

'นโยบายรถยนต์คันแรก' เรื่องที่ผู้บริโภคควรตระหนัก

ตั้งแต่รัฐบาลดำเนินการตาม นโยบายรถยนต์คันแรก เป็นต้นมา กว่าเจ็ดแสนคนได้รับอานิสงส์กันไปแล้ว และคาดว่าผู้ได้รับอานิสงส์จะเพิ่มขึ้นไปอีกเป็นกว่าหนึ่งล้านคน เพราะรัฐบาลได้ขยายเวลาการจอร์รถได้มาจนถึงปลายปีที่แล้ว ขณะที่รัฐบาลกำลังปราบปรามปล้นกับผลงานชิ้นนี้ เพราะช่วยกระตุ้นยอดการผลิตรถยนต์ภายในประเทศในปี พ.ศ.2555 ขึ้นไปถึงสองล้านกว่าคัน ทั้งๆ ที่นโยบายนี้สวนทางกับนโยบายการประหยัดพลังงานและการลดการนำเข้าน้ำมันอย่างชัดเจน อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มภาระหนี้สาธารณะของประเทศให้สูงขึ้นไปอีก ส่วนนโยบายนี้จะมีผลกระทบต่อสังคมและประเทศชาติมากน้อยแค่ไหน มิใครได้ใครเสียบ้าง คงป่วยการที่จะกล่าวถึงแล้วในเวลานี้ เพราะการดำเนินนโยบายได้สิ้นสุดลงแล้ว แต่สิ่งที่น่าเป็นห่วงมากกว่าในเวลานี้ก็คือ ผู้บริโภคที่ดิ้นรนเข้าร่วมใช้สิทธิเงินต้นเวลาตามนโยบายนี้ หลายคนหลวมตัววางเงินจองไปแล้ว ขณะที่ยังมีอีกมากที่ยังรู้สึกเสียดายว่า พลาดโอกาสการเป็นเจ้าของรถยนต์คันแรกในชีวิตไป แต่นั่นอาจเป็นเรื่องดีก็ได้ หากได้หันมาทบทวนเรื่องนี้กันอย่างรอบคอบอีกครั้งหนึ่ง

ที่ผ่านมา ผู้บริโภคกลุ่มแรกที่ได้รับประโยชน์ไปเต็มๆ แล้วล้วนเป็นผู้ที่ได้ชื่อว่า ผู้มีอันจะกิน เพราะคนเหล่านี้มีเงินมีกำลังซื้ออยู่แล้ว สามารถตัดสินใจได้ในทันที แม้เดิมคนกลุ่มนี้ไม่ได้คิดจะซื้อรถเพิ่มเพราะไม่มีความจำเป็น(มีใช้อยู่แล้ว) แต่การได้ประโยชน์เห็นๆ จากการคืนเงินภาษีของรัฐบาลสูงสุดถึงคันละหนึ่งแสนบาท ทำให้คนกลุ่มนี้ต้องรีบฉวยโอกาสทันที การใช้ชื่อคนในครอบครัว หรือแม้แต่คนงานคนรับใช้ภายในบ้านมาใช้สิทธิจึงไม่ใช่เรื่องแปลก ไม่ผิดเงื่อนไข และไม่ได้ยากที่จะกระทำ แม้ได้ชื่อว่า รถยนต์คันแรกในทางนิรันดร์ แต่กลับกลายเป็นรถยนต์คันที่ 2 3 4 5... ของครอบครัวในทางพฤตินัย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกำลังซื้อเป็นสำคัญ เพราะโอกาสที่จะซื้อรถยนต์ราคาถูกกว่าปกติเป็นเรือนแสนเช่นนี้ไม่ได้หาง่ายๆ กรณีนี้นับเป็นเรื่องที่น่าเสียดายสำหรับภายใต้ที่รัฐควรจะได้ แต่กลับต้องเสียไปให้กับคนมีอันจะกินอยู่แล้ว

ผู้บริโภคกลุ่มต่อมาที่ได้ประโยชน์ได้แก่ ผู้ที่ครอบครัวยังไม่เคยมีรถยนต์เป็นของตนเองจริงๆ แต่พอจะกัดฟันออคอมเพื่อรถยนต์คันแรกของครอบครัวได้ (มีศักยภาพพอ) และอยู่ในช่วงกำลังมองหารถยนต์ใช้คู่พอดี จึงนับว่าเป็นโชคดีเป็นโอกาสเหมาะของคนกลุ่มนี้อย่างแท้จริง จึงต้องขอแสดงความยินดีกับคนกลุ่มนี้ แต่น่าเชื่อว่าคนกลุ่มนี้มีจำนวนไม่มากนัก เพราะเป็นอุปสงค์ปกติตามกลไกตลาด แต่ที่น่าเป็นห่วงคือ กลุ่มคนที่เหลือ เพราะนอกจากคนสองกลุ่มแรกแล้ว กลุ่มคนที่เหลือล้วนอยู่ในฐานะที่ยังไม่พร้อมจะมีรถยนต์ใช้และยังไม่คิดจะซื้อรถยนต์คันแรก แต่โอกาสและสถานการณ์ตรงหน้ากระตุ้นให้ต้องดิ้นรนหาเงินมาซื้อให้ได้ และสิ่งที่ตามมาในเวลาอันใกล้ก็คือ หนี้สินและปัญหาจิปาถะ ดังนี้

ประการแรก ค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ (ชั้นหนึ่ง) ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากเงินจอง เงินดาวน์ และเงินค่างวดที่ผู้ซื้อต้องจ่ายแล้ว ผู้บริโภคหลายคนคงไม่เคยรู้มาก่อนว่า การเช่าซื้อผ่อนรถยนต์ (ซื้อรถเงินผ่อน) นั้น จะต้องทำประกันภัยรถยนต์ชั้นหนึ่ง ซึ่งผู้ซื้อจะต้องจ่ายเบี้ยประกันเป็นหมื่นขึ้นไป สำหรับรถยนต์ราคา 5-6 แสน (ขนาดไม่เกิน 1,500 ซีซี) หากผู้ซื้อไม่ได้คิดเรื่องนี้ไว้ แค่เดือนแรกก็ชักหน้าไม่ถึงหลังแล้ว เพราะผู้ซื้อระดับนี้มักมีรายได้ไม่มากนัก รายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากปกติแค่หลักพันก็อาจเป็นปัญหาแล้ว ดังนั้นรายจ่ายหลักหมื่นย่อมเป็นปัญหาอย่างแน่นอน เมื่อเดือนแรกเริ่มเป็นปัญหา แล้วเดือนต่อไปต่อไปจะเอาตัวรอดกับหนี้สินผูกพันจากรถยนต์คันแรกนี้ได้อย่างไร

ประการที่สอง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการใช้รถยนต์คันที่ไม่เคยมีรถยนต์ใช้มาก่อนอาจไม่ทราบว่า ค่าน้ำมันนั้นเป็นรายจ่ายที่ค่อนข้างสูงมากและจะสูงขึ้นเรื่อยๆ เพราะแนวโน้มราคาน้ำมันมีแต่จะสูงขึ้นๆ หากนำรถมาใช้ไปๆ มาๆ แค่ที่บ้านกับที่ทำงานในระยะทางสิบกว่ากิโลเมตร ค่าน้ำมันเดือนหนึ่งๆ ก็ตกไป 2-3 พันบาทแล้ว การควักเงินเติมน้ำมันครั้งละพันครึ่งพันคงไม่ใช่เรื่องเล็กสำหรับผู้มีรายได้แค่หมื่นสองหมื่นแน่ นี่ก็รายจ่ายเห็นๆ จาก

การใช้รถยนต์

ประการที่สาม ค่าบำรุงรักษา ผู้ซื้อรถยนต์จะต้องไม่ลืมว่า ค่าบำรุงรักษาเป็นรายจ่ายที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้เช่นกัน รถยนต์เมื่อวิ่งได้ระยะทางทุก ๆ หนึ่งหมื่นกิโลเมตร หรือทุก ๆ 6 เดือน เป็นอย่างน้อย แม้รถยนต์ไม่ค่อยได้ถูกใช้งาน แต่ผู้ใช้ก็จะต้องนำรถเข้าศูนย์บริการ ค่าใช้จ่ายครั้งหนึ่ง ๆ ก็เป็นหลักพัน หากไม่นำรถยนต์เข้ารับบริการตามกำหนด บริษัทประกันก็จะไม่คุ้มครองการรับประกันความเสียหายต่าง ๆ ของเครื่องยนต์และอะไหล่ นอกจากนี้ ในช่วงเวลา 5 ปี ผู้ใช้รถยนต์จะต้องสลับยางและตั้งศูนย์ล้อหนึ่งหรือสองครั้ง และต้องเปลี่ยนยางอีกครั้งหนึ่งเป็นอย่างน้อย(เพราะยางหมดอายุ) รวมค่าใช้จ่ายเรื่องล้อและยางในรอบห้าปีมากกว่าหนึ่งหมื่นบาท และยังคงต้องเปลี่ยนแบตเตอรี่อีกหนึ่งถึงสองครั้งด้วย ซึ่ง

ครั้งหนึ่งตกราวสองพันบาท รายจ่ายเหล่านี้ไม่ได้มีน้อยเลยสำหรับหลาย ๆ ท่าน

ประการที่ดี ค่าความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ แม้รถยนต์ที่เช่าซื้อ(ผ่อน)จะมีประกันภัยชั้นหนึ่งดังกล่าวแล้วก็ตาม แต่นั่นไม่ได้หมายความว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทประกันจะรับผิดชอบชดเชยให้ทุกกรณี เพราะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นโดยเจ้าของรถเป็นฝ่ายผิดหรือหากกรณีไม่ได้เจ้าของรถก็ต้องรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรกจำนวนหนึ่งด้วยตามสัญญา ซึ่งความเสี่ยงเหล่านี้หลีกเลี่ยงได้ยากที่จะไม่ให้เกิดขึ้นเลยตลอดระยะเวลา 5 ปี ตามภาระผูกพันของโครงการรถยนต์คันแรก

ประการสุดท้าย ค่าใช้จ่ายส่วนตัวของผู้ใช้รถยนต์เอง แม้ผู้ซื้อรถยนต์จะตั้งใจประหยัดคอคออมแค่ไหน แต่ถึงกระนั้น ก็จะมีรายจ่ายที่ไม่เคยมีเพิ่มขึ้นเมื่อมีรถยนต์ส่วนตัวใช้เป็นเงาตามตัว เช่น ค่าภาษีรายปี ค่าที่จอดรถ ค่าล้างรถ ไปจนถึงค่าบริการเพื่อนฝูงและญาติพี่น้องที่ไม่อาจปฏิเสธได้ แม้ค่าใช้จ่ายเหล่านี้ บางรายการไม่อาจแสดงเป็นตัวเลขได้อย่างชัดเจน แต่มันเป็นรายจ่ายที่ต้องมีอย่างแน่นอน และจะกระทบกับรายจ่ายประจำที่จำกัดจำเขี่ยจนทำให้เป็นปัญหา

ได้ในที่สุด

ทั้งหมดที่กล่าวมานี้ เป็นเพียงข้อคิดตามข้อเท็จจริง ที่อยากจะเตือนทุก ๆ ท่านที่ได้ตัดสินใจของรถยนต์ตามโครงการนี้ไปแล้ว ซึ่งอาจต้องคิดทบทวนใหม่ให้รอบคอบอีกครั้งก่อนทำสัญญารับรอง บางทีการยอมทิ้งเงินของอาจทำให้ท่านไม่ต้องอมทุกข์ไปตลอด 5 ปีข้างหน้า หรือนานกว่านั้น ดังคำพังเพยที่ว่า เสียน้อยเสียยาก เสียมากเสียง่าย โครงการนี้นับเป็นลากก้อนใหญ่สำหรับผู้พร้อมจะมีรถยนต์อยู่แล้วเท่านั้น และเป็นเพียงลากก้อนเล็ก ๆ สำหรับผู้มีอันจะกิน หรือมีเงินสดอยู่ในธนาคาร แต่มันจะเป็นทุกขลาภสำหรับทุกท่านที่ยังไม่พร้อมจะมีรถยนต์เป็นของตนเอง

ดังนั้น การพลาดโอกาสของรถในครั้งนี้อาจไม่ใช่เรื่องที่น่าเสียดายอะไร และหากท่านใจเย็นรออีกนิด (ไม่เกิน 5 ปี) โอกาสของท่านจะมีอีกอย่างแน่นอน นั่นคือ จะมีรถยนต์มือสองสภาพดีราคาถูกมาให้ท่านเลือกซื้ออย่างมากมาย ถึงตอนนั้น ท่านก็จะมีรถยนต์คันแรกใช้อย่างไม่ต้องสงสัย และขับไปไหนต่อไหนได้อย่างมีความสุข

ผศ.สุพจน์ เอียงกฤษ
คณบดีวิศวกรรมและอุตสาหกรรมเกษตร มหาวิทยาลัยแม่โจ้