

การศึกษานโยบายป้องกันการนำเข้าซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมาย ปี 2546-2565

Study on the Policy for Preventing the Illegal Import of Supercars, 2003-2022

วรรณวิสา นฤนาท¹, ศุภชัย ศุภผล², จักรี ไชยพินิจ³ และ กานต์ บุญยะกาญจน์⁴
Wanwisa Narunat¹, Suphachai Suphaphol², Chakkri ChaiPinit³ and Kan Boonyakanchana⁴

คณะรัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง
Faculty of Political Science, Ramkhamhaeng University, Thailand
Corresponding Author, Email: noppawan.jdar@gmail.com¹

Received: 2025-6-12; Revised: 2025-6-28; Accepted: 2025-6-29

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ตัวแสดงและสภาพปัญหา เรื่องนำเข้ารถซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมายในประเทศไทย ช่วง พ.ศ. 2546-2565; 2) มาตรการและความพยายามป้องกัน แก้ไข ควบคุมการนำเข้ารถซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมาย ช่วง พ.ศ. 2546-2565; และ 3) การบูรณาการปฏิสัมพันธ์ของตัวแสดงที่มีผลในการพัฒนาโลกและมาตรการในการกำหนดนโยบายของรัฐ ในการป้องกัน แก้ไข ควบคุมการนำเข้ารถซูเปอร์คาร์ช่วง พ.ศ. 2546-2565 เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการศึกษาข้อมูลจากเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้อง จำนวน 10 คน ใช้การคัดเลือกแบบเจาะจง และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา

ผลการวิจัยพบว่า 1) สภาพปัญหา แบ่งออกเป็น (1) ตัวแสดงและสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจากภาครัฐพบว่า 1. ภาษีที่จัดเก็บในส่วนของรถยนต์ซูเปอร์คาร์นั้น มีราคาที่สูงเกินไป ซึ่งเป็นมูลเหตุสำคัญในการหลีกเลี่ยงภาษี 2. ระบบพิสูจน์ราคาเกดต์ของรัฐมีช่องว่างที่ทำให้ผู้นำเข้ารถยนต์ ซูเปอร์คาร์ลักลอบการนำเข้ารถหรูได้ง่ายขึ้น 3. ภาครัฐเสียประโยชน์จากการเลี่ยงภาษีรถยนต์ซูเปอร์คาร์ เป็นจำนวนมาก (2) ตัวแสดงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจากภาคเอกชน 1. รถที่ถูกขโมยมาจากต่างประเทศแล้วนำมาขายโดยมีคนไทยร่วมขบวนการ 2. รถจอดประกอบ โดยที่ความเป็นจริงเป็นการนำรถยนต์เข้ามาทั้งคัน นำเข้าโดยไม่ผ่านพิธีการศุลกากร 3. รถที่สำแดงราคาต่ำกว่าความเป็นจริงและรถนักเรียน 4. การตั้งราคาแบบตัดราคาขายของตัวแทนจำหน่ายรถยนต์อิสระ และ 5. มีกลโกงในรูปแบบทำใบสั่งซื้อสินค้าหรือใบแจ้งราคาสินค้าที่ต่ำกว่าราคาซื้อขายจริง (3) ตัวแสดงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจากภาคประชาชน 1. กรมศุลกากรรายดรด 2. ไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์รถได้เนื่องจากรถถูกอายัด 3. ผู้บริโภคเป็นหนี้สินเพราะไปกู้เงินมาซื้อรถยนต์ 4. รถอาจถูกนำไปขายทอดตลาดโดยรัฐได้ 5. หน่วยงานภาครัฐไม่มีมาตรการในการเยียวยาผู้บริโภคหากเกิดปัญหาขึ้น; 2) มาตรการในการป้องกัน แก้ไข ควบคุม แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ (1) นโยบายในลักษณะของมาตรการเชิงกฎหมาย ภาครัฐมีการดำเนินนโยบายในการป้องกันการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์ แบบผิดกฎหมายด้วยการออกกฎหมายควบคุมด้านภาษีอากรคำสั่ง กฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ในด้านกฎหมายอยู่เสมอ (2) นโยบายในลักษณะของมาตรการที่เป็นแนวทางในการควบคุมของรัฐในเชิงสถาบัน โดยเป็นลักษณะของการควบคุมทางพฤติกรรมแนวทางการปฏิบัติต่าง ๆ 1. กรมศุลกากรได้จัดทำ “โครงการตรวจสอบการเสียภาษีอากรให้ผู้ประกอบการ 2. กฎหมายศุลกากรกำหนดให้จ่ายเงินสินบน-รางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่และผู้แจ้งเบาะแส (สายลับ) และ 3) ปฏิสัมพันธ์ของตัวแสดง พบว่า (1) ปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน (2) ปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับประชาชน (3) ปฏิสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับรัฐ และ (4) ปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาคเอกชนและภาคประชาชน

คำสำคัญ: นโยบาย, การป้องกัน, การนำเข้า, ซูเปอร์คาร์, ผิดกฎหมาย

Abstract

This research aims to study: 1) the actors and the status of the issue regarding the illegal import of supercars in Thailand during 2003-2022; 2) measures and efforts to prevent, address, and control the illegal import of supercars during 2003-2022; and 3) the integration and interaction of actors influencing the development of mechanisms and measures in the formulation of state policies for preventing, addressing, and controlling the illegal import of supercars during 2003-2022. This is a qualitative research study using document analysis and in-depth interviews with 10 experts involved in the issue. Selected through purposive sampling, and data were analyzed using content analysis.

The research results found that: 1) Problematic Situation, divided into: (1) Actors and problems arising from the government: 1. The high taxes imposed on supercars, which are a major reason for tax avoidance. 2. Gaps in the state's vehicle valuation system that make it easier for supercar importers to smuggle in luxury cars. 3. The government loses significant revenue due to tax evasion on supercars. (2) Actors and problems arising from the private sector: 1. Cars stolen from abroad and sold in Thailand, with Thai individuals involved in the smuggling network. 2. Cars that are assembled locally, but in reality, the entire car is imported without customs clearance. 3. Cars undervalued for customs declaration, as well as vehicles registered under student status. 4. Independent car dealers setting prices lower than the market value. 5. Fraudulent practices such as issuing purchase orders or price quotations lower than the actual transaction price. (3) Actors and problems arising from the public: 1. The Customs Department seizes vehicles. 2. The inability to transfer ownership of seized vehicles. 3. Consumers are burdened with debt after taking loans to purchase these vehicles. 4. The cars may be auctioned off by the government. 5. There are no measures in place by government agencies to compensate consumers if problems arise. 2) Measures for prevention, resolution, and control, divided into two parts: (1) policy in the form of legal measures: the government has implemented policies to prevent the illegal import of supercars through the enactment of tax control laws, orders, regulations, and various legal provisions. (2) policy in the form of institutional control measures: this involves behavioral control and operational guidelines for enforcement, including: 1. the customs department has implemented the 'Tax Compliance Verification Program' for businesses. 2. Customs laws mandate the payment of bribes or reward fees to officials and informants (undercover agents). 3. Interactions of Actors: (1) interaction between the government and the private sector. (2) Interaction between the government and the public. (3) Interaction between government agencies. (4) Interaction between the private sector and the public.

Keywords: Policy, Prevention, Import, Supercars, Illegal



บทนำ

การเป็นเจ้าของรถยนต์ถูกมองเป็นสัญลักษณ์ของสถานะซึ่งการรับรู้นี้อาจแตกต่างกันไป โดยขึ้นอยู่กับบรรทัดฐานทางวัฒนธรรม และสังคม ซึ่งเป็นค่านิยมและความเชื่อส่วนบุคคล ดังนั้น ตลาดทางเลือกของรถยนต์ที่เป็นสัญลักษณ์ของความหรูหรา สถานะสูงส่ง เป็นการแสดงถึงความสำเร็จในชีวิต เป็นเรื่องที่น่าภูมิใจ ตลาดรถซูเปอร์คาร์ จึงเกิดขึ้นในประเทศไทย คนทั่วไปมองที่ยี่ห้อ รูปทรง หรือราคาขาย เป็นหลัก รถนำเข้าหรือรถนอก มีทั้งเป็นรถหรู รถสปอร์ต รถไฟฟ้า หรือรถซูเปอร์คาร์ ที่ไม่ได้ผลิตและจำหน่ายในประเทศไทย แต่เป็นรถที่ผลิตในต่างประเทศ ซึ่งการนำเข้ารถเหล่านี้ คือ รถที่อยู่จากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยนั้น จะต้องมีการนำเข้า โดยนำเข้ามายังในประเทศไทย และจะต้องมีการเสียภาษีให้ถูกต้องตามข้อกำหนดของรัฐ โดยกรมศุลกากรมีวิธีการคำนวณและหลักเกณฑ์การประเมินภาษีของรถนำเข้าในแต่ละคันไว้ ตามเกณฑ์ที่กำหนด (กรุงเทพมหานคร, 2563)

อย่างไรก็ตามหากผู้นำเข้ารถยนต์เหล่านี้สำแดงราคานำเข้าต่ำ จะทำให้ต้นทุนผู้นำเข้าลดลง ส่วนต่างที่เกิดขึ้นนี้เป็นอีกช่องทางที่ทำให้ผู้นำเข้าอิสระ สามารถตั้งราคาขายรถยนต์ได้ต่ำกว่าตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการ จึงทำให้เกิดขบวนการเลี่ยงภาษีรถยนต์นำเข้าที่พยายามหาทางเลี่ยงภาษี รถบางรุ่นไม่มีตัวแทนจำหน่ายรถยนต์อย่างเป็นทางการในการนำมาขายในประเทศไทย ก็ยังทำให้ผู้นำเข้าสามารถตั้งราคาได้อย่างอิสระ และสามารถสร้างกำไรให้กับผู้นำเข้าได้อย่างมหาศาล เพราะภาษีก็นับเป็นต้นทุนของรถ การปราบปรามรถนำเข้าที่เลี่ยงภาษี อาจทำให้ผู้ที่ซื้อรถนำเข้าเหล่านั้นอาจจะต้องจ่ายภาษีที่ขาดไปโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ได้ ถ้าหากว่ารถคันนั้นมีความผิดในการพยายามเลี่ยงภาษีในบางขั้นตอนก็อาจจะโดนเก็บภาษีย้อนหลังในมูลค่าที่สูง (Chobrod, 2560) ปัญหาการนำเข้ารถหรูจากต่างประเทศเป็นประเด็นที่สังคมให้ความสนใจอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศไทย ปัญหาเหล่านี้มีทั้งในส่วนของภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้บริโภคเอง ซึ่งล้วนแต่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม การนำเข้ารถหรูจากต่างประเทศมีจำนวนมากแต่ราคาที่แสดงต่อกรมศุลกากรกลับลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง จนทำให้กลุ่มตัวแทนจำหน่ายที่ได้รับการแต่งตั้งอย่างเป็นทางการจากผู้ผลิตรถยนต์ (Authorize Dealer) ขายรถไม่ได้ และได้ทำเรื่องร้องเรียนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จึงมีการกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยอธิบดีกรมศุลกากรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องร่วมมือกันในการตรวจสอบและปราบปรามการนำเข้ารถยนต์ที่ผิดกฎหมาย รวมถึงปรับปรุงกฎหมายภาษีให้มีความชัดเจนและโปร่งใสมากยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันการตีความที่ผิดพลาดในขณะนั้น แต่ปัญหานำเข้ารถหรูสำแดงราคาต่ำ ไม่มีแนวโน้มว่าจะดีขึ้น (ไทยพับลิกา, 2558)

อนึ่ง เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2556 จุดประเด็นการสืบค้นการนำเข้ารถหรูแบบผิดกฎหมาย คือข่าวไฟไหม้รถหรูบนเทรลเลอร์ 4 คันโดยไม่ทราบสาเหตุ มูลค่ารวม 100 ล้านบาท โดยการสืบสวนเรื่องไฟไหม้ได้ขยายผลจนนำไปสู่การตั้งคำถามว่ารถเหล่านี้จะเป็นรถที่มีที่มาผิดปกติ อย่างการนำเข้าไม่ถูกต้อง ปลอมใบอนุญาตนำเข้า และตรวจสอบ หรือเป็นรถจอดประกอบ และเตรียมนำไปจดทะเบียนต่างจังหวัด (MGR Online, 2556) ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นมาอย่างยาวนานในประเทศไทย แม้จะมีข้อมูลว่ามีความพยายามแก้ไขปัญหานี้จากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ หลายครั้ง การนำเข้ารถซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมายนี้สร้างความเสียหายต่อภาครัฐ ด้วยทำให้สูญเสียรายได้มหาศาล รวมถึงความเสียหายต่อผู้บริโภคซึ่งซื้อรถมาโดยไม่ทราบว่ารถที่ผิดกฎหมายจากการเลี่ยงภาษีนำเข้า (Thai PBS, 2556)

อย่างไรก็ตามด้านหน่วยงานราชการก็มีการดำเนินการเชิงรุกในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมพิเศษ โดยตรวจจับบุกค้น ปราบปรามกลุ่มกระบวนกรทำผิดลักลอบและหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากรปรากฏให้เป็นข่าวอยู่หลายหลายครั้ง ดังเช่นกรณีปี 2560 DSI ได้ทำการจับกุมบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนกรนำเข้ารถหรูเลี่ยงภาษี โดยบริษัทผู้นำเข้ารถยนต์ได้ระบุราคาสินค้าในใบขนสินค้าขาเข้าที่ต้องแสดงต่อกรมศุลกากรเพื่อเสียภาษี โดยสำแดงราคาไม่เกินร้อยละ 40 ของราคาขายรถยนต์ ซึ่งเป็นราคาต่ำกว่า

ราคาจริง กรมสอบสวนคดีพิเศษได้ดำเนินการขอหมายค้นต่อศาลอาญาเพื่อตรวจค้นสถานที่เป้าหมาย 9 แห่ง และอายัดรถยนต์ได้ 122 คันจาก 5 จุดตรวจค้น เป็นรถหลายยี่ห้อ เช่น ลัมโบร์กินี แมคคาเลน โลตัส เป็นต้น ภาษีที่ขาดประมาณ 10 ถึง 18 ล้านบาทต่อคันทำให้รัฐเสียหายประมาณ 2400 ล้านบาท (กรมสอบสวนคดีพิเศษ, 2560) การหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์ โดยเฉพาะรถซูเปอร์คาร์ เป็นที่ได้รับความสนใจจากประชาชนมาโดยตลอด เนื่องจากภาษียอดนำเข้ารถซูเปอร์คาร์มีมูลค่าสูง ปัญหาการนำเข้ารถจากต่างประเทศจึงเป็นปัญหาที่ซับซ้อนและมีหลายมิติ การแก้ไขปัญหาต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน โดยต้องมีการวางแผนและดำเนินการอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ยั่งยืน ผู้วิจัยจึงมีความสนใจในการศึกษานโยบายภาครัฐในการป้องกันการนำเข้ารถซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมายในประเทศไทย เพื่อทราบถึงรูปแบบนโยบายตลอดจนยุทธวิธีหรือแนวทางที่ใช้การแก้ไขปัญหาดังกล่าว ผ่านมุมมองของผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาตัวแสดงและสถานภาพปัญหา เรื่องนำเข้ารถซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมายในประเทศไทย ช่วง พ.ศ. 2546-2565
2. เพื่อศึกษามาตรการและความพยายามป้องกัน แก้ไข ควบคุมการนำเข้ารถซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมาย ช่วง พ.ศ. 2546-2565
3. เพื่อศึกษาการบูรณาการปฏิสัมพันธ์ของตัวแสดงที่มีผลในการพัฒนากลไกและมาตรการในการกำหนดนโยบายของรัฐ ในการป้องกัน แก้ไข ควบคุมการนำเข้ารถซูเปอร์คาร์ช่วง พ.ศ. 2546-2565

การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะที่ออกโดยภาครัฐ

ทฤษฎีสถาบันนิยม (Institutional Theory) ทฤษฎีสถาบันนิยม (Institutional Theory) เป็นแนวคิดทางสังคมศาสตร์ที่มุ่งเน้นการศึกษาและทำความเข้าใจถึงบทบาทของสถาบันหรือองค์กรต่าง ๆ เช่น รัฐสภา ศาล และฝ่ายบริหาร จะมีกฎ ระเบียบ กติกา และบรรทัดฐานที่เป็นกรอบในการกำกับพฤติกรรมของบุคคลซึ่งแสดงสถานภาพและบทบาทผ่านหน้าที่ที่กำหนด แนวคิดนี้เชื่อว่าเพื่อทำความเข้าใจปรากฏการณ์ทางการเมืองอย่างแท้จริง การวิเคราะห์โครงสร้างของสถาบันทางการเมืองนั้นเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ ทำให้ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตของมนุษย์ในสังคม ไม่ว่าจะเป็นในระดับบุคคลหรือระดับองค์กร ทฤษฎีนี้มองว่าสถาบันไม่ได้หมายถึงสิ่งปลูกสร้างทางกายภาพหรือองค์กรเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมไปถึงระบบความคิด บรรทัดฐาน ค่านิยม และกฎเกณฑ์ที่ถูกสร้างขึ้นในสังคมและยอมรับกันโดยทั่วไป สถาบันเหล่านี้เป็นกรอบหรือ "แม่แบบ" ที่ควบคุมและกำกับพฤติกรรมของคนในสังคม ทำให้ทฤษฎีสถาบันนิยมเป็นเครื่องมือสำคัญในการศึกษาว่าทำไมบุคคลหรือองค์กรจึงมีพฤติกรรมในรูปแบบที่คาดการณ์ได้ (จกรี ไชยพินิจ, 2566)

ทฤษฎีสถาบันนิยม (Institutional Theory) และแนวคิดสถาบันนิยมเชิงการตัดสินใจเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Institutionalism) เป็นแนวคิดที่เชื่อมโยงกันในการศึกษาผลกระทบของสถาบันที่มีต่อพฤติกรรมและการตัดสินใจของบุคคล โดยทฤษฎีสถาบันนิยมเริ่มจากการศึกษาอิทธิพลของสถาบันในสังคม โดยมองว่าสถาบัน เช่น กฎเกณฑ์ นโยบาย และค่านิยม มีอิทธิพลในการกำหนดทิศทางและโครงสร้างที่ทำให้บุคคลปฏิบัติตามในทางที่สอดคล้องกับความคาดหวังและบรรทัดฐานของสังคม แนวคิดนี้ช่วยอธิบายว่าทำไมบุคคลและองค์กรจึงปฏิบัติตามกฎระเบียบและโครงสร้างที่กำหนดไว้ โดยเห็นว่าพฤติกรรมนี้เป็นผลของการปฏิบัติตามแบบแผนของสถาบันที่ได้รับการยอมรับร่วมกัน (จกรี ไชยพินิจ, 2567)

แนวคิดสถาบันนิยมเชิงการตัดสินใจเลือกอย่างมีเหตุผล

หลักการสำคัญของสถาบันนิยมเชิงการตัดสินใจเลือกอย่างมีเหตุผลคือการมองว่าบุคคลและองค์กรที่อยู่ในกรอบของสถาบันจะตัดสินใจโดยพิจารณาผลประโยชน์ส่วนตนและพยายามทำให้ได้ผลลัพธ์ที่ดีที่สุด อย่างไรก็ตาม การตัดสินใจเหล่านี้ถูกกำหนดโดยเงื่อนไขของสถาบันที่ครอบคลุมอยู่ สถาบันไม่ได้เป็นเพียงกรอบในการดำเนินงาน แต่เป็นกลไกที่สร้างแรงจูงใจและข้อจำกัดที่มีผลต่อทางเลือกของบุคคล โดยข้อจำกัดเหล่านี้มีอิทธิพลในการกำหนดทิศทางและรูปแบบของพฤติกรรม ทำให้บุคคลหรือองค์กรปรับตัวให้สอดคล้องกับกรอบและแนวทางของสถาบัน (จากรี ไชยพินิจ, 2566)

การประยุกต์ใช้แนวคิดสถาบันนิยมเชิงการตัดสินใจเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Institutionalism) ในการศึกษานโยบายป้องกันการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมาย ช่วง พ.ศ. 2546-2565 แนวคิดสถาบันนิยมเชิงการตัดสินใจเลือกอย่างมีเหตุผล เป็นกรอบการวิเคราะห์ที่นำไปใช้ศึกษาพฤติกรรมและการตัดสินใจของผู้ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายป้องกันการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมายในประเทศไทย ช่วง พ.ศ. 2546-2565 โดยแนวคิดนี้มองว่าบุคคลและองค์กรทำการตัดสินใจภายใต้กรอบข้อจำกัดและกฎระเบียบที่สถาบันกำหนดขึ้น และจะพยายามเลือกสิ่งที่ดีที่สุดสำหรับผลประโยชน์ส่วนตน ซึ่งแนวคิดนี้จึงเหมาะสมอย่างยิ่งในการทำความเข้าใจพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงข้อบังคับทางกฎหมายและการกำหนดนโยบายที่มีประสิทธิภาพ

1. การวิเคราะห์ข้อจำกัดทางสถาบันที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย

แนวคิดนี้ชี้ให้เห็นว่ากรอบข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎระเบียบด้านภาษีศุลกากร กฎหมายการนำเข้า และมาตรการตรวจสอบการขนส่งทางทะเล ล้วนมีผลกระทบต่อการตัดสินใจของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้ารถยนต์หรู เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านภาษีและค่าธรรมเนียมการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์มีจำนวนสูง ผู้กระทำผิดจึงมีแรงจูงใจในการหลีกเลี่ยงข้อบังคับเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย แนวคิดนี้ช่วยให้เข้าใจว่าแม้จะมีข้อจำกัดทางกฎหมาย แต่แรงจูงใจทางเศรษฐกิจยังคงมีอิทธิพลที่ทำให้เกิดการละเมิด ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าแนวทางการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอที่จะควบคุมการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมาย

2. การกำหนดแรงจูงใจและบทลงโทษเพื่อควบคุมการละเมิด

แนวคิดสถาบันนิยมเชิงการตัดสินใจเลือกอย่างมีเหตุผลยังเน้นถึงความสำคัญของการสร้างแรงจูงใจที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมให้บุคคลและองค์กรปฏิบัติตามกฎหมาย การวิเคราะห์นี้สามารถชี้ให้เห็นว่ารัฐบาลควรพิจารณาปรับนโยบายเพื่อสร้างแรงจูงใจเชิงบวก เช่น การลดภาษีบางส่วนเพื่อให้การนำเข้าเป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย หรือการสนับสนุนให้เกิดช่องทางนำเข้าที่ถูกกฎหมายและมีค่าใช้จ่ายลดลง นอกจากนี้ การเพิ่มบทลงโทษที่สอดคล้องกับมูลค่าของผลประโยชน์จากการกระทำผิด เช่น การเพิ่มค่าปรับและการยึดทรัพย์สินของผู้ที่ลักลอบนำเข้า จะช่วยให้ผู้กระทำผิดมีแรงจูงใจในการปฏิบัติตามข้อกำหนดมากขึ้น

3. การออกแบบนโยบายโดยคำนึงถึงกระบวนการตัดสินใจเชิงเหตุผล

การประยุกต์ใช้แนวคิดนี้ช่วยให้เข้าใจวิธีการออกแบบนโยบายที่ตอบสนองต่อการคำนวณเหตุผลของผู้ที่เกี่ยวข้อง ตัวอย่างเช่น การกำหนดมาตรการตรวจสอบเข้มงวดที่จุดขนส่งหรือการพัฒนาระบบการติดตามที่มีประสิทธิภาพ เป็นมาตรการที่อาจช่วยลดแรงจูงใจในการละเมิดกฎหมาย นอกจากนี้ การมีการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอและเพิ่มการเข้าถึงข้อมูลสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถช่วยให้การตรวจจับการละเมิดทำได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การออกแบบนโยบายเช่นนี้สอดคล้องกับการตัดสินใจของผู้เล่นในระบบ ที่จะพิจารณาถึงต้นทุนและความเสี่ยงจากการกระทำผิดกฎหมายมากยิ่งขึ้น

แนวคิดเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีอากร (Tax Avoidance)

ผู้วิจัยได้นำเอาแนวคิดการหลีกเลี่ยงภาษีอากรมาใช้ในการงานวิจัยเล่มนี้เนื่องจากฐานความคิดสำคัญของการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์ แบบผิดกฎหมาย คือ การหลีกเลี่ยงภาษีอากร และเนื่องจากเหตุผลหลายปัจจัย

ที่เกิดขึ้นมีการกระตุ้นให้ผู้บริโภคหรือผู้จำหน่ายรถยนต์ซูเปอร์คาร์ มีความต้องการที่จะหลีกเลี่ยงภาษีการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์ เนื่องจากภาษีในการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์นั้นมีราคาที่สูงมาก ดังนั้นแนวคิดและรายละเอียดเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีอากรของรัฐจึงมีความสำคัญ และผู้วิจัยจึงนำแนวคิดนี้มาใช้ในการทบทวนวรรณกรรมในบริบทที่มีความเกี่ยวข้องกับงานวิจัยเล่มนี้ โดยอธิบายได้ดังต่อไปนี้

การหลีกเลี่ยงภาษีอากร เป็นการกระทำที่บุคคลหรือนิติบุคคลพยายามลดภาระทางภาษีที่ต้องชำระโดยอาศัยช่องว่างทางกฎหมาย หรือการวางแผนทางภาษีที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งแตกต่างจากการ "หนีภาษี" ที่เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายโดยการไม่ชำระภาษีตามที่ควรจะเป็น จุดเริ่มต้นในการจัดเก็บภาษีมียุคประวัติศาสตร์ร่วมกันพร้อม ๆ กับการจัดตั้งสังคมรัฐ การใช้ภายในรัฐก็มีขึ้นและจึงจำเป็นต้องมีเงินรายได้เพื่อนำเงินนั้นมาใช้ ในการบริหารประเทศ ดังนั้น การเรียกเก็บภาษีก็เกิดขึ้นพร้อมกับการเกิดรัฐขึ้นด้วย เช่นกัน การกระทำเพื่อหลบเลี่ยงภาษีก็เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาพร้อม ๆ กับการเก็บภาษี ซึ่งจะเห็นได้จากการที่กษัตริย์แห่งอาณาจักรเมโสโปเตเมียได้ลงโทษปรับพลเมืองที่หลบเลี่ยงการเสียค่าธรรมเนียมการขึ้นเรือข้ามฟาก โดยการว่าจ้างข้ามฝั่งแทนการขึ้นเรือข้ามฟาก ซึ่งในการจัดเก็บภาษีนี้นั้นเป็นอำนาจของรัฐฝ่ายเดียวที่จะต้องจัดเก็บจากประชาชนโดยไม่มีข้อผูกพันที่ต้องกระทำการใดตอบแทนแก่ผู้ชำระภาษีในทางตรงส่วนประชาชนก็มีหน้าที่ตามกฎหมายในการเสียภาษี (เกรียงเดช มาจำเนียร, 2542)

อุทัยรัตน์ เมืองแก้ว (2555) ได้ศึกษาเกี่ยวกับปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมายและช่องทางการหลีกเลี่ยง ภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้ารถยนต์ และพบว่า ปัญหาในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรยนต์อยู่หลายประการ ทั้งในเรื่องของความไม่ชัดเจนของกฎหมายและโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาที่เกิดจากการใช้ช่องทางต่าง ๆ ในการหลบเลี่ยงการ เสียภาษีสรรพสามิต ซึ่งทำให้รัฐบาลสูญเสียรายได้จากการหลบเลี่ยงภาษีเป็นจำนวนมาก

การวิจัยนี้ นำ ทฤษฎีสถาบันนิยม และ แนวคิดสถาบันนิยมเชิงการตัดสินใจเลือกอย่างมีเหตุผล มาใช้เป็นแกนหลักในการวิเคราะห์นโยบายป้องกันการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมาย วิเคราะห์อิทธิพลของกฎระเบียบ: ศึกษาว่าข้อจำกัดทางกฎหมาย เช่น ภาษีนำเข้าและมาตรการตรวจสอบ มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้ารถยนต์หรือไม่ แม้มีกฎหมาย แต่แรงจูงใจทางเศรษฐกิจก็ยังคงกระตุ้นให้เกิดการหลีกเลี่ยง ใช้แนวคิดนี้เพื่อแนะนำการปรับนโยบายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การสร้างแรงจูงใจเชิงบวก (ลดภาษี) และการเพิ่มบทลงโทษที่รุนแรงขึ้น เพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามกฎหมาย เน้นการออกแบบมาตรการที่สอดคล้องกับพฤติกรรมการตัดสินใจของผู้กระทำผิด เช่น การเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบและการเข้าถึงข้อมูลของเจ้าหน้าที่ เพื่อลดแรงจูงใจในการละเมิด นอกจากนี้ งานวิจัยยังใช้ แนวคิดการหลีกเลี่ยงภาษีอากร เพื่ออธิบายว่าทำไมผู้เกี่ยวข้องจึงพยายามหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์ที่สูงมาก ซึ่งเป็นแรงจูงใจหลักที่นำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เพราะเป็นการวิจัยที่ผู้ทำวิจัยสามารถที่จะได้พูดคุยสัมภาษณ์สังเกตการณ์ด้วยตัวของผู้ทำวิจัย และสามารถที่จะติดตามเก็บข้อมูลเชิงลึกได้ด้วยตัวของผู้ทำวิจัยเอง บวกกับการศึกษาตามวัตถุประสงค์ทั้ง 3 ข้อ และที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือชดเชยเยียวยาแก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ การจัดการและความร่วมมือของสมาคมผู้นำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์กับหน่วยงานรัฐจะมีการแก้ไขปัญหาาร่วมกันและดำเนินการอย่างไร

ผู้ให้ข้อมูลหลัก

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย ตัวแทนเจ้าหน้าที่ภาครัฐจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตัวแทนผู้ประกอบการนำเข้า รถซูปเปอร์คาร์ ตัวแทนประชาชนผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการซื้อรถยนต์ซูปเปอร์คาร์แบบนำเข้าผิดกฎหมาย จำนวน 10 ราย ใช้วิธีการคัดเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ประกอบด้วย

1. ตัวแทนเจ้าหน้าที่ภาครัฐจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 5 ราย ได้แก่
 - 1.1 ผู้แทนเจ้าหน้าที่จาก ดีเอสไอ 1 ราย
 - 1.2 อัยการประจำสำนักงานอัยการสูงสุด 1 ราย
 - 1.3 ผู้แทนเจ้าหน้าที่จากกรมศุลกากร 1 ราย
 - 1.4 ผู้แทนเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก 1 ราย
 - 1.5 ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากกรมสรรพสามิต 1 ราย
2. ตัวแทนผู้ประกอบการนำเข้า รถซูปเปอร์คาร์ จำนวน 2 ราย
3. ตัวแทนประชาชนผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการซื้อรถยนต์ซูปเปอร์คาร์แบบนำเข้าผิดกฎหมาย 3 ราย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) โดยวิธีการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured Interview) รวมถึงการสังเกตการณ์เก็บข้อมูลของตัวผู้วิจัย มีลักษณะเป็นคำถามแบบปลายเปิด (Open Ended Question) เป็นคำถามที่ให้ผู้ตอบสามารถตอบได้อย่างอิสระ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การศึกษาเอกสาร เอกสารที่จะใช้ในการวิจัยนี้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ
 - 1.1 เอกสารชั้นต้น (primary data) เป็นข้อมูลที่ยังไม่ได้ผ่านการวิเคราะห์และสังเคราะห์เป็นข้อมูลดิบ
 - 1.2 การสำรวจเอกสาร (Document Surveys) เป็นการสำรวจและศึกษาค้นคว้าจากเอกสารด้านตำราวิชาการ งานเขียนสื่อสิ่งพิมพ์ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ ดุษฎีนิพนธ์ วารสารและจุลสาร ทั้งที่เป็นของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน บทความในหนังสือพิมพ์ทั้งรายวันรายสัปดาห์ ข้อมูลจากเว็บไซต์ (Web Site) ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์ข้อมูลในงานวิจัย
2. การสัมภาษณ์ส่วนบุคคลแบบเจาะลึก (In-Depth Interview) จำนวน 10 ราย
3. การเก็บข้อมูลแบบสังเกตการณ์ของตัวผู้วิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ (Interview) นำมาวิเคราะห์เพื่อหาความเชื่อมโยง ความสัมพันธ์เชิงทฤษฎีการตรวจสอบและการวิเคราะห์ข้อมูล แล้วนำเสนอข้อมูลด้วยวิธีการพรรณนา (Descriptive)

ผลการวิจัย

1. ตัวแสดงและสถานภาพปัญหา เรื่อง นำเข้ารถซูปเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมายในประเทศไทย ช่วง พ.ศ. 2546-2565 ผลการวิจัยพบว่า ตัวแสดงและสถานภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในองค์กรรัฐ มีตัวแสดงที่เกิดขึ้นทั้งหมด 6 หน่วยงานดังต่อไปนี้ 1) กรมศุลกากร 2) กรมสอบสวนคดีพิเศษ (DSI) 3) กระทรวงยุติธรรม 4) สำนักงานปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ปปช.) 5) คณะกรรมการพิทักษ์ระบบคุณธรรม และ 6) สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ (ปปท.) สำหรับสถานภาพปัญหาเรื่องการนำเข้ารถซูปเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมายนั้น เป็นปัญหาที่มีสะสมในประเทศไทยมาอย่างยาวนานตั้งแต่ พ.ศ. 2546 จนถึง

ปัจจุบันเนื่องจากการหลีกเลี่ยงภาษีสำหรับรถยนต์ซูเปอร์คาร์ นั้นเป็นเรื่องที่เป็นที่นิยมกันอย่างมากในกลุ่มของตัวแทนจำหน่ายอิสระหรือ (Gray Market) เนื่องจากภาษีการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์นั้นต้องจ่ายในอัตราที่สูงจึงเป็นมูลเหตุให้ผู้นำเข้าโดยซูเปอร์คาร์นั้นจำเป็นต้องเลี่ยงภาษีด้วยวิธีการต่าง ๆ อันนำไปถึงทำให้เกิดสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นและมีความเชื่อมโยงกันด้วยโครงสร้างของสภาพปัญหานี้ อาจแบ่งได้เป็น 3 ส่วน ส่วนที่ 1 สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นภายในองค์กรภาครัฐสภาพปัญหานี้ อาจแบ่งได้เป็น 1) ภาษีที่จัดเก็บในส่วนของการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์นั้น มีราคาที่สูงเกินไป ซึ่งเป็นมูลเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ซื้อรถยนต์ซูเปอร์คาร์ หรือนำรถยนต์ซูเปอร์คาร์ เข้ามาขายในประเทศไทยจำเป็นต้องหลีกเลี่ยงภาษี 2) ระบบพิสูจน์ราคาแท้ของรถมีช่องว่างที่ทำให้ผู้นำเข้ารถยนต์ ซูเปอร์คาร์ลักลอบการนำเข้ารถหรูได้ง่ายขึ้น 3) ภาครัฐเสียประโยชน์จากการเลี่ยงภาษีรถยนต์ซูเปอร์คาร์ เป็นจำนวนมาก ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในองค์กรของรัฐนั้นการหลีกเลี่ยงภาษีการนำเข้ารถยนต์ ซูเปอร์คาร์ ถือเป็น ปัญหาใหญ่ที่องค์กรใดก็ต้องรับแรงแก้ไข ส่วนที่ 2 ตัวแสดงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในองค์กรเอกชนคือตัวแทนจำหน่ายรถยนต์อิสระบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และผู้ประกอบการเกี่ยวกับการค้ารถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ โดยสภาพปัญหาในส่วนนี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากตัวผู้นำเข้ารถยนต์ที่นำมาขายให้กับผู้บริโภคหรือผู้ซื้อในประเทศไทย โดยนิยมการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์ มาแบบผิดกฎหมายซึ่งลักษณะของการเลี่ยงภาษีในการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์ในส่วนของตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ 1) รถที่ถูกขโมยมาจากต่างประเทศแล้วนำมาขายโดยมีคนไทยร่วมขบวนการและนำมาขายในประเทศไทยเป็นลักษณะของอาชญากรรมข้ามชาติ 2) รถจดทะเบียนที่นำมาขายในประเทศไทย โดยที่ความเป็นจริงเป็นการนำรถยนต์เข้ามาทั้งคัน นำเข้าโดยไม่ผ่านพิธีการศุลกากรหรือแจ้งนำรถเข้ามาเพื่อการท่องเที่ยวแล้วไม่นำกลับออกไป โดยลดอุปกรณ์ที่สำคัญเช่น กล้องควบคุม เก็บไว้ 3) รถที่สำแดงราคาต่ำกว่าความเป็นจริงและรถนักเรียน ซึ่งรถที่สำแดงราคาต่ำกว่าความเป็นจริงเพื่อเลี่ยงภาษिरถนักเรียนนั้น คือ หมายถึง นักเรียนนอกที่ไปศึกษาต่อต่างประเทศ ซึ่งวิธีการนี้อาศัยช่องโหว่จากกฎหมาย ที่นักเรียนที่ไปเรียนต่างประเทศ เมื่อซื้อรถในประเทศนั้น ๆ มาใช้ และเมื่อเรียนจบ เดินทางกลับมายังประเทศไทย นักเรียนจะสามารถนำทรัพย์สิน หรือรถยนต์ติดตัวกลับเข้ามาในประเทศได้ด้วย แต่รถยนต์นั้น ต้องมีชื่อเป็นเจ้าของ และครอบครองในต่างประเทศมาแล้วนานกว่า 1 ปี 6 เดือน 4) การตั้งราคาแบบตัดราคาขายของตัวแทนจำหน่ายรถยนต์อิสระ 5) มีกลโกงในรูปแบบทำใบสั่งซื้อสินค้าหรือใบแจ้งราคาสินค้าที่ต่ำกว่าราคาซื้อขายจริงหรือใบราคาสินค้านั้นเป็นใบแจ้งราคาสินค้าที่เป็นเท็จ และลักลอบนำเข้ามาโดยเป็นการหลีกเลี่ยงภาษี ส่วนที่ 3 ตัวแสดงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นคือผู้บริโภคหรือผู้เสียหาย 1) โฉนดกรมศุลกากรอายุครบที่เสียเงินซื้อไปโดยไม่สามารถทำการซื้อขายรถได้ 2) ไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์รถได้เนื่องจากรถถูกอายัด 3) ผู้บริโภคเป็นหนี้สินเพราะไปกู้เงินมาซื้อรถยนต์ หากรถยนต์ถูกยึดโดยรัฐและถูกอายัดหรือประมูลขายทอดตลาดแล้วผู้บริโภคก็คือนักเสียหายที่ไม่อาจจะได้รถคืน อาจจะถูกยึดรถไปทำให้เสียเงินและเป็นหนี้ 4) รถอาจถูกนำไปขายทอดตลาดโดยรัฐได้ 5) หน่วยงานภาครัฐไม่มีมาตรการในการเยียวยาผู้บริโภคหากเกิดปัญหานี้ขึ้น

สำหรับปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นถือเป็นสภาพปัญหาที่สำคัญระหว่างภาครัฐภาคเอกชนและภาพประชาชนผู้บริโภคหรือผู้เสียหายซึ่งมีความเชื่อมโยงและสัมพันธ์กันปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วแต่มีโครงสร้างปัญหาที่มาจากหลีกเลี่ยงภาษีในการนำเข้ารถยนต์ซูเปอร์คาร์ที่มีความซับซ้อนของตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะต้องการเรื่องภาษีของรัฐและมีความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรัฐและผู้บริโภคทั้งทางตรงและทางอ้อมปัญหาเหล่านี้จึงเป็นปัญหาสำคัญหนึ่ง ที่ประเทศไทยควรจะต้องแก้ไขเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างเด็ดขาดเพื่อก่อให้เกิดผลดีและลดผลกระทบที่สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้บริโภคและเยียวยาผู้บริโภคหรือผู้เสียหายให้ได้ดียิ่งขึ้นในอนาคต

2. มาตรการและความพยายามป้องกัน แก้ไข ควบคุมการนำเข้ารถซูเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมาย ช่วง พ.ศ. 2546-2565 ผลการวิจัยพบว่า มาตรการในการป้องกันแก้ไขควบคุมในทางกฎหมายนั้น รัฐมีนโยบาย ใน



การป้องกันในลักษณะที่เป็นการควบคุมใน ออกเป็น 4 ข้อดังต่อไปนี้ 1. มาตรการในการป้องกัน แก้ไข ควบคุม ในเชิงกฎหมายซึ่งก็จะเป็นลักษณะในการควบคุมในด้านของข้อกฎหมายต่าง ๆ 1) มาตรการการควบคุมด้าน ภาษีตามพระราชบัญญัติต่างๆตามกฎหมาย เช่น พระราชกำหนดอัตราภาษีศุลกากรพ.ศ.2530,พระราชบัญญัติ แก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร พ.ศ. 2560 ภาษีมูลค่าเพิ่ม ,อัตราภาษีเพื่อมหาดไทย,พระราชบัญญัติภาษี สรรพสามิต 2560,กฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากรพุทธศักราช 2468 ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการใช้และกำหนดราคาศุลกากร ฯลฯ ซึ่งมาตรการทางด้านนิติบัญญัติเหล่านี้จะเป็นข้อ กฎหมายที่ใช้ควบคุมในด้านของภาษีในการที่จะป้องกันแก้ไขและควบคุมการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์ แบบ ผิดกฎหมาย 2) มาตรการในด้านการออกคำสั่ง,ประกาศ,ระเบียบ,หนังสือเวียน ทางราชการที่มีผลทางกฎหมาย อาทิเช่น คำสั่งกรมศุลกากรที่ 317/2547 ว่าด้วยเรื่องแนวทางในการพิจารณาราคารถยนต์นั่งสำเร็จรูป,กรม ศุลกากรออกคำสั่งที่ 69/2553 จัดตั้งศูนย์ควบคุมมาตรฐานการสำแดงราคาและการประเมินภาษีอากรรถยนต์ นำเข้า,ประกาศกรมศุลกากร ที่ 116/2549 เพื่อยกระดับการผ่านพิธีการศุลกากรให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยมีการปรับลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็น,มีมติให้จัดตั้ง “ศูนย์ควบคุมมาตรฐานการสำแดงราคาและการประเมิน ภาษีอากรรถยนต์นำเข้ากรมศุลกากร”, คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบวินัยนายตรวจ,คำสั่งกรมศุลกากร เป็น ต้น คำสั่งเหล่านี้ถือเป็นมาตรการอีกหนึ่งมาตรการที่ใช้ป้องกันลงโทษควบคุมและแก้ไขในส่วนของนโยบายรัฐที่ ใช้ในการควบคุมการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมาย 2.มาตรการในการป้องกันแก้ไขควบคุมในเชิง สถาบัน จะเป็นมาตรการที่เป็นแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันแก้ไขควบคุมการนำเข้าโดยซูปเปอร์คาร์แบบผิด กฎหมายโดยเป็นลักษณะของมาตรการทางด้านการควบคุมทางพฤติกรรมแนวทางการปฏิบัติต่าง ๆ 1) มาตรการเชิงสถาบัน โดยกรมศุลกากรได้จัดทำ “โครงการตรวจสอบการเสียภาษีอากรให้ผู้ประกอบการ” , กฎหมายศุลกากรกำหนดให้จ่ายเงินสินบน-รางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่และผู้แจ้งเบาะแส (สายลับ) 3. ความ ล้มเหลว ของมาตรการป้องกันและข้อจำกัดของมาตรการเชิงกฎหมาย 1) การเก็บภาษีในการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์ คาร์ที่สูงเกินไป 2) การออกคำสั่งศุลกากร จัดตั้งควบคุมมาตรฐานการสำแดงราคาและประเมินภาษีอากร รถยนต์นำเข้า และ 4. ความสำเร็จ และข้อจำกัดของมาตรการเชิงสถาบัน 1) กรมศุลกากรกำหนดสินบนรางวัล นำจับแก่เจ้าหน้าที่และผู้แจ้งเบาะแสในอัตราที่สูง จากมาตรการนี้ถือว่ารัฐนำมาปฏิบัติแล้วประสบความสำเร็จ ในการนำมาปฏิบัติเนื่องจากมีการนำจับรถยนต์ซูปเปอร์คาร์ที่ผิดกฎหมายในการเลี่ยงภาษีได้มากขึ้นและนำกลับมา ชำระภาษีได้ครบถ้วนจาก มาตรการดังกล่าว

3. การบูรณาการปฏิสัมพันธ์ของตัวแสดงที่มีผลในการพัฒนาโลกและมาตรการในการกำหนด นโยบายของรัฐ ในการป้องกัน แก้ไข ควบคุมการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์ช่วง พ.ศ. 2546-2565 ผลการวิจัย พบว่า การควบคุมการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์ นั้นจะมีการออกกฎหมายด้านภาษีที่ผู้นำเข้าจำเป็นต้อง จ่ายเพื่อป้องกันการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์ แบบผิดกฎหมาย โดยผู้ที่กำหนดนโยบาย คือ ฝ่ายบริหารซึ่ง รัฐบาลและคณะรัฐมนตรีสังกัดกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะเป็นผู้กำหนดนโยบาย และฝ่ายนิติบัญญัติ เนื่องจากมีการตราเป็นข้อกฎหมายและพระราชบัญญัติโดยต้องผ่านสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาก่อน โดยมี รายละเอียดด้านนโยบายในทางกฎหมาย ทั้งหมดจะเห็นว่าจะมีความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างสถาบันทั้ง 3 สถาบัน พระราชบัญญัติเกี่ยวกับภาษีจะเห็นได้ว่าความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างสถาบันบริหาร และ สถาบัน นิติบัญญัติ นั้นมีความเกี่ยวข้องกันระหว่างกระทรวงและหน่วยงานที่เป็นผู้ออกนโยบายและร่างกฎหมายขึ้นมา เพื่อตราเป็นพระราชบัญญัติที่ใช้ในการควบคุมเรื่องของการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์ แบบผิดกฎหมาย

การบูรณาการปฏิสัมพันธ์ของตัวแสดงที่สำคัญทางภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชนซึ่งอาจเป็น ลักษณะความสัมพันธ์ที่เป็นความร่วมมือหรือขัดแย้งก็ตามย่อมส่งผลถึงการกำหนดนโยบายในการที่จะควบคุม ป้องกันและแก้ไขปัญหาการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมายโดยลักษณะความสัมพันธ์ ดังกล่าวนี สามารถออกแบ่งออกได้ 4 ประเภท คือ 1) การบูรณาการปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน มีลักษณะ

ความสัมพันธ์ที่เรียกว่าไม่เกิดความร่วมมือกันเท่าที่ควรเนื่องจากเอกชนมักจะละเมิดข้อตกลงโดยเห็นถึงประโยชน์ของตนเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากรัฐมีหน้าที่ในการเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์ ในขณะที่เอกชนก็พยายามที่จะเลี่ยงภาษีรัฐด้วยวิธีการจดทะเบียนรถ สำแดงรถยนต์ในราคาเป็นเท็จ ใช้วิธีการให้นักเรียนนอกชั้นเรียนเข้ามา เพื่อที่จะได้หนีภาษีในราคาที่ถูกลง 2) การบูรณาการปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับประชาชน สำหรับปฏิสัมพันธ์ในด้านนี้จะเป็นในลักษณะของความร่วมมือและความขัดแย้ง ความขัดแย้ง เช่น ภาครัฐเดินหน้าตรวจรถยนต์ของผู้บริโภคหรือประชาชนด้วยวิธีที่เข้มงวด และขอตรวจอายัดและยึดรถก็จะเกิดผลร้ายกับผู้บริโภคที่ซื้อรถมาโดยที่อาจไม่ทราบว่าจะมีปัญหานี้เกิดขึ้น ดังนั้นหากเหตุการณ์ในลักษณะนี้เกิดขึ้น ปฏิสัมพันธ์ดังกล่าวจึงไม่ได้เป็นปฏิสัมพันธ์ที่ไม่ก่อให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างรัฐและประชาชนแต่ในขณะเดียวกันหากว่ารัฐหาทางเยียวยาให้ประชาชนได้ หากประชาชนถูกหลอกให้ซื้อรถหรือรถยนต์ซูปเปอร์คาร์มาแล้วไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์หรือย้ายเล่มทะเบียนได้ก็ถือว่า เป็นความผิดพลาดของประชาชน หากถูกรัฐยึดรถไปแล้วในขณะเดียวกันถ้ารัฐหามาตรการในการเยียวยาประชาชนผู้เสียหายหรือเดือดร้อนได้ก็จะเกิดให้ผลดีในทางระบบของเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น 3) การบูรณาการปฏิสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับรัฐ สำหรับปฏิสัมพันธ์ในด้านนี้อาจแบ่งได้ออกเป็น 2 กรณี คือ ปฏิสัมพันธ์รัฐกับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีการทุจริตในองค์กร ปฏิสัมพันธ์ในลักษณะนี้จะเป็นปฏิสัมพันธ์ที่ไม่ได้ให้ความร่วมมือกันระหว่างเจ้าหน้าที่ในองค์กรที่ทุจริตคอร์รัปชันกับผู้บริหารองค์กรรัฐ ซึ่งต้องการที่จะปราบปรามคอร์รัปชันในองค์กร ดังนั้นการที่มีบุคลากรในองค์กรทำการทุจริตจึงต้องมีการลงโทษการสอบสวนทางวินัยและการที่จะให้ผู้ทุจริตคอร์รัปชันในองค์กรได้รับโทษตามกฎหมายที่สมควร ในขณะเดียวกันความสัมพันธ์ที่เป็นความร่วมมือกันระหว่างรัฐกับรัฐคือหน่วยงานทั้ง 2 หน่วยงานร่วมมือกันในการที่จะตั้งคณะกรรมการในการสอบหรือลงโทษทางวินัยให้กับข้าราชการที่ทำความผิดในกรมตุลาการในการปล่อยผ่านรถหรือมีพฤติกรรมการรู้เห็นเป็นใจกับประชาชน ถือว่าเป็นลักษณะของอาชญากรรมคอปกขาวและอาชญากรรมองค์กรที่ส่งผลกระทบต่อภัยของความมั่นคงขององค์กรนั้นๆซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่ไม่ดีแต่ในขณะเดียวกันที่หากรัฐร่วมมือกันในการที่จะตั้งคณะกรรมการสอบและลงโทษทางวินัยให้กับข้าราชการที่ทุจริตคอร์รัปชันก็จะทำให้มีผู้ที่ต้องการทุจริตคอร์รัปชันน้อยลงและอาจจะมีผลทำให้ภาพรวมขององค์กรมีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้นระหว่างหน่วยงานรัฐและรัฐถือเป็นปฏิสัมพันธ์ที่ก่อให้เกิดความร่วมมือกันเป็นอย่างดี และ 4) การบูรณาการปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาคเอกชนและภาคประชาชน สำหรับปฏิสัมพันธ์นี้ก็สามารถเกิดขึ้นได้ในลักษณะที่เรียกว่าเป็นความร่วมมือและไม่ร่วมมือ โดยอาจกล่าวได้ว่าหากเป็นปฏิสัมพันธ์ที่เป็นความไม่ร่วมมือกัน คือในกรณีที่ประชาชนซื้อรถจากหน่วยงานเอกชนหรือตัวแทนขายรถยนต์กลุ่มอิสระไปแล้วเมื่อเกิดปัญหาเกิดขึ้นถูกอายัดรถหรือใด ๆ ก็ตามแล้วเอกชนไม่ยอมรับผิดชอบกับเหตุการณ์นั้น ๆ ก็ถือว่าเป็นปฏิสัมพันธ์ในด้านที่ไม่ให้ความร่วมมือ แต่ในขณะเดียวกันถ้าภาคเอกชนกับภาคประชาชนมีปฏิสัมพันธ์กันโดยประชาชนซื้อรถจากเอกชนไปด้วยความร่วมมือ ที่จะซื้อในฐานะลูกค้าหรือผู้บริโภคและเมื่อเกิดปัญหาใดเกิดขึ้น ทางตัวแทนจำหน่ายอิสระรถยนต์คันนั้น ๆ รับผิดชอบในทุกกรณี กับสิ่งที่เกิดขึ้นก็จะทำให้เกิดความสัมพันธ์หรือปฏิสัมพันธ์ที่เรียกว่าปฏิสัมพันธ์แห่งความร่วมมือกันของภาคเอกชนและภาคประชาชน

อภิปรายผล

1. ตัวแสดงและสถานภาพปัญหา เรื่องนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมายในประเทศไทย ช่วง พ.ศ. 2546-2565 จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับเรื่องของการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์ แบบผิดกฎหมายจะเห็นว่าหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้บริโภค มีลักษณะของสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจากเรื่องของภาษีในการนำเข้ารถยนต์ซูปเปอร์คาร์ โดยภาพรวมเกิดจากความต้องการที่จะเลี่ยงภาษีโดยได้รับความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานรัฐบางกลุ่มและส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ต้องได้รับความเดือดร้อนในฐานะของผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายจากการถูกอายัดรถถูกยึดรถคืน เนื่องจากรถคันดังกล่าวเป็นรถที่ลักลอบ

นำเข้ามาโดยการเลี้ยงภาษีแบบผิดกฎหมาย เพราะภาษีอากรที่มีราคาสูงถึง 328% ในการนำเข้ารถยนต์ ซุปเปอร์คาร์ โดยหลีกเลี่ยงการเสียภาษีด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การใช้วิธีการลดหย่อนส่วนประกอบการจำแนก ราคาที่เป็นเท็จ, การใช้รถนักเรียน สอดคล้องกับงานวิจัยเรื่องของเลอพร ศุภสร เรื่องอาชญากรรมทาง เศรษฐกิจ: กรณีศึกษาการเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์ ผลการวิจัยพบว่า การเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์เป็นการกระทำที่ ผิดต่อกฎหมาย และมีผลกระทบต่อ เศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ โดยมีลักษณะเป็นอาชญากรรมทาง เศรษฐกิจ ซึ่งจากสถิติที่ผ่านมาส่งผล กระทบทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีอากรมูลค่าเกือบสอง พันล้านบาท 2) รูปแบบของการกระทำความผิดโดยการปลอมแปลงเอกสารรายการแจ้งสินค้า การแยกชิ้นส่วน การดัดแปลง หรือนำเข้าอะไหล่รถยนต์ และการโจรกรรมรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาขายในประเทศไทยนั้น เข้าข่ายเป็นอาชญากรรมองค์กรและมี ความเกี่ยวเนื่องเป็นอาชญากรรมข้ามชาติ สอดคล้องกับงานวิจัยของ เลอพร ศุภสร (2562) ที่กล่าวว่า การเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์เป็นการกระทำที่ผิดต่อกฎหมาย และมีผลกระทบ ต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ โดยมีลักษณะเป็นอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งจากสถิติที่ผ่านมา ส่งผลทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีอากรมูลค่าเกือบสองพันล้านบาท

2. มาตรการและความพยายามป้องกัน แก้ไข ควบคุมการนำเข้ารถยนต์ซุปเปอร์คาร์แบบผิดกฎหมาย ช่วง พ.ศ. 2546-2565 ภาครัฐได้มีการนำนโยบายมาปฏิบัติในหลากหลายรูปแบบทั้งในส่วนทางด้านกฎหมายที่เป็นมาตรการทางนิตินัยและในส่วนทางด้านมาตรการทางพฤตินัย ที่มีความเกี่ยวข้องกับภาครัฐ ในการที่จะ จัดเก็บภาษีและมาตรการที่จะควบคุมแก้ไขและป้องกันการนำเข้ารถยนต์ซุปเปอร์ คาร์แบบผิดกฎหมายโดยรัฐ พยายามที่จะแก้ไขให้มีการเลี่ยงภาษีในการนำเข้ารถยนต์ซุปเปอร์ คาร์แบบผิดกฎหมายให้น้อยที่สุด ซึ่ง สอดคล้องกับงานวิจัยของรุ่งชัย โกการิกา เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการจัดการกับการหลีกเลี่ยงภาษีอากร การนำเข้ารถยนต์ซุปเปอร์คาร์ในประเทศไทย โดยผลการวิจัยพบว่า รัฐบาลควรพิจารณาบทลงโทษผู้ที่ หลีกเลี่ยงภาษีให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นโดยเพิ่มบทลงโทษที่มีความรุนแรงแก่ผู้กระทำความผิดซ้ำและจัดตั้ง องค์กรกลางในการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยจัดการประชุมหารือวางแผนการทำงาน ร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปในแนวทางเดียวกันโดยกรมศุลกากรควรมีความ เตือรอบคอบมีการตรวจสอบราคาใบอินวอยโดยการจับอบรมเจ้าหน้าที่ให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษ ในขั้นตอนการตรวจสอบขั้นตอนการนำเข้ากรมสรรพากรควรพิจารณาปรับขั้นตอนการเสียภาษีโดยกำหนด อัตราที่ง่ายและสะดวกต่อการประเมินภาษีของผู้เสียภาษีมากยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ รุ่งชัย โกการิกา (2564) ที่พบว่า รัฐบาลควรเพิ่มบทลงโทษที่มีความรุนแรงแก่ผู้กระทำความผิดซ้ำ และควรจัดตั้งองค์กร กลางในการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีการประชุมหารือร่วมกันเพื่อให้การปฏิบัติงาน เป็นไปในแนวทางเดียวกัน รวมทั้งกรมศุลกากรควรตรวจสอบราคาใบอินวอยอย่างละเอียดและจับอบรม เจ้าหน้าที่ให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ในขณะที่กรมสรรพากรควรพิจารณาปรับขั้นตอนการเสียภาษี ให้สะดวกต่อการประเมินภาษีของผู้เสียภาษีมากขึ้น

3. การบูรณาการปฏิสัมพันธ์ของตัวแสดงที่มีผลในการพัฒนาโลกและมาตรการในการกำหนด นโยบายของรัฐ ในการป้องกัน แก้ไข ควบคุมการนำเข้ารถยนต์ซุปเปอร์คาร์ช่วง พ.ศ. 2546-2565 ลักษณะ ความสัมพันธ์ที่เป็นความร่วมมือหรือขัดแย้งก็ตามย่อมส่งผลถึงกำหนดนโยบายในการที่จะควบคุมป้องกัน และแก้ไขปัญหการนำเข้ารถยนต์ซุปเปอร์คาร์ แบบผิดกฎหมายโดยลักษณะความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้สามารถ ออกแบ่งออกได้ 4 ประเภท คือ (3.1) ปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน ซึ่งจะเป็นความสัมพันธ์ใน ลักษณะที่เรียกว่าไม่เกิดความร่วมมือกันเท่าที่ควรเนื่องจากเอกชนมักจะละเมิดข้อตกลงโดยเห็นถึงประโยชน์ ของตนเป็นส่วนใหญ่เรื่องของปฏิสัมพันธ์ภาครัฐภาคเอกชนที่มาไม่เกิดความร่วมมือกันเนื่องจากมีผลประโยชน์ ทับซ้อนกันและไม่สามารถที่จะก่อให้เกิดความร่วมมือกันได้ง่าย (3.2) ปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับประชาชน สำหรับปฏิสัมพันธ์ในด้านนี้ก็จะเป็นในลักษณะของความร่วมมือและความขัดแย้งความขัดแย้ง (3.3)

ปฏิสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับรัฐ สำหรับปฏิสัมพันธ์ในด้านนี้อาจแบ่งได้ออกเป็น 2 กรณีคือปฏิสัมพันธ์กับรัฐรัฐกับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีการทุจริตในองค์กรปฏิสัมพันธ์ในลักษณะนี้จะเป็นปฏิสัมพันธ์ที่ไม่ได้ให้ความร่วมมือกันระหว่างพนักงานหรือเจ้าหน้าที่ในองค์กรที่ทุจริตคอร์รัปชันกับผู้บริหารองค์กรรัฐซึ่งต้องการที่จะปราบปรามคอร์รัปชันในองค์กร และความสัมพันธ์ที่เป็นความร่วมมือกันระหว่างรัฐกับรัฐคือหน่วยงานทั้ง 2 หน่วยงานร่วมมือกันในการที่จะตั้งคณะกรรมการในการสอบหรือลงโทษทางวินัยให้กับข้าราชการที่ทำความผิดในกรม ศุลกากรก็จะทำให้ผู้ที่ต้องการทุจริตคอร์รัปชันน้อยลงและอาจจะมีผลทำให้ภาพรวมขององค์กรมีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น (3.4.) ปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาคเอกชนและภาคประชาชน สำหรับปฏิสัมพันธ์นี้ก็สามารถเกิดขึ้นได้ในลักษณะที่เรียกว่าเป็นความร่วมมือและเป็นความไม่ร่วมมือ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ มนตรี เจนวิทย์การ เรื่องบทบาทของกลุ่มผลประโยชน์ที่มีต่อรัฐบาล ระบบราชการประชาชน และการพัฒนาประเทศ ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มผลประโยชน์ในการพยายามที่จะมีอิทธิพลเหนือกระบวนการตัดสินใจหรือการวาง นโยบายของสถาบันรัฐ เพื่อแสวงหาหรือรักษาผลประโยชน์ ของกลุ่มไว้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเอกชนบางกลุ่มบางรายและนำไปสู่ความขัดแย้งหรือพิพาทระหว่างรัฐกับเอกชนสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีกลุ่มผลประโยชน์ของ รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์ กล่าวว่า ผู้นำกลุ่มจำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กับชนชั้นอำนาจและพรรคการเมืองที่เป็นรัฐบาล รวมไปถึงมีความพยายามที่จะเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในกลไกทางอำนาจเอง เพื่อนำมาซึ่งความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของกลุ่ม สอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีกลุ่มผลประโยชน์ของ รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์ (2561) ที่ระบุว่า ผู้นำกลุ่มผลประโยชน์มักมีความสัมพันธ์กับชนชั้นอำนาจและพรรคการเมืองที่เป็นรัฐบาล พร้อมกับพยายามเข้าไปมีบทบาทในกลไกทางอำนาจ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของกลุ่ม

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

1. กรมศุลกากรควรสร้างค่านิยมที่ดีแก่ประชาชนเกี่ยวกับกฎหมายภาษีในทางที่เป็นประโยชน์แก่ผู้เสียภาษี เนื่องจากหากกล่าวถึงการกำหนดภาษีในการประกอบธุรกิจนำเข้าหรรษาแพงและมีอัตราภาษีที่สูงมากจนเกินไปจะมีผลทำให้ผู้เสียภาษีอาจดำเนินการในหลายลักษณะเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงภาษี ดังนั้นภาครัฐควรมีมาตรการ ให้ประชาชนทั่วไปหรือผู้ประกอบการทราบประโยชน์จากการที่รัฐนำไปบริหารจัดการประเทศอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งจะช่วยส่งเสริมทัศนคติที่ดีและยินยอมเสียภาษีให้แก่รัฐบาลโดยสมัครใจ
2. ควรมีมาตรการรองรับในการช่วยเหลือผู้เสียหายหรือเยียวยาผู้บริโภคในการที่ผู้บริโภคซื้อรถยนต์ซูเปอร์คาร์ แล้วมีปัญหาเรื่องการนำเข้ารถยนต์ที่ผิดกฎหมายโดยที่ผู้บริโภคไม่อาจทราบมาก่อนและถูกรัฐดำเนินการยึดคืนโดยเป็นผู้เสียผลประโยชน์รัฐควรมีมาตรการในการช่วยเหลือและเยียวยาผู้บริโภคในส่วนนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควรให้มีการปรับปรุงฐานภาษีรถยนต์ เนื่องจากมีการเก็บจากหลายอัตรา จึงเกิดความ ยุ่งยากในการจัดเก็บภาษี เป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์และ การวางแผนในการเสียภาษีของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้นำเข้าเป็นอย่างมาก อีกทั้งการเก็บภาษีอัตราภาษีหลายอัตราไม่ได้หมายความว่า จะจัดเก็บภาษีรถยนต์ได้มาก ในทางกลับกันผู้เสียภาษีก็จะพยายามที่จะเสียภาษียนต์ให้น้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้หรือเสี่ยงต่อการกระทำลักษณะหลบเลี่ยงภาษีได้ ดังนั้นจึงต้องมีความชัดเจนในเรื่องอัตราที่จะต้องเสียภาษี
2. ควรให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรหรือบุคลากรที่เกี่ยวข้องเข้มงวดในการป้องกันปัญหาเกิด การเลี่ยงภาษีนำเข้ารถยนต์โดยอาศัยมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันการและปราบปรามการเลี่ยงภาษี ซึ่ง ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องไว้ควบคุมและดำเนินการทางกฎหมายกับผู้กระทำผิดเกี่ยวกับภาษี

เอกสารอ้างอิง

- กรมสอบสวนคดีพิเศษ. (2560). *DSI บุกค้นขบวนการนำเข้ารถหรูเถียงภาษี ทำรัฐเสียหายกว่า 2,400 ล้านบาท*. ค้นเมื่อ 29 ธันวาคม 2566 จาก <https://www.dsi.go.th/th/Detail/DSI>
- กรุงเทพธุรกิจ. (2563). *กลไกนำเข้ารถหรูเถียงภาษี!*. ค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2566, จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/770231>
- เกรียงเดช มาจำเนียร. (2542). *มาตรการป้องกันการเลียงภาษีอากร* (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จักรี ไชยพินิจ. (2566). *แนวคิดสถาบันนิยมเชิงการตัดสินใจเลือกอย่างมีเหตุผล: ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 พิมพ์ครั้งที่ 1*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ไทยพับลิกา. (2558). *มหากาพย์นำเข้ารถหรู (5): เบื้องหลังขบวนการนำเข้ารถหรูวงจรอุบาทว์ที่ไม่มีวันตาย*. ค้นเมื่อ 3 มกราคม 2567, จาก <https://thaipublica.org/2015/08/supercar-5/>
- มนตรี เจนวิทย์การ. (2528). *บทบาทของกลุ่มผลประโยชน์ที่มีต่อรัฐบาล ระบบราชการประชาชน และการพัฒนาประเทศ*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. (2561). *ทฤษฎีกลุ่มผลประโยชน์และความสัมพันธ์ทางอำนาจทางการเมืองในประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัย.
- รุ่งชัย โกการิกา. (2557). *ปัญหาและอุปสรรคในการจัดการกับการหลีกเลี่ยงภาษีอากรการนำเข้ารถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทย* (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ฤทัยรัตน์ เมืองแก้ว. (2558). *ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมายและช่องทางการหลีกเลี่ยงภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้ารถยนต์* (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรบัณฑิต). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เลอพร ศุภสร. (2561). *อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ: กรณีศึกษาการเลียงภาษีนำเข้ารถหรู*. *วารสารวิชาการคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี*, 6(1), 29-41.
- Chobrod. (2560). *"ภาษีรถนำเข้า" ดูให้ดีกว่าก่อนซื้อรถ*. ค้นเมื่อ 29 ธันวาคม 2566, จาก <https://chobrod.com/auto-market/import-car-tax-looks-good-before-buying-a-car-1170>
- DSI. (2560). *DSI บุกค้นขบวนการนำเข้ารถหรูเถียงภาษี ทำรัฐเสียหายกว่า 2,400 ล้านบาท*. ค้นเมื่อ 29 ธันวาคม 2566, จาก <https://www.dsi.go.th/th/Detail/DSI>
- ECS. (2567). *การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป*. ค้นเมื่อ 22 มีนาคม 2567, จาก <https://ecs-support.github.io/pages/import/import-car/>
- MGR Online. (2556). *ไฟปริศนาเผา รถหรูบนแทลเลอร์รอด 4 คัน สูญ 100 ล้านบาท*. ค้นเมื่อ 30 ธันวาคม 2566, จาก <https://mgronline.com/local/detail/9560000064664>
- Thai PBS. (2556). *ดีเอสไอรู้ตัวเจ้าของรถหรูไฟไหม้แล้ว*. ค้นเมื่อ 30 ธันวาคม 2566, จาก <https://www.thaipbs.or.th/news/content/173917>