

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การศึกษาปัญหาอุปสรรคและแนวทางการจัดเก็บภาษีสำหรับส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์นโยบายและการจัดเก็บภาษี สำหรับส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานของประเทศไทยและต่างประเทศ โดยประเทศที่ทำการศึกษาได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเยอรมนี ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศ สหราชอาณาจักร และประเทศไทย รวมทั้งศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานของประเทศไทย ในการศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีการศึกษาทั้ง การวิเคราะห์เชิงพรรณนา และการวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยใช้ทั้งข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจโดยใช้ แบบสอบถามสำรวจความคิดเห็นประชาชนในกรุงเทพและปริมณฑลเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคในการ ส่งเสริมการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานของประเทศไทย และข้อมูลทุติย ภูมิจากการค้นคว้ารายงาน เอกสารงานวิจัย รวมถึงข้อมูลสถิติต่างๆ จากฐานข้อมูลของทั้งหน่วยงาน ภาครัฐและเอกชน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

5.1 สรุปผลการศึกษาวิจัย

ในการสรุปผลการศึกษาวิจัยนี้ จะทำการแบ่งออกเป็น 3 ส่วนด้วยกัน คือ การจัดเก็บภาษีสำหรับ ส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานของประเทศไทยและต่างประเทศ นโยบายส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานของประเทศไทยและต่างประเทศ และปัญหา อุปสรรคในการส่งเสริมการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานของ ประเทศไทย

5.1.1 การจัดเก็บภาษีสำหรับส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงาน ของประเทศไทยและต่างประเทศ

การศึกษาการจัดเก็บภาษีสำหรับส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงาน แบ่งการ จัดเก็บภาษีออกได้เป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ คือ ภาษีจากการเข้าครอบครองรถยนต์ (Tax on acquisition) ภาษีจากการเป็นเจ้าของรถยนต์ (Tax on ownership) และภาษีเชื้อเพลิง (Tax on motoring fuel)

ภาษีจากการครอบครองรถยนต์

การจัดเก็บภาษีจากการครอบครองรถยนต์ของต่างประเทศ พบว่า มีการจัดเก็บในรูปแบบของภาษีการขาย (sale tax) ในอัตราภาษีที่แตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับราคารถยนต์เป็นหลัก โดยการจัดเก็บภาษีในส่วนนี้ไม่ได้พิจารณาเกี่ยวกับประสิทธิภาพด้านพลังงาน สำหรับประเทศไทย แบ่งการจัดเก็บออกเป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมีการพิจารณาลักษณะการใช้งานและขนาดกระบอกสูบ ซึ่งเกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพพลังงาน ส่วนภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม จัดเก็บในรูปแบบของภาษีการขายในอัตราที่แตกต่างกันไป

การจัดเก็บภาษีการเป็นเจ้าของรถยนต์หรือภาษีประจำปีรถยนต์

การจัดเก็บภาษีการเป็นเจ้าของรถยนต์หรือภาษีประจำปีรถยนต์ของต่างประเทศ พบว่า มีเกณฑ์ในการพิจารณาการจัดเก็บภาษีที่แตกต่างกันออกไป โดยกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป เช่น ประเทศเยอรมนีและสหราชอาณาจักร จัดเก็บโดยพิจารณาจากปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นหลัก ประเทศญี่ปุ่นมีการจัดเก็บภาษี 2 ส่วนด้วยกัน คือ ภาษีนำหนักซึ่งพิจารณาจากน้ำหนักรถยนต์ และภาษีประจำปีรถยนต์ซึ่งพิจารณาจากขนาดกระบอกสูบ ประเทศสหรัฐอเมริกา(รัฐแคลิฟอร์เนีย) จัดเก็บภาษีในอัตราคงที่และค่าธรรมเนียมต่างๆ ด้านสิ่งแวดล้อมมาเกี่ยวข้อง รวมถึงจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการใช้รถยนต์ซึ่งขึ้นอยู่กับราคารถยนต์โดยมีการกำหนดอัตราค่าเสื่อมของรถยนต์ในการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมด้วย สำหรับการจัดเก็บภาษีการเป็นเจ้าของรถยนต์หรือภาษีประจำปีรถยนต์ของประเทศไทย พิจารณามาขนาดของกระบอกสูบโดยรถยนต์ที่มีขนาดกระบอกสูบสูงจะต้องเสียอัตราภาษีที่มากกว่าและมีการลดอัตราภาษีประจำปีลงในปีที่ 6 เป็นต้นไป

โดยประเทศญี่ปุ่นมีการจัดเก็บภาษีจากการเป็นเจ้าของรถยนต์หรือภาษีประจำปีรถยนต์ในอัตราที่สูงที่สุด รองลงมาคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ประเทศเยอรมนี และประเทศไทย ตามลำดับ เมื่อคิดตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ประเทศญี่ปุ่นจัดเก็บภาษีส่วนนี้สูงกว่าประเทศไทยร้อยละ 804.30 หรือเมื่อคิดตามความเทียบของอำนาจซื้อ (PPP) ประเทศญี่ปุ่นจัดเก็บภาษีส่วนนี้สูงกว่าประเทศไทยถึงร้อยละ 440.92

การจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิง

การจัดเก็บภาษีจากเชื้อเพลิงของต่างประเทศ พบว่า มีการจัดเก็บในส่วนของภาษีสรรพสามิตเชื้อเพลิง และภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นหลัก โดยอัตราภาษีจะขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศว่าจะส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงประเภทไหนเป็นหลัก เช่น ประเทศเยอรมนีและประเทศญี่ปุ่นจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงเบนซินในอัตราที่สูงกว่าดีเซล ประเทศสหราชอาณาจักรจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงน้ำมันดีเซลและเบนซินในอัตรา

เท่ากัน รัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงน้ำมันดีเซลในอัตราที่สูงกว่ากว่าเบนซิน สำหรับการจัดเก็บภาษีจากเชื้อเพลิงของประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงน้ำมันเบนซินในอัตราที่สูงกว่ากว่าน้ำมันดีเซล โดยการจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงนั้นประกอบด้วย ภาษีสรรพสามิตเชื้อเพลิง ภาษีเทศบาล และภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมถึงจัดเก็บเงินเข้ากองทุน ได้แก่ กองทุนน้ำมัน กองทุนอนุรักษ์พลังงาน และเมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของการจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงเทียบกับราคาขายหน้าปั้มพบว่า ประเทศสหราชอาณาจักรมีการจัดเก็บภาษีจากเชื้อเพลิงในสัดส่วนที่สูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 57 ของราคาขาย เมื่อพิจารณาราคาเชื้อเพลิงตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ประเทศสหราชอาณาจักรมีราคาเชื้อเพลิงสูงกว่าประเทศไทยร้อยละ 30.92 (สำหรับน้ำมันเบนซิน) และร้อยละ 52 (สำหรับน้ำมันดีเซล) หรือเมื่อคิดตามความเทียบของอำนาจซื้อ (PPP) ประเทศสหราชอาณาจักรมีราคาเชื้อเพลิงเบนซินต่ำกว่าประเทศไทยร้อยละ 23.34 และราคาเชื้อเพลิงดีเซลสูงกว่าประเทศไทยร้อยละ 14.29

5.1.2 นโยบายส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานของประเทศไทยและต่างประเทศ

การศึกษานโยบายส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานของต่างประเทศ พบว่ามีแนวทางในการส่งเสริมที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ทั้งมาตรการส่งเสริมสนับสนุน เช่น มาตรการด้านการเงินและการคลัง การให้ส่วนลดทางด้านภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงาน การให้เงินสนับสนุนแก่ผู้ที่เปลี่ยนมาใช้ รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ปลั๊กอิน-ไฮบริด และรถยนต์ดีเซลมลพิษต่ำ มาตรการด้านกฎหมาย เช่น การกำหนดอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง กำหนดมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าปรับในกรณีที่ไม่สามารถทำได้ตามค่ามาตรฐาน รวมถึงการกำหนดการให้ความรู้ ข้อมูล แก่ผู้บริโภค เช่น ฉลากแสดงอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และฉลากยารถยนต์ เป็นต้น เพื่อสร้างความตระหนักในการอนุรักษ์พลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม

สำหรับนโยบายในการส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานของประเทศไทย ส่วนใหญ่จะเน้นมาตรการด้านการเงินและการคลังเป็นหลัก เช่น การให้ส่วนลดทางด้านภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานและรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ การยกเว้นภาษีสำหรับการนำเข้าเครื่องจักร ลดหย่อนอากรนำเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน และการอุดหนุนราคาพลังงานทดแทนจากภาครัฐเพื่อส่งเสริมพลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่งให้มากขึ้น

5.1.3 ปัญหา อุปสรรคในการส่งเสริมการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพ ด้านพลังงานของประเทศไทย

จากการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรคในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ประสิทธิภาพสูงในกลุ่มรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการจัดเก็บข้อมูล จากกลุ่มผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 400 คน พบว่า

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศชาย มีช่วงอายุระหว่าง 25-40 ปี การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า และประกอบอาชีพพนักงานบริษัทมากที่สุด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลรถยนต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้รถเก๋ง ขนาดกระบะบอกลูกอยู่ระหว่าง 1,301-1,600 ซีซีมากที่สุด อายุรถยนต์ที่ใช้ในงานในปัจจุบันอยู่ระหว่าง 1-3 ปี ระยะเวลาการใช้งานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลคันปัจจุบันส่วนใหญ่มีเป้าหมายใช้งานมากกว่า 10 ปีขึ้นไป ระยะทางที่ใช้งานเฉลี่ยต่อวันส่วนใหญ่ใช้งานต่ำกว่า 30 กิโลเมตรต่อวัน อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ยอยู่ที่ 11-15 กิโลเมตรต่อลิตร ประเภทเชื้อเพลิงที่ใช้ส่วนใหญ่ คือ เบนซิน ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ต่อเดือนส่วนใหญ่ไม่ทราบข้อมูลและไม่แน่นอน

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล พบว่า ส่วนมากผู้บริโภคพิจารณาที่ราคารถยนต์มาเป็นลำดับแรก รองลงมาคือ อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ลักษณะการใช้งาน ราคาเชื้อเพลิง และอัตราภาษีประจำปี ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นๆ เช่น รูปทรงของรถยนต์ ยี่ห้อ และอะไหล่รถยนต์ เป็นต้น

ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคในการส่งเสริมให้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพสูง ด้านพลังงาน

กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญในเรื่องปัญหาอุปสรรคในการส่งเสริมให้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยความคิดเห็นที่อยู่ในระดับสูงสุด ได้แก่ ขาดมาตรการจูงใจผู้บริโภคให้เลือกใช้รถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน หากพิจารณาเป็นรายข้อสามารถเรียงลำดับความต้องการได้ดังนี้

1. ขาดมาตรการจูงใจผู้บริโภคให้เลือกใช้รถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน
2. ปัญหาในการกำหนดราคาเชื้อเพลิงปิโตรเลียม เช่น มาตรการชดเชยราคาน้ำมันดีเซลจากกองทุนน้ำมัน เป็นต้น
3. รถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงานมีราคาแพง เช่น รถยนต์ไฮบริด
4. ไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับประสิทธิภาพด้านพลังงานรถยนต์โดยตรง

5. ขาดมาตรการกำหนดประสิทธิภาพด้านพลังงานของรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศไทย
6. ขาดการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตรถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน
7. ขาดการให้ข้อมูลประสิทธิภาพด้านพลังงานรถยนต์จากหน่วยงานกลาง/รัฐ
8. อัตราภาษีซื้อขายและภาษีประจำปีของรถยนต์ไม่เอื้อให้เลือกใช้รถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน
9. ความซับซ้อนในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ทำให้ยากต่อการส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ประสิทธิภาพ
10. ผู้บริโภคไม่มั่นใจและขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน เช่น รถยนต์ไฮบริด
11. ขาดการประชาสัมพันธ์ ณรงค์ในการลดการใช้พลังงานในภาคขนส่งอย่างต่อเนื่อง
12. ผู้บริโภคไม่ตระหนักถึงความสำคัญในการประหยัดพลังงาน

ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับการส่งเสริมประสิทธิภาพด้านพลังงานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญในเรื่องเกี่ยวกับการส่งเสริมประสิทธิภาพด้านพลังงานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลโดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยความคิดเห็นที่อยู่ในระดับสูงที่สุด ได้แก่ รัฐควรส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตรถยนต์ประสิทธิภาพสูง หากพิจารณาเป็นรายชื่อสามารถเรียงลำดับความต้องการ ได้ดังนี้

1. รัฐควรส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตรถยนต์ประสิทธิภาพสูง
2. รัฐควรให้ส่วนลดทางภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงานตามเกณฑ์ที่กำหนด
3. รัฐควรจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพด้านพลังงานของรถยนต์โดยตรง เช่น มาตรฐานการทดสอบ และหน่วยงานทดสอบประสิทธิภาพด้านพลังงาน
4. รัฐควรจัดทำเว็บไซต์ให้ข้อมูล/เปรียบเทียบประสิทธิภาพทางด้านพลังงานของรถยนต์
5. รัฐควรจัดทำนโยบายนำรถยนต์เก่าแลกซื้อรถยนต์คันใหม่เพื่อจูงใจผู้บริโภคในการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน
6. รัฐควรกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพขั้นต่ำทางด้านพลังงานและความปลอดภัยของรถยนต์ ที่จำหน่ายในประเทศไทย
7. รัฐควรกำหนดให้รถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศต้องติดฉลากประสิทธิภาพด้านพลังงานของรถยนต์ เพื่อแสดงข้อมูลอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง และการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ของรถยนต์
8. การจัดเก็บภาษีซื้อขายและภาษีประจำปีของรถยนต์ควรเปลี่ยนเป็นกำหนดตามอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง เช่น รถยนต์ที่มีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำจะเสียภาษีในอัตราที่ต่ำ ส่วนรถยนต์ที่มีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงสูงจะเสียภาษีในอัตราที่สูง ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนซื้อรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูงด้านพลังงานและลดมลพิษทางอากาศ
9. รัฐควรยกเว้นการจัดเก็บภาษีประจำปีในปีแรกสำหรับผู้ซื้อรถยนต์กลุ่มที่มีการสนับสนุน เช่น รถยนต์ไฮบริด เป็นต้น

5.2 วิจารณ์ผล

ประเทศไทยมีโครงสร้างการจัดเก็บภาษียรถยนต์ที่ค่อนข้างซับซ้อนเป็นอย่างมาก โดยมีรากฐานมาจากอดีต ทั้งรูปแบบและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดเก็บภาษี ซึ่งในการที่จะปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษียรถยนต์เพื่อให้ทันสมัยและตอบสนองในเรื่องของการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพหรือปัญหาสิ่งแวดล้อมจึงทำได้ค่อนข้างยาก การจัดเก็บภาษียรถยนต์ในปัจจุบัน ประกอบด้วยภาษี 3 ประเภทหลักๆ ประเภทแรกได้แก่ ภาษียการครอบครองรถยนต์ ซึ่งแบ่งการจัดเก็บออกเป็น 4 ส่วนย่อยด้วยกัน คือ ภาษียศุลกากร ภาษียสรรพสามิต ภาษียเพื่อมหาดไทย และภาษียมูลค่าเพิ่ม โดยการจัดเก็บภาษียส่วนนี้มีการจัดเก็บจากหลายๆ หน่วยงาน และได้รวมภาษียที่จัดเก็บกับราคารรถยนต์ก่อนออกจำหน่าย ซึ่งผู้บริโภคส่วนใหญ่ไม่ทราบถึงอัตราภาษียในส่วนนี้ซึ่งในกลุ่มรถยนต์ที่ประหยัดพลังงานหรือรถยนต์ที่ภาครัฐสนับสนุนอัตราภาษียสรรพสามิตที่จัดเก็บในอัตราที่ต่ำกว่า อาจจะไม่ก่อให้เกิดแรงกระตุ้นสำหรับผู้บริโภคในการหันมาใช้รถยนต์ที่มีประสิทธิภาพทางด้านพลังงานเท่าที่ควร เพราะผู้บริโภคอาจจะมองไปที่การลักษณะใช้งาน ความสวยงาม หรือราคารรถยนต์ที่ต้องการมากกว่าโดยไม่ได้คำนึงถึงอัตราภาษียหรือประสิทธิภาพทางด้านพลังงาน นอกจากนี้ภาครัฐควรแยกประเภทรถยนต์ตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานที่ชัดเจน ระหว่างรถยนต์ส่วนบุคคลนั่งและรถยนต์บรรทุก เนื่องจากภาษียสรรพสามิตของรถยนต์ทั้งสองประเภทมีอัตราแตกต่างกันมาก เช่น รถบรรทุกขนาดเล็ก มีอัตราภาษียเพียงร้อยละ 3 ขณะที่รถเก๋งจะถูกจัดเก็บภาษียในอัตราร้อยละ 30-50 ขึ้นอยู่กับขนาดกระบะรถ ทำให้ผู้ผลิตพยายามใช้ช่องโหว่ดังกล่าว นำรถยนต์บรรทุกเล็กไปดัดแปลงให้เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลนั่ง ซึ่งส่งผลต่อการใช้พลังงานที่ขาดประสิทธิภาพ ภาษียประเภทที่สองได้แก่ อัตราภาษียประจำปีรถยนต์ซึ่งมีการจัดเก็บตามขนาดกระบะรถ และมีกรลดอัตราภาษียประจำปีลงเมื่อมีการใช้งานรถยนต์ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป ซึ่งไม่ตอบประเด็นในด้านพลังงานเท่าที่ควรเนื่องจากรถยนต์เก่าประสิทธิภาพย่อมลดลง ดังนั้นในการปรับเปลี่ยน โครงสร้างอัตราภาษียประจำปีรถยนต์ควรที่จะให้ความสำคัญ 2 ประเด็นด้วยกัน คือ การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพโดยไม่ต้องคำนึงประเภทเชื้อเพลิงหรือเทคโนโลยี แต่ให้วัดถึงอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง (fuel economy) เป็นเกณฑ์ หรือการปลดปล่อยมลพิษ เป็นหลัก

สำหรับปัญหาอุปสรรคในการส่งเสริมให้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพสูงด้านพลังงานของประเทศไทยจากความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ขาดการจูงใจผู้บริโภคในเลือกรใช้รถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน และขาดหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับประสิทธิภาพด้านพลังงานรถยนต์ รวมถึงการกำหนดประสิทธิภาพด้านพลังงานของรถยนต์ที่กำหนดในประเทศไทย และการให้ข้อมูลผู้บริโภค ดังนั้น ภาครัฐควรใช้กลไกโครงสร้างภาษียรถยนต์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านประหยัดพลังงานของรถยนต์ โดยการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับรถยนต์ที่กำหนดใน

ประเทศและปรับลดค่าอัตราการผลิตเชื้อเพลิงขั้นต่ำให้มีความเข้มข้นขึ้นเรื่อยๆ รวมถึงจัดตั้งหน่วยงานทดสอบหาอัตราการผลิตเชื้อเพลิง การให้ข้อมูลด้านพลังงานสำหรับรถยนต์แก่ผู้บริโภค เพื่อเป็นข้อมูลในการตัดสินใจเลือกซื้อ นอกจากนี้อาจจะให้ส่วนลดด้านภาษีสำหรับผู้บริโภคที่เลือกซื้อรถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน รวมถึงการกำจัดรถยนต์เก่าซึ่งก่อมลพิษในอัตราที่สูง เช่น โครงการรถเก่าแลกรถใหม่ เพื่อจูงใจผู้บริโภคในการเลือกซื้อรถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน ซึ่งส่งผลดีต่อประเทศไทยในหลายๆ ด้าน เช่น ลดปริมาณการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ลดปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ และแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น นอกจากนี้ควรมีการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพควบคู่กันไปเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพในระยะยาว

5.3 ข้อเสนอแนะและข้อจำกัดในการศึกษา

5.3.1 ข้อเสนอแนะ

1. จากผลการวิจัยสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการใช้พลังงานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล อาจจะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย/กฎหมายเพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศไทยให้ตอบสนองในด้านพลังงานที่มากขึ้น
2. เนื่องจากการปรับปรุงโครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของภาครัฐ ในการศึกษารั้งต่อไปอาจจะต้องพิจารณาถึงรายได้จากการจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของภาครัฐประกอบด้วย
3. ควรปรับปรุงการจัดเก็บข้อมูลและอาจเพิ่มวิธีการจัดเก็บข้อมูลความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูล/ความคิดเห็นที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5.3.2 ข้อจำกัดในการศึกษา

1. ข้อจำกัดในการทำการศึกษา คือขาดข้อมูลทางสถิติและข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยโดยเฉพาะข้อมูลย้อนหลังหาได้ยากและข้อมูลขาดความละเอียด ไม่เพียงพอ เช่น อัตราการผลิตเชื้อเพลิง ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของรถยนต์ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่จดทะเบียนโดยแยกยี่ห้อ รุ่นรถยนต์ และราคารถยนต์ เป็นต้น บางแหล่งข้อมูลไม่ตรงกัน ดังนั้นเห็นว่าภาครัฐหรือ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรรีความสำคัญในการจัดเก็บข้อมูลและเผยแพร่ข้อมูล เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาในด้านงานวิจัยของประเทศ

2. ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดขอบเขตการศึกษาเฉพาะเขตกรุงเทพและปริมณฑล ดังนั้นจึงไม่สามารถใช้เป็นข้อมูลปัญหาอุปสรรคในการส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพสูงด้านพลังงานของประเทศได้