

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

LEGAL ISSUES RELATED TO CAR IMPORT

นายวันธร นานชา¹

ผศ.ดร.จุมพิตา เรืองวิชาธร²

บทคัดย่อ

การนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศมีการจัดเก็บภาษีหลายประเภท ได้แก่ ภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทยและภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยรัฐมุ่งหวังเพื่อเป็นรายได้ในการพัฒนาประเทศ ในปัจจุบัน การนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ ได้รับความสนใจจากกลุ่มบุคคลที่ชื่นชอบในศักยภาพรถยนต์ นำเข้จำนวนมาก แต่เนื่องจากการนำเข้รถยนต์จากต่างประเทศถูกเรียกเก็บภาษีขาเข้าในอัตราที่สูง จึงเป็นปัญหาหลักในการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค ทำให้กลุ่มคนที่ชื่นชอบรถยนต์นำเข้จำนวนมากเลือกที่จะเปลี่ยนแปลงความคิดและกลับมาซื้อรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่า ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้รถยนต์จากต่างประเทศของประเทศไทย หลัก ๆ ประกอบด้วย (1) มีการเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อนจึงทำให้รถยนต์นำเข้มีราคาสูง (2) ไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการลดอัตราภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทยและภาษีมูลค่าเพิ่ม ในการนำเข้รถยนต์ (3) ไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีรถยนต์นำเข้แต่ละรุ่นให้มีความแตกต่างกันเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้นำเข้และผู้บริโภคโดยรวม

ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขัน เพิ่มทางเลือกให้กับผู้บริโภค และลดปัญหาอุปสรรคทางกฎหมาย ผู้เขียนจึงเห็นควรเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้รถยนต์จากต่างประเทศ ดังนี้ 1) ยกเลิกมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 2) ยกเลิกกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติ 3) ปรับลดอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ตามตารางพิกัดพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์ 4) ส่งเสริมมาตรการของรัฐบาลในอดีตในการนำเข้รถยนต์

คำสำคัญ: การนำเข้รถยนต์

¹ นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายธุรกิจคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

² อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายธุรกิจคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ABSTRACT

There are several kinds of tax collection from car import, such as, customs duty, excise tax, local government tax, and value added tax, under which the government aims to collect as the revenue for country development. At present, the car import has gained interest from a lot of people who are fond of the quality of imported cars. However, a high rate of the car import tax has been collected, which is a main consideration for consumers' decision making. Therefore, it leads a lot of people who are fond of imported cars change their mind and turn their attention to buy domestically assembled cars.

According to the study, the primary legal issues related to car import in Thailand consist of (1) double taxation leading high price of imported cars, (2) lack of criteria in decreasing rates of customs duty, excise tax, local government tax, and value added tax for car import, and (3) lack of different criteria in collecting import tax for each model in order to be fair among importers and consumers in general.

Therefore, in order to promote the competition, increase consumers' choices, and reduce legal problems and obstacles, the researcher would like to propose the solutions to legal issues related to car import as follows: 1) Repeal Section 16 of the Excise Act B.E. 2560; 2) Repeal the Ministeria Regulations Specifying the Excise Tariff Rate B.E. 2560 (which is the excise tariff rate schedule attached thereto) 3) Decrease the excise taxation rate according to the rate schedule under Part 6: Automobiles of the Excise Act B.E. 2560; and 4) Promote the measures of previous governments in car import.

KEYWORDS: CAR IMPORT

1. บทนำ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาก้าวไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม ซึ่งรัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนา โดยให้การสนับสนุนและส่งเสริมเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน เพื่อที่จะสามารถรองรับการพัฒนาของประเทศและปริมาณความต้องการรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศที่มากขึ้น กรณีไม่อาจปฏิเสธเลยว่า ยานพาหนะอย่างเช่นรถยนต์คือสิ่งจำเป็นในการใช้ชีวิตในสังคมปัจจุบัน หากเป็นรถยนต์ที่เต็มไปด้วยสมรรถนะครบครันอย่างรถยนต์จากยุโรป ด้วยขนาดและการออกแบบที่แตกต่างจากรถยนต์ที่มีอย่างแพร่หลาย เป็นความแตกต่างที่หลายคนชื่นชอบและต้องการครอบครอง อีกทั้งยังมีการตกแต่งที่สวยงามรวมถึงที่นั่งผู้โดยสารภายในรถ ระบบเบรกหรือระบบขับเคลื่อน โดยเฉพาะของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศแถบยุโรป ระบบการขับเคลื่อน ซึ่งการนำเข้ารถยนต์นั้น แม้รัฐจะให้มีการนำเข้ารถยนต์

จากต่างประเทศได้ แต่ยังคงมีมาตรการทางกฎหมายในการจัดเก็บภาษี³ โดยภาษีอากรถือเป็นแหล่ง รายได้ที่สำคัญของรัฐแบ่งรายได้จากภาษีอากรออกเป็น 2 ประเภทหลัก กล่าวคือ ภาษีทางตรงและภาษี ทางอ้อม

ภาษีทางตรง (Direct Taxes) คือภาษีที่ผู้มีเงินได้และทรัพย์สินจะต้องชำระให้กับรัฐโดยตรง ไม่ สามารถผลักภาระไปหาผู้อื่นได้ เช่น ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีที่ดิน และภาษี มรดก เป็นต้น

ภาษีทางอ้อม (Indirect Taxes) คือ ภาษีที่ผู้เสียภาษีมิได้จ่ายให้กับรัฐโดยตรงแต่ผู้เสียภาษีหลัก ภาระภาษีไปในราคาสินค้าหรือบริการและผู้ประกอบการหรือผู้บริโภคคือผู้บริโภคที่ซื้อสินค้า หรือบริการนั้นๆ จะนำเงินไปใช้ในการซื้อสินค้าโดยผู้ประกอบการหรือผู้ขายสินค้าและผู้ประกอบการจะ เป็นผู้รวมภาษี ซึ่งอยู่ในซึ่งอยู่ในรูปของราคาสินค้านำไปจ่ายให้กับรัฐอีกทอดหนึ่ง เช่น ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย เป็นต้น ซึ่งเก็บจากฐาน การบริโภคสินค้าและบริการ

รถยนต์นั้นจะถูกกำหนดอัตราภาษีศุลกากร คืออัตราอากรที่จัดเก็บโดยคิดจากร้อยละของมูลค่า หรือราคาศุลกากรสำหรับของที่นำเข้า โดยเก็บจากราคาที่แท้จริงของสินค้าในตลาด คือราคาขายส่งซึ่งเป็น ราคาสินค้ารวมค่าประกันและค่าขนส่งจนถึงท่าเรือในประเทศไทย โดยมีพิกัดอัตราภาษีสูงถึงร้อยละ 200 ของมูลค่า⁴

ภาษีศุลกากร(Customs Duty) เป็นภาษีที่เรียกเก็บเอาจากสินค้านำเข้าและส่งออก เป็นการ เก็บภาษีจากการนำเข้าสินค้า เพื่อเป็นกำแพงภาษี และเก็บภาษีจากการส่งออก ทั้งนี้ เพื่อป้องกัน อุตสาหกรรมในประเทศและส่งเสริมการส่งออกโดยในปัจจุบัน ภาษีศุลกากรจะเริ่มมีความสำคัญ ลด น้อยลง เนื่องจากทั่วโลกกำลังเปิดการค้าเสรี ในการจัดเก็บภาษี โดยปกติเมื่อมีการเก็บภาษีนำเข้า จะต้องมีการ เก็บภาษีชนิดอื่นควบคู่ไปด้วยซึ่งกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานจัดเก็บแทน ได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษี สรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย ค่าธรรมเนียมตามกฎหมายต่าง ๆ เช่น ค่าธรรมเนียม พิเศษแทนกระทรวง พาณิชย์ซึ่งในการนำเข้า

ภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) เป็นภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าผลิตภายในประเทศและนำเข้าจาก ต่างประเทศ ภาษีจัดเก็บแทนกรมสรรพสามิต จากการขายเฉพาะที่เรียกเก็บจากสินค้าและบริการบาง ประเภท ซึ่งมีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ เช่น สินค้าที่บริโภคแล้วอาจก่อให้เกิดผลเสีย ต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี สินค้าและบริการที่มีลักษณะเป็นการฟุ่มเฟือย หรือสินค้าที่ได้รับ

³ ชัยสิทธิ์ อนุชิตวรวงศ์. (2564). *การปฏิรูปเศรษฐกิจเพื่อความเป็นธรรมในสังคม*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://tdri.or.th>. [2564, 11 มีนาคม]

⁴ กรมศุลกากร. (2564). *พิกัดอัตราอากรขาเข้า ประเภท 87.02*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://itd.customs.go.th>. [2564, 11 มีนาคม]

⁵ ปราโมทย์ บุญมาตา. (2564). *การจัดองค์ความรู้ (KM) เรื่อง ภาษีศุลกากร*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.excise.go.th>. [2564, 11 มีนาคม]

ผลประโยชน์เป็นพิเศษจากรัฐ หรือสินค้าที่ก่อให้เกิดภาระต่อรัฐบาลในการที่จะต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อให้บริการผู้บริโภค หรือเป็นสินค้าที่ก่อให้เกิดมลภาวะ ต่อสิ่งแวดล้อม

ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax) หรือ VAT เป็นการเก็บภาษีแทนกรมสรรพากรจากการขายสินค้า หรือการให้บริการในแต่ละขั้นตอนการผลิตและจำหน่ายสินค้าหรือบริการ ทั้งที่ผลิตภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ⁶

ภาษีเพื่อมหาดไทย (Local Government Tax) เป็นภาษีที่เก็บเพิ่มตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 เพื่อนำไปจัดสรรให้แก่กรุงเทพมหานครและราชการส่วนท้องถิ่น ซึ่งผู้นำของเข้าจะต้องแสดงโดยคำนวณในอัตราร้อยละ 0 - 40 ของฐานภาษีสรรพสามิต⁷

ในปัจจุบัน รถยนต์ถือเป็นส่วนหนึ่งในการใช้ชีวิตของคนในสังคมที่มีการใช้อย่างแพร่หลายภายในประเทศ ทั้งที่ผลิตในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศทั้งในเอเชีย สหรัฐอเมริกาและประเทศยุโรป โดยส่วนมากมักพบเห็นรถยนต์ประเทศญี่ปุ่นมากกว่ารถยนต์ของประเทศอื่น ๆ เนื่องจากประเทศญี่ปุ่น ได้ย้ายฐานการผลิตรถยนต์หลายยี่ห้อเข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ทำให้ราคาของรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นนั้นถูกกว่ารถยนต์จากชาติอื่นและเมื่อเทียบกับรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศแล้วนั้นจะมีราคาที่แตกต่างกัน จึงเป็นเรื่องปกติ หากจะเลือกซื้อรถยนต์มาใช้งาน เมื่อความต้องการใช้รถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศมีมากขึ้น แต่การนำเข้ารถยนต์มีปริมาณน้อยเนื่องจากไม่ได้รับการสนับสนุนให้ใช้รถยนต์นำเข้า ผู้ซื้อจึงไม่มีช่องทางเลือกในการซื้อรถยนต์ที่มากนัก เมื่อรถยนต์นำเข้ามีราคาสูงทำให้ไม่ได้รับความนิยมนิยมจากผู้ซื้อในการสั่งซื้อ เนื่องจากการนำเข้ารถยนต์ยังไม่ได้รับการสนับสนุนให้มีการนำเข้าอย่างเสรี โดยเฉพาะรถยนต์ที่นำเข้าจากประเทศยุโรป จึงมีกลุ่มบุคคลใช้วิธีการต่าง ๆ ในการหลบเลี่ยงภาษีศุลกากร เพื่อให้จ่ายภาษีศุลกากรที่น้อยลง เช่น การนำเข้าอุปกรณ์ต่าง ๆ ของตัวรถยนต์แล้วนำมาจดทะเบียนประกอบเป็นรถยนต์จดทะเบียนในประเทศ ทั้งที่ประชากรบางกลุ่มในประเทศไทยมีธุรกิจและกำลังด้านการซื้อสูง และหากคนในประเทศมีความต้องการใช้รถยนต์นำเข้าเป็นจำนวนมาก วิธีการตอบสนองความต้องการสามารถที่จะมีแนวทางจัดการเพื่อให้การใช้ชีวิตในปัจจุบันมีการใช้รถยนต์ของประเทศยุโรปเพิ่มมากขึ้น จากเหตุผลดังกล่าวทำให้ผู้เขียนสนใจที่จะศึกษาปัญหาหากกฎหมายการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์
2. เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยเปรียบเทียบกับ

กฎหมายต่างประเทศ

⁶ กรมศุลกากร. (2564). *พิกัดอัตราอากรขาเข้า ประเภท 87.02*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://itd.customs.go.th>. [2564, 11 มีนาคม]

⁷ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. หมวด 6

3. เพื่อศึกษาปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์
4. เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์

3. สมมติฐานของการศึกษา

มีกลุ่มคนจำนวนมากที่มีความสนใจในการใช้รถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มคนที่มียาได้สูง รายได้ปานกลาง ตลอดจนกลุ่มคนที่มียาได้น้อย ย่อมมีความต้องการใช้รถยนต์ที่ไม่แตกต่างกันจากการศึกษาพบว่าสาเหตุที่ทำให้ใช้รถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศมีจำนวนน้อยกว่าความต้องการที่แท้จริง โดยมีสาเหตุสืบเนื่องจากประเทศไทยมีฐานอัตราการจัดเก็บภาษีนำเข้าที่สูงและมีภาษีหลายประเภททำให้ผู้ที่ต้องการซื้อที่ต้องการครอบครองรถยนต์นำเข้าต้องซื้อรถยนต์นำเข้าในราคาที่สูงขึ้น หากมีการปรับลดฐานภาษีนำเข้ารถยนต์หรือเปลี่ยนแปลงแนวทาง การแก้ไขปัญหามกฎหมายที่เกี่ยวกับการนำเข้ารถยนต์ได้แล้ว ย่อมเป็นการเพิ่มปริมาณการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศมากยิ่งขึ้น

4. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษามุ่งเน้นที่จะศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวกับการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายเกี่ยวกับภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างกฎหมายภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย เกี่ยวกับการนำเข้ารถยนต์ของไทยและต่างประเทศ เพื่อให้กฎหมายภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย มีความครอบคลุมสอดคล้องต่อการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

5. วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษานับเป็นการวิจัยประเภทคุณภาพ จะทำการศึกษาโดยวิธีการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) โดยทำการค้นคว้าและรวบรวมกฎหมาย ข้อมูลที่เป็นเอกสาร บทความ วารสาร ผลงานวิจัย หนังสือ ตำราวิชาการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาที่วิจัยในฉบับนี้ แนวคิดทางกฎหมาย โดยเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ ทั้งตำราต่างประเทศและในประเทศไทย ตลอดจนข้อมูลบนอินเทอร์เน็ต โดยนำข้อมูลเหล่านั้นมาศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาข้อสรุปและจัดทำข้อเสนอแนะ

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบถึงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์
2. เพื่อทราบถึงแนวทางการใช้กฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ
3. เพื่อทราบถึงปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีรถยนต์นำเข้า

4. เพื่อเสนอถึงแนวทางแก้ไขปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์

7. บทวิเคราะห์

7.1 วิเคราะห์เปรียบเทียบอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยกับต่างประเทศ

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 รถยนต์แต่ละคันที่นำเข้ามาในประเทศนั้นต้องผ่านการจัดเก็บภาษีหลายประเภท และมีวิธีการจัดเก็บภาษีที่ซับซ้อน ประกอบกับภาษีแต่ละประเภทนั้นมีอัตราการจัดเก็บที่ค่อนข้างสูง ทำให้มูลค่ารถยนต์เมื่อรวมกับ ภาษีต่าง ๆ ก่อนถึงมือผู้บริโภคมีความแตกต่างจากราคาของมูลค่ารถยนต์ที่แท้จริง แม้การจัดเก็บภาษีการนำเข้าจะเป็นหนึ่งในรายได้หลักของประเทศแต่หากมีการปรับลดอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ จากปริมาณที่มีการนำเข้าจำนวนมาก ยังเป็นการเพิ่มปริมาณการนำเข้ารถยนต์ให้มีมากยิ่งขึ้นและไม่เป็นการตั้งกำแพงภาษี ทำให้ประชากรที่มีความสนใจรถยนต์นำเข้าสามารถซื้อรถยนต์นำเข้าได้อย่างเสรีและเมื่อก้าวถึงการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทย ผู้ประกอบการและผู้บริโภคย่อมนึกถึงภาษีที่มีอัตราการจัดเก็บที่สูงกว่าประเทศอื่น ไม่ว่าจะเป็นภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย ภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีศุลกากร เมื่อมีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ ผู้นำเข้าต้องมีภาระในจ่ายภาษีการนำเข้าตามเงื่อนไขในการซื้อขายและอัตราภาษีของประเทศนำเข้า ส่งผลให้ประเทศไทยสามารถนำเงินที่ได้จากการจัดเก็บภาษีศุลกากรซึ่งเป็นรายได้หลักมาใช้ในการบริหารประเทศเพื่อให้เศรษฐกิจในประเทศมีการพัฒนาและเจริญเติบโต

ภาษีสรรพสามิต เมื่อมีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย นอกจากจะจ่ายภาษีศุลกากรแล้วยังต้องจ่ายภาษีสรรพสามิต อีกด้วยซึ่งการจ่ายภาษีดังกล่าวนอกจากจะเป็นการจ่ายภาษีซ้ำซ้อนแล้วยังส่งผลให้การจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์มีอัตราที่สูงกว่าปกติทำให้ผู้บริโภคต้องรับภาระหนักขึ้นซึ่งเป็นนโยบายที่ขัดแย้งกับรัฐบาลที่นำเงินจากการจัดเก็บภาษีเพื่อนำไปบริหารประเทศให้ประชากรในรัฐของตนมีชีวิตที่ดีขึ้น

ภาษีเพื่อมหาดไทย ในการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยจะต้องมีการชำระภาษีดังกล่าวนอกเหนือจากภาษีที่ควรจะเป็น เมื่อมีการจัดเก็บภาษีในส่วนนี้ย่อมส่งผลให้อัตราการจัดเก็บภาษี

สูงเพิ่มขึ้นและเป็นการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อนทับซ้ำซ้อน การจ่ายภาษีในอัตราที่สูงแต่ได้รับบริการเท่าเดิมนอกจากจะไม่ก่อผลดีให้กับผู้บริโภคแล้วยังเป็นการตัดความต้องการผู้ประกอบการที่จะเข้ามาลงทุนแล้วยังตัดความต้องการของผู้บริโภค และเมื่อความต้องการลดลงการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจก็ลดน้อยลงเช่นกัน

ภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือ VAT เป็นการเก็บภาษีจากการขายสินค้า หรือการให้บริการในแต่ละขั้นตอนการผลิต และจำหน่ายสินค้าหรือบริการ ทั้งที่ผลิตภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ เมื่อมีการนำเข้ารถยนต์มาในประเทศไทยผู้บริโภคจึงต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่มจากการรับบริการ ส่งผลให้ผู้ประกอบการทั้งผู้บริโภคต้องชำระภาษีดังกล่าวข้างต้น

ดังนั้นการจัดเก็บภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย เป็นการจัดเก็บภาษีจากผู้นำเข้าผู้นำเข้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการ การจัดเก็บภาษีนำเข้าดังกล่าวจึงเป็นการจัดเก็บภาษีจากผู้ที่มีการประกอบธุรกิจ ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่มีประชากรน้อย แม้ว่ากลุ่มคนดังกล่าวจะเป็นผู้ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศแล้วนั้น นอกจากมีการเสียภาษีที่สูงขึ้นแต่ไม่ได้รับการดูแลหรือการบริการที่นอกเหนือจากกลุ่มคนทั่วไป หากมีการวิเคราะห์เพียงล้าพังอาจเข้าใจได้ว่าผู้ประกอบการต้องเป็นผู้รับภาษีนำเข้าเพียงฝ่ายเดียว แต่เมื่อกลุ่มผู้ประกอบการได้ปลดภาระค่าใช้จ่ายแล้วย่อมเรียกคืนจากผู้บริโภค โดยการนำอัตราภาษีที่เสียไปรวมเพิ่มเข้ากับราคารถยนต์ที่แท้จริง ดังนั้นกลุ่มคนที่ได้รับผลกระทบจากการจัดเก็บภาษีดังกล่าวเป็นการผลักภาระให้แก่ผู้บริโภค ซึ่งผู้บริโภคต้องรับภาระภาษีดังกล่าว รวมถึงการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นการจัดเก็บภาษีที่ให้ผู้บริโภคเป็นผู้รับภาระโดยตรง ย่อมไม่อาจปฏิเสธได้เลยว่า ไม่ว่าอัตราการจัดเก็บภาษีจะสูงหรือมีการจัดเก็บภาษีหลายประเภท กลุ่มคนซึ่งรับภาระภาษีโดยตรงคือผู้บริโภค

ผู้เขียนเห็นว่าในปัจจุบันเมื่อมีการจัดเก็บภาษีที่มีหลายประเภทและในอัตราที่สูง เมื่อศึกษาจากอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ของไทยนั้น หากมีมาตรการเพื่อเป็นการปรับลดภาษีและปรับลดอัตราภาษีการนำเข้า จะเป็นการส่งเสริมให้มีการนำเข้ารถยนต์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้รายรับของประเทศ ซึ่งมีจากการนำเข้ารถยนต์เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากหากปรับลดอัตราภาษีนำเข้าแล้ว ย่อมทำให้ปริมาณจำนวนคันต่อการนำเข้ารถยนต์นำเข้ามีเพิ่มขึ้น ประเทศย่อมจะมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากการเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์และยังเป็นการทำให้ได้รับความเชื่อมั่นจากต่างประเทศเกี่ยวกับกำลังการซื้อและระบบเศรษฐกิจของประเทศ เมื่อประเทศมีกำลังการซื้อที่เพิ่มมากขึ้นย่อมทำให้ได้รับการยอมรับจากนานาชาติถึงเสถียรภาพทางการเงินของประเทศ เพื่อเป็นการเพิ่มความเชื่อมั่นให้เพิ่มการลงทุนภายในประเทศ

2. อัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ของต่างประเทศ

เครือรัฐออสเตรเลีย (Commonwealth of Australia) มีการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเฉพาะภาษีศุลกากรและภาษีรถยนต์หฐุ ไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ซึ่งทำให้การนำเข้ารถยนต์มีอัตราการเสียภาษีนำเข้าในอัตราที่ไม่สูง เนื่องการนำเข้ารถยนต์จึงเป็นที่นิยมของคนในเครือรัฐออสเตรเลียเป็นหนึ่งใน 15 ประเทศที่มีความสามารถในการผลิตรถยนต์ทั้งกระบวนการ ตั้งแต่ขั้นตอนออกแบบแนวคิด ไปจนถึงการจัดส่งอุตสาหกรรมยานยนต์ของเครือรัฐออสเตรเลียมีศักยภาพในการผลิตรถยนต์ ระบบส่วนประกอบและระบบย่อยต่าง ๆ เริ่มตั้งแต่แนวคิดด้านการออกแบบ กระบวนการผลิต การ

ทดสอบความปลอดภัยและความทนทาน การจัดส่งขั้นสุดท้าย การดูแลให้บริการตลอดอายุการใช้งาน ไปจนถึงการรีไซเคิลวัสดุ การนำเข้ารถยนต์จึงไม่เป็นที่นิยม

การจัดเก็บภาษ้นำเข้ารถยนต์ของเครือรัฐออสเตรเลียเมื่อเทียบกับประเทศไทยแล้ว เครือรัฐออสเตรเลียมีการจัดเก็บภาษ้นำเข้ารถยนต์คือภาษีศุลกากร ร้อยละ 5-10 ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 10 และภาษียรถยนต์หรือ ร้อยละ 33 เท่านั้นทำให้มีอัตราการจัดเก็บภาษียรถยนต์นำเข้ามีอัตราต่ำกว่าไทยโดยภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมให้มีการปรับอัตราภาษีลดลงจากเดิม อาจส่งผลให้ภาครัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษียนำเข้ารถยนต์เป็นจำนวนมากแต่การปรับลดภาษียดังกล่าวช่วยให้รัฐบาลประหยัดงบประมาณในการจัดการกับอุบัติเหตุบนท้องถนนและลดระดับการปล่อยมลพิษในอากาศซึ่งส่งผลดีทางด้านสุขภาพให้กับประชาชนชาวออสเตรเลีย

สหรัฐอเมริกา (United States of America) มีอัตราภาษีศุลกากร โดยมีเงื่อนไขและข้อกำหนดต่าง ๆ เพื่อเป็นการควบคุมสินค้าที่นำเข้าภายในประเทศ และภาษีสรรพสามิตซึ่งมีการจัดเก็บแบบภาษียนำเข้า เนื่องจากสหรัฐอเมริกา เป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ ไม่ได้มุ่งเน้นการจัดเก็บภาษี การนำเข้าเพื่อเป็นรายได้หลักของประเทศ มีเพียงการเก็บภาษีบางชนิดและในปริมาณที่ค่อนข้างต่ำ ทำให้การนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศจึงไม่ใช่เรื่องยากและซับซ้อน

สหรัฐอเมริกา มีการจัดเก็บภาษีโดยใช้อัตรา ad valorem หรืออัตราร้อยละของมูลค่าที่ต้องเสียภาษีของสินค้านำเข้านั้น ๆ สินค้านำเข้าบางรายการจะถูกระเมินภาษีในอัตราที่มีการกำหนดเฉพาะเจาะจงลงไป (specific rate) ซึ่งการจัดเก็บภาษียรถยนต์นำเข้าของสหรัฐอเมริกาก็ต้องจ่ายภาษีให้กับศุลกากร ร้อยละ 2.5-10 ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 0-7.25 (แยกตามรัฐ) โดยสหรัฐอเมริกามีการคิดอัตราภาษีแบบอัตราทั่วไป แบบพิเศษ ร้อยละ 10 และแบบผสม ร้อยละ 10 ทำให้ผู้ประกอบการจ่ายภาษีในอัตราร้อยละส่งผลให้ผู้ประกอบการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมของสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นกับทั้งมีการจ้างแรงงานในประเทศสูงเพิ่มตามไปด้วย ย่อมทำให้ยอดขายรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นส่งผลโดยตรงให้เศรษฐกิจในประเทศมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (Federal Republic of Germany) เป็นประเทศที่มีการผลิตรถยนต์อันเป็นที่รู้จักของหลาย ๆ ประเทศ และส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศต่าง ๆ การนำเข้ารถยนต์เข้าในประเทศจึงมีการจัดเก็บภาษีหลายประเภทแต่มีการจัดเก็บภาษีที่ไม่ยุ่งยากและไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เนื่องจากคนในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีมุ่งเน้นการใช้รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศที่มีประสิทธิภาพอยู่แล้ว การนำเข้ารถยนต์จึงไม่เป็นที่นิยมและไม่ได้มีอัตราการจัดเก็บภาษีที่สูงเพราะไม่ได้มุ่งหวังให้เป็นรายได้ของรัฐ

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีมีการเก็บภาษียรถยนต์นำเข้าให้แก่ศุลกากร ร้อยละ 10-16 และจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มที่ ร้อยละ 7-19 นับว่าเป็นการจัดเก็บภาษียนำเข้าค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับประเทศไทยซึ่งการจัดเก็บภาษีของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี มีการแบ่งการจัดเก็บเป็น 3 ระดับ คือ การจัดเก็บภาษีส่วนรัฐบาลกลาง การจัดเก็บภาษีส่วนมลรัฐและการจัดเก็บภาษีส่วนท้องถิ่น โดยมีการจัดเก็บภาษีที่แตกต่างกัน

การจัดสรรภาษีอากรดังกล่าว มลรัฐที่มีรายได้น้อยจะได้รับการอุดหนุนจากมลรัฐอื่นที่มีรายได้สูง การจัดเก็บภาษีของรถยนต์นำเข้าของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีจึงไม่ใช่รายได้หลักในการนำเงินการจัดเก็บภาษีดังกล่าวมาบริหารประเทศ การจัดเก็บภาษีของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีจึงส่งผลให้การจัดเก็บภาษียนต์นำเข้ามีอัตราภาษีที่ต่ำกว่าประเทศไทยทำให้ผู้ประกอบการหันมาลงทุนในประเทศเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้เศรษฐกิจในประเทศมีความเจริญเติบโตได้อย่างรวดเร็ว

ดังนั้นจากการศึกษาการจัดเก็บภาษีนำเข้าของต่างประเทศ ทำให้เห็นว่าในต่างประเทศ มีการจัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่ต่ำเมื่อเทียบกับอัตราภาษีของไทย เนื่องจากต่างประเทศไม่ได้มุ่งหวังให้การจัดเก็บภาษีนำเข้าให้เป็นรายได้หลักของประเทศ แต่เป็นเพียงการจัดเก็บเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของรัฐเท่านั้นต่างจากประเทศไทยที่มุ่งหวังให้การจัดเก็บภาษีนำเข้าเป็นรายได้หลักของประเทศและนำไปพัฒนาประเทศเมื่อจุดมุ่งหมายที่ต่างกัน วิธีการและการจัดการย่อมต่างจากกันโดยสิ้นเชิง

ผู้เขียนจึงมีความเห็นให้นำแนวความคิดของต่างประเทศมาปรับใช้เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติ กฎหมายและความเข้าใจในการจัดเก็บภาษีนำเข้าไม่ให้มุ่งเน้นเป็นภาษีหลักอย่างต่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยมีการส่งออกสินค้ารายอื่นซึ่งเป็นรายรับของประเทศอยู่แล้ว เมื่อเทียบกับรายได้จากการจัดเก็บภาษีนำเข้า จึงเห็นควรเปลี่ยนแนวคิด ปรับลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์เป็นการเพิ่มปริมาณการนำเข้าเพื่อที่จะได้มีการจัดเก็บภาษีที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งประเทศไทยมีการตั้งฐานการผลิตรถยนต์ทั้งที่เป็นการนำมาประกอบและมีรถยนต์สัญชาติไทยอยู่แล้ว (ไทยรุ่ง, VMC) ควรส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์สัญชาติไทยพัฒนาเพื่อให้ทัดเทียมกับรถยนต์สัญชาติอื่นและต้องมีการมุ่งส่งเสริมให้มีการเลือกใช้และพัฒนาไปสู่การส่งออก

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบอัตรการจัดเก็บภาษีของแต่ละประเทศ

อัตรภาษี (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 (ตามสหภาพยุโรป)	ไม่มี

7.2 วิเคราะห์ปัญหากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์

1. ปัญหาจากกฎหมาย

ปัญหาการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยที่ประสบปัญหาอยู่ในปัจจุบัน การจัดเก็บภาษีตามนโยบายของหน่วยงานรัฐนอกจากจะไม่เป็นผลสำเร็จเพื่อเป็นแนวทางที่ดี กลับส่งผลให้รถยนต์นำเข้ามีราคาสูงเพิ่มมากขึ้น ปัญหาเหล่านี้เป็นปัญหาจากการออกบทบัญญัติของกฎหมายและข้อบังคับที่ทำให้เกิดความยุ่งยาก นอกจากบทบัญญัติของกฎหมายที่นำมาบังคับใช้ไม่อำนวยความสะดวกและส่งเสริมในการนำเข้ารถยนต์แล้ว การจัดเก็บภาษีศุลกากรยังมีมาตรการเข้มงวดและมีลำดับขั้นตอนที่ยุ่งยาก ซึ่งทำให้ไม่เกิดประโยชน์ในระบบเศรษฐกิจและไม่เป็นผลดีในทางการค้าระหว่างประเทศอีกด้วย ทั้งทำให้เป็นการยากที่ผู้ค้า ประเทศผู้ส่งออกรถยนต์ และผู้นำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเกิดการแข่งขันกันในการนำเข้ารถยนต์สู่ประเทศไทย

ผู้เขียนเห็นว่า หากประเทศไทยลดขั้นตอนความยุ่งยากซับซ้อนของบทบัญญัติของกฎหมายหรือข้อบังคับในการนำเข้ารถยนต์แล้ว ทำให้ส่งผลดีในการค้าและระบบเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจาก เมื่อประเทศไทยมีความต้องการนำเข้ารถยนต์เป็นจำนวนมาก ผู้ค้าและประเทศผู้ส่งออกรถยนต์จะมีการแข่งขันทางการค้าสูงขึ้น ทำให้กลุ่มคนในประเทศไทยที่ต้องการรถยนต์นำเข้าซื้อรถยนต์นำเข้าได้รับรถยนต์ที่มีคุณภาพสูงในราคาถูกลงและอาจส่งผลทำให้ผู้ค้าและประเทศผู้ส่งออกรถยนต์ให้ความสนใจถึงกำลังซื้อของประเทศไทย เพื่อเป็นการเพิ่มการตัดสินใจในการย้ายหรือเพิ่มฐานการผลิตรถยนต์นำเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้นอีกด้วย

2. ปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อน

จากการศึกษาการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยพบว่ามีการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ในอัตราที่สูงและเป็นการจัดเก็บภาษีแบบจ่ายแล้วจ่ายอีก หรือที่เรียกว่าภาษีซ้ำซ้อน เพราะเมื่อมีการนำเข้ารถยนต์เข้ามาในประเทศไทย ต้องมีการผ่านศุลกากรขาเข้าผู้ประกอบการต้องจ่ายภาษีนำเข้า ซึ่งบทบัญญัติของกฎหมายที่ไทยบังคับใช้ในการนำเข้ารถยนต์นั้นจะต้องเสียภาษีเป็นจำนวนมาก เช่น ภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่มอีก การเสียภาษีการนำเข้ารถยนต์ เช่นนี้ ทำให้อัตราการนำเข้ามีราคาสูงตามอัตราที่รัฐในประเทศ ได้กำหนดหลักเกณฑ์และข้อบังคับการจ่ายภาษีการนำเข้าเอาไว้ ทำให้เกิดปัญหา เมื่อเกิดความไม่สอดคล้องกันในการจัดเก็บภาษีแล้วระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ ก็จะไม่ไปในทิศทางเดียวกัน

ผู้เขียนมีความเห็นว่า เพื่อลดการหลีกเลี่ยงหนีภาษีนำเข้ารถยนต์และทำให้หน่วยงานรัฐได้รับประโยชน์สูงสุดในการจัดเก็บภาษีและให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เห็นควรยกเลิกการเก็บภาษีเพื่อมหาดไทย ซึ่งจัดเก็บแทนกระทรวงมหาดไทย และไม่ได้เกี่ยวข้องกับการนำเข้าสินค้าหรือการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ เนื่องจากกระทรวงมหาดไทยมีการจัดเก็บภาษีท้องถิ่นและภาษีอื่น ๆ ซึ่งจัดเก็บจากคนในประเทศตามปกติและเพียงพอต่อการนำมาพัฒนาในส่วนท้องถิ่นอยู่แล้ว การจัดเก็บภาษีเพื่อมหาดไทยเป็นการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อนส่งผลให้สินค้าที่นำเข้ามีราคาที่สูงขึ้น เมื่อสินค้านำเข้ามีราคาที่สูงขึ้นย่อมทำให้

ความต้องการในรถยนต์นำเข้าลดน้อยลง ยิ่งทำให้ผู้ประกอบการผู้ค้าและประเทศผู้ส่งออกไม่ให้ความสนใจเข้ามาลงทุนในประเทศไทย ทำให้ประเทศขาดรายได้หลักในการที่ผู้ประกอบการจะย้ายฐานผลิตเข้ามาในประเทศไทยอีก การเก็บภาษีซ้ำซ้อนในลักษณะเช่นนี้ทำให้ประเทศไทยได้รับผลกระทบในด้านเศรษฐกิจของประเทศโดยตรงอีกด้วย

3. ปัญหาการจัดเก็บภาษีที่มีอัตราสูง

ปัญหาการจัดเก็บภาษีที่มีอัตราสูงนั้นเกิดจากความเหลื่อมล้ำที่มีอยู่ยาวนานในสังคมไทยประกอบกับค่านิยมของคนในสังคมซึ่งมีความเป็นบริโภคนิยมที่มีความต้องการในวัตถุดิบสูง ทำให้รัฐในยุคนี้เห็นช่องทางในการนำรายได้จากการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศที่เข้ามาในประเทศไทยผ่านกรมศุลกากรให้มีจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงขึ้น โดยรัฐได้ทำหลักเกณฑ์หรือข้อบังคับ ที่นำมาใช้ให้ผู้ค้าต้องจ่ายภาษีนำเข้าหลายหน่วยงาน ซึ่งนอกจากจะทำให้สินค้าที่มีราคาสูงแล้วยังเกิดความยุ่งยากซับซ้อนในการนำเข้ารถยนต์นำเข้ามีราคาที่สูงกว่าที่ควรจะเป็นเมื่อเทียบกับรถยนต์ชนิดและ รุ่นเดียวกับต่างประเทศทำให้เกิดปัญหาภายในประเทศไทยมากมายของการนำเข้ารถยนต์

เพื่อลดปัญหาการจัดเก็บภาษีที่มีอัตราสูงและความไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการนำเข้ารถยนต์ไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าวขึ้น รัฐควรลดอัตราการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ที่มีอัตรา ไม่สูงเกินไป ควรตัดการจ่ายภาษีการนำเข้ารถยนต์ในส่วนของภาษีเพื่อมหาดไทยซึ่งจัดเก็บแทนกระทรวงมหาดไทยและลดการจ่ายภาษีให้กับสรรพสามิต เพื่อการจัดเก็บภาษีที่ดีและมีคุณภาพเทียบได้ กับต่างประเทศของการนำเข้าสินค้าที่มีการผ่าน กรมศุลกากร หากนำกฎหมายไทยเทียบกับกฎหมายการนำเข้าสินค้าของต่างประเทศแล้ว เห็นได้ว่า การนำเข้ารถยนต์ในต่างประเทศนั้นมีเสียภาษีนำเข้าเฉพาะค่าศุลกากรขาเข้าเพียงและภาษีมูลค่าเพิ่มเท่านั้น เมื่อมีการลดประเภทและอัตราของการจัดเก็บภาษีนำเข้า ทำให้รถยนต์นำเข้าในต่างประเทศ ซึ่งนำเข้ามาในประเทศตนเองมีราคาที่ต่ำกว่าไทยมากหากเทียบกับการจ่ายภาษีให้กับรัฐในประเทศกับทั้งการกระทำความผิดของการหลบเลี่ยงภาษีในต่างประเทศแทบจะไม่มีเกิดขึ้นเลย เมื่อมีการจัดเก็บภาษีที่มีอัตราที่อยู่ในระดับมาตรฐานแล้วอาจเป็นช่องทางหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการมีความสนใจในการที่จะตัดสินใจเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น เมื่อลดปัญหาการจัดเก็บภาษีที่มีอัตราสูงได้ทำให้เกิดความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการนำเข้ารถยนต์ส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ และเป็นวิธีการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ระยะยาวในประเทศไทยของรัฐให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

7.3 วิเคราะห์แนวทางการแก้ปัญหากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

1. แนวทางการลดอัตราการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ที่มีอัตราสูง

การนำหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์และการจ่ายภาษี ขาเข้าให้กับกรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กระทรวงมหาดไทย และกรมสรรพากร รัฐยอมไม่ได้รับประโยชน์เท่าที่ควรเนื่องจากเมื่อมีการจัดเก็บภาษีหลายหน่วยงาน ย่อมส่งผลให้มีการแบ่งสรรที่มากกว่าเดิมไม่ส่งผลต่อการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมกับทั้งทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศได้รับผลกระทบไม่มีการพัฒนาและเติบโตทางเศรษฐกิจ

จึงควรลดอัตราการจัดเก็บภาษีให้กับสรรพสามิต และตัดการจัดเก็บภาษีเพื่อมหาดไทยให้กับกระทรวงมหาดไทย คงแค่หลักเกณฑ์ในการนำรถยนต์นำเข้าจ่ายสุภาษกรขาเข้าเท่านั้น เพื่อให้รถยนต์นำเข้ามีราคาที่ลดลงและมีการนำเข้ารถยนต์เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการลดอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์ เป็นผลระยะยาว ด้านเศรษฐกิจภายในประเทศทั้งทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศมีการแข่งขันกันในการนำเข้ารถยนต์ มีอัตราที่สูงขึ้นเนื่องจากการลดภาษีการนำเข้ารถยนต์ ทำให้มีผู้ประกอบการนำเข้ารถยนต์สนใจที่จะแข่งขันการนำเข้ารถยนต์ และมุ่งลงทุนมาประกอบธุรกิจในประเทศไทยทั้งการผลิตและการนำเข้าเพื่อจัดจำหน่ายรถยนต์เป็นจำนวนมาก เช่นนี้ ผู้เขียนเห็นควรนำแนวทางการลดอัตราการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ที่มีอัตราสูง มาปรับใช้เพื่อระบบเศรษฐกิจที่จะขยายตัวเพิ่มมากขึ้น

2. แนวทางการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยแทนการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

เพื่อเป็นการส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมในประเทศไทยของการผลิตรถยนต์นำเข้า เห็นควรให้หน่วยงานภาครัฐส่งเสริมให้มีการจัดตั้งฐานการผลิตรถยนต์นำเข้าในประเทศไทย นอกจากจะเป็นการขยายระบบเศรษฐกิจในระยะยาวไม่ให้เกิดดุลขาดได้เป็นอย่างดีและยังเป็นแหล่งรายได้หลักของหน่วยงานภาครัฐในทางตรง โดยการนำรายได้หลักจากการตั้งฐานการผลิตรถยนต์นำเข้ามาบริหารประเทศเพื่อให้เศรษฐกิจในประเทศมีความเจริญเติบโตตามนโยบายของรัฐ และยังเป็นการยกระดับความสามารถของอุตสาหกรรมในการตอบสนองความต้องการของตลาด ทั้งการนำเอาเทคโนโลยีด้านการผลิตรถยนต์มาใช้ในการผลิตเป็นการช่วยลดต้นทุนการผลิตและเพิ่มประสิทธิภาพของรถยนต์ ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม มีความสำคัญต่อศักยภาพของเกือบทุกอุตสาหกรรม โดยเฉพาะภาคการผลิตจึงสามารถตอบสนองความต้องการของตลาดได้ในอนาคต เมื่อมีจำนวนผู้ซื้อและกำลังซื้อเพิ่มมากขึ้นทำให้ขนาดตลาดความต้องการใหญ่ขึ้นตามไปด้วยสะท้อนถึงการเติบโตของอุตสาหกรรมในประเทศไทย และอาจส่งผลถึงการเป็นประเทศที่มีการส่งออกส่งรถยนต์ ไปต่างประเทศเป็นการวางแนวทางเพื่อความเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจในประเทศไทยได้เป็นอย่างดี

3. แนวทางนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมมาปรับใช้ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์

เดิมประเทศไทยได้มีการนำแนวทางนโยบายการส่งเสริมการลงทุนเป็นนโยบายหลักที่มีความสำคัญสำหรับการเจริญเติบโตของภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศไทย โดยเฉพาะการเข้ามาลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของประเทศที่มีกำลังทุนสูง นโยบายการส่งเสริมการลงทุน ในภาคอุตสาหกรรมที่ผ่านมาเป็นนโยบายของหน่วยงานรัฐและคณะกรรมการที่มีความต้องการให้อุตสาหกรรมขยายไปยังส่วนภูมิภาค ตลอดจนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดเก็บภาษี ซึ่งมีการออกนโยบายห้ามนำเข้ารถยนต์รุ่นต่าง ๆ ที่มีการผลิต ในประเทศไทยรวมถึงการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์รายใหม่ ซึ่งนโยบายดังกล่าวมุ่งคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศไม่ให้เกิดผลกระทบของการนำเข้ารถยนต์รายใหม่ แต่การส่งเสริมนโยบายของรัฐบาลดังกล่าว ทำให้การจัดเก็บภาษีรถยนต์นำเข้ามีอัตราที่สูง

ทำให้ราคารถยนต์นำเข้าสูงตามไปด้วยทำให้ส่งผลกระทบต่อผู้ที่มีความต้องการรถยนต์ที่นำเข้า หากการจัดเก็บภาษีทำให้ราคารถยนต์นำเข้ามีราคาที่สูงให้ปรับลดภาษีการนำเข้าให้ถูกลง ย่อมเป็นเรื่องที่ปรับและแก้ไขได้ยาก ผู้เขียนเห็นว่ารัฐบาลควรนำนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมมาปรับใช้ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ โดยการส่งเสริมให้มีการย้ายฐานการผลิตรถยนต์เข้านำเข้าเข้ามาอยู่ในประเทศ เพื่อเป็นการลดต้นทุนให้ต่ำกว่าคู่แข่ง เมื่อมีคนซื้อมากขึ้นส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศมีการเจริญเติบโต ทำให้ภาคอุตสาหกรรมเป็นแหล่งรายได้หลักของการนำไปสู่การพัฒนาประเทศ การจะทำให้รถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศมีราคาถูกลงต้องอาศัยทั้งนโยบายของรัฐบาลประกอบการลดภาษีในประเทศของการนำเข้าด้วย เพื่อเป็นการดึงผู้ผลิตเข้ามาตั้งฐานผลิตในประเทศให้ได้ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและมีเงินมาเติมเต็มเศรษฐกิจในประเทศด้วย

8. บทสรุป

ตามที่ได้ศึกษาการนำเข้ารถยนต์ของต่างประเทศ โดยศึกษากฎหมายของสหรัฐอเมริกา เครือรัฐออสเตรเลีย ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) และ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) ผู้เขียนพบว่าเครือรัฐออสเตรเลียและสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเก็บภาษีแค่ภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มเท่านั้นและได้มีการวางหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราภาษีโทยไว้อย่างชัดเจนนับว่าเป็นแนวทางในการจัดเก็บภาษีของรถยนต์นำเข้าที่จัดเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย ทำให้เกิดความเหมาะสมกับสินค้าที่นำมาใช้งาน ซึ่งการมีหลักเกณฑ์ในการนำเข้ารถยนต์เป็นไปในทิศทางเดียวกันและลดปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อน ซึ่งมีความแตกต่างกับประเทศไทยที่การนำเข้าของรถยนต์จะต้องมีการเก็บภาษีทั้งภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีเพื่อมหาดไทย หลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีเช่นนี้จึงเป็นการจัดเก็บภาษีที่เกิดความซ้ำซ้อนทำให้ราคารถยนต์ที่นำเข้ามีราคาสูงกว่าเครือรัฐออสเตรเลียและสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ส่วนสหรัฐอเมริกานั้นการจัดเก็บภาษียังมีความคล้ายคลึงกับประเทศไทยแต่จะวางหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่มซึ่งจัดเก็บตามรัฐต่าง ๆ อย่างเป็นเอกเทศเท่านั้น เมื่อเทียบกับอัตราภาษีดังกล่าวแล้ว ไม่มีการจัดเก็บภาษีแบบหลายประเภทเช่นประเทศไทยทำให้เป็นสาเหตุหลัก ที่ทำให้ราคารถยนต์นำเข้าในต่างประเทศมีราคาซื้อขายที่ต่ำกว่าการซื้อขายในประเทศไทย

จากการศึกษาปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้ารถยนต์ของต่างประเทศดังกล่าวพบว่ามีทั้งข้อดีและข้อเสียที่แตกต่างกัน ซึ่งจะเห็นได้จากเครือรัฐออสเตรเลียที่มีการวางหลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มไว้เพียงเป็นหลักสำคัญ ทำให้ส่งผลต่ออัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์มีอัตราที่ต่ำและราคาของรถยนต์นำเข้าก็ไม่ได้มีราคาสูงจนเกินไป การนำแนวคิดการจัดเก็บภาษีศุลกากรจากต่างประเทศมาปรับใช้เพื่อเป็นแนวทางในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการจัดเก็บภาษีศุลกากร การจัดเก็บภาษีศุลกากรในรูปแบบดังกล่าวย่อมสามารถที่จะนำมาเป็นแนวทางเพื่อการพิจารณากำหนดแนวทางและใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีการ

นำเข้ารถยนต์ในประเทศไทยให้อยู่ภายใต้กรอบการจัดเก็บภาษีของสินค้านำเข้า เพื่อลดอัตราการจัดเก็บภาษีที่ไม่เหมาะสม

การเปรียบเทียบถึงการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ของต่างประเทศและการนำมาเปรียบเทียบกับประเทศไทยนั้น รัฐบาลต้องคำนึงถึงจุดประสงค์ที่แท้จริงของสินค้าที่จัดว่าเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยในการนำเข้า และระยะเวลาของการใช้งานในสินค้านั้นมาประกอบรวมกันเพื่อให้อัตราการจัดเก็บภาษีให้มีความสอดคล้องกันโดยไม่ทำให้อัตราภาษีอยู่ในอัตราที่สูงเกินไปและไม่เกิดความซ้ำซ้อนในการจัดเก็บภาษีนำเข้า เพื่อให้การจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์เกิดประโยชน์สูงสุดในอนาคตและเพื่อให้การจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์เกิดความเหมาะสม สอดคล้องต่อสินค้าที่นำเข้า รัฐบาลต้องอาศัยหลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีของต่างประเทศมาเป็นแนวทางในการจัดเก็บภาษีของรถยนต์นำเข้า เพื่อให้การกำหนดอัตราภาษีของรถยนต์นำเข้าของประเทศไทยไม่เป็นการจัดเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อน เนื่องจากการจ่ายภาษีให้กับหลายหน่วยงานตามนโยบายที่รัฐบาลได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ ไม่ว่าจะเป็น กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กระทรวงมหาดไทย และกรมสรรพากร จนทำให้ภาระตกไปอยู่ที่การนำเข้ารถยนต์ทำให้ภาษีนำเข้ามีราคาที่สูงเกินไปทำให้กระทบทั้งภาครัฐและเอกชนซึ่งไม่เป็นประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมในระยะยาว จากการศึกษาพบว่า ประเทศ ที่จัดเก็บภาษีแค่ศุลกากรขาเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มนั้น ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมในประเทศแต่อย่างใด กลับทำให้มีผู้ประกอบการเข้าไปตั้งฐานการผลิตในประเทศทำให้ระบบเศรษฐกิจในประเทศขยายและเติบโตเร็วกว่าประเทศไทยมาก เช่นนี้จึงทราบได้ว่าการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับอัตราภาษีที่มีการจัดเก็บในอัตราที่สูงแต่อย่างใด

9. ข้อเสนอแนะ

ประเด็นที่ได้ศึกษามาข้างต้นผู้เขียนมีความเห็นว่า การจัดเก็บภาษียนต์นำเข้าของประเทศไทยมีอัตราที่สูงเกินไปเนื่องจากผู้ประกอบการต้องจ่ายภาษีให้กับ ศุลกากร สรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีสรรพสามิต จึงเห็นควรแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1) ปัญหาการจ่ายภาษีให้กับกรมศุลกากร กรมสรรพสามิตและกระทรวงมหาดไทย ผู้เขียนเห็นว่าควรยกเลิกการจัดเก็บภาษีเพื่อมหาดไทยและปรับอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตให้ต่ำกว่าอัตราปัจจุบัน

(1) เดิมภาษีมหาดไทย (ภาษีเทศบาล) คือ ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บเพิ่มขึ้นตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และส่งมอบให้กระทรวงมหาดไทย มีอัตราร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต แต่มิได้มีการระบุไว้โดยชัดแจ้งว่าเป็นการจัดเก็บภาษีเพื่อมหาดไทยเป็นเพียงการจัดเก็บภาษีเพิ่มเท่านั้น ซึ่งในปัจจุบัน พระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้ถูกยกเลิกทั้งฉบับโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มาตรา 3 (15) อนุวรรตที่ 1 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มาตรา 16 ระบุว่า “ให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ หรือผู้อื่นที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี มีหน้าที่เสียภาษีตามมูลค่าหรือตามปริมาณของสินค้าหรือบริการ หรือทั้งตามมูลค่าและตามปริมาณของสินค้าหรือบริการนั้น ไม่เกินอัตราที่

ระบุไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัตินี้ที่ใช้อยู่ในเวลาที่ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น”

โดยที่ “อัตราที่ระบุไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัตินี้” ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์ ได้มีการกำหนดให้เสียเพิ่มในอัตราร้อยละ 0-40 เป็นอัตราที่เพิ่มขึ้นจากอดีต ควรที่จะยกเลิก มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 และยกเลิกกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติ เสีย เพื่อให้ไม่มีการเรียกเก็บภาษีที่ซ้ำซ้อน อันเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้นำเข้ารถยนต์และเป็นการส่งเสริมการนำเข้ารถยนต์ เนื่องจากการเสียภาษีในอัตราดังกล่าวที่ใช้คิดคำนวณรวมกับการเสียภาษีอื่น ๆ มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 หากได้มีการบัญญัติชัดเจนว่า ให้เรียกเก็บเพิ่มได้ต่อเมื่อมีกรณีใด หรือมีหลักเกณฑ์แน่นอนในการเรียกเก็บภาษีในส่วนนี้เพิ่ม เป็นแต่เพียงการบัญญัติที่ทำให้เกิดช่องว่างของกฎหมายอันนำมาเป็นเหตุแห่งการจัดเก็บภาษีในส่วนนี้เพิ่มเติม ซึ่งภาษีเพื่อมหาดไทย เป็นภาษีที่ไม่จำเป็น เนื่องจากการจัดเก็บภาษีการนำเข้า ตั้งแต่ภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ตลอดจนภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นการจัดเก็บภาษีและนำรายได้ส่วนนั้นมาพัฒนาประเทศอยู่แล้ว ภาษีเพื่อมหาดไทย จึงเป็นภาษีที่ซ้ำซ้อนและควรยกเลิกตามความดังกล่าว

(2) เมื่อสมัยอดีตรถยนต์จัดเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยที่ไม่จำเป็นต่อการดำรงชีพแต่เมื่อสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไป ในปัจจุบันรถยนต์กลับเป็นสิ่งที่ส่งผลต่อปัจจัยในการใช้ชีวิตประจำวันที่ทุกคนต่างแข่งขันทางธุรกิจและทางเศรษฐกิจ รวมถึงการใช้ชีวิตที่ต้องอาศัยรถยนต์เพื่อความสะดวกและแลกกับเวลาที่ต้องเสียไปจากการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ รถยนต์จึงเป็นสิ่งที่สำคัญในยุคปัจจุบัน ควรที่จะมีการส่งเสริมให้มีการซื้อขายรถยนต์และพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพรวมถึงการลดภาระทางด้านภาษีสรรพสามิต โดยภาษีสรรพสามิตควรที่จะลดลง เพื่อให้ไม่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์และรัฐยังคงได้รับและคงการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ผู้เขียนเห็นควรปรับลดอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ตามตารางพิกัดพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์จากเดิมและเปลี่ยนเป็นอัตรการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์ เพื่อให้เป็นอัตราที่มีการเปลี่ยนแปลงอัตรการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ดังนี้

ตารางที่ 2 ตารางกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ตอนที่ 6
 ลินค้ำรถยนต์

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี		
		ตามมูลค่า ร้อยละ	ตามปริมาณ	
			หน่วย	หน่วยละ บาท
	<p>ตอนที่ 6 ลินค้ำรถยนต์</p> <p>“รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น แต่ไม่รวมรถที่เดินบนรางรถจักรยานยนต์มีพ่วงข้างไม่เกินหนึ่งล้อรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และรถยนต์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด</p> <p>“รถยนต์นั่ง” หมายความว่า รถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบสำหรับเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัย และให้หมายความรวมถึงรถยนต์ในลักษณะ ทำนองเดียวกัน เช่น รถยนต์ที่มีหลังคาติดต่อเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวร ด้านข้างและหรือด้านหลังคนขับมีประตูหรือหน้าต่างและมีที่นั่งที่นั่งนี้ไม่ว่าจะมีที่นั่งเท่าใด</p> <p>“รถยนต์โดยสาร” หมายความว่า รถตู้หรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมาก รวมทั้งรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน</p> <p>“รถยนต์กระบะ” หมายความว่า รถยนต์ที่มีตอนหลังเป็นกระบะบรรทุกซึ่งเปิดโล่งจนถึงท้ายรถโดยไม่มีหลังคา</p>			

ประเภทที่	รายการ	อัตรากำหนด		
		ตามมูลค่า ร้อยละ	ตามปริมาณ	
			หน่วย	หน่วยละ บาท
06.01	รถยนต์นั่ง	20		
06.02	รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	40		
06.03	รถยนต์กระบะที่ออกแบบสำหรับให้มินิน้ำหนักรถ	20		
06.90	รวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม อื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	10		

จากตาราง แสดงให้เห็นว่า หากมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ตามตารางดังกล่าว จะเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทยหรือนำเข้าจากต่างประเทศ ยิ่งรถยนต์นำเข้ามาแล้ว ย่อมทำให้ราคาการรถยนต์นำเข้ามีราคาที่ลดลง ถึงแม้ว่าราคาการรถยนต์นำเข้าอาจไม่เทียบเท่ารถยนต์ที่ประกอบในประเทศแต่ยังคงส่งผลให้มีการเพิ่มปริมาณการนำเข้าและเป็นการเพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศมากขึ้น

2) จากปัญหาการจัดเก็บภาษีที่เกิดจากความไม่เป็นธรรม และไม่สอดคล้องกับการนำเข้ารถยนต์ ผู้เขียนเห็นว่ารัฐควรนำแนวทางนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมมาปรับใช้ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ เพื่อให้เกิดความแข่งขันของผู้ประกอบการในการลงทุน ในอดีต เห็นได้ว่ารัฐบาลมีนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตและประกอบรถยนต์ภายในประเทศ นับตั้งแต่ปี 2504 เป็นต้นมาและตลอดช่วงระยะที่ผ่านมาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยได้รับการคุ้มครองจากรัฐบาลทุกสมัย ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไม่มีการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการผลิตและประกอบรถยนต์ทำให้อุตสาหกรรมไม่เติบโตอย่างที่ควรจะเป็นเมื่ออุตสาหกรรมผลิตและประกอบรถยนต์ภายในประเทศ แข่งขันกันรถยนต์ที่ผลิตออกมามากย่อมไม่มีคุณภาพเนื่องจากคนในประเทศต้องยอมรับในการใช้รถยนต์ที่ผลิตและประกอบ โดยแต่เดิมนั้น เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ในขณะนั้น ได้มีการส่งเสริมการนำเข้ารถยนต์ โดยการลดอัตรากำหนดนำเข้าโดย ได้มีมติให้ความเห็นชอบกับการลดภาษีนำเข้ารถยนต์ สำหรับรถยนต์สำเร็จรูปทุกขนาดและชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำเข้ามาประกอบเป็นรถสำเร็จรูปในประเทศไทย ทำให้รถยนต์นำเข้ามีราคาที่ไม่สูงและมีการนำเข้าจำนวนมากเพื่อเป็นการมุ่งเน้นให้เป็นการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม เนื่องจากรัฐบาลในขณะนั้น มองเห็นถึงการแข่งขันด้านการผลิตรถยนต์ เมื่อมีการนำเข้ารถยนต์จำนวนมาก ทำให้รถยนต์ที่ผลิตและประกอบในประเทศไทย ไม่ได้รับความนิยมนำเข้า เพื่อเป็นการมุ่งเน้นให้เกิดการแข่งขันทางการค้าและเพิ่มประสิทธิภาพทั้งในด้านอุตสาหกรรมการผลิตและประสิทธิภาพของรถยนต์ของประเทศไทย ให้มีการพัฒนาเพื่อให้ทัดเทียมกับรถยนต์นำเข้า เมื่อรถยนต์ที่ผลิตและประกอบภายในประเทศมีประสิทธิภาพที่ทัดเทียมรถยนต์นำเข้าแต่มีราคาต่ำกว่าจะเป็นการ

ส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมทางอ้อมได้ดี แต่เนื่องจากนโยบายดังกล่าว ไม่เป็นที่เข้าใจของภาคเอกชน ทำให้ไม่ได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน รัฐบาลในสมัยนั้นจึงไม่อาจที่จะมีการสานต่อนโยบายดังกล่าว

ดังนั้น เมื่อในอดีตมีนโยบายรัฐบาลดังกล่าว อันเป็นแนวทางการส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมทางอ้อมได้ดี รัฐบาลในปัจจุบันควรนำแนวทางนโยบายการส่งเสริมการลงทุน ในภาคอุตสาหกรรมดังกล่าวมาปรับใช้ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันทางการค้าขึ้นและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพทั้งในด้านอุตสาหกรรมการผลิตและประสิทธิภาพของรถยนต์ของประเทศไทย ให้มีการพัฒนาเพื่อให้ทัดเทียมกับรถยนต์นำเข้าสามารถที่จะทำให้รถยนต์ที่ผลิตหรือประกอบในประเทศไทยได้รับความนิยมนทั้งในประเทศและต่างประเทศ จากประสิทธิภาพรถยนต์และราคาที่ต่ำกว่ารถยนต์นำเข้าจากประเทศอื่น

3) จากปัญหาการจัดเก็บภาษีเพื่อลดอัตราภาษีที่สูงเกินไป ผู้เขียนเห็นว่ารัฐบาลควรนำนโยบายการส่งเสริมการลงทุน ในภาคอุตสาหกรรมมาปรับใช้ในการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ โดยการย้ายฐานการผลิตรถยนต์นำเข้ามาอยู่ในประเทศไทย เพื่อเป็นการลดต้นทุนให้ต่ำกว่าคู่แข่งของประเทศอื่น เนื่องจากประเทศไทยมีแรงงานและอุปกรณ์ที่พร้อมที่จะผลิตรถยนต์ หากมีการย้ายฐานการผลิตรถยนต์นำเข้ามาตั้งในประเทศไทย ประสิทธิภาพและการพัฒนาการผลิตให้ทันสมัยมากขึ้น ประเทศไทยจะไม่จำเป็นต้องนำเข้ารถยนต์ เพราะหากรถยนต์ที่สามารถผลิตได้ในประเทศ มีประสิทธิภาพและคุณภาพที่เทียบเท่ารถยนต์นำเข้า การนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศจะไม่มีมีความสำคัญและจะมีการนำเข้าลดน้อยลงแต่รัฐบาลยังคงจัดเก็บภาษีเข้าประเทศได้คงเดิม และ อาจมากขึ้นจากการซื้อรถยนต์ใช้ในประเทศและรวมถึงการส่งออกรถยนต์ที่ผลิตไปต่างประเทศเป็นการเพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศ สามารถทำให้ประเทศมีการพัฒนาแบบก้าวกระโดด ซึ่งเป็นผลดีต่อประเทศและคนในประเทศ

ดังนั้น หากมีการแก้ไขกฎหมายการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศตามแนวทางที่ได้เสนอแนะ ย่อมส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เมื่อภาษีการนำเข้ารถยนต์ได้มีการแก้ไขกฎหมายที่ไม่เกี่ยวข้อง จะทำให้ปริมาณการนำเข้ารถยนต์มีจำนวนที่เพิ่มมากขึ้นจากอัตราการเสียภาษีที่น้อยลง ทำให้ผู้ประกอบการสามารถนำเข้ารถยนต์ในราคาที่ถูกลงและได้รับความสนใจจากผู้ซื้อมากขึ้น แม้จะมีการลดอัตราการจัดเก็บภาษี แต่ในเมื่อมีปริมาณการนำเข้าที่เพิ่มมากขึ้น รัฐบาลยังคงมีรายรับจากการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์เท่าเดิมหรืออาจมากกว่า อีกทั้งเมื่อมีการนำเข้ารถยนต์จำนวนมาก อุตสาหกรรมการผลิตและประกอบรถยนต์ในประเทศไทย จะส่งผลให้มีการพัฒนาการผลิตรถยนต์ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เกิดการสังผลิตวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เศรษฐกิจ มีการหมุนเวียนและมีสภาพคล่อง ทำให้ประชาชนในประเทศมีงานทำเกี่ยวกับรถยนต์และมีรายได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับหากมาตรฐานอุตสาหกรรมการผลิตและประกอบรถยนต์ของประเทศไทย ได้รับการยอมรับจากต่างประเทศ ย่อมส่งผลให้ประเทศไทยสามารถส่งออกรถยนต์แทนการนำเข้าแบบประเทศอื่น ๆ ซึ่งมีอุตสาหกรรมผลิตและประกอบรถยนต์ในประเทศของตน

10. บรรณานุกรม

- กฤษฎา ทองธรรมชาติ. (2536). *ความรู้ทั่วไปว่าด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการศุลกากร*. กรุงเทพฯ: พิมพ์ดี.
- กัมปนาท บุญรอด. (2556). *หนังสือ 100 เรื่อง 1,000 ประเด็นเล่ม 4 ภาษีมูลค่าเพิ่ม*. กรุงเทพฯ: สรรพากรสาสน์.
- เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม. (2541). *การคลังว่าด้วยการจัดสรรและการกระจาย* (พิมพ์ครั้งที่ 6) แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไกรยุทธ ชีรตยานนท์. (2525). *หลักการวิเคราะห์ภาวะภาษี ฉบับพิสดาร*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- กรมศุลกากร. (2564). *พิกัดอัตราอากรขาเข้า ประเภท 87.02*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://itd.customs.go.th>.
- _____. (2564). *ราคาตามความตกลงแอกต์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://customs.go.th/>.
- _____. (2564). *พิกัดศุลกากรระบบฮาร์โมนไนซ์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.customs.go.th>.
- กรมสรรพสามิต. (2557). *แนวทางการปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.excise.go.th/excise2017/index.htm>.
- _____. (2564). *รายงานประจำปี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550*. หน้า 16. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.excise.go.th/excise2017/NEWS/YEARLY_REPORT/index.htm?_NextRow=2.
- _____. (2564). *ภาษีรถยนต์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://taxone.excise.go.th/projects/1>.
- จิรายุ อิศรางกูร ณ อยุธยา. (2514). *วรรณไวทยากร*. กรุงเทพฯ: สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์.
- ชัยสิทธิ์ อนุชิตวรวงศ์. (2564). *การปฏิรูปเศรษฐกิจเพื่อความเป็นธรรมในสังคม*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://tdri.or.th>.
- ชลธาร วิศรุตวงศ์. (2548). รัฐควรเก็บภาษีสปาหรือไม่. *สามิตสาร*, 61 (5).
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2557). *อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย เท่ากับ 29.404 บาท*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.bot.or.th>.
- นาถดา พูลเพิ่ม. (2564). *“ภาษีอากรเพื่อการเรียนรู้” วิทยาลัยเทคโนโลยีฐานเทคโนโลยี*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://sites.google.com/site/nuarevenue/phasi-sulkakr>.
- ปราโมทย์ บุญมาตา. (2564). *การจัดองค์ความรู้ (KM) เรื่อง ภาษีศุลกากร*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.excise.go.th>.
- ลาวัลย์ เชมะพันธ์มนัส. (2533). ภาษีมูลค่าเพิ่ม Value Added Tax. *สรรพากรสาสน์*, 37 (6).