

## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

การวิจัยเชิงคุณภาพเรื่องนี้ เป็นการ ศึกษาความคิดเห็น ตลอดจนการติดตาม และประเมินผลนโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรก โดยได้ใช้เครื่องมือวิจัย คือ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก การสังเกตการณ์ โดยได้แยกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญเป็น 3 กลุ่ม ประกอบไปด้วย (1) ประชาชนผู้มี สิทธิซื้อรถยนต์คันแรก (2) ผู้ประกอบกิจการรถยนต์ (3) เจ้าหน้าที่สรรพสามิตร แล้วนำข้อมูล วิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) และสังเคราะห์ (Synthesis) ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอผล การวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

ตอนที่ 1 ประเมินผลนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

ตอนที่ 2 ศึกษาปัญหาในการนำนโยบายรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชลบุรี โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### ตอนที่ 1 ประเมินผลนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

ผลการประเมินผลนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี แบ่งผล การศึกษาออกเป็นผลกระทบหลัก และผลข้างเคียงของนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก

ผลกระทบหลักแบ่งเป็น 4 ด้านมีดังนี้

1. ด้านนโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการหมุนเวียนของระบบเศรษฐกิจ และการกระตุ้นรายได้ภาคอุตสาหกรรม

ตารางที่ 2 นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการหมุนเวียนของระบบเศรษฐกิจและการกระตุ้นรายได้ภาคอุตสาหกรรม

ด้าน	กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ		
	ประชาชนผู้ใช้สิทธิซื้อรถยนต์คันแรก	ผู้ประกอบการ	เจ้าหน้าที่สรรพสามิต
การหมุนเวียนของระบบเศรษฐกิจและการกระตุ้นรายได้ภาคอุตสาหกรรมรถยนต์	ทำให้เกิดการหมุนเวียนเศรษฐกิจโดยภาครัฐเป็นส่วนที่ทำให้เกิดอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศเติบโตขึ้น และเป็นที่ต้องการของประชาชน	ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก ทั้งผู้ผลิตรถยนต์และผู้จำหน่ายรถยนต์ทำให้ประชาชนตื่นตัวกับนโยบายรถยนต์คันแรกที่สามารถลดภาษีได้ 100,000 บาท ทำให้ยอดจองรถยนต์สูงขึ้นกว่าปกติ	ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจได้ดีและทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาเป็นเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดดที่ทำให้รายได้ทั้งภาคครัวเรือนและภาคเอกชนทำให้เกิดรายได้ครอบคลุมทั้งหมดช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนได้

จากผลการศึกษาจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นที่สอดคล้องกันที่ว่า นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลทำให้เกิดการหมุนเวียนของระบบเศรษฐกิจและการกระตุ้นรายได้ภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งมีรายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยแบ่งเป็นกลุ่มข้อมูล 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่หนึ่ง ประชาชนผู้ใช้สิทธิรถยนต์คันแรกพบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกทำให้ระบบเศรษฐกิจดีขึ้น กระตุ้นรายได้ของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์มากเป็นประวัติศาสตร์ ทำให้มีการสั่งซื้อจองรถยนต์เยอะกว่าปกติรถยนต์บางบริษัทถึงกับกับผลิตรถยนต์ไม่ทันความต้องการ

ของประชาชนที่ต้องการใช้สิทธิรถยนต์คันแรก ทำให้รายได้ของประชาชนที่ทำงานในบริษัทผลิตรถยนต์มีงานมากขึ้นและต่อเนื่องเพื่อที่ต่อเร่งผลิตรถยนต์ให้ทันตามความต้องการของประชาชน รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“นโยบายรถยนต์คันแรกทำให้เกิดการหมุนเวียนเศรษฐกิจ คือ ภาครัฐเป็นส่วนที่ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศโตขึ้น ทั้ง ๆ ที่ในอดีตอุตสาหกรรมรถยนต์กำลังเป็นที่ต้องการของประชาชนและอยู่ในช่วงขาขึ้น เมื่อรัฐบาลมีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ก็ยังเกิดการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้นประชาชนมีการจองรถเพื่อใช้สิทธิคืนภาษี ๆ กันมากขึ้นทำให้ระบบเศรษฐกิจเกิดการหมุนเวียน มีการจับจ่ายใช้สอยกันเพิ่มมากขึ้น สำหรับนโยบายนี้ก็เป็นการกระตุ้นรายได้ภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ให้เติบโตมากยิ่งขึ้น ได้จากข่าวที่มีการนำเสนอว่าพนักงานในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ได้โบนัสคนละหลายเดือน นั่นก็แสดงถึงรายได้ของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ว่าเติบโตขึ้นมากน้อยเพียงใดอีกทั้งยอดจองรถยนต์ที่มีไม่ต่ำกว่า 1 ล้านคัน สำหรับค่ายรถยนต์ทุก ๆ ค่าย ทำให้ระบบเศรษฐกิจ และรายได้ในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตไปอย่างรวดเร็ว” (นวนรงค์ (นามสมมุติ), 14 สิงหาคม 2556)

“นโยบายรถยนต์คันแรกทำให้ระบบเศรษฐกิจดีขึ้น กระตุ้นรายได้ของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์มากเป็นประวัติศาสตร์ ทำให้มีการสั่งซื้อสั่งจองรถยนต์เยอะกว่าปกติรถยนต์บางบริษัทถึงกับกับผลิตรถยนต์ไม่ทันความต้องการของประชาชนที่ต้องการใช้สิทธิรถยนต์คันแรก ทำให้รายได้ของประชาชนที่ทำงานในบริษัทผลิตรถยนต์มีงานมากขึ้นและต่อเนื่องเพื่อที่ต่อเร่งผลิตรถยนต์ให้ทันตามความต้องการของประชาชนครับ” (อนุรักษ์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 17 สิงหาคม 2556)

“เป็นการกระตุ้นรายได้ภาคอุตสาหกรรมแต่ละระยะสั้นเท่านั้น เพราะตอนนี้ในช่วงโปรโมทที่ภาครัฐมอบให้ประชาชน ทำให้ประชาชนแห่ซื้อ จนเกินความต้องการ ทำให้ระยะเวลาหลังจากนี้จะมีการซื้อรถลดน้อยลง” (วันวิสา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 20 สิงหาคม 2556)

“ในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ย่อมได้รับผลประโยชน์อยู่แล้ว เพราะปัจจุบันในทุก ๆ บ้านจะต้องมีรถยนต์ใช้กันอย่างน้อยบ้านละ 1 คัน เป็นผลให้ภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ผลิตรถยนต์ออกมาตอบสนองความต้องการของประชาชน ซึ่งขณะเดียวกันก็ได้พัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ในแบบต่าง ๆ รุ่นต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยและกระตุ้นความต้องการของผู้ที่อยากจะมีรถยนต์เป็นของตัวเองด้วย” (จันทรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 24 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สอง ผู้ประกอบกิจการรถยนต์ พบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลทำให้เศรษฐกิจ ของอุตสาหกรรมรถยนต์ดีขึ้นเพราะประชาชนให้ความสนใจจองรถมากกว่าสภาวะปกติ

ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น ผู้ประกอบการรถยนต์ก็มีรายได้เพิ่มมากขึ้นรวมถึงธุรกิจน้ำมันดีมากยิ่งขึ้น รายละเอียดดังผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลทำให้เศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์ดีขึ้นเพราะประชาชนให้ความสนใจจอร์มมากกว่าสภาวะปกติทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น เจ้าของประกอบการรถยนต์ก็มีรายได้เพิ่มมากขึ้นรวมถึงธุรกิจน้ำมันดีมากยิ่งขึ้น” (พัชรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 21 สิงหาคม 2556)

“ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมเป็นอย่างมากทั้งผู้ผลิตรถยนต์และผู้จำหน่ายรถยนต์ทำให้ประชาชนตื่นตัวกับนโยบายรถยนต์คันแรกที่สามารถลดภาษีได้ 100,000 บาท ทำให้ยอดจอร์มรถยนต์สูงขึ้นกว่าปกติ” (มยุรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สาม เจ้าหน้าที่สรรพสามิตพบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกทำให้เศรษฐกิจในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น กระตุ้นเศรษฐกิจได้ดีและทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาเป็นเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดดที่ทำให้รายได้ทั้งภาคครัวเรือนและภาคเอกชน ทำให้เกิดรายได้ครอบคลุมทั้งหมด รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“มีการกระตุ้นรายได้ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการสั่งจอร์มรถยนต์มากขึ้น มีการนำเข้ารถยนต์มากขึ้น” (ยุทธนา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 26 สิงหาคม 2556)

“นโยบายรถยนต์คันแรกทำให้เศรษฐกิจในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น กระตุ้นเศรษฐกิจได้ดีและทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาเป็นเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดดที่ทำให้รายได้ทั้งภาคครัวเรือนและภาคเอกชน ทำให้เกิดรายได้ครอบคลุมทั้งหมด” (ชาญชัย (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 26 สิงหาคม 2556)

## 2. ด้านนโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

### ตารางที่ 3 นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

ด้านของ	กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ		
	ประชาชนผู้ใช้สิทธิซื้อรถยนต์คันแรก	ผู้ประกอบการ	เจ้าหน้าที่สรรพสามิต
การประเมิน			
การยกระดับ	เป็นส่วนหนึ่งที่	รัฐบาลมาช่วย	ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
คุณภาพชีวิต	ช่วยยกระดับ	แบ่งเบาภาระ	ทำให้การมีรถยนต์เป็นเรื่องง่ายขึ้น
ประชาชน	คุณภาพชีวิต	เป็นการเพิ่ม	และเพิ่มความสะดวกสบาย

## ตารางที่ 3 (ต่อ)

ด้านของ การประเมิน	กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ		
	ประชาชนผู้ใช้ สิทธิ์ซื้อรถยนต์ คันแรก	ผู้ประกอบการ กิจการรถยนต์	เจ้าหน้าที่สรรพสามิต
	ประชาชนทำให้ การเดินทาง สะดวกสบาย และรวดเร็ว และ ยังมีการคืนภาษี จึงทำให้ลดภาระ ไปได้อีกส่วน	โอกาสให้กับ ประชาชน ที่ ต้องการจะมีรถ และช่วย ยกระดับคุณภาพ ชีวิตให้ดีขึ้น ไป ไหนมาไหน สะดวกขึ้น	ในการเดินทางในการเดินทาง ด้วยรถยนต์โดยไม่ต้องพึ่งพารถ สาธารณะ

จากผลการศึกษาจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นสอดคล้องกันที่ว่านโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน ซึ่งมีรายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยแบ่งเป็นกลุ่มข้อมูล 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่หนึ่ง ประชาชนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกพบว่า นโยบายรถคันแรกเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนบางส่วนหรือส่วนมาก เพราะนโยบายรถคันแรกเป็นการขยายโอกาสให้แก่ประชาชนที่มีรายได้ไม่มากนัก เป็นการทำให้ประชาชนมีรถยนต์ใช้ได้ง่ายขึ้น นโยบายรถยนต์คันแรกยังมีการคืนภาษีจึงทำให้ลดภาระไปได้อีกส่วน รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“มีส่วนช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนได้อันดับแรกคือไม่เอาเยิ่นเย้อ ๆ ที่มีรถยนต์ใช้ก่อนแล้ว อันดับสอง คือ มีความสะดวกสบายมากขึ้น เช่น การเดินทางไปต่างจังหวัด จากเดิมที่เคยนั่งรถรอประจำทางครึ่งละนาน ๆ แต่หลังจากที่มีรถยนต์คันแรกยอมทำให้การเดินทางสะดวกสบายและรวดเร็ว” (นวลอนงค์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 14 สิงหาคม 2556)

“นโยบายรถคันแรกเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนบางส่วนหรือส่วนมาก เพราะนโยบายรถคันแรกเป็นการขยายโอกาสให้แก่ประชาชนที่มีรายได้ไม่มากนัก เป็นการทำให้ประชาชนมีรถยนต์ใช้ได้ง่ายขึ้น นโยบายรถยนต์คันแรกยังมีการคืนภาษีจึงทำให้

ลดภาระไปได้อีกส่วน” (อนุรักษ์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 17 สิงหาคม 2556)

“ไม่ค่ะ เพราะประชาชนมีรายจ่ายเพิ่มมากขึ้นจากเดิมมาก ไม่ว่าจะเป็นค่าผ่อนรถ น้ำมัน ค่าประกัน ค่าประกัน ทำให้รายจ่ายเพิ่มมากขึ้น” (วันวิสา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 20 สิงหาคม 2556)

“มีส่วนช่วยค่ะ เพราะการมีรถยนต์ช่วยให้ประชาชนทำกิจการงานได้สะดวกขึ้น มีความคล่องตัวมากขึ้น ทำให้เกิดการจ้างงาน การสร้างรายได้ และเพิ่มความสะดวกสบายให้ชีวิต ผู้คนเดินทางไปมาสะดวก แต่การมีรถยนต์นั้นจะต้องไม่ทำให้เดือดร้อนจนเกินความสามารถ ในการชำระหนี้บ้าน บางบ้านอยากจะมีรถยนต์เป็นของตัวเองแต่มีหนี้อื่น ๆ มาก ดังนั้นจึงไม่จำเป็น ที่จะมีรถยนต์ เพราะเมื่อซื้อรถมา ก็จะมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามมา เช่น ค่าประกันรถยนต์ ค่าน้ำมัน ค่าภาษี ค่าบำรุงรักษาสภาพรถยนต์ ค่าใช้จ่ายอุบัติเหตุต่าง ๆ ดังนั้นเมื่ออยากจะมีรถยนต์ควรคิด ไตร่ตรองอย่างถี่ถ้วน ซึ่งการมีรถยนต์ช่วยให้คุณภาพชีวิตดีขึ้นจริง แต่ขณะเดียวกันก็ต้องอยู่บน ความสามารถในการหารายได้เพื่อมาชำระผ่อนจ่ายค่ารถยนต์ด้วย” (จันทร์ธา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 24 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สอง ผู้ประกอบกิจการรถยนต์ พบว่านโยบายรถยนต์คันแรกได้ช่วยกระตุ้นยอดขายให้บริษัทรถยนต์ และทำให้ประชาชนซื้อรถคันแรกในราคาถูก โดยที่รัฐบาลมาช่วยแบ่งเบาภาระ ยังเป็นโอกาสช่วยให้ประชาชนที่ไม่มีรถต้องการมีรถ โดยมีการเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“ได้ช่วยกระตุ้นยอดขายให้บริษัทรถยนต์ และทำให้ประชาชนซื้อรถคันแรกในราคาถูก โดยที่รัฐบาลมาช่วยแบ่งเบาภาระ อีกทั้งเป็นการเพิ่มโอกาสให้กับประชาชนที่ต้องการจะมีรถ ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น ไปไหนมาไหนสะดวกขึ้น หรือ นำมาใช้ประกอบอาชีพได้เพราะ ทุกวันนี้รถถือเป็นปัจจัยที่ 5 ที่สำคัญในการดำรงชีวิต” (พัชรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 21 สิงหาคม 2556)

“ได้ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิต ทำให้ประชาชนที่อยากมีรถยนต์แต่มีรายได้น้อย สามารถมีรถยนต์ใช้ ซึ่งมีแรงจูงใจจากรัฐบาลที่ประกาศให้เงินนโยบายรถยนต์คันแรกกับประชาชน เป็นการยกระดับฐานะตัวเองให้มีเหมือนคนอื่น ๆ และเวลาไปไหนมาไหนสะดวกมากขึ้น” (มยุรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สาม เจ้าหน้าที่สรรพสามิต พบว่านโยบายรถยนต์คันแรกเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทำให้การมีรถยนต์เป็นเรื่องง่ายขึ้น และเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยรถยนต์โดยไม่ต้องพึ่งพาบริการสาธารณะ รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“ไม่ช่วย เพราะบางกลุ่มที่ไม่สามารถซื้อหรือใช้นโยบายรถคันแรกของรัฐได้ เพราะประชาชนส่วนใหญ่มีการยกเลิกในการจองสิทธิ์มากขึ้น” (ยุทธนา (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

“นโยบายรถยนต์คันแรกช่วยยกระดับทำให้ประชาชนที่ต้องการมีรถยนต์ ดั้งนั้นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทำให้การมีรถยนต์เป็นเรื่องง่ายขึ้น และเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยรถยนต์โดยไม่ต้องพึ่งพารถเมล์สาธารณะ ณ ปัจจุบัน” (ชาญชัย (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

### 3. ด้านนโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการบริหารจัดการนโยบาย

ตารางที่ 4 นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการบริหารจัดการนโยบาย

ด้านการประเมิน	กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ		
	ประชาชนผู้ใช้สิทธิ์ซื้อรถยนต์คันแรก	ผู้ประกอบการกิจการรถยนต์	เจ้าหน้าที่สรรพสามิต
การบริหารจัดการนโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาล	ประชาชนส่วนมากให้ความสนใจและเป็นไปอย่างมี	เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของรถยนต์คันแรกนั้นต้องดูผลต่อเนื่องอีก 5 ปี ที่สามารถสรุปผล
ประสิทธิภาพและประสิทธิผล	มีความสนใจและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพคือ มีการดำเนินงานที่ชัดเจน และมีประสิทธิภาพ	มาก เพราะเวลาที่ลูกค้ามาจองรถยนต์เพราะจากที่เจอมาลูกค้าก็ได้รับเงินจามที่ทางโครงการแจ้งไว้	ได้ว่ายอดตัวเลขที่แท้จริงในการบอกถึงประสิทธิภาพนั้นจะเป็นตัวเลขที่ทำ
	ประชาสัมพันธ์ให้กับผู้ใช้สิทธิ์ได้ทราบถึงหลักเกณฑ์	ไม่มีข้อผิดพลาด	

จากผลการศึกษาจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นสอดคล้องกันที่ว่านโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีการบริหารจัดการนโยบายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล แต่ในส่วนของเจ้าหน้าที่สรรพสามิตต้องดูแลต่อผลต่อเนื่องอีก 5 ปี ซึ่งมีรายละเอียดข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยแบ่งเป็นกลุ่มข้อมูล 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่หนึ่ง ประชาชนผู้ใช้สิทธิซื้อรถยนต์คันแรก พบว่านโยบายรถยนต์คันแรกถือว่าประสบความสำเร็จมาก ประชาชนส่วนมากให้ความสนใจแต่กำหนดเวลาน้อยไป ถือว่ารัฐบาลมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลที่ดีมากมีการประสานงานที่ดีทั้งที่บริษัทผลิตรถยนต์ และสถานีราชการ รายละเอียดข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“สำหรับการบริหารจัดการนโยบายดังกล่าว ก็เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คือมีการดำเนินงานที่ชัดเจน และมีการประชาสัมพันธ์ให้กับผู้ใช้สิทธิได้ทราบถึงหลักเกณฑ์ของนโยบายดังกล่าว แต่ก็ยังมีอีกหลายภาคส่วนที่ยังคงไม่เห็นด้วยกับการดำเนินการโครงการนี้ เนื่องจากก่อให้เกิดผลกระทบมากมาย” (นวลอนงค์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 14 สิงหาคม 2556)

“ผมว่านโยบายรถยนต์คันแรกถือว่าประสบความสำเร็จมาก ประชาชนส่วนมากให้ความสนใจแต่กำหนดเวลาน้อยไป ถือว่ารัฐบาลมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลที่ดีมาก มีการประสานงานที่ดีทั้งที่บริษัทผลิตรถยนต์ และสถานีราชการ” (อนุรักษ์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 17 สิงหาคม 2556)

“มีประสิทธิภาพทางด้านของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ แต่ด้านคุณภาพชีวิตไม่ประสบความสำเร็จ เพราะประชาชนบางส่วนมีกำลังซื้อรถคันแรกก็จริง แต่กำลังซื้อเหล่านี้ส่วนใหญ่มาจากการกู้ยืมเงิน” (วันวิสา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 20 สิงหาคม 2556)

“ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในระดับต่ำ ถึงปานกลาง เพราะรัฐบาลต้องมีการระดมความคิดและวางแผนให้ดี มองผลที่จะตามมาในอนาคต เพราะรถยนต์คันแรกนั้นจะเป็นการสร้างภาระหนี้สินให้แก่ประชาชนอย่างมาก รายได้ของประชาชนแต่ละคนยังไม่เพียงพอในการจะซื้อรถบางคนเมื่อออกรถมาแล้วใช้ไปไม่ได้ไม่นานก็โดนยึด เนื่องจากไม่สามารถชำระหนี้ได้ รถยนต์นั้นก็กลับคืนสู่ระบบต่อไป สร้างหนี้สาธารณะมากขึ้นหลายเท่าตัว การมีรถยนต์นั้นต้องดูว่า ซื้อมาแล้วเกิดประโยชน์จริงหรือเปล่า” (จันทรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 24 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สอง ผู้ประกอบกิจการรถยนต์พบว่า กระบวนการจัดการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพดี ประชาชนที่ได้ซื้อรถยนต์คันแรกได้รับเงินตามที่ทางเงื่อนไขที่แจ้งไว้ ไม่มีข้อผิดพลาด มีการตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ อย่างเข้มงวด รายละเอียดข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้



“การจัดการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพดี เพราะจากที่เจอมาลูกค้าก็ได้รับเงินจากที่ทางโครงการแจ้งไว้ ไม่มีข้อผิดพลาด แต่ก็มีบางรายการที่เอกสารไม่เรียบร้อยที่มีการตีกลับมา” (พีชรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 21 สิงหาคม 2556)

“เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมาก เพราะเวลาที่ลูกค้ามาของรถยนต์ทำตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของรัฐบาลที่กำหนดไว้เป็นอย่างดี อาจจะมีบ้างบางรายการที่มีข้อผิดพลาดเล็กน้อย และทำให้ยอดของรถยนต์ครั้งนี้มีจำนวนมากกว่าการจองปกติ” (มยุรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สาม เจ้าหน้าที่สรรพสามิต พบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกเป็นนโยบายที่ดีที่จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในระยะสั้น เพื่อช่วยให้ภาคอุตสาหกรรมที่เกิดผลกระทบในปี 2554 ในช่วงน้ำท่วม แต่ผลระยะยาวนั้น อาจจะทำให้เกิดปัญหาในด้านถนนไม่เพียงพอต่อจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น และปัจจัยในด้านเศรษฐกิจจะลดตัว ทำให้ผู้ซื้อรถยนต์มีรายได้น้อยลงและอาจเกิดผลกระทบตามมาคือ การขายรถยนต์ทิ้งเพราะไม่สามารถผ่อนต่อได้จึงทำให้ผิดเงื่อนไขหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขรถยนต์คันแรก ๆ ดังนั้นประสิทธิภาพและประสิทธิผลของรถยนต์คันแรกนั้นต้องดูแลต่อเนื่องอีก 5 ปี ที่สามารถสรุปผลได้ว่ายอดตัวเลขที่แท้จริงในการบอกถึงประสิทธิผลนั้นจะเป็นตัวเลขที่ทำให้ประชาชนมีความสุขอย่างแท้จริง รายละเอียดตั้งข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“มีทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลแต่ในระยะยาวเราไม่สามารถทราบได้ว่าเป็นอย่างไ” (ยุทธนา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

“นโยบายรถยนต์คันแรกเป็นนโยบายที่ดีที่จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในระยะสั้น เพื่อช่วยให้ภาคอุตสาหกรรมที่เกิดผลกระทบในปี 2554 ในช่วงน้ำท่วม แต่ผลระยะยาวนั้น อาจจะทำให้เกิดปัญหาในด้านถนนไม่เพียงพอต่อจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น และปัจจัยในด้านเศรษฐกิจจะลดตัว ทำให้ผู้ซื้อรถยนต์มีรายได้น้อยลงและอาจเกิดผลกระทบตามมา คือ การขายรถยนต์ทิ้งเพราะไม่สามารถผ่อนต่อได้จึงทำให้ผิดเงื่อนไขหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขรถยนต์คันแรก ๆ ดังนั้นประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของรถยนต์คันแรกนั้นต้องดูแลต่อเนื่องอีก 5 ปี ที่สามารถสรุปผลได้ว่ายอดตัวเลขที่แท้จริงในการบอกถึงประสิทธิผลนั้นจะเป็นตัวเลขที่ทำให้ประชาชนมีความสุขอย่างแท้จริง” (ชาญชัย (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

นอกจากด้านการบริหารจัดการนโยบายแล้วผู้ให้ข้อมูลสำคัญยังมีความคิดเห็นในส่วนของการะบวนการในการคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลด้วยดังนี้

ตารางที่ 5 นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับกระบวนการในการคืนภาษีรถยนต์คันแรก

ด้านการประเมิน	กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ		
	ประชาชนผู้ใช้ สิทธิ์ซื้อรถยนต์ คันแรก	ผู้ประกอบการ กิจการรถยนต์	เจ้าหน้าที่สรรพสามิต
กระบวนการ ในการคืนภาษี รถยนต์คันแรก มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล	การคืนภาษี รถยนต์คันแรก เป็นไปอย่าง มีระบบ และมีการจัดการ ที่ดีและมี การตอบผล ที่แน่นอน และการ ประสานงาน ภาครัฐที่ดี ประชาชนส่วน ใหญ่ก็ได้รับ การคืนภาษี จึงถือว่าการคืน ภาษีรถยนต์ มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ที่ดี	กระบวนการ ในการยื่นภาษี รถยนต์คันแรก เป็นไปอย่าง มีประสิทธิภาพ เนื่องจาก ในการยื่น เอกสารกับ ทางสรรพสามิต มีขั้นตอน มีการ ตรวจเอกสาร ต่าง ๆ จนมองว่า มานุษยยาก เกินไป มีระยะเวลา ที่จำกัดในการ ยื่นเอกสาร มีระยะเวลา ในการได้รับเงิน คินนานเกินไป	กระบวนการในการคืนเงินรถยนต์ คันแรกนั้นมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในรูปแบบการ วางแผน ที่มีระบบการวางแผนที่ดี มีขั้นตอนในการคืนเงินอย่างชัดเจน และการประสานหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องเป็นไปอย่างอัตโนมัติ ดังนั้นเงินที่คืนให้ประชาชนนั้น ไม่มีปัญหาในการส่งจ่ายและคืนเงิน ให้กับประชาชน

จากผลการศึกษาจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นสอดคล้องกันที่ว่านโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีกระบวนการในการคืนภาษีรถยนต์คันแรกมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ซึ่งมีรายละเอียดข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยแบ่งเป็นกลุ่มข้อมูล 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่หนึ่ง ประชาชนผู้ใช้สิทธิซื้อรถยนต์คันแรก พบว่าการคืนภาษีรถยนต์คันแรก เป็นไปอย่างมีระบบและมีการจัดการที่ดีและมีการตอบผลที่แน่นอนและการประสานงานภาครัฐที่ดี ประชาชนส่วนใหญ่ก็ได้รับการคืนภาษี จึงถือว่าการคืนภาษีรถยนต์มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลที่ดีมาก รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“สำหรับกระบวนการในการคืนภาษี ฯ ช่วงของการดำเนินการ ขอใช้สิทธิ ก่อนข้างนาน คือ เมื่อได้รับรถแล้ว ผู้ใช้สิทธิก็ต้องไปยื่นเอกสาร ณ กรมสรรพสามิตของจังหวัด และในการยื่นเอกสารนั้นมีคนจำนวนมากที่ไปขอใช้สิทธิแต่ระบบการดำเนินการของกรมสรรพสามิตไม่เป็นระบบเท่าที่ควร จึงทำให้ใช้เวลานานสำหรับผู้ใช้สิทธิ 1 คน และการได้รับเงินคืนภาษีนั่นก็ยังคงเกิดความล่าช้าซึ่งในเดือน ไฉมีการแจ้งว่าจะต้องครอบครองรถครบ 1 ปี จึงจะได้เงินภาษีคืน แต่ผู้รับสิทธิบางรายครอบครองรถมากกว่า 12 เดือนหรือ 1 ปี แต่ก็ยังไม่ได้รับเงินภาษีคืน กระบวนการดำเนินการค่อนข้างล่าช้า และทำให้ประชาชนที่ได้รับสิทธิเกิดความวิตกกังวลว่า จะไม่ได้เงินคืน” (นวลอนงค์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 14 สิงหาคม 2556)

“การคืนภาษีรถยนต์คันแรกเป็นไปอย่างมีระบบ และมีการจัดการที่ดี และมีการตอบผลที่แน่นอนและการประสานงานภาครัฐที่ดี ประชาชนส่วนใหญ่ก็ได้รับการคืนภาษี จึงถือว่าการคืนภาษีรถยนต์มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลที่ดีมากครับ” (อนุรักษ์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 17 สิงหาคม 2556)

“มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพราะภาครัฐมีการจัดการประสานงานอย่างมีขั้นตอน อาจจะถูกยุ่งยากหรือช้าไปบ้าง แต่ตอนนี้ได้รับเงินภาษีคืนเรียบร้อยแล้ว” (วันวิสา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 20 สิงหาคม 2556)

“มีค่ะ เพราะดิฉันเป็นคนหนึ่งที่ซื้อรถยนต์จากนโยบายรถคันแรก รัฐบาลได้คืนเงินให้ประชาชนได้รวดเร็ว เป็นที่น่าพอใจ มีการโอนเงินคืนผ่านทางบัญชีธนาคาร องค์กรของภาครัฐ ดำเนินการในการคืนเงินภาษีอย่างมีระบบ มีเจ้าหน้าที่แนะนำในขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนยื่นเอกสารในการขอคืนเงินได้อย่างรวดเร็ว เกิดปัญหาน้อย” (จันทรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 24 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สอง ผู้ประกอบกิจการรถยนต์พบว่า กระบวนการยื่นเอกสารมีประสิทธิภาพ แต่ทางลูกค้ามองว่าเป็นเรื่องยุ่งยากเอกสารต้องใช้เวลาจำกั แต่ในการยื่นเอกสารทางเจ้าหน้าที่ก็ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดีทำให้ลูกค้ายื่นเอกสารได้ครบสมบูรณ์เป็นส่วนใหญ่ ทำให้ผลที่ได้ออกมาดี ประชาชนได้รับเงินคืนตามกำหนดเป็นบางส่วนแล้ว รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“กระบวนการยื่นเอกสารมีประสิทธิภาพ แต่ทางลูกค้ามองว่าเป็นเรื่องยุ่งยากเอกสาร ต้องใช้หลายอย่างและมีเวลาจำกัด แต่ในการยื่นเอกสารทางเจ้าหน้าที่ก็ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดี ทำให้ลูกค้ายื่นเอกสารได้ครบสมบูรณ์เป็นส่วนใหญ่ ทำให้ผลที่ได้ออกมาดี ประชาชนได้รับเงินคืน ตามกำหนดเป็นบางส่วนแล้ว” (จันทร์ธา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 24 สิงหาคม 2556)

“จากการที่ได้พูดคุยกับลูกค้าพบว่า กระบวนการในการยื่นภาษีรถยนต์คันแรกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากในการยื่นเอกสารกับทางสรรพสามิตมีขั้นตอนมีการตรวจเอกสารต่าง ๆ จนมองว่ามานยุ่งยากเกินไป มีระยะเวลาที่จำกัดในการยื่นเอกสาร มีระยะเวลาในการได้รับเงินคืนนานเกินไป แต่มีลูกค้าบางส่วนได้รับเงินคืนแล้ว” (มยุรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สาม เจ้าหน้าที่สรรพสามิต พบว่ากระบวนการในการคืนเงินรถยนต์คันแรกนั้นมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในรูปแบบการวางแผนที่มีระบบการวางแผนที่ดีมีขั้นตอนในการคืนเงินอย่างชัดเจน และการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปอย่างอัตโนมัติ ดังนั้นเงินที่คืนให้ประชาชนนั้นไม่มีปัญหาในการส่งจ่าย และคืนเงินให้กับประชาชน ส่วนปัญหาในด้านอื่น ๆ ก็จะมีการแก้ปัญหาตลอดเวลาในระยะเวลาที่มีปัญหาตลอด เพราะนโยบายเป็นนโยบายใหม่ ดังนั้นจึงทำให้ต้องมีการแก้ไขปัญหาในสภาวะการณ์เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“มีทั้งสองอย่าง แต่ในระยะยาวยังไม่รู้ว่าจะเป็นอย่างไร” (อุทรรณา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

“กระบวนการในการคืนเงินรถยนต์คันแรกนั้นมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในรูปแบบการวางแผน ที่มีระบบการวางแผนที่ดีมีขั้นตอนในการคืนเงินอย่างชัดเจน และการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปอย่างอัตโนมัติ ดังนั้นเงินที่คืนให้ประชาชนนั้นไม่มีปัญหาในการส่งจ่าย และคืนเงินให้กับประชาชน ส่วนปัญหาในด้านอื่น ๆ ก็จะมีการแก้ปัญหาตลอดเวลาในระยะเวลาที่มีปัญหาตลอด เพราะนโยบายเป็นนโยบายใหม่ ดังนั้นจึงทำให้ต้องมีการแก้ไขปัญหาในสภาวะการณ์เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา” (ชาญชัย (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

ผลข้างเคียงแบ่งเป็น 3 ด้าน มีดังนี้

1. นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับปัญหาการจราจรติดขัด

ตารางที่ 6 นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับปัญหาการจราจรติดขัด

ด้านการประเมิน	กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ		
	ประชาชนผู้ใช้สิทธิซื้อรถยนต์คันแรก	ผู้ประกอบการ	เจ้าหน้าที่สรรพสามิต
ปัญหาการจราจรติดขัดหรือไม่อย่างไร	ส่งผลกระทบอย่างมากต่อการจราจร โดยมาก ทำให้การจราจรติดขัด	นโยบายนี้ มีผลกระทบ ต่อปัญหาการจราจร มากทำให้เกิดมลพิษบนท้องถนน	นโยบายรถยนต์คันแรกนั้นทำให้เกิดปัญหาการจราจร โดยมาก ทำให้การจราจรติดขัด

จากผลการศึกษาจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นสอดคล้องกันที่ว่านโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งมีรายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยแบ่งเป็นกลุ่มข้อมูล 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่หนึ่ง ประชาชนผู้ใช้สิทธิซื้อรถยนต์คันแรก พบว่ามีนโยบายรถยนต์คันแรก การส่งผลกระทบอย่างมากต่อการจราจร โดยมาก ทำให้การจราจรติดขัด โดยเฉพาะเวลาชั่วโมงเร่งด่วน รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“ทำให้เกิดการจราจรอัมพาต ตอนนี้งานติดขัดอย่างหนัก ผลพวงจากยอดจองรถคันแรกถล่มทลายกว่า 1 ล้านคัน ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งขณะนี้ปริมาณรถใหม่ป้ายแดงทะลักออกมาแล้ว แต่พื้นที่ผิวถนนมีอยู่เท่าเดิม นอกจากการจราจรอัมพาตในกรุงเทพฯ แล้ว ในหัวเมืองใหญ่ก็กำลังเผชิญชะตากรรมนี้เช่นกัน เพราะในต่างจังหวัดก็แห่ใช้สิทธิซื้อรถคันแรกจังหวัดละหลายหมื่นคัน ไม่ว่าจะเป็นเชียงใหม่ โคราช ขอนแก่น อุรธานี สงขลา ภูเก็ต ชลบุรี ระยอง เมืองพัทยา เป็นต้น เรื่องรถติดกลายเป็นปัญหาใหญ่ ผู้คนเสียทั้งเวลาเสียทั้งเงิน และเสียสุขภาพจิต เผาผลาญน้ำมันวันละหลายชั่วโมง เงินในกระเป๋าถูกสูบไปโดยไม่ก่อให้เกิดการหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจต้นทุนค่าเดินทางสูงมาก อีกทั้งยังเกิดอุบัติเหตุถี่ขึ้นทุกวัน มีอโหสิกรรมให้หมด ชีวิตของผู้คนเลวสุด ๆ บนท้องถนน ” (นวลอนงค์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 14 สิงหาคม 2556)

“ส่งผลกระทบต่ออย่างมากต่อการจราจรโดยมาก ทำให้การจราจรติดขัดโดยเฉพาะเวลา ชั่วโมงเร่งด่วน” (อนุรักษ์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 17 สิงหาคม 2556)

“มีส่วนมาก ๆ เพราะมีคนขับฝึ้งเป็นและยังไม่มีประสบการณ์มากนักในการใช้ถนน ร่วมกัน พอเจอปัญหาหรือคิดหรือที่เป็นปัญหาเฉพาะหน้าก็ทำแก้ปัญหาไม่ได้” (วันวิสา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 20 สิงหาคม 2556)

“มีส่วนค่ะ เพราะเมื่อก่อนการจราจรก็ติดขัดอยู่แล้ว ปัจจุบันยังติดขัดมากกว่าเดิม แต่รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นยังไม่มีส่วนเท่าการมีวินัยจราจรที่ดี รู้กฎจราจรที่ดีของประชาชน ซึ่งปัจจุบัน การได้ใบอนุญาตขับขีรถยนต์แต่ละประเภทได้มาง่ายเกินไป บางคนยังขับรถไม่คล่อง ยังไม่ทราบ กฎจราจรก็ออกกรมมาขับขี แล้วสร้างความวุ่นวายบนท้องถนน ความเห็นแก่ตัว ความไม่มีน้ำใจ ของผู้ใช้รถใช้ถนน ภาครัฐควรจริงจังเรื่องวินัยจราจรและการฝึกอบรมการขับขีให้ปลอดภัย มากที่สุดจะเป็นการดีในอนาคต และวางแผนเรื่องการสร้างถนน เพื่อรองรับรถยนต์ที่จะตามมา ในอนาคตอีกมากมายด้วย” (จันทร์ภา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 24 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สอง ผู้ประกอบกิจการรถยนต์พบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกมีการส่งผลกระทบ อย่างมากต่อการจราจรโดยมาก ทำให้การจราจรติดขัด โดยเฉพาะเวลาชั่วโมงเร่งด่วน รายละเอียด ดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“มีส่วนเหมือนกันที่ทำให้เกิดจราจรติดขัด แต่บริษัทไฟแนนซ์ต้องมีการควบคุมการออก รถได้เป็นครอบครัว/ สิทธิ จะได้ไม่สิ้นคือออกมาเยอะ และก็โดนยึดกันเยอะ เพราะรถอู่ก็คาร์ช ราคาถูก ผ่อนน้อย จึงทำให้ผู้ใช้มอเตอร์ไซค์เปลี่ยนมาใช้รถยนต์ เพราะผ่อนเพิ่มอีกนิดหน่อย แต่ต้องมีอายุของรถที่ใช้งานในท้องถนน รถเก่าควรยุบหรือยกเลิกการวิ่ง เพราะทำให้เกิดมลพิษ บนท้องถนน” (พัชรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 21 สิงหาคม 2556)

“นโยบายนี้มีผลกระทบต่อปัญหาการจราจรมาก เมื่อก่อนที่ยังไม่มีนโยบายรถยนต์ คันแรกก็ติดอยู่แล้ว พอปัจจุบันยอดการขายรถยนต์คันแรกเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากทำให้ปัญหา การจราจรเพิ่มมากขึ้น” (มยุรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สาม เจ้าหน้าที่สรรพสามิต พบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกมีส่วนทำให้เกิดปัญหา จราจรติดกันเนื่องจากถนนไม่เพียงพอต่อรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในปัจจุบัน รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“เกิดปัญหามากค่ะ เพราะมีผู้ที่ขับรถเป็นและไม่เป็น ก็อยากได้รับสิทธิ์ส่วนนี้ทั้งนั้น” (ยุทธนา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

“มี เพราะส่วนมากในปัจจุบันประเมินจากการไปไหนมาไหนในวันหยุด และภาครัฐบาล เองก็ออกมาประเมินผลแล้วว่า จากนโยบายรถยนต์คันแรกนั้นทำให้เกิดปัญหาด้านไม่เพียงพอ

ต่อรถยนต์ในปัจจุบัน” (ชาญชัย (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

## 2. ด้านนโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการสร้างหนี้ให้ประชาชน

ตารางที่ 7 นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการสร้างหนี้ให้ประชาชน

ด้านการประเมิน	กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ		
	ประชาชนผู้ใช้สิทธิซื้อรถยนต์คันแรก	ผู้ประกอบการ	เจ้าหน้าที่สรรพสามิต
การสร้างหนี้ให้กับประชาชน	สร้างหนี้ให้กับประชาชนอย่างแน่นอน รัฐบาลมีนโยบายนี้มาทำให้ประชาชนเกิดความอยากได้เงิน 1 แสนบาทและรถยนต์เป็นของฟุ้งท้าย	เป็นการสร้างหนี้ให้กับผู้ซื้อ และทำให้ลูกค้าบางรายมองเห็นเงินภาษีที่จะได้คืนเป็นอันดับแรก ซึ่งบางคนไม่ได้มองถึงรายได้ในการผ่อนชำระ	นโยบายรถยนต์คันแรกทำให้ประชาชนส่วนมากมีหนี้เพิ่มขึ้น ทำให้บุคคลที่มีรายได้น้อยต้องการที่จะได้ในส่วนภาษีคืนจึงทำให้เกิดหนี้ขึ้นโดยไม่รู้ตัว

จากผลการศึกษาจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นสอดคล้องกันที่ว่านโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลทำให้เกิดการสร้างหนี้ให้กับประชาชน ซึ่งมีรายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยแบ่งเป็นกลุ่มข้อมูล 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่หนึ่ง ประชาชนผู้ใช้สิทธิซื้อรถยนต์คันแรกพบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกมีส่วนสร้างหนี้ให้ประชาชนบางส่วนที่อาจจะไม่มีเงินในงวดแรก พอต่อมาในงวดถัด ๆ มา อาจจะทำให้เกิดปัญหาการเงินติดขัดบางส่วน หรือบางรายอาจจะต้องกู้หนี้ยืมสินนอกระบบมาส่งค่างวดก็มี จึงทำให้มีหนี้สินเกิดขึ้น รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“เป็นการสร้างหนี้ให้กับประชาชนอย่างแน่นอนค่ะ เนื่องจากบางคนยังไม่มีแผนหรือความจำเป็นในการซื้อรถยนต์ แต่พอรัฐบาลมีนโยบายนี้มาทำให้ประชาชนเกิดความอยากได้เงิน 1 แสนบาท และรถยนต์เป็นของฟุ้งท้าย ทำให้ต้องไปกู้หนี้ยืมสินจากสถาบันการเงิน

หรือจากเพื่อนฝูง เมื่อได้รถมาแล้วคนที่มีปัญหาด้านรายจ่าย หมุนเงินไม่ทัน เพราะรายจ่ายเพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องปล่อยรถให้โดนยึดไปหรือต้องขายต่อ” (นวลอนงค์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 14 สิงหาคม 2556)

“มีส่วนสร้างหนี้ให้ประชาชนบางส่วนที่อาจจะมีเงินในงวดแรก พอต่อมาในงวดถัด ๆ มา อาจจะทำให้เกิดปัญหาการเงินติดขัดบางส่วนหรือบางรายอาจจะต้องกู้หนี้ยืมสินนอกระบบมาส่งค่างวดก็มี จึงทำให้มีหนี้สินเกิดขึ้น” (อนุรักษ์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 17 สิงหาคม 2556)

“มีส่วนค่ะ หลังจากที่ได้อัศจรรย์คันแรกไปแล้ว ต้องมาคอยผ่อนหนี้ที่ยืมมาบางเดือนผ่อนไม่ตรงเวลาที่ต้องเขาก็คิดดอกเบี้ย แล้วว่าจะได้เงินคืนภายหลังก็เป็นปีค่ะ” (วันวิสา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 20 สิงหาคม 2556)

“มีค่ะ แต่ต้องดูด้วยว่าการสร้างหนี้มันซื้อมาเพื่ออะไร เช่น ซื้อมาเพื่อความสะดวกในการเดินทาง ซื้อมาเพื่อเพิ่มผลผลิตในธุรกิจ หรือเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และต้องดูว่าหนี้ที่เพิ่มขึ้นนั้นเป็นหนี้ที่ก่อให้เกิดรายได้หรือไม่ หรือว่าเป็นหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ สำหรับรถคันแรกที่เกิดขึ้นในหมู่เกษตรกรจะเป็นหนี้ที่ก่อให้เกิดรายได้ส่วนใหญ่ เพราะรถคันแรกที่เกษตรกรซื้อ ส่วนมากจะเป็นรถกระบะที่จะช่วยให้ลดค่าใช้จ่ายเรื่องค่าขนส่ง และเพิ่มรายได้จากการไม่ต้องจ้างรถจากคนอื่น และสามารถนำผลผลิตออกสู่ตลาดได้รวดเร็วไม่เกิดความเสียหาย ทำให้ได้ราคาเพิ่มขึ้น และอำนวยความสะดวกในการเดินทางและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้เกษตรกรดีขึ้น ส่วนในอาชีพอื่นที่ตัดสินใจซื้อรถคันแรกก็เป็นไปตามความเห็นส่วนตัวของแต่ละบุคคล ซึ่งเขาเหล่านั้นย่อมเห็นแล้วว่า การมีรถของเขานั้นช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตของเขาให้ดีขึ้น ไม่ว่าจะขับไปทำงาน ไปท่องเที่ยวในวันหยุด เอาไว้ใช้ตอนลูกเรียนยามเจ็บป่วย” (จันทรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 24 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สอง ผู้ประกอบกิจการรถยนต์ พบว่านโยบายรถคันแรกมี เนื่องจากทำให้ลูกค้ามองเห็นเงินภาษีที่จะได้คืนเป็นอันดับแรก ซึ่งบางคนไม่ได้มองถึงรายได้ในการผ่อนชำระทำให้เกิดหนี้สินตามมาภายหลัง และอาจจะมีรถคันแรกและต้องมีหนี้สินคืนตามโครงการด้วย รายละเอียดข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“มี เนื่องจากทำให้ลูกค้ามองเห็นเงินภาษีที่จะได้คืนเป็นอันดับแรก ซึ่งบางคนไม่ได้มองถึงรายได้ในการผ่อนชำระ ทำให้เกิดหนี้สินตามมาภายหลัง และอาจจะมีรถคันแรกและต้องมีหนี้สินคืนตามโครงการด้วย” (พัชรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 21 สิงหาคม 2556)

“มีส่วนมาก เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่มองในแง่ของการคืนภาษี 100,000 บาท



เป็นแรงจูงใจ แต่ไม่ได้มองในแง่ของรายได้กับรายจ่ายว่าสมดุลกันใหม่ ซึ่งจะทำให้มีภาระหนี้สินตามมาที่หลัง ทำให้มีการคืนรถและค่าภาษีที่ได้รับมาให้กับสรรพสามิต” (มยุรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สาม เจ้าหน้าที่สรรพสามิตพบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกมีส่วนในการสร้างหนี้ เพราะในส่วนใหญ่ในปัจจุบันมีการประเมินจากผู้ที่ยื่นขอคืนภาษีรถยนต์คันแรกเกือบ 70 % เป็นผู้ซื้อรถยนต์โดยผ่านไฟแนนซ์ ดังนั้นส่วนมากนโยบายรถยนต์คันแรกทำให้ประชาชนส่วนมากมีหนี้เพิ่มขึ้น รายละเอียดข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“มีส่วนค่ะ ทำให้บุคคลที่มีรายได้น้อย ต้องการที่จะได้ในส่วนภาษีคืนจึงทำให้เกิดหนี้ขึ้นโดยไม่รู้ตัว” (อุทธนา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

“มี เพราะในส่วนใหญ่ในปัจจุบันมีการประเมินจากผู้ที่ยื่นขอคืนภาษีรถยนต์คันแรกเกือบ 70 % เป็นผู้ซื้อรถยนต์โดยผ่านไฟแนนซ์ ดังนั้นส่วนมากนโยบายรถยนต์คันแรกทำให้ประชาชนส่วนมากมีหนี้เพิ่มขึ้น” (ชาญชัย (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

### 3. ด้านนโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการสร้างมลพิษสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 8 นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการสร้างมลพิษสิ่งแวดล้อม

ด้านการประเมิน	กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ		
	ประชาชนผู้ใช้สิทธิซื้อรถยนต์คันแรก	ผู้ประกอบการกิจการรถยนต์	เจ้าหน้าที่สรรพสามิต
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบต่อการใช้งานทำให้สภาพแวดล้อมและสภาพอากาศเสื่อมเสีย และมีมลพิษมากขึ้น มีการใช้พลังงานมากขึ้น และมีผลกระทบต่อ	มีผลทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมเกิดมลพิษทางอากาศมากขึ้น เพราะเพราะรถเพิ่มมากขึ้นและทำให้จราจรติดขัด มีผลทำให้เกิดมลพิษทางอากาศมากขึ้น	เกิดผลกระทบอย่างมาก ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศเพิ่มมากขึ้น เพราะทุกวันนี้ ไปที่ไหนรถติดมากจากเส้นทางที่ไม่เคยมีรถติดพอเกิดโครงการนี้ก็มีรถติดมากขึ้น

## ตารางที่ 8 (ต่อ)

ด้านการประเมิน	กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ		
	ประชาชนผู้ใช้สิทธิชื้อรถยนต์คันแรก	ผู้ประกอบการรถยนต์	เจ้าหน้าที่สรรพสามิต
ที่มากตามมาด้วยเช่นกัน มีก๊าซพิษ ทำให้อากาศมีมลพิษมากขึ้นที่มากตามมาด้วยเช่นกัน มีก๊าซพิษ ทำให้อากาศมีมลพิษมากขึ้น	ด้วยจำนวนรถที่เพิ่มขึ้น		

จากผลการศึกษาจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นสอดคล้องกันที่ว่านโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ซึ่งมีรายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยแบ่งเป็นกลุ่มข้อมูล 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่หนึ่ง ประชาชนผู้ใช้สิทธิชื้อรถยนต์คันแรก พบว่านโยบายรถยนต์คันแรกมีส่วนทำให้ทำให้สภาพแวดล้อมโดยเฉพาะสภาพอากาศมีมลพิษมากขึ้น และมีการใช้พลังงานด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้น รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“ผลกระทบต่อการใช้พลังงาน เพราะในปัจจุบันประเทศไทยยังคงต้องมีการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ซึ่งเมื่อมีจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้น ก็ทำให้ความต้องการในการนำเข้พลังงานเพิ่มขึ้น ซึ่งเราก็ไม่สามารถล่วงรู้ได้ว่าในอนาคตอันใกล้ในอีกกี่ปีทีพลังงานจะหมดไป ผลกระทบต่อการสร้างมลภาวะในอากาศ ในปัจจุบันเราได้ประสบปัญหาเกี่ยวกับภาวะโลกร้อนอยู่แล้ว ยิ่งเมื่อมีรถยนต์เพิ่มขึ้นอีกเป็นล้านคัน ย่อมทำให้สภาวะอากาศเสียมากขึ้น เพราะรถยนต์ปล่อยความร้อนและควันออกมาจากท่อไอเสีย อีกทั้งยังมีส่วนทำให้โลกร้อนมากยิ่งขึ้นด้วย” (นวลอนงค์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 14 สิงหาคม 2556)

“ถือว่ามีส่วนทำให้ทำให้สภาพแวดล้อมและสภาพอากาศเสื่อมเสียและมีมลพิษมากขึ้น

มีการใช้พลังงานมากขึ้นและมีผลกระทบที่มากตามมาด้วยเช่นกัน มีก๊าซพิษ ทำให้อากาศมีมลพิษมากขึ้น” (อนุรักษ์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 17 สิงหาคม 2556)

“ถือว่ามีส่วนทำให้ทำให้สภาพแวดล้อมและสภาพอากาศเสื่อมเสียและมีมลพิษมากขึ้น มีการใช้พลังงานมากขึ้น และมีผลกระทบที่มากตามมาด้วยเช่นกัน มีก๊าซพิษ ทำให้อากาศมีมลพิษมากขึ้น” (วันวิสา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 20 สิงหาคม 2556)

“มีผลกระทบแน่นอน ทำให้สร้างมลพิษมากกว่าเดิม ต้องมีการจัดระบบรักษาสิ่งแวดล้อมให้มากขึ้น ออกนโยบายรณรงค์สิ่งแวดล้อมสร้างความร่วมมือในทุกภาคส่วน เช่น ในภาคอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ก็พัฒนารถยนต์ที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม รถยนต์พลังงานสะอาด ภาครัฐก็ออกนโยบาย ออกกฎหมายให้ประชาชนใช้รถในระยะเวลาเท่าใดจึงจะมีการเปลี่ยนรถใหม่หรือการให้บริการเรื่องตรวจสอบสภาพรถยนต์อย่างเคร่งครัด ร่วมกันปลูกต้นไม้ทดแทนออกซิเจนที่หายไป เป็นต้น” (จันทรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 24 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สอง ผู้ประกอบกิจการรถยนต์พบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกส่งผลทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมเกิดมลพิษทางอากาศมากขึ้น เพราะรถเพิ่มมากขึ้นและทำให้จราจรติดขัด รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“ผลทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมเกิดมลพิษทางอากาศมากขึ้น เพราะรถเพิ่มมากขึ้นและทำให้จราจรติดขัด” (พัชรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 21 สิงหาคม 2556)

“มีผลทำให้เกิดมลพิษทางอากาศมากขึ้น ด้วยจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นในแต่ละวัน” (มยุรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สาม เจ้าหน้าที่สรรพสามิตพบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกผลกระทบอย่างมากทำให้เกิดมลพิษทางอากาศเพิ่มมากขึ้น รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“เกิดคั่งจากที่อากาศเสียอยู่แล้ว ทำให้เสียเพิ่มขึ้น อีกอย่างไปที่ไหนรถติดมาก จากเส้นทางที่ไม่เคยมีรถติดพอเกิน โครงการนี้ก็มีรถติดมากขึ้น” (ยุทชนา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

“มีผลกระทบอย่างมาก ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศเพิ่มมากขึ้น” (ชาญชัย (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

## ตอนที่ 2 ศึกษาปัญหาในการนำนโยบายรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

ตารางที่ 9 ผลการวิเคราะห์การศึกษาปัญหาในการนำนโยบายรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

ด้านการประเมิน	กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ		
	ประชาชนผู้ใช้สิทธิ์ซื้อรถยนต์คันแรก	ผู้ประกอบการรถยนต์	เจ้าหน้าที่สรรพสามิต
การนำนโยบายรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชลบุรีก่อนให้เกิดปัญหา	1. มีรถเพิ่มมากขึ้น 2. เกิดการจราจรที่ติดขัด 3. ที่จอดรถไม่เพียงพอ	1. เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง 2. การจราจรติดขัด 3. ได้รับเงินคืนล่าช้า	1. หลักเกณฑ์ที่รัฐบาลกำหนดไม่ตรงกับเงื่อนไขบางประเภท 2. หลักเกณฑ์และเงื่อนไขไม่ชัดเจน

จากผลการศึกษาจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าการนำนโยบายรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชลบุรีก่อให้เกิดปัญหาต่าง ซึ่งมีรายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญโดยแบ่งเป็นกลุ่มข้อมูล 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่หนึ่ง ประชาชนผู้ใช้สิทธิ์ซื้อรถยนต์คันแรกพบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกทำให้เกิดปัญหาหลายด้านดังนี้

1. ไม่มีที่จอดรถยนต์ในสถานที่ต่าง ๆ
2. การอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น
3. ด้านพลังงาน
4. การมีวินัยจราจรที่ดี รู้กฎจราจรที่ดี
5. วางแผนเรื่องการสร้างถนนเพื่อรองรับรถยนต์ที่จะตามมาในอนาคต
6. ความไม่ชัดเจนในเงื่อนไขต่าง ๆ

รายละเอียดข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“ปัญหาหลัก ๆ ที่เห็นได้ชัด คือ ปัญหารถติด เพราะในจังหวัดชลบุรีเป็นเมืองอุตสาหกรรมและเมืองท่องเที่ยวอยู่แล้ว ถนนที่มีให้รถยนต์วิ่งได้ก็มีเท่าเดิม จำนวนรถเพิ่มมากขึ้นเป็นแสนคัน ทำให้การจราจรติดขัดอีกทั้งปัญหาของการไม่มีที่จอดรถยนต์ในสถานที่ต่าง ๆ และอีกปัญหาหนึ่งคืออุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากผู้ขับขี่รถยนต์หลายรายยังไม่ชำนาญเรื่อง

การจับขี้ เพราะเป็นรถยนต์คันแรก รวมไปถึงการเติมพลังงาน คือ ต้องมีการรอคิวในการเติมพลังงาน เพราะจำนวนรถมีมากขึ้น” (นวนรงค์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 14 สิงหาคม 2556)

“ทำให้เกิดปัญหาหลายด้าน ในช่วงแรกที่นโยบายรถยนต์คันแรกยังอยู่ในช่วงใช้สิทธิได้ภายใน 1 ปี ทำให้บริษัทผลิตรถยนต์มีผลผลิตดีมาก แต่พอหมดช่วงใช้สิทธิก็ทำให้สภาพอุตสาหกรรมรถยนต์ลดหายไป สภาพการจราจรติดขัดมากขึ้นเพราะมีการใช้รถยนต์มากขึ้น” (อนุรักษ์ (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 17 สิงหาคม 2556)

“รถเยอะกว่า 2 ปีที่แล้วมาก เวลาในการเดินทางมากขึ้น เสาร์-อาทิตย์ ไม่อยากออกจากบ้าน ไปธุระก็หาที่จอดยากมากค่ะ ส่วนวันทำงานซึ่งอยู่แถว ๆ เขตอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ต้องเผื่อเวลาเดินทางติดกับเมื่อก่อนเลยคะ” (วันวิสา (นามสมมุติ), 20 สิงหาคม 2556)

“มี เพราะเมื่อก่อนการจราจรก็ติดขัดอยู่แล้ว ปัจจุบันยิ่งติดขัดมากกว่าเดิมแต่รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นยังไม่มีส่วนเท่าการมีวินัยจราจรที่ดี รู้กฎจราจรที่ดีของประชาชน ซึ่งปัจจุบันการได้ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์แต่ละประเภทได้มาง่ายขึ้นไป บางคนยังขับรถไม่คล่อง ยังไม่ทราบกฎจราจรก็ออกรถมาจับขี้ แล้วสร้างความวุ่นวายบนท้องถนน ความเห็นแก่ตัว ความไม่มีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน ภาครัฐควรจริงจังเรื่องวินัยจราจรและการฝึกอบรมการขับขี่ให้ปลอดภัยมากที่สุดจะเป็นการดีในอนาคต และวางแผนเรื่องการสร้างถนน เพื่อรองรับรถยนต์ที่จะตามมาในอนาคตอีกมากมายด้วย” (จันทรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 24 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สอง ผู้ประกอบกิจการรถยนต์พบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกมีประชาชนออกทะเลเยอะขึ้นทำให้การจราจรแออัดมากขึ้นเกิดอุบัติเหตุ มีการโจรกรรมมากขึ้น สถานที่ยื่นเอกสารไม่เพียงพอกับประชาชน และประชาชนนึกถึงแต่เงินค้ำประกันเงินกู้ยืมภาระที่จะตามมา รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“รถเยอะขึ้นทำให้การจราจรแออัดมากขึ้นเกิดอุบัติเหตุ มีการโจรกรรมมากขึ้น มีสถานที่ยื่นเอกสารไม่เพียงพอในการยื่นเอกสาร ลูกค้าน่าจะได้เงินภาษีแต่ลืมนึกถึงหนี้สินที่ตามมาทำให้มีหนี้สินในครัวเรือนมากขึ้น” (พัชรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 21 สิงหาคม 2556)

“มีปริมาณการจองรถมาก ทำให้ยอดการส่งมอบรถให้ลูกค้าล่าช้า มีการยื่นเอกสารที่ยุ่งยาก เพราะสถานที่ยื่นเอกสารไม่เพียงพอต่อประชาชนที่ขอคืนภาษี เงินก็ได้รับช้า และยังมีปัญหาการจราจรอีก” (มยุรา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2556)

กลุ่มที่สาม เจ้าหน้าที่สรรพสามิตพบว่า นโยบายรถยนต์คันแรกมีปัญหาแต่ก็สามารถที่จะแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่ให้เกิดผลเสียต่อภาครัฐ และผลเสียต่อประชาชนที่ใช้สิทธิรถยนต์คันแรก รายละเอียดดังข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

“ข้อมูลที่ไม่ตรงกันของกรมสรรพมิติที่รัฐบาลเป็นคนตั้งขึ้น ความไม่ชัดเจนในเงื่อนไขต่าง ๆ” (ยุทธนา (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

“มีปัญหาแต่ก็สามารถที่จะแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้โดยไม่ให้เกิดผลเสียต่อภาครัฐ และผลเสียต่อประชาชนที่ใช้สิทธิรถยนต์คันแรก” (ชาญชัย (นามสมมุติ), สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2556)

จากผลการศึกษาพบว่านโยบายรถยนต์คันแรก พบว่าก่อให้เกิดปัญหาการจราจรถติดขัด และไม่มีที่จอดรถยนต์ในสถานที่ต่าง ๆ เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีการโจรกรรมมากขึ้น และความไม่ชัดเจนในเงื่อนไขต่าง ๆ ทำให้ได้รับเงินที่ล่าช้าจากการคืนภาษีรถยนต์คันแรก