

บทที่

7

ปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในประเทศไทย

Tax Collection Problems of Used-Cars in Thailand

กฤษฎา จารินโท

Krit Jarinto

บทที่

7

ปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในประเทศไทย

Tax Collection Problems of Used-Cars in Thailand

กฤษ จรินทร์โท

Krit Jarinto

บทคัดย่อ

การจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในประเทศไทยเป็นปัญหาที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันมีการหลีกเลี่ยงและละเลยจึงทำให้ตัวเลขในการเก็บภาษีต่ำกว่าความเป็นจริงอย่างมาก บทความนี้จะอภิปรายถึงปัญหาในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง ได้แก่ ลักษณะการหารายได้มือสองเข้ามาขายของผู้ประกอบการ วิธีการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศ ปัญหาความซ้ำซ้อนบกพร่อง ปัญหาการโอนกรรมสิทธิ์ไม่ได้ ปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม การคิดอัตราภาษีรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ และภาษีมูลค่าเพิ่ม

คำสำคัญ : ปัญหาการจัดเก็บภาษี รถยนต์มือสอง

Abstract

Tax collection problems of used car in Thailand affected the government sectors and the entrepreneurs involved. Meanwhile, many stakeholders who were related to tax collection such as used-car business owners and state officer neglected or ignored it. As a result, state got lower tax income than expectation. The findings showed that the problems in tax collection of used car which affected government sectors involved in tax collection were business owner's procurement

¹ อาจารย์ประจำวิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา [Full-time instructor, Graduate School of Commerce, Burapha University]

process of used car for sales, import tax payment avoidance, defect or damage of the used car, possessory right transfer, VAT collection, tax rate and possessory right transfer fee and VAT system.

Key words : Tax Collection Problem, Used Car

บทนำ

รัฐบาลมีรายได้หลักจากการจัดเก็บภาษีจากประชาชน โดยหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่จัดเก็บภาษี คือ

1. กรมสรรพากร ทำหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีธุรกิจเฉพาะ อากรแสตมป์และภาษีมูลค่าเพิ่ม
2. กรมสรรพสามิต ทำหน้าที่ในการเก็บภาษีจากสินค้าและบริการที่ก่อให้เกิดต้นทุนทางสังคมสูงเช่น บุหรี่และสุรา เป็นต้น
3. กรมศุลกากร ทำหน้าที่จัดเก็บภาษีนำเข้าและส่งออก

ในกรณีเป็นปัจจัยต้นเหตุหลักสำหรับผู้ประกอบการที่จะหาทางหลีกเลี่ยงภาษีซึ่งหน่วยงานทั้งหมดนี้สังกัดกระทรวงการคลัง

การจัดเก็บภาษีนี้นี้ก็นำมาใช้ในการบริหารประเทศในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจ การรักษาความสงบป้องกันประเทศ การส่งเสริมให้ประชาชนมีชีวิตที่ดีขึ้น (วรลักษณ์ อักษรชู, 2552) โดยปกติหากเก็บภาษีด้านใดได้น้อยกว่าการประมาณการจะทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องตัดงบประมาณที่มีความสำคัญน้อยออก

“รถยนต์” เป็นหนึ่งในปัจจัยที่มีความสำคัญในการดำรงชีวิตประจำวัน ผู้คนส่วนใหญ่ต้องใช้รถยนต์ในการเดินทาง การซื้อรถยนต์สำหรับคนที่มีความรู้รายคงไม่ใช่ว่าเป็นปัญหา แต่สำหรับคนที่มีความรู้ปานกลางและคนที่มีความรู้ได้น้อยการซื้อรถยนต์นั้นเป็นเรื่องยากมาก เพราะต้องใช้เงินจำนวนมากแต่ถ้าซื้อเงินผ่อนก็ต้องวางเงินดาวน์หรือเงินต้นซึ่งทั้งหมดต้องใช้ระยะเวลาในการอดออมมาซื้อรถยนต์สักคันและจะต้องผ่อนต่อ ซึ่งในสังคมของคนไทยจะมีคนฐานะปานกลางเป็นส่วนมาก จึงทำให้เกิดธุรกิจการซื้อขายรถยนต์มือสองซึ่งมีการขยายตัวมากขึ้น เห็นได้จากการมีธุรกิจการซื้อขายรถยนต์มือสองเกิดขึ้นในทุกจังหวัดของประเทศไทย ดังนั้นเมื่อผู้บริโภค

มีความจำเป็นต้องซื้อรถยนต์ จึงหันมาซื้อรถยนต์มือสองกันเพราะราคาถูกกว่ารถยนต์ใหม่มาก (อิงอร ชัยยันต์, 2550)

จากความสำคัญนี้จึงนำมาสู่การจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองที่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งในรายได้ของรัฐบาล หน่วยงานที่มีความรับผิดชอบในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง ได้แก่ กรมสรรพากร ทำหน้าที่รับผิดชอบเรื่องของภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่ม กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่รับผิดชอบเรื่องภาษี การจดทะเบียน การต่ออายุและค่าธรรมเนียมรถยนต์ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานพิเศษที่ไม่ได้ขึ้นตรงกับกระทรวงการคลังแต่ขึ้นตรงกับกระทรวงคมนาคม แต่มีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีเช่นเดียวกัน (สมเดช โรจน์คุรีเสถียร, 2546)

กรมการขนส่งทางบก (2556) ได้มีการแบ่งประเภทรถยนต์ไว้ 16 ประเภท (รย.1-รย.16) โดยแบ่งตามลักษณะการใช้งาน ความจุของกระบอกลูก ความกว้าง ยาวของรถและความยาวของศูนย์กลางล้อหน้าถึงล้อหลัง จากสถิติย้อนหลังปี พ.ศ. 2551-2556 ของการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถทะเบียนเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนหรือ รย.1 มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยสถิตินี้ได้รับการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่และการโอนของรถยนต์มือสองไว้ด้วย ในปี พ.ศ.2556

ตัวเลขที่ชี้ให้เห็นว่าประชาชนให้ความสำคัญกับรถยนต์มือสองมากกว่ารถยนต์มือหนึ่ง จากเมื่อคิดเป็นเปอร์เซ็นต์พบว่าพื้นที่จังหวัดชลบุรีและกรุงเทพมหานครมีการจดทะเบียนหรือการโอนของรถยนต์มือสอง 53.49 % ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีการซื้อขายรถยนต์มือสองมากที่สุด (สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ, 2556) และอัตราการเติบโตยังเพิ่มขึ้นอย่างไม่หยุดยั้ง

สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ รวมทั้งประเทศ

ประจำปี	ประเภทรถ	จำนวนรถ ที่มาดำเนินการ	จดทะเบียน รถใหม่ (ป้ายแดง)	โอน (รถยนต์มือสอง)
2556	รย.1	564,217.00	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
	รวม	1,989,957.00	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
2555	รย.1	6,472,043.00	676,564.00	961,489.00
	รวม	28,303,080.00	3,235,469.00	3,545,733.00

สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ รวมทั้งประเทศ (ต่อ)

ประจำปี	ประเภทรถ	จำนวนรถ ที่มาดำเนินการ	จดทะเบียน รถใหม่ (ป้ายแดง)	โอน (รถยนต์มือสอง)
2554	รย.1	5,917,972.00	551,396.00	945,345.00
	รวม	27,028,051.00	3,162,885.00	3,483,774.00
2553	รย.1	5,215,587.00	432,983.00	821,915.00
	รวม	25,058,176.00	2,702,345.00	3,211,608.00
2552	รย.1	4,701,955.00	302,465.00	747,148.00
	รวม	23,594,846.00	2,207,940.00	3,120,599.00
2551	รย.1	4,565,942.00	328,138.00	698,154.00
	รวม	22,750,325.00	2,476,962.00	2,954,641.00

แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นในการจัดเก็บภาษียศรถยนต์มือสองในปัจจุบันนั้น ถือเป็นปัญหาหนึ่งที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรมโดยปัญหาส่วนใหญ่ที่พบมากในการจัดเก็บภาษียศรถยนต์มือสอง คือ

1. ผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์มือสองบางรายหลีกเลี่ยงภาษี ทั้งภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่มโดยไม่มีการจดทะเบียนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
2. ผู้ประกอบการใช้วิธีการเปิดให้บริการเป็นที่จอดรถให้เข้าทำให้มีรายได้ไม่ถึงเกณฑ์ที่ต้องเข้าสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม
3. การซื้อขายของผู้ประกอบการนอกระบบกระทำในลักษณะที่เรียกว่าการโอนลอยโดยผู้ที่จะขายรถยนต์มือสองจะรับเงินจากทางผู้ประกอบการและลงนามในใบโอนรถยนต์ล่วงหน้าก่อนจนกว่าจะมีผู้มาซื้อรถยนต์ดังกล่าวจึงค่อยทำการโอนรถยนต์โดยผู้ประกอบการจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายและเรียกเก็บค่าบริการในรูปแบบตัวแทนหรือนายหน้าเท่านั้น ทำให้ผู้ประกอบการโดยมากมีรายได้ไม่ถึงเกณฑ์ที่จะต้องเข้าสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มซึ่งคาดว่ามีการโอนขายรถยนต์มือสองในลักษณะนี้ประมาณร้อยละ 80 ของการซื้อขายรถยนต์มือสองทั้งหมดในตลาด

ดังนั้น ประเด็นปัญหาดังกล่าวภาครัฐจึงควรมีการตรวจสอบและติดตามการเสียภาษีของผู้ประกอบการที่ไม่จดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มและผู้ประกอบการที่อาศัยช่องโหว่ของกฎหมายในการหลีกเลี่ยงภาษีซึ่งเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องจะต้อง

เข้าไปดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขในทางปฏิบัติมากขึ้น เพื่อสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ประกอบการที่อยู่ในระบบและสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบได้และเพื่อให้ผู้บริโภคได้ซื้อสินค้าที่มีราคายุติธรรมโดยไม่มีภาระภาษีซ้ำซ้อนแฝงอยู่

แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

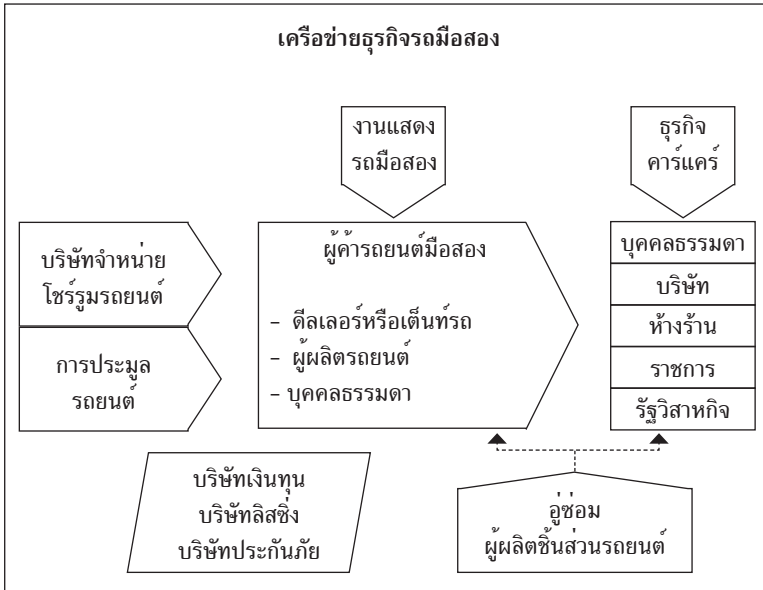
ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาของบทความเพื่อใช้ประกอบในการวิจัยเรื่องแนวทางการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในกรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรีโดยมีประเด็นในการนำเสนอ ดังนี้

1. บริบทเกี่ยวกับรถยนต์มือสอง
2. บริบทด้านอัตราภาษี
3. การศึกษาแนวทางการแก้ปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง
4. กลยุทธ์ในการประกอบธุรกิจรถยนต์มือสอง

บริบทเกี่ยวกับรถยนต์มือสอง

ลักษณะทั่วไปของการซื้อขายรถยนต์มือสอง

ปัจจุบันเศรษฐกิจในประเทศไทยมีความผันผวนมากเช่นค่าเงินบาท ราคาหุ้น ราคาทองคำ โดยเฉพาะปัจจัยทางด้านการเมืองจึงทำให้ผู้บริโภคส่วนใหญ่เกิดความกลัวและไม่กล้าใช้จ่ายมากนัก อย่างไรก็ตามการซื้อขายรถยนต์มือสองจึงเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกับคนที่มียาได้ไม่มากนัก ดังนั้นธุรกิจรถยนต์มือสองจึงเป็นธุรกิจที่มีความน่าสนใจที่จะลงทุน จากการสำรวจตลาดพบว่า มีผู้ประกอบการรายเล็กและรายใหญ่ไม่ต่ำกว่า 5,000 ราย แบ่งเป็นรายใหญ่ที่มีรถยนต์จอดมากกว่า 50 คัน อยู่กว่า 2,000 ราย และในจำนวนนี้อยู่ในกรุงเทพฯ ประมาณ 1,000 ราย ส่วนที่เหลือกระจายไปตามจังหวัดใหญ่ ๆ เป็นหลัก ตัวเลขนี้ไม่นับการซื้อขายกันเองเช่น โดยใช้เว็บไซต์ หรือการจอดรถหน้าบ้านหรือถนนแล้วจึงนำเอากล่องมาตั้งเพื่อซื้อขายกันเอง เป็นต้น



จากการศึกษาพบว่าในธุรกิจรถยนต์มือสองมีคนหลายกลุ่มเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยไม่ว่าจะเป็นผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ดีลเลอร์ บุคคลธรรมดา นักลงทุนต่างชาติ บริษัทไฟแนนซ์ บริษัทประกันภัย จึงนับได้ว่าเป็นธุรกิจที่ใหญ่มาก และมีรายได้สูงธุรกิจหนึ่ง (ดวงพร นันทะเลขา และ สิทธิศักดิ์ ชุณหะวัณ, 2546)

ถ้าจะมุ่งประเด็นไปที่ดีลเลอร์ผู้ซื้อขายรถยนต์จะเห็นได้ว่าในผู้ค้ารถยนต์มือสองจะแบ่งได้เป็น ๔ กลุ่ม คือ (1) ดีลเลอร์หรือตัวแทน (2) การประมูลรถ (3) ผู้ใช้รถเป็นผู้ขายโดยตรง (4) ผู้ผลิตรถยนต์และบริษัทเงินทุนที่มีฐานการเงินที่แข็งแกร่งพยายามทำธุรกิจเป็นแบบครบวงจรหรือ One Stop Service ที่รับซื้อขาย แลกเปลี่ยน และสินเชื่อเช่าซื้อ โดยปกติ รถยนต์มือสองจะมีอายุการใช้งานอยู่ระหว่าง 1 – 10 ปี เป็นส่วนใหญ่ยกเว้นคนที่นิยมเพื่อสะสม การซื้อขายส่วนใหญ่อยู่ที่รถยนต์ที่มีอายุ 3-8 ปี โดยสัดส่วนการซื้อขายรถยนต์ญี่ปุ่นมีมากที่สุดคือประมาณ 50 เปอร์เซ็นต์ สัดส่วนของรถยนต์ยุโรปอยู่ที่ประมาณ 30 เปอร์เซ็นต์ และอีก 20 เปอร์เซ็นต์เป็นรถของค่ายอื่น ๆ

โดยปกติราคาของรถยนต์ยุโรปจะมีอัตราการตลาดต่ำกว่ารถญี่ปุ่นในขณะที่ยุโรปจะราคาตกลงไม่มากนัก จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้คนส่วนใหญ่นิยมซื้อรถเป็นรถยนต์ญี่ปุ่นในตลาดของประเทศไทย และปกติดีเลอร์หรือตัวแทนรถมักจะลดราคารถมือสองของยุโรปลงไปอีก 5 - 10 เปอร์เซ็นต์ จากราคาตั้งขาย ในขณะที่ดีเลอร์จะลดราคารถมือสองของญี่ปุ่นได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น

ตารางเปรียบเทียบกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของตลาดรถยนต์ใหม่ และรถยนต์มือสอง

รถยนต์ใหม่	รถยนต์มือสอง
1. รายได้สูงถึงปานกลาง 2. ไม่นิยมของที่ใช้แล้ว จึงเลือกซื้อรถใหม่ 3. เป็นกลุ่มลูกค้าที่ต้องการความมั่นใจ ด้านคุณภาพการใช้งานและประโยชน์ใช้สอยอย่างเต็มที่ จึงเน้นสินค้าใหม่ที่ผลิตออกจากโรงงาน	1. รายได้ปานกลางถึงต่ำ 2. มีรสนิยมชอบรถยุโรป แต่ด้วยข้อจำกัดด้านรายได้จึงซื้อรถมือสองแทน ซึ่งราคาใกล้เคียงกับรถญี่ปุ่นมือหนึ่ง 3. ผู้บริโภคให้ความสำคัญในเรื่องคุณภาพรองจากราคา

จากตารางจะพบว่าลูกค้าเป้าหมายของรถยนต์ใหม่และรถยนต์มือสองเป็น กลุ่มลูกค้าที่มีความแตกต่างกันในเรื่องรายได้ รสนิยม ความต้องการปัจเจกชน ต่างกันอย่างค่อนข้างชัดเจน ทางผู้ประกอบการก็มีการปรับตัวและพยายามตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละคนอย่างเต็มที่ เพราะตลาดมีการแข่งขันสูง (นิพัทธ์ ธีรศมี, 2554)

บริบทด้านอัตรากาชี

แนวทางการจัดเก็บภาษีรถยนต์ในต่างประเทศ

จากปัญหาดังกล่าวได้ทำการศึกษาวิธีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของสินค้าที่ใช้แล้ว (Used goods) ในต่างประเทศ ที่ใช้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับประเทศไทยแต่วิธีปฏิบัติที่แตกต่างกันว่ามีวิธีการปฏิบัติอย่างไรบ้างเพื่อใช้เป็นแนวทางในการวิเคราะห์หาทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งมีดังนี้

การเก็บภาษีรถยนต์มือสองในญี่ปุ่น

ในปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นมีการใช้รถยนต์มือสองในประเทศที่น้อยถึงแม้ว่าราคารถยนต์มือสองจะไม่แพงนัก สาเหตุมาจากประเทศญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับ

สิ่งแวดล้อมสีเขียว หรือ Green (Kumar and Yamaoka, 2005) จึงมีความคิดที่จะนำ ส่วนของรถยนต์มือสองมาใช้ในการผลิตรถยนต์อีกครั้ง ดังนั้นตลาดรถยนต์มือสอง จึงเปลี่ยนไปซึ่งก่อนหน้านี้รถยนต์มือสองส่วนใหญ่จะถูกส่งออกไปยังประเทศที่กำลัง พัฒนาในทวีปเอเชียเป็นหลัก อีกเหตุผลหนึ่งที่น่าสนใจคือภาษีต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับ รถยนต์ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ใหม่หรือรถยนต์มือสอง (Satish & Bharadhwaj, 2010) จะเห็นได้ว่ารถยนต์ของประเทศที่เป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกอย่างเช่น Toyota Honda Nissan Mazda และอื่น ๆ มีการเก็บภาษียนต์ที่ต้องจ่ายทุกปี มีอัตราสูงขึ้น ซึ่งอยู่กับขนาดของเครื่องยนต์และต้องตรวจสอบภาพทุก 2-3 ปี ค่าที่จอดรถและค่า ทางด่วนในอัตราที่สูง แต่ภาษีในการซื้อขายรถยนต์มือสองอยู่ที่ 5 เปอร์เซ็นต์ ของ ราคาซื้อขาย ซึ่งผู้ซื้อต้องจ่าย

จากข้อมูลดังกล่าวจะพบว่าประชาชนส่วนใหญ่ไม่นิยมการซื้อขายรถยนต์ มากนักหากไม่ใช่คนที่มีความรู้ ดังนั้นประชาชนส่วนใหญ่ของผู้บริโภคจึงนิยมใช้การ คมนาคมขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า รถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งมีความสะดวก และประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่า

การเก็บภาษียนต์มือสองในสหรัฐอเมริกา

การซื้อขายรถยนต์มือสองในอเมริกาโดยทั่วไปจะมีหนังสือสีน้ำเงิน (Blue Books) ไว้สำหรับเป็นราคากลางในการซื้อขายแต่อย่างไรก็ตามยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องโดยมีวิธีคำนวณราคารถยนต์มือสองอยู่สองวิธีในอดีตคือ

1. ดูจากราคาจริง (Actual cost Method) ในสหรัฐอเมริกาจัดรถยนต์ที่ใช้ ส่วนใหญ่ คือ รถที่ใช้ในทางธุรกิจรถยนต์จะมีอายุใช้งาน 5 ปี ซึ่งอัตราการเร่งของ การเสื่อมราคาจะสูง และรถส่วนบุคคลซึ่งจะมีอัตราการเสื่อมที่น้อยกว่า เช่น ในปี ที่หนึ่ง 20 เปอร์เซ็นต์ของราคาซื้อ ปีที่สอง 32 เปอร์เซ็นต์ของราคาซื้อ ปีที่สาม 19 เปอร์เซ็นต์ของราคาซื้อ ปีที่สี่ 11.52 เปอร์เซ็นต์ของราคาซื้อ เป็นต้น

2. ดูจากจำนวนไมล์ที่รูดวิ่ง (Standard Mileage Method) โดยค่าเสื่อมราคา ของรถยนต์ที่ใช้ในทางธุรกิจคือ 15,000 ไมล์แรกคิด 25.5 เซนต์หลังจากนั้น คิด 11 เซนต์ แต่ในรถส่วนบุคคลคิดแบบคงที่คือ 11 เซนต์ต่อไมล์

ในปัจจุบันกระทรวงสรรพากรหรือ Internal Revenue Service (IRS) ได้ปรับ เปลี่ยนเป็น 26 เซนต์ต่อไมล์สำหรับรถยนต์ทุกประเภท

ส่วนการซื้อรถยนต์มือสองในสหรัฐอเมริกาจะมีภาษีในการขายสินค้าซึ่งจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ

1. ภาษีทั่วไป (General Sales tax) ซึ่งในแต่ละรัฐก็ต้องเสียภาษีในอัตราที่แตกต่างกันยกเว้นบางรัฐที่ไม่ต้องเสียภาษีในส่วนนี้ (0 เปอร์เซ็นต์) คือรัฐอะแลสกา เดลาแวร์ มอนแทนา นิวแฮมป์เชียร์และออริกอน ส่วนรัฐที่เหลือจะมีอัตราภาษีที่แตกต่างกันไปอยู่ระหว่าง 2.9 เปอร์เซ็นต์ (โคโลราโด) ถึง 8.25 เปอร์เซ็นต์ (แคลิฟอร์เนีย) โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 4.959 เปอร์เซ็นต์

2. ภาษีท้องถิ่น (Local tax) ซึ่งในแต่ละรัฐก็แตกต่างกันไปเช่นกัน ภาษีในส่วนนี้ต้องบวกรวมไปกับภาษีข้างต้น

ผลรวมทั้งหมดคือภาษีที่ประชาชนต้องจ่ายให้กับรัฐต่างๆ เมื่อมีการซื้อขายเกิดขึ้น รัฐที่ไม่มีภาษีเลย คือ เดลาแวร์ นิวแฮมป์เชียร์ ออริกอน ส่วนค่าเฉลี่ยจากรัฐทั้งหมดในอเมริกาต้องจ่ายภาษีที่ 7.08 เปอร์เซ็นต์ รัฐที่จ่ายมากที่สุดคือแคลิฟอร์เนียอยู่ที่ 10.75 เปอร์เซ็นต์ ภาษีในการซื้อรถยนต์นั้นขึ้นอยู่กับผู้ซื้อว่าได้ลงทะเบียนกับรัฐใดก็จ่ายตามอัตราภาษีของรัฐนั้นๆ ซึ่งผู้ซื้อรถยนต์ก็สามารถใช้เป็นข้อได้เปรียบได้คือไปซื้อรถยนต์ในรัฐที่มีอัตราภาษีที่ถูกลง

อย่างไรก็ดีผู้ซื้อรถยนต์มือสองในอเมริกาต้องตระหนักให้ดีคือ ค่าบำรุงรักษาและค่าซ่อมรถยนต์ในอเมริกามีค่าแรงสูงคือ ชั่วโมงละ 30-50 ดอลลาร์ ดังนั้นคนอเมริกาจึงไม่ค่อยนิยมรถมือสองมากนักถึงแม้ว่าราคารถมือสองจะถูก รถมือสองส่วนใหญ่จะถูกทำลายและนำเหล็กกลับมาหลอมใหม่ เช่นเดียวกันกับประเทศญี่ปุ่น ภาษีดังกล่าวผู้ซื้อเป็นผู้จ่าย (Schlie, Yip, 2000)

การเก็บภาษีรถยนต์มือสองในประเทศจีน

ตลาดรถยนต์มือสองในประเทศจีนในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาไม่มีการเติบโตมากนัก ถ้าเทียบกับรถยนต์ใหม่เพราะรัฐบาลจีนมีนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจโดยการลดหย่อนภาษีรถยนต์ใหม่จาก 10 เปอร์เซ็นต์ลงมาอยู่ที่ 5 เปอร์เซ็นต์ (รถยนต์ต่ำกว่า 1,600 cc) ทำให้ยอดขายของรถยนต์ใหม่พุ่งแซงอเมริกาไป แต่การกระตุ้นนี้ได้หมดไปในวันสิ้นปี 2010 ที่ผ่านมามาเท่านั้น ต่อมาในปี ค.ศ. 2011 ทางรัฐบาลจีนก็มีการเปลี่ยนแปลงภาษีจาก 5 เปอร์เซ็นต์เพิ่มขึ้นเป็น 7.5 เปอร์เซ็นต์ หมายความว่าเพิ่มขึ้นเล็กน้อยทำให้ตลาดในจีนเป็นตลาดรถยนต์แหล่งใหญ่ของโลกแห่งหนึ่ง การเติบโตของรถยนต์ใหม่มีผลต่อการซื้อขาย

รถยนต์มือสองในจีนเพียงเล็กน้อย การกระตุ้นดังกล่าวทำให้คนหันไปซื้อรถยนต์ใหม่มากขึ้น จึงส่งผลให้ราคารถยนต์มือสองขยับเพิ่มราคาประมาณ 5 - 10 เปอร์เซ็นต์ ของราคาเดิม

ประเด็นที่น่าสนใจคือวัฒนธรรมและค่านิยมของคนจีนต่างจากประเทศทางตะวันตก คนจีนยอมเสียเงินซื้อรถราคาแพงซึ่งเป็นรถยนต์ที่มีตัวถังใหญ่และเครื่องยนต์ซีซีมากเพื่อตอบสนองความต้องการทางสังคมว่า “เป็นของหายาก” และต้องการ “โอ้อวดว่ามีเงิน” ต่างจากทางอเมริกา ญี่ปุ่นและยุโรปที่ประชาชนหันมาเลือกรถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco car) รวมถึงให้ความสำคัญกับการประหยัดพลังงานและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ตลาดซื้อขายรถยนต์มือสองในจีนยังมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว มีการประมูล บริษัทนายหน้าเกิดขึ้นมากมายและได้ถูกจัดตั้งมาอย่างเป็นระบบ มีการกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ขึ้นมาเพื่อให้การตีราคามีความเป็นธรรมกับผู้ซื้อและผู้ขายมากขึ้นซึ่งภาษีดังกล่าวผู้ซื้อเป็นผู้จ่ายให้แก่รัฐ

ประเทศเกาหลีใต้ ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์มือสอง (Used Car) สามารถหักภาษีซื้อ (Input tax) ได้ในกรณีที่ซื้อรถยนต์มือสองจากผู้ขายที่ไม่ได้อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่ผู้ประกอบการนั้นจะต้องไม่ประกอบธุรกิจขนส่งและต้องจดทะเบียนการเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์มือสองภายใต้ Korea Vehicle Control Act ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติบังคับโดยจำนวนภาษีที่ต้องชำระคือ ให้นำภาษีซื้อมาหักออกจากภาษีขายได้และหากภาษีซื้อที่มีจำนวนเกินกว่าภาษีขายสามารถขอคืนได้ แต่ถ้าภาษีซื้อที่ได้จาก Small non-business automobiles จะไม่สามารถนำมาหักจากภาษีขายได้ (สุมาลี สติชัยเจริญ, 2553)

รูปแบบการเก็บภาษียรถยนต์มือสองของประเทศไทยในปัจจุบัน

การคิดอัตราภาษียรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์
การคิดอัตราภาษียรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์เป็นรายได้ส่วนหนึ่งที่สำคัญของกรมการขนส่งทางบก การคิดอัตราภาษียรถยนต์ทางกรมการขนส่งทางบกจะคิดตามจำนวนซีซีของรถยนต์ที่กำหนดใน พ.ร.บ.รถยนต์ โดยเจ้าของรถยนต์จะต้องชำระภาษียรถยนต์ทุกปีตามระยะเวลาที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ซึ่งสอดคล้องกับ เรื่อง พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 กล่าวว่า

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนให้เก็บภาษีตามความจุของกระบอกลูกสูบรวมกันของเครื่องยนต์ของรถยนต์แต่ละคัน ในอัตราดังต่อไปนี้

(ก) 600 ลูกบาศก์เซนติเมตรแรก ลูกบาศก์เซนติเมตรละ 0.50 บาท
(ข) ส่วนที่เกิน 600 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร ลูกบาศก์เซนติเมตรละ 1.50 บาท

(ค) ส่วนที่เกิน 1800 ลูกบาศก์เซนติเมตร ลูกบาศก์เซนติเมตรละ 4.00 บาท

ส่วนค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ทางกรมการขนส่งทางบกจะคิดจากราคาประเมินรถยนต์โดยนำราคาประเมินรถยนต์มาคำนวณค่าอากรในการโอนรถยนต์โดยคิดค่าอากรในการโอนรถยนต์ในอัตราคงที่ คือ 0.05 % ค่าอากรในการโอนรถยนต์จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับราคาประเมินรถยนต์ไม่ได้ขึ้นอยู่กับราคาซื้อขายรถยนต์ ดังนั้นการโอนรถยนต์ผู้ประกอบการจะนำรถยนต์เข้าตรวจสอบสภาพแจ้งการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ ต้องระบุเลขทะเบียน ยี่ห้อรถ เลขตัวถัง เลขโครงสร้างและราคาที่ซื้อขายกัน สำคัญสำคัญของการตรวจสอบสภาพรถคือเจ้าหน้าที่พนักงานตรวจสอบสภาพรถจะเป็นผู้ประเมินราคาการรถยนต์ เพราะการเก็บภาษีรถยนต์จะเลือกราคาที่สูงกว่าเป็นฐานในการคำนวณภาษีในการโอนรถยนต์ (วรลักษณ์ อักษรชู, 2552)

ในทางปฏิบัติผู้ประกอบการจะใช้วิธีโอนลอย คือให้ผู้ขายลงนามในใบโอนแล้วเมื่อรถยนต์ขายได้แล้วจึงโอนผ่านไปให้ผู้ซื้อ โดยไม่ผ่านคนกลางคือผู้ประกอบการ การกระทำดังกล่าวทำให้กรมการขนส่งทางบกไม่สามารถเก็บภาษีได้ตามสภาพความเป็นจริง และเกิดผลเสียต่อผู้ขายรถยนต์มือสองคือผู้ประกอบการเมื่อไม่สามารถขายรถได้จึงไม่นำเงินไปชำระภาษีเพื่อต่อทะเบียนทุกปี จึงเป็นผลทำให้เมื่อรถถูกขายไปแล้วเจ้าของคนเดิมผู้ที่ยังเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ดังกล่าวต้องรับภาระการจ่ายภาษีต่อทะเบียนตามจำนวนปีที่รถยังไม่ถูกขายไป อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกล่าวว่า “เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวผู้ซื้อและผู้ขายควรไปดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ให้เรียบร้อยทันทีที่มีการซื้อขาย ซึ่งการโอนกรรมสิทธิ์รถใช้เวลาดำเนินการเพียงไม่เกิน 1 วันเท่านั้น”

ปัจจุบันรถยนต์ที่ขายในประเทศไทยมีความจุกระบอกลูกสูบที่หลากหลายมาก แต่ปัญหาอยู่ที่รถยนต์ที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่มีความจุของกระบอกลูกสูบมาก การคิดอัตราภาษีรถยนต์ตามที่กำหนดใน พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522

ถือว่าไม่มีความเหมาะสม เช่นเดียวกับค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ของกรมการขนส่งทางบกที่น้อยเกินไป เพราะการคิดอัตราภาษีรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ที่น้อยเกินไป ซึ่งมีแนวทางที่ขัดแย้งกับประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างสิ้นเชิง เพราะประเทศเหล่านั้นยิ่งรถเก่ามากยิ่งต้องจ่ายภาษีมาก แต่ในประเทศไทยรถยนต์ยิ่งเก่ายิ่งเสียภาษีน้อยลง ส่งผลให้การจัดเก็บภาษีของหน่วยงานภาครัฐน้อยลงเช่นกัน การลดหย่อนภาษีประจำปีของรถยนต์ที่จดทะเบียนมาแล้ว 5 ปี ก็เป็นปัญหาที่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เพราะรถยนต์ที่เก่าจะมีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่สูงกว่ารถยนต์ใหม่

ปัจจุบันผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจซื้อขายรถยนต์มือสองส่วนใหญ่เลือกที่จะเสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้แก่กรมสรรพากรแทนการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม เพราะระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมีความยุ่งยากในวิธีการจัดเก็บและการจัดทำบัญชี ทำให้ผู้ประกอบการบางรายที่ถึงเกณฑ์เข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มเลือกที่จะไม่เข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยเสียเป็นรายได้บุคคลธรรมดาให้แก่กรมสรรพากร ส่งผลให้รายได้การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของกรมสรรพากรต่ำกว่าเกณฑ์ที่ควรได้กลุ่มนักวิชาการภาษีอากร (2553)

ปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีมูลค่าเพิ่มถือเป็นรายได้ที่สำคัญชนิดหนึ่ง ซึ่งหน้าที่การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นของกรมสรรพากร การเข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มได้นั้นผู้ประกอบการจะต้องมีรายได้จากการดำเนินธุรกิจ 1,800,000 บาทต่อปี ขึ้นไป แต่ปัญหาในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในปัจจุบัน คือ ผู้ประกอบการบางรายไม่ยอมจดทะเบียนการค้าของเก่าตามที่กฎหมายบังคับ บางรายเปิดเป็นเต็นท์ผ้าใบหรือที่เรียกกันว่า “การตั้งกล่องขาย” เพื่อสะดวกต่อการย้ายสถานที่และเป็นการยากต่อการจัดเก็บภาษีของเจ้าหน้าที่สรรพากร นอกจากนี้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ซื้อขายด้วยวิธีโอนลอย การกระทำเช่นนี้ผู้ประกอบการจะให้ผู้ขายเซ็นเอกสารต่าง ๆ ที่ใช้ในการซื้อขายให้ครบซึ่งเมื่อมีการซื้อขายครั้งต่อไปผู้ประกอบการจะนำเอกสารทั้งหมดนี้ไปโอนได้เลยโดยไม่ต้องให้ผู้ขายมาอีกครั้งในวันที่มีการโอนรถยนต์โดยวิธีการโอนลอยที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ใช้กันเพราะ 1. ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายเนื่องจากการโอนมาเป็นชื่อเต็นท์จะต้องมี

ค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นและเมื่อมีการซื้อขายครั้งต่อไปผู้ประกอบการจะต้องเสียค่าโอนอีกครั้งทำให้ผู้ประกอบการหลีกเลี่ยงการค่าใช้จ่ายครั้งนี้ 2. ผู้ประกอบการไม่ยากให้จำนวนการถือครองรถยนต์ในเล่มทะเบียนเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อความต้องการซื้อของลูกค้าได้ 3. ชุดโอนเป็นการป้องกันลูกค้าที่ไม่หวังดีมาแจ้งความดำเนินคดีกับผู้ประกอบการในข้อหาการโจรกรรมได้ 4. เวลาที่ซื้อขายอยู่ในช่วงนอกเวลาราชการจึงไม่สามารถดำเนินการโอนได้ จึงจำเป็นจะใช้วิธีการโอนลอยไว้ก่อน

การซื้อขายของผู้ประกอบการรถยนต์มือสอง

ในการที่จะได้มาซึ่งรถยนต์มือสอง เพื่อนำมาซื้อขายกันนั้นได้มาโดยวิธีต่างกันหลายวิธีตามความสามารถในการเสาะแสวงหาของผู้ประกอบการ ซึ่งมีด้วยกันหลายวิธี ดังนี้

1. ผู้ประกอบการซื้อมาโดยทราบจาก การที่เจ้าของรถยนต์ต้องการที่จะขายรถยนต์โดยประกาศขายผ่านโฆษณาตามสื่อต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการประกาศขายรถยนต์มือสองโดยตรง เช่น โฆษณาในวารสารแหล่งรถยนต์ อินเทอร์เน็ต เป็นต้น โดยผู้ประกอบการธุรกิจจะไปพบกับเจ้าของรถยนต์โดยตรงเพื่อซื้อขายกันตามสภาพและความพึงพอใจและยังได้ทราบประวัติจากเจ้าของโดยตรง

2. ผู้ประกอบการธุรกิจซื้อมาจากบริษัทสถาบันการเงินหรือผู้รับจำนำซึ่งขาดการผ่อนส่งที่เรียกว่า “หลุดไฟแนนซ์” หรือ “หลุดจำนำ” โดยที่ผู้ประกอบการได้ไปติดต่อซื้อจากบริษัทหรือผู้รับจำนำโดยตรง

3. ผู้ประกอบการประกาศโฆษณาในสื่อการซื้อขายหรือประกาศโดยวิธีต่างๆ ในการบริการซื้อขายแลกเปลี่ยนรถยนต์มือสอง ประกาศรับซื้อ รถยนต์เก่าโดยให้ราคาดีหรือการเสนอบริการอื่นๆ เพื่อเป็นการจูงใจให้มาใช้บริการ

4. การจัดซื้อรถยนต์โดยผ่านระบบนายหน้าซึ่งนายหน้าจะมีรายได้จากเงินรางวัลหรือเงินเปอร์เซ็นต์จากการซื้อขาย อาจจะได้จากผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ได้ตามแต่ข้อตกลง

5. เจ้าของรถยนต์ที่ต้องการขายนำมาฝากขายกับตัวแทนรถยนต์มือสองโดยตรงแล้วแต่ข้อตกลงของทั้ง 2 ฝ่าย เช่น เจ้าของตีราคาขายไว้ถ้าเจ้าของตัวแทนที่สามารถขายได้ในราคาที่สูงกว่าก็มีสิทธิ์ได้เงินในส่วนที่เกินมาจากราคาที่เจ้าของกำหนดไว้

หรืออีกแบบหนึ่งเจ้าของเต็นท์อาจเรียกเงินเปอร์เซ็นต์จากราคาที่จำหน่ายได้ตามแต่ตกลงกัน นอกจากนี้ก็อาจมีวิธีอื่นๆ อีก เช่น เจ้าของรถยนต์จ่ายเป็นค่าเช่าที่จอดขายตามราคา que เจ้าของกำหนดอาจเป็นรายวันหรือรายเดือนตามแต่ตกลงกัน

6. รถยนต์ที่ได้มาจากการประมูลขายรถยนต์ เนื่องจากในปัจจุบันนี้มีธุรกิจการประมูลขายรถยนต์มือสองจากผู้ประกอบธุรกิจทั้งในรูปบริษัท ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งกำลังได้รับความนิยมอย่างกว้างขวาง

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการรถยนต์มือสองบางรายยังสามารถติดต่อกับหน่วยงานราชการ บางหน่วยงานสถาบันที่มีการประมูลขายรถยนต์ที่ได้ใช้งานมาแล้วระยะหนึ่งหรือบางหน่วยงานที่มีระเบียบให้นำออกมาประมูลขายได้ แต่ไม่ค่อยเป็นที่นิยม เพราะรถประเภทนี้ส่วนใหญ่จะมีสภาพโทรมกว่ารถส่วนบุคคลหรือรถบ้าน (นิชา แก่นสุวรรณ, 2548 : 14-18)

การประมูลรถยนต์เป็นอีกวิธีหนึ่งที่ต้องพึงระวังคือ ผู้ประกอบการบางรายที่ดำเนินธุรกิจนำเข้ารถยนต์ใหม่จากต่างประเทศมีการตกลงกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐบางหน่วยงาน ให้ดำเนินการจับกุมรถยนต์ใหม่ที่นำเข้าหลังจากนั้นผู้ประกอบการจะทำการตกลงกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐบางหน่วยงาน เพื่อจะทำการประมูลรถยนต์ออกมาในภายหลังซึ่งค่าใช้จ่ายในการประมูลจะถูกกว่าการเสียภาษีตามกฎหมาย การกระทำดังกล่าวยังมีเจตนาที่จะหลีกเลี่ยงภาษีโดยตรง และยังทำให้ภาพลักษณ์ของหน่วยงานรัฐบางหน่วยงานเสื่อมเสียอีกด้วย

ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในธุรกิจการซื้อขายรถยนต์มือสอง

จากข้อร้องเรียนของผู้ประกอบการที่อยู่ในระบบภาษีที่ถูกต้องสามารถสรุปปัญหาที่เกิดขึ้นได้ดังนี้

1. ผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์มือสองบางรายหลีกเลี่ยงภาษีทั้งภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่มโดยไม่มีการจดทะเบียนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
2. ผู้ประกอบการใช้วิธีการเปิดให้บริการเป็นที่จอดรถให้เช่าทำให้มีรายได้ไม่ถึงเกณฑ์ที่ต้องเข้าสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม
3. การซื้อขายของผู้ประกอบการนอกระบบ กระทำในลักษณะที่เรียกว่าการโอนลอยโดยผู้ที่จะขายรถยนต์มือสองจะรับเงินจากทางผู้ประกอบการ และลงนาม

ในไบโอนรยนต์ล่วงหน้าจนกว่าจะมีผู้มาซื้อรยนต์ดังกล่าว จึงค่อยทำการโอนรยนต์โดยผู้ประกอบการจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายและเรียกเก็บค่าบริการในรูปตัวแทนหรือนายหน้าเท่านั้น ทำให้ผู้ประกอบการโดยมากมีรายได้ไม่ถึงเกณฑ์ที่จะต้องเข้าสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งภาคเอกชนคาดว่าจะมีการโอนขายรยนต์มือสองในลักษณะนี้ประมาณร้อยละ 80 ของการซื้อขายรยนต์มือสองทั้งหมดในตลาด

4. สำหรับผู้ประกอบการที่อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่มประสบปัญหาไม่มีหลักฐานภาษีซื้อมาหักออกจากภาษีขายได้ เนื่องจากผู้ขายรยนต์แก่ผู้ประกอบการไม่อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่มทำให้ผู้ประกอบการต้องผลักภาระภาษีทั้งหมดแก่ผู้ซื้อรายใหม่ทำให้รยนต์มีราคาสูงกว่าผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบ

จากประเด็นปัญหาดังกล่าวข้างต้นสามารถแยกปัญหาได้เป็น 2 ประเด็นคือ

1. ประเด็นปัญหาในการตรวจสอบและติดตามการเสียภาษีของผู้ประกอบการที่ไม่จดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มและผู้ประกอบการที่อาศัยช่องโหว่ของกฎหมายในการหลีกเลี่ยงภาษีซึ่งเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องเข้าไปดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขในทางปฏิบัติต่อไป

2. วิธีการปฏิบัติต่อการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของรยนต์มือสอง หรือสินค้าใช้แล้วซึ่งมีการติดต่อซื้อขายกับผู้บริโภคที่ไม่อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่มทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจซื้อขายรยนต์มือสองไม่สามารถเครดิตภาษีซื้อ จึงทำให้มีภาระภาษีแฝงอยู่ในต้นทุนสินค้า และทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบได้ซึ่งปัญหานี้ควรได้รับการแก้ไข (สุมาลี สถิตชัยเจริญ, 2553)

ปัญหาความชำรุดบกพร่องของรยนต์มือสอง

ปัญหาที่ผู้บริโภคต้องพบ คือ รยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจนำเข้ามาขายในเต็นท์ส่วนใหญ่จะนำมาปรับปรุงสภาพให้สะอาดตาก่อนที่จะนำมาขาย โดยส่วนมากจะมีซ่อมประจําหรือช่างประจำแยกอยู่ต่างหากจากสถานที่ขายรยนต์ เพราะไม่ต้องการให้ลูกค้ามองเห็นสภาพรถเดิมก่อนที่จะถูกปรับปรุงสภาพใหม่ซึ่งจะทำให้เกิดความไม่พอใจได้ ช่างซ่อมปรับปรุงรยนต์ประกอบไปด้วย ช่างสี ช่างเคาะ ปะผุและช่างเครื่องยนต์ที่อยู่ในชั้นฝีมือดี อุปกรณ์ใดที่เก่าจะได้รับการ

เปลี่ยนใหม่ให้เหมือนรถยนต์ใหม่และถึงจะนำไปจอดขายที่สถานประกอบการ จึงมีคำพูดในธุรกิจรถยนต์มือสองว่า “การซ่อมแมว” ซึ่งโดยทั่วไปลูกค้าไม่มีทางที่จะทราบเลยว่ารถยนต์ที่จอดอยู่นั้นมีสภาพชำรุดมาก่อน ต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญเท่านั้นถึงจะตรวจเจอ คำว่าการซ่อมแมวเกิดขึ้นจากการที่ลูกค้าซื้อรถยนต์มือสองจากสถานประกอบการเดินที่รถไป เมื่อนำไปใช้ได้ระยะหนึ่งแล้วจึงพบกับความชำรุดบกพร่อง บางคันเสียเร็ว บางคันผุเร็ว บางคันศูนย์หรือสมุดลของตัวรถไม่ดี สังเกตได้จากการสึกหรอของยางไม่เท่ากัน เหล่านี้เป็นต้น

อย่างไรก็ดีรถยนต์บางคันก่อนจะนำมาจอดขายที่สถานประกอบการรถยนต์มือสอง ก็อยู่ในสภาพที่ดีมากเหมือนรถยนต์ใหม่มีการปรับปรุงซ่อมแซมน้อยมากหรือรถยนต์ “สภาพเดิม” ซึ่งก็เป็นอีกประเภทหนึ่งที่ผู้ประกอบการพยายามหาไว้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการหรือรสนิยมของผู้บริโภคที่ชอบในรถยนต์สภาพเดิม รถยนต์ประเภทนี้จึงไม่มีปัญหามากนักอีกทั้งยังสร้างความพอใจให้แก่ผู้ซื้อได้อีกด้วย

รถยนต์มือสองที่มีการซื้อขายจากผู้ประกอบการธุรกิจซื้อขายรถยนต์มือสองจะมีปัญหาจากการซ่อมแมวทุกคันก็ไม่ใช่ เพราะขึ้นอยู่กับคุณธรรมและความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจ ที่มีคุณธรรมที่ดีต้องการรักษาชื่อเสียงเพื่อดึงดูดใจลูกค้าของตนในอนาคตก็จะพยายามรักษาคุณภาพที่ดีไว้ให้ได้ เพราะลูกค้าบางคนเมื่อใช้รถยนต์ไประยะหนึ่งแล้วก็จะนำไปซื้อขายแลกเปลี่ยนเป็นรถยนต์คันใหม่ต่อไปตามที่ตนเองพอใจซึ่งมักจะเป็นลูกค้า “ประจำ” ของผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์ที่เดิม

ปัญหาที่ผู้บริโภคไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของรถยนต์ได้ตามกฎหมาย

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2552 มาตรา 17 บัญญัติว่า เมื่อมีการซื้อขายรถยนต์จะต้องไปทำการโอนทะเบียนเปลี่ยนเจ้าของโดยผู้โอนและผู้รับโอนต้องไปลงนามในแบบคำร้องด้วยตนเองที่กรมขนส่งจังหวัด ในกรณีที่รถยนต์ได้จดทะเบียนไว้ที่จังหวัดนั้นๆ โดยต้องดำเนินการให้เสร็จภายใน 15 วัน พร้อมนำหลักฐานใบคู่มือจดทะเบียนรถ บัตรประจำตัวประชาชน สำเนาทะเบียนบ้านทั้งผู้รับโอน (ผู้ซื้อ)

และผู้โอน (ผู้ขาย) ในกรณีเช่นนี้ ถ้าหากผู้ซื้อและผู้ขายได้ทำการโอนทะเบียนด้วยตนเองปัญหาการไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์ได้ก็จะไม่เกิดขึ้น เพราะก่อนการดำเนินการดังกล่าว รถยนต์คันที่ได้ซื้อขายกันต้องผ่านการตรวจสอบสภาพตามระเบียบให้เป็นที่ยอมรับเสียก่อน หากรถยนต์คันใดที่เป็นรถยนต์ที่ผิดระเบียบไปจากหลักฐานเดิมที่ได้จดบันทึกไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนรถเมื่อครั้งจดทะเบียนครั้งแรก ผู้ซื้อก็คงไม่ต้องการที่จะซื้อรถยนต์คันดังกล่าว เนื่องจากได้ทราบข้อเท็จจริงว่าเป็นรถยนต์ที่ไม่สามารถโอนทะเบียนสิทธิให้ผู้ซื้อได้ การซื้อขายคงไม่เกิดขึ้น ปัญหาดังกล่าวก็คงไม่เกิดขึ้น

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ตามกฎหมายไม่ได้ มีดังต่อไปนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับการสวมทะเบียนรถยนต์

โดยส่วนใหญ่ การซื้อขายรถยนต์มือสองจากผู้ประกอบการรถยนต์มือสองเมื่อตกลงเรียบร้อยแล้ว ผู้ขายจะมอบอำนาจโดยการเซ็นโอนลอยให้ผู้ซื้อไปดำเนินการทางทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งด้วยตนเอง เมื่อนำรถไปตรวจสภาพ ตรวจสอบแล้วจึงพบว่าเลขตัวรถและเลขเครื่องไม่ตรงกับที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้ตั้งแต่เดิมหรืออาจเรียกได้ว่าการสวมทะเบียนใหม่ ทั้งนี้อาจเกิดจากการปลอมแปลงแบบต่าง ๆ

ลักษณะวิธีการปลอมแปลง อาจทำได้หลายวิธี ดังนี้

1.1 รถคันเดิมสูญหาย เจ้าของหาซื้อรถรุ่นเดียวกัน ทำสีใหม่แบบเดียวกัน โดยหาวิธีการปลอมป้ายทะเบียนหมายเลขคันเดิมหรืออาจจะนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยใช้วิธีสวมทะเบียนให้เหมือนคันเดิม

1.2 รถที่ได้มาจากการโจรกรรมแล้วนำมาสวมทะเบียน โดยใช้ป้ายทะเบียนเลขเดิม

1.3 รถคันเดิมมีสภาพชำรุดหรือเกิดอุบัติเหตุใช้การไม่ได้ มีการหารถที่มีลักษณะรุ่น ชนิดเดียวกัน นำมาทาสีให้เหมือนกับคันเดิม

จากวิธีการปลอมแปลงดังกล่าว เมื่อได้ทำการทุจริตแล้ว ทำการสวมทะเบียนและทำการต่อทะเบียนประจำปี หากไม่มีการตรวจสอบสภาพรถก็สามารถนำมา

ใช้งานบนท้องถนนโดยไม่มีใครสนใจ หรือรู้ได้ว่าเป็นรถปลอมแปลงสวมทะเบียน มาใช้จนกว่าจะได้มีการเปลี่ยนแปลงทางทะเบียน เช่น โอน ย้ายภูมิลำเนา โอนขาย เปลี่ยนมือ ซึ่งจะต้องมีการตรวจสอบสภาพรถเสียก่อน จึงจะพบว่าเลขตัวรถ เลขเครื่องมีการสวมแทนไม่ใช่รถยนต์คันเดิม แต่ทั้งนี้ผู้บริโภคไม่ได้มีความรู้ความชำนาญในด้านรถยนต์มือสอง จึงไม่ทราบว่ารถคันนี้มีการสวมทะเบียนแทน

2. การกระทำทุจริต โดยการตอกหมายเลขเครื่อง เลขตัวรถ

วิธีการทุจริตรถยนต์ โดยวิธีการตอกเลขเครื่องหรือเลขตัวถังรถที่ทำการปลอมแปลงหรือรถที่ทำการโจรกรรมหรือสวมรอยรถคันอื่นมา วิธีการแบบนี้มีที่ซ่อนรถยนต์เช่นเดียวกับที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ต่างกันตรงที่วิธีการก่อนหน้านี้ไม่ได้มีการปลอมแปลงตอกหมายเลขเครื่องหรือตัวรถ การทุจริตแบบนี้ผู้กระทำทุจริตส่วนมากจะมีความรู้ด้านช่าง มีการทำบล็อกหรือพิมพ์หล่อตัวเลข มีการชุดลบตัวเลขเดิมของเครื่องหรือเลขตัวถังเดิมออก แล้วตอกเลขลงไปใหม่ให้ตรงกับเลขรถตามคู่มือทะเบียนรถที่ถือครอบครองอยู่แล้วนำมาใช้งาน

รถที่เกิดจากการตอกเลขเครื่องหรือเลขตัวถังใหม่ก็สามารถถูกจับทุจริตได้เหมือนกัน เมื่อมีการตรวจสอบพบ เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจจะทำการล็อกลำเนาเลขที่ของเครื่องและตัวรถ เมื่อส่งไปถึงเจ้าหน้าที่ฝ่ายทะเบียนตรวจสอบโดยละเอียดก็จะพบว่าเป็นรถที่ทำการทุจริตด้วยการตอกหมายเลขขึ้นใหม่ เพราะลักษณะตัวเลขจะไม่เหมือนกับเลขเดิมในต้นฉบับที่ทางฝ่ายทะเบียนได้เก็บข้อมูลไว้ เมื่อมีการซื้อขายโดยใช้วิธีมอบอำนาจโอนให้ผู้ซื้อไปดำเนินการเองก็จะถูกจับได้ว่าเป็นรถที่มาจากการทุจริตปลอมแปลง

ราคารถยนต์ที่ผิดกฎหมายที่เลขตัวถังหรือเลขเครื่องยนต์ไม่ตรงกับเลขเดิมที่ได้จดทะเบียนไว้ ซึ่งราคาของรถยนต์ประเภทนี้ก็จะต่ำกว่ามาตรฐานมาก เมื่อผู้ประกอบการซื้อมาจำหน่ายแล้วไม่ทำการแก้ไขให้ถูกต้อง ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายสูงแต่กับการทำทุจริตโดยวิธีที่ไม่ถูกต้องซึ่งเป็นวิธีที่มีต้นทุนต่ำ เมื่อมีการจัดจำหน่ายให้ผู้ซื้อในราคามาตรฐานเท่ากับรถที่ถูกต้องผู้ประกอบการนั้นก็จะได้รายได้จากรถยนต์นั้นในราคาที่สูง ตัวอย่าง เช่น รถยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมาย 1 คัน มีราคาอยู่ที่ 100,000 บาท แต่ถ้าเลขรถเกิดไม่ตรงตามทะเบียนรถคันนี้ก็ซื้อในราคา 80,000 บาท

เพื่อจะนำไปเป็นค่าใช้จ่ายทำให้ถูกต้องตามกฎหมายซึ่งค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 20,000 บาท แต่ในทางกลับกันถ้าผู้ประกอบการใดคิดทุจริตโดยการดอกละเลขเครื่องยนต์ใหม่ให้ตรงตามที่จดทะเบียนไว้ จากแหล่งที่มีทำนั้นจะรู้จักกันในแวดวงของผู้ทำด้วยกันเท่านั้น ซึ่งมีค่าใช้จ่ายเพียง 5,000 บาท เท่ากับต้นทุนของรถคันนี้จะมีแค่ 85,000 บาท เมื่อนำไปขายก็จะได้กำไรมากกว่า จากรายได้ที่เพิ่มขึ้นนี้ทำให้ผู้ประกอบการที่ไม่ซื่อสัตย์ต่อลูกค้าคิดหวังเอาเปรียบเอากำไรจากผู้บริโภคโดยวิธีการทุจริต โดยไม่คำนึงถึงผลที่จะเกิดกับผู้ใช้

3. รถที่ดัดแปลงสภาพไม่สามารถดำเนินการทางทะเบียนได้ หรือเมื่อดำเนินการได้แต่ใช้เวลานาน

ในกรณี รถที่ใช้งานอยู่เกิดการชำรุดอาจเกิดจากอุบัติเหตุหรือชำรุดโดยสภาพการใช้งานหรือมีการดัดแปลงเปลี่ยนแปลงสภาพโดยสร้างใหม่ อาจจะโดยการตัดต่อ เปลี่ยนชิ้นอะไหล่โครงสร้าง การตัดต่อเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตัวรถมากเกินกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ ของสภาพเดิม จะไม่ผ่านการตรวจสภาพ เพราะถือว่าเป็นรถที่ชำรุดหมดสภาพการใช้งานอาจเป็นเหตุให้เกิดอันตรายได้ ดังนั้น การซื้อรถยนต์ที่ตัดต่อส่วนประกอบมากเกินกว่าสภาพเดิม จึงนับเป็นการเสี่ยงที่จะรับโอนกรรมสิทธิ์นั้นหรืออาจไม่ได้รับการดำเนินการทางทะเบียน

4. ปัญหาการซื้อขายรถยนต์ที่ยังค้างชำระกับสถาบันการเงิน

ระบบการเช่าซื้อจากสถาบันการเงินเป็นระบบการกู้ยืมเงินสินเชื่อแบบหนึ่งของเงินทุนหลักทรัพย์ กู้ยืมเงินเพื่อเช่าซื้อรถยนต์ ผู้กู้ต้องทำสัญญาเช่าซื้อ โดยการผ่อนส่งเป็นรายงวดตามแต่จะได้ตกลงกันไว้ เมื่อผ่อนส่งจนครบ บริษัทสถาบันการเงินจะโอนชื่อผู้ถือกรรมสิทธิ์ให้แก่ผู้เช่าซื้อ ด้วยการไปขอจดทะเบียนที่สำนักงานขนส่งจังหวัดหรือกรมการขนส่งทางบก ยกตัวอย่างเช่น นาย ก. ต้องการซื้อรถยนต์คันใหม่จากบริษัทตัวแทนจำหน่าย ตัวแทนจำหน่ายก็จะจัดหาบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ให้เช่าซื้อ ลูกค้าหรือผู้ซื้อจะได้เงินก้อนตามราคาารถยนต์คันนั้นจ่ายให้แก่บริษัทจัดจำหน่ายโดยการโอนกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ที่ซื้อนั้นให้แก่บริษัทสถาบันการเงินและใช้วิธีชำระเป็นงวด ๆ จบครบตามสัญญาหลังจากนั้นบริษัทสถาบันการเงินถึงจะโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ผู้ซื้อต่อไป

ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ เมื่อผู้ซื้อที่ยังคงผ่อนชำระกับไฟแนนซ์อยู่แล้วต้องการเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ ผู้ซื้อซึ่งจะนำรถไปขายให้กับผู้ประกอบการเดินท่รถหรือบุคคลทั่วไปนั้น ควรจะมีความระมัดระวังให้ผู้ซื้อที่ซื้อรถต่อจากผู้ซื้อทำการเปลี่ยนสัญญาเช่าซื้อเดิมหรือทำการปิดบัญชีกับบริษัทไฟแนนซ์ให้เรียบร้อยก่อนแต่ถ้าไม่มีการดำเนินการใด ๆ ภาระจะตกอยู่กับผู้เช่าซื้อเดิมอยู่ตามกฎหมาย (กษิติศ แสงวิรุณ, 2555)

รูปแบบการหลีกเลี่ยงภาษีรถยนต์มือสอง

หลีกเลี่ยงภาษีโดยการแจ้งติดแก๊ส

ขบวนการนำเข้ารถราคาแพง รถสปอร์ตเหล่านี้จะใช้วิธีการไปซื้อรถยนต์ดังกล่าว ซึ่งเป็นรถใหม่จากต่างประเทศจากนั้นจะสำแดงการนำเข้าว่าเป็นการนำเข้าอะไหล่ใช้แล้วเป็นชิ้น ๆ เนื่องจากมีกฎหมายห้ามนำเข้ารถยนต์มือสองของกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 85 พ.ศ.2534 บังคับใช้เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการขนส่งมาถึงเมืองไทยขบวนการนี้จะนำรถยนต์หรือที่อ้างว่าเป็นอะไหล่ที่ใช้แล้วไปขอออกใบอินวอยซ์แสดงรายการสินค้าจากศุลกากรโดยเฉพาะหมายเลขโครงแชสซีส์ของรถเพื่อเสียภาษีศุลกากร หลังจากได้ใบอินวอยซ์มากระบวนการนี้จะนำรถยนต์ไปให้ผู้ประกอบการรถยนต์ซึ่งมีเพียงไม่กี่บริษัทประกอบรถขึ้นมาหรือที่เรียกกันว่าจัดประกอบ ก่อนนำไปเสียภาษีสรรพสามิต ตาม พ.ร.บ. พิกัดภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 กำหนดต้องจ่ายภาษีราว 30 เปอร์เซ็นต์ จากมูลค่ารถยนต์โดยมีอัตราภาษีแตกต่างกันตามความจุของกระบอกสูบและกำลังแรงม้าเครื่องยนต์นอกจากนี้ยังมีขั้นตอนตรวจมาตรฐานตามสำนักมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหรือ สมอ. ที่มีการตรวจวัดมาตรฐาน เข้มงวดอย่างยิ่งอย่างไรก็ตามในขั้นตอนนี้ นอกจากนั้นขบวนการจะใช้วิธีหลีกเลี่ยงการจ่ายภาษีและตรวจมาตรฐานสมอ. ด้วยการสำแดงว่าเป็นรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงหรือรถที่ใช้แก๊สแอลพีจี เอ็นจีวี ซึ่งขัดแย้งกับความเป็นจริงโดยสิ้นเชิง ซึ่งการตรวจสอบมาตรฐานจะมีกฎระเบียบน้อยกว่าการจัดประกอบแบบปกติ ดังนั้นที่รถสปอร์ตเฟอร์รารี ปอร์เช่ หรือแม้กระทั่งรถ Super car ต่าง ๆ จะใช้แก๊สในการขับเคลื่อน หลังจากนั้นขบวนการนี้จะนำรถยนต์หรือที่หลบเลี่ยง หนีภาษีและตรวจสภาพแล้วไปขอจดทะเบียน

ที่กรมการขนส่งในแถบปริมณฑล ซึ่งจะมีการขอให้มีการล้างเล่มใหม่ไม่ให้มีการระบุในท้ายเล่มว่าเป็นรถที่ใช้พลังงานทดแทนเพื่อให้แนบเนียนในการจำหน่ายต่อไปให้ผู้ซื้อขอใบราคาแพงในราคาต่ำกว่าท้องตลาดโดยนำชิ้นส่วนของรถคันที่ตนเป็นผู้แยกออกมาประกอบเป็นรถคันเดิมและนำมาขายเป็นรถยนต์ใหม่ซึ่งตั้งราคาเป็นรถใหม่ด้วยเพื่อเป็นการหลอกลวงผู้บริโภคและทำให้รถยนต์เหล่านี้นำไปขอดจดทะเบียนได้อย่างแยบยล

ด้วยวิธีการที่ขบวนการนำเข้าใช้ ทำให้ภาครัฐสูญเสียรายได้มหาศาลนับร้อยๆ ล้านบาท และรถที่หลีกเลี่ยงด้วยวิธีการจดทะเบียนเหล่านี้ มีสิทธิถูกเจ้าหน้าที่สรรพสามิตหรือตำรวจยึดไปตรวจสอบได้โดยผู้ซื้อที่รู้เท่าไม่ถึงการณ์อาจต้องเสียรู้เพราะถูกย้อมแมวจากผู้ขายอาจถูกปรับให้เสียภาษีย้อนหลัง หรือถึงขั้นถูกยึดรถก็มีจากข้อมูลคร่าวๆ พบว่าในปัจจุบัน มีรถสปอร์ตที่หลีกเลี่ยงภาษีด้วยการจดทะเบียน ไม่ต่ำกว่า 1 พันคัน (สมาคมสหมิตรการซ่อมรถยนต์แห่งประเทศไทย, 2554), (คมชัดลึก, 2556)

สรรพสามิตตรวจสอบผู้นำเข้ารถเก่า

อธิบดีกรมสรรพสามิตสั่งคุมเข้มกระบวนการหลบเลี่ยงภาษีรถจดทะเบียนออกมาตรการกำหนดมูลค่ารถหวงสกัดกั้นผู้ประกอบการแจ้งราคาต่ำกว่าความเป็นจริงเพื่อตรวจสอบผู้ประกอบการนำเข้ารถเก่าพร้อมเรียกเก็บภาษีย้อนหลังและเบี้ยปรับหวังสร้างความเป็นธรรมให้อุตสาหกรรมรถยนต์

กรมสรรพสามิตเปิดเผยว่าในฐานะที่กรมรับผิดชอบการจัดเก็บภาษียนต์ทั้งรถยนต์นำเข้าและรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศซึ่งภาษียนต์ที่จัดเก็บทำรายได้ให้กรมเป็นอันดับ 2 รองจากภาษีน้ำมันแต่ปัจจุบันรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนใช้แล้ว ซึ่งมีการนำเข้ามาจากต่างประเทศแล้วนำมาประกอบในโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกรมสรรพสามิตพบว่า บางโรงงานมีการหลีกเลี่ยงภาษี เช่น มีการลักลอบขายโดยใช้ทะเบียนปลอมบางรายมีการแจ้งราคาภาษีต่ำกว่าความเป็นจริง ซึ่งสร้างความไม่เป็นธรรมให้ผู้ประกอบการที่ถูกต้อง ทั้งยังทำให้กรมจัดเก็บภาษีไม่ได้ตามความเป็นจริง ทั้งนี้กรมได้มอบหมายให้รองอธิบดีและผู้อำนวยการสำนักที่กำกับดูแลงานตรวจสอบป้องกันและปราบปรามจัดทำแผน

กำกับติดตามการชำระภาษีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนเก่า เพื่อติดตามตรวจสอบโรงงานอุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนเก่าโดยกรมจะเน้นตรวจสอบความถูกต้องในการชำระภาษี และการจัดทำบัญชีเพื่อนำไปสู่การเรียกเก็บภาษีย้อนหลังและการคำนวณเบี้ยปรับโดยกรม คาดว่ามาตรการดังกล่าวจะช่วยลดการหลบเลี่ยงภาษีที่เกิดจากการแจ้งราคาต่ำกว่าความเป็นจริง อีกทั้งยังแผนดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกรมในด้านการจัดเก็บภาษีเพื่อส่งเสริมฐานะการคลังอย่างยั่งยืน

ขบวนการนำเข้ารถจดทะเบียนจะนำรถเหล่านี้เข้ามาในลักษณะผ่าแยกชิ้นส่วน ใส่ตู้คอนเทนเนอร์และลำเลียงต่อศุลกากรเป็นการนำเข้าอะไหล่รถยนต์ เมื่อนำเข้ามาแล้วจะประกอบขึ้นเป็นรถใหม่ซึ่งจะถูกกว่าการนำเข้ารถทั้งคัน บางรายทำการฟอกรถเพื่อขอจดทะเบียนโดยการติดตั้งแก๊สเพื่อเลี่ยงการตรวจของสำนักมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมจากนั้นจะนำไปเสียภาษีสรรพสามิต โดยอาศัยช่องกฎหมายในการประเมินค่าปรับในราคาที่ต่ำ ซึ่งเมื่อรวมค่าปรับและภาษีแล้วจะถูกกว่าราคาภาษีของรถยนต์นำเข้าปัจจุบัน เพื่อเป็นการแก้ปัญหาการหลบเลี่ยงภาษีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนเก่า ทางกรมสรรพสามิตได้สั่งการให้สำนักมาตรฐานและพัฒนาการจัดเก็บภาษีเป็นผู้กำหนดมูลค่าราคารถยนต์และรถจักรยานยนต์ในแต่ละรุ่นให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ เพื่อใช้กำหนดค่าภาษีและใช้ในการคำนวณค่าปรับมาตรการดังกล่าวจะทำให้ผู้ประกอบการที่จดทะเบียนกับกรมสรรพสามิตไม่สามารถแจ้งมูลค่าราคารถที่ต่ำกว่าความเป็นจริงได้ (คมชัดลึก, 2553)

กลยุทธ์ในการประกอบธุรกิจรถยนต์มือสอง

ในบทความเรื่องรถยนต์มือสองโดย (กองบรรณาธิการรถยนต์มือสอง อ้างถึงใน ธนชล พิรุณสา, 2549 : 2526-) กล่าวถึง กลยุทธ์ในการประกอบธุรกิจรถยนต์มือสองไว้ดังนี้

1. การตีราคารถยนต์มือสองตามราคาตลาด และให้ราคาตามความต้องการของผู้บริโภค

2. ไม่จำเป็นต้องพิถีพิถันในด้านการตรวจสอบสภาพรถเนื่องจากสามารถนำรถยนต์มือสองมาตกแต่งใหม่ให้สวยงามได้
3. ในการตีราคารถยนต์มือสองตามราคาตลาด เมื่อมีการซื้อรถยนต์เข้าเต็นท์รถยนต์มือสอง ต้องให้ราคาต่ำสุด และเมื่อขายไปต้องขายราคาแพงในลักษณะซื้อถูกขายแพง
4. ซื้อรถยนต์มือสองมาในสภาพที่ไม่ดี หากต้องมีการซ่อม ต้องซ่อมในราคาที่ถูกที่สุด
5. หากมีผู้ซื้อ ผู้ขายต้องบอกราคาให้แพงที่สุด เพื่อเพื่อชดเชยการขอต่อรองราคา
6. ในระหว่างการเจรจาการขาย ต้องใช้หลักจิตวิทยาเข้าช่วยในการขาย คือต้องพิจารณาว่าผู้บริโภคมีความต้องการซื้ออย่างน้อยอย่างไร และรู้เป้าหมายความต้องการของผู้บริโภคว่า ต้องการสภาพรถยนต์อย่างไร เช่น เน้นที่เครื่องยนต์ ตัวถังสี หรือช่วงล่างของรถยนต์ โดยต้องประเมินสถานการณ์การซื้อขายตลอดเวลา
7. การซื้อการขายต้องรวดเร็วคือ เมื่อซื้อมาแล้วต้องรีบขายเพื่อจะได้เงินมาใช้จ่ายเป็นต้นทุนโดยเฉพาะเงินกู้และค่าเช่าที่ สามารถหมุนเวียนเงินได้ กล่าวคือซื้อมาแล้วต้องขายไปอย่างรวดเร็ว เมื่อมีกำไรก็ต้องรีบขาย
8. การขายควรมีผลประโยชน์ต่อเนื่องคือ ขายเงินผ่อนก็ให้มีกำไรเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ย มีบริการหลังการขายหรือบริการเสริม เช่น การจดทะเบียนรถยนต์ บริการโอนรถยนต์ บริการแจ้งย้ายข้ามจังหวัด เป็นต้น
9. ต้องมีการบริหารต้นทุนที่ดี เช่น การจ้างลูกจ้าง การบริหารจัดการอย่างประหยัด
10. การอยู่รวมกันเป็นหมู่ในการประกอบธุรกิจขายรถยนต์มือสอง เพื่อการประหยัดค่าเช่าสถานที่ มีเครือข่ายเพื่อให้ทราบว่าใครต้องการขายและซื้อรถประเภทใด
11. เต็นท์รถยนต์มือสองโดยทั่วไปที่อยู่ใกล้กันจะมีการขายรถที่รุ่นของรถยนต์ไม่เหมือนกัน แต่อาจเป็นยี่ห้อเดียวกัน เพื่อจะได้ไม่ต้องแย่งลูกค้าซึ่งกันและกัน หรือเกิดการขัดแย้งกันกับเต็นท์รถยนต์ที่อยู่ติดกัน
12. กรณีมีการซื้อรถยนต์มือสองโดยวิธีการแลกรถยนต์กับเต็นท์รถยนต์มือสอง ต้องให้ราคารถยนต์ที่นำมาแลกให้มีราคาสูง

13. มีบริการพิเศษ เช่น การตั้งศูนย์ซ่อม หรือบริการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง เป็นต้น

14. ต้องสังเกตความแตกต่างของผู้บริโภค เช่น ผู้บริโภควัยรุ่น ต้องนำเสนอแบบเงินดาวน์น้อยสามารถผ่อนได้นาน ถ้าเป็นผู้บริโภคสูงอายุต้องดูสมรรถนะของรถยนต์ ส่วนราคามักไม่ค่อยเป็นปัญหามากนัก เป็นต้น

ขณะเดียวกันผู้ประกอบการก็ควรมีการสร้างความน่าเชื่อถือให้กับผู้บริโภคด้วย เพราะผลการวิจัยเชิงปริมาณ สรุปว่า ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองส่วนใหญ่ มีวิธีการเลือกสถานที่จัดจำหน่าย โดยดูจากความน่าเชื่อถือของร้านซึ่งให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น ๆ นั้นแสดงให้เห็นว่าความน่าเชื่อถือของร้านเป็นสิ่งที่สำคัญที่ผู้บริโภคให้ความสำคัญ (กษิตติ์ แสงวิรุณ, 2555)

ข้อเสนอแนะของบทความ

ปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในประเทศไทยจะเป็นข้อมูลที่สำคัญต่อหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง ผู้เขียนบทความมีข้อเสนอแนะในการวิจัย ดังนี้

1. วิธีการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศของผู้ประกอบการ นั้นเกิดจากการมีกฎหมายรองรับและมีช่องว่างทางกฎหมาย ดังนั้นจึงควรมีการแก้ไขที่ตัวกฎหมายและบทลงโทษให้มีความเข้มงวดมากขึ้น หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรมีการร่วมมือกันแก้ไขปัญหานี้ให้จริงจังและให้ทำให้เกิดเป็นรูปธรรมมากขึ้นสอดคล้องกับงานวิจัยของ Potter & Parkhurst (2005) ว่าการเก็บภาษีในอังกฤษมีความจำเป็นต้องปฏิรูปทั้งระบบเป็นอย่างมากเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงทางสังคมและเศรษฐกิจ ดังนั้นจะต้องมีมาตรการทางกฎหมายมารองรับ ส่วนประโยชน์ทางอ้อมคือการลดจำนวนปริมาณรถยนต์บนท้องถนน

2. ในทางปฏิบัติลักษณะการหารถยนต์มือสองเข้ามาขายของผู้ประกอบการ ด้วยวิธีการประมูลรถยนต์เพื่อให้ได้รถมาขายเป็นวิธีที่มีความเสี่ยงต่อตัวผู้ประกอบการ และผู้บริโภคที่จะได้รถที่ไม่มีคุณภาพเพราะรถประมูลผู้ประกอบการไม่สามารถทดลองขับหรือเช็คตัวรถยนต์ได้อย่างละเอียดซึ่งต่างจากวิธีอื่นๆ ซึ่งผู้ประกอบการเช็คสภาพรถยนต์ได้ตั้งแต่ถึงแม้ว่ารถประเภทนี้จะผ่านการตรวจสอบสภาพรถแล้วก็ตาม

ว่าสามารถใช้การได้ หากผู้ประกอบการที่ยังใช้วิธีการหารถเข้ามาขายด้วยวิธีประมูล ควรจะเลิกใช้วิธีนี้ เพราะวิธีแบบนี้จะส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือและภาพลักษณ์ของผู้ประกอบการได้สอดคล้องกับทฤษฎี Adverse Selection หรือ Lemon Phenomenon ของ Akerlof, G. (1970) และ Bond (1982, 1984) ว่าผู้ขายรถยนต์ที่มีรถที่มีคุณภาพไม่ต้องการจะขายรถไปสู่ตลาดรถยนต์มือสองในราคาตลาดด้วยราคาเฉลี่ยที่รถยนต์ป็นั้น ๆ หรือรุ่นนั้น ๆ เพียงได้รับ แต่ผู้ขายรถยนต์มือสองที่มีคุณภาพดีหรือไม่เคยผ่านการชน อุบัติเหตุ เล็กน้อย ดูแลรักษารถยนต์ดีต้องการขายรถในราคาที่สูงกว่าราคาตลาด แต่ไม่สามารถขายได้ จึงมีผลทำให้คุณภาพของรถในตลาดรถยนต์มือสองลดลงเรื่อย ๆ เพราะผู้ซื้อและผู้ขายได้รับข้อมูลที่ไม่สมมาตรกันหรือ Asymmetry information นอกจากนี้จากงานของ Emon & Sheldon (2007) ศึกษาพบว่า การคัดเลือกสินค้าที่ไม่ดีหรือ Adverse selection เมื่อผู้ซื้อรถยนต์มือสองแล้วพบว่ารถที่ตนเองซื้อมานั้นไม่มีคุณภาพเนื่องจากการคัดเลือกที่ผิดจะทำให้ผู้ซื้อขายรถที่เพิ่งซื้อมาออกกลับเข้าไปสู่ตลาดรถยนต์มือสองอีกครั้ง Engers, Hartmann, and Stern (2005) พบว่าโดยเฉลี่ยจะขายหลังจากที่ซื้อมาแล้วประมาณหนึ่งเดือน

3. ปัญหาการชำรุดบกพร่องของรถยนต์ที่ผู้ประกอบการซื้อเข้านี้เป็นปัญหาปกติที่ผู้ประกอบการทุกคนต้องเจอและผู้ประกอบการทุกคนต้องมีการซ่อม ตกแต่ง หรือปรับปรุงให้รถยนต์มีสภาพที่ดีขึ้น แต่ก็ขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละร้าน เช่น บางร้านก็เลือกที่จะขายตามสภาพที่ซื้อมา บางร้านนำมา ซ่อมแซม ตกแต่ง การกระทำเช่นผู้ประกอบการควรมีใบประกอบรถยนต์ที่บอกรายละเอียดในการซ่อมแซม ตกแต่ง หรือปรับปรุง ให้ผู้บริโภคได้ทราบเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภคว่า จะไม่เจอปัญหาการซ่อมแซมเกิดขึ้นและควรมีการรับประกัน สุดท้ายต้องแจ้งทางภาครัฐเพื่อเก็บไว้เป็นฐานข้อมูลกลาง สอดคล้องกับงานของ Guidotti & Rodriguez (1992) กล่าวว่าตามกฎของ Gresham's Law เมื่อรถที่ไม่ดีเข้าสู่ตลาดจำนวนมาก ๆ ทำให้ผู้ขายรถที่มีคุณภาพดีไม่อยากจะขายรถของตนเองและชอบที่จะเก็บไว้มากกว่า J.D. power and Association (2006) และ Selcen B. & Selcen D. (2008) พบว่าในสหรัฐอเมริกาผู้ซื้อสามารถเลือกผู้ประกอบการที่ผ่านมาตรฐานมีใบรับรองที่ทำให้ผู้ซื้อมีความมั่นใจและเชื่อถือผู้ประกอบการมากขึ้น ผู้ซื้อสามารถตรวจสอบข้อมูล

ต่าง ๆ ได้ตั้งนี้ราคาขาย ราคาที่ซื้อเข้า ประวัติรถยนต์ ต้นทุนและใบเสนอราคา สุดท้ายคือข้อมูลของรถยนต์หรือสมรรถนะของรถยนต์ที่ผู้ขายทดสอบ สิ่งเหล่านี้ทำให้ผู้ซื้อได้รับข้อมูลมากขึ้นและเป็นธรรมในการตัดสินใจซื้อและเป็นฐานข้อมูลในการประเมินราคาจริงในการเก็บภาษีต่อไป Vaillant (2004) พบว่าการใช้กฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคทำให้เป็นธรรม ตัวอย่างในสหรัฐอเมริกาผู้ขายจะต้องรับประกันรถยนต์มือสองของบริษัทของตนเองหากไม่มีคุณภาพตามที่ได้อธิบายไปโดยต้องคืนเงินแก่ผู้ซื้อ ส่วนในอังกฤษผู้ขายต้องซ่อมแซมแก่ผู้ซื้อตามสภาพที่เสนอขายในรถใหม่คุ้มครองสองปี ส่วนในรถยนต์มือสองคุ้มครองหนึ่งปี

4. ปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีเงินได้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ถึงแม้จะไม่ได้เข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มแต่ผู้ประกอบการก็เสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้แก่ภาครัฐซึ่งสามารถทำได้เพราะผู้ประกอบการบางรายผลประโยชน์ไม่ถึงเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดจึงไม่จำเป็นต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ในส่วนของผู้ประกอบการที่ถึงเกณฑ์เข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มและผู้ประกอบการที่ไม่ได้จดทะเบียนหน่วยงานภาครัฐควรมีการออกกฎหมาย บทลงโทษและวิธีการตรวจสอบผู้ประกอบการเหล่านี้เป็นรูปธรรมเพื่อให้รัฐบาลไม่สูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษี ส่วนเรื่องวิธีการโอนลอยควรมีการออกข้อบังคับและวิธีการปฏิบัติให้ชัดเจนเพื่อมิให้ภาษีในการโอนที่ภาครัฐควรได้หายไปศูนย์ทนายความทั่วไทย (ม.ป.ป.)

5. การคิดอัตราภาษีรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 ควรได้รับการแก้ไขให้เข้ากับปัจจุบัน ควรเพิ่มวิธีการคิดอัตราภาษีรถยนต์ตามความจุระบอกสูบให้มากขึ้นโดยเฉพาะรถยนต์ใหม่ที่น่าเข้ามาจากต่างประเทศควรแก้ไขการคิดอัตราภาษีรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้มากกว่ารถยนต์ที่จำหน่ายภายในประเทศเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการขาดดุลทางการค้าภายในประเทศ และการลดหย่อนภาษีของรถยนต์ที่จดทะเบียนมาแล้ว 5 ปีควรแก้ไขเปอร์เซ็นต์การลดหย่อนให้น้อยลง เช่น จากเดิม 10 เปอร์เซ็นต์ เปลี่ยนเป็น 3 เปอร์เซ็นต์ เป็นต้น เพราะรถยนต์ที่เก่าจะมีอัตราการใช้ประโยชน์สูงเกินกว่ารถยนต์ใหม่

6. ปัญหาการจัดเก็บภาษีจะมากขึ้นในอีก ๔ ปีข้างหน้าเพราะในปี 2555 รัฐบาลออกนโยบายรถยนต์ใหม่คันแรกซึ่งมีผู้ขอใช้สิทธิ์ประมาณหนึ่งล้านสองแสนคนโดยรัฐจะคืนเงินจำนวนสูงสุด 100,000 บาท กับผู้ซื้อรถยนต์ใหม่โดยมีข้อแม้ว่าต้องครอบครองรถเกิน 4 ปีจึงจะสามารถขายได้ดังนั้นจะสามารถพยากรณ์คร่าว ๆ ได้ว่า จะมีรถยนต์มือสองจำนวนมากถูกขายในปี 2559 และอาจมีการทิ้งรถ/ขายรถก่อนปี 2559 ก็ได้เนื่องจากผ่อนไม่ไหวหรือมีเหตุผลหรือปัจจัยอื่น ๆ ที่ทำให้เจ้าของรถต้องขายรถคันแรกไป ก่อนที่จะครอบครองรถครบ 4 ปี ดังนั้นเมื่อความต้องการมีปริมาณเท่าเดิมแต่กลับมีรถยนต์จำนวนมากเข้ามาในระบบจะส่งผลถึงราคาว่าจะถูกกว่าราคาในปัจจุบัน ข้อคิดดังกล่าวนี้เริ่มจะสื่อแหว่ว่าจะเป็นความจริง ในทางกลับกันอาจมีผู้ซื้อรถยนต์บางส่วนคิดว่าสามารถซื้อรถได้ในราคาถูกกว่าปกติโดยผู้ซื้อไม่มีความต้องการอย่างแท้จริงหรือไม่มีความสามารถทางการเงินพอเข้าร่วมโครงการนี้ต่อมาภายหลังก็ต้องเสียเงินที่จองรถไว้กับบริษัทขายรถยนต์หรือออกรถแล้วผ่อนได้ไม่ถึงหนึ่งปีก็ต้องยอมให้บริษัทผู้เช่าซื้อยึดรถคืน ปรากฏการณ์เหล่านี้จะส่งผลกระทบอย่างมากต่อตลาดรถยนต์มือสองผู้เขียนจะเรียกปรากฏการณ์นี้ว่า Second hand phenomenon

7. ผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์มือสองที่มีเกณฑ์เข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มแต่ไม่ยอมเข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม เพราะระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมีความยุ่งยากในวิธีการจัดเก็บและการจัดทำบัญชี ดังนั้นกรมสรรพากรควรประชาสัมพันธ์ข้อดีของการเข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์มือสองให้มากขึ้นและควรศึกษาวิธีการจัดเก็บและการจัดทำบัญชีขึ้นใหม่เพื่อลดความยุ่งยากให้กับผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์มือสองหรือหามาตรการจูงใจทางภาษีให้ผู้ประกอบการรถยนต์มือสองเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้านภาษี

8. เพื่อเป็นการแก้ปัญหารถยนต์จัดประกอบ ซึ่งผู้นำเข้าอิสระหรือเกรย์มาร์เก็ต นำซากรถ อะไหล่ ส่วนประกอบ ชิ้นส่วนจากต่างประเทศเข้ามาแล้วมาแอบอ้างว่าประกอบภายในประเทศ หลังจากนั้นจึงค่อยนำรถดังกล่าวไปเข้าสู่ระบบและจดทะเบียนต่อไปนั้น วิธีนี้รัฐสูญเสียรายได้มากกว่าพันล้านบาท ดังนั้นถึงเวลาแล้วที่ต้องออกกฎระเบียบข้อบังคับตลอดห่วงโซ่อุปทานเรื่องนี้จนถึงไม่รับจดทะเบียน

รถจดทะเบียนดังกล่าวไม่ว่าในกรณีใด ๆ เช่น มอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์ออกประกาศกระทรวงห้ามนำเข้าตัวถังรถยนต์นั่งที่ใช้แล้ว แชนซีรด์ โครงรถยนต์นั่งและรถบรรทุกเบา (รถปิคอัพ) โดยกำหนดเป็นสินค้าต้องห้ามนำเข้ามาราชอาณาจักร วิธีนี้จะเป็นการเปิดช่องโหว่ ช่องว่างมิให้ผู้ประกอบการนำรถมือสองจากต่างประเทศโดยแอบอ้างว่าเป็นรถเก่าหรือซากรถแล้วนำมาจำประกอบ เพื่อจดทะเบียนต่อไปได้ และวิธีนี้จะไม่กระทบต่อผู้ประกอบการอะไหล่เก่า (เชียงกง) เนื่องจากว่าอะไหล่ ส่วนประกอบทุกชิ้นยังนำเข้าได้เหมือนเดิม (ยกเว้นตัวถังรถ โครงรถและ แชนซีรด์ ห้ามนำเข้าโดยเด็ดขาด) และไม่กระทบต่อผู้บริโภคที่อาจต้องซื้ออะไหล่เก่า

ในส่วนของกรมสรรพสามิตและกรมการขนส่งทางบกก็ต้องออกประกาศกระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม ว่าด้วยการงดรับจดทะเบียนรถที่ประกอบจากชิ้นส่วนของรถที่ใช้แล้ว (ทั้งนี้จะห้าม/งดเฉพาะรถนั่ง รถปิคอัพ)

9. ไม่ว่าจะดำเนินการตามข้อ 8 ได้หรือไม่ก็ตาม รวมทั้งซากรถ ชิ้นส่วนที่นำเข้ามาก่อนหน้านี้ ถ้านำมาประกอบเป็นรถสำเร็จรูปแล้วและจะไปแจ้งจดทะเบียนนั้นหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทุกหน่วย จะต้องขอเอกสารจากผู้ยื่นจดทะเบียนทุกครั้งและจะต้องบังคับให้ผู้ยื่นเอกสารการซื้ออะไหล่ ชิ้นส่วน ส่วนประกอบต่างๆ อย่างครบถ้วนถูกต้อง โดยหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทุกแห่งจะต้องนำหลักฐานต่างๆ ไปประกอบการพิจารณาและต้องมีการตรวจสอบกับต้นตอที่มาของเอกสารด้วย

กรมสรรพสามิตต้องออกประกาศราคาขาย ณ หน้าโรงงานประกอบในแต่ละพื้นที่อย่างชัดเจนเปิดเผยและประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน ทั้งนี้เพื่อป้องกันการทุจริตของเจ้าหน้าที่ที่จะใช้วิจารณ์ในการประเมินราคาต่ำกว่าความเป็นจริง

10. กระทรวงการคลังควรประสานกับกระทรวงพาณิชย์และสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อหาทางออกกฎระเบียบข้อบังคับให้ผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์ เติ้นท์รถมือสองเป็นธุรกิจที่ต้องจดทะเบียนตามกฎหมาย และหลังจากนั้นต้องส่งเจ้าหน้าที่สุ่มตรวจเป็นระยะ เพื่อหาผู้หลบเลี่ยง ผู้ฝ่าฝืนมิโทษ

11. กระทรวงการคลังโดยกรมการขนส่งทางบกควรออกประกาศกระทรวงหรือประกาศกรม ก็ได้ เรื่องการเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่ายสำหรับนายหน้า ตัวแทนเอเยนต์ เติ้นท์รถ ผู้ประกอบธุรกิจขายรถมือสอง ทั้งนี้ไม่ว่าผู้ขายรถมือสองจะ

จัดแจ้งเป็นนิติบุคคลหรือบุคคลธรรมดาก็ตาม เวลาซื้อขายโอนรถ ก็ต้องชำระภาษีหัก ณ ที่จ่ายสำหรับวิชาชีพผู้ขายรถมือสอง ส่วนจะเรียกกฎระเบียบนี้ว่าอะไรก็สุดแล้วแต่กรมการขนส่งทางบกจะกำหนดและเห็นสมควร

12. กรมการขนส่งทางบก ต้องเพิ่มเบี้ยปรับเป็น 100 เปอร์เซ็นต์ (1 เท่า) ของภาษีประจำปีจะต้องชำระ ในกรณีค้างชำระหรือชำระเกินกำหนด 6 เดือนขึ้นไป วิธีนี้ก็จะเป็นการป้องกันไม่ให้เต็นท์รถนำรถมาจอดรอขายนาน ๆ ได้เช่นกัน

เอกสารอ้างอิง

กษิตศ แสงวิรุณ. 2555. “แนวทางการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดชลบุรี”. วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

กรมการขนส่งทางบก. สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ. http://apps.dlt.go.th/statistics_web/quarter/stat_56_2.pdf. 8 กรกฎาคม 2556

กรมการขนส่งทางบก. เอกสารในการโอนรถยนต์. http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html. 12 กรกฎาคม 2556

กลุ่มนักวิชาการภาษีอากร. 2553. ภาษีอากรตามประมวลรัษฎากร 2553. พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขปรับปรุง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์.

คมชัดลึก. สรรพสามิตตัดหลังผู้นำเข้ารถเก่า. <http://www.komchadluek.net/detail/105332/20110808.html> 22 ธันวาคม 2554

คมชัดลึก. ‘ดีเอสไอ’ ขนรถหูลูของกลาง 6 คัน ถูกไฟไหม้ที่โคราชส่งกรมศุลกาฯ ประเมินภาษี <http://www.komchadluek.net/detail/167468/20130905/html> 10 ธันวาคม 2556

ธนชล พิรุณสาร. 2549. “ปัจจัยในการตัดสินใจซื้อรถยนต์มือสอง ในตลาดรถยนต์พีซีเอ็นเตอร์ เซตดลิ่งชั่น กรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี.

นิชา แก่นสุวรรณ. 2548. “ปัญหาของผู้บริโภคจากการเลือกซื้อรถยนต์มือสอง”. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบริหารทั่วไป วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.

นิพัทธ์ ธีระศรี. 2554. “การศึกษาปัจจัยการเลือกซื้อที่มีผลต่อพฤติกรรมการเลือกซื้อและกลยุทธ์ในการประกอบธุรกิจรถยนต์มือสอง : กรณีศึกษาจังหวัดจะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง.” วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

วรลักษณ์ อักษรชู. 2552. “การศึกษาประสิทธิภาพและปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีรถยนต์”. สารนิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ศูนย์ทนายความทั่วไทย. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒. <http://www.thailandlawyercenter.com/index.php?lay=show&ac=article&Id=538974835&Ntype=19> 11 พฤษภาคม 2555

สมเดช โรจน์ศรีเสถียร. 2546. Tax Know Ledge. พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพมหานคร : ธรรมนิติ เพรส.

สมาคมสมาิตรการซ่อมรถยนต์แห่งประเทศไทย. แฉแก๊งรถหรูแจ้งติดแก๊สหลักเลียงภาษี. <http://www.sahamitra.com/content- แฉแก๊งรถหรูแจ้งติดแก๊สหลักเลียงภาษี-4-3612-91895-1.html> 22 ธันวาคม 2554

สุมาลี สถิตชัยเจริญ. การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มรถยนต์มือสอง. www.fpo.go.th/FPO/pdf/books60_10.pdf 11 พฤศจิกายน 2555

อิงอร ชัยยันต์. 2550. “ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการซื้อรถยนต์มือสองของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

Akerlof, G. “The Market for Lemons: Quality Uncertainty and the Market Mechanism.” *Quarterly Journal of Economics* 84 (1970) : 488–500.

Bond, E.W. “A Direct Test of the “Lemons” Model : The Market for Used Pickup Trucks.” *American Economic Review* 72 (1982) : 836–840.

Bond, E. W. “Test of the “Lemons” Model.” Reply *American Economic Review* 74 (1984) : 801–804.

Edmon W. and Sheldon G. “The market for Used Cars : New Evidence of the Lemons Phenomenon.” *Journal of Economic Literature* (2007)

- Engers, M., Hartmann, M, S. Stern Are Lemons Really Hot Potatoes, Work Paper.
www.people.virginia.edu/~sns5r/resint/empiofstf/hotpotatoes.pdf. 7 May 2013
- Guidotti, P. E., and Rodriguez, C. A. “Dollarization in Latin America : Gresham law in reverse?.” **International Monetary Fund Staff Papers** 39,3 (September 1992) : 518-544.
- J.D. Power and Associates. Internet Use among Used-Vehicle Buyers Hits New Highs.J.D. Power and Associates Press Release, <http://www.jdpower.com/corporate/news/releases/pressrelease.aspx?ID=2006076> 20 November 2012
- Kumar Yamaoka. “System dynamics Study of the Japanese Automotive Industry Close Loop Supply Chain.” **Journal of Manufacturing Technology Management** 18,2 (2007) : 1.
- Satish, S. M., and Bharadhwaj, S. “Information search behavior among new car buyers : A two step cluster analysis.” **IIMB Management Review** 22 (2010) : 15-5.
- Schlie, E., and Yip, G. “Regional Follows Global : Strategy Mixes in the World Automotive Industry.” **European Management Journal** 18,4 (2000) : 343-354.
- Selcen B. and Selcen D. 2008 “Used Car Remaking.” Master Degree of Business Administration Istanbul Bilgi University.
- Stephen Potter and Graham Parkhurst. “Transport Policy and Transport Tax Reform.” **Public Money & Management** 25,3 (2005) : 171-178.
- The Open University – Centre for Technology Strategy and University of the West of England (UWE) – Faculty of the Built Environment
- Vaillant, N. “Discriminating in Matchmaking : Evidence from the Price Policy of French Marriage Bureau.” **Applied Economics** 36 (2004) : 723-729.