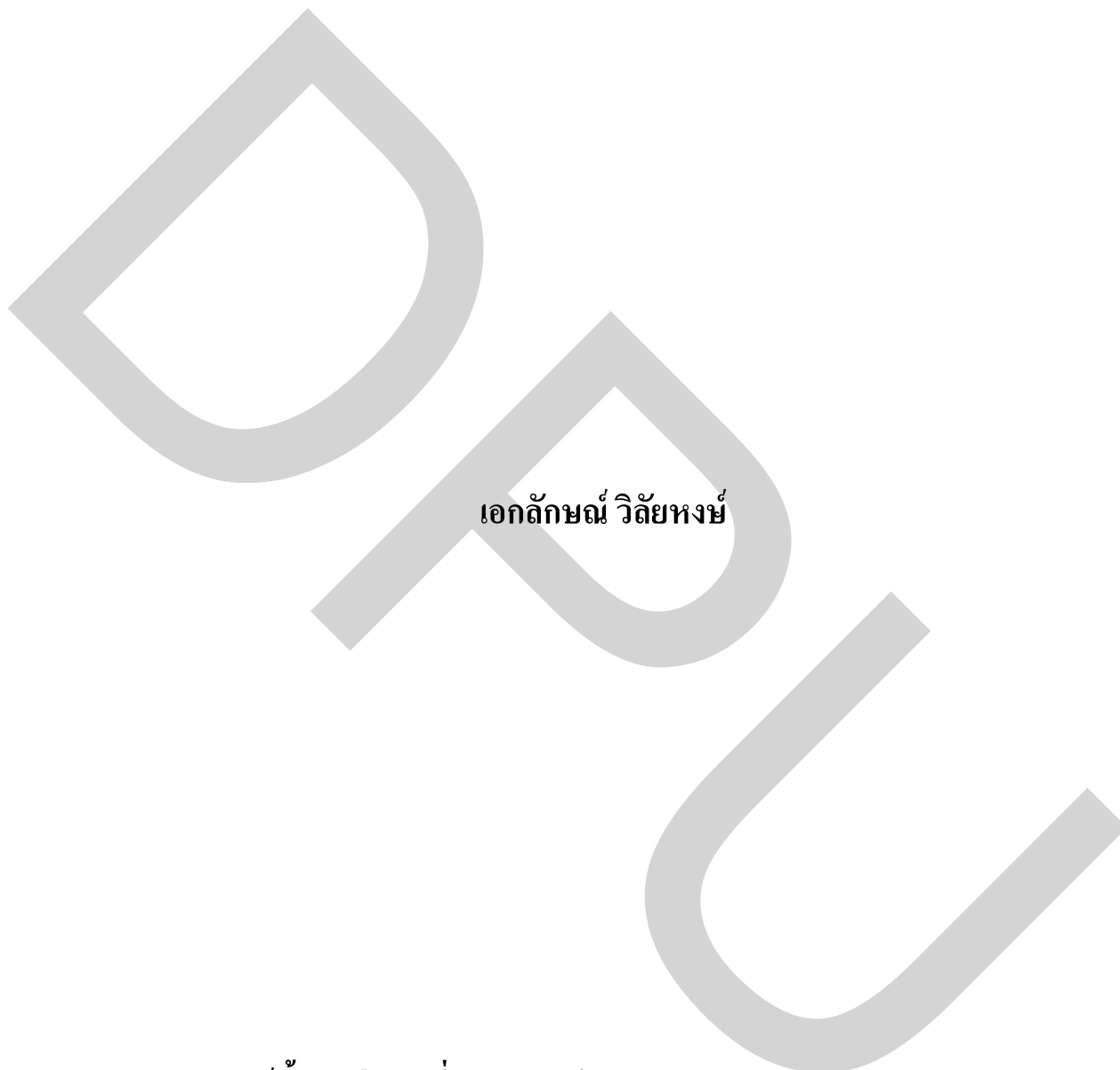


มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร
เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์
พ.ศ. 2558

**Legal measures on excise tax and customs duty to promote the use of
electric vehicles in Thailand**



Ekkalak Vilaihong

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws**

Department of Law

Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

2015

หัวข้อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย
ชื่อผู้เขียน	เอกลักษณ์ วัลย์หงษ์
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร. จิรศักดิ์ รอดจันทร์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2557

บทคัดย่อ

รถยนต์เป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย แต่เมื่อมองในอีกแง่มุมรถยนต์ช่วยในการขนส่ง
สิ่งต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งจำเป็นในการดำรงชีพถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ รถยนต์ต้องใช้น้ำมันซึ่งเป็น
ทรัพยากรในปริมาณมากจนทำให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมเป็นอันมาก ทุกประเทศทั่วโลกจึงเริ่ม
ตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการผลิตและนำเข้ารถยนต์ในอนาคต ทุกประเทศทั่วโลกจึงหัน
มาให้ความสนใจต่อสิ่งแวดล้อมโดยหันมาผลิตรถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถยนต์ไฟฟ้า
เป็นต้น ซึ่งในการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าจะต้องเสียภาษี 4 ประเภทคือ ภาษีสรรพสามิต (Excise Tax)
ภาษีศุลกากร (Custom Duty) ภาษีเพื่อมหาดไทย (Local Government Tax) ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value
Added Tax หรือ VAT)

จากการศึกษาพบว่า การจะส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้า ทำให้เกิดผลที่
สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักการจัดเก็บภาษีที่ดี โดยอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษี
ศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบันมีอัตราที่สูง ย่อมก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการ
ตัดสินใจในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของผู้เสียภาษี อันจะทำให้ผู้บริโภคเลือกที่จะทำ
กิจกรรมที่เสียภาษีน้อยกว่าโดยการหันไปซื้อรถยนต์ประเภทอื่น หรือเลือกที่จะไม่เสียภาษีเลยโดย
การไม่ซื้อรถยนต์ แต่หันไปใช้บริการขนส่งมวลชน เป็นผลให้เกิดความไม่สอดคล้องกับหลักความ
มีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภาษี ซึ่งการจัดเก็บ
ภาษีในอัตราที่สูงนั้นจะสอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ก็ตาม การจัดเก็บภาษีทั้งภาษี
สรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าไม่สามารถก่อให้เกิดความเป็นธรรมใน
การจัดเก็บภาษีได้ เนื่องจากผู้ที่มีความสามารถในการเสียภาษีที่เท่ากันต้องเสียภาษีในสัดส่วนที่
แตกต่างกัน ซึ่งในหลาย ๆ ประเทศได้หามาตรการต่าง ๆ ในการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้
รถยนต์ไฟฟ้าโดยวิธีการลดอัตราภาษีลง หรือยกเว้นอัตราภาษี ทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะให้มีการแก้ไขอัตราการจัดเก็บภาษีทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าโดยในระยะแรกให้มีการลดจำนวนอัตราภาษีทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรลงในอัตราที่เหมาะสม โดยการออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องการปรับลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 เพราะอัตราภาษีที่สูงย่อมเป็นการบิดเบือนการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ต่อมาจึงยกเว้นการจัดเก็บภาษีทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า เพื่อเป็นการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าแทนรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง

Thesis Title	Legal measures on excise tax and customs duty to promote the use of electric vehicles in Thailand
Author	Ekkalak Vilaihong
Thesis Advisor	Associate Professor Dr. Jirasak Rodjun
Department	Law
Academic Year	2014

ABSTRACT

Cars are considered to be luxury goods. On the other hand, they are instrumental in both personal and goods transportation and thus becomes one of the necessary factors for our living. Petrol is needed for a car to function, and therefore an increase in numbers of cars means the increase in demand of petrol, leading to a considerable amount of pollution emitted into the environment. As a result, governments and people all over the world are becoming aware of the deteriorating pollution problem that cars production and imports will bring in the future and hence looking to find air pollution solutions by producing eco-friendly cars such as electric cars. Four categories of tax are levied on an import of electric cars including excise tax, customs duty, local government tax, and the Value Added Tax (VAT).

From the study, it was found that an encouragement of the use of electric cars will bring about results both conforming with and contradicting the principle of good tax collection. As excise tax and customs duty on an import of electric car are levied at the high rate, the taxpayers' decision to conduct any economic activities is distorted. In other words, consumers may choose to conduct other economic activities for which tax and duties are levied at the lower rate. Alternatively, they may choose not to pay taxes at all by not buying any cars but instead using public transportation. This results in an inconsistency with the taxation principle of economic efficiency or economic neutrality. Even though the levy of tax at a high rate conforms to the productivity principle, the collection of excise tax and customs duty on an import of electric cars cannot be considered to be fair. This is because those who can afford to pay the same rate of tax are forced to pay different rates. In many countries, measures such as a reduction or an exemption of both excise tax and customs duty have been brought in place to encourage people to use electric cars.

Consequently, an amendment of the rate of both excise tax and customs duty on an import of electric cars is recommended. At the beginning, the rate of both excise tax and customs duty shall be reduced to an appropriate rate, with the enactment of the Ministry of Finance's Announcement on the Reduction of the Excise Tax on electric cars in accordance with the Act on Excise Tax B.E. 1984, and with the enactment of the Ministry of Finance's Announcement on the Reduction of the Customs Duty on electric cars in accordance with the Royal Ordinance Prescribing the Rate of Customs Duty B.E. 1987. This is because the high rate of tax usually distorts the taxpayers' decision to conduct economic activities. Later on, a stage of exempting excise tax and customs duty on electric cars may then be initiated in order to motivate people to use electric cars instead of cars using the petrol.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงเป็นอย่างดีได้ด้วยความเมตตาอย่างยิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร. จิรศักดิ์ รอดจันทร์ ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่ารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา วิทยานิพนธ์ให้ข้าพเจ้า ทั้งยังได้กรุณาให้คำแนะนำ ให้ความรู้ แนวทางในการเขียน และตรวจสอบ ข้อบกพร่อง ในการเขียนงานวิจัยชิ้นนี้แก่ข้าพเจ้า จึงขอกราบขอบพระคุณท่านในความเมตตากรุณา ที่มีให้แก่ข้าพเจ้าตลอดมา

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่กรุณาสละเวลา อันมีค่ารับเป็นประธานกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี และ รองศาสตราจารย์ภานิณี กิจพ้อคำ ที่ได้ให้ความกรุณาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ของข้าพเจ้า และได้ให้ข้อชี้แนะ ตลอดถึงการให้แนวความคิดในแง่มุมต่าง ๆ อันเป็นผลให้ข้าพเจ้าได้นำกลับไปคิด ไตร่ตรอง และทบทวนงานวิจัยชิ้นนี้สำเร็จ

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณนายกฤติพงษ์ เวชณุเคราะห์ นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญ การพิเศษ สำนักงานมาตรฐานและพัฒนาการจัดเก็บภาษี 1 กรมสรรพสามิต ที่ท่านได้สละเวลาใน การให้สัมภาษณ์และให้ความเห็น ในส่วนการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์

อนึ่ง ข้าพเจ้าหวังเป็นอย่างยิ่งว่า วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีคุณค่าและเกิดประโยชน์กับ ผู้สนใจศึกษาบ้างไม่มากก็น้อย ซึ่งข้าพเจ้าขออุทิศแด่ บิดามารดา และครูบาอาจารย์ของข้าพเจ้าที่ได้ กรุณาประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้แก่ข้าพเจ้า ตลอดจนบุคคลทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่ทำให้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดหรือข้อบกพร่อง ประการใด ข้าพเจ้าขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

เอกลักษณ์ วิสัยหงษ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	๖
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
สารบัญตาราง	๘
สารบัญภาพ	๗
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	7
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	8
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	8
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา	9
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
2. วิวัฒนาการของรถยนต์ไฟฟ้าและความหมาย หลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและ ภาษีศุลกากร	10
2.1 วิวัฒนาการของรถยนต์ไฟฟ้า.....	10
2.1.1 ความหมายของรถยนต์ไฟฟ้า.....	14
2.1.2 ประเภทของรถยนต์ไฟฟ้า.....	14
2.2 หลักการจัดเก็บภาษีอากร	16
2.2.1 ความหมายของภาษี	17
2.2.2 ประเภทของภาษีอากร.....	17
2.2.3 วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีอากร	18
2.2.4 หลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดีของ Adam Smith.....	19
2.2.5 หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี	20
2.2.6 หลักอำนาจรายได้.....	23
2.2.7 หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือ ในการเสียภาษี	23

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
2.2.8 หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลาง ในทางเศรษฐกิจของภาษี	25
2.3 หลักการของภาษีสรรพสามิต.....	30
2.3.1 วัตถุประสงค์เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต	30
2.3.2 ความหมายภาษีสรรพสามิต	31
2.3.3 วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต	32
2.3.4 หลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต.....	34
2.3.5 ผลของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต.....	36
2.4 หลักการของภาษีศุลกากร	37
2.4.1 วัตถุประสงค์เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีศุลกากร.....	37
2.4.2 ความหมายภาษีศุลกากร.....	38
2.4.3 วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีศุลกากร	39
2.4.4 หลักเกณฑ์จัดเก็บภาษีศุลกากร	41
2.4.5 ผลของการจัดเก็บภาษีศุลกากร	40
2.5 หลักการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์	42
2.5.1 จัดเก็บตามความจุกะบอกสูบ	43
2.5.2 จัดเก็บเป็นรายคัน.....	43
2.5.3 จัดเก็บตามน้ำหนัก	44
2.5.4 รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า	44
2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับกฎหมายภาษีแม่บทและกฎหมายภาษีสำดับรอง	45
2.6.1 กฎหมายแม่บทและกฎหมายภาษีสำดับรอง.....	45
2.6.2 ข้อดีและข้อเสียของกฎหมายภาษีสำดับรอง.....	46
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	47
3. มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้ รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ	50
3.1 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย.....	50
3.1.1 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527.....	50

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.1.2 พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527.....	56
3.2 มาตรการทางกฎหมายภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย	85
3.2.1 พระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469.....	85
3.2.2 พระราชกำหนดพิกัดอัตราภาษีศุลกากร พ.ศ. 2530.....	89
3.3 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้ รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา.....	124
3.3.1 ภาษีขาย.....	124
3.3.2 ภาษีสรรพสามิต	125
3.3.3 ภาษีศุลกากร.....	142
3.3.4 เปรียบเทียบหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของ ประเทศไทยกับหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของ ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	149
3.4 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้ รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลี.....	151
3.4.1 ภาษีสรรพสามิต	153
3.4.2 ภาษีศุลกากร.....	160
3.4.3 เปรียบเทียบหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของ ประเทศไทยกับหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของ สาธารณรัฐเกาหลี	164
3.5 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้ รถยนต์ไฟฟ้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย.....	165
3.5.1 ภาษีสรรพสามิต	165
3.5.2 ภาษีศุลกากร.....	171
3.5.3 เปรียบเทียบหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของ ประเทศไทยกับหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของ สหพันธรัฐมาเลเซีย.....	182

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4. วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า.....	184
4.1 วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าตามหลักการจัดเก็บภาษีที่ดีเปรียบเทียบกับต่างประเทศ.....	184
4.1.1 ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรม	185
4.1.2 ผลกระทบต่อหลักการอำนาจรายได้.....	199
4.1.3 ผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี	202
4.1.4 ผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ.....	207
4.2 วิเคราะห์การนำมาตรการทางภาษีมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ.....	210
4.2.1 มาตรการเครดิตภาษี.....	211
4.2.2 มาตรการลดหย่อนภาษี	212
4.2.3 มาตรการคืนภาษี.....	213
4.2.4 มาตรการลดอัตราภาษี.....	215
4.2.5 มาตรการยกเว้นภาษี.....	219
4.3 วิเคราะห์ความเหมาะสมในการนำมาตรการแรงจูงใจทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ.....	221
4.3.1 รถยนต์ไฟฟ้า.....	221
4.3.2 สถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน	225
4.3.3 แบตเตอรี่.....	227
4.3.4 แหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า	227
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	230
5.1 บทสรุป.....	230
5.2 ข้อเสนอแนะ	245
บรรณานุกรม.....	260

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ภาคผนวก	273
ประวัติผู้เขียน	278

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 จัดเก็บตามน้ำหนัก	44
3.1 อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์	60
3.2 อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับเบตเตอร์	65
3.3 โครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบัน	66
3.4 โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่	69
3.5 เปรียบเทียบโครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบันกับโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่	70
3.6 ตัวอย่างคืนเงินรถยนต์ใหม่คันแรก	85
3.7 ตารางพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์	95
3.8 ตารางพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์	105
3.9 ตารางพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับเบตเตอร์	111
3.10 ตารางภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้ น้ำมัน (Gas Guzzler Tax)	131
3.11 สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินของรัฐต่าง ๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกา	136
3.12 ตารางพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์ของ ประเทศสหรัฐอเมริกา	147
3.13 กำหนดระยะเวลาการชำระภาษีสำหรับเจ้าของรถยนต์	157
3.14 ภาษีประจำปีต่อกัน (ภาษีที่คิดตามปริมาณการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ ต่อซีซี) ของสาธารณรัฐเกาหลี	157
3.15 ภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์ประเภทอื่น ๆ ของสาธารณรัฐเกาหลี	158
3.16 ภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์นั่ง (เก๋ง) พิเศษของสาธารณรัฐเกาหลี	158
3.17 ภาษีศุลกากรที่เกี่ยวกับรถยนต์สาธารณรัฐเกาหลี	161
3.18 ข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหรัฐอเมริกา (Kor-US FTA)	163
3.19 ข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหภาพยุโรป (Kor-EU FTA)	164
3.20 อัตราภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากสินค้ารถยนต์	167
3.21 อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์	167
5.1 อัตราภาษีสรรพสามิต	250
5.2 อัตราอากรศุลกากร	252

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 บริษัท Detroit Electric Car Company	11
2.2 รถยนต์ไฟฟ้ารุ่น ค.ศ. 1915 Detroit Electric Brougham.....	12
2.3 รถยนต์ไฟฟ้ารุ่น ค.ศ. 1916 Detroit Electric.....	12
2.4 รถยนต์ไฟฟ้ารุ่น ค.ศ. 1917.....	13
2.5 ตัวอย่างของรถยนต์ไฟฟ้า.....	15
3.1 กระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก	80
3.2 กระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่ กระทรวงการคลังกำหนด.....	81

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยต้องพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศโดยมีการนำเข้าน้ำมันสูงถึงร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้น้ำมันทั้งหมดภายในประเทศและยังมีแนวโน้มสูงขึ้นอีก¹ และปัจจุบันมีการใช้พลังงานทดแทนเพื่อการผลิตไฟฟ้าในประเทศสูงขึ้นเรื่อย ๆ² ในขณะที่ทรัพยากรธรณียุคหนึ่งกลับมีปริมาณลดลง และผลจากการใช้พลังงานบางส่วนก็ยังคงเกิดการทำลายสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติอีกด้วย โดยมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)³ ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าราคาน้ำมันปัจจุบันต่างมีราคาที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดก๊าซพิษที่ออกมาจากรถยนต์มากมายจนกลายเป็นกลุ่มก๊าซเรือนกระจก อันเป็นสาเหตุของภาวะโลกร้อนเป็นปัญหาที่ทั่วโลกกำลังให้ความสนใจและเร่งหามาตรการเพื่อควบคุม เพื่อที่จะแก้ปัญหาด้านพลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก จึงได้มีการพยายามที่จะเพิ่มการพึ่งพาพลังงานภายในประเทศมากขึ้น ในประเทศไทยมีแผนพัฒนาและส่งเสริมพลังงานทดแทนซึ่งเป็นหนึ่งในแนวทางลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก⁴ และมีการลดการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลลงโดยการเพิ่มการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ เช่น เอทานอล และไบโอดีเซล ซึ่งผลิตภายในประเทศ ปรับปรุงประสิทธิภาพของเครื่องยนต์แบบสันดาปภายในเพื่อให้ใช้เชื้อเพลิงลดลง และได้มีการประดิษฐ์คิดค้นเทคโนโลยีพัฒนาเพื่อบรรเทาผลกระทบ ตลอดจนการพัฒนา

¹ จาก “แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก 25% ใน 10 ปี (พ.ศ. 2555-2564),” โดยกระทรวงพลังงาน, 2555 (มกราคม), *รักษ์พลังงาน*, 10(75), น. 10.

² จาก “เป้าหมายการใช้พลังงานทดแทนของไทย 1. การใช้พลังงานทดแทนเพื่อการผลิตไฟฟ้า,” โดยกระทรวงพลังงาน, 2557 (18 มกราคม), *วารสาร นโยบายพลังงาน*, ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 130 ตอนพิเศษ 175 ง. วันที่ 6 ธันวาคม 2556.

³ กระทรวงการคลัง. (ม.ป.ป.). *โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการผลิตก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกสูบ* (คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2555 โดยมีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2559). สืบค้น 15 พฤษภาคม 2557, จาก <http://news.tlcthai.com/news/79204.html>

⁴ แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก 25% ใน 10 ปี (พ.ศ. 2555-2564) (น. 10). เล่มเดิม.

เทคโนโลยีพลังงานใหม่ เช่น รถยนต์ไฮบริด (Hybrid Cars)⁵ รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (Plug-In Hybrid Cars)⁶ และรถยนต์ไฟฟ้า⁷ (Electric Cars)⁸ ถือเป็นการผลักดันการผลิตรถยนต์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพและสร้างมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ⁹ ซึ่งประเทศไทยกับกระแสรถยนต์ยุคใหม่อาจจะยังไม่แพร่หลายนักอาจเป็นเพราะความไม่เข้าใจ ซึ่งในสมัยก่อนรถยนต์เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย แต่ในปัจจุบันนี้จะเห็นว่า รถยนต์เป็นสิ่งจำเป็นที่ใช้ในการเดินทางเพื่อ

⁵ รถไฮบริดหรือรถลูกผสมจะใช้ทั้งเครื่องยนต์และมอเตอร์ไฟฟ้าในการทำงานของระบบ ทั้งนี้พลังงานที่ต้องสูญเสียของเครื่องยนต์ เช่น ขณะเบรกเพื่อชะลอความเร็ว จะถูกนำมาผลิตพลังงานไฟฟ้าเก็บไว้ในแบตเตอรี่ และถูกนำออกมาช่วยในการขับเคลื่อนรถยนต์เพื่อลดการใช้น้ำมันลง นอกจากนี้การลดการใช้น้ำมันเกิดขึ้นจากการเดินเครื่องยนต์ที่ระดับความเร็วรอบที่ให้ประสิทธิภาพสูงสุดเสมอ พลังงานจากเครื่องยนต์ที่เกินความต้องการจะถูกนำไปผลิตพลังงานไฟฟ้า และในกรณีที่ความต้องการใช้พลังงานของรถมากกว่าที่เครื่องยนต์ผลิตได้ รถจะใช้พลังงานจากแบตเตอรี่เสริม. (อ้างถึงใน นักสิทธิ์ คุ้มณาชัย. (ม.ป.ป). *รถไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid and Electric Cars)*. ประชาคมวิจัย ฉบับพิเศษที่ 12. สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://www.trf.or.th> และ <http://www.vcharkarn.com/varticle/38425>).

⁶ รถไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid and Electric Cars) รถปลั๊กอินไฮบริด (PHEV: Plug in Hybrid Vehicle) คือรถไฮบริดที่เก็บพลังงานไฟฟ้าในแบตเตอรี่ได้มากขึ้น (ซึ่งต้องจุพลังงานได้มากขึ้นกว่าเดิม) ก่อนออกเดินทาง เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนโดยพลังงานไฟฟ้าอย่างเดียวเป็นระยะทางมากขึ้นถึง 20-80 กิโลเมตร เพื่อให้การใช้น้ำมันลดลงเมื่อเทียบกับรถไฮบริดในภาพรวม รถปลั๊กอินไฮบริดสะสมพลังงานตอนกลางคืนขณะที่พลังงานไฟฟ้ามีราคาถูกโดยชาร์จไฟฟ้าบ้าน. (อ้างถึงใน นักสิทธิ์ คุ้มณาชัย. (ม.ป.ป). *รถไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid and Electric Cars)*. ประชาคมวิจัย ฉบับพิเศษที่ 12. สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://www.trf.or.th>, <http://www.vcharkarn.com/varticle/38425>).

⁷ รถไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid and Electric Cars) รถไฟฟ้า หรือ รถยนต์ไฟฟ้า เรียกว่าชื่อย่อว่า EV (Electric Vehicle) เป็นรถที่ใช้ไฟฟ้าอย่างเดียว โดยใช้พลังงานที่มาจากมอเตอร์ไฟฟ้าและระบบควบคุมมอเตอร์ ที่ทำให้เกิดพลังแล่นหรือลากจูง ซึ่งได้พลังงานจากไฟฟ้าที่เก็บสะสมในแบตเตอรี่ที่มีลักษณะเป็นแท่ง. (อ้างถึงใน นักสิทธิ์ คุ้มณาชัย. (ม.ป.ป). *รถไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid and Electric Cars)*. ประชาคมวิจัย ฉบับพิเศษที่ 12. สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://www.trf.or.th> และ <http://www.vcharkarn.com/varticle/38425>).

⁸ นักสิทธิ์ คุ้มณาชัย. (ม.ป.ป). *รถไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid and Electric Cars)*. ประชาคมวิจัย ฉบับพิเศษที่ 12. สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://www.trf.or.th> และ <http://www.vcharkarn.com/varticle/38425>.

⁹ จาก “รถยนต์ไฟฟ้า...ก้าวต่อไปของอุตสาหกรรมรถยนต์,” โดย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2555, ธันวาคม), *ส่งเสริมการลงทุน*, 23(12), น. 39.

การสัญจรไปมา และเป็นยานพาหนะที่สะดวกในการเดินทาง¹⁰ รถยนต์อาจถูกพิจารณาว่าเป็นปัจจัยที่ 5 โดยมีการวิจัยที่ชี้ชัดว่า กระแสรถยนต์โลกกำลังให้ความสนใจต่อรถยนต์ไฮบริด (Hybrid Cars) มากขึ้น จากรายงานวิจัยของบริษัท Polk ในประเทศอเมริกา ที่กล่าวถึงการเติบโตรถยนต์ไฮบริด (Hybrid Cars) ในประเทศสหรัฐอเมริกา ที่มีรถให้เลือกมากกว่า 2 เท่าจากเดิม¹¹ ซึ่งประเทศไทย ต้องซื้อน้ำมันจากประเทศอื่นมาใช้ ทำให้เงินไหลออกนอกประเทศไป แต่ละปีเป็นเงินจำนวน มหาศาล นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีปัญหาเรื่องมลภาวะเป็นพิษ ดังนั้นการนำรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) หรือรถยนต์ไฮบริด (Hybrid) มาใช้งานในประเทศไทยจะเป็นเรื่องที่เหมาะสม เพราะช่วยในเรื่องการลดอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง กล่าวคือรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ไม่ได้ใช้น้ำมัน รถยนต์ไฮบริด (Hybrid Cars) ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่ำกว่ารถธรรมดา และยังคงมลภาวะน้อย ประเทศไทยยังไม่มีตลาดรถยนต์ไฟฟ้าและรถยนต์ไฮบริด (Hybrid Cars) มากเท่าที่ควร¹²

อุปสรรคสำคัญในการพัฒนารถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) มีหลายประการ คือ การสนับสนุนจากรัฐมีน้อยเกินไป ไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายเหมือนกับต่างประเทศ หรือเช่นเดียวกับรถยนต์อีโคคาร์ (Eco Car) ที่มีทั้งสิทธิพิเศษต่าง ๆ รวมทั้งอัตราภาษีต่ำ¹³ หรืออย่าง รถยนต์ไฮบริด (Hybrid Cars) ภาครัฐสนับสนุนให้เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 10 ซึ่งต่ำกว่า รถยนต์อีโคคาร์ (Eco Car) ที่เสียภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 17 ซึ่งการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ ทำให้รถยนต์ไฮบริด (Hybrid Cars) ที่ปัจจุบันจัดเก็บอยู่ในอัตราร้อยละ 10 แต่โครงสร้างภาษีใหม่ จัดเก็บอยู่ในอัตราร้อยละ 15 สำหรับรถยนต์ที่ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ส่วน รถยนต์ไฮบริด (Hybrid Cars) ที่ไม่สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ตามเกณฑ์ ที่กำหนดจะถูกจัดเก็บภาษีอัตราร้อยละ 25 ซึ่งทั้งสองอัตราสูงกว่าการจัดเก็บในอัตราปัจจุบันที่ ร้อยละ 10 ทั้งสิ้น¹⁴ แต่ในแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปีพ.ศ. 2555-2559¹⁵ ได้วิเคราะห์ทิศทาง

¹⁰ จาก เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 145), โดย ปรีดา นาคนาวทิม, 2528, กรุงเทพฯ: ฝ่ายตำราและ อุปกรณ์การศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

¹¹ Sanook! Go For Green. (ม.ป.ป.). กระแสไฮบริดมาแรงแต่ “รถไฟฟ้า” อากรณ์น่าเป็นห่วง. สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก <http://auto.sanook.com/3698/sanook-go-for-green->

¹² Thaicarnews. (ม.ป.ป.). ทำไม? รถไฟฟ้าและรถ Hybrid บ้านเราจึงไม่โตเท่าที่ควร. สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.thaicarnews.com>

¹³ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ส.1/2556 เรื่อง การส่งเสริมกิจการรถยนต์ประหยัด พลังงานมาตรฐานสากล รุ่นที่ 2 ลงวันที่ 30 กันยายน 2556 โดย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI).

¹⁴ ณิชกร อุเทนสุด. (ม.ป.ป.). แนวทางการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์. สืบค้น 2 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.auto.co.th/wp-content/uploads/2015/03/%E0%B9%81%E0%B8%99%E0%B8%A7%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B9%82%E0>

อุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต โดยยึดตามข้อมูลรายงานของ EIA¹⁶ จึงได้เตรียมยุทธศาสตร์และการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยี บุคลากร และการสร้างมูลค่าเพิ่ม¹⁷ ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) นั้นเหมาะสมกับการใช้งานในเมืองที่มีสภาพการจราจรติดขัด เนื่องจากในขณะที่รถจอดอยู่กับที่รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ไม่ได้ใช้พลังงานขับเคลื่อน รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) จึงไม่สร้างมลภาวะทั้งในอากาศ ทางเสียง กลิ่น และความร้อน รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) จึงน่าใช้และดีกว่ารถยนต์อีโคคาร์ (Eco Car)¹⁸

ด้านต้นทุนรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ธรรมดา รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) จะมีราคาสูงกว่า กล่าวคือ NISAN LEAF ที่เป็นรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ไม่ต้องใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง แต่เมื่อนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยจะมีราคา 2.85 ล้านบาท¹⁹ หรือ CHEVROLET Volt ที่จะนำเข้ามาขาย โดยในประเทศไทยอเมริกามีราคา 1.23 ล้านบาท²⁰ ดังนั้นเมื่อขายในประเทศไทยจะมีการบวกค่าใช้จ่ายกับภาษีนำเข้าทำให้ราคาเพิ่มสูงขึ้นเป็น 2-3 ล้านบาท เมื่อราคาสูงจึงมีคนซื้อใช้น้อย

%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%A9%E0%B8%B5%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%A2%E0%B8%99%E0%B8%95%E0%B9%8C%E0%B9%82%E0%B8%94%E0%B8%A2%E0%B8%93%E0%B8%B1%E0%B8%90%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%AD%E0%B8%B8%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B8%B8%E0%B8%95.pptx

¹⁵ จาก แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปี พ.ศ. 2555-2559, โดย สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม, 2555 (ธันวาคม).

¹⁶ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) เป็นการศึกษาเพื่อคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในทางบวก และทางลบจากการพัฒนาโครงการหรือกิจการที่สำคัญ เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและใช้ในการประกอบการตัดสินใจพัฒนาโครงการกิจการ ผลการศึกษาจัดทำเป็นเอกสารเรียกว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม. สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สวผ.). สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก

http://www.onep.go.th/eia/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=110

¹⁷ Playboy Thailand. (ม.ป.ป.). *เราจะขับอะไรในอนาคต... เท่าที่ควร*. สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.playboy.co.th/magazine/view/WhatDrive>

¹⁸ *ทำไม? รถไฟฟ้าและรถ Hybrid บ้านเราจึงไม่โตเท่าที่ควร*. เล่มเดิม.

¹⁹ Energy Thai. (ม.ป.ป.). *Nissan Leaf รถยนต์ไฟฟ้า 100% เข้าไทยแล้ว 2.85 ล้าน. เท่าที่ควร*. สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.energythai.com/2011/nissan-leaf/>

²⁰ AUTOYIM. (ม.ป.ป.). *ราคา Chevrolet Volt เซฟโรเลต โวลท์ 2013-2014. เท่าที่ควร*. สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.autoyim.com/256823>

สำหรับรถยนต์ไฮบริด (Hybrid Cars) รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (Plug-In Hybrid Cars) และรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) สิ่งที่น่าเป็นห่วงสำหรับรถยนต์ดังกล่าวคือ แบตเตอรี่ นอกจากแบตเตอรี่ธรรมดาแล้วยังต้องมีแบตเตอรี่ชนิดลิเทียมไอออน (Lithium-Ion) ซึ่งเป็นแบตเตอรี่ที่ให้พลังงานได้สูงและมีอายุการใช้งานนานที่สุด สามารถใช้งานได้ 5-10 ปี แต่มีปัญหาคือ แบตเตอรี่ 1 ลูก ราคา 4.5 แสน - 6 แสนบาท ถือว่ามีราคาสูง ทำให้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) มีราคาสูงกว่ารถยนต์ทั่วไป และอุปกรณ์ที่ใช้พลังของเครื่องยนต์ในการทำงาน เช่น ระบบเบรก ปั้มน้ำ คอมเพรสเซอร์แอร์ ต้องใช้ระบบไฟฟ้าแทน ปกติราคาอุปกรณ์ดังกล่าวมีราคาสูง เมื่อนำมาใช้กับระบบไฟฟ้าราคายิ่งสูงขึ้น รวมทั้งค่าซ่อมรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) สูงกว่ารถเครื่องยนต์ธรรมดา และปัญหาในเรื่องของการจำกัดแบตเตอรี่ เมื่อแบตเตอรี่หมดอายุการใช้งาน ซากแบตเตอรี่ซึ่งมีสารที่เป็นพิษจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันมีความพยายามในการจัดการซากแบตเตอรี่ที่หมดอายุ โดยการนำไปรีไซเคิล²¹

อุปสรรคสำคัญในการพัฒนารถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ประการต่อมาคือ สถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) พลังงานไฟฟ้าในแบตเตอรี่มีจำกัดเมื่อใช้งานนาน ๆ อาจหมดได้ เมื่อเปรียบเทียบกับโทรศัพท์มือถือสามารถชาร์จไฟเสียบไฟชาร์จได้ แต่รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ไม่สามารถทำได้ ดังนั้นจึงต้องมีสถานีชาร์จไฟหรือสถานที่สำหรับชาร์จไฟแบบเร่งด่วน แบบเดียวกับปั้มน้ำมัน หรือกรณีสมัยที่รถยนต์ยังไม่นิยมติดก๊าซ NGV เนื่องจากหาปั้มน้ำมันได้บ่อย ฝ่ายผู้ประกอบการปั้มน้ำมันจึงไม่นิยมสร้างปั้มน้ำมัน เนื่องจากมีผู้มาใช้บริการน้อยและรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV มีน้อย หรือกรณีรถยนต์ที่ใช้แก๊สโซฮอล์ E 85 หรือรถยนต์ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E 20 ซึ่งมีปัญหาเช่นเดียวกัน²²

อย่างไรก็ตามการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ได้มีการเปิดตัวสถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle Charging Station) เป็นแห่งแรก และเตรียมเปิดเพิ่ม 9 สถานีในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ และนนทบุรี รวมเป็น 10 สถานี และการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) มีโครงการวิจัยและศึกษาแนวโน้มนำมาใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ในอนาคตตามโครงการนำร่อง (พ.ศ. 2555-2558) เพื่อสนับสนุนโครงการดังกล่าว จึงได้จัดหารถยนต์ไฟฟ้าจำนวน 20 คัน ซึ่งนำเข้ามาในราคาคันละ 2-3 ล้านบาท เพื่อนำมาทดลองใช้ภายในสิ้นปี 2556 โดยสถานีชาร์จไฟฟ้าแห่งแรกนี้อยู่ในพื้นที่บริการสำนักงานใหญ่ของการไฟฟ้านครหลวง สำหรับสถานีชาร์จไฟฟ้าจะสามารถชาร์จไฟได้เร็วโดยใช้เวลา 20-30 นาที ต่างกับการชาร์จไฟบ้าน ต้องใช้เวลานาน 6 - 8 ชั่วโมง สถานีชาร์จไฟดังกล่าวมีต้นทุนการก่อสร้างแต่ละสถานี 6 แสน - 1 ล้านบาท

²¹ ส่งเสริมการลงทุน (น. 39). เล่มเดิม.

²² ทำไม? รถไฟฟ้าและรถ Hybrid บ้านเราจึงไม่โตเท่าที่ควร. เท่าที่ควร. เล่มเดิม.

เมื่อสถานีชาร์จไฟมีน้อย ก่อให้เกิดความไม่สะดวกสำหรับผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) อันเป็นอุปสรรคในการพัฒนารถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ให้เจริญก้าวหน้า²³

แต่อย่างไรก็ดี การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ต้นแบบนี้ปัจจุบันต้องเสียภานีนำเข้าในอัตราร้อยละ 80 ของราคาารถยนต์ และการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ต้นแบบ ซึ่งนำเข้ามาใช้เพื่อวิจัยและพัฒนา ปัจจุบันต้องเสียภานีนำเข้าในอัตราร้อยละ 20 – 30 ของราคาสินค้า²⁴ ซึ่งเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars)

เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2556 ประเทศไทยประสบปัญหาด้านพลังงานไฟฟ้า²⁵ ทำให้การส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ในประเทศไทยไม่เหมาะสม ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ไม่ควรใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากพลังงานไฟฟ้ามีอยู่อย่างจำกัด หากภาครัฐสนับสนุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ต้องพิจารณาความเหมาะสม รวมถึงการเพิ่มจำนวนโรงไฟฟ้า²⁶ แต่ปัจจุบันประเทศไทยมีการขยายโรงไฟฟ้าพลังงานทดแทนต่าง ๆ เพิ่มขึ้น²⁷ ดังนั้น การใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) จึงเป็นทางเลือกหนึ่งในอนาคต และเป็นแนวทางที่ตอบสนองนโยบายการใช้ชีวิตที่สะดวกสบายจากการใช้พลังงานไฟฟ้าที่เป็นพลังงานทดแทนเพื่อใช้ทดแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นพลังงานสะอาด ซึ่งมีแนวโน้มที่จะใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) กันอย่างแพร่หลายในอนาคต และเป็นการช่วยลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม การจะทำให้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) มีการใช้งานได้อย่างแพร่หลายและเกิดขึ้นจริง ต้องมีสถานีหรือปั้มน้ำมันไฟฟ้า เช่นเดียวกับที่ประเทศไทยมีปั้มน้ำมันในปัจจุบันให้สามารถรองรับกับการใช้งานที่จะเกิดขึ้น

เนื่องจากการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) จะเกิดขึ้นเชิงธุรกิจได้ขึ้นอยู่กับ 3 ปัจจัย คือ 1. ราคาน้ำมันในอนาคต กรณีราคาน้ำมันไม่สูงโอกาสการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) จึงมีน้อย 2. ความพร้อมโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สถานีชาร์จไฟฟ้าที่ทำหน้าที่เหมือนปั้มน้ำมัน 3. มลพิษในเมืองใหญ่ โดยมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้น้ำมันมีมากจะทำให้โอกาสใช้รถยนต์ไฟฟ้า

²³ การไฟฟ้าานครหลวง(กฟน.). (ม.ป.ป.) กฟน. ร่วมโซ้วเทคโนโลยีสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าไฟฟ้าในงานบางกอก อินเตอร์เนชั่นแนล ออโต ซาลอน 2013. สืบค้น 24 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.mea.or.th/new/content/detail.php?mid=87&did=795&tid=&pid=>

²⁴ แผนงานสร้างเสริมนโยบายสาธารณะที่ดี. (ม.ป.ป.). หนุนวิจัย-พัฒนารถยนต์ในไทย อุตฯ ชงคลังเวินภานีนำเข้า ‘รถต้นแบบ.’ สืบค้น 2 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.tuhpp.net/?p=5209>

²⁵ จาก “วิกฤติพลังงานไฟฟ้าไทย,” โดย กองบรรณาธิการ, 2556 (เมษายน), *เทคนิค เครื่องกล-ไฟฟ้า-อุตสาหกรรม*, 30(349), น. 107.

²⁶ *ทำไม? รถไฟฟ้าและรถ Hybrid บ้านเราจึงไม่โตเท่าที่ควร. เท่าที่ควร.* เล่มเดิม.

²⁷ จาก “กฟผ.มุ่งมั่นสร้างความมั่นคงระบบไฟฟ้าของไทย,” โดย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2555 (สิงหาคม), *ส่งเสริมการลงทุน* 23(8), น. 58-59.

(Electric Cars) มากขึ้น และกรณีมีโอกาสในเชิงพาณิชย์จะต้องมาศึกษารายละเอียดเพื่อให้รัฐบาลประกาศเป็นนโยบาย ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรม²⁸ อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดของรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) โดยมีสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.)²⁹ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)³⁰ และสถาบันยานยนต์³¹ เป็นผู้ศึกษาด้วยกัน บีโอไอเสนอว่าต้องมีมาตรการส่งเสริมการลงทุนและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการลงทุน³² ซึ่งรถที่ใช้เครื่องยนต์ทั่วไปในประเทศไทยจะเสียภาษีประจำปีตามความจุเครื่องยนต์ ส่วนรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) นั้นเสียภาษีประจำปีอย่างไรไม่มีกฎหมายออกมาบังคับใช้ ซึ่งภาครัฐต้องเป็นผู้นำ ไม่ว่าจะเป็นการนำร่องชี้แนะในการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) การลงทุนตั้งสถานีชาร์จไฟ ทั้งนี้เพื่อเป็นการสนับสนุนให้มีการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) พร้อมกับสนับสนุนให้มีการผลิตและใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) โดยให้สิทธิพิเศษเป็นการตอบแทนรวมทั้งลดภาษีลง ซึ่งในประเทศไทยไม่มีงานวิจัยทางกฎหมายในเรื่องนี้

ดังนั้น วิทยานิพนธ์เล่มนี้จึงมุ่งเน้นเพื่อหามาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ในประเทศ โดยศึกษาเทียบเคียงกฎหมายของและต่างประเทศมาปรับใช้กับมาตรการของประเทศไทย เพื่อหามาตรการที่เหมาะสมในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าให้แก่ประเทศ ซึ่งวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะมีประโยชน์ต่อสังคมไทย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึง ความหมาย วิวัฒนาการของรถยนต์ไฟฟ้า สภาพปัญหา หลักเกณฑ์ และแนวทางในมาตรการต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า
2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตที่ประเทศไทยและต่างประเทศได้นำมาใช้เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ
3. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายภาษีศุลกากรที่ประเทศไทยและต่างประเทศได้นำมาใช้เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ

²⁸ กระทรวงอุตสาหกรรม. สืบค้น 23 ธันวาคม 2557, จาก <http://www.industry.go.th/>

²⁹ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. สืบค้น 23 ธันวาคม 2557, จาก <http://www.oie.go.th/>

³⁰ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. สืบค้น 23 ธันวาคม 2557, จาก <http://www.boei.go.th>

³¹ สถาบันยานยนต์. สืบค้น 23 ธันวาคม 2557, จาก <http://www.thaiauto.or.th/>

³² ITS Thailand. (ม.ป.ป.). “รถยนต์ไฟฟ้า” โปรดักท์แชนเน็ล 3. สืบค้น 5 ธันวาคม 2556, จาก

4. ศึกษาเปรียบเทียบเพื่อนำมาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของต่างประเทศมาปรับใช้กับมาตรการของประเทศไทย เพื่อหามาตรการที่เหมาะสมในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าให้แก่ประเทศไทย

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

เนื่องจากมาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศไทยขณะนี้ยังไม่สามารถส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ได้เท่าที่ควร ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรอัตราสูงจึงเป็นการบิดเบือนต่อการตัดสินใจของประชาชนในการซื้อสินค้า และบิดเบือนต่อการตัดสินใจของผู้ผลิตรถยนต์ในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีมาตรการทางกฎหมายในการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อเป็นการลดการนำเข้าน้ำมัน เมื่อเทียบกับการเก็บภาษีจากการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นจึงไม่ก่อให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาถึงเฉพาะมาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) เป็นการศึกษากรณีภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร เกี่ยวกับการนำเข้า อุปกรณ์และรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) และการตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้าที่มีขอบเขตเฉพาะภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล เป็นการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ และยังทำให้มีพลังงานไว้ใช้ในภาคต่อเป็นการใช้พลังงานอย่างยั่งยืน ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกามีมาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) หลายอย่าง ได้แก่ การเครดิตภาษี การลดหย่อนภาษี การยกเว้นภาษีขายและภาษีสรรพสามิต หรือการคืนภาษี แต่ผู้วิจัยขอจำกัดการศึกษาด้วยการยกตัวอย่างกรณีศึกษาภาษีสรรพสามิต การเครดิตภาษี การเก็บภาษีนำเข้าในอัตราคำของประเทศสหรัฐอเมริกา หรือการลดอัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลี และนโยบายยานยนต์แห่งชาติของสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งจะศึกษากรณีมาตรการลดหรือยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร และจะทำการศึกษาเปรียบเทียบกับมาตรการของประเทศไทย เพื่อหามาตรการที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ให้แก่ประเทศไทย

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาเปรียบเทียบบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า การศึกษาค้นคว้าแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยค้นคว้าจากพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ประกาศ คำสั่ง คำอธิบาย หนังสือ บทความทางวิชาการ รายงานการวิจัย เอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องจากห้องสมุดสถาบันต่าง ๆ ทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ ตลอดจนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ในเว็บไซต์ต่าง ๆ ทั้งของประเทศไทยและของต่างประเทศเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยรวบรวมและเรียบเรียงเป็นวรรณกรรมแบบบรรยายโวหาร รวมทั้งวิเคราะห์และเปรียบเทียบกับกฎหมายในต่างประเทศเพื่อหามาตรการทางภาษีที่เหมาะสมกับประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึง ความหมาย วัตถุประสงค์ของรถยนต์ไฟฟ้า สภาพปัญหา หลักเกณฑ์ และแนวทางในมาตรการต่าง ๆ ที่รัฐนำมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า
2. ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตที่ประเทศไทยและต่างประเทศได้นำมาใช้เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ
3. ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายภาษีศุลกากรที่ประเทศไทยและต่างประเทศได้นำมาใช้เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ
4. ทำให้ได้มาซึ่งมาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร โดยศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศนำมาปรับใช้กับมาตรการของประเทศไทยเพื่อหามาตรการที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าให้แก่ประเทศไทย

บทที่ 2

วิวัฒนาการของรถยนต์ไฟฟ้าและความหมาย หลักการจัดเก็บ ภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร


ในบทที่ 2 นี้ผู้วิจัยจะได้ทบทวนงานวรรณกรรมเกี่ยวกับเรื่องรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งมีประเด็นหลักเกี่ยวกับเรื่องการจัดเก็บภาษีอากรประเภทต่าง ๆ โดยผู้วิจัยจะแยกอธิบายเกี่ยวกับงานวรรณกรรม ดังต่อไปนี้

1. วิวัฒนาการของรถยนต์ไฟฟ้า
2. หลักการจัดเก็บภาษีอากร
3. หลักการของภาษีสรรพสามิต
4. หลักการของภาษีศุลกากร
5. หลักการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 วิวัฒนาการของรถยนต์ไฟฟ้า

รถยนต์ไฟฟ้าถือกำเนิดขึ้นครั้งแรกในช่วงระหว่างปี 1832-1839 เมื่อนาย Robert Anderson ได้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าปฐมภูมิแต่ไม่สามารถเก็บไฟฟ้าได้ ต่อมาในปี 1890-1891 นาย William Morrison สามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าคันแรกของโลกได้สำเร็จหลังจากนั้น รถยนต์ไฟฟ้าก็เริ่มได้รับความนิยมมากขึ้น ในปี 1897 รถยนต์ไฟฟ้าถูกนำมาให้บริการเป็นรถยนต์รับจ้างหรือรถแท็กซี่ไฟฟ้าจากบริษัท Electric Carriage and Wagon Company ในกรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกาขึ้นเป็นครั้งแรก¹

¹ “รถยนต์ไฟฟ้า...ก้าวต่อไปของอุตสาหกรรมรถยนต์,” โดย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2555 (ธันวาคม), *ส่งเสริมการลงทุน*, 23(12), น. 39.



**AN EVEN FINER
DETROIT ELECTRIC**

This year's model is a worthy successor to the long line of cars which have maintained Detroit Electric dominance. A perfect harmony of line—graceful, distinctive, yet dignified; an exceptional riding comfort; an artistic selection in upholstery and interior fittings which combines beauty, luxury, and comfort.

Already those who have seen this new model are acclaiming it the finest car of any type yet produced for city and suburban use. You, too, will be delighted with it.

*THE
Detroit
ELECTRIC*

This new Detroit Electric is on exhibition in the showrooms of leading distributors the country over. See it and enjoy a thorough test of its riding qualities.

The Electric Was the Pioneer Enclosed Car—and it is Still the Best

**DETROIT ELECTRIC CAR
COMPANY**
DETROIT MICHIGAN

ภาพที่ 2.1 บริษัท Detroit Electric Car Company

เมื่อปี ค.ศ. 1907 มีบริษัท Anderson Electric Car Company หรือยี่ห้อ Detroit Electric ตั้งอยู่ที่เมืองดีทรอยต์ รัฐมิชิแกน ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าออกมาขาย ในช่วงปี 1910 เกิดปัญหาค่าน้ำมันสูง อันเนื่องมาจากสงครามโลกครั้งที่ 1 ทำให้คนซื้อรถไฟฟ้าจำนวน 1-2 พันคันจากบริษัทนี้ ต่อมาปี 1920 บริษัท Anderson Electric ได้เปลี่ยนชื่อมาเป็น Detroit Electric Car Company พร้อมทั้งแยก ธุรกิจหลักออกเป็น 2 ส่วนคือ การผลิตบอดี้ในนาม Murray Body และการผลิตและพัฒนา มอเตอร์ และคอนโทรลเลอร์ในนาม Elwell-Parker สำหรับ Detroit Electric ยุคแรกเก็บกระแสไฟฟ้าด้วย แบตเตอรี่ตะกั่ว-กรดแบบรีชาร์จได้ จากนั้นจึงเปลี่ยนมาใช้แบตเตอรี่แบบ nickel-iron ของ Edison Storage Battery Company ซึ่งเป็นบริษัทของ Thomas Alva Edison โดยสามารถวิ่งได้ไกลถึง 130 กิโลเมตรต่อการชาร์จแบตเตอรี่หนึ่งครั้ง ด้วยความเร็วสูงสุด 32 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเหมาะกับการขับในเมืองของยุคนั้น²



ภาพที่ 2.2 รถยนต์ไฟฟ้ารุ่น ค.ศ. 1915 Detroit Electric Brougham



ภาพที่ 2.3 รถยนต์ไฟฟ้ารุ่น ค.ศ. 1916 Detroit Electric

อยู่ในพิพิธภัณฑ์กรุงบรัสเซล Brussels Autoworld Museum

² Wikipedia. (n.d.). *Detroit Electric*. Retrieved January 18, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Detroit_Electric



ภาพที่ 2.4 รถยนต์ไฟฟ้ารุ่น ค.ศ. 1917

ต่อมาในปี 1929 เกิดเหตุการณ์วิกฤติวอลล์สตรีทในสหรัฐอเมริกาหรือ “The Wall Street Crash of 1929” หรือ Black Tuesday ทำให้ Detroit Electric ล้มละลาย หลังจากนั้นยอดขายของบริษัทตกลงเรื่อย ๆ จนมีอันต้องปิดตัวลงในที่สุดในปี 1939³ และในขณะนั้นเข้าสู่ยุคที่มีการขุดเจาะน้ำมันซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญที่ทำให้รถยนต์ไฟฟ้าลดความนิยมไปอย่างรวดเร็วคือการปฏิวัติการผลิตรถยนต์แบบ Mass Production ของรถยนต์รุ่น Ford Model T โดย Henry Ford ได้ประดิษฐ์มอเตอร์สำหรับสตาร์ทเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE: Internal Combustion Engine)⁴ โดยผลิตรถยนต์ในลักษณะอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ส่งผลให้รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE: Internal Combustion Engine) มีต้นทุนการผลิตถูกลงประมาณร้อยละ 70 และสามารถวิ่งได้ไกลกว่ารถยนต์ไฟฟ้า 2-3 เท่าด้วยค่าใช้จ่ายต่อระยะการเดินทางที่ต่ำกว่า การใช้รถยนต์ประเภทนี้มีความสะดวกมากและทำให้ได้รับความนิยม ในที่สุดรถยนต์ไฟฟ้าก็ได้หายไปจากตลาดยานยนต์⁵

ในปัจจุบันโลกประสบปัญหาภาวะโลกร้อนและการขาดแคลนทรัพยากรเชื้อเพลิง ทำให้บริษัทผลิตรถยนต์ชั้นนำเริ่มให้ความสำคัญในการผลักดันการผลิตรถยนต์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในปี 1997 Toyota เริ่มผลิตรถยนต์รุ่น Pius ซึ่งเป็นรถยนต์เพื่อการพาณิชย์รุ่นแรกของโลกที่มีการนำระบบไฮบริด คือรถยนต์ถูกผสมระหว่างเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE: Internal

³ Ibid.

⁴ เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine) คือเครื่องยนต์ที่มีการระเบิดหรือเผาไหม้ส่วนผสมของเชื้อเพลิงกับอากาศเกิดขึ้นภายในเครื่องยนต์แรงระเบิดจากการเผาไหม้จะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนตัวรถ. สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://internal-combustion-engine.blogspot.com/>

⁵ WAY. จักรพงษ์ พงษ์ไносวรรย์. (ม.ป.ป.). *ชีวประวัติฉบับย่อของรถยนต์ไฟฟ้า*. สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก

<http://waymagazine.org/environment/%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%A2%E0%B8%99%E0%B8%95%E0%B9%8C%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%9F%E0%B9%89%E0%B8%B2>

Combustion Engine) และมอเตอร์ไฟฟ้ามาใช้ในการขับเคลื่อนรถยนต์ ถือเป็นก้าวสำคัญในการเริ่มผลิตรถยนต์ไฟฟ้า⁶

หลังจากนั้นบริษัท Nissan ได้วางจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าในชื่อว่า Nissan LEAF (Leading, Environmentally Friendly, Affordable, Family Car) ถือเป็นรถยนต์ไฟฟ้าที่มีการผลิตขายในเชิงพาณิชย์ ผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำต่างพัฒนาและวางจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้ากันมากขึ้น เช่น Chevrolet Volt และ Mitsubishi i MiEV เป็นต้น⁷

เหตุผลสำคัญที่ทำให้รถยนต์ไฟฟ้าได้รับความนิยมเมื่อเทียบกับเทคโนโลยียานยนต์ประเภทอื่น ๆ คือความสะดวกสบายในการใช้งาน และเป็นเทคโนโลยีที่สะอาดไม่มีการปล่อยมลพิษ

ในหัวข้อ 2.1 นี้ผู้วิจัยจะได้แยกอธิบายเกี่ยวกับสาระสำคัญของรถยนต์ไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

1. ความหมายของรถยนต์ไฟฟ้า

2. ประเภทของรถยนต์ไฟฟ้า

2.1.1 ความหมายของรถยนต์ไฟฟ้า

รถยนต์ไฟฟ้า (EV: Electric Vehicle) หมายถึง รถหรือรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน โดยใช้พลังงานไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วนแทนน้ำมันหรือก๊าซ หรือแบบผสมทั้งน้ำมันและไฟฟ้า มีทั้งที่สามารถประจุไฟฟ้าจากระบบไฟฟ้าทั่วไปได้และไม่สามารถประจุไฟฟ้าได้⁸

2.1.2 ประเภทของรถยนต์ไฟฟ้า แบ่งได้ 3 ประเภทดังนี้

1. รถยนต์ไฟฟ้าแบบใช้แบตเตอรี่เพียงอย่างเดียว (BEV: Battery Electric Vehicle)

2. รถยนต์ไฮบริค (HEV: Hybrid Electric Vehicle)

3. รถปลั๊กอินไฮบริค (PHEV: Plug in Hybrid Vehicle)

ในหัวข้อ 2.1.2 นี้ ผู้วิจัยขออธิบายเฉพาะความหมายของรถยนต์ไฟฟ้าแบบที่ใช้แบตเตอรี่เพียงอย่างเดียว เพื่อให้สอดคล้องกับหัวข้องานวิจัยชิ้นนี้

⁶ ส่งเสริมการลงทุน (น. 39). เล่มเดิม.

⁷ แหล่งเดิม.

⁸ ชีวประวัติฉบับย่อของรถยนต์ไฟฟ้า. เล่มเดิม.

1. รถยนต์ไฟฟ้าแบบใช้แบตเตอรี่เพียงอย่างเดียว (BEV: Battery Electric Vehicle) คือรถที่ใช้ไฟฟ้าอย่างเดียว โดยใช้พลังงานที่มาจากมอเตอร์ไฟฟ้าและระบบควบคุมมอเตอร์ที่ทำให้เกิดพลังแล่นหรือลากจูง⁹ ซึ่งได้พลังงานจากไฟฟ้าที่เก็บสะสมในแบตเตอรี่ที่มีลักษณะเป็นแพ็ค¹⁰ โดยไม่มีการใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE: Internal Combustion Engine) สนับสนุน¹¹



ภาพที่ 2.5 ตัวอย่างของรถยนต์ไฟฟ้า¹²

⁹ นักสิทธิ์ ภูวฒนาชัย. (ม.ป.ป). *รถไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid and Electric Cars)*. ประชาคมวิจัย ฉบับพิเศษที่ 12. สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://www.trf.or.th>, <http://www.vcharkarn.com/varticle/38425>

¹⁰ แพ็ค หมายถึง จำนวนของพลังงานที่สามารถใช้ได้ ซึ่งค่าความจุของแพ็คถูกระบุเป็นมิลลิแอมป์ต่อชั่วโมง (mAh ย่อมาจาก mili-ampere hours หมายถึง ความจุต่อชั่วโมงที่สามารถจ่ายได้จนแบตเตอรี่หมด) ยิ่งแพ็คมีความจุเท่าไร ก็สามารถใช้งานได้นานขึ้นเท่านั้น ขณะเดียวกันแรงดันของแบตเตอรี่จะช่วยเพิ่มความสามารถของมอเตอร์ของคุณได้ ความจุและแรงดันของแบตเตอรี่เป็นตัวบอกว่าเซลล์เชื่อมต่อกันเป็นแพ็คได้ดีแค่ไหน ตัวอย่าง เครื่องบินขนาดเล็กส่วนมากใช้แบตเตอรี่แพ็คแบบ 1-, 2- หรือ 3- เซลล์ ซึ่งแบตเตอรี่ LiPo 1 เซลล์ให้แรงดันไฟฟ้าได้ในราว ๆ 3.7 โวลต์ ในการประจุ ว่าด้วยเรื่อง Lipo และเครื่อง ชาร์จ. (อ้างถึงใน Siambbgun. (ม.ป.ป.). *แพ็ค*. สืบค้น 21 กุมภาพันธ์ 2557, จาก <http://www.siambbgun.com/board/index.php?topic=200783.0;wap2>).

¹¹ *ชีวประวัติฉบับย่อของรถยนต์ไฟฟ้า*. เล่มเดิม.

¹² นักสิทธิ์ ภูวฒนาชัย. (ม.ป.ป). *รถไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid and Electric Cars)*. ประชาคมวิจัย ฉบับพิเศษที่ 12. สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://www.trf.or.th> และ <http://www.vcharkarn.com/varticle/38425>

คุณสมบัติของรถยนต์ไฟฟ้า¹³

1. ด้านราคา รถยนต์ไฟฟ้าราคาเปิดตัวประมาณ 900,000 บาท (ระบบภาษีแบบอเมริกัน) เมื่อนำเข้าในประเทศไทยราคาประมาณ 1,500,000 ถึง 2,000,000 บาท

2. ด้านสิ่งแวดล้อม รถยนต์ไฟฟ้าไม่มีไอเสีย ทำให้ไม่เกิดมลพิษ

3. ด้านพลังงาน รถยนต์ไฟฟ้าใช้พลังงานไฟฟ้า ซึ่งจะมีราคาถูกเมื่ออัดไฟในเวลา กลางคืน ลดการใช้ น้ำมันลงร้อยละ 100

4. ด้านวิศวกรรม การดูแลรักษามอเตอร์ไฟฟ้ากับแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าทำได้ ค่อนข้างง่าย ไม่มีเครื่องยนต์ให้บำรุงรักษา

ข้อดีของรถยนต์ไฟฟ้าคือ ระบบแบตเตอรี่และมอเตอร์ไฟฟ้ามีประสิทธิภาพสูงกว่า ระบบน้ำมันเครื่องยนต์แบบสันดาปภายในถึง 3 เท่า รถยนต์ไฟฟ้าขนาดมาตรฐานจะใช้พลังงาน ไฟฟ้าประมาณ 0.16 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นเงินประมาณ 0.50 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งมีราคาต่ำกว่าการใช้ น้ำมันมาก และหากพลังงานไฟฟ้าผลิตจากเชื้อเพลิงภายในประเทศ การใช้รถยนต์ไฟฟ้าจะช่วยสร้างความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศได้เป็นอย่างดี¹⁴

2.2 หลักการจัดเก็บภาษีอากร

ในหัวข้อ 2.2 นี้ผู้วิจัยจะได้อธิบายถึงหลักการจัดเก็บภาษีอากร ดังต่อไปนี้

1. ความหมายของภาษี
2. ประเภทภาษีอากร
3. วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีอากร
4. หลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดีของ Adam Smith
5. หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี
6. หลักการอำนวยความสะดวก
7. หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี

¹³ CTC 2011. 18 August 2011 Jupiter 16. กรรณิการ์ กระทุมนอก, และวรัตน์ ปีตรประกร. (ม.ป.ป.). ผลกระทบจากนโยบายด้านไฟฟ้าของระบบส่งจ่ายกำลังไฟฟ้าอัจฉริยะสมรรถกฤตต่อระบบขนส่งด้วย รถยนต์ไฟฟ้า (โดยการจัดการพลังงานและสิ่งแวดล้อมเชิงบูรณาการ. ธรรมศาสตร์). สืบค้น 11 มกราคม 2557, จาก http://www.conference.tgo.or.th/?page_id=1043

¹⁴ นกสิทธิ์ คุวัฒนาชัย. (ม.ป.ป.). สถานภาพปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของเทคโนโลยี ยานยนต์ไฟฟ้า (PRP. โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับภาคนโยบาย). สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://prp.trf.or.th/ContentView.aspx?id=167&page=1>

8. หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภาษี

2.2.1 ความหมายของภาษี

ความหมายของภาษีมียกจำกัดความอยู่ 2 คำจำกัดความ ดังนี้¹⁵

1. คำจำกัดความในแนวของการบังคับจัดเก็บ
2. คำจำกัดความในแนวของการเคลื่อนย้ายทรัพยากร

1. คำจำกัดความในแนวของการบังคับจัดเก็บ
ภาษี หมายถึง การเก็บเงินจากประชาชนในลักษณะเป็นการบังคับโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยที่ประชาชนผู้ถูกเก็บเงินไม่ได้รับสิ่งตอบแทนโดยตรง¹⁶

2. คำจำกัดความในแนวของการเคลื่อนย้ายทรัพยากร
ภาษี หมายถึง เงินที่เคลื่อนย้ายจากประชาชนไปสู่รัฐ โดยประชาชนผู้เสียภาษีจะไม่ได้รับสิ่งตอบแทนโดยตรงจากรัฐ¹⁷

2.2.2 ประเภทภาษีอากร

แบ่งตามวิธีการผลกระทบภาษี หมายถึง วิธีการที่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีผลกระทบภาษีทั้งหมดหรือบางส่วนไปให้คนอื่นรับแทน แบ่งเป็น 2 ประเภท¹⁸ คือ

1. ภาษีทางตรง (Direct Tax)
2. ภาษีทางอ้อม (Indirect Tax)

1. ภาษีทางตรง (Direct Tax) หมายถึง ภาษีที่รัฐจัดเก็บโดยตรงจากบุคคลที่กฎหมายประสงค์ให้เป็นผู้จ่ายหรือเป็นผู้รับภาระภาษี¹⁹ กล่าวคือ ภาษีที่ผู้เสียภาษีต้องรับภาระภาษีไว้ทั้งหมดไม่สามารถผลักภาระไปให้ผู้อื่นจ่ายแทนได้ เช่น ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ภาษีนิติบุคคล ภาษีทรัพย์สิน ภาษีมรดก และภาษีการให้ เป็นต้น²⁰

¹⁵ จาก คำอธิบายกฎหมายภาษีอากร เล่ม 1 (น. 12), โดย ชัยสิทธิ์ ตราชูธรรม, 2544, กรุงเทพฯ: สถาบัน T. Training Center.

¹⁶ From *The Economics of Taxation* (p. 304), by James, Simon and Christopher Nobes. Essex: Pearson Education, 2000. (อ้างถึงใน ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 3). เล่มเดิม).

¹⁷ จาก ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 3), โดย จิรศักดิ์ รอดจันทร์, 2555, กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

¹⁸ จาก คำอธิบายกฎหมายการคลัง (น. 124-125), โดย สมคิด เลิศไพฑูรย์, 2541, กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

¹⁹ From *Taxation Theory and Practice* (p. 5), by Nightingale, Kath, 2000, Essex: Pearson Education, (อ้างถึงใน ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 4). เล่มเดิม).

²⁰ คำอธิบายกฎหมายภาษีอากร เล่ม 1 (น. 21). เล่มเดิม.

2. ภาษีทางอ้อม (Indirect Tax) หมายถึง ภาษีที่ผู้แบกรับภาระเป็นบุคคลอื่นที่ไม่ใช่บุคคลผู้ถูกจัดเก็บภาษีหรือผู้มีหน้าที่เสียภาษี²¹ กล่าวคือ ภาษีที่ผู้เสียภาษีสามารถผลักภาระภาษีไปให้ผู้บริโภคสินค้าจ่ายแทนได้ ผู้ที่บริโภคสินค้าอุปโภคบริโภคมากก็ต้องรับภาระภาษีทางอ้อมมาก เช่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะ อากรแสตมป์ เป็นต้น²²

2.2.3 วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีอากร

การจัดเก็บภาษีอากรของรัฐมีวัตถุประสงค์หลายประการซึ่งพอสรุปได้ ดังนี้

1. เพื่อหารายได้มาใช้จ่ายในกิจการของรัฐ
2. เพื่อควบคุมหรือส่งเสริมพฤติกรรมทางเศรษฐกิจ
3. เพื่อส่งเสริมการลงทุนทางเศรษฐกิจ
4. เพื่อการกระจายรายได้แก่ประชาชน
5. เพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ

1. เพื่อหารายได้มาใช้จ่ายในกิจการของรัฐ รัฐบาลจำเป็นต้องหารายได้เพื่อใช้ในกิจการสาธารณูปโภคต่าง ๆ เป็นกิจการเพื่อส่วนรวม เช่น การสร้างถนน การใช้จ่ายด้านความมั่นคง ด้านการศึกษา เป็นต้น

2. เพื่อควบคุมหรือส่งเสริมพฤติกรรมทางเศรษฐกิจ รัฐบาลสามารถนำระบบภาษีอากรควบคุมการบริโภค เช่น การเรียกเก็บภาษีจากสินค้าฟุ่มเฟือยต่าง ๆ ในอัตราสูง ๆ ซึ่งทำให้มีราคาแพงเพื่อป้องกันมิให้ประชาชนจับจ่ายใช้สอยเงินฟุ่มเฟือยจนเกินไป เป็นต้น²³

3. เพื่อส่งเสริมการลงทุนทางเศรษฐกิจ รัฐบาลนำเงินระบบภาษีอากรมาลงทุน เช่น การลดอัตราภาษีอากรเพื่อกระตุ้นการใช้จ่ายของประชาชน การยกเว้นการจัดเก็บภาษีของธุรกิจเอกชนที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI: Board of Investment)²⁴

4. เพื่อการกระจายรายได้แก่ประชาชน ซึ่งเป็นการกระจายความมั่งคั่งของกลุ่มคนร่ำรวยมาสู่คนยากจน ซึ่งเป็นการลดช่องว่างระหว่างกลุ่มคน 2 กลุ่มให้น้อยลง ตามหลักการจัดเก็บภาษี คนร่ำรวยย่อมต้องรับภาระภาษีมาก ส่วนคนยากจนเสียภาษีน้อยหรืออาจไม่ต้องเสียเลย²⁵

²¹ *Taxation Theory and Practice* (p. 5). Op.cit.

²² คำอธิบายกฎหมายภาษีอากร เล่ม 1 (น. 21). เล่มเดิม.

²³ จาก ภาษีอากรธุรกิจ (น. 16), โดย สมคิด บางโม, 2552, กรุงเทพฯ: วิทยพัฒน์.

²⁴ วินัย เนื่อนจันทร์. (2556). *การภาษีอากร* (เอกสารประกอบการเรียนการสอนวิชา คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น). สืบค้น 20/02/2557, จาก <http://www.thaiblogonline.com/taxrdkhonkaen.blog/>

²⁵ แหล่งเดิม.

5. เพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ในกรณีที่ภาวะเศรษฐกิจไม่ปกติ รัฐบาลจำเป็นต้องมีการรักษาเสถียรภาพของเศรษฐกิจทั้งด้านราคาสินค้าและการจ้างงาน เช่น การป้องกันภาวะเงินเฟ้อ รัฐบาลใช้มาตรการทางภาษีโดยการเพิ่มภาษีต่าง ๆ ให้สูงขึ้นเพื่อลดการใช้จ่าย ในยามที่เศรษฐกิจตกต่ำ รัฐบาลอาจลดภาษีต่าง ๆ ลงเพื่อกระตุ้นการบริโภคและการลงทุน ซึ่งส่งผลให้มีการจ้างงาน เป็นต้น²⁶

2.2.4 หลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดีของ Adam Smith

ใน ค.ศ. 1776 Adam Smith ได้ให้หลักการจัดเก็บภาษีที่ดี²⁷ (four canons of taxation) ไว้ในหนังสือ *The Wealth of Nations*²⁸ ซึ่งมีอยู่ 4 ประการ คือ

1. หลักความเสมอภาค (Equality)
2. หลักความแน่นอน (Certainty)
3. หลักความสะดวกในการจ่าย (Convenience of Payment)
4. หลักความประหยัดในการจัดเก็บภาษี (Economy in Collection)

1. หลักความเสมอภาค (Equality) ทุก ๆ คนในรัฐควรจ่ายเงินเพื่อสนับสนุนรัฐบาลตามส่วนกับความสามารถของแต่ละคน

พลเมืองของรัฐหรือผู้ที่อาศัยอยู่ในรัฐใดก็ตาม ควรมีส่วนในการบริจาคทรัพย์สินตามส่วนแห่งความสามารถในการหารายได้หรือทรัพย์สินที่ได้มา เพื่อช่วยรัฐบาลของประเทศในการบริหารหรือปกครอง²⁹

ระบบภาษีอากรที่ดีต้องเป็นระบบที่มีความเป็นธรรมทั้งในระหว่างผู้เสียภาษีด้วยกันเอง และระหว่างรัฐผู้จัดเก็บภาษีกับประชาชนผู้เสียภาษีอากรทั้งหลาย ถ้าหากระบบภาษีอากรได้ปราศจากความเป็นธรรมแล้ว ความยินยอมเสียภาษีโดยสมัครใจ (Voluntary Compliance) ก็คงจะเกิดขึ้นได้ยาก³⁰

²⁶ ภาษีอากรธุรกิจ (น. 16). เล่มเดิม.

²⁷ จาก *กฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากร* (น. 20), โดย อรวรรณ พจนานูรัตน์, 2547, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

²⁸ From *The Wealth of Nations: An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (pp. 888-889). Retrieved 20, January, 2014, from <http://www.econlib.org/library/Smith/smWN.html> (อ้างอิงใน *ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์* (น. 6-7). เล่มเดิม.

²⁹ จาก *เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1* (น. 28), โดย ปรีดา นาคเนาทิม, 2528, กรุงเทพฯ: ฝ่ายตำราและอุปกรณ์การศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

³⁰ จาก *การคลังว่าด้วยการจัดสรรและการกระจาย* (น. 124), โดย เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม, 2541, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

2. หลักความแน่นอน (Certainty) ภาษีที่แต่ละคนต้องจ่ายไม่ใช่กำหนดตามอำเภอใจ แต่ควรมีความแน่นอน กำหนดเวลาชำระภาษี วิธีชำระภาษี และจำนวนภาษีที่ต้องชำระภาษีควรมีความชัดเจน เข้าใจง่ายสำหรับผู้เสียภาษีและทุก ๆ คน

หากระบบภาษีการจัดเก็บภาษีอากรใดมีความแน่นอนและชัดเจนดังกล่าวแล้ว ย่อมสร้างความสมัครใจในการเสียภาษีอากรได้ดีขึ้น³¹

3. หลักความสะดวกในการจ่าย (Convenience of Payment) ควรเก็บภาษีทุกชนิดในเวลา หรือโดยวิธีที่น่าจะสะดวกที่สุดสำหรับผู้เสียภาษี รัฐก็ควรที่จะเป็นฝ่ายอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้เสียภาษีในทุก ๆ ด้าน ย่อมเป็นการจูงใจประชาชนในการให้ความร่วมมือเสียภาษีอากร³²

4. หลักความประหยัดในการจัดเก็บภาษี (Economy in Collection) ควรหาวิธีที่ประหยัดมากที่สุดในการจัดเก็บภาษีทุกชนิดและผู้เสียภาษีเสียค่าใช้จ่ายในการชำระภาษีให้น้อยที่สุด³³

ภาษีทุก ๆ ชนิดควรที่จะดึงเงินออกจากกระเป๋าของประชาชน โดยจะต้องทำอย่างประหยัดที่สุดและเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับกระเป๋าเงินของประชาชนให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ นอกเหนือจากเงินที่ภานำเข้าไปสู่คลังสาธารณะของแต่ละรัฐ³⁴

โดยในบทนี้ทางผู้วิจัยจะกล่าวถึงหลักการจัดเก็บภาษีที่ดี โดยละเอียดเฉพาะหลักความเป็นธรรม หลักการอำนวยความสะดวก หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี และหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะนำมาใช้ในการวิเคราะห์ในบทที่ 4 ต่อไป

2.2.5 หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี

นอกจากจะมีหลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดีของ Adam Smith ยังมีหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี ซึ่งสามารถแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอน (Horizontal Equity) กับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้ง (Vertical Equity) และ

2. หลักความเป็นธรรมสัมบูรณ์ (Principle of Absolute Equity) กับหลักความเป็นธรรมสัมพัทธ์ (Principle of Relative Equity)

³¹ แหล่งเดิม.

³² เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 32). เล่มเดิม.

³³ แหล่งเดิม.

³⁴ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 7-8). เล่มเดิม.

1. หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอน (Horizontal Equity) กับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้ง (Vertical Equity) สามารถแยกอธิบายได้ ดังนี้

1) หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอน (Horizontal Equity) บุคคลที่อยู่ในสถานการณ์เดียวกันควรถูกจัดเก็บภาษีเท่ากัน หรือคนที่มีรายได้เท่ากันจ่ายเงินเพื่อเป็นค่าภาษีในจำนวนที่เท่ากัน³⁵ ไม่ควรมีการให้อภิสิทธิ์โดยการยกเว้นภาษี หรือลดภาษีให้แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเป็นกรณีพิเศษ³⁶

2) หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้ง (Vertical Equity) บุคคลที่อยู่ในสถานการณ์แตกต่างกันควรแบกรับภาระภาษีที่แตกต่างกัน หรือคนที่มีรายได้มากจ่ายเงินเพื่อเป็นค่าภาษีในจำนวนที่แตกต่างจากคนที่มีรายได้น้อย หรือคนรวยจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าคนจน³⁷

2. หลักความเป็นธรรมสัมบูรณ์ (Principle of Absolute Equity) กับหลักความเป็นธรรมสัมพัทธ์ (Principle of Relative Equity) สามารถแยกอธิบายได้ ดังนี้

1) หลักความเป็นธรรมสัมบูรณ์ (Principle of Absolute Equity) ภาษีอากรที่จะถือว่าเป็นธรรมนั้น จะต้องเป็นภาษีอากรที่มีคุณสมบัติ 2 ประการคือ

1.1) ผู้เสียภาษีอากรทุกคนจะต้องเสียภาษีคนละเท่า ๆ กัน

1.2) ถ้าการเก็บภาษีอากรของรัฐมีวัตถุประสงค์ที่จะนำเงินรายได้จากภาษีอากรไปใช้เป็นรายจ่ายของรัฐบาลแล้ว จำนวนเงินค่าภาษีที่ผู้เสียภาษีแต่ละคนจ่ายจะต้องเท่ากับผลลัพธ์ของรายจ่ายของรัฐบาลทั้งหมดหารด้วยจำนวนผู้ที่มีหน้าที่เสียภาษีอากรตามกฎหมายทั้งหมดของประเทศในแต่ละปี³⁸

2) หลักความเป็นธรรมสัมพัทธ์ (Principle of Relative Equity)

สืบเนื่องจากการที่แนวความคิดตามหลักความเป็นธรรมสัมบูรณ์นั้นไม่อาจที่จะนำมาใช้ในการจัดเก็บภาษีได้จริงอันเนื่องมาจากปัญหาในความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี จึงเกิดแนวความคิดเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีขึ้นใหม่โดยมีหลักคิดที่ว่า แม้ว่าจากการใช้จ่ายสาธารณะของรัฐบาลได้รับทุนอุดหนุนส่วนใหญ่จากรายได้ที่มาจากภาษีอากร แต่ประชาชนในสังคมอยู่ในสถานะแตกต่างกัน มีความสามารถและโอกาสที่แตกต่างกันและต่างเข้ารับผลประโยชน์สาธารณะที่แตกต่างกัน ด้วยเหตุผลนี้ ประชาชนควรที่จะจ่ายเงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของรัฐบาลในจำนวนที่แตกต่างกันเพื่อที่ว่า “ผู้ที่ได้รับประโยชน์มากจากการกระจายรายได้และความมั่งคั่งในระบบตลาด

³⁵ แหล่งเดิม.

³⁶ เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 28). เล่มเดิม.

³⁷ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 29). เล่มเดิม.

³⁸ เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 29). เล่มเดิม.

มีหน้าที่ที่จะต้องทำการจ่ายเงินให้แก่รัฐบาลมากกว่าผู้อื่นเป็นการตอบแทน”³⁹ กล่าวคือหลักความเป็นธรรมสัมพันธ์นี้พิจารณาจากผลประโยชน์ที่ผู้เสียภาษีได้รับจากรัฐตามหลักผลประโยชน์ (Benefit Principle) หรือพิจารณาจากความสามารถในการเสียภาษีของผู้เสียภาษีในแต่ละรายตามหลักความสามารถในการเสียภาษี (Ability-to-Pay Principle) แต่มิได้พิจารณาจากประเด็นที่ว่าภาษีที่ผู้เสียภาษีอากรแต่ละรายเสียให้กับรัฐนั้นเท่ากันหรือไม่⁴⁰

การจัดเก็บภาษีในสถานการณ์ที่เหมือนกันและที่แตกต่างกัน รัฐต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความยุติธรรมในสังคม ซึ่งสามารถเข้าถึงได้ 2 หลักการ⁴¹ ดังนี้

1. การจัดเก็บภาษีตามหลักผลประโยชน์ (Benefit Principle)
2. การจัดเก็บภาษีตามหลักความสามารถในการจ่าย (Ability-to-Pay Principle)

1. การจัดเก็บภาษีตามหลักผลประโยชน์ (Benefit Principle) ภาษีอากรควรต้องจัดเก็บตามสัดส่วนของผลประโยชน์ที่ผู้เสียภาษีอากรได้รับจากการบริการสาธารณะ⁴² ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการที่รัฐจัดหาให้ในลักษณะเดียวกันต้องจ่ายภาษีในจำนวนที่เท่ากัน ส่วนผู้ที่ได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการที่รัฐจัดหาให้มากกว่าควรเสียภาษีมากกว่าผู้ที่ได้รับประโยชน์ต่าง ๆ เหล่านี้จากรัฐน้อยกว่า หลักการนี้มีความขัดแย้งเป้าหมายในการลดความเหลื่อมล้ำในสังคม⁴³ ประการแรก ถ้าคนจนและคนรวยได้รับผลประโยชน์จากรัฐเท่ากัน คนจนและคนรวยอาจจ่ายภาษีเท่ากัน ประการที่สอง คนจนอาจได้รับผลประโยชน์สาธารณะบางอย่างสูงกว่าคนรวย เช่น การศึกษา การสาธารณสุข ผลคือ คนจนจ่ายภาษีสูงกว่าคนรวยในการรับผลประโยชน์ดังกล่าว⁴⁴

2. การจัดเก็บภาษีตามหลักความสามารถในการจ่าย (Ability-to-Pay Principle) ภาษีอากรควรต้องจัดเก็บตามความสามารถในการจ่าย โดยไม่คำนึงถึงประโยชน์ที่ผู้เสียภาษีแต่ละคนจะได้รับ ผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายเท่าเทียมกันควรต้องจ่ายภาษีเท่ากัน ผู้เสียภาษีที่มี

³⁹ Paying for Progress: A New Politics of Tax for Public Spending (p. 94), The Commission on Taxation and Citizenship, 2000. (อ้างถึงใน ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 21). เล่มเดิม).

⁴⁰ จาก เอกสารการสอนชุดวิชา กฎหมายภาษีอากร Taxation Law หน่วยที่ 1-7 (น. 48), โดย มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2547, นนทบุรี: ผู้แต่ง.

⁴¹ จาก เอกสารการสอนชุดวิชา สาขาวิชาวิทยาการจัดการ การคลังและงบประมาณ (น. 198-201), มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2530, กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง

⁴² จาก กฎหมายภาษีอากรระหว่างประเทศ (โครงการตำราและวารสารนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์) (น. 18-19), โดยสุเมธ ศิริคุณ โขติ, 2546, กรุงเทพฯ: เดือนตุลา.

⁴³ V-Reform. (ม.ป.ป.). รายงาน: ความเหลื่อมล้ำของระบบภาษีไทย (1). สืบค้น 23 ธันวาคม 2556, จาก http://v-reform.org/v-report/tax_review1/

⁴⁴ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 22). เล่มเดิม.

ความสามารถในการจ่ายที่สูงกว่าจะจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าคนที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีที่น้อยกว่า⁴⁵ ทั้งนี้รัฐบาลมีความจำเป็นที่จะต้องมีมาตรวัด “ความสามารถในการจ่าย” ที่เป็นธรรมให้แก่ผู้เสียภาษีทุกคน ซึ่งความสามารถในการจ่ายของผู้เสียภาษีจะถูกวัดจากตัวแปรหลัก 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) รายได้ของผู้จ่ายภาษี 2) ระดับการบริโภคของผู้จ่ายภาษี และ 3) ระดับความมั่งคั่ง (Wealth) ของผู้จ่ายภาษี การจัดเก็บภาษีตามหลักการนี้ทำให้ลดความเหลื่อมล้ำโดยตรง⁴⁶

2.2.6 หลักการอำนาจรายได้ (Productivity)

นอกจากจะมีหลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดีของ Adam Smith และหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี ยังปรากฏหลักการอำนาจรายได้⁴⁷ ซึ่งลักษณะภาษีอากรที่จะอำนาจรายได้ให้กับรัฐบาลได้คือควรมีลักษณะ ดังนี้

1. ภาษีอากรที่มีฐานกว้าง
2. อัตราภาษีลักษณะก้าวหน้า

1. ภาษีอากรที่มีฐานกว้าง กล่าวคือ จะต้องครอบคลุมจำนวนผู้เสียภาษีอากรจำนวนมาก ฐานภาษีที่ใช้เรียกเก็บจากผู้เสียภาษีอากรแต่ละรายจะต้องมีขนาดใหญ่ โดยจะทำรายได้ให้กับประเทศได้สูงโดยไม่จำเป็นต้องใช้อัตราภาษีที่สูงเท่าใดนัก ซึ่งจะลดผลกระทบกระเทือนต่อการทำงาน การออม ฯลฯ ของประชาชนลงได้ นับว่าเหมาะสมกับประเทศที่กำลังพัฒนา เช่น ภาษีเงินได้หรือภาษีการขาย เป็นต้น

2. อัตราภาษีลักษณะก้าวหน้า เมื่อฐานภาษีมีขนาดใหญ่ขึ้นจะทำให้รัฐบาลได้รับรายได้จากภาษีอากรมากขึ้นในสัดส่วนที่สูงกว่าการขยายตัวของฐานภาษี ซึ่งการกำหนดอัตราภาษีในลักษณะที่ก้าวหน้าจนเกินไปอาจจะมีผลกระทบกระเทือนในด้านอื่นได้⁴⁷

ภาษีอากรที่ดีควรมีลักษณะที่สามารถทำรายได้ให้กับรัฐบาลได้สูง ประกอบด้วยภาษีอากรน้อยประเภท แต่ภาษีอากรในแต่ละประเภทต้องสามารถทำรายได้ให้กับรัฐบาลได้สูง ทั้งในสถานการณ์ปัจจุบันหรือสถานการณ์ทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป

2.2.7 หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี (Efficiency in Tax Administration and Compliance)

นอกจากจะมีหลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดีของ Adam Smith หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี และหลักการอำนาจรายได้แล้ว ยังปรากฏหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี ซึ่งสามารถอธิบายได้ ดังนี้

⁴⁵ แหล่งเดิม.

⁴⁶ รายงาน: ความเหลื่อมล้ำของระบบภาษีไทย (1). เล่มเดิม.

⁴⁷ เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายภาษีอากร Taxation Law หน่วยที่ 1-7 (น. 48). เล่มเดิม.

เนื่องจากในกระบวนการบริหารจัดการเก็บภาษีจะมีผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่ด้วยกัน 2 ฝ่าย คือ เจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บภาษีฝ่ายหนึ่ง และผู้เสียภาษีอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งในการจัดเก็บภาษีนี้นั้นก็จะมีค่าใช้จ่าย คือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเก็บภาษีของเจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บภาษีและค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎหมายของฝ่ายผู้เสียภาษี⁴⁸

ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเก็บภาษี คือค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของระบบภาษีและที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีของเจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บภาษี ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเก็บภาษี ได้แก่ เงินและเวลาที่เจ้าหน้าที่ต้องเสียไปในการจัดเก็บภาษี ครอบคลุมถึงค่าจ้างเงินเดือนของเจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บภาษี ค่าอาคารสถานที่ ค่าอุปกรณ์ ค่าเครื่องมือและค่าใช้จ่าย ซึ่งให้ได้มาซึ่งบริการต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับเจ้าหน้าที่ทั้งยังรวมถึงเวลาที่ต้องใช้จ่ายไปเพื่อทำการจัดเก็บภาษี การฝึกอบรมพนักงานเจ้าหน้าที่ให้มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายและระเบียบในการจัดเก็บภาษีเพื่อให้มีความรู้ก้าวทันกับเทคโนโลยีใหม่⁴⁹

ส่วนค่าใช้จ่ายในการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายภาษีของผู้เสียภาษีคือ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ผู้เสียภาษีได้จ่ายไปเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายภาษีและเพื่อปฏิบัติตามแนวปฏิบัติในการจัดเก็บภาษีของรัฐบาลซึ่งเกี่ยวข้องกับเวลาและเงินที่เสียไปของผู้เสียภาษี เช่น เวลาที่ผู้เสียภาษีกรอกแบบแสดงรายการเสียภาษี เงินที่ผู้เสียภาษีต้องเสียไปในการจ้างนักกฎหมายหรือนักบัญชีให้ทำการช่วยเหลือแนะนำให้ผู้เสียภาษีปฏิบัติตามการเสียภาษีอย่างถูกต้อง⁵⁰

ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในการบริหารจัดการเก็บนี้อาจเกิดจากสาเหตุ 2 ประการดังต่อไปนี้

1. กฎและระเบียบที่ซับซ้อน เป็นสิ่งที่ทำให้ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเก็บภาษีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเจ้าหน้าที่ยังต้องใช้เวลามากขึ้นกว่าปกติในการทำความเข้าใจและบังคับใช้กฎและระเบียบที่ซับซ้อน

2. การหลบหลีกและหนีภาษี ก่อให้เกิดความสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษี ในจำนวนมหาศาล ดังนั้นรัฐบาลจึงจำต้องต่อต้านการหลบหลีกและหนีภาษี โดยการออกกฎหมายและแนวปฏิบัติเพื่อปิดช่องโหว่เพื่อลดการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจากการหลบหลีกและหนีภาษี และการตรวจจับการหลบหลีกและหนีภาษี ก็ทำให้ต้นทุนในการจัดเก็บภาษีเพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน⁵¹

⁴⁸ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 33). เล่มเดิม.

⁴⁹ แหล่งเดิม.

⁵⁰ แหล่งเดิม.

⁵¹ แหล่งเดิม.

2.2.8 หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภายี นอกจากจะมีหลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดีของ Adam Smith หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี ยังมีหลักอีกประการที่สำคัญ คือ หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภายี ซึ่งสามารถแยกอธิบายสาระสำคัญได้ 2 ประการดังต่อไปนี้

1. หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency) หรือหลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภายี (Economic Neutrality)

2. ความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ

1. หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency) หรือหลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภายี (Economic Neutrality) สามารถแยกอธิบายหลักการดังกล่าวได้ดังนี้

1) หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency)

2) หลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภายี (Economic Neutrality)

1) หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency)

หมายถึง ภายีต้องก่อให้เกิดผลกระทบที่ไม่ตั้งใจให้เกิดแก่ผู้เสียภาษีน้อยที่สุด (Minimum Unintended Effect) หรือก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่จงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด (The Disincentive Effect)⁵² หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ภายีที่ดีเมื่อทำการจัดเก็บแล้วจะต้องไม่มีผลทำให้ประชาชนผู้เสียภาษีเกิดความท้อใจในการประกอบอาชีพ คือไม่อยากทำงานหรือทำงานน้อยลง⁵³

การที่ภายีบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมของผู้เสียภาษีอาจไม่เป็นประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ เช่น ถ้ารัฐบาลเก็บภาษีเงินได้หรือภาษีอื่นจากองค์กรธุรกิจรูปหนึ่งแตกต่างจากอีกรูปหนึ่ง ผู้ประกอบธุรกิจจำเป็นต้องเลือกรูปองค์กรธุรกิจที่มีประโยชน์ในทางภาษีอากรมากที่สุด ทั้ง ๆ ที่การเลือกไม่เป็นประโยชน์ในทางเศรษฐกิจด้านอื่นเลย⁵⁴

ทางเศรษฐศาสตร์ การบิดเบือนของภายีก่อให้เกิดผลไม่จงใจให้ทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเรียกว่า ความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ ดังนั้น การบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมของ

⁵² แหล่งเดิม.

⁵³ เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 39). เล่มเดิม.

⁵⁴ จาก กฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากร (น. 23-24), โดย วิทย์ ต้นตยกุล, (2526), กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายเนติบัณฑิตยสภา.

ผู้เสียภาษี ซึ่งทำให้เกิดผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ จึงควรเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด หรือเกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับที่ต่ำ⁵⁵

Nicholas Gregory Mankiw กล่าวว่า “เนื่องจากประชาชนตัดสินใจกระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเปรียบเทียบต้นทุนและผลประโยชน์ พฤติกรรมของพวกเขาจึงอาจเปลี่ยนแปลงไปเมื่อต้นทุนหรือผลประโยชน์เปลี่ยนแปลง กล่าวคือประชาชนตอบสนองต่อแรงจูงใจในต้นทุนและผลประโยชน์” ดังนั้น การตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชนขึ้นอยู่กับแรงจูงใจในต้นทุนและผลประโยชน์⁵⁶

ดังนั้น หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจของภาษีนั้น ต้องการให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับที่ต่ำที่สุดเพื่อนำมาซึ่งการจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและไม่กระทบกระเทือนต่อรายได้ของรัฐบาล รัฐบาลจะต้องทำให้ระบบภาษีไม่ไปทำการบิดเบือนแรงจูงใจหรือบิดเบือนการตัดสินใจในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของผู้เสียภาษีอันจะก่อให้เกิดความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจของภาษีได้ คือ ภาษีจะต้องมีความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ⁵⁷

ภาษีย่อมควรมีโครงสร้างที่เป็นกลาง ภาษีย่อมที่ดีต้องไม่มีผลกระทบต่อต้นทุนและประโยชน์ที่ได้ในการตัดสินใจทางเศรษฐกิจ⁵⁸

แต่ในความเป็นจริง ความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจที่แท้จริงเกิดขึ้นยาก ด้วยเหตุผล 2 ประการ

1. ประชาชนนำภาษีเข้ามาสู่การพิจารณาในการตัดสินใจทำธุรกิจหรือในเรื่องส่วนตัว
2. ด้วยผลของการจัดเก็บภาษีแบบก้าวหน้า ยิ่งผู้เสียภาษีมียอดเงินได้เพิ่มขึ้น ยิ่งทำให้ขอบเขตการบิดเบือนของภาษีต่อแรงจูงใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจของผู้เสียภาษีเพิ่มขึ้น

ดังนั้น จึงเป็นการยากในการที่จะหลีกเลี่ยงไม่ให้ภาษีทำการบิดเบือนแรงจูงใจในการทำกิจกรรมเศรษฐกิจของผู้เสียภาษี แต่ควรที่จะนำเหตุผลดังกล่าวนี้เข้าไปแทรกแซงหรือบิดเบือนของภาษีต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้น้อยที่สุด⁵⁹

⁵⁵ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 42). เล่มเดิม.

⁵⁶ From *Principle of Economic* (p. 7), Nicholas Gregory Mankiw, 1998. (อ้างถึงใน ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 42-43). เล่มเดิม).

⁵⁷ From *Taxation Theory and Practice* (p. 8). (อ้างถึงใน ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 53). เล่มเดิม).

⁵⁸ จาก *ทฤษฎีการภาษีอากร* (น. 44-45), โดย รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, 2516, กรุงเทพฯ: เกล็ดไทย.

⁵⁹ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 53). เล่มเดิม.

2) หลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภาษี (Economic Neutrality)

ภาษีที่ดีก็ไมควรถือว่าจะมุ่งหวังแต่หารายได้เข้ารัฐเพียงอย่างเดียว ในการจัดเก็บภาษีแต่ละอย่าง ถ้าจัดเก็บแล้วมีส่วนกระทบการประกอบอุตสาหกรรม และธุรกิจของเอกชนได้น้อยเพียงใด ก็จะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมได้มากเพียงนั้น⁶⁰

ภาษีอากรควรมีโครงสร้างที่เป็นกลาง กล่าวคือ จะต้องพยายามไม่ให้เกิดการเก็บภาษีอากร มีผลกระทบกระเทือนต่อการทำงานของกลไกตลาดหรือมีผลกระทบกระเทือนแต่เพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ เพื่อให้กลไกตลาดสามารถทำหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่ทำให้ต้นทุนที่เสียและประโยชน์ที่ได้สูงต่ำกว่าที่เป็นจริง⁶¹

ดังนั้น เพื่อลดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจอันเกิดจากผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และไม่กระทบกระเทือนต่อรายได้จากการเก็บภาษีของรัฐบาล ระบบภาษี ต้องมีความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจหรือระบบภาษีไม่บิดเบือนต่อการตัดสินใจในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของผู้เสียภาษี หรือมีผลกระทบต่อทางเลือกของประชาชนในทางเศรษฐกิจให้น้อยที่สุด⁶²

องค์ประกอบของภาษีที่เหมาะสม คือ อัตราภาษี ฐานภาษี หน่วยภาษีที่เหมาะสม กฎหมายภาษีและวิธีการจัดเก็บภาษีต้องมีประสิทธิภาพ เป็นผลให้การลดลงของผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจและลดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในกระบวนการจัดเก็บภาษี และไม่ทำให้เกิดการบิดเบือนของภาษีต่อการตัดสินใจในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของผู้เสียภาษี⁶³

2. ความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ

ระบบภาษีสามารถลดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ ถ้าระบบภาษีมีความเป็นกลางหรือเข้าแทรกแซงหรือบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจของผู้เสียภาษีให้น้อยที่สุด⁶⁴ เช่น กรณีพิจารณาทางด้านการบริโภคและการผลิต ยกตัวอย่าง

ภาษีจะบิดเบือนกลไกด้านราคาซึ่งมีผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้บริโภคและผู้ผลิต กล่าวคือ ประชาชนอาจเลือกบริโภคสินค้าหรือบริการที่ไม่ถูกจัดเก็บภาษี หรือเลือกบริโภคสินค้า

⁶⁰ เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 39). เล่มเดิม.

⁶¹ ทฤษฎีการภาษีอากร (น. 44-45). เล่มเดิม.

⁶² ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 52). เล่มเดิม.

⁶³ แหล่งเดิม.

⁶⁴ แหล่งเดิม.

หรือบริการที่ถูกจัดเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำ ทั้งที่อาจจะไม่ปรารถนาที่จะบริโภคสินค้าหรือบริการนั้น แทนการบริโภคสินค้าหรือบริการที่ถูกจัดเก็บภาษี หรือแทนการบริโภคสินค้าหรือบริการที่ถูกจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูง

การที่ประชาชนไม่เลือกบริโภคสินค้าหรือบริการที่ถูกจัดเก็บภาษีหรือไม่เลือกบริโภคสินค้าหรือบริการที่ถูกจัดเก็บภาษีในอัตราสูง อาจก่อให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจได้ ถ้าสินค้าหรือบริการเป็นสินค้าหรือบริการหรือทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่มีคุณประโยชน์เหมาะสมกับการบริโภคและสภาพเศรษฐกิจ แต่ไม่ถูกจัดสรรภายใต้ระบบการตลาดที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางเศรษฐกิจ⁶⁵

จากคำกล่าวที่ว่า “ทุกกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีต้นทุนและผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น ต้นทุนในการทำงานคือความสูญเสียเวลาในการได้พักผ่อน ส่วนผลประโยชน์จากการทำงานคือเงินค่าตอบแทนที่ได้รับ”⁶⁶ ถ้าภาษีไปทำให้ต้นทุนและผลประโยชน์เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งทำให้เกิดการบิดเบือนของภาษีต่อการตัดสินใจในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชนจึงเกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ⁶⁷

ความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจสามารถเกิดขึ้นจากการจัดเก็บภาษีได้ 2 ประเภท ดังนี้

1. ความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาษีทางตรง
2. ความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาษีทางอ้อม

1. ความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาษีทางตรง อาจเกิดจากการบิดเบือนของภาษีเงินได้และภาษีมรดกต่อการตัดสินใจในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชน⁶⁸ เนื่องจากเนื้อหาในส่วนนี้ไม่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้ จึงขอจำกัดการยกตัวอย่าง

2. ความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาษีทางอ้อม

การบิดเบือนของภาษีต่อการตัดสินใจในทางเศรษฐกิจของประชาชนหรือการบิดเบือนของภาษีต่อแรงจูงใจในเรื่องต้นทุนและผลประโยชน์สามารถเกิดขึ้นจากภาษีทางอ้อม เช่น ภาษีสรรพสามิต อากรขาเข้า หรือภาษีมูลค่าเพิ่ม⁶⁹ ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยจะยกตัวอย่างเฉพาะภาษีสรรพสามิต และอากรขาเข้า เท่านั้น

⁶⁵ ทฤษฎีการภาษีอากร (น. 45). เล่มเดิม.

⁶⁶ *Taxation Theory and Practice* (p. 5). Op.cit.

⁶⁷ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 43). เล่มเดิม.

⁶⁸ แหล่งเดิม.

⁶⁹ แหล่งเดิม.

ตัวอย่างความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิตเป็นอากรที่เรียกเก็บจากสินค้าหรือโภคภัณฑ์ ในกรณีเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าประเภทฟุ่มเฟือย เช่น รถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า โทรศัพท์ เป็นต้น⁷⁰ ภาษีสรรพสามิตอาจบิดเบือนต่อการตัดสินใจของประชาชนในการซื้อสินค้าและจูงใจให้ประชาชนซื้อสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษีน้อยลง ซึ่งอาจก่อให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจได้ โดยเฉพาะสินค้าฟุ่มเฟือย แต่เป็นสินค้าที่จำเป็น เช่น รถยนต์ น้ำมัน ซึ่งการเก็บภาษีรถยนต์บิดเบือนการเลือกของผู้บริโภค ระหว่างรถยนต์กับสินค้าอื่น ๆ เพราะการเก็บภาษีรถยนต์อาจมีผลทำให้ผู้บริโภคบางคนหันไปซื้อเครื่องบินและลดการบริโภคสินค้าหรือบริการอื่น ๆ ลง หรืออาจมีผลทำให้ผู้บริโภคบางคนหันไปซื้อรถจักรยานยนต์ และเพิ่มการบริโภคสินค้าและบริการต่าง ๆ ⁷¹ ดังนั้น ภาษีสรรพสามิตได้เข้าไปบิดเบือนแรงจูงใจในเรื่องต้นทุนของสินค้าดังกล่าวซึ่งมีผลกระทบต่อราคาสินค้าที่สูงขึ้น⁷²

ตัวอย่างความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอากรขาเข้า

กระทรวงการคลังออกประกาศกระทรวงการคลังเรื่องการยกเว้นอากรนำเข้าอะไหล่ชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ที่ใช้น้ำมันอี 85 จำนวน 15 รายการ เมื่อพฤศจิกายน พ.ศ. 2553 ซึ่งการยกเว้นอากรนำเข้าดังกล่าวจะมีผลทำให้ราคารถยนต์ที่ใช้น้ำมันอี 85 ถูกลง และอาจมีผลสนับสนุนให้ประชาชนซื้อรถยนต์ที่ใช้น้ำมันอี 85 มากขึ้น และอาจจูงใจให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์หันมาผลิตรถยนต์ที่ใช้น้ำมันอี 85 มากขึ้น เช่น บริษัทโตโยต้าประกาศผลักดันอย่างเต็มที่ที่จะผลิตรถยนต์ที่ใช้น้ำมันอี 85 โดยการพัฒนาเครื่องยนต์ลูกผสมไฮบริดและเครื่องยนต์อี 85 เนื่องจากโครงสร้างภาษีเริ่มจูงใจมากขึ้น⁷³

การออกกฎหมายยกเว้นอากรนำเข้าอะไหล่ชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ที่ใช้น้ำมันอี 85 อาจก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจของบริษัทผู้ผลิตให้ผลิตแต่รถยนต์ที่ใช้น้ำมันอี 85 เท่านั้น แทนที่จะผลิตรถยนต์ประเภทอีโคคาร์⁷⁴

⁷⁰ เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 144-146). เล่มเดิม.

⁷¹ ทฤษฎีการภาษีอากร (น. 45). เล่มเดิม.

⁷² ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 48). เล่มเดิม.

⁷³ ประชาชาติธุรกิจ. (2553, วันจันทร์ที่ 15-วันพุธที่ 17 พฤศจิกายน). น. 13. (อ้างถึงใน ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 51-52). เล่มเดิม).

⁷⁴ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 52). เล่มเดิม.

2.3 หลักการของภาษีสรรพสามิต (Excise Tax)

ในหัวข้อ 2.3 นี้ผู้วิจัยจะอธิบายถึงสาระสำคัญของหลักการของภาษีสรรพสามิตดังต่อไปนี้

1. วัตถุประสงค์เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต
2. ความหมายภาษีสรรพสามิต
3. วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต
4. หลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต
5. ผลของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

2.3.1 วัตถุประสงค์เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

เริ่มมีการจัดเก็บภาษีอากรตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานีแต่ไม่มีหลักฐานมาปรากฏหลักฐานในสมัยกรุงศรีอยุธยาโดยจัดเก็บภาษีอากร 4 ประเภทคือ จบอก (จังกอบ) อากร ส่วย และธูชา สำหรับภาษีสรรพสามิตของไทยอาจกล่าวได้ว่ามีต้นกำเนิดมาจากสินค้าสองประเภท คือ ฝิ่นและสุราจัดเก็บในรูปผูกขาด โดยให้นายอากรรับผูกขาดไปจัดทำแล้วนำเงินอากรส่งคลัง ต่อมาในปี พ.ศ. 2449 รัฐบาลได้จัดตั้งกรมฝิ่นและเข้าจัดดำเนินการในเรื่องฝิ่น โดยยกเลิกนายอากรผูกขาดทั้งหมด ให้การจัดทำและจำหน่ายฝิ่นเป็นของรัฐบาล จนวันที่ 1 กรกฎาคม 2502 ได้มีการเลิกจำหน่ายฝิ่นและห้ามสูบฝิ่นโดยเด็ดขาด ต่อมาในปี พ.ศ. 2452 รัฐบาลได้จัดตั้งกรมสุราและเข้าจัดเก็บภาษีสุรา จนถึงปี พ.ศ. 2475 ทางกรมการคลังได้ประกาศเลิกตำแหน่งอธิบดีกรมฝิ่นและกรมสรรพสามิต ให้อธิบดีกรมสรรพากรเป็นผู้บัญชาทั้งงานฝิ่นและงานสรรพสามิต และต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบกรมในกระทรวงการคลัง ตั้งแต่วันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2476 ให้รวมกรมสรรพสามิตและกรมฝิ่นเป็นกรมเดียวกัน โดยแยกออกจากกรมสรรพากรเรียกว่า กรมสรรพสามิตและฝิ่น ขึ้นเป็นหนึ่งในกระทรวงการคลัง และได้ประกาศพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวงทบวงกรม พ.ศ. 2476 เป็น กรมสรรพสามิต สังกัดกระทรวงการคลังมาจนปัจจุบัน มีอำนาจจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าหรือสิ่งของที่ผลิตขึ้นภายในประเทศ รวมตลอดค่าธรรมเนียม ใบอนุญาตจากสุรา ยาสูบ ไม้ขีดไฟ ซีเมนต์ เครื่องขีดไฟ ยานยนต์ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ ไฟ น้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งปัจจุบันมีกฎหมายสรรพสามิตใช้บังคับอยู่ 7 ฉบับ คือ

- 1) พระราชบัญญัติไฟ พ.ศ. 2486
- 2) พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493
- 3) พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ. 2509
- 4) พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527
- 5) พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

6) พระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

7) พระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสุรา พ.ศ. 2527⁷⁵

2.3.2 ความหมายภาษีสรรพสามิต

ในหัวข้อนี้ได้มีผู้ให้ความหมายของภาษีสรรพสามิต ดังนี้

1. รังสรรค์ ชนะพรพันธ์ กล่าวว่า ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีที่เรียกเก็บจากสิ่งของที่ผลิตในประเทศซึ่งอาจเรียกเก็บจากของที่เป็นวัตถุดิบในระหว่างที่ทำการหัตถกรรมยังไม่แล้วเสร็จ หรืออาจจะเรียกเก็บจากของสำเร็จรูปก็ได้ จึงเป็นภาษีทางอ้อมที่เรียกเก็บจากสินค้าเพียงบางประเภทเท่านั้นมิได้จัดเก็บจากสินค้าทั่วไปดังเช่นภาษีการค้า จึงจำแนกเป็นภาษีเฉพาะอย่าง⁷⁶

2. เอนก เขียรถาวร กล่าวว่า ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีที่จัดเก็บจากการขายสินค้าเฉพาะอย่าง เช่น สุรา ยาสูบ โดยเรียกเก็บจากผู้ผลิตแทนที่จะเก็บจากผู้ขายปลีกดังเช่น ภาษีขาย (Sale Taxes) บางแห่งเรียกภาษีสรรพสามิตว่า Specific Sale Taxes แตกต่างกับภาษีการค้า ซึ่งปกติจัดเก็บจากการขายสินค้าแทบทุกชนิดที่เรียกว่า General Sale Taxes⁷⁷

3. เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม กล่าวว่า ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีการค้าที่เก็บจากสินค้าและบริการที่ใช้เพื่อการบริโภค อาจเลือกเก็บจากสินค้าหรือบริการชนิดหนึ่งชนิดใดเป็นการเฉพาะเจาะจงก็ได้ การจัดเก็บลักษณะนี้เป็นแบบภาษีสรรพสามิตหรือบางครั้งเรียกว่า Selective Sales tax หรือ Excise Tax สำหรับวิธีการจัดเก็บภาษีอาจจะเลือกใช้ในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งก็ได้⁷⁸

4. ไกรยุทธ ธีรตยาคินันท์ กล่าวว่า ภาษีสรรพสามิตหรือ ภาษีการค้าเฉพาะอย่าง เป็นภาษีสินค้า (Commodity Tax) ที่เก็บจากสินค้าบางประเภทที่ซื้อขายกันในประเทศ สินค้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตก็มีไฟฟ้ายานยนต์ ไม้ขีดไฟ และเครื่องขีดไฟ ซีเมนต์ เครื่องดื่มอัดลม เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เจอปน บุหรี่ และยาสูบ น้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมัน⁷⁹

⁷⁵ เอกสารการสอนชุดวิชา สาขาวิชาวิทยาการจัดการ การคลังและงบประมาณ (น. 141-142). เล่มเดิม.

⁷⁶ จาก ภาษีอากร ในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย (น. 174), โดย รังสรรค์ ชนะพรพันธ์, 2528, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

⁷⁷ จาก การคลังรัฐบาล (น. 136), โดย เอนก เขียรถาวร, 2535, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

⁷⁸ จาก การคลังว่าด้วยการจัดสรรและการกระจาย แก้ไขเพิ่มเติม (น. 225). โดย เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม, 2525, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

⁷⁹ จาก หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิสดาร (น. 161), โดย ไกรยุทธ ธีรตยาคินันท์, 2525, กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.

5. สมคิด บางโม กล่าวว่า ภาษีสรรพสามิตมีลักษณะเป็นภาษีการขายเฉพาะ ที่เรียกเก็บจากสินค้าที่ผลิตขึ้นภายในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งเรียกเก็บจากการซื้อขายสินค้าและบริการบางชนิด ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีบริโภคประเภทหนึ่งซึ่งเก็บจากการบริโภคสินค้าและบริการ อาจเก็บจากวัตถุดิบหรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างดำเนินการผลิตหรือสินค้าสำเร็จรูป รวมตลอดถึงค่าธรรมเนียมใบอนุญาตต่าง ๆ ด้วย⁸⁰

6. ปรีดา นาคเนาทิม กล่าวว่า ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีทางอ้อม เป็นภาษีที่จัดเก็บจากสินค้าที่ผลิตขึ้นหรือใช้อุปโภคบริโภคภายในประเทศ รวมถึงกิจกรรมและการซื้อขายแลกเปลี่ยนบางอย่างด้วย และการประกอบอุตสาหกรรมจากการขาย หรือการใช้สินค้าที่ผลิตภายในประเทศจากการอนุญาตให้ประกอบกิจการบางอย่าง และจากการได้มาซึ่งสิทธิในการประกอบกิจการบางประเภทเป็นพิเศษ และทรัพย์สินหรือเงิน หรือสิ่งใด ๆ ซึ่งจะสิ้นเปลืองไปในการบริโภค⁸¹

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า ภาษีสรรพสามิต เป็นภาษีทางอ้อม หรือ ภาษีขายเฉพาะที่เรียกเก็บจากสินค้าและบริการบางประเภททั้งภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ และเป็นภาษีที่รัฐจัดเก็บทอดเดียว ซึ่งมีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ โดยจัดเก็บจากผู้ผลิต ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ และผู้นำเข้าสินค้า เช่น สินค้าที่บริโภคแล้ว อาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี สินค้าและบริการที่มีลักษณะเป็นการฟุ่มเฟือย หรือสินค้าและบริการที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐในการที่จะต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อให้บริการผู้บริโภค หรือเป็นสินค้าที่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม

2.3.3 วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีทางอ้อมประเภทหนึ่ง ซึ่งการจัดเก็บภาษีจะจัดเก็บจากสินค้าหรือโภคภัณฑ์และบริการเฉพาะอย่างเพียงบางประเภทที่รัฐเห็นว่าควรจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงกว่าสินค้าและบริการทั่วไป โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บ 2 ประการ คือ

1. เพื่อเป็นรายได้ของรัฐ
2. เพื่อควบคุมการบริโภค

⁸⁰ จาก ภาษีอากรธุรกิจ (น. 240), โดย สมคิด บางโม, 2524, กรุงเทพฯ: วิทยพัฒน์.

⁸¹ เอกสารการสอนชุดวิชา สาขาวิชาวิทยาการจัดการ การคลังและงบประมาณ (น. 143). เล่มเดิม.

1. เพื่อเป็นรายได้ของรัฐ ส่วนมากจัดเก็บจากแหล่งผลิตภายในประเทศและเลือกเก็บเฉพาะสินค้าที่สำคัญหรือมีผู้ต้องการบริโภคมาก โดยเฉพาะในยามที่เกิดภัยสงคราม หรือเกิดภาวะยุ่งยากทางการเงิน รัฐบาลจะใช้วิธีเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิต หรือกำหนดประเภทของสินค้าที่จะต้องเสียภาษีโดยการขยายฐานการจัดเก็บภาษีสินค้าเพิ่มขึ้นหรือขึ้นอัตราภาษีแก่สินค้าที่เรียกเก็บอยู่ให้สูงขึ้น ซึ่งเก็บจากสินค้าที่ผลิตทั้งในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ⁸² มีข้อควรสังเกตว่าภาษีใดที่เก็บอยู่ในอัตราปกติด้วยความเป็นธรรมอันสามัญชนพึงเสียสละได้ไม่ว่าสิ่งของที่ต้องเสียภาษีจะเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการดำรงชีวิตหรือสิ่งฟุ่มเฟือย การเก็บภาษีชนิดนี้เรียกว่าการเก็บภาษีเพื่อรายได้อย่างแท้จริง⁸³

2. เพื่อควบคุมการบริโภค โดยเป็นเครื่องมือจำกัดการกระทำของบุคคลในสังคม และเพื่อประโยชน์ของเศรษฐกิจส่วนรวม ซึ่งเป็นเครื่องมือในการลดปริมาณและคุณภาพการบริโภคสินค้าและบริการบางชนิดที่รัฐเห็นสมควร และควบคุมการผลิตการจำหน่ายให้บรรลุวัตถุประสงค์ทางด้านเศรษฐกิจอาจยกเว้นภาษีสรรพสามิตให้แก่สินค้าประเภทส่งออกเพื่อให้มีต้นทุนต่ำพอที่จะขายแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ เช่น พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ. 2509 พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 และพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527⁸⁴

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมี 2 ลักษณะดังนี้

1) การเก็บตามราคาหรือมูลค่า หมายถึงการเก็บเป็นร้อยละของราคาสั่งของ เช่น เก็บภาษีเครื่องดื่มทั่วไปในราคาร้อยละ 20 ของราคาขายปลีก เป็นต้น ซึ่งวิธีนี้เป็นธรรมดีและจำกัดการบริโภคสินค้าฟุ่มเฟือยของผู้มีรายได้สูง ถ้าสินค้านั้นราคาสูงจะถูกจัดเก็บภาษีมาก ถ้าสินค้าคุณภาพไม่ดีราคาต่ำจะถูกเก็บภาษีน้อยลง เป็นการรักษาคุณภาพด้านรายรับของประเทศด้วย⁸⁵

2) การเก็บตามปริมาณหรือสภาพ หมายถึง การเก็บตามจำนวนหน่วย หรือน้ำหนักสุทธิ หรือปริมาตรสุทธิของสินค้าที่บรรจุในหีบห่อหรือภาชนะ เพื่อจัดจำหน่ายทั้งหีบห่อหรือภาชนะนั้น และสินค้าประเภทอาหารที่บรรจุภาชนะโดยมีของเหลวหล่อเลี้ยงด้วย⁸⁶ เช่น อัตราภาษีบุหรี่ยิกาแรตตรากรุงทองม้วนสั้นเก็บภาษีย้อยละ 80 ของราคาต่อ 1 ซอง หรืออัตราภาษีสุราที่ก่อกันในประเทศลิตรละ 110 บาทแห่งแอลกอฮอล์บริสุทธิ์ เป็นต้น⁸⁷

⁸² หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิสดาร (น. 137). เล่มเดิม.

⁸³ จาก สรรพสามิต (น. 21), โดย ชนุดย์ ศรีปราบ, 2503, พระนคร: 99 เอเชนซี.

⁸⁴ หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิสดาร (น. 137). เล่มเดิม.

⁸⁵ ภาษีอากรธุรกิจ (น. 351). เล่มเดิม.

⁸⁶ เอกสารการสอนชุดวิชา สาขาวิชาวิทยาการจัดการ การคลังและงบประมาณ (น. 154). เล่มเดิม.

⁸⁷ ภาษีอากรธุรกิจ (น. 351). เล่มเดิม.

2.3.4 หลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ผู้วิจัยพบว่าหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมีอยู่ 4 หลักการ ดังนี้

1. การเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อควบคุมหรือจำกัดการอุปโภคบริโภคสินค้า (Sumptuary Excises)

2. การเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าประเภทฟุ่มเฟือย (Luxury Excises)

3. การเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าหรือบริการบางประเภทที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ (Benefit Based Excises)

4. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเบ็ดเตล็ด (Miscellaneous)

1. การเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อควบคุมหรือจำกัดการอุปโภคบริโภคสินค้า (Sumptuary Excises) เป็นนโยบายของรัฐที่พิจารณาว่า สินค้าบางชนิดเป็นสินค้าที่ไม่ควรบริโภค เพราะอาจจะก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพอนามัยและศีลธรรมอันดีของประชาชน และสินค้าประเภทนี้อาจจำหน่ายในประเทศ หรือนำเข้ามาในประเทศ ทำให้สังคมได้รับความเสียหาย เช่น สุรา ยาสูบ ยาเสพติดให้โทษ (เช่น ฝิ่น เฮโรอีน) ไฟ สนามม้าแข่ง เป็นต้น⁸⁸ ซึ่งรัฐจำเป็นต้องเข้าไปควบคุมดูแล เพราะเป็นสินค้าที่ก่อให้เกิดต้นทุนทางสังคมสูง จึงจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสุรา ยาสูบ ไฟ เพื่อให้ผู้ผลิตและผู้บริโภคชดเชยค่าเสียหายให้แก่สังคมส่วนรวม และใช้อัตราภาษีไปควบคุมหรือจำกัดปริมาณการบริโภคสินค้า⁸⁹ จึงเป็นที่ยอมรับกันอยู่ในทุก ๆ ประเทศ ทั้งในประเทศที่ก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและประเทศด้อยพัฒนาและเป็นภาษีที่ทำรายได้ให้แก่รัฐมากขึ้น

2. การเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าประเภทฟุ่มเฟือย (Luxury Excises) เก็บจากการผลิตหรือการซื้อขายสินค้าที่รัฐพิจารณาว่าเป็นของฟุ่มเฟือย ไม่จำเป็นต้องการครองชีพตามปกติของประชาชน เพื่อให้ประชาชนลดการจ่ายในสิ่งฟุ่มเฟือยลง ผู้มีรายได้สูงโดยปกติก็ใช้สินค้าที่มีคุณภาพสูงหรือฟุ่มเฟือยก็ควรต้องเสียภาษีมากกว่าผู้มีรายได้ต่ำที่จำเป็นต้องบริโภคสินค้าจำเป็นและเป็นการส่งเสริมการใช้ทรัพยากรไปในการผลิตสินค้าที่จำเป็นมากกว่าสินค้าฟุ่มเฟือย ตัวอย่างสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย ได้แก่ รถยนต์นั่งราคาแพง เรือยอร์ช เครื่องดื่มบางประเภท เครื่องสำอาง น้ำหอม เพชรนิลจินดา แก้วคริสตัล โคมระย้า เป็นต้น อาจแยกได้ 3 ประการคือ

1) สินค้าและบริการที่ส่วนมากคนร่ำรวยเท่านั้นจึงจะสามารถอุปโภคบริโภคได้

2) สินค้าและบริการที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์

⁸⁸ เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 144). เล่มเดิม.

⁸⁹ หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิสดาร (น. 138). เล่มเดิม.

3) สินค้าและบริการซึ่งผู้บริโภคสามารถที่จะคว่นการบริโภคได้โดยไม่เสียสุขภาพหรือความเป็นอยู่ของประชาชน⁹⁰

3. การเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าหรือบริการบางประเภทที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ (Benefit Based Excises) รัฐได้ทำกิจการใดกิจการหนึ่ง ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตสินค้าประเภทหนึ่ง โดยได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ จึงต้องเสียภาษีให้แก่รัฐเป็นการชดเชย ต้องพิจารณาให้ชัดเจนว่าสินค้านั้นได้ประโยชน์มากเพียงใดด้วย เช่น เมื่อรัฐบาลสร้างถนนและทางหลวงต่าง ๆ ขึ้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์คือผู้ใช้รถยนต์ จึงควรเก็บภาษียรถยนต์ ถ้าผู้ใช้รถยนต์ใช้ถนนมากก็ต้องใช้น้ำมันมาก จึงควรเก็บภาษีจากน้ำมัน และสินค้าบางประเภทที่ผลิตขึ้นจากการประกอบอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ ที่ได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน จึงควรจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เพราะได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากนโยบายของรัฐ เช่น ยกเว้นภาษีอากรสำหรับวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต โดยให้สิทธิพิเศษในการหักค่าสึกหรอของเครื่องจักรและโรงงาน รัฐควรเก็บภาษีสรรพสามิตเป็นการชดเชยค่าภาษีอากรที่ขาดไป⁹¹

4. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเบ็ดเตล็ด (Miscellaneous) เก็บโดยมีเหตุผลพิเศษเฉพาะคราว เช่น ในยามสงคราม รัฐเก็บภาษีจากสินค้าบางอย่างเพื่อให้ประชาชนเลิกใช้สอยหรืออุปโภคบริโภคสินค้านั้น ๆ เพื่อรัฐจะได้นำวัตถุดิบหรือทรัพยากรที่เหลือจากการทำสินค้านั้นไปใช้ในการทำสงครามโดยตรง⁹² หรือในยามที่รัฐต้องใช้จ่ายเงินเพื่อบรรเทาความยากจน หรือรักษาความมั่นคงของประเทศ โดยเรียกเก็บภาษีจากสินค้าบางอย่างเพิ่มขึ้น หรือเก็บภาษีจากสินค้าที่ทำลายสิ่งแวดล้อม เช่น สารทำลายชั้นบรรยากาศ แบทเตอร์ เป็นต้น

ในปัจจุบันกรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษีจากสินค้าและบริการดังต่อไปนี้

- 1) สุรา
- 2) ไฟ
- 3) ยาสูบ
- 4) เครื่องดื่ม
- 5) เครื่องไฟฟ้า
- 6) แก้วและเครื่องแก้ว
- 7) กิจการโทรคมนาคม
- 8) น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

⁹⁰ เอกสารการสอนชุดวิชา สาขาวิชาวิทยาการจัดการ การคลังและงบประมาณ (น. 144-145). เล่มเดิม.

⁹¹ แหล่งเดิม.

⁹² เอกสารการสอนชุดวิชา สาขาวิชาวิทยาการจัดการ การคลังและงบประมาณ (น. 145-146). เล่มเดิม.

- 9) พรหมและสิ่งปูพื้นอื่น ๆ
- 10) ผลิตภัณฑ์เครื่องหอมและเครื่องสำอาง
- 11) หินอ่อนและหินแกรนิตที่แปรรูปแล้ว
- 12) แบตเตอรี่
- 13) สารทำลายชั้นบรรยากาศโอโซน
- 14) สนามแข่งม้า
- 15) สนามกอล์ฟ
- 16) รถยนต์
- 17) ไนท์คลับและดิสโก้เทค
- 18) สลากกินแบ่ง
- 19) สถานอาบน้ำหรืออบตัวและนวด
- 20) รถจักรยานยนต์⁹³

2.3.5 ผลของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ผู้วิจัยพบว่าผลของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมีสาระสำคัญ ดังนี้

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตอาจมีผลในทางเศรษฐกิจได้แตกต่างกันไปตามลักษณะการจัดเก็บและการใช้จ่ายเงินภาษีอากร ถ้ารัฐบาลนำไปใช้จ่ายเพื่อสวัสดิการของสังคมและการศึกษา กลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำจะมีความรู้ดีกว่าตนได้รับประโยชน์มากกว่าภาระที่เขาต้องเสียภาษีไป

กล่าวโดยทั่วไปอาจเห็นว่าภาษีสรรพสามิตมีอัตราภาษีคงที่ (Proportional Tax Rate) กล่าวคือ ทุกคนมีภาระต้องเสียภาษีในอัตราเท่ากัน แต่ถ้ามองในแง่ร้อยละของเงินได้ที่ต้องเสียไปจะเห็นว่า ภาษีสรรพสามิตมีอัตราภาษีถอยหลัง (Regressive Tax Rate) ภาษีสรรพสามิตจัดเก็บจากกลุ่มบุคคลผู้มีรายได้น้อยในเปอร์เซ็นต์ที่สูงกว่ากลุ่มบุคคลที่มีรายได้สูง การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าชนิดใด จึงเท่ากับเป็นการลงโทษบุคคลผู้บริโภคสินค้านั้นที่ต้องรับภาระภาษี ดังนั้นจึงต้องพิจารณาว่าสินค้าใดบ้างที่ควรให้รับภาระภาษีสรรพสามิต⁹⁴

⁹³ กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.) *การจัดเก็บภาษี*. สืบค้น 21 มีนาคม 2557, จาก http://www.excise.go.th/ABOUT_US/HISTORY/excisetaxcollecting/index.htm

⁹⁴ *หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิศดาร* (น. 139). เล่มเดิม.

2.4 หลักการของภาษีศุลกากร (Customs Duty)

ในหัวข้อ 2.4 นี้ผู้วิจัยจะอธิบายถึงสาระสำคัญของหลักการของภาษีศุลกากร ดังต่อไปนี้

1. วิวัฒนาการเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีศุลกากร
2. ความหมายภาษีศุลกากร
3. วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีศุลกากร
4. หลักการจัดเก็บภาษีศุลกากร
5. ผลของการจัดเก็บภาษีศุลกากร

2.4.1 วิวัฒนาการเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีศุลกากร

กิจการภาษี หรือการศุลกากรมีมาตั้งแต่ก่อนสมัยสุโขทัยจากหลักฐานศิลาจารึกของพ่อขุนรามคำแหงมีความว่า “เมืองสุโขทัยนี้ดีในน้ำมีปลาในนามีข้าวพ่อเมือง บ่เอาจอบในไพร่ ลู่ทางเพื่อนจูงวัวไปค้าขี่ม้าไปขายใครจักใครค้าช้างใครจักใครค้าม้าค้า” ซึ่งก่อนสมัยสุโขทัยมีการค้าขายเป็นปัจจัยในการสร้างความมั่งคั่งของรัฐ มีการเก็บภาษีเรียกว่า “จอบ” แต่ในสมัยพ่อขุนรามคำแหงบ้านเมืองอุดมสมบูรณ์จึงได้มีประกาศยกเว้นไม่เก็บภาษีแก่ผู้มาค้าขาย ต่อมาในสมัยกรุงศรีอยุธยา มีการเก็บจังกอบหรือจอบ โดยมีสถานที่สำหรับเก็บจังกอบเรียกว่า ขนอน ตั้งอยู่ที่ปากน้ำทางเข้าเมืองเพื่อความสะดวกในการเก็บภาษีจากระวางบรรทุกสินค้าและจากสินค้าดังปรากฏในกฎหมายเกาลักษณ์ระอาญาหลวงกล่าวว่า “นายพระขนอนธนบุรี ขนอนน้ำ ขนอนบกแห่งใดในพระนครศรีอยุธยา และจะเก็บจังกอบในสำเภานาวาเรือใหญ่เรือเล็กดี หนัก หนักเกียนหนักทางอันจะถึงขนอนใน ท่านให้หนักสิ่งของจนถึง 10 ถ้าถึง 10 ไชรี ท่านให้เอาจังกอบนั้น 1 ถ้ามถึง 10 ไชรี ท่านมิให้เอาจังกอบนั้นเลย” ซึ่งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ด้านตรวจเก็บภาษีขาเข้าขาออกเฉพาะเรียกว่า พระคลังสินค้า ในสมัยกรุงธนบุรีบ้านเมืองอยู่ในยุคสงครามการค้าขายระหว่างประเทศไม่ปรากฏหลักฐานในทางประวัติศาสตร์

ต่อมาในยุคกรุงรัตนโกสินทร์ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเปลี่ยนวิธีการจัดเก็บภาษีอากรให้มีผู้ประมูลผูกขาด ผู้รับการผูกขาดเรียกเก็บค่าภาษี เรียกว่า “เจ้าภาษี” ส่วนสถานที่เก็บภาษีเรียกว่า “โรงภาษี” ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมากขึ้น โดยมีการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ซึ่งมีผลเป็นการจำกัดอิสรภาพในการหารายได้จากภาษีอากรโดยให้ยกเลิกการเก็บค่าธรรมเนียมปากเรือเปลี่ยนมาเป็นเก็บภาษีสินค้าขาเข้าที่เรียกว่า “ภาษีร้อยชักสาม” ส่วนสินค้าขาออกกำหนดให้แบ่งเป็น 2 ประเภท คือประเภทสินค้าที่ไม่เก็บภาษีขึ้นใน กับประเภทสินค้าที่ไม่ต้องเสียอากรขาออกแต่ต้องเสียภาษีขึ้นใน โดยให้เก็บตามที่ระบุในท้ายสัญญาเป็นชนิดไป มีการตั้งโรงภาษีเรียกว่า ศุลกสถาน (Customs House) ขึ้นเป็นสถานที่ทำการศุลกากร

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ปี พ.ศ. 2416 ทรงจัดตั้งหอรัษฎากรพิพัฒน์ เป็นสำนักงานกลางในการรวบรวมรายได้ของแผ่นดินนับเป็นการก่อตั้งกรมศุลกากร งานศุลกากรซึ่งทำหน้าที่จัดเก็บภาษีขาเข้าขาออกเป็นรายได้ของรัฐ อยู่ในความควบคุมดูแลของหอรัษฎากรพิพัฒน์ งานศุลกากรได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วความเปลี่ยนแปลงของบ้านเมือง ได้มีการสร้างอาคารที่ทำการใหม่แทนสถานที่ทำการศุลกากรที่เรียกว่า ศุลกสถาน ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 พระเจ้ายาภาสกรวงศ์ (ชุมพร บุณนาค) ได้รับแต่งตั้งให้บังคับบัญชากรมศุลกากรเก็บภาษีขาเข้าและภาษีขาออกเบ็ดเสร็จเท่านั้น ส่วนภาษีขาเข้าออกอยู่กับกรมท่า จนกระทั่งปี พ.ศ. 2433 สมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมขุนทิพยลาภ ทรงเป็นอธิบดีกรมศุลกากร การศุลกากรซึ่งแยกเก็บกันอยู่กับกรมต่าง ๆ ได้มารวมกันแต่แห่งเดียวมาจนทุกวันนี้ ต่อมาในปี พ.ศ. 2442 (ร.ศ. 128) กรมศุลกากรได้ร่าง Trade and Customs Regulations 128 (1909) ขึ้น ตามหลักกฎหมายอังกฤษฉบับหนึ่ง คือ Customs Consolidation Act, 1879 และโดย อัยาศัยไมตรี รัฐบาลไทยได้ส่ง Draft of Proposed Trade and Customs Regulation for the Kingdom of Siam, R.S. 128 (1909) ไปให้ต่างประเทศที่มีสัมพันธไมตรีกันอยู่พิจารณา การพิจารณาร่างข้อบังคับการค้าและการศุลกากรดังกล่าวได้ยึดเยื่อมาจนรัฐบาลเจรจาแก่นิติสัญญา กับนานาประเทศเสร็จสิ้นลงในปี พ.ศ. 2469 อันมีผลผ่อนคลายข้อผูกมัดต่าง ๆ โดยเฉพาะอิสรภาพในการภาษีศุลกากร ร่าง Trade and Customs Regulations 128 (1909) จึงได้รับการปรับปรุงแก้ไขตราออกใช้ในปีนั้นในรูปของ “พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ควบคู่กับพระราชบัญญัติพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ. 2469” นับว่าเป็นการวางรากฐานเกี่ยวกับงานศุลกากรเป็นครั้งแรกและใช้สืบต่อมา⁹⁵

2.4.2 ความหมายภาษีศุลกากร

ในหัวข้อนี้ได้มีผู้ให้ความหมายของภาษีศุลกากร ดังนี้

1. บุญชนะ อรรถดวาร กล่าวว่า ภาษีศุลกากร หมายถึง ภาษีการขาย (Sales Tax) หรือ ภาษีสิ่งของ (Commodity Tax) ซึ่งเก็บจากสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก และจัดว่าเป็นระบบภาษีเก่าแก่ที่สะดวกต่อการเก็บและการบริหาร เพราะจัดเก็บ ณ จุดนำเข้าหรือส่งออกตามที่รัฐบาลกำหนดไว้เพียงไม่กี่จุด⁹⁶

2. เอนก เขียรถาวร กล่าวว่า ภาษีศุลกากร หมายถึง ภาษีที่จัดเก็บจากโภคภัณฑ์ (Tax on Commodity) อย่างหนึ่งจากสินค้าที่นำเข้ามาหรือส่งออก การศุลกากรเป็นเรื่องระหว่างประเทศกฎหมายที่ใช้เป็นแม่บทในการจัดเก็บ จึงกำหนดพิธีการหรือระเบียบปฏิบัติระหว่างประเทศเกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกซึ่งสินค้าและวัสดุภัณฑ์ระหว่างประเทศ เรียกว่า “พิธีการ

⁹⁵ จาก คำอธิบายกฎหมายศุลกากร (น. 29-32), โดย ชูชาติ อัสวโรจน์, 2541, กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

⁹⁶ จาก ทฤษฎีภาษีและทางปฏิบัติ (น. 75), โดยบุญชนะ อรรถดวาร, 2500, พระนคร: รุ่งเรืองธรรม.

ศุลกากร” เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ดำเนินธุรกิจและประกอบการค้าระหว่างประเทศใช้เป็นแนวปฏิบัติ⁹⁷

3. สมคิด บางโม กล่าวว่า ภาษีศุลกากร หมายถึง ภาษีที่จัดเก็บตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 และกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2469 โดยเรียกเก็บจากสิ่งของที่นำเข้ามาหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร กรมศุลกากรให้ใช้คำว่า อากร แทนคำว่า ภาษี ดังนั้น ภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าเข้าจึงเรียกว่า อากรขาเข้า และภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าออกเรียกว่า อากรขาออก⁹⁸

4. ปรีดา นาคเนาวทิม กล่าวว่า ภาษีศุลกากร หมายถึง ภาษีที่เก็บจากโภคภัณฑ์ (Tax on Commodity) อย่างหนึ่งจากสินค้านำเข้าหรือส่งออก นับเป็นภาษีที่แพร่หลายในประเทศต่าง ๆ และมักมีระบบวิธีการจัดเก็บคล้ายคลึงกันเกี่ยวกับอำนาจในการจัดเก็บพิกัดอัตราศุลกากร พิธีการศุลกากร ข้อห้ามข้อจำกัดในการนำเข้าและส่งออก การควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตรา⁹⁹

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า ภาษีศุลกากร เป็นภาษีการขาย (Sales Tax) หรือภาษีสิ่งของ (Commodity Tax) หรือภาษีที่เก็บจากโภคภัณฑ์ โดยเก็บจากสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออกระหว่างประเทศ เรียกว่า อากรขาเข้าและอากรขาออก ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 และกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2469 ซึ่งเป็นภาษีที่ไม่เกิดจากการมีรายได้เพิ่มขึ้น แต่เป็นภาษีที่สกัดกั้นการนำเข้ามาของสินค้าจากต่างประเทศที่จะเข้ามาภายในประเทศ ทั้งนี้ เพื่อปกป้องสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ไม่ให้ถูกโจมตีจากสินค้าต่างประเทศที่มีคุณภาพดีกว่า

2.4.3 วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีศุลกากร

ผู้วิจัยพบว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากรมีวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บ 4 ประการ คือ

1. เพื่อเป็นรายได้
2. เพื่อคุ้มกันอุตสาหกรรมภายในประเทศหรือเพื่อป้องกัน
3. เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศหรือเพื่อชดเชย
4. เพื่อแก้ไขภาวะสังคม

⁹⁷ หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิศดาร (น. 140). เล่มเดิม.

⁹⁸ ภาษีอากรธุรกิจ (น. 318). เล่มเดิม.

⁹⁹ เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 151). เล่มเดิม.

1. เพื่อเป็นรายได้ เรียกว่า พิภคเพื่อรายได้ (Revenue Tariff) เนื่องจากภาษีศุลกากรเก็บจากสินค้าเมื่อนำเข้าหรือส่งออกโดยตั้งด่านหรือกำหนดเส้นทางขนส่งขึ้นที่ต้นทางนำเข้าหรือส่งออก การจัดเก็บจึงทำได้สะดวกและเป็นทางได้เงินภาษีอากรจำนวนมากพอที่จะเป็นรายได้ของรัฐ นิยมใช้กันมากในประเทศด้อยพัฒนา¹⁰⁰ โดยมีเกษตรกรรมเป็นหลัก สะดวกต่อการเก็บเสียค่าใช้จ่ายน้อย รั่วไหลน้อย ปัจจุบันประเทศไทยใช้หลักข้อนี้เป็นอันดับท้าย ๆ¹⁰¹

2. เพื่อคุ้มกันอุตสาหกรรมภายในประเทศหรือเพื่อป้องกัน เรียกว่า พิภคคุ้มกันหรือพิภคป้องกัน (Protective Tariff) หากรัฐประสงค์จะกีดกันสินค้านำเข้าบางประเภทเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมขั้นทารก (Infant Industry) โดยจัดเก็บสินค้านำเข้าในอัตราสูง เพื่อให้สินค้านำเข้ามีราคาสูงจนไม่สามารถเข้าขายแข่งขันกับสินค้าที่ผลิตภายในประเทศได้¹⁰² ซึ่งนิยมใช้กันสำหรับประเทศกำลังพัฒนา แต่อาจพบปัญหากำแพงภาษี¹⁰³

3. เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศหรือเพื่อชดเชย เรียกว่า พิภคทดแทนหรือพิภคชดเชย (Compensatory Tariff) เมื่อพัฒนาไประยะหนึ่งพบว่าความจำเป็นต้องอาศัยพิภคทั้งสองดังกล่าวลดน้อยลงไป แต่หันมาใช้พิภคนี้แทน เนื่องจากสินค้านำเข้าบางรายการเป็นสินค้าที่ผลิตได้ภายในประเทศและถ้าสินค้าที่ผลิตได้ภายในประเทศมีภาระต้องเสียภาษีสรรพสามิตในสัดส่วนเท่าใด ก็จัดเก็บภาษีขาเข้า (Import Duty) จากสินค้านิดนั้นที่สั่งเข้ามาจากต่างประเทศในสัดส่วนเดียวกัน¹⁰⁴ ก่อให้เกิดการแข่งขันระหว่างสินค้าที่ผลิตในประเทศกับผลิตนอกประเทศ ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศ¹⁰⁵

4. เพื่อแก้ไขภาวะสังคม ประเทศต่าง ๆ ขอใช้พิภคอัตราศุลกากรควบคุมการส่งสินค้าเข้ามาบริโภคเพื่อป้องกันความฟุ่มเฟือย เพื่อสุขภาพอนามัยและเพื่อสงวนเงินตราต่างประเทศคือ สินค้าใดฟุ่มเฟือยต้องเก็บภาษีในอัตราสูงร้อยละ 80 ของราคา¹⁰⁶

¹⁰⁰ เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 152). เล่มเดิม.

¹⁰¹ ภาษีอากรธุรกิจ (น. 318). เล่มเดิม.

¹⁰² เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 152). เล่มเดิม.

¹⁰³ ภาษีอากรธุรกิจ (น. 318). เล่มเดิม.

¹⁰⁴ เอกสารการสอนชุดวิชา กฎหมายภาษีอากร Taxation Law หน่วยที่ 1-7 (น. 152-153). เล่มเดิม.

¹⁰⁵ ภาษีอากรธุรกิจ (น. 319). เล่มเดิม.

¹⁰⁶ เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 153). เล่มเดิม.

2.4.4 หลักเกณฑ์จัดเก็บภาษีศุลกากร

หลักเกณฑ์จัดเก็บภาษีศุลกากรมี ดังนี้

พิกัดอัตราศุลกากร (Tariff System) เป็นการกำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีศุลกากร กำหนดอัตราและข้อยกเว้นภาษีขาเข้าและส่งออกโดยจำแนกสินค้าที่นำเข้าส่งออกเป็นประเภทต่าง ๆ เพื่อสะดวกแก่การจัดเก็บ หลักเกณฑ์ในการตีความพิกัดอัตราศุลกากร ตลอดจนกำหนดความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษี¹⁰⁷

พิธีการศุลกากร (Customs Procedure) เป็นแนวปฏิบัติในการดำเนินพิธีการขอเสียภาษีศุลกากรเมื่อมีการนำสินค้าเข้าหรือส่งสินค้าออก กฎหมายภาษีอากรของประเทศต่าง ๆ จะกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ผู้เกี่ยวข้องกับศุลกากรจะต้องปฏิบัติและสอดคล้องกับความนิยมทางการค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับวิธีการจัดเก็บอากร วิธีควบคุมสินค้า การจัดทำเรือ ท่าอากาศยาน การควบคุมแลกเปลี่ยนเงินตรา ข้อห้ามข้อจำกัด การเดินเรือ การขนส่งทางบก ทางรถไฟและทางอากาศ¹⁰⁸

หลักเกณฑ์ของภาษีศุลกากรมีส่วนคล้ายคลึงกันทุกประเทศทั่วโลก เพื่อดำเนินการจัดเก็บและป้องกัน

- 1) จัดเก็บภาษีขาเข้า (Import Duty)
- 2) จัดเก็บภาษีขาออก (Export Duty)
- 3) ป้องกันการลักลอบนำสินค้านิยามีเข้าออก¹⁰⁹

ภาษีศุลกากรจัดเก็บจากสินค้า 2 ประเภท ดังนี้

1. อากรขาเข้า (Import Duty) เก็บจากสินค้านำเข้าแทบทุกชนิด แต่จัดเก็บในอัตราค่อนข้างต่ำ เมื่อเทียบกับประเทศใกล้เคียง อากรขาเข้าสำหรับสินค้าประเภทวัตถุดิบ อาหาร และสิ่งจำเป็นในการครองชีพส่วนมากเรียกเก็บต่ำกว่าร้อยละ 27.5 ของราคาสินค้า ส่วนสินค้าบางชนิดที่จัดว่าฟุ่มเฟือยหรือผลิตได้ในปริมาณที่เพียงพอแล้วต้องเสียอากรขาเข้าประมาณร้อยละ 80 ของราคา

2. อากรขาออก (Export Duty) เพื่อส่งเสริมสินค้าส่งออก จึงได้เก็บอากรขาออกจากสินค้าส่งออกเฉพาะที่มีตลาดต่างประเทศแน่นอนมั่นคงแล้ว เช่น ข้าว ยางดิบ หนังสัตว์ เป็นต้น¹¹⁰

ส่วนของที่มิเก็บภาษีอากร คือ ของนั้นเข้ามาแล้วแต่ไม่ได้ใช้บริโภคภายในประเทศ เช่น ของนำเข้านั้นหายไปขณะอยู่ในคลังสินค้า หรือขณะขนส่ง เป็นต้น และของที่นำเข้ามาใช้

¹⁰⁷ แหล่งเดิม.

¹⁰⁸ แหล่งเดิม.

¹⁰⁹ แหล่งเดิม.

¹¹⁰ หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิศดาร (น. 159-160). เล่มเดิม.

บริโภครายในประเทศแต่ไม่กระทบกระเทือนเศรษฐกิจ เช่น ของส่วนตัวหรือของใช้ในบ้านเรือน ที่นำเข้ามา ของที่นำเข้ามาใช้เป็นการชั่วคราวแล้วส่งกลับออกไป เป็นต้น¹¹¹

2.4.5 ผลของการจัดเก็บภาษีศุลกากร

ผู้วิจัยพบว่าผลของการจัดเก็บภาษีศุลกากรมีอยู่ 3 ประการ ดังนี้

1. ด้านราคาของสินค้า
2. ด้านการบริโภค
3. ด้านการผลิต

1. ด้านราคาของสินค้า ราคาของสินค้าที่ต้องรับภาระภาษีศุลกากรจะมีราคาสูงขึ้น เพราะภาษีศุลกากรมีลักษณะเป็นภาษีทางอ้อมที่เมื่อผู้นำสินค้าเข้ามาต้องเสียภาษีศุลกากรในอัตราสูง ก็ผลักภาระไปให้ผู้บริโภคโดยเพิ่มราคาขายให้สูงขึ้น¹¹²

2. ด้านการบริโภค เนื่องจากการจัดเก็บอากรศุลกากรจากสินค้านำเข้าทำให้ราคาสินค้าชนิดนั้นสูงขึ้น ย่อมมีผลให้ปริมาณการบริโภคสินค้าชนิดนั้นลดต่ำลง และหากเป็นสินค้าที่สามารถผลิตได้ภายในประเทศที่มีคุณภาพและราคาทดแทนกันได้แล้ว ผู้บริโภคส่วนใหญ่ย่อมหันมาใช้สินค้าที่ผลิตในประเทศแทน

3. ด้านการผลิต โรงงานอุตสาหกรรมภายในประเทศที่ทำการผลิตสินค้าชนิดเดียวกับสินค้านำเข้าและถูกเก็บภาษีศุลกากรจะขยายตัวขึ้น เพราะเมื่อสินค้านำเข้ามีราคาสูงขึ้นและมีผู้บริโภคร่ำรวยผู้บริโภครายอื่นจะหันมาใช้สินค้าชนิดเดียวกันหรือใช้สินค้าที่แทนกันได้ ทำให้สามารถผลิตสินค้าในประเทศมากขึ้น¹¹³

2.5 หลักการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์

การจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ตามอัตราภาษีรถประจำปีตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 มี 4 ประเภทดังต่อไปนี้

1. จัดเก็บตามความจุกระบอกสูบ (CC)
2. จัดเก็บเป็นรายคัน
3. จัดเก็บตามน้ำหนัก
4. รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า

¹¹¹ ภาษีอากรธุรกิจ (น. 319). เล่มเดิม.

¹¹² หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิสดาร (น. 143). เล่มเดิม.

¹¹³ เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1 (น. 153). เล่มเดิม.

2.5.1 จัดเก็บตามความจุระบอกลูกสูบ (CC) ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน โดยมีอัตรา ดังนี้

1. ตั้งแต่ 600 CCแรก CC ๑ ละ 0.50 บาท
2. ตั้งแต่ 601 ถึง 1,800 CC ๑ ละ 1.50 บาท
3. เกิน 1,800 CC ๑ ละ 4.00 บาท

ทั้งนี้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ที่นิติบุคคลเป็นเจ้าของ และมีได้ให้บุคคลธรรมดาเช่าซื้อ ในการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้เช่าซื้อของนิติบุคคลนั้น ให้เก็บภาษีในอัตรา 2 เท่า

นอกจากนี้ หากเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ที่จดทะเบียนมาแล้ว 5 ปี นับแต่ปีที่จดทะเบียนครั้งแรก ได้รับการลดหย่อนภาษีประจำปีในปีต่อ ๆ ไป ในอัตราร้อยละ ดังนี้

ปีที่ 6	ร้อยละ	10
ปีที่ 7	ร้อยละ	20
ปีที่ 8	ร้อยละ	30
ปีที่ 9	ร้อยละ	40
ปีที่ 10 และปีต่อ ๆ ไป	ร้อยละ	50

2.5.2 จัดเก็บเป็นรายคัน

1. รถจักรยานยนต์ให้คำนวณภาษีประจำปี ในอัตราดังต่อไปนี้
 - 1) รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล คันละ 100 บาท
 - 2) รถจักรยานยนต์สาธารณะ คันละ 100 บาท
2. รถพ่วงของรถจักรยานยนต์ คันละ 50 บาท
3. รถพ่วงนอกจากรถพ่วงของรถจักรยานยนต์ คันละ 100 บาท
4. รถบดถนน คันละ 200 บาท

2.5.3 จัดเก็บตามน้ำหนัก

ตารางที่ 2.1 จัดเก็บตามน้ำหนัก

น้ำหนักรถ (กิโลกรัม)	1. รอยนตั่ง สำหรับบุคคล เกิน 7 คน	1. รอยนตั่งรับจ้าง - รรระหว่างจังหวัด - รอยนตั่งบริการ	1. รอยนตั่งรับจ้าง	1. รอยนตั่งบรรทุกส่วนบุคคล 2. รอยนตั่งลากจูง 3. รถแทรกเตอร์ที่มีได้ใช้ในการเกษตร
ไม่เกิน 500	150	450	85	300
501 - 750	300	750	10	450
751-1,000	450	1,050	450	600
1,001-1,250	800	1,350	560	750
1,251-1,500	1,000	1,650	685	900
1,501-1,750	1,300	2,100	875	1,050
1,751-2,000	1,600	2,550	1,060	1,350
2,001-2,500	1,900	3,000	1,250	1,650
2,501-3,000	2,200	3,450	1,435	1,950
3,001-3,500	2,400	3,900	1,625	2,250
3,501-4,000	2,600	4,350	1,810	2,550
4,001-4,500	2,800	4,800	2,000	2,850
4,501-5,000	3,000	5,250	2,185	3,150
5,001-6,000	3,200	5,700	2,375	3,450
6,001-7,000	3,400	6,150	2,560	3,750
7,000 ขึ้นไป	3,600	6,600	2,750	4,050

2.5.4 รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า

1. รอยนตั่งนั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ให้เก็บภาษีตามน้ำหนักของรถในอัตรารอยนตั่งนั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน
2. รอยนตั่งนอกจากข้อ 1. ให้เก็บภาษีในอัตรากึ่งหนึ่งของรถตามข้อ 2.5.2 และข้อ 2.5.3¹¹⁴

¹¹⁴ กรมการขนส่งทางบก. (ม.ป.ป.) อัตรากำหนดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. สืบค้น 27 มีนาคม 2557, จาก http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id=2931:1&catid=130:2011-09-08-00-46-54&Itemid=88

2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับกฎหมายแม่บทและกฎหมายลำดับรอง

ในหัวข้อ 2.6 นี้ผู้วิจัยจะอธิบายถึงสาระสำคัญของกฎหมายแม่บท (Parent Act) และกฎหมายลำดับรอง (Secondary Legislation) โดยจะแยกอธิบายดังนี้

1. กฎหมายแม่บท (Parent Act) และกฎหมายลำดับรอง (Secondary Legislation)
2. ข้อดีและข้อเสียของกฎหมายลำดับรอง

2.6.1 กฎหมายแม่บท (Parent Act) และกฎหมายลำดับรอง (Secondary Legislation) สามารถแยกอธิบายได้ ดังนี้

1. กฎหมายแม่บท (Parent Act) กฎหมายอากรเป็นกฎหมายที่ลดความสามารถในการใช้จ่ายเงินของประชาชน เพราะทำให้ประชาชนไม่สามารถใช้เงินที่หามาได้ทั้งหมด แต่จำเป็นต้องเก็บเงินบางส่วนไว้เพื่อเสียภาษีให้แก่รัฐ อันมีผลทำให้กฎหมายอากรมีผลกระทบต่อสิทธิของประชาชนในการใช้ทรัพยากรทางเศรษฐกิจและกระทบต่อเสรีภาพในทางทรัพย์สินของประชาชน กฎหมายอากรที่เป็นกฎหมายแม่บทจึงต้องตราเป็นพระราชบัญญัติที่ออกโดยรัฐสภา เนื่องจากสมาชิกของรัฐสภา ประกอบด้วย วุฒิสมาชิกและสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ซึ่งวุฒิสมาชิกส่วนหนึ่งและสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรมาจากการเลือกตั้งของประชาชน จึงถือว่าเป็นผู้แทนของประชาชน ดังนั้น พระราชบัญญัติอากรจึงควรออกโดยรัฐสภาหรือเปลี่ยนแปลงแก้ไขโดยรัฐสภา¹¹⁵

2. กฎหมายลำดับรอง (Secondary Legislation) กฎหมายลำดับรองนี้อยู่ภายใต้หลักขอบวัตถุประสงค์ (Ultra Vires) กล่าวคือ กฎหมายลำดับรองไม่สามารถมีเนื้อหาสาระเกินไปกว่าบทบัญญัติในกฎหมายแม่บทให้อำนาจไว้ เพราะกฎหมายแม่บทหรือพระราชบัญญัติที่ออกโดยรัฐสภาอาจขาดกฎเกณฑ์ที่เป็นรายละเอียดและกฎเกณฑ์ทางเทคนิคที่จำเป็นเพื่อให้สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงอาจมีบทบัญญัติในกฎหมายแม่บทให้อำนาจแก่องค์กรฝ่ายบริหารในการออกคำสั่ง หรือระเบียบที่เกี่ยวข้องกับกฎเกณฑ์ที่เป็นรายละเอียดและกฎเกณฑ์ทางเทคนิค โดยรัฐสภาไม่จำเป็นต้องออกพระราชบัญญัติฉบับใหม่ ซึ่งคำสั่งหรือระเบียบที่ออกโดยองค์กรฝ่ายบริหารนี้เรียกว่า กฎหมายลำดับรอง (Secondary Legislation)¹¹⁶

พระราชบัญญัติภาษีของไทยได้ให้อำนาจองค์กรฝ่ายบริหารออกกฎหมายลำดับรอง ได้แก่ พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวงการคลัง ระเบียบกระทรวงการคลัง ประกาศอธิบดี และคำสั่งกรมฯ (กรมสรรพากร กรมศุลกากร และกรมสรรพสามิต)¹¹⁷

¹¹⁵ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 228). เล่มเดิม.

¹¹⁶ แหล่งเดิม.

¹¹⁷ แหล่งเดิม.

2.6.2 ข้อดีและข้อเสียของกฎหมายภาษีลำดับรอง แยกอธิบายได้ ดังนี้

1. ข้อดีของกฎหมายลำดับรอง¹¹⁸

1.1 ไม่มีข้อจำกัดทางด้านเวลาในการบัญญัติกฎหมาย เนื่องจากเป็นกฎหมายที่ออกโดยองค์กรฝ่ายบริหาร จึงไม่ต้องคำนึงถึงระยะเวลาในการเปิดปิดสมัยประชุมสภา

1.2 ผลจากการที่ไม่ต้องคำนึงถึงระยะเวลาในการเปิดปิดสมัยประชุมสภา จึงสามารถออกกฎหมายลำดับรองมาให้ทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศได้ ช่วยให้การดำเนินงานของกฎหมายแม่บททำงานได้รวดเร็วโดยไม่ต้องรอการออกพระราชบัญญัติฉบับใหม่

1.3 กฎหมายลำดับรองสามารถแก้ไขปัญหาของกฎหมายแม่บทที่ขาดกฎเกณฑ์ทางเทคนิคและกฎเกณฑ์ที่เป็นรายละเอียดในการทำงานซึ่งจำเป็นต่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

1.4 กฎหมายลำดับรองช่วยแก้ไขความผิดพลาดหรือช่องโหว่ที่ค้นพบในกฎหมายแม่บท ซึ่งสามารถขัดขวางการหลบหลีกภาษีที่ไม่สามารถยอมรับได้ โดยไม่ต้องรอการออกพระราชบัญญัติภาษีโดยรัฐสภา

2. ข้อเสียของกฎหมายลำดับรอง¹¹⁹

2.1 กฎหมายลำดับรองที่มีจำนวนมากทำให้ระบบกฎหมายภาษีซับซ้อน ซึ่งขัดต่อหลักความง่ายของกฎหมายภาษี

2.2 พระราชบัญญัติภาษีของไทยให้อำนาจองค์กรฝ่ายบริหารออกกฎหมายภาษีลำดับรองได้หลายรูปแบบ ทำให้มีกฎหมายภาษีลำดับรองหลายฉบับที่เกี่ยวกับภาษีเรื่องใดเรื่องหนึ่งสร้างความสับสนให้กับผู้เสียภาษีซึ่งขัดต่อหลักความแน่นอนชัดเจนของกฎหมายภาษี

2.3 กฎหมายภาษีลำดับรองไม่ถูกตรวจสอบและควบคุมโดยรัฐสภา โดยกฎหมายภาษีลำดับรองที่ออกมาในลักษณะของกฎเกณฑ์ทางเทคนิคเพื่อสนับสนุนการทำงานหรือบังคับใช้ของกฎหมายภาษีแม่บทนั้นไม่จำเป็นที่ต้องอยู่ภายใต้การตรวจสอบ แต่สำหรับกฎหมายภาษีลำดับรองที่เป็นเรื่องโครงสร้างสำคัญของภาษี เช่น การลดอัตราภาษีหรือการยกเว้นภาษี การกำหนดค่าใช้จ่ายที่ยอมให้หักจากเงินได้ประเภทต่าง ๆ นั้นควรที่จะอยู่ภายใต้การตรวจสอบและควบคุมโดยรัฐสภา

¹¹⁸ แหล่งเดิม.

¹¹⁹ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 238-240). เล่มเดิม.

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อุซุกร ก้องพานิชกุล (2552) ทำวิจัยเรื่อง มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกา: ศึกษากรณีพลังงานน้ำมันและพลังงานไฟฟ้า ผลการศึกษาพบว่า ปัจจุบันนี้พลังงานมีความเกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตของมนุษย์เป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นพลังงานน้ำมัน ไฟฟ้า หรือก๊าซธรรมชาติ และด้วยเหตุที่ว่าประเทศไทยนั้นเป็นประเทศหนึ่งที่ต้องนำเข้าพลังงานเป็นจำนวนมากในทุก ๆ ปี ซึ่งภายหลังจากเกิดวิกฤตการณ์พลังงานขึ้นในปี พ.ศ. 2516 และ พ.ศ. 2523 ประเทศไทยได้กำหนดให้มีนโยบายการอนุรักษ์พลังงานไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมถึงส่งเสริมให้มีการจัดหาพลังงานภายในประเทศเพื่อลดปริมาณการนำเข้าพลังงานลง สร้างความมั่นคงทางพลังงานให้แก่ประเทศและลดการขาดดุลการค้าอันเกิดจากการนำเข้าพลังงาน และเพื่ออนุรักษ์พลังงานให้มนุษย์รุ่นต่อ ๆ ไปมีพลังงานไว้ใช้ อันเป็นแนวทางการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ช่วยลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อันเกิดจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งมาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานที่ประเทศไทยนำมาใช้ในปัจจุบันนั้น มุ่งส่งเสริมให้แก่ภาคอุตสาหกรรมและภาคการคมนาคมขนส่ง ยังไม่มีมาตรการส่งเสริมที่ใช้กับภาคครัวเรือนเท่าที่ควร จึงควรที่จะนำมาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมให้เกิดการอนุรักษ์พลังงานในที่อยู่อาศัยเดิม รวมถึงที่อยู่อาศัยที่สร้างใหม่ของประเทศสหรัฐอเมริกามาใช้กับประเทศไทย เพื่อให้ส่งเสริมเกิดการอนุรักษ์อย่างกว้างขวางมากขึ้น¹²⁰

ฉัตรรัตน์ รัตนวิบูลย์สม (2553) ทำวิจัยเรื่อง มาตรการทางภาษีสรรพสามิต ภาษีเงินได้ นิติบุคคลต่อผู้ประกอบการ โรงงานอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษ ผลการศึกษาพบว่า การกำหนดประเภทสินค้าและบริการ เพื่อจัดเก็บภาษีสรรพสามิตอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ 4 ประการ คือ 1. ควบคุมหรือจำกัดการบริโภคเนื่องจากเป็นอันตรายต่อสุขภาพ 2. มีลักษณะฟุ่มเฟือย 3. เป็นสินค้าที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ 4. หลักเบ็ดเตล็ด ซึ่งส่วนใหญ่การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าและบริการทั้ง 21 ประเภทของไทย มีความสอดคล้องกับหลักการข้างต้นมีเพียงสินค้าและบริการบางประเภทเท่านั้น เช่น เครื่องปรับอากาศ รถยนต์ สนามกอล์ฟ เมื่อกิจการของรัฐเปลี่ยนเป็นจัดเก็บเพื่อควบคุมปัญหาสิ่งแวดล้อม สำหรับภาษีเงินได้นิติบุคคล แม้ไม่ได้มีวัตถุประสงค์โดยตรงในการจัดเก็บเพื่อแก้ไขหรือลดปัญหามลภาวะสิ่งแวดล้อม แต่มีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีกับโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนในรูปแบบของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล เช่น การหักค่าสึกหรอ และค่าเสื่อมราคาเครื่องจักร การยกเว้น หรือการลดหย่อนภาษี

¹²⁰ จาก มาตรการทางภาษีสรรพสามิต ภาษีเงินได้นิติบุคคลต่อผู้ประกอบการ โรงงานอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ) (น. ฉ), โดย ฉัตรรัตน์ รัตนวิบูลย์สม, 2553, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

ย่อมส่งผลโดยอ้อมก่อให้เกิดแรงจูงใจกับผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมในการมีส่วนร่วมในการลดปัญหามลพิษที่เกิดขึ้น ซึ่งแม้การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีดังกล่าวจะทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้ในการจัดเก็บ แต่รัฐก็ได้ประโยชน์ตอบแทนคืนมา คือ ต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ลดลงในการแก้ไขปัญหา และเยียวยาปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น¹²¹

จิตธาดา ณะ โสภณ (2544) ทำวิจัยเรื่อง ภาษีสรรพสามิต: วิเคราะห์แนวคิดและหลักการจัดเก็บในประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า การกำหนดประเภทสินค้าหรือบริการนั้นจะต้อง 1. ควบคุมหรือจำกัดการบริโภคเพราะเป็นอันตรายต่อสุขภาพ 2. มีลักษณะฟุ่มเฟือย 3. เป็นสินค้าที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ 4. หลักเบ็ดเตล็ด ซึ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าและบริการทั้ง 17 ชนิดของไทย ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ดังกล่าวมีเพียงสินค้าเครื่องปรับอากาศที่โดยลักษณะความจำเป็นในการใช้สอยจากสินค้านั้นเปลี่ยนไปตามสภาพแวดล้อม จากความเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย แต่ปัจจุบันสิ่งแวดล้อมและการดำรงชีวิตเปลี่ยนไป เครื่องปรับอากาศจึงเป็นสิ่งจำเป็นในการที่จะดำรงชีวิตอย่างมีคุณภาพด้านความเป็นอยู่และการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพนอกจากนี้ยังพบปัญหาเกี่ยวกับการคำนวณภาษีในบางกรณี เช่น เรื่องราคาขายและความเหมาะสมของอัตราภาษี¹²²

อนุชิตา หิรัญพานิช (2554) ทำวิจัยเรื่อง มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานแสงอาทิตย์ ผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยยังต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ทำให้สูญเสียเงินตราเป็นจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อป้องกันปัญหาการขาดแคลนพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานทดแทน ซึ่งพลังงานแสงอาทิตย์เป็นทางเลือกหนึ่งเนื่องจากสามารถนำมาใช้ได้อย่างไม่สิ้นสุดและเป็นแหล่งพลังงานที่สะอาดปราศจากมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม กว่า 60 ประเทศทั่วโลกมีมาตรการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน ซึ่งมีทั้งมาตรการส่งเสริมการลงทุนในรูปแบบของการใช้เงินช่วยเหลือ การใช้กู้ดอกเบียดำ การส่งเสริมการศึกษาวิจัย และมาตรการทางภาษี นอกจากนั้นยังให้เงินสนับสนุน โดยเฉพาะการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม แม้ประเทศไทยจะมีมาตรการทางการเงินเพื่อสนับสนุนการใช้พลังงานแสงอาทิตย์และมีมาตรการเพื่อส่งเสริมการลงทุนในการผลิตแผงเซลล์แสงอาทิตย์ โดยยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับนิติบุคคลที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลา 8 ปี แต่มาตรการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร ดังนั้น ควรนำมาตรการทางภาษีสมาส่งเสริมอีกทางหนึ่ง โดยส่งเสริมทั้งผู้ผลิต ผู้บริโภค และผู้นำเข้า ประกอบกับการนำมาตรการของต่างประเทศ

¹²¹ แหล่งเดิม.

¹²² จาก ภาษีสรรพสามิต: วิเคราะห์แนวคิดและหลักการจัดเก็บในประเทศไทย (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท) (น. ๗), โดย จิตธาดา ณะ โสภณ, 2544, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

มาประยุกต์ใช้ เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานแสงอาทิตย์อย่างแพร่หลาย ช่วยลดมลพิษและนำมาซึ่งสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อไป¹²³

วรศิลป์ สะแลแม (2557) ทำวิจัยเรื่อง ปัญหาการหนีและหลบหลีกภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต: ศึกษากรณีการหนีและหลบหลีกภาษีการนำเข้ารถยนต์ ผลการศึกษาพบว่า อัตราภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิตสำหรับการนำเข้ารถยนต์ในปัจจุบันมีอัตราภาษีที่สูง ทำให้จัดเก็บภาษีได้มาก อันสอดคล้องกับหลักความอำนวยการได้ แต่ในทางตรงกันข้ามอัตราภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิตสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่สูง ย่อมก่อให้เกิดการบิดเบือนการตัดสินใจในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของผู้เสียภาษี ทำให้ผู้บริโภคไปเลือกทำกิจกรรมที่เสียภาษีน้อยกว่า (การหลบหลีกภาษี) หรือเลือกที่จะไม่เสียภาษี (การหนีภาษี) อันไม่สอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจซึ่งเมื่อพิจารณาจากผลการจับกุมการลักลอบหนีภาษีของกรมศุลกากรทำให้รัฐไม่สามารถเก็บภาษีในส่วนนี้ ภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิตสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไม่สามารถก่อให้เกิดความเป็นธรรมการจัดเก็บภาษีได้อย่างสิ้นเชิง อันเนื่องมาจากผู้ที่มีความสามารถในการเสียภาษีที่เท่ากันต้องเสียภาษีในสัดส่วนที่แตกต่างกัน ในต่างประเทศกำหนดให้รถยนต์ทุกชนิดถูกจัดเก็บอัตราภาษีศุลกากรในอัตราเดียวกันและมีอัตราที่ต่ำกว่าของประเทศไทย ส่วนการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมีการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์หรูไว้โดยเฉพาะโดยรถยนต์ทุกชนิดจะถูกจัดเก็บภาษีในอัตราเดียวกันภายใต้เกณฑ์ขั้นต่ำที่กำหนดไว้ ซึ่งสามารถก่อให้เกิดความเป็นธรรมและสอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ¹²⁴

¹²³ จาก *มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานแสงอาทิตย์* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ) (น. (1)-(2)), โดย อนุชิตา หิรัญพานิช, 2554, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

¹²⁴ จาก *ปัญหาการหนีและหลบหลีกภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต: ศึกษากรณีการหนีและหลบหลีกภาษีการนำเข้ารถยนต์* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ) (น. ๗), โดย วรศิลป์ สะแลแม, 2557, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

ในบทที่ 3 นี้ผู้วิจัยจะได้ทบทวนมาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยและของต่างประเทศ ซึ่งมีมาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร โดยผู้วิจัยจะแยกอธิบายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายภาษีดังต่อไปนี้

1. มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย
2. มาตรการทางกฎหมายภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย
3. มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสหรัฐอเมริกา
4. มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลี
5. มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย

3.1 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

ปัจจุบันมีกฎหมายสรรพสามิตใช้บังคับอยู่ 7 ฉบับ แต่สำหรับที่ใช้บังคับกับสินค้าประเภทรถยนต์ไฟฟ้ามีอยู่ 2 ฉบับ ดังนี้

1. พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527
2. พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

3.1.1 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

ผู้วิจัยพบว่าภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต
2. ฐานภาษี

1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี อาจแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ

1) ผู้ประกอบอุตสาหกรรม

2) ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ

3) ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า

4) ผู้อื่นตามที่กฎหมายกำหนด

1) ผู้ประกอบอุตสาหกรรม หมายความว่า เจ้าของหรือผู้จัดการ หรือบุคคลอื่น ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม¹ ได้แก่

(1) เจ้าของซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม หมายถึง บุคคลผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ (Owner) หรือมีสิทธิอื่นใดในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรมนั้น ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล

(2) ผู้จัดการซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม หมายถึง ผู้มีอำนาจสั่งการ (Director) ในการดำเนินธุรกิจหรือกิจการของโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งอาจจะเป็น เจ้าของโรงงานอุตสาหกรรมหรือบุคคลอื่นก็ได้

(3) บุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรม หมายถึง บุคคลใดก็ตามที่มีชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการของโรงอุตสาหกรรม แต่ถ้าเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ (Responsibility) ในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรม โดยอาจได้รับมอบหมายจากเจ้าของหรือ เป็นตัวแทนของเจ้าของโรงอุตสาหกรรม²

2) ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ หมายความว่า เจ้าของหรือผู้จัดการ หรือบุคคลอื่น ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของสถานบริการ³

ความหมายของผู้ประกอบกิจการสถานบริการจะมีลักษณะทำนองเดียวกับผู้ประกอบ อุตสาหกรรมและจะต้องเป็นการประกอบกิจการสถานบริการที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษี สรรพสามิตด้วย คือ บริการสนามแข่งม้า (Horse Racing Course) และบริการสนามกอล์ฟ (Golf Course)⁴

¹ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 4.

² จาก คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 82-83), โดยประกาศ คงเอียด, 2542, กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

³ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 4 “สถานบริการ” หมายความว่า สถานที่สำหรับ ประกอบกิจการในด้านบริการตามที่ระบุไว้ในกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต.

⁴ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 92), เล่มเดิม.

3) ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า หมายความว่า การนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร⁵ ดังนั้น ผู้นำเข้าจึงหมายความว่าเช่นเดียวกับ ผู้นำของเข้า ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469⁶ ดังนั้น ผู้นำเข้าซึ่งสินค้าตามกฎหมายสรรพสามิต หมายถึง เจ้าของ หรือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้น และบุคคลอื่นที่มีใช่เจ้าของหรือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นด้วย แต่ต้องเป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียในเวลาที่น่าสินค้าเข้ามา⁷

4) ผู้อื่นตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการที่กฎหมายกำหนดไว้เพื่อป้องกันปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีและเพื่อให้การจัดเก็บภาษีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 กำหนดให้บุคคลอื่นมีหน้าที่เสียภาษี⁸ ได้แก่

(1) ผู้โอน ผู้รับโอน และหรือบุคคลอื่นที่กฎหมายกำหนดให้ต้องเสียภาษีสำหรับสินค้านำเข้าที่ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษี⁹

(2) ผู้โอนและผู้รับโอน หรือผู้ได้รับเอกสิทธิ์ สำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักรซึ่งจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์โดยได้รับยกเว้นหรือคืนภาษี¹⁰

⁵ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 4 “นำเข้า” หมายความว่า นำเข้ามาในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรซึ่งสินค้าตามพระราชบัญญัตินี้.

⁶ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 2 “ผู้นำของเข้า” หมายความว่ารวมถึงเจ้าของ หรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียช่วงขณะหนึ่งขณะใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากความรักษาของพนักงานศุลกากร.

⁷ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 93-94). เล่มเดิม.

⁸ แหล่งเดิม.

⁹ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 11 “ผู้โอน ผู้รับโอน และหรือบุคคลอื่นที่กฎหมายกำหนดให้ต้องเสียภาษีสำหรับสินค้านำเข้าที่ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษี” หมายถึง ในกรณีสินค้าซึ่งในเวลานำเข้าได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีเพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้เอง โดยบุคคลที่มีสิทธิเช่นนั้น หรือเพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์อย่างใดที่กำหนดไว้โดยเฉพาะ ถ้าสินค้านั้นได้โอนไปเป็นของบุคคลที่ไม่มีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษี หรือได้นำเข้าไปใช้ในการอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ หรือสิทธิที่ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีสิ้นสุดลง สินค้านั้นจะต้องเสียภาษีโดยถือตามมูลค่าหรือปริมาณและอัตราภาษีที่เป็นอยู่ในวัน โอนหรือนำไปใช้ในการอื่น หรือวันที่สิทธิได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีสิ้นสุดลงเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษี.

¹⁰ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 12 “เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน” หมายถึง ในกรณีที่มีสินค้าขาดไปจากบัญชีคุมสินค้า ให้เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บนเสียภาษีสำหรับสินค้าที่ขาดไปพร้อมกับเบี้ยปรับอีกสองเท่าของเงินภาษีนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าสินค้านั้นสูญหายเพราะเหตุสุดวิสัยหรือเป็นเหตุผิดพลาดในการตรวจนับปริมาณสินค้าอันไม่ได้เกิดขึ้นโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน.

(3) เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน¹¹

(4) ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการสถานบริการที่ควบเข้ากันหรือ โอนกิจการให้แก่กัน¹²

(5) ผู้ตัดแปลงสำหรับสินค้ารถยนต์¹³

2. ฐานภาษี

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเสียภาษี สำหรับสินค้า โดยผู้มีหน้าที่เสียภาษีต้องเสียตามอัตราที่คิดเป็นเงินภาษีที่สูงกว่า ซึ่งมี 2 หลักเกณฑ์ ดังนี้

1) การเสียภาษีตามปริมาณหรือตามสภาพ (Ad Rem)

2) การเสียภาษีตามมูลค่าหรือตามราคา (Ad Valorem)

¹¹ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 42 “ผู้โอนและผู้รับโอน หรือผู้ได้รับเอกสิทธิ์ สำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักรซึ่งจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์โยได้รับยกเว้นหรือคืนภาษี” หมายถึง ในกรณีสินค้าซึ่งผู้ประกอบอุตสาหกรรมได้รับคืนหรือยกเว้นภาษีตามมาตรา 102 (3) ถ้าสินค้านั้นได้โอนไปเป็น ของบุคคลอื่นที่ไม่มีเอกสิทธิ์ หรือเอกสิทธิ์ของผู้ได้รับเอกสิทธิ์สิ้นสุดลงโดยเหตุอื่นนอกจากความตาย สินค้านั้น จะต้องเสียภาษีโดยถือตามมูลค่าหรือปริมาณและอัตรากำหนดที่ใช้อยู่ในวัน โอนหรือวันที่เอกสิทธิ์สิ้นสุดลงเป็น เกณฑ์ในการคำนวณภาษี.

¹² พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 57 “ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการ กิจการสถานบริการที่ควบเข้ากันหรือ โอนกิจการให้แก่กัน” หมายถึง ในกรณีที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือ ผู้ประกอบการสถานบริการอื่นได้ตั้งขึ้นใหม่โดยการควบเข้ากัน หรือผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการ สถานบริการที่รับ โอนกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการสถานบริการเดิมรับผิดชอบร่วมกันใน การชำระภาษีของกิจการเดิมที่ควบเข้ากันหรือกิจการที่โอนนั้น.

¹³ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 144 ตรี “ผู้ตัดแปลง” หมายถึง ผู้ที่จ้างหรือ จัดให้ผู้อื่นทำการตัดแปลงด้วย

วรรคสอง การกระทำที่เป็นการตัดแปลงตามวรรคหนึ่ง มิให้ถือเป็นการผลิตตามความหมายของ บทนิยามคำว่า “ผลิต” ตามมาตรา 4 เว้นแต่การตัดแปลงนั้นจะกระทำโดยผู้ตัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจ

“ตัดแปลง” หมายถึงการกระทำใด ๆ ต่อรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้เป็นรถยนต์นั่งหรือเป็นรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกินสิบคน โดยผู้ตัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจ.

1) การเสียภาษีตามปริมาณหรือตามสภาพ ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 9 ให้ถือตามหน่วยตามน้ำหนักสุทธิหรือตามปริมาณของสินค้านั้น¹⁴

2) การเสียภาษีตามมูลค่าหรือตามราคา ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 8 โดยกำหนดอัตราภาษีเป็นร้อยละของมูลค่าหรือราคาสินค้า แบ่งการจัดเก็บตามชนิดสินค้า เป็น 2 ประเภท คือ ฐานภาษีสำหรับสินค้า และฐานภาษีสำหรับสถานบริการ¹⁵

¹⁴ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 9 สินค้าที่ต้องเสียภาษีตามปริมาณนั้น ให้ถือตามหน่วยตามน้ำหนักสุทธิหรือตามปริมาณของสินค้านั้น เว้นแต่

(1) ในกรณีสินค้าประเภทอาหารที่บรรจุภาชนะโดยมีของเหลวหล่อเลี้ยงด้วย เพื่อประโยชน์ในการถนอมอาหาร น้ำหนักที่ใช้เป็นเกณฑ์คำนวณภาษี ให้ถือเอาน้ำหนักแห้งสินค้า รวมทั้งของเหลวที่บรรจุในภาชนะนั้น

(2) ในกรณีสินค้าที่บรรจุในหีบห่อหรือภาชนะใด ๆ เพื่อจำหน่ายทั้งหีบห่อหรือภาชนะ และมีเครื่องหมายหรือป้ายแสดงปริมาณแห้งสินค้าติดไว้ที่หีบห่อหรือภาชนะนั้น เพื่อประโยชน์ในการคำนวณภาษี อธิบดีจะถือว่าหีบห่อหรือภาชนะนั้น ๆ บรรจุสินค้าตามปริมาณที่แสดงไว้ก็ได้.

¹⁵ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 8 ภายใต้งบบังคับมาตรา 11 วรรคหนึ่ง และมาตรา 12 วรรคหนึ่ง การเสียภาษีตามมูลค่านั้น ให้ถือมูลค่าตาม (1) (2) และ (3) โดยให้รวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระด้วย ดังนี้

(1) ในกรณีสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมในกรณีไม่มีการขาย ณ โรงอุตสาหกรรม หรือราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมมีหลายราคา ให้ถือตามราคาที่อธิบดีกำหนดตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษี อธิบดีโดยอนุมัติรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศมูลค่าของสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร เพื่อถือเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษี โดยกำหนดจากราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมในตลาดปกติได้

(2) ในกรณีบริการ ให้ถือตามรายรับของสถานบริการเพื่อประโยชน์ในการคำนวณรายรับของสถานบริการ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจกำหนดรายรับขั้นต่ำของสถานบริการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

(3) ในกรณีสินค้านำเข้า ให้ถือราคา ซี.ไอ.เอฟ. ของสินค้าบวกด้วยอากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และภาษี และค่าธรรมเนียมอื่นตามที่จะได้กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา แต่ไม่รวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มตามที่กำหนดใน หมวด 4 ลักษณะ 2 แห่งประมวลรัษฎากร

ในกรณีที่บุคคลผู้นำเข้าได้รับยกเว้นหรือลดอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน หรือตามกฎหมายอื่น ให้นำอากรขาเข้าซึ่งได้รับยกเว้นหรือลดอัตราดังกล่าวมารวมในการคำนวณมูลค่าตาม (3) ด้วย

ราคา ซี.ไอ.เอฟ. ตาม (3) ได้แก่ราคาสินค้าที่บวกด้วยค่าประกันภัยและค่าขนส่งถึงด่านศุลกากรในราชอาณาจักร ทั้งนี้ เว้นแต่

ฐานภาษีสำหรับสินค้า แยกพิจารณาได้ 3 กรณี ดังนี้

1. ฐานภาษีสำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร
2. ฐานภาษีสำหรับสินค้านำเข้ามาในราชอาณาจักร
3. ฐานภาษีสำหรับกรณีคัดแปลงรถยนต์

1. ฐานภาษีสำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม โดยให้รวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม สำหรับสินค้านำรถยนต์ หมายถึง ราคาที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขาย (ยังไม่รวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ) โดยสุจริตและเปิดเผยซึ่งต้องไม่ต่ำกว่าราคาที่คำนวณจาก ต้นทุนส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้า ต้นทุนส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ ค่าใช้จ่ายในการผลิต (ได้แก่ ค่าวัตถุดิบทางอ้อม ค่าแรงทางตรง ค่าแรงทางอ้อม ค่าวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือพิเศษ ค่าเสื่อมราคา ค่าลิขสิทธิ์ ค่าใช้จ่ายทั่วไป อื่น ๆ) และกำไร ซึ่งเห็นว่าแนวทางที่กรมสรรพสามิตได้กำหนดไว้เกี่ยวกับราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม สำหรับสินค้านำรถยนต์จะถือราคาต้นทุนของสินค้า คือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการทำให้เกิดขึ้นซึ่งสินค้า ซึ่งจะไม่รวมค่าใช้จ่ายหลังจากสินค้าเกิดขึ้นแล้ว (ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร) บวกกำไร ณ โรงอุตสาหกรรม¹⁶

2. ฐานภาษีสำหรับสินค้านำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้ถือราคา ซี.ไอ.เอฟ. ของสินค้า บวกด้วยอากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และภาษี และค่าธรรมเนียมอื่นตามที่จะได้กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา แต่ไม่รวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มตามที่กำหนดในหมวด 4 ลักษณะ 2 แห่งประมวลรัษฎากร ในกรณีที่บุคคลผู้นำเข้าได้รับยกเว้นหรือลดอากรขาเข้า ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน หรือตามกฎหมายอื่น ให้นำอากรขาเข้าซึ่งได้รับยกเว้นหรือลดอัตราดังกล่าวมารวมในการคำนวณมูลค่าด้วย

ราคา ซี.ไอ.เอฟ. ได้แก่ราคาสินค้าที่บวกด้วยค่าประกันภัยและค่าขนส่งถึงด่านศุลกากร ในราชอาณาจักร ทั้งนี้ เว้นแต่ ในกรณีที่อธิบดีกรมศุลกากร ประกาศให้ราคาในท้องตลาดสำหรับของประเภทใดประเภทหนึ่งที่ต้องเสียอากรตามราคาเป็นรายเฉลี่ยตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตรา

(ก) ในกรณีที่อธิบดีกรมศุลกากร ประกาศให้ราคาในท้องตลาดสำหรับของประเภทใดประเภทหนึ่งที่ต้องเสียอากรตามราคาเป็นรายเฉลี่ยตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร ให้ถือราคานั้นเป็นราคาสินค้าในการคำนวณราคา ซี.ไอ.เอฟ.

(ข) ในกรณีที่เจ้าพนักงานศุลกากรประเมินราคาเพื่อเสียอากรขาเข้าใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ให้ถือราคานั้นเป็นราคาสินค้าในการคำนวณราคา ซี.ไอ.เอฟ.

¹⁶ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 136-147). เล่มเดิม.

บุคลากร หรือในกรณีที่เจ้าพนักงานบุคลากรประเมินราคาเพื่อเสียอากรขาเข้าใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ให้ถือราคานั้นเป็นราคาสินค้าในการคำนวณราคา ซี.ไอ.เอฟ.

3. ฐานภาษีสำหรับกรณีตัดแปลงรถยนต์¹⁷ ให้ถือราคาค่าจ้างแรงงานตัดแปลงบวกด้วยค่าวัสดุอุปกรณ์หรือค่าจ้างทำของซึ่งรวมค่าวัสดุอุปกรณ์อยู่ด้วย แต่ต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำสำหรับค่าใช้จ่ายในการตัดแปลงและค่าวัสดุอุปกรณ์ตามที่อธิบดีกำหนด¹⁸

ฐานภาษีสำหรับบริการ

ให้ถือตามรายรับของสถานบริการรวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ เพื่อประโยชน์ในการคำนวณรายรับของสถานบริการ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกำหนดรายรับขั้นต่ำของสถานบริการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง¹⁹

กฎหมายได้กำหนดความหมายของรายรับไว้ว่า หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน ค่าตอบแทน หรือประโยชน์ใด ๆ ที่อาจคำนวณได้เป็นเงิน ที่ได้รับหรือพึงได้รับจากการให้บริการ²⁰

3.1.2 พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

คือ กฎหมายที่กำหนดประเภทสินค้าและอัตราภาษี ซึ่งต้องใช้ควบคู่กับพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 เพราะเป็นบทบัญญัติที่มีความสัมพันธ์กัน ซึ่งในการบริหารการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้นต้องจัดเก็บภาษีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดโดยบทบัญญัติของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษี ความรับผิดชอบของภาษี ส่วนการเก็บจากสินค้าใดและอัตราเท่าไรจะต้องพิจารณาในพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งสามารถอธิบายได้ ดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างของพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต
2. ประเภทรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต
3. การปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์
4. การยกเว้นภาษี การลดหย่อนภาษี การลดอัตราภาษี และการคืนภาษี
5. การยกเว้นภาษี การลดอัตราภาษี การลดหย่อนภาษี และการคืนภาษีสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์และแบตเตอรี่
6. โครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก

¹⁷ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 144 เบญจ.

¹⁸ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 166-168). เล่มเดิม.

¹⁹ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 8 (2).

²⁰ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 4.

3.1.2.1 โครงสร้างของพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต

ความหมายของพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต หมายถึง การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทของสินค้าและบริการ ตลอดจนจำนวนเงินภาษีสรรพสามิตที่รัฐเรียกเก็บจากบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษีตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตจะระบุไว้ท้ายพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

3.1.2.2 รถยนต์ไฟฟ้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ในหัวข้อนี้ผู้วิจัยจะกล่าวถึงสาระสำคัญสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตดังต่อไปนี้

- 1) ความหมายของรถยนต์
- 2) ประเภทรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต
- 3) แบตเตอรี่ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

1) ความหมายของรถยนต์

รถยนต์ หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดิมด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น แต่ไม่รวมถึงรถที่เดินบนราง รถจักรยานยนต์มีพ่วงข้างไม่เกินหนึ่งล้อ และรถยนต์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา²¹

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของกฎหมายข้างต้นจะเห็นได้ว่า รถยนต์จะต้องมีองค์ประกอบดังนี้

- (1) ต้องเป็นรถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อขึ้นไป และ
- (2) ต้องเป็นรถที่
 - ก. เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ หรือ
 - ข. เดินด้วยกำลังไฟฟ้า
 - ค. เดินด้วยพลังงานอื่น²²

²¹ พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ตอนที่ 5.

²² คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 57). เล่มเดิม.

2) ประเภทรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตได้กำหนดประเภทรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีไว้ 3 ประเภท ดังนี้

(1) รถยนต์นั่ง หมายความว่า รถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบสำหรับเพื่อใช้สำหรับนั่ง เป็นปกติวิสัย และให้หมายความรวมถึงรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน เช่น รถยนต์ที่มีหลังคา ติดต่อกันเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวร ด้านข้างและด้านหลังคนขับมีประตูหรือหน้าต่างและมีที่นั่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมิตั้งเท่าใด จากนิยามอาจแบ่งความหมายของรถยนต์นั่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

ก. รถเก๋ง หมายถึง รถยนต์นั่งแบบเก๋งโดยทั่วไป

ข. รถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัย หมายถึง รถยนต์ที่ตามปกติ วิสัยได้ออกแบบมาเพื่อใช้สำหรับนั่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับรูปแบบของรถยนต์นั้นว่าผู้ผลิตออกแบบมา เพื่อให้ใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัยหรือเพื่อให้รถยนต์โดยสาร การนั่งเป็นปกติวิสัยมุ่งหมายที่จะให้ ใช้เป็นรถยนต์ส่วนตัว มิใช่ให้เป็นรถยนต์โดยสารทั่วไป

ค. รถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกับรถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้สำหรับ นั่งเป็นปกติวิสัย การที่กฎหมายกำหนดไว้ในลักษณะนี้ เพื่ออุดช่องว่างในการหลีกเลี่ยงการเสียภาษี โดยอ้างว่าเป็นรถยนต์ที่มีได้มีลักษณะทำนองเดียวกับรถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัยและเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการตีความ ซึ่งกฎหมายได้กำหนดเป็น ตัวอย่างไว้แล้วว่ารถยนต์ที่มีหลังคาติดต่อกันเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวรด้านข้างหรือด้านหลัง คนขับมีประตูหรือหน้าต่างและมีที่นั่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมิตั้งเท่าใด กล่าวคือถ้าเป็นรถยนต์ที่ออกแบบ ให้มีหลังคาติดต่อกันเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวรตลอดจนด้านข้างและหรือด้านหลังคนขับ มีประตูหรือหน้าต่าง และมีที่นั่งแล้วก็ย่อมถือว่าเป็นรถยนต์นั่งตามกฎหมาย²³

(2) รถยนต์โดยสาร หมายความว่า รถตู้หรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคน โดยสารจำนวนมาก รวมทั้งรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน

รถยนต์โดยสารจึงอาจแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

ก. รถตู้ ความหมายของรถตู้ในที่นี้หมายถึงรถตู้ที่ใช้โดยสารทั่วไป มิใช่รถตู้ที่บที่ใช้ใน การบรรทุก เพราะรถตู้ที่บจะไม่เป็นรถยนต์โดยสารได้โดยสภาพ

ข. รถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมาก รถยนต์โดยสารประเภทนี้ จะมุ่งหมายถึงรถยนต์โดยสารขนาดใหญ่ซึ่งใช้ขนส่งโดยสารจำนวนมาก เช่น รถบัส รถทัวร์ เป็นต้น

²³ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 59-60). เล่มเดิม.

ค. รถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกันกับรถตู้หรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมาก การที่กฎหมายกำหนดไว้เช่นนี้ก็เพื่ออุดช่องว่างและเพื่อความยืดหยุ่นในการบังคับใช้กฎหมายทำนองเดียวกับที่กล่าวมาแล้วในส่วนของรถยนต์นั่ง ปัญหาว่ารถยนต์ชนิดใดที่มีลักษณะทำนองเดียวกับรถตู้หรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมาก ย่อมขึ้นอยู่กับสภาพของรถยนต์และการออกแบบรถยนต์ดังกล่าว ดังนั้นถ้าพิจารณาจากนิยามของรถยนต์โดยสารจะเห็นได้ว่า ลักษณะที่สำคัญของรถยนต์โดยสารจะมุ่งหมายถึงรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสาร ซึ่งการใช้ขนส่งคนโดยสารนั้นมุ่งหมายถึงการใช้ขนส่งคนโดยสารสาธารณะหรือรับจ้างขนส่งคนโดยสารหรืออาจจะเป็นการใช้ในลักษณะเป็นส่วนตัว เช่น รถตู้ส่วนตัว เป็นต้น ความแตกต่างที่สำคัญระหว่างรถยนต์นั่งกับรถยนต์โดยสารนั้น เจตนารมณ์ของกฎหมายนำพิจารณาจากขนาดประกอบกับรูปแบบ และสภาพของการออกแบบของผู้ผลิตว่าให้ใช้อย่างรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสาร²⁴

(3) รถยนต์กระบะ หมายความว่า รถยนต์ที่มีที่นั่งด้านหน้าตอนเดียวสำหรับคนขับและตอนหลังเป็นกระบะบรรทุกซึ่งเปิดโล่งจนถึงท้ายรถโดยไม่มีหลังคา

องค์ประกอบของรถยนต์กระบะ คือ จะต้องเป็นรถยนต์ที่มีที่นั่งด้านหน้าตอนเดียวสำหรับคนขับ และตอนหลังจะต้องมีกระบะบรรทุกซึ่งเปิดโล่งจนถึงท้ายรถโดยไม่มีหลังคา ดังนั้นถ้าเป็นรถยนต์ที่ปกติวิสัยมีที่นั่งด้านหน้าสองตอนและตอนหลังเป็นกระบะบรรทุกก็ย่อมไม่ถือว่าเป็นรถยนต์กระบะแต่เป็นรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกินสิบคนซึ่งขึ้นอยู่กับรูปแบบของรถยนต์นั้น และถ้าเป็นรถปิคอัพที่ใส่หลังคาและมีที่นั่งสองแถวก็ย่อมไม่ถือว่าเป็นรถยนต์กระบะแต่เป็นรถยนต์โดยสารซึ่งอาจจะมีที่นั่งไม่เกิน 10 คน หรือเกิน 10 คนแล้วแต่กรณี ขึ้นอยู่กับรูปลักษณะของรถยนต์นั้นเช่นเดียวกัน²⁵ ตามตารางดังต่อไปนี้

²⁴ แหล่งเดิม.

²⁵ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 74). เล่มเดิม.

ตารางที่ 3.1 อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์

ประเภทที่	รายการ ²⁶	อัตราภาษี	
		อัตราสูงสุด ที่จัดเก็บ	อัตราที่จัดเก็บ ในปัจจุบัน
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)
05.01	รถยนต์		
	- รถยนต์นั่ง		
	(1) รถยนต์นั่ง		
	(1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	30
	(1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	35
	(1.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	40
	(1.4) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 C.C. หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	50
	(2) รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด		
	(2.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 C.C.	50	20
	(2.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 C.C.	50	50
	(3) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (DOUBLE CAB) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด		
	(3.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 C.C.	50	12
	(3.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 C.C.	50	50

²⁶ สำนักมาตรฐานและพัฒนากิจการจัดเก็บภาษี 2 กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.). พิกัดอัตราภาษียรถยนต์. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก http://bta.excise.go.th/rate_tax_car.php?rate_id=0002

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี	
		อัตราสูงสุด ที่จัดเก็บ	อัตราที่จัดเก็บ ในปัจจุบัน
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)
05.01	(4) รถยนต์นั่ง ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด ที่ผลิตจากรถยนต์กระบะหรือแชสซีส์และกระจกบังลมหน้า (Chassis With Windshield) ของรถยนต์กระบะหรือดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะ		
	(4.1) ที่ผลิตหรือดัดแปลงโดยผู้ประกอบการซึ่งมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด		
	(4.1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 C.C.	50	3
	(4.1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 C.C.	50	50
	(4.2) ที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลง ตามมาตรา 144 ตรี ซึ่งเสียภาษีตามมาตรา 144 ตรี ซึ่งเสียภาษีตามมาตรา 144 เบญจ	50	อัตราภาษีตาม (1) รถยนต์นั่ง (1.1) ถึง (1.4)
05.02	- รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน		
	(1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	30
	(2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	35
	(3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	40
	(4) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 C.C. หรือ มีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	50

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี	
		อัตราสูงสุด ที่จัดเก็บ	อัตราที่จัดเก็บ ในปัจจุบัน
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)
05.01 และ 05.02	- รถยนต์นั่งที่นำไปติดตั้งก๊าซหุงต้มที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV-Retrofit)		อัตราภาษีตาม 05.01 (1.1) ถึง (1.3)
	- รถยนต์โดยสารที่นำไปติดตั้งก๊าซหุงต้มที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV-Retrofit)		อัตราภาษีตาม 05.02 (1) ถึง (3)
05.01 และ 05.02	- รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน		
	(1) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ซึ่งใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาลหรือ องค์กรการสาธารณกุศลตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และจำนวนที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด	50	ยกเว้น
	(2) รถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงาน		
	(2.1) แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle)		
	(2.1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 C.C.	50	10
	(2.1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 C.C.	50	50
	(2.2) แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle)	50	10
	(2.3) แบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Vehicle)	50	10

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี	
		อัตราสูงสุด ที่จัดเก็บ	อัตราที่จัดเก็บ ในปัจจุบัน
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)
	(2.4) รถยนต์ประชิดพลังงานมาตรฐานสากล		
	(2.4.1) เครื่องยนต์เบนซิน ที่มีความจุของ กระบอกสูบไม่เกิน 1,300 C.C	50	17
	(2.4.2) เครื่องยนต์ดีเซล ที่มีความจุของ กระบอกสูบ ไม่เกิน 1,400 C.C	50	17
	(3) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่มีความจุของกระบอกสูบ ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	(3.1) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้		
	(3.1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	25
	(3.1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	30
	(3.1.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	35
	(3.1.4) ที่มีความจุของกระบอกเกิน 3,000 C.C. หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	50
	(3.2) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติได้	50	20

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี	
		อัตราสูงสุด ที่จัดเก็บ	อัตราที่จัดเก็บ ในปัจจุบัน
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)
	(3.3) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้		
	(3.3.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบตั้งแต่ 1,780 C.C. แต่ไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	22
	(3.3.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	27
	(3.3.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	32
	(4) รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 C.C.		
	(4.1) รถยนต์นั่งสามล้อ	50	5
	(4.2) รถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 C.C.	50	5
05.90	(1) รถยนต์กระบะที่ออกแบบสำหรับให้มือน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม		
	(1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 C.C.		
	(1.1.1) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด	50	3
	(1.1.2) ซึ่งมีคุณลักษณะนอกเหนือจาก (1.1.1)	50	18
	(1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 C.C.	50	50

3. แบตเตอรี่ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต หมายถึง แบตเตอรี่ทุกชนิดไม่ว่าจะเป็น แบตเตอรี่ที่ใช้กับไฟฉาย วิทยุ หรืออุปกรณ์ไฟฟ้าอื่น ๆ ซึ่งโดยทั่วไปจะจัดอยู่ในจำพวกแบตเตอรี่แห้ง (Dry Cell) และแบตเตอรี่ที่ใช้กับรถยนต์หรือแบตเตอรี่เปียก (Wet Cell)²⁷

อัตราภาษีในการจัดเก็บตามมูลค่าง่ายละ 10²⁸ แต่สำหรับแบตเตอรี่ที่ใช้เป็นวัตถุคิบบหรือ ส่วนประกอบในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ให้เสียในอัตราตามมูลค่าง่ายละ 5²⁹ ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2 อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับแบตเตอรี่

ประเภท ที่	รายการ ³⁰	อัตราภาษี			
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ		อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน	
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตาม ปริมาณ (บาท)	ตาม มูลค่า (ร้อยละ)	ตาม ปริมาณ (บาท)
08.09	แบตเตอรี่				
	(1) แบตเตอรี่	30	-	10	-
	(2) แบตเตอรี่ที่ใช้วัตถุคิบบหรือส่วนประกอบ ในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้ เสียภาษีสรรพสามิต	30	-	5	-

²⁷ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 80). เล่มเดิม.

²⁸ ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 42) ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2540.

²⁹ ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 45) ลงวันที่ 25 มิถุนายน 2540.

³⁰ สำนักมาตรฐานและพัฒนการจัดเก็บภาษี 2 กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.). *พิกัดอัตราภาษีแบตเตอรี่*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก http://bta.excise.go.th/rate_tax_battery.php?rate_id=0009

3.1.2.3 การปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์³¹

สำหรับอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์ในปัจจุบันจัดเก็บตามขนาดของเครื่องยนต์ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.3 โครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบัน

โครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบัน ³²				
ประเภทรถยนต์	ขนาดเครื่องยนต์	อัตราภาษี (ร้อยละ)		
		E10	E20	E85
รถยนต์นั่ง	< 2,000 CC	30	25	22
	2,001-2,500 CC	35	30	27
	2,501-3,000 CC	40	35	32
	> 3,000 CC	50	50	50
PPV / DC / Pick Up	< 3,250 CC	20 / 12 / 3		
	> 3,250 CC	50		
รถยนต์ประหยัดพลังงาน	1,300 / 1,400	17		
Eco Car (B/D)*	< 3,000 CC	10		
Hybrid / EV / Fuel Cell	> 3,000 CC	50		
NGV (OEM) / (Retrofit)	< 3,000 CC	20 / เงินอุดหนุน 50,000 บาทต่อคัน		
	> 3,000 CC	50		

³¹ ญัตติกฤษฎิ์ อุตินสุต. (ม.ป.ป.). แนวทงการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์. สืบค้น 2 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.auto.co.th/wp-content/uploads/2015/03/%E0%B9%81%E0%B8%99%E0%B8%A7%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B9%82%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%A9%E0%B8%B5%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%A2%E0%B8%99%E0%B8%95%E0%B9%8C%E0%B9%82%E0%B8%94%E0%B8%A2%E0%B8%93%E0%B8%B1%E0%B8%90%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%AD%E0%B8%B8%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B8%B8%E0%B8%95.pptx>

³² ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 109) ลงวันที่ 24 เมษายน 2556.

เรียกเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ถึง 43 อัตราทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในด้านนโยบาย ภาษีการจัดเก็บภาษีและการลงทุนเพื่อผลิตรถยนต์ของผู้ประกอบการ ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553 จึงมีจัดตั้งคณะทำงานปฏิรูปโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ขึ้นมาศึกษาแนวทางการจัดเก็บภาษี สรรพสามิตในอัตราใหม่ให้มีจำนวนอัตราน้อยลงพร้อมกับกำหนดหลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีใหม่ โดยคิดจากปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) แทนที่จะเป็นตามขนาดเครื่องยนต์ และประเภทของน้ำมันอย่างที่ใช้ในปัจจุบันและกรมสรรพสามิตยังได้เชิญตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์ มาแสดงความคิดเห็นเป็นรายบริษัท

สำหรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์อัตราใหม่จะคำนึงถึงการลดภาวะโลกร้อน และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพโดยจะมีเพียง 16 อัตรา คิดอัตราภาษีจากการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) โดยรถยนต์ที่สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดจะได้รับการลดภาษีสรรพสามิตลง แต่ถ้าไม่สามารถลดการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดภาษีสรรพสามิตจะถูกปรับขึ้น ซึ่งมีการ ประมาณการว่าโครงสร้างภาษีใหม่จะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ 40,000

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2555 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการการปรับ โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกสูบ เนื่องจากการจัดเก็บภาษีตามการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) จะสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพและส่งผลให้ปริมาณการ ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ลดลง เพื่อการประหยัดพลังงานและลดปริมาณการปล่อยก๊าซ เรือนกระจกที่เป็นสาเหตุสำคัญของภาวะโลกร้อน ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ
2. การเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
3. ความปลอดภัยของรถยนต์
4. การใช้พลังงานทดแทน
5. ประสิทธิภาพในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์³³

³³ แนวทางการปรับ โครงสร้างภาษีรถยนต์. เล่มเดิม.

ทั้งนี้ การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นการคิดภาษีโดยแบ่งตามประเภทรถยนต์ 7 ประเภท³⁴ ตามตารางดังต่อไปนี้

³⁴ กระทรวงการคลัง. (ม.ป.ป.) *โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกสูบ* คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2555 โดยมีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2559. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2557, จาก <http://news.flc.thai.com/news/79204.html>

การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นการคิดภาษีโดยแบ่งตามประเภทรถยนต์ 7 ประเภท ประกอบด้วย

1. รถยนต์นั่ง และรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

- 1.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 30
- 1.2 ปล่อยก๊าซ 150 ถึง 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 35
- 1.3 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 40

2. รถยนต์นั่งประเภทที่ 85 และรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

- 2.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 25
- 2.2 ปล่อยก๊าซ 150 ถึง 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 30
- 2.3 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 35

3. รถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

- 3.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 10
- 3.2 ปล่อยก๊าซเกิน 100 ถึง 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 20
- 3.3 ปล่อยก๊าซเกิน 150 ถึง 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 25
- 3.4 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 30

4. รถยนต์กระบะที่ไม่มีพื้นใส่สัมภาระด้านหลังคนขับ มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

- 4.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 3
- 4.2 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 5

5. รถยนต์กระบะที่มีพื้นใส่สัมภาระด้านหลังคนขับ มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

- 5.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 5
- 5.2 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 7

6. รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (ดับเบิลแคป) มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

ตารางที่ 3.4 โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่³⁵

โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่			
ประเภทรถยนต์	ขนาดเครื่องยนต์	CO ₂	อัตราภาษี(ร้อยละ)
รถยนต์นั่ง / Hybrid	< 3,000 CC	< 150 g/km	30 / 10
		150-200 g/km	35 / 20
		> 200 g/km	40 / 25
	> 3,000 CC		50
PPV / DC / Pick Up	< 3,250 CC	< 200 g/km	25 / 12 / 3
		> 200 g/km	30 / 15 / 5
	> 3,250 CC		50
รถยนต์ประหยัดพลังงาน/ พลังงานทดแทน Eco Car (B/D)	1,300 / 1,400	< 120 g/km	17
Plug In Hybrid / EV			10
Fuel Cell E85 / NGV (OEM)			อัตราภาษีรถยนต์นั่ง + เงินอุดหนุน 30,000 บาทต่อคัน

- 6.1 ปลดภาษีไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 12
- 6.2 ปลดภาษีเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 15
7. รถยนต์นั่งถึงบรรทุก มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 CC ภาษี มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้
 - 7.1 ปลดภาษีไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 25
 - 7.2 ปลดภาษีเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 30

³⁵ แหล่งเดิม.

ตารางที่ 3.5 เปรียบเทียบโครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบันกับโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่³⁶

ประเภทรถยนต์	โครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบัน				โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่			
	ขนาดเครื่องยนต์ (แรงม้า HP)	อัตราภาษี (ร้อยละ)			CO ₂	อัตราภาษี (ร้อยละ)		
		E10	E20	E85		E10/E20	E85/NGV	Hybrid
รถยนต์นั่ง	≤2,000 CC	30	25	22 [#]	≤ 100 g/km	}30*	}25*	10
- รถยนต์นั่ง,	2,001-2,500 CC	35	30	27	101-150g/km			20
รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	2,501-3,000 CC	40	35	32	151-200 g/km	35	30	25
	>3,000 CC (เกิน 220 HP)	50	50	50	>200 g/km	40	35	30
					>300 g/km	50	50	50
PPV / DC /Space Cab/Pick Up	≤3,250 CC	20/12/ - /3,18			≤ 200 g/km	25*/12/5/3,18		
	>3,250 CC	50			>200 g/km	30/15/7/5,18		
					>3,250 CC	50		
Eco Car (Benzine/Diesel) / E85	1,300/1,400 CC	17			≤100 g/km	14*/12		
					101-120 g/km	17/17		
Electric Vehicle /Fuel Cell/ Hybrid	≤ 3,000 CC	10				10		
		10				**		
	>3,000 CC	50			>3,000 CC	50		
NGV-OEM	≤ 3,000 CC	20				**		
	>3,000 CC	50			>3,000 CC	50		

3.1.2.4 การยกเว้นภาษี การลดหย่อนภาษี การลดอัตราภาษี และการคืนภาษี

การยกเว้นภาษีและการคืนภาษีเป็นมาตรการในการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีต่อบุคคลหรือองค์กรที่จะพึงได้รับสิทธิประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมด้วยเหตุผลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม หรือเหตุผลอื่นใด ตามพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 โดยหลักจะต้องเป็นสินค้าที่ต้องเสียภาษีตามกฎหมายก่อน จึงจะกำหนดเรื่องการยกเว้นภาษี การลดหย่อนภาษี การลดอัตราภาษี และการคืนภาษีไว้ในกรณีใดกรณีหนึ่ง ส่วนการลดหย่อนภาษีและการ

³⁶ แนวทางการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์. เล่มเดิม.

หมายเหตุ * : กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย (Active Safety) สำหรับรถยนต์นั่ง รถยนต์ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มี CO₂ ≤150 g/km / รถยนต์ PPV ที่มี CO₂ ≤200 g/km / รถยนต์ Eco Car ที่มี CO₂ ≤100 g/km

** อยู่ในโครงสร้างของรถยนต์นั่งที่พิจารณาจาก CO₂ เป็นหลัก # ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 1,780 CC แต่ไม่เกิน 2,000 CC

ลดอัตราภาษีนั้น เป็นมาตรการที่ใช้สำหรับลดภาระภาษีแก่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีหรือบุคคลอื่นที่พึงได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนั้นด้วย เช่น ผู้บริโภคน้ำมัน เป็นต้นการยกเว้นภาษีได้มีการกำหนดไว้ทั้งในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และกฎหมายอื่น ส่วนการลดหย่อนการลดอัตราและการคืนภาษีนั้น โดยหลักการแล้วจะกำหนดไว้เฉพาะในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 เท่านั้น³⁷ ซึ่งจะแยกอธิบาย ดังต่อไปนี้

1. การยกเว้นภาษี
2. การลดหย่อนภาษี
3. การลดอัตราภาษี
4. การคืนภาษี

1. การยกเว้นภาษี การยกเว้นภาษีจึงไม่อาจที่จะยกเว้นภาษีให้แก่บุคคลอื่นนอกจากผู้มีหน้าที่เสียภาษีได้ ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 คือ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ ผู้นำเข้า หรือบุคคลอื่น ซึ่งต้องชำระภาษีสำหรับสินค้าที่กำหนดในพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 โดยผู้มีหน้าที่เสียภาษีต้องยื่นคำขอยกเว้นภาษีก่อนเกิดการะภาษี และเมื่อได้รับอนุมัติให้ยกเว้นภาษีสรรพสามิต ผู้มีหน้าที่เสียภาษีต้องปฏิบัติตามระเบียบที่กรมสรรพสามิตกำหนด

2. การลดหย่อนภาษี คือ การนำภาษีที่ได้ชำระแล้วมาหักออกจากภาษีที่ต้องเสีย ซึ่งการลดหย่อนภาษีนั้นโดยทั่วไปจะเป็นการลดหย่อนให้แก่ผู้มีหน้าที่เสียภาษี เพื่อให้ภาระภาษีของบุคคลนั้นลดลง ซึ่งอาจจะกระทำได้หลายรูปแบบ

3. การลดอัตราภาษี การลดอัตราภาษีนั้นอาจจะเป็นการลดลงมาจากอัตราเพดาน (Ceiling Rate) หรือลดลงมาเป็นพิเศษจากอัตราที่ใช้จัดเก็บภาษีทั่วไปก็ได้ ขึ้นอยู่กับนโยบายในการบริหารและจัดเก็บภาษี การลดอัตราภาษีจะเกิดผลทั้งผู้มีหน้าที่เสียภาษีและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้าหรือบริการนั้น ตัวแปรที่ทำให้ต้องเสียภาษีมากหรือน้อยคืออัตราภาษี

4. การคืนภาษี การคืนภาษีอาจกระทำได้ทั้งต่อบุคคลที่มีหน้าที่เสียภาษีหรือบุคคลอื่นก็ได้ เช่น การคืนภาษีให้แก่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมสำหรับสินค้าที่เสียภาษีไว้แล้ว ถ้าผู้ประกอบอุตสาหกรรมจะส่งสินค้านั้นออกนอกราชอาณาจักรก็มีสิทธิขอคืนภาษีได้ แต่ถ้าสินค้านั้นส่งออกไปแล้ว ผู้ประกอบอุตสาหกรรมได้ขายให้แก่บุคคลอื่นไปแล้ว ถ้าบุคคลนั้นจะส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักรก็ย่อมมีสิทธิขอคืนภาษีได้เช่นเดียวกัน

³⁷ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 199). เล่มเดิม.

3.1.2.5 การยกเว้นภาษี การลดอัตราภาษี การลดหย่อนภาษี และการคืนภาษีสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์และเบตเตอร์

ผู้วิจัยจะกล่าวถึงการยกเว้นภาษี การลดอัตราภาษี การลดหย่อนภาษี และการคืนภาษีสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์และเบตเตอร์ โดยแบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

1. สินค้าและบริการที่มีการยกเว้นหรือลดอัตราภาษีโดยเหตุผลทางเศรษฐกิจและสังคม
2. การลดหย่อนภาษี
3. การคืนภาษีสำหรับสินค้าที่นำเข้าและมีการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

1. สินค้าและบริการที่มีการยกเว้นหรือลดอัตราภาษีโดยเหตุผลทางเศรษฐกิจและสังคม ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้มีสิทธิลดอัตราหรือยกเว้นภาษีได้ทั้งโดยมีเงื่อนไขและไม่มีเงื่อนไข ถ้าเป็นกรณีของการยกเว้นภาษีแล้ว ส่วนใหญ่จะมีการกำหนดเงื่อนไขไว้ด้วย ถ้าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวก็จะไม่ได้รับยกเว้นภาษีหรือสิทธิในการยกเว้นภาษีจะสิ้นสุดลงมาตรา 103³⁸ สำหรับสินค้าบางประเภทนั้นนอกจากจะมีการลดอัตราภาษีทั่วไปจากที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตแล้ว ก็ยังลดอัตราภาษีให้อีกระดับหนึ่ง เช่น กรณีสินค้าเบตเตอร์อัตราตามพิกัดที่ 08.90 กำหนดไว้ตามมูลค่าร้อยละ 30 และได้ประกาศลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 10 แต่ถ้าเป็นเบตเตอร์ที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากเบตเตอร์ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดก็จะได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 5 ส่วนที่สำคัญสำหรับมาตรา 103 คือการยกเว้นภาษี³⁹ เช่น

1.1 การยกเว้นภาษีสำหรับสินค้านำเข้า

สินค้านำเข้านั้น ได้มีการประกาศยกเว้นภาษีตามมาตรา 103 ในกรณีดังต่อไปนี้⁴⁰

ก. รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสาร ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ที่กำหนดในกฎกระทรวงตามความในมาตรา 144 ตรี โดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบกิจการ

³⁸ การลดอัตรา หรือยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าหรือบริการ มาตรา 103

เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชน รัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศลดอัตราหรือยกเว้นภาษีสำหรับสินค้า หรือบริการใด ๆ ได้ ทั้งนี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขไว้ด้วยก็ได้

การลดอัตราหรือยกเว้นภาษี การยกเลิกหรือแก้ไขการลดอัตรา หรือการยกเว้นภาษีตลอดจนหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา.

³⁹ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 214-215). เล่มเดิม.

⁴⁰ แหล่งเดิม.

เป็นธุรกิจ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด⁴¹ โดยยกเว้นภาษีเฉพาะในส่วนที่เป็นมูลค่าของรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงก่อนดัดแปลง

ข. ยกเว้นภาษีสำหรับรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาล หรือองค์การสาธารณกุศล ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และจำนวนที่อธิบดีกำหนด⁴²

2. การลดหย่อนภาษี ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 จะมีได้ในกรณีตามมาตรา 101⁴³ คือ การนำภาษีสรรพสามิตที่ได้เสียไว้แล้วสำหรับสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้าที่กำหนดในกฎกระทรวงไปหักออกจากจำนวนเงินภาษีที่ต้องเสียสำหรับสินค้าที่ผลิตขึ้นนั้น กรมสรรพสามิตกำหนดสินค้าที่สามารถลดหย่อนภาษีไว้เฉพาะสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รถยนต์ เครื่องปรับอากาศ แบริดเตอร์ เป็นต้น ผู้ที่ขอลดหย่อนต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เช่น ผู้ประกอบอุตสาหกรรมซึ่งผลิตสินค้าน้ำมันได้นำเครื่องปรับอากาศหรือแบริดเตอร์ซึ่งได้เสียภาษีสรรพสามิตไว้แล้วไปเป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบของสินค้าน้ำมัน ก็จะมิสิทธิขอลดหย่อนภาษีโดยนำภาษีสรรพสามิตที่ได้เสียไว้แล้วสำหรับสินค้าเครื่องปรับอากาศหรือแบริดเตอร์ไปหักออกจากภาษีสรรพสามิตที่จะต้องเสียสำหรับสินค้าน้ำมัน⁴⁴

⁴¹ ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีเฉพาะส่วนที่เป็นมูลค่าของรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงก่อนดัดแปลง ลงวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2537 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีเฉพาะส่วนที่เป็นมูลค่าของรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงก่อนดัดแปลง (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2537.

⁴² ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข และจำนวนรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาลหรือองค์การสาธารณกุศลที่ได้รับการยกเว้นภาษี ลงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2536.

⁴³ การลดหย่อนภาษีสินค้า มาตรา 101 ผู้ประกอบอุตสาหกรรมใดประสงค์จะลดหย่อนภาษีสำหรับสินค้าที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยนำจำนวนเงินภาษีตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้เสียไว้ แล้วสำหรับสินค้าที่นำมาใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้านำมาหักออกจากจำนวนเงินภาษีที่ต้องเสีย สำหรับสินค้านั้นให้ยื่นคำร้องและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

คำวินิจฉัยของอธิบดีเกี่ยวกับจำนวนเงินภาษีที่ขอลดหย่อนให้เป็นที่สุด

⁴⁴ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 233-234). เล่มเดิม.

3. การคืนภาษีสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาและมีการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 กำหนดสินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และภายหลังได้มีการส่งออกไปโดยเปลี่ยนสภาพเป็นสินค้าอื่นอาจได้รับคืนภาษีตามมาตรา 106⁴⁵

การคืนภาษีตามมาตรา 106 เป็นกรณีที่ผู้นำเข้าได้นำสินค้าตามที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตเข้ามาในราชอาณาจักร และได้นำไปผลิตเป็นสินค้าอื่นที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตด้วย และได้มีการส่งสินค้าที่ผลิตขึ้นใหม่ออกไปนอกราชอาณาจักร เช่น นำสินค้าเครื่องปรับอากาศเข้ามาในราชอาณาจักรและนำไปติดตั้งในรถยนต์เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร กฎหมายกำหนดให้คืนภาษีสำหรับสินค้าที่ได้เสียภาษีไว้แล้วให้แก่ผู้นำเข้าโดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการคืนเงินอากรขาเข้าตามกฎหมายศุลกากร ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 มาตรา 19 ทวิ⁴⁶ โดยผู้นำเข้าต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด จึงจะได้รับคืนเงินภาษีสรรพสามิตได้ทั้งจำนวน

⁴⁵ การคืนภาษีสินค้าส่งออก มาตรา 106

สินค้าที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร ถ้าพิสูจน์เป็นที่พอใจของอธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายว่าได้ผลิตสินค้าที่นำเข้ามาซึ่งได้เสียแล้ว ให้คืนภาษีสำหรับสินค้าที่ได้เสียภาษีแล้วนั้นให้แก่ผู้นำเข้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข* เดียวกับการคืนเงินอากรขาเข้า ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

ในกรณีนี้ ตามมาตรา 19 ทวิ ของกฎหมายว่าด้วยศุลกากรกำหนดให้คืนภาษีทั้งหมดไว้เพื่อช่วยลดต้นทุนในการผลิตอันเป็นผลมาจากการเสียภาษีซ้ำซ้อน.

⁴⁶ มาตรา 19 ทวิ ของที่ส่งออกไปยังเมืองต่างประเทศหรือส่งไปใช้เป็นของใช้สิ้นเปลืองในเรือเดินทางไปต่างประเทศ ถ้าพิสูจน์เป็นที่พอใจของอธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายว่าได้ผลิต หรือผสม หรือประกอบ หรือบรรจุ ด้วยของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้คืนเงินอากรขาเข้าให้แก่ผู้นำเข้าตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- (ก) ของที่นำเข้ามานั้นมีไซของที่กฎกระทรวงระบุห้ามคืนเงินอากร
- (ข) ปริมาณของที่นำเข้ามาซึ่งใช้ในการผลิต หรือผสม หรือประกอบ หรือบรรจุ เป็นของที่ส่งออกให้ถือตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีเห็นชอบหรือประกาศกำหนด
- (ค) ของนั้นได้ส่งออกไปทางท่าเรือหรือที่สำหรับการส่งออกซึ่งของที่ขอคืนอากรขาเข้า
- (ง) ของนั้นได้ส่งกลับออกไปภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่นำของซึ่งใช้ในการผลิต หรือผสม หรือประกอบ เป็นของส่งออก หรือใช้บรรจุของที่ส่งออกเข้ามาในราชอาณาจักรและ
- (จ) ต้องขอคืนเงินอากรภายในหกเดือนนับแต่วันที่ส่งของนั้นกลับออกไป แต่อธิบดีจะขยายเวลาออกไปตามที่เห็นสมควรก็ได้

อธิบดีมีอำนาจออกข้อบังคับว่าด้วยการพิสูจน์ของ การส่งของกลับออกไป การจัดทำและยื่นเอกสารต่าง ๆ การคำนวณเงินอากรที่พึงคืนให้ และวิธีการอื่น ๆ เกี่ยวกับการคืนเงินอากรนี้.

ถ้าสินค้าที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตไปใช้เป็นวัตถุดิบหรือ ส่วนประกอบในการผลิตสินค้าอื่นที่มีได้กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ถ้าส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร ผู้นำของเข้าก็จะได้รับคืนเฉพาะอากรขาเข้าที่ได้ชำระไว้แล้ว แต่จะไม่ได้รับคืนภาษีสรรพสามิตที่ชำระไว้เมื่อตอนนำเข้า เพราะสินค้าที่ผลิตขึ้นใหม่มิใช่สินค้าตามพิกัดอัตรา ภาษีสรรพสามิต

อย่างไรก็ตาม ถ้าจะให้ต้นทุนสินค้าที่ส่งออกดังกล่าวลดลงเพื่อส่งเสริมการส่งออก ก็ไม่ควรจะให้ผู้มีภาษีสรรพสามิตอยู่ในต้นทุนของสินค้านั้น ซึ่งอาจจะทำได้โดยวิธีการตามมาตรา 103 คือออกประกาศให้ยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อนำไปใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบ ในการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นเพื่อการส่งออก ถ้ามีการออกประกาศดังกล่าวแล้วก็จะทำให้เบตเตอร์ที่ นำเข้ามาเพื่อประกอบในตู้กดน้ำหรือนาฬิกาเพื่อส่งออก ก็จะได้รับยกเว้นตั้งแต่ขณะที่นำเข้ามา แต่ การยกเว้นภาษีในลักษณะเช่นนี้อาจก่อให้เกิดช่องทางการหลีกเลี่ยงภาษีขึ้นได้ จึงต้องพิจารณา อย่างรอบคอบว่าสามารถควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่⁴⁷

3.1.2.6 โครงการคืนภาษียุทธศาสตร์ครั้งแรก

ตามนโยบายรัฐบาลที่กำหนดนโยบายยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน โดยให้มี มาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ได้แก่ บ้านหลังแรก และรถยนต์คันแรก ทั้งนี้ ได้มอบหมายให้กระทรวงการคลังดำเนินการสำหรับรถยนต์คันแรก ซึ่งจะ ส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและประชาชนดังนี้

1. สนับสนุนให้ประชาชนมีโอกาสซื้อรถยนต์ สำหรับผู้ที่ไม่เคยมีรถยนต์มาก่อน สามารถซื้อรถยนต์ได้
2. สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องให้มีการขยายตัวอย่าง ต่อเนื่อง เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทย ซึ่งจะช่วย ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย
3. การจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลเพิ่มมากขึ้น เช่น ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ เป็นต้น

กระทรวงการคลังโดยกรมสรรพสามิตได้เสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรี ได้มีมติในเรื่องการคืนเงินสำหรับรถยนต์คันแรก เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2554 เรื่องมาตรการรถยนต์

⁴⁷ คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (น. 255-227). เล่มเดิม.

คันแรก เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2554 และเรื่องขยายเวลาการส่งมอบรถยนต์และยื่นเอกสารสำหรับโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2555⁴⁸

หลักเกณฑ์การคืนเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก ดังนี้

1. เป็นรถยนต์คันแรกของผู้ซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555
2. เป็นรถยนต์ราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท ต่อคัน
3. เป็นรถยนต์นั่ง ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร รถยนต์กระบะ (Pick up) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)
4. เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จัดประกอบ)
5. จ่ายเงินตามสิทธิโดยถือจำนวนตามค่าภาษีสรรพสามิตที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท ต่อคัน
6. ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
7. ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี เว้นแต่ กรณีเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังประกาศกำหนด
8. การจ่ายเงินตามสิทธิจะจ่ายให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (เริ่มจ่ายให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป)⁴⁹

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก

กระทรวงการคลังได้ประกาศเรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก ลงวันที่ 6 มิถุนายน 2555 ดังนี้

⁴⁸ สำนักกำกับและพัฒนาการตรวจสอบภาครัฐ กรมบัญชีกลาง. กระทรวงการคลัง. (2556). *แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก: หลักเกณฑ์การคืนเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก*. สืบค้น 21 สิงหาคม 2557, จาก http://www.cgd.go.th/wps/portal/!ut/p/c0/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gTc9NgQ09LYwP_QE9zA6MgI0vHACM34zBfM_2CbEdFAK-gEE4!/?WCM_PI=1&PC_7_475S1I930OLQ902NTCB34I29V3_WCM_Page.9edd22804a9f4f70a75dfc08fd36bf2=2

⁴⁹ *แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก* (น. 1-2). เล่มเดิม.

1. กรณีผู้ซื้อนำเงินที่ได้รับไปตามมาตรการรถยนต์คันแรก คืนแก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก
2. กรณีผู้เช่าซื้อบอกเลิกสัญญาเช่าซื้อก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี และผู้ให้เช่าซื้อนำรถยนต์ออกขายโดยวิธีการประมูลหรือวิธีการที่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกำหนด เมื่อหักใช้หนี้และค่าใช้จ่ายในการขายดังกล่าวแล้ว ถ้ามีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ให้ผู้ให้เช่าซื้อนำเงินส่งให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ผู้เช่าซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก
3. กรณีผู้เช่าซื้อปฏิบัติผิดสัญญาเช่าซื้ออันเป็นเหตุให้รถยนต์ถูกยึดและนำออกขายโดยวิธีการประมูลหรือวิธีการที่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกำหนด เมื่อหักใช้หนี้และค่าใช้จ่ายในการขายดังกล่าวแล้ว ถ้ามีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ให้ผู้ให้เช่าซื้อนำเงินส่งให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ผู้เช่าซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก
4. กรณีรถยนต์ที่ซื้อหรือเช่าซื้อเกิดอุบัติเหตุหรือประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติและผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อไม่ประสงค์จะใช้รถยนต์นั้นต่อไป
5. กรณีรถยนต์ที่ซื้อหรือเช่าซื้อสูญหายและบริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ซื้อหรือผู้ให้เช่าซื้อไปแล้ว ต่อมาผู้ซื้อหรือผู้ให้เช่าซื้อได้รับรถยนต์กลับมาและต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้กับบริษัทผู้รับประกันภัย
6. กรณีผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อถึงแก่กรรม
7. กรณีผู้ให้เช่าซื้อ โอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้เช่าซื้อ
8. กรณีผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อซึ่งได้รับโอนกรรมสิทธิ์แล้ว ต่อมาได้ทำสัญญาเช่าซื้อและโอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้ให้เช่าซื้อ โดยผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อยังเป็นผู้ครอบครองรถยนต์ตามสัญญาเช่าซื้ออันเนื่องมาจากการขอสินเชื่อเช่าซื้อ⁵⁰

เอกสารหลักฐานประกอบการยื่นคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล กรมสรรพสามิต ได้กำหนดคำแนะนำสำหรับประชาชนในการยื่นคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก ตามมติคณะรัฐมนตรีโดยการยื่นคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก แบ่งได้เป็น 2 กรณี ดังนี้

⁵⁰ แหล่งเดิม.

กรณีที่ 1 ผู้ขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรกที่ซื้อหรือจองรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2555 ที่ได้รับมอบรถยนต์ จดทะเบียนรถยนต์ และได้รับสมุดคู่มือทะเบียนรถยนต์แล้ว ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ให้ยื่นเอกสารหลักฐานภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555⁵¹

กรณีที่ 2 ผู้ขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรกที่ซื้อหรือจองรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2555 แต่ไม่สามารถรับมอบรถยนต์หรือไม่สามารถจดทะเบียนรถยนต์ และรับสมุดคู่มือทะเบียนรถยนต์ได้ทันภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ให้ยื่นเอกสารหลักฐานเป็น 2 ช่วงเวลา ดังนี้

⁵¹ เอกสารหลักฐาน มีดังต่อไปนี้

1. แบบฟอร์มคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก และเงื่อนไขสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล
2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
3. สำเนาทะเบียนบ้าน
4. สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคาร (เงินฝากธนาคารเฉพาะประเภทออมทรัพย์ สะสมทรัพย์ เพื่อเรียกหรือกระแสรายวันของผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ แต่เพียงผู้เดียว ซึ่งต้องเป็นบัญชีที่ไม่มีเงื่อนไขเฉพาะกับธนาคารในการหักชำระเงินค่าบ้านหรือเงินกู้ฯ และต้องเป็นธนาคารพาณิชย์ภายในประเทศเท่านั้น)
5. หนังสือสัญญายินยอมสละสิทธิการโอนรถยนต์ใหม่คันแรก
6. สำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์
 - 6.1 กรณีการซื้อด้วยเงิน
 1. สำเนาใบเสร็จรับเงินหรือสำเนาสัญญาซื้อขายรถยนต์
 2. สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์
 - 6.2 กรณีเช่าซื้อ
 1. สำเนาใบเสร็จรับเงิน (ค่าเงินค่างาน ค่าวงงวดแรก)
 2. สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์
 3. สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ
7. สำเนาคู่มือจดทะเบียนรถยนต์

1. ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555⁵²
2. ภายในระยะเวลา 90 วันนับถัดจากวันรับมอบรถยนต์ ต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติม ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่หรือพื้นที่สาขาที่ได้ยื่นคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก⁵³
 มาตรการรถยนต์คันแรกมีส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงิน จำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางบก และกรมบัญชีกลาง ซึ่งมีกระบวนการดำเนินงานใน 2 เรื่อง ตามตารางดังต่อไปนี้⁵⁴

⁵² เอกสารที่ต้องใช้ประกอบ มีดังต่อไปนี้

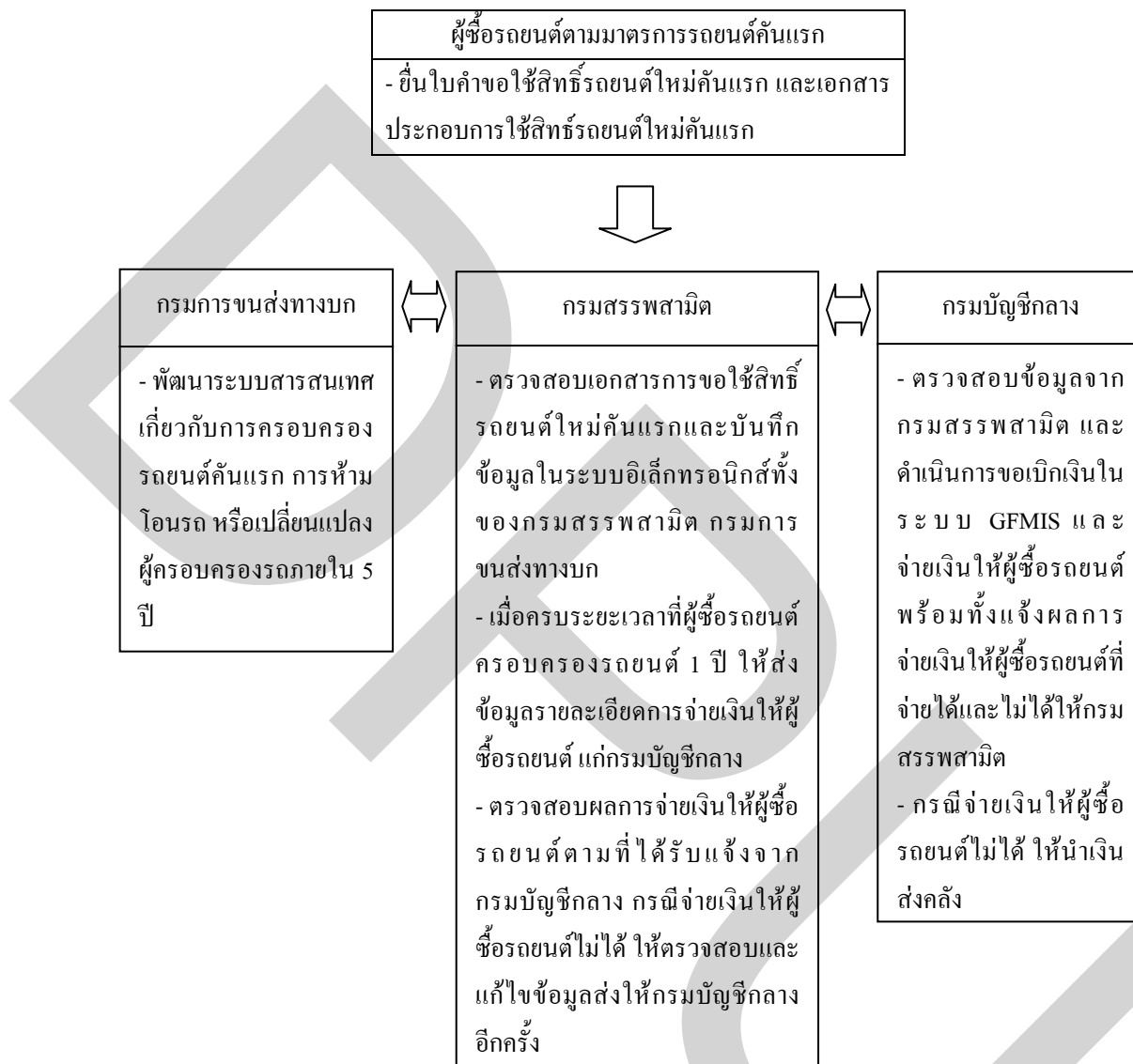
1. แบบฟอร์มคำขอใช้สิทธิ์ฯ และเงื่อนไขสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล
2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
3. สำเนาทะเบียนบ้าน
4. สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ถ้ามี)
5. สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคาร (เงินฝากธนาคารเฉพาะประเภทออมทรัพย์ สะสมทรัพย์ เพื่อเรียกหรือกระแสรายวันของผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ แต่เพียงผู้เดียว ซึ่งต้องเป็นบัญชีที่ไม่มีเงื่อนไขเฉพาะกับธนาคารในการหักชำระเงินค่าบ้านหรือเงินกู้ฯ และต้องเป็นธนาคารพาณิชย์ภายในประเทศเท่านั้น)
6. สำเนาใบจองรถยนต์ (ชื่อผู้ซื้อที่ระบุในใบจองตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2555 จะต้องเป็นบุคคลเดียวกันกับผู้ซื้อรถยนต์ที่ยื่นขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก)

⁵³ เอกสารที่ต้องใช้ประกอบ มีดังต่อไปนี้

1. หนังสือสัญญายินยอมสละสิทธิการโอนรถยนต์ใหม่คันแรก
2. สำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์
 - 2.1 กรณีการซื้อด้วยเงิน
 - 1) สำเนาใบเสร็จรับเงินหรือสำเนาสัญญาซื้อขายรถยนต์
 - 2) สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์
 - 2.2 กรณีเช่าซื้อ
 - 1) สำเนาใบเสร็จรับเงิน (ค่าเงินค่างวดครั้งแรก)
 - 2) สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์
 - 3) สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ
3. สำเนาคู่มือจดทะเบียนรถยนต์.

⁵⁴ แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก (น. 3-5). เล่มเดิม.

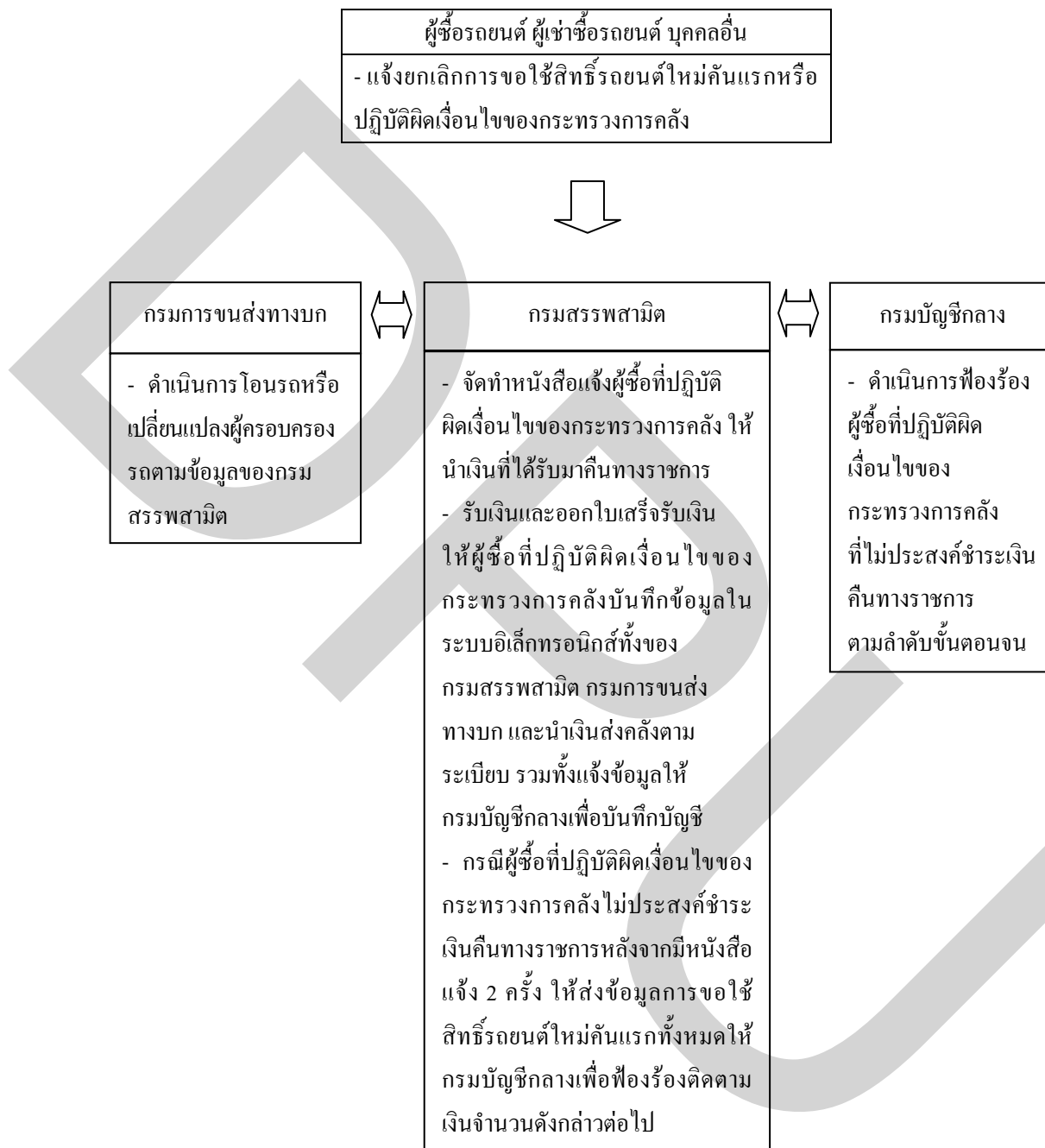
1. กระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก⁵⁵



ภาพที่ 3.1 กระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก

⁵⁵ แหล่งเดิม.

2. กระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด⁵⁶



ภาพที่ 3.2 กระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด

⁵⁶ แหล่งเดิม.

มาตรการรถยนต์คันแรกเป็นมาตรการตามนโยบายสนับสนุนให้ประชาชนมีโอกาสซื้อรถยนต์สำหรับผู้ที่ไม่เคยมีรถยนต์มาก่อนสามารถซื้อรถยนต์ได้ โดยได้รับเงินคืนเท่ากับค่าภาษีที่จ่ายจริง เมื่อซื้อรถยนต์แต่ไม่เกิน 100,000 บาทต่อคัน⁵⁷

แนวทางการตรวจสอบของกรมสรรพสามิต

กรมสรรพสามิตมีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรถยนต์คันแรกใน 2 กระบวนการ ได้แก่

1. กระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์แรก ซึ่งประกอบด้วย ขั้นตอนการลงทะเบียนขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก การส่งข้อมูลการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ให้กรมบัญชีกลางเพื่อดำเนินการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก และการตรวจสอบผลการจ่ายเงินดังกล่าว

2. กระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนการติดตามเรียกเงินคืนและการรับเงินคืน ทั้งนี้ แนวทางการตรวจสอบของผู้ตรวจสอบภายใน เช่น

1. ประเด็นการตรวจสอบ

1) ประเด็นความเสี่ยง มี 3 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การลงทะเบียนขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก

(1) ผู้ยื่นใบคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก มีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด

(2) ผู้ยื่นใบคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก ไม่ใช่บุคคลเดียวกับผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อที่ปรากฏในใบจองรถยนต์หรือสำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์

(3) รายละเอียดรถยนต์ที่ขอใช้สิทธิในเอกสารการรับมอบรถยนต์กับใบคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรกไม่ตรงกัน

(4) ผู้ยื่นใบคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก ยื่นเอกสารเพิ่มเติมเกินเวลา 90 วันนับถัดจากวันรับมอบรถยนต์ (กรณีไม่สามารถรับมอบรถยนต์หรือไม่สามารถจดทะเบียนรถยนต์ และรับสมุดคู่มือทะเบียนรถยนต์ ได้ทันภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555)

(5) บันทึกข้อมูลผู้ขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก ในระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนนโยบายรถยนต์คันแรกไม่ถูกต้อง ครบถ้วนตามหลักฐานของผู้ขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรก

⁵⁷ แหล่งเดิม.

ขั้นตอนที่ 2 การจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก

(1) จ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ไม่ถูกต้องและครบถ้วน (เช่น จ่ายบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ซื้อ หรือจ่ายไม่ครบตามจำนวนเงินที่มีสิทธิ)

(2) จ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ ก่อนครบระยะเวลาครอบครองรถยนต์ 1 ปี

ทั้ง 2 เรื่องอาจเกิดจากกรมสรรพสามิตส่งข้อมูลให้กรมบัญชีกลางมีข้อผิดพลาดหรือคลาดเคลื่อน

ขั้นตอนที่ 3 การติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด

(1) ผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด (เช่น มีการโอนรถยนต์ก่อนจะครอบครองรถยนต์ครบ 5 ปี)

(2) ผู้ซื้อที่ปฏิบัติผิดเงื่อนไขของกระทรวงการคลัง ไม่นำเงินที่ได้ไป มาส่งคืนแก่ทางราชการ

(3) หนังสือแจ้งเรื่องการผิดเงื่อนไขไม่ถึงผู้ซื้อที่ปฏิบัติผิดเงื่อนไขของกระทรวงการคลัง ทำให้ผู้ซื้อไม่มาชำระเงินคืนแก่ทางราชการ

(4) ได้รับคืนเงินจากผู้ซื้อที่ปฏิบัติผิดเงื่อนไขของกระทรวงการคลังแล้ว แต่เจ้าหน้าที่ของทางราชการไม่นำส่งคลังตามระเบียบ

2) ประเด็นการตรวจสอบ

(1) ความถูกต้อง ครบถ้วน และน่าเชื่อถือของเอกสารหลักฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับการลงทะเบียนขอใช้สิทธิตามมาตราการรถยนต์คันแรก การส่งข้อมูลเกี่ยวกับการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก ให้กรมบัญชีกลางและการติดตามเรียกเงินคืนและการรับเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด (เฉพาะที่กรมสรรพสามิตรับผิดชอบ)

(2) การปฏิบัติตามกระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตราการรถยนต์คันแรก และกระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด (เฉพาะที่กรมสรรพสามิตรับผิดชอบ)

(3) ความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในกระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตราการรถยนต์คันแรก และกระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด (เฉพาะที่กรมสรรพสามิตรับผิดชอบ)⁵⁸

⁵⁸ แหล่งเดิม.

2. แนวทางการตรวจสอบ

1) ตรวจสอบเอกสารหลักฐานและสอบทานกระบวนการดำเนินงานว่าเป็นไปตามแผนการดำเนินงาน กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ของทางราชการอย่างถูกต้อง ครบถ้วนเพียงพอ และเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร โดยตรวจสอบใน 2 กระบวนการดังนี้

(1) การตรวจสอบกระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก

(2) การตรวจสอบกระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด (ยกเว้นการฟ้องร้องดำเนินคดีกรณีผู้ซื้อที่ปฏิบัติผิดเงื่อนไขของกระทรวงการคลังไม่ประสงค์ชำระเงินคืนให้กับทางราชการ)

2) สอบทานระบบการควบคุมภายในว่ามีกำหนดกิจกรรมการควบคุมเพียงพอและเหมาะสมที่จะลดความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลเสียหายต่อส่วนราชการและบุคลากรที่เกี่ยวข้องมีการปฏิบัติตามระบบการควบคุมภายในดังกล่าวเพียงใด เช่น

(1) ได้มีการจัดระบบบริหารจัดการตามมาตรการรถยนต์คันแรกในส่วนที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้หรือไม่ อย่างไร

(2) ได้มีการกำหนดประกาศ หลักเกณฑ์ ข้อบังคับ หรืออื่น ๆ เกี่ยวกับการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรกอย่างเหมาะสมและเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีและระเบียบของทางราชการรวมทั้งมีแนวทางหรือคู่มือการดำเนินงาน และระบบสารสนเทศสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติให้เป็นแนวทางเดียวกันหรือไม่

(3) มีการวางระบบการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศระหว่างกรมสรรพสามิต กรมบัญชีกลาง กรมการขนส่งทางบก และธนาคารกรุงไทยให้สามารถดำเนินงานได้อย่างสะดวก รวดเร็วถูกต้อง และครบถ้วนหรือไม่ รวมทั้งมีระบบการป้องกันข้อมูลสูญหายและถูกขโมยอย่างเพียงพอและเหมาะสมหรือไม่

(4) จัดให้มีการควบคุมและสอบทานการปฏิบัติงานในขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือไม่

3) สรุปข้อตรวจพบ ข้อผิดพลาด ปัญหาอุปสรรคที่ได้จากการตรวจสอบและสอบทานตามข้อ 2.1 – 2.2 และหาผลกระทบและสาเหตุที่ทำให้เกิดข้อผิดพลาด ปัญหาอุปสรรคดังกล่าวพร้อมทั้งหาแนวทางปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาด ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นทั้งหมด และนำข้อตรวจพบดังกล่าวประชุมหารือกับหน่วยรับตรวจ ตลอดจนสรุปและร่างรายงานผลการตรวจสอบเสนอต่อหัวหน้าส่วนราชการ⁵⁹ ตัวอย่างคืนเงินรถยนต์ใหม่คันแรก⁶⁰ ตามตารางดังต่อไปนี้

⁵⁹ แหล่งเดิม.

ตารางที่ 3.6 ตัวอย่างคืนเงินรถยนต์ใหม่คันแรก

ยี่ห้อ	รุ่น	ราคาเต็ม (บาท)	จำนวนเงินที่ได้คืน (บาท)
Honda Brio	S-MT	433,500	63,000
	S-AT แบบ CVT	472,500	72,000
	V-MT	469,500	66,000
	V-AT แบบ CVT	508,500	73,000
Honda Jazz	S-MT	590,000	100,000
	S-AT	630,000	100,000
	V	660,000	100,000
	SV	715,000	100,000
Honda Jazz	Hybrid	768,000	57,700
Honda City	S-MT	559,000	100,000
	S-AT	599,000	100,000
	V	646,000	100,000
	SV	704,000	100,000
Honda City CNG	S CNG AT	659,000	100,000
	V CNG AT	706,000	100,000

3.2 มาตรการทางกฎหมายภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

ปัจจุบันมีกฎหมายศุลกากรใช้บังคับกับสินค้าประเภทรถยนต์ไฟฟ้ามีอยู่ 2 ฉบับ ดังนี้

1. พระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469
2. พระราชกำหนดพิกัดอัตราภาษีศุลกากร พ.ศ. 2530

3.2.1 พระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469

ผู้วิจัยพบว่าภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469 มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากร
2. ฐานภาษี

⁶⁰ กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.) ข้อมูลคืนเงินรถยนต์ใหม่คันแรก - รถยนต์นั่ง ณ วันที่ 26 มิถุนายน 2555. สืบค้น 21 สิงหาคม 2557, จาก https://firstcar.excise.go.th/fc_internet/form/sitcar.pdf

1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากร

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี อาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

- 1) เจ้าของ
- 2) บุคคลอื่น

ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 40 วรรคแรก⁶¹ ทำให้เข้าใจได้ว่าผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากรกรณีนำเข้าสินค้า คือ ผู้นำของเข้า ซึ่งหมายความรวมทั้งเจ้าของ หรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียชั่วขณะหนึ่งในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากความรักษาของพนักงานศุลกากร⁶² จากกรณีวิเคราะห์ศัพท์เช่นนี้ อาจแบ่งประเภทของผู้นำเข้าได้เป็น 2 พวก ดังนี้

1) เจ้าของ คือผู้มีกรรมสิทธิ์ซึ่งจะได้แก่ผู้ใด ย่อมเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2) บุคคลอื่น ซึ่ง

- (1) เป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียชั่วขณะหนึ่งในตัวของ
- (2) นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามา เวลาที่นำเข้าคือ เวลาที่บัญญัติไว้ในมาตรา 41
- (3) จนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไป โดยถูกต้อง พ้นจากความรักษาของพนักงาน

ศุลกากร⁶³

2. ฐานภาษี

ฐานภาษี คือ สิ่งที่ใช้ในการคำนวณกับอัตราภาษี เพื่อให้ได้มาซึ่งค่าภาษีที่จะต้องชำระในการคำนวณค่าภาษีศุลกากรหรืออากรขาเข้านั้น ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 10 ทวิ⁶⁴ ได้กำหนดไว้ แบ่งเป็น 6 ประเภท ดังต่อไปนี้⁶⁵

⁶¹ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 40 วรรคแรก ก่อนที่จะนำของใด ๆ ไปจากอารักขาของศุลกากรผู้นำของเข้าต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรกับต้องยื่นใบขนสินค้าโดยถูกต้อง และเสียภาษีอากรจนครบถ้วนหรือวางเงินไว้เป็นประกัน การขอวางเงินประกันให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด.

⁶² พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 2.

⁶³ จาก *กฎหมายศุลกากร*. (น.21-22), โดย ชูชาติ อัสวโรจน์ อัสนี เรื่องบุญ, 2534, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

⁶⁴ จาก *ความรับผิดชอบในการเสียภาษีและฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร* (น. 61), โดย ประภาส คงเอียด, 2549, กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

⁶⁵ จาก *ความรู้ทั่วไปว่าด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการศุลกากร* (น. 51-55), โดย กฤษฎา ทองธรรมชาติ, 2536, กรุงเทพฯ: พิมพ์ดี.

- 1) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้านำเข้าทั่วไป
- 2) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่ปล่อยออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน
- 3) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่ปล่อยออกจากเขตปลอดอากร
- 4) ฐานภาษีสำหรับของที่นำเข้ามา
- 5) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้ากรณีที่มีสิทธิในการยกเว้นหรือลดหย่อนสิ้นสุดลง
- 6) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี

- 1) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้านำเข้าทั่วไป

การคำนวณค่าภาษีให้ถือตามสภาพของราคาของและพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ความรับผิดในอันจะต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้น⁶⁶

แสดงให้เห็นว่าหากมีการนำของเข้าและมีได้นำไปเก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน การคำนวณอากรขาเข้าก็จะถือตามสภาพของ ราคาของและพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ความรับผิดในอันจะต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้น คือวันที่มีการนำเข้าสำเร็จหรือวันที่เรือที่นำเข้าซึ่งของหรือสินค้าได้เข้ามาในเขตท่าที่จะถ่ายของจากเรือหรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง แม้ว่าสภาพของราคาของและพิกัดอัตราศุลกากรจะเปลี่ยนแปลงไปในภายหลังก็มีพิกัดคำนึงถึง ถ้าเป็นการนำของหรือสินค้าเข้าไปเก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน การคำนวณค่าอากรก็จะเปลี่ยนแปลงไปโดยต้องคำนวณตามพิกัดอัตราศุลกากรที่ใช้อยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บน

2) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่ปล่อยออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อโอนไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บนอื่น หรือเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้นำเข้าสำหรับใช้ในการผลิต ผสมประกอบ หรือบรรจุสำหรับของหรือสินค้าเพื่อส่งออก หรือเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรหรือกฎหมายอื่น

⁶⁶ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 10 ทวิ ความรับผิดในอันจะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่นำเข้าเกิดขึ้นในเวลาที่นำของเข้าสำเร็จ

ภายใต้บังคับมาตรา 87 และมาตรา 88 การคำนวณค่าภาษีให้ถือตามสภาพของราคาของและพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ความรับผิดในอันจะต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้น แต่ในกรณีของที่เก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน ให้คำนวณตามพิกัดอัตราศุลกากรที่ใช้อยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นว่านั้นออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ไม่ว่าจะปล่อยออกไปในสภาพเดิมที่นำเข้าหรือในสภาพอื่น

ในกรณีของที่ปล่อยออกไปจากเขตปลอดอากร ให้คำนวณค่าภาษีตามสภาพของราคาของและพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นว่านั้นออกไปจากเขตปลอดอากร แต่ในกรณีที่ได้นำของที่มีอยู่ในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากร โดยของที่นำเข้าไปนั้นไม่มีสิทธิได้รับการคืนหรือยกเว้นอากร ไม่ต้องนำราคาของดังกล่าวมาคำนวณค่าภาษี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีเห็นชอบหรือที่อธิบดีประกาศกำหนด.

ของที่เก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน ให้คำนวณตามพิกัดอัตราศุลกากรที่ใช้อยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นนั้นออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ไม่ว่าจะปล่อยออกไปในสภาพเดิมที่นำเข้าหรือในสภาพอื่น⁶⁷

3) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่ปล่อยออกจากเขตปลอดอากร เพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักร

ของที่ปล่อยออกไปจากเขตปลอดอากร ให้คำนวณค่าภาษีตามสภาพของราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นนั้นออกไปจากเขตปลอดอากร⁶⁸

4) ฐานภาษีสำหรับของที่นำเข้ามา เพื่อใช้ในการผลิต ผสม ประกอบหรือบรรจุสำหรับของหรือสินค้าเพื่อส่งออก

กรณีนี้เป็นการนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อใช้ในการผลิต ผสม ประกอบหรือบรรจุ⁶⁹ หากต่อมาได้มีการโอนเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บนหรือจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรหรือกฎหมายอื่น ฐานภาษีย่อมถือตามสภาพของราคาของ และพิกัดอัตราอากรที่เป็นอยู่ในวันที่ถือว่าเป็นการนำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำเข้าสำเร็จในเวลาที่โอนหรือจำหน่ายของเช่นนั้น

⁶⁷ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469. เล่มเดิม.

⁶⁸ แหล่งเดิม.

⁶⁹ พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 มาตรา 19 ทวิ ของที่ส่งออกไปยังเมืองต่างประเทศ หรือส่งไปเป็นของใช้สิ้นเปลืองในเรือเดินทางไปเมืองต่างประเทศ ถ้าพิสูจน์เป็นที่พอใจอธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายว่าได้ผลิตหรือผสมหรือประกอบหรือบรรจุด้วยของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้คืนเงินอากรขาเข้าสำหรับของดังกล่าวที่ได้เรียกเก็บไว้แล้วให้แก่ผู้นำของเข้า ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- (ก) ของที่นำเข้านั้นมิใช่ของที่ถูกระงับระงับห้ามคืนเงินอากร
- (ข) ปริมาณของที่นำเข้าซึ่งใช้ในการผลิต หรือผสมหรือประกอบ หรือบรรจุ เป็นของที่ส่งออกไปให้ถือตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีเห็นชอบหรือประกาศกำหนด
- (ค) ของนั้นได้ส่งออกไปทางท่าหรือที่สำหรับการส่งออกซึ่งของที่ขอคืนอากรขาเข้า
- (ง) ของนั้นได้ส่งออกไปภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่นำของซึ่งใช้ในการผลิต ผสม หรือประกอบเป็นของที่ส่งออก หรือใช้บรรจุของที่ส่งออก เข้ามาในราชอาณาจักร เว้นแต่ในกรณีมีเหตุสุดวิสัยทำให้ไม่อาจส่งออกภายในกำหนดเวลาดังกล่าวได้อธิบดีอาจขยายเวลาออกไปได้อีกไม่เกินหกเดือน และ
- (จ) ต้องขอคืนเงินอากรภายในหกเดือนนับแต่วันที่ส่งของนั้นออกไป แต่อธิบดีจะขยายเวลาออกไปตามที่เห็นสมควรก็ได้

อธิบดีมีอำนาจออกข้อบังคับว่าด้วยการพิสูจน์ของ การส่งออก การจัดทำและยื่นเอกสารต่าง ๆ การคำนวณเงินอากรที่พึงคืนให้ และวิธีการอื่น ๆ เกี่ยวกับการขอคืนเงินอากรนี้.

5) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่สิทธิในการยกเว้นหรือลดหย่อนสิ้นสุดลง ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรเพราะเหตุที่นำเข้ามา เพื่อใช้เองหรือโดยบุคคลที่มีสิทธิหรือเพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งที่ กำหนดไว้โดยเฉพาะ ถ้าหากของได้โอนไปเป็นของบุคคลที่ไม่มีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อน อากรหรือได้นำไปใช้ในการอื่นนอกจากที่กำหนดไว้หรือสิทธิที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากร สิ้นสุดลงของนั้นก็ต้องเสียอากรโดยถือสภาพของราคาและอัตราอากรที่เป็นอยู่ในวัน โอนหรือนำไปใช้ในการอื่นหรือวันที่สิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรสิ้นสุดลง⁷⁰

6) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี เพื่อจำหน่ายใน ราชอาณาจักร

การที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี รวมทั้งผลิตภัณฑ์ สิ่งพลอยได้และสิ่งอื่นที่ได้จากการผลิตในเขตประกอบการเสรี หากนำออกจากเขตประกอบการ เสรีเพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักรจะต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการ ส่งเสริมการลงทุน อกรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิต ตามสภาพราคา และอัตราภาษี อากรที่เป็นอยู่ในวันที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี⁷¹

3.2.2 พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530

ประเทศไทยใช้พิกัดอัตราศุลกากระบบฮาร์โมนิซ (Harmonized System: HS) พิกัด ศุลกากระบบฮาร์โมนิซได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ที่หลากหลาย เช่น เพื่อเป็นฐาน ในการกำหนดอัตราศุลกากรและภาษีในประเทศ เพื่อการกำกับควบคุมปริมาณการนำเข้าและ ส่งออก เพื่อการกำหนดกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า เพื่อการกำหนดค่าระวางบรรทุกสำหรับการ ขนส่งระหว่างประเทศ และเพื่อการจัดเก็บสถิติการค้า⁷²

ประเทศไทยได้ร่วมลงนามกับประเทศสมาชิกอาเซียนรับพิธีสารว่าด้วยการนำพิกัด ศุลกากรฮาร์โมนิซอาเซียนมาใช้ (Protocol Governing the Implementation of the ASEAN Harmonised Tariff Nomenclature (AHTN)) เมื่อปี พ.ศ. 2546 มีวัตถุประสงค์ให้ประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน มีระบบพิกัดศุลกากรอาเซียนร่วมกันโดยใช้รหัสตัวเลข 8 หลัก เพื่อให้การจำแนกพิกัดสินค้าในกลุ่ม อาเซียนมีความโปร่งใส มีรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน อันจะทำให้ธุรกรรมการค้าระหว่าง

⁷⁰ พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 10.

⁷¹ พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 มาตรา 52.

⁷² ระบบสารานุกรมภาษี. (ม.ป.ป.). *พิกัดศุลกากร*. สืบค้น 18 กันยายน 2557, จาก

อาเซียนง่ายขึ้น ทั้งนี้ พิกัดศุลกากร 6 หลักแรกเป็นไปตามระบบฮาร์โมนไนซ์ขององค์การศุลกากรโลก และ 2 หลักที่เพิ่มขึ้นเป็นไปตามความเหมาะสมภายในของกลุ่มสมาชิกอาเซียน ซึ่งมีความสำคัญต่อการส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการค้าในภูมิภาค⁷³

แม่บทในการจัดเก็บภาษีอากรคือ พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 สำหรับอัตราอากรสำหรับของขาเข้าอัตราทั่วไปกำหนดไว้ในภาค 2 ท้ายพระราชกำหนดโดยจัดแบ่งสินค้าออกเป็น 21 หมวด โดยแยกออกเป็น 97 ตอน แต่ละตอนแยกออกเป็นประเภทโดยใช้เลขรหัส 4 ตัว รวม 1,241 ประเภท แล้วแยกเป็นประเภทย่อยออกไปอีกใช้รหัส 5 ตัว และ 6 ตัว รวมทั้งสิ้น 5,019 ประเภทย่อย นอกจากนี้ ยังมีการแยกประเภทย่อยลงไปอีกใช้รหัสเลข 7 ตัวซึ่งเป็นของไทยโดยเฉพาะ

ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 สามารถอธิบายสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างอัตราภาษีศุลกากร
2. การยกเว้นอากร
3. การลดอัตราอากร
- 3.2.2.1 โครงสร้างอัตราภาษีศุลกากร

อัตราภาษีศุลกากรแยกออกเป็น 2 ส่วนคือ

- 1) พิกัดศุลกากร
- 2) อัตราศุลกากรหรืออัตราอากร

1) พิกัดศุลกากร (Classification หรือ Nomenclature) คือ การจำแนกประเภทสินค้าออกเป็นประเภทต่าง ๆ โดยการจัดหมวดหมู่ของให้เป็นระบบเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษี ประโยชน์ทางด้านสถิติ การค้าระหว่างประเทศ การเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่ง เป็นต้น

2) อัตราอากร (Tariff) หมายถึง ส่วนที่กำหนดค่าของประเภทใดต้องชำระอากรในอัตราใด ในการเก็บอัตราอากร มี 2 แบบคือ เก็บอัตราเดียวกันทั่วโลก (Single Rate) และเก็บหลายอัตรา สำหรับแต่ละประเทศแตกต่างกัน (Multiple Rate)

อัตราภาษีศุลกากรตามพิกัดอัตราอากรแนบท้ายพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร กำหนดการจัดเก็บอากร 3 วิธี⁷⁴ ดังนี้

⁷³ พิกัดศุลกากร. เล่มเดิม.

⁷⁴ พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 4.

- 1) เก็บตามราคา (Ad valorem)
- 2) เก็บตามสภาพ (Specific)
- 3) เก็บตามราคาและสภาพหรือแบบผสม

1) เก็บตามราคา (Ad valorem) เก็บเป็นอัตราร้อยละของราคาสินค้าดังนี้

อากรขาเข้า โดยทั่วไปเก็บจากราคาแท้จริงของสินค้าในตลาด คือราคาขายส่งเรียกราคา ซีไอเอฟ (C.I.F.) ซึ่งเป็นราคาสินค้ารวมค่าประกันภัยและค่าขนส่งจนถึงท่าเรือในประเทศไทย

อากรขาออก อธิบดีกรมศุลกากรจะประกาศราคาสินค้าเป็นคราว ๆ เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการเก็บอากรขาออกจากราคาในท้องตลาดเป็นราคาเฉลี่ยสำหรับของประเภทใดประเภทหนึ่งกำหนดเป็นเงินเท่าใด ให้ถือราคาเช่นนั้นเป็นเกณฑ์ประเมินเงินอากรในประเภทของที่ประกาศนั้น แทนราคาอันแท้จริงในท้องตลาดนับแต่วันประกาศเป็นต้นไป จนกว่ามีประกาศยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลง และสินค้าประเภทใดไม่ประกาศ ให้ใช้ราคาเอฟโอบี (F.O.B.) ซึ่งเป็นราคาสินค้ารวมค่าระวางเรือและค่าขนส่งสินค้าลงเรือแต่ไม่รวมค่าประกันภัย⁷⁵

การเรียกเก็บตามวิธีการนี้ นับว่าเป็นธรรม เพราะสินค้าประเภทเดียวกันแต่ราคาต่างกัน ต้องเสียภาษีต่างกันตามราคา และการคำนวณภาษีทำได้ง่าย แต่ผู้เสียภาษีอาจหาวิธีแสดงราคาหรือมีการตีราคาสินค้าให้ต่ำลงเพื่อหลีกเลี่ยงภาระภาษี

2) เก็บตามสภาพ (Specific) เก็บโดยคำนวณจากหน่วยปริมาณของสินค้า โดยเก็บตามน้ำหนัก เช่น กรัม กิโลกรัม ปอนด์ เป็นต้น เก็บตามปริมาตร เช่น ลิตร CC แกลลอน เป็นต้น เก็บตามความยาว เช่น เมตร ฟุต หลา นิ้ว เป็นต้น เก็บตามจำนวน เช่น คู่ โหล กุรุส ร้อย เป็นต้น⁷⁶ หรือถ้าเก็บของที่บรรจุหรือหีบห่อให้พิจารณา ดังนี้

ก) ถ้าเป็นอาหารที่บรรจุภาชนะ โดยมีของเหลวหล่อเลี้ยงด้วย เพื่อประโยชน์ในการถนอมอาหาร น้ำหนักที่ใช้เป็นเกณฑ์คำนวณอากรให้ถือเอาน้ำหนักรวมทั้งของเหลวที่บรรจุในภาชนะนั้น

ข) ถ้าบรรจุในหีบห่อหรือภาชนะใด ๆ เพื่อจำหน่ายทั้งหีบห่อหรือภาชนะ หรือมีเครื่องหมายแสดงปริมาณแห่งของติดไว้ที่หีบห่อหรือภาชนะนั้น อธิบดีอาจถือว่าหีบห่อหรือภาชนะนั้น ๆ บรรจุของตามปริมาณที่แสดงไว้⁷⁷

การเรียกเก็บตามวิธีนี้มีผู้ตำหนิว่าไม่เป็นธรรม เพราะสินค้าประเภทเดียวกัน มีปริมาณเท่ากัน แต่อาจมีราคาต่างกันถ้าเก็บตามวิธีนี้จะเสียภาษีเท่ากัน สินค้าที่มีราคาต่ำกว่าอยู่ในฐานะ

⁷⁵ จาก ภาษีอากรธุรกิจ (น. 320), โดย สมคิด บางโม, 2552, กรุงเทพฯ: วิทยพัฒน์.

⁷⁶ ภาษีอากรธุรกิจ (น. 320). เล่มเดิม.

⁷⁷ เอกสารการสอนชุดวิชา สาขาวิชาวิทยาการจัดการ การคลังและงบประมาณ (น. 151-152). เล่มเดิม.

เสียเปรียบ แต่การเรียกเก็บตามสภาพกระทำได้ง่ายกว่า สามารถป้องกันการทุจริตในการตีราคาสินค้าได้ดีกว่า เพราะสามารถควบคุมตรวจสอบสภาพและจำนวนที่แท้จริงของสินค้าได้⁷⁸

3) เก็บตามราคาและสภาพหรือแบบผสม โดยการคำนวณสินค้าชนิดเดียวกันทั้งตามราคาและตามสภาพ และเมื่อคำนวณจำนวนไหนสูงกว่าก็ให้เสียตามจำนวนนั้น⁷⁹

พิกัดอัตราภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร ประกอบด้วย

1) พิกัดอัตราศุลกากรขาเข้า

2) พิกัดอัตราศุลกากรขาออก

ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยจะขอยกตัวอย่างเฉพาะพิกัดอัตราศุลกากรขาเข้า เท่านั้น

1) พิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้า

สินค้าที่นำเข้าและต้องเสียอากรขาเข้ามีทั้งหมด 21 หมวด 97 ตอน คือ

หมวด 1 สัตว์มีชีวิต ผลิตภัณฑ์จากสัตว์

หมวด 2 ผลิตภัณฑ์จากพืช

หมวด 3 ไขมันและน้ำมันที่ได้จากสัตว์หรือพืช และผลิตภัณฑ์ที่แยกได้จากไขมันและน้ำมันดังกล่าว ไขมันที่บริโภคได้ซึ่งจัดทำแล้ว ไขมันที่ได้จากสัตว์หรือพืช

หมวด 4 อาหารปรุงแต่ง เครื่องดื่ม สุรา และน้ำส้มสายชู ยาสูบและผลิตภัณฑ์ที่ใช้แทนยาสูบ

หมวด 5 ผลิตภัณฑ์แร่

หมวด 6 ผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมทางเคมีหรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกัน

หมวด 7 พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก ยางและของที่ทำด้วยยาง

หมวด 8 หนังสือพิมพ์ นิตยสาร หนังสือพิมพ์และของที่ทำด้วยหนังสือพิมพ์ เครื่องมือและเครื่องใช้สำหรับเดินทาง กระเป๋าถือและภาชนะที่คล้ายกัน ของทำด้วยไม้สัตว์ (นอกจากไม้สัตว์ใหม่)

หมวด 9 ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ ไม้ก๊อกลงและของทำด้วยไม้ก๊อกลง ผลิตภัณฑ์ทำด้วยฟาง ทำด้วยเอสพาร์โตหรือ วัตถุลักษณะอื่น ๆ เครื่องจักรกลและเครื่องกล

หมวด 10 เยื่อไม้หรือเยื่อที่ได้จากวัตถุดิบจากเส้นใยเซลลูโลสอื่น ๆ กระดาษและกระดาษแข็งที่นำกลับคืนมาใช้ได้อีก (เศษและของที่ใช้ไม่ได้) กระดาษและกระดาษแข็งและของที่ทำด้วยกระดาษและกระดาษแข็ง

⁷⁸ จาก *หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิศดาร* (น. 159-160), โดย ไกรยุทธ ธีรยาคินันท์, 2525, กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.

⁷⁹ พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 5.

หมวด 11 สิ่งทอและของทำด้วยสิ่งทอ

หมวด 12 รองเท้า เครื่องสวมศีรษะ ร่ม ร่มปีกกันแดด ไม้เท้า ไม้เท้าที่เป็นที่นั่ง แล่ (วิป) แล่ซี่ม้า และส่วนประกอบของของดังกล่าว ขนสัตว์ปีกที่จัดเตรียมแล้ว และของทำด้วยขนดังกล่าว ดอกไม้เทียม รวมทั้งของทำด้วยผมนคน

หมวด 13 ของทำด้วยหิน พลาสติก ซีเมนต์ แอสเบสทอส ไมกาหรือวัตถุที่คล้ายกัน ผลิตภัณฑ์เซรามิกส์ รวมทั้งแก้วและเครื่องแก้ว

หมวด 14 ไข่มุกธรรมชาติหรือไข่มุกเลี้ยง รัตนชาติหรือกึ่งรัตนชาติ โลหะมีค่า โลหะที่หุ้มติดด้วยโลหะมีค่า และของที่ทำด้วยของดังกล่าว เครื่องเพชรพลอยและรูปพรรณที่เป็นของเทียม เหริยัญญาภัณฑ์

หมวด 15 โลหะสามัญและของทำด้วยโลหะสามัญ

หมวด 16 เครื่องจักรและเครื่องใช้กล เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า ส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว เครื่องบันทึกเสียงและเครื่องถอดเสียง เครื่องบันทึกและเครื่องถอดภาพและเสียงทางโทรทัศน์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องดังกล่าว

หมวด 17 ยานบก อากาศยาน ยานน้ำ และเครื่องอุปกรณ์การขนส่งที่เกี่ยวข้อง

หมวด 18 อุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในทางทัศนศาสตร์ การถ่ายรูป การถ่ายทำภาพยนตร์ การวัด การตรวจสอบ การวัดความเที่ยง การแพทย์ หรือศัลยกรรม นาฬิกาชนิดคล็อกและชนิดวอตซ์ เครื่องดนตรี รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ของของดังกล่าว

หมวด 19 อาวุธและกระสุน รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของของดังกล่าว

หมวด 20 ผลิตภัณฑ์เบ็ดเตล็ด

หมวด 21 ศิลปกรรม ของที่นักสะสมรวบรวม และโบราณวัตถุ⁸⁰

1.1) พิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอุปกรณ์⁸¹

การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปรวมถึงชิ้นส่วนอุปกรณ์ของรถยนต์ กรมศุลกากรได้มีการจัดเก็บภาษีในอัตราอากรตามราคา (Ad Valorem Duty) คือภาษีที่จัดเก็บโดยคิดร้อยละของมูลค่าหรือราคาสินค้าหรือกล่าวได้ว่า คิดตามราคา C.I.F. (Cost, Insurance and Freight)⁸²

⁸⁰ ภาษีอากรธุรกิจ (น. 331-334). เล่มเดิม.

⁸¹ ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ลงวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2555.

การจัดเก็บภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูปรวมถึงชิ้นส่วนอุปกรณ์ของรถยนต์ได้กำหนดไว้ตามประเภทพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าอยู่ภายใต้ระบบฮาร์โมนิซ (Harmonized System: HS) ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ได้กำหนดไว้ในหมวดที่ 17 ตอนที่ 87 ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว

การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปได้กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.03 เป็นเรื่องของรถยนต์ (Motor Cars) และยานยนต์อื่น ๆ (Motor Vehicles) ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลักรวมถึงรถยนต์ไฟฟ้า

ปัจจุบันการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าต้นแบบต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ และเสียภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ต้นแบบในอัตราร้อยละ 20-30⁸³ ตามเอกสารแนบท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ฉบับวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2555 กำหนดให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.08 ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราสูงสุดไม่เกินร้อยละ 30 และชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.09 ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 20⁸⁴ ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้าได้ระบุพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.03.90 เป็นประเภทย่อยกำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.03 เป็นเรื่องของรถยนต์ โดยคิดอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 80⁸⁵ และแบตเตอรี่ ระบุพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 85.06 โดยคิดอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 10⁸⁶ ตามตารางดังต่อไปนี้

⁸² C.I.F. (Cost, Insurance and Freight) หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาซื้อขาย โดยรวมค่าระวางขนส่งสินค้าและค่าเบี้ยประกันไว้ด้วย. (อ้างถึงใน *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ* (น. 61), โดย อภิญาเลื่อนฉวี, 2552, กรุงเทพฯ: วิญญูชน).

⁸³ แผนงานสร้างเสริมนโยบายสาธารณะที่ดี. (ม.ป.ป.). *हनุนวิจัย-พัฒนารรถยนต์ในไทย อุตฯ ชงคลัง เว้นภาษีนำเข้า 'รถต้นแบบ.'* สืบค้น 2 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.tuhpp.net/?p=5209>

⁸⁴ *ประกาศกระทรวงการคลัง.* เล่มเดิม.

⁸⁵ กรมศุลกากร. (ม.ป.ป.) *ตารางแสดงอัตราภาษีอากร.* สืบค้น 14 พฤษภาคม 2557, จาก <http://www.customs.go.th/wps/wcm/connect/Library+cus501th/InternetTH/noncompany/Person/16c63b3c-7a8f-4234-9c53-3d4db57bf3f0>

⁸⁶ OKNATION.net. กรมศุลกากร. (ม.ป.ป.). *ภาษีศุลกากรไม่ซับซ้อนเข้าใจง่าย...แต่ไม่ยากง่าย!!!!* สืบค้นเมื่อมิถุนายน 2551, จาก <http://www.oknation.net/blog/print.php?id=270235>

ตารางที่ 3.7 ตารางพิคัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์⁸⁷

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
87.03		รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก (นอกจากของ ตามประเภท 87.02) รวมถึงสเตชันแวกอน และรถแข่ง		
	8703.10	- ยานยนต์ที่ออกแบบโดยเฉพาะเพื่อการเดินทางบนหิมะ รวมทั้งรถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ และยานยนต์ที่คล้ายกัน		
	8703.10.10	-- รถที่ใช้ในสนามกอล์ฟและรถกอล์ฟปักกี	200	40
	8703.10.90	-- อื่น ๆ	200	40
		- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบเคลื่อนตรง ที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟ		
	8703.21	-- ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.21.10	--- รถ โท-คาร์ด	200	80
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน)		
		---- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.21.22	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.21.23	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.21.24	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80

⁸⁷ พิกัดอัตราอากรท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ลงวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2555.

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อาคาร	เหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8703.21.29	----- อื่น ๆ	200	80
		--- ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.21.31	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.21.39	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.21.91	----- รถพยาบาล	30	10
	8703.21.92	----- มอเตอร์โฮม	200	80
	8703.21.99	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.22	-- ความจุของกระบอกลูกสูบเกิน 1,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และ รถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน)		
	8703.22.11	----- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.22.19	----- อื่น ๆ	200	10
		--- ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.22.21	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.22.29	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.22.91	----- รถพยาบาล	30	10
	8703.22.92	----- มอเตอร์โฮม	200	80
	8703.22.99	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.23	-- ความจุของกระบอกลูกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
	8703.23.10	--- รถพยาบาล	30	10
		--- รถบรรทุกทุกศพ		
	8703.23.21	----- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.23.29	----- อื่น ๆ	200	80
		--- รถขนส่งบุคคลชนิดแวนสำหรับนักโทษ		
	8703.23.31	----- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อาคาร	เหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8703.23.39	---- อื่น ๆ	200	80
	8703.23.40	--- มอเตอร์โฮม	200	80
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.23.51	---- ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.52	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.53	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.54	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ		
	8703.23.61	---- ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.62	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.63	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.64	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
		--- ยานชนิดอื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.23.71	---- ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อาคาร	เหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8703.23.72	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,800 ลูกบาศก์ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.73	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.74	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.91	---- ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.92	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,800 ลูกบาศก์ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.93	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.94	---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.24	-- ความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
	8703.24.10	--- รถพยาบาล	30	10
		--- รถบรรทุกศพ		
	8703.24.21	---- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.24.29	---- อื่น ๆ	200	80
		--- รถขนส่งบุคคลชนิดแวนสำหรับนักโทษ		
	8703.24.31	---- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.24.39	---- อื่น ๆ	200	80
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถ สปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็น ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อาคาร	เหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8703.24.41	---- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.24.49	---- อื่น ๆ	200	80
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ		
	8703.24.51	---- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.24.59	---- อื่น ๆ	200	80
	8703.24.70	--- มอเตอร์โฮม	200	80
		--- ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.24.81	---- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.24.89	---- อื่น ๆ	200	80
	8703.24.91	---- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.24.99	---- อื่น ๆ	200	80
		- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายใน แบบมีลูกสูบที่จุดระเบิดโดยการอัด (ดีเซลหรือกึ่งดีเซล)		
	8703.31	-- ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.31.11	---- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.31.19	---- อื่น ๆ	200	80
	8703.31.20	--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ	200	10
	8703.31.40	--- รถพยาบาล	30	10
	8703.31.50	--- มอเตอร์โฮม	200	80
		--- ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อาคาร	เหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8703.31.81	---- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.31.89	---- อื่น ๆ	200	80
	8703.31.91	---- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.31.99	---- อื่น ๆ	200	80
	8703.32	-- ความจุของกระบอกลูกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
	8703.32.10	--- รถพยาบาล	30	10
		--- รถบรรทุกทุกศพ		
	8703.32.21	---- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.32.29	---- อื่น ๆ	200	80
		--- รถขนส่งบุคคลชนิดแวนสำหรับนักโทษ		
	8703.32.31	---- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.32.39	---- อื่น ๆ	200	80
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และ รถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
		---- ความจุของกระบอกลูกสูบไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
	8703.32.42	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.43	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.32.44	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.49	----- อื่น ๆ	200	80
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอนเอสยูวี และ รถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ		
		---- ความจุของกระบอกลูกสูบไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อาคาร	เหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8703.32.52	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.53	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.32.54	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.59	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.32.60	--- มอเตอร์โฮม	200	80
		--- ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
		---- ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
	8703.32.71	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.72	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.32.79	----- อื่น ๆ	200	80
		---- ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
	8703.32.92	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.93	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.32.94	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.99	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.33	-- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
	8703.33.10	--- รถพยาบาล	30	10
		--- รถบรรทุกศพ		
	8703.33.21	---- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.33.29	---- อื่น ๆ	200	80
		--- รถขนส่งบุคคลชนิดแวนสำหรับนักโทษ		
	8703.33.31	---- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8703.33.39	---- อื่น ๆ	200	80
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
		---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.33.43	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.44	----- อื่น ๆ	200	80
		---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.33.45	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.49	----- อื่น ๆ	200	80
		--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ		
		---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.33.53	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.54	----- อื่น ๆ	200	80
		---- ความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.33.55	----- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.59	----- อื่น ๆ	200	80
	8703.33.70	--- มอเตอร์โฮม	200	80
		--- ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.33.81	---- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.89	---- อื่น ๆ	200	80

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8703.33.91	---- ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.99	---- อื่น ๆ	200	80
	8703.90	- อื่น ๆ		
		-- ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า	200	80
	8703.90.11	--- รถพยาบาล	30	10
	8703.90.12	--- รถโก-คาร์ต	200	80
	8703.90.13	---- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.90.19	---- อื่น ๆ	200	80
	8703.90.50	--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.90.70	--- รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ	200	80
	8703.90.80	--- ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.90.90	--- อื่น ๆ	200	80
8706.00		แชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01 ถึง 87.05		
		- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01		
	8706.00.11	-- สำหรับแทรกเตอร์ที่ใช้ในการเกษตรตามประเภทย่อย 8701.10 หรือ 8701.90	80	30
	8706.00.19	-- อื่น ๆ	80	30
		- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02		
	8706.00.21	-- สำหรับรถยนต์ (รวมถึงรถลีมูซีนแบบขยายยาว แต่ไม่รวมถึงรถโดยสาร (โค้ช) รถโดยสาร ประจำทางรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก หรือรถแวน)	80	30

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8706.00.29	-- อื่น ๆ	80	30
		- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03		
	8706.00.31	-- สำหรับรถโก-คาร์ตและรถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ รวมทั้งรถกอล์ฟพับก๊ิกี้	80	30
	8706.00.32	-- สำหรับรถพยาบาล	80	30
	8706.00.33	-- สำหรับรถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และ รถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน)	80	30
	8706.00.39	-- อื่น ๆ	80	30
	8706.00.40	- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04	80	30
	8706.00.50	- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.05	80	30
87.07		ตัวถัง (รวมถึงแค็ป) สำหรับยานยนต์ ตามประเภท 87.01 ถึง 87.05		
	8707.10	- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03		
	8707.10.10	-- สำหรับรถโก-คาร์ตและรถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ รวมทั้งรถกอล์ฟพับก๊ิกี้	80	40
	8707.10.20	-- สำหรับรถพยาบาล	80	40
	8707.10.90	-- อื่น ๆ	80	40
	8707.90	- อื่น ๆ		
	8707.90.10	-- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	80	40
		-- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02		
	8707.90.21	--- สำหรับรถยนต์ (รวมถึงรถลีมูซีน แบบขยายยาว แต่ไม่รวมถึงรถโดยสาร (โค้ช) รถโดยสารประจำทาง รถโดยสาร ประจำทางขนาดเล็ก หรือรถแวน)	80	40
	8707.90.29	--- อื่น ๆ	80	40
	8707.90.30	-- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.05	80	40
	8707.90.90	-- อื่น ๆ	80	40

ตารางที่ 3.8 ตารางพิสัยอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์⁸⁸

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตาม	ตาม
			ราคา	ราคา
			ร้อยละ	ร้อยละ
87.08		ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ตามประเภท 87.01 ถึง 87.05		
	8708.10	- ก้านชน และส่วนประกอบของก้านชน		
	8708.10.10	-- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.10.90	-- อื่น ๆ	60	30
		- ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบอื่น ๆ ของตัวถัง (รวมถึงเค็บ)		
	8708.21.00	-- เข็มขัดนิรภัย	60	10
	8708.29	-- อื่น ๆ		
		--- องค์ประกอบของชุดประกอบประตูด้านใน		
	8708.29.11	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.29.12	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.29.14	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30
	8708.29.19	---- อื่น ๆ	60	30
	8708.29.20	--- ส่วนประกอบของเข็มขัดนิรภัย	60	10
	8708.29.92	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
		---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03		
	8708.29.93	----- ชุดตกแต่งติดตั้งภายใน รวมทั้งบังโคลน	60	30
	8708.29.94	----- ขาดังฝากระโปรงห้องเครื่อง	60	30
	8708.29.95	----- อื่น ๆ	60	30
		---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04		
	8708.29.96	----- ชุดตกแต่งติดตั้งภายใน รวมทั้งบังโคลน	60	30
	8708.29.97	----- ขาดังฝากระโปรงห้องเครื่อง	60	30
	8708.29.98	----- อื่น ๆ	60	30

⁸⁸ แหล่งเดิม.

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตาม ราคา ร้อยละ	ตาม ราคา ร้อยละ
	8708.29.99	---- อื่น ๆ	60	30
	8708.30	- เบรกและเซอร์โวเบรก รวมทั้งส่วนประกอบของของ ดังก้าว		
	8708.30.10	-- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	10
		-- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03		
	8708.30.21	--- ครัมเบรก จานเบรก หรือท่อน้ำมันเบรก	60	10
	8708.30.29	--- อื่น ๆ	60	30
	8708.30.30	-- ครัมเบรก จานเบรก หรือท่อน้ำมันเบรก สำหรับยาน ยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30
	8708.30.90	-- อื่น ๆ	60	30
	8708.40	- กระจุกเกียร์และส่วนประกอบของกระจุกเกียร์		
		-- กระจุกเกียร์ที่ยังไม่ได้ประกอบ		
	8708.40.11	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	10
	8708.40.13	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04 หรือ 87.05	60	10
	8708.40.14	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	10
	8708.40.19	--- อื่น ๆ	60	10
		-- กระจุกเกียร์ที่ประกอบแล้ว		
	8708.40.25	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	10
	8708.40.26	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	10
	8708.40.27	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04 หรือ 87.05	60	10
	8708.40.29	--- อื่น ๆ	60	10
		-- ส่วนประกอบ		
	8708.40.91	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	10
	8708.40.92	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	10
	8708.40.99	--- อื่น ๆ	60	10

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตาม	ตาม
			ราคา	ราคา
			ร้อยละ	ร้อยละ
	8708.50	- เพลาขับที่มีหม้อเพลลา (ดิฟเฟอเรนเชียล) จะมีองค์ประกอบอื่น ๆ ของระบบส่งกำลัง อยู่ด้วยหรือไม่ก็ตาม และเพลาที่ไม่ใช่เพลาขับ รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าว		
		-- ที่ยังไม่ได้ประกอบ		
	8708.50.11	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.50.13	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04 หรือ 87.05	60	30
	8708.50.15	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.50.19	--- อื่น ๆ	60	30
		-- ที่ประกอบแล้ว		
	8708.50.25	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.50.26	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.50.27	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04 หรือ 87.05	60	30
	8708.50.29	--- อื่น ๆ	60	30
		-- ส่วนประกอบ		
		--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01		
	8708.50.91	---- เฟืองบายศรีและเฟืองเล็ก	60	30
	8708.50.92	---- อื่น ๆ	60	30
	8708.50.93	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.50.99	--- อื่น ๆ	60	30
	8708.70	- ล้อและส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของล้อ		
		-- ฝาครอบดุมล้อ		
	8708.70.15	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.70.16	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.70.17	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8708.70.19	--- อื่น ๆ	60	30
		-- ล้อที่ติดมากับยางรถ		
	8708.70.21	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.70.22	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.70.29	--- อื่น ๆ	60	30
		-- ล้อที่ไม่ติดมากับยางรถ		
	8708.70.31	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.70.32	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.70.39	--- อื่น ๆ	60	30
	8708.70.95	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	10
	8708.70.96	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30
	8708.70.97	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.70.99	--- อื่น ๆ	60	30
	8708.80	- ระบบกันสะเทือนและส่วนประกอบของของคังกล่าว (รวมถึงโช้กอัพ)		
		-- ระบบกันสะเทือน		
	8708.80.15	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.80.16	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.80.17	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภทย่อย 8704.10 หรือ ประเภท 87.05	60	30
	8708.80.19	--- อื่น ๆ	60	30
		-- ส่วนประกอบ	60	30
	8708.80.91	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.80.92	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.80.99	--- อื่น ๆ	60	30
		- ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบอื่น ๆ		

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8708.91	-- หม้อน้ำและส่วนประกอบของหม้อน้ำ		
		--- หม้อน้ำ		
	8708.91.15	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.91.16	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.91.17	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30
	8708.91.19	---- อื่น ๆ	60	30
		--- ส่วนประกอบ		
	8708.91.91	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.91.92	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.91.99	---- อื่น ๆ	60	30
	8708.92	-- หม้อพักท่อไอเสียและท่อไอเสีย รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าว		
	8708.92.10	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.92.20	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.92.40	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30
	8708.92.90	--- อื่น ๆ	60	30
	8708.93	-- คลัตช์และส่วนประกอบของคลัตช์		
	8708.93.50	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.93.60	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.93.70	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04 หรือ 87.05	60	30
	8708.93.90	--- อื่น ๆ	60	30
	8708.94	-- พวงมาลัย แกนพวงมาลัย และกระปุกเกียร์พวงมาลัย (สตีयरिंगบ็อกซ์) รวมทั้งส่วนประกอบ ของดังกล่าว		
	8708.94.10	--- พวงมาลัยพร้อมทั้งดุมนิรภัย	60	30
		--- อื่น ๆ		

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตาม	ตาม
			ราคา	ราคา
			ร้อยละ	ร้อยละ
	8708.94.94	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.94.95	---- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.94.99	---- อื่น ๆ	60	30
	8708.95	-- ถุงลมนิรภัยพร้อมระบบพองลม รวมทั้ง ส่วนประกอบของของดังกกล่าว		
	8708.95.10	--- ถุงลมนิรภัยพร้อมระบบพองลม	60	10
	8708.95.90	--- ส่วนประกอบ	60	10
	8708.99	-- อื่น ๆ		
	8708.99.10	--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
		--- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 87.03 หรือ 87.04		
		---- ถังเชื้อเพลิงรวมทั้งส่วนประกอบของของ ดังกกล่าว		
	8708.99.21	----- ถังเชื้อเพลิง	60	30
	8708.99.23	----- ส่วนประกอบ	60	10
	8708.99.30	---- คันเร่ง เบรก หรือคันเหยียบคลัตช์	60	30
	8708.99.40	---- ถาดวางแบตเตอรี่และฐานยึดแบตเตอรี่	60	30
	8708.99.50	---- แผ่นป้องกันหม้อน้ำ	60	30
		---- โครงแชสซีส์หรือส่วนประกอบของของดังกกล่าว		
	8708.99.61	----- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02	60	30
	8708.99.62	----- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.99.63	----- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04	60	30
	8708.99.70	---- อื่น ๆ	60	30
	8708.99.90	--- อื่น ๆ	60	30

ตารางที่ 3.9 ตารางพิคัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับแบตเตอรี่⁸⁹ ตามตารางต่อไปนี้

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตรา	ลดลง
			อากร	เหลือ
			ตาม	ตาม
			ราคา	ราคา
			ร้อยละ	ร้อยละ
85.06				
		เซลล์ปฐมภูมิและแบตเตอรี่ปฐมภูมิ		
	8506.10	- แมงกานีสไดออกไซด์		
	8506.10.10	-- ปริมาตรภายนอกไม่เกิน 300 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	40	10
	8506.10.90	-- อื่น ๆ	40	10
	8506.30.00	- พรอทออกไซด์	40	10
	8506.40.00	- เงินออกไซด์	40	10
	8506.50.00	- ลิเทียม	40	10
	8506.60	- อากาศ-สังกะสี		
	8506.60.10	-- ปริมาตรภายนอกไม่เกิน 300 ลูกบาศก์เซนติเมตร	40	10
	8506.60.90	-- อื่น ๆ	40	10
	8506.80	- เซลล์ปฐมภูมิและแบตเตอรี่ปฐมภูมิอื่น ๆ		
	8506.80.10	-- สังกะสีคาร์บอน ปริมาตรภายนอก ไม่เกิน 300 ลูกบาศก์เซนติเมตร	40	10
	8506.80.20	-- สังกะสีคาร์บอน ปริมาตรภายนอก เกิน 300 ลูกบาศก์เซนติเมตร	40	10
	8506.80.91	--- ปริมาตรภายนอกไม่เกิน 300 ลูกบาศก์เซนติเมตร	40	10
	8506.80.99	--- อื่น ๆ	40	10
	8506.90.00	- ส่วนประกอบ	40	10

⁸⁹ แหล่งเดิม.

1.2) การคำนวณอากรขาเข้า

ภาษีศุลกากรขาเข้า = ฐานภาษี x อัตราภาษีศุลกากร

ตัวอย่างการคำนวณภาษีนำเข้ารถยนต์

การนำเข้ารถยนต์จะต้องมีการเสียภาษีดังต่อไปนี้

- 1) อากรขาเข้า
- 2) ภาษีสรรพสามิต
- 3) ภาษีเพื่อมหาดไทย
- 4) ภาษีมูลค่าเพิ่ม

วิธีการคำนวณภาษีแต่ละอย่าง

- 1) อากรขาเข้า = ราคา CIF⁹⁰ x อัตราอากรขาเข้า
- 2) ภาษีสรรพสามิต = (CIF + อากรขาเข้า) x อัตราสรรพสามิต/1- (1.1 x อัตราสรรพสามิต)
- 3) ภาษีเพื่อมหาดไทย = ภาษีสรรพสามิต x อัตราภาษีเพื่อมหาดไทย
- 4) ภาษีมูลค่าเพิ่ม = ราคา CIF + อากรขาเข้า + ภาษีสรรพสามิต + ภาษีมหาดไทย

ตัวอย่างนำเข้ารถยนต์นั่งขนาด 2,300 CC

ราคารถยนต์ CIF = 350,000

อากรขาเข้า = ร้อยละ 80

ภาษีสรรพสามิต = ร้อยละ 35

ภาษีเพื่อมหาดไทย = ร้อยละ 10

ภาษีมูลค่าเพิ่ม = ร้อยละ 7

วิธีคำนวณ

อากรขาเข้า = CIF x อัตราอากรขาเข้า
= 350,000 x 0.8
= 280,000

ภาษีสรรพสามิต = (CIF + อากรขาเข้า) x อัตราสรรพสามิต/ 1-
(1.1x อัตราสรรพสามิต)
= (350,000+280,000) x 0.35/ 1-(1.1x0.35)

⁹⁰ C.I.F. (Cost, Insurance and Freight) หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาซื้อขาย โดยรวมค่าระวางขนส่งสินค้าและค่าเบี้ยประกันไว้ด้วย. (อ้างถึงใน กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (น. 61). เล่มเดิม).

	= 358,536.59
ภาษีเพื่อมหาดไทย	= ภาษีสรรพสามิต x อัตราภาษีเพื่อมหาดไทย
	= 359,536.59 x 0.1
	= 35,853.66
ฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม	= ราคา CIF + อากาศขาเข้า + ภาษีสรรพสามิต + ภาษีเพื่อมหาดไทย
	= 350,000 + 280,000 + 358,536.59 + 35,853.66
	= 1,024,390.25
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	= 1,024,390.25 x 0.7 = 71,707.32
ภาษีทั้งสิ้น	746,097.57
บวก ราคาารถ	350,000.00
รวม	1,960,097.57 ⁹¹

3.2.2.2 การยกเว้นอากร

ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ตามปกติต้องเสียภาษีศุลกากร ซึ่งความรับผิดชอบในอันที่ต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่น่าเข้าสำเร็จ อย่างไรก็ตาม ฐานะของบุคคลที่เกี่ยวข้องก็ดี ตัวของมันก็ดีย่อมอาจทำให้ของนั้น ไม่ต้องเสียค่าภาษียกเว้นก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อยกเว้นที่เป็นไปตามกฎหมาย ดังต่อไปนี้⁹²

1. ยกเว้นอากร เพราะกฎหมายให้ยกเว้นการเก็บอากร
2. ยกเว้นอากรโดยอำนาจอธิบดี
3. การยกเว้นอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ หรือความผาสุกของประชาชน หรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ
4. ยกเว้นอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ
5. การยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 2 และภาค 3
6. ยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 4
7. ยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น

⁹¹ สนธิฯ เรื่องพิธีฉันท. (ม.ป.ป.). ภาษีศุลกากร บทที่ 8 (มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต). สืบค้น 15 พฤษภาคม 2557, จาก dusithost.dusit.ac.th/~msportfolio/public/adviser/85/ch8.ppt

⁹² ความรู้ทั่วไปว่าด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการศุลกากร (น. 244-246). เล่มเดิม.

1. ยกเว้นอากร เพราะกฎหมายให้ยกเว้นการเก็บอากร

กรณีที่ถูกกฎหมายได้ระบุให้งดเว้นการเก็บอากรไว้โดยชัดแจ้ง เช่น กรณีของที่เก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บนตาม พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 88 วรรคสอง

ให้งดเว้นการเก็บอากรขาเข้าและอากรขาออกแก่ของที่ปล่อยออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร ทั้งนี้ไม่ว่าจะส่งออกในสภาพเดียวที่นำเข้า หรือในสภาพที่ได้ผลิต หรือผสมหรือประกอบเป็นของอื่น⁹³

2. ยกเว้นอากร โดยอำนาจอธิบดี

กรณีที่กฎหมายได้ระบุให้การยกเว้นอากรเป็นอำนาจโดยตรงของอธิบดีกรมศุลกากรตาม พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 95

ถ้าของใดที่เก็บในคลังสินค้า หรือที่ยื่นใบขนเพื่อเก็บในคลังสินค้า หรือที่ยื่นใบขนเพื่อรับมอบไปจากคลังสินค้านั้น สูญหาย หรือถูกทำลายโดยอุบัติเหตุอันมีอาจจะหลีกเลี่ยงเสียได้ในขณะที่อยู่บนเรือก็ดี หรือในเวลาย้ายถอนขนขึ้นก็ดี ในเวลารับเข้าเก็บในคลังสินค้า หรือเวลาที่อยู่ในคลังสินค้าก็ดี ท่านว่าอธิบดีอาจยกเว้นค่าภาษีที่จะต้องเสีย หรือคืนค่าภาษีที่ได้เสียแล้วสำหรับของนั้นได้

3. การยกเว้นอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ หรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ

ตามพระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12⁹⁴ มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1) การใช้อำนาจตามมาตรานี้กระทำได้เฉพาะเพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ หรือเพื่อความผาสุกของประชาชน หรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ เท่านั้น จะใช้อำนาจเพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจ หรือเพื่อความผาสุก หรือเพื่อความมั่นคงของบุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือกลุ่มบุคคลมิได้

⁹³ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 88 วรรคสอง.

⁹⁴ พระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12 เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ หรือเพื่อความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจประกาศลดอัตราอากรสำหรับของใด ๆ จากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัตอัตราศุลกากร หรือยกเว้นอากรสำหรับของใด ๆ หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นสำหรับของใด ๆ ไม่เกินร้อยละห้าสิบของอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัตอัตราศุลกากรสำหรับของนั้น ทั้งนี้ โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้

การประกาศ การยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงประกาศในวรรคหนึ่ง ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา.

2) ผู้ใช้อำนาจ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง แต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง จะใช้อำนาจได้ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเสียก่อน

3) การใช้อำนาจสามารถทำได้ 3 วิธี คือ

ก) อำนาจประกาศลดอัตราอากรสำหรับของใด ๆ จากที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรหรือ

ข) อำนาจประกาศยกเว้นอากรสำหรับของใด ๆ หรือ

ค) อำนาจเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นสำหรับของใด ๆ ไม่เกินร้อยละห้าสิบของอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับของนั้น

4) การใช้อำนาจประกาศลดอัตราอากร ยกเว้นอากร หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มเติมดังกล่าวกฎหมายกำหนดว่า ทั้งนี้โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้ ดังนั้น จะไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้เลยก็ย่อมทำได้

5) การประกาศลดอัตราอากร ยกเว้นอากร หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นก็ดี การเปลี่ยนแปลงประกาศดังกล่าวก็ดีให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา จึงจะมีผลใช้บังคับ⁹⁵

4. ยกเว้นอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ

ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 14⁹⁶ มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1) การใช้อำนาจตามมาตรานี้ จะต้องกระทำเพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันตามสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

⁹⁵ ข้อสังเกต คือ การประกาศ การประกาศยกเลิกและการประกาศเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ซึ่งกระทำโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเท่านั้นจึงต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา แต่หากประกาศดังกล่าวกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ เช่น กำหนดว่า ต้องเป็นตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนดด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ดังนี้ การที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขโดยได้รับความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังนี้ไม่ต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพียงแต่ออกประกาศกรมศุลกากรให้ทราบทั่วกันก็ใช้ได้แล้ว.

⁹⁶ พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 14 เพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันตามสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจประกาศยกเว้น ลดหรือเพิ่มอากรจากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรหรือประกาศเรียกเก็บอากรตามอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากร สำหรับของที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศที่ร่วมลงนามหรือลักษณะตามที่ระบุไว้ในสัญญาหรือความตกลงดังกล่าว ทั้งนี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้

การประกาศ การยกเลิกหรือการเปลี่ยนแปลงประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา.

2) ผู้ใช้อำนาจ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง แต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง จะใช้อำนาจได้ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเสียก่อน

3) การใช้อำนาจสามารถทำได้ 3 วิธี คือ

ก. ประการลดอัตราอากรจากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรหรือ

ข. ยกเว้นอากร

ค. สำหรับของที่มิถိုင်กำเนิดจากประเทศที่ร่วมลงทุน หรือระบุไว้ในสัญญาหรือ ความตกลง

4) การประกาศลดอัตราอากรหรือยกเว้นอากรดังกล่าวจะมีกำหนดหลักเกณฑ์และ เงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วย หรือไม่กำหนดเลยก็ได้

5. การยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 2 และภาค 3

กรณีนี้เป็นการยกเว้นให้แก่ตัวของนั้นโดยเด็ดขาดในพิกัดอัตราศุลกากรดังกล่าวระบุใน ช่องอัตราอากรว่า ไม่ต้องเสียอากร ดังนั้น ของหรือวัตถุใดที่จำแนกเข้าประเภทพิกัดที่ระบุว่าจะไม่ต้อง เสียอากรก็ได้ยกเว้นอากร

6. ยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 4

กรณีนี้มีให้ยกเว้นให้แก่ชนิดของโดยเด็ดขาด แต่เป็นการยกเว้นเพราะเหตุแห่งฐานะ พิเศษของบุคคลผู้นำของเข้าหรือส่งออก หรือเพราะเหตุแห่งสภาพหรือฐานะการใช้หรือ วัตถุประสงค์ในการนำเข้าหรือส่งออกของนั้น เหตุใดเหตุหนึ่งหรือหลายเหตุ ซึ่งมีทั้งหมด 18 ประเภทดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้นของดังกล่าวเมื่อนำเข้าโดยปราศจากข้อเท็จจริงพิเศษอันเป็น เหตุยกเว้นอากรแล้ว ย่อมจัดจำแนกเข้าประเภทพิกัดอัตราทั่วไปตามภาค 2 หรือภาค 3 แล้วแต่กรณี และต้องชำระอากรตามประเภทพิกัดสำหรับของนั้น เว้นแต่จะได้รับยกเว้นเพราะเหตุอื่น

7. ยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น

กรณีที่กฎหมายฉบับนั้น ๆ ได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่า ให้ได้รับการยกเว้นอากรตาม กฎหมายศุลกากร เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคม อุตสาหกรรม พ.ศ. 2522

1) พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ได้มีบทบัญญัติยกเว้นอยู่ใน มาตรา 28 และมาตรา 36

ผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ แต่เครื่องจักรนั้นต้องไม่เป็นเครื่องจักรที่ผลิตหรือประกอบได้ในราชอาณาจักร ซึ่งมีคุณภาพใกล้เคียงกันกับชนิดที่ผลิตในต่างประเทศ และมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้⁹⁷

เพื่อส่งเสริมการส่งออก คณะกรรมการอาจให้ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง ดังต่อไปนี้ด้วย

- (1) การยกเว้นอากรขาเข้า สำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่ต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อใช้ ผลิต ผสม หรือประกอบผลิตภัณฑ์หรือผลิตผล เฉพาะที่ใช้ในการส่งออก
- (2) การยกเว้นอากรขาเข้า สำหรับของที่ผู้ได้รับการส่งเสริม นำเข้ามาเพื่อส่งกลับออกไป
- (3) การยกเว้นอากรขาออก สำหรับผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบ
- (4) การอนุญาตให้หักเงินได้พึงประเมินในการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละห้าของรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จากการส่งออกซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบ โดยไม่รวมค่าประกันภัยและค่าขนส่งนอกประเทศ

ทั้งนี้ ตามเงื่อนไข วิธีการและระยะเวลาที่คณะกรรมการกำหนด⁹⁸

2) พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการยกเว้นอากรไว้ ใน มาตรา 48 ถึงมาตรา 52 และมาตรา 54

สำหรับของที่นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากร เช่นเดียวกับของที่นำเข้าไปในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และให้รวมถึงสิทธิประโยชน์ในกรณีดังต่อไปนี้ด้วย

- (1) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน อากรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิต สำหรับของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของสิ่งดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้าหรือเพื่อพาณิชย์กรรม แล้วแต่กรณี และของที่ใช้ในการสร้าง ประกอบ หรือติดตั้งเป็นโรงงานหรืออาคารในเขตประกอบการเสรี ทั้งนี้ เท่าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีตามที่คณะกรรมการอนุมัติ และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

⁹⁷ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 28.

⁹⁸ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 36.

(2) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าหรือเพื่อพาณิชย์กรรม ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนอากรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้ว่าการกำหนด

(3) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีตาม (2) รวมทั้งผลิตภัณฑ์ สิ่งพลอยได้ และสิ่งอื่นที่ได้จากการผลิตในเขตประกอบการเสรี หากส่งออกไปนอกราชอาณาจักรให้ได้รับยกเว้นอากรขาออก ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต

สำหรับของที่นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี ให้รวมถึงของที่นำออกจากเขตประกอบการเสรีแห่งหนึ่งไปยังเขตประกอบการเสรีอีกแห่งหนึ่งด้วย”

ในกรณีการนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตประกอบการเสรีเพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ในบังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้าเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าว หรือเกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ การประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น แต่ไม่รวมถึงกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

ในกรณีของที่นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีเป็นของที่ก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคงหรือความปลอดภัยของประเทศ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน สุขภาพอนามัยของประชาชนหรือสิ่งแวดล้อม หรือเป็นของซึ่งประเทศไทยมีพันธกรณีตามข้อผูกพันตามสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการนำเข้าในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดชนิดหรือประเภทของของดังกล่าวมิให้ได้รับยกเว้นตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขใด ๆ เกี่ยวกับของนั้นไว้ด้วยก็ได้¹⁰⁰

กรณีของใดที่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายให้ได้รับยกเว้นหรือคืนค่าภาษีอากรเมื่อได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร แม้มิได้ส่งออกแต่ได้นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีเพื่อใช้ตามมาตรา 48 (1) หรือ (2) ให้ของนั้นได้รับยกเว้นหรือคืนค่าภาษีอากรโดยถือเสมือนว่าได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรในวันให้นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี¹⁰¹

⁹⁹ พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มาตรา 48.

¹⁰⁰ พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มาตรา 49.

¹⁰¹ พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มาตรา 51.

กรณี ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีตาม มาตรา 48 หรือมาตรา 49 และของตามมาตรา 51 รวมทั้งผลิตภัณฑ์ สิ่งพลอยได้และสิ่งอื่น ที่ได้จากการผลิตในเขตประกอบการเสรี หากนำออกจากเขตประกอบการเสรีเพื่อใช้หรือจำหน่ายใน ราชอาณาจักรจะต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน อกรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิต ตามสภาพ ราคาและอัตราภาษีอากรที่เป็นอยู่ในวันที่นำออกจาก เขตประกอบการเสรี รวมทั้งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามา ในราชอาณาจักร การส่งออกป็นนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของ ดังกล่าว หรือเกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ การประทับตรา หรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น นับแต่วันที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี แล้วแต่กรณี โดยถือเสมือนว่าได้นำเข้ามาใน ราชอาณาจักรในวันที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี¹⁰²

กรณีของที่ไม่ใช้หรือใช้ไม่ได้ซึ่งอยู่ในเขตประกอบการเสรี ในกรณี ที่ผู้ประกอบ อุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมขออนุญาตเป็นหนังสือต่อ กนอ. เพื่อทำลายหรือในกรณี ที่ กนอ. เห็นสมควรสั่งให้ทำลายของดังกล่าว ให้ กนอ. แจ่งเป็นหนังสือให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรม หรือผู้ประกอบการแล้วแต่กรณี หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว และอธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรมอบหมายทราบ และให้อธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรม ศุลกากรมอบหมายสั่งดำเนินการทำลายของนั้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกรมศุลกากร กำหนด

ในกรณีที่ กนอ. ไม่อาจแจ่งให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการแล้วแต่กรณี หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว และอธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากร มอบหมายทราบได้ เมื่อ กนอ. ได้ปิดประกาศไว้ ณ สำนักงานของบุคคลดังกล่าวที่อยู่ในเขต ประกอบการเสรีเป็นเวลาเจ็ดวันให้ถือว่าบุคคลดังกล่าวได้รับแจ่งแล้ว

สำหรับของที่ได้ถูกทำลายตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังกล่าวข้างต้นให้ได้รับยกเว้น ค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน อกรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่ม และ ภาษีสรรพสามิต¹⁰³

¹⁰² พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มาตรา 52.

¹⁰³ พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มาตรา 54.

3.2.2.3 การลดอัตราอากร

การลดอัตราอากร หมายถึง การลดอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรให้ลดลงในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราที่กำหนดไว้ การลดอัตราอากรจะต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ให้อำนาจไว้¹⁰⁴ ดังนี้

1. การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ

2. การลดอัตราอากร เพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ

3. การลดอัตราอากรตามกฎหมายอื่น

1. การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ

กรณีเป็นไปตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12 ซึ่งได้กล่าวมาแล้วในเรื่องการยกเว้นอากร

2. การลดอัตราอากร เพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ

การลดอัตราอากรตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ได้มีการบังคับใช้ 5 กรณี คือ

1) การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศภาคีแกตต์ (GATT) ความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade: GATT) ซึ่งกำหนดให้ประเทศภาคีต้องผูกพันอัตราอากรสินค้าบางรายการไว้หากประเทศภาคีใดมีสินค้าใดที่มีอัตราอากรสูงกว่าอัตราอากรที่ผูกพันไว้ก็ต้องลดอัตราอากรลงเท่ากับอัตราที่ผูกพันไว้ ประเทศไทยซึ่งเป็นสมาชิกภาคีแกตต์ได้มีการออกประกาศกระทรวงการคลังให้รายการสินค้าที่มีอัตราอากรสูงกว่าอัตราอากรตามข้อผูกพันลดเหลือเท่ากับอัตราอากรตามข้อผูกพัน เช่น ประกาศกระทรวงการคลังที่ สก.2/2531 (ท.3)

2) การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียน (APTA) เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซียน (Agreement on ASEAN Preferential Trading Arrangement: ASEANPTA หรือ APTA) ซึ่งเป็นการให้สิทธิพิเศษทางการค้าแก่กัน โดยการลดอัตราอากร (Tariff preference) หรือไม่เพิ่มไปจากอัตราที่จัดเก็บในขณะข้อตกลง (Binding existing rates) ในกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งประกอบด้วย ประเทศบรูไน อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย ซึ่งกระทรวงการคลังออกประกาศกระทรวงการคลังออกมายังบังคับ เช่น ประกาศกระทรวงการคลังที่ สก. 13/2532 (อช.29) ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2532 เป็นต้น

¹⁰⁴ พิกัดอัตราอากรท้ายประกาศกระทรวงการคลัง (น. 250-252). เล่มเดิม.

3) การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียนตามข้อตกลง AFTA เป็นไปตามความตกลงในเรื่องของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรือ AFTA (ASEAN FREE TRADE AREA) ซึ่งประเทศไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียนได้มีมติร่วมกันจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนขึ้น เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2535 เพื่อเสริมสร้างและรักษาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน โดยเฉพาะการขยายทางการค้าระหว่างกันให้มีขอบเขตกว้างขึ้น โดยการลดหรือยกเลิกอุปสรรคและข้อกีดกันทางการค้าทั้งในรูปภาษีศุลกากรและไม่ใช่ภาษีศุลกากร (TARIFF AND NON-TARIFF BARRIERS) ให้เหลือในอัตราเพียงร้อยละ 0-5 ในระยะเวลา 15 ปี นับตั้งแต่ 1 มกราคม 2536 เป็นต้นไป ซึ่งกระทรวงการคลังออกประกาศกระทรวงการคลังลดอัตราอากรตามข้อตกลง AFTA เช่น ประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก. 19/2535 (อช.34) ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2535 เป็นต้น

4) การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียน ตามโครงการร่วมลงทุนอุตสาหกรรม AIJV เป็นไปตามข้อผูกพันตามความตกลงพื้นฐานว่าด้วยโครงการร่วมลงทุนทางอุตสาหกรรมของอาเซียน (ASEAN Industry Joint Venture: AIJV) ซึ่งกระทรวงการคลังได้ออกประกาศกระทรวงการคลังออกมาใช้บังคับแล้ว เช่น ประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก. 8/2533 (รทอ.-1) ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2533 เป็นต้น

5) การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศที่ได้รับสิทธิพิเศษภายใต้ความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนา (GSTP) เป็นไปตามภายใต้ความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนา (Global System Trade Preference: GSTP) ซึ่งกระทรวงการคลังได้ออกประกาศกระทรวงการคลังออกมาใช้บังคับแล้ว เช่น ประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก. 18/2534 (สคพ.1) ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2534 เป็นต้น

3. การลดอัตราอากรตามกฎหมายอื่น

กฎหมายอื่นที่ได้กำหนดให้ลดอัตราอากรไว้โดยชัดแจ้ง เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 29 และมาตรา 30

มาตรการส่งเสริมตามกฎหมายการลงทุนในเรื่องของการนำเข้าเครื่องจักร มีหลักเกณฑ์ดังนี้ เมื่อคณะกรรมการพิจารณาเห็นว่า การให้การส่งเสริมแก่กิจการใด หรือแก่ผู้ขอรับการส่งเสริมรายใดไม่สมควรให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา 28 คณะกรรมการจะให้การส่งเสริมแก่กิจการนั้นหรือผู้ขอรับการส่งเสริมรายนั้น และรายต่อ ๆ ไป โดยให้ได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรเพียงเครื่องหนึ่ง หรือจะไม่ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรเลยก็ได้¹⁰⁵ และในกรณีที่มีเหตุอันสมควร คณะกรรมการจะให้ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับลดหย่อนอากรขาเข้า

¹⁰⁵ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 29.

ไม่เกินร้อยละเก้าสิบของอัตราปกติ สำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อใช้ผลิต ผสมหรือประกอบในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมมีกำหนดเวลาราวละไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่คณะกรรมการกำหนด แต่วัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นนั้นต้องไม่เป็นของที่ผลิตหรือมีกำเนิดในราชอาณาจักรซึ่งมีคุณภาพใกล้เคียงกันกับชนิดที่จะนำเข้ามาในราชอาณาจักรและมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้ ทั้งนี้ ตามชนิด ปริมาณ ระยะเวลา เงื่อนไข และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด¹⁰⁶

นอกจากนี้ ปัจจุบันมีการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ามาในประเทศไทยแล้ว แต่ยังเป็นเพียงขั้นเริ่มต้นในการทดลองใช้ ซึ่งยังไม่มีมาตรการส่งเสริมที่ชัดเจน โดยมีหน่วยงานที่ตระหนักถึงการที่จะมีรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในอนาคตโดยจัดให้มีสถานีชาร์จไฟฟ้า คือ การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ซึ่งการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบไฟฟ้าให้มีความมั่นคง พร้อมเพิ่มประสิทธิภาพงานบริการให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตแห่งอนาคตของคนเมือง และห่วงใยสังคมและสิ่งแวดล้อม ผ่านการดำเนิน โครงการต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในพื้นที่ให้บริการของการไฟฟ้านครหลวง โดยการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) มีแผนในการจัดซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจำนวนรวมทั้งสิ้น 20 คัน ในระหว่างปี 2555-2558 ซึ่งปัจจุบันการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) จัดซื้อรถยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งสิ้นแล้ว 10 คัน เพื่อนำมาใช้งานในกิจการภายในตลอดจนได้ดำเนินการก่อสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าจำนวน 10 สถานีที่สำนักงานเขตของการไฟฟ้านครหลวง โดยเปิดให้บริการในกรุงเทพและปริมณฑล ได้แก่

1. การไฟฟ้านครหลวง สำนักงานใหญ่ เพลินจิต
2. การไฟฟ้านครหลวง เขตวัดเลียบ
3. การไฟฟ้านครหลวง เขตสามเสน
4. การไฟฟ้านครหลวง เขตบางขุนเทียน
5. การไฟฟ้านครหลวง เขตลาดกระบัง
6. การไฟฟ้านครหลวง เขตบางเขน
7. การไฟฟ้านครหลวง เขตบางใหญ่
8. การไฟฟ้านครหลวง เขตราษฎร์บูรณะ
9. การไฟฟ้านครหลวง เขตสมุทรปราการ

¹⁰⁶ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 30.

10. ฝ่ายธุรกิจขนส่งและผลิตภัณฑ์ บางพุด¹⁰⁷

การริชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า แบ่งเป็น 2 แบบ ดังต่อไปนี้

แบบแรก การริชาร์จจากไฟบ้าน ซึ่งโดยปกติทั่วไปภายในบ้านจะใช้แรงดัน 220 โวลต์ กระแสไฟฟ้าไม่เกิน 16 แอมป์ ระยะเวลาในการริชาร์จ 1 ครั้งประมาณ 6-8 ชั่วโมง ขึ้นอยู่กับความจุของชุดแบตเตอรี่แพคในรถยนต์ไฟฟ้า

แบบที่ 2 การริชาร์จแบบเร็วหรือโหมคคิกชาร์จ ใช้ไฟแรงดันระดับโรงงาน 3 เฟส 400 โวลต์ กระแสไฟฟ้าไม่เกิน 100 แอมป์ จากการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) มาแปลงเป็นไฟฟ้ากระแสตรง ส่งเข้าไปเก็บยังชุดแบตเตอรี่แพคในรถยนต์ไฟฟ้า ส่วนมากใช้ระยะเวลาในการชาร์จประมาณ 30 นาที แต่ว่าไม่นับเป็นจำนวนเต็มความจุและไม่นับเป็นการชาร์จ 1 ครั้ง เพราะโหมคคิกชาร์จจะชาร์จประจุไฟฟ้าเข้าไปในแบตเตอรี่เพียงร้อยละ 80 จากจำนวนเต็ม ดังนั้นจำนวนรอบ (หรือ Cycle) ในการชาร์จจะนับเป็น 1 ครั้งเมื่ออีกร้อยละ 20 ถูกเติมในการชาร์จครั้งต่อไป¹⁰⁸

สถานีคิกชาร์จแห่งหนึ่งใช้เงินลงทุน 6 แสน - 1 ล้านบาท โดยสามารถลดการปล่อยคาร์บอน 60 ตันต่อปี สำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามีอัตราการสิ้นเปลือง 69 สตางค์ต่อกิโลเมตร เมื่อเปรียบเทียบกับค่าน้ำมันอยู่ที่กิโลเมตรละ 3 บาท ถือเป็นการสนับสนุนการลดมลพิษเพื่อสิ่งแวดล้อม¹⁰⁹

การสนับสนุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า และการติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้า (EV Charging Station) สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าให้ครอบคลุมทั่วประเทศได้นั้น จะต้องมียุทธศาสตร์ที่มีสนับสนุนอย่างจริงจัง โดยมีมาตรการยกเว้นอากรตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 ซึ่งผู้วิจัยจะไม่ลงไปในรายละเอียดโดยขอจำกัดขอบเขตตามงานวิจัย

¹⁰⁷ การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.). (ม.ป.ป.). *กฟน. ขยายสถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าทั่วประเทศ กรุงเทพฯ และปริมณฑล*. สืบค้น 23 พฤษภาคม 2557, จาก

<http://www.mea.or.th/content/detail.php?mid=87&did=1101&tid=1&pid=0>

¹⁰⁸ Motor trivia. (ม.ป.ป.). *แนวคิด โครงข่ายสถานีชาร์จพลังงานไฟฟ้าจาก การไฟฟ้านครหลวง*. สืบค้น 23 พฤษภาคม 2557, จาก <http://www.motortrivia.com/2013/report-001/160-motor-expo-2013/mea-ev.html>

¹⁰⁹ ITS Thailand. (2556, 25 มิถุนายน). “กฟน.ลุยรถไฟฟ้า 10 สถานีชาร์จกม.ละ 69สต.ต.-วิ่งได้ 100 กิโลเมตร.” *มติชน, กรอบข่าย*. สืบค้น 23 พฤษภาคม 2557, จาก <http://its.in.th/index.php/the-news/1-latest-news/11415---10-69-100>

3.3 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของ ประเทศสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกามีลักษณะเป็นสหพันธ์สาธารณรัฐ (Federal Republic) ซึ่งมีรัฐอิสระและรัฐบาลท้องถิ่น การเก็บภาษีของประเทศสหรัฐอเมริกาจึงอยู่ภายใต้กฎกลาง (Federal Rules) และกฎหมายของแต่ละรัฐหรือกฎหมายของแต่ละท้องถิ่น (State Rules Or Local Tax Rates) ซึ่งการจัดเก็บภาษีของประเทศสหรัฐอเมริกามีการแบ่งการจัดเก็บภาษีเป็นสองลำดับ คือ การจัดเก็บในลำดับมลรัฐ (State Tax) และการจัดเก็บภาษีสระดับสหพันธ์รัฐ (Federal Tax) การซื้อรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกามีการระดมภาษีดังนี้

3.3.1 ภาษีขาย (Sale taxes)

ถูกกำหนดและจัดเก็บโดยแต่ละรัฐและท้องถิ่น ไม่มีกฎหมายกลาง (no federal sales tax) โดยจะกำหนดเป็นภาษีขาย (sales tax) ตามประเภทสินค้าและบริการและอัตราที่แต่ละรัฐกำหนด ภาษีขาย (sales tax) ถูกเรียกเก็บโดยผู้ขายในเวลาขายสินค้า ที่เกิดขึ้นในรัฐหรือท้องถิ่นนั้น ๆ เก็บเพียงครั้งเดียวเวลาขายปลีกของสินค้าที่กำหนด แต่หากเป็นการซื้อเพื่อไปผลิตต่อหรือขายต่อ จะไม่ต้องเสียภาษีขาย (sales tax) และจะมีการกำหนดว่าสินค้าไหนไม่ต้องเสียภาษีขาย (sales tax) เกิดจากการเอาราคาสินค้าหรือบริการคูณด้วยอัตราภาษี โดยคำนึงถึงราคาขายปลีกของสินค้า (Price at retail sale) อัตราภาษีขาย (sales tax rates) แตกต่างกันตามพื้นที่ตั้งแต่ร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 16 ขึ้นอยู่กับสินค้านั้น คิดคำนวณจากราคาขายปลีกคูณด้วยอัตราภาษี ภาษีขายเรียกเก็บโดยผู้ขายในเวลาที่มีการขาย หรือถูกผลักมาให้ผู้ซื้อในรูปแบบภาษีใช้ (use tax) สำหรับบุคคลที่เคยเสียภาษีขาย¹¹⁰ กรมยานยนต์ (Department of Motor Vehicle: DMV) เป็นองค์กรเอกชนที่รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ ช่วยลดความยุ่งยากในการรวบรวมข้อมูลของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับทั่วทุกรัฐ ในการขอใบอนุญาตขับรถต่ออายุทะเบียนรถยนต์และการลงทะเบียนยานพาหนะในประเทศสหรัฐอเมริกา

กรมยานยนต์ (Department of Motor Vehicle: DMV) มีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายของรัฐและรัฐบาลกลางเกี่ยวกับยานยนต์ มีวัตถุประสงค์ก็คือการบังคับใช้กฎระเบียบ DMV ที่ถูกประมวลผลในกฎหมายของรัฐ¹¹¹

¹¹⁰ Wikipedia. (n.d.). *Taxation in the United States*. Retrieved April 6, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/U.S._taxes#Sales_and_excise_taxes

¹¹¹ Wikipedia. (n.d.). *Department of Motor Vehicles*. Retrieved April 16, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Department_of_Motor_Vehicles

3.3.2 ภาษีสรรพสามิต

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกา มี 3 ประเภท คือ

(1) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าประเภทฟุ่มเฟือย (Luxury Tax)

(2) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากรถยนต์และสิ่งที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์

(3) ภาษีสรรพสามิตสำหรับกิจการอื่น ๆ (Certain Other Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากการใช้รถยนต์ (Tax on Use of Certain Vehicles)¹¹²

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นำเข้าในประเทศสหรัฐอเมริกา

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้น มีการจัดเก็บทั้งในระดับรัฐบาลกลาง (Federal Excise Tax) และในระดับมลรัฐ (State Excise Tax) จะจัดเก็บภาษีในบางมลรัฐเท่านั้น

โดยภาษีสรรพสามิตได้กำหนดไว้ในประมวลบทบัญญัติว่าด้วยการจัดเก็บภาษีอากร (Internal Revenue Code) เป็นการจัดเก็บโดยรัฐบาลกลาง ซึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมี 2 หน่วยงาน คือ หน่วยงานที่จัดเก็บภาษีภายในประเทศ (Internal Revenue Service: IRS) และสำนักงานแอลกอฮอล์ ยาสูบและอาวุธปืน (Bureau of Alcohol, Tobacco & Firearms: ATF)¹¹³ โดยบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) ใน Title 26 ได้บัญญัติถึงภาษีที่จัดเก็บอยู่ 5 ประเภท คือ

- (1) Subtitle A คือ ภาษีเงินได้ (Income Taxes)¹¹⁴
- (2) Subtitle B คือ ภาษีอสังหาริมทรัพย์และของที่ระลึก (Estate and Gift Taxes)¹¹⁵
- (3) Subtitle C คือ ภาษีการจ้างงาน (Employment Taxes)¹¹⁶
- (4) Subtitle D คือ ภาษีสรรพสามิตเบ็ดเตล็ด (Miscellaneous Excise Taxes)¹¹⁷

¹¹² จาก กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ (น. 20), โดย สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส, 2553.

¹¹³ จาก การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15) (น. 192), โดยประภาส คงเอียด, (2541), นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

¹¹⁴ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle A.

¹¹⁵ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle B.

¹¹⁶ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle C.

¹¹⁷ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D.

(5) Subtitle E คือ ภาษีสรรพสามิตแอลกอฮอล์ ยาสูบ และภาษีสรรพสามิตอื่น (Alcohol, Tobacco, and Certain Other Excise Taxes)¹¹⁸

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่มีการบัญญัติไว้ในบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) Title 26 Subtitle D¹¹⁹ ได้มีการแบ่งประเภทของการจัดเก็บภาษีออกเป็น 7 ประเภท ดังต่อไปนี้

(1) Chapter 31 คือ ภาษีสรรพสามิตสำหรับการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(1.1) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย (Luxury Passenger Vehicles)¹²⁰

(1.2) น้ำมันเชื้อเพลิงบางชนิด (Special Fuels)¹²¹

(1.3) รถบรรทุกและรถพ่วงที่มีขนาดใหญ่ (Heavy Trucks and Trailers)¹²²

(2) Chapter 32 คือ ภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(2.1) รถยนต์และสิ่งของที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ (Automotive and Related Items)¹²³

(2.2) ถ่านหิน (Coal)¹²⁴

(2.3) วัคซีนบางชนิด (Certain Vaccines)¹²⁵

(2.4) อุปกรณ์ที่ใช้ในการพักผ่อนและสันทนาการ (Recreational Equipment)¹²⁶

(2.5) อุปกรณ์ทางการแพทย์ (Medical Device)¹²⁷

¹¹⁸ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle E.

¹¹⁹ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D.

¹²⁰ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 31 Subchapter A - Luxury Passenger Vehicles.

¹²¹ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 31 Subchapter B - Special Fuels.

¹²² Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 31 Subchapter C - Heavy Trucks and Trailers.

¹²³ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter A - Automotive and Related Items.

¹²⁴ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter B - Coal.

¹²⁵ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter C - Certain Vaccines.

¹²⁶ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter D - Recreational Equipment.

¹²⁷ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter E - Medical Device.

(3) Chapter 33 คือ ภาษีสรรพสามิตสำหรับการให้บริการ (Excise Taxes on Services) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(3.1) การให้บริการด้านการสื่อสารโทรคมนาคม (Communication Services)¹²⁸

(3.2) การให้บริการขนส่งทางอากาศ (Transportation by Air)¹²⁹

(4) Chapter 34 คือ ภาษีเก็บจากการรับประกันบางประการ (Taxes on Certain Insurance Policies) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(4.1) การประกันภัยสำหรับกรรมธรรม์ประกันภัยที่ออกโดยผู้รับประกันภัยต่างประเทศ (Policies Issued by Foreign Insurers)¹³⁰

(4.2) การวางแผนประกันสุขภาพของผู้ประกันตน (Insured and Self Insured Health Plans)¹³¹

(5) Chapter 35 คือ ภาษีเก็บจากกิจการการพนัน (Taxes on Wagering)

(6) Chapter 36 คือ ภาษีสรรพสามิตสำหรับกิจการประการอื่น ๆ (Certain Other Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(6.1) ภาษีสำหรับการบำรุงรักษาท่าเรือ (Harbor Maintenance Tax)¹³²

(6.2) ภาษีสำหรับการขนส่งทางเรือ (Transportation by Water)¹³³

(6.3) ภาษีสำหรับการขนส่งทางรถยนต์ (Tax on Use of Certain Vehicles)¹³⁴

(7) Chapter 37 คือ ภาษีสรรพสามิตสำหรับสิ่งแวดล้อม (Environmental Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(7.1) ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (Tax of Petroleum)¹³⁵

(7.2) เคมีภัณฑ์บางชนิด (Tax on Certain Chemicals)¹³⁶

¹²⁸ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 33 Subchapter A - Communication Services.

¹²⁹ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 33 Subchapter B - Transportation by Air.

¹³⁰ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 34 Subchapter A - Policies Issued by Foreign Insurers.

¹³¹ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 34 Subchapter B - Insured and Self Insured Health Plans.

¹³² Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 36 Subchapter A - Harbor Maintenance Tax.

¹³³ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 36 Subchapter B - Transportation by Water.

¹³⁴ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 36 Subchapter C - Tax on Use of Certain Vehicles.

¹³⁵ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 37 Subchapter A - Tax of Petroleum.

¹³⁶ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 37 Subchapter B - Tax on Certain Chemicals.

(7.3) วัตถุที่นำเข้าบางชนิด (Tax on Certain Imported Substances)¹³⁷

(7.4) สารเคมีที่ทำลายโอโซน (Tax on Ozone Depleting Chemicals)¹³⁸

ฐานภาษีและอัตราภาษี

ฐานภาษีสรรพสามิตในประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนดให้ใช้ฐานภาษีหรือมูลค่าที่ใช้ในการคำนวณภาษีสรรพสามิตที่แตกต่างกันตามความเหมาะสมตามประเภทสินค้าและบริการ โดยรูปแบบของฐานภาษี แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

- (1) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) ใช้ฐานราคาขายปลีก
- (2) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes) ใช้ฐานราคา ณ โรงงานอุตสาหกรรม
- (3) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับการให้บริการ (Excise Taxes on Services) ใช้ฐานรายรับ
- (4) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสิ่งแวดล้อม (Environmental Taxes) ใช้ฐานปริมาณ¹³⁹

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตกำหนดให้จัดเก็บภาษีจากราคาขายหรือตามมูลค่า ฐานภาษีคือราคาขายโดยกฎหมายบัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องราคาขายเป็นพิเศษ คือ

- (1) ราคาขายของสินค้า ให้รวมมูลค่าของการบรรจุสินค้าไว้ในภาชนะบรรจุของสินค้าในสภาพที่เหมาะสมและพร้อมสำหรับการขนส่ง
- (2) ราคาขายของสินค้าไม่รวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ ค่าขนส่ง ค่าประกันภัย หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งและการส่งมอบสินค้าและค่าโฆษณาในประเทศไว้ด้วย¹⁴⁰

สำหรับกรณีและผู้ผลิตสินค้าได้ทำการผลิตและขายปลีกต่อลูกค้าโดยตรง ภาษีสรรพสามิตกำหนดให้ราคาขายที่เป็นฐานภาษีจะต้องกำหนดขึ้นเป็นพิเศษ โดยให้นำราคาขายปลีกไปเปรียบเทียบกับ

¹³⁷ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 37 Subchapter C - Tax on Certain Imported Substances.

¹³⁸ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 37 Subchapter D - Tax on Ozone Depleting Chemicals.

¹³⁹ การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช (น. 464-465). เล่มเดิม.

¹⁴⁰ แหล่งเดิม.

กับราคาขายสูงสุดที่ผู้ผลิตจะขายสินค้านั้นให้กับผู้ขายส่งตามปกติทั่วไปของการค้าขาย ถ้าราคาใดต่ำกว่าให้ใช้ราคานั้นเป็นฐานในการคำนวณภาษี

กรณีขายโดยส่งสินค้าไปให้ลูกค้า เช่น ส่งให้ลูกค้าทางไปรษณีย์ หรือขายโดยวิธีอื่นใดที่ราคาต่ำกว่าในตลาดปกติ ให้ใช้ราคาโดยผู้ผลิตตามปกติทั่วไปสำหรับสินค้าประเภทนั้นเป็นฐานในการคำนวณภาษี¹⁴¹

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ตาม Internal Revenue Code นั้นมีการจัดเก็บภาษี 3 อยู่ประเภท ดังนี้ (1) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) ผู้ขายปลีกมีหน้าที่ต้องเสียภาษี¹⁴²

สำหรับรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย (Luxury Passenger Vehicles) นอกจากจะต้องเสียภาษีสำหรับการผลิตของภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้ น้ำมันแล้ว ต้องเสียภาษีขายปลีกด้วย¹⁴³ โดยรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีไว้ว่าจะต้องเป็นรถยนต์สี่ล้อที่มีน้ำหนักไม่เกิน 6,000 ปอนด์ ซึ่งภาระภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อมีการขายปลีกครั้งแรกหลังจากที่มีการผลิตหรือนำเข้าในอัตราภาษีร้อยละ 10 ของราคาขายเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ¹⁴⁴

การขายสินค้าทุกชนิดรวมทั้งรถยนต์โดยทั่วไปจะมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตโดยรัฐบาลกลางแล้วจะมีการจัดเก็บภาษีขายหรือภาษีการค้าในแต่ละรัฐด้วย ดังนั้น ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรัฐบาลกลางกฎหมายกำหนดให้ราคาขายที่เป็นฐานจะต้องเป็นราคาที่มีได้รวมภาษีการขายอื่น ๆ ไว้ด้วย โดยเฉพาะภาษีการขายที่จัดเก็บโดยรัฐบาลของมลรัฐหรือรัฐบาลท้องถิ่น ซึ่งถ้าราคาขายของรถยนต์ซึ่งรวมภาษีการขายแล้วเกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ¹⁴⁵ แต่ถ้าไม่รวมภาษีการขายแล้วไม่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ รถยนต์ดังกล่าวก็ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต¹⁴⁶ แต่ได้มีการยกเว้นภาษีรถยนต์ที่ผู้ซื้อนำไปใช้ในการรับจ้างขนส่งคนโดยสาร หรือนำไปใช้กิจการของรัฐบาล

¹⁴¹ แหล่งเดิม.

¹⁴² การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15) (น. 435). แหล่งเดิม.

¹⁴³ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 31 Subchapter A - Luxy Passenger Vehicles.

¹⁴⁴ Ibid.

¹⁴⁵ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

¹⁴⁶ การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15) (น. 435). แหล่งเดิม.

เช่น กิจการตำรวจ การดับเพลิง การช่วยเหลือผู้ประสบภัย เป็นต้น ไม่ว่าจะนำไปใช้ในกิจการของรัฐบาลกลางหรือรัฐบาลของแต่ละรัฐหรือรัฐบาลท้องถิ่น¹⁴⁷

รถยนต์ทั่วไปจัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 10 ของราคาขายปลีกครั้งแรก ของราคาขายจริง เฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ถ้าไม่รวมภาษีการขายแล้วไม่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ รถยนต์ดังกล่าวก็ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต แต่รถยนต์โดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า (Purpose built passenger vehicle) จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 10 ของราคาขายปลีกครั้งแรกของราคาขายจริงแต่ไม่เกินร้อยละ 150 ของ 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ¹⁴⁸

สำหรับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า (New qualified plug-in electric drive motor vehicle) หมายถึง รถยนต์ที่มี 4 ล้อขึ้นไป สามารถเล่นในถนนสาธารณะได้ โดยขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ไฟจากแบตเตอรี่ อันมีความจุไม่น้อยกว่า 4 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง และสามารถชาร์จไฟจากแหล่งไฟภายนอกได้ จัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามอัตรารถยนต์ทั่วไป แต่โดยผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้างดงามสามารถขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้ตามกฎหมาย Internal Revenue Code Title 26 หรือ (IRC 30D) เช่น จำนวน 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ และยังเพิ่มอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง สำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกิน 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ¹⁴⁹

(2) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes)

การจัดเก็บจากการผลิตสินค้ารถยนต์และสิ่งของที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ (Automotive and Related Items)¹⁵⁰ กฎหมายกำหนดให้จัดเก็บภาษีสินค้า 3 ประเภท คือ ภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้ น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) ภาษีสำหรับยางรถยนต์ (Tires) และภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์น้ำมัน (Petroleum Products)

การจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์หรือภาษีสำหรับที่ใช้น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) ได้มีการจัดเก็บจากการขายรถยนต์ของผู้ผลิต (Manufacturer) และผู้นำเข้า (Importer) ในอัตราที่กำหนดตาม

¹⁴⁷ แหล่งเดิม.

¹⁴⁸ Comeel University Law School. (n.d.). *Internal Revenue Code Title 26 U.S. Code § 30D - New qualified plug-in electric drive motor*. Retrieved September 15, 2014, from <http://www.law.cornell.edu/uscode/text/26/30D>

¹⁴⁹ IRS - Internal Revenue Service. (n.d.). *Notice 2009-89: New Qualified Plug-in Electric Drive Motor Vehicle Credit*. Retrieved September 15, 2014, from http://www.irs.gov/irb/2009-48_IRB/ar09.html

¹⁵⁰ Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter A - Automotive and Related Items.

ขนาดของปริมาณการใช้ น้ำมัน (Fuel Economy) สำหรับรถยนต์แต่ละแบบ¹⁵¹ ซึ่งกรมสรรพากร (IRS) จัดเก็บภาษีโดยตรงจากผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าของยานพาหนะ ผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าจะต้องจ่ายภาษี โดยขึ้นอยู่กับอัตราการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท สำหรับรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานเชื้อเพลิง น้อยกว่า 22.5 ไมล์ต่อแกลลอน จะไม่มีการเสียภาษีดังกล่าว โดยอัตราการจัดเก็บภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้ น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 1991 และได้ให้คำนิยาม สำหรับรถยนต์ดังนี้

“รถยนต์” หมายความว่ายานพาหนะ 4 ล้อที่ขับเคลื่อนด้วยเชื้อเพลิง

(1) เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นเพื่อสำหรับการใช้งานบนถนนสาธารณะและทางหลวง ยกเว้น

(2) เป็นรถยนต์ที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 6,000 ปอนด์¹⁵²

ตารางที่ 3.10 ตารางภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้ น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) มีอัตราดังต่อไปนี้¹⁵³

จำนวนไมล์ต่อแกลลอน	ภาษี (ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อคัน)
ตั้งแต่ 22.5 ขึ้นไป	0
ตั้งแต่ 21.5 แต่ไม่เกิน 22.5	1,000
ตั้งแต่ 20.5 แต่ไม่เกิน 21.5	1,300
ตั้งแต่ 19.5 แต่ไม่เกิน 20.5	1,700
ตั้งแต่ 18.5 แต่ไม่เกิน 19.5	2,100
ตั้งแต่ 17.5 แต่ไม่เกิน 18.5	2,600
ตั้งแต่ 16.5 แต่ไม่เกิน 17.5	3,000
ตั้งแต่ 15.5 แต่ไม่เกิน 16.5	3,700
ตั้งแต่ 14.5 แต่ไม่เกิน 15.5	4,500
ตั้งแต่ 13.5 แต่ไม่เกิน 14.5	5,400
ตั้งแต่ 12.5 แต่ไม่เกิน 13.5	6,400
น้อยกว่า 12.5	7,700

¹⁵¹ Ibid.

¹⁵² Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter A – Part 4064 Gas Guzzler Tax.

¹⁵³ Corneel University Law School. (n.d.). *Internal Revenue Code section 4 0 6 4*. Retrieved September 15, 2014, from <http://www.law.cornell.edu/uscode/text/26/4064>

ภาษีรถยนต์ที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 55,000 ปอนด์ขึ้นไปโดยปกติจะเป็นรถบรรทุก จะจัดเก็บเป็นรายปี คือ ภาษีเป็นรถยนต์ที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 55,000 ปอนด์ แต่ไม่เกิน 75,000 ปอนด์ จะเก็บภาษีในอัตรา 100 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจะจัดเก็บเพิ่มอีกสำหรับทุก ๆ 1,000 ปอนด์ของส่วนที่เกิน 55,000 ปอนด์ ในอัตรา 1,000 ปอนด์ ปอนด์ละ 22 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แต่กรณีเป็นรถยนต์ที่มีน้ำหนักเกินกว่า 75,000 ปอนด์ขึ้นไปจะเก็บภาษีในอัตรา 550 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา¹⁵⁴ ถ้าในระหว่างระยะเวลา 1 ปี รถยนต์ดังกล่าวได้สูญหายหรือถูกลักไปและไม่สามารถนำรถยนต์นั้นกลับมาใช้อีกนับแต่วันที่สูญหายหรือถูกลักไป กฎหมายกำหนดให้คำนวณภาษีตามสัดส่วนของระยะเวลาที่ได้ใช้รถยนต์ในปีนั้น นอกจากนี้กฎหมายยังกำหนดให้ยกเว้นภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้ในกิจการของรัฐด้วย¹⁵⁵

การเครดิตภาษี

บทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) ใน Title 26 ได้บัญญัติถึงหลักการเครดิตภาษีสำหรับยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินไว้ในมาตรา 30D (26 U.S. Code § 30D หรือ IRC 30D)¹⁵⁶

ยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขใหม่ ดังต่อไปนี้

(A) จำนวนของเครดิตภาษี

ภาษีที่ถูกเรียกเก็บตามบรรพนี้สามารถหักเครดิตภาษีได้สำหรับปีภาษี ในจำนวนเท่ากับผลรวมของจำนวนเครดิตภาษีที่กำหนดไว้ภายใต้ข้ออนุมาตรา (B) ตามที่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีได้นำยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขใหม่แต่ละคันมาใช้งานในระหว่างปีภาษี (B) การจำกัดจำนวนดอลลาร์สหรัฐที่สามารถเครดิตภาษีต่อยานพาหนะหนึ่งคัน

(1) บททั่วไป

จำนวนที่กำหนดไว้ภายใต้ข้ออนุมาตรานี้ อันเกี่ยวข้องกับยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขใหม่ใด ๆ เป็นผลรวมของจำนวนที่กำหนดไว้ภายใต้วรรค (2) และ (3) ตามยานยนต์นั้น

¹⁵⁴ การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15) (น. 438-439). เล่มเดิม.

¹⁵⁵ แหล่งเดิม.

¹⁵⁶ Cornell University Law School. (n.d.). *Internal Revenue Code Title 26 U.S. Code § 30D - New qualified plug-in electric drive motor*. Retrieved September 15, 2014, from <http://www.law.cornell.edu/uscode/text/26/30D>

(2) จำนวนพื้นฐาน

จำนวนที่กำหนดไว้ภายใต้วรรคนี้ ได้แก่ 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ

(3) ความจุแบตเตอรี่

กรณียานยนต์ที่มีแรงขับเคลื่อนพลังงานจากแบตเตอรี่ความจุไม่น้อยกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง จำนวนที่กำหนดไว้ภายใต้วรรคนี้ ได้แก่ 417 ดอลลาร์สหรัฐ และเพิ่มขึ้นอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐ ทุก ๆ ความจุหนึ่งกิโลวัตต์ต่อชั่วโมงที่เกินกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ทั้งนี้ จำนวนที่กำหนดไว้ภายใต้วรรคนี้ต้องไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ

(C) การยื่นคำขอพร้อมเครดิตอื่น

(1) เครดิตธุรกิจถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของเครดิตธุรกิจทั่วไป

การเครดิตส่วนใหญ่ที่สามารถนำมาหักภาษีภายใต้อนุมาตรา (A) สำหรับปีภาษีใด ๆ (กำหนดโดยปราศจากความเกี่ยวเนื่องกับอนุมาตรา) ที่มีเหตุเนื่องมาจากทรัพย์สินที่มีคุณสมบัติซึ่งขึ้นอยู่กับภาระหักค่าเสื่อมราคา ถือว่าเป็นการเครดิตตามที่ระบุไว้ในมาตรา 38 (B) สำหรับปีภาษีนั้น (และจึงไม่สามารถเครดิตภายใต้อนุมาตรา (A))

(2) เครดิตส่วนบุคคล

เพื่อประโยชน์ตามลักษณะนี้ ให้เครดิตที่ถูกหักภายใต้อนุมาตรา (A) สำหรับปีภาษีใด ๆ (กำหนดภายหลังการยื่นคำขอตามวรรค (1)) จะถือว่าเป็นเครดิตที่สามารถหักภาษีได้ภายใต้ส่วนย่อย A สำหรับปีภาษีนั้น

(D) ยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่เพื่อประโยชน์ตามมาตรานี้

(1) บททั่วไป

คำว่า “ยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติเหมาะสมคันใหม่” หมายความว่า ยานยนต์

(A) ซึ่งมีการใช้ครั้งแรกโดยผู้มีหน้าที่เสียภาษี

(B) ซึ่งได้มาเพื่อการใช้หรือเช่าโดยผู้มีหน้าที่เสียภาษี และมีใช้เพื่อการขายต่อ

(C) ซึ่งผลิตโดยผู้ผลิต

(D) ซึ่งถือว่าเป็นยานยนต์ตามวัตถุประสงค์ในลักษณะ 2 ของพระราชบัญญัติอากาศบริสุทธิ์ (Clean Air Act)

(E) ซึ่งมีน้ำหนักยานยนต์รวมในอัตราไม่เกิน 14,000 ปอนด์ และ

(F) ซึ่งถูกขับเคลื่อนโดยเครื่องยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ที่

(i) มีความจุไม่น้อยกว่า 4 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง และ

(ii) มีความสามารถในการประจุไฟฟ้าจากแหล่งไฟฟ้าภายนอกได้

(2) ยานยนต์

คำว่า “ยานยนต์” หมายความว่า ยานพาหนะใด ๆ ซึ่งถูกผลิตเพื่อการใช้ในทางสาธารณะ ถนน และทางหลวง (ไม่รวมถึงยานพาหนะที่ใช้เฉพาะบนรางหรือรถราง) และซึ่งมีอย่างน้อย 4 ล้อ

(3) ผู้ผลิต

คำว่า “ผู้ผลิต” มีหมายความว่า ตามระเบียบที่บัญญัติโดยผู้บริหารขององค์กรเพื่อการปกป้องสิ่งแวดล้อม (Administrator of the Environmental Protection Agency) เพื่อประโยชน์ในการจัดการตามลักษณะ 2 ของพระราชบัญญัติอากาศบริสุทธิ์ (Clean Air Act) (ลักษณะ 42 ประมวลกฎหมายแห่งสหรัฐอเมริกา มาตรา 7521 และอื่น ๆ)

(4) ความจุแบตเตอรี่

คำว่า “ความจุ” มีความหมายอันเกี่ยวข้องกับแบตเตอรี่ว่า ปริมาณของพลังงานไฟฟ้าที่แบตเตอรี่สามารถบรรจุได้ ซึ่งมีหน่วยเป็นกิโลวัตต์ โดยวัดได้จากร้อยละ 100 ของสถานะประจุไฟฟ้าไปจนถึงร้อยละ 0 ของสถานะประจุไฟฟ้า

(E) การจำกัดจำนวนยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่ที่ มีคุณสมบัติสำหรับการเครดิตภาษี

(1) บททั่วไป

ในกรณียานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่ที่ถูกขายระหว่างช่วงเวลาหยุดดำเนินการ ให้อัตราร้อยละของเครดิตที่สามารถนำมาหักภาษีได้ตามที่กำหนดไว้ภายใต้อนุมาตรา (A) เท่านั้น

(2) ช่วงเวลาหยุดดำเนินการ

เพื่อประโยชน์แห่งอนุมาตรานี้ ช่วงเวลาหยุดดำเนินการ คือ ช่วงเวลาที่เริ่มต้นไตรมาสที่สองของปฏิทินถัดจากไตรมาสของปฏิทินที่ระบุวันแรกของการขายจำนวนยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่ที่ผลิตโดยผู้ผลิตยานยนต์ที่อ้างถึงในวรรค (1) สำหรับการใช้ภายในสหรัฐอเมริกาภายหลังวันที่ 31 ธันวาคม 2552 เป็นจำนวนอย่างน้อย 200,000 คัน

(3) อัตราที่สามารถหักภาษีได้

เพื่อประโยชน์แห่งวรรค (1) อัตราที่สามารถหักภาษีได้ คือ

(A) ร้อยละ 50 สำหรับสองไตรมาสแรกของปฏิทินของช่วงเวลาหยุดดำเนินการ

(B) ร้อยละ 25 สำหรับไตรมาสที่สามและไตรมาสที่สี่ของปฏิทินของช่วงเวลาหยุดดำเนินการ

(C) ร้อยละ 0 สำหรับแต่ละไตรมาสของปฏิทินถัดไปจากนั้น

(4) กลุ่มที่อยู่ในความควบคุม

เพื่อประโยชน์แห่งอนุมาตรานี้ ให้ใช้ระเบียบเช่นเดียวกับระเบียบของมาตรา 30B (F) (4)

(F) ข้อกำหนดพิเศษ

(1) การลดหย่อนพื้นฐาน

เพื่อประโยชน์แห่งข้อย่อนี้ ให้พื้นฐานของทรัพย์สินใด ๆ ซึ่งสามารถหักภาษีได้ ภายใต้อนุมตรา (A) จักลดหย่อนลงตามจำนวนเครดิตที่สามารถหักภาษีได้

(2) ไม่มีสิทธิประโยชน์ซ้ำซ้อน

จำนวนการหักลดหย่อนใด ๆ หรือเครดิตอื่นที่สามารถหักภาษีได้ภายใต้บรรพนี้สำหรับ ยานพาหนะที่สามารถได้รับเครดิตภาษีได้ภายใต้อนุมตรา (A) จักได้รับการลดหย่อนตามจำนวน เครดิตที่สามารถหักภาษีได้ภายใต้อนุมตรานั้นสำหรับยานพาหนะดังกล่าว

(3) ทรัพย์สินที่ถูกใช้โดยหน่วยงานที่ได้รับการยกเว้นภาษี

ในกรณียานพาหนะซึ่งถูกนำไปใช้ตามที่ระบุไว้ในวรรค (3) หรือ (4) แห่งมาตรา 50 (B) และซึ่งมิใช่เพื่อการเช่า บุคคลผู้จำหน่ายยานพาหนะดังกล่าวให้แก่บุคคลหรือหน่วยงานผู้ใ้ ยานพาหนะนั้นจักถือเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีซึ่งเป็นผู้ใช้ยานพาหนะนั้น เว้นแต่บุคคลดังกล่าวได้ เปิดเผยโดยแจ้งชัดแก่บุคคลหรือหน่วยงานนั้นเป็นเอกสารถึงจำนวนเครดิตภาษีที่สามารถหัก ลดหย่อนได้ภายใต้อนุมตรา (A) อันเกี่ยวเนื่องกับยานพาหนะนั้น (ตามที่กำหนดไว้โดย ไม่คำนึงถึงอนุมาตรา (C))

(4) ทรัพย์สินที่ถูกใช้งานภายนอกสหรัฐอเมริกาไม่มีคุณสมบัติเหมาะสม

ไม่มีเครดิตที่สามารถหักภาษีได้ภายใต้อนุมตรา (A) อันเกี่ยวเนื่องกับทรัพย์สินใด ๆ ที่อ้างถึงในมาตรา 50 (B)(1)

(5) การเรียกคืน

รัฐมนตรีจักกำหนดกฎระเบียบสำหรับการเรียกคืนสิทธิประโยชน์ของเครดิตที่สามารถ หักภาษีใด ๆ ได้ ภายใต้อนุมตรา (A) อันเกี่ยวเนื่องกับทรัพย์สินใดซึ่งสิ้นสุดการเป็นทรัพย์สินที่มี คุณสมบัติสำหรับการเครดิตภาษี

(6) การเลือกปฏิเสธเครดิตภาษี

จะไม่มีเครดิตภาษีภายใต้อนุมตรา (A) สำหรับยานพาหนะใด ๆ หากผู้มีหน้าที่เสีย ภาษีเลือกที่จะไม่ใช้บังคับมาตรานี้กับยานพาหนะดังกล่าว

(7) ปฏิสัมพันธ์กับคุณภาพอากาศและมาตรฐานความปลอดภัยของเครื่องยนต์

ยานพาหนะจักไม่ได้รับการพิจารณาว่ามีคุณสมบัติสำหรับการเครดิตภาษีภายใต้อนุมตรา นี้ เว้นแต่ยานพาหนะดังกล่าวมีสภาพโดยสอดคล้องกับ

(A) บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องแห่งพระราชบัญญัติอากาศบริสุทธิ์ (Clean Air Act) สำหรับปีที่เกิดและรุ่นของยานพาหนะ (หรือบทบัญญัติเกี่ยวกับคุณภาพอากาศของกฎหมายแห่งรัฐในกรณีที่รัฐได้นำบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้ภายใต้การสละสิทธิภายใต้มาตรา 209(B) แห่งพระราชบัญญัติอากาศบริสุทธิ์ (Clean Air Act)) และ

(B) บทบัญญัติความปลอดภัยของยานยนต์ตามมาตรา 30101 ถึง 30169 แห่งลักษณะ 49 ประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา

ตารางที่ 3.11 สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินของรัฐต่าง ๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกา ตามตารางดังต่อไปนี้

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน ¹⁵⁷				
รัฐ	จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)	ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์ ¹⁵⁸	ประเภทของสิทธิประโยชน์	หมายเหตุ
แอริโซนา		ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	ค่าธรรมเนียมการอนุญาตต่ำลง	- ใช้ได้สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน โดยขึ้นอยู่กับขอบเขตการใช้พลังงานไฟฟ้าของยานพาหนะ
แคลิฟอร์เนีย	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	เงินคืนจากการซื้อ	- สามารถเข้าใช้ช่องทางวีงสำหรับรถที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 เช่นเดียวกับยานพาหนะที่ใช้ก๊าซธรรมชาติและยานพาหนะเซลล์พลังงานไฮโดรเจน

¹⁵⁷ Wikipedia. (n.d.). *State incentives for plug-in electric vehicles*. Retrieved August 8, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Government_incentives_for_plug-in_electric_vehicles#United_States

¹⁵⁸ PEV - Plug-in Electric Vehicle คือ ยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน

BEVs - Battery Electric Vehicle คือ ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่

PHEVs - Plug-in Hybrid Vehicle คือ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน

NEVs - New Energy Vehicle คือ ยานยนต์พลังงานใหม่

Conversions - Electric Vehicle Conversion คือ ยานยนต์ดัดแปลง

Alternative fuel conversion คือ ยานยนต์ดัดแปลงพลังงานทางเลือก.

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)	ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์	ประเภทของสิทธิประโยชน์	หมายเหตุ
แคลิฟอร์เนีย (ต่อ)	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เงินคืนจากการซื้อ	<ul style="list-style-type: none"> - ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินสามารถเข้าใช้ช่องทางวิ่งสำหรับรถที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน สำหรับผู้สมัคร 40,000 คนแรก จนถึงวันที่ 1 มกราคม 2558 - ณ วันที่ 28 เมษายน 2557 สตีกเกอร์สีเขียวได้ถูกพิมพ์ไปทั้งหมด 39,359 อัน - อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 29 เมษายน 2557 และตามคณะกรรมการทรัพยากรทางอากาศแห่งแคลิฟอร์เนีย จำนวนผู้สมัครซึ่งยังค้างอยู่ระหว่างรอดำเนินการที่แผนกยานยนต์แห่งแคลิฟอร์เนีย ได้เพิ่มมากขึ้นเกินกว่า สตีกเกอร์สีเขียวที่มีอย่างมีนัยสำคัญ
	สูงถึง 1,500 ดอลลาร์สหรัฐ	รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและยานยนต์พลังงานใหม่	เงินคืนจากการซื้อ	
โคโลราโด	สูงถึง 6,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เครดิตภาษีเงินได้	<ul style="list-style-type: none"> - เครดิตภาษีทั้งสิ้นร้อยละ 75 - 85 ของราคาพรีเมียมสำหรับการซื้อยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินในราคาสูงถึง 6,000 ดอลลาร์สหรัฐ - เงินคืนร้อยละ 20 สำหรับการติดตั้งเครื่องประจุไฟฟ้ายานพาหนะไฟฟ้า
เขตการปกครองโคลัมเบีย		ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	ยกเว้นภาษีสรรพสามิต และลดค่าธรรมเนียมจดทะเบียน	

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)	ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์	ประเภทของสิทธิประโยชน์	หมายเหตุ
ฟลอริดา				- นอกจากนี้ ยานพาหนะไฟฟ้าได้รับการยกเว้น ไม่ต้องชำระค่าประกันภัยส่วนใหญ่
จอร์เจีย	สูงถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	เครดิตภาษีเงินได้	-เครดิตภาษีร้อยละ 20 ของราคาของยานพาหนะ ไร่รวมถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ
	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ดัดแปลงพลังงานทางเลือก	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตภาษีร้อยละ 10 ของยานยนต์ดัดแปลงสำหรับยานพาหนะที่ได้รับการดัดแปลงไปใช้เพื่อเพลิงทางเลือกเพียงอย่างเดียว และได้มาตรฐานสำหรับยานพาหนะปลดปล่อยมลพิษต่ำ สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ ไม่รวมถึงยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน
ฮาวาย	สูงถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เงินคืนจากการซื้อ	- ใช้ได้สำหรับการซื้อยานพาหนะไฟฟ้าและค่าใช้จ่ายสถานีประจุไฟฟ้า - สูงถึง 4,500 ดอลลาร์สหรัฐต่อคันเท่านั้น - เงินคืนสิ้นสุดในเดือนพฤษภาคม 2555
อิลลินอยส์	สูงถึง 4,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน และยานยนต์ดัดแปลง	เงินคืนจากรัฐ	- ครอบคลุมร้อยละ 80 ของราคาพรีเอมิชหรือราคาดัดแปลง สูงถึง 4,000 ดอลลาร์สหรัฐ - ท่านจะต้องพิสูจน์ได้ว่าการดัดแปลงได้ทำภายในรัฐอิลลินอยส์ มิฉะนั้น ท่านจะไม่ได้รับเครดิตใด ๆ

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)	ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์	ประเภทของสิทธิประโยชน์	หมายเหตุ
หลุยเซียนา	สูงถึง 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน และยานยนต์ดัดแปลง	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตภาษีร้อยละ 50 ของราคาพรีเอมิชสำหรับการซื้อยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่/ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน ร้อยละ 50 ของราคาดัดแปลงหรือเครดิตภาษีมูลค่าร้อยละ 10 ของยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่/ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินคันใหม่ สูงถึง 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ - การเครดิตแบบเดียวกันนี้ใช้ได้กับค่าใช้จ่ายสถานีประจุไฟฟ้าด้วย
แมริแลนด์		ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน		
แมสซาชูเซตส์	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เงินคืนจากการซื้อ	- เงินคืนจะถูกจัดให้เป็นจำนวน 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐในโครงการ MOREV
มอนทานา	สูงถึง 500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ดัดแปลง พลังงานทางเลือก	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตใช้ได้เฉพาะกับค่าใช้จ่ายในการดัดแปลงสูงถึง 500 ดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 50 ของค่าใช้จ่ายในการดัดแปลง รวมถึงการดัดแปลงพาหนะไฟฟ้า

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)	ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์	ประเภทของสิทธิประโยชน์	หมายเหตุ
นิวเจอร์ซีย์	สูงถึง 4,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	ยกเว้นภาษีขาย	<ul style="list-style-type: none"> - การยกเว้นได้สิทธิเฉพาะยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่เท่านั้น ไม่รวมยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน - เงินคืนสำหรับการซื้อยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่สามารถใช้ได้กับรัฐท้องถิ่นด้วย
โอคลาโฮมา	ร้อยละ 50 ของราคา	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน และยานยนต์ดัดแปลง	เครดิตภาษีเงินได้	<ul style="list-style-type: none"> - เครดิตใช้ได้กับค่าใช้จ่ายในการดัดแปลงหรือราคาพรีเมียม ของการซื้อยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่คันใหม่ - สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน เครดิตขึ้นอยู่กับส่วนของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนอันเนื่องมาจากไฟฟ้า - เครดิตภาษีใช้ได้ในอัตราร้อยละ 75 ของค่าใช้จ่ายสถานีประจุไฟฟ้า
โอเรกอน	สูงถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน และยานยนต์ดัดแปลง	เครดิตภาษีเงินได้	- ใช้ได้สำหรับราคาซื้อยานยนต์ดัดแปลงหรือยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินเท่านั้น
	สูงถึง 1,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตภาษีสำหรับการซื้อยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่หรือการดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)	ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์	ประเภทของสิทธิประโยชน์	หมายเหตุ
เพนซิลเวเนีย	สูงถึง 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เงินคืนจากการซื้อ	<ul style="list-style-type: none"> - เงินคืนจำนวน 3,000 ดอลลาร์สหรัฐยังคงถูกเสนอให้สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินและยานพาหนะไฟฟ้า (ความสามารถระบบแบตเตอรี่เท่ากับ/มากกว่า 10 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง) สำหรับผู้สมัครที่มีคุณสมบัติจำนวน 500 รายแรก - ในการจ่ายเงินคืนจำนวน 3,000 ดอลลาร์สหรัฐสำหรับ 500 รายแรกหรือวันที่ 31 ธันวาคม 2556 แล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน จำนวนเงินคืนที่เสนอให้ นั้นจะถูกประเมินใหม่และมีแนวโน้มว่าจะถูกลดลงหากเงินทุนยังคงเหลืออยู่ - ณ วันที่ 11 กรกฎาคม 2556 เงินคืนจำนวน 335 รายคงอยู่ที่จำนวน 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ
เซาท์แคโรไลนา	สูงถึง 1,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตภาษีเท่ากับเครดิตภาษีแห่งสหรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินและยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่
เทนเนสซี	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	เงินคืนภาษี	- สำหรับผู้ซื้อยานพาหนะไฟฟ้าที่ขายภายในรัฐ 1,000 คนแรกเท่านั้น

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)	ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์	ประเภทของสิทธิประโยชน์	หมายเหตุ
ยูทาห์	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ดัดแปลงเท่านั้น	เครดิตภาษีเงินได้	
	สูงถึง 750 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้า แบตเตอรี่ และ ยานยนต์ไฟฟ้า ไฮบริดปลั๊กอิน	เครดิตภาษีเงินได้	
วอชิงตัน		ยานยนต์ไฟฟ้า แบตเตอรี่ และ ยานยนต์ไฟฟ้า ไฮบริดปลั๊กอิน	ภาษีขาย	- ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ได้รับการยกเว้นภาษีขายร้อยละ 6.5 และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินได้รับการยกเว้นภาษีขายยานยนต์ร้อยละ 0.3 การยกเว้นภาษีใช้กับอุปกรณ์ยานยนต์และค่าแรงงานด้วย
เวสต์เวอร์จิเนีย	สูงถึง 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้า แบตเตอรี่ และ ยานยนต์ไฟฟ้า ไฮบริดปลั๊กอิน	เครดิตภาษีเงินได้	- เชื่อมโยงกับกฎหมายภาษีแห่งรัฐ

3.3.3 ภาษีศุลกากร

ข้อกำหนดศุลกากรสหรัฐอเมริกา สำหรับผู้นำเข้าสินค้าสินค้านำเข้าเข้ามาในประเทศสหรัฐอเมริกาต้องอยู่ภายใต้กฎการนำเข้า (Customs Rules) โดยมีหน่วยงานศุลกากรสหรัฐอเมริกา (United States Customs and Border Protection: CBP) เป็นผู้บังคับใช้ ซึ่งไม่บังคับว่าผู้ประกอบการธุรกิจนำสินค้าเข้าสหรัฐอเมริกาก็ต้องมีใบอนุญาตหรือใบอนุญาตประกอบการใด ๆ แต่หน่วยงานอื่น ๆ ของสหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้านั้น ๆ อาจจะมีข้อบังคับให้ต้องมีใบอนุญาต โดยใบอนุญาตประกอบการหรือประกาศนียบัตรใด ๆ ขึ้นอยู่กับสินค้านำเข้า ซึ่งในแบบฟอร์มขอนำเข้าของศุลกากรจะมีช่องให้กรอกหมายเลขประจำตัวของผู้นำเข้า ได้แก่ หมายเลขการจดทะเบียนทำธุรกิจไว้กับหน่วยงานสรรพากรสหรัฐอเมริกา (U.S. Internal Revenue Service: IRS) ในกรณีที่

ผู้นำเข้าไม่ได้ทำการจดทะเบียนทำธุรกิจไว้กับ IRS ผู้นำเข้าอาจจะใช้หมายเลขโซเชียล (Social Security Number) ของตนเองแทน¹⁵⁹

ผู้นำเข้าต้องแจ้งมูลค่าสินค้าที่จะต้องเสียภาษี คือราคาจริงที่ผู้ขายขายให้แก่ผู้ซื้อ สำหรับการนำเข้าสหรัฐอเมริกาอาจรวมถึงค่าใช้จ่ายในการบรรจุสินค้า ค่าคอมมิชชัน ค่าธรรมเนียมไลเซนส์ หรือรอยัลตี้ที่จ่ายชำระให้แก่เจ้าของลิขสิทธิ์สินค้าที่เหมือนกัน (Identical Merchandise) กรณีที่ไม่สามารถหาสินค้าอื่นที่เหมือนกันมาแทนได้ก็จะใช้มูลค่าของสินค้าที่คล้ายคลึงกัน (Similar Merchandise) คือสินค้าที่ผลิตในประเทศเดียวกัน โดยบุคคลเดียวกันและต้องเป็นสินค้าที่สามารถทดแทนกันได้ ในทางการค้ากับสินค้าที่ต้องการนำเข้ามาเป็นเกณฑ์ ซึ่งสินค้าที่เหมือนกันและคล้ายคลึงกันจะต้องเป็นสินค้าที่ถูกส่งออกเพื่อนำเข้ามาในตลาดสหรัฐอเมริกาในช่วงเวลาเดียวกันกับสินค้านำเข้าที่กำลังถูกประเมินมูลค่าที่ถูกส่งออกเพื่อนำเข้าสหรัฐอเมริกา¹⁶⁰

ภาษีสินค้านำเข้า

สหรัฐอเมริกามีระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมนาไรซ์ (Harmonized Tariff Schedule) เป็นไปตามระบบฮาร์โมนาไรซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ซึ่งระบบการจำแนกชนิดสินค้าดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมนาไรซ์เป็นตัวกำหนดภาษีสินค้านำเข้าซึ่งแยกออกเป็น 22 หมวด แยกย่อยเป็น 99 ตอน โดยการนำเข้ายานพาหนะจัดอยู่ในหมวดที่ 17 ตอนที่ 87 ยานพาหนะอื่น ๆ นอกจากรถไฟหรือรถรางและชิ้นส่วนอุปกรณ์¹⁶¹

การนำสินค้าเข้ามาในสหรัฐอเมริกา ผู้นำเข้าต้องระบุรหัสศุลกากร (Harmonized Tariff Schedule of the United States: HTSUS) ของสินค้าที่ต้องการนำเข้าสหรัฐอเมริกา กำหนดโดย United States International Trade Commission: U.S. ITC และระบุรายละเอียดสินค้าและอัตราภาษีนำเข้าตามประเภทของสินค้า กรณีสินค้านำเข้าในข่ายต้องเสียภาษี ผู้นำเข้าต้องจ่ายภาษีนำเข้าตามราคาประเมินของศุลกากรสหรัฐอเมริกาและจ่ายค่าธรรมเนียมในการทำงานของศุลกากรสหรัฐอเมริกา (Processing Fees) ไปก่อน ซึ่งศุลกากรสหรัฐอเมริกาคงตัดสินใจว่าอัตราภาษีนำเข้าที่แท้จริงควรเป็นเท่าไรในภายหลัง และจะเรียกเก็บเงินเพิ่มหรือจ่ายชำระเงินคืนให้แก่ผู้นำเข้าแล้วแต่กรณี¹⁶²

¹⁵⁹ กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ (น. 1). เล่มเดิม.

¹⁶⁰ แหล่งเดิม.

¹⁶¹ United States International Trade Commission Washington, D.C. (2013) Harmonized Tariff Schedule of the United States (2013) (Revision 1) (p. 8).

¹⁶² กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ (น. 1). เล่มเดิม.

วิธีการประเมินภานำเข้า

โดยทั่วไปแล้วใช้อัตรา Ad Valorem หรืออัตราร้อยละของมูลค่าที่ต้องเสียภาษีของสินค้านำเข้านั้น ๆ สำหรับสินค้านำเข้าบางรายการจะถูกประเมินภาษีในอัตราที่มีการกำหนดเฉพาะเจาะจงลงไป (Specific Rate) ได้แก่ ต่อชิ้น ต่อลิตร ต่อกิโลกรัม เป็นต้น ซึ่งการกำหนดอัตราภานำเข้าของสินค้าแต่ละรายการจะแบ่งออกเป็นหลายอัตรา แต่มีบางกรณีสินค้านำเข้าบางรายการจะถูกประเมินภาษีในลักษณะ Compound Rate หรือการผสมผสานระหว่างอัตรา Ad Valorem และอัตราที่กำหนดเฉพาะเจาะจง¹⁶³

ประเภทอัตราภานำเข้า แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังต่อไปนี้

- (1) อัตราทั่วไป (General Rates) สำหรับสินค้านำเข้าจากประเทศที่มีความสัมพันธ์ทางการค้าที่เป็นปกติกับสหรัฐอเมริกา (Normal Trade Relations)
- (2) อัตราพิเศษ (Special Rates) สำหรับสินค้านำเข้าที่อยู่ภายใต้โปรแกรมพิเศษต่าง ๆ เช่น ไม่ต้องเสียภานำเข้าหรือเสียภานำเข้าที่อยู่ภายใต้โปรแกรมพิเศษต่าง ๆ
- (3) อัตราที่ระบุไว้ใน Column 2 ซึ่งเป็นอัตราสำหรับสินค้านำเข้าที่ไม่เข้าข่ายในข้อ (1) และข้อ (2)¹⁶⁴

สินค้านำเข้าที่มีข้อกำหนดพิเศษ

- (1) สินค้าที่ต้องมีใบอนุญาตนำเข้าหรือใบอนุญาตประกอบการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้
 - (1.1) เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์
 - (1.2) สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์
 - (1.3) ยารักษาโรคบางรายการ
 - (1.4) อาวุธและลูกปืน
 - (1.5) ผลไม้ ผลไม้เปลือกแข็งประเภท Nuts
 - (1.6) เนื้อและผลิตภัณฑ์จากเนื้อ
 - (1.7) นม ไข่ ผลิตภัณฑ์เนยและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากนมและเนย
 - (1.8) ฟิชและผลิตภัณฑ์จากฟิช
 - (1.9) เนื้อสัตว์ปีกและผลิตภัณฑ์จากเนื้อสัตว์ปีก
 - (1.10) น้ำมันปิโตรเลียมและผลิตภัณฑ์น้ำมันปิโตรเลียม

¹⁶³ แหล่งเดิม.

¹⁶⁴ แหล่งเดิม.

(1.11) ผัก¹⁶⁵

(2) สินค้าที่มีเครื่องหมายการค้าหรือสินค้าที่มีลิขสิทธิ์ประกอบอยู่ การนำเข้าต้องทำตามกฎระเบียบที่กำหนดหรือในบางครั้งห้ามนำเข้า¹⁶⁶

(3) สินค้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสหรัฐอเมริกา มีดังนี้

(3.1) งานศิลปะ

(3.2) สินค้าที่เป็นงานทางวัฒนธรรม

(3.3) สินค้าที่เป็นอันตราย เป็นพิษ หรือติดไฟได้ง่าย

(3.4) สินค้าประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้าในครัวเรือน

(3.5) ผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าบางรายการ

(3.6) ของเล่นและผลิตภัณฑ์สำหรับเด็ก¹⁶⁷

(4) สินค้าที่มีมาตรฐานพิเศษหรือจำเป็นต้องมีการทำใบประกาศนียบัตร การทำเครื่องหมายหรือการทำฉลากที่เป็นพิเศษ สินค้าบางรายการในกลุ่มนี้ ได้แก่

(4.1) สิ่งทอ

(4.2) เสื้อผ้าสำเร็จรูป

(4.3) รถยนต์

(4.4) เรือ

(4.5) วิทยุ

(4.6) เครื่องเล่นซีดี

(4.7) โทรทัศน์

(4.8) เครื่องมือทางการแพทย์¹⁶⁸

(5) สินค้าบางรายการต้องได้รับการตรวจสอบว่าเหมาะสมกับการใช้ ไม่มีการเจือปน มีโควต้าที่กำหนดปริมาณการนำเข้า¹⁶⁹

(6) สินค้าที่อยู่ภายใต้โควต้าการนำเข้าและต้องมีวีชานำเข้า¹⁷⁰

¹⁶⁵ กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ (น. 7). เล่มเดิม.

¹⁶⁶ แหล่งเดิม.

¹⁶⁷ แหล่งเดิม.

¹⁶⁸ แหล่งเดิม.

¹⁶⁹ กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ (น. 7). เล่มเดิม.

¹⁷⁰ แหล่งเดิม.

(7) สินค้าบางรายการห้ามนำเข้าหรืออยู่ภายใต้ข้อจำกัดเข้มงวด ได้แก่สินค้าจาก ประเทศ คิวบา อิหร่าน อิรัก ลิเบีย เกาหลีเหนือ ไซปรัส ซูดาน เป็นต้น¹⁷¹

กฎระเบียบการผลิตรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา¹⁷²

กฎระเบียบพื้นฐานในส่วนเกี่ยวกับสินค้านำเข้ารถยนต์ เรื่องการประหยัดน้ำมัน ความปลอดภัย การควบคุมสิ่งแวดล้อม (การปล่อยควันเสีย การปิดป้าย และภาษี)

การประหยัดน้ำมันตามกฎหมาย Energy Policy and Conservation Act of 1975 (EPAC) โดยรถยนต์ที่นำเข้าต้องอยู่ภายใต้กฎหมายดังกล่าว ซึ่งมอบอำนาจให้หน่วยงาน Environmental Protection Agency (EPA) สำนักงานป้องกันสิ่งแวดล้อมสหรัฐ เป็นผู้กำหนดมาตรฐานเฉลี่ยการกินน้ำมันของรถยนต์ (Average Motor Vehicle Fuel Economy – CAFÉ) ที่ใช้ในสหรัฐ

มาตรฐานสำหรับรถยนต์นั่ง (Car) ขณะนี้อยู่ที่ 27.5 ไมล์ต่อแกลลอน และมาตรฐาน สำหรับรถประเภท Light – Truck ขณะนี้อยู่ที่ 20.7 ไมล์ต่อแกลลอน ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงไปทุกปี

ภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์นำเข้า แบ่งการจัดเก็บออกเป็น 2 ตาราง คือ

ตารางที่ 1 จัดเก็บตามอัตราทั่วไป (General Rates) สำหรับสินค้านำเข้าจากประเทศที่มีความสัมพันธ์ทางการค้าที่เป็นปกติกับสหรัฐอเมริกา โดยใน Harmonized Tariff Schedule รถยนต์ที่ผลิตจากต่างประเทศและนำเข้ามาในสหรัฐอเมริการวมทั้งรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ไม่ว่าจะทั้งเก่าและใหม่ และใช้เองหรือขายต่อ ได้จัดเก็บภาษีในอัตราเดียว คือ อัตราร้อยละ 25 ของมูลค่ารถยนต์

ส่วนอัตราพิเศษ (Special Rates) สำหรับสินค้านำเข้าที่อยู่ภายใต้โปรแกรมพิเศษต่าง ๆ เช่น ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าหรือเสียภาษีนำเข้าที่อยู่ภายใต้โปรแกรมพิเศษต่าง ๆ

ตารางที่ 2 กรณีที่ไม่เข้าลักษณะใดลักษณะหนึ่งในตารางที่ 1 เลขก็จะเก็บในอัตราร้อยละ 10 ของมูลค่ารถยนต์

รถยนต์นำเข้าจัดเก็บภาษีศุลกากรจากอัตรากำลังของเครื่องยนต์ โดยมูลค่าของอัตราภาษีที่จัดเก็บมีจำนวนอัตรากษณะเท่ากัน ตามตารางดังต่อไปนี้

¹⁷¹ แหล่งเดิม.

¹⁷² จาก ข้อมูลตลาดรถยนต์และรถบรรทุกในสหรัฐอเมริกา (น. 19), โดย สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส, 2547.

ตารางที่ 3.12 ตารางพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์ของประเทศสหรัฐอเมริกา¹⁷³

ประเภท	เลข ต่อ ท้าย	รายการ	หน่วย ของ จำนวน	อัตราของภาษี		
				1		2
				ทั่วไป	พิเศษ	
87.03		รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบโดยเฉพาะสำหรับการขนส่งบุคคลเป็นหลัก (นอกจากของ ตามประเภท 87.02) รวมถึงสแตชันแวกอน และรถแข่ง:				
8703.10		ยานยนต์ที่ออกแบบเป็นพิเศษสำหรับเดินทางบนหิมะ รวมทั้งรถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ และยานยนต์ที่คล้ายกัน:				
8703.10.10	00	ยานยนต์ที่ออกแบบเป็นพิเศษสำหรับเดินทางบนหิมะ	No.	2.5%	Free (A+,AU,B,BH,C A,CL,CO,D,E,IL, J,JO,MA,MX, OM,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.10.50		อื่น ๆ		2.5%	Free (A,AU,B,BH,CA, CL,CO,E,IL,J,JO, MA,MX,OM,P,P A,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
	30	รถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ	No.			
	60	อื่น ๆ	No.			
		ยานพาหนะอื่น ๆ, ที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบเคลื่อนตรงที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟ:				

¹⁷³ D.C. (2013) Harmonized Tariff Schedule of the United States (2013) (Revision 1). เล่มเดิม.

ตารางที่ 3.12 (ต่อ)

ประเภท	เลข ต่อ ท้าย	รายการ	หน่วย ของ จำนวน	อัตราของภาษี		
				1		2
				ทั่วไป	พิเศษ	
8703.21.00		ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.22.00		ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	No.	2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.23.00		ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH,CA ,CL,CO,D,E,IL,J, O,MA,MX,OM,P, PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.24.00		ความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.31.00	00	- - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%

ตารางที่ 3.12 (ต่อ)

8703.32.00		ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.33.00		ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.90.00	00	อื่น ๆ		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 1.5% (KR)	10%

3.3.4 เปรียบเทียบหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศไทยกับ
หลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศสหรัฐอเมริกา

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศไทยได้กำหนดให้มีการจัดเก็บเฉพาะการผลิต
สินค้าและการบริการ โดยจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคาขึ้นอยู่กับความจุของกระบอกสูบและ
ความความประหยัดเชื้อเพลิงของรถยนต์ ซึ่งอัตราภาษีจะอยู่ที่อัตราร้อยละ 3 - 50 แตกต่างกับ
ประเทศสหรัฐอเมริกาโดยบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) กำหนดการ
จัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่เกี่ยวกับรถยนต์มีอยู่ 3 ประเภท ดังต่อไปนี้

(1) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) จัดเก็บจาก
รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย (Luxury Passenger Vehicles) โดยต้องเป็น
รถยนต์สี่ล้อที่มีน้ำหนักไม่เกิน 6,000 ปอนด์ ซึ่งภาระภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อมีการขายปลีกครั้งแรก
หลังจากที่มีการผลิตหรือการนำเข้าในอัตราภาษีร้อยละ 10 ของราคาขายเฉพาะจำนวนที่เกิน
30,000 ดอลลาร์สหรัฐ

(2) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes) จัดเก็บจากการผลิตสินค้ารถยนต์และสิ่งของที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ (Automotive and Related Items) โดยเรียกว่า ภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้ น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) ซึ่งจัดเก็บภาษีโดยตรงจากผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าของยานพาหนะ ซึ่งจะจัดเก็บในอัตราไม่เท่ากัน โดยขึ้นอยู่กับอัตราการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์แต่ละประเภทดังตารางที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้แล้วในหัวข้อ 3.3.1

(3) ภาษีสรรพสามิตสำหรับกิจการอื่น ๆ (Certain Other Excise Taxes) คือ ภาษีที่จัดเก็บจากการใช้รถยนต์ (Tax on Use of Certain Vehicles) สำหรับรถยนต์ที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 55,000 ปอนด์ขึ้นไปซึ่งปกติรถบรรทุกจัดเก็บเป็นรายปี ประเทศไทยก็จัดเก็บภาษีประเภทนี้ด้วย โดยจัดเก็บเป็นรายปีแต่อัตราการจัดเก็บนั้นขึ้นอยู่กับเครื่องยนต์และอายุการใช้งานของรถยนต์

ประเทศไทยได้กำหนดให้ผู้เสียภาษีเป็นบุคคลอื่น เช่น ผู้ดัดแปลงสำหรับสินค้ารถยนต์ (มาตรา 144 เบญจ) นอกจากผู้ผลิตและผู้นำเข้าแล้วซึ่งเหมือนกับประเทศสหรัฐอเมริกาที่กำหนดให้ผู้เสียภาษีคือผู้ผลิตและผู้นำเข้า

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตรารถยนต์ปกติอัตราร้อยละ 10 ของราคาขายปลีกครั้งแรก ของราคาขายจริงเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ถ้าไม่รวมภาษีการขายแล้วไม่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ รถยนต์ดังกล่าวก็ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานเชื้อเพลิง น้อยกว่า 22.5 ไมล์ต่อแกลลอน จะไม่มีการเสียภาษีสรรพสามิต และรัฐบาลประเทศสหรัฐอเมริกายังให้สิทธิพิเศษ โดยผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าสามารถขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้จำนวน 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ และยังเพิ่มอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง สำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกิน 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ โดยขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละมลรัฐ ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50 โดยไม่สามารถขอคืนภาษีใด ๆ ได้เลย

การจัดเก็บภาษีศุลกากร ทั้งประเทศไทยและประเทศสหรัฐอเมริกานั้น อากรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมนาไรซ์ (Harmonized Tariff Schedule) เป็นไปตามระบบฮาร์โมนาไรซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ซึ่งระบบการจำแนกชนิดสินค้านี้ได้รับการยอมรับจากประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) โดยสินค้านำเข้าจะอยู่หมวดที่ 17 ตอนที่ 87 ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว ซึ่งเหมือนกัน

ส่วนอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากร ทั้งประเทศไทยและประเทศสหรัฐอเมริกาได้แบ่งแยกประเภทตามยานพาหนะตามประเภทปริมาณกระบอกลูกสูบและกำลังเครื่องยนต์และจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคาเช่นเดียวกัน แต่การจะนำสินค้าเข้าจำหน่ายในประเทศสหรัฐอเมริกาได้นั้นจะต้องผ่านกฎระเบียบอย่างอื่นที่บังคับใช้โดยเคร่งครัดดังเช่น การประหยัคน้ำมัน ความปลอดภัย การปล่อยควันเสีย และการปิดป้าย ซึ่งรถยนต์ที่นำเข้ามาต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการผลิตที่กำหนดไว้ มิฉะนั้นจะถูกห้ามนำเข้ามาในประเทศ

อัตราภาษีนำเข้าของประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ได้แบ่งอัตราการจัดเก็บออกเป็น 3 ประเภท คือ (1) อัตราทั่วไป (2) อัตราพิเศษ และอัตราที่ไม่เข้าข่ายในข้อ (1) และข้อ (2) เพราะประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศมหาอำนาจในทางเศรษฐกิจมีอำนาจการต่อรองสูง ทำให้มีการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีให้กับคู่ค้าหรือประเทศที่เป็นพันธมิตรกับตนเอง เพื่อประโยชน์หลาย ๆ ด้าน ดังนั้นอัตราภาษีอากรขาเข้าจึงเป็นไปตามนโยบายของรัฐ แต่เมื่อพิจารณาถึงอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์นั้น ไม่ว่าจะรถยนต์ประเภทใดมีปริมาณกระบอกลูกสูบและกำลังเครื่องยนต์มากน้อยเพียงใดจะถูกจัดเก็บในอัตราเดียวคือร้อยละ 2.5 สำหรับอัตราภาษีทั่วไป (ตารางที่ 1) และร้อยละ 10 สำหรับอัตราภาษีที่ไม่เข้าข่ายในตารางที่ 1 (ตารางที่ 2) รวมทั้งรถยนต์ที่ใช้พลังงานแบตเตอรี่หรือรถยนต์ไฟฟ้าซึ่งถือว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับประเทศไทยสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลอยู่ที่ร้อยละ 20 ของราคารยนต์ที่นำเข้า ส่วนชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์อยู่ที่อัตราร้อยละ 40 - 60 ของราคาสินค้าที่นำเข้า และรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสุดร้อยละ 200 ของราคารยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันลดเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคารยนต์ที่นำเข้า

3.4 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลี

สาธารณรัฐเกาหลีเป็นประเทศที่นับได้ว่ามีระบบของภาษีที่เหมาะสมกับสภาพการณ์ของประเทศ อดีตเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาเช่นเดียวกับประเทศไทย แต่ในปัจจุบันสาธารณรัฐเกาหลีมีการพัฒนาประเทศอย่างต่อเนื่องทำให้สาธารณรัฐเกาหลีมีศักยภาพทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สาธารณสุข และการศึกษาทำให้ประชากรมีประสิทธิภาพสูงขึ้น มีสุขภาพที่ดี ซึ่งในทวีปเอเชียสาธารณรัฐเกาหลีเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วในอันดับต้น ๆ

ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีเป็นประเทศที่มีการพัฒนาของอุตสาหกรรมมาโดยลำดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ในยุคแรก (ปี ค.ศ. 1960 - 1985) ของการเริ่มต้นอุตสาหกรรม รัฐบาลได้วางนโยบายเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม โดยเริ่มจาก

มาตรการส่งเสริมการประกอบรถยนต์โดยการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ (CKD)¹⁷⁴ โดยจำกัดการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ และส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น ยกเว้นภาษีการนำเข้าเครื่องจักรและชิ้นส่วนประกอบที่นำเข้ามาประกอบรถยนต์ ปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ และได้ประกาศแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ระยะยาว มีเป้าหมายเพื่อผลิตรถยนต์เพื่อใช้ภายในประเทศ โดยเน้นรถยนต์ขนาดเล็ก อุตสาหกรรมชิ้นส่วนมีการเพิ่มปริมาณการใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 95 และขยายการส่งออกรถยนต์ และมีมาตรการกีดกันการประกอบรถยนต์จากชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ ส่งเสริมการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ต่อมาในช่วง ปี ค.ศ.1986 - 2000 รัฐบาลได้เปิดเสรีตลาดรถยนต์ให้มีความหลากหลายมากขึ้นทั้งรถยนต์โดยสาร รถยนต์บรรทุก และรถยนต์นั่งขนาดกลางและขนาดใหญ่ รวมถึงการลดภาษีลงมาเป็นศูนย์ในปัจจุบัน

ปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์ของสาธารณรัฐเกาหลีได้พัฒนาอย่างมาก จนสามารถผลิตรถยนต์เป็นอันดับ 5 และส่งออกเป็นอันดับ 6 ของโลก ความสำเร็จของอุตสาหกรรมนี้ส่วนหนึ่งมาจากการสนับสนุนช่วยเหลือและการวางนโยบายของรัฐบาลที่จะผลักดันให้เกิดการบูรณาการและการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในอุตสาหกรรม ซึ่งปัจจุบันยานยนต์ของสาธารณรัฐเกาหลีได้ก้าวเข้ามาสู่ยุคของการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูง รัฐบาลมีจุดมุ่งหมายที่จะให้อุตสาหกรรมยานยนต์สามารถอยู่รอด แข่งขัน และรักษาการเป็นผู้นำระดับแนวหน้าได้ จึงมีนโยบายสนับสนุนหลักดังนี้

1. สนับสนุนการใช้พลังงานที่ปลอดภัยและการขับเคลื่อนอย่างยั่งยืน นำไปสู่การลงทุนด้านการวิจัย และพัฒนารถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือก
2. สนับสนุนการใช้รถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
3. ส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานสะอาดของผู้ขับขี่ในกรุง โซลโดยใช้นโยบายการลดภาษีเป็นตัวกระตุ้น
4. ส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติในรถโดยสาร เพื่อลดต้นทุนและรักษาระดับราคาค่าโดยสารให้คงที่
5. สนับสนุนการเข้าสู่ความเป็นสากลในการเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก ด้วยความได้เปรียบด้านค่าแรงที่ต่ำ มีวัตถุดิบภายในประเทศ เช่น เหล็ก และคุณภาพที่ได้มาตรฐาน ทำให้รถยนต์ของสาธารณรัฐเกาหลีสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

¹⁷⁴ Completely Knocked Down – CKD หมายถึง รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ ไม่ว่าจะอะไหล่ที่นำมาประกอบจะเป็นอะไหล่นำเข้าหรืออะไหล่ที่ผลิตในประเทศ ก็ถือว่าเป็นรถ CKD เหมือนกัน ตัวอย่างได้แก่รถตลาดทั่วไป เช่น Toyota Honda เป็นต้น. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก

6. สนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วน (Original Equipment Manufacturer - OEM)¹⁷⁵ (Tier1) ต่างชาติ เช่น Delphi และ Bosch เป็นต้น และส่งเสริมให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนในประเทศออกไปตั้งฐานการผลิตในต่างประเทศ และสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้

7. สนับสนุนการเจรจาเขตการค้าเสรีเพื่อเพิ่มโอกาสในการแข่งขันและลดอุปสรรคทางการค้า รวมถึงการหาแหล่งวัตถุดิบ ทรัพยากร และผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับสากล (Global sourcing suppliers)¹⁷⁶

3.4.1 ภาษีสรรพสามิต

โครงสร้างการจัดเก็บภาษี

ภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีเป็นการจัดเก็บภาษีโดยรัฐบาลกลาง การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้น จัดเก็บในรูปภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลหรือภาษีการบริโภคพิเศษ จะมีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะเป็นหมวดหมู่

ประเภทสินค้าที่ต้องเสียภาษี¹⁷⁷

ภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล (Individual Consumption Tax) กำหนดให้มีขึ้นเพื่อใช้บังคับในการจัดเก็บภาษีจากสินค้าและบริการที่มีจำนวนมากที่สุดในบรรดาภาษีสรรพสามิตทั้งหมด ซึ่งมีสินค้าและบริการที่ต้องเสียภาษีดังต่อไปนี้

- ประเภทที่ 1 เครื่องเล่นที่ใช้ในการพนัน ที่ใช้เพื่อความบันเทิง เครื่องยนต์ และอาวุธปืน
- ประเภทที่ 2 อวัยวะสัตว์ป่า ของป่า เครื่องสำอางและน้ำหอม
- ประเภทที่ 3 เครื่องประดับและอัญมณีต่าง ๆ
- ประเภทที่ 4 สินค้าประเภทฟุ่มเฟือย เช่น กล้องถ่ายรูป นาฬิกา ฯ
- ประเภทที่ 5 รถยนต์

¹⁷⁵ Wikipedia. OEM - Original Equipment Manufacturer หมายถึงการรับจ้างผลิตสินค้าให้กับแบรนด์ต่าง ๆ ตามแบบที่ลูกค้ากำหนด โดยใช้การผลิตของเรารวมถึงเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตด้วย มักจะเป็นโรงงานเปิดใหม่ ๆ หรือโรงงานที่ไม่เน้นการสร้างแบรนด์ของตนเอง และโรงงานที่ไม่มีความชำนาญในการออกแบบผลิตภัณฑ์. สืบค้น 26 กันยายน 2557, จาก http://en.wikipedia.org/wiki/Original_equipment_manufacturer

¹⁷⁶ สาธารณรัฐเกาหลีได้ ข้อมูลอุตสาหกรรมยานยนต์. (ม.ป.ป.). นโยบายยานยนต์. สืบค้น 9 สิงหาคม 2557, จาก <http://data.thaiauto.or.th/IU3/NET35/Countries/Country.aspx?Country=SOUTH%20KOREA>

¹⁷⁷ Korea Taxation 2013. Chapter VII: Individual Consumption Tax (pp. 196 – 199).

1. รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเกินกว่า 2,000 CC และรถยนต์บ้าน
2. รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 2,000 CC หรือน้อยกว่า (ไม่รวมรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 1,000 CC หรือน้อยกว่า) และรถจักรยานยนต์สองล้อที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนมากกว่า 125 CC

ประเภทที่ 6 น้ำมันและก๊าซ

ประเภทที่ 7 ตู้เย็นและเครื่องใช้ไฟฟ้า

ภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีโดยส่วนใหญ่มุ่งที่จะเก็บภาษีสำหรับการผลิตและการนำเข้าสินค้าตลอดจนบริการบางประเภท ภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีกำหนดให้จัดเก็บภาษีจากการขายสินค้าด้วย

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีเป็นภาษีที่เก็บจากการผลิตและนำเข้าสินค้าขายสินค้าบางชนิด (ประเภท 3) และการประกอบธุรกิจ บุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตมีดังต่อไปนี้

1. บุคคลซึ่งผลิตหรือนำเข้าสินค้าที่ต้องเสียภาษี เช่น เครื่องเล่นพนันหยอดเหรียญ เครื่องเรือน พรหมพุ่มเฟื้อย หรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน
2. บุคคลซึ่งขายสินค้าที่ต้องเสียภาษีประเภท 3 เช่น เครื่องเพชรพลอย ไข่มุก และอื่น ๆ และผลิตภัณฑ์จากวัตถุดิบนั้น ไม่รวมเพชรสำหรับการใช้ในอุตสาหกรรม
3. ผู้ประกอบการกิจการของสถานที่ซึ่งต้องเสียภาษี เช่น สนามแข่งม้า สนามแข่งรถจักรยาน สถานบันเทิงสำหรับเครื่องเล่นการพนัน สนามกอล์ฟ คาสีโน สถานบันเทิงกลางคืน และอื่น ๆ

ฐานภาษี

สินค้าแต่ละประเภทจะกำหนดฐานภาษีไว้แตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

1. กรณีสินค้าที่ต้องเสียภาษีซึ่งถูกผลิต ฐานภาษี คือ ราคาหรือปริมาณ ณ สถานที่ผลิตที่สินค้าได้ถูกนำออกไป
2. กรณีการนำเข้า ฐานภาษี คือ ราคาหรือปริมาณ ณ เวลาที่สำแดงสินค้า (ผลรวมของมูลค่าภาษีศุลกากรและอากรศุลกากรที่เรียกเก็บจากสินค้านั้น)
3. กรณีสินค้าที่ต้องเสียภาษีประเภท 3 ซึ่งได้ถูกขายไป ฐานภาษี คือ ราคาขาย
4. กรณีการเข้าไปในสถานที่ซึ่งต้องเสียภาษี ฐานภาษี คือ จำนวนคน
5. กรณีการใช้สถานบันเทิงหรือร้ายขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ฐานภาษี คือ จำนวนเงินที่เรียกเก็บ

6. กรณีการประกอบกิจการในสถานที่ประกอบการซึ่งต้องเสียภาษี (คาสีโน) ฐานภาษีคือ จำนวนรวมรายได้จากการขายรายปี (จำนวนที่ได้รับจากลูกค้า – จำนวนเงินที่จ่าย)

นับแต่ปี 2555 คาสีโนกังวอนแลนด์ (Gangwon Land) เป็นสถานที่ประกอบการซึ่งต้องเสียภาษี

ส่วนคาสีโนเฉพาะชาวต่างชาติจะเป็นสถานที่ประกอบการซึ่งต้องเสียภาษีนับแต่ปี 2557 อัตราภาษี

อัตราภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีจะกำหนดไว้ทั้งอัตราตามปริมาณและตามมูลค่า ในกรณีที่ต้องเสียภาษีในอัตราตามมูลค่านั้น กฎหมายกำหนดให้ใช้ราคาขายเป็นฐานในการคำนวณภาษี อัตราภาษีที่จัดเก็บมีทั้งสินค้าและสถานบริการ ซึ่งสินค้าและสถานบริการแต่ละประเภทจะกำหนดอัตราภาษีไว้แตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

สินค้าที่ต้องเสียภาษี แบ่งเป็น 7 ประเภท ดังต่อไปนี้

ประเภทที่ 1: เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 20

1. เครื่องหยอดเหรียญเล่นพนัน เครื่องเล่นเกมสล็อตพินบอล และเครื่องเล่นเกมสล็อตอื่นเช่นเดียวกัน

2. เครื่องยนต์ และ

3. ปืนล่าสัตว์หรือปืนไรเฟิล

ประเภทที่ 2: เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 7

1. เขากวางและน้ำผึ้ง และ

2. น้ำหอมและโคโลญจ์

ประเภทที่ 3: เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 20 (อัตราภาษีร้อยละ 20 เรียกเก็บจากราคาขายส่วนที่เกินจำนวนสองล้านวอน)

1. เครื่องเพชรพลอย (ไม่รวมเพชรที่ใช้ในการอุตสาหกรรม และก้อนแร่เริ่มแรกที่ยังไม่ผ่านกระบวนการ) ไข่มุก กระจกเงา เต่า ปะการัง อำพัน งาช้าง และผลิตภัณฑ์จากวัตถุดิบนั้น และ

2. ผลิตภัณฑ์โลหะมีค่าต่าง ๆ

ประเภทที่ 4: เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 20 โดยเรียกเก็บจากราคาขายส่วนที่เกินจำนวนสองล้านวอน (ห้าล้านวอนต่อชิ้น หรือแปดล้านวอนต่อชุดกรณีเครื่องเรือนฟุ่มเฟือย)

1. กว๊องและอุปกรณ์ฟุ่มเฟือย

2. นาฬิกาฟุ่มเฟือย

3. ขนสัตว์ฟุ่มเฟือยและผลิตภัณฑ์จากวัตถุดิบนั้น (ไม่รวมขนกระต่ายและขนสัตว์ที่ยังไม่ผ่านกรรมวิธี)

4. พรหมฟุ่มเฟื่อย
5. เครื่องเรือนฟุ่มเฟื่อย
6. กระเป๋าฟุ่มเฟื่อย (ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557)

ประเภทที่ 5: เก็บภาษีในอัตราดังนี้

1. รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเกินกว่า 2,000 CC และรถยนต์บ้าน เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 7 โดยเฉพาะข้อ 1, เรียกเก็บในอัตราร้อยละ 6 ในปี 2557 และอัตราร้อยละ 5 นับแต่ปี 2558
2. รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 2,000 CC หรือน้อยกว่า (ไม่รวมรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 1,000 CC หรือน้อยกว่า) และรถจักรยานยนต์สองล้อที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนมากกว่า 125 CC เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 5

ประเภทที่ 6: น้ำมันและก๊าซ

1. น้ำมันก๊าด อัตราภาษีลิตรละ 90 วอน¹⁷⁸
2. น้ำมันดิบ อัตราภาษีลิตรละ 17 วอน
3. ก๊าซหุงต้ม (Propane gas) อัตราภาษีกิโลกรัมละ 20 วอน
4. ก๊าซหุงต้ม (Butane gas) อัตราภาษีกิโลกรัมละ 275 วอน
5. ก๊าซธรรมชาติ (รวมถึงรูปแบบเหลว) อัตราภาษีกิโลกรัมละ 60 วอน

สำหรับน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลไม่ถูกเรียกเก็บภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล แต่จะเรียกเก็บภาษีเพื่อการขนส่ง พลังงาน สิ่งแวดล้อมจนถึงสิ้นปี 2558

ประเภทที่ 7: เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 5

1. เครื่องทำความเย็นไฟฟ้าที่ใช้พลังงานรายเดือนจำนวน 370 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมงหรือมากกว่า ยกเว้นเครื่องทำความเย็นที่มีความจุความเย็นจำนวน 10 กิโลวัตต์หรือมากกว่า
2. ตู้เย็นไฟฟ้าที่ใช้พลังงานรายเดือนจำนวน 40 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมงหรือมากกว่า ยกเว้นตู้เย็นที่มีความจุ 600 ลิตรหรือน้อยกว่า
3. เครื่องซักผ้าไฟฟ้าที่ใช้พลังงานต่อการซักหนึ่งครั้ง 720 วัตต์ต่อชั่วโมง
4. ชุดโทรทัศน์ที่ใช้พลังงาน 300 วัตต์ หรือมากกว่า ยกเว้นชุดโทรทัศน์ 107 เซนติเมตร (42 นิ้ว) หรือน้อยกว่า

อย่างไรก็ตาม ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวมาข้างต้นนี้ ผลิตภัณฑ์ใดได้รับการประเมินประสิทธิภาพพลังงานระดับ 1 จะได้รับการยกเว้นภาษี

¹⁷⁸ Mataf.net. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก <https://www.mataf.net/th/currency/converter-THB-KRW>

ภาษีสำหรับรถยนต์¹⁷⁹

1. ผู้เสียภาษี คือ บุคคลที่เป็นเจ้าของรถยนต์
2. ระยะเวลาการจ่ายภาษี คือ ภาษีประจำปีจะถูกแบ่งออกเป็น 2 ช่วง เป็นภาระของเจ้าของรถยนต์ตั้งแต่วันแรกของช่วงเวลาภาษีตามตาราง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.13 กำหนดระยะเวลาการชำระภาษีสำหรับเจ้าของรถยนต์

	ช่วงเวลา	ระยะเวลาที่ต้องชำระภาษี
ระยะที่ 1	1 มกราคม - 30 มิถุนายน	16 มิถุนายน - 30 มิถุนายน
ระยะที่ 2	1 กรกฎาคม - 31 ธันวาคม	16 ธันวาคม - 31 ธันวาคม

ถ้ามีการจ่ายภาษีประจำปีในก่อนเดิย จะได้รับเครดิตภาษีร้อยละ 10 สำหรับในช่วงเวลาที่เหลือของรอบระยะเวลาภาษี

3. ฐานภาษีและอัตราภาษี
 - (1) รถยนต์ ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.14 ภาษีประจำปีต่อคัน (ภาษีที่คิดตามปริมาณการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ต่อซีซี) ของสาธารณรัฐเกาหลี

ภาษีประจำปีต่อคัน (ภาษีที่คิดตามปริมาณการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ต่อCC)			
ใช้ในธุรกิจ		ไม่ได้ใช้ในธุรกิจ	
ปริมาณความจุ กระบอกสูบ	ภาษีที่ต้องชำระต่อ CC (วอน)	ปริมาณการเผาไหม้	ภาษีที่ต้องชำระต่อ CC (วอน)
1,000 CCหรือน้อยกว่า	18	1,000 CCหรือน้อยกว่า	80
1,600 CCหรือน้อยกว่า	18	1,600 CCหรือน้อยกว่า	140
2,000 CCหรือน้อยกว่า	19	มากกว่า 1,600 CC	200
2,500 CCหรือน้อยกว่า	19		
มากกว่า 2,500 CC	24		

¹⁷⁹ Korea Taxation 2013. Chapter VII: Individual Consumption Tax (pp. 318 – 321).

(2) รถยนต์ประเภทอื่น ๆ ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.15 ภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์ประเภทอื่น ๆ ของสาธารณรัฐเกาหลี

ประเภท	ภาษีประจำปีต่อคัน	
	ใช้ในธุรกิจ (วอน)	ไม่ได้ใช้ในธุรกิจ (วอน)
ต่อคัน	20,000	100,000

(3) รถยนต์นั่ง (เก๋ง) พิเศษ ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.16 ภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์นั่ง (เก๋ง) พิเศษของสาธารณรัฐเกาหลี

ประเภท	ภาษีประจำปีต่อคัน	
	ใช้ในธุรกิจ (วอน)	ไม่ได้ใช้ในธุรกิจ (วอน)
รถยนต์นั่ง (เก๋ง) พิเศษขนาดใหญ่	36,000	157,500
รถยนต์นั่ง (เก๋ง) พิเศษขนาดเล็ก	13,500	58,500

4. การยกเว้นภาษี

(1) ยานพาหนะที่มีไว้เพื่อการป้องกันประเทศ คู่มกัน ตำรวจจราจร ดับเพลิง รถพยาบาล เก็บขยะและโครงการก่อสร้างถนน

(2) รถยนต์ที่ใช้ในกิจการไปรษณีย์ โทรศัพท์และโทรเลขหรือที่ใช้ในการกิจการทางการทูต

(3) ในกรณีที่ครอบครองรถยนต์หรือในกรณีที่รถยนต์ปลดระวางแล้วการคำนวณภาษีโดยรวมไม่เกิน 2,000 วอนซึ่งจากจำนวนวันที่ครอบครองรถยนต์เหล่านั้น

โดยทั่วไปการซื้อรถยนต์ในสาธารณรัฐเกาหลีต้องเสียภาษี ดังต่อไปนี้

ภาษีเพื่อการบริโภค (Consumption tax)

สำหรับรถยนต์ที่มีความจุเกิน 2,000 CC เสียภาษีในอัตราร้อยละ 6 ของราคาขายในปี 2557 และอัตราร้อยละ 5 ของราคาขายนับแต่ปี 2558

สำหรับรถยนต์ที่มีความจุน้อยกว่า 2,000 CC เสียภาษีในอัตราร้อยละ 5 ของราคาขาย¹⁸⁰
 ภาษีจดทะเบียน (Registration tax) เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 3 - 5 ของราคา ณ ตอน
 จดทะเบียน สำหรับรถยนต์ที่ใช้ในธุรกิจอัตราร้อยละ 3

รถยนต์ที่ไม่ได้ใช้ในธุรกิจอัตราร้อยละ 5 (รถยนต์เครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,000 CC
 อัตราร้อยละ 2)¹⁸¹

ภาษีอันเนื่องมาจากการได้รับ (Acquisition tax) เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 4 ของ
 ราคารถยนต์¹⁸²

สำหรับการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ไม่ได้กำหนดอัตราภาษี
 สรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลไว้โดยเฉพาะ แต่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงาน
 ไฟฟ้าต้องเสียภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลตามอัตราภาษีสำหรับรถยนต์
 ทั่วไปโดยคิดจากความจุของเครื่องยนต์ สาธารณรัฐเกาหลีได้สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าโดยให้
 เงินอุดหนุนเพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมและ
 ภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี ค.ศ. 2012
 ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับการลดหย่อนภาษีมากถึง 4.2 ล้านวอน (3,586 ดอลลาร์สหรัฐ) ให้สิทธิ
 ประโยชน์ทางภาษีโดยสามารถนำมายกเว้นภาษีได้ ผู้ซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าใหม่
 (EV) จะได้รับส่วนลดร้อยละ 5-6 สำหรับภาษีการบริโภคพิเศษและได้รับการยกเว้นอัตราภาษี
 ร้อยละ 3-5 จากการซื้อและการจดทะเบียนภาษี รัฐบาลจะดำเนินการขยายสิทธิประโยชน์ทางภาษี
 สำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า เพื่อที่จะช่วยสนับสนุนการขายยานพาหนะประหยัดพลังงาน
 มีดังต่อไปนี้

ภาษีเพื่อการบริโภค (consumption tax) 2 ล้านวอน

ภาษีเพื่อการศึกษา (education tax) 0.6 ล้านวอน

ภาษีอันเนื่องมาจากการได้รับ (acquisition tax) 1.4 ล้านวอน และ

ภาษีอื่น ๆ 0.2 ล้านวอน¹⁸³

¹⁸⁰ Korea Taxation 2013. Chapter VII: Individual Consumption Tax (pp. 197 – 198).

¹⁸¹ Korea Taxation 2013. Chapter VII: Individual Consumption Tax (pp. 308 – 309).

¹⁸² Korea Taxation 2013. Chapter VII: Individual Consumption Tax (p. 306).

¹⁸³ Thaindian News. (n.d.). *South Korea to offer tax incentives for electric cars*. Retrieved September 18, 2014, from http://www.thaindian.com/newsportal/business/south-korea-to-offer-tax-incentives-for-electric-cars_100569817.html

3.4.2 ภาษีศุลกากร

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของสาธารณรัฐเกาหลี อารกรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมนไนซ์ (Harmonized Tariff Schedule)¹⁸⁴ เป็นไปตามระบบฮาร์โมนไนซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ซึ่งระบบการจำแนกชนิดสินค้าดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO)

การนำเข้ารถยนต์ในสาธารณรัฐเกาหลี สมาคมผู้นำเข้าและจัดจำหน่ายรถยนต์ได้กำหนดประเภทภาษีที่ต้องเสียและอัตราภาษี โดยภาษีนำเข้าและภาษีเนื่องมาจากการนำสินค้าเข้ามาในสาธารณรัฐเกาหลี ทั้งนี้ไม่ว่าจะโดยเอกชนหรือนิติบุคคลเชิงพาณิชย์ ซึ่งวิธีการประเมินคือ CIF (ค่าประกันภัยและค่าขนส่ง) ซึ่งหมายความว่าภาษีนำเข้าและภาษีที่ต้องชำระจะคำนวณกับค่าขนส่งที่สมบูรณ์ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายของสินค้าที่นำเข้า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งและค่าใช้จ่ายของการประกัน นอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่ในการนำเข้าอาจมีภาษีการขาย ภาษีการขนส่ง ภาษีการบริโภคพิเศษตามตารางดังต่อไปนี้

¹⁸⁴ Santander trade. (n.d.). *IMPORT CUSTOMS PROCEDURES IN SOUTH KOREA*. Retrieved September 12, 2014, from <https://en.santandertrade.com/international-shipments/south-korea/customs-procedures>

ตารางที่ 3.17 ภาษีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์สาธารณะรัฐเกาหลี¹⁸⁵

จำแนกประเภท	ภาษี	ประเภทภาษี	ฐานภาษี	อัตรากา
ขั้นตอนการนำเข้า	ภาษีศุลกากร* ¹⁸⁶	ภาษีสระดับประเทศ	กฎหมายว่าด้วยภาษีศุลกากร	ร้อยละ 8 ของราคาCIF ¹⁸⁷ (หรือราคา Ex-works ¹⁸⁸)
ขั้นตอนการซื้อ	ภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล* ¹⁸⁹	ภาษีสระดับประเทศ	มาตรา 1 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล	น้อยกว่า 2000 CC: ร้อยละ 5 ของของราคา CIF (หรือราคา Ex-works) มากกว่า 2000 CC: ร้อยละ 6 ของราคา CIF (หรือราคา Ex-works)
	ภาษีเพื่อการศึกษา	ภาษีสระดับประเทศ	มาตรา 5 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีเพื่อการศึกษา	- ร้อยละ 30 ของภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	ภาษีสระดับประเทศ	มาตรา 1 และ 14 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีมูลค่าเพิ่ม	- ร้อยละ 10 ของราคาอุปทาน (ราคาของผู้บริโภค - ภาษีมูลค่าเพิ่ม)
ขั้นตอนการจดทะเบียน	ภาษีอันเนื่องมาจากการได้มา	ภาษีสระดับท้องถิ่น	มาตรา 112 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีสระดับท้องถิ่น	- ร้อยละ 7 ของราคาอุปทาน (ราคาของผู้บริโภค - ภาษีมูลค่าเพิ่ม)

¹⁸⁵ Kaida. (n.d.). *Automobile-Related Taxes*. Retrieved August 8, 2014, from <http://www.kaida.co.kr/en/sense/tax.do>

¹⁸⁶ *หมายเหตุ อัตรากาภาษีศุลกากรมีหลากหลายอัตราขึ้นอยู่กับแหล่งที่มาของยานพาหนะตามข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหรัฐอเมริกา (KOR-US FTA) และข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหภาพยุโรป (KOR-EU FTA).

¹⁸⁷ C.I.F. (Cost, Insurance and Freight) หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาซื้อขาย โดยรวมค่าระวางขนส่งสินค้าและค่าเบี้ยประกันไว้ด้วย. (อ้างถึงใน *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ* (น. 61). เล่มเดิม).

¹⁸⁸ EXW - Ex Works หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคา ณ แหล่งผลิต ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ ณ สำนักงานของผู้ขาย (เช่น โรงงาน โกดังสินค้า เป็นต้น) โดยที่ผู้ขายมีหน้าที่เพียงส่งมอบสินค้าให้อยู่ในมือของผู้ซื้อเท่านั้น และไม่จำเป็นต้องเป็นผู้นำสินค้าขึ้นยานพาหนะ ข้อตกลงนี้ ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบน้อยที่สุด ส่วนผู้ซื้อรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับสินค้า หลังจุดส่งมอบที่ได้ตกลงกันไว้. (อ้างถึงใน *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ* (น. 57-58). เล่มเดิม).

¹⁸⁹ แหล่งเดิม.

ตารางที่ 3.17 (ต่อ)

จำแนกประเภท	ภาษี	ประเภทภาษี	ฐานภาษี	อัตราภาษี
ขั้นตอนการจดทะเบียน (ต่อ)	พันธบัตรรัฐบาล	ภาษีระดับท้องถิ่น	มาตรา 13 แห่งกฎหมายว่าด้วยขนส่งทางรถไฟมหานคร, พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนเพื่อการพัฒนาพื้นที่ท้องถิ่น	- (พันธบัตรการขนส่งทางรถไฟมหานคร: การจดทะเบียนใหม่-รถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำหรับการใช้ส่วนบุคคล) 1,000 CC - 1,600 CC: ร้อยละ 9 1,600 CC - 2,000 CC: ร้อยละ 12 มากกว่า 2,000 CC: ร้อยละ 20 - ยานพาหนะเอนกประสงค์: ร้อยละ 5 - (พันธบัตรการพัฒนาท้องถิ่น) ขึ้นอยู่กับพื้นที่จดทะเบียน
ขั้นตอนการเป็นเจ้าของ	ภาษिरถยนต์	ภาษีระดับท้องถิ่น	มาตรา 127 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษิระดับท้องถิ่น	- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำหรับการใช้ส่วนบุคคล มากกว่า 1,601CC: 200 วอนต่อCC น้อยกว่า 1,600CC: 140 วอนต่อCC น้อยกว่า 1,000CC: 80 วอนต่อCC
	ภาษีเพื่อการศึกษา	ภาษีระดับท้องถิ่น	มาตรา 151 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษิระดับท้องถิ่น	- ร้อยละ 30 ของภาษิรถยนต์

ตารางที่ 3.17 (ต่อ)

จำแนกประเภท	ภาษี	ประเภทภาษี	ฐานภาษี	อัตรากำไร
ขั้นตอนการดำเนินการ	ภาษีเพื่อการบริโภคเพื่อเฟลิ่งส่วนบุคคล (ภาษีเพื่อการขนส่ง พลังงาน สิ่งแวดล้อม)	ภาษีสระดับประเทศ	มาตรา 1 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล มาตรา 2 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีเพื่อการขนส่ง พลังงาน สิ่งแวดล้อม	- หลากหลายตามประเภทของเฟลิ่ง
	ภาษีเพื่อการศึกษา	ภาษีสระดับประเทศ	มาตรา 5 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีเพื่อการศึกษา	- ร้อยละ 15 ของภาษีเพื่อการบริโภคเพื่อเฟลิ่งส่วนบุคคล
	ภาษีอันเนื่องมาจากการจับขี้	ภาษีสระดับท้องถิ่น	มาตรา 136 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีสระดับท้องถิ่น	- (อัตรากำไรตามกฎหมาย) ร้อยละ 36 ของภาษีเพื่อการบริโภคเพื่อเฟลิ่งส่วนบุคคล - (อัตรากำไรยึดหยุ่น) ร้อยละ 26 ของภาษีเพื่อการบริโภคเพื่อเฟลิ่งส่วนบุคคล
	ภาษีสมูลค่าเพิ่ม	ภาษีสระดับประเทศ	มาตรา 1 และ 14 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีสมูลค่าเพิ่ม	- ร้อยละ 10 ของราคาเฟลิ่งอุปทาน

ตารางที่ 3.18 ข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหรัฐอเมริกา (Kor-US FTA)¹⁹⁰

อัตรากำไรศุลกากรพื้นฐาน	ร้อยละ 8
ตั้งแต่ 15 มีนาคม 2555	ร้อยละ 4
ตั้งแต่ 15 มีนาคม 2559	ร้อยละ 0

¹⁹⁰ ข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหรัฐอเมริกา (KOR-US FTA). สืบค้น 4 กันยายน 2557, จาก <http://www.ryt9.com/s/expd/1047087> และ [www.thaifita.com/ThaiFTA/Portals/0/พัชระกาญจน์_2553-12\[1\].pdf](http://www.thaifita.com/ThaiFTA/Portals/0/พัชระกาญจน์_2553-12[1].pdf)

ตารางที่ 3.19 ข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหภาพยุโรป (Kor-EU FTA)¹⁹¹

อัตราภาษีศุลกากรพื้นฐาน	ร้อยละ 8
ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2554	ร้อยละ 5.6
ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2555	ร้อยละ 3.2
ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2556	ร้อยละ 1.6
ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2557	ร้อยละ 0

3.4.3 เปรียบเทียบหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศไทยกับหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของสาธารณรัฐเกาหลี

ภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีโดยทั่วไปมีลักษณะคล้ายคลึงเช่นเดียวกับภาษีสรรพสามิตของประเทศไทย โดยส่วนใหญ่มุ่งที่จะเก็บภาษีสำหรับการผลิตและการนำเข้าสินค้าตลอดจนบริการบางประเภท แต่มีกรณีที่แตกต่างกันออกไปสำหรับภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลี สินค้าและบริการบางประเภทกำหนดให้จัดเก็บภาษีจากการขายสินค้าด้วย เช่น เครื่องเพชรพลอย ไหม่มุก และอื่น ๆ และผลิตภัณฑ์จากวัตถุดิบนั้น ไม่รวมเพชรสำหรับการใช้ในอุตสาหกรรมหรือภาษีสถานบริการ เช่น คาสีโน ซึ่งประเทศไทยไม่ได้มีการจัดเก็บภาษีสำหรับสถานบริการดังกล่าวไว้

สำหรับสินค้าและบริการที่จัดเก็บภาษีทั้งสาธารณรัฐเกาหลีและประเทศไทย สำหรับสินค้าคือ ยานพาหนะ น้ำมันและก๊าซต่าง ๆ เครื่องใช้ไฟฟ้า น้ำหอม และสินค้าประเภทฟุ่มเฟือยสำหรับบริการ เช่น สนามแข่งม้า เป็นต้น

ภาษีสรรพสามิตของไทยกำหนดให้จัดเก็บเฉพาะการผลิตสินค้าและบริการ โดยจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคาขึ้นอยู่กับความจุของกระบอกสูบและความประหยัดเชื้อเพลิงของรถยนต์ ซึ่งอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเกินกว่า 2,000 CC และรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 2,000 CC หรือน้อยกว่า อัตราสูงสุดร้อยละ 50 ซึ่งแตกต่างจากสาธารณรัฐเกาหลีได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตไว้ทั้งอัตราตามปริมาณและตามมูลค่า ซึ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเกินกว่า 2,000 CC และรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 2,000 CC หรือน้อยกว่า อัตราร้อยละ 5-6

¹⁹¹ ข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหภาพยุโรป (KOR-EU FTA).

การจัดเก็บภาษีศุลกากรทั้งของสาธารณรัฐเกาหลีและประเทศไทย อกรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมนาไรซ์ (Harmonized Tariff Schedule) เป็นไปตามระบบฮาร์โมนาไรซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ซึ่งระบบการจำแนกชนิดสินค้าดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีจะขึ้นอยู่กับข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) ซึ่งอัตราที่จัดเก็บในปัจจุบันและอนาคตอัตราร้อยละ 0 หากไม่มีข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีอัตราที่จัดเก็บจะเป็นไปตามอัตราร้อยละ 8 ของราคา CIF ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย อัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากรได้แบ่งแยกประเภทตามยานพาหนะตามประเภทปริมาตรกระบอกสูบและกำลังเครื่องยนต์และจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคา อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลอยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า เมื่อเทียบกับสาธารณรัฐเกาหลีถือว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่สูงมาก

3.5 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย

เมื่อประมาณ 20 ปีมาแล้ว อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยและสหพันธรัฐมาเลเซียนับว่าเป็นคู่แข่งสำคัญในการแข่งขันตำแหน่งศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ใน AEC ประเทศไทยเก่งรถยนต์ปีกอ๊อฟ สหพันธรัฐมาเลเซียเก่งรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แต่ทิศทางนโยบายของ 2 ประเทศแตกต่างกัน ขณะที่สหพันธรัฐมาเลเซียมุ่งพัฒนารถยนต์แห่งชาตินับตั้งแต่ปี 2526 โดยจำกัดการลงทุนของต่างชาติ ประเทศไทยกลับดำเนินนโยบายในทิศทางตรงกันข้าม โดยเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างสิ้นเชิงเมื่อปี 2534 พร้อมกับเร่งส่งเสริมการลงทุนอย่างเต็มที่ภายใต้คำขวัญที่เราคุ้นเคยกันดี คือ Detroit of Asia¹⁹²

3.5.1 ภาษีสรรพสามิต

สหพันธรัฐมาเลเซียเก็บภาษีสรรพสามิตกับสินค้า 4 ชนิด ตามประกาศกระทรวงการคลังเรื่องอัตราภาษีสรรพสามิต¹⁹³ ได้แก่

1. เครื่องดื่มแอลกอฮอล์
2. ยาสูบและผลิตภัณฑ์จากยาสูบ

¹⁹² ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์. (ม.ป.ป.). *ก้าวใหม่รถยนต์มาเลเซีย*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก km.boi.go.th/kmportal/LinkClick.aspx?fileticket...tabid=36&mid...

¹⁹³ กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.). *ภาษีสรรพสามิตสหพันธรัฐมาเลเซีย*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก <http://aec.excise.go.th/InterEx/AsianEx/index.htm>

3. พาหนะที่ใช้เครื่องยนต์

4. ไฟและไฟนกระจอก

สหพันธรัฐมาเลเซียจะเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามราคา (Ad Valorem) เช่น รถยนต์ ไฟนกระจอก กระเบื้อง ส่วนบุหรี ผลิตภัณฑ์ยาสูบ และเครื่องดื่มีแอลกอฮอล์จะเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามราคา (Specific Rate) และตามสภาพ¹⁹⁴

สหพันธรัฐมาเลเซียมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต (Excise tax) สำหรับสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตในประเทศ ยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งจัดว่าเป็นมาตรการที่มีใช้ภายในประเทศหนึ่ง¹⁹⁵

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

กรมศุลกากรอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิตปี ค.ศ. 1976 และเก็บภาษีสรรพสามิตตามประกาศกระทรวงการคลังเรื่องพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตปี ค.ศ. 2012

ผู้มีหน้าที่ชำระภาษี

1. กรณีการผลิตภายในประเทศ คือ ผู้ผลิตสินค้านำเข้าที่ต้องชำระภาษีสรรพสามิต

2. กรณีสินค้านำเข้า คือ ผู้นำเข้าสินค้านำเข้าที่ต้องชำระภาษีสรรพสามิต

จุดการชำระภาษี

1. กรณีผลิตภายในประเทศ จะต้องชำระภาษีก่อนนำสินค้าออกจากโรงงานหรือโกดังสินค้าของผู้ผลิต (ยกเว้นรถยนต์จะมีการชำระภาษีเมื่อนำรถยนต์ไปจดทะเบียนที่ Road Transport Department)

2. กรณีการนำเข้า จะต้องชำระภาษี ณ จุดการนำเข้า

ฐานภาษี

1. กรณีผลิตภายในประเทศ ฐานภาษีคือปริมาณตามประกาศกระทรวงการคลังเรื่องพิกัดภาษีสรรพสามิตและราคาหน้าโรงงาน

2. กรณีการนำเข้า ฐานภาษีคือปริมาณตามประกาศกระทรวงการคลังเรื่องพิกัดภาษีสรรพสามิต และราคา CIF+ภาษีศุลกากร

¹⁹⁴ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2556) *กฎระเบียบด้านภาษีอากรในสหพันธรัฐมาเลเซีย*. สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก <http://aec.ditp.go.th/attachments/article/826/Annex-taxation-March-2013.pdf>

¹⁹⁵ สำนักอาเซียน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2553). *ข้อมูลพื้นฐานเศรษฐกิจการค้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย (Malaysia)*. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก www.thaifita.com/trade/aec/malay.pdf

ภาษีรถยนต์

1. เก็บภาษีตามมูลค่า อัตราภาษีร้อยละ 10 – 105

สำหรับภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากสินค้าที่ผลิตภายในประเทศหรือสินค้านำเข้าตามกฎหมายภาษีสรรพสามิตปี ค.ศ. 1976 ตามรายการที่ระบุในคำสั่งภาษีสรรพสามิตปี ค.ศ. 2004 ประกอบด้วยสินค้า¹⁹⁶ ดังนี้

ตารางที่ 3.20 อัตราภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากสินค้านำเข้า

สินค้า	อัตราภาษี ร้อยละ
รถยนต์ ¹⁹⁷	75-105
รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ (Four wheel Drive)	60-105
รถจักรยานยนต์ (Motorcycle)	20-30

ตารางที่ 3.21 อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์¹⁹⁸

ประเภท	ความจุของเครื่องยนต์	อัตราภาษี ร้อยละ
รถยนต์	น้อยกว่า 1,800 CC	75
	1,800 – 2,000 CC	80
	2,000 – 3,000 CC	90
	มากกว่า 3,000 CC	105
รถยนต์ 10 – 16 ที่นั่ง		105
	มากกว่า 16 ที่นั่ง	105
รถปิคอัพ		105

¹⁹⁶ สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ www.hasil.org.my. และสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ. สำนักงานส่งเสริมการค้า ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ สหพันธรัฐมาเลเซีย. (ม.ป.ป.). ภาษีประเภทต่าง ๆ ของสหพันธรัฐมาเลเซีย. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก aec.ditp.go.th/attachments/.../ภาษีประเภทต่าง%20%20ของมาเลเซีย.d...

¹⁹⁷ หมายเหตุ *รถยนต์แบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger car) และรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (MPV/VAN)

¹⁹⁸ Wikipedia. (n.d.). *Malaysian motor vehicle import duties*. Retrieved August 30, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Malaysian_motor_vehicle_import_duties

ตารางที่ 3.21 (ต่อ)

ประเภท	ความจุของเครื่องยนต์	อัตรากำไร ร้อยละ
รถยนต์ที่ใช้ในธุรกิจ ¹⁹⁹		0
รถยนต์ MPV และรถตู้	น้อยกว่า 1,500 CC	60
	1,500 – 1,800 CC	65
	1,800 – 2,000 CC	75
	2,000 – 2,500 CC	90
	มากกว่า 2,500 CC	105

กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (MITI) ของสหพันธรัฐมาเลเซียได้ประกาศปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติ ฉบับปี ค.ศ. 2009 (National Automotive Policy – NAP 2009) เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2552 โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป กำหนดเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างจำกัด โดยยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ และเปิดเสรีการถือหุ้นของต่างชาติ เฉพาะกรณีประกอบรถยนต์ขนาดไม่ต่ำกว่า 1,800 CC และมีราคาจำหน่ายไม่ต่ำกว่า 150,000 ริงกิตหรือ 1.5 ล้านบาท รวมถึงเปิดเสรีการผลิตรถยนต์บรรทุก รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า รถยนต์ปีกอัทพ์ และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป ขณะเดียวกันได้ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดโดยยกเว้นภาษีสรรพสามิต²⁰⁰ โดยนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติ ฉบับปี ค.ศ. 2009 (National Automotive Policy – NAP 2009) ได้มีการปรับปรุงการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ ดังต่อไปนี้²⁰¹

1. โครงสร้างภาษีสรรพสามิต (Excise Duty Structure)

ต้องมีการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะมีผลรวมของอัตรากำไรที่แท้จริง (Effective tax rate) ที่ลดลงในรถยนต์ทุกประเภท รวมถึงการลดลงของความแตกต่างทางภาษี (Tax differential) ระหว่างรถยนต์ในแต่ละชนิด (เช่น รถยนต์นั่ง รถ 4WD ขนาดความจุเครื่องยนต์

¹⁹⁹ กลุ่มศึกษาภาษีสรรพสามิตอาเซียน. (ม.ป.ป.). *ผลิตภัณฑ์ยาสูบ เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ และรถยนต์*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก

http://nan.excise.go.th/cs/idcplg?IdcService=GET_FILE&dID=131311&dDocName=WEBPORTAL16200057233

²⁰⁰ *ก้าวใหม่รถยนต์มาเลเซีย*. เล่มเดิม.

²⁰¹ จาก *นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015* (น. 4-18, โดย สถาบันยานยนต์, 2556 (เมษายน).

ต่าง ๆ ซึ่งในการปรับปรุงโครงสร้างภาษีอากรดังกล่าวจะต้องช่วยส่งเสริมในส่วนของราคาที่จะต้องมีความโปร่งใสหรือเปิดเผยได้ด้วย

2. ประกาศข้อกำหนดในการคำนวณอัตราภาษีรถยนต์นำเข้า (Gazetted Values of Import Cars)

นอกเหนือจากที่รัฐบาลจะต้องการส่งเสริมในส่วนของราคาที่จะต้องมีความโปร่งใสหรือเปิดเผยได้นั้น รัฐบาลจะต้องประกาศเป็นเอกสารทางราชการถึงข้อกำหนดที่ใช้ในการคำนวณอัตราภาษีของรถยนต์ที่นำเข้าด้วย

3. การกำหนดภาษ้นำเข้าในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN CEPT Import Duty)

สนับสนุนส่งเสริมการรวมตัวกันในหมู่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียน โดยสหพันธรัฐมาเลเซียจะต้องลดภาษ้นำเข้า (ASEAN CEPT Import Duty) เป็นร้อยละ 0 สำหรับรถยนต์ที่ผ่านคุณสมบัติ

4. การจัดตั้งกองทุนเพื่อการปรับตัวของอุตสาหกรรม (Industrial Adjustment Fund)

สิทธิประโยชน์จาก Industrial Adjustment Fund จะต้องมิให้กับบริษัททั้งหมดไม่ว่าบริษัทนั้นจะเป็นบริษัทในประเทศ บริษัทต่างประเทศ หรือบริษัทร่วมค้า (Joint Venture) ทั้งนี้เงินสำรองดังกล่าวจะต้องช่วยเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสิทธิประโยชน์นี้อาจจะแบ่งเกณฑ์การพิจารณาตาม Scale และ Industry Linkage และโดยเฉพาะสิทธิประโยชน์ที่พึงได้จากการทำการวิจัยและพัฒนา

5. ใบอนุญาตของสถานประกอบการโรงงาน (Manufacturing Licenses)

รัฐบาลของสหพันธรัฐมาเลเซียไม่อนุญาตให้บริษัทที่ไม่มีโรงงานประกอบรถยนต์ในสหพันธรัฐมาเลเซียประกอบธุรกิจด้านยานยนต์ในประเทศ รวมทั้งจะไม่ออกใบอนุญาตประกอบรถยนต์ (Manufacturing License) ให้แก่ผู้ประกอบการรายใหม่ และไม่ให้ Approved Permits (AP) กับบริษัทที่ไม่มี Manufacturing License รวมทั้งห้ามมิให้บริษัทที่มี Manufacturing License ไปรับจ้างประกอบรถยนต์ที่ห่อใหม่

6. การออกใบอนุญาต (Approved Permits)

จำกัดการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศด้วยการจำกัดการออกใบอนุญาตนำเข้า (Approved Permit: AP) และกำหนดจำนวนรถยนต์ที่สามารถนำเข้ามาในสหพันธรัฐมาเลเซียโดยอนุญาตให้เฉพาะผู้ประกอบการที่เป็นชาวภูมิมุตร²⁰² หรือบริษัทที่มีโรงงานประกอบรถยนต์ในสหพันธรัฐมาเลเซียเท่านั้นที่สามารถนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปได้ตามจำนวนที่กำหนด

7. การอนุมัติรูปแบบยานยนต์ (Vehicle Type Approval)

กระบวนการและวิธีการอนุมัติ Vehicle Type Approval: VTA ต้องปฏิบัติอย่างครอบคลุมโดยทำในลักษณะที่ป้องกันการนำเข้าและป้องกันการจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยกระบวนการ VTA ดังกล่าวนี้นี้จะต้องทำให้แน่ใจได้ว่ามีความเข้มงวดทั้งด้านความปลอดภัยในการขับขี่ ความปลอดภัย และมาตรฐานการควบคุมไอเสีย โดยกระบวนการออก VTA นี้จะรับผิดชอบโดย Road Transport Department: RTD

ในปี ค.ศ. 2012 รัฐบาลสหพันธรัฐมาเลเซียประกาศมาตรการจูงใจโดยการลดภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ร้อยละ 50 ซึ่งแรงจูงใจทางด้านภาษีดังกล่าวมีต่อเนื่องจนถึงปลายปี ค.ศ. 2013

สหพันธรัฐมาเลเซียเป็นประเทศที่มีขนาดตลาดไม่ใหญ่มากด้วยจำนวนประชากร 29 ล้านคน แต่ด้วยกำลังซื้อที่สูงกว่า มีอัตราการรายได้ต่อหัว 10,945.89 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 339,322.53 บาท ทำให้ปัจจุบันสหพันธรัฐมาเลเซียเป็นประเทศที่มีอัตราการถือครองรถยนต์อยู่ที่ 1: 7 ประเด็นสำคัญคือสหพันธรัฐมาเลเซียมีกระบวนการจัดการแผนการพัฒนาที่มุ่งมั่น จริงจัง และต่อเนื่อง โดยจะเห็นว่าแผนพัฒนาที่กำหนดในแต่ละช่วงมีความชัดเจน ทำให้กระบวนการพัฒนา มีความก้าวหน้าอย่างชัดเจน

²⁰² วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี. ชาวภูมิมุตร หมายถึง ชาวมลายูดั้งเดิม อันรวมถึงชาวโอรังอัซลี (Orang Asli) ซึ่งเป็นชาวเผ่าดั้งเดิมของคาบสมุทรมลายูและชนพื้นเมืองของรัฐซาบฮาร์และซาราวัก ทั้งนี้ในปัจจุบัน “ภูมิมุตร” ยังรวมถึงชาวมาเลเซียซึ่งอพยพมาจากอินโดนีเซีย (เรียกว่า ปรีบูมิ) ชาวมลายูเชื้อสายสยาม ชาวอินเดียที่นับถือศาสนาอิสลาม ชาวจีนช่องแคบ (กลุ่มลูกครึ่งมาเลย์-จีน) ชาวเขมร และชาวคริสตัง (กลุ่มคริสตังลูกครึ่งมาเลย์-โปรตุเกส) แต่ไม่รวมถึงชาวมาเลเซียเชื้อสายจีนหรืออินเดียที่มีจำนวนมากในประเทศ. สืบค้น 18 กันยายน 2557, จาก

<http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B8%A0%E0%B8%B9%E0%B8%A1%E0%B8%B4%E0%B8%9A%E0%B8%B8%E0%B8%95%E0%B8%A3>

การที่สหพันธรัฐมาเลเซียมีนโยบายรถยนต์แห่งชาติมีทั้งข้อดี และข้อด้อยของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ ดังต่อไปนี้

ข้อดี

1. ได้รับการยกย่องในศักยภาพ
2. ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีครบวงจร
3. เกิดการสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา
4. เกิดการสนับสนุนพัฒนาบุคลากรในประเทศ

ข้อด้อย

1. ขาดความต่อเนื่องในการพัฒนาเทคโนโลยี
2. นักลงทุนต่างชาติรู้สึกที่ไม่ได้รับความเป็นธรรม เพราะรัฐบาลจะต้องโอบอุ้ม

รถยนต์แห่งชาติ

3. มีค่าใช้จ่ายสูงในการพัฒนารถยนต์แห่งชาติให้มีประสิทธิภาพใกล้เคียงกับรถยนต์ต่างชาติ²⁰³

3.5.2 ภาษีศุลกากร

ปัจจุบันสหพันธรัฐมาเลเซียใช้ระบบการแยกพิกัดศุลกากร (Tariff Classification) 2 ระบบ คือ ระบบที่ใช้สำหรับการค้าภายในอาเซียน และระบบแบบฮาร์โมนาไรซ์ (Harmonized System) สำหรับการค้ากับประเทศอื่น (ระดับ 6 หลัก) ซึ่งระบบฮาร์โมนาไรซ์ (Harmonized System) หรือ “HS” เป็นระบบการจำแนกประเภท และระบุชนิดสินค้าด้วยรหัสตัวเลข 6 หลัก เป็นไปตามระบบฮาร์โมนาไรซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ทั้งนี้ ระบบการจำแนกชนิดสินค้านี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) และนำไปใช้เป็นสากลในทางการค้าตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา ตามข้อตกลงการใช้พิกัดศุลกากรฮาร์โมนาไรซ์อาเซียน (Protocol Governing the Implementation of the ASEAN Harmonised Tariff Nomenclature (AHTN)) คือ ต้องใช้รหัส 6 หลักของระบบฮาร์โมนาไรซ์ขององค์การศุลกากรโลกเป็นหลัก และจะขยายออกเป็นระดับ 7 หลัก และ 8 ซึ่ง 2 หลักที่เพิ่มขึ้นเป็นไปตามความเหมาะสมภายในของกลุ่มสมาชิกอาเซียน ซึ่งมีความสำคัญต่อการส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการค้าในภูมิภาคหลักตามความต้องการของแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียน ในระดับ 6 หลัก จึงต้องเหมือนกับ 124 ประเทศบวก EU และจะแตกต่างกันในระดับ 7 หลัก และ 8 หลัก เช่นเดียวกับกลุ่มประเทศอาเซียนในระดับ 8 หลัก ที่จะต้องเหมือนกันทั้ง

²⁰³ นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015. เล่มเดิม.

10 ประเทศ แต่ถ้ามีการขยายออกไปเป็นระดับ 9-10 หลัก ก็จะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ เนื่องจากระดับ 9-10 หลักแต่ละประเทศจะเป็นผู้กำหนด²⁰⁴ โดยในอนุภาคสหพันธรัฐมาเลเซีย มีเป้าหมายที่จะดำเนินการภายใต้ระบบเดียวคือในระดับ 9 หลัก เพื่อลดความยุ่งยากในการนำเข้า²⁰⁵

อัตราภาษีศุลกากรนำเข้าของสหพันธรัฐมาเลเซียอยู่ระหว่างร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 300 ขึ้นอยู่กับชนิดและประเภทพิคคของสินค้า สำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,800 CC ถึง 2,500 CC ที่ผลิตในประเทศ (CKD) อัตราภาษีย้อยละ 10 และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราภาษีย้อยละ 30²⁰⁶

ภายใต้คำสั่งศุลกากร 1998 (The Customs Order 1998) สหพันธรัฐมาเลเซียมีการจำกัดการนำเข้าสินค้า 4 ประเภท ได้แก่

1. สินค้าห้ามนำเข้าเด็ดขาด ด้วยเหตุผลทางศาสนา ความมั่นคง สุขภาพและสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 14 รายการ
2. สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตก่อนนำเข้า ด้วยเหตุผลส่วนใหญ่ด้านสุขภาพ สุขอนามัย ความมั่นคง สิ่งแวดล้อม หรือทรัพย์สินทางปัญญา เช่น เนื้อไก่ และเนื้อวัว เป็นต้น นอกจากนี้การขออนุญาตนำเข้าสินค้าบางประเภทยังมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ เช่น รถยนต์ รถบรรทุก และจักรยานยนต์ ซึ่งต้องขออนุญาตจาก MITI²⁰⁷ เพื่อจำกัดปริมาณการนำเข้าและเปิดโอกาสให้บริษัทชาวมาเลย์เท่านั้นที่สามารถขายและให้บริการภายในประเทศ
3. สินค้าที่จำกัดการนำเข้าชั่วคราวเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศ เช่น นม กาแฟ แป้งธัญพืช เส้นลวด เคเบิล เหล็กและเหล็กกล้าบางประเภท
4. สินค้าที่นำเข้าได้ต่อเมื่อตรงตามเงื่อนไขบางประการ เช่น สัตว์มีชีวิต ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ พืช ผลิตภัณฑ์จากพืช บุหรี่ ดิน ปุ๋ยคอก เสื้อเกราะกันกระสุน เครื่องใช้ไฟฟ้า เข็มขัดนิรภัย และอาวุธเลียนแบบ²⁰⁸

²⁰⁴ wtothailand. (2550). รายงานการประชุม คณะกรรมการกฎระเบียบและการค้าระหว่างประเทศ ครั้งที่ 1/2550/20 ในวันพฤหัสบดีที่ 11 มกราคม 2550. สืบค้น 18 กันยายน 2557, จาก

http://www.wtothailand.or.th/jointwto.php?trans_id=4960&page=2

²⁰⁵ ข้อมูลพื้นฐานเศรษฐกิจการค้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย (Malaysia) (น. 18). เล่มเดิม.

²⁰⁶ Malaysia Automotive Association – MAA. (n.d.). *DUTIES & TAXES ON MOTOR VEHICLES*. Retrieved September 18, 2014, from http://www.maa.org.my/info_duty.htm

²⁰⁷ หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบเรื่องการวางแผนและการดำเนินการนโยบายการค้าและอุตสาหกรรม คือ กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (MITI).

²⁰⁸ ข้อมูลพื้นฐานเศรษฐกิจการค้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย (Malaysia) (น. 19-20). เล่มเดิม.

ภานำเข้าในสหพันธรัฐมาเลเซียส่วนใหญ่เป็นภานำเข้าที่เก็บอัตราตามราคา (Ad Valorem) แต่สินค้ำบางประเภทก็ถูกเก็บภานำเข้าในอัตราตามสภาพ (Specific Duty) อย่างไรก็ตามจากการเปิดเสรีการค้าภายใต้อาเซียนของสหพันธรัฐมาเลเซียทำให้ภานำเข้าสินค้ำอุตสาหกรรมทั้งหมดที่สหพันธรัฐมาเลเซียค้าขายกับอาเซียนอยู่ในอัตราร้อยละ 0 – 5 ปัจจุบันสหพันธรัฐมาเลเซียได้สรุปผลการเจรจา FTA แล้วกับประเทศต่าง ๆ เช่น ญี่ปุ่น ปากีสถาน นิวซีแลนด์ อินเดีย อาเซียน-จีน อาเซียน-ญี่ปุ่น อาเซียน-เกาหลี อาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ อาเซียน-อินเดีย²⁰⁹

อากรขาเข้าและภานำเข้าเนื่องจากเมื่อนำสินค้ำเข้ามาในสหพันธรัฐมาเลเซียไม่ว่าจะโดยบุคคลเอกชนหรือนิติบุคคลเชิงพาณิชย์วิธีการประเมินเป็นแบบ CIF (ค่าประกันภัยและค่าขนส่ง) ซึ่งหมายความว่าภานำเข้าและภานำเข้าที่มีการคำนวณค่าจัดส่งที่สมบูรณ์ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายของสินค้ำนำเข้า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้ำและค่าใช้จ่ายของการประกัน หน้าที่บางอย่างจะขึ้นอยู่กับการวัดปริมาณเช่นเดียวกับน้ำหนักหรือปริมาณนอกเหนือไปจากการปฏิบัติหน้าที่ของการนำเข้า อาจมีภานำเข้า (VAT)

อัตราภานำเข้า

อัตราอากรในสหพันธรัฐมาเลเซียมีความแตกต่างจากอัตราร้อยละ 0 - 50 โดยมีอัตราภานำเข้าร้อยละ 5.74 สินค้ำบางอย่างไม่ได้ขึ้นอยู่กับปฏิบัติหน้าที่ (เช่น แล็บท็อป กีตาร์ไฟฟ้า และผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ)

ภานำเข้า (Sales Tax)

สินค้ำที่ผ่านกระบวนการผลิตทั้งที่เป็นสินค้ำนำเข้าหรือที่ผลิตในสหพันธรัฐมาเลเซียบางประเภทต้องเสียภานำเข้าตามกฎหมายภานำเข้าปี ค.ศ. 1972 โดยทั่วไปสินค้ำส่วนใหญ่มีอัตราภานำเข้าร้อยละ 5 – 10 สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราภานำเข้าร้อยละ 10²¹⁰ ส่วนวัตถุดิบและเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตจะได้รับการยกเว้นภานำเข้า²¹¹

มาตรฐานภานำเข้ามูลค่าเพิ่มที่เรียกเก็บอัตราร้อยละ 10 ของผลรวมของมูลค่า CIF และภานำเข้าสามมิติที่ใช้บังคับอัตราที่ลดลงระหว่างอัตราร้อยละ 0 และร้อยละ 5 นำไปใช้กับสินค้ำ

²⁰⁹ แหล่งเดิม.

²¹⁰ DUTIES & TAXES ON MOTOR VEHICLES. แหล่งเดิม.

²¹¹ วิลสัน เจมส์ อุลติราตัน. (ม.ป.ป.). เอกสารวิเคราะห์ข้อมูลสหพันธรัฐมาเลเซีย. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก www.dft.go.th/.../เอกสารวิเคราะห์ข้อมูลสหพันธรัฐมาเลเซีย@25550...

บางอย่าง ภาษีการขายในบางครั้งอาจจะเป็นหน่วยที่เก็บเฉพาะเจาะจง เช่น ใช้ในหน่วยที่เก็บต่อลิตร และกิโลกรัม²¹²

กฎระเบียบการนำเข้าและมาตรการทางการค้า

1. หน่วยงานที่ดูแลเกี่ยวกับกฎระเบียบและมาตรการทางการค้าในสหพันธรัฐมาเลเซีย ได้แก่ กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม กระทรวงการค้าภายในและศุลกากร สหพันธรัฐมาเลเซียใช้ระบบ Harmonized Tariff System (HTS) ในการจัดหมวดหมู่สินค้า

2. สหพันธรัฐมาเลเซียเป็นสมาชิกเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) โดยได้มีการลดอัตราภาษีนำเข้าลงมาเหลือร้อยละ 0 - 5 ต่อสินค้านำเข้าจากกลุ่มสมาชิกอาเซียนกว่าร้อยละ 98 ยังคงเหลือสินค้าอีกประมาณ 210 รายการ เช่น ในกลุ่มสินค้าเกษตร และเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2549 สหพันธรัฐมาเลเซียได้ลดภาษีนำเข้ารถยนต์เหลือร้อยละ 5

3. อัตราภาษีนำเข้าสินค้าจากประเทศต่าง ๆ จะอยู่ในช่วงร้อยละ 0-300 ขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า สินค้าฟุ่มเฟือยจะถูกเรียกเก็บอัตราภาษีสูงกว่าสินค้าอุปโภคบริโภค หรือสินค้าที่เป็นวัตถุดิบในการผลิต

4. สินค้าที่นำเข้ามาแล้วอาจสร้างความเสียหาย หรือเป็นคู่แข่งกับสินค้าที่ผลิตได้ในประเทศมักจะมีอัตราภาษีสูง หรือรัฐบาลอาจกำหนดให้มีการขออนุญาตนำเข้า (Import license) หรือมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้า (Surcharges) ตัวอย่างเช่น สินค้ารถยนต์ ถึงแม้จะมีการลดภาษีนำเข้ารถยนต์จากประเทศอาเซียนเหลือร้อยละ 5 แล้ว แต่ก็ยังคงใช้มาตรการออกไปอนุญาตนำเข้ารถยนต์เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ

5. สินค้าที่นำเข้ามาจำหน่ายในสหพันธรัฐมาเลเซียจะต้องเสียภาษีการขาย (Sales Taxes) ในอัตราระหว่างร้อยละ 0-10 ในสินค้าบางชนิดรัฐบาลอาจเรียกเก็บภาษีการขายสูงหากพิจารณาแล้วเห็นว่าการจำหน่ายสินค้าดังกล่าวมีผลในทางลบต่อผู้บริโภค เช่น สินค้ายาสูบจะเสียภาษีการขายร้อยละ 25 สินค้าเหล้าและแอลกอฮอล์เสียภาษีการขายร้อยละ 20 เป็นต้น

6. สหพันธรัฐมาเลเซียยังมีการใช้มาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การระบุงุลากสินค้าอาหาร บรรจุภัณฑ์ การควบคุมการนำเข้าในกรณีพิเศษเช่น กรณีเกิดโรคระบาด²¹³

²¹² Dutycalculator. (ม.ป.ป.). *อากรขาเข้าและภาษีเมื่อนำเข้ามาในสหพันธรัฐมาเลเซีย*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก <http://www.dutycalculator.com/country-guides/Import-duty-taxes-when-importing-into-Malaysia/>

²¹³ ประชาคมอาเซียน. (ม.ป.ป.). *มาตรการกฎระเบียบ*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก <https://sites.google.com/site/prachakhm/prathes/matrkar-kd-rabeiyb>

ในปี ค.ศ. 2002 อาเซียนได้เริ่มมีบทบาทในการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะในทวีปเอเชียและจากพันธสัญญาเรื่องการเปิดการค้าเสรีที่มีต่อองค์กรการค้าโลกสหพันธรัฐมาเลเซียจึงเริ่มมีการทยอยลดกำแพงภาษีระหว่างประเทศลง²¹⁴

ที่ผ่านมารัฐบาลสหพันธรัฐมาเลเซียได้ยกเลิกนโยบายการป้องกันลงบ้าง ซึ่งจะเห็นได้จากภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ (CKD)²¹⁵ และภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU)²¹⁶ จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปเป็นอัตราร้อยละ 5 และร้อยละ 0 ของราคารยนต์ที่นำเข้า ตามลำดับตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภาษีนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับชิ้นส่วนรถยนต์ (CKD)²¹⁷ ลดลงเป็นอัตราร้อยละ 0-10 ของราคาสินค้าที่นำเข้า ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถยนต์สำเร็จรูป (CBU)²¹⁸ ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30 ของราคารยนต์ที่นำเข้า ซึ่งถือว่ายกเลิกกำแพงภาษีดังกล่าวนี้ทำให้ตลาดยานยนต์ในภูมิภาคมีขนาดใหญ่ขึ้น รวมถึงภาษีสรรพสามิตมีการเก็บจากรยนต์ทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นรถยนต์มือสองในประเทศหรือรถยนต์นำเข้า

สหพันธรัฐมาเลเซียให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการที่ต้องใช้เทคโนโลยีสูงขึ้น ตลอดจนการยกระดับขีดความสามารถในด้านต่าง ๆ คือ

1. มีความต้องการบริษัทที่มีเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะบริษัทเยอรมันที่มีความรู้เรื่องเทคโนโลยีดีและถือว่ามีความต้องการในอุตสาหกรรมในประเทศ
2. มีความต้องการบริษัทที่มีความสามารถในการออกแบบและทดสอบ
3. มีความสนใจในเรื่องการลงทุนประเภทเครื่องยนต์เชื้อเพลิงที่มีประสิทธิภาพสูงและเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก
4. มีความสนใจในการร่วมมือกันระหว่างผู้จัดจำหน่ายทั้งในและต่างประเทศเพื่อให้เกิดการรองรับตลาดอาเซียนและตลาดสากล

²¹⁴ นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015. เล่มเดิม.

²¹⁵ CKD ย่อมาจาก Completely Knocked Down หมายถึง รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ ไม่ว่าจะไหล่ที่นำมาประกอบจะเป็นอะไหล่นำเข้าหรืออะไหล่ที่ผลิตในประเทศ ก็ถือว่าเป็นรถ CKD เหมือนกัน ตัวอย่างได้แก่รถตลาดทั่วไป เช่น Toyota, Honda เป็นต้น. เล่มเดิม.

²¹⁶ CBU ย่อมาจาก Completely Built Up หมายถึง รถยนต์ที่ผลิตต่างประเทศ และนำเข้ามาทั้งคัน ตัวอย่างเช่น รถยุโรป, รถฮู, รถที่ไม่มีไลน์ผลิตในประเทศ, รถนำเข้า เป็นต้น. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก <http://www.prakunrod.com/ViewArticle.aspx?ArticleID=126>

²¹⁷ CKD. เล่มเดิม.

²¹⁸ CBU. เล่มเดิม.

5. มีความสนใจในเรื่องของการฝึกอบรมและเพิ่มทักษะที่จะทำให้ผลผลิตมีมากขึ้น และมีคุณภาพมากขึ้น

สหพันธรัฐมาเลเซียได้เริ่มต้นโครงการรถยนต์แห่งชาติ (National Car) หรือ Perusahaan Automobile National (Proton) โดยบริษัท โปรตอน โสลดิงส์ เบอร์ฮาด ก่อตั้งขึ้นเมื่อ 28 กรกฎาคม 2003 เพื่อเป็นบริษัทแม่ในการเข้าไปถือหุ้นในบริษัทอื่น ๆ โดยมีบริษัท Perusahaan Otomobil Sdn Bhd. เป็นบริษัทในเครือแห่งแรกเปิดดำเนินการในวันที่ 7 พฤษภาคม 1983

นับตั้งแต่การออกนโยบายรถยนต์แห่งชาติมาเลเซีย (The National Automotive Policy: NAP) ฉบับวันที่ 22 มีนาคม 2006 ที่มีวัตถุประสงค์หลักคือ มุ่งที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงขององค์การระหว่างประเทศที่สหพันธรัฐมาเลเซียเข้าเป็นสมาชิก ได้แก่ องค์การการค้าโลก (WTO) และความร่วมมือในกลุ่มประเทศอาเซียนที่ร่วมกันจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area - AFTA) โดยพยายามลดอุปสรรคทางการค้าทั้งมาตรการด้านภาษีและมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีลง จนมาปัจจุบันรัฐบาลสหพันธรัฐมาเลเซียได้มีการทบทวนนโยบายยานยนต์แห่งชาติมาเลเซียใหม่ โดยนโยบายยานยนต์แห่งชาติฉบับใหม่นี้ทำขึ้นเพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของสหพันธรัฐมาเลเซียมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดภูมิภาคและตลาดโลกได้ในระยะยาว ซึ่งมีสาระสำคัญ 3 ประการคือ การเป็นรถยนต์ที่ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีเทคโนโลยีก้าวหน้า (Safer, greener and technologically more advanced vehicles)

สำหรับนโยบายยานยนต์แห่งชาติมาเลเซียฉบับใหม่ (28 ตุลาคม 2009) เน้นการสร้าง ความดึงดูดการลงทุนในกิจกรรมการผลิตที่สร้างมูลค่าเพิ่มสูงและใช้เทคโนโลยีล่าสุดโดยเปิดให้ ผู้ประกอบรถยนต์มีใบอนุญาตทำการผลิตในรถยนต์กลุ่มรถหรู (Luxury Cars) ที่ใช้เทคโนโลยีไฮบริด (Hybrid/Electric Vehicles) การเน้นด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม โดยสร้างมาตรฐานสินค้า ยานยนต์ที่นำเข้าประเทศ เพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขันของรถยนต์แห่งชาติ โดยการ เป็นหุ้นส่วนกลยุทธ์ (Strategic Partners) ระหว่างโปรตอนกับผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับโลกโดย

1. เพิ่มการส่งออกรถยนต์ให้สหพันธรัฐมาเลเซียให้เป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาค
2. รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและกิจกรรมการวิจัยและพัฒนา
3. เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศโดยผู้ขายโปรแกรม Bumiputera
4. เพิ่มการมีส่วนร่วมของบริษัทสัญชาติมาเลเซียในระบบเครือข่ายผู้จำหน่าย
5. เพิ่มสัดส่วนการตลาดของแบรนด์โปรตอนสำหรับตลาดในประเทศ ในส่วนรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่เป็นสินค้าหลักของแบรนด์โปรตอน

สาระสำคัญของนโยบายยานยนต์แห่งชาติมาเลเซียฉบับใหม่ (28 ตุลาคม 2009)

1. การยืดเวลาการใช้มาตรการใบอนุญาตควบคุมการนำเข้า (Approved Permit – AP) ออกไปเรื่อย ๆ จากนโยบายเดิมในปี 2006 ที่ AP จะสิ้นสุดในวันที่ 31 ธ.ค. 2010 ประกาศเลื่อนออกไปเป็น 2015 สำหรับ Open AP รถยนต์ใหม่หรือรถยนต์ใช้แล้วไม่จำกัดยี่ห้อ มีผลถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2015 และ 2020 สำหรับ Franchised AP (รายเก่า) สำหรับรถใหม่และรถยนต์นำเข้าบางโมเดลมีผลถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2020 และมีการประกาศกำหนดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมสำหรับ Open AP เป็นมูลค่า RM 10,000 ต่อ 1 คัน โดยเงินจำนวนนี้จะนำไปอุดหนุนธุรกิจยานยนต์ของชาวมาเลเซีย (Bumiputera)

2. ใบอนุญาตการประกอบยานยนต์ (Manufacturing license)

การออกใบอนุญาตการประกอบยานยนต์เป็นกลยุทธ์ที่ส่งผลต่อภาวะเศรษฐกิจของสหพันธรัฐมาเลเซียอย่างมาก สำหรับการออกใบอนุญาตการประกอบยานยนต์ในนโยบายฉบับนี้ จะเน้นที่การผลิตยานยนต์ที่มีมูลค่าสูงหรือที่มีกำไรขั้นต้นสูงและยานยนต์ที่มีเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

1) นโยบายใหม่จะออกใบอนุญาตผู้ผลิตในสินค้ายานยนต์ ดังนี้

(1) รถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบ 1,800 CC และมีค่าภาษีต่าง ๆ ไม่น้อยกว่า 150,000 ริงกิต

(2) รถปิคอัพและแฉะรถยนต์เพื่อการพาณิชย์

(3) รถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า

(4) มอเตอร์ไซค์ความจุกระบอกสูบ 200 CC

การออกใบอนุญาตใหม่นี้ เป็นผลเนื่องมาจากการมีกำลังการผลิตส่วนเกิน โดยที่ผู้ประกอบการจะสามารถมีกำลังการผลิตส่วนเกินได้ โดยการจ้างบริษัทที่เป็น Third parties เพื่อประกอบยานยนต์ภายใต้เงื่อนไขว่าโมเดลที่ผลิตจะต้องไม่ตรงกับสินค้ายานยนต์ของผู้ผลิตยานยนต์แห่งชาติ

2) การอนุญาตการประกอบยานยนต์แต่ละรายมีเงื่อนไขที่แตกต่างกัน

3) นโยบายปัจจุบันทำให้ผู้ประกอบการรักษากำไรการใช้กำลังการผลิตที่มีอยู่

3. การยกเว้นภาษีสินค้ายานยนต์

1) เพิ่มการอุดหนุนการส่งออกโดยเพิ่มสัดส่วนการยกเว้นภาษีสำหรับรายได้จากการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่เพิ่มขึ้น โดยต้องสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศให้สูงขึ้น ดังนี้

(1) ร้อยละ 10 - 30 ของมูลค่าสินค้าส่งออกที่เพิ่มขึ้นและสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างน้อยร้อยละ 30

(2) ร้อยละ 15 – 50 ของมูลค่าสินค้าส่งออกที่เพิ่มขึ้นและสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างน้อยร้อยละ 50

2) การลดภณีนำเข้าให้ใช้อัตราการลดภณีกภายใต้เขตการค้าเสรี (FTA - Free Trade Area)²¹⁹

3) ภณีนำเข้าและภณีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนรถยนต์ (CKD) โดยใช้อัตราภณีก (MFN Rate (Most-Favored Nation Rate)²²⁰ ของสหพันธรัฐมาเลเซีย และตารางการลดภณีกภายใต้เขตการค้าเสรี (FTA - Free Trade Area)

4) ออกประกาศกำหนดราคารถยนต์นำเข้าเพื่อการคำนวณภณีกทำให้ผู้นำเข้าไม่สามารถใช้ราคา CIF ในการคำนวณภณีกพึงชำระทำให้มีภณีกที่สูงขึ้น

4. ด้านการสนับสนุนการลงทุนในเทคโนโลยีขั้นสูงและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Technology) โดยให้การส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า ดังนี้

1) สำหรับบุคคลที่เริ่มผลิตในอัตราร้อยละ 100 จำนวน 10 ปี หรือลดภณีกสำหรับการลงทุนในอัตราร้อยละ 100 จำนวน 5 ปี สำหรับการผลิตชิ้นส่วนหลักที่ใช้ในรถยนต์ ได้แก่ ระบบเกียร์ (Transmission Systems) ระบบเบรก (Brake Systems) ระบบถุงลมนิรภัย (Airbag Systems) และ ระบบพวงมาลัย (Steering Systems)

2) สำหรับบุคคลที่เริ่มผลิตในอัตราร้อยละ 100 เป็นระยะเวลา 10 ปี หรือลดภณีกสำหรับการลงทุนเป็นระยะเวลา 5 ปี สำหรับชิ้นส่วนที่สำคัญของรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า เช่น มอเตอร์ไฟฟ้า (Electric Motors) แบตเตอรี่ไฟฟ้า (Electric Batteries) ระบบการจัดการ

²¹⁹ ประมวลคำศัพท์. Free Trade Area : FTA (เขตการค้าเสรี) หมายถึง การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจรูปแบบหนึ่งอันเกิดจากข้อตกลงระหว่างรัฐบาลตั้งแต่สองประเทศขึ้นไปซึ่งตกลงจะยกเลิกภณีกศุลกากรและมาตรการอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคทางการค้าให้แก่กันและกัน และอาจรวมถึงการเปิดตลาดด้านการค้าบริการการลงทุน และความร่วมมือต่าง ๆ แต่ประเทศภาคีข้อตกลงต่างมีอิสระในการเรียกเก็บภณีกศุลกากรและใช้มาตรการจำกัดทางการค้ากับประเทศอื่นที่มีได้เป็นภาคีได้โดยเสรี การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในรูปแบบดังกล่าวที่ปรากฏในปัจจุบัน ได้แก่ AFTA หรือเขตการค้าเสรีอาเซียน EFTA หรือสมาคมการค้าเสรียุโรป. สืบค้น 26 กันยายน 2557, จาก www.tnsc.com/html/images/stories/FTA/Vocabulary.pdf

²²⁰ ประมวลคำศัพท์. MFN Rate (Most-Favored Nation Rate) หมายถึง อัตราปกติเป็นอัตราอากรศุลกากรที่บังคับใช้เป็นทางการทั่วไปสำหรับประเทศที่เป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก. สืบค้น 26 กันยายน 2557, จาก www.tnsc.com/html/images/stories/FTA/Vocabulary.pdf

แบตเตอรี่ (Battery Management System) เครื่องปรับอากาศไฟฟ้า (Electric Air Conditioning) เครื่องอัดอากาศ (Air Compressors)

3) การฝึกอบรมและเงินอุดหนุน

4) ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 50 เฉพาะรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้าที่ประกอบหรือผลิตในสหพันธรัฐมาเลเซีย

5. ด้านการช่วยเหลือผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ปรับลดฐานราคาในการคำนวณภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ ตามมูลค่าการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในสหพันธรัฐมาเลเซีย รวมถึงการให้เงินอุดหนุนกับบริษัท ยานยนต์ภูมิบุตร (Bumiputra)

National Automotive Policy - NAP ในปี 2012 ของสหพันธรัฐมาเลเซีย

ปัจจุบันสหพันธรัฐมาเลเซียได้มีการทบทวน NAP ในประเด็นต่าง ๆ ในปี ค.ศ. 2012 เพื่อต้องการให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศมีศักยภาพในการแข่งขันมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางในเรื่องรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพหรือ Energy Efficient Vehicle: EEV ของภูมิภาค ซึ่งจะเน้นในเรื่องการใช้เทคโนโลยีที่คืบหน้า ส่งเสริมให้เกิดปัจจัยในการสร้างยานยนต์ EEV ที่ประกอบไปด้วยการพัฒนาเครื่องยนต์สันดาปภายในให้มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนายานยนต์ไฮบริด (Hybrid) การพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) การพัฒนายานยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก เช่น CNG LPG ไบโอดีเซล (Biodiesel) และ เอทานอล (Ethanol) การพัฒนาเทคโนโลยีสีเขียวสำหรับอนาคตเช่น ไฮโดรเจน และ เซลล์เชื้อเพลิง (Fuel cell)²²¹

เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2557 กระทรวงการต่างประเทศและอุตสาหกรรมได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติฉบับใหม่ ซึ่งเรียกย่อ ๆ ว่า (NAP 2014- National Automotive Policy 2014)²²² ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดสหพันธรัฐมาเลเซียเป็นศูนย์กลางยานพาหนะที่ประหยัดพลังงานในระดับภูมิภาคโดยมีผลบังคับใช้ทันที ซึ่งกำหนดเป้าหมายส่งเสริมให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีความสามารถในการแข่งขันและมีความยั่งยืนและโครงการที่จะตั้งโรงงานในการผลิตแบตเตอรี่เพิ่มปริมาณการประกอบรถยนต์จาก 6 แสนคันในปัจจุบันเป็น 1.25 ล้านคัน ภายในปี 2563 กำหนดเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs)

²²¹ นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015 (น. 12), เล่มเดิม.

²²² Mathematical Association of America. (n.d.). NATIONAL AUTOMOTIVE POLICY (NAP) 2014. Retrieved September 18, 2014 from http://www.maa.org.my/pdf/NAP_2014_policy.pdf

ใน AEC ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สันเปื้อนน้ำมันน้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือกโดยภายในปี 2563 รถยนต์สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 85 ที่ผลิตในสหพันธรัฐมาเลเซีย จะต้องเป็นรถยนต์แบบ EEVs เพิ่มการส่งออกจากเพียงแค่ 2 หมื่นคันเป็น 2 แสนคันภายในปี 2563

นโยบายดังกล่าวข้างต้นได้เปิดเสรีการลงทุนของต่างชาติโดยไม่จำเป็นต้องร่วมทุนกับนักลงทุนสหพันธรัฐมาเลเซีย สำหรับการผลิตรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 1,800 CC แต่มีเงื่อนไขต้องเป็นรถยนต์แบบ EEVs เท่านั้น ขณะเดียวกันรัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณ 2.9 พันล้านบาท สำหรับเป็นเงินอุดหนุนเบี้ยต่ำ และอีก 1.8 พันล้านบาทสำหรับเป็นเงินให้เปล่า เพื่อสนับสนุนการผลิตรถยนต์ EEVs โดยกรณีเงินอุดหนุนเบี้ยต่ำ จะช่วยเหลือในการผลิตแม่พิมพ์ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ และอื่น ๆ ขณะที่เงินให้เปล่าจะช่วยเหลือในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และช่วยเหลือผู้ประกอบการชาวมุขมนตรี²²³

สำหรับการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดจากเดิมกำหนดจะได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตเป็นการทั่วไป แต่นโยบายใหม่จะยกเว้นภาษีสรรพสามิตเฉพาะกรณีเป็นรถยนต์ประกอบภายในประเทศและครอบคลุมถึงรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ยังจำกัดเวลาการยกเว้นกรณีรถยนต์ไฮบริดจะยกเว้นถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และกรณีของรถยนต์ไฟฟ้าจะยกเว้นถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560²²⁴

National Automotive Policy (NAP) 2014²²⁵

วัตถุประสงค์ของ NAP 2014 คือ

1. ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนในประเทศยานยนต์รวมทั้งบริษัทยานยนต์แห่งชาติ
2. การพัฒนาสหพันธรัฐมาเลเซียเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคสำหรับยานพาหนะที่มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ (EEV)

²²³ วิถีพิเศษ สารานุกรมเสรี. ชาวมุขมนตรี หมายถึง ชาวมลายูดั้งเดิม อันรวมถึงชาวโอรังอัซลี (Orang Asli) ซึ่งเป็นชาวเผ่าดั้งเดิมของคาบสมุทรมลายูและชนพื้นเมืองของรัฐซาบฮ์และซาราวัก ทั้งนี้ในปัจจุบัน “มุขมนตรี” ยังรวมถึงชาวมาเลเซียซึ่งอพยพมาจากอินโดนีเซีย (เรียกว่า ปรีบูมิ) ชาวมาเลเซียเชื้อสายสยาม ชาวอินเดียที่นับถือศาสนาอิสลาม ชาวจีนช่องแคบ (กลุ่มลูกครึ่งมาเลย์-จีน) ชาวเขมร และชาวคริสตัง (กลุ่มคริสตังลูกครึ่งมาเลย์-โปรตุเกส) แต่ไม่รวมถึงชาวมาเลเซียเชื้อสายจีนหรืออินเดียที่มีจำนวนมากในประเทศ. สืบค้น 18 กันยายน 2557, จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B8%A0%E0%B9%E0%B8%A1%E0%B8%B4%E0%B8%9A%E0%B8%B8%E0%B8%95%E0%B8%A3>

²²⁴ *ก้าวใหม่รถยนต์มาเลเซีย*. เล่มเดิม.

²²⁵ *NATIONAL AUTOMOTIVE POLICY (NAP) 2014*. Retrieved September 18, 2014, from [http://www.miti.gov.my/storage/documents/abe/com.tms.cms.document.Document_aeb88a17-c0a8156f-72974691-89b72ca0/1/Slides Presentation NAP 2014 - YBM Presentation \(4pm\).pdf](http://www.miti.gov.my/storage/documents/abe/com.tms.cms.document.Document_aeb88a17-c0a8156f-72974691-89b72ca0/1/Slides Presentation NAP 2014 - YBM Presentation (4pm).pdf)

3. ส่งเสริมการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มในลักษณะที่ยั่งยืน ในขณะที่ความสามารถในการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในประเทศ

4. ส่งเสริมการเพิ่มขึ้นของการส่งออกของยานพาหนะและชิ้นส่วนยานยนต์ อะไหล่ และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องในการผลิตและในตลาดภาคธุรกิจ

5. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของบริษัทยานยนต์ภูมิบุตร (Bumiputra) ในห่วงโซ่อุปทานมูลค่ารวมของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศและภาคการตลาด

6. การเสริมสร้างระบบนิเวศของการผลิตและภาคการตลาดของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ และ

7. ปกป้องผลประโยชน์ของผู้บริโภคโดยนำเสนอความปลอดภัยและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพดี

ทิศทางและกลยุทธ์ใน NAP 2014 ประกอบด้วย 3 ทิศทางหลัก คือการลงทุนเทคโนโลยี วิศวกรรมและการตลาด ในขณะที่การขยายตัว 3 กลยุทธ์หลักคือ การพัฒนาทุนมนุษย์ การพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน และความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

สำหรับนโยบายภายใต้เทคโนโลยีและวิศวกรรม คือ

1. การยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีสรรพสามิตตั้งแต่ 1 มกราคม 2014 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2015 สำหรับ (CKD) รถยนต์ไฮบริดและวันที่ 1 มกราคม 2014 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2017 สำหรับ (CKD) รถยนต์ไฟฟ้า

2. การให้แรงจูงใจในรูปแบบของเงินให้กู้ยืมดอกเบี้ยต่ำและได้รับยกเว้นภาษีสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีในเชิงพาณิชย์ ดังต่อไปนี้

2.1 การให้กู้ยืมเงินดอกเบี้ยต่ำจำนวน 130 ล้านริงกิต²²⁶ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2014 จนถึงปี ค.ศ. 2020 สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles - EEV รวมถึงรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (EV)

2.2 การให้กู้ยืมเงินให้เปล่าจำนวน 575 ล้านริงกิต ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2014 ถึงปี ค.ศ. 2020 ในกิจกรรมเชิงพาณิชย์โดยให้ผู้ขายในประเทศนำมาใช้และปรับให้เข้ากับเทคโนโลยีใหม่ เงินกู้ยืมดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายที่จะสนับสนุนการพัฒนาของเทคโนโลยีที่อยู่ในแนวเดียวกันกับอุตสาหกรรมยานยนต์โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของความปลอดภัยและสภาพแวดล้อม

2.3 การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามพระราชบัญญัติภาษีเงินได้ 1967

²²⁶ Mataf.net. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก <https://www.mataf.net/th/currency/converter-MYR-THB>

3. การจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศในอุตสาหกรรม (ICOE) โดยกระทรวงศึกษาธิการ (MOE) เพื่อเพิ่มความสามารถในการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ในยานยนต์ระบบย่อย ICOE และมีมาตรการหลายอย่างของ NAP 2009 ที่ระบุไว้ใน NAP 2014 มาตรการเหล่านี้ คือ

- 1) การออกใบอนุญาตการประกอบยานยนต์ในนโยบายใหม่สำหรับรถเพื่อการพาณิชย์
- 2) สำหรับบุคคลที่เริ่มผลิตในอัตราร้อยละ 100 จำนวน 10 ปี หรือลดภาษีสำหรับการลงทุนอัตราร้อยละ 100 จำนวน 5 ปี สำหรับการผลิตชิ้นส่วนหลักที่ใช้ในรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า
- 3) สำหรับบุคคลที่เริ่มผลิตในอัตราร้อยละ 100 เป็นระยะเวลา 10 ปี หรือลดภาษีสำหรับการลงทุนเป็นระยะเวลา 5 ปี สำหรับชิ้นส่วนที่สำคัญของรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า

3.5.3 เปรียบเทียบหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศไทยกับหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของสหพันธรัฐมาเลเซีย

ภาษีสรรพสามิตของสหพันธรัฐมาเลเซียโดยทั่วไปมีลักษณะคล้ายคลึงเช่นเดียวกับภาษีสรรพสามิตของประเทศไทยโดยส่วนใหญ่มุ่งที่จะเก็บภาษีสำหรับการผลิตและการนำเข้าสินค้าในสหพันธรัฐมาเลเซียเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามราคา (Ad Valorem) เช่น รถยนต์ ไฟนักระจอก กระเบื้อง ส่วนบุหรี ผลิตภัณฑ์ยาสูบ และเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์จะเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามราคา (Specific Rate) และตามสภาพเหมือนกับประเทศไทยเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามราคา (Ad Valorem) และในอัตราตามสภาพหรือปริมาณ แต่ประเทศไทยจะเก็บภาษีตามอัตราใดขึ้นอยู่กับอัตราใดสูงมากกว่ากัน สำหรับรถยนต์สหพันธรัฐมาเลเซียเก็บภาษีตามมูลค่าอัตราภาษีร้อยละ 10 – 105 แต่ประเทศไทยจัดเก็บภาษีตามอัตรามูลค่าหรือราคาอัตราสูงสุดร้อยละ 50 ทั้งสองประเทศจัดเก็บภาษีตามอัตราใดจะขึ้นอยู่กับความจุของกระบอกสูบและความประหยัดเชื้อเพลิงของรถยนต์

สหพันธรัฐมาเลเซียมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) ที่เก็บจากสินค้าที่ผลิตภายในประเทศหรือสินค้านำเข้าโดยเก็บภาษีตามมูลค่าอัตราภาษีร้อยละ 10 – 105 และสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตในประเทศโดยยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งจัดว่าเป็นมาตรการที่มีใช้ภาษี สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดมีนโยบายยานยนต์แห่งชาติใหม่ 2014 โดยจะยกเว้นภาษีสรรพสามิตเฉพาะกรณีเป็นรถยนต์ประกอบภายในประเทศเท่านั้น และครอบคลุมถึงรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ยังจำกัดกรอบเวลาการยกเว้นภาษีสรรพสามิตในอนาคต ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีมาตรการส่งเสริมรถยนต์ดังกล่าวอย่างจริงจัง โดยยังมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตอยู่

การจัดเก็บภาษีศุลกากรทั้งของสหพันธรัฐมาเลเซียและประเทศไทย อากรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมนาไรซ์ (Harmonized Tariff Schedule) เป็นไปตามระบบฮาร์โมนาไรซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ซึ่งระบบการจำแนกชนิดสินค้าดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) แต่สหพันธรัฐมาเลเซียใช้ระบบการแยกพิภพศุลกากร (Tariff Classification) 2 ระบบ โดยจะใช้ระบบที่ใช้สำหรับการค้าภายในอาเซียนด้วย สำหรับสินค้านำเข้ารถยนต์ถึงแม้จะมีการลดภาษีนำเข้ารถยนต์จากประเทศอาเซียนเหลือร้อยละ 5 แล้ว แต่ก็ยังคงใช้มาตรการกีดกันนำเข้ารถยนต์เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ

อัตราภาษีนำเข้าของสหพันธรัฐมาเลเซียสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,800 CC ถึง 2,500 CC ที่ผลิตในประเทศ (CKD) อัตราภาษีร้อยละ 10 และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราภาษีร้อยละ 30 และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปเป็นอัตราร้อยละ 5 และร้อยละ 0 ของราคารถยนต์ที่นำเข้าตามลำดับตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภาษีนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) ลดลงเป็นอัตราร้อยละ 0-10 ของราคารถยนต์ และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 และปัจจุบันมีนโยบายส่งเสริมโดยเป็นมาตรการที่มีใช้ภายในอาเซียนโดยส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) ใน AEC ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สันเพลิงน้ำมันน้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือก โดยการยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ไฮบริดและสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย อัตราการจัดเก็บภาษีนำเข้าได้แบ่งแยกประเภทตามยานพาหนะตามประเภทปริมาณการระบายสูบและกำลังเครื่องยนต์และจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคา อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลอยู่ที่ร้อยละ 20 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า เมื่อเทียบกับสหพันธรัฐมาเลเซียถือว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่สูงมาก และประเทศไทยยังไม่มีมาตรการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) รวมทั้งรถยนต์สันเพลิงน้ำมันน้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือกอย่างจริงจัง โดยยังมีการจัดเก็บภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ประเภทดังกล่าวอยู่ในอัตราที่สูง

บทที่ 4

วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและ ภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

ในบทวิเคราะห์นี้ผู้วิจัยจะวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าภายใต้หลักการจัดเก็บภาษีที่ดี ซึ่งมีทั้งหลักความเป็นธรรมหรือหลักความเสมอภาค หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี และหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ หรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษี และวิเคราะห์เปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศไทยกับของต่างประเทศ โดยจะแยกวิเคราะห์ได้ ดังนี้

1. วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าตามหลักการจัดเก็บภาษีที่ดีเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
2. วิเคราะห์การนำมาตรการทางภาษีมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
3. วิเคราะห์ความเหมาะสมในการนำมาตรการแรงจูงใจทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

4.1 วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าตามหลักการจัดเก็บภาษีที่ดีเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

ในหัวข้อ 4.1 นี้ผู้วิจัยจะวิเคราะห์ถึงปัญหามาตรการทางกฎหมายในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าต่อหลักการจัดเก็บภาษีที่ดี ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 4 ประเด็น

- ประเด็นแรก ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมหรือหลักความเสมอภาค (Equity)
- ประเด็นที่สอง ผลกระทบต่อหลักการอำนาจรายได้ (Productivity)
- ประเด็นที่สาม ผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี (Efficiency in Tax Administration and Compliance)

ประเด็นที่สี่ ผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency) หรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษี (Economic Neutrality)

4.1.1 ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมหรือหลักความเสมอภาค (Equity)

ในหัวข้อนี้ผู้วิจัยขอวิเคราะห์ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ (Benefit Principle) และหลักความสามารถในการจ่าย (Ability to Pay Principle)

1) ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ (Benefit Principle)

ตามที่คุณวิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.5 กล่าวคือ ประชาชนที่ได้รับผลประโยชน์จากรัฐในลักษณะเดียวกันต้องจ่ายภาษีในจำนวนที่เท่ากัน ส่วนประชาชนที่ได้รับประโยชน์จากรัฐมากกว่าจะถูกจัดเก็บภาษีในสัดส่วนที่มากกว่าผู้ที่ได้รับประโยชน์จากรัฐน้อยกว่า ซึ่งตามงานวิจัยนี้ประโยชน์ที่ประชาชนได้รับก็คือประโยชน์จากการได้ใช้ถนน ทางหลวง ที่รัฐสร้างขึ้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์คือ ผู้ที่ใช้รถยนต์ รวมถึงรถยนต์ไฟฟ้า โดยนำมาวิเคราะห์กันระหว่างการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้ากับการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ที่นำเข้ามาในประเทศและรถยนต์ที่ผลิตในประเทศต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างเป็นกรณีศึกษาเพื่อประกอบความเข้าใจ ดังต่อไปนี้

ตัวอย่างที่ 1

นาย เอ และนาย บี มีฐานะร่ำรวย เป็นผู้ซื้อรถยนต์จึงเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนที่รัฐสร้างขึ้น โดยทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท¹ โดยนาย เอ และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้านี้ราคา 3,277,646 บาท

¹ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของราคา CIF = 1,000,000 x 80/100 = 800,000 บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษีสรรพสามิต

1-(1.1x อัตราภาษีสรรพสามิต)

= (1,000,000 + 800,000) x $\frac{10}{100}$

1 - (1.1x10/100)

= 1,800,000 x 1.11 = 1,998,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 1,998,000 x 10/100 = 199,800 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= (1,000,000 + 800,000 + 1,998,000 + 199,800) x 7/100 = 279,846 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 1 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนเหมือนกัน เมื่อบุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่เท่ากัน ทำให้ต้องเสียภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่เท่ากัน จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมสอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์

ตัวอย่างที่ 2

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริดนำเข้าจากต่างประเทศที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC ราคา CIF 1,200,000 บาท² นาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท³ โดยนาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 7,355,292 บาท และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 2 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนเหมือนกัน แต่นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริดนำเข้าจากต่างประเทศที่ต้องถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงกว่า นาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศที่ต้องถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่ต่ำกว่า แม้เป็นรถยนต์นำเข้าเหมือนกัน และมีการใช้พลังงานไฟฟ้าในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน แต่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ และนาย บี ต้องชำระคือ 3,277,646 บาท

² ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,200,000 บาท

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคา CIF = 1,200,000 x 200/100 = 2,400,000 บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 50

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษีสรรพสามิต

1-(1.1x อัตราภาษีสรรพสามิต)

= (1,200,000 + 2,400,000) x 50/100

1 - (1.1x50/100)

= 3,600,000 x 1.11 = 3,996,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 3,996,000 x 10/100 = 399,600 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= (1,200,000 + 2,400,000 + 3,996,000 + 399,600) x 7/100 = 559,692 บาท

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ ต้องชำระคือ 7,355,292 บาท

³ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

แตกต่างกัน ทำให้ต้องเสียภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่แตกต่างกัน จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์

ตัวอย่างที่ 3

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท⁴ โดยนาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท ส่วนนาย บี ซื้อรถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศที่มีกระบอกสูบ 1,300 CC ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 300,000 บาท⁵ นาย บี ต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ Eco car คันนี้ราคา 81,027 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 3 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนเหมือนกัน แต่นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศที่ต้องถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงกว่า นาย บี ซื้อรถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศทำให้ต้องถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนที่ต่ำกว่า จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์

ตัวอย่างที่ 4

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ฐานะรำราย ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ นาย บี ฐานะปานกลาง ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท⁶ โดยนาย เอ และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 4 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนเหมือนกัน โดยบุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าประเภทและชนิดเดียวกันที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

⁴ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

⁵ รถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 300,000 บาท

รถยนต์ Eco car ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 17

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

= 300,000 x 17/100 = 51,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 51,000 x 10/100 = 5,100 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= (300,000 + 51,000 + 5,100) x 7/100 = 24,927 บาท

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 381,027 บาท

⁶ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

และภาษีศุลกากรในอัตราที่เท่ากัน ซึ่งทำให้นาย บี มีภาระที่จะต้องจ่ายภาษีในสัดส่วนที่สูงกว่านาย เอ จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์และทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคม

ตัวอย่างที่ 5

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ฐานะร่ำรวย ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท⁷ นาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท โดยรัฐบาลไม่ได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก นาย บี ฐานะปานกลาง ซื้อรถยนต์ไฮบริดผลิตในประเทศที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 CC ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 700,000 บาท⁸ นาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 772,005 บาท แต่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ประมาณ 57,700 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 5 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนเหมือนกัน แต่ถูกจัดเก็บภาษีต่างกัน เพราะนาย บี ซื้อรถยนต์ไฮบริดที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์คันแรก ซึ่งทำให้นาย เอ มีภาระภาษีที่มากกว่านาย บี จึงเห็นว่านโยบายคืนภาษีของรัฐบาลทำให้เกิดผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีที่รัฐควรจะได้ และเมื่อพิจารณาถึงความสามารถในการเสียภาษีของบุคคลทั้งสองประกอบกับนโยบายคืนภาษีของรัฐบาล ทำให้การจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ยังไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์และยังทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคมมากขึ้น

เมื่อนำตัวอย่างข้างต้นมาพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐ

⁷ ราคา CIF (ราคาลินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

⁸ รถยนต์ไฮบริดที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 650,000 บาท

รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 10

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

= 650,000 x 10/100 = 65,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 65,000 x 10/100 = 6,500 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= (650,000 + 65,000 + 6,500) x 7/100 = 50,505 บาท

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 772,005 บาท

มาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 เมื่อนำมาวิเคราะห์ต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ ดังเช่นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ถ้านาย เอ และนาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในราคาเท่ากันจะต้องจ่ายภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากัน ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ แต่เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริด และนาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่มีราคาที่แตกต่างกัน ต้องจ่ายภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดผลที่ไม่สอดคล้องต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์

จากตัวอย่างข้างต้นพอสรุปได้ว่า หลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์นั้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์เท่ากันต้องเสียภาษีในอัตราและสัดส่วนที่เท่ากันจึงจะถือว่าเป็นธรรม โดยไม่อาจพิจารณาถึงการบริโภครถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้าว่าต้องเสียภาษีมากน้อยเพียงใด เมื่อนาย เอ และนาย บี ได้ใช้ประโยชน์จากการใช้ถนนเท่ากัน จึงควรต้องรับภาระภาษีที่เท่ากัน การที่นาย เอ และนาย บี จ่ายภาษีแตกต่างกันไม่ว่าเพราะซื้อรถยนต์ไฮบริดกับรถยนต์ไฟฟ้าซึ่งเป็นคนละประเภทหรือรถยนต์แต่ละชนิดหรือแต่ละราคาหรือซื้อรถยนต์ที่ผลิตในประเทศหรือผู้ซื้อมีฐานะร่ำรวยหรือฐานะยากจนหรือนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้มีการคืนภาษีรถยนต์คันแรก เมื่อปรากฏว่านาย เอ และนาย บี ได้ใช้ประโยชน์จากการใช้ถนนที่รัฐสร้างขึ้นเท่ากัน จึงควรจ่ายในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากัน ดังนั้น แสดงว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรตามตัวอย่างข้างต้นทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์

2) ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักความสามารถในการจ่าย (Ability to Pay Principle)

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.5 กล่าวคือ ระบบภาษีอากรที่คั้นนั้นจะต้องมีความเป็นธรรมทั้งในระหว่างผู้เสียภาษีด้วยกันเอง และระหว่างผู้จัดเก็บภาษีกับผู้เสียภาษีโดยพิจารณาตามความสามารถในการจ่ายที่ต้องการให้การจัดเก็บภาษีในสถานการณ์ที่เหมือนหรือแตกต่างเกิดขึ้นได้ กล่าวคือ ประชาชนผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายเท่าเทียมกันควรต้องจ่ายภาษีเท่ากัน ประชาชนผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายที่สูงกว่าจะจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าประชาชนที่มีความสามารถในการจ่ายที่น้อยกว่า ซึ่งในงานวิจัยชิ้นนี้มีประเด็นที่จะต้องพิจารณาด้วยกัน 2 ประเด็น

ประเด็นแรก พิจารณาผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนตามหลักความสามารถในการจ่าย

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.5 หลักความเป็นธรรมในแนวนอน (Horizontal Equity) ซึ่งมีหลักว่าผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากันควรต้องจ่ายภาษีเท่ากัน

เมื่อพิจารณาหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2.2 และภาษีศุลกากรตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2.2.1 สำหรับการนำเข้ารถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งสรุปได้ว่าอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรนั้นขึ้นอยู่กับอัตราโดยอัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์และขนาดความจุของกระบอกสูบแต่ละชนิด ดังนั้น ถ้าผู้ที่ต้องรับภาระภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้าต้องอยู่ภายใต้หลักในเรื่องความสามารถในการจ่ายภาษีอย่างเท่ากันตามหลักความเป็นธรรมในแนวนอนและผู้รับภาระภาษีมีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากัน แต่ละคนอาจจ่ายภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากันหรือแตกต่างกันได้ โดยผู้วิจัยขอยกตัวอย่างเป็นกรณีศึกษาเพื่อประกอบความเข้าใจ ดังต่อไปนี้

ตัวอย่างที่ 1

นาย เอ และนาย บี ฐานะร่ำรวย ทั้งสองมีรายได้เดือนละ 200,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท⁹ โดยนาย เอ และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท

⁹ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของราคา CIF = $1,000,000 \times 80/100 = 800,000$ บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษีสรรพสามิต

$1 - (1.1 \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต})$

= $(1,000,000 + 800,000) \times \frac{10}{100}$

$1 - (1.1 \times 10/100)$

= $1,800,000 \times 1.11 = 1,998,000$ บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= $1,998,000 \times 10/100 = 199,800$ บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= $(1,000,000 + 800,000 + 1,998,000 + 199,800) \times 7/100 = 279,846$ บาท

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ และนาย บี ต้องชำระคือ 3,277,646 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 1 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี มีรายได้สูงเท่ากัน จึงมีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากัน เมื่อบุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่เท่ากัน ทำให้ต้องเสียภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่เท่ากัน จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมสอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอน

ตัวอย่างที่ 2

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริดนำเข้าจากต่างประเทศที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC ราคา CIF 1,200,000 บาท¹⁰ นาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท¹¹ โดยนาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 7,355,292 บาท และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 2 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี มีรายได้สูงเท่ากัน จึงมีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากัน แต่นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริดนำเข้าจากต่างประเทศที่ต้องถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงกว่า นาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศที่ต้องถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่ต่ำกว่า แม้เป็นรถยนต์นำเข้าเหมือนกัน และมีการใช้พลังงานไฟฟ้าในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน แต่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่แตกต่างกัน ทำให้ต้องเสียภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่แตกต่างกัน จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอน

¹⁰ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,200,000 บาท

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคา CIF = 1,200,000 x 200/100 = 2,400,000 บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 50
= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษีสรรพสามิต

1-(1.1x อัตราภาษีสรรพสามิต)

= (1,200,000 + 2,400,000) x 50/100

1 - (1.1x50/100)

= 3,600,000 x 1.11 = 3,996,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 3,996,000 x 10/100 = 399,600 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= (1,200,000 + 2,400,000 + 3,996,000 + 399,600) x 7/100 = 559,692 บาท

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ ต้องชำระคือ 7,355,292 บาท

¹¹ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

ตัวอย่างที่ 3

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท¹² โดยนาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท ส่วนนาย บี ซื้อรถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศที่มีกระบอกสูบ 1,300 CC ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 300,000 บาท¹³ นาย บี ต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ Eco car คันนี้ราคา 81,027 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 3 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี มีรายได้สูงเท่ากัน จึงมีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากัน แต่นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศที่ต้องถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงกว่า นาย บี ซื้อรถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศทำให้ต้องถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนที่ต่ำกว่า จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอน

ตัวอย่างที่ 4

นาย เอ ฐานะร่ำรวย มีรายได้เดือนละ 200,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ นาย บี ฐานะปานกลาง มีรายได้เดือนละ 50,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท¹⁴ โดยนาย เอ และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 4 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี มีรายได้แตกต่างกัน จึงมีความสามารถในการจ่ายภาษีแตกต่างกัน โดยบุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าประเภทและชนิดเดียวกันที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่เท่ากัน ซึ่งทำให้นาย บี มีภาระ

¹² ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

¹³ รถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 300,000 บาท

รถยนต์ Eco car ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 17

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

= 300,000 x 17/100 = 51,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 51,000 x 10/100 = 5,100 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= (300,000 + 51,000 + 5,100) x 7/100 = 24,927 บาท

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 381,027 บาท

¹⁴ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

ที่จะต้องจ่ายภาษีในสัดส่วนที่สูงกว่านาย เอ จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอนและทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคม

ตัวอย่างที่ 5

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท¹⁵ นาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท โดยรัฐบาลไม่ได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก นาย บี ซื้อรถยนต์ไฮบริดผลิตในประเทศที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 CC ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 700,000 บาท¹⁶ นาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฮบริดคันนี้ราคา 772,005 บาท แต่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกประมาณ 57,700 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 5 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี มีรายได้สูงเท่ากัน จึงมีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากัน แต่ซื้อรถยนต์ที่ถูกจัดเก็บภาษีต่างกัน เพราะนาย บี ซื้อรถยนต์ไฮบริดที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์คันแรก ซึ่งทำให้นาย เอ มีภาระภาษีที่มากกว่านาย บี จึงเห็นว่านโยบายคืนภาษีของรัฐบาลทำให้เกิดผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีที่รัฐควรจะได้ และเมื่อพิจารณาถึงความสามารถในการเสียภาษีของบุคคลทั้งสองประกอบกับนโยบายคืนภาษีของรัฐบาล ทำให้การจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ยังไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอนและยังทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคมมากขึ้น

เมื่อนำตัวอย่างข้างต้นมาพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 เมื่อนำมาวิเคราะห์ต่อหลักความเป็น

¹⁵ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

¹⁶ รถยนต์ไฮบริดที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 650,000 บาท

รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 10

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

= 650,000 x 10/100 = 65,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 65,000 x 10/100 = 6,500 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= (650,000 + 65,000 + 6,500) x 7/100 = 50,505 บาท

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 772,005 บาท

กรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ ดังเช่น การจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ที่จัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์นั่งทุกชนิดในอัตราเดียวอัตราร้อยละ 2.5 สำหรับอัตราภาษีทั่วไป ถ้านาย เอ และนาย บี มีรายได้เท่ากัน ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้าในราคาที่เท่ากัน จะจ่ายภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากัน ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ ถ้านาย เอ และนาย บี มีรายได้เท่ากัน แต่เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริด และนาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในราคาที่แตกต่างกัน จะจ่ายภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน ทำให้เกิดผลที่ไม่สอดคล้องต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ

จากตัวอย่างข้างต้นพอสรุปได้ว่า ความแตกต่างของการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและรถยนต์ไฮบริดนำเข้านั้นขึ้นอยู่กับความแตกต่างของการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าและรถยนต์ไฮบริดนำเข้า เพราะการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและรถยนต์ไฮบริดนำเข้านั้น อัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์ รถยนต์ไฟฟ้าและขนาดความจุของกระบอกสูบแต่ละชนิด แต่ละประเภท หรือรถยนต์แต่ละชนิดหรือแต่ละราคาหรือซื้อรถยนต์ที่ผลิตในประเทศหรือผู้ซื้อมีฐานะร่ำรวยหรือฐานะยากจนหรือนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้มีการคืนภาษีรถยนต์คันแรก จึงมีผลทำให้ผู้ที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีที่เท่ากัน จึงควรจ่ายภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากันหรือแตกต่างกันขึ้นอยู่กับพฤติกรรมการบริโภค ดังนั้น แสดงว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรตามตัวอย่างข้างต้นทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอน

แต่หากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรัฐบาลกำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้บริโภคที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากันแต่กลับเสียภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่แตกต่างกัน ย่อมแสดงให้เห็นชัดเจนว่า นโยบายคืนภาษีของรัฐบาลมีผลทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเช่นนี้ขัดแย้งกันต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนมากยิ่งขึ้น

ประเด็นที่สอง พิจารณาผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งตามหลักความสามารถในการจ่าย

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.5 หลักความเป็นธรรมในแนวตั้ง (Vertical Equity) ซึ่งมีหลักว่าผู้ที่อยู่ในสถานการณ์แตกต่างกันควรแบกรับภาระภาษีที่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2.2 และภาษีศุลกากรตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2.2.1 สำหรับการนำเข้ารถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งสรุปได้ว่าอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรนั้นมีอยู่หลายอัตรา

โดยอัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้า และขนาดความจุของกระบอกลูกสูบแต่ละชนิด ดังนั้น ถ้าผู้ที่แบกรับภาระภาษีสำหรับรถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้าต้องอยู่ภายใต้หลักในเรื่องความสามารถในการจ่ายภาษีที่แตกต่างกันตามหลักความเป็นธรรมในแนวตั้ง ประชาชนผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายที่สูงกว่าจะจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าประชาชนที่มีความสามารถในการจ่ายที่น้อยกว่าจึงจะเกิดผลที่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในแนวตั้ง ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างเป็นกรณีศึกษาเพื่อประกอบความเข้าใจ ดังต่อไปนี้

ตัวอย่างที่ 1

นาย เอ ฐานะร่ำรวย มีรายได้เดือนละ 200,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฮบริดนำเข้าจากต่างประเทศที่มีกระบอกลูกสูบเกิน 3,000 CC ราคา CIF 1,200,000 บาท¹⁷ และนาย บี ฐานะปานกลาง มีรายได้เดือนละ 50,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท¹⁸

¹⁷ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,200,000 บาท

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกลูกสูบเกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคา CIF = $1,200,000 \times 200/100 = 2,400,000$ บาท

$$\begin{aligned} & \text{ภาษีสรรพสามิต รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกลูกสูบเกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 50} \\ & = (\text{CIF} + \text{อากรขาเข้า} + \text{ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม}) \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต} \\ & \qquad \qquad \qquad 1 - (1.1 \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & = (1,200,000 + 2,400,000) \times \frac{50}{100} \\ & \qquad \qquad \qquad 1 - (1.1 \times 50/100) \end{aligned}$$

$$= 3,600,000 \times 1.11 = 3,996,000 \text{ บาท}$$

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

$$= 3,996,000 \times 10/100 = 399,600 \text{ บาท}$$

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= (1,200,000 + 2,400,000 + 3,996,000 + 399,600) \times 7/100 = 559,692 \text{ บาท}$$

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ ต้องชำระคือ 7,355,292 บาท

¹⁸ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของราคา CIF

$$= 1,000,000 \times 80/100 = 800,000 \text{ บาท}$$

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

$$\begin{aligned} & = (\text{CIF} + \text{อากรขาเข้า} + \text{ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม}) \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต} \\ & \qquad \qquad \qquad 1 - (1.1 \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต}) \end{aligned}$$

$$= (1,000,000 + 800,000) \times \frac{10}{100}$$

$$1 - (1.1 \times 10/100)$$

โดยนาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 7,355,292 บาท และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 1 จะพบว่า นาย เอ มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่านาย บี เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริดที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงกว่านาย บี ทำให้นาย เอ ต้องจ่ายภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่สูงกว่านาย บี จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมสอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้ง

ตัวอย่างที่ 2

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ และนาย บี ทั้งสองคนซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท¹⁹ โดยนาย เอ และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,355,646 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 2 จะพบว่า นาย เอ มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่านาย บี แต่บุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากัน จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้ง

ตัวอย่างที่ 3

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ซื้อรถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศที่มีกระบอกสูบ 1,300 CC ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 300,000 บาท²⁰ นาย เอ ต้องเสียภาษีสำหรับ

$$= 1,800,000 \times 1.11 = 1,998,000 \text{ บาท}$$

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

$$= 1,998,000 \times 10/100 = 199,800 \text{ บาท}$$

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= (1,000,000 + 800,000 + 1,998,000 + 199,800) \times 7/100 = 279,846 \text{ บาท}$$

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ และนาย บี ต้องชำระคือ 3,277,646 บาท

¹⁹ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

²⁰ รถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 300,000 บาท

รถยนต์ Eco car ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 17

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

$$= 300,000 \times 17/100 = 51,000 \text{ บาท}$$

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

รถยนต์ Eco car คันนี้ราคา 81,027 บาท ส่วนนาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท²¹ โดยนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 3 จะพบว่า นาย เอ มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่านาย บี แต่เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ Eco car เป็นประเภทและชนิดที่จัดเก็บภาษีในจำนวนที่ต่ำกว่านาย บี ทำให้นาย เอ ต้องจ่ายภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่ต่ำกว่านาย บี ส่วนนาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเป็นประเภทและชนิดที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงกว่านาย เอ ทำให้นาย บี ต้องจ่ายภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่สูงกว่านาย เอ จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้ง

ตัวอย่างที่ 4

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริดผลิตในประเทศที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 CC ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 700,000 บาท²² นาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฮบริดคันนี้ราคา 772,005 บาท แต่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ประมาณ 57,700 บาท นาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท²³

$$= 51,000 \times 10/100 = 5,100 \text{ บาท}$$

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= (300,000 + 51,000 + 5,100) \times 7/100 = 24,927 \text{ บาท}$$

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 381,027 บาท

²¹ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

²² รถยนต์ไฮบริดที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 650,000 บาท

รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 10

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

$$= 650,000 \times 10/100 = 65,000 \text{ บาท}$$

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

$$= 65,000 \times 10/100 = 6,500 \text{ บาท}$$

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= (650,000 + 65,000 + 6,500) \times 7/100 = 50,505 \text{ บาท}$$

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 772,005 บาท

²³ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

นาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,207,646 บาท โดยรัฐบาลไม่ได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 4 จะพบว่า นาย เอ มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่านาย บี แต่เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริดที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์คันแรก ซึ่งทำให้นาย บี มีภาระที่จะต้องจ่ายภาษีในสัดส่วนที่สูงกว่านาย เอ จึงเห็นว่านโยบายคืนภาษีของรัฐบาลทำให้เกิดผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีที่รัฐควรจะได้ และเมื่อพิจารณาถึงความสามารถในการเสียภาษีของบุคคลทั้งสองประกอบกับนโยบายคืนภาษีของรัฐบาล ทำให้การจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้งและทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคม

ตัวอย่างที่ 5

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท²⁴ นาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,207,646 บาท แต่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์ไฟฟ้า ประมาณ 2,000,000 บาท นาย บี ซื้อรถยนต์ไฮบริดนำเข้าจากต่างประเทศที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC ราคา CIF 1,200,000 บาท²⁵ นาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฮบริดคันนี้ราคา 7,271,292 บาท โดยรัฐบาลไม่ได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์ไฮบริด

เมื่อพิจารณาจากตัวอย่างที่ 5 จะพบว่า นาย เอ มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่านาย บี แต่เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งทำให้นาย บี มีภาระที่จะต้องจ่ายภาษีในสัดส่วนที่สูงกว่านาย เอ จึงเห็นว่านโยบายคืนภาษีของรัฐบาลทำให้เกิดผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีที่รัฐควรจะได้ และเมื่อพิจารณาถึงความสามารถในการเสียภาษีของบุคคลทั้งสองประกอบกับนโยบายคืนภาษีของรัฐบาล ทำให้การจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ยิ่งไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้งและทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคมมากขึ้น

เมื่อนำตัวอย่างข้างต้นมาพิจารณาเปรียบเทียบกับกรจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 เมื่อนำมาวิเคราะห์ต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งภายใต้หลักความสามารถ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อ

²⁴ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,000,000 บาท. เล่มเดิม.

²⁵ ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,200,000 บาท. เล่มเดิม.

หลักความเป็นธรรมในแนวตั้งภายใต้หลักความสามารถ ดังเช่น การจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ที่จัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์นั่งทุกชนิดในอัตราเดียวอัตราร้อยละ 2.5 สำหรับอัตราภาษีทั่วไป ถ้านาย เอ มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่านาย บี นาย เอ ต้องจ่ายภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่สูงกว่านาย บี ถ้าทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในราคาเท่ากันก็จะต้องจ่ายภาษีศุลกากรในจำนวนหรือสัดส่วนที่เท่ากัน ทำให้เกิดผลที่ไม่สอดคล้องต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งภายใต้หลักความสามารถ แต่เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริดในราคาที่สูงกว่า นาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในราคาที่ต่ำกว่า ทำให้ต้องจ่ายภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน นาย เอ ต้องจ่ายภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่สูงกว่านาย บี ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งภายใต้หลักความสามารถ

จากตัวอย่างข้างต้นพอสรุปได้ว่า ความแตกต่างของการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าขึ้นอยู่กับความแตกต่างของการบริโภครถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า อัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์ รถยนต์ไฟฟ้าและขนาดความจุของกระบอกสูบแต่ละชนิด แต่ละประเภท หรือรถยนต์แต่ละชนิดหรือแต่ละราคาหรือซื้อรถยนต์ที่ผลิตในประเทศหรือผู้ซื้อมีฐานะร่ำรวยหรือฐานะยากจนหรือนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้มีการคืนภาษีรถยนต์คันแรก โดยทั่วไปของผู้บริโภคที่มีฐานะร่ำรวยจะพบว่าเป็นผู้มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่ามักบริโภครถยนต์ที่มีความหรูหราสวยงามอันเป็นผลให้ต้องถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่สูง ส่วนผู้บริโภคที่มีฐานะปานกลางหรือยากจนจะพบว่าเป็นผู้มีความสามารถในการจ่ายภาษีต่ำกว่ามักบริโภครถยนต์ที่ถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่ต่ำ ทำให้การจัดเก็บภาษีเกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งภายใต้หลักความสามารถ

4.1.2 ผลกระทบต่อหลักการอำนาจรายได้ (Productivity)

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.6 ว่าระบบภาษีที่ดีต่อหลักการอำนาจรายได้นั้น ควรเป็นระบบภาษีที่สามารถทำรายได้ให้กับรัฐบาลได้สูง ดังนั้นหากระบบภาษีอากรใดมีโครงสร้างที่อำนาจรายได้ให้กับรัฐบาลได้ต่ำ เมื่อรัฐมีความจำเป็นจะต้องจัดเก็บภาษีอากรเพื่อนำมาใช้จ่ายเพิ่มขึ้น รัฐก็ต้องเพิ่มอัตราภาษีที่มีอยู่เดิมหรือเพิ่มการจัดเก็บภาษีประเภทใหม่ ๆ ซึ่งในมุมมองของผู้เสียภาษีการกระทำในลักษณะนี้สร้างความเดือดร้อนแก่ผู้เสียภาษีและจะมีผลต่อความสนใจในการเสียภาษี

เมื่อวิเคราะห์ต่อการจัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าในปัจจุบัน ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.1 และ 3.2 ซึ่งได้จัดเก็บภาษีด้วยกัน 4 ประเภทคือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ภาษีเพื่อมหาดไทยและภาษีมูลค่าเพิ่ม หากพิจารณาเปรียบเทียบกับรถยนต์ที่ใช้น้ำมัน

ทั่วไปที่มีขนาดของเครื่องยนต์และกระบอกสูบที่เท่ากันแล้วก็จะเห็นได้ว่าการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าคันหนึ่งเพื่อใช้ในการบริโภคนั้นต้องถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนที่สูง ทั้งนี้ผู้วิจัยจะขออธิบายโดยยกตัวอย่างเป็นกรณีศึกษาเพื่อประกอบความเข้าใจ ดังนี้

ตัวอย่างเช่น

การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- MIEV เป็นรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่เปิดตัวในงาน Motor Show 2013 ช่วงเดือนธันวาคมที่ผ่านมา โดยมีขนาดเครื่องยนต์ 659 CC ให้กำลัง 52 แรงม้า แรงบิดสูงในตอปต่ำที่ราว ๆ 3000 รอบต่อนาที ในมอเตอร์ไฟฟ้า แรงบิดสูงสุด 180 นิวตันเมตร²⁶ ราคา 29,125 ดอลลาร์สหรัฐ²⁷ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 948,991.525 บาท²⁸

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,008,991.525 บาท²⁹

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของราคา CIF = $1,008,991.525 \times 80/100 = 807,193.22$ บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

x อัตราภาษีสรรพสามิต

$1 - (1.1 \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต})$

= $(1,008,991.525 + 807,193.22) \times \frac{10}{100}$

$1 - (1.1 \times 10/100)$

= $1,816,184.745 \times 1.11 = 2,015,965.07$ บาท

²⁶ Autospinn. Mitsubishi I- Miev. สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก

<http://www.autospinn.com/2013/06/first-impression-mitsubishi-i-miev-%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%9F%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%95%E0%B8%A2%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%A2%E0%B8%99/>

²⁷ Mitsubishi I- Miev 2014. (ม.ป.ป.). สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก

<http://www.plugincars.com/mitsubishi-i-miev>

²⁸ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม

2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

²⁹ 948,991.525 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 1,008,991.525 บาท.

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

$$= 2,015,965.07 \times 10/100 = 201,596.51 \text{ บาท}$$

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= (1,008,991.525 + 807,193.22 + 2,015,965.07 + 201,596.51) \times 7/100$$

$$= 282,362.24 \text{ บาท}$$

รวมภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 3,307,117.04 บาท³⁰

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2014 เป็นรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่เปิดตัวในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยปรับราคาลดลงจากรุ่นก่อน สำหรับเครื่องยนต์มาพร้อมกับมอเตอร์ไฟฟ้าขนาดเล็ก พร้อมกับแบตเตอรี่แบบ lithium-ion ที่กินพลังงานต่ำแต่การใช้งานนานขึ้นให้แรงบิดที่ 145 ปอนด์ฟุตต่อรอบ และให้อัตราความเร็วที่ 0-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงภายในเวลา 13 วินาที³¹ ราคา 22,995 ดอลลาร์สหรัฐ³² เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 749,255.283 บาท³³

$$\text{ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย)} = 809,255.283 \text{ บาท}^{34}$$

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของ

$$\text{ราคา CIF} = 809,255.283 \times 80/100 = 647,404.23 \text{ บาท}$$

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

$$= (\text{CIF} + \text{อากรขาเข้า} + \text{ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม})$$

x อัตราภาษีสรรพสามิต

$$1 - (1.1 \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต})$$

³⁰ $807,193.22 + 2,015,965.07 + 201,596.51 + 282,362.24 = 3,307,117.04$ บาท

³¹ AUTOYIM. (n.d.). 2014 Mitsubishi I-MiEV รถไฟฟ้าราคาถูก!. สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก <http://www.autoyim.com/267794>

³² Mitsubishi I- Miev 2014. (ม.ป.ป.). สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก <http://www.plugincars.com/mitsubishi-i-miev>

³³ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

³⁴ 749,255.283 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 809,255.283 บาท

$$\begin{aligned}
 &= (809,255.283 + 647,404.23) \times \frac{10}{100} \\
 &\quad 1 - (1.1 \times 10/100) \\
 &= 1,456,659.51 \times 1.11 = 1,616,892.06 \text{ บาท} \\
 &\text{ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต} \\
 &= 1,616,892.06 \times 10/100 = 161,689.21 \text{ บาท} \\
 &\text{ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม} \\
 &= (809,255.283 + 647,404.23 + 1,616,892.06 + 161,689.21) \times 7/100 \\
 &= 226,466.85 \text{ บาท}
 \end{aligned}$$

รวมภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 2,652,452.35 บาท³⁵

เมื่อได้พิจารณาจากตัวอย่างข้างต้นก็พอสรุปได้ว่า การจัดเก็บภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบันถ้ามีการนำเข้ามาใช้โดยไม่มีนโยบายหรือมาตรการใด ๆ ให้การสนับสนุนการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าก็สามารถสร้างรายได้ให้กับรัฐเป็นจำนวนมากเมื่อพิจารณาจากราคาสินค้าจึงถือได้ว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าทำให้เกิดผลที่สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้เป็นอย่างมาก

แต่สำหรับการจัดเก็บภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.3, 3.4, 3.5 ที่มีการจัดเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำ มีการเครดิตภาษี หรือยกเว้นการจัดเก็บภาษี ย่อมไม่สอดคล้องต่อหลักการอำนาจรายได้หากนำมาพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีของประเทศไทย

4.1.3 ผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี (Efficiency in Tax Administration and Compliance)

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.7 หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี มีหลักอยู่ว่าค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเก็บภาษีของรัฐบาลและค่าใช้จ่ายในการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้เสียภาษีต้องอยู่ในระดับที่ต่ำในกระบวนการจัดเก็บภาษีหรือกล่าวได้ว่าการที่รัฐจะหารายได้เข้าประเทศโดยการจัดเก็บภาษีให้เพียงพอ นั้น รัฐต้องบริหารค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในการจัดเก็บภาษีให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่รัฐจะทำได้เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับรายได้ที่รัฐได้รับจากการจัดเก็บภาษี

³⁵ 647,404.23 + 1,616,892.06 + 161,689.21 + 226,466.85 = 2,652,452.35 บาท.

เมื่อพิจารณาโยบายค้ำประกันการชื้อรถยนต์คันแรกของรัฐบาล จากการศึกษาพบว่าเมื่อซื้อรถยนต์หนึ่งคันตามนโยบายค้ำประกันการชื้อรถยนต์คันแรกกำหนดให้เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ จึงทำให้ต้องเสียภาษี 3 ชนิด คือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งยังไม่รวมภาษีหรือธรรมเนียมในการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก

นโยบายค้ำประกันการชื้อรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีทั้งข้อดีและข้อเสีย ดังนี้

ข้อดี

1. เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้เกิดเศรษฐกิจหมุนเวียนในทุกภาคส่วน เช่น บริษัทประกันภัย อุซ่มารถ ร้านอะไหล่ เป็นต้น
2. รัฐบาลสามารถเก็บรายได้เพิ่มขึ้นในระยะยาว
3. เปิดโอกาสให้แก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อย ได้มีความสะดวกสบายและมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น
4. สร้างความเชื่อมั่นและซื้อได้เปรียบให้แก่นักลงทุนที่ต้องการเข้ามาลงทุนในประเทศ

5. ส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถยนต์ประหยัดพลังงาน

ข้อเสีย

1. รัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์
2. รัฐสูญเสียรายได้จากการนำเข้าน้ำมันและแหล่งเชื้อเพลิง
3. สิ้นเปลืองพลังงาน
4. มลภาวะเพิ่มขึ้น
5. การจราจรติดขัดมากขึ้น

ดังนั้น ในการพิจารณาหลักการจัดเก็บภาษีสำหรับการชื้อรถยนต์คันแรกต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี ผู้วิจัยจะวิเคราะห์ถึงสาเหตุที่จะทำให้เกิดผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี โดยเมื่อพิจารณาหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีจากฝ่ายเจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บภาษี

จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่าจากนโยบายค้ำประกันการชื้อรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน โดยเพิ่มกำลังซื้อภายในประเทศสร้างสมดุลและความเข้มแข็งอย่างมีคุณภาพให้แก่ระบบเศรษฐกิจมหภาค โดยให้มีมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ซึ่งเมื่อพิจารณาทั้งหลักเกณฑ์การคืนเงิน หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี มีขั้นตอนและวิธีการดำเนินการที่มาก ประกอบเอกสารหลักฐานประกอบการยื่นคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรกทำให้

แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินโดยเฉพาะแนวทางการตรวจสอบของกรมสรรพสามิตตั้งที่ผู้วิจัย ได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1 เป็นการสร้างขั้นตอนและแนวทางการตรวจสอบที่ซับซ้อน เพิ่มมากขึ้นให้กับเจ้าหน้าที่

นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางบก และกรมบัญชีกลาง ซึ่งต้องมาพิจารณากระบวนการดำเนินงานใน 2 เรื่อง คือ กระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และ กระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด เห็นได้ว่า ต้องใช้เจ้าหน้าที่และบุคลากรในการดำเนินการเกี่ยวกับนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกมาก

แต่อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่ารัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารจัดการ จัดเก็บภาษีรถยนต์คันแรกซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีรถยนต์คันแรก 2 ประการ คือ

ประการแรก คือ ความซับซ้อนของหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ทำให้รัฐต้องมีค่าใช้จ่ายในการที่จะนำเจ้าหน้าที่และบุคลากรที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางบก และกรมบัญชีกลาง ไปฝึกอบรมให้รู้ถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังกล่าวเพื่อให้การปฏิบัติงานมีความถูกต้อง ชัดเจน และเข้าใจตรงกันทุกฝ่าย และต้องมีค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ถึงหลักเกณฑ์ เงื่อนไข ขั้นตอน และเอกสารต่าง ๆ ให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบถึงนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก

ประการที่สอง รัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ ในการวิเคราะห์นโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก หากมองในแง่ผลกระทบในเชิงทฤษฎี จะพบว่า เมื่อราคารถยนต์ที่ถูกลงชั่วคราวหรือการลดราคาที่เกิดขึ้นจากการคืนภาษีรถยนต์คันแรกนั้น ทำให้เกิดอุปสงค์ใหม่ต่อรถหรือก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายอุปสงค์ ทำให้เกิดกลุ่มผู้ใช้สิทธิในโครงการรถยนต์คันแรกซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มที่ตั้งใจจะซื้อรถยนต์ใหม่ในช่วงเวลาดังกล่าวอยู่แล้วและได้รับสิทธิไปด้วย
2. กลุ่มที่มีการเลื่อนซื้อรถยนต์มาจากอนาคต เพื่อรับสิทธิดังกล่าว และ
3. กลุ่มผู้ซื้อใหม่ที่ยังไม่มีแผนซื้อรถยนต์มาก่อน

สำหรับกลุ่มที่มีการเลื่อนซื้อรถยนต์มาจากอนาคตเป็นกลุ่มที่ส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ภาษีของรัฐบาลในอนาคตมากที่สุด เนื่องจากการเลื่อนซื้อรถยนต์โดยที่ผู้บริโภคเร่งปรับแผนการซื้อมาเร็วขึ้น เพื่อให้ทันรับสิทธิในนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก ส่งผลให้รายได้ภาษีสรรพสามิตปรับตัวสูงขึ้นในช่วงระยะเวลาการดำเนินโครงการมากกว่าระดับปกติ แต่ในขณะเดียวกันก็จะส่งผลไปถึงอนาคตที่จะทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตปรับตัวลดลงไป

จากระดับปกติเช่นกัน โดยผลกระทบสุทธิที่ตามมาอาจรวมถึงผลกระทบต่อเนื่องไปยังเงินได้นิติบุคคลของผู้ผลิต และผู้จำหน่ายรถ และผลกระทบต่อมูลค่าการบริโภคของภาคเอกชนในประเทศอีกด้วย

ตั้งแต่เริ่มโครงการคีนภาษีรถยนต์คันแรกในปี 2555 จนกระทั่งส่งมอบต่อเนื่องในปี 2556 มีผู้ร่วมโครงการสูงถึง 1.25 ล้านคน และพบว่าจำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่ประเภท รย.1 ปรับสูงขึ้นอย่างชัดเจน ในขณะที่ตัวเลขจำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่ปีงบประมาณ 2557 รย.1 อยู่ที่ 690,000 คัน ปรับลดลงจากปีงบประมาณ 2556 คิดเป็นร้อยละ 36 ซึ่งหากนำจำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่ รย.1 มาเปรียบเทียบกับเรื่องการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ในปีงบประมาณ 2557 พบว่าจำนวนตัวเลขปรับตัวลดลงราว 7,000 ล้านบาท และส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังปีงบประมาณ 2558 ที่การจัดเก็บภาษีจะปรับตัวลดลงจากระดับปกติอีกราว 7,000 ล้านบาท เช่นเดียวกัน³⁶

จากนโยบายโครงการคีนภาษีรถยนต์คันแรกมีปัญหาที่เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้รัฐขาดรายได้ คือการที่ผู้บริโภคทิ้งใบจองรถยนต์ในช่วงเวลาโครงการคีนภาษีรถยนต์คันแรกนับแสนคัน เป็นเหตุทำให้เกิดหนี้ครัวเรือนในระบบเศรษฐกิจขยายตัวและมูลค่าการลงทุนในที่สุด ทั้งเป็นเหตุทำให้เกิดปัญหาสต็อกค้างในโรงงานเป็นจำนวนมากและส่งผลกระทบเป็นลูกโซ่กลับไปยังตลาดส่งผลกับผู้ผลิตชิ้นส่วนและบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมยานยนต์ในที่สุด³⁷ จากสาเหตุดังกล่าวทำให้รัฐมีรายจ่ายมากกว่ารายรับ เก็บภาษีเพิ่มเติมได้จำนวน 5.4 หมื่นล้านบาท แต่ต้องตั้งงบคีนภาษีถึง 8.2 หมื่นล้านบาท ทำให้รัฐขาดทุนจำนวน 2.8 หมื่นล้านบาท เป็นโครงการที่ส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลอย่างมาก³⁸

ในขณะที่การขอใช้งบประมาณปี 2557 ของกรมสรรพสามิตจนถึงปัจจุบันได้จ่ายเงินคีนภาษีรถยนต์คันแรกไปครบ 40,000 ล้านบาท โดยกรมสรรพสามิตได้ทำเรื่องถึงกระทรวงการคลังเพื่อขอใช้เงินคงคลังจำนวนวงเงิน 8,600 ล้านบาท มาจ่ายให้กับผู้ใช้สิทธิคีนภาษีรถยนต์คันแรกได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับการดำเนินการให้ผู้ใช้สิทธิขอคีนรถคันแรกอีกประมาณ 100,000 ราย

³⁶ Thaipublica. (ม.ป.ป.). *Thai PBO วิเคราะห์ผลกระทบทางการคลัง กรณีโครงการ “รถยนต์คันแรก.”* สืบค้น 11 พฤษภาคม 2557, จาก <http://thaipublica.org/2014/05/first-car-pawin-tdri/>

³⁷ Thanonline. (2556, 20-23 ตุลาคม). “จากสุดท้ายรถคันแรกไม่สวยอย่างที่คิด,” *ฐานเศรษฐกิจ*. สืบค้น 11 พฤษภาคม 2557, จาก

http://www.thanonline.com/index.php?option=com_content&view=article&id=20358

³⁸ *Thai PBO วิเคราะห์ผลกระทบทางการคลัง กรณีโครงการ “รถยนต์คันแรก.”* เล่มเดิม.

ที่ยังไม่มารับมอบรถยนต์ให้มารับรถยนต์ ปัจจุบันนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก ได้ปิดโครงการเมื่อวันที่ 31 กันยายน 2557³⁹

ดังนั้น การวิเคราะห์จากต้นทุนการจัดเก็บภาษีจากฝ่ายเจ้าหน้าที่พอที่จะสรุปได้ว่าการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์คันแรกในปัจจุบันไม่สอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บ หากมีการนำนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า จะเห็นได้ว่ารัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารการจัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า และทำให้รัฐขาดทุนอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 เมื่อนำมาวิเคราะห์ต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี ดังเช่น

การจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ที่รัฐให้สิทธิประโยชน์สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า โดยผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าสามารถขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้จำนวน 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ และยังเพิ่มอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง สำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกิน 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ เมื่อนำมาพิจารณากับการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์คันแรกของประเทศไทย ซึ่งมีกฎหมายบัญญัติไว้ชัดเจน ขอมทำให้ความซับซ้อนของกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกามีน้อยกว่า และประเทศสหรัฐอเมริกามีรายได้จำนวนมากจากภาษีเงินได้เป็นภาษีทางตรงเป็นรายได้หลัก การขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าเป็นเงินจำนวนที่สูง แต่ไม่มีผลกระทบต่อรายได้ของประเทศสหรัฐอเมริกามาก เมื่อเทียบกับการลดการนำเข้าน้ำมันประกอบกับการมีรายได้จากการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น ขอมทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี

³⁹ Dailynews. (ม.ป.ป.). ยืมเงินคงคลังจ่ายรถคันแรก. สืบค้น 19 มิถุนายน 2557, จาก

<http://www.dailynews.co.th/Content/economic/246281/%E0%B8%A2%E0%B8%B7%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%87%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%84%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%A5%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%88%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%84%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%A3%E0%B8%81>

4.1.4 ผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency) หรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษี (Economic Neutrality)

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.8 ว่าภาษีที่ดีต้องก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่พอใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด เนื่องจากหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจของภาษีนั้นต้องการให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับต่ำที่สุด เพื่อนำมาซึ่งการจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและไม่กระทบต่อรายได้ของรัฐบาล ดังนั้น ภาษีจะต้องมีความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ รัฐบาลจะต้องทำให้ระบบภาษีไม่ไปทำการบิดเบือนแรงจูงใจหรือบิดเบือนการตัดสินใจในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของผู้เสียภาษี

จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่าการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชนนั้น ต้นทุนและผลประโยชน์เป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะส่งผลต่อแรงจูงใจให้ผู้บริโภคเลือกที่จะทำกิจกรรมนั้น ๆ หรือเลือกที่จะทำกิจกรรมที่มีต้นทุนต่ำกว่าและได้ประโยชน์เท่ากันหรือมากกว่าหรือเลือกที่จะไม่ทำกิจกรรมเลย

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า ตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายเอาไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1 และ 3.2 ภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ามี 4 ประการ คือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งยังไม่รวมภาษีรายปีและค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก เมื่อนำมาวิเคราะห์ต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ ผู้วิจัยขอแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 เรื่อง กล่าวคือ วิเคราะห์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ และวิเคราะห์การจัดเก็บภาษีศุลกากรต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

1) วิเคราะห์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1 ว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตได้จัดเก็บโดยแบ่งประเภทและชนิดของรถยนต์ไฟฟ้าตามกำลังของเครื่องยนต์และความจุกระบอกสูบ ซึ่งอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าอยู่ระหว่างร้อยละ 10 – 50 ซึ่งเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับการจัดเก็บของต่างประเทศ ดังที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในหัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 นั้น ถือได้ว่าเป็นอัตราที่สูงพอสมควร

จากลักษณะของการจัดเก็บอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าเช่นนี้ ทำให้ผู้บริโภคไม่อาจจะทำกิจกรรมในทางเศรษฐกิจโดยอิสระตามกลไกตลาดในเรื่องราคาแต่เพียงอย่างเดียวได้แต่ผู้บริโภคต้องพิจารณาถึงอัตราภาษีในการคิดเป็นต้นทุนที่จะบริโภคด้วย หากผู้บริโภคพบว่าต้นทุนในการบริโภคนำมาซึ่งค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นประกอบกับถ้าพิจารณาถึง

ประโยชน์ใช้สอยด้วยแล้วอาจทำให้ผู้บริโภคไม่ยอมซื้อรถยนต์ไฟฟ้า โดยอาจซื้อรถยนต์ประเภทอื่นที่มีอัตราภาษีที่ถูกลงกว่าหรือเลือกที่จะไม่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเลย อย่างไรก็ตามหากผู้บริโภคเลือกที่จะกระทำกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อภาครัฐมากกว่าการไม่กระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเลย การที่รัฐให้สิทธิประโยชน์ตามโครงการคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์คันแรก ยิ่งทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจและถือได้ว่าเป็นการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการกระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

จากบทวิเคราะห์ข้างต้นได้มีนักวิชาการในทางภาษีกล่าวสนับสนุนแนวความคิดของผู้วิจัย กล่าวคือ

อาจารย์รองศาสตราจารย์ ดร. จิรศักดิ์ รอดจันทร์ กล่าวว่า “ถ้าพิจารณาทางด้านบริโภค ประชาชนอาจเลือกบริโภคสินค้าหรือบริการที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำ (ทั้งที่อาจจะไม่ปรารถนาที่จะบริโภคสินค้านั้น) แทนการบริโภคสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราที่สูง”⁴⁰

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ไฟฟ้าในอัตราภาษีที่สูงนั้นมีผลทำให้เกิดความสูญเปล่าในทางเศรษฐกิจซึ่งขัดต่อหลักความมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสหพันธรัฐมาเลเซียที่เก็บจากสินค้าที่ผลิตภายในประเทศหรือสินค้านำเข้าโดยเก็บภาษีตามมูลค่า อัตราภาษีร้อยละ 10 – 105 และการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตในประเทศ โดยยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิต อัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดมีนโยบายยานยนต์แห่งชาติใหม่ 2014 โดยจะยกเว้นภาษีสรรพสามิตกรณีเป็นรถยนต์ประกอบภายในประเทศ และครอบคลุมถึงรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังจำกัดกรอบเวลาการยกเว้นภาษีสรรพสามิตในอนาคต

เมื่อวิเคราะห์ภาษีสรรพสามิตแล้ว จะพบได้ว่าจำนวนและสัดส่วนของภาษีที่จะถูกจัดเก็บนั้นน้อยกว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศไทยมาก ซึ่งหากจะมีผลทำให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการกระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ก็คงอยู่ในจำนวนและสัดส่วนที่น้อยกว่าประเทศไทยหรือไม่มีการบิดเบือนต่อการตัดสินใจเลย

⁴⁰ จาก ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 41), โดย จิรศักดิ์ รอดจันทร์, 2556, กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

2) วิเคราะห์การจัดเก็บภาษีศุลกากรต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2 ว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ได้จัดเก็บโดยแบ่งประเภทและชนิดของรถยนต์ตามกำลังของเครื่องยนต์และความจุของกระบอกสูบ ซึ่งอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์ส่วนใหญ่อยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคารยนต์นำเข้า ส่วนรถยนต์ไฟฟ้าลดอัตราการจัดเก็บภาษีเหลืออัตราเดียว คือร้อยละ 80 ของราคารยนต์นำเข้า ถือได้ว่าเป็นอัตราที่สูงมากเมื่อเทียบกับอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซีย ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้ในหัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5

ขั้นตอนสุดท้ายของการบริโภคนั้น ผู้บริโภคจะเป็นผู้ตัดสินใจว่าจะเลือกบริโภครถยนต์ประเภทใด แต่จากลักษณะของการจัดเก็บอัตราภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าที่สูงก็เป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้บริโภคเกิดความลังเลใจเพราะการกระทำกิจกรรมในทางเศรษฐกิจของผู้บริโภคไม่อาจเป็นไปได้โดยอิสระตามกลไกตลาดในเรื่องราคาแต่เพียงอย่างเดียวได้ แต่ต้องพิจารณารวมถึงนโยบายของรัฐที่จะสนับสนุน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จะช่วยสนับสนุนรถยนต์ที่ผู้บริโภคเลือก และอัตราภาษีในการคิดเป็นต้นทุนที่จะบริโภคด้วย ซึ่งเมื่อคำนวณต้นทุนแล้วผู้บริโภคพบว่านำมาซึ่งค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นและเมื่อผู้บริโภคมาเปรียบเทียบกับประโยชน์ใช้สอยด้วยแล้ว อาจทำให้ผู้บริโภคไม่ยอมซื้อรถยนต์ไฟฟ้า โดยอาจซื้อรถยนต์ประเภทอื่นที่มีอัตราภาษีที่ถูกกว่าหรือเลือกที่จะไม่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเลย แต่สิ่งที่สำคัญคือถ้าผู้บริโภคฝั่งใจที่อยากจะได้รถยนต์ไฟฟ้าโดยเลือกที่จะให้ภาครัฐกระทำกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อภาครัฐมากกว่าการไม่กระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเลย กล่าวคือ นานโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้า ยิ่งเป็นการซ้ำเติมความเสียหายที่เกิดต่อระบบเศรษฐกิจและถือได้ว่าเป็นการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการกระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.8 เรื่องความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาษีทางอ้อม จากตัวอย่างความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอากรขาเข้า ผู้วิจัยพบว่าในปัจจุบันรถยนต์ประเภทอีโคคาร์ได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าอะไหล่ชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบรถยนต์ประเภทอีโคคาร์ ซึ่งอาจก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจของบริษัทผู้ผลิตให้ผลิตแต่รถยนต์ประเภทอีโคคาร์เท่านั้น แทนที่จะผลิตรถยนต์ประเภทอื่น และอาจก่อให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจได้ เพราะการยกเว้นอากรนำเข้าดังกล่าวอาจไม่จูงใจให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ผลิตรถยนต์ประเภทอื่นที่ไม่ใช่ประเภทอีโคคาร์ เช่น รถยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากการนำเข้าอะไหล่ชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบรถยนต์ไฟฟ้าในขณะนี้ยังไม่ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงกว่ารถยนต์ประเภทอีโคคาร์

จากบทวิเคราะห์ข้างต้น ได้มีนักวิชาการในทางภาษีได้กล่าวไว้เกี่ยวกับประเด็นที่ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ ซึ่งผู้วิจัยก็มีความเห็นที่สอดคล้องไปกับนักวิชาการท่านนี้ และเป็นหลักการที่สนับสนุนแนวความคิดของผู้วิจัยเป็นอย่างดี กล่าวคือ

อาจารย์รองศาสตราจารย์ ดร. จิรศักดิ์ รอดจันทร์ กล่าวว่า “ถ้าพิจารณาทางด้านบริโภค ประชาชนอาจเลือกบริโภคสินค้าหรือบริการที่ถูกจัดเก็บภาษีศุลกากรในอัตราที่ต่ำ ทั้งที่อาจจะไม่ปรารถนาที่จะบริโภคสินค้านั้น แทนการบริโภคสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษีศุลกากรในอัตราสูง”⁴¹

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าในอัตรากาษีที่สูงนั้นมีผลทำให้เกิดความสูญเปล่าในทางเศรษฐกิจซึ่งเป็นการขัดต่อหลักความมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ

จากบทวิเคราะห์ของผู้วิจัยข้างต้น ซึ่งให้เห็นได้ว่าการจัดเก็บอัตรากาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าที่สูงและหลายประเภทนั้น มีลักษณะที่ไม่เป็นการสนับสนุนต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.3, 3.4, 3.5 ที่มีการจัดเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำหรือยกเว้นการจัดเก็บภาษีเลยนั้น เมื่อวิเคราะห์ต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ การจัดเก็บภาษีศุลกากรในอัตราที่ต่ำหรือการยกเว้นการจัดเก็บภาษี ย่อมไม่ส่งผลทำให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจของผู้บริโภคที่เลือกทำกิจกรรมนั้น ๆ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

4.2 วิเคราะห์การนำมาตรการทางภาษีมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

ปัญหาในการนำมาตรการทางภาษีมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า แบ่งเป็น 5 มาตรการ

มาตรการแรก มาตรการเครดิตภาษีเงินได้

มาตรการที่สอง มาตรการลดหย่อนภาษี

มาตรการที่สาม มาตรการคืนภาษี

มาตรการที่สี่ มาตรการลดอัตรากาษี

มาตรการที่ห้า มาตรการยกเว้นอัตรากาษี

⁴¹ แหล่งเดิม.

4.2.1 มาตรการเครดิตภาษีเงินได้

เครดิตภาษี หมายถึง สิทธิหรือประโยชน์อันมีมูลค่าเป็นเงินที่ผู้เสียภาษีได้รับเนื่องจากได้เสียภาษีล่วงหน้าไว้แล้วหรือถูกหักภาษีไว้ ณ ที่จ่าย หรือได้เสียภาษีไว้ในประเทศที่ทำสัญญาว่าด้วยการเว้นการเก็บภาษีซ้อนกับประเทศไทย หรือได้รับเครดิตภาษีเนื่องจากกฎหมายกำหนดและสิทธิในการเครดิตภาษีดังกล่าว ผู้เสียภาษีมีสิทธินำไปหักกลับกับจำนวนเงินภาษีที่ผู้เสียภาษียมีหน้าที่จะต้องชำระตามกฎหมายและหากเครดิตภาษีมีมากกว่าจำนวนเงินภาษีที่จะต้องชำระแล้ว ผู้เสียภาษีมีสิทธิได้รับคืนเป็นเงินด้วย เว้นแต่จะถูกจำกัดโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือความตกลงระหว่างประเทศ⁴²

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.3.2 กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกามีมาตรการเครดิตภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมนโยบายการประหยัดพลังงานของประเทศ สนับสนุนการประหยัดเชื้อเพลิงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้บัญญัติถึงหลักการเครดิตภาษีสำหรับยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินไว้ในบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) ใน Title 26 มาตรา 30D (26 U.S. Code § 30D หรือ IRC 30D)

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 10 ของราคาขายปลีกครั้งแรก ของราคาขายจริงเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ถ้าไม่รวมภาษีการขายแล้วไม่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ รถยนต์ดังกล่าวก็ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานเชื้อเพลิง น้อยกว่า 22.5 ไมล์ต่อแกลลอน จะไม่มีการเสียภาษีสรรพสามิต และรัฐบาลประเทศสหรัฐอเมริกายังให้สิทธิพิเศษ โดยผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าสามารถขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้จำนวน 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ และยังเพิ่มอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง สำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกิน 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ โดยขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละมลรัฐ

ในปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีการนำมาตรการเครดิตภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามาปรับใช้

ประเทศไทยจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

⁴² จาก ภาษีสรรพากร คำอธิบายประมวลรัษฎากร (น. 70), โดย ไพจิตร โรจนวานิช, 2530, กรุงเทพฯ: สามเจริญพาณิชย์ (กรุงเทพ) จำกัด.

ส่วนอัตราการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสุดร้อยละ 20 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันลดเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

เมื่อนำมาวิเคราะห์การเครดิตภาษีเงินได้ของประเทศสหรัฐอเมริกา ตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ให้สิทธิประโยชน์จากการเครดิตภาษีเงินได้สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าหากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าในระยะแรกเพื่อเป็นการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรมีมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการเครดิตภาษีเงินได้มาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าก่อน แต่ในระยะต่อ ๆ มาการจะส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรจึงควรที่จะนำมาตรการเครดิตภาษีเงินได้ของประเทศสหรัฐอเมริกามาปรับใช้กับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป

4.2.2 มาตรการลดหย่อนภาษี

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 การลดหย่อนภาษี คือ การนำภาษีที่ได้ชำระแล้วมาหักออกจากภาษีที่ต้องเสีย ซึ่งการลดหย่อนภาษีนี้นั้นโดยทั่วไปจะเป็นการลดหย่อนให้แก่ผู้มีหน้าที่เสียภาษี เพื่อให้ภาระภาษีของบุคคลนั้นลดลง ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 101 คือ การนำภาษีสรรพสามิตที่ได้เสียไว้แล้วสำหรับสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้าที่กำหนดในกฎกระทรวงเฉพาะสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รถยนต์เครื่องปรับอากาศ แบนเตอริ เป็นต้น ไปหักออกจากจำนวนเงินภาษีที่ต้องเสียสำหรับสินค้าที่ผลิตขึ้นนั้น ผู้ที่ขอลดหย่อนต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมซึ่งผลิตสินค้านำเข้ารถยนต์เครื่องปรับอากาศหรือแบนเตอริที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งได้เสียภาษีสรรพสามิตไว้แล้วไปเป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบของสินค้านำเข้ารถยนต์ ก็จะมีสิทธิขอลดหย่อนภาษีโดยนำภาษีสรรพสามิตที่ได้เสียไว้แล้วสำหรับสินค้าเครื่องปรับอากาศหรือแบนเตอริไปหักออกจากภาษีสรรพสามิตที่จะต้องเสียสำหรับสินค้านำเข้ารถยนต์

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.4.1 คือ สาธารณรัฐเกาหลีมีมาตรการลดหย่อนภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ของสาธารณรัฐเกาหลี

สำหรับการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ไม่ได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลไว้โดยเฉพาะ แต่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าต้องเสียภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลตามอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ทั่วไปโดยคิดจาก

ความจุของเครื่องยนต์ สาธารณรัฐเกาหลีได้สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี ค.ศ. 2012 ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับการลดหย่อนภาษีมากถึง 4.2 ล้านวอน⁴³ (3,586 ดอลลาร์สหรัฐ)

ประเทศไทยที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

ส่วนอัตรากำหนดเก็บภาษีศุลกากร รถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 200 ของราคาเครื่องยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันลดเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคาเครื่องยนต์ที่นำเข้า

เมื่อนำมาวิเคราะห์การลดหย่อนภาษีของสาธารณรัฐเกาหลี ตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.4 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลี ที่ให้สิทธิประโยชน์ในการลดหย่อนภาษีสำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้ในประเทศไทย ในระยะแรกหากจะมุ่งใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมามาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการลดหย่อนภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า แต่ในระยะต่อ ๆ มาการจะส่งเสริมใช้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวร จึงควรที่จะนำมามาตรการลดหย่อนภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีมาปรับใช้กับผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป

4.2.3 มาตรการคืนภาษี

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 การคืนภาษี อาจกระทำได้ทั้งต่อบุคคลที่มีหน้าที่เสียภาษีหรือบุคคลอื่นก็ได้ เช่น การคืนภาษีให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสำหรับสินค้าที่เสียภาษีไว้แล้ว ถ้าผู้ประกอบการจะส่งสินค้านั้นออกนอกราชอาณาจักรก็มีสิทธิขอคืนภาษีได้ แต่ถ้าสินค้านั้นผู้ประกอบอุตสาหกรรมได้ขายให้แก่บุคคลอื่นไปแล้ว ถ้าบุคคลนั้นจะส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักร ก็ย่อมมีสิทธิขอคืนภาษีได้เช่นเดียวกัน

ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 106 กำหนดสินค้าตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และภายหลังได้มีการส่งออกโดยเปลี่ยนสภาพเป็นสินค้าอื่นที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตอาจได้รับคืนภาษี เช่น นำสินค้าเครื่องปรับอากาศเข้ามาในราชอาณาจักรและนำไปติดตั้งในรถยนต์เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร กฎหมายกำหนดให้คืนภาษีสำหรับสินค้าที่ได้เสียภาษีไว้แล้วให้แก่ผู้นำเข้าโดยให้เป็นไปตาม

⁴³ Mataf.net. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 วอน เท่ากับ 32.5032 บาท อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก <https://www.mataf.net/th/currency/converter-THB-KRW>

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการคืนเงินอากรขาเข้าตามกฎหมายศุลกากร ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 มาตรา 19 ทวิ โดยผู้นำเข้าต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด จึงจะได้รับคืนเงินภาษีสรรพสามิตได้ทั้งจำนวน

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.3, 3.4 และ 3.5 ในประเทศต่าง ๆ ไม่มีการนำมาตรการคืนภาษีมาใช้แก่ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า

แต่ประเทศไทยมีโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 เป็นมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ซึ่งจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและประชาชน มีหลักเกณฑ์ดังนี้

หลักเกณฑ์การคืนเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก ดังนี้

1. เป็นรถยนต์คันแรกของผู้ซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555
2. เป็นรถยนต์ราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท ต่อคัน
3. เป็นรถยนต์นั่ง ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร
รถยนต์กระบะ (Pick up) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)
4. เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จัดประกอบ)
5. จ่ายเงินตามสิทธิโดยถือจำนวนตามค่าภาษีสรรพสามิตที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท ต่อคัน
6. ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
7. ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี เว้นแต่ กรณีเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังประกาศกำหนด
8. การจ่ายเงินตามสิทธิจะจ่ายให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (เริ่มจ่ายให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป)

ประเทศไทยที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

ส่วนอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากร รถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสุดร้อยละ 20 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันลดเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

เมื่อนำมาวิเคราะห์การคืนภาษีของประเทศไทย ตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.1.2 นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลที่ให้สิทธิประโยชน์ในการคืนภาษี

สรรพสามิตสำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์คันแรก หากนำมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเป็นมาตรการที่ไม่เหมาะสมอย่างมากที่จะนำมาปรับใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่านโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล เมื่อพิจารณา ทั้งหลักเกณฑ์การคืนเงิน หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการ โอนกรรมสิทธิ์รถยนต์มีขั้นตอนและวิธีการ ดำเนินการที่มาก ประกอบเอกสารหลักฐานประกอบการยื่นคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรกทำให้ แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินคืนที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 เป็นการสร้าง ขั้นตอนและแนวทางการตรวจสอบที่ซับซ้อนเพิ่มมากขึ้นให้กับเจ้าหน้าที่และรัฐอาจมีต้นทุนที่ เพิ่มขึ้นในการบริหารการจัดเก็บภาษีรถยนต์คันแรก คือ ทำให้รัฐต้องมีค่าใช้จ่ายในการที่จะนำ เจ้าหน้าที่และบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ไปฝึกอบรมให้รู้ถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังกล่าวเพื่อให้การ ปฏิบัติงานมีความถูกต้อง ชัดเจน และเข้าใจตรงกันทุกฝ่าย และต้องมีค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบถึงนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก และทำให้รัฐสูญเสีย รายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ สำหรับกลุ่มที่มีการเลื่อนซื้อรถยนต์มาจาก อนาคต ส่งผลให้รายได้ภาษีสรรพสามิตปรับตัวสูงขึ้นในช่วงระยะเวลาการดำเนินโครงการมากกว่า ระดับปกติ แต่ในขณะเดียวกันก็จะส่งผลไปถึงอนาคตที่จะทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตปรับตัว ลดลงไปจากระดับปกติเช่นกัน โดยผลกระทบสุทธิที่ตามมาอาจรวมถึงผลกระทบต่อเนื่องไปยังเงิน ได้นิติบุคคลของผู้ผลิต และผู้จำหน่ายรถ และผลกระทบต่อมูลค่าการบริโภคของภาคเอกชน ในประเทศอีกด้วย

จากนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกมีปัญหาที่ทำให้รัฐขาดรายได้ คือการที่ ผู้บริโภคทิ้งใบจองรถยนต์ในช่วงเวลาโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก เป็นเหตุทำให้เกิดหนี้ครัวเรือน ในระบบเศรษฐกิจขยายตัวและมูลค่าการค้าซื้องลงในที่สุด ทั้งเป็นเหตุทำให้เกิดปัญหาสต็อกค้าง ในโรงงานเป็นจำนวนมากและส่งผลกระทบต่อเป็นลูกโซ่กลับไปยังตลาด ผู้ผลิตชิ้นส่วนและบริษัท ผู้ประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมยานยนต์ในที่สุดจากสาเหตุดังกล่าวทำให้รัฐมีรายจ่ายมากกว่า รายรับ หากจะมุ่งใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมามาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการคืนภาษี มาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

4.2.4 มาตรการลดอัตราภาษี

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 การลดอัตราภาษีนี้อาจจะเป็นการ ลดลงมาจากอัตราเพดาน (Ceiling Rate) หรือลดลงมาเป็นพิเศษจากอัตราที่ใช้จัดเก็บภาษีทั่วไปก็ได้ ขึ้นอยู่กับนโยบายในการบริหารและจัดเก็บภาษี การลดอัตราภาษีจะเกิดผลทั้งผู้มีหน้าที่เสียภาษีและ บุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้าหรือบริการนั้น ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 103 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม

โดยให้มีสิทธิลดอัตราภาษีได้ทั้งโดยมีเงื่อนไขและไม่มีเงื่อนไข สำหรับสินค้าบางประเภทนั้น นอกจากจะมีการลดอัตราภาษีทั่วไปจากที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตแล้ว ก็ยังลดอัตราภาษีให้อีกระดับหนึ่ง เช่น กรณีสินค้าเบตเตอรีอัตราตามพิกัดที่ 08.90 กำหนดไว้ตามมูลค่าร้อยละ 30 และได้ประกาศลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 10 ของมูลค่าสินค้า แต่ถ้าเป็นเบตเตอรีที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากเบตเตอรีที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดก็จะได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 5 ของมูลค่าสินค้า

ตามที่ยูวีวิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2.2 การลดอัตราอากร หมายถึง การลดอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรให้ลดลงในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราที่กำหนดไว้ การลดอัตราอากรจะต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ให้อำนาจไว้ ดังนี้

1. การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12

2. การลดอัตราอากร เพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ การลดอัตราอากรตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ได้มีการบังคับใช้อยู่ 5 กรณี คือ

2.1 การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศภาคีแกตต์ (GATT) ความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade: GATT)

2.2 การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียน (APTA) เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซียน (Agreement on ASEAN Preferential Trading Arrangement: ASEANPTA หรือ APTA)

2.3 การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียนตามข้อตกลง AFTA เป็นไปตามความตกลงในเรื่องของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรือ AFTA (ASEAN FREE TRADE AREA)

2.4 การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียน ตามโครงการร่วมลงทุนอุตสาหกรรม AIJV เป็นไปตามข้อผูกพันตามความตกลงพื้นฐานว่าด้วยโครงการร่วมลงทุนทางอุตสาหกรรมของอาเซียน (ASEAN Industry Joint Venture: AIJV)

2.5 การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศที่ได้รับสิทธิพิเศษภายใต้ความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนา (GSTP) เป็นไปตามภายใต้ความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนา (Global System Trade Preference: GSTP)

3. การลดอัตราอากรตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 29 และมาตรา 30 เป็นมาตรการส่งเสริมตามกฎหมายการลงทุนในเรื่องของการนำเข้าเครื่องจักร

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.4.1 สาธารณรัฐเกาหลีมีมาตรการลดอัตราภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ของสาธารณรัฐเกาหลี

สำหรับการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ไม่ได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลไว้โดยเฉพาะ แต่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าต้องเสียภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลตามอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ทั่วไปโดยคิดจากความจุของเครื่องยนต์ สาธารณรัฐเกาหลีได้สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี ค.ศ. 2012 ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีโดยผู้ซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าใหม่ (EV) จะได้รับส่วนลดร้อยละ 5-6 สำหรับภาษีการบริโภคพิเศษ รัฐบาลจะดำเนินการขยายสิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า เพื่อที่จะช่วยสนับสนุนการขยายยานพาหนะประหยัดพลังงาน มีดังต่อไปนี้

ภาษีเพื่อการบริโภค (Consumption tax) 2 ล้านวอน

ภาษีเพื่อการศึกษา (education tax) 0.6 ล้านวอน

ภาษีอันเนื่องมาจากการได้รับ (acquisition tax) 1.4 ล้านวอน และ

ภาษีอื่น ๆ 0.2 ล้านวอน

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของสาธารณรัฐเกาหลี อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีจะขึ้นอยู่กับข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) ซึ่งอัตราที่จัดเก็บในปัจจุบันและอนาคตอัตราร้อยละ 0 ซึ่งถือว่าเป็นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่ต่ำ หากไม่มีข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีอัตราที่จัดเก็บจะเป็นไปตามอัตรารถยนต์ร้อยละ 8 ของราคาCIF

ส่วนสหพันธรัฐมาเลเซียมีมาตรการคืนภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางในเรื่องรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ หรือ Energy Efficient Vehicle: EEV ของภูมิภาค ซึ่งจะเน้นในเรื่องการใช้เทคโนโลยีที่ดีขึ้น ส่งเสริมให้เกิดปัจจัยในการสร้างยานยนต์ EEV ที่ประกอบไปด้วยการพัฒนาเครื่องยนต์สันดาปภายในให้มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) ตามนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติฉบับใหม่ของสหพันธรัฐมาเลเซีย

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.5.1 ภาษีสรรพสามิตของสหพันธรัฐมาเลเซีย ประเทศมาเลเซียมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต (Excise tax) โดยยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิต อัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ

อัตรานำเข้าของประเทศมาเลเซียสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,800 CC ถึง 2,500 CC ที่ผลิตในประเทศ (CKD) อัตราร้อยละ 10 และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราร้อยละ 30 และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปเป็นอัตราร้อยละ 5 และร้อยละ 0 ของราคารถยนต์ที่นำเข้าตามลำดับ ตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภาษีนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) ลดลงเป็นอัตราร้อยละ 0-10 ของราคารถยนต์ และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 และปัจจุบันมีนโยบายส่งเสริมโดยเป็นมาตรการที่มีใช้ภาษี โดยส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) ใน AEC ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สันเป็ลืองน้ำมัน น้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือก

ประเทศไทยที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

ส่วนอัตรากำหนดเก็บภาษีศุลกากร รถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสุดร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

เมื่อนำมาวิเคราะห์การลดอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.4, 3.5 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ที่ให้สิทธิประโยชน์ในการลดอัตราภาษีสำหรับผู้บริโภคและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสม การจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรมีมาตรการลดอัตราภาษีมาปรับใช้ใน ระยะเริ่มแรกเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยการลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร ลงเป็นขั้นบันได แต่ในระยะต่อ ๆ มาควรส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรจึงควรที่จะนำมาตรการอื่น ๆ ของประเทศต่าง ๆ มาปรับใช้กับผู้ซื้อและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป

4.2.5 มาตรการยกเว้นอัตราภาษี

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 การยกเว้นภาษีไม่อาจที่จะยกเว้นภาษีให้แก่บุคคลอื่นนอกจากผู้มีหน้าที่เสียภาษีได้ ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 คือ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ ผู้นำเข้า หรือบุคคลอื่น ซึ่งต้องชำระภาษีสำหรับสินค้าที่กำหนดในพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 103 การยกเว้นภาษีสำหรับสินค้ารถยนต์ รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสาร ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ที่กำหนดในกฎกระทรวงตามความในมาตรา 144 ตร หรือ ยกเว้นภาษีสำหรับรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาล หรือองค์การสาธารณกุศล

การยกเว้นอากร ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ตามปกติต้องเสียภาษีศุลกากร ซึ่งความรับผิดชอบในอันที่ต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่น่าเข้าสำเร็จ การยกเว้นอากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12 เป็นการยกเว้นอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ หรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ หรือการยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 สำหรับของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.4.1 สาธารณรัฐเกาหลีมีมาตรการยกเว้นภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่และข้อตกลงการค้าเสรีของสาธารณรัฐเกาหลี

สำหรับการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ไม่ได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลไว้โดยเฉพาะ แต่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าต้องเสียภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลตามอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ทั่วไปโดยคิดจากความจุของเครื่องยนต์ สาธารณรัฐเกาหลีได้สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี ค.ศ. 2012 ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีโดยสามารถนำมายกเว้นภาษีได้ ผู้ซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าใหม่ (EV) จะได้รับส่วนลดร้อยละ 5-6 สำหรับภาษีการบริโภคพิเศษ

อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีจะขึ้นอยู่กับข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) ซึ่งอัตราที่จัดเก็บในปัจจุบันและอนาคตอัตราร้อยละ 0 ซึ่งถือว่าเป็นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่ต่ำ หากไม่มีข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีอัตราที่จัดเก็บจะเป็นไปตามอัตราร้อยละ 8 ของราคา CIF

ส่วนสหพันธรัฐมาเลเซียมีมาตรการยกเว้นภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางในเรื่องรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ หรือ Energy Efficient Vehicle: EEV ของภูมิภาค ซึ่งจะเน้นในเรื่องการใช้เทคโนโลยีที่ดีขึ้น ส่งเสริมให้เกิดปัจจัยในการสร้างยานยนต์ EEV ที่ประกอบไปด้วยการพัฒนาเครื่องยนต์สันดาปภายในให้มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) ตามนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติฉบับใหม่ของสหพันธรัฐมาเลเซีย

ตามที่อยู่วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.5.1 ภาษีสรรพสามิตของสหพันธรัฐมาเลเซีย โดยยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งจัดว่าเป็นมาตรการที่มีใช้ภาษี

อัตราภาษีนำเข้าของประเทศมาเลเซียสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,800 CC ถึง 2,500 CC ที่ผลิตในประเทศ (CKD) อัตราภาษีร้อยละ 10 และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราภาษีร้อยละ 30 และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปต่ำสุดเป็นอัตราร้อยละ 0 ของราคารถยนต์ที่นำเข้าตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภาษีนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) ลดลงต่ำสุดเป็นอัตราร้อยละ 0 ของราคารถยนต์ และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 และปัจจุบันมีนโยบายส่งเสริมโดยเป็นมาตรการที่มีใช้ภาษี โดยส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) ใน AEC ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สันเป็ลืองน้ำมัน น้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือก

ประเทศไทยที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

ส่วนอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากร รถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสุดร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันลดเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

เมื่อนำมาวิเคราะห์การยกเว้นอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ตามที่อยู่วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.4, 3.5 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ที่ให้สิทธิประโยชน์ในการยกเว้นอัตราภาษีสำหรับผู้บริโภคและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสมอย่างมาก การจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาพิจารณาการยกเว้นอัตราภาษีมาปรับใช้

ในระยะเริ่มแรกเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยการลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรลงเป็นขั้นบันไดจนถึงขั้นยกเว้นอัตราภาษี แต่ในระยะต่อ ๆ มาการจะส่งเสริมใช้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรจึงควรที่จะนำมามาตรการอื่น ๆ ของประเทศต่าง ๆ มาปรับใช้กับผู้ซื้อและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป

4.3 วิเคราะห์ความเหมาะสมในการนำมามาตรการแรงจูงใจทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

การส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายประการ เช่นเดียวกับรถยนต์ทั่ว ๆ ไป เช่น รถยนต์ที่ใช้ น้ำมันเบนซินหรือดีเซล การใช้พลังงานทางเลือกอื่น เช่น ก๊าซ CNG แก๊ส LPG ไบโอดีเซล (Biodiesel) และ เอทานอล (Ethanol) หรือการใช้พลังงานไฟฟ้าผสม เช่น รถยนต์ไฮบริด (Hybrid) และการใช้พลังงานในอนาคตเป็นพลังงานที่สะอาดเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น พลังงานจากไฮโดรเจน และ เซลล์เชื้อเพลิง (Fuel cell) เป็นต้น การจะซื้อรถยนต์ที่ใช้พลังงานชนิดใดก็ต้องมีแหล่งพลังงานเพียงพอเพื่อรองรับการใช้งานของผู้บริโภค ทั้งต้องมีสถานีที่เติมพลังงานได้ และราคารถยนต์ต้องไม่สูงเกินไป

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ามีปัจจัยที่ส่งเสริมการใช้งาน ดังต่อไปนี้

1. รถยนต์ไฟฟ้า
2. สถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน
3. แบตเตอรี่
4. แหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า

4.3.1 รถยนต์ไฟฟ้า

ปัจจัยหลักที่จะส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยได้ คือ รถยนต์ไฟฟ้าการนำรถยนต์ไฟฟ้าเข้ามาใช้นั้น มีปัญหาด้านราคาที่สูงมาก ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้าที่ออกจากโรงงานราคาแท้จริงไม่สูงมาก แต่เนื่องจากมาตรการทางภาษีของประเทศไทย การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าต้องเสียภาษี 4 ประเภท คือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งยังไม่รวมภาษีรายปีและค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก ตัวอย่างเช่น

การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev เป็นรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่เปิดตัวในงาน Motor Show 2013 ช่วงเดือนธันวาคมที่ผ่านมา โดยมีขนาดเครื่องยนต์ 659 CC ให้กำลัง 52 แรงม้า

แรงบิดสูงในตอปด้าที่ราว ๆ 3000 รอบต่อนาที ในมอเตอร์ไฟฟ้า แรงบิดสูงสุด 180 นิวตันเมตร⁴⁴
 ราคา 29,125 ดอลลาร์สหรัฐ⁴⁵ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 948,991.525 บาท⁴⁶

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,008,991.525 บาท⁴⁷

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของ
 ราคา CIF = 1,008,991.525 x 80/100 = 807,193.22 บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC อัตรา
 ภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่น ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

x อัตราภาษีสรรพสามิต

1 - (1.1 x อัตราภาษีสรรพสามิต)

= (1,008,991.525 + 807,193.22) x 10/100

1 - (1.1 x 10/100)

= 1,816,184.745 x 1.11 = 2,015,965.07 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 2,015,965.07 x 10/100 = 201,596.51 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= (1,008,991.525 + 807,193.22 + 2,015,965.07 + 201,596.51) x 7/100

= 282,362.24 บาท

รวมภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 3,307,117.04 บาท⁴⁸

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2014 เป็นรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่เปิดตัว
 ในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยปรับราคาตกลงจากรุ่นก่อน สำหรับเครื่องยนต์มาพร้อมกับมอเตอร์
 ไฟฟ้าขนาดเล็ก พร้อมกับแบตเตอรี่แบบ lithium-ion ที่กินพลังงานต่ำแต่การใช้งานนานขึ้น

⁴⁴ 2014 Mitsubishi I-MiEV รถไฟฟ้าราคาถูก!. เล่มเดิม.

⁴⁵ Mitsubishi I- Miev 2014. เล่มเดิม.

⁴⁶ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม

2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

⁴⁷ 948,991.525 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 1,008,991.525 บาท.

⁴⁸ 807,193.22 + 2,015,965.07 + 201,596.51 + 282,362.24 = 3,307,117.04 บาท.

ให้แรงบิดที่ 145 ปอนด์ฟุตต่อรอบ และให้อัตราความเร็วที่ 0-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงภายในเวลา 13 วินาที⁴⁹ ราคา 22,995 ดอลลาร์สหรัฐ⁵⁰ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 749,255.283 บาท⁵¹

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 809,255.283 บาท⁵²

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของราคา CIF = $809,255.283 \times 80/100 = 647,404.23$ บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

x อัตราภาษีสรรพสามิต

1-(1.1x อัตราภาษีสรรพสามิต)

= (= 809,255.283 + 647,404.23) x $10/100$

1 - (1.1x10/100)

= 1,456,659.51 x 1.11 = 1,616,892.06 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 1,616,892.06 x $10/100 = 161,689.21$ บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= (809,255.283 + 647,404.23 + 1,616,892.06 + 161,689.21) x $7/100$

= 226,466.85 บาท

รวมภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 2,652,452.35 บาท⁵³

เห็นได้ว่าราคารถยนต์ไฟฟ้าเป็นราคาที่ผู้บริโภคทั่วไปมีกำลังที่จะซื้อได้ แต่

เมื่อรวมกับภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแล้ว ทำให้ราคารถยนต์ไฟฟ้าสูงมาก ผู้บริโภคที่มีฐานะยากจนถึงฐานะปานกลางไม่มีกำลังที่จะซื้อได้

⁴⁹ 2014 Mitsubishi I-MiEV รถไฟฟ้าราคาถูก!. เล่มเดิม.

⁵⁰ Mitsubishi I- Miev 2014. เล่มเดิม.

⁵¹ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.427 บาท อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

⁵² 749,255.283 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 809,255.283 บาท.

⁵³ 647,404.23 + 1,616,892.06 + 161,689.21 + 226,466.85 = 2,652,452.35 บาท.

การใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยมีผู้บริโภครทั้งที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย สำหรับผู้บริโภครที่ไม่เห็นด้วย มองว่าปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนของประเทศดี มีทั้งรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้า MRT ครอบคลุมทั่วกรุงเทพฯ และปริมณฑล และตามต่างจังหวัดยังมีรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมทั่วประเทศ ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้รถยนต์ไฟฟ้า⁵⁴

สำหรับผู้บริโภครที่เห็นด้วย มองว่าแม้ในปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนของประเทศดีและครอบคลุมทั่วประเทศก็ตาม แต่ก็ยังมีอัตราการใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นทุกวัน ซึ่งการใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นส่งผลกระทบต่อหลายด้าน เช่น ด้านเศรษฐกิจทำให้มีการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นมาก ซึ่งประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันสูงถึงร้อยละ 80 – 90 ทำให้เงินไหลออกนอกประเทศ ขาดดุลการค้าอย่างมาก และการที่รัฐให้เงินอุดหนุนยังทำให้ระบบเศรษฐกิจขาดสภาพคล่องไม่เป็นไปตามกลไกของตลาด แม้ประเทศไทยจะผลิตน้ำมันได้เอง ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่น้อยมาก ด้านสิ่งแวดล้อมในแต่ละวันมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) สูงขึ้นบรรยากาศปริมาณที่มากอันเป็นสาเหตุสำคัญของภาวะโลกร้อน และด้านการจราจรทำให้รถติดมากส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของผู้ใช้รถ ใช้ถนน หากมีการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้จะช่วยลดปริมาณการปล่อยมลพิษหรือการปล่อยไอเสียจากรถยนต์ที่ขับในท้องถนนให้เป็นศูนย์ ช่วยให้อากาศในท้องถนนดีขึ้น ถือเป็นการช่วยลดภาวะโลกร้อนและไร้มลพิษทางเสียง ซึ่งผู้วิจัยก็เห็นด้วยกับผู้บริโภครในกลุ่มนี้

เมื่อนำมาวิเคราะห์การจัดเก็บภาษีของต่างประเทศ สามารถแบ่งเป็น 2 กรณี คือ

1. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต
2. การจัดเก็บภาษีศุลกากร

1. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

เมื่อพิจารณาอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ให้สิทธิประโยชน์จากการเครดิตภาษีเงินได้สำหรับผู้บริโภครที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าจะเป็นการไม่เหมาะสม เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกามีแหล่งเงินได้จากภาษีทางตรง คือภาษีเงินได้จำนวนมาก ซึ่งประเทศไทยมีแหล่งเงินได้จากภาษีทางอ้อมมากกว่าภาษีทางตรง ได้แก่ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร และภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น

⁵⁴ กฤติพงษ์ เวชุนุเคราะห์, นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการพิเศษ สำนักงานมาตรฐานและพัฒนาการจัดเก็บภาษี 1 (การสื่อสารระหว่างบุคคล, วันที่ 8 สิงหาคม 2557).

แต่เนื่องจากผู้บริโภครยังหลีกเลี่ยงภาษีหรือหนีภาษี ทำให้จำนวนรายได้ที่จัดเก็บจากภาษีดังกล่าว ยังไม่มากพอที่จะส่งเสริมให้มีการเครดิตภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าได้

มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลีที่ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี โดยการคืนภาษีบริโภคสำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการไม่เหมาะสม ซึ่งเห็นได้จากการที่รัฐมีโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก อันส่งผลให้ประเทศขาดรายได้จากภาษีสรรพสามิตจำนวนมาก

มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย โดยนำมาตรการส่งเสริมไม่ว่า จะเป็นการลดอัตราการจัดเก็บภาษีหรือการยกเว้นการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต หากนำมาใช้ใน ประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสมมากกว่า เนื่องจากสหพันธรัฐมาเลเซียและประเทศไทย มีลักษณะการจัดเก็บภาษีที่คล้ายคลึงกันและเป็นประเทศที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์เหมือนกัน หากนำวิธีการลดอัตราการจัดเก็บภาษีหรือการยกเว้นการจัดเก็บภาษีมาใช้จะเป็นการดี ซึ่งการจะส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าต้องมีการสนับสนุน โดยกำหนดเป็นวาระแห่งชาติหรือ นโยบายแห่งชาติ ทั้งต้องมีการวางแผนเป็นขั้นตอนและเป็นระยะ ๆ

2. การจัดเก็บภาษีศุลกากร

การพิจารณาอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีการจัดเก็บภาษีศุลกากรในอัตราที่ต่ำ ส่วนสาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียมีการลดอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากรแบบเป็นขั้นตอน และมีการยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากรในที่สุด หากนำมาใช้ใน ประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสมมาก เนื่องจาก ประเทศไทยยังไม่มีมาตรการหรือนโยบายใด ๆ การสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่างจริงจัง จึงต้องมีการสนับสนุนในลักษณะที่ค่อยเป็นค่อยไปแบบเป็นระยะ ๆ ซึ่งตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้มีสิทธิลดอัตราหรือยกเว้นภาษีได้ทั้ง โดยมีเงื่อนไขและไม่มีเงื่อนไข

สำหรับหัวข้อ 4.3.2, 4.3.3 และ 4.3.4 ที่จะกล่าวต่อไปนี้ ไม่ใช่ในส่วนที่เป็นเนื้อหาหลัก แต่ผู้วิจัยจะวิเคราะห์เพื่อให้งานวิจัยนี้มีความสมบูรณ์

4.3.2 สถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน

รถยนต์ไฟฟารุ่นใหม่ ๆ ในปัจจุบันมีการพัฒนาเทคโนโลยีจนทำให้รถยนต์ไฟฟ้า มีระบบขับเคลื่อนที่มีประสิทธิภาพ สามารถทำความเร็วและวิ่งได้ดีไม่ต่างกับรถยนต์ใช้น้ำมัน แต่สิ่งที่สำคัญสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า คือ สถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือ

ระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน รถยนต์ไฟฟ้าเหมาะสำหรับการใช้งานในรัศมี 100 กิโลเมตร ถ้ามีการนำมาวิ่งบนท้องถนนก็สามารถใช้งานได้ในเมืองและปริมณฑลที่มีระยะทางไม่ไกลมาก สำหรับผู้บริโภคที่อยู่ในวัยทำงานก็สามารถขับรถยนต์ไฟฟ้าไปทำงานและขับกลับบ้านได้ ซึ่งการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ได้ดำเนินการก่อสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าจำนวน 10 สถานีที่สำนักงานเขตของการไฟฟ้านครหลวง โดยเปิดให้บริการในเมืองและปริมณฑล รถยนต์ไฟฟ้าสามารถชาร์จไฟได้ทั้ง 2 แบบ คือ แบบปกติ (Normal Charge) และแบบเร็ว (Quick Charge)

แบบที่ 1 การชาร์จไฟแบบปกติ (Normal Charge) สามารถชาร์จไฟในบ้านพักอยู่อาศัยเป็นการชาร์จไฟด้วยแรงดัน 230 โวลต์ กระแสไม่เกิน 16 แอมป์ ซึ่งสามารถใช้ไฟจากปลั๊กไฟทั่วไปได้ ใช้เวลาในการชาร์จไฟประมาณ 6-8 ชั่วโมง

แบบที่ 2 การชาร์จในรูปแบบเร็ว (Quick Charge) เป็นการชาร์จไฟผ่านตู้ชาร์จไฟ ซึ่งต้องใช้ไฟฟ้า แรงดัน 3 เฟส 400 โวลต์ กระแสไม่เกิน 100 แอมป์ จากการใช้ไฟฟ้า มาแปลงไฟให้เหมาะกับรถยนต์ไฟฟ้า โดยปกติจะใช้เวลาในการชาร์จไฟไม่เกิน 30 นาที (ประมาณร้อยละ 80 ของความจุและขึ้นอยู่กับขนาดความจุของแบตเตอรี่) ซึ่งจะเป็นการชาร์จไฟตามสถานีชาร์จไฟสาธารณะที่สำนักงานใหญ่การไฟฟ้านครหลวง โดยปัจจุบันสามารถพบเห็นรถยนต์ไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) วิ่งตามท้องถนนแล้ว แต่หากมีการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่างจริงจัง สถานีชาร์จไฟฟ้าดังกล่าวยังไม่เพียงพอกับการใช้งานสำหรับผู้บริโภคทั้งในเมืองและปริมณฑล และในต่างจังหวัดยังไม่มีสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้านในต่างจังหวัด และผู้บริโภคอาจเห็นว่าการชาร์จไฟใช้เวลานานพอสมควรและถ้าต้องเดินทางไปต่างจังหวัดจะมีปัญหา ผู้วิจัยเห็นว่าหากจะมีการสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าต้องมีสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้านให้ครอบคลุมทั่วประเทศและมีจำนวนที่เพียงพอต่อการบริโภค ก็จะเหมือนกับการใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือกอย่างอื่น เช่น ก๊าซ CNG แก๊ส LPG ในระยะแรกก็ปั๊มก็ยังมีจำกัด แต่เมื่อมีการส่งเสริมปั๊มน้ำมันก็ขยายครอบคลุมทั่วประเทศ และผู้บริโภคก็สามารถรอต่อคิวในการเติมก๊าซ CNG แก๊ส LPG ได้ โดยไม่มีปัญหาแต่อย่างใด แต่เนื่องจากสถานีควิกชาร์จแห่งหนึ่งใช้เงินลงทุน 6 แสน - 1 ล้านบาท ถือว่าราคาสูงมากสำหรับการติดตั้ง หากมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต้องมีมาตรการยกเว้นอากรตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 เพื่อส่งเสริมให้มีสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน ซึ่งผู้วิจัยจะไม่ลงไปในรายละเอียดโดยขอจำกัดขอบเขตตามงานวิจัย

เมื่อพิจารณาการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียจะเห็นได้ว่าในต่างประเทศมีสถานีชาร์จไฟฟ้าครอบคลุมและเพียงพอกับการใช้งานของผู้บริโภค

4.3.3 แบตเตอรี่

แบตเตอรี่เป็นอุปกรณ์ที่สำคัญสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า แบตเตอรี่ที่เหมาะสมกับรถยนต์ไฟฟ้าต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้ แบตเตอรี่ต้องอัดและเก็บไฟฟ้าไว้ได้นาน โดยชาร์จไฟครั้งเดียวสามารถวิ่งได้ไกล ต้องทำระยะทางให้เทียบเท่ากับรถยนต์ที่ใช้น้ำมันและไม่มีปัญหาว่ารถยนต์ไฟฟ้าจะดับกลางทาง หากเดินทางไปต่างจังหวัดไกล ต้องมีสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่อัตโนมัติ แบตเตอรี่ที่ใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าเป็นแบตเตอรี่ชนิด lithium-ion โดยแบตเตอรี่ลิเทียมมีอายุการใช้งาน 10 ปี เมื่อพิจารณาทรัพยากรที่จะนำมาผลิตแบตเตอรี่ ประเทศไทยยังไม่มีวัตถุดิบ (เช่น ตะกั่ว ทองแดง) ที่จะนำมาผลิตแบตเตอรี่ได้เพียงพอ หรือหากต้องนำเข้าแบตเตอรี่จะคุ้มหรือไม่⁵⁵ โดยมีการจัดเก็บภาษี 2 ประเภท คือ

1. ภาษีสรรพสามิตอัตราภาษีในการจัดเก็บตามมูลค่าร้อยละ 10 แต่สำหรับแบตเตอรี่ที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ให้เสียในอัตราตามมูลค่าร้อยละ 5
2. ภาษีศุลกากรอัตราอากรขาเข้าเก็บอัตราสูงสุดร้อยละ 40 ของราคาสินค้า แต่ลดเหลือร้อยละ 10 ของราคาสินค้า

เมื่อพิจารณาการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ในต่างประเทศสามารถผลิตได้ทั้งรถยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่ ผู้วิจัยเห็นว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับแบตเตอรี่ในอัตราดังกล่าวไม่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของรัฐที่ได้จากการจัดเก็บภาษีดังกล่าว หากมีการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าผู้วิจัยเห็นว่าในระยะเริ่มแรกเห็นสมควรมีการลดอัตราการจัดเก็บภาษีหรือการยกเว้นการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร และในช่วงเวลาต่อมาเห็นว่าการส่งเสริมการลงทุนในการผลิตแบตเตอรี่ต่อไป

4.3.4 แหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า

ปัจจุบันประเทศไทยมีอัตราการนำเข้าน้ำมันในปริมาณมาก น้ำมันที่ประเทศไทยผลิตได้เองก็มีปริมาณเพียงเล็กน้อย ซึ่งนับวันก็จะลดลง และน้ำมันดิบของโลกจะหมดลงไปในอีกไม่กี่สิบปี รวมทั้งก๊าซธรรมชาติในปัจจุบันมีความต้องการใช้เพิ่มขึ้นมาก และในอนาคตข้างหน้าความต้องการใช้

⁵⁵ แหล่งเดิม.

จะยิ่งเพิ่มขึ้นไปอีก ส่งผลให้ปริมาณสำรองก๊าซในอ่าวไทยเริ่มลดลง ซึ่งจะส่งผลให้ต้องนำเข้าก๊าซที่มีราคาแพงมากขึ้น เมื่อพิจารณาประกอบกับปัญหาภาวะโลกร้อน ทำให้หลายประเทศเริ่มตระหนักถึงความจำเป็นในการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้รวมถึงการหันมาใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานอื่นเป็นเชื้อเพลิง ทดแทนการใช้น้ำมันรวมทั้งรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าเป็นพลังงาน

ประเทศไทยมีอัตราการขยายกำลังการผลิตไฟฟ้าเพิ่มขึ้นมาก เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการของผู้บริโภค โดยได้มีการผลิตไฟฟ้าพลังงานทดแทน ได้แก่ พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานถ่านหิน และพลังงานประเภทอื่น ๆ จากการศึกษาพบว่าหากนำโรงงานไฟฟ้าที่ปล่อยไอเสียไปเทียบค่าตามแบบของรถยนต์จะปล่อยไอเสียน้อยกว่ารถยนต์ไฮบริดยี่ห้อ Toyota Prius ซึ่งปล่อยไอเสียได้ปริมาณต่ำที่สุด

เมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายกันระหว่างรถยนต์ที่ใช้น้ำมันกับรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV/LPG) และรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

รถยนต์ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95

ราคาปัจจุบัน 39.93 บาทต่อลิตร⁵⁶ อัตราสิ้นเปลือง 12.50 กิโลเมตรต่อลิตร ค่าใช้จ่าย 3.19 บาทต่อกิโลเมตร

รถยนต์ที่ใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ 91

ราคาปัจจุบัน 37.48 บาทต่อลิตร⁵⁷ อัตราสิ้นเปลือง 12.50 กิโลเมตรต่อลิตร ค่าใช้จ่าย 3.00 บาทต่อกิโลเมตร

รถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV

ราคาปัจจุบัน 10.50 บาทต่อกิโลกรัม⁵⁸ หรือ 7.875 บาทต่อลิตร อัตราสิ้นเปลือง 10.00 กิโลเมตรต่อลิตร ค่าใช้จ่าย 0.79 บาทต่อกิโลเมตร

รถยนต์ไฮบริด

ประหยัดน้ำมันได้ 4.70 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร ค่าใช้จ่าย 1.87บาทต่อกิโลเมตร

⁵⁶ บางจาก. (ม.ป.ป.). *ราคาน้ำมัน ณ วันที่ 7 สิงหาคม 2557*. สืบค้น 20 ธันวาคม 2557, จาก <http://www.bangchak.co.th/th/oil-price-history.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>

⁵⁷ แหล่งเดิม.

⁵⁸ บางจาก. (ม.ป.ป.). *ราคาก๊าซ NGV วันที่ 7 สิงหาคม 2557*. สืบค้น 20 ธันวาคม 2557, จาก <http://www.bangchak.co.th/th/oil-price-history.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>

รถยนต์ไฟฟ้า

รถยนต์ไฟฟ้าขนาดมาตรฐานมีค่าใช้จ่ายประมาณ 0.60 บาทต่อกิโลเมตร ระบบแบตเตอรี่-มอเตอร์ไฟฟ้ามีประสิทธิภาพสูงกว่า ระบบน้ำมัน-เครื่องยนต์แบบสันดาปภายในประมาณ 3 เท่า⁵⁹

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าการใช้รถยนต์ไฟฟ้ามีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด และเมื่อพิจารณาประกอบกับการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียจะเห็นได้ว่าในต่างประเทศมีโรงไฟฟ้าที่สามารถผลิตไฟฟ้าได้มากพอที่จะสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ผู้วิจัยเห็นว่าการส่งเสริมการลงทุนเพื่อเพิ่มการขยายกำลังการผลิตไฟฟ้าโดยให้มีการผลิตไฟฟ้าพลังงานทดแทนประเภทอื่น ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า จะช่วยลดอัตราการนำเข้าน้ำมันได้มาก และทำให้ประเทศไทยมีพลังงานใช้อย่างยั่งยืน

⁵⁹ อาคม รวมสุวรรณ. (2556, 28 มิถุนายน). *กฟน. โขว์เทค โนโลยีสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า รองรับการใช้ EV-CAR*. ไทยรัฐออนไลน์. สืบค้น 7 สิงหาคม 2557, จาก <http://www.thairath.co.th/content/354023>

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากปัญหาซึ่งเป็นหัวใจของการวิจัยในบทที่ 1 และจากการศึกษาหลักการในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์นำเข้าในบทที่ 2 และมาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศในบทที่ 3 และการวิเคราะห์ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรม หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษีในบทที่ 4 นั้น ผู้วิจัยจึงขอสรุปงานวิจัยชิ้นนี้และขอเสนอแนะสิ่งที่ควรปรับปรุงเพื่อเป็นแนวทางในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยต่อไป โดยจะแยกพิจารณาได้ ดังนี้

1. บทสรุปปัญหาที่นำมาสู่การวิจัยและหลักการการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและการจัดเก็บภาษีศุลกากรและ มาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ รวมถึงผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรม หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ

2. ข้อเสนอแนะในการนำมาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรมาจูงใจเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

5.1 บทสรุป

การพัฒนารถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ในประเทศไทยมีอุปสรรคหลายประการ คือ ต้นทุนรถยนต์ไฟฟ้าต้องเสียภาษี 4 ประเภทคือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ภาษีเพื่อมหาดไทย ภาษีมูลค่าเพิ่ม ทำให้รถยนต์ไฟฟ้ามีราคาสูงมาก ซึ่งในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรอัตราสูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจของประชาชนในการซื้อสินค้า และบิดเบือนต่อการตัดสินใจของผู้ผลิตรถยนต์ในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ทั้งสถานีชาร์จไฟฟ้ายังมีน้อยไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้บริโภค และการสนับสนุนจากรัฐมีน้อยเกินไป ไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายเหมือนกับต่างประเทศ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีมาตรการ

ทางกฎหมายในการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าอันจะไม่ก่อให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ

ในหัวข้อนี้ผู้วิจัยจึงขอสรุปหลักการจัดเก็บภาษีที่ดี หลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและการจัดเก็บภาษีศุลกากรที่นำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาที่เป็นหัวข้อในการวิจัย และสรุปเปรียบเทียบมาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยกับของต่างประเทศ รวมถึงสรุปผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรม หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ

5.1.1 หลักการจัดเก็บภาษีที่ดี หลักความเป็นธรรม หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ

5.1.1.1 หลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดี ซึ่งมีอยู่ 4 ประการ คือ

(1) หลักความเสมอภาค (Equality) พลเมืองของรัฐหรือผู้ที่อาศัยอยู่ในรัฐใดก็ตาม ควรมีส่วนร่วมในการบริจาคทรัพย์สินตามส่วนแห่งความสามารถในการหารายได้หรือทรัพย์สินที่ได้มา เพื่อช่วยรัฐบาลของประเทศในการบริหารหรือปกครอง

(2) หลักความแน่นอน (Certainty) ภาษีที่แต่ละคนต้องจ่ายควรมีความแน่นอน กำหนดเวลาชำระภาษี วิธีชำระภาษี และจำนวนภาษีที่ต้องชำระภาษีควรมีความชัดเจน เข้าใจง่ายสำหรับผู้เสียภาษีและทุก ๆ คน

(3) หลักความสะดวกในการจ่าย (Convenience of payment) ควรเก็บภาษีทุกชนิดในเวลาหรือโดยวิธีที่น่าจะสะดวกที่สุดสำหรับผู้เสียภาษี รัฐก็ควรที่จะเป็นฝ่ายอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้เสียภาษีในทุก ๆ ด้าน

(4) หลักความประหยัดในการจัดเก็บภาษี (Economy in collection) ควรหาวิธีที่ประหยัดมากที่สุดในการจัดเก็บภาษีทุกชนิดและผู้เสียภาษีเสียค่าใช้จ่ายในการชำระภาษีให้น้อยที่สุด

5.1.1.2 หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

(1) หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอน (Horizontal Equity) บุคคลที่อยู่ในสถานการณ์เดียวกันควรถูกจัดเก็บภาษีเท่ากัน หรือคนที่มีรายได้เท่ากันจ่ายเงินเพื่อเป็นค่าภาษีในจำนวนที่เท่ากัน

(2) หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้ง (Vertical Equity) บุคคลที่อยู่ในสถานการณ์แตกต่างกันควรแบกรับภาระภาษีที่แตกต่างกัน หรือคนรวยจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าคนจน

สำหรับการจัดเก็บภาษีในสถานการณ์ที่เหมือนกันและที่แตกต่างกัน รัฐต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความยุติธรรมในสังคม ซึ่งสามารถเข้าถึงได้ 2 หลักการ ดังนี้

(1) การจัดเก็บภาษีตามหลักผลประโยชน์ (Benefit Principle) ภาษีอากรควรต้องจัดเก็บตามสัดส่วนของผลประโยชน์ที่ผู้เสียภาษีอากรได้รับจากการบริการสาธารณะ ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการที่รัฐจัดทำให้ในลักษณะเดียวกันต้องจ่ายภาษีในจำนวนที่เท่ากัน ส่วนผู้ที่ได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการที่รัฐจัดหามากกว่าควรเสียภาษียมากกว่าผู้ที่ได้รับประโยชน์ต่าง ๆ เหล่านี้จากรัฐน้อยกว่า

(2) การจัดเก็บภาษีตามหลักความสามารถในการจ่าย (Ability-to-Pay Principle) ภาษีอากรควรต้องจัดเก็บตามความสามารถในการจ่ายโดยไม่คำนึงถึงประโยชน์ที่ผู้เสียภาษีแต่ละคนจะได้รับ ผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายเท่าเทียมกันควรต้องจ่ายภาษีเท่ากัน ผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายที่สูงกว่าจะจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าคนที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีที่น้อยกว่า

5.1.1.3 หลักการอำนาจรายได้ (Productivity)

ภาษีอากรที่ดีควรมีลักษณะที่สามารถทำรายได้ให้กับรัฐบาลได้สูง ประกอบด้วยภาษีอากรน้อยประเภท แต่ภาษีอากรในแต่ละประเภทต้องสามารถทำรายได้ให้กับรัฐบาลได้สูง

5.1.1.4 หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี (Efficiency in Tax Administration and Compliance)

เนื่องจากในกระบวนการบริหารจัดการเก็บภาษีมักมีค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเก็บภาษีของเจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บภาษีและค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎหมายของฝ่ายผู้เสียภาษี ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในการบริหารจัดการนี้อาจเกิดจากสาเหตุ 2 ประการ คือ 1. กฎและระเบียบที่ซับซ้อน 2. การหลบหลีกและหนีภาษี

5.1.1.5 หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภาษี สามารถแยกอธิบายหลักการดังกล่าวได้ ดังนี้

(1) หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic efficiency) ภาษีต้องก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด (the disincentive effect) ทางเศรษฐศาสตร์เรียกว่า ความสูญเสียเปล่าทางเศรษฐกิจ โดยต้องให้เกิดความสูญเสียเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับที่ต่ำที่สุด

เพื่อนำมาซึ่งการจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและไม่กระทบกระเทือนต่อรายได้ของรัฐบาล คือ ภาษีจะต้องมีความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ

(2) หลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภาษี (Economic Neutrality) ภาษีอากรควรมีโครงสร้างที่เป็นกลาง กล่าวคือ จะต้องพยายามไม่ให้เกิดการเก็บภาษีอากรมีผลกระทบต่อการทำงานของกลไกตลาดหรือมีผลกระทบต่อเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ เพื่อให้กลไกตลาดสามารถทำหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่ทำให้ต้นทุนที่เสียและประโยชน์ที่ได้สูงต่ำกว่าที่เป็นจริง

5.1.2 หลักการการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์นำเข้า

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต สำหรับภาษีสรรพสามิตนั้นเป็นภาษีทางอ้อม ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าหรือโภคภัณฑ์และบริการเฉพาะอย่าง โดยจัดเก็บเพื่อเป็นรายได้ของรัฐและเพื่อควบคุมการบริโภค และการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้นเก็บตามราคาหรือมูลค่า ซึ่งเก็บจากสินค้าประเภทฟุ่มเฟือย เก็บจากการผลิตหรือการซื้อขายสินค้าที่รัฐพิจารณาว่าเป็นของฟุ่มเฟือย เพื่อให้ประชาชนลดการจ่ายในสิ่งฟุ่มเฟือยลง และเป็นการส่งเสริมการใช้ทรัพยากรไปในการผลิตสินค้าที่จำเป็นได้แก่ รถยนต์นั่งราคาแพง และเก็บภาษีจากสินค้าที่ทำลายสิ่งแวดล้อม เช่น แบตเตอรี่

การจัดเก็บภาษีศุลกากร สำหรับภาษีศุลกากรนั้นเป็นภาษีทางอ้อม ซึ่งจัดเก็บภาษีศุลกากรเพื่อเป็นรายได้ เพื่อคุ้มกันอุตสาหกรรมภายในประเทศ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศ เพื่อแก้ไขภาวะสังคมโดยป้องกันความฟุ่มเฟือย ในการจัดเก็บภาษีศุลกากรสินค้าบางชนิดที่จัดว่าฟุ่มเฟือยต้องเสียอากรขาเข้าอัตราร้อยละของราคาสินค้าที่นำเข้าในอัตราที่สูง

5.1.3 สรุปมาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยกับของต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

5.1.3.1 มาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตจะระบุไว้ท้ายพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ตอนที่ 5 ได้กำหนดลักษณะของรถยนต์ที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ได้จำแนกอัตราการจัดเก็บภาษีตามลักษณะของรถยนต์ ความจุของกระบอกสูบและกำลังของเครื่องยนต์ ซึ่งอัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งสำหรับรถยนต์ประเภทพลังงานไฟฟ้าอยู่ระหว่างอัตราภาษีร้อยละ 10 – 50 สำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

การจัดเก็บภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 สำหรับอัตราอากรสำหรับของขาเข้าอัตราทั่วไปกำหนดไว้ในภาค 2 ท้ายพระราชกำหนดโดยกำหนดไว้ในหมวด 17 ตอนที่ 87 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ไว้ และตอนที่ 85 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับแบตเตอรี่ ได้จำแนกอัตราการจัดเก็บภาษีตามชนิดของรถยนต์และความจุของกระบอกสูบ ซึ่งอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอยู่ระหว่างอัตราภาษีย้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้าโดยลดลงเหลืออัตราภาษีย้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

มาตรการต่าง ๆ ทางภาษีที่จะนำมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า มี 5 มาตรการ

มาตรการแรก มาตรการเครดิตภาษีเงินได้

มาตรการที่สอง มาตรการลดหย่อนภาษี

มาตรการที่สาม มาตรการคืนภาษี

มาตรการที่สี่ มาตรการลดอัตราภาษี

มาตรการที่ห้า มาตรการยกเว้นอัตราภาษี

(1) มาตรการเครดิตภาษีเงินได้

เครดิตภาษี หมายถึง สิทธิหรือประโยชน์อันมีมูลค่าเป็นเงินที่ผู้เสียภาษีได้รับเนื่องจากได้เสียภาษีล่วงหน้าไว้แล้วหรือถูกหักภาษีไว้ ณ ที่จ่าย หรือได้เสียภาษีไว้ในประเทศที่ทำสัญญาว่าด้วยการเว้นการเก็บภาษีซ้อนกับประเทศไทย หรือได้รับเครดิตภาษีเนื่องจากกฎหมายกำหนด และสิทธิในการเครดิตภาษีดังกล่าว ผู้เสียภาษีมีสิทธินำไปหักลบกับจำนวนเงินภาษีที่ผู้เสียภาษีมีหน้าที่จะต้องชำระตามกฎหมายและหากเครดิตภาษีมียกกว่าจำนวนเงินภาษีที่จะต้องชำระแล้ว ผู้เสียภาษีมีสิทธิได้รับคืนเป็นเงินด้วย เว้นแต่จะถูกจำกัดโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือความตกลงระหว่างประเทศ¹

ในปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีการนำมาตรการเครดิตภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามาปรับใช้ เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าจากการเครดิตภาษีเงินได้สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้ในประเทศไทยเพราะจะช่วยให้ผู้บริโภคซื้อรถยนต์ไฟฟ้าได้ถูกลง และช่วยจูงใจให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้มากขึ้น แต่ในระยะแรกหากจะจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการเครดิตภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพราะมาตรการ

¹ จาก ภาษีสรรพากร คำอธิบายประมวลรัษฎากร (น. 70), โดย ไพจิตร โรจนวานิช, 2530, กรุงเทพฯ: สามเจริญพาณิชย์ (กรุงเทพ) จำกัด.

เครดิตภาษีไม่สอดคล้องกับหลักอำนาจรายได้ แต่เมื่อมีการกำหนดเป็นกฎหมายอย่างชัดเจนยอมทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี หากนำมาใช้ในระยะแรกจะทำให้การจัดเก็บภาษียุ่งยาก ซับซ้อนและจะเสียเวลาในการดำเนินการตรากฎหมายเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย แต่หากนำมาตราทางภาษีอื่น ๆ เช่นมาตรการลดอัตราภาษีหรือยกเว้นอัตราภาษีมาใช้ในระยะแรกจะสามารถนำรถยนต์ไฟฟ้าเข้ามาใช้ในประเทศไทยได้รวดเร็วกว่า

(2) มาตรการลดหย่อนภาษี

การลดหย่อนภาษี คือ การนำภาษีที่ได้ชำระแล้วมาหักออกจากภาษีที่ต้องเสีย ซึ่งการลดหย่อนภาษีนั้นโดยทั่วไปจะเป็นการลดหย่อนให้แก่ผู้มีหน้าที่เสียภาษี เพื่อให้ภาระภาษีของบุคคลนั้นลดลง ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 101 ผู้ที่ขอลดหย่อนต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมซึ่งผลิตสินค้ารถยนต์ได้นำเครื่องปรับอากาศหรือแบตเตอรี่ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งได้เสียภาษีสรรพสามิตไว้แล้วไปเป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบของสินค้ารถยนต์ ก็จะมีสิทธิขอลดหย่อนภาษี

เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการลดหย่อนภาษีสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้ในประเทศไทย เพราะจะช่วยให้ผู้ประกอบการผลิตรถยนต์หันมาเร่งผลิตรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้นให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค แต่ในระยะแรกหากจะมุ่งใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการลดหย่อนภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพราะมาตรการลดหย่อนภาษีไม่สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่เมื่อมีการกำหนดเป็นกฎหมายอย่างชัดเจนยอมทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี และมาตรการลดหย่อนภาษีเป็นมาตรการที่เหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ที่จะช่วยให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ามีราคาถูกลง ซึ่งจะเป็นตัวกระตุ้นให้ผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ยี่ห้อต่าง ๆ หันมาผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อจะสร้างการแข่งขันการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าในปริมาณที่มาก อันจะส่งผลให้ราคารถยนต์ไฟฟ้าถูกลงหรืออาจมีมาตรการจูงใจต่าง ๆ ในการส่งเสริมการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าในระยะยาว

(3) มาตรการคืนภาษี

การคืนภาษีอาจกระทำได้ทั้งต่อบุคคลที่มีหน้าที่เสียภาษีหรือบุคคลอื่นก็ได้ ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 106 การคืนภาษีให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสำหรับสินค้าที่เสียภาษีไว้แล้ว

แต่ประเทศไทยมีโครงการค้ำประกันภัยรถยนต์คันแรก ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 เป็นมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ซึ่งจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและประชาชน

เมื่อนำมาวิเคราะห์การค้ำประกันภัยของประเทศ นโยบายค้ำประกันภัยรถยนต์คันแรกของรัฐบาลที่ให้สิทธิประโยชน์ในการค้ำประกันภัยสรรพสามิตสำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์คันแรก หากนำมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นมาตรการที่ไม่เหมาะสมอย่างมากที่จะนำมาปรับใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพราะไม่สอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บ และจะทำให้ระบบการจัดเก็บภาษีรถยนต์ซับซ้อนและสิ้นเปลืองงบประมาณของประเทศโดยไม่เกิดประโยชน์ตามที่มุ่งหวัง

(4) มาตรการลดอัตราภาษี

การลดอัตราภาษีนี้น่าจะเป็นการลดลงมาจากอัตราเพดาน (Ceiling Rate) หรือลดลงมาเป็นพิเศษจากอัตราที่ใช้จัดเก็บภาษีทั่วไปก็ได้ ขึ้นอยู่กับนโยบายในการบริหารและจัดเก็บภาษี การลดอัตราภาษีจะเกิดผลทั้งผู้มีหน้าที่เสียภาษีและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้าหรือบริการนั้น ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 103 กรณีสินค้าเบ็ดเตล็ดอัตราตามพิกัดที่ 08.90 กำหนดไว้ตามมูลค่าร้อยละ 30 และได้ประกาศลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 10 ของมูลค่าสินค้า แต่ถ้าเป็นเบ็ดเตล็ดที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากเบ็ดเตล็ดที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดก็จะได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 5 ของมูลค่าสินค้า

ตามกฎหมายภาษีศุลกากรการลดอัตราอากร หมายถึง การลดอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรให้ลดลงในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราที่กำหนดไว้ การลดอัตราอากรจะต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ให้อำนาจไว้ ดังนี้

1. การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12
2. การลดอัตราอากร เพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ
3. การลดอัตราอากรตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 29 และมาตรา 30 เป็นมาตรการส่งเสริมตามกฎหมายการลงทุนในเรื่องของการนำเข้าเครื่องจักร

เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับผู้บริโภคและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสม เพราะการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แต่เมื่อนำมาตรการลดอัตราภาษีมาปรับใช้ให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันจะทำให้ไม่เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ ทั้งเป็นมาตรการที่ไม่ซับซ้อน นำมาใช้ได้ง่ายและไม่ยุ่งยาก และเห็นผลได้จริง

(5) มาตรการยกเว้นอัตราภาษี

การยกเว้นภาษีไม่อาจที่จะยกเว้นภาษีให้แก่บุคคลอื่นนอกจากผู้มีหน้าที่เสียภาษีได้ คือ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ ผู้นำเข้า หรือบุคคลอื่น ซึ่งต้องชำระภาษีสำหรับสินค้าที่กำหนดในพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 103

สำหรับภาษีศุลกากร ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ตามปกติต้องเสียภาษีศุลกากร ซึ่งความรับผิดชอบในอันที่ต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่นำเข้ามาสำเร็จ การยกเว้นอากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12 เป็นการยกเว้นอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ หรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ หรือการยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 สำหรับของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้

เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการยกเว้นอัตราภาษีสำหรับผู้บริโภคและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสมอย่างมาก เพราะการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แต่เมื่อนำมาตรการยกเว้นอัตราภาษีมาปรับใช้ย่อมก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุดหรือไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเลยอันจะทำให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับที่ต่ำที่สุด ทั้งเป็นมาตรการที่ไม่ซับซ้อน และช่วยกระตุ้นให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้มาก

5.1.3.2 มาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศสหรัฐอเมริกาโดยบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) กำหนดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่เกี่ยวกับรถยนต์มีอยู่ 3 ประเภท ดังต่อไปนี้

(1) ภาษีสรรพสามติสำหรับการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) จัดเก็บจากรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย (Luxury Passenger Vehicles) โดยต้องเป็นรถยนต์สี่ล้อที่มีน้ำหนักไม่เกิน 6,000 ปอนด์ ซึ่งภาระภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อมีการขายปลีกครั้งแรกหลังจากที่มีการผลิตหรือการนำเข้าในอัตราภาษีร้อยละ 10 ของราคาขายเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ²

(2) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes) จัดเก็บจากการผลิตสินค้ารถยนต์และสิ่งของที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ (Automotive and Related Items) โดยเรียกว่า ภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้ น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) ซึ่งจัดเก็บภาษีโดยตรงจากผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าของยานพาหนะ ซึ่งจะจัดเก็บในอัตราไม่เท่ากัน โดยขึ้นอยู่กับอัตราการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์แต่ละประเภทดังตารางที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้แล้วในหัวข้อ 3.3.1

(3) ภาษีสรรพสามิตสำหรับกิจการอื่น ๆ (Certain Other Excise Taxes) คือ ภาษีที่จัดเก็บจากการใช้รถยนต์ (Tax on Use of Certain Vehicles) สำหรับรถยนต์ที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 55,000 ปอนด์ขึ้นไปซึ่งปกติรถบรรทุกจัดเก็บเป็นรายปี ประเทศไทยก็จัดเก็บภาษีประเภทนี้ด้วย โดยจัดเก็บเป็นรายปีแต่อัตราการจัดเก็บนั้นขึ้นอยู่กับเครื่องยนต์และอายุการใช้งานของรถยนต์

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตรารถยนต์ปกติอัตราร้อยละ 10 ของราคาขายปลีกครั้งแรก ของราคาขายจริงเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ถ้าไม่รวมภาษีการขายแล้วไม่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ รถยนต์ดังกล่าวก็ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานเชื้อเพลิง น้อยกว่า 22.5 ไมล์ต่อแกลลอน จะไม่มีการเสียภาษีสรรพสามิต และรัฐบาลประเทศสหรัฐอเมริกายังให้สิทธิพิเศษ โดยผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าสามารถขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้จำนวน 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ และยังเพิ่มอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง สำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกิน 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ โดยขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละมลรัฐ

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของประเทศสหรัฐอเมริกาได้แบ่งแยกประเภทตามยานพาหนะตามประเภทปริมาตรกระบอกสูบและกำลังเครื่องยนต์และจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคา

อัตรานำเข้าของประเทศไทยสามารถแบ่งอัตรารวมออกได้เป็น 3 ประเภท คือ (1) อัตรารวม (2) อัตรากำหนด และอัตรากำหนดที่ต่ำกว่า (1) และ (2) แต่เมื่อ

² ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.427 บาท*
อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก

พิจารณาถึงอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์นั้น ไม่ว่าจะรถยนต์ประเภทใดมีปริมาตรกระบอกสูบและกำลังเครื่องยนต์มากน้อยเพียงใดจะถูกจัดเก็บในอัตราเดียวคือร้อยละ 2.5 สำหรับอัตราภาษีทั่วไป (ตารางที่ 1) และร้อยละ 10 สำหรับอัตราภาษีที่ไม่เข้าข่ายในตารางที่ 1 (ตารางที่ 2) รวมทั้งรถยนต์ที่ใช้พลังงานแบตเตอรี่หรือรถยนต์ไฟฟ้าซึ่งถือว่าเป็นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่ต่ำมาก

5.1.3.3 มาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลี

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลี โดยส่วนใหญ่มุ่งที่จะเก็บภาษีสำหรับการผลิตและการนำเข้าสินค้าตลอดจนบริการบางประเภท

สาธารณรัฐเกาหลีได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตไว้ทั้งอัตราตามปริมาณและตามมูลค่า ซึ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเกินกว่า 2,000 CC และรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 2,000 CC หรือน้อยกว่า อัตราร้อยละ 5-6

สำหรับการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ไม่ได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลไว้โดยเฉพาะ แต่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าต้องเสียภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลตามอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ทั่วไปโดยคิดจากความจุของเครื่องยนต์ และภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่สำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับการลดหย่อนภาษีมากถึง 4.2 ล้านวอน³ และได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีโดยสามารถนำมายกเว้นภาษีได้ ผู้ซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าใหม่ (EV) จะได้รับส่วนลดร้อยละ 5-6 สำหรับภาษีการบริโภคพิเศษ รัฐบาลยังดำเนินการขยายสิทธิประโยชน์ทางภาษีอื่น ๆ สำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า เพื่อที่จะช่วยสนับสนุนการขยายยานพาหนะประหยัดพลังงาน ภาษีเพื่อการบริโภค (Consumption Tax) 2 ล้านวอน ภาษีเพื่อการศึกษา (Education Tax) 0.6 ล้านวอน ภาษีอันเนื่องมาจากการได้รับ (Acquisition Tax) 1.4 ล้านวอน และภาษีอื่น ๆ 0.2 ล้านวอน

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของสาธารณรัฐเกาหลี อารขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมนाइซ์ (Harmonized Tariff Schedule) ตามข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีอัตราที่จัดเก็บในปัจจุบันและอนาคตอยู่ที่อัตราร้อยละ 0 หากไม่มีข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีอัตราที่จัดเก็บจะเป็นไปตามอัตรารถยนต์ร้อยละ 8 ของราคาCIF

³ Mataf.net. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 วอน เท่ากับ 32.5032 บาท อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประจำวันที่ 15 พฤษภาคม 2558. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก

5.1.3.4 มาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสหพันธรัฐมาเลเซีย โดยส่วนใหญ่มุ่งที่จะเก็บภาษีสำหรับการผลิตและการนำเข้าสินค้า

สหพันธรัฐมาเลเซียมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) ที่เก็บจากสินค้าที่ผลิตภายในประเทศหรือสินค้านำเข้าโดยเก็บภาษีตามมูลค่า อัตราภาษีร้อยละ 10 – 105 และสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตในประเทศ โดยยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดมีนโยบายนโยบายยานยนต์แห่งชาติใหม่ 2014 โดยจะยกเว้นภาษีสรรพสามิตเฉพาะกรณีเป็นรถยนต์ประกอบภายในประเทศเท่านั้น และครอบคลุมถึงรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังจำกัดกรอบเวลาการยกเว้นภาษีสรรพสามิตในอนาคต

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของสหพันธรัฐมาเลเซีย อกรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมนาไรซ์ (Harmonized Tariff Schedule)

อัตราร้อยละนำเข้าของสหพันธรัฐมาเลเซียรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปเป็นอัตราร้อยละ 0 และร้อยละ 5 ของราคารถยนต์ที่นำเข้าตามลำดับตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภานำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) ลดลงเป็นอัตราร้อยละ 0 -10 ของราคารถยนต์ ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า หากไม่มีเขตการค้าเสรีอาเซียน อัตราร้อยละนำเข้าของสหพันธรัฐมาเลเซียอัตราที่จัดเก็บสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,800 CC ถึง 2,500 CC ที่ผลิตในประเทศ (CKD) อัตราร้อยละ 10 และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราร้อยละ 30 และปัจจุบันมีนโยบายส่งเสริม

การผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) ในAEC ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สันเพลิงน้ำมันน้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือก โดยการยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ไฮบริดและสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า

5.1.4 สรุปผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรม หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ ดังต่อไปนี้

5.1.4.1 พิจารณาด้านหลักความเป็นธรรมหรือหลักความเสมอภาค (Equity)

ระบบภาษีอากรที่ดีต้องเป็นระบบที่มีความเป็นธรรมทั้งในระหว่างผู้เสียภาษีด้วยกันเอง และระหว่างรัฐผู้จัดเก็บภาษีกับประชาชนผู้เสียภาษีอากรทั้งหลาย ถ้าหากระบบภาษีอากรใดปราศจากความเป็นธรรมแล้ว ความยินยอมเสียภาษีโดยสมัครใจ (Voluntary Compliance) ก็คงจะเกิดขึ้นได้ยาก

การจัดเก็บภาษีในสถานการณ์ที่เหมือนกันและที่แตกต่างกัน รัฐต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความยุติธรรมในสังคม ซึ่งสามารถเข้าถึงได้ 2 หลักการดังนี้

1. การจัดเก็บภาษีตามหลักผลประโยชน์ (Benefit Principle)
2. การจัดเก็บภาษีตามหลักความสามารถในการจ่าย (Ability-to-Pay Principle)

1. หลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ (Benefit Principle)

ประชาชนที่ได้รับผลประโยชน์จากรัฐในลักษณะเดียวกันต้องจ่ายภาษีในจำนวนที่เท่ากัน ส่วนประชาชนที่ได้รับประโยชน์จากรัฐมากกว่าจะถูกจัดเก็บภาษีในสัดส่วนที่มากกว่า ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากรัฐน้อยกว่า ซึ่งประโยชน์ที่ประชาชนได้รับก็คือประโยชน์จากการได้ใช้ถนน ทางหลวง ที่รัฐสร้างขึ้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์คือ ผู้ที่ใช้ถนน กล่าวคือผู้ใช้รถยนต์ รวมถึงรถยนต์ไฟฟ้า เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าโดยนำมาวิเคราะห์ต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ สรุปได้ว่าหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักประโยชน์นั้น ผู้ที่ใช้รถยนต์รวมถึงรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับประโยชน์เท่ากันต้องเสียภาษีในอัตราและสัดส่วนที่เท่ากันจึงจะถือว่าเป็นธรรม โดยไม่พิจารณาถึงการบริโภครถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้าชนิดหรือประเภทเดียวกันหรือไม่ หรือว่าต้องเสียภาษีมากน้อยเพียงใด และรถยนต์นั้นจะผลิตในประเทศหรือนำเข้าจากต่างประเทศ เช่น นาย เอ และนาย บี เป็นผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจึงเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนที่รัฐสร้างขึ้น โดยทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ เหมือนกัน โดยนาย เอ และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ เท่ากัน ซึ่งจะพบว่า นาย เอ และนาย บี ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนเหมือนกัน เมื่อบุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่เท่ากัน ทำให้ต้องเสียภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่เท่ากัน

2. หลักความเป็นธรรมภายใต้หลักความสามารถในการจ่าย (Ability to Pay Principle)

พิจารณาตามความสามารถในการจ่ายที่ต้องการให้การจัดเก็บภาษีในสถานการณ์ที่เหมือนหรือแตกต่างกันได้ กล่าวคือ ประชาชนผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายเท่าเทียมกันควรต้องจ่ายภาษีเท่ากัน ประชาชนผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายที่สูงกว่าจะจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าประชาชนที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีที่น้อยกว่า

หลักความเป็นธรรมในแนวนอน (Horizontal Equity) ซึ่งมีหลักว่าผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากันควรต้องจ่ายภาษีเท่ากัน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้านำมาวิเคราะห์ต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ เช่น นาย เอ และนาย บี ฐานะร่ำรวย ทั้งสองมีรายได้เดือนละ 200,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศเหมือนกัน โดยนาย เอ และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้เท่ากัน ซึ่งจะพบว่า นาย เอ และนาย บี มีรายได้สูงเท่ากัน จึงมีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากัน เมื่อบุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่เท่ากัน ทำให้ต้องเสียภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่เท่ากัน แต่เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริด และนาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในราคาที่แตกต่างกัน จะจ่ายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ และรถยนต์ไฟฟ้า อัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์ รถยนต์ไฟฟ้าและขนาดความจุของกระบอกสูบแต่ละชนิด แต่ละประเภท หรือรถยนต์แต่ละชนิดหรือแต่ละราคาหรือซื้อรถยนต์ที่ผลิตในประเทศหรือผู้ซื้อมีฐานะร่ำรวยหรือฐานะยากจน จึงมีผลทำให้ผู้ที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีที่เท่ากันจึงควรจ่ายภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากันหรือแตกต่างกันขึ้นอยู่กับพฤติการณ์การบริโภค

แต่หากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรัฐบาลกำหนดนโยบายค้ำภาษีรถยนต์คันแรก ทำให้ผู้บริโภคที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากันแต่กลับเสียภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่แตกต่างกันย่อมแสดงให้เห็นชัดว่านโยบายค้ำภาษีของรัฐบาลมีผลทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเช่นนี้ขัดแย้งกันต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนมากยิ่งขึ้น

หลักความเป็นธรรมในแนวตั้ง (Vertical Equity) ซึ่งมีหลักว่าผู้ที่อยู่ในสถานการณ์แตกต่างกันควรแบกรับภาระภาษีที่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้านำมาวิเคราะห์ต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งภายใต้หลักความสามารถ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งภายใต้หลักความสามารถ เช่น

นาย เอ ฐานะร่ำรวย มีรายได้เดือนละ 200,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฮบริดนำเข้าจากต่างประเทศที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC และนาย บี ฐานะปานกลาง มีรายได้เดือนละ 50,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ โดยนาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฮบริดคันนี้ในอัตราที่สูงกว่า และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในอัตราที่ต่ำ ซึ่งจะพบว่า นาย เอ มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่านาย บี เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริดที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงกว่านาย บี ทำให้นาย เอ ต้องจ่ายภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่สูงกว่านาย บี แต่ถ้าทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในราคาเท่ากันก็ต้องจ่ายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในจำนวนที่เท่ากัน

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้า อัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์ รถยนต์ไฟฟ้าและขนาดความจุของกระบอกสูบแต่ละชนิด แต่ละประเภท หรือรถยนต์แต่ละชนิดหรือแต่ละราคาหรือซื้อรถยนต์ที่ผลิตในประเทศหรือผู้ซื้อมีฐานะร่ำรวยหรือฐานะยากจนขึ้นอยู่กับพฤติการณ์การบริโภค โดยทั่วไปของผู้บริโภคที่ผู้ซื้อที่มีฐานะร่ำรวยจะพบว่าเป็นผู้มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่ามักบริโภครถยนต์ที่มีความหรูหราสวยงามอันเป็นผลให้ต้องถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่สูง ส่วนผู้บริโภคที่ผู้ซื้อที่มีฐานะปานกลางหรือยากจนจะพบว่าเป็นผู้มีความสามารถในการจ่ายภาษีต่ำกว่ามักบริโภครถยนต์ที่ถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่ต่ำ

แต่หากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรัฐบาลกำหนดนโยบายค้ำประกันภาษีรถยนต์คันแรก ทำให้ผู้บริโภคที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีที่แตกต่างกันเกิดความเหลื่อมล้ำในสังคมมากขึ้นย่อมแสดงให้เห็นชัดเจนว่านโยบายค้ำประกันภาษีของรัฐบาลมีผลทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเช่นนี้ขัดแย้งกันต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งมากยิ่งขึ้น

5.1.4.2 พิจารณาด้านหลักการอำนาจรายได้ (Productivity)

ควรเป็นระบบภาษีที่สามารถทำรายได้ให้กับรัฐบาลได้สูง เมื่อได้พิจารณาการจัดเก็บภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า ปัจจุบันถ้ามีการนำเข้ามาใช้โดยไม่มียกเว้นหรือมาตรการใด ๆ ให้การสนับสนุน การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าก็สามารถสร้างรายได้ให้กับรัฐเป็นจำนวนมากเมื่อพิจารณาจากราคาสินค้า จึงถือได้ว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าทำให้เกิดผลที่สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้เป็นอย่างมาก

5.1.4.3 พิจารณาด้านหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี (Efficiency in Tax Administration and Compliance)

มีหลักอยู่ว่าค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเก็บภาษีของรัฐบาลและค่าใช้จ่ายในการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้เสียภาษีต้องอยู่ในระดับที่ต่ำ เมื่อพิจารณาจากนโยบายค้ำประกัน

รถยนต์คันแรกของรัฐบาล จากการศึกษาพบว่าเมื่อซื้อรถยนต์หนึ่งคันตามนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกกำหนดให้เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ จึงทำให้ต้องเสียภาษี 3 ชนิด คือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งยังไม่รวมภาษีหรือธรรมเนียมในการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก

จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่าจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล รัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารจัดการเก็บภาษีรถยนต์คันแรกซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีรถยนต์คันแรก คือ ความซับซ้อนของหลักเกณฑ์ และรัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตรยนต์ ดังนั้น การวิเคราะห์จากต้นทุนการจัดเก็บภาษีจากฝ่ายเจ้าหน้าที่พอที่จะสรุปได้ว่า การจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์คันแรกในปัจจุบัน ไม่สอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี หากมีการนำนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า จะเห็นได้ว่ารัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารจัดการเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า และทำให้รัฐขาดทุนอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า

5.1.4.4 พิจารณาด้านหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency) หรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษี (Economic Neutrality)

ภาษีที่ดีต้องก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่พึงพอใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด เนื่องจากหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจของภาษีนั้นต้องการให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับต่ำที่สุด

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีสำหรับการนำเขารถยนต์ไฟฟ้า ภาษีสำหรับการนำเขารถยนต์ไฟฟ้ามี 4 ประการ คือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งยังไม่รวมภาษีรายปีและค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ได้จัดเก็บโดยแบ่งประเภทและชนิดของรถยนต์ไฟฟ้าตามกำลังของเครื่องยนต์และความจุกระบอกสูบ ซึ่งอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าอยู่ระหว่างร้อยละ 10 – 50 ของมูลค่ารถยนต์และอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) รถยนต์ส่วนใหญ่อยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า ส่วนรถยนต์ไฟฟ้าลดอัตราการจัดเก็บภาษีเหลืออัตราเดียว คือร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า ถือได้ว่าเป็นอัตราที่สูงมาก ทำให้ผู้บริโภคไม่อาจกระทำกิจกรรมในทางเศรษฐกิจโดยอิสระตามกลไกตลาดในเรื่องราคาแต่เพียงอย่างเดียวได้ แต่ผู้บริโภคต้องพิจารณาถึงอัตราภาษีในการคิดเป็นต้นทุนที่จะบริโภคด้วย หากผู้บริโภคพบว่าต้นทุนในการบริโภคนำมาซึ่งค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นประกอบกับถ้าพิจารณาถึง

ประโยชน์ใช้สอยด้วยแล้วอาจบิดเบือนการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ของผู้บริโภคโดยผู้บริโภค อาจไม่ยอมซื้อรถยนต์ไฟฟ้าและอาจซื้อรถยนต์ประเภทอื่นที่มีอัตราภาษีที่ถูกลงกว่าหรือเลือกที่จะ ไม่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเลย การที่รัฐให้สิทธิประโยชน์ตามโครงการคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ คันแรกบิดเบือนการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ของผู้บริโภคทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบ เศรษฐกิจเพราะทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ สำหรับกลุ่มที่มีการเลื่อน ซื้อรถยนต์มาจากอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้รายได้ภาษีสรรพสามิตปรับตัวสูงขึ้นในช่วงระยะเวลาการ ดำเนินโครงการมากกว่าระดับปกติ แต่ในขณะเดียวกันก็จะส่งผลไปถึงอนาคตที่จะทำให้การจัดเก็บ ภาษีสรรพสามิตปรับตัวลดลงไปจากระดับปกติเช่นกัน อันจะส่งผลกระทบต่อมูลค่าตามมาอาจรวมถึง ผลกระทบต่อเนื่องไปยังเงินได้นิติบุคคลของผู้ผลิต และผู้จำหน่ายรถ และผลกระทบต่อมูลค่าการ บริโภคของภาคเอกชนในประเทศอีกด้วย และหากผู้บริโภคทิ้งใบจองรถยนต์ในช่วงเวลาโครงการ คืนภาษีรถยนต์คันแรก จะส่งผลให้เกิดหนี้ครัวเรือนในระบบเศรษฐกิจและจุดกำลังการซื้อลง ในที่สุด ทั้งเป็นเหตุทำให้เกิดปัญหาสต็อกค้างในโรงงานและส่งผลกระทบต่อลูกค้าไปยังตลาด ผู้ผลิตชิ้นส่วนและบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมยานยนต์ในที่สุดอันจะทำให้รัฐมี รายจ่ายมากกว่ารายรับ

สรุปได้ว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ ไฟฟ้าในอัตราภาษีที่สูงและหลายประเภทยานั้นบิดเบือนการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ของผู้บริโภค และมีผลทำให้เกิดความสูญเปล่าในทางเศรษฐกิจซึ่งขัดต่อหลักความมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ

5.2 ข้อเสนอแนะ

เมื่อได้ศึกษาหลักการในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและการจัดเก็บภาษีศุลกากร มาตรการทางภาษีในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าและการวิเคราะห์ผลกระทบต่อหลักความ เป็นธรรม หลักการอำนวยความสะดวก หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความ ร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทาง เศรษฐกิจของภาษี มาตรการทางภาษีของประเทศไทยต้องมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เกิดการ ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า อันจะส่งผลดีต่อผู้บริโภคและผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ผู้วิจัย ขอเสนอแนะมาตรการต่าง ๆ ทางภาษีที่จะนำมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า มี 5 มาตรการ ดังนี้

มาตรการแรก มาตรการเครดิตภาษีเงินได้ของประเทศสหรัฐอเมริกา
 มาตรการที่สอง มาตรการลดหย่อนภาษีของสาธารณรัฐเกาหลี
 มาตรการที่สาม มาตรการคืนภาษีของประเทศไทย
 มาตรการที่สี่ มาตรการลดอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย
 มาตรการที่ห้า มาตรการยกเว้นอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย
 มาตรการต่าง ๆ ทางภาษีดังกล่าวข้างต้นสามารถใช้บังคับได้กับผู้บริโภคและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมทั่วไป ซึ่งอาจแบ่งได้เป็น มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับผู้บริโภค และมาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับผู้ผลิต

5.2.1 มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับผู้บริโภค

1) มาตรการเครดิตภาษีเงินได้

ในหัวข้อ 5.2.1 นี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะมาตรการเครดิตภาษีเงินได้เบื้องต้น เพื่อให้สอดคล้องกับหัวข้องานวิจัยชิ้นนี้ ซึ่งต้องศึกษาผลกระทบที่ตามมาและความเป็นไปได้ต่อไป

ในปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีการนำมาตรการเครดิตภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามาปรับใช้ เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ให้สิทธิประโยชน์จากการเครดิตภาษีเงินได้สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ผู้วิจัยเห็นควรนำมาตรการเครดิตภาษีแบบคืนเงินได้ แก่บุคคลธรรมดาและนิติบุคคลที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามาปรับใช้ในประเทศไทย แม้จะไม่สอดคล้องกับหลักการอำนวยความสะดวก แต่เมื่อมีการกำหนดเป็นกฎหมายอย่างชัดเจนยอมทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี โดยในระยะแรกเพื่อเป็นการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการเครดิตภาษีเงินได้มาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าก่อน แต่ในระยะต่อ ๆ มาประเทศไทยมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่างแพร่หลายแล้ว การจะส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรจึงควรที่จะนำมาตรการเครดิตภาษีเงินได้ของประเทศสหรัฐอเมริกามาปรับใช้กับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป ในการเครดิตภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและนิติบุคคล สามารถทำได้โดยแก้ไขประมวลรัษฎากร หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ ซึ่งเห็นควรให้ตราเป็นพระราชบัญญัติ เนื่องจากการแก้ไขประมวลรัษฎากรอาจเกิดความไม่สะดวก ส่วนจำนวนภาษีที่เครดิตได้นั้น ควรให้กรมสรรพากรร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานเป็นผู้กำหนด

ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะตัวอย่างการนำมามาตรการเครดิตภาษีเงินได้ของประเทศสหรัฐอเมริกา มาปรับใช้กับประเทศไทยได้ ดังนี้

กำหนดให้ผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าสามารถเครดิตภาษีเงินได้อัตราร้อยละ 5 ของราคา CIF และยังเพิ่มอีกอัตราร้อยละ 1 ของราคา CIF ต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง สำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกินอัตราร้อยละ 5 ของราคา CIF แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกินอัตราร้อยละ 10 ของราคา CIF

2) มาตรการคืนภาษี

โครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก จากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลที่ให้สิทธิประโยชน์ในการคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์คันแรก หากนำมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าไม่ควรนำมาปรับใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย จากการศึกษาพบว่านโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล เป็นการสร้างขั้นตอนและแนวทางการตรวจสอบที่ซับซ้อนเพิ่มมากขึ้นให้กับเจ้าหน้าที่และรัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารจัดการจัดเก็บภาษีรถยนต์คันแรก คือ ทำให้รัฐต้องมีค่าใช้จ่ายในการที่จะนำเจ้าหน้าที่และบุคลากรที่เกี่ยวข้องไปฝึกอบรมให้รู้ถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังกล่าวเพื่อให้การปฏิบัติงานมีความถูกต้องชัดเจน เข้าใจตรงกันทุกฝ่าย มีค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบถึงนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก ทั้งทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์อันทำให้รัฐมีรายจ่ายมากกว่ารายรับ ซึ่งนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกมีผลทำให้ไม่สอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและหลักการอำนวยความสะดวก นอกจากนี้ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรขัดต่อหลักความเป็นธรรมและยังทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคมมากขึ้น หากจะจงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการคืนภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

3) มาตรการลดอัตราภาษี

ในเรื่องอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ผู้วิจัยขอเสนอการปรับปรุงอัตราภาษีในส่วนนี้ ดังต่อไปนี้

(1) อัตราภาษีสรรพสามิต การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตในปัจจุบัน อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งสำหรับรถยนต์ประเภทพลังงานไฟฟ้าอยู่ระหว่างอัตราภาษีร้อยละ 10 – 50 สำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50 เป็นอัตราที่สูง จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสอดคล้องกับหลักการอำนวยความสะดวก แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าผู้วิจัยขอเสนอให้ปรับ

ลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงมาให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งเป็นการส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมต่อเนื่องจากมาตรการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 ในการลดอัตราภาษี สามารถทำได้โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ แม้การออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต อาจจะขัดต่อหลักความง่าย หลักความแน่นอนชัดเจนของกฎหมาย และการออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิตอันเป็นกฎหมายลำดับรองที่เป็นเรื่องโครงสร้างสำคัญของภาษีนั้น เป็นเรื่องเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในการใช้ทรัพยากรทางเศรษฐกิจ จึงควรที่จะอยู่ภายใต้การตรวจสอบและควบคุมโดยพระราชบัญญัติภาษีที่ออกโดยรัฐสภา แต่จากสถานการณ์ของประเทศไทย ในปัจจุบันยังอยู่ในภาวะที่ขาดความมั่นคงทางการเมือง จึงเห็นควรให้ออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม และเป็นการออกกฎหมายลำดับรองมาเพื่อให้ทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ ช่วยให้การดำเนินงานของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่บททำงานได้รวดเร็วโดยไม่ต้องรอการออกพระราชบัญญัติฉบับใหม่อันเป็นวิธีการที่รวดเร็วทำให้สอดคล้องกับการปรับใช้มาตรการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างสอดคล้องกัน

(2) อัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) การจัดเก็บภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามีการจัดเก็บในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยมีการกำหนดให้ลดลงเหลืออัตราภาษีร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าผู้วิจัยขอเสนอให้ปรับลดอัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ลงมาให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ในการลดอัตราภาษีสามารถทำได้โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 หรือ

ตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ แม้การออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากร อาจจะขัดต่อหลักความง่าย หลักความแน่นอน ชัดเจนของกฎหมายภาษี และการออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากร อันเป็นกฎหมายภาษีสำดับรองที่เป็นเรื่อง โครงสร้างสำคัญของภาษีนั่น เป็นเรื่องเกี่ยวกับการจำกัด สิทธิและเสรีภาพของประชาชนในการใช้ทรัพยากรทางเศรษฐกิจ จึงควรที่จะอยู่ภายใต้การ ตรวจสอบและควบคุมโดยพระราชบัญญัติภาษีที่ออกโดยรัฐสภา แต่จากสถานการณ์ของประเทศไทย ในปัจจุบันยังอยู่ในภาวะที่ขาดความมั่นคงทางการเมือง จึงเห็นควรให้ออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 เป็นการลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือ เพื่อความความมั่นคงของประเทศ และเป็นการออกกฎหมายลำดับรองมาเพื่อให้ทันกับสภาวการณ์ ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ ช่วยให้การดำเนินงานของพระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469 และ พระราชกำหนดพิกัดอัตราภาษีศุลกากร พ.ศ. 2530 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่บททำงานได้รวดเร็ว โดยไม่ต้องรอการออกพระราชบัญญัติฉบับใหม่อันเป็นวิธีการรวดเร็ว

4) มาตรการยกเว้นอัตราภาษี

ในเรื่องอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ผู้วิจัยขอเสนอการปรับปรุงอัตราภาษีในส่วนนี้ ดังต่อไปนี้

(1) อัตราภาษีสรรพสามิต การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ในปัจจุบัน อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งสำหรับรถยนต์ประเภทพลังงานไฟฟ้าอยู่ระหว่างอัตราภาษี ร้อยละ 10 – 50 สำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50 เป็นอัตราที่สูง จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการ ตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ผู้วิจัยขอเสนอให้ยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับ ผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าอย่างสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งเป็นส่งเสริมการ ประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมต่อเนื่องจาก มาตรการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตรการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 ในการยกเว้นอัตราภาษีสามารถดำเนินการได้โดย การกำหนดเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติโดยการออกประกาศ กระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริม การใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยใน ปัจจุบันจึงเห็นควรให้ทำเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติโดยออก

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม และเป็นการออกกฎหมายลำดับรองมาเพื่อให้ทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศได้ ช่วยให้การดำเนินงานของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และพระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่บททำงานได้รวดเร็วโดยไม่ต้องรอการออกพระราชบัญญัติฉบับใหม่ โดยในระยะแรกเริ่มให้ปรับลดอัตราภาษีลงมาเป็นขั้นบันไดจนถึงระดับที่ยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิต ส่วนอัตราภาษีที่ลดแต่ละขั้นและกรอบระยะเวลานั้น ควรให้กรมสรรพสามิตร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน และตัวแทนบริษัทผู้นำเข้าและผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผู้กำหนด

ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะตัวอย่างการนำมาตรการยกเว้นอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซีย มาปรับใช้กับประเทศไทยได้ ดังนี้

ตารางที่ 5.1 อัตราภาษีสรรพสามิต

อัตราภาษีสรรพสามิต		
ระยะเวลา	ความจุของกระบอกสูบ ไม่เกิน 3,000 C.C.	ความจุของกระบอกสูบ เกิน 3,000 C.C.
ปี 2558	ร้อยละ 10	ร้อยละ 50
ปี 2560	ร้อยละ 6	ร้อยละ 30
ปี 2561	ร้อยละ 4	ร้อยละ 20
ปี 2562	ร้อยละ 2	ร้อยละ 10
ปี 2563	ร้อยละ 0	ร้อยละ 0

(2) อัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) การจัดเก็บภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามีการจัดเก็บในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยลดลงเหลืออัตราภาษีร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) สอดคล้องกับหลักการอำนวยความสะดวกได้ แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ ผู้วิจัยขอเสนอให้ยกเว้นอัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ตามพระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร

พ.ศ. 2530 มาตรา 12 การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความความมั่นคงของประเทศ และลดอัตราอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ ในการยกเว้นอัตราภาษี โดยออกเป็นมาตรการทางภาษีและข้อตกลงการค้าเสรีอย่างสาธารณรัฐเกาหลี และกำหนดเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมยนต์แห่งชาติอย่างสหพันธรัฐมาเลเซีย และออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ โดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึงเห็นควรให้ทำวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมยนต์แห่งชาติหรือวาระแห่งชาติ โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า เป็นการลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความความมั่นคงของประเทศ และเป็นการออกกฎหมายลำดับรองมาเพื่อให้ทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศได้ ช่วยให้การดำเนินงานของพระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469 และพระราชกำหนดพิกัดอัตราภาษีศุลกากร พ.ศ. 2530 และเป็นกฎหมายแม่บททำงานได้รวดเร็วโดยไม่ต้องรอการออกพระราชบัญญัติภาษีฉบับใหม่ โดยในระยะแรกเริ่มให้ปรับลดอัตราภาษีลงมาเป็นขั้นบันไดจนถึงระดับที่ยกเว้นอัตราภาษีศุลกากรเพื่อนำไปสู่การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ส่วนอัตราภาษีที่ลดแต่ละขั้นและกรอบระยะเวลานั้น ควรให้กรมศุลกากรร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน และตัวแทนบริษัทผู้นำเข้าและผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผู้กำหนด

ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะตัวอย่างการนำมาตรการยกเว้นอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย มาปรับใช้กับประเทศไทยได้ ดังนี้

ตารางที่ 5.2 อัตราอากรศุลกากร

อัตราอากรศุลกากร	
ระยะเวลา	อัตราอากรตามราคา
ปี 2558	ร้อยละ 80
ปี 2560	ร้อยละ 50
ปี 2561	ร้อยละ 30
ปี 2562	ร้อยละ 15
ปี 2563	ร้อยละ 0

จากตัวอย่างมาตรการยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตและอัตราอากรศุลกากรที่เสนอแนะดังกล่าวข้างต้น สามารถนำมาปรับใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าที่จะนำเข้ามาใช้ในประเทศไทยได้ดังต่อไปนี้

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2013 เป็นรถยนต์ไฟฟ้าที่เปิดตัวในงาน Motor Show 2013 ช่วงเดือนธันวาคม โดยมีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ราคา 29,125 ดอลลาร์สหรัฐ⁴ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 948,991.525 บาท⁵ หากมีการลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ตามตารางดังกล่าวข้างต้น ในปี พ.ศ. 2560

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,008,991.525 บาท⁶ ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 50 ของราคา CIF = $1,008,991.525 \times 50/100 = 504,495.76$ บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 6

⁴ Mitsubishi I- Miev 2014. (ม.ป.ป.). สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก

<http://www.plugincars.com/mitsubishi-i-miev>

⁵ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.427 บาท

อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก

http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

⁶ 948,991.525 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 1,008,991.525 บาท.

$$= (\text{CIF} + \text{อากรขาเข้า} + \text{ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม}) \\ \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต}$$

$$1 - (1.1 \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต})$$

$$= (1,008,991.525 + 504,495.76) \times \frac{10}{100}$$

$$1 - (1.1 \times 10/100)$$

$$= 1,513,487.285 \times 1.11 = 1,679,970.89 \text{ บาท}$$

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

$$= 1,679,970.89 \times 10/100 = 167,997.09 \text{ บาท}$$

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= (1,008,991.525 + 504,495.76 + 1,679,970.89 + 167,997.09) \times 7/100$$

$$= 235,301.87 \text{ บาท}$$

รวมภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 2,587,765.61 บาท⁷

ดังนั้น รถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2013 ในปีพ.ศ. 2560 ราคา 3,596,757.135 บาท

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2013 มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC

ราคา 29,125 ดอลลาร์สหรัฐ⁸ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 948,991.525 บาท⁹ หากมีการยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ตามตารางดังกล่าวข้างต้น ในปี พ.ศ. 2563

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,008,991.525 บาท¹⁰

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= 1,008,991.525 \times 7/100$$

$$= 70,629.41 \text{ บาท}$$

ภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 70,629.41 บาท

ดังนั้น รถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2013 ในปีพ.ศ. 2563 ราคา 1,079,620.935 บาท

⁷ 504,495.76 + 1,679,970.89 + 167,997.09 + 235,301.87 = 2,587,765.61 บาท.

⁸ Mitsubishi I- Miev. เล่มเดิม.

⁹ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.427 บาท อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

¹⁰ 948,991.525 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 1,008,991.525 บาท.

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2014 เป็นรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่เปิดตัวในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ราคา 22,995 ดอลลาร์สหรัฐ¹¹ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 749,255.283 บาท¹² หากมีการนำเข้ามาใช้ในประเทศไทยโดยมีการยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ตามตารางดังกล่าวข้างต้น ในปี พ.ศ. 2563

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 809,255.283 บาท¹³
ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= 809,255.283 \times 7/100$$

$$= 56,647.87 \text{ บาท}$$

ภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 56,647.87 บาท ดังนั้นรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2014 ในปีพ.ศ. 2563 ราคา 865,903.153 บาท

5.2.2 มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับผู้ผลิต

ในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ประกอบไปด้วยอุปกรณ์ที่จำเป็นหลายชนิด เช่น แบตเตอรี่ เครื่องปรับอากาศ และการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ต้องมีสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน ซึ่งประกอบไปด้วยอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น เครื่องชาร์จไฟฟ้า ดังนั้น นอกจากจะส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแล้ว ควรส่งเสริมการลงทุนการผลิตอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้านด้วย เนื่องจากการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ส่งผลกระทบต่อราคาต้นทุนรถยนต์ไฟฟ้า จึงเห็นควรให้มีมาตรการต่าง ๆ ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

1) มาตรการลดหย่อนภาษี

การลดหย่อนภาษีตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 101 เป็นการลดหย่อนภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้า เช่น รถยนต์ เครื่องปรับอากาศ แบตเตอรี่ เป็นต้น โดยกำหนดเป็นกฎกระทรวงเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวข้อง

¹¹ Mitsubishi I- Miev 2014. สืบค้น 1 ตุลาคม 2557 . จาก <http://www.plugincars.com/mitsubishi-i-miev>

¹² ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.427 บาท อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ*. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

¹³ 749,255.283 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 809,255.283 บาท.

รถยนต์ไฟฟ้า แม้จะไม่สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่เมื่อมีการกำหนดเป็นกฎหมายอย่างชัดเจนยอมทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี โดยในระยะแรกเพื่อเป็นการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรมีมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการลดหย่อนภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าก่อน แต่ในระยะต่อ ๆ มาเมื่อประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้แล้ว การจะส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรผู้วิจัยจึงเห็นควรให้นำมาตรการลดหย่อนภาษีมาปรับใช้กับผู้ประกอบอุตสาหกรรมอย่างสาธารณรัฐเกาหลีเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป ในการลดหย่อนภาษีสรรพสามิต สามารถทำได้โดยกำหนดเป็นกฎกระทรวงเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้า หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึงเห็นควรกำหนดเป็นกฎกระทรวงเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ส่วนจำนวนภาษีที่ลดหย่อนนั้น ควรให้กรมสรรพสามิตร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานเป็นผู้กำหนด

2) มาตรการลดอัตราภาษี

ในเรื่องอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ผู้วิจัยขอเสนอการปรับปรุงอัตราภาษีในส่วนนี้ ดังต่อไปนี้

(1) อัตราภาษีสรรพสามิต การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตในปัจจุบัน กรณีสินค้าแบตเตอรี่อัตราตามพิกัดที่ 08.90 กำหนดไว้ตามมูลค่าร้อยละ 30 และได้ประกาศลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 10 แต่ถ้าเป็นแบตเตอรี่ที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดก็จะได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 5 จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรต้องเริ่มที่ขั้นตอนการผลิต ซึ่งเมื่อประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้ในราคาค้นทุนการผลิตที่ต่ำก็จะทำให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด ส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับต่ำที่สุด ผู้วิจัยขอเสนอให้ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าลงมาให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งเป็นส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม ในการลดอัตราภาษีสามารถทำได้โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึง

เห็นควรให้ออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ของรถยนต์ไฟฟ้า

(2) อัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) การจัดเก็บภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ กำหนดให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.08 ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราสูงสุดไม่เกินร้อยละ 30 ของราคาสินค้าและชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.09 ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 20 ของราคาสินค้า แบตเตอรี่ระบุพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 85.06 โดยคิดอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 10 ของราคาสินค้า ซึ่งเป็นอัตราที่สูง จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ ผู้วิจัยขอเสนอให้ปรับลดอัตราภาษีศุลกากรสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้างลงมาให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ในการลดอัตราภาษีสามารถทำได้โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากร อาศัยอำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และลดอัตราอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า โดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึงเห็นควรให้ออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ของรถยนต์ไฟฟ้า ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 เป็นการเหมาะสมกว่าการตราพระราชบัญญัติ

3) มาตรการยกเว้นอัตราภาษี

ในเรื่องอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ผู้วิจัยขอเสนอการปรับปรุงอัตราภาษีในส่วนนี้ ดังต่อไปนี้

(1) อัตราภาษีสรรพสามิต การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตในปัจจุบัน กรณีสินค้าแบตเตอรี่อัตราตามพิกัดที่ 08.90 กำหนดไว้ตามมูลค่าร้อยละ 30 และได้ประกาศลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 10 ของมูลค่าสินค้า แต่ถ้าเป็นแบตเตอรี่ที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดก็จะได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 5 ของมูลค่าสินค้า จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรต้องเริ่มที่ขั้นตอนการผลิต ซึ่งเมื่อประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้ในราคา

ต้นทุนการผลิตที่ต่ำก็จะทำให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด ส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับต่ำที่สุด สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าผู้วิจัยขอเสนอให้ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตอย่างสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งเป็นส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมเนื่องจากมาตรการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 ในการยกเว้นอัตราภาษี สามารถดำเนินการโดยกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติโดยการออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึงเห็นควรกำหนดเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติโดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ของรถยนต์ไฟฟ้าในระยะแรกเริ่มให้ปรับลดอัตราภาษีลงมาเป็นขั้นบันไดจนถึงระดับที่ยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตส่วนอัตราภาษีที่ลดแต่ละขั้นและกรอบระยะเวลานั้น ควรให้กรมสรรพสามิตร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน และตัวแทนบริษัทผู้นำเข้าและผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผู้กำหนด

(2) อัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) การจัดเก็บภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ กำหนดให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.08 ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราสูงสุดไม่เกินร้อยละ 30 ของราคาสินค้า และชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.09 ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 20 ของราคาสินค้า แบบเตอริ ระบุพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 85.06 โดยคิดอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 10 ของราคาสินค้า ซึ่งเป็นอัตราที่สูง จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าผู้วิจัยขอเสนอให้ยกเว้นอัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12 การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความความมั่นคงของประเทศ และลดอัตราอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ ในการยกเว้นอัตราภาษีโดยออกเป็นมาตรการทางภาษีและข้อตกลงการค้าเสรีอย่างสาธารณรัฐเกาหลี และกำหนดเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติอย่างสหพันธรัฐมาเลเซีย และออกประกาศ

กระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนด พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า โดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึงเห็นควรกำหนดเป็น วาระแห่งชาติหรือ นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติหรือวาระแห่งชาติ โดยออกประกาศ กระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนด พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 สำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ของรถยนต์ไฟฟ้า ในระยะแรกเริ่ม ให้ปรับลดอัตราภาษีลงมาเป็นขั้นบันไดจนถึงระดับที่ยกเว้นอัตราภาษีศุลกากร ส่วนอัตราภาษีที่ ลดแต่ละขั้นและกรอบระยะเวลา นั้น ควรให้กรมศุลกากรร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและ อนุรักษ์พลังงาน และตัวแทนบริษัทผู้นำเข้าและผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผู้กำหนด

ปัจจุบันการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (PEA) ร่วมกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (มทส.) และบริษัทผู้ผลิตชุดอุตสาหกรรม จำกัด เปิดตัวรถไฟฟ้าเชิงพาณิชย์คันแรกของประเทศที่พัฒนาขึ้น โดยฝีมือคนไทย พร้อมสถานีประจุแบตเตอรี่¹⁴ และงานวิจัยระหว่างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เปิดเดินรถเมล์ไฟฟ้า สายนำร่อง ทดลองวิ่งจากวัดธาตุทอง ไปประตูน้ำจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ไป พระราม 4 อีกสายจากพระราม 9 ไปพระราม 2 และเส้นปริมาตร วิ่งแถว ๆ นนทบุรี ย่านรัตนาธิเบศร์¹⁵ แต่อยู่ในขั้นตอนงานวิจัยโดยต้องมีการศึกษาวิจัยต่อไปเพื่อไว้ใช้เองในเมืองไทย ซึ่งประเทศไทยยังไม่มี การส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเชิงอุตสาหกรรมอย่างจริงจัง ผู้วิจัยเห็นว่าในระยะแรกควรมี การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ามาใช้งานก่อน หลังจากนั้นจึงเร่งส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า เชิงอุตสาหกรรมต่อไป และจึงขยายไปสู่ภาคการขนส่งมวลชนควบคู่กันไปด้วย ทั้ง รถแท็กซี่ รถผู้โดยสาร และรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น

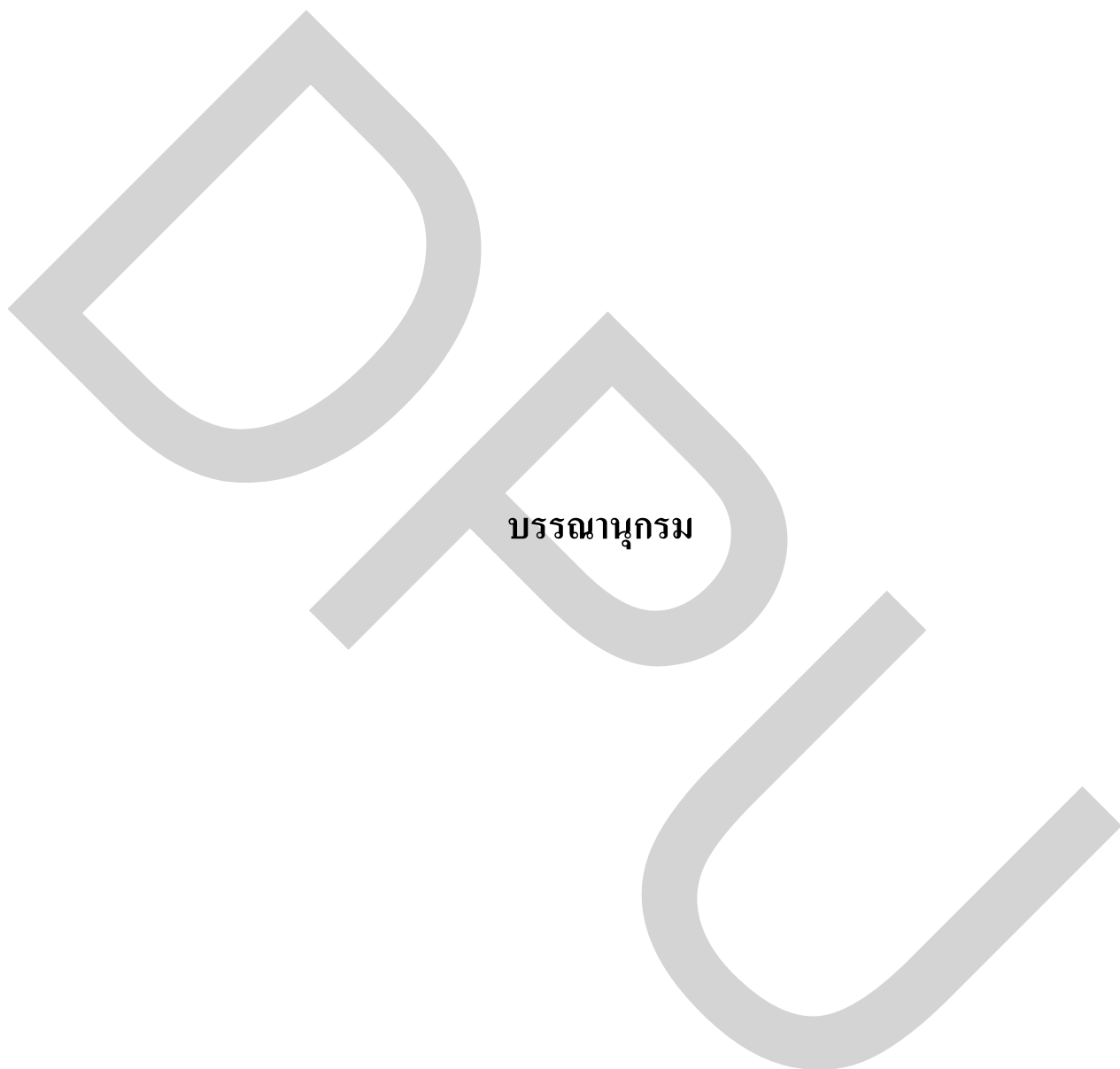
ทั้งนี้หากต้องการส่งเสริมอย่างครบวงจรอาจพิจารณาการยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม

¹⁴ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. มทส. – PEA เปิดตัวรถโดยสารไฟฟ้าคันแรกของประเทศ วิจัยและ พัฒนาขึ้น โดยฝีมือคนไทยมุ่งขยายสู่ภาคขนส่ง. สืบค้น 21 พฤษภาคม 2558, จาก <http://web.sut.ac.th/2012/news/detail/1/news20140912>

¹⁵ สถานีโทรทัศน์สีช่องที่ 7. (ม.ป.ป.). รถเมล์ไฟฟ้า ลาดกระบัง-แอร์พอร์ตลิงก์ ทดลอง วิ่งแล้ว. สืบค้น 21 พฤษภาคม 2558, จาก <http://news.ch7.com/detail/123820/%E0%B8%97%E0%B8%94%E0%B8%A5%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%A7%E0%B8%B4%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B9%80%E0%B8%A1%E0%B8%A5%E0%B9%8C%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%9F%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B9%81%E0%B8%A3%E0%B8%81.html>

พ.ศ. 2522 สำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้ โดยออกมาตรการส่งเสริมการลงทุน ในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า วัสดุอุปกรณ์สำหรับการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า และสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน และยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับ อุปกรณ์เกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้าด้วย ซึ่งต้องศึกษาถึงข้อดี ข้อเสีย ผลกระทบที่ตามมาและ ความเป็นไปได้ต่อไป

แม้การส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าโดยใช้มาตรการต่าง ๆ ทางภาษีจะทำให้รัฐบาล สูญเสิรายได้ในบางส่วน เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการจัดเก็บภาษีจากการใช้ไฟฟ้าแล้ว เห็นว่าใน ระยะยาวปัญหาจากการที่รัฐบาลสูญรายได้จะหมดไป แต่ปัญหาการขาดแคลนพลังงานและ ผลกระทบจากพลังงาน เป็นปัญหาที่สำคัญและต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยวิธีการใช้ พลังงานอย่างพอเพียงเป็นวิธีแก้ปัญหการขาดแคลนพลังงานที่ดีที่สุดและลดผลกระทบจากการใช้ พลังงานได้มากที่สุด ซึ่งวิธีการพอเพียงตามกระแสพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จะปฏิบัติตามได้มากน้อยเพียงใดนั้นเป็นสิ่งที่ทุกคนต้องร่วมมือช่วยกัน แต่ตราบดีที่สังคมยังต้อง ใช้รถยนต์ในการเดินทางและขนส่ง ดังนั้น รถยนต์ไฟฟ้าจึงเป็นรถยนต์พลังงานทางเลือกหนึ่ง ที่สะอาด ไม่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม และช่วยแก้ไขปัญหาพลังงานได้ในอนาคต



บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรมการขนส่งทางบก. (ม.ป.ป.) *อัตราภาษีรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522*. สืบค้น 27 มีนาคม 2557, จาก http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id=2931:1&catid=130:2011-09-08-00-46-54&Itemid=88
- กรมศุลกากร. (ม.ป.ป.) *ตารางแสดงอัตราภาษีอากร*. สืบค้น 14 พฤษภาคม 2557, จาก <http://www.customs.go.th/wps/wcm/connect/Library+cus501th/InternetTH/noncompany/Person/16c63b3c-7a8f-4234-9c53-3d4db57bf3f0>
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2556, มีนาคม) *กฎระเบียบด้านภาษีอากรในสหพันธรัฐมาเลเซีย*. สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก <http://aec.ditp.go.th/attachments/article/826/Annex-taxation-March-2013.pdf>
- กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.) *การจัดเก็บภาษี*. สืบค้น 21 มีนาคม 2557, จาก http://www.excise.go.th/ABOUT_US/HISTORY/excisetaxcollecting/index.htm
- กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.) *ข้อมูลคืนเงินรถยนต์ใหม่คันแรก - รถยนต์นั่ง ณ วันที่ 26 มิถุนายน 2555*. สืบค้น 21 สิงหาคม 2557, จาก https://firstcar.excise.go.th/fc_internet/form/sitcar.pdf
- กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.) *ภาษีสรรพสามิตสหพันธรัฐมาเลเซีย*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก <http://aec.excise.go.th/InterEx/AsianEx/index.htm>
- กระทรวงการคลัง. (ม.ป.ป.) *โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกลูกสูบ (คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2555 โดยมีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2559)*. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2557, จาก <http://news.tlcthai.com/news/79204.html>
- กระทรวงพลังงาน. (2525, มกราคม), *แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก 25% ใน 10 ปี (พ.ศ. 2555-2564)*. *รักษ์พลังงาน*, 10(75).
- กระทรวงพลังงาน. (2557, มกราคม). “ลงวันที่ 18 มกราคม 2557. เป้าหมายการใช้พลังงานทดแทนของไทย. 1. การใช้พลังงานทดแทนเพื่อการผลิตไฟฟ้า,” *วารสารนโยบายพลังงาน, ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 130 ตอนพิเศษ 175 ง, ลงวันที่ 6 ธันวาคม 2556*.

- กฤษฎา ทองธรรมชาติ. (2536). *ความรู้ทั่วไปว่าด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการศุลกากร*. กรุงเทพฯ: ไอออนิกอินเตอร์เทครีซอสเซส. พิมพ์ดี.
- กลุ่มศึกษาภาษีสรรพสามิตอาเซียน. (ม.ป.ป.) *ผลิตภัณฑ์ยาสูบ เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ และรถยนต์*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก http://nan.excise.go.th/cs/idcplg?IdcService=GET_FILE&did=131311&dDocName=WEBPORTAL16200057233
- กองบรรณาธิการ. (2556, เมษายน). “วิกฤติพลังงานไฟฟ้าไทย,” *เทคนิค เครื่องกล-ไฟฟ้า-อุตสาหกรรม*, 30(349).
- การไฟฟ้านครหลวง(กฟน.). (ม.ป.ป.) *กฟน. ขยายสถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าทั่วประเทศ กรุงเทพฯ และปริมณฑล*. สืบค้น 23 พฤษภาคม 2557, จาก <http://www.mea.or.th/content/detail.php?mid=87&did=1101&tid=1&pid=0>
- การไฟฟ้านครหลวง(กฟน.). (ม.ป.ป.) *กฟน. ร่วมโซว้เทคโนโลยีสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า ไฟฟ้าในงานบางกอก อินเตอร์เนชั่นแนล ออโต ซาลอน 2013*. สืบค้น 24 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.mea.or.th/new/content/detail.php?mid=87&did=795&tid=&pid=>
- เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม. (2535). *การคลังว่าด้วยการจัดสรรและการกระจาย*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม. (2541). *การคลังว่าด้วยการจัดสรรและการกระจาย (พิมพ์ครั้งที่ 6) แก้ไขเพิ่มเติม*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไกรยุทธ์ ชีรตยาสินนท์. (2525). *หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิศดาร*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- คมเมธ จิตวานิชไพบูลย์. *โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์อัตราใหม่: ในโลกร้อนใบเดิม*. Horizon, 3(2). สืบค้น 24 ธันวาคม 2556, จาก http://issuu.com/kraticchaivongvilan/docs/10.horizon_magazine_vol-10
- จิตราดา ณะโสภณ. (2544). *ภาษีสรรพสามิต: วิเคราะห์แนวคิดและหลักการจัดเก็บในประเทศไทย (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- จรัสศักดิ์ รอดจันทร์. (2554). *บันทึกคำบรรยายวิชากฎหมายภาษีอากรชั้นสูง (ระดับชั้นปริญญาโท คณะนิติศาสตร์)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- จรัสศักดิ์ รอดจันทร์. (2555). *ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จรัสศักดิ์ รอดจันทร์. (2556). *ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ชุนด์ย์ ศรีปราบ. (2503). *สรรพสามิต*. พระนคร: 99 เอเยนซี.

ชัยสิทธิ์ ตรีชูธรรม. (2544). *คำอธิบายกฎหมายภาษีอากร เล่ม 1* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สถาบัน

T. Training Center.

ชูชาติ อัสวโรจน์ และอัสนี เรืองบุญ. (2534). *กฎหมายศุลกากร*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ชูชาติ อัสวโรจน์. (2541). *คำอธิบายกฎหมายศุลกากร*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ฐาปนี ทินทรชัย. (2541). *แนวคิด หลักการ และความสำคัญของภาษีสรรพสามิต. เอกสารการสอน*

ชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

ณัฐกร อุเทนสุต. (ม.ป.ป.). *แนวทางการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์*. สืบค้น 2 ธันวาคม 2556, จาก

<http://www.auto.co.th/wp-content/uploads/2015/03/%E0%B9%81%E0%B8%99%E0%B8%A7%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B9%82%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%A9%E0%B8%B5%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%A2%E0%B8%99%E0%B8%95%E0%B9%8C%E0%B9%82%E0%B8%94%E0%B8%A2%E0%B8%93%E0%B8%B1%E0%B8%90%E0%B8%81%E0%B8%A3-%E0%B8%AD%E0%B8%B8%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B8%B8%E0%B8%95.pptx>

ณัฐรัตน์ รัตนวิบูลย์สม. (2553). *มาตรการทางภาษีสรรพสามิต ภาษีเงินได้นิติบุคคลต่อ*

ผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษ (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ*. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก

http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

นักสิทธิ์ คุวัฒนาชัย. (ม.ป.ป.). *สถานภาพปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของเทคโนโลยี*

ยานยนต์ไฟฟ้า (PRP. โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับภาคนโยบาย).

สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://prp.trf.or.th/ContentView.aspx?id=167&page=1>

บางจาก. (ม.ป.ป.). *ราคาก๊าซ NGV วันที่ 7 สิงหาคม 2557*. สืบค้น 20 ธันวาคม 2557, จาก

<http://www.bangchak.co.th/th/oil-price-history.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>

บางจาก. (ม.ป.ป.). *ราคาน้ำมัน ณ วันที่ 7 สิงหาคม 2557*. สืบค้น 20 ธันวาคม 2557, จาก

<http://www.bangchak.co.th/th/oil-price-history.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>

บุญชนะ อัดถาวร. (2500). *ทฤษฎีภาษีและทางปฏิบัติ*. พระนคร: รุ่งเรืองธรรม.

ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีเฉพาะส่วนที่เป็นมูลค่าของรถยนต์กระบะหรือสิ่งใดๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงก่อนตัดแปลง ลงวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2537 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีเฉพาะส่วนที่เป็นมูลค่าของรถยนต์กระบะหรือสิ่งใดๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงก่อนตัดแปลง (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2537.

ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข และจำนวนรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาลหรือองค์การสาธารณกุศลที่ได้รับการยกเว้นภาษี ลงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2536.

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ลงวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2555.

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 42) ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2540.

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 45) ลงวันที่ 25 มิถุนายน 2540.

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 109) ลงวันที่ 24 เมษายน 2556.

ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ศ.7/2550 เรื่องการส่งเสริมกิจการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco-Car) และกิจการผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล.

ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนที่ 104 ง. ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2550.

ประชาคมอาเซียน. (ม.ป.ป.). *มาตรการกฎระเบียบ*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก

<https://sites.google.com/site/prachakhm/prathes/matrkar-kd-rabeiyb>

ประชาชาติธุรกิจ. (2553). วันจันทร์ที่ 15-วันพุธที่ 17 พฤศจิกายน).

ประกาศ คงเอียด. (2541). *การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15)*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

- ประกาศ คงเอียด. (2542). *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต*. กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ประกาศ คงเอียด. (2549). *ความรับผิดชอบในการเสียภาษีและฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร*. กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ปรีดา นาคเนาทิม. (2528). *เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1*. กรุงเทพฯ: ฝ้ายตำราและอุปกรณ์การศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ปรีดา นาคเนาทิม. (2531). *เศรษฐศาสตร์ การภาษีอากร 1*. กรุงเทพฯ: ฝ้ายตำราและอุปกรณ์การศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- แผนงานสร้างเสริมนโยบายสาธารณะที่ดี. (ม.ป.ป.). *हनุนวิจัย-พัฒนารถยนต์ในไทย อด๗ ชงคคั้ง เว้นภษีนำเข้า 'รถคันเบบ.'* สืบค้น 2 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.tuhpp.net/?p=5209>
- พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530.
- พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.
- พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527.
- พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527.
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.
- พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482.
- พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469.
- พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520.
- พิกัดอัตราอากรท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ลงวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2555.
- ไพจิตร โรจนวานิช. (2530). *ภษีสรรพกร คำอธิบายประมวลรัษฎากร*. กรุงเทพฯ: สามเจริญพาณิชย์ (กรุงเทพ) จำกัด.
- มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. *มทส. – PEA เปิดตัวรถโดยสารไฟฟ้าคันแรกของประเทศไทย วิจัยและพัฒนาขึ้น โดยฝีมือคนไทยมุ่งขยายสู่ภาคขนส่ง*. สืบค้น 21 พฤษภาคม 2558, จาก <http://web.sut.ac.th/2012/news/detail/1/news20140912>
- มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. (ม.ป.ป.). (2530). *เอกสารการสอนชุดวิชา สาขาวิชาวิทยาการจัดการ. การคลังและงบประมาณ (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. นนทบุรี: ผู้แต่ง.
- มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. (ม.ป.ป.). (2547). *เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายภาษีอากร Taxation Law หน่วยที่ 1-7*. นนทบุรี: ผู้แต่ง.

- ยุทธศักดิ์ วัฒนาสวัสดิ์. (ม.ป.ป.). *ก้าวใหม่รถยนต์มาเลเซีย*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก km.boi.go.th/kmportal/LinkClick.aspx?fileticket...tabid=36&mid...
- ระบบสารานุกรมภาษี. (ม.ป.ป.). *พิกัดศุลกากร*. สืบค้น 18 กันยายน 2557, จาก <http://wiki.mof.go.th/mediawiki/index.php/%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%94%E0%B8%A8%E0%B8%B8%E0%B8%A5%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%A3>
- รังสรรค์ ชนะพรพันธ์. (2516). *ทฤษฎีการภาษีอากร*. กรุงเทพฯ: เคล็ดไทย.
- รังสรรค์ ชนะพรพันธ์. (2528). *ภาษีอากรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วรศิลป์ สะแลแม. (2557). *ปัญหาการหนีและหลบหลีกภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต: ศึกษากรณีการหนีและหลบหลีกภาษีการนำเข้ารถยนต์* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- นักสิทธิ์ คุ้มณาชัย. (ม.ป.ป.). *รถไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid and Electric Cars)*. ประชาคมวิจัย ฉบับพิเศษที่ 12. สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://www.trf.or.th> และ <http://www.vcharkarn.com/varticle/38425>
- วิทย์ ต้นตยกุล. (2526). *กฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากร*. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายเนติบัณฑิตยสภา.
- วินัย เนื่อนจันทร์. (2556). *การภาษีอากร* (เอกสารประกอบการเรียนการสอนวิชา คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น). สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2557, จาก <http://www.thaiblogonline.com/taxrdkhonkaen.blog?>
- วิลาสินี แจ่มอุลดิรัตน์. (ม.ป.ป.). *เอกสารวิเคราะห์ข้อมูลสหพันธรัฐมาเลเซีย*. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก www.dft.go.th/.../เอกสารวิเคราะห์%20ข้อมูลสหพันธรัฐมาเลเซีย@25550...
- สถานีโทรทัศน์สีกองทัพช่อง 7. (ม.ป.ป.). *รถเมล์ไฟฟ้า ลาดกระบัง-แอร์พอร์ตลิงค์ ทดลองวิ่งแล้ว*. สืบค้น 21 พฤษภาคม 2558, จาก <http://news.ch7.com/detail/123820/%E0%B8%97%E0%B8%94%E0%B8%A5%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%A7%E0%B8%B4%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B9%80%E0%B8%A1%E0%B8%A5%E0%B9%8C%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%9F%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B9%81%E0%B8%A3%E0%B8%81.html>

สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม. (2555, ธันวาคม), *แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ปี พ.ศ. 2555-2559*.

สถาบันยานยนต์. (2556, เมษายน). *นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015*.

สนชยา เรื่องทรัพย์สิน. (ม.ป.ป.). *ภาษีศุลกากร บทที่ 8* (มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต). สืบค้น 15 พฤษภาคม 2557, จาก dusithost.dusit.ac.th/~msportfolio/public/adviser/85/ch8.ppt

สมคิด บางโม. (2524). *ภาษีอากรธุรกิจ Business Taxation* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: กฎหมายธุรกิจ.

สมคิด บางโม. (2552). *ภาษีอากรธุรกิจ Business Taxation* (พิมพ์ครั้งที่ 14). กรุงเทพฯ: วิทย์พัฒน์.

สมคิด เลิศไพฑูรย์. (2541). *คำอธิบายกฎหมายการคลัง* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

สาธารณรัฐเกาหลีใต้ ข้อมูลอุตสาหกรรมยานยนต์. (ม.ป.ป.). *นโยบายยานยนต์*. สืบค้น 9 สิงหาคม 2557, จาก

<http://data.thaiauto.or.th/IU3/NET35/Countries/Country.aspx?Country=SOUTH%20KOREA>

สำนักกำกับและพัฒนาการตรวจสอบภาครัฐ กรมบัญชีกลาง. กระทรวงการคลัง. (2556). *แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก: หลักเกณฑ์การคืนเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก*. สืบค้น 21 สิงหาคม 2557, จาก

http://www.cgd.go.th/wps/portal!/ut/p/c0/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gTc9NgQ09LYwP_QE9zA6MgI0vHACM34zBfM_2CbEdFAK-gEE4!/?WCM_PI=1&PC_7_475S1I930OLQ902NTCB34I29V3_WCM_Page.9edd22804a9f4f70a75dffc08fd36bf2=2

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI). (2555, ธันวาคม). “รถยนต์ไฟฟ้า...ก้าวต่อไปของอุตสาหกรรมรถยนต์,” *ส่งเสริมการลงทุน*, 23(12).

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI). ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ศ.1/2556 เรื่อง การส่งเสริมกิจการรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล รุ่นที่ 2 ลงวันที่ 30 กันยายน 2556.

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ. สำนักงานส่งเสริมการค้า ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ สหพันธรัฐมาเลเซีย. (ม.ป.ป.). *ภาษีประเภทต่าง ๆ ของสหพันธรัฐมาเลเซีย*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก aec.ditp.go.th/attachments/.../ภาษีประเภทต่าง%20ๆ%20ของมาเลเซีย.d...

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส. (2553). *กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ*.

สำนักมาตรฐานและพัฒนากิจการจดทะเบียนภาษี 2. กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.). *พิกัดอัตราภาษีรถยนต์*.

สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก http://bta.excise.go.th/rate_tax_car.php?rate_id=0002

สำนักมาตรฐานและพัฒนากิจการจดทะเบียนภาษี 2 กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.). *พิกัดอัตราภาษีแบตเตอรี่*.

สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก

http://bta.excise.go.th/rate_tax_battery.php?rate_id=0009

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สวผ.). สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก

http://www.onep.go.th/eia/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=110

สำนักอาเซียน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2553, สิงหาคม). *ข้อมูลพื้นฐานเศรษฐกิจการค้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย (Malaysia)*. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก

www.thaifita.com/trade/aec/malay.pdf

สิรินุช พิศลยบุตร. (2541). *การตรวจสอบและการควบคุมการจดทะเบียนภาษี (เอกสารชุดวิชาการตรวจสอบและการควบคุมการจดทะเบียนภาษี)*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

สุเมธ ศิริคุณ โชติ. (2546). *กฎหมายภาษีอากรระหว่างประเทศ (โครงการตำราและวารสารนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)*. กรุงเทพฯ: เดือนตุลา.

อนุชธิดา หิรัญพานิช. (2554). *มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานแสงอาทิตย์ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อภิญา เลื่อนฉวี. (2552). *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

อรรธรณ พจนานุรัตน์. (2547). *กฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากร*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

อาคม รามสุวรรณ. (2556, 28 มิถุนายน). *กฟน. โชว์เทคโนโลยีสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า รองรับการใช้ EV-CAR*. ไทยรัฐออนไลน์. สืบค้น 7 สิงหาคม 2557, จาก

<http://www.thairath.co.th/content/354023>

อุษกร ก้องพานิชกุล. (2552). *มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกา: ศึกษากรณีพลังงานน้ำมันและพลังงานไฟฟ้า (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เอนก เขียรถาวร. (2535). *การคลังรัฐบาล*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

AUTOYIM. (ม.ป.ป.). *2014 Mitsubishi I-MiEV รถไฟฟ้าราคาถูก!*. สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก

<http://www.autoyim.com/267794>

AUTOYIM. (ม.ป.ป.). *ราคา Chevrolet Volt เชฟโรเลต โวลท์ 2013-2014. เท่าที่ควร*. สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.autoyim.com/256823>

- CTC 2011. 18 August 2011 Jupiter 16. วรรณิการ์ กระจ่มนอก, และวรัตน์ ปีตรประกร. (ม.ป.ป.). ผลกระทบจากนโยบายด้านไฟฟ้าของระบบส่งจ่ายกำลังไฟฟ้าอัจฉริยะสมารถกริตต่อระบบขนส่งด้วยรถยนต์ไฟฟ้า (โดยการจัดการพลังงานและสิ่งแวดล้อมเชิงบูรณาการ. ธรรมศาสตร์). สืบค้น 11 มกราคม 2557, จาก http://www.conference.tgo.or.th/?page_id=1043
- Dailynews. ยืมเงินคลังจ่ายรถคันแรก. สืบค้น 19 มิถุนายน 2557, จาก <http://www.dailynews.co.th/Content/economic/246281/%E0%B8%A2%E0%B8%B7%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%87%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%84%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%A5%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%88%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%84%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%A3%E0%B8%81>
- Dutycalculator. (ม.ป.ป.). อากรขาเข้าและภาษีเมื่อนำเข้ามาในสหพันธรัฐมาเลเซีย. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก <http://www.dutycalculator.com/country-guides/Import-duty-taxes-when-importing-into-Malaysia/>
- Energy Thai. (ม.ป.ป.). Nissan Leaf รถยนต์ไฟฟ้า 100% เข้าไทยแล้ว 2.85 ล้านบาท. เท่าที่ควร. สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.energythai.com/2011/nissan-leaf/>
- ITS Thailand. (2556, 25 มิถุนายน). “กฟน.ลุยรถไฟฟ้า 10 สถานีชาร์จกม.ละ69ส.ต.-วิ่งได้100 กิโลเมตร,” มติชน, กรอบข่าว. สืบค้น 23 พฤษภาคม 2557, จาก <http://its.in.th/index.php/the-news/1-latest-news/11415---10-69-100>
- ITS Thailand. (ม.ป.ป.). “รถยนต์ไฟฟ้า” โปรดักท์แชมเปียน 3. สืบค้น 5 ธันวาคม 2556, จาก <http://its.in.th/index.php/component/content/article/7261-qq-3>
- Mataf.net. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก <https://www.mataf.net/th/currency/converter-THB-KRW>
- Mataf.net. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก <https://www.mataf.net/th/currency/converter-MYR-THB>
- Mitsubishi I- Miev 2014. (ม.ป.ป.). สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก <http://www.plugincars.com/mitsubishi-i-miev>
- Motor trivia. (ม.ป.ป.). แนวคิดโครงข่ายสถานีชาร์จพลังงานไฟฟ้าจาก การไฟฟ้านครหลวง. สืบค้น 23 พฤษภาคม 2557, จาก <http://www.motortrivia.com/2013/report-001/160-motor-expo-2013/mea-ev.html>

- OKNATION.net. กรมศุลกากร. (ม.ป.ป.). *ภาษีศุลกากรไม่ซับซ้อนเข้าใจง่าย...แต่ไม่ยากง่าย...!!!*. สืบค้นเมื่อมิถุนายน 2551, จาก <http://www.oknation.net/blog/print.php?id=270235>
- Playboy Thailand. (ม.ป.ป.). *เราจะขับอะไรในอนาคต.... เท่าที่ควร*. สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.playboy.co.th/magazine/view/WhatDrive>
- Sanook! Go For Green. (ม.ป.ป.). *กระแสไฮบริดมาแรงแต่ “รถไฟฟ้า” อาการน่าเป็นห่วง*. สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก <http://auto.sanook.com/3698/sanook-go-for-green->
- Siambbgun. (ม.ป.ป.). *แพ็ค*. สืบค้น 21 กุมภาพันธ์ 2557, จาก <http://www.siambbgun.com/board/index.php?topic=200783.0;wap2>
- Thaicarnews. (ม.ป.ป.). *ทำไม? รถไฟฟ้าและรถ Hybrid บ้านเราจึงไม่โตเท่าที่ควร*. สืบค้น 11 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.thaicarnews.com>
- Thaipublica. (ม.ป.ป.). *Thai PBO วิเคราะห์ผลกระทบทางการคลัง กรณีโครงการ “รถยนต์คันแรก”*. สืบค้น 11 พฤษภาคม 2557, จาก <http://thaipublica.org/2014/05/first-car-pawin-tdri/>
- Thaiza.com. (ม.ป.ป.). *โลกร้อนจะตายแล้ว ทำไมไม่ผลิตแต่กรีนคาร์*. สืบค้น 11 มกราคม 2557, จาก http://variety.thaiza.com/detail_167752.html
- Thanonline. (2556, 20-23 ตุลาคม). “จากสุดท้ายรถคันแรกไม่สวยอย่างที่คิด,” *ฐานเศรษฐกิจ*. สืบค้น 11 พฤษภาคม 2557, จาก http://www.thanonline.com/index.php?option=com_content&view=article&id=203588:2013-10-19-14-40-26&catid=94:2009-02-08-11-26-28&Itemid=417#.U9tNL-OSy8s
- V-Reform. (ม.ป.ป.). *รายงาน: ความเหลื่อมล้ำของระบบภาษีไทย (1)*. สืบค้น 23 ธันวาคม 2556, จาก http://v-reform.org/v-report/tax_review1/
- WAY. *จักรพงษ์ พงษ์พานิช*. (ม.ป.ป.). *ชีวประวัติฉบับย่อของรถยนต์ไฟฟ้า*. สืบค้น 18 มกราคม 2557, จาก <http://waymagazine.org/environment/%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%A2%E0%B8%99%E0%B8%95%E0%B9%8C%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%9F%E0%B9%89%E0%B8%B2>
- wtothailand. (2550). *รายงานการประชุม คณะกรรมการกฎระเบียบและการค้าระหว่างประเทศ ครั้งที่ 1/2550/20 ในวันพฤหัสบดีที่ 11 มกราคม 2550*. สืบค้น 18 กันยายน 2557, จาก http://www.wtothailand.or.th/jointwto.php?trans_id=4960&page=2

ภาษาต่างประเทศ

Government incentives for plug-in electric vehicles. Harmonized Tariff Schedule of the United States (2013) (Revision 1).

Government incentives for plug-in electric vehicles. Internal Revenue Code.

Government incentives for plug-in electric vehicles. *State incentives for plug-in electric vehicles.*

Retrieved September 18, 2014, from

http://en.wikipedia.org/wiki/Government_incentives_for_plug-in_electric_vehicles#United_States

Cornell University Law School. (n.d.). *Internal Revenue Code section 4064*. Retrieved September 15, 2014, from <http://www.law.cornell.edu/uscode/text/26/4064>

Cornell University Law School. (n.d.). *Internal Revenue Code Title 26 U.S. Code § 30D - New qualified plug-in electric drive motor*. Retrieved September 15, 2014, from <http://www.law.cornell.edu/uscode/text/26/30D>

IRS - Internal Revenue Service. (n.d.). *Notice 2009-89: New Qualified Plug-in Electric Drive Motor Vehicle Credit*. Retrieved September 15, 2014, from

http://www.irs.gov/irb/2009-48_IRB/ar09.html

James, Simon and Christopher Nobes. (2000). *The Economics of Taxation* (7th ed). Essex: Pearson Education 2000.

Kaida. *Automobile-Related Taxes*. Retrieved August 8, 2014, from

<http://www.kaida.co.kr/en/sense/tax.do>

Korea Taxation 2013.

Malaysia Automotive Association – MAA. *DUTIES & TAXES ON MOTOR VEHICLES*.

Retrieved September 18, 2014, from http://www.maa.org.my/info_duty.htm

Mathematical Association of America. (n.d.). *NATIONAL AUTOMOTIVE POLICY (NAP) 2014*.

Retrieved September 18, 2014 from

http://www.maa.org.my/pdf/NAP_2014_policy.pdf

NATIONAL AUTOMOTIVE POLICY (NAP) 2014. Retrieved September 18, 2014, from [http://www.miti.gov.my/storage/documents/abe/com.tms.cms.document.Document_aeb88a17-c0a8156f-72974691-89b72ca0/1/Slides Presentation NAP 2014 - YBM Presentation \(4pm\).pdf](http://www.miti.gov.my/storage/documents/abe/com.tms.cms.document.Document_aeb88a17-c0a8156f-72974691-89b72ca0/1/Slides Presentation NAP 2014 - YBM Presentation (4pm).pdf)

National Automotive Policy (NAP) 2009.

National Automotive Policy (NAP) 2012.

National Automotive Policy (NAP) 2014.

Nightingale, Kath. (2000). *Taxation Theory and Practice*. 3rd ed. Essex: Pearson Education 2000.

Santander trade. *IMPORT CUSTOMS PROCEDURES IN SOUTH KOREA*. Retrieved September 12, 2014, from <https://en.santandertrade.com/international-shipments/south-korea/customs-procedures>

Smith, Adam. (2000). *The Wealth of Nations: An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. New York: The Modern Library.

Thaindian News. (n.d.). *South Korea to offer tax incentives for electric cars*. Retrieved September 18, 2014, from http://www.thaindian.com/newsportal/business/south-korea-to-offer-tax-incentives-for-electric-cars_100569817.html

The Customs Order 1998.

United States International Trade Commission Washington, D.C. (2013) Harmonized Tariff Schedule of the United States (2013) (Revision 1).

Wikipedia. *Department of Motor Vehicles*. Retrieved April 16, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Department_of_Motor_Vehicles

Wikipedia. *Detroit Electric*. Retrieved January 18, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Detroit_Electric

Wikipedia. *Malaysian motor vehicle import duties*. Retrieved August 30, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Malaysian_motor_vehicle_import_duties

Wikipedia. *State incentives for plug-in electric vehicles*. Retrieved August 8, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Government_incentives_for_plug-in_electric_vehicles#United_States

Wikipedia. *Taxation in the United States*. Retrieved April 6, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/U.S._taxes#Sales_and_excise_taxes



ภาคผนวก



วันที่ 8 สิงหาคม 2557 เวลา 9.00 น.

ข้อมูลจาก นายกฤติพงษ์ เวชณุเคราะห์
นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการพิเศษ
สำนักงานมาตรฐานและพัฒนากิจการเก็บภาษี 1

เรื่อง มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตเพื่อส่งเสริม
การใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

คำถาม

1. โครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกมี ข้อดี และข้อเสีย อย่างไรต่อประเทศ

คำตอบ

ข้อดี กระตุ้นเศรษฐกิจทำให้รายได้เพิ่มขึ้น ยอดขายรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น ภาษีก็สูงตาม
ข้อเสีย ทำให้ประชาชนฟุ่มเฟือย

2. โครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกส่งผลต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างไร

คำตอบ ด้านกรมสรรพสามิต การออกนโยบายดังกล่าว ทำให้เศรษฐกิจดี ไม่ทำให้เงิน
คงที่มีเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น เกิดการกระจายรายได้

3. ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ใช้รถยนต์คนหนึ่ง หากมีการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในประเทศไทย
ท่านเห็นว่อย่างไร จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมอย่างไร

คำตอบ ประโยชน์ที่ได้จากการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้คืออะไร เช่น ประหยัดพลังงาน
ประเทศไทยมีความจำเป็นมาก-น้อยแค่ไหนกับการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

ด้านทรัพยากรที่จะนำมาผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วนที่สำคัญคือ แบตเตอรี่ แม้ประเทศไทย
จะยังมีการส่งเสริมการผลิตไฟฟ้ามากขึ้น เช่น กังหันลม เขื่อน ถ่านหิน ฯ แต่ไฟฟ้าที่ได้ต้องนำมา
เก็บไว้ในแบตเตอรี่ ซึ่งประเทศไทยไม่มีวัตถุดิบ เช่น ตะกั่ว ทองแดง ที่จะนำมาผลิตแบตเตอรี่ได้
เพียงพอ หรือหากต้องนำเข้าแบตเตอรี่จะคุ้มค่าหรือไม่ แต่ถ้าประเทศไทยมีการสนับสนุนการใช้
พลังงานไฟฟ้า มีแหล่งผลิตไฟฟ้า และวัตถุดิบที่เพียงพอแล้ว เห็นว่าควรจะสนับสนุนการใช้
รถยนต์ไฟฟ้า

ตัวอย่าง

ประเทศไทยมีการสนับสนุนใช้แก๊สโซฮอล์ ซึ่งมีส่วนผสมของ เอทานอลผลิตได้จากพืชบนดิน เช่น มันสำปะหลัง อ้อย ประเทศไทยมีทรัพยากรที่จะนำมาเป็นวัตถุดิบในการผลิตแก๊สโซฮอล์ได้อย่างเพียงพอ

4. หากในอนาคตมีการเปลี่ยนระบบขนส่ง เช่น รถเมล์ รถ TAXI ฯ จากยานพาหนะที่ใช้น้ำมันมาเป็นระบบไฟฟ้าทั้งหมด ท่านเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ต่อสังคม และเศรษฐกิจอย่างไร

คำตอบ หากระบบขนส่งมวลชนของประเทศดี เช่น BTS MRT รถไฟ ครอบคลุมทั่วประเทศ การเดินทางก็สะดวก เวลาที่แน่นอน รถยนต์ไฟฟ้ายังจำเป็นอยู่หรือไม่ กรณีประเทศญี่ปุ่นใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้ เพราะระบบการขนส่งครอบคลุม การจัดการทรัพยากรบุคคลดี เช่น นักศึกษาที่อาศัยอยู่ในเมืองไหน เวลาไปเรียน ทางประเทศกำหนดให้เรียนในเมืองที่อาศัยอยู่ แต่ส่วนประเทศไทย นักศึกษาจากต่างจังหวัดยังต้องการ ไปเรียนในกรุงเทพมหานคร การจัดการทรัพยากรบุคคลจึงไม่เหมาะสม

5. นโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล สร้าง ขั้นตอน ภาระหน้าที่ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ให้แก่เจ้าหน้าที่กรมสรรพสามิตอย่างไร

คำตอบ มีขั้นตอนและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการดำเนินการพอสมควร แต่เมื่อรัฐบาลออกนโยบายดังกล่าวมาแล้ว เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติตามให้เหมาะสม

6. หากมีการนำมาตรการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้บังคับ จะมีผลกระทบอย่างไรต่อการจัดเก็บภาษี

คำตอบ ประเทศไทยจะเสียดุลการค้าหรือไม่

ตัวอย่าง

ประเทศไทยปลูกข้าวได้ ขายให้ต่างประเทศได้เท่าไร แต่ต้องนำเข้ารถยนต์ แบตเตอรี่ ซึ่งอาจจะต้องขายข้าวหมดไปเป็นไร แต่อาจจะได้รถยนต์ไฟฟ้ามาคันเดียว เพราะประเทศไทยผลิตรถยนต์ไฟฟ้าไม่ได้

ผู้วิจัย

ถาม หากมองในระยะยาว มีการส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าและการใช้ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น จะมีโอกาสนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ได้หรือไม่

นักวิชาการ

ตอบ ข้าพเจ้าเห็นว่าการนำรถยนต์ไฟฟ้าเข้ามาใช้ก็ยังไม่เหมาะสม เพราะทรัพยากรที่จะนำมาผลิตเป็นวัตถุดิบอันเป็นพื้นฐานในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ประเทศไทยยังไม่มี

ผู้วิจัย

ถาม ประเทศไทยจะผลิตวัตถุดิบอันเป็นพื้นฐานในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้เอง โอกาสนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้จะเป็นอย่างไร

นักวิชาการ

ตอบ ข้าพเจ้าเห็นว่าประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาเทคโนโลยีที่จะผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าเพียงพอหรือไม่

7. หากมีการนำมาตรการยกเว้นภาษีสรรพสามิตมาใช้บังคับกับรถยนต์ไฟฟ้า ท่านเห็นอย่างไร

คำตอบ รถไฟฟ้า เช่น รถกอล์ฟไฟฟ้า กรมสรรพสามิตได้มีการยกเว้นภาษีสรรพสามิตให้อยู่แล้ว หรือรถยนต์ไฮบริด มีการลดภาษีสรรพสามิตให้ร้อยละ 10 ซึ่งกรมสรรพสามิตมีนโยบายส่งเสริมการประหยัดพลังงาน ใครที่ใช้รถยนต์ที่ส่งเสริมการประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ จะได้รับการลดภาษีสรรพสามิตอยู่แล้ว

8. การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกสูบ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 จะสร้างความสับสนและความยุ่งยากในการจัดเก็บภาษีให้กับประชาชนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์นั้นไม่สร้างความสับสนและยุ่งยากให้กับประชาชน เนื่องจากกรมสรรพสามิตได้ปรึกษากับทางอุตสาหกรรมรถยนต์ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยมีการเตรียมการไว้เรียบร้อยแล้ว ทำให้การจัดเก็บภาษีดังกล่าวไม่มีปัญหา

9. การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกสูบ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 นั้นจะมีส่วนกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้มาก-น้อยเพียงใด เพียงพอหรือไม่ในการกระตุ้นประชาชน

คำตอบ การซื้อรถยนต์ต้องดูหลายปัจจัย เช่น ราคา การใช้งาน และต้องขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้ซื้อเป็นรายๆ ไป เช่น เดิมรถยนต์ Honda Jazz ปี 2014 ขนาดเครื่องยนต์ 1.5 CC ราคาประมาณ 590,00 – 715,000 บาท ส่วนรถยนต์ Honda Jazz Hybrid ขนาดเครื่องยนต์ 1.2 CC ราคาประมาณ 768,000 บาท เสียภาษีสรรพสามิตร้อยละ 10 ซึ่งราคาแทนที่จะถูกลง แต่ราคากลับสูงขึ้น บางท่านอาจจะหันไปซื้อ Honda CRV โดยเติมน้ำมัน E85 แทน หรือรถยนต์ Toyota Camry Hybrid ราคาสูงกว่ารถยนต์ Toyota Camry

10. นอกจากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกสูบ ในอนาคตจะมีมาตรการใดที่จะส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

คำตอบ กรมสรรพสามิตมีมาตรการในการส่งเสริมการประหยัดการใช้พลังงานและลดมลพิษให้น้อยลง โดยใช้พลังงานทางเลือก ประชาชนที่ใช้รถยนต์ที่ประหยัดพลังงานมาก และลดมลพิษมาก ก็จะได้รับประโยชน์จากอัตราภาษีที่ลดลงอยู่แล้ว เช่น การใช้รถยนต์ที่ติดตั้งก๊าซ CNG/NGV ก็ได้รับการลดอัตราภาษี เป็นต้น

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ นามสกุล

ประวัติการศึกษา

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

นายเอกกฤษณ์ วัลย์หงษ์

พ.ศ. 2547 นิติศาสตรบัณฑิต

มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

พ.ศ. 2548 ประกาศนียบัตรวิชาว่าความ รุ่นที่ 23

สำนักฝึกอบรมวิชาว่าความแห่งสภานายความ

พ.ศ. 2550 เนติบัณฑิตไทย สมัย 60

สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา

ทนายความ

บริษัทสำนักกฎหมายและที่ปรึกษา พิษณุ พานิชสุข จำกัด

112/77 (เฉพาะชั้น 2) หมู่ 6 ซอยชินเขต 1

ถนนงามวงศ์วาน แขวงทุ่งสองห้อง

เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10210