



ภารกิจแก่หนี้ประชาชน: เพื่อบรรเทาผลกระทบจากโควิด 19 สร้างความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำ (ตอน 1)

หนี้ครัวเรือนไทยเป็นปัญหาเรื้อรังในระบบเศรษฐกิจสังคมไทย ดังนั้นการแก้ปัญหานี้ประชาชนแบบเปิดเสรีเป็นวาระเร่งด่วน เพื่อช่วยกันสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานราก สร้างความเสมอภาคและลดความเหลื่อมล้ำให้เกิดขึ้นจริง **บทความนี้จะนำเสนอภารกิจแก่หนี้ประชาชน โดยเฉพาะหนี้เช่าซื้อรถยนต์ ซึ่งผู้มีรายได้น้อยใช้เพื่อประกอบอาชีพหรือใช้เพื่อการเดินทาง และประชาชนกลุ่มนี้ได้รับผลกระทบอย่างมากจากวิกฤตโควิด-19 ทำให้ไม่มีรายได้เพียงพอ และไม่สามารถจ่ายหนี้ได้ตามกำหนดเวลา**

ผลกำไรหนี้ครัวเรือนสูง และผลใหม่จากวิกฤตโควิด 19

หนี้ครัวเรือนไทยแขวนตัวอยู่สูง (Debt Overhang) ถือเป็นผลกำไรของระบบเศรษฐกิจและสังคมไทย ในระดับจุลภาคสะท้อนว่าครัวเรือนจะมีเงินออมอยู่ในระดับต่ำสำหรับใช้ในอนาคต ขณะที่ในระดับมหภาค หากระดับครัวเรือนไม่สามารถดูแลตัวเองและครอบครัวได้ส่งผลกระทบต่อสวัสดิการสังคม ซึ่งจะสร้างภาระทางการคลังของประเทศ และในที่สุดจะเป็นปัจจัยจุดรั้งการขยายตัวของการบริโภค และการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระยะข้างหน้า รวมทั้งต่อประสิทธิภาพของมาตรการในการกระตุ้นเศรษฐกิจ

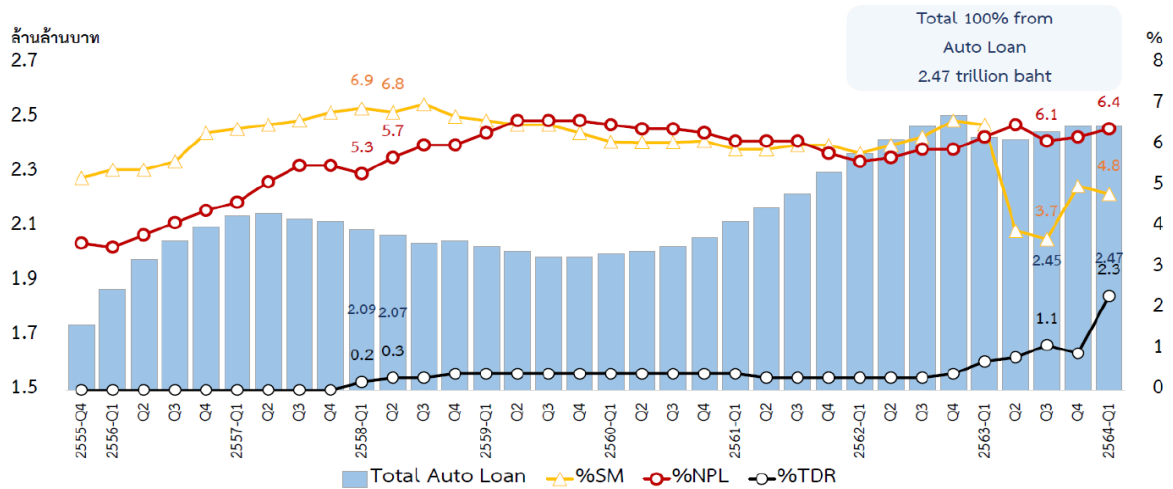
งานศึกษาที่ผ่านมาจากข้อมูลของเครดิตบูโร (National Credit Bureau :NCB)^{[1] [2] [3]} (สันติประภพ, 2021 และจันทรรัตน์และคณะ, 2017a, 2017b) ซึ่งไม่รวมหนี้บัตรเครดิต หนี้สหกรณ์ออมทรัพย์ และหนี้กองทุนกู้ยืมเพื่อการศึกษา (กยศ.) เป็นต้น **ได้ข้อสรุปว่า ครัวเรือนไทยมีสุขภาพทางการเงินอ่อนแอและมีพฤติกรรมการก่อหนี้ใน 4 ลักษณะคือ หนึ่ง “เป็นหนี้อายุน้อยลง” สอง “มียอดหนี้ต่อหัวสูงขึ้น” สาม “เป็นหนี้นานขึ้น” และสี่ “มีความสามารถในการชำระหนี้ลดลง”** สะท้อนถึงการขาดภูมิคุ้มกันทางการเงินเพื่อรองรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะความผันผวนของสภาวะภูมิอากาศและโรคระบาด เป็นต้น **เป็นที่น่าสังเกตว่า ครัวเรือนไทยในระดับฐานรากยังพึ่งพาทนอกระบบในระดับสูง** และหนี้สินเช่าซื้อรถยนต์และสินเชื่อส่วนบุคคลเพื่อการอุปโภคบริโภคเติบโตเร็ว ซึ่งหนี้กลุ่มนี้ที่มีภาระผ่อนส่งสูง เห็นชัดในช่วงปี 2554-2556 จากนโยบายจูงใจให้คนซื้อรถคันแรกหลังจากเกิดน้ำท่วมใหญ่

ล่าสุด ณ ไตรมาส 1 ปี 2564 หนี้ครัวเรือนไทยทั้งระบบ 14.13 ล้านล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการก่อหนี้ระยะสั้นเพื่อใช้ในการอุปโภคบริโภคซึ่งไม่ก่อให้เกิดรายได้และครัวเรือนแบกรับภาระจ่ายหนี้ผ่อนส่งสูง โดยหนี้สินเช่าซื้อรถยนต์และจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยวิกฤตโควิด-19 ส่งผลให้หนี้ครัวเรือนของหลายประเทศต่างๆ ทั่วโลกขยับสูงขึ้น โดยของไทยเร่งตัวขึ้นมากจากทั้งมูลหนี้ที่เพิ่มขึ้นและเศรษฐกิจที่หดตัว^[4] เปรียบเสมือนสร้างบาดแผลใหม่ หรือซ้ำเติมแผลเก่าให้ลึกและกว้างขึ้น

หนี้เช่าซื้อรถยนต์: ปัญหาเดิมและลูกหนี้ถูกซ้ำเติมจากวิกฤตโควิด 19

ในมิติการเงิน ณ สิ้นปี 2563 “สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์” จำนวน 2.5 ล้านล้านบาท **(ภาพ 1)** รวม 6.6 ล้านบัญชี หรือร้อยละ 17 ของหนี้ครัวเรือนทั้งหมด ประมาณครึ่งหนึ่งอยู่ภายใต้การกำกับของแบงก์ชาติ (1.2 ล้านล้านบาท) และอีกครึ่งหนึ่งโดยผู้ให้บริการทางการเงินที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน (Non-banks) ในด้านคุณภาพสินเชื่อเช่าซื้อพบว่ามีความเปราะบางมากขึ้น โดยมีสินเชื่อค้างชำระเกิน 3 เดือนซึ่งเข้าข่ายเป็นหนี้เสีย (NPL) เพิ่มขึ้น **ในมิติกฎหมาย** สกตคคตสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์เข้าสู่ชั้นศาลในปี 2563 จำนวนถึง 8 หมื่นคดี สูงสุดเป็นอันดับที่ 4 หรือร้อยละ 10 ของคดีผู้บริโภคทั้งหมดที่เข้าสู่ศาล

Auto Loan Portfolio and Delinquency Rate (Outstanding)



ที่มา : บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ

ในมิติเศรษฐกิจและสังคม วิกฤตโควิด-19 ส่งผลให้รายได้ของครัวเรือนลดลงมาก กระทบต่อเรื่องปากท้อง ค่าเช่าบ้าน ค่าผ่อนรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ใช้ประกอบอาชีพ ค่าใช้จ่ายเลี้ยงดูครอบครัว กลุ่มแรงงานนอกระบบกลุ่มใหญ่โดยเฉพาะกลุ่มคนขับรถยนต์รับจ้างและจักรยานยนต์รับจ้างมีรายได้เฉลี่ยเหลือเพียงร้อยละ 10-40^[5] ซึ่งแรงงานก็ได้ปรับตัวทุกด้านทั้งขอรับเงินเยียวยา ใช้เงินเก็บออม กู้เงินนอกระบบ จำนำและปรับเปลี่ยนอาชีพ^[6] และในภาวะยากลำบากนี้ทำให้ไม่สามารถผ่อนรถต่อไปได้ และบางกรณีอาจถูกยึดรถไปเป็นที่สุด

ภารกิจแก้หนี้เข้าชื่อ: บรรเทาความเดือดร้อน ให้ความรู้และความเป็นธรรมแก่ลูกหนี้

แบบจำลอง (ดูแลสถาบันการเงินและบริษัทเข้าชื่อในเครือ) ร่วมกับพันธมิตรเครือข่ายคือ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) (ดูแลสัญญาเข้าชื่อมาตรฐาน) กรมคุ้มครองสิทธิ กระทรวง

สปท.
สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค

มาตรการช่วยเหลือ "ลูกหนี้สินเชื่อเข้าชื่อ"

ครอบคลุมลูกหนี้ทุกกลุ่ม ทุกสถานะ และมีค่าทวงถามหนี้ที่สมเหตุสมผล

สำนักงานศาลยุติธรรม
กระทรวงยุติธรรม

1 กลุ่มที่ยังไม่เป็น NPL/กลุ่ม NPL แต่รถยังไม่ถูกยึด

- สอดคล้องกับมาตรการช่วยเหลือลูกหนี้ระยะ 3 เช่น ลดค่างวด ยืดหนี้รวมหนี้ คินรถ เปลี่ยนเป็นหนี้ระยะยาว
- ดอกเบี้ยช่วงพักชำระค่างวดเป็นธรรมขึ้นคำนวณตามเกณฑ์ สคบ.
- กรณีได้รับผลกระทบรุนแรงลูกหนี้สามารถคืนรถได้ โดยหนี้เข้าชื่อส่วนขาดจะได้รับการผ่อนปรน

2 กลุ่มที่รถถูกยึดแต่ยังไม่ขายทอดตลาด

- แม้รถถูกยึดแล้ว ลูกหนี้ยังมีโอกาสได้รถคืนเพื่อนำไปประกอบอาชีพ หรือใช้ในชีวิตประจำวัน
- เจ้าหนี้อาจได้รับชำระหนี้คืนมากขึ้น WIN-WIN ทั้งสองฝ่าย

3 กลุ่มที่รถถูกขายทอดตลาดแต่ยังมีหนี้ส่วนขาด

- แนวปฏิบัติในการคำนวณยอดหนี้เข้าชื่อส่วนขาดชัดเจนและเป็นธรรม
- สคบ. และ สปท. ทำโปรแกรมคำนวณหนี้เข้าชื่อส่วนขาดจากแนวคำพิพากษาของศาลยุติธรรม
- เจ้าหนี้และลูกหนี้ตกลงกันได้ง่ายขึ้น

4 ผู้ประกอบธุรกิจนอกกำกับ สปท.

ผู้ร่วมโครงการครองส่วนแบ่งตลาด **65%**

ศูนย์คุ้มครองผู้ใช้บริการทางการเงิน
ธนาคารแห่งประเทศไทย

Ins.1213

ตรวจสอบภาระหนี้เข้าชื่อ
WWW.OCPB.GO.TH/DEBT/

หมอนี่เพื่อประชาชน
WWW.BOT.OR.TH/APP/DOCTORDEBT/

CREDIT PICTURES: [HTTPS://WWW.CANVA.COM](https://www.canva.com) [HTTPS://WWW.FLATICON.COM](https://www.flaticon.com) [HTTPS://WWW.FLATICON.COM](https://www.flaticon.com) [HTTPS://WWW.FLATICON.COM](https://www.flaticon.com) [HTTPS://WWW.FLATICON.COM](https://www.flaticon.com)

ยุติธรรม (ดูแลการไกล่เกลี่ยก่อนฟ้อง) และสำนักงานศาลยุติธรรม (ดูแลคดีความเข้าชื่อ) ได้ออกมาตรการช่วยเหลือลูกหนี้ ทั้งการเจรจาปรับโครงสร้างหนี้หรือให้พักชำระค่างวด สรุปลงนี้ (ภาพ 2)

(1) **กลุ่มที่ยังไม่ถูกยึดทุกสถานะ (กลุ่มที่ยังไม่เป็นหนี้เสีย (NPL) หรือกลุ่มที่เป็น NPL แต่ยังไม่ถูกยึด)** สามารถขอรับความช่วยเหลือตามมาตรการขั้นต่ำเพื่อช่วยเหลือลูกหนี้ระยะที่ 3 และกรณีที่ได้รับผลกระทบสามารถขอพักชำระค่างวดได้ โดยอาจมีการเก็บดอกเบี้ยช่วงพักจากฐานค่างวดที่พัก หรือหากกรณีที่ได้รับผลกระทบรุนแรงหรือประเมินแล้วไม่สามารถผ่อนต่อได้ ก็สามารถคืนรถเพื่อขายทอดตลาดและคำนวณยอดหนี้ส่วนขาด (ตั้งหนี้) ตามวิธีที่เป็นธรรมและผ่อนปรน

(2) **กลุ่มที่ถูกยึดรถแล้วแต่ยังไม่ถูกขายทอดตลาด** ก็มีโอกาสดำเนินคดีเพื่อใช้ประกอบอาชีพ โดยสามารถขอปรับโครงสร้างหนี้และขอผ่อนชำระต่อไป

(3) **กลุ่มที่รถถูกขายทอดตลาดแล้วแต่ยังมีหนี้เข้าชื่อส่วนขาด (ตั้งหนี้)** ลูกหนี้จะชำระหนี้ส่วนขาดที่เป็นธรรมตามแนวทางของศาลยุติธรรมและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.)

แบบจำลองหน่วยงานพันธมิตรข้างต้น และผู้ประกอบการธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ 12 แห่งซึ่งครองส่วนแบ่งตลาดมากกว่าร้อยละ 65 ของสินเชื่อเช่าซื้อทั้งหมด ร่วมกันจัด “มหกรรมไกล่เกลี่ยสินเชื่อเช่าซื้อออนไลน์” ระหว่าง 1 มิ.ย.–31 ส.ค. 64 เพื่อช่วยให้ประชาชนยังคงสามารถประกอบอาชีพหรือใช้ชีวิตประจำวันได้ตามปกติ^{[7] [8]} โดยประชาชนที่มีหนี้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ทุกสถานะ (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตโควิด-19 สามารถลงทะเบียนขอรับความช่วยเหลือแก่หนี้ได้

โครงการดังกล่าวได้รับการตอบรับจากประชาชนค่อนข้างดี ข้อมูล ณ สิ้นเดือน ก.ค. 64 มีลูกหนี้ลงทะเบียนทั้งสิ้น 24,199 คน ซึ่งผลการไกล่เกลี่ยสามารถที่ช่วยเหลือลูกหนี้ที่เข้าเงื่อนไขได้ประมาณ 75%

ฉบับหน้าผู้เขียนจะนำเสนอถึงการพัฒนาแนวปฏิบัติในธุรกิจเช่าซื้อในหลายประเด็นที่ยังไม่มีความชัดเจนหรืออาจยังไม่เหมาะสม (Misconduct) เพื่อสร้างความเป็นธรรมแก่ประชาชน และร่วมกันนำพาสู่สังคมการเงินที่ยั่งยืนในระยะยาว

หมายเหตุ: ผู้ประกอบการธุรกิจเช่าซื้อที่ไม่ได้อยู่ภายใต้การกำกับของ ธปท. ก็มีแนวทางการให้ความช่วยเหลือลูกหนี้ด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ หากลูกหนี้ไม่ได้รับความช่วยเหลือที่เหมาะสมหรือประสงค์จะสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมสามารถติดต่อ ฝ่ายคุ้มครองผู้ใช้บริการทางการเงิน (ศคง.) โทรศัพท 1213 หรือ กรณีเจ้าหนี้เข้าชื่อที่ไม่ได้ร่วมงานในครั้งนี้ ลูกหนี้สามารถส่งคำขอแก่หนี้ผ่าน “ทางด่วนแก่หนี้” ของ ธปท. ได้ด้วย (www.1213.or.th/App/DebtCase)

Disclaimer:

บทความนี้เป็นข้อคิดเห็นส่วนบุคคล ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับข้อคิดเห็นของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.)

เอกสารอ้างอิง:

[1] วิโรท สันติประภพ (2021), ทางออกจากกับดักหนี้ครัวเรือน, บทความนำเสนอต่อที่ประชุมสำนักธรรมศาสตร์และการเมือง ราชบัณฑิตยสภา, Thaipublica, 26 Apr

[2] โสมรัตน์ จันทรรัตน์, อัจฉนา ลำซ่า, กฤษฏีเลิศ สัมพันธ์รักษ์, และภูมิจิ ตั้งสวัสดิรัตน์ (2017a), มุมมองใหม่หนี้ครัวเรือนไทยผ่าน Big Data ของเครดิตบูโร, PIER aBRIDGE Issue 10/2017, 26 Jun

[3] โสมรัตน์ จันทรรัตน์, อัจฉนา ลำซ่า, กฤษฏีเลิศ สัมพันธ์รักษ์, และภูมิจิ ตั้งสวัสดิรัตน์ (2017b), X-Ray พฤติกรรมการกู้ของคนไทยผ่าน Big Data ของเครดิตบูโร, PIER aBRIDGE Issue 14/2017, 6 Sep

[4] ดอน นาคกรรสม (2021), ปัญหาหนี้ครัวเรือน: ระเบิดเวลาที่ต้องเร่งปลดชนวน, THE STANDARD, 27 July

[5] มณฑล ภิลาภานันท์ และวันใหม่ นนทสูติพงศ์ (2021), แรงงานนอกระบบ: ผลกระทบและความท้าทายในยุค COVID-19, บทความขนาดสั้นของสายนโยบายการเงิน ธปท., 30 Mar

[6] “ตลาดแรงงานไทยหลังยุคโควิด-19 (ตอนจบ): แรงงานนอกระบบ”, ในสัมมนาประเมินความคิดเห็นทางระบบออนไลน์ เรื่อง “ตลาดแรงงานไทยหลังยุคโควิด-19: ผลกระทบ แนวโน้มและทางออก” จัดโดยกระทรวงแรงงานและศูนย์ประสานงานเพื่อการวิจัยแรงงาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (CU-ColLaR), Thaipublica (เกาะกระแส), 13 Aug 2020

[7] ข่าว ธปท. ฉบับที่ 37/2564 เรื่อง ธปท. เปิดมหกรรมไกล่เกลี่ยสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ออนไลน์, 31 พ.ค. 2564

[8] ข่าว ธปท. ฉบับที่ 41/2564 เรื่อง ธปท. ชี้ลูกหนี้เข้าชื่อที่มีปัญหาตั้งหนี้และรถที่ใช้ประกอบอาชีพทำมาหากินถูกยึดสามารถไกล่เกลี่ยปัญหาผ่านงานมหกรรมเช่าซื้อ, 17 มิ.ย. 2564

คณะผู้เขียน:



ดร.เสาวณี จันทะพงษ์ ฝ่ายเศรษฐกิจมหภาค ธนาคารแห่งประเทศไทย

email: saovanec@bot.or.th



นางสาวประภัสสร เพ็ญน้อย ฝ่ายคุ้มครองผู้ใช้บริการทางการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย

email: prapussp@bot.or.th



นางสุพิชา พันธเสน ฝ่ายคุ้มครองผู้ใช้บริการทางการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย

email: supichap@bot.or.th
