บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในอดีตรถยนต์ถือเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยสำหรับมนุษย์ แต่ในปัจจุบันรถยนต์เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับชีวิตประจำวันและธุรกิจเป็นอย่างมาก ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยมีการขยายตัวสูงขึ้นเรื่อย ๆ ประกอบกับอุตสาหกรรมนี้เป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่และเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ อีกมากมาย จึงนับว่ามีประโยชน์เป็นอย่างยิ่งในการที่จะสนับสนุนอุตสาหกรรมประเภทนี้ เพราะเป็นการสร้างงานให้กับประชาชนที่อาศัยอยู่ตามชนบทได้มีงานทำมากขึ้น

อย่างไรก็ตามเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการพัฒนาประเทศของรัฐบาล จึงได้มีการจัดเก็บภาษีรถยนต์เกิดขึ้น โดยภาษีสรรพสามิตรถยนต์จะจัดเก็บในอัตราตามมูลค่าของรถยนต์ และเป็นภาษีแบบรวมใน (Inclusive Tax)[1] ภาษีสรรพสามิตจะบังคับใช้กับทั้งสินค้าผลิตในประเทศและที่นำเข้าในอัตราเดียวกัน โดยรถยนต์นำเข้าจัดเก็บภาษีจากฐานราคานำเข้า (CIF)[2] บวกอากรขาเข้า (กรมศุลกากรเก็บแทน) จุดประสงค์ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต คือ เพื่อหารายได้เข้ารัฐ และเพื่อจำกัดการบริโภคหรือการใช้รถยนต์ สาเหตุเพราะการขับขี่รถยนต์จะต้องใช้ถนนหนทางอันเป็นบริการพิเศษจากรัฐด้วยการใช้ถนนซึ่งคนที่ไม่ได้ขับรถยนต์ไม่ได้ใช้บริการจากถนนเช่นเดียวกับผู้ขับรถยนต์ และรัฐได้สร้างและบำรุงรักษาถนนเป็นเงินจำนวนมาก ดังนั้น ผู้ใช้รถยนต์จึงควรรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ (อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม) หรือเสียในอัตราที่สูงกว่าสินค้าทั่วไป

ตลอดมารายได้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์นับว่าเป็นแหล่งรายได้ภาษีที่สำคัญอันดับ 1 ใน 5 ของรายได้ภาษีสรรพสามิต คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตโดยรวม ในปีงบประมาณ 2545 ซึ่งเป็นช่วงที่อุตสาหกรรมรถยนต์ขยายตัว จัดเก็บภาษีสรรพสามิตได้ถึง 41,559.53 ล้านบาท (ตารางที่1.1) คิดเป็นร้อยละ 20 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตโดยรวม ซึ่งจัดเก็บได้ 208,152.99 ล้านบาท ส่วนในปีงบประมาณ 2546 ที่ผ่านมารัฐมีรายได้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์กว่า 56,400 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.9 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตโดยรวม ซึ่งจัดเก็บได้ 246,640.97 ล้านบาท และในปีงบประมาณ 2547 นี้ รายได้

---

[1] เวลาคำนวณภาษีจะคิดรวมภาษีในฐานการคำนวณด้วย

[2] ราคา CIF หรือ Cost Insurance Freight หมายถึง ราคาสินค้าที่ผู้ขายรวมราคาสินค้า ค่าขนส่ง และค่าประกันภัยด้วยจนถึงเมืองปลายทาง

ดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามภาวะขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเติบโตอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมการผลิตและธุรกิจรถยนต์ โดยในปีงบประมาณ 2547 ที่ผ่านมา รัฐมีรายได้จากภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประมาณ 65,000 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 15.12 จากช่วงเดียวกันของงบประมาณ 2546

ตารางที่ 1.1 มูลค่าภาษีรถยนต์ ปีงบประมาณ 2539 – 2547

ปีงบประมาณ	ภาษี (ล้านบาท)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
2539	37,496.04	-
2540	32,294.90	-13.87
2541	8,556.93	-73.50
2542	13,940.86	+62.92
2543	26,781.25	+92.11
2544	30,329.86	+13.25
2545	41,559.53	+37.03
2546	56,473.89	+35.89
2547	65,011.81	+15.12

ที่มา : กรมสรรพสามิต

สาเหตุหนึ่งที่ทำให้ภาษีรถยนต์เป็นรายได้สำคัญของรัฐก็เนื่องมาจากอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักที่รัฐบาลไทยให้การส่งเสริมมาเป็นเวลานาน และผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติเริ่มย้ายฐานการผลิตมาที่ประเทศไทยหลายบริษัท แน่นอนว่าการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีย่อมจะส่งผลกระทบบวกและลบต่อผู้ผลิต ผู้บริโภค และทิศทางการพัฒนาของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของงานวิจัยชิ้นนี้ จะขอกล่าวถึงสาเหตุที่ต้องมีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต รายละเอียดของภาษีอันปัจจุบันที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง

และในตอนท้ายจะกล่าวถึงประเด็นที่งานวิจัยนี้ให้ความสนใจจากการปรับโครงสร้างภาษีที่เก็บจากรถยนต์นั่ง

แม้ว่าการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์จะทำให้รัฐมีรายได้จากภาษีรถยนต์จำนวนมาก แต่ปัญหาจากโครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบันที่มีหลายอัตรา มีหลายประเภทและชนิดรถยนต์ คำจำกัดความประเภทและชนิดรถยนต์ไม่ชัดเจนเริ่มส่งผลออกมาในรูปของการหนีภาษีและการหลีกเลี่ยงภาษีรถยนต์มากขึ้น ตัวอย่างเช่นในตารางที่ 1.2 ซึ่งแสดงปริมาณและมูลค่าภาษีสรรพสามิตจัดเก็บจากรถยนต์แต่ละประเภทในปีงบประมาณ 2545 ซึ่งเป็นช่วงที่อุตสาหกรรมรถยนต์ขยายตัว[3] จะพบว่าปริมาณรถยนต์บรรทุกชนิดกระบะที่เสียภาษีมีสัดส่วนร้อยละ 42.61 ซึ่งสูงที่สุดในรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ที่เสียภาษี อันดับรองลงมาได้แก่รถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี มีสัดส่วนร้อยละ 35.33 อันดับที่สามได้แก่รถยนต์ Double Cab มีสัดส่วนร้อยละ 12.21 ในขณะที่มูลค่าภาษีสูงสุดจะได้จากรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี ร้อยละ 66.23 รองลงมาได้แก่รถยนต์ตรวจการณ์ร้อยละ 10.29 และรถยนต์นั่งขนาด 2,400 – 3,000 ซีซี ร้อยละ 6.76 ตามลำดับ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

[3] ในปีงบประมาณ 2545 เป็นช่วงที่อุตสาหกรรมรถยนต์ขยายตัวและทำให้จัดเก็บภาษีได้มากกว่าที่ประมาณการไว้ 42.33% โดยสาเหตุที่จัดเก็บได้สูงเนื่องจาก 1. การแนะนำรถยนต์รุ่นใหม่ หลายรุ่นเข้าสู่ตลาดตั้งแต่ต้นปี ทำให้ผู้ซื้อมีตัวเลือกมาก ง่ายต่อการตัดสินใจซื้อ 2. การเสนอเงื่อนไขพิเศษในการเช่าซื้อรถยนต์ด้วยอัตราดอกเบี้ยต่ำและมีระยะเวลาการผ่อนชำระที่ยาวนาน จึงทำให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อรถยนต์ได้ง่าย 3. ระดับความเชื่อมั่นของผู้บริโภคเริ่มสูงขึ้นทำให้ผู้ซื้อมีความมั่นใจว่ารายได้ในอนาคตจะเพียงพอกับการผ่อนซื้อรถยนต์ได้

ตารางที่ 1.2 ผลการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ช่วงอุตสาหกรรมขยายตัว

ประเภท	ปริมาณ (คัน)		ภาษี (ล้านบาท)	
รถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสาร		**ร้อยละ**		**ร้อยละ**
- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	122,068	35.33	28,547	66.23
- 2,400 – 3,000 ซีซี	3,841	1.11	2,912	6.67
- เกิน 3,000 ซีซี	619	0.18	1,725	4.00
รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV)	15,584	4.51	4,435	10.29
รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV)	7,173	2.08	1,001	2.32
รถยนต์นั่งชนิด Double Cab	42,192	12.21	2,444	5.67
รถยนต์โดยสาร	192	0.06	84	0.19
รถยนต์ดัดแปลง	6,821	1.97	316.02	0.73
รถยนต์กระบะ	147,211	42.61	1,725	4.00
รวม	345,509	100.0	43,105	100.00

ที่มา : วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ ฉบับเดือนมีนาคม 2546

การที่ปริมาณผลิตรถยนต์กระบะสูงกว่ารถยนต์นั่งนั้นส่วนหนึ่งเป็นผลจากนโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์บรรทุกชนิดกระบะของรัฐ ที่กำหนดให้รถยนต์ประเภทนี้เสียภาษีในอัตราที่ต่ำกว่ารถยนต์ทั่ว ๆ ไป[4] ทำให้เกิดผลทดแทน (Substitution Effect) ระหว่างการผลิตรถยนต์ที่มีอัตราภาษีต่ำกับรถยนต์ที่มีอัตราภาษีสูง หรือการหันไปใช้รถยนต์บรรทุกชนิดกระบะแทนการใช้รถยนต์นั่งและก่อให้เกิดการดัดแปลงรถยนต์กระบะหรือรถตู้ทึบเป็นรถยนต์นั่งชนิด Double Cab และ Van จำนวนมากเพื่อเสียภาษีน้อยลง

สำหรับรถยนต์ดัดแปลงจะเห็นได้ว่าแม้ว่าจะมีปริมาณจำนวนมากขึ้น 6 พันคัน แต่รายได้ภาษีสรรพสามิตต่ำมากเมื่อเทียบกับภาษีรถยนต์สำเร็จรูป อันเนื่องมาจากรถยนต์ดัดแปลงส่วนใหญ่เป็นการดัดแปลงจากรถโดยสารที่มีที่นั่งเกิน 10 คน (ไม่เสียภาษี) และรถยนต์กระบะแล้วเสียภาษีเพิ่มเติมเฉพาะมูลค่าดัดแปลงเท่านั้น ข้อสังเกตหนึ่งที่เห็นได้ชัด คือ แม้ว่าปริมาณรถยนต์

[4] รถยนต์บรรทุกชนิดกระบะเสียในอัตราร้อยละ 3 ในขณะที่รถยนต์ทั่วไปเสียในอัตราร้อยละ 12 - 48

บรรทุกชนิดกระบะและรถยนต์ Double Cab จะมากกว่ารถยนต์นั่ง แต่มูลค่าภาษีโดยรวมของรถยนต์นั่งจะสูงกว่าของรถยนต์กระบะค่อนข้างมาก สาเหตุเพราะอัตราภาษีที่แตกต่างกันนั่นเอง

ในอนาคตโครงสร้างภาษีสรรพสามิตจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลง สาเหตุสำคัญที่ทำให้รัฐต้องเร่งปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ก็เพราะโครงสร้างภาษีรถยนต์มีหลายอัตรา ก่อให้เกิดความยุ่งยากซับซ้อนมากเกินไป เกิดต้นทุนในการบริหารจัดเก็บภาษี (Administrative Cost) และต้นทุนในการเสียภาษี (Compliance Cost) การจะเสียภาษีบางครั้งผู้เสียต้องถามหรือหารือหน่วยงานรัฐก่อนว่ารถยนต์ที่ผลิตเป็นชนิดใด ประเภทใด ต้องเสียภาษีอัตราใด เพื่อความมั่นใจและเสียภาษีถูกต้อง ความไม่ชัดเจนนี้เปิดโอกาสให้เกิดการหลีกเลี่ยงภาษี (Tax Avoidance) ได้ง่าย และสร้างความไม่เป็นธรรมต่อผู้ผลิตรถยนต์ด้วยกันอันเกิดจากการเสียภาษี และที่สำคัญโครงสร้างภาษีที่มีหลายอัตรามากนี้ทำให้เกิดการบิดเบือนทางเศรษฐกิจ (Economic Distortion) ซึ่งก็คือการผลิตและการบริโภค ผู้ผลิตและผู้บริโภคหันมานิยมผลิตและใช้รถยนต์บรรทุกชนิดกระบะแทนการใช้รถยนต์นั่ง และการดัดแปลงรถยนต์หรือรถตู้ทึบเป็นรถยนต์นั่งอันเนื่องมาจากอัตราภาษีที่แตกต่างกันมาก สิ่งเหล่านี้เป็นต้นทุนทางเศรษฐกิจ (Economic Cost) โครงสร้างภาษีจึงกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์มากกว่าจะส่งเสริม

อีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้รัฐต้องปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ก็คือ การต้องปรับลดลงของอากรขาเข้าเป็นอัตราร้อยละ 0 – 5 ตามข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ เช่น AFTA, WTO เป็นต้น ทำให้อัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ต้องลดลงและอาจหมดไปในที่สุด การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตใหม่ให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ และเป็นธรรมต่อทุกฝ่ายจึงเป็นสิ่งจำเป็น อีกทั้งการปรับลดของอากรขาเข้าจะทำให้รายได้รัฐที่เคยได้จากภาษีศุลกากรลดลง รัฐจึงมีความจำเป็นที่ต้องหารายได้ภาษีจากแหล่งอื่นมาทดแทนซึ่งก็คือภาษีสรรพสามิตนั่นเอง

จากสาเหตุข้างต้นทำให้กระทรวงการคลังออกมาระบุว่าจะมีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ซึ่งเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2547 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้มีการปรับโครงสร้างภาษีตามที่กระทรวงการคลังเสนอมา โดยที่การปรับโครงสร้างนี้ได้มีการพิจารณาให้เหมาะสมกับภาวการณ์เติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศตลอดจนสถานการณ์ของโลกที่เปลี่ยนไป รวมทั้งไม่ให้กระทบเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยสู่การเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกหรือดีทรอยต์แห่งเอเชีย

สำหรับสาระของการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตในส่วนรถยนต์นั่งมีการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งหรือรถเก๋งเป็น 4 อัตรา (ดูรายละเอียดในตาราง 1.3) เพิ่มจากเดิมที่มีเพียง 3 อัตรา ตามขนาดความจุของกระบอกสูบเครื่องยนต์ (ซีซี) เริ่มตั้งแต่ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี ขึ้นไป จนถึงขนาดเครื่องยนต์ที่เกิน 3,000 ซีซี โดยให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 30 ร้อยละ 35 ร้อยละ 40 และร้อยละ 50 ตามลำดับ

ตารางที่ 1.3 เปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์นั่ง

รถยนต์นั่งแบ่งตามขนาดเครื่องยนต์และอัตราภาษี (ร้อยละ)			
แบ่งแบบเดิม	**ภาษีเดิม**	**แบ่งแบบใหม่**	**ภาษีใหม่**
ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี.	35	ขนาดไม่เกิน 2000 ซีซี.	30
ขนาด 2401–3000 ซีซี.	41	ขนาด 2001–2500 ซีซี.	35
ขนาดเกิน 3000 ซีซี.	48	ขนาด 2501–3000 ซีซี.	40
		ขนาดเกิน 3000 ซีซี.	50

ที่มา : กรมสรรพสามิต

จากตารางข้างต้นพบว่าอัตราภาษีอันใหม่ที่เก็บจากรถยนต์นั่งมีการเปลี่ยนแปลงเมื่อคิดเป็นร้อยละดังนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.4 การเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีที่เก็บจากรถยนต์นั่งคิดเป็นร้อยละ

รถยนต์นั่งแบ่งตามขนาดเครื่องยนต์และการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีคิดเป็นร้อยละ			
รถยนต์นั่ง	**ภาษีเดิม (ร้อยละ)**	**ภาษีใหม่ (ร้อยละ)**	**เปลี่ยนแปลง**
1. ขนาดต่ำกว่า 2,000 ซีซี	35	30	ลดลง 14.29%
2. ขนาด 2,001 – 2,400 ซีซี	35	35	ไม่เปลี่ยนแปลง
3. ขนาด 2,401 – 2,500 ซีซี	41	35	ลดลง 14.63%
4. ขนาด 2,501 – 3,000 ซีซี	41	40	ลดลง 2.44%
5. ขนาดมากกว่า 3,000 ซีซี	48	50	เพิ่มขึ้น 4.17%

งานวิจัยในส่วนของภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์นั่งจะทำการศึกษาเฉพาะกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 4 เนื่องจากกลุ่มที่ 2 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในอัตราภาษี ส่วนกลุ่มที่ 3 และกลุ่มที่ 5 พบว่ามีรถยนต์น้อยมากที่ตกอยู่ในช่วงเครื่องยนต์ขนาดนี้จึงไม่ได้ทำการศึกษา สำหรับการศึกษาในกลุ่มรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 2000 ซีซี จะแบ่งแยกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มรถยนต์ที่มีขนาดต่ำกว่า 1600 ซีซี และกลุ่มรถยนต์ขนาด 1601 – 2000 ซีซี ซึ่งอัตราภาษีลดลงเท่ากัน แต่ผลกระทบต่อผู้บริโภคจะแตกต่างกันมากหรือไม่เป็นสิ่งหนึ่งที่งานวิจัยนี้ต้องการศึกษา

สำหรับภาษีศุลกากรที่เก็บจากรถยนต์ซึ่งในอนาคตต้องมีการเปิดเสรีเพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ แต่ในปัจจุบันการเก็บภาษีศุลกากรจากรถยนต์ยังคงมีอยู่โดยในส่วนที่เก็บจากรถยนต์นั่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 1.5

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.5 อัตราภาษีที่เก็บจากรถยนต์นั่งนำเข้าสำเร็จรูป (Completely Built – Up : CBU)

(หน่วยอัตราภาษี : ร้อยละ)

ขนาดเครื่องยนต์ (ซีซี)	อากรขาเข้า	ภาษีท้องถิ่น	ภาษีสรรพสามิต	ภาษีมูลค่าเพิ่ม
ขนาดไม่เกิน 2000 ซีซี	80	3	30	7
ขนาด 2001 – 2500 ซีซี	80	3.5	35	7
ขนาด 2501 – 3000 ซีซี	80	4	40	7
ขนาดเกินกว่า 3000 ซีซี	80	5	50	7

ที่มา : กรมศุลกากร ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรตามมาตรา 12 ฉบับที่ 1 วันที่ 28 ธันวาคม 2544

หมายเหตุ : ภาษีท้องถิ่นหรือภาษีมหาดไทยเดิมคิดอัตราร้อยละ 10 ของภาษีการค้า แต่ภายหลัง 1 มกราคม 2535 คิดจากอัตราร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

การที่รัฐบาลคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นี้ทำให้ไม่เกิดการแข่งขันเท่าที่ควร ซึ่งตามทฤษฎีทางด้านการค้าระหว่างประเทศ การกีดกันทางการค้าไม่ว่าจะเป็นการใช้นโยบายทางด้านภาษีศุลกากรหรือไม่ใช่ภาษีศุลกากร จะก่อให้เกิดต้นทุนการคุ้มครอง (Cost of Protection) ซึ่งเป็นความสูญเสียสวัสดิการเศรษฐกิจ (Welfare Loss) ดังนั้น ในส่วนของภาษีศุลกากรจะศึกษาว่าถ้ามีการลดอัตราอากรขาเข้าลงร้อยละ 100 หรือยกเลิกการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์อันเกิดจากภาษีศุลกากรผู้บริโภคจะได้รับสวัสดิการเพิ่มขึ้นเท่าไร

การปรับโครงสร้างภาษีจะส่งผลกระทบทั้งต่อตัวผู้บริโภคและผู้ผลิต การพิจารณาในเรื่องนี้ต้องเป็นไปอย่างรอบคอบ การปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ที่ดีจะทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ผลิตและผู้จำหน่ายรถยนต์ แต่สำหรับงานวิจัยชิ้นนี้จะเน้นความสำคัญไปยังกลุ่มผู้บริโภครถยนต์ เนื่องจากหลายต่อหลายครั้งในการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ได้ส่งผลบวกต่อผู้ผลิต ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงจะทำการพิจารณาถึงผลกระทบต่อสวัสดิการของกลุ่มผู้บริโภครถยนต์ว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร เพื่อที่ว่าภาครัฐจะได้ตระหนักถึงผลที่จะเกิดจากการปรับโครงสร้างภาษี จะได้เกิดความรัดกุมมากยิ่งขึ้นก่อนจะมีการประกาศใช้นโยบายภาษีใด ๆ ออกมา

1.2 **วัตถุประสงค์ของการวิจัย**

1. เพื่อศึกษาระบบภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรที่เก็บจากรถยนต์นั่ง

2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภครถยนต์นั่งโดยหาอุปสงค์ของรถยนต์นั่งแบ่งตามกระบอกสูบและแบ่งตามอายุของผู้มีงานทำ

3. เพื่อทราบถึงการเปลี่ยนแปลงในสวัสดิการทางเศรษฐกิจ โดยการหาการเปลี่ยนแปลงของส่วนเกินผู้บริโภคที่แท้จริง (Exact Consumer's Surplus) และต้นทุนประสิทธิภาพที่แท้จริง (Exact Efficiency Cost) ที่เกิดขึ้นจากการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ ซึ่งในกรณีปรับอัตราภาษีลดลง ต้นทุนประสิทธิภาพนี้ก็คือ การได้คืนส่วนสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ (Recovery of The Deadweight Loss)

1.3 **ขอบเขตของการวิจัย**

การศึกษาเรื่องนี้จะทำการศึกษาระหว่าง เดือนมกราคม พ.ศ.2544 – เดือนกันยายน พ.ศ. 2547 โดยจะพิจารณาเฉพาะมาตรการภาษีที่เก็บบนอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงเวลาดังกล่าว โดยในส่วนโครงสร้างภาษีสรรพสามิตจะศึกษาเฉพาะในกลุ่มรถยนต์นั่งหรือรถเก๋งที่ผลิตภายในประเทศโดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ 1.กลุ่มที่มีปริมาตรกระบอกสูบต่ำกว่า 1,600 ซีซี ซึ่งอัตราภาษีลดลงจาก 35% เป็น 30% 2.กลุ่มที่มีปริมาตรกระบอกสูบ 1,601 – 2,000 ซีซี ซึ่งอัตราภาษีลดลงเท่ากับกลุ่มที่ 1 และ 3.กลุ่มที่มีปริมาตรกระบอกสูบ 2,501 – 3,000 ซีซี ซึ่งอัตราภาษีลดลงไปจาก 41% เป็น 40% ในส่วนโครงสร้างภาษีศุลกากรจะศึกษาว่าถ้าอัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์หมดไป (หรืออัตราภาษีนำเข้าลดลง 100%) ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจจะเป็นอย่างไร โดยจะศึกษาเฉพาะในกลุ่มรถยนต์นั่งที่นำเข้าสำเร็จรูปโดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ 1.กลุ่มรถยนต์ขนาดเล็ก (ไม่เกิน 2,400 ซีซี) 2.กลุ่มรถยนต์ขนาดใหญ่ (มากกว่า 2,400 ซีซี) นอกจากนี้ในแต่ละกลุ่มของอุปสงค์ยังแยกศึกษาเป็นอุปสงค์ของผู้มีงานทำที่มีอายุ 25 – 39 ปี และอายุ 40 – 60 ปีขึ้นไป

1.4 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

การเปลี่ยนแปลงในสวัสดิการของผู้บริโภครถยนต์ หมายถึง ส่วนต่างระหว่างส่วนเกินผู้บริโภครถยนต์ก่อนและหลังปรับโครงสร้างภาษี

ประสิทธิภาพของภาษีอากร หมายถึง การจัดเก็บภาษีที่ทำให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจหรือภาระส่วนเกินของภาษีน้อยที่สุด

ต้นทุนประสิทธิภาพ (Efficiency Cost) หมายถึง ผลต่างระหว่างการลดลงของสวัสดิการกับรายได้ที่ภาครัฐเก็บ และยังมีนิยามอื่นที่สื่อความหมายเดียวกัน เช่น การสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ (Deadweight Loss), ภาระส่วนเกินของภาษี (Excess Burden) และการสูญเสียสวัสดิการ (Welfare Loss)

1.5 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ โดยจะใช้ข้อมูลเป็นรายเดือนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 - 2547 ซึ่งสามารถระบุแหล่งที่มาและเก็บรวบรวม ดังนี้

1.ปริมาณความต้องการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและรถยนต์นำเข้า ซึ่งจะใช้ยอดการจำหน่ายของรถยนต์ที่ประกอบขึ้นภายในประเทศและยอดนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป เป็นข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา โดยได้จากการรวบรวมของบริษัทสื่อสากล จำกัด

2. ราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและราคารถยนต์นำเข้า เป็นราคาจำหน่ายรถยนต์ในแต่ละเดือน ซึ่งราคาดังกล่าวจะได้จากการรวบรวมของบริษัทสื่อสากล จำกัด

3. จำนวนผู้มีงานทำที่ได้จากการรวบรวมของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

4. อัตราภาษีในการศึกษาจะแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ อัตราภาษีนำเข้าที่เก็บบนรถยนต์สำเร็จรูป (T_m) อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม (T_{va}) และอัตราภาษีสรรพสามิต (T_e) ที่ได้จากการรวบรวมของกรมสรรพสามิตและกรมศุลกากร

5. ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และรายได้ประชาชาติ (National Income) ข้อมูลส่วนนี้จะได้จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

6. อัตราแลกเปลี่ยนได้จากการรวบรวมของธนาคารแห่งประเทศไทย

7. ราคาน้ำมันเบนซินได้จากสถิติเศรษฐกิจและการเงินของธนาคารแห่งประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงผลกระทบของการปรับโครงสร้างภาษีต่อสวัสดิการเศรษฐกิจ ทั้งส่วนเกินผู้บริโภคที่แท้จริง การได้คืนจากส่วนสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ (Recovery of The Deadweight Loss)

2. ทำให้ทราบว่าผู้บริโภคในแต่ละกลุ่มได้รับผลแตกต่างกันจากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรว่ามีมากน้อยอย่างไร

3. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมของผู้บริโภคในแต่ละตลาดรถยนต์ที่แตกต่างกัน

1.7 ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลการวิจัย

บทที่ 1 บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา
วัตถุประสงค์ของการวิจัย
ขอบเขตของการวิจัย
คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลการวิจัย

บทที่ 2 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรที่เก็บจากรถยนต์

บทที่ 3 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎี
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 4 วิธีดำเนินการวิจัย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5 ผลการศึกษา

ผลของการปรับภาษีสรรพสามิตต่อรถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศ

ผลของการปรับภาษีศุลกากรต่อรถยนต์นั่งนำเข้า

บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

ข้อเสนอแนะ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย