

# ปัญหาของการใช้รถใช้ถนนและการกำหนดกฎระเบียบของสังคมไทย

ศวิตา อักษรานุเคราะห์  
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ  
กรมการขนส่งทางบก

คงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีข้อจำกัดทางสังคมน้อยเป็นอันดับต้นของโลก เป็นเหตุให้สามารถดึงดูดผู้คนได้หลากหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นนักท่องเที่ยวหรือแม้แต่กลุ่มคนเกษียณอายุที่ต้องการค้นหาสถานที่เพื่อลงหลักปักฐานในช่วงบั้นปลาย อย่างไรก็ตาม ถ้าหากลองมองในอีกแง่มุมหนึ่ง การที่สังคมไทยนั้นไร้ซึ่งข้อจำกัดในการดำรงชีวิตหากเทียบกับกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วนั้นหมายความว่าประเทศไทยนั้นไม่มีการตั้งกฎเกณฑ์หรือการจัดระเบียบสังคมที่มีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นด้วยกฎหมายหรือด้วยจรรยาบรรณของการอยู่ร่วมสังคมเดียวกัน สิ่งเหล่านี้สะท้อนอยู่ในประเพณีกรรมของประชาชนชาวไทย ซึ่งส่วนใหญ่มักยึดเอาความพึงพอใจของตนเป็นหลักโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบของพฤติกรรมของตนต่อสังคมรอบข้างหรือแม้แต่ต่อตนเอง ดังนั้น ถึงแม้ว่าประชาชนรู้สึกถึงอิสรภาพในการใช้ชีวิตประจำวัน

แต่ด้วยผลกระทบที่เกิดขึ้นตามมาภายหลังความพึงพอใจนั้นก็อาจถูกหักล้างไป รวมถึงส่งผลให้สังคมและความเจริญทางจิตใจของประชาชนชาวไทยยังคงย่ำอยู่กับที่หนึ่งในประเด็นที่โต้งดังและเป็นที่โจษจันของประเทศไทยคือ ปัญหาด้านการจราจรบนท้องถนนในกรุงเทพฯ และอัตราการเกิดอุบัติเหตุของท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาล เช่น วันหยุดสงกรานต์และวันหยุดช่วงปีใหม่ และก็ไม่ยากที่จะมองเห็นได้ว่าสาเหตุหลักคือจิตสำนึกการใช้ชีวิตประจำวันของผู้ใช้รถเองทั้งสิ้น ซึ่งเป็นผลผลิตของการถูกถูกล่อหลอมมาด้วยกฎหมายและสังคมที่บกพร่องและสร้างแรงจูงใจในการใช้รถถนนอย่างไม่ถูกต้องมาเป็นเวลานาน

## พฤติกรรมการใช้รถของคนไทยในปัจจุบัน

การใช้รถส่วนบุคคลเพื่อสัญจรในชีวิตประจำวันนั้นนับว่าเป็นทางเลือกหลักในการเดินทางของคนไทย นอกจากนี้ ทักษะคติ

ของสังคมต่อการขับรถและการถือครองรถในปัจจุบันคือสิทธิขั้นพื้นฐานที่ทุกคนพึงได้ โดยทัศนคติดังกล่าวนั้นครอบคลุมไปถึงการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถซึ่งคนไทยส่วนมากล้วนคิดว่าเป็นปัจจัยขั้นพื้นฐานที่ทุกคนพึงมี ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นผลมาจากการกำหนดระเบียบหรือนโยบายที่ไม่สามารถสะท้อนภาระหรือความรับผิดชอบของการใช้รถและการขับซื้ออย่างปลอดภัยให้ประชาชนสามารถตระหนักได้ ยกตัวอย่างเช่น นโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยโครงการรถยนต์คันแรก ซึ่งแม้ว่าอาจจะได้ผลเชิงเศรษฐกิจ แต่ต้นทุนทางสังคม (Social Cost) ที่เป็นผลพวงจากการที่มีจำนวนรถเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนั้น ยังคงส่งผลกระทบต่อมาจนถึงปัจจุบัน โดยเฉพาะในเขตเมืองหลวงเช่นกรุงเทพฯ นอกจากนี้ การคิดอัตราภาษีรถยนต์ประจำปีของประเทศไทยนั้นก็ได้เป็นการคำนวณจากอัตราความเสี่ยงจากการเสื่อมสภาพของรถยนต์ซึ่งจะต้องแปรผันตกตามอายุที่เพิ่มขึ้นของรถ หากแต่แปรผันกลับกันกับอายุของรถ เป็นเหตุให้ผู้ถือครองรถยนต์ไม่ให้ความสนใจในการดูแลรักษาเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ช้าแล้วกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการควบคุมการใช้รถใช้ถนนก็ยังไม่สามารถกำกับควบคุมสถานตรวจสภาพเอกชน (ตรอ.) ให้ตรวจสอบ

สภาพรถก่อนการต่อทะเบียนประจำปีได้เคร่งครัดเพียงพอ และส่งผลให้เป็นช่องทางการหาได้รายได้โดยไม่สุจริต อีกทั้งส่งผลให้รถที่ถูกใช้บนท้องถนนเป็นรถที่ไม่ผ่านมาตรฐานอย่างแท้จริง ดังนั้น ปัจจุบันประชาชนจึงยังเลือกที่จะซื้อรถมาใช้ในการสัญจรในชีวิตประจำวัน แม้ว่าสภาพการจราจรมีแต่จะแออัดและมลพิษทางอากาศจะเพิ่มมากขึ้นเท่าใดก็ตาม

### การสร้างแรงจูงใจให้แก่ประชาชน

หนึ่งในปัจจัยสำคัญของการหลอหลอมสังคมอย่างมีประสิทธิภาพคือการสร้างแรงจูงใจ (Incentives) ให้แก่ประชาชน โดยประเทศที่มีมาตรการด้านการควบคุมปริมาณการจราจรโดดเด่นคือประเทศสิงคโปร์ ด้วยประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีทรัพยากรและพื้นที่จำกัด จึงมีความจำเป็นต้องบริหารจัดการการใช้รถใช้ถนนอย่างคุ้มค่าและคนที่ได้รับสิทธิในการขับขึ้นบนท้องถนนคือกลุ่มคนที่สามารถรับผิดชอบต่อครอบครัวของตนเองได้อย่างแท้จริง โดยมี Land Transport Authority (LTA) เป็นหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมปริมาณรถบนท้องถนน กำหนดให้ผู้ประสงค์จะจดทะเบียนรถต้องเข้าร่วมในการประมูล Certificate of Entitlement (COE) ซึ่งมีจำนวนจำกัดในแต่ละเดือน ดังนั้น ผู้ที่ประสงค์จะมีรถเป็นของ

ตัวเองจึงจะต้องเป็นผู้ที่มีความจำเป็นหรือเป็นผู้มีกำลังทรัพย์พร้อมเท่านั้น นอกจากนี้เพื่อลดความต้องการในการขับรถในเขตเมืองประเทศสิงคโปร์ได้กำหนดให้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่แปรผันตามความติดขัดของการจราจร ดังนั้น ผู้ที่ขับรถในช่วงเวลาแออัดจึงจะต้องยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เสมือนว่าตนเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดการจราจรที่แออัดมากยิ่งขึ้นไป ดังนั้น ผู้ใดที่ไม่พร้อมที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมดังกล่าว จำต้องออกเดินทางในเวลาเช้าหรือเวลาค่ำเพื่อหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียม หรือเลือกใช้การขนส่งสาธารณะซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าแทนการใช้รถส่วนบุคคลนั่นเอง อย่างไรก็ตาม การกำหนดมาตรการเข้มงวดในด้านการจำกัดสิทธิ์ครอบครองรถนั้นอยู่บนพื้นฐานของหลักการว่ารัฐบาลมีความพร้อมในการจัดการทางเลือกอื่นในการเดินทางให้แก่ประชาชน ไม่ว่าจะเป็นทางรางรถโดยสารประจำทาง หรือรถรับจ้าง ดังนั้น การกำหนดมาตรการที่เคร่งครัดเพื่อควบคุมการใช้รถส่วนบุคคลของสิงคโปร์นั้นเกิดขึ้นได้เพราะรัฐบาลสามารถจัดหาทางเลือกทดแทนได้อย่างเพียงพอ นอกจากนี้ ยังรวมถึงความเชื่อมั่น (Trust) ที่ประชาชนมีต่อการทำงานของรัฐบาลในการบริหารและจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาบ้านเมือง ดังนั้น ประชาชนชาว

สิงคโปร์ซึ่งมีความเชื่อมั่นในรัฐบาลจึงมีความเต็มใจมอบหมายให้รัฐบาลเป็นผู้มีความรับผิดชอบในการวางกฎระเบียบ ด้วยเพราะเชื่อว่าเงินที่ได้จ่ายให้แก่ประเทศไปนั้นจะนำมาสู่ความเป็นอยู่ที่ดียิ่งขึ้นไปของตนเอง

### **ความแตกต่างของบริบทภาครัฐระหว่างประเทศสิงคโปร์และประเทศไทย**

การนำแนวคิดของประเทศอื่นมาประยุกต์ใช้นั้นจะต้องคำนึงถึงบริบทที่แตกต่างกันระหว่างประเทศต้นแบบและประเทศไทย สิ่งหนึ่งที่มีความแตกต่างอย่างชัดเจนคือบทบาทของภาครัฐและความเชื่อมั่นที่ประชาชนมีต่อการดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐ ประเทศสิงคโปร์นั้นมีความโดดเด่นในเรื่องของการวางแผนการพัฒนาระยะยาวอย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรม อีกทั้งส่วนราชการต่าง ๆ ยังยึดเอาเป้าหมายของแผนการพัฒนาเป็นแก่นของการปฏิบัติหน้าที่ที่สำคัญยิ่ง ส่งผลให้แนวทางการพัฒนาด้านต่าง ๆ มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ในขณะที่ประเทศไทยซึ่งถึงแม้ว่าจะมีการกำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจชาติ แต่มีอุปสรรคในการถอดทิศทางนโยบายเหล่านั้นให้ออกมาเป็นรูปธรรม ทำให้ความสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจนั้นยังไม่มากเท่าที่ควร ทำให้ไม่เกิดการพัฒนาที่เด่นชัด และด้วยการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่ไม่ชัดเจนจึงทำให้การ

หน่วยงานภาครัฐทำงานอย่างไม่เป็นลำดับขั้นตอน และมักทำงานเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้าแทนการดำเนินการตามแผนที่ได้กำหนดเอาไว้ เป็นผลให้ในบางครั้งการดำเนินการต่าง ๆ เป็นการดำเนินการอย่างเร่งรีบเพื่อตอบสนองความต้องการหรือกระแสกดดันชั่วคราวของสังคม ทำให้การดำเนินการเหล่านั้นไม่ก่อให้เกิดประสิทธิผลและเป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณรัฐ ดังนั้นความเชื่อมั่นของประชาชนที่มีต่อหน่วยงานภาครัฐนั้นลดถอยลง การหิบบกเพียงแค่นโยบายที่ได้ผลจากประเทศสิงคโปร์มาใช้กับประเทศไทยซึ่งมีบริบทที่แตกต่างกันโดยสิ้นเชิงนั้นจึงยากที่จะประสบความสำเร็จ หากไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากรากฐานโดยแท้จริง

### **ประเทศไทยควรเริ่มต้นอย่างไรเพื่อแก้ปัญหาการใช้รถใช้ถนน?**

การสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนนั้นเป็นกระบวนการที่ยาวนาน อย่างไรก็ตาม เพื่อสร้างรากฐานที่แข็งแรงให้แก่การบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบต่อไปในอนาคต หน่วยงานภาครัฐของประเทศจึงควรมีการวางแผนการดำเนินการที่ชัดเจนเพื่อใช้ยึดถือสำหรับการดำเนินการในระยะยาว เช่นกัน สำหรับการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมกำกับดูแลการใช้รถ

ใช้ถนนในประเทศไทยนั้นควรคิดทบทวนบทบาทของตน พิจารณาหาความสมดุลระหว่างการตอบสนองความต้องการของประชาชน (Public Demand) หรือการจัดระเบียบและควบคุม (Regulator)

การหล่อหลอมให้ประชาชนเข้าใจถึงผลกระทบและความเสี่ยงของการใช้รถใช้ถนนนั้นมีหลากหลายแง่มุม สามารถปลูกฝังตั้งแต่วัยเด็กผ่านสื่อและการศึกษา รวมถึงการสร้างระเบียบที่เคร่งครัดและสามารถสะท้อนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักและแบกรับผลกระทบและความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากตน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการทำงานของกรมการขนส่งทางบกยังคงเน้นที่การบริการประชาชนมากกว่าการเพินหามาตรการหรือนโยบายที่จำเป็นต่อการหล่อหลอมสังคม จึงควรให้ความสำคัญต่อการทบทวนถึงสาเหตุของปัญหาที่แท้จริง ซึ่งอาจจะเป็นตัวหลากหลายปัจจัย ไม่ว่าจะเป็นจำนวนรถที่มากเกินไปที่โครงสร้างพื้นฐานสามารถรองรับได้เพียงพอ การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่บกพร่องและไม่อำนวยให้เกิดการจราจรที่ดี หรือการขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน

อย่างไรก็ตาม กฎระเบียบเพื่อหล่อหลอมให้ประชาชนตระหนักถึงผลกระทบของการใช้รถก็ยังคงมีความสำคัญยิ่ง โดยมาตรการที่ควรนำเอาแบบอย่างของประเทศสิงคโปร์มา

ใช้คืออัตราภาษีที่เพิ่มขึ้นตามอายุการใช้งานของรถ เนื่องจากรถที่มีอายุมากขึ้นย่อมมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการสร้างมลพิษทางอากาศสูงกว่ารถที่อายุการใช้งานต่ำ แต่อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องควบคู่กับการควบคุมให้การตรวจสอบสภาพรถด้วย ทรอ. นั้นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อเป็นการให้ความสำคัญของการรักษาสมรรถภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ โดยควรกำหนดให้การตรวจสอบสภาพคือการบริการที่สามารถเก็บค่าบริการได้ โดยแยกค่าบริการในส่วนของการออกหนังสือรับรองหรือการส่งข้อมูลรถที่ผ่านการตรวจสอบสภาพและสามารถต่อภาษีประจำปี แก่กรมการขนส่งทางบกออกมาต่างหาก เพื่อไม่ให้เป็นการสร้างแรงจูงใจที่ผิดให้แก่ ทรอ. ในการตรวจสอบสภาพรถโดยรายงานผลที่ไม่ตรงต่อความเป็นจริงของสภาพรถในปัจจุบัน นอกจากนี้ ยังควรให้ความสำคัญต่อกระบวนการของการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถ ซึ่งไม่ใช่เพียงแค่การแก้ไขเกณฑ์การสอบคะแนนข้อเขียนขั้นต่ำเท่านั้น หากแต่ควรเน้นในเรื่องของภาคปฏิบัติให้มากยิ่งขึ้น ตลอดจนการลักษณะของการทดสอบใบอนุญาตขับรถให้มีความเข้มข้นและมีการทดสอบทักษะและวินัยบนท้องถนนอย่างแท้จริง เพื่อเป็นการปรับเปลี่ยนทัศนคติของประชาชนที่มีต่อใบอนุญาตขับรถ ซึ่งมัก

เข้าใจว่าเป็นเอกสารที่ทุกคนพึงได้ หากแต่เป็นเอกสารสำคัญที่แสดงถึงความสามารถในการควบคุมรถบนท้องถนนได้อย่างปลอดภัย ดังที่สามารถเห็นได้จากหลายประเทศที่พัฒนาแล้วว่าคุณค่าของการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถนั้นอยู่ที่การวางหลักสูตรที่ดี ต้องเรียนด้วยการเก็บชั่วโมงและสอบปฏิบัติบนท้องถนนพร้อมมีครูผู้สอนเป็นผู้ให้คะแนน ตลอดจนการศึกษาความเสี่ยงบนท้องถนนในรูปแบบต่าง ๆ อีกด้วย

สุดท้ายแล้ว ไม่ว่าจะมีการใช้มาตรการเพื่อควบคุมการใช้รถส่วนบุคคลในประเทศไทยอย่างไร แต่ถ้าหากไม่สามารถสร้างทางเลือกด้านการขนส่งสาธารณะเพื่อเป็นการทดแทนได้เพียงพอ (Substitute) ประชาชนที่ยังคงต้องการความสะดวกสบายในการใช้ชีวิตประจำวันก็คงเลือกที่จะเมินเฉยต่อต้นทุนทางสังคมต่อไป โดยยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดจากมาตรการทางอัตราภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ต่อไปเพื่อแลกกับความสะดวกสบายในการใช้รถส่วนตัว ดังนั้นการสร้างทางเลือกให้แก่ประชาชนอย่างเช่นที่ประเทศสิงคโปร์สามารถจัดหากการขนส่งสาธารณะสำหรับกลุ่มคนต่าง ๆ ในสังคมจึงเป็นกุญแจสำคัญในสร้างแรงจูงใจให้แก่ประชาชนและการแก้ปัญหาการจราจรเป็นอย่างยิ่ง

## **บทสรุป**

ปัญหาทางด้านการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทยนั้นเกิดมาจากการประชาชนและหน่วยงานภาครัฐไม่ตระหนักถึงต้นทุนทางสังคมที่เกิดขึ้น เนื่องจากความบกพร่องในการกำหนดนโยบายและมาตรการที่รองรับโดยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จึงเป็นผลให้ประชาชนไม่สามารถตระหนักถึงความเสียหายหรือผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการกระทำของตนเอง อีกทั้งความด้อยประสิทธิภาพของการกำหนดกฎระเบียบเพียงเพื่อการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า จึงทำให้สังคมไทยไม่สามารถพัฒนาและแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม การที่หน่วยงานภาครัฐจะเริ่มแก้ปัญหานั้น ควรมีการไตร่ตรองถึงผลกระทบอันเนื่องมาจากนโยบายและมาตรการให้ถ่องแท้ เพื่อสร้างให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีของสังคมในภาพรวม และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพของหน่วยงานภาครัฐอีกด้วย

## **แหล่งอ้างอิง**

Land Transport Authority. (n.d.). Tax Structure for Cars. Retrieved from <https://www.lta.gov.sg>  
Land Transport Authority. (n.d.). Buy a New Vehicle. Retrieved from <https://www.onemotoring.com.sg>