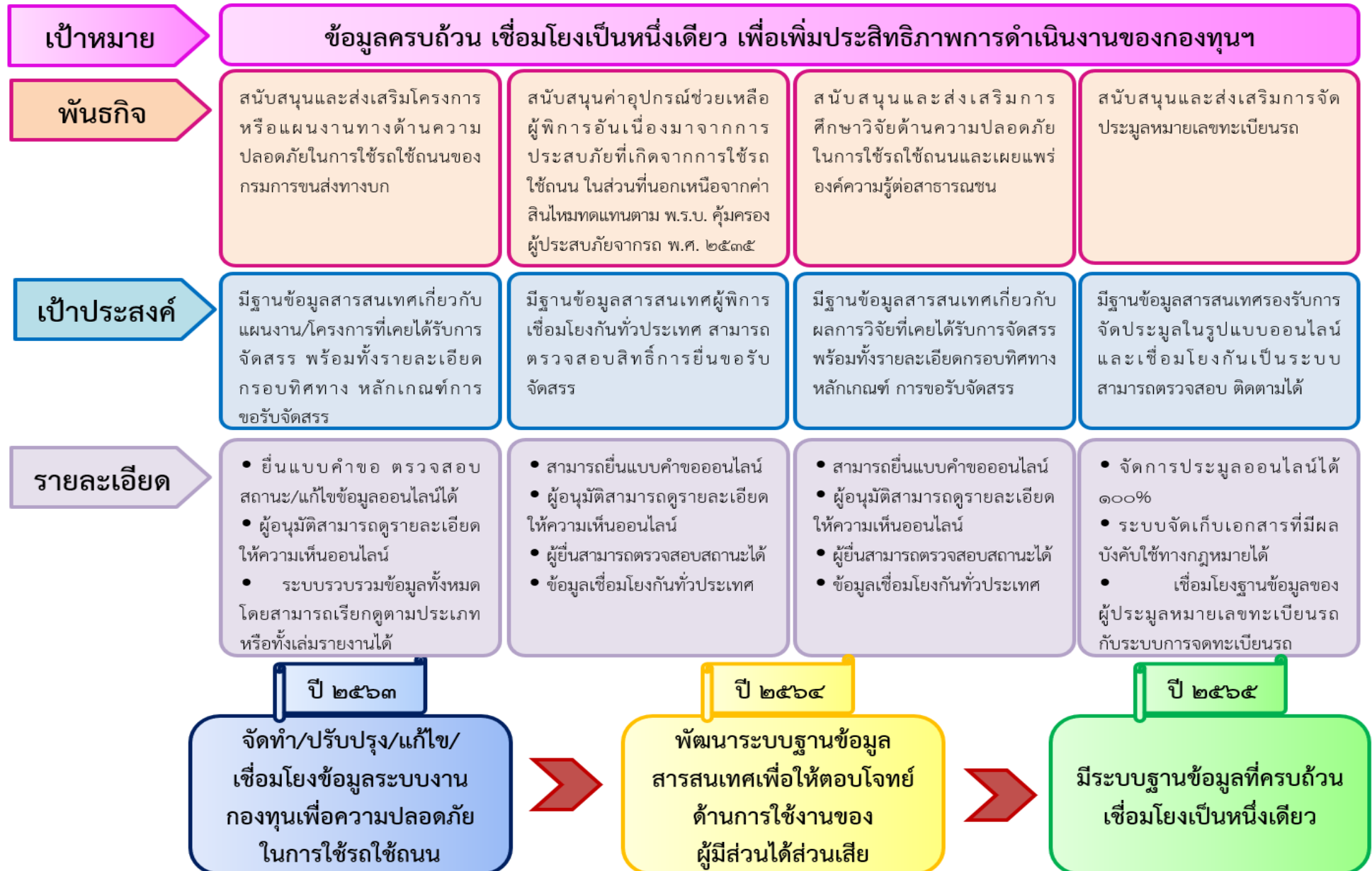
๒) ระบบการจัดเก็บข้อมูลประวัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการต่าง ๆ ได้ โดยให้ผู้ใช้งานที่ได้รับอนุญาตทำการแก้ไขและเรียกดูประวัติการแก้ไขได้

๓) ระบบสามารถรองรับการสร้างใบนำจ่ายเงิน View Payments สำหรับจ่ายเงินผ่านระบบธนาคารในรูปแบบต่าง ๆ ที่ผู้รับจ้างกำหนด

โดยได้จัดทำผังแสดงแผนการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ดังนี้

/แนวทางการ...

แนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563



โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. รายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ตามเอกสาร
แนบวาระที่ ๓.๓.๑ (๑.๑)

๒. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบ
วาระที่ ๓.๓.๑ (๑.๒)

๓. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามเอกสารแนบ
วาระที่ ๓.๓.๑ (๑.๓)

โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๒.๑ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และ
ผลกระทบของทุนหมุนเวียน กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และ
ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่
๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ได้พิจารณาแล้ว
มีความเห็นว่า เห็นควรให้เพิ่มเติมรายละเอียดของขั้นตอนการดำเนินงาน ระยะเวลา กรอบวงเงินงบประมาณ
ของการจัดทำแผนการพัฒนาระบบสารสนเทศ และเพิ่มเติมระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของกองทุนฯ ให้มี
ความสัมพันธ์กับระบบของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้แผนการพัฒนาระบบฯ มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น
และมีมติเห็นชอบรายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์
และผลกระทบของทุนหมุนเวียน โดยให้ฝ่ายเลขานุการรับข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการไปดำเนินการ
ก่อนนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๑. รายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ

๒. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

๓. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๓.๓.๑ (๒)...

วาระที่ ๓.๓.๑ (๒) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกระทรวงการคลังและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน ตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) โดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นทุนหมุนเวียนที่ใช้เกณฑ์การประเมินสำหรับทุนที่อยู่ระหว่างพัฒนาการบริหารจัดการ ซึ่งเป็นการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารความเสี่ยงได้กำหนดเกณฑ์การประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

๑) สภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การจัดให้มีระบบข้อร้องเรียน ช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนและการจัดทำรายงานสรุปเกี่ยวกับข้อร้องเรียนภายในองค์กรนำเสนอผู้บริหารขององค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ ๗)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	มีการระบุช่องทางรับข้อร้องเรียนและมีการจัดทำรายงานสรุปนำเสนอเป็นรายปี
ระดับ ๒ คะแนน	มีการระบุช่องทางรับข้อร้องเรียนและเสนอแนวทางแก้ไขพร้อมทั้งมีการจัดทำรายงานสรุปนำเสนอเป็นรายปี
ระดับ ๓ คะแนน	มีการระบุช่องทางรับข้อร้องเรียนและมีการจัดทำรายงานสรุปนำเสนอเป็นรายไตรมาส
ระดับ ๔ คะแนน	มีการระบุช่องทางรับข้อร้องเรียนและเสนอแนวทางแก้ไขพร้อมทั้งมีการจัดทำรายงานสรุปนำเสนอเป็นรายไตรมาส
ระดับ ๕ คะแนน	มีการระบุช่องทางรับข้อร้องเรียนและเสนอแนวทางแก้ไขพร้อมทั้งมีการจัดทำรายงานสรุปนำเสนอเป็นรายเดือน

๒) การกำหนดวัตถุประสงค์การบริหารความเสี่ยง

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การจัดทำ/ทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยง (น้ำหนัก : ร้อยละ ๘)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการจัดทำ/ทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยง
ระดับ ๒ คะแนน	ทุนหมุนเวียนอยู่ระหว่างจัดทำ/ทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยง
ระดับ ๓ คะแนน	คู่มือการบริหารความเสี่ยงของทุนหมุนเวียนแล้วเสร็จ โดยมีองค์ประกอบที่ดีของคู่มือครบถ้วน
ระดับ ๔ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๓ และคู่มือการบริหารความเสี่ยงผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๔ และเผยแพร่คู่มือบริหารความเสี่ยงให้กับผู้บริหารและพนักงานในองค์กร

๓) การระบุความเสี่ยงระดับองค์กร

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การระบุความเสี่ยงระดับองค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๕)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	มีการระบุปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กรแต่ไม่สอดคล้องกับกระบวนการควบคุมภายใน
ระดับ ๒ คะแนน	มีการระบุปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ ควบคู่ไปกับการระบุความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๓ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๒ และการระบุปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กรได้พิจารณาถึงระดับความเสี่ยงที่เหลืออยู่ (Residual Risk) หลังจากการควบคุมภายใน
ระดับ ๔ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๓ และปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กรมีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายประจำปีของทุนหมุนเวียน
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๔ และสามารถแสดงถึงความเชื่อมโยงระหว่างปัจจัยเสี่ยงที่เหลืออยู่ในปีก่อนหน้ากับปีประเมินได้ชัดเจน

๔) การประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๕)

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร

(ระดับความรุนแรง = โอกาส x ผลกระทบ)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๒ คะแนน	มีการประเมินเฉพาะโอกาสหรือผลกระทบของความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๓ คะแนน	มีการประเมินทั้งโอกาสและผลกระทบ <u>ครบทุก</u> ความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๔ คะแนน	มีการประเมินทั้งโอกาสและผลกระทบ <u>ครบทุก</u> ความเสี่ยงระดับองค์กร โดยใช้ฐานข้อมูลทุนหมุนเวียนในการพิจารณา
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๔ รวมถึงมีการจัดทำแผนภาพความเสี่ยงระดับองค์กร (Risk Profile)

๕) การตอบสนองความเสี่ยง

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร

(น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๕)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยง
ระดับ ๒ คะแนน	มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงมากกว่าร้อยละ ๕๐ ของความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๓ คะแนน	มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยง <u>ครบทุก</u> ปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๔ คะแนน	มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยง <u>ครบทุก</u> ปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร โดยมีการวิเคราะห์ Cost-Benefit ในแต่ละทางเลือก
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๔ รวมถึงแผนบริหารความเสี่ยงผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน

๖) กิจกรรมการควบคุมภายใน

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : ผู้บริหารทุนหมุนเวียนและผู้บริหารระดับรองมีการสอบทานรายงานทางการเงินและรายงานที่ไม่ใช่ทางการเงิน (น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๐) เป็นการรายงานผลรายได้ไตรมาสและรายเดือน ไม่ใช่เกณฑ์ที่ใช้ประเมินของการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงฯ

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการสอบทานรายงาน
ระดับ ๒ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงิน <u>หรือ</u> ที่ไม่ใช่ทางการเงิน <u>ครบทุก</u> ไตรมาส
ระดับ ๓ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงิน <u>และ</u> ที่ไม่ใช่ทางการเงิน <u>ครบทุก</u> ไตรมาส
ระดับ ๔ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงิน <u>ครบทุก</u> ไตรมาส และมีการสอบทานที่มีความถี่มากกว่ารายงานไตรมาส
ระดับ ๕ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงิน <u>ครบทุก</u> ไตรมาสและมีการสอบทานเป็นรายเดือน <u>ครบ ๑๒</u> เดือน

๗) สารสนเทศและการสื่อสาร

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การใช้สารสนเทศเพื่อสนับสนุนการติดตามการดำเนินกิจกรรมตามแผนการบริหารความเสี่ยง (น้ำหนัก : ร้อยละ ๒๕)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่สามารถดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยงได้
ระดับ ๒ คะแนน	สามารถดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยงได้มากกว่าร้อยละ ๕๐ ของแผน
ระดับ ๓ คะแนน	ดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยงได้ครบถ้วน ครบทุกปัจจัยเสี่ยง
ระดับ ๔ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๓ และความเสี่ยงระดับองค์กรลดลงได้มากกว่าร้อยละ ๕๐ ของเป้าหมายรวมตามแผนความเสี่ยง
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๓ และระดับความรุนแรงของปัจจัยเสี่ยงสามารถลดลงได้ตามเป้าหมายที่กำหนด

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

๑. จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง โดยมีองค์ประกอบของคู่มือการบริหารความเสี่ยงที่ดีประกอบด้วย

๑.๑ โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงขององค์กร

๑.๒ นโยบาย วัตถุประสงค์ของการบริหารความเสี่ยง

๑.๓ การระบุความเสี่ยง

๑.๔ การระบุถึงระดับความรุนแรงและการจัดลำดับของความเสี่ยงจากผลการวิเคราะห์ความเสียหาย

๑.๕ การกำหนด/คัดเลือกวิธีการจัดการต่อความเสี่ยงที่ระบุไว้ โดยพิจารณาถึงผลกระทบและโอกาสที่จะเกิดค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ที่ได้ (Cost-Benefit) และระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ของความเสี่ยงที่เหลืออยู่ (Residual Risk) ขององค์กร

๑.๖ การจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงและการประเมินผลการบริหารความเสี่ยง

* ในกรณีที่มิมีคู่มือการบริหารความเสี่ยงอยู่แล้ว ให้มีการทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยงทุกปี หรือในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารความเสี่ยง

ทั้งนี้ กองทุนฯ มีการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงอยู่แล้ว และได้มีการทบทวนและจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยได้นำประเด็นความเสี่ยงที่เหลือของปีงบประมาณที่ผ่านมา และรวบรวมข้อมูลความเสี่ยงและสาเหตุหรือปัจจัยของความเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกกองทุนฯ ที่ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายผลลัพธ์ของกองทุนฯ ตามหลักเกณฑ์ของ COSO ERM ประกอบด้วย ๑. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ๒. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operation Risk) ๓. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk) ๔. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance Risk) พร้อมทั้งมีการกำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์การบริหารความเสี่ยง ระบุความเสี่ยงระดับองค์กร และประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร (ระดับความรุนแรง = โอกาสของการเกิดความเสี่ยง x ผลกระทบ) จากนั้นได้จัดทำแผนภูมิความเสี่ยง (Risk Profile) เพื่อแสดงสถานะของระดับความรุนแรงของปัจจัยเสี่ยงโดยรวมเป็นพิกัดของโอกาสและผลกระทบ ให้เห็นภาพรวมการกระจายตัวของปัจจัยเสี่ยงองค์กร และขอบเขตของความรุนแรงที่องค์กรยอมรับได้ เพื่อให้องค์กรได้กำหนดเป้าหมายในภาพรวมว่าจะต้องบริหารความเสี่ยงจนมีระดับความรุนแรงลดลงตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

/๒. การกำหนด...

๒. การกำหนดแผนการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร เป็นการตอบสนองความเสี่ยง โดยมีการกำหนดแผนบริหารความเสี่ยงครบทุกปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร โดยมีการวิเคราะห์ Cost-Benefit ในแต่ละทางเลือก ซึ่งแผนบริหารความเสี่ยงต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการกองทุนฯ โดยได้กำหนดแผนบริหารความเสี่ยงแล้ว

ดังมีรายละเอียดแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓.๑ (๒)

โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า ในปีงบประมาณถัดไปให้ดำเนินการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง และคู่มือบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มต้นปีงบประมาณ เพื่อให้สามารถดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีมติเห็นชอบแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๓.๓.๑ (๓)...

วาระที่ ๓.๓.๑ (๓) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน กรณีที่ ๒ ทุนหมุนเวียน
ที่ใช้หน่วยตรวจสอบภายในจากหน่วยงานต้นสังกัด

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการ
ใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกระทรวงการคลังและกองทุนเพื่อความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การ
ตรวจสอบภายใน (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) โดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นทุน
หมุนเวียนที่ใช้เกณฑ์การประเมินกรณีที่ ๒ ทุนหมุนเวียนที่ใช้หน่วยตรวจสอบภายในจากหน่วยงาน
ต้นสังกัด ซึ่งเป็นการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารความเสี่ยงได้กำหนดเกณฑ์
การประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

ประเด็น ย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๑. การ ปฏิบัติงาน ตรวจสอบ	๔๕	ทุนหมุนเวียน ไม่ได้รับการ ตรวจสอบจาก ผู้ตรวจสอบ ภายในส่วน ราชการต้น สังกัด	-	ทุนหมุนเวียน ได้รับการ ตรวจสอบจากผู้ ตรวจสอบภายใน ส่วนราชการต้น สังกัดและได้รับ รายงานผลการ ตรวจสอบและ นำเสนอรายงาน ผลการ ตรวจสอบต่อ คณะกรรมการ บริหารทุน หมุนเวียน	-	ทุนหมุนเวียนได้รับการ ตรวจสอบจากผู้ ตรวจสอบภายในส่วน ราชการต้นสังกัดและ ได้รับรายงานผลการ ตรวจสอบต่อคณะ กรรมการบริหารทุน หมุนเวียนและคณะ กรรมการฯ ได้มอบ นโยบายการปฏิบัติงาน ของทุนหมุนเวียนที่ สอดคล้องกับรายงาน ผลการตรวจสอบ
๒. การ ประชุมปิด การ ตรวจสอบ	๑๕	ไม่ได้รับการ ตรวจสอบ/ไม่มี การประชุมปิด การตรวจสอบ	มีการประชุมปิด การตรวจสอบ <u>แต่ไม่ครบ</u> ทุกเรื่อง/ครั้งที่ ได้รับการ ตรวจสอบ	ผู้บริหารทุน หมุนเวียนเข้า ร่วมประชุมปิด การตรวจสอบ กับผู้ตรวจสอบ ภายใน <u>ครบทุกเรื่อง/</u> <u>ครั้งที่ได้รับการ</u> ตรวจสอบ	ผู้บริหารทุน หมุนเวียนเข้าร่วม ประชุมปิดการ ตรวจสอบภายใน ครบทุกเรื่อง/ครั้ง ที่ได้รับการ ตรวจสอบและ กำหนดแนว ทางการแก้ไขการ ปฏิบัติงานตาม ข้อเสนอแนะได้ อย่างชัดเจนแต่ <u>ไม่</u> <u>ครบทุก</u> ข้อเสนอแนะ	ผู้บริหารทุนหมุนเวียน เข้าร่วมประชุมปิดการ ตรวจสอบกับผู้ตรวจ สอบภายในครบทุก เรื่อง/ครั้งที่ได้รับการ ตรวจสอบและกำหนด แนวทางแก้ไขการ ปฏิบัติงานตาม ข้อเสนอแนะได้อย่าง ชัดเจน <u>และครบถ้วนทุก</u> ข้อเสนอแนะ

/๓. การปฏิบัติงาน...

ประเด็นย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๓. การปฏิบัติงานตาม ข้อเสนอแนะ	๓๕	ทุนหมุนเวียนไม่ มีการปฏิบัติงาน ตาม ข้อเสนอแนะที่ผู้ ตรวจสอบได้ให้ ไว้ในรายงานผล การตรวจสอบ	มีการปฏิบัติ ตาม ข้อเสนอแนะ แต่แก้ไขแล้ว เสร็จช้ากว่า ระยะเวลาที่ กำหนด	มีการปฏิบัติตาม ข้อเสนอแนะแต่ แก้ไขแล้วเสร็จช้า กว่าระยะเวลาที่ กำหนดและ รายงานผลดังกล่าว ต่อที่ประชุม คณะกรรมการ บริหารทุน หมุนเวียนเพื่อ พิจารณา	มีการปฏิบัติตาม ข้อเสนอแนะแล้ว แก้ไขแล้วได้ตาม ระยะเวลาที่ กำหนด	มีการปฏิบัติตาม ข้อเสนอแนะและ แก้ไขแล้วได้ตาม ระยะเวลาที่กำหนด และรายงานผล ดังกล่าวต่อที่ ประชุม คณะกรรมการ บริหารทุน หมุนเวียนเพื่อ พิจารณา
๔. การรายงานผลการ บริหารความเสี่ยงเพื่อ การวางแผนตรวจสอบ	๕	ไม่มีการรายงาน ผลการบริหาร ความเสี่ยงให้แก่ ผู้ตรวจสอบ ภายในต้นสังกัด รับทราบ/ รายงานผลการ บริหารความ เสี่ยงประจำปีให้ ผู้ตรวจสอบ ภายในต้นสังกัด รับทราบแต่ รายงานมี องค์ประกอบไม่ ครบ	-	-	-	รายงานผลการ บริหารความเสี่ยง ประจำปีที่มี องค์ประกอบของ รายงานครบถ้วน ให้ผู้ตรวจสอบ ภายในต้นสังกัด รับทราบ

เงื่อนไข :

ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน เรื่อง มาตรฐานการเงิน การจัดซื้อจัด
จ้าง การบริหารพัสดุ การบัญชี การรายงานทางการเงิน และการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน
กำหนดให้

๑. หน่วยงานของรัฐที่มีทุนหมุนเวียนและคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน ต้องมีการกำหนด/
ทบทวนรูปแบบการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน เพื่อให้มั่นใจว่าทุนหมุนเวียนมีระบบการตรวจสอบ
ภายในที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของทุนหมุนเวียน

และ ๒. คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนต้องจัดให้มีกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายในที่มี
องค์ประกอบอย่างน้อยประกอบด้วยวัตถุประสงค์ อำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบ การรายงาน และมาตรฐาน
คุณธรรมและจริยธรรมในการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนขอบเขตการปฏิบัติงานของผู้ตรวจสอบ
ภายใน

หากทุนหมุนเวียนหรือคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนไม่ดำเนินการ หรือดำเนินการไม่ครบถ้วนตาม
เงื่อนไขทั้ง ๒ ประเด็น จะถูกปรับลดคะแนนตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน ประเด็นละ ๐.๕๐๐๐
คะแนน

ประเด็น ย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	
		ระดับคะแนน	รายละเอียดการดำเนินการ
๑. การ ปฏิบัติงาน ตรวจสอบ	๔๕	ระดับ ๓ คะแนน ทุนหมุนเวียน ได้รับการ ตรวจสอบจาก ผู้ตรวจสอบ ภายในส่วน ราชการต้น สังกัดและ ได้รับรายงาน ผลการ ตรวจสอบและ นำเสนอ รายงานผล การตรวจสอบ ต่อ คณะกรรมการ บริหารทุน หมุนเวียน	กลุ่มตรวจสอบภายในได้ดำเนินการตามแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีแผนตรวจสอบภายในกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๘ แห่ง ดังนี้ ๑. ตรวจสอบด้านบัญชี ทางการเงิน และทรัพย์สิน และด้านการบริหารและดำเนินงานของกองทุนฯ ของส่วนกลาง คือ สนร. ๒. ตรวจสอบด้านการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการลูกหนี้ค่าหมายเลขทะเบียนรถ ประเภท รย.๑, รย.๒ และ รย.๓ ของ สขจ. ๗ แห่ง ได้แก่ (๑) สขจ.นราธิวาส (๒) สขจ.หนองบัวลำภู (๓) สขจ.หนองคาย (๔) สขจ.แม่ฮ่องสอน (๕) สขจ.แพร่ (๖) สขจ.ศรีสะเกษ (๗) สขจ.ยะลา ต่อมาได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ประกอบกับประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องแนวทางการปฏิบัติงานในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลให้การปฏิบัติงานภาคสนามที่จะเดินทางไปตรวจสอบหน่วยรับตรวจตามผลการประเมินความเสี่ยงตามแผนที่กำหนดไม่ได้ กลุ่มตรวจสอบภายใน จึงได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๐๓/๑๗๕ ลงวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เรื่องขออนุมัติปรับเปลี่ยนแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งได้รับอนุมัติให้ปรับเปลี่ยนแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ แล้วเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ (โดยไม่สามารถไปตรวจสอบที่ สขจ.หนองบัวลำภู สขจ.หนองคาย สขจ.แพร่ สขจ.ศรีสะเกษ และ สขจ.ยะลา ได้) คงเหลือตรวจสอบภายในกองทุนฯ ๓ แห่ง ได้แก่ ส่วนกลาง ๑ แห่ง คือ สนร. และ สขจ. ๒ แห่ง ได้แก่ สขจ.นราธิวาส และ สขจ.แม่ฮ่องสอน โดยจังหวัดที่ไม่ได้ตรวจสอบได้มีการยกเลิกการตรวจสอบและปรับเป็นการตรวจสอบในเรื่องอื่นของกรมการขนส่งทางบก

/๒. การประชุม...

ประเด็นย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	
		ระดับ คะแนน	รายละเอียดการดำเนินการ
๒. การประชุม ปิดการ ตรวจสอบ	๑๕	ระดับ ๒ คะแนน มีการประชุม ปิดการ ตรวจสอบ <u>แต่ไม่ครบ</u> ทุกเรื่อง/ครั้ง ที่ได้รับการ ตรวจสอบ	- มีการประชุมปิดการตรวจสอบกับเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๐.๐๐ น. และ สขจ.แม่ฮ่องสอน ได้มีหนังสือที่ มส ๐๐๑๒/๘ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๓ ส่งเอกสารประกอบการตรวจสอบเพิ่มเติมแล้ว ซึ่งผลการตรวจสอบปรากฏว่า การปฏิบัติงานส่วนใหญ่ถูกต้อง เป็นไปตามระเบียบและหลักเกณฑ์ที่กำหนด - มีการประชุมปิดการตรวจสอบกับเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง (ขสจ.นราธิวาส มาอบรมที่ ขบ.) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ เวลา ๑๔.๐๐ น. สรุปได้ว่า การปฏิบัติงานส่วนใหญ่ถูกต้อง - สนร. อยู่ระหว่างการรายงานปิดตรวจ แต่ยังไม่ได้ประชุม
๓. การ ปฏิบัติงานตาม ข้อเสนอแนะ	๓๕	ระดับ ๑ คะแนน ทุนหมุนเวียน ไม่มีการ ปฏิบัติงาน ตาม ข้อเสนอแนะ ที่ผู้ตรวจสอบ ได้ให้ไว้ใน รายงานผล การ ตรวจสอบ	● กลุ่มตรวจสอบภายในได้เดินทางไปตรวจสอบการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการลูกหนี้ค่าหมายเลขทะเบียนรถของ สขจ. แม่ฮ่องสอน ประเภท รย.๑ หมวดอักษร กค และ รย.๓ หมวดอักษร บง ตั้งแต่เริ่มดำเนินการรับเงินค่าหลักประกันการประมูล ในวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๒ พบว่า ด้วยข้อจำกัดของอัตรากำลังในการปฏิบัติงานของงานบริหารงานทั่วไป ทำให้การตรวจสอบ เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบที่สำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งการละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย และคำสั่งที่กรมการขนส่งทางบกได้แจ้งเวียนให้ถือปฏิบัติ จะทำให้ไม่ทราบว่ามีข้อคลาดเคลื่อนในการปฏิบัติงาน และเป็นจุดอ่อนที่อาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางราชการได้โดยง่าย ดังนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการนำแบบพิมพ์ใบเสร็จรับเงินไปใช้ในทางมิชอบ หรือนำส่งเงินที่จัดเก็บไม่ครบถ้วน จึงมีความเห็น ดังนี้ ๑. เห็นสมควรให้ขนส่งจังหวัดแม่ฮ่องสอนกำกับดูแลผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษรให้ตรวจสอบจำนวนเงินที่จัดเก็บและนำส่งกับหลักฐานและรายการที่บันทึกไว้ในระบบงาน กปถ. ว่า ถูกต้องครบถ้วนหรือไม่ เมื่อได้ตรวจสอบความถูกต้องแล้ว ให้ผู้ตรวจแสดงยอดรวมเงินรับตามใบเสร็จรับเงินทุกฉบับและ/หรือรายงานซึ่งเป็นหลักฐานการรับชำระเงินที่ได้รับในวันนั้นทุกฉบับ ไว้ในสำเนาใบเสร็จรับเงินหรือรายงานซึ่งเป็นหลักฐานการรับชำระเงินฉบับสุดท้าย และลงลายมือชื่อกำกับไว้ด้วย ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการเบิกเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๓

/๒. เห็นสมควร...

ประเด็น ย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	
		ระดับ คะแนน	รายละเอียดการดำเนินการ
			๒. เห็นสมควรให้หัวหน้างานบริหารงานทั่วไป กำกับดูแล ให้คำแนะนำ แก่ เจ้าหน้าที่พัสดุ และเจ้าพนักงานการเงินและบัญชีของ กปถ. ในการปฏิบัติงาน ให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการเบิกเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. ๒๕๖๒ หนังสือ กรรมการขนส่งทางบกที่ คค ๐๔๑๖.๔/ว.๑๐๑๕๗ ลงวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ เรื่องซักซ้อมแนวทางการใช้ และการควบคุมใบเสร็จรับเงินที่ออกด้วย เครื่องคอมพิวเตอร์ และหนังสือที่ คค ๐๔๐๓/ว ๗๕๗ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๑ เรื่องการควบคุมการใช้แบบพิมพ์ใบเสร็จรับเงินกองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อย่างเคร่งครัด (๑) ให้ผู้ควบคุม ดูแล และเก็บรักษาใบเสร็จรับเงิน ควบคุมดูแลการรับ จ่ายใบเสร็จรับเงินของ กปถ. และตัดจ่ายใบเสร็จรับเงินให้ผู้ใช้ใบเสร็จรับเงินใน จำนวนที่เหมาะสม โดยบันทึกข้อมูลการรับจ่ายในทะเบียนคุมใบเสร็จรับเงินให้ ครบถ้วนตรงกับหลักฐานการรับจาก สสร. และใบเบิกใบเสร็จรับเงินที่ หบจ. อนุมัติ พร้อมลงลายมือชื่อผู้เบิก (รับ) ผู้จ่าย ทั้งนี้ หบจ. ต้องตรวจสอบความ ถูกต้องครบถ้วนของใบเสร็จรับเงินอย่างสม่ำเสมอ (๒) ทุกสิ้นวัน ให้ หบจ. เป็นผู้ตรวจสอบการบันทึกข้อมูลในทะเบียนคุม การใช้ใบเสร็จรับเงิน และตรวจนับใบเสร็จรับเงินคงเหลือให้ครบถ้วนถูกต้อง • มีการเข้าตรวจสอบการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการลูกหนี้ค่า หมายเลขทะเบียนรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดนราธิวาส ประเภท รย.๑ หมวดอักษร กค ระหว่างวันที่ ๒๔-๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ โดยตรวจสอบการ ปฏิบัติงานตั้งแต่เริ่มดำเนินการรับเงินค่าหลักประกันการประมูลระหว่างวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๑ จนถึงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยให้สำนักงานขนส่ง จังหวัดนราธิวาสดำเนินการตามข้อเสนอแนะ ดังนี้ ๑) เห็นควรให้ สขจ. นราธิวาส ตรวจสอบข้อเท็จจริง ข้อ ๒ - ๔ และรายงาน ผลเสนอ อขอบ. พิจารณาสั่งการต่อไป ๒) เห็นควรให้ สขจ.นราธิวาส กำกับดูแลให้เจ้าพนักงานการเงินและบัญชี ผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ตรวจสอบการรับและนำส่งเงิน ถือปฏิบัติตามระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการเบิกเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บ รักษาเงิน

/และการนำ...

ประเด็นย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	
		ระดับคะแนน	รายละเอียดการดำเนินการ
			และการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. ๒๕๖๒ และหนังสือที่ คค ๐๔๑๖.๔/ว.๑๐๑๕๗ ลงวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ และหนังสือที่ คค ๐๔๐๓/ว ๗๕๗ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๑ โดยเคร่งครัด ๓) เห็นควรให้ ขสจ.นราธิวาส เร่งรัดการค้นหาใบเสร็จรับเงินที่สูญหาย และกรณีไม่พบให้ชี้แจงข้อเท็จจริง โดยยังไม่มีรายงานผลการปฏิบัติงานตามข้อเสนอแนะมา
๔. การรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อการวางแผนตรวจสอบ	๕	ระดับ ๑ คะแนน ไม่มีการรายงานผลการบริหารความเสี่ยงให้แก่ผู้ตรวจสอบภายในต้นสังกัดรับทราบ/ รายงานผลการบริหารความเสี่ยงประจำปีให้ผู้ตรวจสอบภายในต้นสังกัดรับทราบแต่รายงานมีองค์ประกอบไม่ครบ	อยู่ระหว่างการจัดทำคู่มือบริหารความเสี่ยงเพื่อการวางแผนตรวจสอบ

โดยการรายงานผลการดำเนินงานดังกล่าว เป็นรายงานข้อมูลเบื้องต้น โดยเป็นผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ซึ่งกองทุนฯ จะได้ติดตามผลการดำเนินงานที่แล้วเสร็จ และจะนำเสนอให้ทราบต่อไป

นอกจากการดำเนินการตามเกณฑ์การประเมินผลดังกล่าว กองทุนฯ ได้มีการดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนด (ซึ่งหากดำเนินการไม่ครบถ้วนตามเงื่อนไขจะถูกปรับลดคะแนนตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน ประเด็นละ ๐.๕๐๐๐ คะแนน)

เงื่อนไขที่ ๑ การกำหนด/ทบทวนรูปแบบการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน

ในการตรวจสอบภายในกองทุนฯ นั้น กรมการขนส่งทางบก ได้มอบหมาย “กลุ่มตรวจสอบภายใน กรมการขนส่งทางบก” ทำหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินงานตามที่มีบทบัญญัติในกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและ การใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๗ เนื่องจากกองทุนฯ เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก จึงได้ใช้โครงสร้างและอัตรากำลังของกลไกบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

แผนภูมิโครงสร้างและอัตรากำลัง กรรมการขนส่งทางบก

กลุ่มตรวจสอบภายใน	ขรก. - 13
นักวิชาการตรวจสอบภายใน (ขพ)	พรก. -
	ลจป. -

นักวิชาการตรวจสอบภายใน (ปก/ชก/ขพ) 10

เจ้าพนักงานธุรการ (ปง/ชง) 2

ซึ่งจากโครงสร้างกลุ่มตรวจสอบภายในของกรรมการขนส่งทางบก ถือเป็น โครงสร้างของงานตรวจสอบภายในของกองทุนฯ ด้วย โดยเป็นการใช้อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของกรรมการขนส่งทางบกให้ปฏิบัติงานกองทุนฯ โดยกลุ่มตรวจสอบภายในของกรมฯ ทำหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินงานของกองทุนฯ ตามที่มีบทบัญญัติในกฎกระทรวงฯ หมวด ๕ การบัญชีและการตรวจสอบ ข้อ ๒๓ ซึ่งกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในกรรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่ตรวจสอบแล้วรายงานผลการตรวจสอบในกรณีดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีทราบอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

(๑) บัญชีทางการเงินและทรัพย์สิน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบว่า คณะกรรมการได้ปฏิบัติทางการเงินและทรัพย์สินถูกต้องตามระเบียบและข้อบังคับที่กำหนดไว้ หลักฐานและเอกสารทางการเงินมีความถูกต้องและสมบูรณ์ การบันทึกรายการบัญชี รวมทั้งรายงานทางการเงินได้ปฏิบัติตามหลักการและนโยบายบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

(๒) การบริหารและดำเนินงาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบว่า คณะกรรมการได้บริหารและดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์และนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

เงื่อนไขที่ ๒ การจัดให้มีกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายใน

กองทุนฯ ได้มีการทบทวนและจัดทำกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายในกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน กรณีทุนหมุนเวียนที่ใช้หน่วยตรวจสอบภายในจากหน่วยงานต้นสังกัด โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

๑. คำนิยาม
๒. วัตถุประสงค์
๓. สายการบังคับบัญชา
๔. อำนาจหน้าที่
๕. ความรับผิดชอบ
๖. การรายงาน
๗. มาตรฐานคุณธรรมและจริยธรรมในการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน
๘. ขอบเขตการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน

ซึ่งกฎบัตรตรวจสอบภายในฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ มีรายละเอียดเช่นเดียวกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓.๑ (๓)

/โดยในการ...

โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน กรณีที่ ๒ ทุณหมุนเวียนที่ใช้หน่วยตรวจสอบภายในจากหน่วยงานต้นสังกัด กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ พิจารณาแล้ว จึงมีมติเห็นชอบการจัดทำกฎบัตรตรวจสอบภายในกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบกฎบัตรตรวจสอบภายในกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

มติที่ประชุม.....
.....
.....

วาระที่ ๓.๓.๓ (๔) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล
ประเด็นย่อยที่ ๑ แผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการดิจิทัล
ประจำปี

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) เป็นการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจัดการสารสนเทศและดิจิทัล โดยมีรายละเอียดเกณฑ์การประเมินผลที่เกี่ยวกับการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากการจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ที่มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม แผนปฏิบัติการระยะยาวทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์สำคัญ โดยสามารถตอบสนองต่อความต้องการของทุนหมุนเวียนได้อย่างครบถ้วน และการจัดให้มีแผนพัฒนาดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ที่มีองค์ประกอบหลักที่ดีครบถ้วน ทั้งนี้ หากทุนหมุนเวียนไม่มีโครงสร้างทุนหมุนเวียน (หน่วยงาน/ฝ่าย) ที่รับผิดชอบด้าน IT ของทุนหมุนเวียนโดยตรง และ/หรือใช้หน่วยงานของต้นสังกัดทุนหมุนเวียนสามารถใช้แผนฯ ต้นสังกัดได้ อย่างไรก็ดีตาม ทุนหมุนเวียนต้องสรุปแผนฯ ที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียนที่สามารถแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการระยะยาว ทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์สำคัญและต้องสรุปแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปีที่สามารถแสดงให้เห็นถึงการมีองค์ประกอบหลักที่ดีครบถ้วน

ประเด็นย่อย ที่ใช้พิจารณา	น้ำหนัก (%)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๑.๑ มีการจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) ที่มีความสอดคล้องกับแผนแผนปฏิบัติการระยะยาวทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์	๕	ไม่มี การจัดทำ/ ทบทวน แผนปฏิบัติการ ดิจิทัล (ระยะยาว)	มีการจัดทำ/ ทบทวนแผนฯ <u>แต่ไม่สอดคล้อง</u> ตามแผนดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจ และสังคมของ ประเทศไทย และ <u>ไม่ตอบสนอง</u> และ <u>สนับสนุน</u> ต่อแผนปฏิบัติการ ระยะยาว ทั้งวิสัยทัศน์ การกิจ รวมทั้ง กลยุทธ์ของ ทุนหมุนเวียน	มีการจัดทำ/ทบทวน แผนฯ <u>ที่สอดคล้อง</u> ตามแผนดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและ สังคมของประเทศไทย และ <u>ตอบสนอง</u> และ <u>สนับสนุน</u> ต่อแผนแผนปฏิบัติ การระยะยาว ทั้งวิสัยทัศน์ การกิจ รวมทั้ง กลยุทธ์ของ ทุนหมุนเวียน	มีการจัดทำ/ทบทวน แผนฯ <u>ที่สอดคล้อง</u> ตาม แผนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศไทย และ <u>ตอบสนองและ</u> <u>สนับสนุน</u> ต่อ แผนแผนปฏิบัติการระยะ ยาว ทั้งวิสัยทัศน์ การกิจ รวมทั้ง กลยุทธ์ของทุนหมุนเวียน และมีการระบุโครงการที่ เกี่ยวข้อง ^๑ ๒ ประเด็น	มีการจัดทำ/ทบทวน แผนฯ <u>ที่สอดคล้อง</u> ตามแผนดิจิทัลเพื่อ เศรษฐกิจและสังคม ของประเทศไทยและ <u>ตอบสนองและ</u> <u>สนับสนุน</u> ต่อแผน แผนปฏิบัติการระยะ ยาว ทั้งวิสัยทัศน์ การกิจ รวมทั้ง กลยุทธ์ของทุน หมุนเวียน และมีการ ระบุโครงการที่ เกี่ยวข้อง ^๑ ๔ ประเด็น
๑.๒ แผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ มีองค์ประกอบหลักที่ดีครบถ้วน	๕	ไม่มี การจัดทำ แผนปฏิบัติการ ดิจิทัลประจำปี	มีการจัดทำ แผนปฏิบัติการ ดิจิทัลประจำปีที่มี องค์ประกอบหลัก ^๒ ที่ดี แต่ ไม่ครบถ้วน ตามที่กำหนด	มีการจัดทำ แผนปฏิบัติการ ดิจิทัลประจำปี ที่มีองค์ประกอบ หลัก ^๒ ที่ดี ครบถ้วน ตามที่กำหนด	มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ ดิจิทัลประจำปี ที่มีองค์ประกอบหลัก ^๒ ที่ดี ครบถ้วนตามที่ กำหนด และมี องค์ประกอบเพิ่มเติม ^๓ ๑ ประเด็น	มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ ดิจิทัลประจำปี ที่มีองค์ประกอบหลัก ^๒ ที่ดี ครบถ้วนตามที่ กำหนด และมี องค์ประกอบเพิ่มเติม ^๓ ๒ ประเด็น

หมายเหตุ :

๑ โครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ๑. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ และ/หรือ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
๒. โครงการสำหรับประชาชน/ผู้ให้บริการได้รับความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ
๓. โครงการการจัดให้มีระบบสารสนเทศและ/หรือระบบดิจิทัล ที่สนับสนุนการบริหารจัดการทุนหมุนเวียน
๔. โครงการจัดให้มีระบบสารสนเทศและ/หรือระบบดิจิทัล เพื่อช่วยการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกที่เหมาะสมกับทุนหมุนเวียน

๒ องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ๑. แผนงาน/โครงการ ๒. เป้าหมาย ๓. ขั้นตอนการดำเนินงาน
๔. ระยะเวลา ๕. งบประมาณ และ ๖. ผู้รับผิดชอบ

๓ องค์ประกอบเพิ่มเติม ได้แก่ ๑. การจัดกลุ่มและลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ และ
๒. ตัวชี้วัดที่แสดงความสำเร็จและผลลัพธ์ที่คาดหวังครบทุกแผนงาน/โครงการที่ดำเนินการ

ในการนี้ กองทุนฯ ได้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ที่มีความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์ของกองทุนฯ ทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์สำคัญ และจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่มีองค์ประกอบครบถ้วน เรียบร้อยแล้ว โดยมีโครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

๑. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ และ/หรือ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน

๒. โครงการสำหรับประชาชน/ผู้ให้บริการได้รับความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ

๓. โครงการจัดให้มีระบบสารสนเทศที่สนับสนุนการบริหารจัดการทุนหมุนเวียน

๔. โครงการจัดให้มีระบบสารสนเทศเพื่อช่วยการสื่อสารภายในและภายนอกที่เหมาะสมกับทุนหมุนเวียน

โดยมีองค์ประกอบหลักของแผนปฏิบัติการประจำปี ได้แก่ ๑. แผนงาน/โครงการ ๒. เป้าหมาย ๓. ขั้นตอนการดำเนินงาน ๔. ระยะเวลา ๕. งบประมาณ และ ๖. ผู้รับผิดชอบ รวมถึงมีองค์ประกอบเพิ่มเติม ได้แก่ ๑. การจัดกลุ่มและลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ และ ๒. ตัวชี้วัดที่แสดงความสำเร็จและผลลัพธ์ที่คาดหวังครบทุกแผนงาน/โครงการที่ดำเนินการ

จากการวิเคราะห์สถานภาพระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและนำมาสู่การกำหนดกลยุทธ์และเป้าหมายในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สามารถแบ่งออกเป็นแผนการดำเนินการโครงการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ จำแนกออกเป็น ๓ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเสริมสร้างศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑

๑. มีโครงสร้างเทคโนโลยีดิจิทัลที่ใช้ร่วมกันอย่างปลอดภัย คุ่มค่า มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน สามารถติดต่อสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั้งภายในและภายนอกกองทุนฯ ให้รับรู้ข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว

๒. มีระบบการบริหารและจัดการระบบเครือข่ายที่มีมาตรฐานเพื่อช่วยกำกับ วิเคราะห์และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระบบเครือข่าย ระบบรักษาความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายเพื่อป้องกันการบุกรุกและระบบสำรองข้อมูลที่สามารถจัดเก็บข้อมูลที่สำคัญขององค์กรได้อย่างมีมาตรฐานและเป็นระบบ

/๓. มีระบบ...

๓. มีระบบสารสนเทศ ระบบเครือข่าย ที่สามารถรองรับภารกิจได้อย่างต่อเนื่องสอดคล้องต่อความต้องการของผู้ใช้งาน รวมถึงสามารถจัดสรรทรัพยากรเครือข่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๔. มีสถาปัตยกรรมองค์กร ซึ่งออกแบบและพัฒนาระบบสารสนเทศและการเชื่อมโยงข้อมูลที่ต้องการในอนาคต

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๑

๑. จัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีให้มีจำนวนพอเพียง สามารถรองรับการปฏิบัติงานตามภารกิจ

๒. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น สามารถรองรับการปฏิบัติงานและการขยายตัวของข้อมูลทุกภารกิจของกองทุนฯ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการกองทุนอย่างเป็นระบบเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒

๑. เพื่อให้กองทุนฯ มีระบบสารสนเทศที่มีความพร้อมในการสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. มีระบบสารสนเทศที่สามารถใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน มีความสะดวกในการปฏิบัติภารกิจของบุคลากรและสนับสนุนการตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย วางแผนของผู้บริหาร คณะกรรมการฯ และบุคลากรของกองทุนฯ

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๒

๑. พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการงานภายในกองทุนฯ ให้มีความครบถ้วน และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบที่เกี่ยวข้องได้

๒. ปรับปรุงระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ให้รองรับการทำงานภายใต้เทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้า และเพิ่มช่องทางการสื่อสารที่มีความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง น่าเชื่อถือ และทันต่อเวลา

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาองค์ความรู้และเพิ่มศักยภาพของบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๓

๑. การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๓

๑. การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยมีสรุปแผนผังภาพรวมแผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

/แผนปฏิบัติการ...

แผนปฏิบัติการดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ “ขับเคลื่อนการบริหารงานตามภารกิจของกองทุน ผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มศักยภาพของการให้บริการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง”

พันธกิจด้าน
สารสนเทศ

พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพเชิงดิจิทัลอย่างเพียงพอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของกองทุนฯ

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ใช้งานได้ต่อเนื่อง มีความมั่นคงปลอดภัย และตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอก

พัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจของกองทุนฯ รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประชุม หมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์
เทคโนโลยีดิจิทัล

๑. การเสริมสร้างศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการกองทุนอย่างเป็นระบบเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒

๓. การพัฒนาองค์ความรู้และเพิ่มศักยภาพของบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าประสงค์

๑. มีโครงสร้างเทคโนโลยีดิจิทัลที่ใช้ร่วมกันอย่างปลอดภัย คุ่มค่า มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน สามารถติดต่อสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั้งภายในและภายนอกกองทุนฯ ให้รับรู้ข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว

๒. มีระบบการบริหารและจัดการระบบเครือข่ายที่มีมาตรฐานเพื่อช่วยกำกับวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระบบเครือข่าย ระบบรักษาความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายเพื่อป้องกันการบุกรุกและระบบสำรองข้อมูลที่สามารถจัดเก็บข้อมูลที่สำคัญขององค์กรได้อย่างมีมาตรฐานและเป็นระบบ

๓. มีระบบสารสนเทศ ระบบเครือข่าย ที่สามารถรองรับภารกิจได้อย่างต่อเนื่อง สอดคล้องต่อความต้องการของผู้ใช้งาน รวมถึงสามารถจัดสรรทรัพยากรเครือข่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๔. มีสถาปัตยกรรมองค์กร ซึ่งออกแบบและพัฒนาระบบสารสนเทศและการเชื่อมโยงข้อมูลที่ต้องการในอนาคต

๑. เพื่อให้กองทุนฯ มีระบบสารสนเทศที่มีความพร้อมในการสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. มีระบบสารสนเทศที่สามารถใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน มีความสะดวกในการปฏิบัติการกิจของบุคลากรและสนับสนุนการตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย วางแผนของผู้บริหาร คณะกรรมการฯ และบุคลากรของกองทุนฯ

๑. การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์

๑. จัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีให้มีจำนวนพอเพียง สามารถรองรับการปฏิบัติตามภารกิจ

๒. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น สามารถรองรับการปฏิบัติงานและการขยายตัวของข้อมูลทุกภารกิจของกองทุนฯ

๑. พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการงานภายในกองทุนฯ ให้มีความครบถ้วน และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบที่เกี่ยวข้องได้

๒. ปรับปรุงระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ให้รองรับการทำงานภายใต้เทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้าและเพิ่มช่องทางการสื่อสารที่มีความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง น่าเชื่อถือ และทันต่อเวลา

การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยมีรายละเอียด

๑) แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓.๑ (๔.๑)

๒) แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓.๑ (๔.๒) โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล ประเด็นย่อยที่ ๑ แผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปี กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุม คณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่ง คณะอนุกรรมการกำกับฯ พิจารณาแล้ว เห็นว่า แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนฯ ควรมีความสัมพันธ์กับ ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของกองทุนฯ และในการจัดทำแผนปฏิบัติการแต่ละด้านของกองทุนฯ ควรจัดทำ ในรูปแบบเดียวกัน เช่น จำนวนบทของแผนปฏิบัติการแต่ละด้านควรมีจำนวนเท่ากัน และมีมติเห็นชอบ แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล โดยให้ฝ่ายเลขานุการรับข้อเสนอแนะของ คณะอนุกรรมการฯ ไปดำเนินการก่อนนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการกองทุนฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๑. แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

๒. แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๓.๓.๑ (๕)...

วาระที่ ๓.๓.๑ (๕) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการทุนหมุนเวียน ประเด็นย่อยที่ ๑ การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔

วาระที่ ๓.๓.๑ (๕.๑) การกำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของทุนหมุนเวียน

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน กรมบัญชีกลางกำหนดให้มีการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน โดยกำหนดเกณฑ์การประเมินผลจากประเด็นหลักที่สำคัญ ๖ ด้าน ได้แก่

๑. การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ (ร้อยละ ๒๐) พิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนกำหนดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ที่มีองค์ประกอบครบถ้วนมีคุณภาพ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้ง รวมถึงพันธกิจของทุนหมุนเวียน

๒. ระยะเวลาการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากคณะกรรมการฯ ต้องพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ อย่างรวดเร็วอย่างน้อย ๒ เดือน ก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไป

๓. การติดตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญ และผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๒๕) พิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนมีการติดตามผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วนตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญ ได้แก่ ด้านการเงิน ด้านที่ไม่ใช่การเงินตามวัตถุประสงค์และภารกิจของทุนหมุนเวียน ระบบบริหารความเสี่ยง ระบบบริหารจัดการสารสนเทศ และระบบบริหารทรัพยากรบุคคลของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วน เพียงพอและสม่ำเสมอทั้งปี

๔. การจัดให้มีระบบประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๒๕) พิจารณาจากการประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียนที่เป็นระบบ โดยมีหลักเกณฑ์ชัดเจน สอดคล้อง และเชื่อมโยงกับหลักเกณฑ์และเป้าหมายระดับองค์กร

๕. การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศที่ครบถ้วน ถูกต้อง เชื่อถือได้ ทันกาล

๖. ผลสำเร็จจากการกำกับดูแลทุนหมุนเวียนของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากผลคะแนนของทุนหมุนเวียนประจำปี ตามระบบประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียนของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

โดยมีรายละเอียดเกณฑ์การประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

/๑. การจัดให้..

๑. การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา	น้ำหนัก (%)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๑) การกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของทุนหมุนเวียน	๑๐	คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนไม่มีการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของทุนหมุนเวียน	-	คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนรับทราบและเห็นชอบทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ที่ผู้บริหารทุนหมุนเวียนนำเสนอ	-	คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนพิจารณาให้ความเห็นชอบทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ที่ผู้บริหารทุนหมุนเวียนนำเสนอ โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ
๒) การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ที่มีคุณภาพและระบุงองค์ประกอบสำคัญครบถ้วน	๑๐	แผนปฏิบัติการระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีมีองค์ประกอบไม่ครบถ้วนสมบูรณ์	แผนปฏิบัติการระยะยาวหรือแผนปฏิบัติการประจำปีมีองค์ประกอบครบถ้วน	แผนปฏิบัติการระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีมีองค์ประกอบครบถ้วน	แผนปฏิบัติการระยะยาวหรือแผนปฏิบัติการประจำปีมีคุณภาพและสามารถนำไปใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ	แผนปฏิบัติการระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีมีคุณภาพและสามารถนำไปใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ
๓) ระยะเวลาการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๔	๑๐	เห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ภายในเดือนที่ ๒ ของปีบัญชีถัดไป	เห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ภายในเดือนแรกของปีบัญชีถัดไป	เห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ๑ เดือนก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไป	เห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ๒ เดือนก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไป	ทุนหมุนเวียนจัดส่งแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ให้กระทรวงการคลัง ๑ เดือน ก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไป

หมายเหตุ : ๑) ประเมินผลหัวข้อ ๔.๑ จากแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ที่ได้รับ

ความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนพร้อมข้อเสนอแนะ และเอกสารที่เกี่ยวข้องอื่น

๒) แผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) หรือแผนงานระยะยาวเพื่อใช้ในปีต่อไปประกอบด้วยเนื้อหาที่สำคัญ ได้แก่

๑. วิสัยทัศน์ ๒. พันธกิจ ๓. วัตถุประสงค์ นโยบาย/เป้าประสงค์ ๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)

๕. ยุทธศาสตร์ ๖. เป้าหมายหลัก และ ๗. รายละเอียดการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่ครบถ้วนทั้ง ๔ ด้าน

๓) แผนปฏิบัติการประจำปีหรือแผนการดำเนินงานระยะสั้นเพื่อใช้ในปีต่อไป ประกอบด้วยเนื้อหาที่สำคัญ ได้แก่

๑. วัตถุประสงค์ ๒. เป้าหมาย ๓. ขั้นตอน ๔. ระยะเวลา ๕. งบประมาณ ค่าใช้จ่าย หรือเงินลงทุน ๖. ผู้รับผิดชอบ และ ๗. ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผนงาน/โครงการ

/ในปีงบประมาณ...

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้มีคำสั่งที่ ๑/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณากำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนกองทุนฯ ให้สามารถตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติ และสัมฤทธิ์ผลตามภารกิจและวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ โดยคณะกรรมการนโยบายฯ ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานฯ เพื่อช่วยปฏิบัติหน้าที่ในการทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการหรือแผนดำเนินงานประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยได้มีการดำเนินการประชุมคณะกรรมการฯ และคณะทำงานฯ จำนวน ๓ ครั้ง ดังนี้

• **ประชุมคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์ฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันศุกร์ที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๓** โดยคณะกรรมการฯ มีความเห็น ดังนี้

๑. พิจารณาทบทวนกลยุทธ์ที่แสดงให้เห็นจุดมุ่งหมายของโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินฯ เช่น โครงการด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ โครงการด้านระบบ GPS โครงการด้านหมวกนิรภัย โครงการรถจักรยานยนต์ เป็นต้น และการนำเงินรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ให้มีการประชาสัมพันธ์สื่อสารสู่สาธารณะให้รู้จักและรับรู้การดำเนินงานของกองทุนฯ มากขึ้น

๒. พิจารณากลยุทธ์ด้านการบริหารจัดการระดับพื้นที่ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการกระจายเงินรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ เพื่อใช้ในโครงการด้านความปลอดภัย โครงการด้านการศึกษาวิจัยฯ และการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ให้มากขึ้น

๓. พิจารณากลยุทธ์ที่จะสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้ประมูลหมายเลขทะเบียนรถ โดยมีช่องทางการแสดงความคิดเห็นและรายงานผลการใช้จ่ายเงินรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถในแต่ละปี เช่น การสร้างแอปพลิเคชัน รายงานผลว่ากองทุนฯ ได้นำเงินรายได้จากการประมูลไปใช้จ่ายในพันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนฯ อย่างไร เพื่อสร้างแนวร่วมให้เกิดข้อคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและนำมาเป็นข้อมูลประกอบการคำอธิบายชี้แจงหากต้องมีการนำส่งเงินส่วนหนึ่งคืนคลัง

๔. ให้ทบทวนแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ของกองทุนฯ ให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ที่ได้มีการทบทวนแผนให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ของกระทรวงคมนาคม รวมถึงให้ทบทวนการเชื่อมโยงกับแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๕. เห็นควรให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานฯ โดยมอบหมายให้นายแพทย์อนุชาฯ เป็นประธานคณะทำงาน และให้ฝ่ายเลขานุการไปกำหนดตัวบุคคลที่จะเข้าร่วมเป็นคณะทำงานฯ เพื่อดำเนินการทบทวนการวิเคราะห์ SWOT เดิม จากปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ของกองทุนฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่เกิดขึ้น เช่น ปัจจุบันมีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-๑๙) ส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด และทำให้ไม่สามารถดำเนินการด้านการจัดงานประมูลหมายเลขทะเบียนรถได้ตามแผนที่กำหนดไว้ ก่อนนำเสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณาเห็นชอบแผนฯ ต่อไป

และมีมติเห็นชอบให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานฯ เพื่อทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการหรือแผนดำเนินงานประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถดำเนินการเป็นไปตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ได้ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณา และนำเสนอคณะกรรมการฯ ให้ความเห็นชอบ ภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ โดยให้ฝ่ายเลขฯ รับความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการต่อไป

/• ประชุม...

• **ประชุมคณะทำงานทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันพุธที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๓** โดยคณะทำงานทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการหรือแผนดำเนินงานประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑. ทบทวนวิเคราะห์ SWOT เดิม ตามพันธกิจของ กปถ. ของแผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ (ฉบับที่ ๓ ทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) คณะทำงานฯ ได้มีการทบทวน SWOT ในปีที่ผ่านมา และตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอแล้ว จึงมีความเห็นให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม บางประเด็นที่ยังไม่ครบถ้วน **และได้มีการพิจารณา SWOT ภารกิจของกองทุนฯ เป็นภาพรวม** โดยมีมติที่ประชุม เห็นชอบการวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจและยุทธศาสตร์ รวมถึงการวิเคราะห์ SWOT ในภาพรวมตามภารกิจของกองทุนฯ เพื่อนำไปกำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์ เป้าหมายหลัก และเป้าประสงค์ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของกองทุนฯ ต่อไป

๒. การกำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของกองทุนหมุนเวียน โดยคณะทำงานฯ มีความเห็นว่า

๑) สถิติการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยอันดับหนึ่งเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ และได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจแก้ไขปัญหาคือคณะกรรมการรณรงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ปัญหาและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งศึกษาแนวทางและคู่มือการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์จากแหล่งต่าง ๆ เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหา และจัดแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ ก่อนให้ภาคส่วนอื่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการให้เกิดผลลัพธ์ในทางปฏิบัติต่อไป โดยมีมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ ๗ มาตรการหลัก ได้แก่

(๑) มาตรการด้านผู้ใช้ถนน เห็นควรให้มีการกำหนดมาตรการให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยการปลูกจิตสำนึกให้กับเยาวชนก่อนที่จะเข้ารับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ผ่านโครงการต่าง ๆ รวมทั้งประชาชน ชุมชน ผู้ประกอบการโรงงาน บริษัทต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการสร้างคนให้มีความพร้อมก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ถูกต้อง การสร้างแรงจูงใจในการขับขี่ปลอดภัย รวมไปถึงการส่งเสริมให้มีการใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

(๒) มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ โดยเน้นเรื่องการเพิ่มทักษะของผู้ขับขี่ การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการพัฒนาความรู้ และทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับขี่ รวมถึงการจำแนกประเภทของใบอนุญาตขับรถในประเทศไทย เพื่อให้เหมาะสมกับรถจักรยานยนต์ในแต่ละขนาดเครื่องยนต์ และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

(๓) มาตรการด้านมาตรฐานยานพาหนะ โดยนำแนวทางตามกฎหมายในทวีปยุโรปมาใช้กับประเทศไทย โดยได้กำหนดแผนการออกประกาศส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย (ระบบเบรก + ABS) (การติดตั้งโคมไฟ) ดำเนินการจัดทำมาตรฐานอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้าย ดำเนินการจัดทำมาตรฐานอุปกรณ์มองภาพเพื่อให้สามารถมองเห็นจุดอับสายตา สำหรับรถบรรทุก และรถโดยสาร

(๔) มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เน้นถึงสิ่งที่หน่วยงานภาครัฐจะต้องปรับปรุง/จัดให้มีถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บริเวณข้างถนน และในเขตทางที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องไปดำเนินการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การแก้ไขปัญหาวិหารทางร่วม/ทางแยก การแก้ไขปัญหาลาดชันในเมืองและชุมชน การแก้ไขปัญหาลาดชันเฉพาะแห่ง เช่น บริเวณที่สะพานแคบ สะพาน/อุโมงค์ทางข้ามแยก ทางโค้ง การปรับปรุงเขตปลอดภัยข้างทาง (Clear Zone) การมุ่งใจเปลี่ยนพาหนะการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้น และการส่งเสริมให้มีการพัฒนาโครงข่ายถนนสำหรับเมือง/ชุมชน โดยคำนึงถึงความปลอดภัย

(๕) มาตรการด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ได้กำหนดแนวทางในการลดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย การจัดทำกฎกระทรวงเพื่อควบคุมความเร็วของรถให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ การออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ การแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ เกี่ยวกับการนำรถจักรยานยนต์ไปใช้สำหรับให้บริการเช่า และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจจับการไม่สวมหมวกนิรภัยโดยอัตโนมัติ

(๖) มาตรการด้านประชาสัมพันธ์ ซึ่งที่ผ่านมาหลายหน่วยงานได้มีการประชาสัมพันธ์และผลิตสื่อต่าง ๆ มากมาย แต่การรณรงค์จะอยู่ในช่วงที่มีการเดินทางจำนวนมาก เช่น ช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เป็นต้น ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ ไม่ได้เกิดเฉพาะช่วงการเดินทางจำนวนมากเท่านั้น โดยจะเสริมในประชาสัมพันธ์ทุกช่วงเวลา

(๗) มาตรการด้านการตอบสนองหลังจากเกิดเหตุ จะเป็นมาตรการเพิ่มเติมในส่วนของการศึกษา วิจัย เพื่อนำไปประกอบการพัฒนาหรือนำวัตกรรมมาใช้เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

๒) เมื่อกระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่ปลอดภัยในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ประกอบกับเพื่อให้สอดคล้องกับข้อสังเกตของคณะทำงานจัดทำบันทึกข้อตกลงและประเมินการดำเนินงานทุนหมุนเวียนต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ คือ กองทุนฯ ควรมีการจัดทำแผนการควบคุม เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยมีมาตรการให้ผู้ขับขี่มีวินัยในการขับรถ ดังนั้นจึงเห็นควรกำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์ของกองทุนฯ หรือเป้าหมายหลักในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี หรือแผนปฏิบัติการ ๓ ปี ที่มุ่งเน้นไปที่การลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นหลัก

ทิศทางการยุทธศาสตร์ :

๑. Safety Vehicle คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลยานพาหนะโดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

๒. Safety Mindset คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของการมีใบขับขี่

๓. Community-driven คือ การส่งเสริมการมีส่วนร่วม และดึงพลังชุมชนเพื่อเป็นหลักในการขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ และความปลอดภัยบนท้องถนน



เป้าหมายหลัก : ทุกพื้นที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๑๐ อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี

• ประชุมคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์ฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันอังคารที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ โดยคณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นและขอแก้ไขข้อความการกำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์ฯ จากที่คณะทำงานฯ ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑. พิจารณาโดยประเมินสัดส่วนในการจัดสรรเงินที่ใช้ดำเนินการในแต่ละพันธกิจ เช่น การพิจารณาจัดสรรเงินเพื่อสนับสนุนกลยุทธ์ในเชิงป้องกันมากกว่าเชิงตั้งรับ โดยมีเป้าหมายเรื่อง รถจักรยานยนต์เป็นหลักให้มากขึ้น

๒. พิจารณาการใช้ฐานข้อมูลจากกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งมีฐานข้อมูลผู้พิการที่ประสบภัยอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทั้งในปัจจุบันและอดีต ว่าสามารถนำข้อมูลมาใช้อย่างไรจากการวิเคราะห์ SWOT พันธกิจที่ ๒ ของอุปสรรค/ภาวะคุกคาม ในข้อ ๒ ผู้พิการที่ประสบอุบัติเหตุล่องเลยระยะเวลานาน ไม่สามารถหาหลักฐานในการเกิดอุบัติเหตุมาใช้ในการประกอบการขอรับจัดสรรอุปกรณ์ฯ ได้หรือไม่

๓. พิจารณาการทบทวนหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ฯ ให้มีข้อหลักเกณฑ์ที่พิจารณาตามลำดับของสถานการณ์การเกิดเหตุ เช่น พิจารณาลำดับการจัดสรรเงินให้แก่ผู้พิการที่พิการจากการเป็นเหยื่อหรือผู้รับเหตุที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ก่อนพิจารณาจัดสรรให้ผู้พิการที่พิการจากการเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

๔. รวบรวมผลการดำเนินงานโครงการด้านการศึกษาวิจัยฯ ทั้งหมด เพื่อเป็นเครื่องมือในการจัดการงานด้านการศึกษาวิจัยโดยรวมเป็นกลุ่มของโครงการที่มีลักษณะเดียวกัน ให้เป็นฐานข้อมูลในการค้นคว้าศึกษาผลการวิจัยที่ผ่านมา ในการนำไปใช้เป็นประโยชน์ พัฒนาต่อยอดและเป็นกรณีศึกษาโครงการที่มีลักษณะเดียวกัน หรือการนำมาเป็นข้อมูลสนับสนุนเพื่อออกเป็นกฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อไป

๕. เห็นควรให้มีกลยุทธ์เกี่ยวกับการประเมินผลการศึกษาโครงการด้านการศึกษาวิจัยฯ บรรลุอยู่ในพันธกิจที่ ๓ ที่เป็นพันธกิจเกี่ยวข้องกับการจัดสรรเงินโครงการด้านการศึกษาวิจัย

๖. เห็นควรให้มีการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงจากการปรับหลักเกณฑ์การประมวลผลเป็นทางอินเทอร์เน็ต เพื่อวิเคราะห์ความเสี่ยงในการลดลงของรายได้จากการประมวลผลหมายเลขทะเบียนรถ ในการใช้เป็นข้อมูลให้มีกลยุทธ์ตั้งรับและแนวทางป้องกันต่อไป

๗. เห็นควรให้เปลี่ยนคำของทิศทางยุทธศาสตร์ ๓ ปี ข้อที่ ๒ จาก Safety mindset เป็น Safety mind/Safety Culture

๘. พิจารณาการออกแบบสื่อที่ใช้ในการอบรมในการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยสามารถตอบโต้กับคนรุ่นใหม่ที่ต้องการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ เช่น การทำสื่อเพื่ออบรมให้ความรู้ออนไลน์

จึงมีมติเห็นชอบการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของทุนหมุนเวียน โดยให้ฝ่ายเลขานุการ รับความเห็นคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการต่อไป

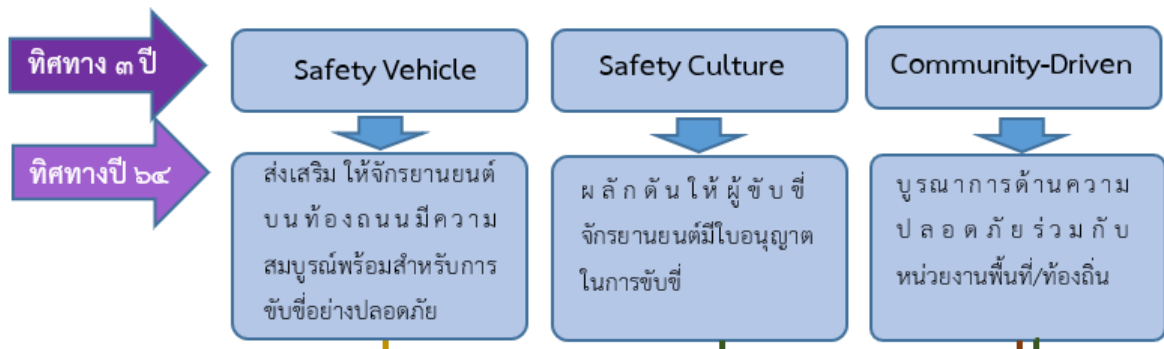
ทิศทางยุทธศาสตร์ :

๑. **Safety Vehicle** คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลยานพาหนะโดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

๒. **Safety Culture** คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของการมีใบขับขี่

๓. **Community-driven** คือ การส่งเสริมการมีส่วนร่วม และดึงพลังชุมชนเพื่อเป็นหลักในการขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ และความปลอดภัยบนท้องถนน

/ทิศทาง ๓ ปี...



เป้าหมายหลัก : ทุกพื้นที่ที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๑๐ อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา**ให้ความเห็นชอบ**การกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ โดยขอให้**มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ**ต่อไปด้วย

มติที่ประชุม.....
.....
.....

วาระที่ ๓.๓.๑ (๕.๒) การทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว ๓ ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

คณะทำงานฯ ได้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว ๓ ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังนี้

การทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย และแผนปฏิบัติการ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการ
ประจำปี

แผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔ (ฉบับที่ ๓ ทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	การพิจารณาทบทวน ของคณะทำงานฯ
แผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ (ฉบับที่ ๓ ทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	เปลี่ยนชื่อ เป็น “แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)” เพื่อให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติ ราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)
๑. ค่านิยม วิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์ ๑.๑ ค่านิยม กปถ. “ความสุขทั่วไทย ส่งความปลอดภัยให้ทุกคน” Happiness for All	๑.๑ คงเดิม
๑.๒ วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All	๑.๒ คงเดิม
ไม่มีการระบุเป้าหมายหลักของกองทุนฯ ทำให้ดำเนินการไม่ครบถ้วนตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ จึงได้รับการ ประเมินผลการดำเนินงานในระดับ ๒.๐๐๐๐ คะแนน	๑.๓ เป้าหมายหลัก ทุกพื้นที่ที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อน ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจาก อุบัติเหตุลดลง ร้อยละ ๑๐ อย่าง ต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี
๑.๓ พันธกิจ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีพันธกิจตาม กฎหมาย ๔ ประการ ดังนี้ ๑.๓.๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้าน ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก ๑.๓.๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการ ประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจาก ค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ້ມครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ๑.๓.๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัย	๑.๔ คงเดิม

แผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔ (ฉบับที่ ๓ ทบพน ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	การพิจารณาทบทวน ของคณะทำงานฯ
ในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน ๑.๓.๔ สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	
๑.๔ วัตถุประสงค์ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน	๑.๕ คงเดิม
๒. เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เป้าหมายที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป้าหมายที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เป้าหมายที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน เป้าหมายที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ เป้าหมายที่ ๕ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น	คงเดิม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การพิจารณาทบทวน ของฝ่ายเลขาฯ
เป้าหมายที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	เป้าหมายที่ ๑ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย	กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ	กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย	กลยุทธ์ที่ ๓ เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่ง ทางถนน อย่างปลอดภัย

กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง	กลยุทธ์ที่ ๔ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง	กลยุทธ์ที่ ๕ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๖ การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อน เครือข่าย ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๗ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	การพิจารณาบทวนของฝ่ายเลขาฯ
เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	เป้าประสงค์ที่ ๒ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	กลยุทธ์ที่ ๑ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ
กลยุทธ์ที่ ๒ การนำอุปกรณ์ที่มีนวัตกรรมใหม่มาช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ	ยกเลิก
กลยุทธ์ที่ ๓ การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ	กลยุทธ์ที่ ๒ การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ

/ประเด็นยุทธศาสตร์...

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การพิจารณาทบทวน ของฝ่ายเลขาฯ
เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	เป้าประสงค์ที่ ๓ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษารายงานเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๑ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๒ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๓ การวิจัยเชิงประจักษ์เพื่อสืบค้นความจริงเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ยกเลิก

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง	การพิจารณาทบทวน ของฝ่ายเลขาฯ
เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ	เป้าประสงค์ที่ ๔ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การบริหารจัดการกองทุนตามพันธกิจ	กลยุทธ์ที่ ๑ การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กลยุทธ์ที่ ๒ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กลยุทธ์ที่ ๕ การบริหารทรัพยากรบุคคล	
กลยุทธ์ที่ ๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล	กลยุทธ์ที่ ๓ การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กลยุทธ์ที่ ๔ บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน	กลยุทธ์ที่ ๔ ยกเลิก

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุน อย่างมีประสิทธิภาพ	การพิจารณาทบทวน ของฝ่ายเลขาฯ
เป้าประสงค์ที่ ๕ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมี ประสิทธิภาพมากขึ้น	เป้าประสงค์ที่ ๕ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลข ทะเบียนรถ	กลยุทธ์ที่ ๑ การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างคุณค่าของหมายเลขทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล	กลยุทธ์ที่ ๒ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลอย่างมี ประสิทธิภาพ
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างภาพลักษณ์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการ ใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างภาพลักษณ์และส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ดังรายละเอียดปรากฏตามผังภาพรวม “แผนปฏิบัติการ ๓ ปี กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

/ภาพรวมแผน...

วิทยาลัยฯ กปด.	วิทยาลัยฯ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All				
เป้าหมายหลัก	ทุกพื้นที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนนโยบายเชิงจักรยานยนต์ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี				
กรอบทิศทาง	๑. Safety Vehicle ๒. Safety Culture ๓. Community-Driven				
พันธกิจ กปด.	สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก	สนับสนุนคำอุปการณช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕	สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน	สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมาณเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	
ยุทธศาสตร์ กปด.	๑. การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	๒. การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	๓. การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	๔. การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง	๕. การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
เป้าประสงค์	การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ	การจัดเก็บรายได้จากการประมาณเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น
กลยุทธ์	๑.การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับซึ่รถอย่างปลอดภัย ๒.การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ ๓.เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ๔.การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง ๕.การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง ๖.การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่ ๗.การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย	๑. การสนับสนุนคำอุปการณช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ ๒. การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ	๑. การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑. การพัฒนากระบวนการจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓. การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑. การบริหารจัดการประมาณอย่างโปร่งใส เป็นธรรมตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย ๒. การจัดเก็บรายได้จากการประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ ๓. การส่งเสริมภาพลักษณ์และส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

หมายเหตุ : ตัวอักษรสีแดง หมายถึง สิ่งที่แก้ไขเพิ่มเติม และที่เป็นข้อความตามกลยุทธ์เดิม แต่เปลี่ยนชื่อกลยุทธ์ใหม่ ส่วนตัวอักษรสีเข้มขีดเส้นใต้ คือ การแก้ไขเพิ่มเติมข้อความของกลยุทธ์เดิมเป็นกลยุทธ์ใหม่

โดยมีรายละเอียด

๑. แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบ ๓.๓.๑ (๕.๒.๑)

๒. แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ตามเอกสารแนบ ๓.๓.๑ (๕.๒.๒)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๑. แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

๒. แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๓.๓.๑ (๖)...

วาระที่ ๓.๓.๑ (๖) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล ประเด็นย่อยที่ ๒
ข้อ ๑.๒ การจัดทำทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และ
แผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี พ.ศ. ๒๕๖๔

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง และกองทุนเพื่อความปดอดภัยในการใช้รลใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๕ การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) เป็นการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยในประเด็นย่อยที่เกี่ยวกับการจัดทำและดำเนินงานตามแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล และการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ของกองทุนเพื่อความปดอดภัยในการใช้รลใช้ถนน (ร้อยละ ๗๐) โดยพิจารณาจากความสอดคล้องของแผนฯ ต่อยุทธศาสตร์ การดำเนินงานของทุนหมุนเวียน ซึ่งการจัดทำแผนบริหารทรัพยากรบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ได้พิจารณา ประเด็นต่าง ๆ

- การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน/ภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค (SWOT) ด้านทรัพยากรบุคคล สภาวะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของการบริหารทรัพยากรบุคคลของทุนหมุนเวียน
- การนำปัจจัยสำเร็จ ปัญหา/อุปสรรค จากการดำเนินงานในอดีตมาใช้เป็นปัจจัยนำเข้าหนึ่งในการจัดทำ/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลระยะยาว
- การแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงและการสนับสนุนยุทธศาสตร์หลักของทุนหมุนเวียน
- ระยะเวลาของแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลระยะยาวมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทุนหมุนเวียน
- ยุทธศาสตร์ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล เช่น ยุทธศาสตร์ด้านการวัดและประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียน ยุทธศาสตร์ด้านการบริหารอัตรากำลัง และยุทธศาสตร์ด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคล
- การกำหนดเป้าหมายที่สามารถวัดและติดตามประเมินผลของแต่ละยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน
- การแปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลประจำปี

นอกจากนี้ การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านทรัพยากรบุคคลมีองค์ประกอบอย่างน้อย ดังนี้

๑. ชื่อแผนงาน ๒. เป้าประสงค์ ๓. ชื่อหน่วยงานและชื่อผู้รับผิดชอบ ๔. งบประมาณ ๕. ขั้นตอน และระยะเวลาดำเนินในแต่ละขั้นตอนที่ชัดเจน ๖. เป้าหมายที่ท้าทาย ๗. ตัวชี้วัดและค่าเกณฑ์วัดที่มีคุณภาพ และสามารถนำไปติดตามและประเมินผลได้จริง โดยเกณฑ์การประเมินผลในแต่ละระดับคะแนน มีดังนี้

ประเด็นย่อย ที่ใช้พิจารณา	น้ำหนัก (%)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
(๑.๒) การจัดทำ/ ทบทวนแผนการ บริหารทรัพยากร บุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	๓๕	ไม่มีการจัดทำ/ ทบทวนแผนการ บริหารทรัพยากร บุคคล (ระยะยาว) ^๑ และแผนปฏิบัติการ ฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	จัดทำ/ทบทวน แผนการบริหาร ทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ หรือ แผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้ว เสร็จภายในปี บัญชี	จัดทำ/ทบทวน แผนการบริหาร ทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ และ แผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้ว เสร็จภายในปีบัญชี	จัดทำ/ทบทวน แผนการบริหาร ทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ และ แผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้วเสร็จภายในปี บัญชีและได้รับความ เห็นชอบจาก คณะกรรมการ บริหารทุนหมุนเวียน	จัดทำ/ทบทวนแผนการ บริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ และแผนปฏิบัติ การฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้วเสร็จภายในปีบัญชีและ ได้รับความเห็นชอบจากคณะ กรรมการบริหารทุนหมุนเวียน รวมทั้งมีการสื่อสารให้ ผู้บริหารและหน่วยงานภายใน ทุนหมุนเวียนที่เกี่ยวข้อง รับทราบภายในปีบัญชี ๒๕๖๓

หมายเหตุ :

๑ การคำนวณร้อยละความสำเร็จในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ พิจารณาเฉพาะแผนปฏิบัติการฯ ที่มีการดำเนินงานได้ครบถ้วนและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒ แผนยุทธศาสตร์ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล ควรพิจารณาประเด็นต่าง ๆ

- การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน/ภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค (SWOT) ด้านทรัพยากรบุคคล สภาวะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของการบริหารทรัพยากรบุคคลของทุนหมุนเวียน
- การนำปัจจัยสำเร็จ ปัญหา/อุปสรรค จากการดำเนินงานในอดีตมาใช้เป็นปัจจัยนำเข้าหนึ่งในการจัดทำ/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล
- การแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยง และการสนับสนุนยุทธศาสตร์หลักของทุนหมุนเวียน
- ระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ด้านบริหารทรัพยากรบุคคลมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทุนหมุนเวียน
- ยุทธศาสตร์ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล เช่น ยุทธศาสตร์ด้านการวัดและประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียน ยุทธศาสตร์ด้านการบริหารอัตรากำลัง และยุทธศาสตร์ด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคล
- การกำหนดเป้าหมายที่สามารถวัดและติดตามประเมินผลของแต่ละยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน
- การแปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลประจำปี

ทั้งนี้ หากแผนปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลระยะยาว ไม่มีการพิจารณาในประเด็นข้างต้น จะมีการปรับลดคะแนนประเด็นละ ๐.๕๐๐๐ คะแนน จากคะแนนที่ได้จากการประเมินผลสำหรับตัวชี้วัดนี้

๓ แผนปฏิบัติการด้านทรัพยากรบุคคล ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ควรมีองค์ประกอบอย่างน้อย ดังนี้ ๑. ชื่อแผนงาน ๒. เป้าประสงค์ ๓. ชื่อหน่วยงานและชื่อผู้รับผิดชอบ ๔. งบประมาณ ๕. ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินในแต่ละขั้นตอนที่ชัดเจน ๖. เป้าหมายที่ท้าทาย ๗. ตัวชี้วัดและค่าเกณฑ์วัดที่มีคุณภาพและสามารถนำไปติดตามและประเมินผลได้จริง

๔ คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนหรือคณะอนุกรรมการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งและมอบหมาย

๕ การสื่อสารให้ผู้บริหารและหน่วยงานภายใน ให้ดำเนินการตามช่องทางดำเนินการที่เพียงพอและเหมาะสม โดยอย่างน้อยต้องดำเนินการตามช่องทางดังนี้ ๑) หนังสือเวียน ๒) การประชุมชี้แจง เป็นต้น

ในการนี้ กองทุนฯ ได้ดำเนินการทบทวนแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) โดยพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ตามเกณฑ์การประเมินผลที่กรมบัญชีกลางกำหนด ซึ่งได้จัดทำทบทวนแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ที่ตอบสนองต่อกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ เพิ่มประสิทธิภาพการวัดและการประเมินผลการดำเนินงาน

กลยุทธ์ ๑.๑ กำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลและการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี

เป้าประสงค์ : มีการกำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลและระบบประเมินผลการปฏิบัติงานรายบุคคลที่ครอบคลุมบุคลากรทุกคนที่ปฏิบัติงานให้กับกองทุน

/ยุทธศาสตร์ที่...

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาระบบการวางแผนและการบริหารอัตรากำลัง**กลยุทธ์ ๒.๑ ทบทวนและจัดทำคำบรรยายลักษณะงาน**

เป้าประสงค์ : มีการวิเคราะห์งานตามพันธกิจและภารกิจที่สำคัญของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสำหรับใช้ทบทวน/ปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงาน เพื่อประโยชน์ในการสรรหา คัดเลือกบุคลากร ให้สอดคล้องกับภารกิจของกองทุนฯ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ เสริมสร้างศักยภาพและพัฒนาทรัพยากรบุคคล**กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาศักยภาพคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง**

เป้าประสงค์ : คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ ตามที่ได้รับแต่งตั้งได้รับการพัฒนาความรู้ความสามารถที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียน ได้เห็นการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ และปัญหา/อุปสรรคต่างๆ ในการดำเนินงาน เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการ

กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ

เป้าประสงค์ : เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมูลหมายเลขทะเบียนรถได้รับการพัฒนาสมรรถนะและทักษะวิชาชีพให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถบริหารจัดการงานประมูลหมายเลขทะเบียนรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุวัตถุประสงค์ในการนำรายได้เข้ากองทุนฯ ให้เพิ่มมากขึ้นและสามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี

กลยุทธ์ ๓.๓ พัฒนาศักยภาพ และส่งเสริมความรู้ บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เป้าประสงค์ : บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้รับการพัฒนาสมรรถนะและทักษะให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี

กลยุทธ์ ๓.๔ เตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงานของกองทุนฯ เพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

เป้าประสงค์ : มีคู่มือการที่รวบรวมกฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของกองทุนฯ สำหรับเรียนรู้และพัฒนาสมรรถนะสร้างความเข้าใจการทำงานให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี

กลยุทธ์ ๓.๕ พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถการเรียนรู้และพัฒนาตนเอง

เป้าประสงค์ : บุคลากรได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของบุคคล**กลยุทธ์ ๔.๑ เสริมสร้างแรงจูงใจให้บุคลากรมีความผูกพันและผูกพันกับองค์กร**

เป้าประสงค์ : บุคลากรมีความรู้ ทักษะ สมรรถนะ สามารถปฏิบัติงานได้มีประสิทธิภาพ มีขวัญและกำลังใจที่ดีในการปฏิบัติงาน

โดยมีสรุปแผนผังภาพรวมแผนปฏิบัติการด้านบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

/ภาพรวม...

ภาพรวม แผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

วิสัยทัศน์ <u>กปถ.</u>	วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All				
ยุทธศาสตร์ <u>กปถ.</u>	การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง	การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
ยุทธศาสตร์ HR	เพิ่มประสิทธิภาพการวัดและการประเมินผลการดำเนินงาน	พัฒนาระบบการวางแผนและการบริหารอัตรากำลัง	เสริมสร้างศักยภาพและพัฒนาทรัพยากรบุคคล		พัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของบุคคล
เป้าประสงค์	มีการกำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลและระบบประเมินผลการปฏิบัติงานรายบุคคลที่ครอบคลุมบุคลากรทุกคนที่ปฏิบัติงานให้กับกองทุน	มีการวิเคราะห์งานตามพันธกิจและภารกิจที่สำคัญของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสำหรับใช้ทบทวน/ปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงานเพื่อประโยชน์ในการสรรหาคัดเลือกบุคลากร ให้สอดคล้องกับภารกิจของกองทุนฯ	๑. คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ ตามที่ได้รับแต่งตั้งได้รับการพัฒนาความรู้ความสามารถที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียน ๒. คณะกรรมการกองทุน และคณะอนุกรรมการ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง ได้เห็นการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ และปัญหา/อุปสรรคต่างๆ ในการดำเนินงาน เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการ ๓. เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมวลหมายเลขทะเบียนรถได้รับการพัฒนาสมรรถนะและทักษะวิชาชีพให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถบริหารจัดการงานประมวลหมายเลขทะเบียนรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุวัตถุประสงค์ในการนำรายได้เข้ากองทุนฯ ให้เพิ่มมากขึ้นและสามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี ๔. บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้รับการพัฒนาสมรรถนะและทักษะให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี ๕. มีคู่มือการที่รวบรวมกฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของกองทุนฯ สำหรับเรียนรู้และพัฒนาสมรรถนะสร้างความเข้าใจการทำงานให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี ๖. บุคลากรได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง		๑. บุคลากรมีความรู้ ทักษะ สมรรถนะสามารถปฏิบัติงานได้มีประสิทธิภาพ มีขวัญและกำลังใจที่ดีในการปฏิบัติงาน
กลยุทธ์	๑. กำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลและการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี	๑. ทบทวนและจัดทำคำบรรยายลักษณะงาน	๑. พัฒนาศักยภาพคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง ๒. พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ ๓. พัฒนาศักยภาพ และส่งเสริมความรู้ บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๔. เตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงานของกองทุนฯ เพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ๕. พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถการเรียนรู้และพัฒนาตนเอง		๑. เสริมสร้างแรงจูงใจให้บุคลากรมีความผูกพันกับองค์กร

โดยมีรายละเอียด

๑) แผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓.๑ (๖.๑)

๒) แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓.๑ (๖.๒)

โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล ประเด็นย่อยที่ ๒ ข้อ ๑.๒ การจัดทำทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี พ.ศ. ๒๕๖๔ กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่งคณะกรรมการกำกับฯ พิจารณาแล้ว เห็นว่าในการจัดทำแผนปฏิบัติการแต่ละด้านของกองทุนฯ ควรจัดทำในรูปแบบเดียวกัน เช่น จำนวนบทของแผนปฏิบัติการแต่ละด้านควรมีจำนวนเท่ากัน จึงมีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๑. แผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

๒. แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๓.๓.๒...

วาระที่ ๓.๓.๒ การจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสำหรับดำเนินโครงการ ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่

ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พบว่า กองทุนฯ มีจุดอ่อน (Weakness) ดังนี้

๑. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ท้าทายในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลาย และไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

๒. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่

๓. ยังไม่มีกรมอบอำนจในการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง

๔. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลาง อาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้

ซึ่งที่ประชุมคณะทำงานฯ ได้มีการพิจารณาจุดอ่อนของกองทุนฯ แล้ว เห็นชอบให้มีการดำเนินการ ดังนี้

๑. ให้มีการกำหนดทิศทางการดำเนินงานในระดับพื้นที่ เพื่อให้สามารถจัดสรรเงินได้เป็นไปตามเป้าหมายหลักของวิสัยทัศน์ในแต่ละปี โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีเป้าประสงค์ คือ การผลักดันให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับการเรียนรู้ มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัยครอบคลุมทุกพื้นที่ และลดอุบัติเหตุและอัตราการตายจากรถจักรยานยนต์

๒. ให้มีการพิจารณากรอบเงินที่จะจัดสรรให้ทุกจังหวัดในส่วนภูมิภาค เพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยตามพันธกิจที่ ๑ โดยประมาณการกรอบเงินจากรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละจังหวัด ในอัตราร้อยละ ๑๕ ของรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละจังหวัด แต่สามารถใช้งบประมาณได้จากยอดการจัดเก็บที่สามารถจัดเก็บได้จริง ซึ่งการคำนวณกรอบเงินจะพิจารณาจากยอดรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละจังหวัดในไตรมาสที่ ๓ (ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ของปีปัจจุบัน) เพื่อกำหนดกรอบเงินของปีงบประมาณถัดไป โดยจะสามารถอนุมัติจัดสรรเงินให้ตามจำนวนเงินที่จัดเก็บได้จากยอดรายได้ และจะกำหนดกรอบให้ปีต่อปีหรือต่อครั้งที่มีการประมูล ในกรณี จังหวัดที่ไม่ได้มีการจัดการประมูลเป็นประจำทุกปี ให้ใช้วงเงินที่ได้รับจัดสรรจนกว่าจะมีการประมูลครั้งถัดไป ทั้งนี้ หากใช้จ่ายงบประมาณที่อนุมัติจัดสรรให้ไม่หมด จะต้องส่งคืนเงินที่เหลือให้กับกองทุนฯ

๓. ให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด เพื่อให้การบริหารงานกองทุนฯ ประจำจังหวัด สามารถปฏิบัติงานได้อย่างคล่องตัวและดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง เหมาะสม และสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ โดยให้มีคณะอนุกรรมการฯ ประจำจังหวัด ประกอบด้วย

(๑) ผู้ว่าราชการจังหวัด	ประธานอนุกรรมการ
(๒) ผู้บังคับการตำรวจจราจรจังหวัด	อนุกรรมการ
(๓) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง	อนุกรรมการ
(๔) ทางหลวงชนบทจังหวัด	อนุกรรมการ
(๕) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	อนุกรรมการ
(๖) สาธารณสุขจังหวัด	อนุกรรมการ
(๗) ศึกษาธิการจังหวัด	อนุกรรมการ
(๘) ประชาสัมพันธ์จังหวัด	อนุกรรมการ

/(๙) นายกองคการ...

- | | |
|--|------------------------|
| (๙) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด | อนุกรรมการ |
| (๑๐) สภาเด็กและเยาวชนจังหวัด | อนุกรรมการ |
| (๑๑) แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด | อนุกรรมการ |
| (๑๒) ขนส่งจังหวัด | อนุกรรมการและเลขานุการ |

โดยมีอำนาจหน้าที่ และวาระการดำรงตำแหน่ง ดังนี้

๑) พิจารณาการขอรับจัดสรรและกลั่นกรองคำขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เป็นไปตามทิศทางที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกำหนด เพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่จังหวัด โดยเฉพาะการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ **(มาจาก การกำหนดทิศทางตามเป้าหมายหลักของกองทุนฯ)**

๒) พิจารณาอนุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นไปตาม หลักเกณฑ์การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด **(หลักเกณฑ์เดียวกับที่คณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนใช้พิจารณาแต่ตัดบางส่วน รายละเอียดตามเอกสารแนบ ๓.๓.๒ (๒))**

๓) พิจารณาอนุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามข้อ ๑๖ (๑) แห่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหาร กองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ ในวงเงินไม่เกิน ๒ แสนบาท ต่อ ๑ คำขอ

๔) แต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ และ/หรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการ พิจารณาหรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะอนุกรรมการมอบหมาย

๕) ปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย

๖) รายงานผลการพิจารณาให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทราบ

๗) ให้คณะอนุกรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่ง ๑ ปี นับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และให้ คณะอนุกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไป จนกว่าคณะกรรมการ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจะมีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการชุดใหม่ขึ้นมาปฏิบัติหน้าที่แทน ในกรณีที่อนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้มีการแต่งตั้งผู้อื่นเป็นอนุกรรมการ แทน ตำแหน่งที่ว่างลง ทั้งนี้ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนแทน

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการ

๑) ยกร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓.๒ (๑)

๒) ยกร่างหลักเกณฑ์การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อเป็น แนวทางในการพิจารณาจัดสรรเงินกองทุนฯ ของคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อ ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓.๒ (๒)

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการ ใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้ฝ่ายเลขานุการฯ พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์ กฎ ระเบียบ ในการจะตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณา การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด โดยปรึกษากับสำนักกฎหมาย เพื่อไม่ให้ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์

/๒. พิจารณา...

๒. พิจารณารายละเอียดระเบียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักฐานการเบิกจ่ายเงินของโครงการ ในกรณีที่มีหน่วยงานอื่นร่วมบูรณาการจัดทำโครงการเพื่อขอรับจัดสรรเงิน

๓. พิจารณารายละเอียดวิธีการหรือหลักเกณฑ์ ในการจัดสรรวงเงินให้แก่พื้นที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัด เช่น

(๑) การจัดสรรวงเงินให้เป็นร้อยละตามรายได้จากการจัดเก็บหนี้ที่ได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละพื้นที่จังหวัด

(๒) การจัดสรรวงเงินโดยพิจารณาจากจังหวัดที่เป็นจุดพื้นที่เสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

(๓) การจัดสรรเงินแบบถัวเฉลี่ย โดยแบ่งตามกลุ่มเขตพื้นที่จังหวัดตามรายได้จากการประมูล เพื่อให้บางจังหวัดที่ไม่ได้มีการจัดงานประมูลบ่อยครั้งได้รับจัดสรรเงินอย่างทั่วถึง

จึงมีมติเห็นชอบในร่างหลักการการจัดสรรในส่วนภูมิภาคเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่ โดยให้ฝ่ายเลขาฯ แก้ไขเพิ่มเติมตามความเห็นคณะกรรมการฯ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการได้ยกร่างแนวทางในการจัดสรรวงเงินให้แก่พื้นที่ ดังนี้

๑. จำนวนจากยอดการประมูลหรือยอดการจัดเก็บรายได้ของการประมูลครั้งที่ผ่านมาของแต่ละจังหวัด

๑.๑ ร้อยละ ๑๕ ของยอดการประมูล

๑.๒ ร้อยละ ๒๐ ของยอดการจัดเก็บ

๑.๓ ร้อยละ ๓๐ ของยอดการจัดเก็บ

๒. จำนวนจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของปีงบประมาณที่ผ่านมา ในวงเงินร้อยละ ๑๐ ของกรอบวงเงินประจำปี

๒.๑ จัดสรรเงินตามร้อยละการเกิดอุบัติเหตุของพื้นที่เทียบกับการเกิดอุบัติเหตุของทั้งประเทศ แบบรายจังหวัด

๒.๒ จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุของพื้นที่เทียบกับการเกิดอุบัติเหตุของทั้งประเทศ แบบอิงกลุ่ม

๓. จำนวนจากยอดประมูลและสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ในวงเงินร้อยละ ๑๐ ของกรอบวงเงินประจำปี โดยแบ่งน้ำหนักจากการคำนวณยอดประมูล ร้อยละ ๕๐ และจากการคำนวณสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๕๐

๓.๑ จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ร้อยละ ๕๐ และยอดการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๕๐ แบบรายจังหวัด

๓.๒ จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ร้อยละ ๕๐ และยอดการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๕๐ แบบอิงกลุ่ม

โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระ ๓.๓.๒ (๓)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔...

วาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๔.๑ ขอปรับลดกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามพันธกิจที่ ๒

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ ได้อนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สองพันสองร้อยล้านบาทถ้วน) โดยแบ่งตามพันธกิจทั้ง ๔ ด้าน ดังนี้

พันธกิจ	ร้อยละ	จำนวนเงิน (บาท)
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก	๖๕	๑,๔๓๐.๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน	๑๐	๒๒๐.๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑๐	๒๒๐.๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๔ สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑๕	๓๓๐.๐๐๐,๐๐๐
รวมกรอบวงเงินงบประมาณ	๑๐๐	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐

ต่อมาคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้มีมติอนุมัติปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๒ ครั้ง ดังนี้

๑. ในการประชุม ครั้งที่ ๘/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ ได้มีมติอนุมัติปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับพันธกิจที่ ๔ จากเดิม ๑๕% เป็น ๑๖% โดยปรับจากพันธกิจที่ ๑ เนื่องจากเดิมกรอบวงเงินค่าใช้จ่ายในการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถการบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน (พันธกิจที่ ๔) จำนวนเงิน ๓๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน ๑๕% ของกรอบวงเงินงบประมาณ และได้รับอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับการดำเนินงานตามพันธกิจที่ ๔ จำนวนเงิน ๓๒๙,๙๙๙,๙๕๖ บาท คงเหลือวงเงินงบประมาณที่จะจัดสรรได้จำนวน ๔๔ บาท แต่มีค่าใช้จ่ายที่มีความจำเป็นต้องดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่เกี่ยวกับการจัดการประมุขหมายเลขทะเบียนรถ การบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มเติม เพื่อให้การประมุขหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้มีการปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับการดำเนินงานตามพันธกิจที่ ๔ เพิ่มขึ้น โดยปรับจากพันธกิจที่ ๑ ดังนี้

สัดส่วนเดิม

- พันธกิจที่ ๔ สัดส่วน ๑๕% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๓๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- พันธกิจที่ ๑ สัดส่วน ๖๕% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๑,๔๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ขอปรับสัดส่วนเป็น(เพิ่ม/ลดจากเดิม ๑% เป็นเงิน ๒๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท)

- พันธกิจที่ ๔ สัดส่วน ๑๖% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- พันธกิจที่ ๑ เดิม สัดส่วน ๖๔% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

/๒. ในการประชุม...

๒. ในการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ได้มีมติอนุมัติปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับพันธกิจที่ ๓ จากเดิม ๑๐% เป็น ๑๙% โดยปรับจากพันธกิจที่ ๑ เนื่องจากกรอบวงเงินงบประมาณของการสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) มีวงเงิน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท และได้อนุมัติจัดสรรเงินไปแล้ว จำนวนเงิน ๒๒,๒๑๓,๒๐๐ บาท คงเหลือวงเงินงบประมาณที่จะจัดสรรได้ จำนวน ๑๙๗,๗๘๖,๘๐๐ บาท ซึ่งไม่เพียงพอกับแผนงานโครงการที่ขอรับจัดสรร แต่เมื่อพิจารณากรอบวงเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ยังมีวงเงินคงเหลือเพียงพอเพื่อให้สามารถสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้จ่ายเงินกองทุน จึงได้มีการปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับการดำเนินงานตามพันธกิจที่ ๓ เพิ่มเติม โดยปรับจากพันธกิจที่ ๑ ดังนี้

สัดส่วนเดิม

- พันธกิจที่ ๑ สัดส่วน ๖๔% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- พันธกิจที่ ๓ สัดส่วน ๑๐% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปรับสัดส่วนเป็น (เพิ่ม/ลดจากเดิม ๙% เป็นเงิน ๑๙๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท)

- พันธกิจที่ ๑ สัดส่วน ๕๕% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- พันธกิจที่ ๓ สัดส่วน ๑๙% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

โดยเมื่อปรับสัดส่วนภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณเดิม คือ ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท จะเป็นดังนี้

พันธกิจ	สัดส่วนตามพันธกิจ (เดิม)		สัดส่วนตามพันธกิจ (ใหม่)	
	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน
<u>พันธกิจที่ ๑</u> สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัยฯ	๖๔	๑,๔๓๐,๐๐๐,๐๐๐	๕๕	๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐
<u>พันธกิจที่ ๒</u> สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ	๑๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๑๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
<u>พันธกิจที่ ๓</u> สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยฯ	๑๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๑๙	๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐
<u>พันธกิจที่ ๔</u> การประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๕	๓๓๐,๐๐๐,๐๐๐	๑๖	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐
รวมกรอบวงเงินงบประมาณ	๑๐๐	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๐	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐

ในการนี้ จากการรายงานผลการติดตามระบบการบริหารจัดการและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ไตรมาส ๓) ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ ระดับความสำเร็จในการปรับปรุงหลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์ หรือให้ความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒ ในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ วันอังคารที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ซึ่งฝ่ายเลขานุการได้รายงานผลว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างระเบียบกรมการขนส่งทางบกฯ ด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ ของคณะกรรมการพิจารณาจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้ความเห็นชอบ โดยมีกำหนดการประชุมคณะกรรมการฯ ในวันพฤหัสบดีที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๔.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการฯ รับทราบและมีความเห็นเกี่ยวกับการพิจารณาจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ ว่า จากการขออนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามพันธกิจที่ ๒ ในวงเงิน ๒๒๐ ล้านบาท แต่ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การ

จัดสรรเงิน และเมื่อพิจารณาจากระยะเวลาคงเหลือเพียงไม่ถึง ๒ เดือน ซึ่งคาดว่าจะไม่สามารถใช้จ่ายเงินได้ทันภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จึงเห็นควรให้มีการปรับลดกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติไว้ตามพันธกิจที่ ๒ นี้ออกไปก่อน ดังนั้น เพื่อให้การใช้จ่ายเงินเป็นไปตามข้อเท็จจริงและมีความสอดคล้องใกล้เคียงกับจำนวนแผนการใช้จ่ายเงินที่กำหนด จึงขอปรับลดกรอบวงเงินในพันธกิจที่ ๒ นี้ออกไปก่อน คงเหลือกรอบวงเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๑,๙๘๐,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท (หนึ่งพันเก้าร้อยแปดสิบล้านบาทถ้วน) ทำให้สัดส่วนตามพันธกิจที่ ๑, ๓ และ ๔ เปลี่ยนไปจากการปรับลดจำนวนเงินลง เป็นดังนี้

พันธกิจ	สัดส่วนตามพันธกิจใหม่		สัดส่วนตามพันธกิจปรับลด	
	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัยฯ	๕๕	๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐	๖๑.๑๑	๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ	๑๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	-
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยฯ	๑๙	๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐	๒๑.๑๑	๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๔ การประมวลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๖	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๑๗.๗๘	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐
รวมกรอบวงเงินงบประมาณ	๑๐๐	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๐	๑,๙๘๐,๐๐๐,๐๐๐

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติการขอปรับลดกรอบวงเงินงบประมาณจากเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามพันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ จำนวน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ออกไปจากกรอบวงเงินงบประมาณตามแผนการใช้จ่ายเดิม ในวงเงิน ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท คงเหลือกรอบวงเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ในวงเงิน ๑,๙๘๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อขอปรับแผนการใช้จ่ายเงินตามกรอบวงเงินตามจำนวนเงินที่ได้ขอปรับลดลงก่อนส่งให้กรมบัญชีกลางต่อไป
จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม

.....

/วาระที่ ๔.๒...

วาระที่ ๔.๒ ขอบริการดำเนินการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ด้านทรัพยากรบุคคล

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๒ ได้มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ด้านทรัพยากรบุคคล โดยแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ด้านทรัพยากรบุคคล มีจำนวน ๙ แผนงาน/โครงการ ดังนี้

ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒

ด้านการวัดและการประเมินผลการดำเนินงาน	ด้านการบริหารอัตรากำลัง	ด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคล
✓ ๑. แผนงานการพัฒนา ระบบการบริหารทรัพยากร บุคคล	✓ ๓. แผนงานการทบทวน โครงสร้างและกรอบอัตรากำลัง องค์กรให้สอดคล้องกับการ ดำเนินงานของกองทุนฯ	✗ ๕. กิจกรรมการประชุมสัญจร คณะกรรมการกองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและ คณะอนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง
✓ ๒. แผนงานการจัดทำ ตัวชี้วัดระดับบุคคลและการ ประเมินผลการปฏิบัติราชการ ประจำปี	✓ ๔. แผนงานการทบทวนและ จัดทำคำบรรยายลักษณะงาน	✗ ๖. โครงการสัมมนาเจ้าหน้าที่ กรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการ ดำเนินกิจกรรมด้านการประมวล หมายเลขทะเบียนรถ
		✗ ๗. โครงการอบรมสัมมนาบุคลากร ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้ รถใช้ถนน
		✓ ๘. กิจกรรมการประเมินความพึง พอใจของบุคลากรที่มีต่อกองทุนเพื่อ ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
		✓ ๙. แผนงานการจัดทำคู่มือการ ปฏิบัติงานด้านการประมวลหมายเลข ทะเบียนรถ

โดยจากแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวข้างต้น มีจำนวน ๓ แผนงาน/โครงการ ที่ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ประกอบกับได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินที่มีข้อห้ามในการรวมกลุ่มคนจำนวนมากเพื่อทำกิจกรรมร่วมกัน เพราะอาจจะทำให้มีโอกาสดึงดูดเชื้อหรือเพิ่มจำนวนผู้ติดเชื้อได้ จึงส่งผลกระทบต่อการทำงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดประชุมสัญจร จัดอบรมสัมมนา ที่ต้องเดินทางไปต่างจังหวัด หรือจัดกิจกรรมนอกสถานที่

/นอกจากนี้...

นอกจากนี้ กรมบัญชีกลางจึงได้มีหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุดที่ กค ๐๔๐๖.๓/ว ๘๓ ลงวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ แจ้งให้กรมการขนส่งทางบก (กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน) พิจารณาดำเนินการกรณีการบริหารจัดการทุนหมุนเวียนในรอบปีบัญชี ๒๕๖๓ ได้รับผลกระทบจากมาตรการป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ที่ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ได้ โดยให้นำเสนอปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ต่อคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนพิจารณาให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และให้แจ้งต่อกรมบัญชีกลางภายในเดือนแรกของไตรมาสที่ ๔ (กรกฎาคม ๒๕๖๓) ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ดังนั้น ฝ่ายเลขานุการ จึงนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ วันอังคารที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อ พิจารณาการอุทธรณ์ตัวชี้วัดและขอปรับเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) โดยมีการขออุทธรณ์การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลดังกล่าวด้วย ซึ่งคณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า สำหรับตัวชี้วัดด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ให้ชี้แจงเหตุผล ความจำเป็น และขอปรับลดแผนการดำเนินงานต่อคณะกรรมการกองทุนฯ และวัดผลการดำเนินงานตามที่สามารถดำเนินการได้ และมีมติเห็นชอบการขออุทธรณ์ตัวชี้วัด และการขอปรับเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยให้ฝ่ายเลขานุการรับความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการ และให้ประธานรายละเอียดอย่างใกล้ชิดกับผู้แทนกรมบัญชีกลาง ก่อนนำส่งข้อมูลการขออุทธรณ์ตัวชี้วัดและขอปรับเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ต่อกรมบัญชีกลางภายในเวลาที่กำหนดต่อไป ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการได้มีการประสานไปยังกรมบัญชีกลางแล้ว ได้ทราบว่า สามารถขออุทธรณ์การดำเนินการตามตัวชี้วัดได้ทุกด้าน

ดังนั้น ฝ่ายเลขานุการ จึงขอเสนอการปรับลดแผนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล จากเดิมจำนวน ๙ แผนงาน/โครงการ เป็นคงเหลือจำนวน ๖ แผนงาน/โครงการ โดยตัดแผนงาน/โครงการที่ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-๑๙ ในด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคล ได้แก่

(๑) กิจกรรมการประชุมสังเคราะห์คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและคณะอนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง

(๒) โครงการสัมมนาเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมุลหมายเลขทะเบียนรถ

(๓) โครงการอบรมสัมมนานุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เนื่องจากแผนงาน/โครงการดังกล่าว มีลักษณะการดำเนินงานที่ต้องมีการรวมกลุ่มคนเป็นจำนวนมาก (เกินกว่า ๕๐ คน ขึ้นไป) ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยต้องมีการเดินทางระหว่างจังหวัดด้วยรถโดยสาร หรือรถตู้ร่วมกัน เพื่อไปยังสถานที่หรือโรงแรมที่จัดกิจกรรม และยังมีการพักค้างคืนร่วมกันด้วย ซึ่งอาจเสี่ยงต่อการการติดเชื้อโรคหรือเสี่ยงต่อการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ได้ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ จึงจำเป็นต้องขอปรับแผนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ลดลงคงเหลือจำนวน ๖ แผนงาน/โครงการ ดังนี้

ด้านการวัดและการ ประเมินผลการดำเนินงาน	ด้านการบริหารอัตรากำลัง	ด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคล
✓ ๑. แผนงานการพัฒนา ระบบการบริหารทรัพยากร บุคคล	✓ ๓. แผนงานการทบทวน โครงสร้างและกรอบอัตรากำลัง องค์กรให้สอดคล้องกับการ ดำเนินงานของกองทุนฯ	✓ ๕. กิจกรรมการประเมินความพึงพอใจ ของบุคลากรที่มีต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน
✓ ๒. แผนงานการจัดทำ ตัวชี้วัดระดับบุคคลและการ ประเมินผลการปฏิบัติราชการ ประจำปี	✓ ๔. แผนงานการทบทวนและ จัดทำคำบรรยายลักษณะงาน	✓ ๖. แผนงานการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน ด้านการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติการขอปรับขอปรับแผนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ด้านทรัพยากรบุคคล จากเดิมจำนวน ๙ แผนงาน/โครงการ โดยปรับลดลงจำนวน ๓ แผนงาน/โครงการ คงเหลือจำนวน ๖ แผนงาน/โครงการ

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๔.๓ การตั้งกรอบวงเงินงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ และแผนการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๑๗

ด้วยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กรมบัญชีกลางได้กำหนดเงื่อนไขของการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน โดยให้ทุกทุนหมุนเวียนต้องดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๑๗ ที่กำหนด “ให้ผู้บริหารทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลจัดทำแผนการดำเนินงานประจำปี ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยผลการดำเนินงานของปีที่ผ่านมา แผนการปฏิบัติงาน ประมาณการรายรับรายจ่ายประจำปี และประมาณการกระแสเงินสด ทั้งนี้ ตามแบบที่กระทรวงการคลังกำหนด เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริหารพิจารณาอนุมัติอย่างน้อย ๖๐ วัน ก่อนเริ่มต้นปีบัญชีของทุกปี และให้ส่งกระทรวงการคลังอย่างน้อย ๓๐ วัน ก่อนเริ่มต้นปีบัญชีของทุกปี เพื่อใช้ประกอบการกำกับดูแล การบริหารทุนหมุนเวียนและติดตามผลการดำเนินงาน” ซึ่งหากทุนหมุนเวียนใดดำเนินการล่าช้ากว่าระยะเวลาที่กำหนด จะถูกปรับลดคะแนน ๐.๕๐๐๐ คะแนน จากคะแนนภาพรวมของผลการประเมิน ณ สิ้นปีบัญชี

ดังนั้น จึงเห็นควรจัดทำแผนการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยประกอบด้วยผลการใช้จ่ายเงินในปีที่ผ่านมา แผนการดำเนินงานประจำปี ประมาณการรายรับและประมาณการรายจ่ายประจำปี ประมาณการกระแสเงินสด (Cash flow) โดยนำเสนอคณะกรรมการกองทุนฯ ให้ความเห็นชอบภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ และส่งให้กรมบัญชีกลางภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ เพื่อให้กองทุนฯ ได้ดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และตามเงื่อนไขของการประเมินผลการดำเนินงานกองทุนฯ ที่กำหนด

๑. ผลการใช้จ่ายเงินในปีที่ผ่านมา

จากวาระที่ ๔.๑ ที่ได้มีการขอปรับลดกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามพันธกิจที่ ๒ ออกไปจำนวน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ทำให้มีกรอบวงเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จากเดิม ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท คงเหลือเป็น ๑,๙๘๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งจะทำให้แผนการใช้จ่ายเงินตามกรอบวงเงินเดิมลดลงไปด้วย และเมื่อเทียบกับผลการใช้จ่ายเงินจริงและที่ประมาณการไว้ ยังคงมีเงินคงเหลือสรุปได้ ดังนี้

พันธกิจ	(๑) กรอบวงเงิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ผลเบิกจ่าย ต.ค. - มิ.ย. ๖๓	คงเหลือ (๑) - (๒)
พันธกิจที่ ๑	๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐	๑,๐๓๘,๔๖๕,๕๙๐.๘๑	๑๗๑,๕๓๔,๔๐๙.๑๙
พันธกิจที่ ๒	-	-	-
พันธกิจที่ ๓	๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐	๕๑,๙๔๗,๐๐๓.๕๐	๓๖๖,๐๕๒,๙๙๖.๕๐
พันธกิจที่ ๔	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๖,๕๑๔,๐๗๓.๕๗	๒๔๕,๔๘๕,๙๒๖.๔๓
รวมทั้งสิ้น	๑,๙๘๐,๐๐๐,๐๐๐	๑,๑๙๖,๙๒๖,๖๖๗.๘๘	๗๘๓,๐๗๓,๓๓๒.๑๒

ทั้งนี้ ได้จัดทำรายงานผลการใช้จ่ายเงินย้อนหลังจำแนกตามงบรายจ่าย ย้อนหลัง ๓ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๒) และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ดังนี้

ตารางแผนและผลการเบิกจ่ายเงินย้อนหลังระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2560 - 2562) และปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 (ณ 30 มิถุนายน 2563)

						หน่วย : บาท
รายการ	(1) พันธกิจที่ 4				(2) พันธกิจที่ 1-3	รวมทั้งสิ้น
	งบบุคลากร	งบดำเนินงาน	งบลงทุน	รวม	งบรายจ่ายอื่น	(1) + (2)
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560						
แผนประจำปี	40,829,380.00	376,610,620.00	2,560,000.00	420,000,000.00	2,380,000,000.00	2,800,000,000.00
ผลการเบิกจ่าย	24,433,728.41	334,946,915.98	1,042,000.00	360,422,644.39	429,764,002.18	790,186,646.57
ร้อยละของผลการเบิกจ่ายเทียบกับแผน	59.84	88.94	40.70	85.81	18.06	28.22
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561						
แผนประจำปี	29,355,900.00	390,644,100.00	* รวมในงบดำเนินงาน	420,000,000.00	2,380,000,000.00	2,800,000,000.00
ผลการเบิกจ่าย	27,116,179.09	351,729,459.48		378,845,638.57	1,188,940,716.54	1,567,786,355.11
ร้อยละของผลการเบิกจ่ายเทียบกับแผน	92.37	90.04		90.20	49.96	55.99
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562						
แผนประจำปี	29,925,120.00	285,734,880.00	14,340,000.00	330,000,000.00	1,870,000,000.00	2,200,000,000.00
ผลการเบิกจ่าย	29,167,248.00	68,070,936.33	353,950.00	97,592,134.33	1,281,997,167.80	1,379,589,302.13
ร้อยละของผลการเบิกจ่ายเทียบกับแผน	102.60	23.82	2.47	29.57	68.56	62.71
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ณ 30 มิ.ย. 63						
แผนประจำปี	61,087,256.00	289,001,744.00	1,911,000.00	352,000,000.00	1,848,000,000.00	2,200,000,000.00
ผลการเบิกจ่าย	35,824,208.32	70,689,865.25	-	106,514,073.57	1,090,412,594.31	1,196,926,667.88
ร้อยละของผลการเบิกจ่ายเทียบกับแผน	58.64	24.46	-	30.26	59.01	54.41

๒. การกำหนดกรอบวงเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เห็นสมควรกำหนดกรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อให้การพิจารณาจัดสรรงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานะทางการเงินและความจำเป็นในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ ต่อไป

๒.๑ สถานะทางการเงินของกองทุนฯ

มาเพื่อพิจารณากำหนดกรอบวงเงินงบประมาณ สำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เงินสดและเงินฝากธนาคาร (ณ ๓๐ มิ.ย.๖๓)	๕,๒๖๓,๓๐๗,๗๙๑.๒๘	บาท
๒. การดำเนินการ		
๒.๑ รายจ่ายจากโครงการต่าง ๆ ที่ได้รับอนุมัติแล้ว	๑,๒๖๔,๑๙๖,๘๖๔.๘๘	บาท
รวมภาระผูกพัน	๑,๒๖๔,๑๙๖,๘๖๔.๘๘	บาท
๓. ยอดเงินคงเหลือ (ณ ๓๐ มิ.ย. ๖๓) (๑ - ๒)	๓,๙๙๙,๑๑๐,๙๒๖.๔๐	บาท
๔. ประมาณการรายได้		บาท
๔.๑ เงินที่จะเรียกเก็บได้เพิ่มเติมจากการประมูลของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๓	๓๑๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	บาท
๔.๒ เงินที่จะเรียกเก็บได้จากการประมูลของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๕๐๗,๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐	บาท
รวมประมาณการรายได้	๘๑๗,๕๐๐,๐๐๐.๐๐	บาท
๕. รวมยอดเงินคงเหลือและประมาณการรายได้ (๓ + ๔)	๔,๘๑๖,๖๑๐,๙๒๖.๔๐	บาท
๖. เงินกันเป็นทุนสำรองร้อยละ ๕ ของรายได้ที่สูงกว่าค่าใช้จ่าย	-	บาท
๖.๑ ทุนสำรองร้อยละ ๕ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	-	บาท
๖.๒ ทุนสำรองร้อยละ ๕ ยอดยกมาปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	-	บาท
รวมทุนสำรองร้อยละ ๕		บาท
๗. ยอดเงินคงเหลือที่นำไปกำหนดกรอบวงเงินงบประมาณได้ (๕ - ๖)	๔,๘๑๖,๖๑๐,๙๒๖.๔๐	บาท

หมายเหตุ

ทุนสำรองร้อยละ ๕ จะตั้งเงินกันได้ต่อเมื่อรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ และ ๒๕๖๓ มีรายจ่ายสูงกว่ารายได้ จึงไม่ต้องตั้งเงินทุนสำรองไว้

๒.๒ ประมาณการรายรับ และประมาณการรายรับล่วงหน้า

หน่วย : บาท

ประเภทรายรับ	รายรับจริงปี พ.ศ. 2562	ประมาณการรายรับปี พ.ศ. 2563				ประมาณการ รายรับ พ.ศ. 2564	ประมาณการรายรับล่วงหน้า 3 ปีงบประมาณ		
		แผน	รับจริง ต.ค.62 - มิ.ย.63	คาดว่าจะรับ ก.ค. - ก.ย. 63	รวมรายรับ		พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567
1. รายได้จากการประมูล หมายเลขทะเบียนรถ	1,639,687,341.00	751,000,000.00	381,691,793.00	427,000,000.00	808,691,793.00	1,450,000,000.00	1,252,000,000.00	1,265,000,000.00	1,252,000,000.00
1.1 ส่วนกลาง	738,356,010.00	422,000,000.00	251,315,443.00	197,500,000.00	448,815,443.00	595,000,000.00	562,000,000.00	575,000,000.00	562,000,000.00
<u>ผลผลิตที่ 1</u> รายได้จากการประมูลหมายเลข ทะเบียนรถ รย.1	702,162,829.00	388,000,000.00	242,495,002.00	170,000,000.00	412,495,002.00	570,000,000.00	550,000,000.00	550,000,000.00	550,000,000.00
<u>ผลผลิตที่ 2</u> รายได้จากการประมูลหมายเลข ทะเบียนรถ รย.2	27,535,471.00	21,500,000.00	0.00	21,500,000.00	21,500,000.00	19,000,000.00	0.00	19,000,000.00	0.00
<u>ผลผลิตที่ 3</u> รายได้จากการประมูลหมายเลข ทะเบียนรถ รย.3	8,657,710.00	12,500,000.00	8,820,441.00	6,000,000.00	14,820,441.00	6,000,000.00	12,000,000.00	6,000,000.00	12,000,000.00
1.2 ส่วนภูมิภาค	901,331,331.00	329,000,000.00	130,376,350.00	229,500,000.00	359,876,350.00	855,000,000.00	690,000,000.00	690,000,000.00	690,000,000.00
<u>ผลผลิตที่ 4</u> รายได้จากการประมูลหมายเลข ทะเบียนรถ รย.1	870,588,270.00	295,000,000.00	120,171,012.00	205,000,000.00	325,171,012.00	800,000,000.00	650,000,000.00	650,000,000.00	650,000,000.00

ประเภทรายรับ	รายรับจริงปี พ.ศ. 2562	ประมาณการรายรับปี พ.ศ. 2563				ประมาณการ รายรับ พ.ศ. 2564	ประมาณการรายรับล่วงหน้า 3 ปีงบประมาณ		
		แผน	รับจริง ต.ค.62 - มิ.ย.63	คาดว่าจะรับ ก.ค. - ก.ย. 63	รวมรายรับ		พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567
ผลผลิตที่ 5 รายได้จากการประมูลหมายเลข ทะเบียนรถ รย.2	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	10,000,000.00	0.00	0.00	0.00
ผลผลิตที่ 6 รายได้จากการประมูลหมายเลข ทะเบียนรถ รย.3	30,743,061.00	34,000,000.00	10,205,338.00	24,500,000.00	34,705,338.00	45,000,000.00	40,000,000.00	40,000,000.00	40,000,000.00
2. รายรับอื่น ๆ	25,902,348.73	12,905,000.00	13,622,825.17	3,074,400.00	16,697,225.17	14,362,040.00	15,080,142.00	15,235,649.10	15,997,431.56
ดอกเบี้ยรับจากเงินฝากสถาบัน การเงิน	14,056,984.24	4,405,000.00	5,655,693.86	418,600.00	6,074,293.86	2,527,760.00	2,654,148.00	2,786,855.40	2,926,198.17
รายได้อื่น	7,567,378.49	5,695,000.00	5,390,266.31	1,796,800.00	7,187,066.31	7,556,400.00	7,934,220.00	7,732,431.00	8,119,052.55
รายได้ค่าบริการ	2,200,300.00	1,360,000.00	1,275,000.00	425,000.00	1,700,000.00	2,200,200.00	2,310,210.00	2,425,720.50	2,547,006.53
กำไรจากการจำหน่ายลูกหนี้ (เดิม)	2,077,686.00	1,445,000.00	1,301,865.00	434,000.00	1,735,865.00	2,077,680.00	2,181,564.00	2,290,642.20	2,405,174.31
รวมทั้งสิ้น (1 + 2)	1,665,589,689.73	763,905,000.00	395,314,618.17	430,074,400.00	825,389,018.17	1,464,362,040.00	1,267,080,142.00	1,280,235,649.10	1,267,997,431.56

- หมายเหตุ** ๑. ประมาณการรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวนเงิน ๗๕๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท เป็นรายได้ผลผลิตที่ ๑-๖ จำนวนเงิน ๗๕๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท
๒. รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๘๐๘,๖๙๑,๗๙๓ บาท ซึ่งสูงกว่าแผนที่กำหนดไว้จำนวน ๕๗,๖๙๑,๗๙๓ บาท เนื่องจาก ในส่วนกลาง มีการประมูลหมายเลขทะเบียนรถในหมวดอักษร ที่มีหมายเลข ๘ นำหน้าหมวดอักษร ซึ่งเป็นเลขที่เป็นที่นิยมของคนจีนและคนไทย
๓. ประมาณการรายรับล่วงหน้าของปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗ จะขึ้นกับจำนวนการนำหมายเลขทะเบียนรถออกประมูลของแต่ละจังหวัด และตามสภาพเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัด ในช่วงเวลาที่มีการประมูล

๒.๓ ประมาณการรายจ่าย ๓ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

จากการรวบรวมข้อมูลรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีประมาณการรายจ่ายจำแนกตาม
งบรายจ่าย ได้ดังนี้

งบรายจ่าย	ปีงบประมาณ พ.ศ.				
	2563	2564			2565
		แนวทางที่ 1	แนวทางที่ 2	แนวทางที่ 3	
พันธกิจที่ 4	352,000,000.00	320,000,000.00	320,000,000.00	320,000,000.00	320,000,000.00
1. งบบุคลากร	61,087,256.00*	47,900,000.00	47,900,000.00	50,300,000.00	50,300,000.00
2. งบดำเนินงาน	289,001,744.00	271,300,000.00	271,300,000.00	264,700,000.00	264,700,000.00
3. งบลงทุน	1,911,000.00	800,000.00	800,000.00	5,000,000.00	5,000,000.00
พันธกิจที่ 1-3	1,628,000,000.00	2,788,000,000.00	2,425,000,000.00	2,480,000,000.00	2,480,000,000.00
4. งบรายจ่ายอื่น ๆ	1,848,000,000.00	2,788,000,000.00	2,425,000,000.00	2,480,000,000.00	2,480,000,000.00
รวมทั้งสิ้น	1,980,000,000.00	3,108,000,000.00	2,745,000,000.00	2,800,000,000.00	2,800,000,000.00

*หมายเหตุ งบบุคลากรประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ มีการบันทึกบัญชีโดยรวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรเข้าไปด้วย เช่น ประกันสังคม ค่าตอบแทนชายแดนใต้ ค่าตอบแทนปฏิบัติงานนอกเวลาราชการ เป็นต้น ทำให้มียอดสูงกว่าปีอื่นๆ

๒.๔ ตารางแสดงฐานะทางการเงิน (Cash Flow)

หน่วย : บาท

ยอดเงินคงเหลือยกมา ณ วันที่ ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๒	๔,๙๙๗,๖๔๗,๘๕๒.๓๘	
รายรับจริงระหว่างเดือน ต.ค. ๒๕๖๒ - ๓๐ มิ.ย.		
บวก ๒๕๖๓	๑,๔๖๒,๕๘๖,๖๐๖.๗๘	
รายจ่ายจริงระหว่างเดือน ต.ค. ๒๕๖๒ - ๓๐ มิ.ย.		
(หัก) ๒๕๖๓	(๑,๑๙๖,๙๒๖,๖๖๗.๘๘)	๕,๒๖๓,๓๐๗,๗๙๑.๒๘
ยอดเงินคงเหลือ ณ วันที่ ๓๐ มิ.ย. ๒๕๖๓		๕,๒๖๓,๓๐๗,๗๙๑.๒๘
เงินสดคงเหลือ ณ วันที่ ๓๐ มิ.ย. ๒๕๖๓		๕,๒๖๓,๓๐๗,๗๙๑.๒๘
ประมาณการรายรับ ระหว่างเดือน ก.ค. ๒๕๖๓ -		
บวก ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๓	๓๐๑,๖๕๕,๙๑๔.๗๔	
ประมาณการรายจ่ายระหว่างเดือน ก.ค. ๒๕๖๓ -		
(หัก) ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๓	(๑๘๗,๘๓๑,๓๓๗.๙๘)	๑๑๓,๘๒๔,๕๗๖.๗๗
ประมาณการกระแสเงินสดคงเหลือ		
ณ วันที่ ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๓		๕,๓๗๗,๑๓๒,๓๖๘.๐๕

/๒.๕ กรอวงเงิน...

๒.๕ กรอบวงเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

จากสถานะทางการเงินของกองทุนตามข้อ ๒.๑ ซึ่งคาดการณ์ว่าจะมีเงินที่จะสามารถนำมาใช้จ่ายได้รวมถึงสิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ทั้งสิ้นประมาณ ๔,๘๑๖,๖๑๐,๙๒๖.๔๐ บาท และจากข้อมูลประมาณการรายจ่าย ตามข้อ ๒.๒ จึงเห็นสมควรกำหนดกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยแบ่งตามพันธกิจทั้ง ๔ ได้ ๓ แนวทาง ดังนี้

พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณและสัดส่วนตามพันธกิจปีที่ผ่านมา				กรอบวงเงินงบประมาณและสัดส่วนตามพันธกิจ					
	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 (แบบที่ 1)		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 (แบบที่ 2)		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 (แบบที่ 3)	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
พันธกิจที่ 1 สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก	1,430,000,000	65	1,210,000,000	61.11	1,960,000,000	63.06	1,680,000,000	61.20	1,735,000,000	61.96
1.1 การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในภาพรวม					1,680,000,000	54.05	1,400,000,000	51.00	1,455,000,000	51.96
- ตามแผนงานโครงการ (แบบที่ 1 ได้รับโครงการแล้ว และยังไม่ได้รับโครงการ) (แบบที่ 2 เฉพาะที่ได้รับโครงการแล้ว)					1,400,000,000		850,000,000		850,000,000	
- ตามความสำคัญจำเป็น (แบบที่ 1 20% ของแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในภาพรวม) (แบบที่ 2 มีแผนแต่ยังไม่ได้รับโครงการ)					280,000,000		550,000,000		605,000,000	
1.2 การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในระดับพื้นที่ (20% ของแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในภาพรวม)					280,000,000	9.01	280,000,000	10.20	280,000,000	10.00

พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณและสัดส่วนตามพันธกิจปีที่ผ่านมา				กรอบวงเงินงบประมาณและสัดส่วนตามพันธกิจ					
	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 (แบบที่ 1)		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 (แบบที่ 2)		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 (แบบที่ 3)	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
พันธกิจที่ 2 สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน	220,000,000	10	-		300,000,000	9.65	300,000,000	10.93	300,000,000	10.71
พันธกิจที่ 3 สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวិชาลัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	220,000,000	10	418,000,000	21.11	528,000,000	16.99	445,000,000	16.21	445,000,000	15.89
- ตามแผนงานโครงการ (แบบที่ 1 ได้รับโครงการแล้ว และยังไม่ได้รับโครงการ) (แบบที่ 2 เฉพาะที่ได้รับโครงการแล้ว)					440,000,000		125,000,000		125,000,000	
- ตามความสำคัญจำเป็น (แบบที่ 1 20% ของแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในภาพรวม) (แบบที่ 2 มีแผนแต่ยังไม่ได้รับโครงการ)					88,000,000		320,000,000		320,000,000	
พันธกิจที่ 4 สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	330,000,000	15	352,000,000	17.78	320,000,000	10.3	320,000,000	11.66	320,000,000	11.43
รวมกรอบวงเงินงบประมาณ	2,200,000,000	100	1, 980,000,000	100	3,108,000,000	100	2,745,000,000	100	2,800,000,000	100

โดยจากกรอบวงเงินประมาณดังกล่าวข้างต้น ได้กำหนดแผนการใช้จ่ายเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำแนกตามงบรายจ่าย ดังนี้

แนวทางที่ 1

งบรายจ่าย	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	รวม
1. งบบุคลากร	11,975,000.00	11,975,000.00	11,975,000.00	11,975,000.00	47,900,000.00
2. งบดำเนินงาน	67,825,000.00	67,825,000.00	67,825,000.00	67,825,000.00	271,300,000.00
3. งบลงทุน	200,000.00	200,000.00	200,000.00	200,000.00	800,000.00
4. งบรายจ่ายอื่น ๆ	697,000,000.00	697,000,000.00	697,000,000.00	697,000,000.00	2,788,000,000.00
รวม	777,000,000.00	777,000,000.00	777,000,000.00	777,000,000.00	3,108,000,000.00

แนวทางที่ 2

งบรายจ่าย	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	รวม
1. งบบุคลากร	11,975,000.00	11,975,000.00	11,975,000.00	11,975,000.00	47,900,000.00
2. งบดำเนินงาน	67,825,000.00	67,825,000.00	67,825,000.00	67,825,000.00	271,300,000.00
3. งบลงทุน	200,000.00	200,000.00	200,000.00	200,000.00	800,000.00
4. งบรายจ่ายอื่น ๆ	606,250,000.00	606,250,000.00	606,250,000.00	606,250,000.00	2,425,000,000.00
รวม	686,250,000.00	686,250,000.00	686,250,000.00	686,250,000.00	2,745,000,000.00

แนวทางที่ 3

งบรายจ่าย	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	รวม
1. งบบุคลากร	11,975,000.00	11,975,000.00	11,975,000.00	11,975,000.00	47,900,000.00
2. งบดำเนินงาน	67,825,000.00	67,825,000.00	67,825,000.00	67,825,000.00	271,300,000.00
3. งบลงทุน	200,000.00	200,000.00	200,000.00	200,000.00	800,000.00
4. งบรายจ่ายอื่น ๆ	620,000,000.00	620,000,000.00	620,000,000.00	620,000,000.00	2,480,000,000.00
รวม	700,000,000.00	700,000,000.00	700,000,000.00	700,000,000.00	2,800,000,000.00

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และแผนการใช้จ่ายเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณากำหนดกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และแผนการใช้จ่ายเงิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๕...

วาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

มติที่ประชุม

.....

.....

.....