

บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ตามที่ได้ศึกษาการนำเข้ารถยนต์ของต่างประเทศ โดยศึกษากฎหมายของสหรัฐอเมริกา เครื่องมือรัฐออสเตรเลีย ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) ผู้เขียนพบว่า เครื่องมือรัฐออสเตรเลียและสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเก็บภาษีแค่ภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มเท่านั้น และได้มีการวางหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราภาษีไทยไว้อย่างชัดเจนนับว่าเป็นแนวทางในการจัดเก็บภาษีของรถยนต์นำเข้าที่จัดเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย ทำให้เกิดความเหมาะสมกับสินค้าที่นำมาใช้งาน ซึ่งการมีหลักเกณฑ์ในการนำเข้ารถยนต์เป็นไปในทิศทางเดียวกันและลดปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อน ซึ่งมีความแตกต่างกับประเทศไทยที่การนำเข้าของรถยนต์จะต้องมีการเก็บภาษีทั้งภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีเพื่อมหาดไทย หลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีเช่นนี้จึงเป็นการจัดเก็บภาษีที่เกิดความซ้ำซ้อนทำให้ราคารถยนต์ที่นำเข้ามีราคาสูงกว่าเครื่องมือรัฐออสเตรเลียและสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ส่วนสหรัฐอเมริกานั้นการจัดเก็บภาษียังมีความคล้ายคลึงกับประเทศไทยแต่จะวางหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่มซึ่งจัดเก็บตามรัฐต่าง ๆ อย่างเป็นเอกเทศเท่านั้น เมื่อเทียบกับอัตราภาษีดังกล่าวแล้ว ไม่มีการจัดเก็บภาษีแบบหลายประเภทเช่นประเทศไทยทำให้เป็นสาเหตุหลัก ที่ทำให้ราคารถยนต์นำเข้าในต่างประเทศมีราคาซื้อขายที่ต่ำกว่าการซื้อขายในประเทศไทย

จากการศึกษาปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้ารถยนต์ของต่างประเทศดังกล่าวพบว่า มีทั้งข้อดีและข้อเสียที่แตกต่างกัน ซึ่งจะเห็นได้จากเครื่องมือรัฐออสเตรเลียที่มีการวางหลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มไว้เพียงเป็นหลักสำคัญ ทำให้ส่งผลต่ออัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์มีอัตราที่ต่ำและราคารถยนต์นำเข้าก็ไม่ได้มีราคาสูงจนเกินไป การนำแนวคิดการจัดเก็บภาษีศุลกากรจากต่างประเทศมาปรับใช้เพื่อเป็นแนวทางในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการจัดเก็บภาษีศุลกากร การจัดเก็บภาษีศุลกากรในรูปแบบดังกล่าวย่อมสามารถที่จะนำมาเป็นแนวทางเพื่อการพิจารณากำหนดแนวทางและใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์

ในประเทศไทยให้อยู่ภายใต้กรอบการจัดเก็บภาษีของสินค้านำเข้า เพื่อลดอัตราการจัดเก็บภาษีที่ไม่เหมาะสม

การเปรียบเทียบถึงการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ของต่างประเทศและการนำมาเปรียบเทียบกับประเทศไทยนั้น รัฐบาลต้องคำนึงถึงจุดประสงค์ที่แท้จริงของสินค้าที่จัดว่าเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยในการนำเข้าและระยะเวลาของการใช้งานในสินค้านั้นมาประกอบรวมกันเพื่อให้อัตราการจัดเก็บภาษีให้มีความสอดคล้องกันโดยไม่ทำให้อัตราภาษีอยู่ในอัตราที่สูงเกินไปและไม่เกิดความซ้ำซ้อนในการจัดเก็บภาษีนำเข้า เพื่อให้การจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์เกิดประโยชน์สูงสุดในอนาคตและเพื่อให้การจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์เกิดความเหมาะสม สอดคล้องต่อสินค้าที่นำเข้า รัฐบาลต้องอาศัยหลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีของต่างประเทศมาเป็นแนวทางในการจัดเก็บภาษีของรถยนต์นำเข้า เพื่อให้การกำหนดอัตราภาษีของรถยนต์นำเข้าของประเทศไทยไม่เป็นการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อน เนื่องจากการจ่ายภาษีให้กับหลายหน่วยงานตามนโยบายที่รัฐบาลได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ ไม่ว่าจะเป็น กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กระทรวงมหาดไทยและกรมสรรพากร จนทำให้ภาระตกไปอยู่ที่การนำเข้ารถยนต์ทำให้ภาษีนำเข้ามีราคาที่สูงเกินไปทำให้กระทบทั้งภาครัฐและเอกชนซึ่งไม่เป็นประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมในระยะยาว จากการศึกษาพบว่า ประเทศที่จัดเก็บภาษีแก่ศุลกากรขาเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มนั้นไม่ได้ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมในประเทศแต่อย่างใด กลับทำให้มีผู้ประกอบการเข้าไปตั้งฐานการผลิตในประเทศทำให้ระบบเศรษฐกิจในประเทศขยายและเติบโตเร็วกว่าประเทศไทยมาก เช่นนี้จึงทราบได้ว่าภาระขยายตัวของระบบเศรษฐกิจจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับอัตราภาษีที่มีการจัดเก็บในอัตราที่สูงแต่อย่างใด

5.2 ข้อเสนอแนะ

ประเด็นที่ได้ศึกษามาข้างต้นผู้เขียนมีความเห็นว่า การจัดเก็บภาษียนต์นำเข้าของประเทศไทยมีอัตราที่สูงเกินไปเนื่องจากผู้ประกอบการต้องจ่ายภาษีให้กับ ศุลกากร สรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีสรรพสามิต จึงเห็นควรแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1) ปัญหาการจ่ายภาษีให้กับกรมศุลกากร กรมสรรพสามิตและกระทรวงมหาดไทย ผู้เขียนเห็นว่าควรยกเลิกการจัดเก็บภาษีเพื่อมหาดไทยและปรับอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตให้ต่ำกว่าอัตราปัจจุบัน

(1) เดิมภาษีมหาดไทย (ภาษีเทศบาล) คือ ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บเพิ่มขึ้นตาม มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และส่งมอบให้กระทรวงมหาดไทย

มีอัตราร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต แต่มิได้มีการระบุไว้โดยชัดแจ้งว่าเป็นการจัดเก็บภาษีเพื่อมหาดไทยเป็นเพียงการจัดเก็บภาษีเพิ่มเท่านั้น ซึ่งในปัจจุบัน พระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้ถูกยกเลิกทั้งฉบับโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มาตรา 3 (15) อย่างไรก็ดี พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มาตรา 16 ระบุว่า “ให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ หรือผู้อื่นที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี มีหน้าที่เสียภาษีตามมูลค่าหรือตามปริมาณของสินค้าหรือบริการ หรือทั้งตามมูลค่าและตามปริมาณของสินค้าหรือบริการนั้น ไม่เกินอัตราที่ระบุไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัตินี้ที่ใช้อยู่ในเวลาที่ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น”

โดยที่ “อัตราที่ระบุไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัตินี้” ตอนที่ ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์ ได้มีการกำหนดให้เสียเพิ่มในอัตราร้อยละ 0-40 เป็นอัตราที่เพิ่มขึ้นจากอดีต ควรที่จะยกเลิก มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 และยกเลิกกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติ เสีย เพื่อไม่ให้มีการเรียกเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อน อันเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้นำเข้ารถยนต์และเป็นการส่งเสริมการนำเข้ารถยนต์เนื่องจากการเสียภาษีในอัตราดังกล่าวที่ใช้คิดคำนวณร่วมกับการเสียภาษีอื่น ๆ มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 หากได้มีการบัญญัติชัดเจนว่า ให้เรียกเก็บเพิ่มได้ต่อเมื่อมีกรณีใดหรือมีหลักเกณฑ์แน่นอนในการเรียกเก็บภาษีในส่วนนี้เพิ่ม เป็นแต่เพียงการบัญญัติที่ทำให้เกิดช่องว่างของกฎหมายอันนำมาเป็นเหตุแห่งการจัดเก็บภาษีในส่วนนี้เพิ่มเติม ซึ่งภาษีเพื่อมหาดไทย เป็นภาษีที่ไม่จำเป็นเนื่องจากการจัดเก็บภาษีการนำเข้า ตั้งแต่ภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ตลอดจนภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นการจัดเก็บภาษีและนำรายได้ส่วนนั้นมาพัฒนาประเทศอยู่แล้ว ภาษีเพื่อมหาดไทย จึงเป็นภาษีที่ซ้ำซ้อนและควรยกเลิกตามความดังกล่าว

(2) เมื่อสมัยอดีตรถยนต์จัดเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยที่ไม่จำเป็นต่อการดำรงชีพแต่เมื่อสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไป ในปัจจุบันรถยนต์กลับเป็นสิ่งที่ส่งผลต่อปัจจัยในการใช้ชีวิตประจำวัน ที่ทุกคนต่างแข่งขันทางธุรกิจและทางเศรษฐกิจ รวมถึงการใช้ชีวิตที่ต้องอาศัยรถยนต์เพื่อความสะดวกและแตกต่างเวลาที่ต้องเสียไปจากการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ รถยนต์จึงเป็นสิ่งที่สำคัญในยุคปัจจุบัน ควรที่จะมีการส่งเสริมให้มีการซื้อขารยนต์และพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพรวมถึงการลดภาระทางด้านภาษีสรรพสามิต โดยภาษีสรรพสามิตควรที่จะลดลงเพื่อไม่ให้ส่งผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์และรัฐยังคงได้รับและคงการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ผู้เขียนเห็นควรปรับลดอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ตามตารางพิกัดพระราชบัญญัติ ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์จากเดิมและเปลี่ยนเป็นอัตราการจัดเก็บภาษี สรรพสามิต พ.ศ. ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์ เพื่อให้เป็นอัตราที่มีการเปลี่ยนแปลงอัตราการจัดเก็บ ภาษีสรรพสามิต ดังนี้

ตารางที่ 5.1 ตารางกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี		
		ตามมูลค่า ร้อยละ	ตามปริมาณ	
			หน่วย	หน่วยละ บาท
	<p>ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์</p> <p>“รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่ สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลัง ไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น แต่ไม่รวมรถที่เดินบนราง รถจักรยานยนต์มีพ่วงข้างไม่เกินหนึ่งล้อ รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และรถยนต์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด</p> <p>“รถยนต์นั่ง” หมายความว่า รถเก๋งหรือ รถยนต์ที่ออกแบบสำหรับเพื่อใช้สำหรับนั่ง เป็นปกติวิสัย และให้หมายความรวมถึงรถยนต์ ในลักษณะ ทำนองเดียวกัน เช่น รถยนต์ที่มี หลังคาติดต่อเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวร ด้านข้างและหรือด้านหลังคนขับมีประตูหรือ หน้าต่างและมีที่นั่งที่นั่งนี้ไม่ว่าจะมีที่นั่งเท่าใด</p> <p>“รถยนต์โดยสาร” หมายความว่า รถตู้หรือ รถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสาร จำนวนมาก รวมทั้งรถยนต์ในลักษณะทำนอง</p>			

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี	
		ตามมูลค่า ร้อยละ	ตามปริมาณ
			หน่วย หน่วยละ บาท
	เดียวกัน “รถยนต์กระบะ” หมายความว่า รถยนต์ที่มี ตอนหลังเป็นกระบะบรรทุกซึ่งเปิดโล่งจนถึง ท้ายรถ โดยไม่มีหลังคา		
06.01	รถยนต์นั่ง	20	
06.02	รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	40	
06.03	รถยนต์กระบะที่ออกแบบสำหรับให้มีน้ำหนักบรรทุก	20	
06.90	รวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม อื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	10	

จากตาราง แสดงให้เห็นว่า หากมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ตามตารางดังกล่าว จะเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์มากขึ้นไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทยหรือ นำเข้าจากต่างประเทศ ยิ่งรถยนต์นำเข้ามาแล้ว ย่อมทำให้ราคารถยนต์นำเข้ามีราคาที่ลดลง ถึงแม้ว่าราคารถยนต์นำเข้าอาจไม่เทียบเท่ารถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทยแต่ยังคงส่งผลให้มีการเพิ่มปริมาณการนำเข้าและเป็นการเพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศมากขึ้น

2) จากปัญหาการจัดเก็บภาษีที่เกิดจากความไม่เป็นธรรม และไม่สอดคล้องกับการ นำเข้ารถยนต์ ผู้เขียนเห็นว่ารัฐควรนำแนวทางนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม มาปรับใช้ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ เพื่อให้เกิดความแข่งขันของผู้ประกอบการในการลงทุน ในอดีต เห็นได้ว่ารัฐบาลมีนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตและประกอบรถยนต์ภายในประเทศ นับตั้งแต่ปี 2504 เป็นต้นมาและตลอดช่วงระยะที่ผ่านมามีอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ ได้รับการคุ้มครองจากรัฐบาลทุกสมัย ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไม่มีการพัฒนาและปรับปรุง ประสิทธิภาพด้านการผลิตและประกอบรถยนต์ทำให้อุตสาหกรรมไม่เติบโตอย่างที่ควรจะเป็น เมื่ออุตสาหกรรมผลิตและประกอบรถยนต์ภายในประเทศ แข่งขันกันรถยนต์ที่ผลิตออกมา ย่อมไม่มีคุณภาพเนื่องจากคนในประเทศต้องยอมรับในการใช้รถยนต์ที่ผลิตและประกอบ โดยแต่เดิมนั้น เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 คณะรัฐมนตรี (กรม.) ในขณะนั้นได้มีการส่งเสริม การนำเข้ารถยนต์ โดยการลดอัตราภาษีนำเข้าโดย ได้มีมติให้ความเห็นชอบกับการลดภาษีนำเข้า

รถยนต์ สำหรับรถยนต์สำเร็จรูปทุกขนาดและชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำเข้ามาประกอบเป็นรถสำเร็จรูปในประเทศ ทำให้รถยนต์นำเข้ามีราคาที่ไม่สูงและมีการนำเข้าจำนวนมากเพื่อเป็นการมุ่งเน้นให้เป็นการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม เนื่องจากรัฐบาลในขณะนั้น มองเห็นถึงการแข่งขันด้านการผลิตรถยนต์ เมื่อมีการนำเข้ารถยนต์จำนวนมาก ทำให้รถยนต์ที่ผลิตและประกอบในประเทศไทย ไม่ได้รับความนิยมนำเข้าเพื่อเป็นการมุ่งเน้นให้เกิดการแข่งขันทางการค้าและเพิ่มประสิทธิภาพทั้งในด้านอุตสาหกรรมการผลิตและประสิทธิภาพของรถยนต์ของประเทศไทย ให้มีการพัฒนาเพื่อให้ทัดเทียมกับรถยนต์นำเข้า เมื่อรถยนต์ที่ผลิตและประกอบภายในประเทศ มีประสิทธิภาพที่ทัดเทียมรถยนต์นำเข้าแต่มีราคาต่ำกว่าจะเป็นการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมทางอ้อมได้อย่างดี แต่เนื่องจากนโยบายดังกล่าว ไม่เป็นที่เข้าใจของภาคเอกชน ทำให้ไม่ได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน รัฐบาลในสมัยนั้นจึงไม่อาจที่จะมีการสานต่อนโยบายดังกล่าว

ดังนั้น เมื่อในอดีตมีนโยบายรัฐบาลดังกล่าว อันเป็นแนวทางการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมทางอ้อมได้อย่างดี รัฐบาลในปัจจุบันควรนำนโยบายการส่งเสริมการลงทุน ในภาคอุตสาหกรรมดังกล่าวมาปรับใช้ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันทางการค้าขึ้น และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพทั้งในด้านอุตสาหกรรมการผลิตและประสิทธิภาพของรถยนต์ของประเทศไทย ให้มีการพัฒนาเพื่อให้ทัดเทียมกับรถยนต์นำเข้าสามารถที่จะทำให้รถยนต์ที่ผลิตหรือประกอบในประเทศไทยได้รับความนิยมนำเข้าในประเทศและต่างประเทศ จากประสิทธิภาพรถยนต์และราคาที่ต่ำกว่ารถยนต์นำเข้าจากประเทศอื่น

3) จากปัญหาการจัดเก็บภาษีเพื่อลดอัตราภาษีที่สูงเกินไป ผู้เขียนเห็นว่ารัฐบาลควรนำนโยบายการส่งเสริมการลงทุน ในภาคอุตสาหกรรมมาปรับใช้ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ โดยการย้ายฐานการผลิตรถยนต์นำเข้ามาอยู่ในประเทศไทย เพื่อเป็นการลดต้นทุนให้ต่ำกว่าคู่แข่งของประเทศอื่น เนื่องจากประเทศไทยมีแรงงานและอุปกรณ์ที่พร้อมที่จะผลิตรถยนต์ หากมีการย้ายฐานการผลิตรถยนต์นำเข้ามาตั้งในประเทศ ประสิทธิภาพและการพัฒนาการผลิตให้ทันสมัยมากขึ้น ประเทศไทยจะไม่จำเป็นที่จะต้องนำเข้ารถยนต์ เพราะหากรถยนต์ที่สามารถผลิตได้ในประเทศ มีประสิทธิภาพและคุณภาพที่เทียบเท่ารถยนต์นำเข้า การนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ จะไม่มีความสำคัญและจะมีการนำเข้าลดน้อยลงแต่รัฐบาลยังคงจัดเก็บภาษีเข้าประเทศได้คงเดิม และ อาจมากขึ้นจากการซื้อรถยนต์ใช้ในประเทศและรวมถึงการส่งออกรถยนต์ที่ผลิตไปต่างประเทศ เป็นการเพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศ สามารถทำให้ประเทศมีการพัฒนาแบบก้าวกระโดด ซึ่งเป็นผลดีต่อประเทศและคนในประเทศ

ดังนั้น หากมีการแก้ไขกฎหมายการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศตามแนวทางที่ได้เสนอแนะ ย่อมส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เมื่อภาษีการนำเข้ารถยนต์ได้มีการแก้ไขกฎหมายที่ไม่เกี่ยวข้อง จะทำให้ปริมาณการนำเข้ารถยนต์มีจำนวนที่เพิ่มมากขึ้น จากอัตราการเสียภาษีที่น้อยลง ทำให้ผู้ประกอบการสามารถนำเข้ารถยนต์ในราคาที่ถูกลงและได้รับความสนใจจากผู้ซื้อมากขึ้น แม้จะมีการลดอัตราการจัดเก็บภาษี แต่ในเมื่อมีปริมาณการนำเข้าที่เพิ่มมากขึ้น รัฐยังคงมีรายรับจากการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์เท่าเดิมหรืออาจมากกว่า อีกทั้งเมื่อมีการนำเข้ารถยนต์จำนวนมาก อุตสาหกรรมการผลิตและประกอบรถยนต์ในประเทศไทย จะส่งผลให้มีการพัฒนาการผลิตรถยนต์ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เกิดการส่งผลิตวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เศรษฐกิจ มีการหมุนเวียนและมีสภาพคล่อง ทำให้ประชาชนในประเทศมีงานทำเกี่ยวกับรถยนต์ และมีรายได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับหากมาตรฐานอุตสาหกรรมการผลิตและประกอบรถยนต์ของประเทศไทย ได้รับการยอมรับจากต่างประเทศ ย่อมส่งผลให้ประเทศไทยสามารถส่งออกรถยนต์แทนการนำเข้าแบบประเทศอื่น ๆ ซึ่งมีอุตสาหกรรมการผลิตและประกอบรถยนต์ในประเทศของตน