



วาระการประชุม  
คณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔  
วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๐.๐๐ น.  
ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

มติที่ประชุม .....

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก นั้น ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ดังกล่าวแล้ว ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒

ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการจัดส่งรายงานการประชุมฯ ให้คณะกรรมการฯ ทุกท่านพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๓ โดยระบุว่า หากมีข้อแก้ไขประการใด กรุณาแจ้งให้ฝ่ายเลขานุการทราบ ภายใน ๗ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ จะได้จัดทำบันทึกการประชุมนับที่แก้ไขแล้วเสนอคณะกรรมการฯ ในการประชุมครั้งถัดไป หากไม่มีท่านใดขอแก้ไขภายในกำหนด จะขอถือว่าท่านได้ให้ความกรุณารับรองรายงานการประชุมฯ นี้แล้ว ปรากฏว่า ไม่มีคณะกรรมการฯ ท่านใด ขอแก้ไขรายงานการประชุมฯ ดังกล่าว

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม

มติที่ประชุม .....

/วาระที่ ๓...

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

### วาระที่ ๓.๑ การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้มีคำสั่งที่ ๑/๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยให้อนุกรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่ง ๑ ปี นับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และให้อนุกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไป จนกว่าคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจะได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการชุดใหม่ขึ้นมาปฏิบัติหน้าที่แทน นั้น

ในการนี้ คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ ในวันที่ ๑๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้มีมติให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนชุดใหม่ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

#### องค์ประกอบ

- |   |                        |
|---|------------------------|
| (๑) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก  | ประธานอนุกรรมการ       |
| (๒) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายปฏิบัติการ)  | อนุกรรมการ             |
| (๓) นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร   | อนุกรรมการ             |
| (๔) นายอธิภู จิตรานุเคราะห์<br>ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน<br>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | อนุกรรมการ             |
| (๕) ดร.ธนิต วงศ์ปียันท์กุล<br>ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร<br>กระทรวงคมนาคม | อนุกรรมการ             |
| (๖) ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย  | อนุกรรมการ             |
| (๗) ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ   | อนุกรรมการ             |
| (๘) ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข  | อนุกรรมการ             |
| (๙) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  | อนุกรรมการ             |
| (๑๐) ผู้แทนกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น   | อนุกรรมการ             |
| (๑๑) ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ   | อนุกรรมการ             |
| (๑๒) ผู้อำนวยการกองแผนงาน   | อนุกรรมการ             |
| (๑๓) ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก   | อนุกรรมการ             |
| (๑๔) หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน                                    | อนุกรรมการและเลขานุการ |

โดยมีอำนาจหน้าที่ และวาระการดำรงตำแหน่ง ดังนี้

๑) พิจารณากำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนกองทุนเพื่อความ  
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติ และสัมฤทธิ์ผลตามภารกิจและวัตถุประสงค์  
ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการ  
ใช้รถใช้ถนน

/๒) ให้คำปรึกษา...

๒) ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติงานต่อเจ้าหน้าที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้การบริหารงานสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กำหนดไว้

๓) แต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ และ/หรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณาหรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะอนุกรรมการมอบหมาย

๔) ปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย

๕) รายงานผลการพิจารณาให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทราบ

๖) ให้คณะอนุกรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่ง ๑ ปี นับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และให้คณะอนุกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไป จนกว่าคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจะได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการชุดใหม่ขึ้นมาปฏิบัติหน้าที่แทน ในกรณีที่อนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้มีการแต่งตั้งผู้อื่นเป็นอนุกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างลง ทั้งนี้ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนแทน

ซึ่งขณะนี้ได้เสนอร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการฯ ตามลำดับชั้นเพื่อประธานคณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาลงนามต่อไปแล้ว

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

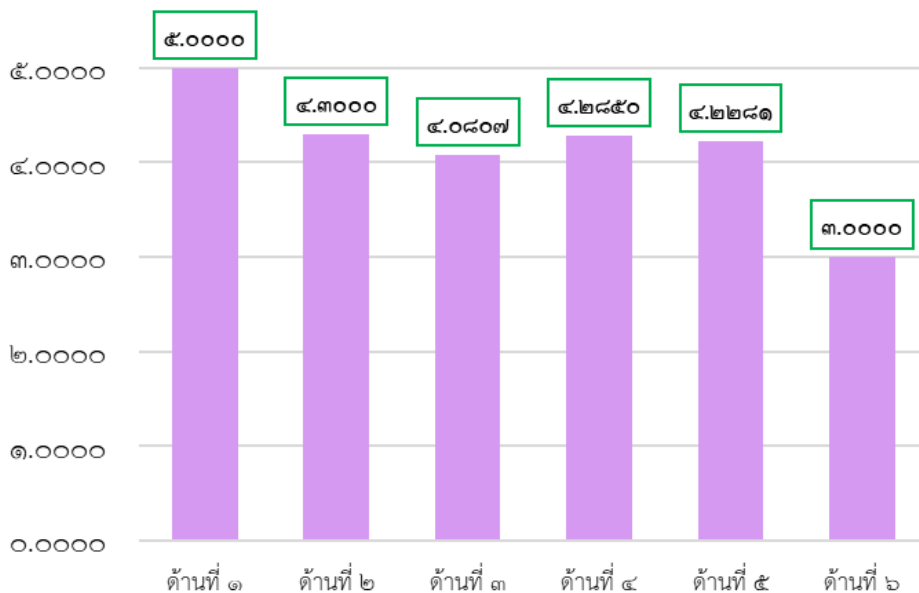
มติที่ประชุม .....

.....

### วาระที่ ๓.๒ รายงานผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ฉบับสมบูรณ์)

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ดำเนินงานด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานระหว่างกระทรวงการคลังและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งโดยภาพรวมมีผลการประเมินอยู่ใน “ระดับ ๔.๑๖๔๘ คะแนน” พิจารณาการดำเนินงานตามตัวชี้วัดรายด้าน พบว่าด้านที่มีคะแนนประเมินผลสูงสุด คือ ด้านที่ ๑ ด้านการเงิน ซึ่งมีคะแนนประเมินในระดับ ๕.๐๐๐๐ คะแนน รองลงมา คือ ด้านที่ ๒ ด้านการตอบสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๔.๓๐๐๐ คะแนน ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๔.๒๘๕๐ คะแนน ด้านที่ ๕ ด้านการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงานและลูกจ้าง มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๔.๒๒๘๑ คะแนน ด้านที่ ๓ ด้านการปฏิบัติการ มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๔.๐๘๐๗ คะแนน ตามลำดับ และด้านที่มีคะแนนประเมินผลต่ำสุด คือ ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง ซึ่งมีคะแนนในระดับ ๓.๐๐๐๐ คะแนน ทั้งนี้ กองทุนฯ ไม่สามารถจัดส่งข้อมูลตามแนวปฏิบัติในการจัดทำข้อมูลและการนำส่งรายงานของทุนหมุนเวียน ผ่านระบบบริหารจัดการเงินนอกงบประมาณ (Non - Budgetary Management System : NBMS) ได้ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด จึงถูกปรับลดคะแนนลง ๐.๑๐๐๐ คะแนน ดังนั้น กองทุนฯ จึงมีผลการดำเนินงานเฉลี่ย ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ เท่ากับ “๔.๐๖๔๘ คะแนน” ดังมีรายละเอียดการแสดงคะแนนประเมินผล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้ดังต่อไปนี้

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

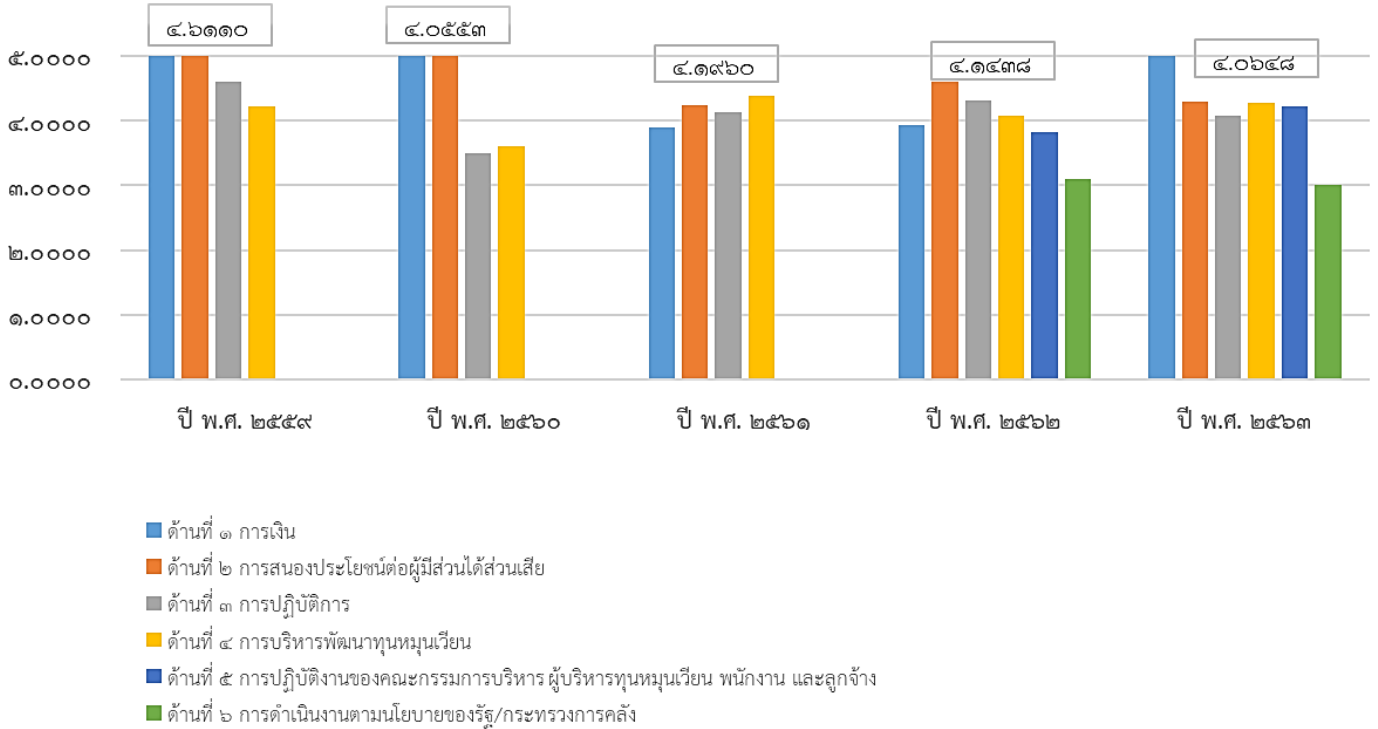


- ด้านที่ ๑ การเงิน
- ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ
- ด้านที่ ๔ การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน
- ด้านที่ ๕ คณะกรรมการบริหารฯ
- ด้านที่ ๖ นโยบายรัฐบาล/กระทรวงการคลัง

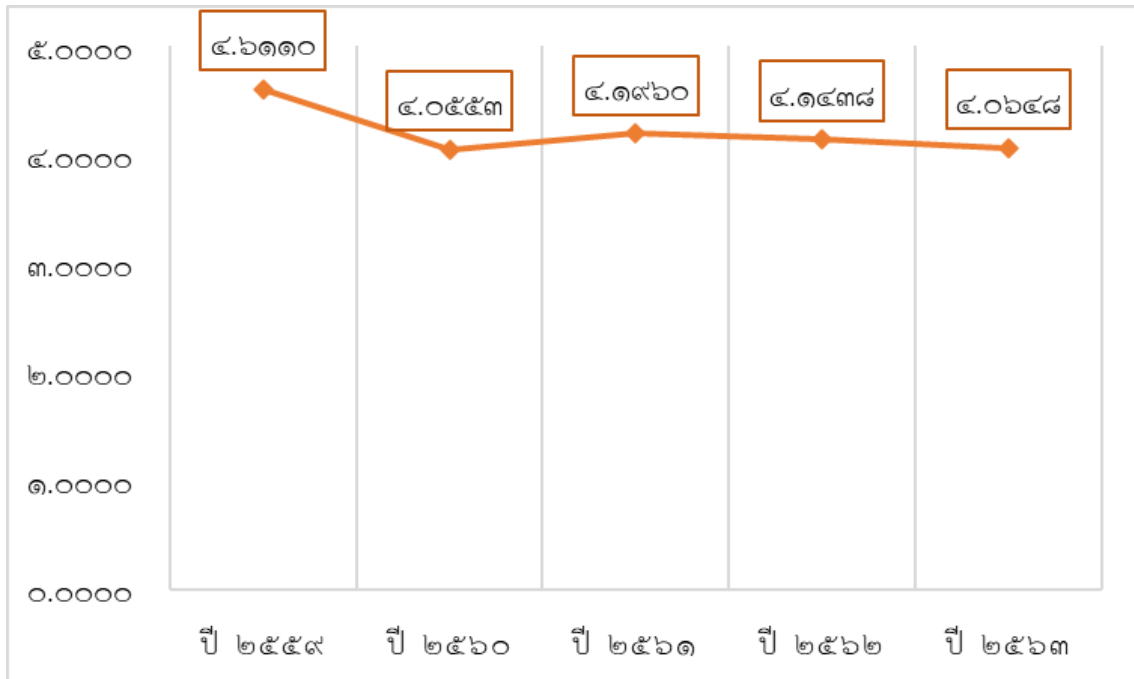
/ผลการดำเนินงาน...

### ผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน

ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ในแต่ละด้าน ดังนี้



### กราฟแสดงคะแนนภาพรวม



ตารางแสดงผลการประเมินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

ตัวชี้วัดปีบัญชี ๒๕๖๓	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัดประจำปี ๒๕๖๓					ผลการดำเนินงาน					
			ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕	ต.ค. ๖๒- ก.ย. ๖๓	คะแนน เบื้องต้น	คะแนน อุทธรณ์	คะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วง น้ำหนัก	
<b>ด้านที่ ๑ การเงิน</b>		๑๐											
๑.๑ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการ ประมวลหมายเลขทะเบียนรถ		๑๐											
- ส่วนกลาง	ร้อยละ	๕	๖๕	๖๗.๕	๗๐	๗๑	๗๒	๘๖.๐๘	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๐.๒๕๐๐	
- ส่วนภูมิภาค	ร้อยละ	๕	๕๐	๕๒.๕	๕๕	๕๖.๕	๕๘	๗๖.๖๗	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๐.๒๕๐๐	
<b>ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วน ได้ส่วนเสีย</b>		๒๕											
๒.๑ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อ การประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุน หมุนเวียน *ขออุทธรณ์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๑.๕	๑.๕๐๐๐	๓.๐๐๐๐	๑.๕๐๐๐	๐.๐๗๕๐	
๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		๑๐											
๒.๒.๑ ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วม ประมวลหมายเลขทะเบียนรถ	ร้อยละ	๒.๕	๙๑	๙๒.๕	๙๔	๙๕.๕	๙๗	๙๗.๑๒	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๒ ความพึงพอใจของผู้บริการที่ขอรับ ความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒	ร้อยละ	๒.๕	๙๑	๙๒.๕	๙๔	๙๕.๕	๙๗	๙๘.๔๐	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๓ ความพึงพอใจของหน่วยงานที่ ขอรับเงินสนับสนุนจากกองทุนฯ	ร้อยละ	๒.๕	๙๑	๙๒.๕	๙๔	๙๕.๕	๙๗	๙๘.๙๗	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๔ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุน จากกองทุนฯ	ร้อยละ	๒.๕	๙๑	๙๒.๕	๙๔	๙๕.๕	๙๗	๙๙.๓๖	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิด อุบัติเหตุ	ครั้ง	๑๐	๑,๔๑๙	๑,๔๐๕	๑,๓๙๑	๑,๓๗๖	๑,๓๖๒	๑,๒๐๕ (ลดลง ร้อยละ ๑๕.๐๘)	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๐.๕๐๐๐	
<b>ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ</b>		๓๐											
๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุ เป้าหมายโครงการที่ได้รับการจัดสรร งบประมาณจาก กปถ.	ระดับ	๒๐	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๓๗๑๐	๔.๓๗๑๐	๔.๓๗๑๐	๔.๓๗๑๐	๐.๘๗๔๒	
๓.๒ ระดับความสำเร็จในการปรับปรุง หลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์ หรือให้ความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒ *ขออุทธรณ์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๒	๒.๐๐๐๐	๒.๕๐๐๐	๒.๐๐๐๐	๐.๑๐๐๐	
๓.๓ ระดับความสำเร็จของการบริหาร จัดการหนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ ที่มีอายุหนี้เกินกว่า ๑ ปีขึ้นไป	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๕	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๐.๒๕๐๐	

ตัวชี้วัดปีบัญชี ๒๕๖๓	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัดประจำปี ๒๕๖๓					ผลการดำเนินงาน					
			ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕	ต.ค. ๖๒- ก.ย. ๖๓	คะแนน เบื้องต้น	คะแนน อุทธรณ์	คะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วง น้ำหนัก	
ด้านที่ ๔ การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน		๑๕							๔.๐๘๕๐	๔.๓๘๕๐	๔.๒๘๕๐	๐.๖๔๒๘	
๔.๑ การบริหารความเสี่ยง และการ ควบคุมภายใน *ขออุทธรณ์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๔๓๐๐	๔.๑๓๐๐	๔.๔๓๐๐	๔.๔๓๐๐	๐.๒๒๑๕	
๔.๒ การตรวจสอบภายใน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๑๐๐๐	๔.๑๐๐๐	๔.๑๐๐๐	๔.๑๐๐๐	๐.๒๐๕๐	
๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและ ดิจิทัล *ขออุทธรณ์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๓๒๕๐	๔.๐๒๕๐	๔.๖๒๕๐	๔.๓๒๕๐	๐.๒๑๖๓	
ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการ บริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง		๑๐							๓.๘๐๖๓	๔.๓๗๕๐	๔.๒๒๘๑	๐.๔๒๒๘	
๕.๑ บทบาทคณะกรรมการทุนหมุนเวียน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๕๐๐๐	๔.๕๐๐๐	๔.๕๐๐๐	๔.๕๐๐๐	๐.๒๒๕๐	
๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล *ขออุทธรณ์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๓.๙๕๖๓	๓.๒๑๒๕	๔.๓๕๐๐	๓.๙๕๖๓	๐.๑๙๗๘	
ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบาย ของรัฐ/กระทรวงการคลัง		๑๐							๑.๐๐๐๐	๓.๐๐๐๐	๓.๐๐๐๐	๐.๓๐๐๐	
๖.๑ การเบิกจ่ายเงินตามแผนการเบิกจ่าย ที่ได้รับอนุมัติ	ระดับ	๕							๑.๐๐๐๐	-		๐.๐๕๐๐	
- ร้อยละการใช้จ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริง เทียบกับแผนการใช้จ่ายงบลงทุน ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	ร้อยละ	๒.๕	๙๒	๙๔	๙๖	๙๘	๑๐๐	๓๘.๘๘	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	๐.๐๒๕๐	
- ร้อยละการใช้จ่ายภาพรวมที่เกิดขึ้นจริง เทียบกับแผนการใช้จ่ายภาพรวม ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	ร้อยละ	๒.๕	๙๒	๙๔	๙๖	๙๘	๑๐๐	๗๒.๙๐	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	๐.๐๒๕๐	
๖.๒ การดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบ การจ่ายเงิน และการรับเงินของทุน หมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๕	๑.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	๐.๒๕๐๐	
	น้ำหนัก รวม	๑๐๐							คะแนน รวม	๓.๘๙๒๖	๔.๒๙๔๕	๔.๑๖๔๘	
									ปรับลด	๐.๕๐๐๐	๐.๕๐๐๐	๐.๑๐๐๐	
									คะแนนหลัง ปรับ	๓.๓๙๒๖	๓.๗๙๔๕	๔.๐๖๔๘	

/สรุปภาพรวม...

## สรุปภาพรวมผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปละดภัยในการใช้รถใช้ถนน

**๑. ด้านการเงิน (๑๐%)** ระดับคะแนนอยู่ในเกณฑ์ระดับ ๕.๐๐๐๐ คะแนน ซึ่งกองทุนฯ มีอัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคดีกว่าเป้าหมายมาก

**๒. ด้านการสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (๒๕%)** ระดับคะแนนอยู่ในเกณฑ์ระดับ ๔.๓๐๐๐ คะแนน

๒.๑ การพัฒนาข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน กองทุนฯ ไม่สามารถดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ได้สำเร็จ จึงมีผลการดำเนินงานเท่ากับ ๑.๕๐๐๐ คะแนน

๒.๒ ผลสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มผู้รับบริการจากกองทุนฯ เกินกว่าร้อยละ ๙๗ จึงมีผลการดำเนินงานเท่ากับ ๕.๐๐๐๐ คะแนน

๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่และรถตู้สาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในปี ๒๕๖๓ มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ทั้งสิ้น ๖๙๑ ครั้ง และรถตู้สาธารณะทั้งสิ้น ๕๑๔ ครั้ง รวมทั้งสิ้น ๑,๒๐๕ ครั้ง ลดลงจากปีที่ผ่านมา ๒๔๑ ครั้ง จึงมีผลการดำเนินงานเท่ากับ ๕.๐๐๐๐ คะแนน

**๓. ด้านปฏิบัติการ (๓๐%)** ระดับคะแนนอยู่ในเกณฑ์ระดับ ๔.๐๘๐๗ คะแนน

๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการ ปี ๒๕๖๓ มีจำนวนแผนงานโครงการที่ต้องติดตามทั้งสิ้น ๓๑๘ โครงการ ซึ่งโครงการที่สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาและมีผลลัพธ์เป็นไปตามเป้าหมายจำนวน ๒๗๘ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๘๗.๔๒ จึงมีผลการดำเนินงานเท่ากับ ๔.๓๗๑๐ คะแนน

๓.๒ ระดับความสำเร็จในการปรับปรุงหลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ กองทุนฯ สามารถจัดทำร่างหลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ แล้วเสร็จ แต่ยังไม่ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการกองทุนฯ จึงมีผลการดำเนินงานเท่ากับ ๒.๐๐๐๐ คะแนน

๓.๓ ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการหนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถที่มีอายุหนี้เกินกว่า ๑ ปี กองทุนฯ สามารถบริหารจัดการหนี้ค้างชำระลดลง ร้อยละ ๒๔.๒๙ ซึ่งดีกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ร้อยละ ๒๐ จึงมีผลการดำเนินงานเท่ากับ ๕.๐๐๐๐ คะแนน

**๔. การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน (๑๕%)** ผลการดำเนินงานเป็นตามหลักเกณฑ์การประเมินผลในบันทึกข้อตกลงฯ ซึ่งคะแนนอยู่ในเกณฑ์ระดับ ๔.๒๘๕๐ คะแนน โดยมีประเด็นที่ควรพัฒนาและปรับปรุง ได้แก่ การใช้ฐานข้อมูลในอดีตมาใช้พิจารณา กำหนดค่าเกณฑ์ในการประเมินความเสี่ยงอย่างชัดเจน และการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลควรกำหนดตัวชี้วัดที่สามารถวัดประเมินได้อย่างชัดเจน

**๕. ด้านการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงานและลูกจ้าง (๑๐%)** ผลการดำเนินงานเป็นตามหลักเกณฑ์การประเมินผลในบันทึกข้อตกลงฯ ซึ่งคะแนนอยู่ในเกณฑ์ระดับ ๔.๒๒๘๑ คะแนน โดยมีประเด็นที่ควรพัฒนาและปรับปรุง ได้แก่ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ (๓-๕ ปี) ให้มีองค์ประกอบอย่างครบถ้วน

**๖. ด้านการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล/กระทรวงการคลัง (๑๐%)** คะแนนภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ระดับ ๓.๐๐๐๐ คะแนน ซึ่งกองทุนฯ ดำเนินการพัฒนาระบบการจ่ายเงินและการรับเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ทุกกิจกรรม ขณะที่การใช้จ่ายตามแผนใช้จ่ายที่ได้รับอนุมัติยังต้องพัฒนาและปรับปรุง

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒

/ทั้งนี้ ได้นำเสนอ...



ทั้งนี้ ได้นำเสนอในการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๔ เพื่อทราบเรียบร้อยแล้ว โดยคณะกรรมการมีความเห็นให้มีการหารือ คณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนฯ ในตัวชี้วัดด้านที่มีค่าน้ำหนักมาก เพื่อให้ได้รับคำแนะนำและแนวทางในการติดตาม ป้องกัน และลดความผิดพลาดจากการดำเนินงานของกองทุนฯ

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม .....

.....

.....

## วาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๔.๑ การดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ :

ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน

กรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงฯ ประจำปี ๒๕๖๔

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน กรมบัญชีกลางกำหนดให้มีการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน โดยกำหนดเกณฑ์การประเมินผลจากประเด็นหลักที่สำคัญ ๕ ด้าน ได้แก่

๑. การจัดทำมีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ (ร้อยละ ๓๐) พิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนกำหนดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ ที่มีองค์ประกอบครบถ้วน มีคุณภาพ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้ง รวมถึงพันธกิจของทุนหมุนเวียน

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

๓. การจัดทำมีระบบประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๒๕) พิจารณาจากการประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียนที่เป็นระบบ โดยมีหลักเกณฑ์ชัดเจน สอดคล้อง และเชื่อมโยงกับหลักเกณฑ์และเป้าหมายระดับองค์กร

๔. การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศที่ครบถ้วน ถูกต้อง เชื่อถือได้ ทันกาล

๕. ผลสำเร็จจากการกำกับดูแลทุนหมุนเวียนของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากผลคะแนนของทุนหมุนเวียนประจำปี ตามระบบประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียนของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

โดยมีรายละเอียดเกณฑ์การประเมินผลในด้านการจัดทำมีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ในประเด็นย่อยที่ ๑) และ ๒) ดังนี้

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

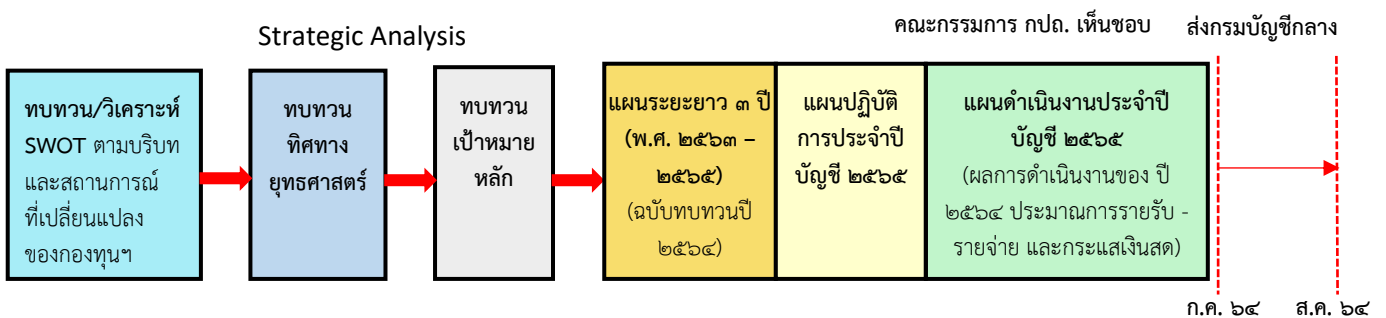
ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา	น้ำหนัก (%)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๑) การกำหนดทิศทาง ยุทธศาสตร์และ เป้าประสงค์ที่สอดคล้อง กับวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของ ทุณหมุนเวียน	๑๕	คณะกรรมการบริหาร ทุณหมุนเวียน ไม่มีการกำหนดทิศทาง ยุทธศาสตร์และ เป้าประสงค์ของ ทุณหมุนเวียน	-	คณะกรรมการบริหาร ทุณหมุนเวียนรับทราบ และเห็นชอบทิศทาง ยุทธศาสตร์และ เป้าประสงค์ ที่ผู้บริหาร ทุณหมุนเวียนนำเสนอ	-	คณะกรรมการบริหาร ทุณหมุนเวียน พิจารณา ให้ความเห็นชอบทิศทาง ยุทธศาสตร์และ เป้าประสงค์ ที่ผู้บริหาร ทุณหมุนเวียนนำเสนอ โดยมีข้อสังเกตและ ข้อเสนอแนะ
๒) การจัดให้มีหรือ ทบทวนแผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓-๕ ปี) และ แผนปฏิบัติการ ประจำปี บัญชี ๒๕๖๕ ที่มีคุณภาพ และระบุงบประมาณ สำคัญครบถ้วน	๑๕	แผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓-๕ ปี) และ แผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ มีองค์ประกอบไม่ ครบถ้วนสมบูรณ์	แผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓-๕ ปี) หรือ แผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ มีองค์ประกอบ ครบถ้วน	แผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓-๕ ปี) และ แผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ มีองค์ประกอบ ครบถ้วน	แผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓-๕ ปี) หรือ แผนปฏิบัติการประจำปี บัญชี ๒๕๖๕ มีคุณภาพและสามารถ นำไปใช้ได้จริงในทาง ปฏิบัติ	แผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓-๕ ปี) และ แผนปฏิบัติการประจำปี บัญชี ๒๕๖๕ มีคุณภาพและสามารถ นำไปใช้ได้จริงในทาง ปฏิบัติ

**หมายเหตุ :** ๑) ประเมินผลจากแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ ที่ได้รับความ เห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารตุณหมุนเวียนพร้อมข้อเสนอแนะ 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

**เงื่อนไข :** ทุณหมุนเวียนต้องจัดส่งแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ (แผนการ ดำเนินงานประจำปี) ซึ่งแผนการดำเนินงานประจำปีอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ผลการดำเนินงานของปีที่ผ่านมา แผนการปฏิบัติงาน ประมาณการรายรับรายจ่ายประจำปี และประมาณการกระแสเงินสดภายหลังจาก คณะกรรมการบริหารตุณหมุนเวียนพิจารณาอนุมัติ ให้กรมบัญชีกลางอย่างน้อย ๓๐ วัน ก่อนเริ่มปีบัญชี ๒๕๖๕ หากตุณหมุนเวียนดำเนินการล่าช้ากว่าระยะเวลาที่กำหนด จะถูกปรับลดคะแนน ๐.๕๐๐๐ คะแนน จากคะแนน ผลการประเมินในภาพรวมเฉลี่ยของกองทุน

การดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบหลักเกณฑ์



วาระที่ ๔.๑.๑ ทบทวนวิเคราะห์ SWOT เดิม ตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
ของแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

จากการจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการวิเคราะห์ SWOT ของเจ้าหน้าที่ภายในสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และผู้เกี่ยวข้อง โดยมีการระดมความคิดเห็น เพื่อค้นหาปัจจัยภายในที่เป็นทั้งจุดแข็งและจุดอ่อน และปัจจัยภายนอกที่เป็นทั้งโอกาสและอุปสรรค สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงตามภารกิจของ กปถ. โดยมีผลการวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจและยุทธศาสตร์ของ กปถ. ดังนี้

ตารางทบทวนวิเคราะห์ SWOT เดิม ทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกตามพันธกิจของ กปถ.

พันธกิจที่ ๑ การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	
จุดแข็ง (Strength) (ปี ๒๕๖๓)	จุดแข็ง (Strength) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน	ข้อ ๑ คงเดิม
๒. มีการกำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนสำหรับการบริหารแผนงานโครงการไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๕ ต่อปี ของกรอบวงเงินทั้งหมด	ข้อ ๒ มีการกำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนสำหรับการบริหารแผนงานโครงการไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ต่อปี ของกรอบวงเงินทั้งหมด
๓. มีคณะกรรมการฯ/อนุกรรมการฯ ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงิน	ข้อ ๓ คงเดิม
๔. มีการแบ่งอำนาจการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินของคณะกรรมการฯ และคณะอนุกรรมการฯ ที่ชัดเจน	ข้อ ๔ คงเดิม
๕. มีการจัดสรรเงินตลอดทั้งปีงบประมาณ ทำให้สามารถตอบสนองนโยบายเร่งด่วนได้อย่างรวดเร็วและทันกาล และสามารถอนุมัติจัดสรรงบประมาณข้ามปีงบประมาณได้ ในกรณีมีเหตุจำเป็นต้องดำเนินงานข้ามปี	ข้อ ๕ คงเดิม
๖. มีการควบคุม กำกับ ติดตามและเร่งรัดการดำเนินโครงการ โดยคณะอนุกรรมการฯ/คณะกรรมการฯ และมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานติดตามผลการดำเนินโครงการเป็นประจำทุกเดือน	ข้อ ๖ คงเดิม
๗. มีระบบสารสนเทศช่วยในการจัดเก็บ รวบรวม และประมวลผลข้อมูลโครงการ สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกสถานที่และทุกเวลา เนื่องจากการจัดเก็บข้อมูลทางเว็บไซต์	ข้อ ๗ คงเดิม
๘. มีการสนับสนุนเงินให้หน่วยงานอื่นดำเนินโครงการ โดยมีการบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบกได้	ข้อ ๘ คงเดิม
๙. มีงบประมาณเป็นของตนเอง ทำให้สามารถสนับสนุนเงินได้อย่างเพียงพอกับความต้องการของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ข้อ ๙ คงเดิม

<b>พันธกิจที่ ๑ การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b> <b>ของกรมการขนส่งทางบก</b> <b>ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง</b>	
	<p>ข้อ ๑๐. มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน ในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัย โดยการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าหมายหลักในการลดอุบัติเหตุโดยรวมและอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทุกพื้นที่ลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี</p> <p>ข้อ ๑๑. มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทั้งทางเว็บไซต์ สื่อออนไลน์ และเอกสารต่าง ๆ</p> <p>ข้อ ๑๒. แต่ตั้งคณะทำงานพิจารณากลับกรองฯ เพื่อพิจารณากลับกรองโครงการที่หน่วยงานเสนอโครงการโดยตรงก่อน นำเสนออนุกรรมการพิจารณาฯ อนุมัติโครงการ</p>
จุดอ่อน (Weakness) (ปี ๒๕๖๓)	จุดอ่อน (Weakness) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
<p>๑. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ท้าทายในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลาย และไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน</p> <p>๒. มีการจัดสรรเงินงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก</p> <p>๓. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก และการจัดสรรเงินเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล</p> <p>๔. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่</p> <p>๕. ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง</p> <p>๖. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลาง อาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้</p>	<p>เปลี่ยนเป็นจุดแข็ง ข้อ ๑๐</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม</p> <p>เปลี่ยนเป็นจุดแข็ง ข้อ ๑๐</p> <p>ข้อ ๔ มีแนวทางการจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ตามที่ได้รับการจัดสรร</p> <p>ข้อ ๕ คงเดิม</p> <p>เปลี่ยนเป็นจุดแข็ง ข้อ ๑๒</p>

พันธกิจที่ ๑ การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก	
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	
โอกาส (Opportunity) (ปี ๒๕๖๓)	โอกาส (Opportunity) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
<p>๑. วัตถุประสงค์ในการจัดสรรเงินกองทุนฯ มีความสอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัยในระดับโลก และระดับประเทศ</p> <p>๒. มีภาคีเครือข่ายทั้งในระดับส่วนกลางและในระดับพื้นที่</p> <p>๓. กระทรวงคมนาคมตั้งคณะทำงานรถจักรยานยนต์ปลอดภัย</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๓ คงเดิม</p> <p><b>ข้อ ๔ กระทรวงคมนาคม มีการตั้งศูนย์คมนาคมปลอดภัย</b></p>
อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat) (ปี ๒๕๖๓)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
<p>๑. วัฒนธรรมของการใช้ยานพาหนะ ขาดการเอื้อเฟื้อ ไม่เคารพกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรุนแรงขึ้น</li> </ul> <p>๒. การดำเนินการด้านความปลอดภัยมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ซึ่งการสนับสนุนเงินสำหรับดำเนินโครงการจากกองทุนฯ เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยเป็นเพียงส่วนหนึ่ง ซึ่งผลลัพธ์จากการดำเนินโครงการไม่สามารถวัดผลจากการดำเนินการทั้งประเทศได้</p> <p>๓. พฤติกรรมการใช้วินัดกรรม เทคโนโลยีใหม่ๆ มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นส่วนทำให้ปัญหาอุบัติเหตุไม่ลดลงตามเป้าหมาย</p> <p>๔. ฐานข้อมูลอุบัติเหตุมีการจัดเก็บจากหลายหน่วยงาน มีการบันทึกที่แตกต่างกัน และขาดการเชื่อมโยงข้อมูลอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงาน ทำให้ขาดความน่าเชื่อถือในการนำข้อมูลมาใช้</p> <p><b>๕. จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด</b></p> <p><b>- ประชาชนใช้รถสาธารณะลดลง หันไปใช้รถจักรยานยนต์มากขึ้น</b></p> <p>๖. มีกฎหมายให้กระทรวงการคลังสามารถเรียกเงินส่วนเกินของกองทุนฯ เป็นเงินรายได้แผ่นดินได้</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๓ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๔ คงเดิม</p> <p><b>ข้อ ๕ จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) โดยประชาชนใช้รถสาธารณะลดลง และใช้รถจักรยานยนต์มากขึ้น ทำให้มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น</b></p> <p>ข้อ ๖ คงเดิม</p>

**พันธกิจที่ ๒** การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจาก  
ค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ້ມຄອງຜູ້ປະສົບຮ້າຍຈາກຄຳ ພ.ສ. ๒๕๓๕

**ยุทธศาสตร์ที่ ๒** การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง

จุดแข็ง (Strength) (ปี ๒๕๖๓)	จุดแข็ง (Strength) (เสนอคณะอนุฯ ทบพวน)
<p>๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน</p> <p>๒. มีแนวทางการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น</p> <p>๓. คณะอนุกรรมการฯ มีแผนงานและปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติงาน (Action Plan) ที่สอดคล้องกับระเบียบ กฎหมาย</p> <p>๔. มีการจัดระบบงานสารสนเทศ จัดการข้อมูลเพื่อสนับสนุนในการทำงานช่วยเหลือผู้พิการ</p> <p>๕. มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์หลายช่องทาง ทั้งทางเว็บไซต์ สื่อออนไลน์ และเอกสารต่าง ๆ</p> <p>๖. มีงบประมาณใช้ในการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ฯ อย่างเหมาะสมเพียงพอกับจำนวนผู้ขอรับจัดสรร</p> <p>๗. มีกรอบกฎหมายและหลักเกณฑ์ในการดำเนินงานที่เพียงพอ และเหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน</p> <p>๘. มีคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ฯ ที่ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการช่วยเหลือผู้พิการจากหน่วยงานต่างๆ ที่ครอบคลุมทั่วประเทศ</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๓ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๔. มีระบบการจัดเก็บข้อมูล ผู้พิการที่ขอรับความช่วยเหลือจาก กปถ. เพื่อสนับสนุนในการปฏิบัติงาน</p> <p>ข้อ ๕ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๖ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๗ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๘ คงเดิม</p>
จุดอ่อน (Weakness) (ปี ๒๕๖๓)	จุดอ่อน (Weakness) (เสนอคณะอนุฯ ทบพวน)
<p>๑. ระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ขาดประสิทธิภาพในการจัดเก็บข้อมูล และนำข้อมูลมาใช้งาน</p> <p>๒. บุคลากรไม่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ</p> <p>๓. ขาดการเชื่อมโยงข้อมูลในการให้ความช่วยเหลือผู้พิการกับหน่วยงานอื่น ทำให้เกิดการช่วยเหลือซ้ำซ้อน</p> <p>๔. การให้ความช่วยเหลือผู้พิการเป็นเพียงการช่วยเหลือตนเอง ยังไม่ถึงขั้นตอนในส่วนของอาชีวะบำบัด ด้วยข้อจำกัดของกฎกระทรวงระบุว่าค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการทำให้ไม่ครอบคลุมไปถึงการช่วยเหลือที่นอกเหนือจากค่าอุปกรณ์ได้</p> <p>๕. ผู้พิการไม่สามารถขอรับจัดสรรได้ทันตามความต้องการ เนื่องจากมีกรอบระยะเวลาในการเปิดรับคำขอเพียง ๑ ครั้งต่อปี</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม (ต้องอาศัยหน่วยงานภายนอกพิจารณา)</p> <p>ข้อ ๓ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๔ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๕ เนื่องจากการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ และกฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังของรัฐ จึงมีข้อจำกัดด้านกรอบระยะเวลาในการดำเนินการในแต่ละขั้นตอน จึงไม่อาจตอบสนองได้ทันต่อความต้องการของผู้พิการ</p>

พันธกิจที่ ๒ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ້ມครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	
โอกาส (Opportunity) (ปี ๒๕๖๓)	โอกาส (Opportunity) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
<p>๑. กองทุนฯ จัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการ ทำให้มีอุปกรณ์ที่มีคุณภาพ เหมาะสมกับสภาพความพิการและการใช้ประโยชน์ จึงมีผู้พิการให้ความสนใจที่จะขอรับการจัดสรร</p> <p>๒. มีหลักเกณฑ์แนวทางในการดำเนินงานโดยผ่านการพิจารณาจากคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานที่มาจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือผู้พิการฯ ร่วมพิจารณาด้วย</p> <p>๓. มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการให้การสนับสนุนการดำเนินงานของกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค</p> <p>๔. มีหลายช่องทางที่ให้ความสำคัญในการดำเนินการด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการ ช่วยให้การประชาสัมพันธ์เข้าถึงผู้พิการได้อย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้น</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๒ มีหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญ และดำเนินงานด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการ ได้เข้ามามีบทบาทในการกำหนดแนวทาง และกำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินงานร่วมกับกองทุนฯ</p> <p>ข้อ ๓. มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการให้การสนับสนุน และบูรณาการการดำเนินงานด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการร่วมกับกองทุนฯ</p> <p>ข้อ ๔ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๕. มีนโยบายที่สนับสนุนให้เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐในด้านการพิจารณาให้ความช่วยเหลือผู้พิการ</p>
อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat) (ปี ๒๕๖๓)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
<p>๑. ผู้พิการไม่สามารถเข้าถึงเข้าใช้ข้อมูลตามเทคโนโลยีสื่อสารใหม่ๆ ได้</p> <p>๒. ผู้พิการที่ประสบอุบัติเหตุล่งเลຍระยะเวลา นาน ไม่สามารถหาหลักฐานในการเกิดอุบัติเหตุมาใช้ประกอบการขอรับจัดสรรอุปกรณ์ฯ ได้</p> <p>๓. มีเรื่องร้องเรียนจาก สตง. และ ป.ป.ช. กรณีการส่งมอบอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการของผู้จำหน่ายอุปกรณ์ฯ ทำให้การจัดสรรเงินช่วยเหลืออุปกรณ์ผู้พิการยังไม่สามารถดำเนินการได้</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๓ สภาพความพิการ และสภาพพื้นที่อยู่อาศัยของผู้พิการบางราย ส่งผลต่อการเดินทางมาติดต่อแพทย์เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของอุปกรณ์กับสภาพความพิการของผู้พิการ</p>



**พันธกิจที่ ๓ การสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเผยแพร่องค์ความรู้  
ต่อสาธารณชน**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง**

จุดแข็ง (Strength) (ปี ๒๕๖๓)	จุดแข็ง (Strength) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
<p>๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน</p> <p>๒. มีการกำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนสำหรับการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเป็นประจำทุกปี</p> <p>๓. มีคณะกรรมการ/ อนุกรรมการฯ ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงิน</p> <p>๔. มีการแบ่งอำนาจการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินของคณะกรรมการฯ และคณะอนุกรรมการฯ ที่ชัดเจน</p> <p>๕. มีการจัดสรรเงินตลอดทั้งปีงบประมาณ ทำให้สามารถตอบสนองนโยบายเร่งด่วนได้อย่างรวดเร็วและทันกาล</p> <p>๖. มีการควบคุม กำกับ ติดตามและเร่งรัดการดำเนินโครงการ โดยคณะอนุกรรมการฯ/คณะกรรมการฯ และมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานติดตามผลการดำเนินโครงการเป็นประจำทุกเดือน</p> <p>๗. มีระบบสารสนเทศช่วยในการจัดเก็บ รวบรวม และประมวลผลข้อมูลโครงการ สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกสถานที่และทุกเวลา เนื่องจากเป็นการจัดเก็บข้อมูลทางเว็บไซต์</p> <p>๘. มีการสนับสนุนเงินให้หน่วยงานภายนอกขอรับจัดสรรเงินสำหรับการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัย</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๓ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๔ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๕ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๖ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๗ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๘ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๙. มีการส่งเสริมให้ความรู้กับหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานภายนอกในระดับพื้นที่ เพื่อขอรับจัดสรรเงินสำหรับการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัย</p> <p>ข้อ ๑๐ มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน ในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัย โดยการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าหมายหลักในการลดอุบัติเหตุโดยรวมและอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทุกพื้นที่ลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี</p> <p>ข้อ ๑๑ มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงโครงการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทั้งทางเว็บไซต์ สื่อออนไลน์ และเอกสารต่าง ๆ</p>

**พันธกิจที่ ๓ การสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง**

จุดอ่อน (Weakness) (ปี ๒๕๖๓)	จุดอ่อน (Weakness) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
<p>๑. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก และการจัดสรรเงินเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล</p> <p>๒. ยังไม่มีกรอบและทิศทาง Research mapping รวมทั้งเป้าหมายในการสนับสนุนเงินด้านการศึกษาวิจัยที่ชัดเจน</p> <p>๓. งานศึกษาวิจัยยังไม่ปรากฏในส่วนภูมิภาคเท่าที่ควร</p> <p>๔. มีการจัดสรรเงินงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก</p> <p>๕. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินการศึกษา มีกรอบการดำเนินงานเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น ทำให้จำกัดกลุ่มผู้ขอรับจัดสรร</p> <p>๖. ขาดการเผยแพร่ หรือประชาสัมพันธ์ในระดับพื้นที่ เพื่อต่อยอดองค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษาวิจัย</p> <p>๗. ขาดการติดตามนำผลการศึกษาวิจัยไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านความปลอดภัย</p> <p>๘. ขาดระบบสารสนเทศในการรวบรวม บันทึก และประมวลผลข้อมูลการศึกษาวิจัยที่ผ่านมา</p>	<p>ข้อ ๑ เปลี่ยนเป็นจุดแข็ง ข้อ ๑๐</p> <p>ข้อ ๒ เปลี่ยนเป็นจุดแข็ง ข้อ ๑๐</p> <p>ข้อ ๓ เปลี่ยนเป็นจุดแข็ง ข้อ ๙</p> <p>ข้อ ๔ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๕ ตัดออก</p> <p>ข้อ ๖. การต่อยอดองค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษาวิจัย และการนำผลการศึกษาวิจัยไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านความปลอดภัยอย่างทั่วถึง</p> <p>ข้อ ๗ การเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านความปลอดภัยยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงกลุ่มเป้าหมาย</p> <p>ข้อ ๘ การเชื่อมโยงผลการศึกษาวิจัย หรือบูรณาการกับหน่วยงานภายนอกอื่นที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>
โอกาส (Opportunity) (ปี ๒๕๖๓)	โอกาส (Opportunity) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
<p>๑. รัฐบาลมีนโยบายให้มีการสนับสนุนและส่งเสริม งานด้านการศึกษาวิจัย</p> <p>๒. มีงบประมาณเป็นของตนเอง ไม่ต้องนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน ทำให้สามารถสนับสนุนเงินได้อย่างเพียงพอกับความต้องการของผู้ขอรับการสนับสนุน</p> <p>๓. เปิดโอกาสให้ทุกหน่วยงานขอรับการสนับสนุนเงินด้านการศึกษาวิจัยจากกองทุนฯ ได้</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๓ คงเดิม</p>

**พันธกิจที่ ๓ การสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง**

อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat) (ปี ๒๕๖๓)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
<p>๑. กลไกการกำกับงวดเงินที่มีความถี่ ทำให้เกิดความไม่คล่องตัว และขาดการกำกับติดตามโดยนักวิชาการ</p> <p>๒. จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด</p>	<p>ข้อ ๑. การกำหนดงวดเงินที่มีความถี่ ทำให้ไม่คล่องตัว และผู้ได้รับจัดสรรขาดการบริหารกำกับติดตามที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม</p>

**พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ**

จุดแข็ง (Strength) (ปี ๒๕๖๓)	จุดแข็ง (Strength) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)
<p>๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน</p> <p>๒. เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้เข้ากองทุนฯ และสามารถบริหารจัดการและใช้จ่ายเงินตามพันธกิจได้ตามกฎหมายเฉพาะที่กำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี</p> <p>๓. ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ ในการบริหารจัดการและดำเนินงานต่าง ๆ ให้เป็นไปตามภารกิจทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค</p> <p>๔. มีการตั้งกรอบวงเงินงบประมาณสำหรับการบริหารจัดการกองทุนฯ และการประชาสัมพันธ์การประมุขหมายเลขทะเบียนรถที่เพียงพอ เหมาะสม และครอบคลุมทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค</p> <p>๕. มีการดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่กำหนดในบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกรมบัญชีกลางอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี</p> <p>๖. มีการออกประกาศ ระเบียบในการปฏิบัติงานเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายที่กำหนด โดยผ่านการพิจารณาจากคณะทำงาน คณะอนุกรรมการ และคณะกรรมการทุกครั้ง</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๓ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๔ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๕ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๖ คงเดิม</p>

**พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมุลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความ  
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ**

<p>๗. มีการบริหารจัดการกองทุนฯ ในรูปของคณะอนุกรรมการ และ คณะกรรมการในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินและมอบนโยบาย ในการดำเนินงาน</p> <p>๘. มีการรายงานผลการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการ คณะกรรมการ และส่งผลการดำเนินงานตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลผลให้ กรมบัญชีกลางเป็นประจำทุกไตรมาส</p> <p>๙. มีการกำหนดแผนการดำเนินงานตามภารกิจเป็นประจำทุกปี เช่น การประมุลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วน ภูมิภาค การขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ เป็นต้น</p>	<p>ข้อ ๗ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๘ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๙ คงเดิม</p>
<p><b>จุดอ่อน (Weakness) (ปี ๒๕๖๒)</b></p>	<p><b>จุดอ่อน (Weakness) (เสนอคณะทำงานฯ ทบทวน)</b></p>
<p>๑. กองทุนฯ เป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก โดยการทำงานตามภารกิจของกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและ ส่วนภูมิภาค ต้องใช้อัตรากำลังของบุคลากรที่มีอยู่ของกรมการขนส่งทางบกมาช่วยปฏิบัติงานหรือขับเคลื่อนการดำเนินงานตาม ภารกิจ ทำให้ในบางครั้งการดำเนินงานอาจเกิดความไม่คล่องตัว และไม่สะดวกรวดเร็วเท่าที่ควร</p> <p>๒. มีจำนวนการสับเปลี่ยนโยกย้ายบุคลากร หรือการลาออกของ บุคลากรเป็นประจำทุกปี ทำให้การดำเนินงานขาดความต่อเนื่อง หรือไม่มีการถ่ายทอดองค์ความรู้ต่อมายังผู้ปฏิบัติงานใหม่</p> <p>๓. บุคลากรของกองทุนฯ นอกจากข้าราชการแล้วส่วนใหญ่ผู้ปฏิบัติงาน จะเป็นลูกจ้างระบบสัญญาจ้างเป็นรายปีจากเงินกองทุนฯ ที่อิงระเบียบ พนักงานราชการที่ได้รับการเลื่อนเงินค่าตอบแทนเป็นประจำทุกปี แต่ขาด ความเจริญก้าวหน้าในสายงาน ไม่สามารถที่เลื่อนระดับเป็นหัวหน้างานได้</p> <p>๔. การบริหารใช้จ่ายเงินเป็นการดำเนินงานของหน่วยงานที่ขอรับ จัดสรรเงินจากกองทุนฯ ทำให้ยากต่อการควบคุม กำกับให้สามารถ เบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนได้</p> <p>๕. ระบบการประมุลหมายเลขทะเบียนรถ มีหลายระบบ แยกตาม ประเภทรถ และมีผู้รับจ้างคนละราย โดยไม่ได้มีการเชื่อมโยงข้อมูล และเป็นระบบเดียวกัน ทำให้การควบคุม กำกับดูแล และ บำรุงรักษาระบบแยกต่างหากออกจากกัน</p>	<p>ข้อ ๑. หน่วยงานที่อยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก มีการ ดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วน ภูมิภาค ซึ่งต้องใช้อัตรากำลังของบุคลากรที่มีอยู่ของกรมการขนส่งทางบกมาช่วยปฏิบัติงานหรือขับเคลื่อนการดำเนินงานตามภารกิจ ทำให้ในบางครั้งการดำเนินงานอาจเกิดความไม่ คล่องตัว และไม่สะดวกรวดเร็วเท่าที่ควร</p> <p>ข้อ ๒. มีการสับเปลี่ยนโยกย้าย หรือการลาออกของบุคลากรผู้ ปฏิบัติเป็นประจำทุกปี ทำให้การดำเนินงานขาดความต่อเนื่อง หรือไม่มีการถ่ายทอดองค์ความรู้ต่อมายังผู้ปฏิบัติงานใหม่ที่มา ดำเนินการต่อ</p> <p>ข้อ ๓ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๔ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๕. ระบบการประมุลหมายเลขทะเบียนรถ มีหลายระบบ แยกตามประเภทรถ และ แต่ละระบบแยกจากกัน โดยไม่ได้มี การเชื่อมโยงข้อมูลและเป็นระบบเดียวกัน ทำให้การควบคุม กำกับดูแล และบำรุงรักษาระบบแยกต่างหากออกจากกัน และ การเชื่อมโยงข้อมูลไม่มีความคล่องตัว</p>

**พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความ  
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ**

<p>๖. หมายเลขทะเบียนรถที่นำออกประมูลเกิดความอึดตัว ส่งผลให้ ราคาประมูลหมายเลขทะเบียนรถลดลงได้</p> <p>๗. การติดตามทวงถามหนี้เป็นการส่งหนังสือไปยังลูกหนี้ทาง ไปรษณีย์เท่านั้น ซึ่งหากลูกหนี้มีการเปลี่ยนที่อยู่ หรือที่อยู่ปัจจุบัน ไม่ตรงกับที่ลงทะเบียนไว้ ทำให้ไม่สามารถจัดเก็บหนี้ได้ภายใน ระยะเวลาที่กำหนด</p> <p><del>๘. ขาดการรายงานหรือสื่อสารการใช้เงินที่ได้จากการประมูลให้ผู้ ประมูลรับทราบ</del></p>	<p>ข้อ ๖ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๗ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๘ มีการสื่อสารถึงวัตถุประสงค์การใช้เงินที่ได้จากการ ประมูลให้ผู้ประมูลรับทราบ แต่ยังไม่ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย ที่มีศักยภาพในการเข้าร่วมประมูล</p> <p>ข้อ ๙. ระบบงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ยังไม่สนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้อย่างเต็มที่</p> <p>ข้อ ๑๐. การปฏิบัติตามขั้นตอนระเบียบของทางราชการ ส่งผล ให้การประมูลไม่มีความคล่องตัวและยืดหยุ่นเหมือนการ ประมูลของภาคเอกชน</p> <p>ข้อ ๑๑ สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด ๑๙ ทำให้ไม่ สามารถจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถให้เป็นไปตามแผน ที่กำหนดไว้</p>
<p><b>โอกาส (Opportunity) (ปี ๒๕๖๓)</b></p>	<p><b>โอกาส (Opportunity) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)</b></p>
<p>๑. เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และอยู่ภายใต้สังกัด กรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการ ประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการใช้จ่ายเงินที่ได้รับจัดสรรจาก กองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่ว ประเทศ</p> <p><del>๒. ได้รับการตรวจสอบภายในกองทุนฯ โดยกลุ่มตรวจสอบภายใน กรมการขนส่งทางบกตามกฎหมายที่กำหนด</del></p> <p>๓. ได้รับการตรวจสอบงบการเงิน และการตรวจสอบประเมินการใช้จ่าย และทรัพย์สินจากสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินตามกฎหมายที่กำหนด</p> <p><del>๔. สังคมยังมีค่านิยมของการใช้รถ (การแต่งรถ การสร้างจุดสนใจ ของรถที่ใช้)</del></p> <p>๕. นโยบายการรณรงค์การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน และมาตรการ ต่าง ๆ ทางกฎหมายที่ใช้บังคับ</p> <p>๖. ช่องทางการเผยแพร่ข่าวสารที่เป็นข้อมูลสำหรับเจ้าของรถ (มีช่องทางหลายรูปแบบ ที่ส่งถึงเจ้าของรถโดยตรงมากขึ้น)</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>๒. ได้รับการตรวจสอบกองทุนฯ โดยกลุ่มตรวจสอบภายใน ของกรมการขนส่งทางบก ตามกฎหมายที่กำหนด</p> <p>ข้อ ๓ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๔ ตัดออก</p> <p>ข้อ ๕ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๖ คงเดิม</p>

<p><b>พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความ</b> <b>ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b></p> <p><b>ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง</b></p> <p><b>ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ</b></p>	
<p>๗. มีช่องทางการชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถเพิ่มมากขึ้นนอกจากการจ่ายด้วยเงินสด เช่น เงินโอนผ่านบัญชี หรือจ่ายผ่านบัตรเครดิต เป็นต้น</p> <p>๘. สังคมยังมีค่านิยมและความเชื่อใน ตัวเลขส่งผลต่อชะตาชีวิต รวมถึงความนิยมชมชอบในเรื่องของตัวเลขที่มีความเกี่ยวข้องกับชีวิตส่วนตัวของแต่ละคนมีความแตกต่างกัน เช่น วันเดือนปีเกิด เลขที่บ้าน เลขบัตรประจำตัว เลขรุ่นที่จบการศึกษา เป็นต้น ทำให้มีผู้สนใจหมายเลขประมูลที่ไม่เหมือนกันได้</p>	<p>ข้อ ๗ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๘ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๙. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาขึ้นในโลกปัจจุบัน ช่วยอำนวยความสะดวกในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และการ เข้าร่วมการประมูล ได้มากขึ้น รวมทั้งการใช้วิธีการประมูลผ่านระบบอินเทอร์เน็ตในช่วงที่ไม่สามารถจัดประมูลทางวาจาในห้องประมูล</p>
<p><b>อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat) (ปี ๒๕๖๓)</b></p>	<p><b>อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat) (เสนอคณะอนุฯ ทบทวน)</b></p>
<p>๑. สื่อ และเทคโนโลยี ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่สมรรถนะยังขาดความเสถียร ทำให้ช่องทางการใช้ไม่พอเพียง และเต็มพื้นที่</p> <p>๒. สภาพเศรษฐกิจปัจจุบันที่ภาวะถดถอยมีผลต่อรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ หรือความเชื่อและความนิยมในศาสตร์แห่งตัวเลขแปรเปลี่ยนไปไปส่งผลให้ราคาประมูลแตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลาได้</p> <p>๓. การที่มีบุคคลภายนอกที่นำหมายเลขประมูลหรือหมายเลขไปจำหน่ายทางเว็บไซต์อื่นนอกเหนือจากที่กรมการขนส่งทางบก กำหนด จึงทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการซื้อหมายเลขประมูลได้ง่าย เนื่องจากเห็นว่าได้รับความสะดวก รวดเร็ว มากกว่าในการเข้าร่วมการประมูลด้วยตนเองตามที่กรมฯ กำหนด</p> <p>๔. ไม่มีสื่อประชาสัมพันธ์ หรือเทคโนโลยีเพื่อการสื่อสารในการรายงานผลการใช้จ่ายเงินที่ได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถให้ผู้ประมูลรับทราบได้โดยตรง</p> <p>๕. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๒๐๑๙) ทำให้ไม่สามารถดำเนินการจัดการประมูลได้ ทำให้รายได้เข้ากองทุนลดลง และยังไม่มียุทธศาสตร์ดำเนินงานที่รองรับสถานการณ์ดังกล่าวที่ชัดเจน รวมทั้งไม่สามารถดำเนินการจัดการประมูล หรือดำเนินการตามแผนงานโครงการที่ได้มีการวางแผนไว้</p>	<p>ข้อ ๑ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๒ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๓ คงเดิม</p> <p>ข้อ ๔. การประชาสัมพันธ์ หรือเทคโนโลยีที่ใช้ในการสื่อสารให้ผู้ประมูลทราบถึงการนำเงินรายได้ไปใช้จ่ายอย่างทั่วถึง</p> <p>ข้อ ๕. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๒๐๑๙) ทำให้ไม่สามารถดำเนินการจัดการประมูลได้ ทำให้มีรายได้เข้ากองทุนลดลง และอยู่ระหว่างการกำหนดรูปแบบการประมูลและทดลองการประมูลจังหวัดที่จัดการประมูล ยังขาดความมั่นใจในการประมูลภายใต้สถานการณ์พิเศษ</p>

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

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

## วาระที่ ๔.๑.๒ การทบทวนทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของทุนหมุนเวียน

● ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้มีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดย “กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน” (กปล.) จัดตั้งขึ้นในวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๑๐/๑ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกนำหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนออกประมูลเป็นการทั่วไป และให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในกรมการขนส่งทางบก เรียกว่า “กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน” โดยให้นำเงินรายได้จากการประมูลทั้งหมดเข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

● วัตถุประสงค์ของกองทุนฯ เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน

● กฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและปฏิบัติหน้าที่ กรรมการการบริหารงานกองทุน และการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๗ กำหนดให้การใช้จ่ายเงิน กปล. ให้ใช้โดยได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการฯ ในกรณีดังต่อไปนี้

๑) เป็นเงินช่วยเหลือ เงินอุดหนุน หรือค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุตามโครงการ/แผนงานของกรมการขนส่งทางบก

๒) เป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

๓) เป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุน และส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๔) เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถ ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน

### ทิศทางยุทธศาสตร์ :

๑. **Safety Vehicle** คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลยานพาหนะบนท้องถนนทุกประเภท โดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

๒. **Safety Culture** คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่ใบอนุญาตขับรถทุกประเภท โดยเฉพาะใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของการมีใบขับขี่

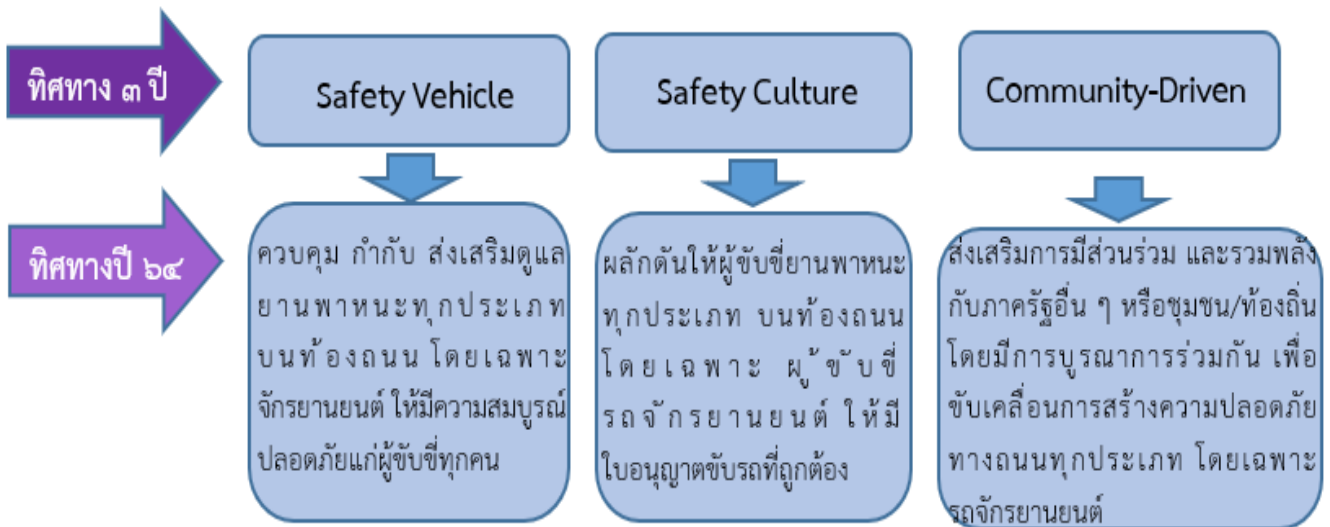
๓. **Community-driven** คือ ส่งเสริมการมีส่วนร่วม และรวมพลังกับภาครัฐอื่น ๆ หรือชุมชน/ท้องถิ่น โดยมีกระบวนการร่วมกัน เพื่อขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ทุกประเภท โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์

เป้าหมายหลัก : ทุกพื้นที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๑. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๒. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี





โดยการกำหนดทิศทาง ได้มีการพิจารณาให้มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ๑๒ ข้อ ของ UN (องค์การสหประชาชาติ) และมาตรการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายการดำเนินงานให้ยานพาหนะใหม่ และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่น ๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า

โดยกองทุนฯ มียุทธศาสตร์การบริหารแผนงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและการส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของ UN (องค์การสหประชาชาติ) ด้วยการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทุกเป้าหมาย เช่น การออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้ ด้วยการกำหนดให้มีการติดตั้ง GPS เพื่อเป็นข้อบังคับกำหนดเวลาขับรถของผู้ประกอบอาชีพขับรถ และการเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย การจัดสรรเงินลงสู่ท้องถิ่นเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนในเชิงพื้นที่ เป็นต้น

## เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

<p><b>เป้าหมายที่ 1</b> เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2563</p>  <p>เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2563 ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา</p>	<p><b>เป้าหมายที่ 2</b> เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า</p>	<p><b>เป้าหมายที่ 3</b> เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า</p>	<p><b>เป้าหมายที่ 4</b> เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน</p>
<p><b>เป้าหมายที่ 5</b> เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า</p>	<p><b>เป้าหมายที่ 6</b> เป้าหมายที่ 6 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 6 ภายในปี 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็ว</p>	<p><b>เป้าหมายที่ 7</b> เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100</p>	<p><b>เป้าหมายที่ 8</b> เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดครั้งนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100</p>
<p><b>เป้าหมายที่ 9</b> เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง</p>	<p><b>เป้าหมายที่ 10</b> เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2573 ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่</p>	<p><b>เป้าหมายที่ 11</b> เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2573 ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้</p>	<p><b>เป้าหมายที่ 12</b> เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2573 ทุกประเทศจัดทำและบรรจุเป้าหมายระดับชาติเพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก</p>

- สีเขียว: การจัดการความปลอดภัยทางถนน
- สีเหลือง: ถนนและการเดินทางปลอดภัย
- สีฟ้า: ยานพาหนะปลอดภัย
- สีชมพู: ผู้ใช้ถนนปลอดภัย
- สีส้ม: การตอบสนองหลังเกิดเหตุ

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

.....

.....

.....

วาระที่ ๔.๑.๓ การทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๕  
จากการประเมินผลการดำเนินงานของกรมบัญชีกลาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓  
ปรากฏผลการประเมินในส่วนของการจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๔ ดังนี้  
**ผลการประเมิน :**

บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน พิจารณาจากระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับ  
ดูแลของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนกำหนดเกณฑ์ประเมินผลจากประเด็นหลักที่สำคัญ ๕ ด้าน ได้แก่

๑. การจัดให้มีทิศทาง แผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการประจำปี (น้ำหนักร้อยละ ๓๐) : ทุนหมุนเวียน  
จึงมีผลการดำเนินงานเทียบเท่าระดับ ๔.๐๐๐๐ คะแนน โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) การกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของ  
ทุนหมุนเวียน (น้ำหนักร้อยละ ๑๐) : ทุนหมุนเวียนจึงมีผลการดำเนินงานเทียบเท่าระดับ ๕.๐๐๐๐ คะแนน  
เนื่องจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน ได้มีการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม  
๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบแผนดำเนินงานประจำปี ๒๕๖๔ และแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัย  
ในการใช้รถใช้ถนน ประจำปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ โดยคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนมีข้อสังเกตและ  
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เช่น ให้ปรับแก้ไขเพิ่มเติมการกำหนดทิศทางของ safety vehicle และ safety  
culture ให้กว้างขึ้น โดยให้ครอบคลุมยานพาหนะทุกประเภท และมุ่งเน้นโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์  
และการปรับแก้ไขเป้าหมายหลัก เป็น “ทุกพื้นที่ที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย ทำให้อัตรา  
การตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ลดลงร้อยละ ๑๐” เป็นต้น

๒) การจัดให้มีหรือทบทวนแผนยุทธศาสตร์ (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๔ ที่มีคุณภาพ  
และระบอบองค์ประกอบสำคัญครบถ้วน (น้ำหนักร้อยละ ๑๐) : ทุนหมุนเวียนมีผลการดำเนินงาน  
เทียบเท่าระดับ ๒.๐๐๐๐ คะแนน เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ  
ใช้ถนน และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ มีองค์ประกอบที่สำคัญ ดังนี้

■ แผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕

√	๑. วิสัยทัศน์	√	๒. พันธกิจ	√	๓. วัตถุประสงค์ นโยบาย/เป้าประสงค์	๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)
√	๕. ยุทธศาสตร์	√	๖. เป้าหมาย หลัก	√	๗. รายละเอียดการ วิเคราะห์ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก ที่ครบถ้วนทั้ง ๔ ด้าน	

หมายเหตุ √ แสดงถึงการที่ทุนหมุนเวียนระบอบองค์ประกอบดังกล่าวอย่างชัดเจน

■ แผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ มีองค์ประกอบสำคัญครบถ้วน ได้แก่

√	๑. วัตถุประสงค์	√	๒. เป้าหมาย	√	๓. ขั้นตอน	√	๔. ระยะเวลา
√	๕. งบประมาณ ค่าใช้จ่าย หรือเงินลงทุน	√	๖. ผู้รับผิดชอบ	√	๗. ตัวชี้วัดและ เป้าหมายของ แผนงาน/ โครงการ		

หมายเหตุ √ แสดงถึงการที่ทุนหมุนเวียนระบอบองค์ประกอบดังกล่าวอย่างชัดเจน

๓) ระยะเวลาการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ  
ประจำปี ๒๕๖๔ (น้ำหนักร้อยละ ๑๐) : ทุนหมุนเวียนจึงมีผลการดำเนินงานเทียบเท่าระดับ ๕.๐๐๐๐ คะแนน  
เนื่องจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัย  
ในการใช้รถใช้ถนน และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓  
เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ และทุนหมุนเวียนจัดส่งแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการประจำ  
ปีบัญชี ๒๕๖๔ ให้กระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓

ตารางการทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย และแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัย  
ในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) รวมถึงแผนปฏิบัติการประจำปีของกองทุนฯ

แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	การพิจารณาทบทวน ของฝ่ายเลขาฯ
แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	แผนปฏิบัติการกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการ ใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) <b>ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๔</b>
<b>๑. ค่านิยม วิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์</b>	
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
๑.๓ ทุกพื้นที่ที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย ทำให้อัตราการตาย จากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี ๑. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี ๒. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี	๑.๓ คงเดิม
๑.๔ พันธกิจ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีพันธกิจตามกฎหมาย ๔ ประการ ดังนี้ ๑.๔.๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก ๑.๔.๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัย ที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ๑.๔.๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการ ใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน ๑.๔.๔ สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถ และ การบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑.๔ คงเดิม

/แผนปฏิบัติ...

แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	การพิจารณาทบทวน ของฝ่ายเลขาฯ
<p><b>๑.๕ วัตถุประสงค์</b> กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>๑.๕ คงเดิม</p>
<p><b>๒. เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์</b>  <b>เป้าประสงค์ที่ ๑</b> การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  <b>เป้าประสงค์ที่ ๒</b> ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น  <b>เป้าประสงค์ที่ ๓</b> ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน  <b>เป้าประสงค์ที่ ๔</b> กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ  <b>เป้าประสงค์ที่ ๕</b> การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น</p>	<p>เป้าประสงค์ที่ ๑ คงเดิม                      เป้าประสงค์ที่ ๒ คงเดิม                      เป้าประสงค์ที่ ๓ คงเดิม                      เป้าประสงค์ที่ ๔ คงเดิม                      เป้าประสงค์ที่ ๕ คงเดิม</p>

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑**

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การพิจารณาทบทวน ของฝ่ายเลขาฯ
<p>เป้าประสงค์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>เป้าประสงค์ที่ ๑ คงเดิม</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ ๑</b> การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๑ คงเดิม</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ ๒</b> การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๒ คงเดิม</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ ๓</b> เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๓ คงเดิม</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ ๔</b> การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๔ คงเดิม</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ ๕</b> การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๕ คงเดิม</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ ๖</b> การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๖ คงเดิม</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ ๗</b> การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๗ คงเดิม</p>

/ประเด็น...



**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒**

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	การพิจารณาทบทวนของฝ่ายเลขานุการ
เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	เป้าประสงค์ที่ ๒ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ	กลยุทธ์ที่ ๑ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๒ การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ	กลยุทธ์ที่ ๒ คงเดิม

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓**

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การพิจารณาทบทวนของฝ่ายเลขานุการ
เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	เป้าประสงค์ที่ ๓ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๑ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๒ คงเดิม

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔**

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง	การพิจารณาทบทวนของฝ่ายเลขานุการ
เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ	เป้าประสงค์ที่ ๔ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๑ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๒ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๓ การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๓ คงเดิม

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕**

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุน อย่างมีประสิทธิภาพ	การพิจารณาบทวน ของฝ่ายเลขานุการ
เป้าประสงค์ที่ ๕ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิผลมากขึ้น	เป้าประสงค์ที่ ๕ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใสเป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย	กลยุทธ์ที่ ๑ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๒ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ	กลยุทธ์ที่ ๒ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างภาพลักษณ์และส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ของกองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๓ คงเดิม

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม .....

.....  
.....

## วาระที่ ๔.๒ การจัดทำและทบทวนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะยาว ๓ - ๕ ปี และแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปีบัญชี

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้มีคำสั่งที่ ๑/๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ลงวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณากำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนกองทุนฯ ให้สามารถตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติ และสัมฤทธิ์ผลตามภารกิจและวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ โดยคณะอนุกรรมการนโยบายฯ ได้แต่งตั้งคณะทำงานฯ เพื่อช่วยปฏิบัติหน้าที่ในการทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการหรือแผนดำเนินงานประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน นั้น

ต่อมาคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ โดยคณะกรรมการกองทุนฯ ได้มีการวิเคราะห์ทบทวนผลการปฏิบัติงานตลอด ระยะเวลาของแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ซึ่งมีผลบังคับใช้ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕ ดังนั้นจึงต้องมีการจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ - ๕ ปี ขึ้นใหม่ ซึ่งจะเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ เป็นต้นไป

โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ คณะกรรมการกองทุนฯ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ได้อนุมัติจัดสรรเงินจำนวน ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับดำเนินการจัดทำและ ทบทวนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะยาว ๓ - ๕ ปี และแผนปฏิบัติการ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปีบัญชี เพื่อให้สอดคล้องกับบันทึกข้อตกลงการประเมินผล การดำเนินงานทุนหมุนเวียนของกรมบัญชีกลาง ที่กำหนดบทบาทคณะกรรมการทุนหมุนเวียน ในการจัดให้มี หรือทบทวนแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี

จึงเสนอคณะอนุกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาเห็นชอบให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการจัดจ้างที่ ปรีक्षाสำหรับดำเนินการจัดทำและทบทวนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ยาว ๓ - ๕ ปี และแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปีบัญชี ซึ่งจะเริ่มมีผล บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ ต่อไป

มติที่ประชุม .....

.....



วาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

มติที่ประชุม .....

.....  
.....