

# ปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในกรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรี

## Problem Tax Collection Second Hand Car in Bangkok and Chonburi

กษิติศ แสงวิรุณ<sup>1</sup> และ กฤษ จรินทร์<sup>2</sup>

<sup>1</sup> นักศึกษา ปริญญาโท มหาวิทยาลัยบูรพา

<sup>2</sup> วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

### บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่องปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในกรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองที่ส่งผลกระทบต่อหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In Depth Interview) และใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) โดยกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์มือสอง จำนวน 14 คน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ จำนวน 10 คน ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ประจํากรมสรรพากร จำนวน 5 คน และเจ้าหน้าที่ประจํากรมขนส่งทางบก จำนวน 5 คน และการวิจัยในครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์ร่วมกับการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการแจกแบบสอบถาม (Questionnaire) และใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบตามความสะดวก (Convenience Sampling) โดยกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสอง จำนวน 100 คน เพื่อให้การวิจัยมีผลลัพธ์ที่มีความน่าเชื่อถือและความถูกต้องมากขึ้น การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป ATLAS TI และ SPSS PC Windows ในการวิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ การวิเคราะห์การสมนัยพหุคูณ (Multiple Correspondence Analysis) การสร้างมาตราพหุมิติ (Multidimensional Scaling)

ผลการวิจัย พบว่า ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง ได้แก่ 1. ลักษณะการหารถยนต์มือสองเข้ามาขายของผู้ประกอบการ 2. วิธีการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศ 3. ปัญหาความชำรุดบกพร่อง 4. ปัญหาการโอนกรรมสิทธิ์ไม่ได้ 5. ปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม 6. การคิดอัตราภาษีรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ 7. ภาษีมูลค่าเพิ่ม

*คำสำคัญ:* ปัญหาการจัดเก็บภาษี, รถยนต์มือสอง

### Abstract

This is a study of the problem of tax collection on second-hand cars in Bangkok and Chonburi. The research objective was to study the problem of tax collection on second-hand cars and the impact on government staff involved in tax collection on second-hand cars.

This research is conducted as qualitative research mainly using the collection of qualitative information by conducting in-depth interviews and select respondents will use the purposive sampling method. The sample consisted of 14 entrepreneurs in the second-hand car business and 10 government staff composed of 5 Revenue Department staff and 5 from the Department of Land Transport. This research will also involve the use of quantitative research information by conducting questionnaires. The data collected will ensure the solid findings of the research are reliable and accurate. The sample consisted of 100 consumers who want to purchase second-hand cars. The data were analyzed through ATLAS TI and SPSS PC Windows. The statistics used for data analysis included frequency, percentage, multiple correspondence analysis, multidimensional scaling

The findings revealed that the problem of tax collection on second-hand cars impacted government staff involved in tax collection in the following ways 1. Entrepreneurs' style of finding second-hand cars to sell 2. How to avoid import tax on second-hand cars from abroad 3. Problems of defects 4. Problems from not transferring ownership 5. Problems of VAT collection 6. The rate of car tax and surcharge on transfer of car ownership 7. VAT

*Keywords: Problem Tax Collection, Second Hand Car*

## 1. บทนำ

รัฐบาลมีรายได้หลักจากการจัดเก็บภาษีจากประชาชน โดยหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่จัดเก็บภาษี คือ

1. กรมสรรพากร ทำหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะและอากรแสตมป์

2. กรมสรรพสามิต ทำหน้าที่ในการเก็บภาษีจากสินค้าและบริการที่ก่อให้เกิดต้นทุนสูงทางสังคม เช่น บุหรี่ และสุรา เป็นต้น

3. กรมศุลกากร ทำหน้าที่จัดเก็บภาษีนำเข้าและส่งออก ซึ่งหน่วยงานทั้งหมดนี้สังกัดกระทรวงการคลัง การจัดเก็บภาษีนี้นี้ก็นำมาใช้ในการบริหารประเทศในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการรักษาความสงบ การป้องกันประเทศ การส่งเสริมให้ประชาชนมีชีวิตที่ดีขึ้น (วรลักษณ์ อักษรชู, 2552)

“รถยนต์” เป็นหนึ่งในปัจจัยที่มีความสำคัญในการดำรงชีวิตประจำวัน ผู้คนส่วนใหญ่ต้องใช้รถยนต์ในการเดินทาง การซื้อรถยนต์สำหรับคนที่มีความฐานะร่ำรวยคงไม่ใช่เรื่องยาก แต่สำหรับคนที่มีความฐานะปานกลางในการซื้อรถยนต์นั้นเป็นเรื่องสำคัญมาก เพราะต้องใช้เงินที่ใช้ระยะเวลาในการออมมาซื้อรถยนต์สักคัน ซึ่งในสังคมของคนไทยจะมีคนฐานะปานกลางเป็นส่วนมาก จึงทำให้เกิดธุรกิจการซื้อขายรถยนต์มือสองซึ่งมีการขยายตัวมากขึ้น เห็นได้จากการมีธุรกิจการซื้อขายรถยนต์มือสองเกิดขึ้นในทุกจังหวัดของประเทศไทย ดังนั้น เมื่อผู้บริโภคมีความจำเป็นต้องซื้อรถยนต์ จึงหันมาซื้อรถยนต์มือสองกันเพราะราคาถูกกว่ารถยนต์ใหม่มาก (อิงอร ชัยยงค์, 2550)

จากความสำคัญนี้ จึงนำมาสู่การจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองที่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งในรายได้ของรัฐบาล หน่วยงานที่มีความรับผิดชอบในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง ได้แก่ กรมสรรพากร ทำหน้าที่รับผิดชอบเรื่องของ ภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่ม กรมขนส่งทางบกทำหน้าที่รับผิดชอบเรื่องภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ ซึ่งกรมขนส่ง ทางบกเป็นหน่วยงานพิเศษที่ไม่ได้ขึ้นตรงกับกระทรวงการคลังแต่ขึ้นตรงกับกระทรวงคมนาคม แต่มีหน้าที่ในการ จัดเก็บภาษีเช่นเดียวกัน (สมเดช โรจน์คุรีเสถียร, 2546)

กรมขนส่งทางบกได้มีการแบ่งประเภทรถยนต์ไว้ 16 ประเภท (รย.1-รย.16) โดยแบ่งตามลักษณะการ ใช้งาน, ความจุของกระบอกลูกสูบ,ความกว้างยาวของรถและความยาวของศูนย์กลางล้อหน้าถึงล้อหลัง จากสถิติ ย้อนหลังปี พ.ศ. 2551-2553 ของการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถทะเบียนเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยสถิตินี้ได้รวมการจดทะเบียนหรือการโอนของรถยนต์มือสองไว้ด้วย โดยในปี พ.ศ. 2553 มีการโอนรถยนต์มือสองทั่วประเทศทั้งหมดจำนวนทั้งสิ้น 821,915 คัน และตามภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งสิ้น 397,168 คัน โดยกรุงเทพมหานครมีการโอนรถยนต์มือสองมากที่สุด คือ 424,747 คัน และแบ่งตามภูมิภาค โดยเลือกเฉพาะจังหวัดที่มีการโอนรถยนต์มือสองมากที่สุด ได้ดังนี้ ภาคกลาง ได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 6,338 คัน ภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี 14,929 คัน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา 19,444 คัน ภาคเหนือ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ 30,352 คัน ภาคภาคตะวันตก ได้แก่ จังหวัดนครปฐม 5,310 คัน ภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดสงขลา 18,258 คัน และตัวเลขชี้ให้เห็นว่าประชาชนให้ความสำคัญกับรถยนต์มือสองมากกว่า รถยนต์มือหนึ่ง คือ สถิติของการโอนรถยนต์มือสองทั่วประเทศจำนวน 821,915 คัน ซึ่งเป็นตัวเลขที่มากกว่าสถิติ การจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์มือหนึ่งที่มีจำนวน 465,738 คัน เมื่อคิดเป็นเปอร์เซ็นต์พบว่าพื้นที่ชลบุรีและ กรุงเทพมหานครมีการจดทะเบียนหรือการโอนของรถยนต์มือสอง 53.49% ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีการซื้อขายรถยนต์ มือสองมากที่สุด (สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ, 2553)

แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในปัจจุบันนั้น ถือเป็นปัญหาหนึ่งที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข อย่างเป็นรูปธรรมโดยปัญหาส่วนใหญ่ที่พบมากในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง คือ

1. ผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์มือสองบางรายหลีกเลี่ยงภาษีทั้งภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยไม่มีการจดทะเบียนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
2. ผู้ประกอบการใช้วิธีการเปิดให้บริการเป็นที่จอดรถให้เช่าทำให้มีรายได้ไม่ถึงเกณฑ์ที่ต้องเข้าสู่ระบบ ภาษีมูลค่าเพิ่ม
3. การซื้อขายของผู้ประกอบการนอกระบบกระทำในลักษณะที่เรียกว่าการโอนลอย โดยผู้ที่จะขายรถยนต์ มือสองจะรับเงินจากทางผู้ประกอบการและลงนามในใบโอนรถยนต์ล่วงหน้า รอจนกว่าจะมีผู้มาซื้อรถยนต์ดังกล่าว จึงค่อยทำการโอนรถยนต์โดยผู้ประกอบการจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย และเรียกเก็บค่าบริการ ในรูปตัวแทนหรือนายหน้าเท่านั้นทำให้ผู้ประกอบการโดยมากมีรายได้ไม่ถึงเกณฑ์ที่จะต้องเข้าสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งภาคเอกชนคาดว่ามีการโอนขายรถยนต์มือสองในลักษณะนี้ประมาณร้อยละ 80 ของการซื้อขายรถยนต์มือสอง ทั้งหมดในตลาด
4. สำหรับผู้ประกอบการที่อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ประสบปัญหาไม่มีหลักฐานภาษีซื้อมาหักออกจาก ภาษีขายได้เนื่องจากผู้ขายรถยนต์แก่ผู้ประกอบการไม่อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ทำให้ผู้ประกอบการต้องผลักภาระ ภาษีทั้งหมดแก่ผู้ซื้อรายใหม่ทำให้รถยนต์มีราคาสูงกว่าผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบ

ซึ่งการจัดเก็บภาษีสำหรับธุรกิจซื้อขายรถยนต์มือสองอยู่ภายใต้ข้อบังคับตามประมวลรัษฎากรมาตรา 77/2 โดยมีมูลค่าฐานภาษีเท่ากับราคาหรือมูลค่าที่ทำการซื้อขาย ที่ได้รับการปฏิบัติเช่นเดียวกับสินค้าประเภทอื่น ๆ ที่อยู่ในข้อบังคับที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่เนื่องจากรถยนต์มือสองเป็นสินค้าใช้แล้วซึ่งได้เสียภาษีมูลค่าเพิ่มในการซื้อครั้งแรก อีกทั้งผู้ประกอบการมีการติดต่อซื้อขายส่วนใหญ่กับผู้บริโภคที่ไม่ได้อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม จึงไม่มีหลักฐานภาษี (ใบกำกับภาษีมูลค่าเพิ่มจากผู้ขาย) เพื่อใช้ในการเครดิตภาษีซื้อได้ จึงก่อให้เกิดภาระภาษีแฝงอยู่ในสินค้าใช้แล้ว ซึ่งประเด็นปัญหาดังกล่าวทำให้ภาครัฐสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีทั้งภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นจำนวนมาก และเกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ประกอบการที่ปฏิบัติถูกต้องตามระบบเนื่องจากมีราคาขายรถยนต์มือสองที่สูงกว่าผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบ จึงเกิดผลกระทบต่อผู้บริโภคทำให้ผู้บริโภคไม่ได้รับความเป็นธรรมในการซื้อรถยนต์มือสอง และผู้บริโภคมีความเสี่ยงในการซื้อสินค้าจากผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบทำให้ไม่มีทางเลือกที่จะได้รับสินค้าและบริการที่มีมาตรฐานและมีคุณภาพ (สุมาลี สติชัยเจริญ, 2553)

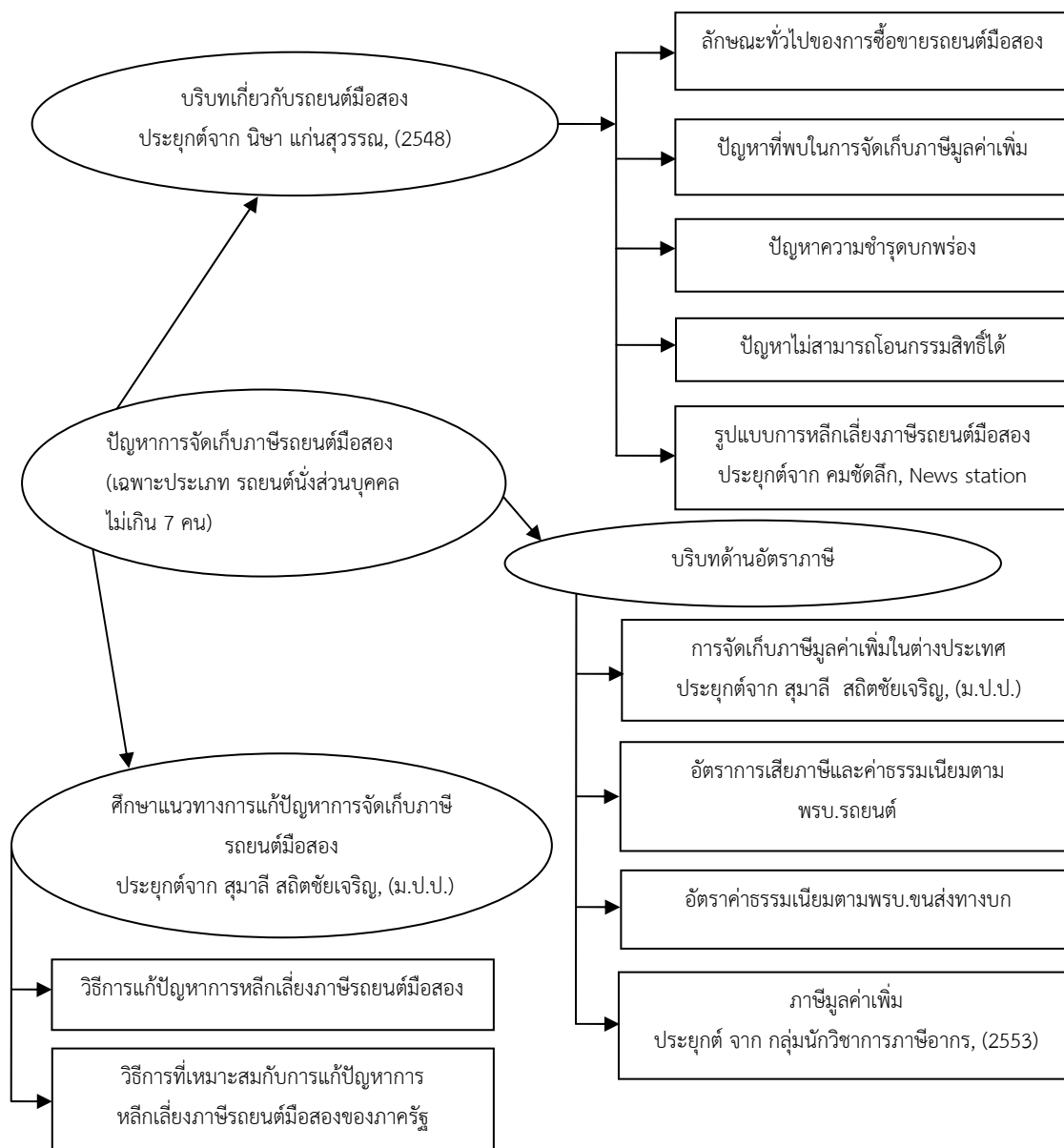
ดังนั้น ประเด็นปัญหาดังกล่าวภาครัฐจึงควรมีการตรวจสอบและติดตามการเสียภาษีของผู้ประกอบการที่ไม่จดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม และผู้ประกอบการที่อาศัยช่องโหว่ของกฎหมายในการหลีกเลี่ยงภาษี ซึ่งเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องเข้าไปดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขในทางปฏิบัติมากขึ้น เพื่อสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ประกอบการที่อยู่ในระบบและสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบได้ และเพื่อให้ผู้บริโภคได้ซื้อสินค้าที่มีราคายุติธรรมโดยไม่มีภาระภาษีซ้อนแฝงอยู่

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในระบบการจัดเก็บภาษีทั้งหมด ตลอดจนศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการกำหนดวิธีการต่าง ๆ ให้ประเทศและคนหมู่มากได้รับผลประโยชน์สูงสุด

## 2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาปัญหาในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง ที่ส่งผลกระทบต่อหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง

### 3. กรอบแนวความคิด



#### 4. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ได้ศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากแนวความคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาของงานวิจัย เพื่อใช้ประกอบในการวิจัยเรื่องปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในกรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรี โดยมีประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

##### 4.1 บริบทเกี่ยวกับรถยนต์มือสอง

- 1.1 ลักษณะทั่วไปของการซื้อขายรถยนต์มือสอง
- 1.2 ปัญหาที่พบในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม
- 1.3 ปัญหาความซ้ำรูดบกพร่อง
- 1.4 ปัญหาไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์ได้
- 1.5 รูปแบบการหลีกเลี่ยงภาษีรถยนต์มือสอง

##### 4.2 บริบทด้านอัตราภาษี

- 2.1 การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในต่างประเทศ
- 2.2 อัตราภาษีตามพรบ.รถยนต์
- 2.3 อัตราภาษีตามพรบ.ขนส่งทางบก
- 2.4 ค่าธรรมเนียมตามพรบ.รถยนต์ และพรบ.ขนส่งทางบก

##### 4.3 การศึกษาแนวทางการแก้ปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง

- 3.1 วิธีการแก้ปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีรถยนต์มือสอง
- 3.2 วิธีการที่เหมาะสมกับการแก้ปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีรถยนต์มือสองของภาครัฐ

##### 4.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 5. ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในกรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรีครั้งนี้ มีวิธีการดำเนินการวิจัยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 คือ การวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์มือสอง และเจ้าหน้าที่ภาครัฐประจำกรมขนส่งทางบกและกรมสรรพากร

ส่วนที่ 2 การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยการเก็บแบบสอบถาม (Questionnaire) จากผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสอง

##### 5.1 กลุ่มประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง ถูกแบ่งเป็น 2 กลุ่มด้วยกัน ดังนี้

กลุ่มที่ 1 การวิจัยเชิงคุณภาพ คือ ผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์มือสองโดยต้องมีรถยนต์จำหน่ายไม่น้อยกว่า 20 คัน และมีประสบการณ์ในการประกอบธุรกิจไม่น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 14 คน และเจ้าหน้าที่ภาครัฐ จำนวน 10 คน ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่กรมสรรพากร จำนวน 5 คน และเจ้าหน้าที่ประจำกรมขนส่งทางบก จำนวน 5 คน

กลุ่มที่ 2 การวิจัยเชิงปริมาณ คือ ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสอง

## 5.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

### 5.2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In Depth Interview) โดยใช้วิธีการสุ่มแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) และใช้คำถามเป็นแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structure Interview) เพื่อให้ทราบปัญหาในทางปฏิบัติเชิงลึกและแนวทางในการแก้ไขปัญหา จนกว่าข้อมูลจะอิ่มตัว โดยมีเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ดังนี้

5.2.1.1 การสัมภาษณ์ตัวผู้วิจัยนั้นได้เป็นเครื่องมือในการวิจัยเองด้วยโดยการสัมภาษณ์และการสังเกต

5.2.1.2 ใช้เครื่องบันทึกเสียงเป็นอุปกรณ์เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างละเอียดสามารถนำมาทบทวนวิเคราะห์และอ้างอิงได้

5.2.1.3 เพื่อให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่ต้องการ ผู้วิจัยได้ใช้รูปแบบการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structure Interview) เมื่อผู้สัมภาษณ์เห็นว่าประเด็นใดควรถามต่อก็จะเจาะลึกลงไปอีกเรื่อย ๆ เพื่อให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่ต้องการจนข้อมูลอิ่มตัวจึงหยุดสัมภาษณ์

หลังจากนั้นจะนำข้อมูลไฟล์เสียงทั้งหมดไปวิเคราะห์ในโปรแกรม Atlas ti version 5.0 เพื่อจัดกลุ่มและตรวจสอบ โดยการวิเคราะห์ครั้งนี้ได้ใช้ทฤษฎีฐานราก (Grounded Theory) เป็นแนวทางในการวิเคราะห์ผล (Corbin and Strauss, 2000) ส่วนลักษณะของคำถามเชิงคุณภาพแบ่งเป็น 3 ชุด คือ

**ชุดที่ 1** เป็นลักษณะคำถามที่ใช้เก็บข้อมูลกับกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์มือสอง โดยต้องมีรถยนต์จำหน่ายไม่น้อยกว่า 20 คัน และมีประสบการณ์ในการประกอบธุรกิจไม่น้อยกว่า 5 ปี

**ชุดที่ 2** เป็นลักษณะคำถามที่ใช้เก็บข้อมูลกับกลุ่มเจ้าหน้าที่ภาครัฐประจำกรมสรรพากร ซึ่งมีประสบการณ์การทำงานไม่ต่ำกว่า 5 ปี

**ชุดที่ 3** เป็นลักษณะคำถามที่ใช้เก็บข้อมูลกับกลุ่มเจ้าหน้าที่ภาครัฐประจำกรมขนส่งทางบก ซึ่งมีประสบการณ์การทำงานไม่ต่ำกว่า 5 ปี

### 5.2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ด้วยวิธีการสุ่มการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญหรือตามความสะดวก (Convenience Sampling) ลักษณะของแบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ

**ส่วนที่ 1** เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา สถานภาพ อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน มีลักษณะเป็นคำถามแบบเลือกตอบ (Check List) และแบบปลายเปิด (Open Ended)

**ส่วนที่ 2** เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับรถยนต์มือสอง มีลักษณะเป็นคำถามแบบเลือกตอบ (Check List) และแบบปลายเปิด (Open Ended) จำนวน 11 ข้อ โดยปรับปรุงจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพจากโปรแกรม Atlas ti version 5.0

**ส่วนที่ 3** เป็นลักษณะแบบสอบถามแบบ Multidimensional Scaling โดยให้เรียงลำดับความสำคัญตามความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับวิธีการเลือกสถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสอง จำนวน 8 ข้อ และปัญหาในการซื้อขายรถยนต์มือสอง จำนวน 7 ข้อ

### 5.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

**การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ** วิเคราะห์ตามแนวทางของทฤษฎีฐานราก โดยใช้โปรแกรม Atlas ti version 5.0 เป็นเครื่องมือในการช่วยวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลจะทำทุกครั้งที่สิ้นสุดการให้สัมภาษณ์ของผู้ให้สัมภาษณ์แต่ละคน ผู้วิจัยจะถอดเทปและเขียนรายละเอียดของการสัมภาษณ์ออกมา เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับการเลือกผู้ให้สัมภาษณ์คนต่อไปโดยผู้วิจัยอ่านทำความเข้าใจและวิเคราะห์ ข้อมูลที่ได้ทั้งหมดว่าข้อมูลแต่ละเรื่อง สืบถึงเรื่องใด ควรนำประเด็นใดมาพิจารณาบ้าง โดยจากประสบการณ์ในการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของผู้วิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพจะมี 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. เป็ตรหัส ข้อมูลจะได้รับการวิเคราะห์อย่างละเอียด เพื่อหาความสอดคล้องที่จะสะท้อนประเภทหรือแก่นที่อยู่ในข้อมูล หลังจากแยกประเภทแล้ว ก็จะศึกษาต่อเพื่อหาคุณสมบัติที่จะแยกแยะแต่ละประเภทได้ โดยทั่วไปการเป็ตรหัสจะหมายถึงการทำให้ข้อมูลลดลงเป็นหน่วยย่อย
2. หาแก่นของรหัส สร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเภทใหญ่และย่อย โดยจะเน้นไปที่เงื่อนไข ที่มีบริบทที่เกี่ยวข้อง แนวทางที่ใช้เพื่อจัดการผลลัพธ์จากแนวทางนั้นผู้วิจัยจะทำงานสลับกันระหว่างการเก็บข้อมูล เป็ตรหัส และหาแก่นของรหัส ทั้งจัดประเภทและความสัมพันธ์ของข้อมูลต่าง ๆ
3. เลือกรหัส จะเอาประเภทและความสัมพันธ์รวมกันเพื่อสร้าง “บท” ซึ่งจะอธิบายว่า “อะไรเกิดขึ้น” ในสิ่งที่เรากำลังศึกษา
4. พัฒนาทฤษฎี เป็นทฤษฎีในรูปของภาษา รูปภาพ หรือสมมติฐานจะเกิดขึ้นเพื่ออธิบายปรากฏการณ์ที่สงสัย ทฤษฎีจะบอกลักษณะของปรากฏการณ์และอธิบายว่า เงื่อนไขหนึ่ง ๆ นำไปสู่การกระทำหนึ่ง ๆ ได้อย่างไร และการกระทำนั้นนำไปสู่การกระทำอื่นได้อย่างไร โดยจะเรียงลำดับเหตุการณ์เอาไว้ ผลลัพธ์ก็คือ ทฤษฎีที่ได้มาจากข้อมูลที่เก็บมาได้

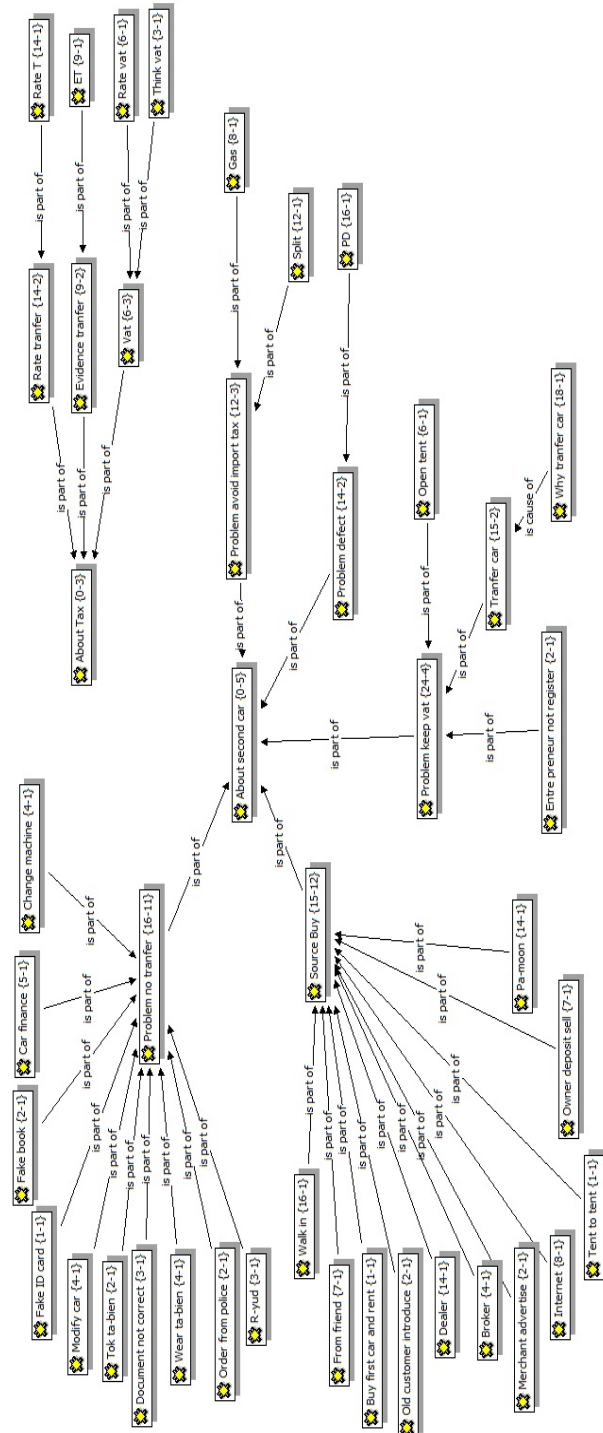
**การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ** ใช้การวิเคราะห์การสมนัยพหุคูณ (Multiple Correspondence Analysis) ซึ่งเป็นเทคนิคชนิดการวิเคราะห์ตัวแปรพหุเชิงพรรณนา (Multivariate Descriptive Statistical Analysis) ใช้ในการอธิบายความสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีข้อมูลอยู่ในระดับนามบัญญัติ (Nominal Data) เรียงลำดับ (Ordinal Data) หรือตัวแปรเชิงกลุ่ม (Categorical Data) มากกว่า 2 ตัวแปรขึ้นไป ซึ่งนอกจากจะอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแล้ว ยังสามารถอธิบายความสัมพันธ์ของระดับต่าง ๆ ระหว่างตัวแปรและความสัมพันธ์ระหว่างระดับต่าง ๆ ของตัวแปรในกลุ่มได้อีกด้วย

และการสร้างมาตรพหุมิติหรือ Multidimensional Scaling (MDS) คือ เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลที่คล้ายคลึงกัน โดยการวิเคราะห์เริ่มจากการหาค่า Euclidean Distance ซึ่งเป็นการหาค่าระยะทางระหว่างกลุ่มของตัวแปรที่กำหนด ซึ่งได้จากค่าของข้อมูลจากการประเมิน และเมื่อได้ค่า Euclidean Distance จึงนำค่าดังกล่าวมาพิจารณาระยะค่า Stimuli ที่เกี่ยวข้องกับการผกผันกับระยะทางของจุดที่ตรงกันในพื้นที่ด้วยสมการ Multidimensional Scaling เพื่อจะกำหนดจุดนำไป Plot ลงในกราฟ ใช้ในการพิจารณาจัดอันดับความสำคัญของปัจจัยที่ส่งผลต่อการประเมิน

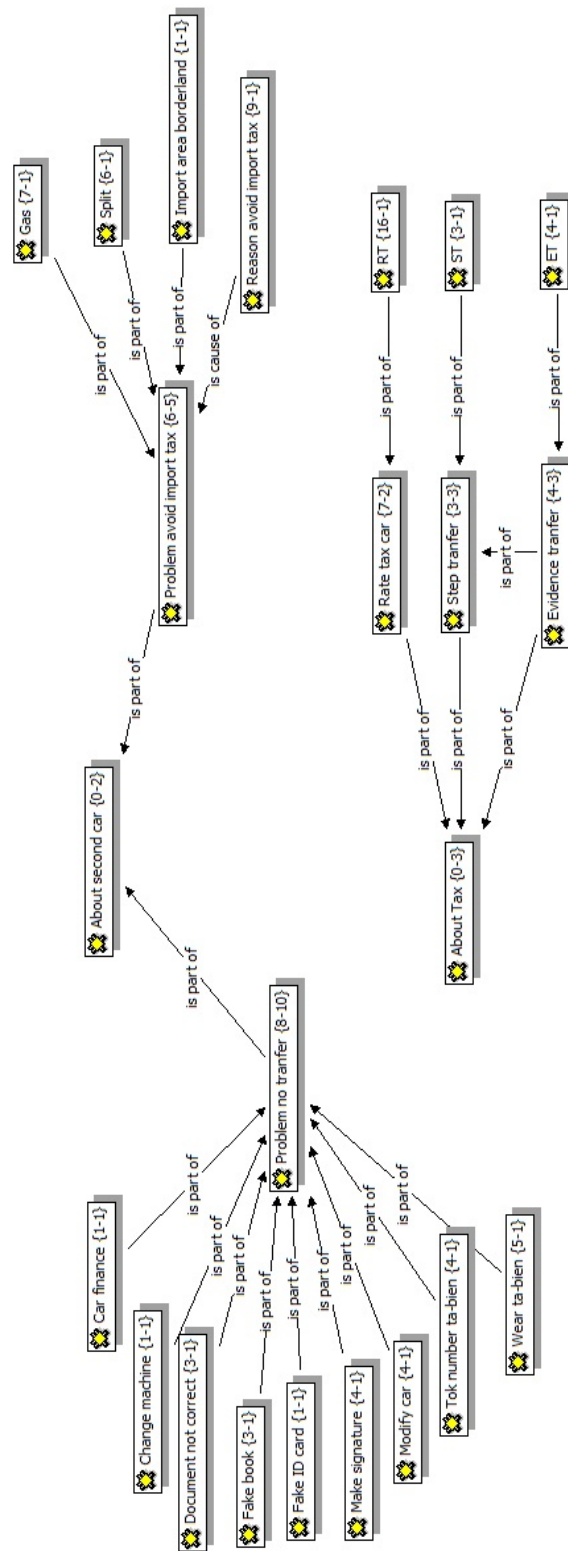


## 6. ผลการวิจัย

### 6.1 สรุปผลการวิจัย



แสดงถึงภาพมโนทัศน์ที่สร้างตามทฤษฎีและกรอบแนวคิดที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์มือสอง



แสดงถึงภาพโมเดลที่สร้างขึ้นตามทฤษฎีและกรอบแนวคิดที่ได้จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่รัฐประจำกรมขนส่งทางบก

ผู้วิจัยสามารถสรุปผล การวิจัยเชิงคุณภาพ ได้ดังนี้

### 1. สรุปความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับลักษณะการหารถยนต์มือสองเข้ามาขายของผู้ประกอบการ

ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะการหารถยนต์มือสองเข้ามาขายของผู้ประกอบการมีทั้งหมด 11 วิธี ดังนี้

1. ลูกค้านำรถเข้ามาขายหน้าเต็นท์
2. จากเซลล์โชว์รูมรถป้ายแดง หรือ “คิลเลอร์”
3. ชื้อจากเพื่อน ญาติพี่น้องหรือจากร้านเพื่อน
4. การฝากขาย
5. การซื้อผ่านนายหน้า
6. ลูกค้าเก่าที่เคยมาซื้อกับเต็นท์แนะนำมา
7. การหาซื้อตามเต็นท์ต่าง ๆ ที่ขายไม่ดี
8. หาจากอินเทอร์เน็ต
9. ชื้อจากการประมูล
10. ชื้อจากพ่อค้ารถยนต์ จากการโฆษณาขายในอินเทอร์เน็ต
11. ชื้อรถยนต์มือหนึ่งมาแล้วให้บริษัทต่าง ๆ เช่า พอหมดสัญญาก็นำรถยนต์มือหนึ่งมาขายเป็นรถยนต์มือสอง

### 2. สรุปความคิดเห็นของผู้ประกอบเกี่ยวกับวิธีการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศ

ผลการศึกษาพบว่า การนำเข้รถยนต์มือสองโดยการแยกชิ้นส่วนอะไหล่จากประเทศญี่ปุ่นหรือยุโรปหรือที่เรียกว่า “รถยนต์จัดประกอบ” นิยมใช้วิธีการนำเข้ามาทางเรือ โดยทำการแยกชิ้นส่วนรถยนต์ออกจากกัน และทำการสลับ เครื่อง ล้อรถ บอดี้รถ เนื่องจากกฎหมายระบุว่าต้องทำการสลับ หลังจากนั้นนำชิ้นอะไหล่ที่แยกเป็นชิ้นส่วนไปขอใบอินวอยจากกรมศุลกากรเพื่อใช้ในขั้นตอนของการจัดไฟแนนซ์ และหลังจากนั้นจะนำมาประกอบเป็นคันขึ้นและก็ทำการติดแก๊สเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจลมพิษจากสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรมหรือสมอ. การกระทำต่าง ๆ เช่นนี้เป็นการอาศัยช่องว่างทางกฎหมายทำให้เสียภาษีนำเข้ารถยนต์น้อยลง และทำให้ภาครัฐสูญเสียรายได้

### 3. สรุปความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับปัญหาความชำรุดบกพร่อง

ผลการศึกษาพบว่า เมื่อผู้ประกอบการหารถยนต์มาได้แล้ว ผู้ประกอบการจะพิจารณาว่ารถยนต์ที่ซื้อมาต้องมีการซ่อมอะไรบ้าง โดยจะทำการเช็ครถยนต์ที่ได้มาด้วยการทดลองขับรถยนต์ เพื่อดูว่าระบบช่วงล่างดีหรือไม่ ถ้าไม่ดีก็ส่งให้ช่างดู หลังจากนั้นจะดูสภาพภายนอกและภายใน ว่าสีของรถมีการลอกหรือรอยขีดข่วนหรือไม่ ถ้ามีก็จะส่งให้ช่างทำสี ส่วนยางรถยนต์ก็จะดูว่าสึกหรอมากหรือไม่ ถ้าสึกหรอมากก็จะเปลี่ยนยางใหม่ ภายในก็จะมีการรื้อชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์ออกมาเพื่อทำความสะอาด เช่น เบาะรถยนต์ ล้อรถ ระบบไฟฟ้า เป็นต้น แต่ขั้นตอนสำคัญทั้งหมดนี้ คือ การทำสีเพราะว่าใช้เวลานานที่สุด เมื่อเสร็จหมดทุกขั้นตอนก็จะนำโครงสร้างรถยนต์ต่าง ๆ มาประกอบเป็นคัน แล้วนำมาวางขายหน้าร้าน ขั้นตอนต่าง ๆ ทั้งหมดนี้ทำเพื่อตอบสนองความพึงพอใจให้กับลูกค้า เพื่อให้ลูกค้าเกิดความรู้สึกอยากซื้อ แต่ก็ขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละเต็นท์เหมือนกัน บางเต็นท์ก็ขายตามสภาพรถยนต์ที่ซื้อมา

### 4. สรุปความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับปัญหาการโอนกรรมสิทธิ์ไม่ได้

ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาการโอนกรรมสิทธิ์ไม่ได้สามารถสรุปได้ 9 วิธีดังนี้

1. ปัญหาเรื่องการสวมทะเบียน
2. ปัญหาการต่อหมายเลขเครื่องหรือหมายเลขทะเบียน
3. ปัญหารถยนต์ติดไฟแนนซ์
4. ปัญหาการเปลี่ยนเครื่องยนต์
5. ปัญหาเอกสารไม่ถูกต้อง
6. ปัญหาการอายัดทะเบียน
7. ปัญหาการปลอมเล่มทะเบียน
8. ปัญหาการปลอมบัตรประชาชน
9. ปัญหาการดัดแปลงสภาพรถ

## 5. สรุปความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในการประกอบธุรกิจรถยนต์มือสอง คือ ผู้ประกอบการบางรายหลีกเลี่ยงภาษีด้วยการไม่ยอมจดทะเบียนการค้าของเก่า ผู้ประกอบการบางรายมีการเปิดเป็นเต็นท์ผ้าใบข้างถนนหรือการตั้งกล่องขายเพื่อสะดวกต่อการย้ายสถานที่ขาย ซึ่งยากต่อการจัดเก็บภาษีของเจ้าหน้าที่สรรพากรและปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นลูกค้าไม่สามารถจะเอาผิดได้เพราะจะมีการย้ายสถานที่ประจำทุกเดือนหรือสองเดือน แต่ปัจจุบันค่อนข้างมีน้อยแล้ว เพราะลูกค้าเริ่มมองสถานที่ขายรถยนต์มือสองที่มีความน่าเชื่อถือและมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นหลังจากซื้อรถยนต์ไปแล้ว ในการซื้อขายผู้ประกอบการส่วนใหญ่ใช้วิธีการโอนลอย โดยให้ผู้ขายเซ็นเอกสารต่าง ๆ ที่ใช้ในการซื้อขายให้ครบ ซึ่งเมื่อมีการขายซื้อขายครั้งต่อไปผู้ประกอบการก็จะนำเอกสารทั้งหมดนี้ไปโอนได้เลย โดยไม่ต้องให้ผู้ขายมาอีกครั้งในวันที่มีการโอนรถยนต์

วิธีการโอนลอยที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ใช้กันเพราะ 1. ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายเนื่องจากการโอนมาเป็นชื่อเต็นท์จะต้องมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น และเมื่อมีการซื้อขายครั้งต่อไปผู้ประกอบการจะต้องเสียค่าโอนอีกครั้งทำให้ผู้ประกอบการหลีกเลี่ยงภาระค่าใช้จ่ายตรงนี้ 2. ผู้ประกอบการไม่ยากให้จำนวนการถือครองรถยนต์ในเล่มทะเบียนเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อความต้องการซื้อของลูกค้าได้ 3. ชุดโอนเป็นการป้องกันลูกค้าที่ไม่หวังดีมาแจ้งความดำเนินคดีกับผู้ประกอบการในข้อหาการโจรกรรมได้ 4. เวลาที่ซื้อขายอยู่ในช่วงนอกเวลาราชการจึงไม่สามารถดำเนินการโอนได้ จึงจำเป็นต้องใช้วิธีการโอนลอยไว้ก่อน

แต่ส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการจะมอบให้ไฟแนนซ์เป็นคนจัดการ เพราะคนส่วนใหญ่ที่มาซื้อรถยนต์จะซื้อแล้วไปผ่อนกับไฟแนนซ์มากกว่าที่จะซื้อด้วยเงินสด

## 6. สรุปความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์

ผลการศึกษาพบว่า ค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ทางกรมขนส่งทางบกเป็นคนคิด ซึ่งจะนำราคาประเมินรถยนต์ มาเป็นตัวคำนวณค่าอากรในการโอนรถยนต์ โดยคิดค่าอากรในการโอนรถยนต์ในอัตราคงที่คือ 100,000 ละ 500 บาท ค่าอากรในการโอนรถยนต์จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับราคาประเมินไม่ได้ขึ้นอยู่กับราคาซื้อขาย เช่น ราคาประเมินของกรมขนส่งทางบกอยู่ที่ 200,000 บาท ฉะนั้นจะต้องเสียค่าอากรในการโอน 1,000 บาท แต่ขายรถไปในราคา 100,000 บาท ซึ่งผู้โอนจะมาขอเสียค่าอากรในการโอนในราคาขาย 100,000 บาท ไม่ได้ต้องเสียในราคาประเมิน 200,000 บาท เป็นต้น

## 7. สรุปความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่ได้เสียภาษีมูลค่าเพิ่มแต่จะเสียเป็นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาหรือภาษีแบบเหมาโดยจะเสียปีละ 2 ครั้ง การที่ผู้ประกอบการเลือกการเสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา เพราะไม่มีความยุ่งยากในการจัดทำบัญชี ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะทราบกันดีว่าต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา 7% แต่่วางวิธีการคิดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มแบบส่วนต่าง ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะไม่ทราบเนื่องจากไม่ได้เข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มจึงทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่ทราบวิธีการคิดแบบนี้ หรือไม่ผู้ประกอบการก็จะมีบริษัทหรือตัวแทนที่รับผิดชอบด้านการเสียภาษีโดยเฉพาะ ทำให้ผู้ประกอบการไม่ทราบรายละเอียดการเสียภาษีต่าง ๆ

## 8. สรุปความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่รัฐประจำกรมขนส่งทางบกเกี่ยวกับปัญหาการโอนกรรมสิทธิ์ไม่ได้

ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาที่พบในการโอนกรรมสิทธิ์ไม่ได้ของทางกรมขนส่งทางบก สามารถสรุปปัญหาได้ 9 ข้อ ดังนี้ 1. รถยนต์หนีไฟแนนซ์มา 2. เลขเครื่องรถยนต์ไม่ตรงกับเล่มทะเบียน 3. เอกสารไม่ถูกต้อง 4. การปลอมบัตรประชาชน 5. การปลอมเล่มทะเบียน 6. การปลอมลายเซ็น 7. การตัดแปลงสภาพรถ 8. ปัญหาการต่อกหมายเลขเครื่อง 9. ปัญหาการสวมทะเบียน

## 9. สรุปความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่รัฐประจำกรมขนส่งทางบกเกี่ยวกับวิธีการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้า

### รถยนต์มือสองจากต่างประเทศ

ผลการศึกษาพบว่า วิธีการที่ผู้ประกอบการจะหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศสามารถสรุปได้ 3 ข้อ ดังนี้

1. การนำเข้าเป็นชิ้นส่วนอะไหล่ จะนำเข้ามาทางเรือโดยบรรทุกใส่ตู้คอนเทนเนอร์ แยกชิ้นส่วนใหญ่ ๆ ของรถยนต์ออกจากกัน เช่น เครื่องยนต์ ประตู ฝากระโปรงหน้า ฝากระโปรงท้าย เบาะ ล้อ แผงคอนโซล หน้าปัด ไมล์ ไฟหน้า ไฟท้าย เป็นต้น หลังจากนั้นก็นำชิ้นส่วนอะไหล่ไปขอใบเสร็จหรือใบอินวอยจากทางกรมศุลกากร ในใบนี้จะระบุหมายเลขรายละเอียดตามชิ้นอะไหล่ที่แยกออกมา เช่น หมายเลขคลัสซี หมายเลขเครื่อง เครื่องยนต์ที่ใช้ยี่ห้อเครื่องยนต์ ขับเคลื่อนกี่แรงม้า กี่ซีซี ๆ เป็นต้น แล้วถึงเอาชิ้นอะไหล่มารวมกันแล้วเอามาประกอบเป็นรถยนต์ขึ้นมา แล้วก็ไปขอหนังสือรับรองจากวิศวกรรับรองการประกอบความมั่นคงและแข็งแรงของตัวรถ เหตุผลที่ต้องใช้วิธีแบบนี้ เพราะว่าการนำรถเข้ามาทั้งคันจะเสียภาษีนำเข้า 200-300% จากราคารถ แต่การแยกเป็นชิ้นส่วนอะไหล่จะทำให้ภาษีนำเข้าลดลงเหลือไม่กี่เปอร์เซ็นต์เท่านั้น

2. การติดแก๊ส เป็นวิธีที่ใช้เพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจสภาพรถจากสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรมหรือ สมอ. เพราะว่าการจะจดทะเบียนรถได้นั้น จะต้องมีการรับรองการตรวจมลพิษจาก สมอ. แต่เหตุผลที่ทำได้นั้น คือ กฎหมายบ้านเราเปิดช่องว่างให้กับรถยนต์ที่ติดแก๊สไม่ต้องมีการมาตรวจสอบมลพิษกับทาง สมอ. ทำให้ผู้นำเข้าใช้ช่องว่างตรงนี้หลีกเลี่ยงได้ เพราะถ้านำรถยนต์เข้าไปตรวจสภาพกับทาง สมอ. เลยโดยที่ไม่ต้องติดแก๊ส จะต้องมีการทิ้งรถยนต์ไว้ให้กับทาง สมอ. ถ้าไม่ผ่านก็จะเสียค่าใช้จ่ายไปฟรี ๆ ซึ่งค่าใช้จ่ายตรงนี้ค่อนข้างสูงอีกทั้งยังไม่สามารถนำรถยนต์มาจดทะเบียนได้ แต่ถ้านำไปจดทะเบียนกับทางกรมขนส่งได้ รถจดทะเบียนที่ติดแก๊สพวกนี้จะถูกถ่ายรูปไว้เป็นหลักฐานและให้ทดลองขับว่าสามารถใช้งานได้จริง ส่วนมากแล้วจะนำมาถอดออกกันมากกว่าแต่ทางกรมขนส่งก็กำลังหามาตรการป้องกันอยู่ เพราะการกระทำเช่นนี้สื่อถึงเจตนาที่จะหลีกเลี่ยงภาษี

3. การนำรถเข้ามาตามแนวชายแดน เป็นการลักลอบนำรถยนต์เข้ามาทั้งคัน ส่วนมากเมื่อนำรถเข้ามาได้แล้ว รถพวกนี้จะถูกสวมทะเบียนเนื่องจากไม่มีหลักฐานการนำเข้า ทำให้ไม่สามารถจดทะเบียนกับทางกรมขนส่งได้ และจะเป็นปัญหากับผู้ที่ซื้อรถคันนี้ไปใช้เพราะรถพวกนี้นอกจากเป็นรถที่เข้ามาอย่างผิดกฎหมายแล้ววิธีการสวมทะเบียนยังเป็นวิธีที่ผิดกฎหมายอีกด้วย

แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นหน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นกระทรวงคมนาคม กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร ได้ประชุมหารือเพื่อหาทางออกซึ่งอีกประมาณเดือนถึงสองเดือนนี้ จะมีการประกาศมาตรการออกมาเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาอีก เพราะปัญหาดังกล่าวทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีและยังส่งผลต่อรายได้ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจขายรถยนต์ภายในประเทศอีกด้วย

**10. สรุปความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่รัฐประจำกรมขนส่งทางบกเกี่ยวกับการคิดอัตราภาษีรถยนต์ และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์**

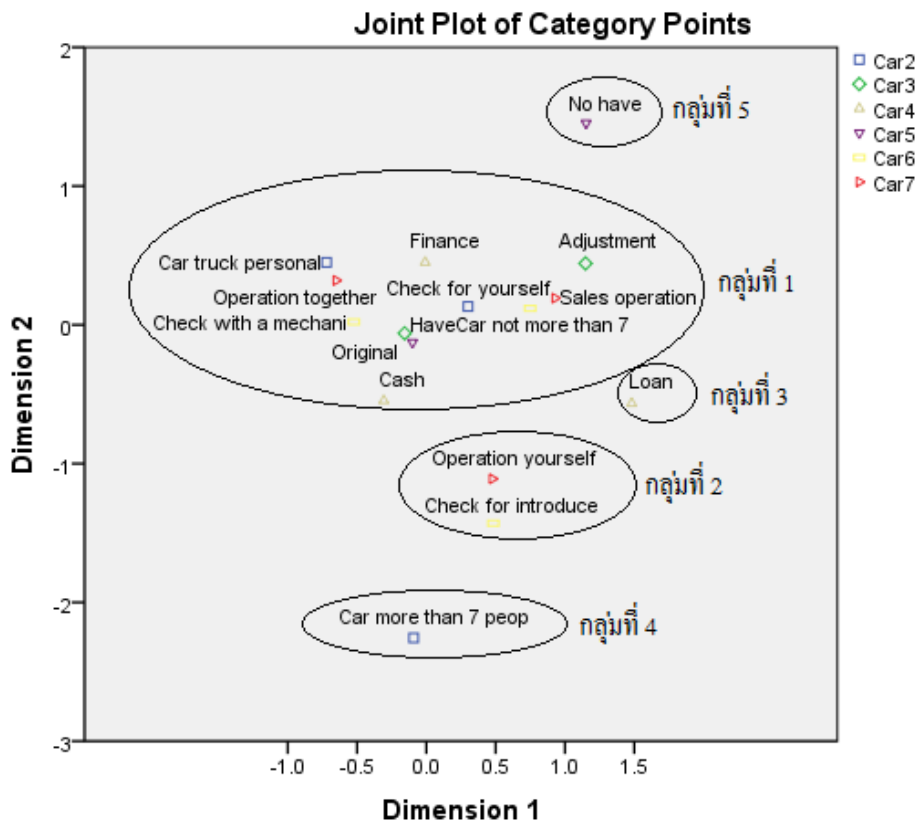
ผลการศึกษาพบว่า การคิดอัตราภาษีรถยนต์ของกรมขนส่งทางบก เฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลประเภท 1 หรือ รย.1 นั้น การคิดภาษีจะคิดตามจำนวนซี ๆ ของรถยนต์ ส่วนค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ จะมีค่า ค่าขอ 5 บาท ค่าโอน 100 บาท ค่าอากรแสตมป์ซึ่งจะคิดตามราคาประเมินรถยนต์ในอัตราหมื่นละ 50 บาท ราคาประเมินของรถยนต์แต่ละยี่ห้อทางกรมขนส่งจะมีราคาประเมินที่เป็นมาตรฐาน ซึ่งทางกรมขนส่งทางบกจะส่งเป็นหนังสือเวียนไปให้กรมขนส่งทางบกทุกจังหวัดทั่วประเทศ โดยวิธีการประเมินจะดู ยี่ห้อรถ รุ่นรถ ปีที่จัดจำหน่าย รวมถึงสภาพรถยนต์ด้วย เพื่อใช้ประกอบการคิดค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์

ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการวิจัยเชิงปริมาณได้ ดังนี้

**ส่วนที่ 1 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม**

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 100 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 25-35 ปี มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรี สถานะโสด ส่วนใหญ่ทำอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน หรือลูกจ้าง และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001-30,000 บาท

**ส่วนที่ 2 สรุปผลการวิเคราะห์คำถามเกี่ยวกับรถยนต์มือสองของผู้ตอบแบบสอบถามด้วยวิธี Multiple Correspondence**



แผนที่การรับรู้รวมของคำถามเกี่ยวกับรถยนต์มือสอง

### อธิบายความหมายของคำศัพท์

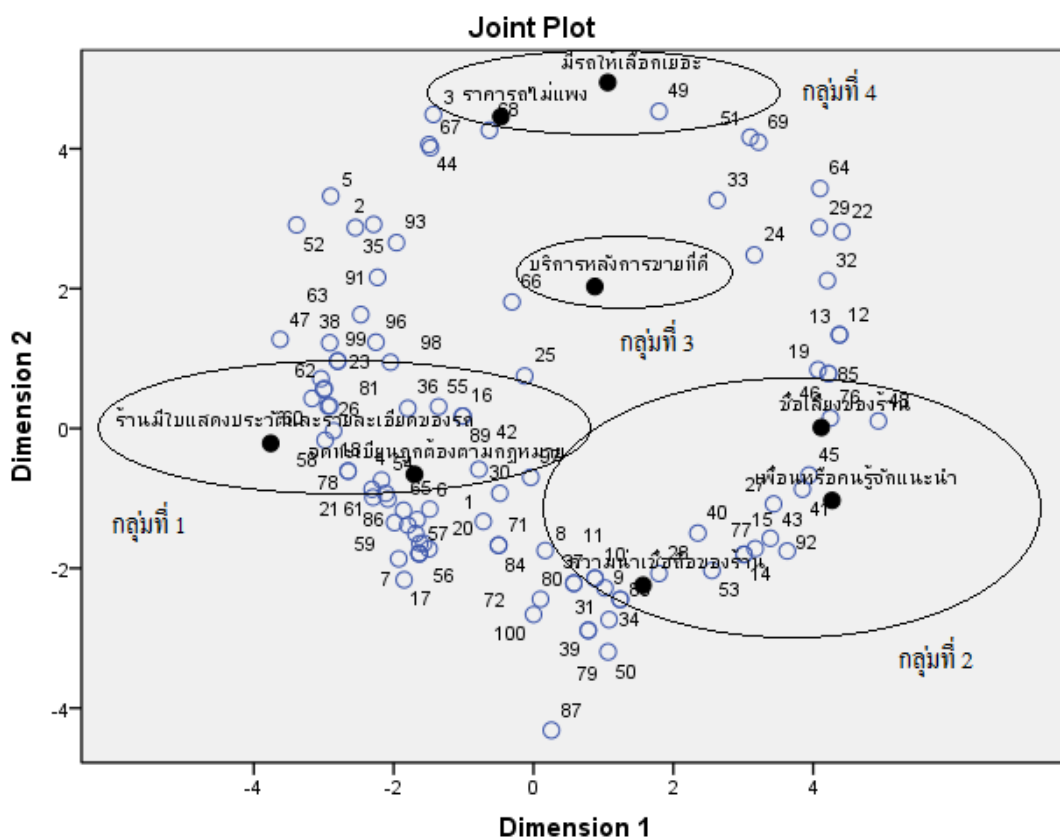
1. Car 2 = คำถามข้อที่ 2 ในแบบสอบถาม คือ ประเภทของรถยนต์มือสองที่ท่านสนใจ
  - Car more than 7 people = รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน
  - Car not more than 7 people = รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน
  - Car Truck person = รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล
2. Car 3 = คำถามข้อที่ 3 ในแบบสอบถาม คือ สภาพรถยนต์มือสองที่ท่านต้องการ
  - Original = สภาพเดิมเหมือนตอนที่ผู้ประกอบการซื้อ
  - Adjustment = สภาพที่มีการปรับปรุง/ตกแต่งจากผู้ประกอบการ
3. Car 4 = คำถามข้อที่ 4 ในแบบสอบถาม คือ ท่านซื้อรถยนต์มือสองด้วยวิธีใด
  - Cash = เงินสด
  - Loan = เงินกู้
  - Finance = เช่าซื้อ/ไฟแนนซ์
4. Car 5 = คำถามข้อที่ 5 ในแบบสอบถาม คือ ก่อนการซื้อรถยนต์มือสองท่านมีการศึกษาข้อมูลจากแหล่งใดเพิ่มเติมหรือไม่
  - Have = มี
  - No have = ไม่มี
5. Car 6 = คำถามข้อที่ 6 ในแบบสอบถาม คือ ท่านมีการตรวจสอบรถยนต์มือสองก่อนการซื้อขายอย่างไร
  - Check for yourself = ตรวจสอบด้วยตนเอง
  - Check with mechanic = มีผู้มีประสบการณ์/ช่างไปตรวจสอบด้วย
  - Check for introduce = ตรวจสอบตามคำแนะนำของพนักงานขาย
6. Car 7 = คำถามข้อที่ 7 ในแบบสอบถาม คือ ในการซื้อขาย ขั้นตอนของการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ ท่านจะ
  - Sale Operation = ให้ผู้ขายดำเนินการให้
  - Operation yourself = เป็นคนดำเนินการเอง
  - Operation together = ไปดำเนินการพร้อมกับผู้ขาย

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ระดับความสำคัญของคำตอบที่ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบตั้งแต่ คำถามข้อที่ 2-ข้อที่ 7 สามารถแบ่งได้ 5 กลุ่ม ดังนี้ กลุ่มคำตอบที่ 1 คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล สภาพเดิมเหมือนตอนที่ผู้ประกอบการซื้อ สภาพที่มีการปรับปรุงหรือตกแต่งจากผู้ประกอบการ เงินสด เช่าซื้อ/ไฟแนนซ์ มีตรวจสอบด้วยตนเอง มีผู้มีประสบการณ์หรือช่างไปตรวจสอบด้วย ให้ผู้ขายดำเนินการให้ ไปดำเนินการพร้อมกับผู้ขาย กลุ่มคำตอบที่ 1 แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามเลือกคำตอบที่อยู่ในกลุ่มคำตอบที่ 1 ในระดับความสำคัญมากที่สุด กลุ่มคำตอบที่ 2 คือ เป็นคนดำเนินการเอง ตรวจสอบตามคำแนะนำของพนักงานขาย กลุ่มคำตอบที่ 2 แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามเลือกคำตอบที่อยู่ในกลุ่มคำตอบที่ 2 ในระดับความสำคัญปานกลาง กลุ่มคำตอบที่ 3 คือ เงินกู้ กลุ่มคำตอบที่ 4 คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน กลุ่มคำตอบที่ 5 คือ ไม่มี กลุ่มคำตอบที่ 3 กลุ่มคำตอบที่ 4 และกลุ่มคำตอบที่ 5 แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามเลือกคำตอบที่อยู่ในกลุ่มคำตอบที่ 3 กลุ่มคำตอบที่ 4 และกลุ่มคำตอบที่ 5 ในระดับความสำคัญน้อยที่สุด

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า ผลการวิจัยเชิงปริมาณส่งผลที่สนับสนุนผลการวิจัยเชิงคุณภาพ ทำให้คำตอบและคำถามมีความสัมพันธ์กันในระดับที่แตกต่างกัน

**หมายเหตุ:** คำถามข้อที่ 1 ข้อที่ 8 ข้อที่ 9 ข้อที่ 10 และข้อที่ 11 ที่ไม่ได้นำมาวิเคราะห์เนื่องจากผู้วิจัยต้องการให้เห็นถึงการแบ่งกลุ่มระดับความสำคัญที่ชัดเจนที่สุดซึ่งจากการวิเคราะห์ พบว่า คำถามข้อที่ 2-ข้อที่ 7 แบ่งกลุ่มระดับความสำคัญได้ชัดเจนที่สุด

ส่วนที่ 3 สรุปผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับวิธีการเลือกสถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสองด้วยวิธี Multidimensional Scaling



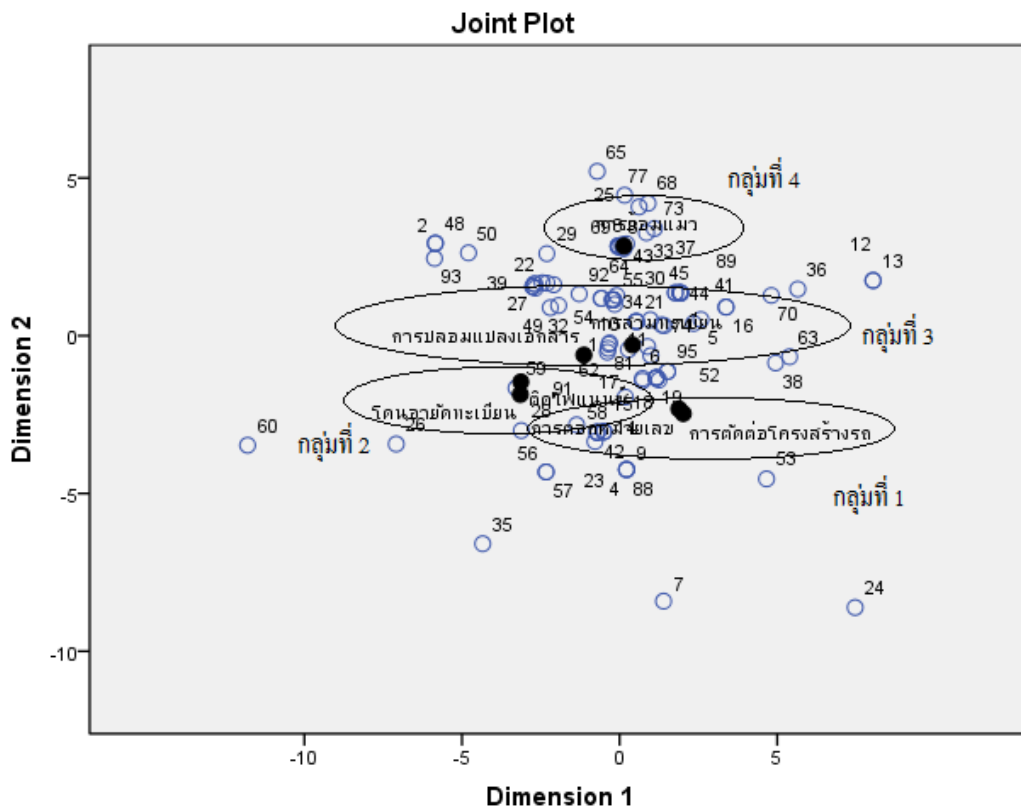
แผนที่การรับรู้รวมของวิธีการเลือกสถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสอง

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า วิธีการเลือกสถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสองที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญเป็นอันดับที่ 1 คือ การจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.03 อันดับที่ 2 คือ ความน่าเชื่อถือของร้าน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 อันดับที่ 3 คือ ร้านมีใบแสดงประวัติและรายละเอียดของรถ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 อันดับที่ 4 คือ บริการหลังการขายที่ดี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.61 อันดับที่ 5 คือ ชื่อเสียงของร้าน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.71 อันดับที่ 6 คือ เพื่อนหรือคนรู้จักแนะนำ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.89 อันดับที่ 7 คือ ราคาจริงไม่แพง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 5.05 สุดท้ายอันดับที่ 8 คือ มีรถให้เลือกมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 5.05



และสามารถแบ่งกลุ่มวิธีการเลือกสถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสองออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 คือ ร้าน มีใบแสดงประวัติและรายละเอียดของรถกับจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย กลุ่มนี้ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์ มือสองส่วนใหญ่จะเลือกสถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสอง โดยดูจากสถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสองต้องมีใบแสดง ประวัติ รายละเอียดของรถยนต์กับมีใบจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสอง ให้ความสำคัญใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 2 คือ ชื่อเสียงของร้าน เพื่อนหรือคนรู้จักแนะนำและความน่าเชื่อถือของร้าน กลุ่มนี้ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองจะเลือกสถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสองโดยดูจากชื่อเสียงของสถานที่ จำหน่ายรถยนต์มือสอง การที่เพื่อนหรือคนรู้จักสนิทกันเป็นคนแนะนำให้มาซื้อ และความน่าเชื่อถือของร้านของ สถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสองโดยให้ความสำคัญใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 3 คือ บริการหลังการขายที่ดี กลุ่มนี้ผู้บริโภค ที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองจะดูสถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสองจากบริการหลังการขายที่ดี กลุ่มที่ 4 คือ มีรถให้เลือก มากและราคาไม่แพง กลุ่มนี้ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองจะเลือกสถานที่จำหน่ายรถยนต์มือสองโดยดูว่ามี รถให้เลือกเยอะและรถยนต์มีราคาที่ไม่แพง ซึ่งให้ความสำคัญใกล้เคียงกัน

สรุปผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาในการซื้อขายรถยนต์มือสอง ด้วยวิธี Multidimensional Scaling



แผนที่การรับรู้รวมของปัญหาในการซื้อขายรถยนต์มือสอง

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ปัญหาในการซื้อขายรถยนต์มือสองที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญเป็นอันดับที่ 1 คือ การสวมทะเบียน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.04 อันดับที่ 2 คือ การย้อมแมว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.43 อันดับที่ 3 คือ การปลอมแปลงเอกสาร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.53 อันดับที่ 4 คือ การตอกหมายเลขเครื่องและเลขตัวถังรถยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.10 อันดับที่ 5 คือ การเปลี่ยนแปลงหรือการตัดต่อโครงสร้างรถยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 อันดับที่ 6 คือ รถติดไฟแนนซ์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.45 และสุดท้ายอันดับที่ 7 คือ รถโดนอายัดทะเบียน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 5.12

และสามารถแบ่งกลุ่มปัญหาในการซื้อขายรถยนต์มือสองออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 คือ การตอกหมายเลขและการตัดต่อโครงสร้างรถ กลุ่มนี้ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับปัญหาเรื่องการตอกหมายเลขเครื่องหรือเลขตัวถังรถยนต์ และการเปลี่ยนแปลงหรือการตัดต่อโครงสร้างรถยนต์ ซึ่งให้ความสำคัญใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 2 คือ รถยนต์ติดไฟแนนซ์และโดนอายัดทะเบียน กลุ่มนี้ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับปัญหาเรื่องรถยนต์ที่ติดไฟแนนซ์และรถยนต์ที่โดนอายัดทะเบียน ซึ่งให้ความสำคัญใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 3 คือ การปลอมแปลงเอกสารและสวมทะเบียน กลุ่มนี้ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับปัญหาเรื่องการปลอมแปลงเอกสารรถยนต์ และปัญหาการสวมทะเบียนรถยนต์ ซึ่งให้ความสำคัญใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 4 คือ การย้อมแมว กลุ่มนี้ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองจะให้ความสำคัญกับปัญหาเรื่องการย้อมแมว

## 7. อภิปรายผล

จากการศึกษาปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในกรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรี เพื่อต้องการทราบถึงปัญหาในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง ที่ส่งผลกระทบต่อหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง สามารถนำมาอภิปรายผลได้ ดังนี้

### ลักษณะการหารรถยนต์มือสองเข้ามาขายของผู้ประกอบการ

ลักษณะการหารรถยนต์มือสองของผู้ประกอบการถือเป็นสิ่งสำคัญอย่างหนึ่งที่มีผลโดยตรงต่อกำไรของผู้ประกอบการ ซึ่งขึ้นอยู่กับนโยบายของร้านด้วยว่าจะใช้วิธีการหาแบบไหนในการหารรถยนต์เข้ามาขาย โดยทั่วไปแล้วมีทั้งหมด 11 วิธี มีรายละเอียด ดังนี้

1. ลูกค้านำรถเข้ามาขายหน้าเต็นท์ หรือการนำรถมา Turn
2. จากเซลส์โชว์รูมรถป้ายแดง หรือ “ดีลเลอร์”
3. ซื้อจากเพื่อน ญาติพี่น้อง หรือจากร้านเพื่อน
4. การฝากขาย ซึ่งจะมาจากเจ้าของรถยนต์เองหรือเพื่อน ๆ มาฝากขายกับเจ้าของเต็นท์
5. การซื้อผ่านนายหน้า
6. ลูกค้านำรถที่เคยมาซื้อกับเต็นท์แนะนำมา
7. การหาซื้อตามเต็นท์ต่าง ๆ ที่ขายไม่ดี โดยจะไปดูตามเต็นท์ที่ขายรถไม่ได้แล้วก็ไปขอซื้อเข้ามาในราคา  
กันเอง
8. หาจากอินเทอร์เน็ต
9. ซื้อจากการประมูล

10. ชื่อจากพ่อค้ารถยนต์ จากการโฆษณาขายในอินเทอร์เน็ต เพราะส่วนมากในอินเทอร์เน็ตจะเป็นพ่อค้ารถยนต์มาลงโฆษณามากกว่าจะเป็นลูกค้ามาลงขายเอง

11. ชื่อรถยนต์มือหนึ่งมาแล้วให้บริษัทต่าง ๆ เช่น พอหมดสัญญาก็นำรถยนต์มือหนึ่งมาขายเป็นรถยนต์มือสอง

ซึ่งมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของ นิษา แก่นสุวรรณ (2548) ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัญหาของผู้บริโภคจากการเลือกซื้อรถยนต์มือสอง ซึ่งกล่าวว่า การเสาะแสวงหารถยนต์ของผู้ประกอบการมีด้วยกันหลายวิธี ดังนี้

1. เจ้าของรถยนต์ประกาศขายผ่านโฆษณาตามสื่อต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกาศขายรถยนต์มือสองโดยตรง เช่น โฆษณาในวารสารแหล่งรถยนต์ อินเทอร์เน็ต เป็นต้น

2. ชื่อมาจากบริษัทสถาบันการเงินหรือผู้รับจำนำซึ่งขาดการผ่อนส่งที่เรียกว่า “หลุดไฟแนนซ์” หรือ “หลุดจำนำ”

3. ผู้ประกอบการประกาศโฆษณาในสื่อการซื้อขาย หรือประกาศซื้อขายแลกเปลี่ยนรถยนต์มือสอง โดยให้ราคาดีหรือการเสนอบริการจูงใจอื่น ๆ เพื่อเป็นการจูงใจให้มาใช้บริการ

4. การจัดซื้อรถยนต์โดยผ่านระบบนายหน้า ซึ่งนายหน้าจะมีรายได้จากเงินรางวัลหรือเงินเปอร์เซ็นต์จากการซื้อขาย อาจจะได้จากผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ได้ตามแต่ข้อตกลง

5. เจ้าของรถยนต์ที่นำมาฝากขายกับเต็นท์รถยนต์มือสองโดยตรง

6. รถยนต์ที่ได้มาจากการประมูลขายรถยนต์

7. การซื้อขายจากตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใหม่ (ดีลเลอร์)

แต่ในขณะที่การหารถยนต์เข้ามาขายของผู้ประกอบการนั้น ที่หลายคนมองว่าจะไม่เป็นปัญหาที่กระทบต่อการจัดเก็บภาษีของหน่วยงานภาครัฐ แต่ปัญหาของการหารถยนต์เข้ามาขายด้วยวิธีการประมูลนี้เป็นปัญหาที่มีความสำคัญมาก ที่หน่วยงานภาครัฐควรให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะรถที่ได้มานั้นผู้ประกอบการไม่สามารถที่จะทดลองหรือเช็คครัดได้เลยซึ่งแตกต่างจากวิธีการหารถยนต์แบบอื่น และยังมีความเสี่ยงต่อตัวผู้บริโภคในภายหลังอีกด้วย

ขณะเดียวกันผู้ประกอบการก็ควรมีการสร้างความน่าเชื่อถือให้กับผู้บริโภคด้วย เพราะผลการวิจัยเชิงปริมาณ สรุปว่า ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองส่วนใหญ่มีวิธีการเลือกสถานที่จัดจำหน่ายโดยดูจากความน่าเชื่อถือของร้านซึ่งให้ความสำคัญเป็นอันดับที่ 2 นั้นแสดงให้เห็นว่าความน่าเชื่อถือของร้านเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้บริโภคให้ความสำคัญ ดังนั้น ผู้ประกอบการไม่ควรหารถยนต์ด้วยวิธีการประมูลรถยนต์ เพราะจะส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของผู้ประกอบการได้

การประมูลรถยนต์ที่สำคัญอีกวิธีหนึ่ง คือ ผู้ประกอบการบางรายที่ดำเนินธุรกิจนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศมีการตกลงกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐบางหน่วยงานให้ดำเนินการจับกุมรถยนต์มือสองที่นำเข้าเข้ามา หลังจากนั้นผู้ประกอบการจะทำการตกลงกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐบางหน่วยงาน เพื่อจะทำการประมูลรถยนต์ออกมาในภายหลัง ซึ่งค่าใช้จ่ายในการประมูลจะถูกกว่าการเสียภาษีตามกฎหมาย การกระทำดังกล่าวยังมีเจตนาที่จะหลีกเลี่ยงภาษีโดยตรงและยังทำให้ภาพลักษณ์ของหน่วยงานรัฐบางหน่วยงานเสื่อมเสียอีกด้วย

#### **อภิปรายผลวิธีการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศ**

วิธีการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศ เป็นการกระทำของผู้ประกอบการบางรายที่อาศัยช่องว่างทางกฎหมาย กระทำการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศ จากผลการวิจัยเชิงคุณภาพของผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่รัฐประจำกรมขนส่งทางบก สรุปว่ามี 3 วิธี ดังนี้

1. การนำเข้าเป็นชิ้นส่วนอะไหล่
2. การติดแก๊สหรือการทำให้เป็นรถประหยัดพลังงาน
3. การนำรถเข้ามาตามแนวชายแดน

ซึ่งมีสอดคล้องกับเนื้อหาข่าวจากคมชัดลึก (2553) พาดหัวข่าวเรื่อง สรรพสามิตตัดหลังผู้นำเข้ารถเก่า กล่าวว่า ขบวนการนำเข้ารถจดทะเบียนจะนำรถเหล่านี้เข้ามาในลักษณะผ่าแยกชิ้นส่วนใส่ตู้คอนเทนเนอร์ และลำเลียงต่อศุลกากรเป็นการนำเข้าอะไหล่รถยนต์ เมื่อนำเข้ามาแล้วจะประกอบขึ้นเป็นรถใหม่ซึ่งจะถูกกว่าการนำเข้ารถทั้งคัน บางรายทำการฟอกรถเพื่อขอจดทะเบียนโดยการติดตั้งแก๊สเพื่อเลี่ยงการตรวจของสำนักมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม จากนั้นจะนำไปเสียภาษีสรรพสามิตโดยอาศัยช่องกฎหมายในการประเมินค่าปรับในราคาที่ต่ำ ซึ่งเมื่อรวมค่าปรับและภาษีแล้วจะถูกกว่าราคาภาษีของรถยนต์นำเข้าปัจจุบัน และสอดคล้องกับเนื้อหาข่าวจากสำนักข่าว News Station (2552) พาดหัวข่าวเรื่อง จักรยนต์หรูหลีกเลี่ยงภาษี กล่าวว่า รถยนต์เหล่านี้มีเส้นทางนำเข้ามาจากประเทศมาเลเซีย ลำเลียงบรรทุกใส่ตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านเส้นทาง อ.โหวงโกลก ด่านประตูดงเบซา เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยเมื่อนำเข้ามาแล้วจะถูกนำมาสวมทะเบียน ทำเอกสารปลอมและจำหน่ายให้แก่ผู้ที่สนใจต่อไป

เมื่อพิจารณาวิธีการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศทั้งหมดแล้ว ถือว่าเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ซึ่งวิธีการนำเข้าเป็นชิ้นส่วนอะไหล่และวิธีการติดแก๊สเพื่อให้เป็นรถประหยัดพลังงานนั้น ผู้ประกอบการสามารถกระทำได้นี้เนื่องจาก มีช่องว่างทางกฎหมายที่สามารถกระทำได้ คือ พรบ.ศุลกากร พรบ.สรรพสามิต จึงไม่ถือว่าการกระทำเช่นนี้เป็นสิ่งผิดกฎหมาย แต่วิธีการนำรถยนต์มือสองเข้ามาตามแนวชายแดน ถือว่าเป็นวิธีการที่ผิดกฎหมายและวิธีนี้ยังสร้างปัญหาตามมาอีกหลายอย่าง เช่น ปัญหาการสวมทะเบียน ปัญหาการต่อทะเบียนเลขเครื่อง เป็นต้น และยังส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคและสร้างความเสียหายต่อประเทศอย่างมาก ปัญหาทั้งหมดนี้ทำให้ภาครัฐขาดรายได้จากการจัดเก็บภาษีซึ่งเป็นรายได้ที่รัฐควรจะได้

#### อภิปรายผลปัญหาความชำรุดบกพร่อง

รถยนต์มือสองถือว่าเป็นรถยนต์ที่มีการใช้มาแล้ว ดังนั้น การชำรุดบกพร่อง การสึกหรอของรถยนต์ซึ่งเกิดจากการใช้งานของเจ้าของเดิมก็ต้องมี จึงทำให้ผู้ประกอบการที่ซื้อรถยนต์เข้ามาขายในร้านจำเป็นจะต้องทำการซ่อมและปรับปรุงสภาพตัวรถให้เหมือนรถยนต์ใหม่ เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้บริโภคที่ต้องการมาซื้อ แต่ก็ขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละร้าน บางรายก็มีนโยบายขายตามสภาพที่ได้ชื่อมาจากเจ้าของเดิม ซึ่งปัญหาการชำรุดบกพร่องนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ นิษา แก่นสุวรรณ (2548) ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัญหาของผู้บริโภคจากการเลือกซื้อรถยนต์มือสอง กล่าวว่า รถยนต์ที่ผู้ประกอบการนำเข้ามาขายในเดิมนั้นส่วนใหญ่จะนำมาปรับปรุงสภาพให้สะอาดก่อนที่จะนำมาขาย โดยส่วนมากจะมีซ่อมประจำหรือช่างประจำแยกอยู่ต่างหากจากสถานที่ขายรถยนต์ เพราะไม่ต้องการให้ลูกค้ามองเห็นสภาพรถเดิมก่อนที่จะถูกปรับปรุงสภาพใหม่ซึ่งจะทำให้เกิดความไม่พอใจได้ ช่างซ่อมปรับปรุงรถยนต์ประกอบไปด้วย ช่างสี ช่างเคาะ ปะผุ และช่างเครื่องยนต์ที่อยู่ในชั้นฝีมือดี อุปกรณ์ใดที่เก่าจะได้รับการเปลี่ยนใหม่ให้เหมือนรถยนต์ใหม่และถึงนำไปจอดขายที่สถานประกอบการ

แต่ผู้ประกอบการบางรายมีการเอาเปรียบผู้บริโภคไม่ยอมรับผิดชอบกับปัญหาที่เกิดขึ้น ซึ่งปัญหามาจากการผู้ประกอบการขาดคุณธรรมหรือมีเจตนานำรถยนต์ที่ไม่ได้คุณภาพมาขายให้กับผู้บริโภค ทำให้ผู้บริโภคเมื่อมีการซื้อไปใช้ได้ระยะหนึ่งแล้ว เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาหรือที่เรียกกันว่า “การย้อมแมว” ซึ่งผลการวิจัยเชิงปริมาณยังสนับสนุนด้วยว่าผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับปัญหาการย้อมแมวเป็นอันดับที่ 2 หมายความว่า ลูกค้าส่วนใหญ่คาดหวังว่าจะไม่พบปัญหาการย้อมแมวหลังจากซื้อรถยนต์ไปใช้แล้ว และปัญหา

การย้อมแมวมักมาพร้อมกับการดัดแปลงสภาพรถหรือการตัดต่อโครงสร้างรถ การต่อหมายเลขเครื่องยนต์ การสวมทะเบียน การปลอมแปลงเอกสาร ซึ่งอาจเกิดขึ้นในขั้นตอนการซ่อม และปรับปรุงของผู้ประกอบการ ซึ่งปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคและหน่วยงานภาครัฐ

ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐควรให้ความสำคัญกับปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ ถึงแม้ปัจจุบันสำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคจะมีหน้าที่โดยตรงในการคุ้มครองและช่วยเหลือผู้บริโภคจากการถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบการ แต่การแก้ปัญหาเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ อีกทั้งปัญหาที่มาพร้อมกับปัญหาการย้อมแมวยังส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีของหน่วยงานภาครัฐอีกด้วย หน่วยงานภาครัฐควรมีแก้ไขปัญหามาให้เกิดเป็นรูปธรรมมากขึ้น เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้บริโภคและภาพลักษณ์ของธุรกิจรถยนต์มือสอง

### อภิปรายผลปัญหาการโอนกรรมสิทธิ์ไม่ได้

ปัญหาการโอนกรรมสิทธิ์ไม่ได้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างขั้นตอนการซื้อขายรถยนต์มือสอง ซึ่งจะตรวจพบได้หลังจากนำรถยนต์ที่มีการซื้อขายแล้วไปตรวจสภาพที่กรมขนส่งทางบก จากผลการวิจัยเชิงคุณภาพของผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ สามารถสรุปได้ 10 วิธี ดังนี้

1. ปัญหารถยนต์ติดไฟแนนซ์
2. ปัญหาการเปลี่ยนเครื่องยนต์
3. ปัญหาเอกสารไม่ถูกต้อง
4. ปัญหาการปลอมบัตรประชาชน
5. ปัญหาการปลอมเล่มทะเบียนรถ
6. ปัญหาการปลอมลายเซ็น
7. ปัญหาการดัดแปลงสภาพรถ
8. การอายัดทะเบียน
9. ปัญหาการต่อหมายเลขเครื่องยนต์
10. ปัญหาการสวมทะเบียน

ซึ่งความสอดคล้องกับงานวิจัยของ นิษา แก่นสุวรรณ (2548) ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัญหาของผู้บริโภคจากการเลือกซื้อรถยนต์มือสอง กล่าวว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ตามกฎหมายไม่ได้มีดังต่อไปนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับการสวมทะเบียนรถยนต์
2. การกระทำทุจริต โดยการต่อหมายเลขเครื่องเลขตัวรถ
3. รถที่ดัดแปลงสภาพไม่สามารถดำเนินการทางทะเบียนได้ หรือเมื่อดำเนินการได้แต่ใช้เวลานาน
4. ปัญหาการซื้อขายรถยนต์ที่ยังค้างชำระกับสถาบันการเงิน

ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ทางกรมขนส่งมีวิธีการดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องตามกฎหมาย แต่ปัญหาที่กรมขนส่งให้ความสำคัญ คือ ปัญหาการสวมทะเบียน ปัญหาการต่อหมายเลขเครื่อง ปัญหาการดัดแปลงสภาพรถ ปัญหาปลอมแปลงเอกสาร ๆ ต่าง ๆ เพราะปัญหาเหล่านี้เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย และรถยนต์พวกนี้สามารถนำต่อภาษีประจำปีได้ตามปกติจนกว่ารถคันดังกล่าวจะมีการโอนกรรมสิทธิ์ถึงจะถูกตรวจ พบว่า มีการกระทำการทุจริตสาเหตุนั้นมาจากการขาดความรับผิดชอบ ขาดจริยธรรม และเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวมากเกินไปของผู้ประกอบการ บางราย และยังสร้างปัญหาให้แก่ผู้บริโภคกับเจ้าหน้าที่รัฐด้วย อีกทั้งผลการวิจัยเชิงปริมาณยังสนับสนุนด้วยว่า ปัญหาในการซื้อขายรถยนต์ที่ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองเห็นว่าสำคัญที่สุด คือ ปัญหาการสวมทะเบียน

รองลงมา คือ ปัญหาการย้อมแมว ปัญหาการปลอมแปลงเอกสาร และปัญหาการต่อหมายเลขเครื่องยนต์ตามลำดับ แต่การแก้ไขปัญหเหล่านี้เป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ และทำให้หน่วยงานไม่สามารถเก็บภาษีได้ เนื่องจากรถที่ถูกดำเนินคดีจะต้องถูกยึดไว้จนกว่าคดีความจะสิ้นสุดลง ในปัจจุบันการแก้ไขปัญหาของทางกรมขนส่งทางบกจะไม่ดำเนินคดีกับผู้กระทำผิด เพราะจะทำให้กรมขนส่งทางบกขาดรายได้ แต่ทางกรมขนส่งทางบกจะแก้ไขโดยให้คำแนะนำและวิธีการแก้ไขที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยจะไม่จับดำเนินคดีเพื่อไม่ให้กรมขนส่งขาดรายได้

แต่จริง ๆ แล้วปัญหาเหล่านี้ควรได้รับการแก้ไขอย่างจริงจังจากหน่วยงานภาครัฐไม่ควรแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ เพราะปัญหาเหล่านี้ทำให้ภาครัฐสูญเสียรายได้และเมื่อรถยนต์ที่เกิดปัญหาเหล่านี้ถูกส่งออกไปขายยังต่างประเทศจะทำให้กลายเป็นปัญหาระดับประเทศได้อีกด้วย

### อภิปรายผลปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีมูลค่าเพิ่มถือเป็นรายได้ที่สำคัญชนิดหนึ่ง ซึ่งหน้าที่การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นของกรมสรรพากร การเข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มได้นั้น ผู้ประกอบการจะต้องมีรายได้จากการดำเนินธุรกิจ 1,800,000 บาทต่อปีขึ้นไป แต่ปัญหาในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในปัจจุบัน คือ ผู้ประกอบการบางรายไม่ยอมจดทะเบียนการค้าของเก่า บางรายเปิดเป็นเต็นท์ผ้าใบหรือที่เรียกกันว่า “การตั้งกล่องขาย” เพื่อสะดวกต่อการย้ายสถานที่และยากต่อการจัดเก็บภาษีของเจ้าหน้าที่สรรพากร และผู้ประกอบการส่วนใหญ่ซื้อขายด้วยวิธีโอนลอย การกระทำเช่นนี้ ผู้ประกอบการจะให้ผู้ขายเซ็นเอกสารต่าง ๆ ที่ใช้ในการซื้อขายให้ครบซึ่งเมื่อมีการขายซื้อขายครั้งต่อไป ผู้ประกอบการจะนำเอกสารทั้งหมดนี้ไปโอนได้เลย โดยไม่ต้องให้ผู้ขายมาอีกครั้งในวันที่มีการโอนรถยนต์ โดยวิธีการโอนลอยที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ใช้กัน เพราะ 1. ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายเนื่องจากการโอนมาเป็นชื่อเต็นท์จะต้องมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น และเมื่อมีการซื้อขายครั้งต่อไปผู้ประกอบการจะต้องเสียค่าโอนอีกครั้งทำให้ผู้ประกอบการหลีกเลี่ยงภาระค่าใช้จ่ายตรงนี้ 2. ผู้ประกอบการไม่ยอมให้จำนวนการถือครองรถยนต์ในเล่มทะเบียนเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อความต้องการซื้อของลูกค้าได้ 3. ชุดโอนเป็นการป้องกันลูกค้าที่ไม่หวังดีมาแจ้งความดำเนินคดีกับผู้ประกอบการในข้อหาการโจรกรรมได้ 4. เวลาที่ซื้อขายอยู่ในช่วงนอกเวลาราชการจึงไม่สามารถดำเนินการโอนได้ จึงจำเป็นต้องใช้วิธีการโอนลอยไว้ก่อน

ซึ่งสอดคล้องกับบทความของสุมาลี สถิตชัยเจริญ (ม.ป.ป.) เรื่อง การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มรถยนต์มือสองกล่าวว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นในธุรกิจการซื้อขายรถยนต์มือสอง จากข้อร้องเรียนของผู้ประกอบการที่อยู่ในระบบภาษีที่ถูกต้อง สามารถสรุปปัญหาที่เกิดขึ้นได้ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์มือสองบางรายหลีกเลี่ยงภาษีทั้งภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยไม่มีการจดทะเบียนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
2. ผู้ประกอบการใช้วิธีการเปิดให้บริการเป็นที่จอดรถให้เช่าทำให้มีรายได้ไม่ถึงเกณฑ์ที่ต้องเข้าสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม
3. การซื้อขายของผู้ประกอบการนอกระบบกระทำในลักษณะที่เรียกว่าการโอนลอย โดยผู้ที่ขายรถยนต์มือสองจะรับเงินจากทางผู้ประกอบการและลงนามในใบโอนรถยนต์ล่วงหน้า รอจนกว่าจะมีผู้มาซื้อรถยนต์ดังกล่าวจึงค่อยทำการโอนรถยนต์ ซึ่งคาดว่าร้อยละ 80 ของตลาดซื้อขายรถยนต์มือสองใช้วิธีนี้
4. สำหรับผู้ประกอบการที่อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่มประสบปัญหาไม่มีหลักฐานภาษีซื้อมาหักออกจากภาษีขายได้ เนื่องจากผู้ขายรถยนต์แก่ผู้ประกอบการไม่อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่มทำให้ผู้ประกอบการต้องผลักภาระภาษีทั้งหมดแก่ผู้ซื้อรายใหม่ทำให้รถยนต์มีราคาสูงกว่าผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบ

แต่ปัจจุบันปัญหาการไม่จดทะเบียนและการเปิดเป็นเต็นท์ผ้าใบค่อนข้างน้อยส่วนใหญ่ ผู้ประกอบการจะจดทะเบียนการค้าของเก่า เพราะผู้บริโภคส่วนใหญ่ที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองเลือกที่จะเข้าร้านที่ดูมีความน่าเชื่อถือ และถูกต้องตามกฎหมายและยังสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งพบว่า ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์มือสองให้ความสำคัญกับการจดทะเบียนที่ถูกต้องตามกฎหมายเป็นอันดับที่ 1 และความน่าเชื่อถือของร้านเป็นอันดับที่ 2 การจดทะเบียนการค้าของเก่าของผู้ประกอบการจะเสียภาษีเป็นเงินได้บุคคลธรรมดา เนื่องจากรายได้ไม่ถึงเกณฑ์ที่ต้องเข้าระบบการภาษีมูลค่าเพิ่ม ส่วนการซื้อขายด้วยวิธีการโอนลอยที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เลือกใช้ การกระทำเช่นนี้สามารถกระทำได้เนื่องจากเป็นข้อตกลงกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มองว่าเป็นการกระทำที่ไม่ผิดกฎหมาย

### อภิปรายผลการคิดอัตราภาษีรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์

การคิดอัตราภาษีรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์เป็นรายได้ส่วนหนึ่งที่สำคัญของกรมขนส่งทางบก การคิดอัตราภาษีรถยนต์ทางกรมขนส่งทางบกจะคิดตามจำนวนซี ๑ ของรถยนต์ที่กำหนดใน พ.ร.บ.รถยนต์ โดยเจ้าของรถยนต์จะต้องชำระภาษีรถยนต์ทุกปีตามระยะเวลาที่กรมขนส่งทางบกกำหนด ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของศูนย์ทนายความทั่วไทย (ม.ป.ป.) เรื่อง พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 กล่าวว่า

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ให้เก็บภาษีตามความจุของกระบอกสูบรวมกันของเครื่องยนต์ของรถยนต์แต่ละคัน ในอัตราดังต่อไปนี้

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| (ก) 600 ลูกบาศก์เซนติเมตรแรก  | ลูกบาศก์เซนติเมตรละ 0.50 บาท |
| (ข) ส่วนที่เกิน 600 ลูกบาศก์เซนติเมตรแต่ไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร | ลูกบาศก์เซนติเมตรละ 1.50 บาท |
| (ค) ส่วนที่เกิน 1800 ลูกบาศก์เซนติเมตร                                  | ลูกบาศก์เซนติเมตรละ 4.00 บาท |

การคิดอัตราภาษีรถยนต์ที่จดทะเบียนมาแล้ว 5 ปีนับแต่ปีที่จดทะเบียนครั้งแรก เจ้าของรถสามารถลดหย่อนภาษีประจำปีโดยลดหย่อนภาษีได้ปีละ 10% จนสิ้นสุดการลดหย่อนภาษีที่ปีที่ 10 ที่อัตราลดหย่อนภาษี 50% หลังจากนั้นจะคิดอัตราลดหย่อนภาษี 50% ทุกปีจนกว่ารถยนต์จะไม่สามารถใช้งานได้

ส่วนค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ทางกรมขนส่งทางบกจะคิดจากราคาประเมินรถยนต์ โดยนำราคาประเมินรถยนต์มาคำนวณค่าอากรในการโอนรถยนต์ โดยคิดค่าอากรในการโอนรถยนต์ในอัตราก้าวหน้า คือ 100,000 ละ 500 บาท ค่าอากรในการโอนรถยนต์จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับราคาประเมินรถยนต์ไม่ได้ขึ้นอยู่กับราคาซื้อขายรถยนต์ เช่น ราคาประเมินรถยนต์ของกรมขนส่งทางบกอยู่ที่ 200,000 บาท ฉะนั้น จะต้องเสียค่าอากรในการโอนรถยนต์ 1,000 บาท แต่ขายรถยนต์ไปในราคา 100,000 บาท ผู้โอนจะมาขอเสียค่าอากรในการโอนที่ราคาขาย 100,000 บาท ไม่ได้ ต้องเสียในราคาประเมิน 200,000 บาท เป็นต้น โดยวิธีคิดราคาประเมินรถยนต์จะดูยี่ห้อ รุ่น ปีที่จัดจำหน่าย รวมถึงสภาพรถยนต์เพื่อใช้ประกอบการคิดค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ ซึ่งมีความสอดคล้องกับข้อมูลของสำนักงานขนส่งทางบกจังหวัดนครราชสีมา (2551) เรื่อง ค่าธรรมเนียมในการโอนรถยนต์ ซึ่งประกอบไปด้วย ค่าธรรมเนียมการโอนรถยนต์ 100 บาท ค่าอากรซื้อขายตามราคาประเมิน ในอัตราก้าวหน้า 200 บาท ต่อ 1 บาท หรือร้อยละ 50 สตางค์ ของราคาารถที่ประเมิน ตัวอย่างเช่น ถ้ารถคันที่โอน มีราคาประเมิน 100,000 บาท จะเสียค่าใช้จ่ายในการโอนรวมเป็นเงิน 605 บาท (ค่าโอน 100 บาท, ค่าอากร 500 บาท และค่าขอ 5 บาท)

ปัจจุบันรถยนต์ที่ขายในประเทศไทยมีความจุกระบอกสูบที่หลากหลายมาก แต่ปัญหาอยู่ที่รถยนต์ที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่มีความจุของกระบอกสูบมาก การคิดอัตราภาษีรถยนต์ตามที่กำหนดใน พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 ถือว่าไม่มีความเหมาะสม เช่นเดียวกับค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ของ กรมขนส่งทางบกที่น้อยเกินไป เพราะการคิดอัตราภาษีรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ที่น้อยเกินไปจะทำให้มีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศมากขึ้น ก่อให้เกิดการขาดดุลทางการค้าภายในประเทศ ส่งผลให้การจัดเก็บภาษีของหน่วยงานภาครัฐน้อยลงเช่นกัน การลดหย่อนภาษีประจำปีของรถยนต์ที่จดทะเบียนมาแล้ว 5 ปี ก็เป็นปัญหาที่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เพราะรถยนต์ที่เก่าจะมีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่สูงกว่ารถยนต์ใหม่

### อภิปรายภาษีมูลค่าเพิ่ม

ธุรกิจซื้อขายรถยนต์มือสองอยู่ในข้อบังคับที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากรมาตรา 77/2 ซึ่งการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มนี้ เป็นหน้าที่ของกรมสรรพากรที่จะเรียกเก็บกับผู้ประกอบการที่ขายสินค้าหรือให้บริการในทางธุรกิจ ซึ่งอาจหมายถึงผู้ประกอบการทั้งที่เป็นบุคคลธรรมดา คณะบุคคลหรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่ไม่ใช่นิติบุคคลหรือนิติบุคคลก็ได้ ภาษีมูลค่าเพิ่มที่กรมสรรพากรเรียกเก็บนี้จะเรียกเก็บในอัตรา 7% โดยคำนวณจากภาษีขาย-ภาษีซื้อ ถ้าภาษีซื้อมากกว่าภาษีขายผู้ประกอบการสามารถเรียกคืนภาษีได้ ซึ่งมีความสอดคล้องกับทฤษฎีของกลุ่มนักวิชาการภาษีอากร (2553) กล่าวว่า อัตราภาษีตามปกติตามประมวลรัษฎากรมีอัตราเดียว คือ ร้อยละ 10 (ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มของราชการส่วนท้องถิ่น) แต่มีพระราชกฤษฎีกาลดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นการชั่วคราวจากร้อยละ 10 เหลือร้อยละ 6.3 เมื่อรวมภาษีท้องถิ่นอีกร้อยละ 0.7 จะเท่ากับร้อยละ 7 ส่วนสินค้าและบริการบางประเภทที่มีลักษณะเป็นสิ่งฟุ่มเฟือย จะมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพิ่มเติมอีกต่างหากด้วย ดังนั้น ผู้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มโดยทั่วไปจึงต้องเสียภาษีในอัตราดังกล่าวข้างต้น การคำนวณจะเป็น ดังนี้

$$\text{ภาษีที่ต้องชำระ} = \text{ภาษีขาย} - \text{ภาษีซื้อ}$$

หากการคำนวณเป็นลบ (-) อันเกิดจากจำนวนภาษีซื้อมากกว่าจำนวนภาษีขาย ก็มีสิทธิได้รับคืนภาษี

ภาษีขาย หมายความว่า ภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้ประกอบการจดทะเบียนเรียกเก็บหรือพึงเรียกเก็บจากผู้ซื้อสินค้าหรือผู้รับบริการเมื่อขายสินค้าหรือชำระค่าบริการ หากภาษีขายเกิดขึ้นในเดือนใดก็เป็นภาษีขายในเดือนนั้น ไม่คำนึงว่าสินค้าที่ขายหรือบริการที่ให้นั้นจะซื้อหรือเป็นผลมาจากการผลิตเดือนใดก็ตาม

ภาษีซื้อ หมายความว่า ภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้ประกอบการได้จ่ายให้กับผู้ขายสินค้าหรือผู้ให้บริการที่เป็นผู้ประกอบการจดทะเบียน เมื่อซื้อสินค้าหรือชำระค่าบริการเพื่อใช้ในการประกอบกิจการของตน (ทั้งที่เป็นวัตถุดิบหรือสินค้าทุนประเภทเครื่องจักร เครื่องมือและอุปกรณ์ เป็นต้น) หากภาษีซื้อเกิดขึ้นในเดือนใด ก็เป็นภาษีซื้อของเดือนนั้น ไม่คำนึงว่าสินค้าที่ซื้อมานั้นจะขายหรือนำไปใช้ในการผลิตในเดือนใดก็ตาม

แต่ปัจจุบันผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจซื้อขายรถยนต์มือสองส่วนใหญ่เลือกที่จะเสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้แก่กรมสรรพากรแทนการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม เพราะระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมีความยุ่งยากในวิธีการจัดเก็บ และการจัดทำบัญชี ทำให้ผู้ประกอบการบางรายที่ถึงเกณฑ์ชำระระบบภาษีมูลค่าเพิ่มเลือกที่จะไม่ชำระระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยเสียเป็นรายได้บุคคลธรรมดาให้แก่กรมสรรพากร ส่งผลให้รายได้การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของกรมสรรพากรต่ำกว่าเกณฑ์ที่ควรได้



## 8. ข้อเสนอแนะในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสองในกรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรี ซึ่งข้อค้นพบจากการวิจัยครั้งนี้ จะเป็นข้อมูลที่สำคั้ญต่อหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง ผู้ทำการวิจัยมีข้อเสนอแนะในการวิจัย ดังนี้

1. วิธีการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศของผู้ประกอบการนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าวิธีนำเข้าเป็นชิ้นส่วนอะไหล่และการติดแก๊สเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจสอบจากสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม เป็นเพราะการมีกฎหมายรองรับหรือมีช่องว่างทางกฎหมาย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่าควรมีการแก้ไขตัวกฎหมายและบทลงโทษให้มีความเข้มงวดมากขึ้น หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรมีการร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและทำให้เกิดเป็นรูปธรรมมากขึ้น ส่วนการนำเข้ารถยนต์ตามแนวชายแดน ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการตรวจสอบอย่างจริงจังตามจุดลักลอบขนย้ายข้ามแดน ซึ่งผู้วิจัยจะกล่าวต่อไปในภาคผนวก ค เพราะว่าการลักลอบเข้ามาตามแนวชายแดนเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายโดยตรงและยังสร้างปัญหาต่าง ๆ ให้กับผู้บริโภคอีกด้วย อาทิ ปัญหาการสวมทะเบียน ปัญหาการต่อกหมายเลขเครื่อง เป็นต้น

2. ลักษณะการหารรถยนต์มือสองเข้ามาขายของผู้ประกอบการ ผู้วิจัยเห็นว่าวิธีการประมูลรถยนต์เพื่อให้ได้รถมาขายเป็นวิธีที่มีความเสี่ยงต่อตัวผู้ประกอบการและผู้บริโภคที่จะได้รถที่ไม่มีคุณภาพ เพราะรถที่ได้จากการประมูลผู้ประกอบการไม่สามารถทดลองหรือเช็คตัวรถยนต์ได้ ซึ่งต่างจากวิธีอื่น ๆ ซึ่งผู้ประกอบการสามารถเช็คสภาพรถยนต์ได้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่า หน่วยงานภาครัฐควรมีการตรวจสอบหรือวางกรอบกับผู้ประกอบการที่ยังใช้วิธีการหารรถเข้ามาขายด้วยวิธีประมูล เช่น รถยนต์ที่ได้จากการประมูลรถยนต์จะต้องมีการนำรถมาตรวจสภาพก่อนนำไปวางขายหน้าร้าน เป็นต้น ซึ่งวิธีแบบนี้ยังส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือและภาพลักษณ์ที่ดีของผู้ประกอบการอีกด้วย ส่วนวิธีการประมูลรถยนต์โดยผู้ประกอบการมีการตกลงกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐบางหน่วยงานให้ดำเนินการจับกุมรถยนต์มือสองที่นำเข้ามาก่อน และผู้ประกอบการค่อยไปประมูลรถยนต์ออกมาภายหลัง ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่า หน่วยงานภาครัฐควรมีการจัดตั้งคณะผู้ตรวจสอบพิเศษ เพื่อเข้ามาแก้ไขปัญหาลักษณะนี้และควรมีการกำหนดกฎ ข้อบังคับ และบทลงโทษอย่างจริงจัง เพราะการกระทำเช่นนี้ทำกันเป็นขบวนการส่งผลให้ภาครัฐสูญเสียรายได้อย่างมาก

3. ปัญหาการชำระคบกพร่องที่ผู้ประกอบการพบ ผู้วิจัยเห็นว่า ปัญหานี้เป็นปัญหาที่ผู้ประกอบการทุกคนต้องพบในขั้นตอนการหารรถยนต์มือสองเข้ามาขายและต้องมีการซ่อม ตกแต่ง หรือปรับปรุงให้รถยนต์มีสภาพที่ดีขึ้น แต่ก็ขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละร้านเช่นกัน บางร้านก็เลือกที่จะขายตามสภาพที่ซื้อมา ซึ่งผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่าผู้ประกอบการควรมีใบประกอบรถยนต์ที่บอกรายละเอียดในการซ่อมแซม ตกแต่งหรือปรับปรุง ให้ผู้บริโภคได้ทราบเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภคว่าจะไม่พบปัญหาการย้อมแมว ซึ่งควรมีการรับประกันให้แก่ผู้บริโภคด้วย และยังเป็นการช่วยลดปัญหาในการจัดเก็บภาษีให้แก่หน่วยงานภาครัฐอีกทางหนึ่ง

4. ปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีเงินได้ ผู้วิจัยเห็นว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ถึงแม้จะไม่ได้เข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มแต่ผู้ประกอบการก็เสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้แก่ภาครัฐซึ่งสามารถทำได้ เพราะผู้ประกอบการบางรายผลประกอบการไม่ถึงเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดจึงไม่จำเป็นต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ในส่วนของผู้ประกอบการที่ถึงเกณฑ์เข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มและผู้ประกอบการที่ไม่ได้จดทะเบียน ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่า หน่วยงานภาครัฐควรมีการออกกฎหมาย บทลงโทษและวิธีการตรวจสอบผู้ประกอบการเหล่านี้เป็นรูปธรรม เพื่อให้รัฐบาลไม่สูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษี ส่วนเรื่องวิธีการโอนลอยผู้วิจัยเห็นว่าสามารถทำได้เนื่องจาก

เป็นข้อตกลงและยินยอมระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย แต่ถ้าหน่วยงานภาครัฐเห็นว่าเป็นภาษีที่ภาครัฐควรได้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่า ควรมีการออกข้อบังคับและวิธีการปฏิบัติให้ชัดเจนเพื่อมิให้ภาษีในการโอนที่ภาครัฐควรได้หายไป

5. การคิดอัตราภาษีรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ ผู้วิจัยเห็นว่า พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 ควรได้รับการแก้ไขให้เข้ากับปัจจุบัน ควรเพิ่มวิธีการคิดอัตราภาษีรถยนต์ตามความจุระบอกสูบให้มากขึ้นโดยเฉพาะรถยนต์มือสองที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ควรแก้ไขการคิดอัตราภาษีรถยนต์และค่าธรรมเนียมในการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ ให้มากกว่ารถยนต์ที่จำหน่ายภายในประเทศเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการขาดดุลทางการค้าภายในประเทศ และการลดหย่อนภาษีของรถยนต์ที่จดทะเบียนมาแล้ว 5 ปี ควรแก้ไขเปอร์เซ็นต์การลดหย่อนให้น้อยลง เช่น จากเดิม 10% เปลี่ยนเป็น 3% เป็นต้น เพราะรถยนต์ที่เก่าจะมีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่สูงกว่ารถยนต์ใหม่

6. ปัญหาการโอนกรรมสิทธิ์ไม่ได้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่า ถ้าปัญหาที่พบเป็นปัญหาที่เข้าข่ายการกระทำที่ผิดกฎหมายกรมขนส่งทางบกควรมีการส่งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินคดี เพื่อจะได้สืบสวนหาต้นตอของปัญหาต่อไปไม่ควรแนะนำให้กลับไปแก้ไขเพราะไม่ได้ทำให้ปัญหาเหล่านี้หมดไป

7. ผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์มือสองที่มีเกณฑ์เข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มแต่ไม่ยอมเข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม เพราะระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมีความยุ่งยากในวิธีการจัดเก็บและการจัดทำบัญชี ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่า กรมสรรพากรควรประชาสัมพันธ์ข้อดีของการเข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์มือสองให้มากขึ้น และควรศึกษาวิธีการจัดเก็บและการจัดทำบัญชีขึ้นใหม่ เพื่อลดความยุ่งยากให้กับผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์มือสอง

## 9. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษากลุ่มตัวอย่างของเจ้าหน้าที่รัฐเพิ่มขึ้นเพื่อให้ทราบข้อมูลในเชิงปฏิบัติมากขึ้น เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ประจำกรมศุลกากร เจ้าหน้าที่ประจำกรมสรรพสามิต เป็นต้น
2. ควรมีการเพิ่มจำนวนกลุ่มประชากรในการวิจัยเชิงปริมาณให้มากขึ้น เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์มากขึ้น

## 10. กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ของการศึกษาในหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ซึ่งผู้เขียนขอขอบคุณ ดร.กฤษ จรินโท อาจารย์ที่ปรึกษา และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้คำแนะนำ รวมทั้งผู้เชี่ยวชาญ ตลอดจนผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน ที่ได้มีส่วนช่วยให้งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

## 11. เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. (2553). สถิติการค้าเงินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ. สืบค้นวันที่ 8 พฤศจิกายน 2553, จาก [http://apps.dlt.go.th/statistics\\_web/tax\\_3\\_8.html](http://apps.dlt.go.th/statistics_web/tax_3_8.html)

กรมการขนส่งทางบก. (2553). เอกสารในการโอนรถยนต์. สืบค้นวันที่ 12 ธันวาคม 2553, จาก <http://www.bloggang.com/mainblog.php?id=polball&month=17-11-2009&group=12&gblog=10>

กลุ่มนักวิชาการภาษีอากร. (2553). ภาษีอากรตามประมวลรัษฎากร 2553. (พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขปรับปรุง). โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์.

- เกียรติศักดิ์ อังคนานุพงษ์. (2551). ปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากสินค้ามือสอง. นิติศาสตรมหาบัณฑิต  
คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- คมชัดลึก. (2553). *สรรพสามิตตัดหลังผู้นำเข้ารถเก่า*. สืบค้นวันที่ 22 ธันวาคม 2554, จาก  
<http://www.komchadluek.net/detail/20110808/105332.html>
- นิษา แก่นสุวรรณ. (2548). *ปัญหาของผู้บริโภคจากการเลือกซื้อรถยนต์มือสอง*. ปริญญารัฐประศาสนศาสตร์-  
มหาบัณฑิต สาขาการบริหารทั่วไป วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- มิตรแท้ประกันภัย. (2553). *วิธิตดภาษีรถประเภทต่าง ๆ*. สืบค้นวันที่ 12 ธันวาคม 2553, จาก  
<http://www.mittareteam.com/cal-tax-car.html>
- วรลักษณ์ อักษรชู. (2552). *การศึกษาประสิทธิภาพและปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีรถยนต์*.  
ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ศูนย์ทนายความทั่วไทย. (ม.ป.ป.). *พระราชบัญญัติกรมขนส่งทางบก พ.ศ. 2522*. สืบค้นวันที่ 11 พฤศจิกายน 2553,  
จาก <http://www.thailandlawyercenter.com/index.php?lay=show&ac=article&id=538973532&Ntype=19>
- ศูนย์ทนายความทั่วไทย. (ม.ป.ป.). *พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522*. สืบค้นวันที่ 11 พฤศจิกายน 2553,  
จาก <http://www.thailandlawyercenter.com/index.php?lay=show&ac=article&id=538974835&Ntype=19>
- สมคิด บางโม. (2551). *การภาษีอากรธุรกิจ*. (พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขปรับปรุง). กรุงเทพมหานคร: วิทย์พัฒน.
- สมเดช โรจน์คูรีเสถียร. (2546). *TAX KNOWLEDGE*. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพมหานคร: ธรรมนิติ เพรส.
- สมาคมสมาชิกรถมือสองแห่งประเทศไทย. (2554). *แผนแก้งักรถมือสองจัดเก็บภาษีรถยนต์*. สืบค้นวันที่  
22 ธันวาคม 2554, จาก <http://www.sahamitra.com/content-แผนแก้งักรถมือสองจัดเก็บภาษีรถยนต์-4-3612-91895-1.html>
- สำนักข่าว News Station. (2552). *จัดรถยนต์มือสองเสียภาษี*. สืบค้นวันที่ 22 ธันวาคม 2554, จาก  
<http://news.thaihomelist.com/2009/07/22>
- สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา. (2551). *ค่าธรรมเนียมในการโอนรถยนต์*. สืบค้นวันที่ 25 ธันวาคม 2554,  
จาก <http://www.dltkorat.go.th/board/show.php?No=2175&cid=>
- สุกัลยา ปรีชา. (2551). *ภาษีมูลค่าเพิ่ม*. กรุงเทพมหานคร: ทริบเพิ้ล กรุ๊ป.
- สุมาลี สถิตชัยเจริญ. (ม.ป.ป.). *การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มรถยนต์มือสอง*. สืบค้นวันที่ 11 พฤศจิกายน 2553,  
จาก [www.fpo.go.th/FPO/pdf/books60\\_10.pdf](http://www.fpo.go.th/FPO/pdf/books60_10.pdf)
- สุรีย์พร งามพิศ. (2546). *ความยืดหยุ่นและความไหวตัวของภาษีรถยนต์*. ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต,  
มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- อำนาจ ชัยพัฒน์. (2545). *ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม: ปัญหา-อุปสรรคและแนวทางแก้ไข*.  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขานโยบายสาธารณะ บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- อิงอร ชัยยันต์. (2550). *ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการซื้อรถยนต์มือสองของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร*.  
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

- Cochran, W.G. (1953). *Sampling Techniques*. New York: John Wiley & Sons. Inc.
- Corbin and Strauss. (2000). *Qualitative Analysis using Software*.
- Cronbach, L.J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of test, *Psychometrika*, 16, 297-334.
- Golafshani, N. (2003). Understanding reliability and validity in qualitative research. *The Qualitative Report*, 8(4), 597-607.
- Rovinelli, R.J. and Hambleton, R.K. (1977). On the use of content specialists in the assessment of criterion referenced test item validity. *Dutch journal of educational research*, 2, 49-60.
- Strauss, A. and Corbin, J. (1998). *Basics of qualitative research: Techniques and procedures for developing grounded theory* (2<sup>nd</sup> ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.