



You are Here

[Home](#) » [2024](#) » [มิถุนายน](#) » [2](#) »

.C CAN PLUS CBD คว่ารางวัลชนะเลิศ เหรียญทองระดับโลก "ITEX 2024 GOLD MEDAL" และ รางวัลเกียรติยศสูงสุด Best invention เป็นความภาคภูมิใจของคนไทยทั้งประเทศ



NEWS

**.C CAN PLUS CBD คว่ารางวัลชนะเลิศ เหรียญทองระดับโลก "ITEX 2024 GOLD MEDAL"**

# ความภาคภูมิใจของคนไทยทั้งประเทศ

📅2024-06-02 👤star zab

เนื่องด้วยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ร่วมกับ สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ มูลนิธิเพื่อการวิจัยและ  
พัฒนาอย่างยั่งยืน (วพย.) บริษัท สิทธิบัตรไทย จำกัด และ บริษัทบริษัท แอคทีฟ 28 จำกัด นำโดย  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้ร่วมนำผลงานวิจัยนวัตกรรมผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร C CAN PLUS  
CBD เข้าร่วมประกวดผลงาน ITEX'24 35T INTERNATIONAL INVENTION INNOVATION,  
TECHNOLOGY COMPETITION & EXHIBITION 2024 ณ Kuala Lumpur ประเทศ มาเลเซีย เมื่อ  
วันที่ 16-17 พฤษภาคม 2567 ที่ผ่านมา ซึ่งผลงานวิจัยนวัตกรรมผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร C CAN  
PLUS CBD ได้รับ 2 รางวัลชนะเลิศเหรียญทอง "ITEX 2024 GOLD MEDAL" และ รางวัลเกียรติยศ  
สูงสุด Best invention



โดยมีทีมคณะผู้วิจัย/นักประดิษฐ์ จากคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ซึ่งนำทีมโดย รศ.ดร.ชีราวุฒิ เพชรเย็น พร้อมด้วย ผศ.ดร.หยาดนภา ผาเจริญ ผศ.ดร.ศีตกานต์ นัตพบสุข ผศ.ดร.ฐาณินญา พงษ์ศิริ ดร.สุรเชษฐ์ ตั้มมี นายศราวุธ ยุงรัมย์ และน.ส.กัญญ์ณภรณ์ ยุงรัมย์ ประสานกรรมการ บริษัท แอคทีฟ 28 จำกัด และบริษัท สิทธิบัตร จำกัด ในนามผู้ผลิตผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร C CAN PLUS CBD ที่ช่วยเรื่องการยับยั้งเซลล์เนื้อร้าย/มะเร็ง ได้ร่วมเดินทางครั้งนี้





สำหรับนวัตกรรมผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร C CAN PLUS CBD เป็นงานวิจัยที่ได้รับการคัดสรรแล้วทั่วประเทศไทย จากสถาบันวิจัยแห่งชาติ เพื่อเป็นตัวแทนของประเทศไทยในการนำงานนวัตกรรมไปแข่งขันที่ประเทศมาเลเซีย ในงานไอเทคมีผลงานที่ส่งเข้าแข่งขัน 1,200 ผลงาน นับรวม 50 ประเทศ ที่เข้าร่วมแข่งขันในครั้งนี้ ซึ่งประเทศไทย ได้คว้า 2 รางวัลชนะเลิศอันดับ 1 เหรียญทอง และ รางวัลเกียรติยศสูงสุด Best invention มาได้ ถือว่าเป็นความภาคภูมิใจของสำนักงานวิจัยแห่งชาติ และเป็นความภาคภูมิใจของคนไทยรวมไปถึงทีมผู้วิจัยของทางมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ที่ เป็นผู้คิดค้นงานวิจัยตัวนี้ นอกจากนี้มีผู้ป่วยที่ใช้ผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร C CAN PLUS CBD ร่วมกับการรักษาแผนปัจจุบัน แล้วมีอาการดีขึ้นจนสามารถใช้ชีวิตได้เป็นปกติ ได้เดินทางมาร่วมแสดงความยินดีกับความสำเเร็จของคนไทยในครั้งนี้









#งานวิจัย วช.#งานวิจัยการยับยั้งเซลล์มะเร็ง #เซลล์เนื้อร้าย #งานวิจัยที่ได้รับรางวัลระดับโลก  
#รางวัลเหรียญทอง #เสริมอาหารซีแคนพลัส #C CAN PLUS CBD #C-CAN

#### SHARE

[Facebook](#)[Twitter](#)[Pinterest](#)[Linkedin](#)

« "คิมเบอร์ลี" ร่วมงานค็อกเทลปาร์ตี้และกาล่าดินเนอร์ ฉลองการเปิดตัวคาร์เทียร์ไฮจิเวลรีคอลเลกชัน "NATURE SAUVAGE" ณ กรุงเวียนนา ออสเตรีย

Bedroom Audio (เบดรูม ออดิโอ) เปิดตัวซิงเกิ้ลใหม่ "หม้อรวม" ร้อนแรง! ดุเดือด! สะท้อนความสัมพันธ์ที่ต้องแบ่งกับคนอื่น เป็นเหมือนสุกี้หม้อรวม »



วันอังคาร  
04 มิถุนายน 2567  
เวลา : 09:13:24 am



🏠 [หน้าแรก](#) > [ข่าวข่าวประชาสัมพันธ์](#) > มธ. เผยผลวิจัยคนขับ “เรียกรถผ่านแอป” ชี้อุปสรรคขึ้นทะเบียน ชง 3 แนวทางแก้กฎหมาย ปลดล็อกเศรษฐกิจดิจิทัล

# มธ. เผยผลวิจัยคนขับ “เรียกรถผ่านแอป” ชี้อุปสรรคขึ้นทะเบียน ชง 3 แนวทางแก้กฎหมาย ปลดล็อกเศรษฐกิจดิจิทัล

★★★★★ 📅 เมื่อ : 31 พ.ค. 2567

1.5k Shares   Share   Tweet   Pin   Email   Share   Share   Share   Email



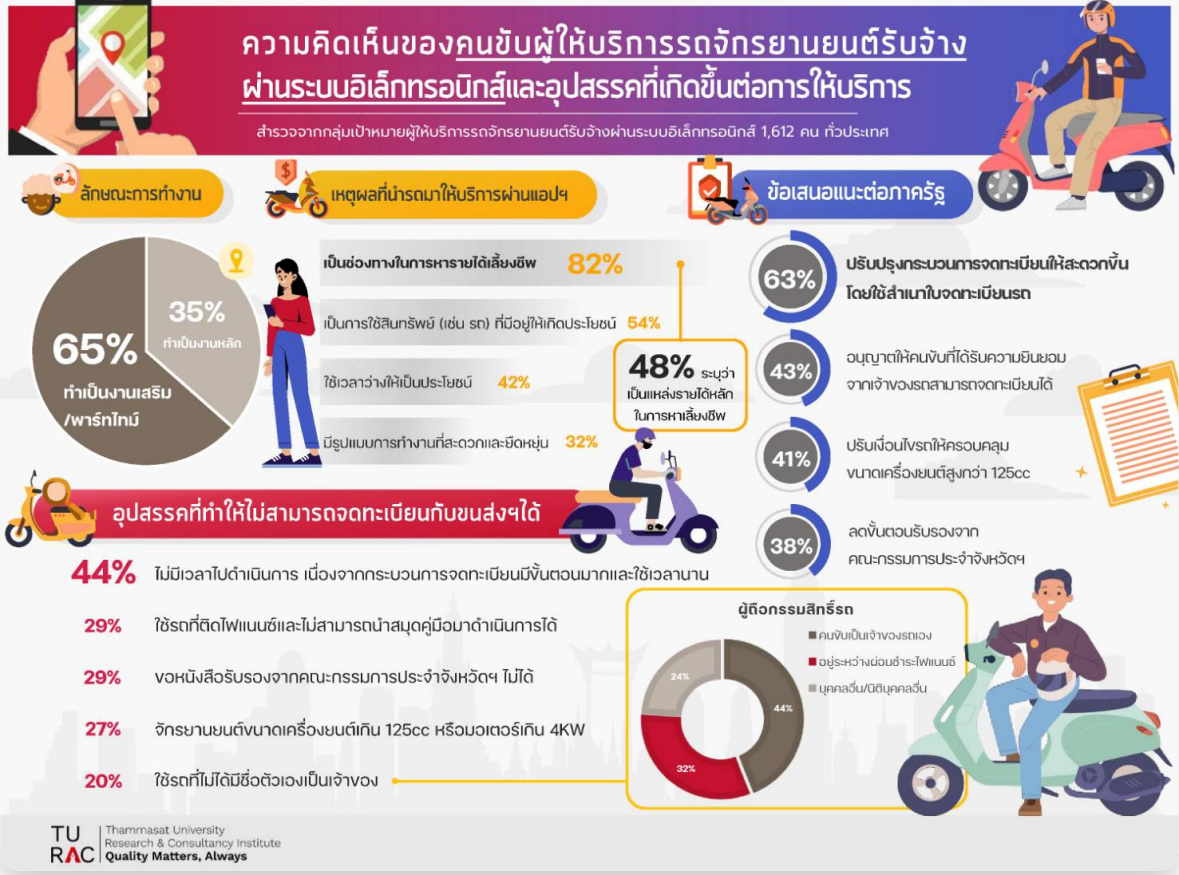
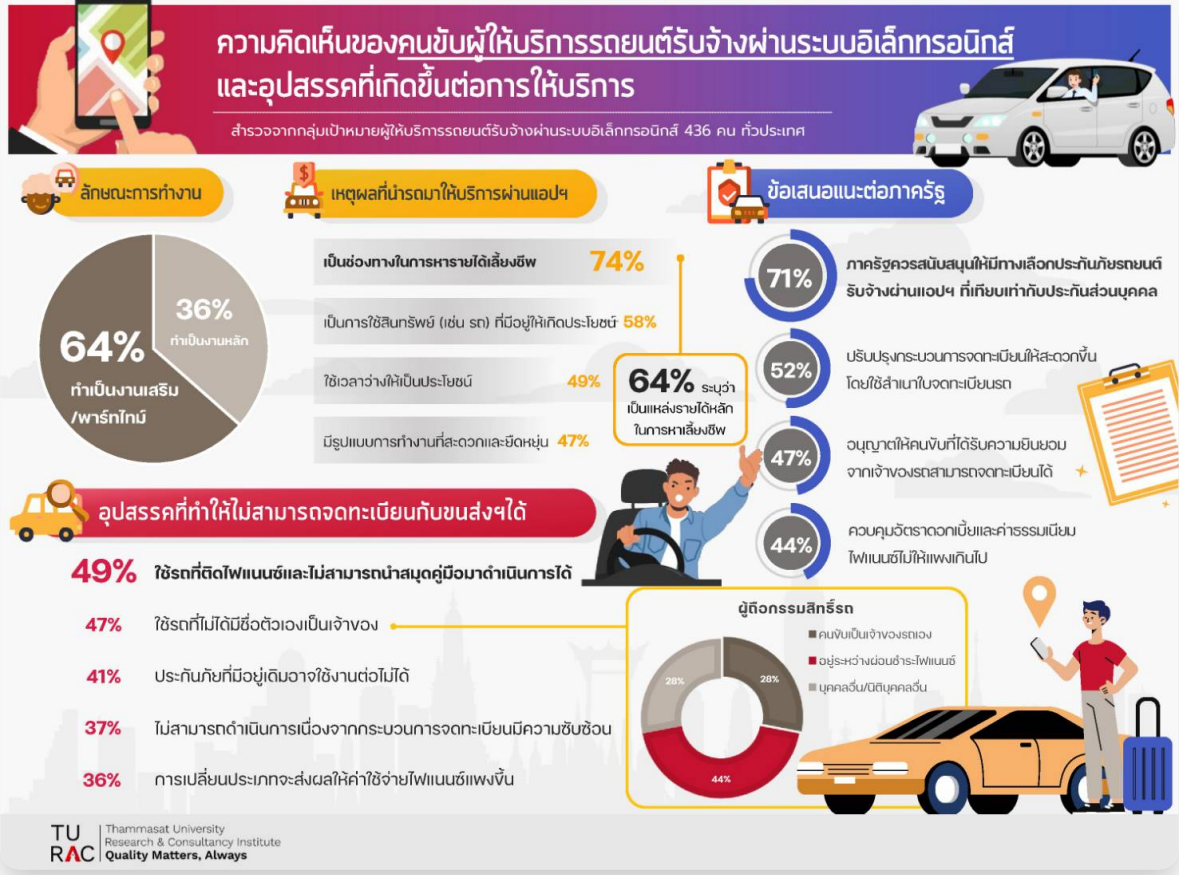


**กรุงเทพฯ (29 พฤษภาคม 2567)** -- สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หรือ สว.มธ. (TU-RAC) โดย ผศ. ดร. สุกฤษ กิ่งแก้ว ผู้บริหารโครงการวิจัย เผยผลงานวิจัยในหัวข้อ “ความท้าทายของคนขับผู้ให้บริการรับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย” (Ride-Hailing Drivers’ Challenges in Thailand) ซึ่งได้ศึกษาประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการให้บริการ “เรียกรถผ่านแอปฯ” ของคนขับในยุคปัจจุบัน พบคนขับเกือบครึ่ง (49%) ใช้รถยนต์ติดไฟแนนซ์ ขณะที่ 47% ใช้รถยนต์ที่ไม่ได้มีชื่อตนเองเป็นเจ้าของให้บริการ จึงทำให้ไม่สามารถไปขึ้นทะเบียนฯ กับกรมการขนส่งทางบกได้ โดยคนขับส่วนใหญ่กว่าสองในสาม (71%) อยากให้ภาครัฐสนับสนุนให้มีตัวเลือกประกันภัยสำหรับรถยนต์ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ที่เทียบเท่ากับประกันส่วนบุคคล กว่าครึ่ง (52%) อยากให้มีการลดขั้นตอนและปรับปรุงกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกมากขึ้น และ 47% เสนอให้มีการปรับระเบียบเพื่ออนุญาตให้คนขับที่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถสามารถจดทะเบียนได้



**ผศ. ดร. สุกฤษ กิ่งแก้ว ผู้บริหารโครงการวิจัย** เผยว่า “ปัจจุบันบริการเรียกรถผ่านแอปฯ ได้กลายเป็นหนึ่งในตัวเลือกสำคัญของการเดินทางและการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย เนื่องจากเป็นบริการที่ตอบโจทย์ผู้บริโภคทั้งในด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ทั้งยังมีความโปร่งใสเพราะมีการแสดงราคาค่าโดยสารล่วงหน้าซึ่งช่วยสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ จนทำให้บริการดังกล่าวได้รับความนิยมมากขึ้นไม่เฉพาะแต่คนไทย แต่ยังรวมถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วย ส่งผลให้ธุรกิจนี้มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยมีมูลค่าตลาดรวมสูงกว่า 7 หมื่นล้านบาท ล่าสุดมีแอปพลิเคชันที่ผ่านการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกแล้วถึง 11 ราย อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมา ยังพบความท้าทายในการให้บริการของผู้ขับขี่ที่อยู่ในระบบ ทั้งยังมีปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ขับขี่ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ และผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะแบบดั้งเดิมอยู่เป็นระยะ ไม่ว่าจะเป็น รถแท็กซี่ รถสัล้อแดง หรือแม้แต่วินมอเตอร์ไซด์ โดยหนึ่งในประเด็นหลักที่กลายเป็นขบวนการสำคัญคือการมีคนขับที่ผ่านการขึ้นทะเบียนในจำนวนที่น้อยมาก อันเนื่องมาจากการที่คนขับไม่สามารถนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ให้บริการไปขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้”

ด้วยเหตุนี้ สว.มธ. (TU-RAC) จึงได้ทำการศึกษาวิจัยในประเด็นดังกล่าว ผ่านการเก็บข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยได้สอบถามความคิดเห็นของคนขับผู้ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ จำนวนทั้งสิ้น 2048 คน ครอบคลุมผู้ให้บริการด้วยรถยนต์ 436 คน และรถจักรยานยนต์ 1612 คน พร้อมจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อศึกษาข้อมูลเชิงลึก นอกจากนี้ ยังได้ทำการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐซึ่งมีหน้าที่คอยกำกับดูแล และภาคเอกชนหรือแพลตฟอร์มดิจิทัลผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเพื่อรับฟังมุมมองและความเห็นรอบด้าน พร้อมนำเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาโดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการ สร้างโอกาสในการส่งเสริมอาชีพให้กับคนไทย สร้างความเป็นธรรมให้กับทุกภาคส่วน ตลอดจนช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและกระตุ้นเศรษฐกิจให้กับประเทศ



ผลสำรวจความคิดเห็นของคนขับรถยนต์รับจ้างที่ให้บริการผ่านแอปฯ

- ลักษณะการทำงาน: 64% ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ เป็นงานเสริม (พาร์ทไทม์) ขณะที่ 36% เลือกทำเป็นอาชีพหลัก
- สำหรับเหตุผลที่นำรถยนต์มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารผ่านแอปฯ
- 74% ระบุว่าเป็นช่องทางในการหารายได้เพื่อเลี้ยงชีพ
- 58% มองว่าเป็นการนำสินทรัพย์ที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์
- 49% เห็นว่าการนำรถยนต์มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารถือเป็นการใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์
- เมื่อถามถึงอุปสรรคที่ทำให้คนขับไม่นำรถยนต์ไปขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก
- 49% ระบุว่าปัญหาเกิดจากการใช้รถยนต์ที่ติดไฟแนนซ์และไม่สามารถนำสมุดคู่มือมาดำเนินการได้
- 47% ระบุว่าปัจจุบันใช้รถยนต์ที่ไม่ได้มีชื่อตนเองเป็นเจ้าของ
- 41% มีความกังวลว่าหากนำรถยนต์ไปขึ้นทะเบียนแล้ว ประกันภัยที่มีอยู่เดิมอาจใช้งานต่อไม่ได้
- 37% รู้สึกว่าขั้นตอนและกระบวนการในการจดทะเบียนมีความซับซ้อน
- นอกจากนี้ คนขับที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ยังได้ฝากข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานภาครัฐ โดย
- 71% ต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนให้มีตัวเลือกประกันภัยสำหรับรถยนต์ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ที่เทียบเท่ากับประกันส่วนบุคคล (เช่น ประกันชั้น 1 และชั้น 2)
- 52% อยากให้มีการปรับปรุงกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกมากขึ้น โดยใช้สำเนาใบจดทะเบียนรถในการจดทะเบียนได้
- 47% เสนอให้มีการปรับระเบียบเพื่ออนุญาตให้คนขับที่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถสามารถจดทะเบียนได้
- 44% อยากให้มีการควบคุมดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมไฟแนนซ์ไม่ให้แพงเกินไป

ผลสำรวจความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการผ่านแอปฯ

- ลักษณะการทำงาน: 65% ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ เป็นงานเสริม (พาร์ทไทม์) ขณะที่ 35% เลือกทำเป็นอาชีพหลัก
- สำหรับเหตุผลที่นำรถจักรยานยนต์มาให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ นั้นเป็นไปในทิศทางเดียวกับกลุ่มคนขับรถยนต์ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ โดย
- 82% ระบุว่าเป็นช่องทางในการหารายได้เพื่อเลี้ยงชีพ
- 54% มองว่าเป็นการนำสินทรัพย์ที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์
- 42% เห็นว่าการนำรถจักรยานยนต์มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารถือเป็นการใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์
- เมื่อถามถึงสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้ขับขี่ไม่ไปขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก
- 44% เห็นว่ากระบวนการในการจดทะเบียนมีขั้นตอนเยอะ ใช้เวลานาน

- 29% ระบุว่าใช้รถจักรยานยนต์ที่ติดไฟแนนซ์ จึงไม่สามารถนำสมุดคู่มือไปดำเนินการจดทะเบียนได้
- 29% แจ้งว่าไม่สามารถขอหนังสือรับรองจากคณะกรรมการประจำจังหวัดได้
- ขณะที่ 27% ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ยังได้ฝากข้อเสนอแนะเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐพิจารณา โดย
- 63% ต้องการให้ปรับกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกมากขึ้น โดยใช้สำเนาใบจดทะเบียนรถในการจดทะเบียนได้
- 43% เสนอให้มีการปรับระเบียบเพื่ออนุญาตให้คนขับที่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถสามารถจดทะเบียนได้
- 41% อยากให้มีการปรับเงื่อนไขของรถที่จะนำมาให้บริการ โดยขยายให้ครอบคลุมรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 125 cc หรือมอเตอร์สูงกว่า 4KW
- ขณะที่ 38% ระบุว่าต้องการให้มีการลดขั้นตอนการรับรองจากคณะกรรมการประจำจังหวัด

พร้อมกันนี้ สว.มธ. (TU-RAC) ยังได้ให้ข้อเสนอแนะใน 3 ประเด็นหลักเพื่อเป็นแนวทางให้กับหน่วยงานภาครัฐนำไปพิจารณาในการปรับกฎหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนฯ เพื่อปลดล็อกและสร้างโอกาสในการหารายได้ให้กับผู้ขับขี่ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ซึ่งประกอบด้วย

- ข้อเสนอแนะที่ 1: ลดขั้นตอนหรือปรับปรุงกระบวนการจดทะเบียนฯ ให้มีความสะดวกมากขึ้น
- เนื่องจากกระบวนการจดทะเบียนรถยนต์เพื่อให้บริการรับส่งสาธารณะในปัจจุบันมีหลายขั้นตอนและต้องใช้เวลานานในการดำเนินการ ขณะที่บางรายการต้องมีการจองคิวล่วงหน้าเป็นเดือน จึงกลายเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้คนขับไม่ไปดำเนินการ เช่นเดียวกันกับกระบวนการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาหลายขั้นตอน อาทิ ผู้ยื่นคำขอจะต้องได้รับความเห็นชอบให้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจากคณะกรรมการประจำจังหวัด รถที่จะนำมาจดทะเบียนต้องจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลแล้วและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องเป็นเจ้าของ (ผู้ถือกรรมสิทธิ์) หรือผู้ครอบครองรถคันดังกล่าว หรือรถที่อยู่ระหว่างการเช่าซื้อจะต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากผู้ให้เช่าซื้อด้วย หรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะสามารถจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะได้คนละ 1 คัน เป็นต้น ซึ่งหลายขั้นตอนไม่สามารถดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ได้ ทำให้เกิดความไม่คล่องตัว หรือเพิ่มภาระทางการเงินให้กับผู้ขับขี่ที่ต้องการหารายได้
- ทั้งนี้ หากสามารถปรับกระบวนการจดทะเบียนให้ง่ายขึ้น โดยลดขั้นตอนในบางรายการ พร้อมนำเทคโนโลยีหรือระบบออนไลน์มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจดทะเบียน ก็จะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ลงทะเบียนและเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่ที่ผ่านการจดทะเบียนได้มากขึ้น นอกจากนี้ หากสามารถเจรจากับบริษัทไฟแนนซ์ให้ลดค่าใช้จ่ายในการเบิกเล่ม ลดค่าธรรมเนียมพ่นชำระ หรืออนุญาตให้ใช้สำเนาใบจดทะเบียนรถในการจดทะเบียนได้ ก็จะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนให้ผู้ขับขี่เข้ามาจดทะเบียนฯ ได้เพิ่มมากขึ้น
- ข้อเสนอแนะที่ 2: อนุญาตให้ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์รถ (แต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถ) สามารถจดทะเบียนเพื่อให้บริการได้
- เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันกำหนดให้ผู้ที่เป็นเจ้าของหรือถือกรรมสิทธิ์รถยนต์เท่านั้นจึงจะสามารถจดทะเบียนฯ ได้ และถึงแม้ว่าเจ้าของรถซึ่งเป็นสมาชิกในครอบครัวจะอนุญาตให้นำรถไปใช้รับส่งผู้โดยสารเพื่อหารายได้ก็ไม่สามารถทำการจดทะเบียนได้ เช่นเดียวกับกรณีของรถจักรยานยนต์ โดยรถที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะได้นั้นต้องจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลก่อน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องเป็นเจ้าของหรือถือกรรมสิทธิ์รถคันดังกล่าวเท่านั้น ซึ่งถือเป็นข้อจำกัดหลักที่ทำให้ผู้ขับขี่จำนวนมากไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนได้
- ทั้งนี้ หากกรมการขนส่งทางบกอนุญาตให้ผู้ขับขี่ที่ต้องการนำสินทรัพย์ที่มีอยู่ในครัวเรือนมาใช้ในการหารายได้ ก็จะช่วยปลดล็อกโอกาสให้กับคนเป็นจำนวนมาก โดยอาจใช้หนังสือมอบอำนาจจากเจ้าของรถที่ให้ความยินยอมเป็นหลักฐานสำคัญในการดำเนินการจดทะเบียนร่วมกับเอกสารสำคัญอื่นๆ อาทิ ใบอนุญาตขับขี่ของเจ้าของรถ และสำเนาใบจดทะเบียนรถ เป็นต้น
- ข้อเสนอแนะที่ 3: ปรับข้อกำหนดหรือเงื่อนไขอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- การจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นสำหรับผู้ขับขี่ โดยเฉพาะค่าประกันภัยรถยนต์ โดยปัจจุบันมีบริษัทประกันเพียงไม่กี่รายที่มีผลิตภัณฑ์ประกันภัยรถยนต์สำหรับรถจดทะเบียนสาธารณะ ทำให้ผู้ขับขี่มีทางเลือกที่จำกัด ทั้งยังมีราคาสูงกว่าประกันภัยรถปกติประมาณ 2 เท่า ซึ่งถือเป็นอีกเหตุผลสำคัญที่ทำให้คนขับจำนวนไม่น้อยไม่ต้องการนำรถยนต์ไปจดทะเบียนฯ เนื่องจากส่วนใหญ่เกือบสองในสามให้บริการแบบพาร์กโกล์ จึงรู้สึกว่าไม่เป็นธรรมที่จะต้องจ่ายแพงเท่ากับผู้ที่ใช้รถทำงานเต็มเวลา ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสนับสนุนให้มีทางเลือกประกันภัยรถยนต์รับจ้างผ่านแอปฯ ที่เทียบเท่ากับประกันรถยนต์ส่วนบุคคล ( อาทิ ประกันชั้น 1 และชั้น 2)
- นอกจากนี้ อาจพิจารณาเรื่องการกำหนดค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ให้มีความเป็นธรรมกับผู้ขับขี่ เช่น การพิจารณาจากเลขไมล์แทนประเภทของรถ ก็จะสอดคล้องกับการให้บริการและช่วยลดต้นทุนในการประกอบอาชีพให้กับผู้ขับขี่ได้ ในส่วนของรถจักรยานยนต์นั้น เนื่องจากตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลที่จะขอเปลี่ยนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องมีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 125cc ซึ่งเป็นกฎหมายเดิมที่ใช้มากว่า 45 ปีแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน ควรปรับเงื่อนไขรถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 125cc ซึ่งจะช่วยเพิ่มสมรรถนะและความปลอดภัยในการขับขี่ให้ดียิ่งขึ้น

“การปรับเงื่อนไขหรือแก้ไขกฎระเบียบที่ล้าสมัยในภาคคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปในยุคดิจิทัลถือเป็นตัวแปรสำคัญที่จะช่วยปลดล็อกและสร้างโอกาสในเชิงเศรษฐกิจให้กับประเทศ ทั้งยังช่วยส่งเสริมความเป็นธรรมและเพิ่มการเข้าถึงโอกาสในการประกอบอาชีพให้กับคนไทยอันจะนำไปสู่การสร้างรายได้ และลดปัญหาหนี้เสียจากการผ่อนรถ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมโดยรวม อันจะส่งผลดีต่อผู้ใช้บริการในประเทศ รวมถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และนำไปสู่การสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยได้อีกทางหนึ่ง” ผศ. ดร. สุทธิกร กิ่งแก้ว กล่าวทิ้งท้าย

ดาวน์โหลดรายงานวิจัยฉบับเต็มได้ที่ <https://shorturl.at/mdLst>

####

ความคิดเห็น 0 รายการ

เรียงลำดับตาม

เก่าที่สุด



เพิ่มความเห็น...

ปลั๊กอินความคิดเห็นบน Facebook