



ผลการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
The First Car Tax Return Policy Implementation in
Phra Nakhon Si-Ayutthaya Province

ภัทริศา รื่นจิตต์

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ของการวิจัยนี้ คือ 1) เพื่อศึกษาผลการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา 2) เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยคือประชาชนที่อาศัยหรือทำงานอยู่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน 350 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่า (t - test) และการทดสอบค่า (F - test)

ผลการศึกษาพบว่า

1) ผลการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติ ทำให้เกิดผลกระทบต่อปัญหาการจราจรสูงสุด รองลงมา ได้แก่ ประชนเป็นหนี้เพิ่มมากขึ้น รัฐบาลต้องนำเงินส่วนหนึ่งมาชดเชยให้แก่ค่าภาษี แรงจูงใจการซื้อรถยนต์ และสุดท้ายการคืนภาษีให้กับประชาชนโดยไม่ต้องซื้อรถยนต์แพง โดยรวมแล้วผลการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.98$, S.D. = .611)

2) ในการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติมีข้อเสนอแนะที่สำคัญ 5 ด้านได้แก่ (1) ด้านการขยายโอกาสให้กับผู้ที่ต้องการมีรถยนต์สูงสุด (2) ด้านการขยายการลงทุนภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ (3) ด้านการจ้างงานเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ (4) ด้านการส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถยนต์แบบประหยัด และ (5) คือด้าน ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน โดยรวมแล้วการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติมีผลเสียมากกว่าผลดี ($\bar{X} = 4.58$, S.D. = .372 และ $\bar{X} = 3.78$, S.D. = .776)

3) ข้อเสนอแนะของประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรก คือ ประชาชนส่วนหนึ่งเห็นว่านโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก คือ นโยบายนี้ส่งผลทำให้ประชาชนก่อนหน้าเพิ่มมากขึ้น และมีการเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น เพื่อใช้จ่ายในการชำระค่ารถมากขึ้น นอกจากนี้มีความเห็นของประชาชนอีกกลุ่มหนึ่งเห็นว่านโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรกนี้เอื้อผลประโยชน์ต่อบริษัทผู้ผลิตหรือตัวแทนจำหน่ายรถยนต์และนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกนี้เป็นเพียงการรักษาสัญญาของรัฐบาลที่ใช้ในการหาเสียงกับประชาชน หรือเป็นเพียงเพื่อผลประโยชน์ทางการเมืองเท่านั้น

คำสำคัญ : นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก พระนครศรีอยุธยา



Abstract

The objectives of this research were 1) to study the first car tax return policy implementation in Phra Nakhon Si Ayutthaya Province, 2) to propose the appropriate guideline for first car tax return policy implementation. The sample used in this study were 350 people who lived or worked in the area of Phra Nakhon Si Ayutthaya province. The data were analyzed by using descriptive statistic included percentage; mean, standard deviation and the hypothesis were tested by t-tests and F-tests.

Finding of the study were as follows:

1) The first car tax return policy implementation in Phra Nakhon Si Ayutthaya Province courses the highest problem of increasing higher debt to the people. The government had to subsidize the returned tax. The incentive by using tax return policy was effective to the people only cheaper car purchasing. The success of fist car tax return policy implementation was in overall at the high level. ($\bar{X} = 3.98$, S.D. = .611)

2) The proposed guideline for first car tax return policy implementation comprising 5 aspects as follows : (1) providing opportunities for having the fist car at the highest, (2) providing opportunities for car investment, (3) increasing job creations in automobile industry, (4) promoting economic cars to the people and (5) decreasing the people expense. In overall, there were more disadvantages than advantages of the first car tax return policy implementation ($\bar{X} = 4.58$, S.D. = .372; = $\bar{X} 3.78$, S.D. = .776)

3) The recommendations of the respondents in Phra Nakhon Si Ayutthaya on this policy consisted of : this policy caused higher debts to the people and there were more expenses for this first car payment. The other group of the car production companies or car agents, and this policy was implemented only for keeping the promise of the government of which the made in election rally or only for this own politicked interests.

Keywords : The first car tax return policy implementation Phra Nakhon Si Ayutthaya Province



บทนำ

นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลชุดนายอภิรักษ์ โกษะโยธิน นั้นเป็นที่น่าจับตามองของประชาชนทั่วไปและได้รับการตอบสนองของผู้บริโภคมาก เนื่องจากเป็นนโยบายที่เอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้บริโภค จึงเป็นที่สนใจและได้รับการตอบสนองจำนวนมาก

ตั้งแต่รัฐบาลดำเนินการตาม นโยบายรถยนต์คันแรก เป็นต้นมา กว่าเจ็ดแสนคนได้รับอานิสงส์กันไปแล้ว และคาดว่า ผู้ได้รับอานิสงส์จะเพิ่มขึ้นไปอีกเป็นกว่าหนึ่งล้านคนเพราะรัฐบาลได้ขยายเวลาการจอร์รถได้มาจนถึงปลายปีที่แล้ว ขณะที่รัฐบาลกำลังปลอบปล้ำกับผลงานชิ้นนี้ เพราะช่วยกระตุ้นยอดการผลิตรถยนต์ภายในประเทศในปี พ.ศ. 2555 ขึ้นไปถึงสองล้านกว่าคัน ทั้งๆ ที่นโยบายนี้สวนทางกับนโยบายการประหยัดพลังงานและการลดการนำเข้าน้ำมันอย่างชัดเจน อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มภาระหนี้สาธารณะของประเทศให้สูงยิ่งขึ้นไปอีก ส่วนนโยบายนี้จะมีผลกระทบต่อสังคมและประเทศชาติมากน้อยแค่ไหน มีใครได้ใครเสียบ้าง คงป่วยการที่จะกล่าวถึงแล้วในเวลานี้ เพราะการดำเนินนโยบายได้สิ้นสุดลงแล้ว แต่สิ่งที่น่าเป็นห่วงมากกว่าในเวลานี้ก็คือ ผู้บริโภคที่ตื่นตระหนกเข้าร่วมใช้สิทธิจนทันเวลาตามนโยบายนี้ หลายคนหลวมตัววางเงินจองไปแล้ว ขณะที่ยังมีอีกมากที่ยังรู้สึกเสียดายว่า พลาดโอกาสการเป็นเจ้าของรถยนต์คันแรกในชีวิตไป แต่นั่นอาจเป็นเรื่องตลกก็ได้ หากได้หันมาทบทวนเรื่องนี้กันอย่างรอบคอบอีกครั้งหนึ่ง (สุพจน์ อึ้งกฤษฎ, 2556)

ที่ผ่านมา ผู้บริโภคกลุ่มแรกที่ได้รับประโยชน์ไปเต็มๆ แล้ว ล้วนเป็นผู้ที่ได้ชื่อว่า ผู้มีอันจะกิน เพราะคนเหล่านี้มีเงินมีกำลังซื้ออยู่แล้ว สามารถตัดสินใจได้ในทันที แม้เดิมคนกลุ่มนี้ไม่ได้คิดจะซื้อรถเพิ่มเพราะไม่มีความจำเป็น (มีใช้อยู่แล้ว) แต่การได้ประโยชน์เห็นๆ จากการคืนเงินภาษีของรัฐบาลสูงสุดถึงคันหนึ่งแสนบาท ทำให้คนกลุ่มนี้ต้องรีบฉวยโอกาสทันที การใช้ชื่อคนในครอบครัว หรือแม้แต่คนงานคนรับใช้ภายในบ้านมาใช้สิทธิจึงไม่ใช่เรื่องแปลก ไม่ผิดเงื่อนไข และไม่ได้ยากที่จะกระทำ แม้ได้ชื่อว่ารถยนต์คันแรกในทางนิตินัย แต่กลับกลายเป็นรถยนต์คันที่ 2 3 4 5... ของครอบครัวในทางพฤตินัย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกำลังซื้อเป็นสำคัญ เพราะโอกาสที่จะซื้อรถยนต์ราคาถูกกว่าปกติเป็นแสนเช่นนี้ไม่ได้หาง่ายๆ กรณีนี้นับเป็นเรื่องที่น่าเสียดายสำหรับภาษีที่รัฐควรจะได้ แต่กลับต้องเสียไปให้กับคนมีอันจะกินอยู่แล้ว

ผู้บริโภคกลุ่มต่อมาที่ได้ประโยชน์ได้แก่ ผู้ที่ครอบครัวยังไม่เคยมีรถยนต์เป็นของตนเองจริงๆ แต่พอจะกัดฟันอดออมเพื่อรถยนต์คันแรกของครอบครัวได้ (มีศักยภาพพอ) และอยู่ในช่วงกำลังมองหารถยนต์ใช้อยู่พอดี จึงนับว่าเป็นโชคดีเป็นโอกาสเหมาะของคนกลุ่มนี้อย่างแท้จริง จึงต้องขอแสดงความยินดีกับคนกลุ่มนี้ แต่น่าเชื่อว่าคนกลุ่มนี้มีจำนวนไม่มากนัก เพราะเป็นอุปสงค์ปกติตามกลไกตลาด แต่ที่น่าเป็นห่วงคือ กลุ่มคนที่เหลือ เพราะนอกจากคนสองกลุ่มแรกแล้ว กลุ่มคนที่เหลือล้วนอยู่ในฐานะที่ยังไม่พร้อม

จะมีรถยนต์ใช้และยังไม่คิดจะซื้อรถยนต์คันแรก แต่โอกาสและสถานการณ์ตรงหน้ากระตุ้นให้ต้องดิ้นรนหาเงินมาซื้อให้ได้ และสิ่งที่ตามมาในเวลาอันใกล้ก็คือ หนี้สินและปัญหาภาวะดิ่งนี้

ประการแรก ค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ (ชั้นหนึ่ง) ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากเงินจอง เงินดาวน์ และเงินค่างวดที่ ผู้ซื้อต้องจ่ายแล้ว ผู้บริโภคหลายคนคงไม่เคยรู้มาก่อนว่า การเช่าซื้อผ่อนรถยนต์ (ซื้อรถเงินผ่อน) นั้น จะต้องทำประกันภัยรถยนต์ชั้นหนึ่ง ซึ่งผู้ซื้อจะต้องจ่ายเบี้ยประกันเป็นหมื่นขึ้นไป สำหรับรถยนต์ราคา 5-6 แสนบาท (ขนาดไม่เกิน 1,500 ซีซี) หากผู้ซื้อไม่ได้คิดเรื่องนี้ไว้เดือนแรกก็ชักหน้าไม่ถึงหลังแล้ว เพราะผู้ซื้อระดับนี้ส่วนใหญ่มีรายได้ไม่มาก รายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากปกติแค่หลักพันก็อาจเป็นปัญหาแล้ว ดังนั้นรายจ่ายหลักหมื่นย่อมเป็นปัญหาอย่างแน่นอน เมื่อเดือนแรกเริ่มเป็นปัญหา แล้วเดือนต่อไปต่อไปจะเอาตัวรอดกับหนี้สินผูกพันจากรถยนต์คันแรกนี้ได้อย่างไร

ประการที่สอง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการใช้รถยนต์ คนที่ไม่เคยมีรถยนต์ใช้มาก่อนอาจไม่ทราบว่า ค่าน้ำมันนั้นเป็นรายจ่ายที่ค่อนข้างสูงมากและจะสูงขึ้นเรื่อยๆ เพราะแนวโน้มราคาน้ำมันมีแต่จะสูงขึ้น หากนำรถมาใช้เพียงแค่ขับไปขับมาแค่ที่บ้านกับที่ทำงานในระยะทางสิบกว่ากิโลเมตร ค่าน้ำมันเดือนหนึ่งก็ตกไป 2-3 พันบาทแล้ว การควักเงินเติมน้ำมันครั้งละพันครึ่งพันคงไม่ใช่เรื่องเล็กสำหรับผู้มีรายได้แค่หมื่นสองหมื่นแน่ นี่คือการใช้จ่ายที่เห็นจากการใช้รถยนต์

ประการที่สาม ค่าบำรุงรักษา ผู้ซื้อรถยนต์จะต้องไม่ลืมว่า ค่าบำรุงรักษาเป็นรายจ่ายที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้เช่นกัน รถยนต์เมื่อวิ่งได้ระยะทางทุกหนึ่งหมื่นกิโลเมตร หรือทุก 6 เดือนเป็นอย่างน้อย แม้รถยนต์ไม่ค่อยได้ถูกใช้งาน แต่ผู้ซื้อก็ต้องนำรถเข้าศูนย์บริการ ค่าใช้จ่ายครั้งหนึ่ง ก็เป็นหลักพันหากไม่นำรถยนต์เข้ารับบริการตามกำหนด บริษัทประกันก็จะไม่คุ้มครองการรับประกันความเสียหายต่างๆ ของเครื่องยนต์ และอะไหล่ นอกจากนี้ ในช่วงเวลา 5 ปี ผู้ใช้รถยนต์จะต้องสลับยางและตั้งศูนย์ล้อหนึ่งหรือสองครั้ง และต้องเปลี่ยนยางอีกหนึ่งครั้งเป็นอย่างน้อย (เพราะยางหมดอายุ) รวมค่าใช้จ่ายเรื่องล้อและยางในรอบห้าปีมากกว่าหนึ่งหมื่นบาท และยังคงต้องเปลี่ยนแบตเตอรี่อีกหนึ่งถึงสองครั้งด้วย ซึ่งครั้งหนึ่งตรกราวสองพันบาท รายจ่ายเหล่านี้ไม่ได้น้อยเลยสำหรับหลายๆ ท่าน

ประการที่สี่ ค่าความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ แม้รถยนต์ที่เช่าซื้อ (ผ่อน) จะมีประกันภัยชั้นหนึ่งดังกล่าวแล้วก็ตาม แต่นั่นไม่ได้หมายความว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทประกันจะรับผิดชอบชดเชยให้ทุกกรณี เพราะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นโดยเจ้าของรถเป็นฝ่ายผิดหรือหากุณณ์ไม่ได้ เจ้าของรถก็ต้องรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรกจำนวนหนึ่งด้วยตามสัญญา ซึ่งความเสี่ยงเหล่านี้หลีกเลี่ยงได้ยากที่จะไม่ให้เกิดขึ้นเลยตลอดระยะเวลา 5 ปี ตามภาระผูกพันของโครงการรถยนต์คันแรก



ประการสุดท้าย ค่าใช้จ่ายส่วนตัวของผู้ใช้รถยนต์เองแม้ผู้ซื้อรถยนต์จะตั้งใจประหยัดดอดอมแคไหน แต่ถึงกระนั้นก็จะมีรายจ่ายที่ไม่เคยมีเพิ่มขึ้นเมื่อมีรถยนต์ส่วนตัวใช้เป็นเงาตามตัว เช่น ค่าภาษีรายปี ค่าที่จอดรถ ค่าล้างรถ ไปจนถึงค่าบริการเพื่อนฝูงและญาติพี่น้องที่ไม่อาจปฏิเสธได้ แม้ค่าใช้จ่ายเหล่านี้บางรายการไม่อาจแสดงเป็นตัวเลขได้อย่างชัดเจน แต่มันเป็นรายจ่ายที่ต้องมีอย่างแน่นอน และจะกระทบกับรายจ่ายประจำที่จำกัดจำเขี่ยจนทำให้เป็นปัญหาได้ในที่สุด (สุพจน์ เอี้ยงกฤษ, 2556) ในส่วนของนโยบายคินภาษีรถคันแรกจะมีรายละเอียดดังนี้ นโยบายรถคันแรกจะเป็นการคินเงินภาษีเท่ากับที่จ่ายจริงในการซื้อรถยนต์คันแรก แต่จะคินได้ไม่เกิน 100,000 บาท และภาครัฐจะคินภาษีได้เมื่อครอบครองรถยนต์ไปแล้วเป็นเวลา 1 ปี

รายละเอียด ข้อกำหนด เงื่อนไขต่างๆ มีดังนี้

1. ผู้ซื้อต้องอายุ 21 ปีขึ้นไป
2. ผู้ซื้อจะต้องไม่เคยซื้อรถยนต์มาก่อน
3. ระยะเวลา จะต้องซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 – 31 ธันวาคม 2555
4. โดย ราคารถยนต์นั้นจะต้องไม่เกิน 1,000,000 บาท
5. เครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี (สำหรับรถกระบะจะไม่จำกัด ซีซี)
6. เป็นรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยเท่านั้น
7. เป็นรถใหม่ (ป้ายแดง, มือสองไม่ได้)
8. ห้ามโอนเปลี่ยนมือใน 5 ปี ยกเว้นกรณีรถถูกยึด

เนื่องจากไม่ได้ผ่อนต่อไฟแนนท์สามารถเปลี่ยนมือได้

วิธีดำเนินการ

1. ผู้ซื้อรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ต้องยื่นคำขอคินเงินกับกรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ พร้อมเอกสารหลักฐาน ประกอบด้วย
 - หนังสือยินยอมสละสิทธิการโอนภายใน 5 ปี
 - สำเนาบัตรประชาชนและทะเบียนบ้านของผู้ซื้อ
 - สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ในกรณีเช่าซื้อ)
2. กรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่มีหนังสือถึงกรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อขอตรวจสอบการครอบครองรถยนต์คันแรก และแจ้งการสละสิทธิการโอนภายใน 5 ปีของผู้ซื้อ
3. กรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดตรวจสอบและบันทึก “ห้ามโอนภายใน 5 ปี” ลงในคอมพิวเตอร์และในสมุดคู่มือการจดทะเบียน
4. กรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดส่งหนังสือรับรองการครอบครอง รถยนต์คันแรก และสำเนาคู่มือการจดทะเบียนที่บันทึก “ห้ามโอนภายใน 5 ปี” ให้กรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่

5. กรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ตรวจสอบเอกสารหลักฐานต่างๆ และส่งจ่ายเช็คให้แก่ผู้ซื้อเมื่อครบครบครบ 1 ปี โดยจ่ายเป็นเช็คให้ในครั้งเดียว กรณีรถถูกยึดเนื่องจากไม่สามารถผ่อนชำระต่อได้

ปลดล็อคเงื่อนไข ห้ามโอนภายใน 5 ปี กรณีผู้ซื้อ (ผ่อน) ผิดนัดไม่สามารถผ่อนชำระต่อได้ ไฟแนนท์ก็สามารถยื่นเรื่องให้กรมสรรพสามิตตรวจสอบ ว่าเป็นจริง เป็นเหตุสุดวิสัยหรือไม่ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ซื้อผิดนัดไม่ผ่อนชำระต่อจริง ก็จะแก้เงื่อนไขการห้ามโอนภายใน 5 ปี ให้สามารถนำรถไปขายทอดตลาดได้และจะเรียกเงินภาษีจากผู้ซื้อไปแล้วแต่ไม่สามารถผ่อนต่อได้ คินกลับให้กรมสรรพสามิตเท่ากับจำนวนที่ได้รับไป (ผู้ซื้อไปแล้วแต่ไม่สามารถผ่อนต่อได้ จะต้องคินเงินให้กรมสรรพสามิตเท่ากับจำนวนเงินที่ได้รับการคินภาษีรถยนต์คันแรก)

ซึ่งในที่นี้ผู้วิจัยก็เป็นประชาชนคนหนึ่งที่อยู่อาศัยอยู่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งมีความสนใจที่จะศึกษาถึงความคิดเห็นของประชาชนในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีต่อนโยบายคินภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล เพื่อให้ได้ทราบถึงความคิดเห็นว่าเป็นอย่างไร มีผลดี หรือผลเสียอย่างไร เพื่อที่จะได้นำข้อมูลที่ได้มาใช้เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานและปรับปรุงกับการดำเนินงานในธุรกิจของผู้วิจัยเองโดยตรงต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลการนำนโยบายคินภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
2. เพื่อเสนอแนะการนำนโยบายคินภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

วิธีดำเนินการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ ประชาชนที่อาศัยหรือทำงานอยู่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน 350 คน ได้มาจากการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบง่าย เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล ได้แก่ เครื่องมือแบบสอบถาม การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยครั้งนี้ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างโดยขั้นที่ 1 ผู้วิจัยออกเก็บข้อมูลด้วยตนเอง โดยแจกแบบสอบถามให้กับประชาชนใน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ขั้นที่ 2 ขอความร่วมมือจากผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้วิจัยอธิบายและชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของแบบสอบถาม และวิธีการกรอกข้อมูลแก่ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นรายบุคคล และการรับแบบสอบถามกลับคืนด้วยตนเอง และขั้นที่ 3 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามมาตรวจดูในความสมบูรณ์ของแต่ละข้อ และนับแบบสอบถามให้ครบตามจำนวนที่ต้องการ ถ้าพบว่าแบบสอบถามชุดใดผู้ตอบแบบสอบถามทำไม่ครบทุกข้อก็จะทำการเก็บเพิ่มเติม เมื่อได้ข้อมูลครบ 350 คน แล้วผู้วิจัยนำข้อมูลแบบสอบถามไปวิเคราะห์โดยวิธีทางสถิติต่อไป



สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ 1) อธิบายลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) โดยใช้ค่าร้อยละ (Percentage) 2) อธิบายระดับความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีต่อนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) คือ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 3) ทดสอบสมมติฐานโดยใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) คือ T - Test และ One - Way ANOVA

ผลการวิจัย

จากการศึกษาผลการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผู้ศึกษาได้แบ่งการนำเสนอออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีต่อนโยบายรถคันแรก ความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติของประชาชนจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและข้อเสนอแนะความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีต่อนโยบายรถคันแรก ซึ่งสามารถวิเคราะห์การศึกษาได้ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีต่อนโยบายรถคันแรก

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติของประชาชนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีต่อนโยบายรถคันแรก

ผลการวิเคราะห์ พบว่า ประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่มีต่อนโยบายรถคันแรกส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 53.4 และเพศชาย จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 46.6 ตามลำดับ

ด้านอายุ พบว่า ประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่มีต่อนโยบายรถคันแรกส่วนใหญ่เป็นมีอายุระหว่าง 21 - 30 ปี จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 57.1 รองลงมาได้แก่ 31 - 40 ปี จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 38.9 และ 41 - 50 ปี จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ด้านระดับการศึกษา พบว่า ประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีต่อนโยบายรถคันแรกส่วนใหญ่เป็นมีระดับปริญญาตรีจำนวน 277 คน คิดเป็นร้อยละ 79.1 รองลงมาได้แก่ ปวช./ปวส. อนุปริญญา/เทียบเท่าจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 17.4 และ ตั้งแต่ปริญญาโทขึ้นไป จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4 ตามลำดับ

ด้านอาชีพ พบว่า ประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่มีต่อนโยบายรถคันแรกส่วนใหญ่เป็นมีอาชีพอื่นๆ อาทิเช่น พนักงานเอกชน นักศึกษา และพนักงานราชการ จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 37.7 รองลงมาได้แก่รับจ้าง จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 26.3 ค่าขายจำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 13.7 ไม่ได้ประกอบอาชีพ จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 12.9 และ เกษตรกร จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 9.4 ตามลำดับ

ด้านรายได้ พบว่า ประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่มีต่อนโยบายรถคันแรกส่วนใหญ่มีรายได้ 15,001 - 20,000 บาท จำนวน 205 คน คิดเป็นร้อยละ 58.6 รองลงมา ได้แก่ 10,001 - 15,000 บาท จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 27.4 และ 20,001 บาทขึ้นไป จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ตามลำดับ

ประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีความคิดเห็นต่อนโยบายรถคันแรกโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.98$, S.D. = .611) เมื่อพิจารณารายด้านปัจจัยที่มีผลต่อนโยบายรถคันแรกพบว่า ประชาชนเห็นว่าจะมีผลต่อปัญหาการจราจร ($\bar{X} = 4.79$, S.D. = .362) สูงที่สุด รองลงมาได้แก่ประชาชนเป็นหนี้เพิ่มมากขึ้น ($\bar{X} = 4.65$, S.D. = .467) แรงจูงใจการซื้อรถยนต์ ($\bar{X} = 3.77$, S.D. = .969) การคืนภาษีให้กับประชาชนโดยไม่ต้องซื้อรถยนต์แพง ($\bar{X} = 3.43$, S.D. = 1.026) และสุดท้ายรัฐบาลต้องนำเงินส่วนหนึ่งมาชดเชยให้แก่ค่าภาษี ($\bar{X} = 3.24$, S.D. = 1.047) เมื่อพิจารณาจำแนกตามรายด้านและจำแนกตามรายข้อ พบว่า

ด้านแรงจูงใจการซื้อรถยนต์ พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.77$, S.D. = .969) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีความคิดเห็นว่าโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล ($\bar{X} = 4.04$, S.D. = .867) สูงที่สุด รองลงมาได้แก่ ช่วยให้ประชาชนมีโอกาสในการซื้อรถยนต์ด้วยราคาที่ต่ำลง ($\bar{X} = 3.85$, S.D. = .948) ช่วยกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์และยอดขายเพิ่มสูงขึ้น ($\bar{X} = 3.58$, S.D. = 1.090) และสุดท้ายช่วยทำให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้นในภาคอุตสาหกรรม ($\bar{X} = 3.59$, S.D. = 1.131)

ด้านการคืนภาษีให้กับประชาชนโดยไม่ต้องซื้อรถยนต์แพง พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.43$, S.D. = 1.026) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีความคิดเห็นว่าการกำหนดให้รถยนต์ที่จะซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น ($\bar{X} = 3.71$, S.D. = 1.003) สูงที่สุด รองลงมาได้แก่การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อคือมีราคาไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน ($\bar{X} = 3.51$, S.D. = 1.160) การกำหนดขอบเขตระยะเวลาในการซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีระยะเวลาที่เหมาะสม ($\bar{X} = 3.29$, S.D. = 1.252) และสุดท้ายการกำหนด



ขนาดบรรจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร มีความเหมาะสมหรือไม่ ($\bar{X} = 3.21$, S.D. = 1.261) ด้านปัญหาการจราจร พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.79$, S.D. = .362) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีความคิดเห็นว่าเป็นทำให้จำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ส่งผลต่อการการจราจรและการใช้พลังงานเชื้อเพลิงที่มากขึ้น ($\bar{X} = 4.82$, S.D. = .385) สูงที่สุด รองลงมาได้แก่ การทำให้จำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ส่งผลต่อการการจราจรที่ติดขัด ($\bar{X} = 4.78$, S.D. = .413) การทำให้จำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดมลพิษทางอากาศเพิ่มมากขึ้น ($\bar{X} = 4.78$, S.D. = .415) และสุดท้ายคือการทำให้อากาศเพิ่มมากขึ้น เพิ่มมากขึ้น ส่งผลต่อการเดินทางและการคมนาคมต่างๆ ที่ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางที่มากขึ้น ($\bar{X} = 4.77$, S.D. = .421)

ด้านประชาชนเป็นหนี้เพิ่มมากขึ้น พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.65$, S.D. = .467) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีความคิดเห็นว่าการทำให้ประชาชนมีภาระค่าใช้จ่ายในส่วนของค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น ($\bar{X} = 4.81$, S.D. = .389) สูงที่สุด รองลงมา ได้แก่ การทำให้ประชาชนมีภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถยนต์เพิ่มขึ้น ($\bar{X} = 4.79$, S.D. = .405) การทำให้ประชาชนมีความเสี่ยงเรื่องความสามารถในการผ่อนชำระหนี้ของกลุ่มที่มีกำลังซื้อหรือผ่อนไม่สูงพอ ($\bar{X} = 4.53$, S.D. = .662) และสุดท้ายคือการทำให้อากาศเพิ่มมากขึ้น ($\bar{X} = 4.44$, S.D. = .896)

ด้านรัฐบาลต้องนำเงินส่วนหนึ่งมาชดเชยให้แก่ค่าภาษี พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.24$, S.D. = 1.047) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีความคิดเห็นว่าเป็นจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้มีสิทธิมีความเหมาะสมดี (โดยรัฐบาลจ่ายเงินคืนตามภาษีสรรพสามิตตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท/คัน) ($\bar{X} = 3.66$, S.D. = 1.025) สูงที่สุด รองลงมาได้แก่ การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ($\bar{X} = 3.41$, S.D. = 1.245) การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองรถยนต์หลังจากจดทะเบียนเป็นเจ้าของรถต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี มีความเหมาะสมในระดับใด ($\bar{X} = 3.05$, S.D. = 1.316) และสุดท้ายคือการจ่ายเงินภาษีให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 มีความรวดเร็วและเหมาะสมเพียงใด ($\bar{X} = 2.85$, S.D. = 1.255)

พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อผลการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติเห็นว่าผลเสียมากกว่าผลดี ($\bar{X} = 4.58$, S.D. = .372; $\bar{X} = 3.78$, S.D. = .776) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า

ประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าผลดีของการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้แก่ การขยายโอกาสให้กับผู้ที่ต้องการมีรถยนต์ ($\bar{X} = 4.41$, S.D. = .802) สูงที่สุด รองลงมาได้แก่ การขยายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ ($\bar{X} = 4.23$, S.D. = .810) การจ้างงานมากขึ้นเนื่องจากการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ ($\bar{X} = 3.90$, S.D. = .955) การส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถยนต์แบบประหยัด ($\bar{X} = 3.25$, S.D. = 1.230) และสุดท้ายคือช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน ($\bar{X} = 3.13$, S.D. = 1.439)

ประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าผลเสียของการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้แก่ การส่งเสริมให้ประชาชนเป็นหนี้มากขึ้น ($\bar{X} = 4.93$, S.D. = .253) สูงที่สุด รองลงมาได้แก่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร/ติดขัด ($\bar{X} = 4.88$, S.D. = .325) การใช้พลังงานเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น ($\bar{X} = 4.85$, S.D. = .431) การก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมและมลพิษเพิ่มมากขึ้น ($\bar{X} = 4.68$, S.D. = .225) อื่นๆ ($\bar{X} = 4.51$, S.D. = .733) และสุดท้ายคือเป็นการสูญเสียรายได้ของประเทศ ($\bar{X} = 3.45$, S.D. = 1.465)

ข้อเสนอแนะความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีต่อนโยบายรถคันแรกพบว่า ประชาชนส่วนหนึ่งเห็นว่าเป็นนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกจะส่งผลทำให้ประชาชนก่อนหน้าเพิ่มมากขึ้น เนื่องประชาชนมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น การกู้เงินเพื่อใช้จ่ายในการชำระค่ารถ นอกจากนี้มีความเห็นของประชาชนกลุ่มหนึ่งได้กล่าวว่านโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกเอื้อผลประโยชน์ต่อบริษัทผู้ผลิตหรือตัวแทนจำหน่ายรถยนต์และนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกเป็นเพียงการรักษาสัญญาทางนโยบายที่ใช้ในการหาเสียงกับประชาชน หรือผลประโยชน์ทางการเมืองเท่านั้น

สรุปและอภิปรายผล

จากการศึกษาผลการนำนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติของประชาชนจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่ พบว่า ประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีความคิดเห็นต่อนโยบายรถคันแรก โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้านปัจจัยที่มีผลต่อนโยบายรถคันแรกพบว่า ประชาชนเห็นว่าจะมีผลต่อปัญหาการจราจร สูงที่สุด รองลงมาได้แก่ประชาชนเป็นหนี้เพิ่มมากขึ้น แรงจูงใจการการซื้อรถยนต์ การคืนภาษีให้กับประชาชนโดยไม่ต้องซื้อรถยนต์แพงและสุดท้ายรัฐบาลต้องนำเงินส่วนหนึ่งมาชดเชยให้แก่ค่าภาษี สะท้อนให้เห็นว่านโยบายรถคันแรกของรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรีมีผลทำให้เกิดสภาพปัญหาการจราจรติดขัด สอดคล้องกับงานวิจัยของจิตรา ขอมดวง (2554) ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ผลการศึกษา พบว่าประชาชน



มีความคิดเห็นต่อนโยบายอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่งในด้านมลพิษทางอากาศ การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงสอดคล้องกับผลการสำรวจของศูนย์สำรวจความคิดเห็นนิด้าโพล (2556) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) เปิดเผยผลสำรวจความคิดเห็นของประชาชน เรื่อง “ปัญหาการจราจรในเขตเมืองหลวง” ทำการสำรวจระหว่างวันที่ 7-10 ก.พ. จากประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป และพักอาศัยอยู่ใน กทม. จำนวน 1,500 หน่วยตัวอย่าง กระจายทุกระดับการศึกษาและอาชีพ ทั้ง 50 เขต พบว่า ร้อยละ 65.73 ระบุสาเหตุที่ทำให้การจราจรติดขัดมากที่สุด มาจากคนออกรถใหม่เพิ่มมากขึ้นและนโยบายรถคันแรก รองลงมาร้อยละ 18.73 เป็นการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยจราจร เช่น การกีดขวางช่องทางการจราจร จอดในที่ที่ห้ามจอด ร้อยละ 6.53 ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะไม่เพียงพอ ร้อยละ 3.33 เกิดจากการบริหารงานที่ผิดพลาดของ กทม. และตำรวจ ร้อยละ 3.20 เกิดจากการเติบโตของเขตเมืองหลวงและการเพิ่มขึ้นของประชากร และร้อยละ 1.60 และแม่ใจโพลล์” (2556) รายงานผลการสำรวจของศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและพยากรณ์การเกษตร มหาวิทยาลัยแม่โจ้ จ.เชียงใหม่ สำรวจพบชาวบ้านร้อยละ 86.2 หวั่นนโยบายคินภาชีรดคันแรกทำรถติดมากขึ้น และคนเป็นหนี้เพิ่ม ข้อเสียตามมาเป็นพรวน ชี้ควรมุ่งเงินภาษีช่วยประชาชนด้านอื่นมากกว่า แต่ในภาพรวมกว่า ร้อยละ 60 ตัดใจประชานิยม ซึ่งได้สำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั่วทุกภาคระหว่างวันที่ 1-15 ธันวาคมที่ผ่านมา ในประเด็นนโยบายคินภาชีรดคันแรกช่วยแก้ปัญหารถติดหรือสร้างปัญหา 812 ตัวอย่าง ในจำนวนนี้ ร้อยละ 74.4 ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ อีก ร้อยละ 25.6 เข้าร่วมโครงการ เมื่อสอบถามความคิดเห็นทั้ง 2 กลุ่ม พบว่า ร้อยละ 59.1 เห็นด้วยกับโครงการ อีก ร้อยละ 40.9 ไม่เห็นด้วย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับความเห็นของประพนธ์ สหพัฒนา อาจารย์ประจำคณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) กล่าวถึงผลการสำรวจ “ปัญหาการจราจรในเขตเมืองหลวง” พบว่า คนกรุงเทพฯ ยังให้ความสำคัญของสาเหตุการจราจรติดขัดที่เป็นสาเหตุในระยะสั้นเป็นหลัก จากการออกรถใหม่เพิ่มมากขึ้นและนโยบายรถคันแรก เพราะเป็นนโยบายที่เพิ่งจะมีมาได้ไม่นาน แต่ไม่ได้มองสาเหตุหลักที่ทำให้รถติด แต่ในระยะยาวด้านระบบขนส่งมวลชนที่ยังมีไม่เพียงพอ จึงควรเริ่มแก้ไขปัญหาการจราจรด้วยการเพิ่มระบบขนส่งมวลชน ไม่ว่าจะเป็น รถไฟฟ้า รถเมล์ เรือ และพัฒนาการบริการให้มีคุณภาพ มีแรงจูงใจในการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น หากจะระงับโครงการรถคันแรก คงจะทำได้ยาก ดังนั้นการเพิ่มระบบขนส่งมวลชนจึงเป็นสิ่งที่สำคัญและควรเร่งพัฒนาให้เร็วมากที่สุด ส่วนการปฏิบัติตามกฎระเบียบการจราจรนั้นมองว่าเป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยาก ส่วนหนึ่งนั้นเกิดจากเจ้าหน้าที่ยังคงขยันไม่ต่อเนื่อง และการที่สังคมและวัฒนธรรมไทยที่ยังเป็น

ระบบอุปถัมภ์ มีการลดหย่อนผ่อนปรน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ต้องปรับเปลี่ยนแนวความคิดว่าไม่ใช่เป็นการถูกบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย แต่ให้คิดว่าเป็นการปฏิบัติเพื่อคำนึงถึงความปลอดภัยของตัวเองและผู้อื่น แต่ทั้งนี้ก็ยังขึ้นอยู่กับจิตสำนึกของแต่ละบุคคล

จากการศึกษาผลการนำนโยบายคินภาชีรดคันแรกไปปฏิบัติของประชาชนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่าประชาชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเห็นว่านโยบายคินภาชีรดคันแรกเกิดผลเสียมากกว่าผลดี เมื่อพิจารณาถึงผลเสียในการนำนโยบายคินภาชีรดคันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่านโยบายดังกล่าวจะส่งผลทำให้ประชาชนประชาชนเป็นหนี้มากขึ้น เกิดปัญหาการจราจร/ติดขัดและเกิดการใช้จ่ายพลังงานเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ประชาชนเห็นว่านโยบายคินภาชีรดคันแรกก่อให้เกิดผลดีทำให้ประชาชนได้มีโอกาสในการมีรถยนต์ในการใช้สัญจร ส่งผลทำให้เกิดการขยายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมรถยนต์เกิดการจ้างงานมากขึ้น สะท้อนให้เห็นว่านโยบายคินภาชีรดคันแรกเกิดผลเสียทำให้ประชาชนเป็นหนี้มากขึ้น เกิดปัญหาการจราจร ทั้งนี้ผลดีจากนโยบายคินภาชีรดคันแรก คือ ส่งเสริมให้ประชาชนมีโอกาสในการมีรถยนต์ และยังส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์หรือเกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมดังกล่าวมากขึ้น สอดคล้องกับศูนย์สำรวจความคิดเห็น “นิด้าโพล” (2556) เปิดเผยผลสำรวจประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับนโยบายคินภาชีรดคันแรก วันที่ 21 พ.ย. 55 พบว่า ผลดีและผลเสียต่อประเทศจากนโยบายดังกล่าว ประชาชนร้อยละ 50.80 ระบุว่า ส่งผลเสียต่อประเทศ ขณะที่ร้อยละ 49.20 มองว่าส่งผลดีต่อประเทศ โดยในจำนวนประชาชนที่เห็นว่ามีผลเสียต่อประเทศนั้น ร้อยละ 73.50 ระบุว่าเป็นการเพิ่มปัญหาการจราจร รองลงมาร้อยละ 42.50 เป็นการเพิ่มมลพิษให้กับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และร้อยละ 33.20 เป็นการส่งเสริมให้ประชาชนเป็นหนี้เพิ่มขึ้น ขณะที่ประชาชนซึ่งมองว่ามีผลดี ร้อยละ 78.50 ระบุว่าเป็นการขยายโอกาสให้กับผู้ที่ต้องการเป็นเจ้าของรถยนต์ รองลงมาร้อยละ 20.20 เป็นการเพิ่มขยายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ และร้อยละ 15.40 เพิ่มการจ้างงานมากขึ้น สำหรับแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรของรัฐบาล ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 62.30 ระบุว่า ควรลดราคาค่าโดยสารหรือให้ขึ้นรถบริการสาธารณะฟรี รองลงมาร้อยละ 53.60 ควรเร่งพัฒนาระบบขนส่งทางราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า และร้อยละ 12.90 ควรชะลอนโยบายลดภาษีรถยนต์คันแรกออกไปอีก และสอดคล้องงานวิจัยของจิตรา ขอมดวง (2554) การศึกษาความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายคินเงินภาชีรดคันแรก ผลการศึกษา พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลดีและผลเสียต่อประเทศของนโยบายคินภาชีรดคันแรก พบว่า ประชาชน ร้อยละ 50.80 ระบุว่า



ส่งผลเสียต่อประเทศ และร้อยละ 49.20 มองว่าส่งผลดีต่อประเทศ โดยในจำนวนประชาชนที่เห็นว่ามีผลเสียต่อประเทศ นั้น ร้อยละ 73.50 ระบุว่าเป็นการเพิ่มปัญหาจราจร/รถติด รองลงมา ร้อยละ 42.50 เป็นการเพิ่มมลพิษให้กับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และร้อยละ 33.20 เป็นการส่งเสริมให้ประชาชนเป็นหนี้เพิ่มขึ้น ส่วนในจำนวนประชาชนที่มองว่ามีผลดี ร้อยละ 78.50 ระบุว่าเป็นการขยายโอกาสให้กับผู้ที่ต้องการเป็นเจ้าของรถยนต์ รองลงมา ร้อยละ 20.20 เป็นการเพิ่มขยายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ และร้อยละ 15.40 เพิ่มการจ้างงานมากขึ้น สำหรับแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรของรัฐบาล ประชาชน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 62.30 ระบุว่า ควรลดราคาค่าโดยสารหรือ ให้ขึ้นรถบริการสาธารณะฟรี รองลงมา ร้อยละ 53.60 ควรเร่งพัฒนาระบบขนส่งทางราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า และร้อยละ 12.90 ควรชะลอนโยบายลดภาษีรถยนต์คันแรกออกไปอีก

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาผลการนำนโยบายคินภาษีรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผู้ศึกษาได้นำเสนอแนะจากการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะด้านนโยบาย

- รัฐบาลควรดำเนินการประเมินผลนโยบายคินภาษีรถยนต์คันแรกทั้งในด้านมิติงบประมาณในการดำเนินงาน ด้านมิติในการแก้ไขปัญหาผลกระทบจากนโยบายคินภาษีรถยนต์คันแรก เช่น การแก้ไขปัญหาด้านจราจร ปัญหาด้านปริมาณพลังงานเชื้อเพลิงในอากาศหรือปัญหามลพิษทางอากาศ ทั้งนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากนโยบายคินภาษีรถยนต์คันแรก

- รัฐบาลควรส่งเสริมพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรของรัฐบาลจากการดำเนินนโยบายคินภาษีรถยนต์คันแรก เช่น การเพิ่มปริมาณรถสาธารณะ ลดราคาค่าโดยสารหรือให้ขึ้นรถบริการสาธารณะ ควรเร่งพัฒนาระบบขนส่งทางราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า หรือหากมีการดำเนินนโยบายลดภาษีรถยนต์คันแรกควรศึกษาผลกระทบอย่างละเอียด

- รัฐบาลควรศึกษามาตรการรองรับผลกระทบที่เกิดจากประชาชนที่ไม่สามารถดำเนินการตามหลักเกณฑ์ของนโยบายลดภาษีรถยนต์คันแรก อาทิ ปัญหาการผ่อนชำระไม่ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด การถูกยึดรถ หรือปัญหาหนี้สินของประชาชน เป็นต้น

2. ข้อเสนอแนะด้านปฏิบัติ

- ด้านผลิตภัณฑ์ ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญในด้านความทนทาน แข็งแกร่งของตัวถัง และการประหยัดน้ำมัน เพราะมีส่วนอย่างมากต่อการตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์ประเภทรถยนต์ และเนื่องจากสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบันชะลอตัว และราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ผู้บริโภคให้ความสำคัญกับความสามารถในการประหยัดน้ำมันมากขึ้น

- ด้านราคา ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญในด้านราคาสินค้ามากที่สุด เนื่องจากผู้บริโภคส่วนใหญ่มีรายได้ไม่มาก และผู้บริโภคมีความอ่อนไหวต่อราคารถยนต์มาก ผู้ประกอบการจึงควรนำกลยุทธ์ทางด้านราคาไปปรับใช้กับผู้บริโภค

- ด้านการจัดจำหน่าย ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญด้านเวลาเปิด - ปิด สะดวกต่อการติดต่อและการใช้บริการ และการจัดแสดงสินค้า มีการนำเสนอหลายรุ่น ผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์ควรให้ความสำคัญกับปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ให้มาก โดยขยายระยะเวลาการให้บริการกับลูกค้า

- ด้านการส่งเสริมการตลาด ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญด้านการให้บริการของพนักงานขายประทับใจ การรับประกันหลังการขาย แคมเปญกันภัยชั้น 1 ฟรี 1 ปี โดยการบริการของพนักงานขายนั้นต้องสร้างความประทับใจให้กับผู้บริโภคเพื่อให้ผู้บริโภคกลับมาซื้อสินค้าหรือแนะนำสินค้าให้กับผู้บริโภคคนอื่นๆ ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- สุพจน์ เอียงกฤษ. (2556). ผลกระทบจากนโยบายลดคันแรกกับการบริหารจัดการระบบการจราจร. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์.
- จิตรา ขอมดุง. (2554). ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรก. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการตลาด มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
- ศูนย์สำรวจความคิดเห็น “แม่โจ้โพล”. (2556). รายงานสรุปผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน เรื่อง “เศรษฐกิจและพยากรณ์การเกษตร มหาวิทยาลัยแม่โจ้ จ.เชียงใหม่”. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ศูนย์สำรวจความคิดเห็น “นิด้าโพล”. (2555). รายงานสรุปผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน เรื่อง “นโยบายคินภาษีรถยนต์คันแรก”. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศูนย์สำรวจความคิดเห็น “นิด้าโพล”. (2556). รายงานสรุปผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน เรื่อง “ปัญหาการจราจรในเขตเมืองหลวง”. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.