

บทที่ 4

วิเคราะห์เปรียบเทียบอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยกับต่างประเทศ และวิเคราะห์ปัญหากฎหมายและแนวทางการแก้ปัญหากฎหมาย ที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

การนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศมีประเด็นสำคัญหลายประการที่ต้องนำมาพิจารณา เช่น กฎหมายที่ใช้ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ การจัดให้รถยนต์เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย การไม่ได้รับการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยแทนการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศแทนการนำเข้า โดยเฉพาะอัตราการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์และกฎหมายที่ใช้ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ และการนำแนวทางกฎหมายการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ของต่างประเทศมาปรับใช้เป็นมาตรการภายในประเทศ เพื่อพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับภาษีจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ ให้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อพัฒนาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผู้เขียนจะวิเคราะห์ตามลำดับ

4.1 วิเคราะห์เปรียบเทียบอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยกับต่างประเทศ

การจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทย เป็นการจัดเก็บเพื่อเป็นรายได้หลักของประเทศต่างจากประเทศอื่น ๆ ที่มุ่งหวังเป็นเพื่อการจัดเก็บแบบปกป้องระบบเศรษฐกิจของประเทศตน อีกทั้งเมื่อศึกษากฎหมายของต่างประเทศกลับพบถึงแนวทางสามารถนำมาปรับใช้กับประเทศไทยได้ ผู้เขียนเห็นว่าหากนำอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยกับต่างประเทศมาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางในการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย ดังที่ผู้เขียนจะกล่าวต่อไป

4.1.1 อัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทย

จากการศึกษาภาษีจัดเก็บเกี่ยวกับการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยนั้น พบว่าประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ทั้งหมด 4 ประเภท ดังนี้

- 1) อัตราภาษีศุลกากรมี อัตราร้อยละ 200 ของมูลค่า
- 2) อัตราภาษีสรรพสามิต อัตราร้อยละ 40 ถึง 80 ของมูลค่า

3) อัตราภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราร้อยละ 0 ถึง 40 X (มูลค่า x ฐานภาษีสรรพสามิต)

4) อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราร้อยละ 7 x (ภาษีศุลกากร+ ภาษีสรรพสามิต + ภาษีเพื่อมหาดไทย + ภาษีมูลค่าเพิ่ม)

การจัดเก็บภาษีแต่ละประเภทจะมีอัตราการจัดเก็บที่แตกต่างกันออกไป รยยนต์แต่ละกันที่นำเข้ามาในประเทศนั้นต้องผ่านการจัดเก็บภาษีหลายประเภท และมีวิธีการจัดเก็บภาษีที่ซับซ้อน ประกอบกับภาษีแต่ละประเภทยังมีอัตราการจัดเก็บที่ค่อนข้างสูง ทำให้มูลค่ารถยนต์เมื่อรวมกับภาษีต่าง ๆ ก่อนถึงมือผู้บริโภค มีความแตกต่างจากราคาของมูลค่ารถยนต์ที่แท้จริง แม้การจัดเก็บภาษีการนำเข้าจะเป็นหนึ่งในรายได้หลักของประเทศแต่หากมีการปรับลดอัตราการนำเข้ารถยนต์ จากปริมาณที่มีการนำเข้าจำนวนมาก ยิ่งเป็นการเพิ่มปริมาณการนำเข้ารถยนต์ให้มากยิ่งขึ้นและไม่เป็นการตั้งกำแพงภาษี ทำให้ประชากรที่มีความสนใจรถยนต์นำเข้าสามารถซื้อรถยนต์นำเข้าได้อย่างเสรีและเมื่อกล่าวถึงการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทย ผู้ประกอบการและผู้บริโภคย่อมนึกถึงภาษีที่มีอัตราการจัดเก็บที่สูงกว่าประเทศอื่น ไม่ว่าจะเป็นภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย ภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีศุลกากร เมื่อมีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ ผู้นำเข้าต้องมีภาระในจ่ายภาษีการนำเข้าตามเงื่อนไขในการซื้อขายและอัตราภาษีของประเทศนำเข้า ส่งผลให้ประเทศไทยสามารถนำเงินที่ได้จากการจัดเก็บภาษีศุลกากรซึ่งเป็นรายได้หลักมาใช้ในการบริหารประเทศ เพื่อให้เศรษฐกิจในประเทศมีการพัฒนาและเจริญเติบโต

ภาษีสรรพสามิต เมื่อมีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย นอกจากจะจ่ายภาษีศุลกากรแล้วยังต้องจ่ายภาษีสรรพสามิต อีกด้วยซึ่งการจ่ายภาษีดังกล่าวนอกจากจะเป็นการจ่ายภาษีซ้ำซ้อนแล้วยังส่งผลให้การจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์มีอัตราที่สูงกว่าปกติทำให้ผู้บริโภคต้องรับภาระหนักขึ้นซึ่งเป็นนโยบายที่ขัดแย้งกับรัฐบาลที่นำเงินจากการจัดเก็บภาษีเพื่อนำไปบริหารประเทศให้ประชากรในรัฐของตนมีชีวิตที่ดีขึ้น

ภาษีเพื่อมหาดไทย ในการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยจะต้องมีการชำระภาษีดังกล่าวนอกเหนือจากภาษีที่ควรจะเป็น เมื่อมีการจัดเก็บภาษีในส่วนนี้ย่อมส่งผลให้อัตราการจัดเก็บภาษีสูงเพิ่มขึ้นและเป็นการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อนทับซ้ำซ้อน การจ่ายภาษีในอัตราที่สูงแต่ได้รับบริการเท่าเดิมนอกจากจะไม่ก่อผลดีให้กับผู้บริโภคแล้วยังเป็นการตัดความต้องการผู้ประกอบการที่จะเข้ามาลงทุนแล้วยังตัดความต้องการของผู้บริโภค และเมื่อความต้องการลดลงการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจก็ลดน้อยลงเช่นกัน

ภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือ VAT เป็นการเก็บภาษีจากการขายสินค้า หรือการให้บริการในแต่ละขั้นตอนการผลิต และจำหน่ายสินค้าหรือบริการ ทั้งที่ผลิตภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ

เมื่อมีการนำเข้ารถยนต์มาในประเทศไทยผู้บริโภครจึงต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่มจากการรับบริการ ส่งผลให้ผู้ประกอบการทั้งผู้บริโภครต้องชำระภาษีดังกล่าวข้างต้น

ดังนั้นการจัดเก็บภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย เป็นการจัดเก็บภาษีจากผู้นำเข้าผู้นำเข้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการ การจัดเก็บภาษีนำเข้าดังกล่าวจึงเป็นการจัดเก็บภาษีจากผู้ที่มีการประกอบธุรกิจ ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่มีประชากรน้อย แม้ว่ากลุ่มคนดังกล่าวจะเป็นผู้ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศแล้วนั้น นอกจากมีการเสียภาษีที่สูงขึ้นแต่ไม่ได้รับการดูแลหรือการบริการที่นอกเหนือจากกลุ่มคนทั่วไป หากมีการวิเคราะห์เพียงลำพังอาจเข้าใจได้ว่าผู้ประกอบการต้องเป็นผู้รับภาษีนำเข้าเพียงฝ่ายเดียว แต่เมื่อกลุ่มผู้ประกอบการได้ปลดภาระค่าใช้จ่ายแล้วย่อมเรียกคืนจากผู้บริโภคร โดยการนำอัตราภาษีที่เสียไปรวมเพิ่มเข้ากับราคารยนต์ที่แท้จริง ดังนั้นกลุ่มคนที่ได้รับผลกระทบจากการจัดเก็บภาษีดังกล่าวเป็นการผลักภาระให้แก่ผู้บริโภคร ซึ่งผู้บริโภครต้องรับภาระภาษีดังกล่าว รวมถึงการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นการจัดเก็บภาษีที่ทำให้ผู้บริโภครเป็นผู้รับภาระโดยตรง ย่อมไม่อาจปฏิเสธได้เลยว่า ไม่ว่าอัตราการจัดเก็บภาษีจะสูงหรือมีการจัดเก็บภาษีหลายประเภท กลุ่มคนซึ่งรับภาระภาษีโดยตรงคือผู้บริโภคร

ผู้เขียนเห็นว่าในปัจจุบันเมื่อมีการจัดเก็บภาษีที่มีหลายประเภทและในอัตราที่สูงเมื่อศึกษาจากอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ของไทยนั้น หากมีมาตรการเพื่อเป็นการปรับลดภาษีและปรับลดอัตราภาษีการนำเข้า จะเป็นการส่งเสริมให้มีการนำเข้ารถยนต์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้รายรับของประเทศ ซึ่งมีจากการนำเข้ารถยนต์เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากหากปรับลดอัตราภาษีนำเข้าแล้ว ย่อมทำให้ปริมาณจำนวนคันต่อการนำเข้ารถยนต์นำเข้ามีเพิ่มขึ้น ประเทศย่อมจะมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากการเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์และยังเป็นการทำให้ได้รับความเชื่อมั่นจากต่างประเทศเกี่ยวกับกำลังการซื้อและระบบเศรษฐกิจของประเทศ เมื่อประเทศมีกำลังการซื้อที่เพิ่มมากขึ้นย่อมทำให้ได้รับการยอมรับจากนานาชาติถึงเสถียรภาพทางการเงินของประเทศ เพื่อเป็นการเพิ่มความเชื่อมั่นให้เพิ่มการลงทุนภายในประเทศ

4.1.2 อัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ของต่างประเทศ

เครือรัฐออสเตรเลีย (Commonwealth of Australia) มีการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเฉพาะภาษีศุลกากรและภาษียนต์หนุ ไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ซึ่งทำให้การนำเข้ารถยนต์มีอัตราการเสียภาษีนำเข้าในอัตราที่ไม่สูง เนื่องการนำเข้ารถยนต์จึงเป็นที่นิยมของคนในเครือรัฐออสเตรเลียเป็นหนึ่งใน 15 ประเทศที่มีความสามารถในการผลิตรถยนต์ ทั้งกระบวนการ ตั้งแต่ขั้นตอนออกแบบแนวคิดไปจนถึงการจัดส่งอุตสาหกรรมยานยนต์ของเครือรัฐออสเตรเลียมีศักยภาพในการผลิตรถยนต์ ระบบส่วนประกอบและระบบย่อยต่าง ๆ เริ่มตั้งแต่แนวคิดด้านการออกแบบ กระบวนการผลิต การทดสอบความปลอดภัยและความทนทาน การจัดส่ง

ขั้นสุดท้าย การดูแลให้บริการตลอดอายุการใช้งาน ไปจนถึงการรีไซเคิลวัสดุ การนำเข้ารถยนต์ จึงไม่เป็นที่นิยม

การจัดเก็บภavnนำเข้ารถยนต์ของเครือรัฐออสเตรเลียเมื่อเทียบกับประเทศไทยแล้ว เครือรัฐออสเตรเลียมีการจัดเก็บภavnการนำเข้ารถยนต์คือภavnศุลกากร ร้อยละ 5-10 ภavnมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 10 และภavnรถยนต์หฐ ร้อยละ 33 เท่านั้นทำให้มีอัตราการจัดเก็บภavnรถยนต์นำเข้ามีอัตรา ต่ำกว่าไทยโดยภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมให้มีการปรับอัตราภavnลดลงจากเดิม อาจส่งผลให้ภาครัฐ สูญเสัรายได้จากการเก็บภavnนำเข้ารถยนต์เป็นจำนวนมากแต่การปรับลดภavnดังกล่าวช่วยให้ รัฐบาลประหยัดงบประมาณในการจัดการกับอุบัติเหตุบนท้องถนนและลดระดับการปล่อยมลพิษ ในอากาศซึ่งส่งผลดีทางด้านสุขภาพให้กับประชากรชาวออสเตรเลีย

สหรัฐอเมริกา (United States of America) มีอัตราภavnศุลกากร โดยมีเงื่อนไขและ ข้อกำหนดต่าง ๆ เพื่อเป็นการควบคุมสินค้าที่นำเข้าภายในประเทศ และภavnสรรพสามิตซึ่งมีการ จัดเก็บแบบภavnนำเข้า เนื่องจากสหรัฐอเมริกา เป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ ไม่ได้มุ่งเน้น การจัดเก็บภavn การนำเข้าเพื่อเป็นรายได้หลักของประเทศ มีเพียงการเก็บภavnบางชนิดและ ในปริมาณที่ค่อนข้างต่ำ ทำให้การนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศจึงไม่ใช่เรื่องยากและซับซ้อน

สหรัฐอเมริกา มีการจัดเก็บภavnโดยใช้อัตรา ad valorem หรืออัตราร้อยละของมูลค่าที่ ต้องเสียภavn ของสินค้านำเข้านั้น ๆ สินค้านำเข้าบางรายการจะถูกประเมินภavnในอัตราที่มีการ กำหนดเฉพาะเจาะจงลงไป (specific rate) ซึ่งการจัดเก็บภavnรถยนต์นำเข้าของสหรัฐอเมริกาจะต้อง จ่ายภavnให้กับศุลกากร ร้อยละ 2.5-10 ภavnมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 0-7.25 (แยกตามรัฐ) โดยสหรัฐอเมริกา มีการคิดอัตราภavnแบบอัตราทั่วไป แบบพิเศษ ร้อยละ 10 และแบบผสม ร้อยละ 10 ทำให้ ผู้ประกอบการจ่ายภavnในอัตราต่ำส่งผลให้ผู้ประกอบการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมของ สหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นกับทั้งมีการจ้างแรงงานในประเทศสูงเพิ่มตามไปด้วยยอมทำให้ยอดขาย รถยนต์ในสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นส่งผลโดยตรงให้เศรษฐกิจในประเทศมีความเจริญเติบโต อย่างรวดเร็ว

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (Federal Republic of Germany) เป็นประเทศที่มีการผลิต รถยนต์อันเป็นที่รู้จักของหลาย ๆ ประเทศ และส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศต่าง ๆ การนำเข้ารถยนต์ เข้าในประเทศจึงมีการจัดเก็บภavnหลายประเภทแต่มีการจัดเก็บภavnที่ไม่ยุ่งยากและไม่มีการจัดเก็บ ภavnสรรพสามิต เนื่องจากคนในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีมุ่งเน้นการใช้รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ที่มีประสิทธิภาพอยู่แล้ว การนำเข้ารถยนต์จึงไม่เป็นที่นิยมและไม่ได้มีอัตราการจัดเก็บภavnที่สูง เพราะไม่ได้มุ่งหวังให้เป็นรายได้ของรัฐ

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีมีการเก็บภาษีรถยนต์นำเข้าให้แก่ศุลกากร ร้อยละ 10-16 และจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มที่ ร้อยละ 7-19 นับว่าเป็นการจัดเก็บภาษีนำเข้าค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับประเทศไทย ซึ่งการจัดเก็บภาษีของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี มีการแบ่งการจัดเก็บเป็น 3 ระดับ คือ การจัดเก็บภาษีส่วนรัฐบาลกลาง การจัดเก็บภาษีส่วนมลรัฐและการจัดเก็บภาษีส่วนท้องถิ่น โดยมีการจัดเก็บภาษีที่แตกต่างกัน การจัดสรรภาษีอากรดังกล่าว มลรัฐที่มีรายได้น้อยจะได้รับการอุดหนุนจากมลรัฐอื่นที่มีรายได้สูง การจัดเก็บภาษีของรถยนต์นำเข้าของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีจึงไม่ใช่รายได้หลักในการนำเงินการจัดเก็บภาษีดังกล่าวมาบริหารประเทศ การจัดเก็บภาษีของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีจึงส่งผลให้การจัดเก็บภาษีรถยนต์นำเข้ามีอัตราภาษีที่ต่ำกว่าประเทศไทยทำให้ผู้ประกอบการหันมาลงทุนในประเทศเป็นจำนวนมากส่งผลให้เศรษฐกิจในประเทศมีความเจริญเติบโตได้อย่างรวดเร็ว

ดังนั้นจากการศึกษาการจัดเก็บภาษีนำเข้าของต่างประเทศ ทำให้เห็นว่าในต่างประเทศมีการจัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่ต่ำเมื่อเทียบกับอัตราภาษีของไทย เนื่องจากต่างประเทศไม่ได้มุ่งหวังให้การจัดเก็บภาษีนำเข้าให้เป็นรายได้หลักของประเทศ แต่เป็นเพียงการจัดเก็บเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของรัฐเท่านั้นต่างจากประเทศไทยที่มุ่งหวังให้การจัดเก็บภาษีนำเข้าเป็นรายได้หลักของประเทศและนำไปพัฒนาประเทศเมื่อจุดมุ่งหมายที่ต่างกัน วิธีการและการจัดการย่อมต่างจากกันโดยสิ้นเชิง

ผู้เขียนจึงมีความเห็นให้นำแนวความคิดของต่างประเทศมาปรับใช้เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติกฎหมายและความเข้าใจในการจัดเก็บภาษีนำเข้าไม่ให้มุ่งเน้นเป็นภาษีหลักอย่างต่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยมีการส่งออกสินค้ารายอื่นซึ่งเป็นรายรับของประเทศอยู่แล้ว เมื่อเทียบกับรายได้จากการจัดเก็บภาษีนำเข้า จึงเห็นควรเปลี่ยนแนวคิด ปรับลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์เป็นการเพิ่มประมาณการนำเข้าเพื่อที่จะได้มีการจัดเก็บภาษีที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งประเทศไทยมีการตั้งฐานการผลิตรถยนต์ทั้งที่เป็นการนำมาประกอบและมีรถยนต์สัญชาติไทยอยู่แล้ว (ไทยรุ่ง, VMC) ควรส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์สัญชาติไทย พัฒนาเพื่อให้ทัดเทียมกับรถยนต์สัญชาติอื่นและต้องมีการมุ่งส่งเสริมให้มีการเลือกใช้และพัฒนาไปสู่การส่งออก

ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบอัตราการจัดเก็บภาษีของแต่ละประเทศ

อัตราภาษี (ร้อยละ) ประเทศ	ภาษี ศุลกากร	ภาษี สรรพสามิต	ภาษี มูลค่าเพิ่ม	ภาษีเพื่อ มหาดไทย
ประเทศไทย (Thailand)	200	40-80	7	0-40
เครือรัฐออสเตรเลีย (Commonwealth of Australia)	5-10	ไม่มี	10	ไม่มี
สหรัฐอเมริกา (United States of America)	2.5-10	ไม่มี	0-7.25 (แยกตามรัฐ)	ไม่มี
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (Federal Republic of Germany)	10-16	ไม่มี	7-19 (ตามสหภาพ ยุโรป)	ไม่มี

จากตารางเปรียบเทียบอัตราการจัดเก็บภาษีของแต่ละประเทศแสดงให้เห็นได้ว่าประเทศไทยมีประเภทของภาษีที่ใช้จัดเก็บสินค้าขาเข้าหลายประเภทและมีอัตราภาษ้นำเข้ามีอัตราสูงกว่าต่างประเทศ

ตารางที่ 4.2 ประเภทและอัตราการจัดเก็บภาษีของต่างประเทศที่แตกต่างจากประเทศไทย

ประเภทภาษี ประเทศ	ภาษี	อัตราจัดเก็บ
เครือรัฐออสเตรเลีย (Commonwealth of Australia)	ภาษียรถยนต์หรู	33
สหรัฐอเมริกา (United States of America)	ภาษ้นำเข้า	(1) อัตราทั่วไป 2 (2) อัตราพิเศษ 10 (3) อัตราที่ไม่เข้า (1), (2) 10
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (Federal Republic of Germany)	1. ภาษีพลังงานและภาษีการไฟฟ้า 2. ภาษีพิเศษรถยนต์ที่ใช้ในบริษัท 3. ภาษียานพาหนะ 4. ภาษีการใช้ถนนทางพิเศษ	ตามสหภาพยุโรป

จากตารางเปรียบเทียบแม้ว่าการจัดเก็บภาษีนำเข้าของต่างประเทศ มีหลากหลายชื่อและประเภท แต่อย่างไรก็ดี เมื่อการจัดเก็บภาษีนำเข้าของต่างประเทศไม่ได้มุ่งเน้นการจัดเก็บเพื่อเป็นรายได้หลักของประเทศ คงเป็นเพียงการจัดเก็บภาษีเพื่อป้องกันการนำเข้าสินค้าในปริมาณที่มากเกินไป

ตารางที่ 4.3 เปรียบเทียบการจัดเก็บภาษีต่างประเทศในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) และประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law)

ระบบกฎหมาย	เหมือน	แตกต่าง
Common Law (สหรัฐอเมริกา, เครือรัฐออสเตรเลีย)	การกำหนดพิภคของสินค้าตามระบบฮาร์โมนไนซ์	แนวทางการบังคับใช้กฎหมายให้สอดคล้องกับปัจจุบันและอดีต และลดอัตราภาษีที่ไม่จำเป็น
Civil Law (สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี)	การกำหนดพิภคของสินค้าตามระบบฮาร์โมนไนซ์	มีการแก้ไขกฎหมายทั้งฉบับหลายฉบับเพื่อเพิ่มอัตราภาษีนำเข้า

จากตารางเปรียบเทียบจัดเก็บภาษีในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) และประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) สิ่งที่มีเหมือนกันคือทุกประเทศต้องอยู่ภายใต้ องค์การการค้าโลกหรือ WTO และต้องอยู่ภายใต้กำหนดพิภคของสินค้าตามระบบฮาร์โมนไนซ์ ไม่แตกต่างกัน แต่สิ่งที่แตกต่างกัน คือประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) จะมีการแนวทางการบังคับใช้กฎหมายให้สอดคล้องกับปัจจุบันและอดีต โดยไม่ก้าวแบบข้ามกระโดดแต่ประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) ส่วนมากจะมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขกฎหมายแบบยกฉบับหรือหากมีการแก้ไขกฎหมายบางส่วนยังทำให้กฎหมายที่แก้ไขเปลี่ยนแปลง และกฎหมายเดิมไม่สอดคล้องกัน

4.2 วิเคราะห์ปัญหากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์

การค้าขายระหว่างประเทศเป็นธุรกิจพาณิชย์อย่างหนึ่ง ซึ่งผู้ค้าเองก็หวังผลกำไรยิ่งเป็นการลงทุนที่ต้องอยู่นอกประเทศของตัวเองแล้ว ซึ่งผู้ค้าจะต้องศึกษาการลงทุนทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านกฎหมายของประเทศที่จะทำการลงทุน ทั้งต้องศึกษากฎหมายของประเทศ

ปลายทางว่าจะต้องมีภาษี การนำเข้ามากน้อยเพียงไรและมีกฎหมายอย่างอื่นหรือข้อตกลงทางการค้า ที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีของ การนำเข้ารถยนต์ ผู้เขียนเห็นว่าหากนำปัญหากฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์มาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางในการเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ คงเป็นประโยชน์ ซึ่งผู้เขียนจะกล่าวต่อไป

4.2.1 ปัญหาจากกฎหมาย

ปัญหาการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยที่ประสบปัญหาอยู่ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็น ปัญหาในด้านกฎหมายที่นำมาใช้เป็นหลักเกณฑ์หรือเป็นแนวทางในการปฏิบัติให้กับผู้ค้าหรือ ผู้นำเข้ารถยนต์ หากต้องการให้นำเข้ารถยนต์หรือต้องการนำรถยนต์ผ่านศุลกากรเข้าของ ไทยแล้ว ต้องจ่ายค่าภาษีขาเข้าและผู้ค้ายังต้องจ่ายค่าภาษีอื่น ๆ อีกมากมาย ซึ่งการกำหนดนโยบายหรือ ข้อกฎหมายที่รัฐในประเทศได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นหลักเกณฑ์หรือแนวทางให้ผู้ประกอบการต้องปฏิบัติ ปัญหาเหล่านี้ผู้เขียนเห็นว่าเป็นปัญหาที่เกิดภายในประเทศที่รัฐนำแนวทางต่าง ๆ กฎ ระเบียบ ดังกล่าวอาจทำให้มีการส่งผลเสียทำให้การนำเข้ารถยนต์ มีวิธีการที่ซับซ้อนในวิธีการปฏิบัติยิ่งขึ้น ทั้งยังส่งผลเสียทางอ้อมต่อการตัดสินใจของผู้นำเข้ารถยนต์ตลอดถึงกลุ่มคนซึ่งมีความสนใจในรถยนต์ นำเข้าเพราะการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ นอกจากจะเสียภาษีศุลกากรแล้ว ผู้ค้าหรือผู้ซื้อยังต้องจ่าย ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทยและภาษีมูลค่าเพิ่มอีกด้วย หลักเกณฑ์ดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหา ในด้านการค้าการลงทุนที่เปรียบเสมือนเป็นการกีดกันทางการค้าในทางอ้อม

การจัดเก็บภาษีตามนโยบายของหน่วยงานรัฐนอกจากจะไม่เป็นผลสำเร็จเพื่อเป็น แนวทางที่ดี กลับส่งผลให้รถยนต์นำเข้ามีราคาสูงเพิ่มมากขึ้น ปัญหาเหล่านี้เป็นปัญหาจากการออก บทบัญญัติของกฎหมายและข้อบังคับที่ทำให้เกิดความยุ่งยาก นอกจากบทบัญญัติของกฎหมาย ที่นำมาบังคับใช้ไม่อำนวยความสะดวกและส่งเสริมในการนำเข้ารถยนต์แล้ว การจัดเก็บภาษีศุลกากร ยังมีมาตรการเข้มงวดและมีลำดับขั้นตอนที่ยุ่งยาก ซึ่งทำให้ไม่เกิดประโยชน์ในระบบเศรษฐกิจ และไม่เป็นผลดีในทางการค้าระหว่างประเทศอีกด้วย ทั้งทำให้เป็นการยากที่ผู้ค้า ประเทศผู้ส่งออก รถยนต์ และผู้นำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเกิดการแข่งขันกันในการนำเข้ารถยนต์สู่ประเทศไทย

ผู้เขียนเห็นว่า หากประเทศไทยลดขั้นตอนความยุ่งยากซับซ้อนของบทบัญญัติของกฎหมาย หรือข้อบังคับในการนำเข้ารถยนต์แล้ว ทำให้ส่งผลดีในการค้าและระบบเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจาก เมื่อประเทศไทยมีความต้องการนำเข้ารถยนต์เป็นจำนวนมาก ผู้ค้าและประเทศผู้ส่งออก รถยนต์จะมีการแข่งขันทางการค้าสูงขึ้น ทำให้กลุ่มคนในประเทศไทยที่ต้องการรถยนต์นำเข้า ซึ่รถยนต์นำเข้าได้รับรถยนต์ที่มีคุณภาพสูงในราคาถูกลงและอาจส่งผลทำให้ผู้ค้าและประเทศ ผู้ส่งออกรถยนต์ ให้ความสนใจถึงกำลังซื้อของประเทศไทย เพื่อเป็นการเพิ่มการตัดสินใจในการ ย้ายหรือเพิ่มฐานการผลิตรถยนต์นำเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้นอีกด้วย

4.2.2 ปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อน

จากการศึกษาการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยพบว่ามีการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ในอัตราที่สูงและเป็นการจัดเก็บภาษีแบบจ่ายแล้วจ่ายอีก หรือที่เรียกว่าภาษีซ้ำซ้อน เพราะเมื่อมีการนำเข้ารถยนต์เข้ามาในประเทศไทย ต้องมีการผ่านศุลกากรขาเข้าผู้ประกอบการต้องจ่ายภาษีนำเข้าซึ่งบทบัญญัติของกฎหมายที่ไทยบังคับใช้ในการนำเข้ารถยนต์นั้นจะต้องเสียภาษีเป็นจำนวนมาก เช่น ภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่มอีก การเสียภาษีการนำเข้ารถยนต์ เช่นนี้ ทำให้ราคารถยนต์ที่นำเข้ามีราคาสูงตามอัตราที่รัฐในประเทศไทย ได้กำหนดหลักเกณฑ์และข้อบังคับการจ่ายภาษีการนำเข้าเอาไว้ ทำให้เกิดปัญหา เมื่อเกิดความไม่สอดคล้องกันในการจัดเก็บภาษีแล้วระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ ก็จะไม่ไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศที่นำเข้ามาในประเทศไทยนั้นสามารถบ่งถึงระบบเศรษฐกิจในประเทศไทยได้ด้วย เพราะหากมีการนำเข้ารถยนต์มีจำนวนมากแสดงถึงระบบเศรษฐกิจในประเทศไทยที่มีการขยายตัวและเติบโตขึ้นไปในทิศทางที่ดี คนในประเทศมีกำลังซื้อมากขึ้นแม้รถยนต์นำเข้าจะมีราคาสูงกว่ารถยนต์ที่มีฐานผลิตในประเทศไทย แต่เมื่อระบบเศรษฐกิจในประเทศไทยดีขึ้น ย่อมมีนักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนและเกิดการแข่งขันกันทางการค้าเพิ่มมากขึ้น ทำให้กลุ่มคนที่สนใจรถยนต์นำเข้าในประเทศไทยได้ใช้รถยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูงในราคาที่ต่ำ กับทั้งยังลดความเหลื่อมล้ำในสังคมไทยได้อีกด้วย แต่เมื่อรถยนต์นำเข้ามีราคาสูงย่อมส่งผลทำให้เกิดการนำเข้ารถยนต์มีการหลบเลี่ยงภาษีนำเข้าด้วยวิธีต่าง ๆ ทำให้รัฐไม่สามารถจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ ซึ่งควรได้รับทำให้ประเทศไทยได้รับความเสียหายจาก การหลบเลี่ยงภาษีการนำเข้ารถยนต์ดังกล่าว โดยปกติแล้วการนำเข้ารถยนต์นั้น ผู้นำเข้าจะต้องเสียภาษีนำเข้ารถยนต์ให้กับกรมสรรพสามิตซึ่งเป็นการนำเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร แต่เนื่องจากรัฐในประเทศไทย มองว่ารถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศเป็นสินค้าที่ฟุ่มเฟือย จึงจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ในอัตราที่สูงเพื่อนำรายรับมาบริหารประเทศ แต่เนื่องจากบทบัญญัติของกฎหมายและข้อกำหนดข้อบังคับการนำเข้ารถยนต์ของรัฐในประเทศไทย ให้มีการจ่ายภาษีการนำเข้ารถยนต์ให้กับหน่วยงานหลาย ๆ หน่วยงาน ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในการเสียภาษีการนำเข้ารถยนต์ ซึ่งจากการศึกษาของการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทย กลับพบว่า การนำเข้ารถยนต์ของต่างประเทศเสียภาษีนำเข้าแค่ภาษีศุลกากรเพียงเท่านั้น ซึ่งการจ่ายภาษีนำเข้ารถยนต์ลักษณะเช่นนี้ของประเทศไทย นอกจากจะทำให้รถยนต์นำเข้ามีราคาสูง ทั้งยังทำให้ผู้ค้าจ่ายภาษีซ้ำซ้อนกันอีกด้วย

ผู้เขียนมีความเห็นว่า เพื่อลดการหลีกเลี่ยงหนีภาษีนำเข้ารถยนต์และทำให้หน่วยงานรัฐได้รับประโยชน์สูงสุดในการจัดเก็บภาษีและให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เห็นควรยกเลิกการเก็บภาษีเพื่อมหาดไทยซึ่งจัดเก็บแทนกระทรวงมหาดไทย และไม่ได้เกี่ยวข้องกับกรนำเข้าสินค้าหรือการนำเข้า

รถยนต์จากต่างประเทศ เนื่องจากกระทรวงมหาดไทยมีการจัดเก็บภาษีท้องถิ่นและภาษีอื่น ๆ ซึ่งจัดเก็บจากคนในประเทศตามปกติและเพียงพอต่อการนำมาพัฒนาในส่วนท้องถิ่นอยู่แล้ว การจัดเก็บภาษีเพื่อมหาดไทยเป็นการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อนส่งผลให้สินค้าที่นำเข้ามีราคาที่สูงขึ้น เมื่อสินค้านำเข้ามีราคาที่สูงขึ้นย่อมทำให้ความต้องการในรถยนต์นำเข้าลดน้อยลง ยิ่งทำให้ผู้ประกอบการผู้ค้าและประเทศผู้ส่งออกไม่ให้ความสนใจเข้ามาลงทุนในประเทศไทย ทำให้ประเทศขาดรายได้หลักในการที่ผู้ประกอบการจะย้ายฐานผลิตเข้ามาในประเทศอีก การเก็บภาษีซ้ำซ้อนในลักษณะเช่นนี้ทำให้ประเทศไทยได้รับผลกระทบในด้านเศรษฐกิจของประเทศโดยตรง อีกด้วย

4.2.3 ปัญหาการจัดเก็บภาษีที่มีอัตราสูง

ปัญหาการจัดเก็บภาษีที่มีอัตราสูงนั้นเกิดจากความเหลื่อมล้ำที่มีอยู่ยาวนานในสังคมไทย ประกอบกับค่านิยมของคนในสังคมซึ่งมีความเป็นบริโภคนิยมที่มีความต้องการในวัตถุสูง ทำให้รัฐในยุคนั้นสังเกตเห็นช่องทางในการนำรายได้จากการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศที่เข้ามาในประเทศไทยผ่านกรมศุลกากรให้มีจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงขึ้น โดยรัฐได้ทำหลักเกณฑ์หรือข้อบังคับ ที่นำมาใช้ให้ผู้ค้าต้องจ่ายภาษีนำเข้าหลายหน่วยงาน ซึ่งนอกจากจะทำให้สินค้าที่มีราคาสูงแล้วยังเกิดความยุ่งยากซับซ้อนในการนำเข้ารถยนต์นำเข้ามีราคาที่สูงกว่าที่ควรจะเป็นเมื่อเทียบกับรถยนต์ชนิดและ รุ่นเดียวกับต่างประเทศทำให้เกิดปัญหาภายในประเทศไทยมากมายของการนำเข้ารถยนต์ อาทิเช่น การหลบเลี่ยงภาษีในการขนส่งสินค้า เป็นต้น เนื่องจากปัญหาของอัตราภาษีที่มีอัตราที่สูงเกินไปทำให้เกิดความไม่สอดคล้องกับการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศที่มุ่งเน้นให้เกิดการแข่งขันภายในประเทศ แต่กลับเป็นการสร้างความเหลื่อมล้ำทางสังคม ทำให้คนในสังคมนำวัตถุดิบเป็นข้อเปรียบเทียบในการดำเนินชีวิตในสังคมในยุคปัจจุบัน การจัดเก็บภาษี การนำเข้ารถยนต์ที่ดีและมีคุณภาพสามารถสร้างความเจริญก้าวหน้าให้กับประเทศชาติได้ แต่มิได้หมายความว่า รัฐจะต้องจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ที่มีอัตราสูง ซึ่งในยุคที่มีการแข่งขันในด้านเศรษฐกิจอย่างเช่นในปัจจุบันแล้ว ยังต้องปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีให้เกิดความสมดุลในทางการค้าและเพื่อนโยบายของรัฐ ในประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพในการนำรายได้หลักจากการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์มาบริหารประเทศและลดความเหลื่อมล้ำทางด้านเศรษฐกิจ สังคม รัฐควรลดอัตราการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ให้ไปในทิศทางเดียวกันกับสินค้าอื่นที่ได้มีการนำเข้า หากรัฐนำหลักเกณฑ์ที่จะต้องมีการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ในอัตราที่สูงเกินไป นอกจากจะประสบปัญหาในด้านเศรษฐกิจแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าปัญหาของความไม่ต่อเนื่องของนโยบายรัฐยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จากการเปลี่ยนรัฐบาลในหลายยุคสมัยทำให้ไม่สามารถแก้ปัญหาในระยะยาวได้ ปัญหาดังกล่าวข้างต้นยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ยังคงก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมในประเทศไทย

ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยทางด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม หรือ นโยบาย และประสิทธิภาพของรัฐสามารถก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมได้หากไม่มีการจัดการที่ดี และเมื่อมีความเหลื่อมล้ำดังกล่าวเกิดขึ้นย่อมส่งผลกระทบต่อความไม่เป็นธรรมในการใช้ชีวิต ในภาวะการจัดเก็บภาษี ที่เกิดขึ้นจากการนำเข้ารถยนต์ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้จ่ายของภาครัฐ และก่อให้เกิดปัญหาการคอร์รัปชันตามมา

ผู้เขียนเห็นว่าเพื่อลดปัญหาการจัดเก็บภาษีที่มีอัตราสูงและความไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการนำเข้ารถยนต์ไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าวขึ้น รัฐควรลดอัตราการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ที่มีอัตรา ไม่สูงเกินไป ควรจัดการจ่ายภาษีการนำเข้ารถยนต์ในส่วนของภาษี เพื่อมหาดไทยซึ่งจัดเก็บแทนกระทรวงมหาดไทยและลดการจ่ายภาษีให้กับสรรพสามิต เพื่อการจัดเก็บภาษีที่ดีและมีคุณภาพเทียบได้ กับต่างประเทศของการนำเข้าสินค้าที่มีการผ่าน กรมศุลกากร หากนำกฎหมายไทยเทียบกับกฎหมายการนำเข้าสินค้าของต่างประเทศแล้วเห็นได้ว่า การนำเข้ารถยนต์ในต่างประเทศนั้นมีเสียภาษีนำเข้าเฉพาะค่าศุลกากรขาเข้าเพียงและภาษีมูลค่าเพิ่มเท่านั้น เมื่อมีการลดประเภทและอัตราของการจัดเก็บภาษีนำเข้า ทำให้รถยนต์นำเข้าในต่างประเทศ ซึ่งนำเข้ามาในประเทศตนเองมีราคาต่ำกว่าไทยมากหากเทียบกับการจ่ายภาษีให้กับรัฐในประเทศ กับทั้งการกระทำความคิดของการหลบเลี่ยงภาษีในต่างประเทศแทบจะไม่มีเกิดขึ้นเลย เมื่อมีการจัดเก็บภาษีที่มีอัตราที่อยู่ในระดับมาตรฐานแล้วอาจเป็นช่องทางหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการมีความสนใจ ในการที่จะตัดสินใจเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น ประกอบกับเมื่อมีความต้องการของการใช้รถยนต์นำเข้าของคนในประเทศไทยย่อม หมายถึง รถยนต์ที่นำเข้ามาในประเทศไทยมีราคาที่ถูกลง ทำให้กลุ่มคนที่มีความสนใจรถยนต์นำเข้าเพิ่มความต้องการซื้อรถยนต์นำเข้ามากขึ้น ประเทศไทยจึงควรส่งเสริมให้มีการนำเข้ารถยนต์ โดยลดอัตราภาษี และตัดภาษีมหาดไทยออกจากการเป็นภาษี ที่นำไปจัดเก็บจากการนำเข้ารถยนต์ เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจในประเทศให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและส่งเสริมธุรกิจการนำเข้ารถยนต์เพื่อเพิ่มอัตราการเติบโตของธุรกิจยานยนต์ ทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม เพราะหากคนที่มีรายได้อันกลางซึ่งเป็นคนกลุ่มใหญ่ของประเทศสามารถซื้อรถยนต์นำเข้าจำนวนและปริมาณรถยนต์นำเข้าย่อมมีปริมาณที่มากขึ้นตามความต้องการ อีกทั้งปัญหาการหลบเลี่ยงภาษีของการนำเข้ารถยนต์ ก็จะลดน้อยลงเช่นกันทำให้รัฐไม่ต้องเสียผลประโยชน์ ในการจัดการทางด้านเกี่ยวกับการหลบหนีภาษีนำเข้ารถยนต์ เมื่อลดปัญหาการจัดเก็บภาษีที่มีอัตราสูงได้ทำให้เกิดความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการนำเข้ารถยนต์ส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์และเป็นวิธีการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ระยะยาว ในประเทศไทยของรัฐให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

4.2.4 ปัญหาความไม่เป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ในปัจจุบัน

ปัญหาความไม่เป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีของรถยนต์นำเข้าจึงเป็นความขัดแย้งระหว่างผู้นำเข้ารถยนต์และหน่วยงานรัฐบาลภายในประเทศที่นำเข้า รวมถึงส่งผลแก่ผู้บริโภคที่มีมาอย่างยาวนานในประเทศไทย โดยเฉพาะปัญหาการเสียภาษีรถยนต์นำเข้าของผู้บริโภค สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากความล้าสมัยของกฎหมายที่กำหนดไว้ในอดีต ไม่มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้ทันยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป ก่อให้เกิดความขัดแย้งและไม่เป็นธรรม เช่น การจัดเก็บภาษีของรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศที่ผู้บริโภคนอกจากจะจ่ายเงินซื้อรถยนต์ที่นำเข้าแล้วยังต้องจ่ายภาษีนำเข้าที่มีอัตราสูง โดยเฉพาะการกำหนดให้ต้องจ่ายภาษีให้กับหน่วยงานราชการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นกรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กระทรวงมหาดไทยและกรมสรรพากร ทำให้ผู้บริโภคต้องรับภาระภาษีนำเข้าในอัตราที่สูงขึ้น สุดท้ายต้องปรับกฎหมายเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม โดยให้ผู้บริโภคจ่ายเงินซื้อราคารถยนต์ที่นำเข้าและคงเหลือจ่ายภาษี ภาษีนำเข้ารถยนต์เท่าที่จำเป็นและเหมาะสมเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม ยังมีปัญหาที่ถกเถียงกันว่า แม้จะจ่ายภาษีรถยนต์นำเข้าให้กับหลายหน่วยงานจนทำให้ภาษีที่ต้องจ่ายนั้นมีอัตราที่สูงแล้วแต่หาได้มีการบริหารระบบเศรษฐกิจให้เดินหน้าอย่างก้าวกระโดด แม้ในโลกปัจจุบันจะถูกขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงก็ตาม แต่สิ่งหนึ่งที่ต้องคำนึงคือการตัดภาษีที่รัฐบาลกำหนดไว้บางประเภทออก เนื่องจากภาษีนำเข้าที่จ่ายบางรายการอาจเกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้บริโภค เช่น การตัดภาษีของหน่วยงานมหาดไทย และปรับลดอัตราภาษีของสรรพสามิต เพื่อลดอัตราการจัดเก็บภาษีที่ก่อให้เกิดที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้นำเข้าและผู้บริโภคแล้วยังก่อให้เกิดการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อนอีกด้วย ซึ่งหน่วยงานรัฐจะต้องหาแนวทางและระบบการจัดการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้นำเข้าและผู้บริโภคให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่ได้รับความไม่เป็นธรรมเนื่องจากการนำรถยนต์นำเข้ามาในประเทศไทยมากที่สุดกับทั้งเมื่อผู้บริโภครถยนต์นำเข้านั้นเป็นบุคคลซึ่งมีสิทธิให้ได้รับเสรีภาพในการใช้ชีวิต รัฐจึงมีหน้าที่ที่ควรส่งเสริมชีวิตความเป็นอยู่ให้ได้รับความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ทั้งยังเป็นการบ่งบอกถึงสถานะทางเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย ด้วยเหตุนี้จึงต้องปรับการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ให้เกิดความเป็นธรรมอย่างเท่าเทียมและเท่าที่เหมาะสมเพื่อประโยชน์สูงสุดในแนวทางทางเศรษฐกิจต่อไป

ดังที่ได้กล่าวข้างต้น ประเด็นความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มบุคคลเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือความเหลื่อมล้ำซึ่งเป็นปัญหาที่มีมาอย่างยาวนานและมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในสังคมไทย รายได้ส่วนใหญ่ของประเทศมาจากกลุ่มผู้มีรายสูง ประกอบกับค่านิยมของสังคมซึ่งมีความเป็นบริโภคนิยมและการพัฒนาของเทคโนโลยี ทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำรงชีพ

สูงขึ้น แม้ว่ารัฐบาลจะให้ความสำคัญและดำเนินการแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำในประเทศผ่านนโยบายต่าง ๆ มาโดยตลอด แต่อย่างไรก็ดีกลุ่มบุคคลตระหนักถึงความสำคัญของความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย โดยเฉพาะในด้านรายได้และสังคมความเจริญในชุมชนเมืองและชนบทซึ่งยังมีความแตกต่างค่อนข้างสูง เนื่องจากการกระจุกตัวของเศรษฐกิจยังอยู่ในสังคมเมือง โดยจะเห็นได้จากการจัดการโครงสร้างพื้นฐานของสังคมเมืองมักจะดีกว่าสังคมชนบท

นอกจากนี้ ความเหลื่อมล้ำยังมาจากปัญหาในการเข้าถึงการศึกษา ซึ่งอาจเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม เพราะการศึกษาเป็น โอกาสที่สามารถทำให้ประชาชนมีรายได้และหน้าที่การงานที่ดี ไม่จำเป็นต้องอาศัยการสนับสนุนจากรัฐบาล ดังนั้น ถ้าการศึกษาในประเทศมีมาตรฐานเดียวกันอาจทำให้ความเหลื่อมล้ำระหว่างสังคมเมืองและสังคมชนบทสามารถลดช่องว่างลงไป

ดังนั้น การปฏิรูปการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ต้องพิจารณาเรื่องความแตกต่างและความเหลื่อมล้ำของสังคมที่ยังมีอยู่ในสังคมเป็นหลักด้วยเพราะนับวันจะมีความแตกต่างเพิ่มมากขึ้น ด้วยกรมศุลกากรซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการจัดเก็บภาษีนำเข้าของประเทศคงจะเลขาปัญหาความไม่เป็นธรรมนี้ไม่ได้ แต่ในเมื่อภาษีคือรายได้จากรัฐที่ต้องเก็บให้มากเพื่อมาใช้บริหารประเทศ จะทำอย่างไรให้ขยายฐานภาษีให้ได้มากและกว้างจะทำอย่างไรให้คนที่ต้องจ่ายภาษีมีการจ่ายภาษีแล้วให้เกิดความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม

4.3 วิเคราะห์แนวทางการแก้ปัญหากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

4.3.1 แนวทางการลดอัตราการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ที่มีอัตราสูง

จากการศึกษาพบว่า สาเหตุที่ทำให้รถยนต์นำเข้ามีอัตราสูงเนื่องจากหลักเกณฑ์ การบัญชีนิติกฎหมาย และข้อบังคับของรัฐในประเทศที่กำหนดให้การนำเข้ารถยนต์ต้องจ่ายภาษีศุลกากรขาเข้าแล้วยังต้องจ่ายให้กับกรมสรรพสามิต กระทรวงมหาดไทยและกรมสรรพากร จึงทำให้ราคารถยนต์นำเข้ามีราคา ที่สูงกับทั้งผู้ประกอบการค้าไม่ได้มีการแข่งขันกันทำให้การกำหนดราคารถยนต์นำเข้าไม่ได้มีคู่แข่ง ในเรื่องราคามากนัก ทำให้อัตราราคาของรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศมีอัตราสูง แต่จะลดอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ให้มีอัตราลดต่ำลงนั้น อาจจะเป็นการยาก เนื่องจากการเป็นนโยบายของภาครัฐ ที่จะนำรายรับจากการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ เป็นรายได้หลักในการนำมาบริหารประเทศ เพื่อเป็นการขยายเศรษฐกิจในประเทศให้เกิดการเติบโต และกระตุ้นเศรษฐกิจในประเทศให้เกิด การขยายตัวได้ในระยะยาว แต่เนื่องจากนโยบายดังกล่าวเป็นเพียงนโยบายของรัฐ ในที่มีต่อกันมาเป็นเวลานานเป็นเพียงระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น เมื่อมีการเปลี่ยนถ่ายรัฐนโยบายดังกล่าว

สิ้นสุดลงทำให้นโยบายของรัฐในยุคนั้นได้รับประสิทธิภาพได้ไม่เท่าที่ควรด้วยเป็นการขยายเศรษฐกิจในระยะสั้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า การไม่ได้รับความต่อเนื่องในทางบริหารและการไม่สนใจและไม่ได้รับการส่งเสริม ในการพิจารณาเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดหรือข้อบังคับบางอย่างตามยุคสมัย ซึ่งเปลี่ยนเป็นการค้าแบบเสรีเพิ่มมากขึ้น ทำให้ประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ลดน้อยลง เมื่อมีอัตราภาษี การนำเข้าสูง การหลบเลี่ยงภาษีก็สูงตามเช่นกันทำให้ส่งผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจในประเทศได้

ผู้เขียนเห็นว่า เมื่อการนำหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์และการจ่ายภาษีขาเข้าให้กับกรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กระทรวงมหาดไทย และกรมสรรพากร รัฐย่อมไม่ได้รับประโยชน์เท่าที่ควรเนื่องจากเมื่อมีการจัดเก็บภาษีหลายหน่วยงาน ย่อมส่งผลให้มีการแบ่งสรรที่มากกว่าเดิมไม่ส่งผลต่อการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมกับทั้งทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศได้รับผลกระทบไม่มีการพัฒนาและเติบโตทางเศรษฐกิจ จึงควรลดอัตราการจัดเก็บภาษีให้กับสรรพสามิต และตัดการจ่ายภาษีเพื่อมหาดไทยให้กับกระทรวงมหาดไทยคงแค่หลักเกณฑ์ในการนำรถยนต์นำเข้าจ่ายศุลกากรขาเข้าเท่านั้น เพื่อให้รถยนต์นำเข้ามีราคาที่ลดลงและมีการนำเข้ารถยนต์เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ เป็นผลระยะยาว ด้านเศรษฐกิจภายในประเทศทั้งทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศมีการแข่งขันกันในการนำเข้ารถยนต์ มีอัตราที่สูงขึ้น เนื่องจากมีการลดภาษีนำเข้ารถยนต์ ทำให้มีผู้ประกอบการนำเข้ารถยนต์สนใจที่จะแข่งขันการนำเข้ารถยนต์ และมุ่งลงทุนมาประกอบธุรกิจในประเทศไทยทั้งการผลิตและการนำเข้าเพื่อจัดจำหน่ายรถยนต์เป็นจำนวนมาก เช่นนี้ ผู้เขียนเห็นควรนำแนวทางการลดอัตราการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ที่มีอัตราสูงมาปรับใช้เพื่อระบบเศรษฐกิจที่จะขยายตัวเพิ่มมากขึ้น

4.3.2 แนวทางการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยแทนการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

จากการศึกษาการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศจะต้องผ่านกรมศุลกากรขาเข้าเพื่อนำรถยนต์เข้ามาในประเทศไทยนั้นจากการลดอัตราภาษีเพื่อให้รถยนต์นำเข้ามีราคาที่ต่ำนั้น เป็นการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งฐานผลิตการนำเข้ารถยนต์ในประเทศไทย เพราะอุตสาหกรรมในประเทศไทยถ้าเทียบกับอุตสาหกรรมต่างประเทศแล้ว อุตสาหกรรมของประเทศไทยมีศักยภาพทั้งในด้านการผลิต ด้านการใช้เทคโนโลยี และทั้งด้านการส่งออกเป็นต้น โดยเชื่อว่าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพสูงจะมีความสามารถในการผลิตสินค้าที่ได้มาตรฐาน นอกจากนั้นเมื่อมีการจัดตั้งฐานผลิตรถยนต์นำเข้าให้อยู่ในอุตสาหกรรมไทยแล้ว ยังเป็นการกระตุ้นภาคเศรษฐกิจให้ขยายตัวได้ด้วย เนื่องจากการลดการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ให้น้อยลง ทำให้อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยพัฒนาศักยภาพในการผลิต เพิ่มประสิทธิภาพและสมรรถนะของรถยนต์เพื่อให้ทัดเทียมรถยนต์

ซึ่งนำเข้าเป็นการเพื่อการแข่งขันทางการค้าภายในประเทศ เมื่อมีการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งฐานผลิตรถยนต์ย่อมมีความต้องการแรงงานอุตสาหกรรม ทำให้มีการจ้างแรงงานคนในประเทศเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วยพร้อมกับอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัว แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา แต่ศักยภาพในการจัดตั้งฐานผลิตรถยนต์นำเข้าโดยรวมแล้วก็ได้ดีด้อยไปกว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว เพราะในแต่ละประเทศจะมีความโดดเด่นของอุตสาหกรรมที่แตกต่างกันไป เมื่อพิจารณารายละเอียดของดัชนีศักยภาพอุตสาหกรรมของไทยพบว่า อุตสาหกรรมโดยส่วนใหญ่ของไทยมีความเชี่ยวชาญในการผลิตสินค้าและบริการ และสามารถส่งออกผลิตภัณฑ์ได้ตรงความต้องการของตลาดโลก กับทั้งประเทศไทยมีทรัพยากรที่ดีและมีบทบาทในตลาดการผลิตและการค้าโลกสูงปัจจัยเหล่านี้จะคอยพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทยในการผลิตรถยนต์นำเข้าเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาวต่อไป

ผู้เขียนเห็นว่า เพื่อเป็นการส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมในประเทศไทยของการผลิตรถยนต์นำเข้า เห็นควรให้หน่วยงานภาครัฐส่งเสริมให้มีการจัดตั้งฐานการผลิตรถยนต์นำเข้าในประเทศไทย นอกจากนี้จะเป็นการขยายระบบเศรษฐกิจในระยะยาวไม่ให้สะดุดหยุดลงได้เป็นอย่างดีและยังเป็นแหล่งรายได้หลักของหน่วยงานภาครัฐในทางตรงโดยการนำรายได้หลักจากการตั้งฐานผลิตรถยนต์นำเข้ามาบริหารประเทศเพื่อให้เศรษฐกิจในประเทศมีความเจริญเติบโตตามนโยบายของรัฐ และยังเป็นการยกระดับความสามารถของอุตสาหกรรมในการตอบสนองความต้องการของตลาด ทั้งการนำเอาเทคโนโลยีด้านการผลิตรถยนต์มาใช้ในการผลิตเป็นการช่วยลดต้นทุนการผลิตและเพิ่มประสิทธิภาพของรถยนต์ ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม มีความสำคัญต่อศักยภาพของเกือบทุกอุตสาหกรรม โดยเฉพาะภาคการผลิตจึงสามารถตอบสนองความต้องการของตลาดได้ในอนาคต เมื่อมีจำนวนผู้ซื้อและกำลังซื้อเพิ่มมากขึ้นทำให้ขนาดตลาดความต้องการใหญ่ขึ้นตามไปด้วยสะท้อนถึงการเติบโตของอุตสาหกรรมในประเทศไทย และอาจส่งผลถึงการเป็นประเทศที่มีการส่งออกส่งรถยนต์ไปต่างประเทศเป็นการวางแนวทางเพื่อความเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจในประเทศไทยได้เป็นอย่างดี

4.3.3 แนวทางนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมมาปรับใช้ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์

นโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ได้พัฒนามาอย่างต่อเนื่อง โดยได้ปรับเปลี่ยนไปตามภาวะเศรษฐกิจ และตอบโจทย์การพัฒนาประเทศที่แตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลา ในอดีตรถยนต์ถือเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยที่มีราคาแพงต้องนำเข้าจากต่างประเทศ นโยบายในระยะแรกจึงให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมกิจการผลิตรถยนต์ในประเทศเพื่อทดแทนการนำเข้า แต่เมื่อ

ผู้ประกอบการเริ่มเข้มแข็งและมีตลาดที่ชัดเจนแล้ว นโยบายในระยะหลังย่อมต้องเปลี่ยนไปเน้นให้มีการส่งเสริมแก่กิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แทน เพื่อหลีกเลี่ยงการเป็นเพียงฐานการประกอบรถยนต์ที่ต้องพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ ซึ่งไม่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศในระยะยาว อย่างไรก็ตาม การให้ส่งเสริมผลิตรถยนต์ก็ยังไม่ได้หายไปจากนโยบายของรัฐบาลเท่ากันโดยสิ้นเชิง เนื่องจากยังมีการเปิดให้ส่งเสริมผลิตรถยนต์เป็นบางช่วง ซึ่งอาจให้สิทธิ และประโยชน์ ไม่เท่ากันแล้วแต่กรณี เพื่อเร่งรัดให้มีการลงทุนในรถยนต์บางประเภท ที่เห็นว่าสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยดูจากช่วงระยะเวลาพัฒนาการของนโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์

ระยะแรก ส่งเสริมการผลิตรถยนต์ทดแทนการนำเข้า

ระยะกลาง ยกเลิกส่งเสริมการผลิตรถยนต์ แล้วหันมาให้ส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ระยะปัจจุบัน ส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์โดยเฉพาะชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มสูง และมีเทคโนโลยีในการผลิต แต่ยังไม่ให้การส่งเสริมผลิตรถยนต์บางประเภทเป็นบางช่วงเวลา

จะเห็นได้ว่า นโยบายรัฐบาลนั้นมุ่งไปที่การฟื้นฟูและเยียวยาภาคอุตสาหกรรมที่ชะลอตัวจากวิกฤติเศรษฐกิจและค่าเงินบาทในปี พ.ศ. 2540 โดยให้ความสำคัญกับการส่งออกเพื่อเพิ่มกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ สอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ที่บริษัทผู้ผลิตต้องการมาสร้างฐานการผลิตที่เข้าถึงตลาดได้ง่าย ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และลดต้นทุนทางการผลิตไปพร้อม ๆ กัน จึงมีการเปิดให้ส่งเสริมฯ ผลิตรถยนต์รุ่นใหม่อีกครั้งหนึ่ง และมีการปรับปรุงนโยบายรวมถึงสิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ เรื่อยมา เพื่อสร้างไทยเป็นฐานการผลิตหลักของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติ จะมีเพียงช่วงปี พ.ศ. 2543 รัฐบาลได้ยกเลิกการให้ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจการประกอบรถยนต์ โดยให้สิทธิประโยชน์หลักเพียงการลดหย่อน หรือยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรเท่านั้นเพื่อไม่ให้ขัดกับข้อตกลงขององค์การการค้าโลก (WTO) เรื่อง การยกเลิกมาตรการอุดหนุนการส่งออก

จากการศึกษาพบว่า เดิมประเทศไทยได้มีการนำแนวทางนโยบายการส่งเสริมการลงทุนเป็นนโยบายหลักที่มีความสำคัญสำหรับการเจริญเติบโตของภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศไทย โดยเฉพาะการเข้ามาลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของประเทศที่มีกำลังทุนสูง นโยบายการส่งเสริมการลงทุน ในภาคอุตสาหกรรมที่ผ่านมาเป็นนโยบายของหน่วยงานรัฐและคณะกรรมการที่มีความต้องการให้อุตสาหกรรมขยายไปยังส่วนภูมิภาค ตลอดจนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดเก็บภาษี ซึ่งมีการออกนโยบายห้ามนำเข้ารถยนต์รุ่นต่าง ๆ ที่มีการผลิตในประเทศไทยรวมถึงการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์รายใหม่ ซึ่งนโยบายดังกล่าวมุ่งคุ้มครอง

อุตสาหกรรมในประเทศไม่ได้รับผลกระทบของการนำเข้ารถยนต์รายใหม่ แต่การส่งเสริมนโยบายของรัฐบาลดังกล่าว ทำให้การจัดเก็บภาษีรถยนต์นำเข้ามีอัตราที่สูง ทำให้ราคารถยนต์นำเข้าสูงตามไปด้วยทำให้ส่งผลกระทบต่อผู้ที่มีความต้องการรถยนต์ที่นำเข้า หากการจัดเก็บภาษีทำให้ราคารถยนต์นำเข้ามีราคาที่สูงให้ปรับลดภาษีการนำเข้าให้ถูกลง ย่อมเป็นเรื่องที่ปรับและแก้ไขได้ยาก ผู้เขียนเห็นว่ารัฐบาลควรนำนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมมาปรับใช้ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ โดยการส่งเสริมให้มีการย้ายฐานการผลิตรถยนต์เข้านำเข้ามาอยู่ในประเทศ เพื่อเป็นการลดต้นทุนให้ต่ำกว่าคู่แข่ง เมื่อมีคนซื้อมากขึ้นส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศมีการเจริญเติบโต ทำให้ภาคอุตสาหกรรมเป็นแหล่งรายได้หลักของการนำไปสู่การพัฒนาประเทศ การจะทำให้รถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศมีราคาถูกลงต้องอาศัยทั้งนโยบายของรัฐบาลประกอบกับการลดภาษีในประเทศของการนำเข้าด้วย เพื่อเป็นการดึงดูดผู้ผลิตเข้ามาตั้งฐานผลิตในประเทศให้ได้ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและมีเงินมาเติมเต็มเศรษฐกิจในประเทศด้วย