



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยนับว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยในปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณการผลิตรถยนต์รวม 927,981 คัน เพิ่มขึ้นเป็นอัตราส่วนร้อยละ 23.65 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนการผลิตรถยนต์รวม 750,512 คัน ในปี พ.ศ. 2546¹

การผลิตรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และมีการเชื่อมโยงเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆอีกมากมาย เนื่องจากในรถยนต์ 1 คัน จะต้องใช้ชิ้นส่วนซึ่งเป็นองค์ประกอบมากกว่า 3,000 รายการ ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมพลาสติก, เหล็ก, อิเล็กทรอนิกส์, ยาง, ผ้า, หนัง, แก้ว ฯลฯ²

อุตสาหกรรมยานยนต์จึงเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ใช้เป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม จากความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่นๆ ซึ่งภาครัฐไทยได้เล็งเห็นถึงผลประโยชน์ดังกล่าว จึงได้ทำการสนับสนุนส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ขึ้นภายในประเทศ และเป็นอุตสาหกรรมรายแรกที่มีการวางแบบแผนนโยบายอุตสาหกรรม

ในปี พ.ศ. 2504 โรงงานประกอบรถยนต์ของบริษัทแอโกลไทยมอเตอร์จำกัด ซึ่งทำการประกอบรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ดจึงได้เกิดขึ้น และนับได้ว่าเป็นโรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกของประเทศไทย จากการสนับสนุน และส่งเสริมการลงทุนโดยรัฐบาลที่จะดำเนินนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งใช้แนวทางการมุ่งที่จะเป็นแหล่งผลิตรถยนต์นานาชาติ (International Car)

ปี พ.ศ. 2505 รัฐบาลได้ใช้มาตรการส่งเสริมการลงทุนทางด้านการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ โดยการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูป (Completely Knocked - Down Kits)

¹ สถาบันยานยนต์, "ตารางแสดงจำนวนการผลิตรถยนต์ (1990-2005)."

[http://www.thaiauto.or.th/Records/Records_Main.asp], 15 มกราคม 2549.

² Abdulsomad, K., 'Promoting Industrial and Technological Development Under Contrasting Industrial Policies : The Automotive Industry in Malaysia and Thailand', in K.S. Jomo, G. Felker, and R. Rasiah (eds), *Industrial Technology Developments in Malaysia*, (London : Routledge, 1998); cited in Jason P. Abbott, *Developmentalism and Dependency in Southeast Asia : the case of the automotive industry*, (London : Routledge, 2003), p 120.

เหลือร้อยละ 30 สำหรับรถยนต์นั่ง ร้อยละ 20 สำหรับรถบรรทุกเล็ก และร้อยละ 10 สำหรับรถบรรทุกใหญ่ ในขณะที่ภาชีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปสูงกว่าเท่าตัว คือ ร้อยละ 60, 40 และ 20 ตามลำดับ³ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายเศรษฐกิจของรัฐในช่วงนั้นที่เน้นยุทธศาสตร์แบบอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า (import – substitution industrialization)⁴ เป็นการส่งเสริมการลงทุนของเอกชนในด้านอุตสาหกรรม เพื่อก่อให้เกิดการผลิตในประเทศ ทั้งนี้โดยค้ำประกันว่ากิจการที่ได้รับการส่งเสริมนั้นสามารถผลิตสิ่งของได้มีปริมาณมาก มีคุณภาพดีเท่าเทียมกับของต่างประเทศ ใช้วิธีการผลิตอันมีประสิทธิภาพและสามารถตั้งตัวได้ภายในระยะเวลาพอสมควร

ภายหลังจากมาตรการลดภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนสร้างโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ ก่อให้เกิดโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็น 11 โรงงาน จึงทำให้รัฐบาลได้ประกาศยกเลิกการส่งเสริมการลงทุนด้านโรงงานประกอบรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2512 รัฐได้เปลี่ยนนโยบายไปส่งเสริมการลงทุนด้านการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศทดแทนการนำเข้า โดยใช้มาตรการทางภาษี คือ ปรับอัตราภาชีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์สำเร็จรูปเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 20 ทำให้ภาชีนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปของรถยนต์นั่ง รถแวน รถปิกอัพและรถบรรทุก เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 50, 40 และ 30 ตามลำดับ และในปีนี้คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้เกิดขึ้น เพื่อกำหนดนโยบายต่างๆในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย⁵

นอกจากการกระตุ้นให้มีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศจากมาตรการทางภาษีแล้ว ในปี พ.ศ. 2515 รัฐได้ประกาศบังคับให้รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ (local content) ในอัตราที่กำหนด คือ ประมาณร้อยละ 25 ของมูลค่าชิ้นส่วนประกอบทั้งหมด ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้ให้ระยะเวลาผู้ประกอบการเตรียมตัวประมาณ 2 ปี โดยมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2517⁶

กล่าวสรุปสถานการณ์ดังกล่าวได้ว่า รัฐได้ใช้มาตรการทางภาษีเพื่อดึงดูดให้มีการลงทุนก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ จนกระทั่งมีจำนวนโรงงานมากพอแล้ว จึงได้

³ กุลธิดา เศษโยธิน, "ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคาครรถยนต์ในประเทศไทย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัย คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 29.

⁴ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 1 ระยะที่ 1 พ.ศ. 2504 – 2508," [http://www.nesdb.go.th/plan/data/plan1_1/data/Ma1_2.doc], 30 มกราคม 2550.

⁵ วีรพล นิตชากร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัย คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544), หน้า 45.

⁶ กุลธิดา เศษโยธิน, "ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคาครรถยนต์ในประเทศไทย," หน้า 30.

ใช้มาตรการทางภาษีอีกครั้ง ในการส่งเสริม และปกป้องการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ กิจกรรมทั้งหมดนี้ดำเนินไปภายใต้แนวความคิดการทดแทนการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของรัฐตามที่ได้กล่าวไว้

ในช่วงเวลาเดียวกัน รัฐได้ดำเนินนโยบายเชิงมีบทบาทนำอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศอีกหลายครั้ง เช่น ในปี พ.ศ. 2514 จากการที่ขณะนั้นรัฐบาลเห็นว่า การประกอบรถยนต์ของไทยมีแบบและรุ่นมากจนเกินไป กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้ประกาศจำกัดรุ่น (Series) และแบบ (Models) ของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศทุกชนิด เพื่อให้มีจำนวนการผลิตในแต่ละรุ่นมากพอที่จะสามารถเพิ่มศักยภาพการผลิตไปจนถึงระดับการประหยัดจากขนาดการผลิต (Economies of Scale) ซึ่งจะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยลดต่ำลง⁷

โดยสรุป สถานการณ์ในช่วงแรกของอุตสาหกรรมยานยนต์ในช่วงปี พ.ศ. 2503 ภาคธุรกิจไม่มีบทบาทในการกำหนดนโยบายใดๆอย่างเป็นทางการ เนื่องจากในสมัยนั้นยังเป็นการเมืองแบบรัฐข้าราชการ (bureaucratic polity) ซึ่งอำนาจในการกำหนดนโยบายจะตกอยู่กับทหารและข้าราชการชั้นสูง กลุ่มที่อยู่นอกระบบราชการ เช่น กลุ่มธุรกิจจะเป็นกลุ่มที่อ่อนแอเชิงอำนาจ และถูกครอบงำ จึงมีการใช้สายสัมพันธ์ส่วนตัวระหว่างนักธุรกิจบางรายในลักษณะของผู้ประกอบการแบบไพร่ (pariah entrepreneurship)⁸ กับผู้นำทางการเมืองเพื่อทำการเรียกร้อง ต่อรองผลประโยชน์

กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้รวมตัวกันอย่างเข้มแข็ง และเป็นทางการมากยิ่งขึ้น เมื่อรัฐบาลไทยได้กำหนดโครงสร้างขององค์กรธุรกิจที่สำคัญ คือ สภาหอการค้าไทย(ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2509) สมาคมธนาคารไทย(ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2501) และสภาอุตสาหกรรมไทย(ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2510) โดยที่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถเข้ามามีบทบาทในการร่วมกำหนดนโยบายกับรัฐอย่างเป็นทางการผ่านทางสภาอุตสาหกรรมไทย จนออกมาเป็นผลสำเร็จ คือ นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในปี พ.ศ. 2515 ดังกล่าวมาแล้ว สาเหตุที่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์เริ่มมีบทบาทในการกำหนดนโยบายร่วมกับรัฐได้ เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์ได้รับการคุ้มครอง และสนับสนุนจากรัฐจนทำให้อุตสาหกรรมนี้เติบโตขึ้นมาเริ่มมีบทบาทและความเข้มแข็ง และรัฐก็ได้ให้ความสำคัญลำดับต้นๆแก่อุตสาหกรรมนี้จากการดำเนินยุทธศาสตร์การผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าดังที่กล่าวมาแล้ว

⁷ วีรพล นิติชากร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," หน้า 45.

⁸ เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา, "รัฐศาสตร์กับธุรกิจ" ใน *สหวิทยาการทางรัฐศาสตร์*, (นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2549), หน้า 6-20 – 6-21.

ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ช่วงคือ⁹

1. ในยุคแรกเริ่มช่วงคริสต์ทศวรรษ 1960 (พ.ศ. 2503 - 2512) ถึงกลางคริสต์ทศวรรษ 1980 (พ.ศ. 2528) อันเป็นยุคแห่งการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้พัฒนาจากการถูกรอรับ จนสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายกับรัฐอย่างเป็นทางการ จากโครงสร้างโอกาสทางการเมืองที่เปิดผ่านทางสภาอุตสาหกรรมไทย ในช่วงนี้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้แบ่งออกเป็นสองฝ่ายอย่างชัดเจน คือ ฝ่ายผู้ประกอบการรถยนต์และฝ่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งสามารถทำตนเหมือนไขในหินที่กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนต้องคอยมาดูแลปกป้อง มากกว่าจะหันมาพัฒนาศักยภาพของตนเอง โดยการคุ้มครองปกป้องอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศที่สำคัญอีกมาตรการในปี พ.ศ. 2521 คือ การห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (Completely Built Up: CBU) ทุกประเภทและขนาดเฉพาะรถยนต์ใหม่ ส่วนรถยนต์เก่าสามารถนำเข้าได้เฉพาะรถยนต์ที่มีปริมาตรระบอบสูบต่ำกว่า 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร และถูกเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่สูง¹⁰

2. ช่วงปลายคริสต์ทศวรรษ 1980 (ประมาณปี พ.ศ. 2530) เป็นยุคที่อุตสาหกรรมยานยนต์เจริญเติบโตขึ้น เนื่องมาจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ ราคาพืชผลทางการเกษตรสูงขึ้น อำนาจการซื้อของประชาชนมีมากกว่าเดิม และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลดลง ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ได้ทำให้ผู้ประกอบการและผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต้องเร่งกำลังการผลิต เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ จนกระทั่งไม่มีเวลามารวมตัวกันเป็นกลุ่มผลประโยชน์เพื่อต่อรองกับรัฐบาล

3. ช่วงตั้งแต่ต้นคริสต์ทศวรรษ 1990 (พ.ศ. 2533) เป็นต้นมา อยู่ในยุคของการผ่อนปรนการคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศ เพื่อเตรียมความพร้อมสู่การเปิดเสรีทางยานยนต์ อัตราการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์มีอย่างค่อนข้างต่อเนื่อง จะมีการชะงักงันบ้างในช่วงเศรษฐกิจซบเซาจากปัจจัยวิกฤติสงครามอ่าวเปอร์เซีย อัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น ผนวกกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนสำเร็จรูปจากต่างประเทศในปี พ.ศ. 2534 ซึ่งภาษีดังกล่าวจะลดลงไปอย่างมากดังตารางข้างล่างนี้ และสามารถนำเข้ารถยนต์ใหม่สำเร็จรูปได้โดยตรง จึงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ก้าวเข้าสู่การผลิตตามกลไกตลาดมากขึ้น จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2535 ยอดจำหน่ายรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีการชะลอการ

⁹ พัชรี สิโรต, รัฐไทยกับธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540), หน้า 3.

¹⁰ วีรพล นิตินาการ, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," หน้า 46.

ชื่อในปีที่ผ่านมา จากการคาดหวังว่าราคารถยนต์จะลดลงหลังจากการปรับภาษี ในยุคนี้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้หันมาติดต่อเจรจา ทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายกับกระทรวงการคลังมากขึ้น เนื่องจากมีบทบาทมากในการใช้เครื่องมือทางด้านพิกัดอัตราภาษี

โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ ก่อนและหลังวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2534¹¹

ประเภท	อัตราภาษีนำเข้าเดิม		อัตราภาษีนำเข้าใหม่	
	CBU	CKD	CBU	CKD
รถยนต์นั่งต่ำกว่า 2,300 ซีซี	180	112	60	20
รถยนต์นั่งสูงกว่า 2,300 ซีซี	300	112	100	20
รถตู้ ปิกอัพ จี๊ป สเตชันแวกอน	120	72	60	20

นับแต่นั้นเป็นต้นมา แนวโน้มทางนโยบายของรัฐต่ออุตสาหกรรมยานยนต์มักจะเป็นในรูปแบบของการพยายามผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศสามารถพึ่งตนเองได้ เร่งสร้างประสิทธิภาพ สร้างมาตรฐานการผลิต เพื่อพัฒนาไปสู่การแข่งขันเสรีในระดับสากล

มาตรการที่สนับสนุนแนวทางดังกล่าว เช่น ในปี พ.ศ. 2537 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในประเทศ และทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่มีการแข่งขัน เพื่อกระตุ้นให้มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต

ในปี พ.ศ. 2541 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับประกอบรถยนต์นั่ง โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 เป็นต้นไป ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศที่ยังไม่ได้คุณภาพมาตรฐาน ทำให้ต้องเร่งพัฒนาตนเอง เพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจ

ในปี พ.ศ. 2542 กระทรวงการคลังได้เห็นชอบที่จะปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 โดยมีการแบ่งนิยามประเภทของรถยนต์เพิ่มขึ้น เพื่อความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีเมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2540 ดังนี้

¹¹ จิตติมา คุปตานนท์, "การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีรถยนต์ยุครัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน (มีนาคม 2534 - เมษายน 2535)," ใน ภาษีรถยนต์และอุตสาหกรรมรถยนต์, ริงสรรค์ ธนะพรพันธุ์, บรรณาธิการ (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 2536), หน้า 6.

โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2540¹²

ประเภท	ปริมาตรกระบอกลูก	อัตราภาษี(ร้อยละ)
รถยนต์นั่ง		
- ชนิดแก่ง	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	37.5
	- 2,401 – 3,000 ซีซี	43
	- เกิน 3,001 ซีซี <220 แรงม้า	50
- ชนิดตรวจการณ(OPV)	ทุกขนาดซีซี	32
รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี ขึ้นไป	38
รถยนต์กระบะ	ทุกขนาดเครื่องยนต์	5

โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2542¹³

ประเภท	ปริมาตรกระบอกลูก	อัตราภาษี(ร้อยละ)
รถยนต์นั่ง		
- ชนิดแก่ง	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	35
	- 2,401 – 3,000 ซีซี	41
	- เกิน 3,001 ซีซี <220 แรงม้า	48
- ชนิดตรวจการณ(OPV)		29
- ชนิดกึ่งบรรทุก(PPV)	ทุกขนาดซีซี	18
- ชนิดที่มีกระบะ(Double Cab)		12
รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	35
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี ขึ้นไป	41
รถยนต์กระบะ	ทุกขนาดเครื่องยนต์	3

¹² ชลธาร วิศรุตวงศ์, "ภาษีสรรพสามิตรถยนต์," วารสารภาษีบัญชีและกฎหมายธุรกิจ 9 (กุมภาพันธ์ 2546): 21.

¹³ ชลธาร วิศรุตวงศ์, "ภาษีสรรพสามิตรถยนต์," วารสารภาษีบัญชีและกฎหมายธุรกิจ 9 (มีนาคม 2546): 44.

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2540 กับ พ.ศ. 2542 จะเห็นได้ว่าอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2542 ลดลงทุกประเภทเมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2540 ยกเว้นประเภทรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มีอัตราภาษีเพิ่มขึ้น และมีการกำหนดประเภทรถเพิ่มขึ้นเพื่อจัดเก็บภาษี คือ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) และรถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) ซึ่งรถยนต์ทั้งสองประเภทเป็นรถยนต์ที่มีพื้นฐานมาจากรถกระบะ แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถกระบะที่สามารถแตกอนุพันธ์ออกไปได้เพื่อเพิ่มยอดขาย

จากสถานการณ์เกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ได้กล่าวมาพอสังเขป จึงเป็นเรื่องที่น่าสังเกตว่ามาตรการทางภาษีถูกนำมาใช้บ่อยครั้งในการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งจะแยกเป็นฝ่ายผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์ และฝ่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ป้อนให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์

ถ้ากล่าวถึงภาษีทางอุตสาหกรรมยานยนต์หลักๆจะสามารถแบ่งได้เป็น

1. ภาษีนำเข้า ซึ่งจะส่งผลกระทบกับการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป และการนำเข้ชิ้นส่วนยานยนต์สำเร็จรูป
2. ภาษีสรรพสามิต เป็นภาษีที่ส่งผลกระทบกับรถยนต์ทั้งที่ผลิตภายในประเทศ และที่นำเข้ามาสำเร็จรูป

งานศึกษาชิ้นนี้จะวิเคราะห์บทบาทของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ในฐานะกลุ่มผลประโยชน์ กับการปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547

โดยผลจากการปรับอัตราภาษีดังกล่าว ทำให้ประโยชน์ตกแก่รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีแรงม้าไม่เกิน 220 แรงม้า ซึ่งปัจจุบันเป็นตลาดใหญ่อันดับ 2 รองจากตลาดรถกระบะ 1 ตัน โดยค่ายรถยนต์กลุ่มนี้จะเสียภาษีลดลงจากอัตราร้อยละ 35 เป็นร้อยละ 30 ทำให้ราคาปรับลดลงไปหลักหมื่นจนถึงหลักแสนบาท ซึ่งจะส่งผลดีต่อยอดจำหน่ายรถยนต์เหล่านี้

ในส่วนของประเภทของรถยนต์ที่ได้รับผลกระทบด้านลบมากที่สุด คือ รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (Off-road Passenger Vehicle / OPV) จากเดิมที่เสียภาษีในอัตราเดียวทั้งหมด คือ ร้อยละ 29 แต่ภาษีใหม่ได้แยกการเสียภาษีตามขนาดของเครื่องยนต์ โดยเสียภาษีในอัตราเดียวกันกับรถยนต์นั่ง คือ 1.ความจุกระบอกสูบ 1-2,000 ซีซี จะจัดเก็บในอัตราร้อยละ 30 2. ความจุกระบอกสูบระหว่าง 2,001-2,500 ซีซี (เกิน 220 แรงม้า) จัดเก็บในอัตราร้อยละ 35 3.

ความจุกระบอกสูบ 2,501-3,000 ซีซี (เกิน 220 แรงม้า) จัดเก็บในอัตราร้อยละ 40 4.ความจุกระบอกสูบมากกว่า 3,000 ซีซีขึ้นไป (เกิน 220 แรงม้า) จัดเก็บในอัตราร้อยละ 50 จากมาตรการดังกล่าวจะทำให้รถยนต์ OPV เหล่านี้ ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะมีเครื่องยนต์ใหญ่โต จะต้องทำการปรับราคาเพิ่มขึ้นหลักแสนถึงหลักล้านบาท¹⁴

จุดที่น่าสนใจคือ การปรับเพิ่มปริมาตรความจุกระบอกสูบของรถกระบะ และรถตัดแปลงที่มีพื้นฐานจากรถกระบะ จากภาษีเดิมกำหนดพิคัดความจุไว้ที่ 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร ได้เพิ่มมาเป็น 3,250 ลูกบาศก์เซนติเมตร และภาษีรถกระบะก็ได้เพิ่มขึ้นแต่อย่างไรยังคงระดับภาษีไว้ที่อัตราร้อยละ 3 เช่นเดิม จากจุดนี้จึงน่าที่จะศึกษาถึงอิทธิพลของบริษัทรถยนต์ในประเภทรถกระบะ ที่สามารถผลักดันรัฐบาลให้กำหนดภาษีที่เอื้อต่อกลุ่มของตนได้ ผ่านการพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pickup Passenger Vehicle / PPV) อาทิ โตโยต้า พอร์จูนเนอร์ อีซูซุ มิว7 กับรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (Off-Road Passenger Vehicle / OPV) อาทิ พอร์ด เอสเคป ฮอนด้า ซีอาร์วี ซึ่งรถยนต์ทั้งสองประเภทมีสมรรถนะที่ใกล้เคียงกัน สามารถใช้ทดแทนกันได้ แต่อัตราภาษีสรรพสามิตนั้นถูกกำหนดไว้แตกต่างกัน โดยฝ่ายรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกจะเสียภาษีสรรพสามิตน้อยกว่ารถยนต์นั่งตรวจการณ์ตั้งแต่ร้อยละ 10 - 30 ผันแปรไปตามปริมาตรกระบอกสูบของฝ่ายรถยนต์นั่งตรวจการณ์

รวมถึงการพิจารณาถึงอิทธิพลที่มีต่อรัฐของบรรษัทข้ามชาติ เนื่องจากผลกระทบของวิกฤติเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 ทำให้บริษัทรถยนต์ของนายทุนไทยหลายบริษัท ที่เคยดำเนินงานเป็นทั้งผู้บุกเบิกทำการตลาด และเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อต่างๆแต่เพียงผู้เดียว ได้ลดสภาพลงเหลือเป็นเพียงผู้แทนจำหน่าย จากการที่บริษัทแม่ของรถยนต์หลายๆยี่ห้อได้เข้ามาทำธุรกิจเองในประเทศไทยโดยตรง ตัวอย่างเช่น รถ Mercedes - Benz จากเดิมบริษัท ธนบุรีพาณิชย์ จำกัด ได้เปลี่ยนมือมาเป็นบริษัทแม่ Daimler - Chrylers (Thailand) เข้ามาดูแลรถยนต์ในเครือของตนเอง รถ BMW ได้เปลี่ยนจากกลุ่มยন্ত্রกิจมาเป็น BMW (Thailand) รถ Mitsubishi จากกลุ่มสิทธิผลมาเป็น Mitsubishi Motors Corporation (MMC Thailand) รถ Nissan จากกลุ่มสยามกลการของตระกูล พรประภา ได้ถูก Nissan Motors ประเทศญี่ปุ่นเข้ามาถือหุ้นใหญ่ในสยามกลการ เป็นต้น เหล่านี้ผู้เขียนขอเรียกว่า "กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ยุคผลัดใบ"

¹⁴ บิสิเนสไทย, "ภาษีใหม่ จุดพลุ Eco Car."

เมื่อนำมาพิจารณาร่วมกับบริษัทรถยนต์ที่เป็นบริษัทข้ามชาติมาแต่ดั้งเดิม
เริ่มแรกในเมืองไทย เช่น Toyota Motors, Honda Cars และ Isuzu ทำให้ภาพรวมของ
อุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยเป็นลักษณะของบริษัทข้ามชาติเสียเป็นส่วนใหญ่ โดยเหลือในส่วนที่
เป็นของนายทุนไทยรายใหญ่เพียงเจ้าเดียว คือ กลุ่มยন্ত্রกิจ ที่นำเข้าและประกอบรถยนต์ Audi,
Volkswagen, Kia, Peugeot, Citroen, Skoda และ Seat เป็นต้น

จากสภาพการณดังกล่าว จึงเป็นที่น่าศึกษาว่า การเปลี่ยนแปลงการบริหารจาก
มือของคนไทยไปสู่มือของชาวต่างชาติในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่าง
อุตสาหกรรมยานยนต์กับรัฐบาลจะเหมือนเดิม หรือไม่ ถ้าเปลี่ยนจะเป็นไปในลักษณะใด โดยจะ
ศึกษาเน้นไปในเรื่องการมีอิทธิพลผลักดันนโยบายของกลุ่มยานยนต์ประเภทรถกระบะต่อการปรับ
โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 โดยการ
พิจารณาเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มรถยนต์นั่งกับรถทุกกับรถยนต์นั่งตรวจการณ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อสำรวจบทบาทความสัมพันธ์ระหว่างรัฐและบริษัทรถยนต์ประเภทรถกระบะ
ภายใต้บริบททางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปหลังจากวิกฤตเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540
2. เพื่อทำการศึกษาดังอิทธิพลของปัจจัยภายในที่มีต่อการกำหนดนโยบายภาษี
สรรพสามิตรถยนต์
3. เพื่อทำการศึกษาดังอิทธิพลของปัจจัยภายนอกที่มีต่อการกำหนดนโยบายภาษี
สรรพสามิตรถยนต์

ขอบเขตของการวิจัย

ในงานศึกษานี้จะเป็นการศึกษาเฉพาะกลุ่มบริษัทรถยนต์เท่านั้น โดยจะศึกษาไป
ในกลุ่มของบริษัทรถกระบะ ประเภทรถยนต์นั่งกับรถทุกเปรียบเทียบกับประเภทรถยนต์ที่มีได้มี
พื้นฐานมาจากรถกระบะ แต่มีสมรรถนะที่ใกล้เคียงกัน คือ รถยนต์นั่งตรวจการณ กับการศึกษา
โครงสร้างอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ปรับเปลี่ยนใหม่เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 และ
ศึกษาเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องในช่วงเวลาดังแต่ภายหลังปี พ.ศ. 2540 จนกระทั่งถึงเดือน ธันวาคม
พ.ศ. 2548

สมมติฐานในการวิจัย

การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 ได้แสดงให้เห็นว่ากลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (pickup passenger vehicle / PPV) ได้เปรียบกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ (off-road passenger vehicle / OPV) เพราะกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกมีอิทธิพลในการผลักดันรัฐบาลมากกว่ากลุ่มผู้ผลิตเฉพาะรถยนต์นั่งตรวจการณ

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มผลประโยชน์ หมายถึง บริษัทผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (pickup passenger vehicle / PPV) ซึ่งใช้แทนกลุ่มบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย ซึ่งผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณรุ่น ฟอรัจเจอร์ ที่ได้รับประโยชน์จากภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 และบริษัทผู้ผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ (off-road passenger vehicle / OPV) ซึ่งใช้แทนกลุ่มบริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณรุ่น ซีอาร์วี และกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกซึ่งใช้แทนกลุ่มบริษัท ตรีเพชรอีซูซุเซลส์ จำกัด ซึ่งผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกรุ่น มิว 7 ที่เสียประโยชน์จากภาษีดังกล่าว

ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ หมายถึง ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ที่มีการเปลี่ยนแปลงจากภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2543 ในเรื่องคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกและการให้รถยนต์นั่งตรวจการณเสียภาษีในอัตราเดียวกันกับรถยนต์นั่ง

ราชกิจจานุเบกษา กำหนดค่านิยามว่า

รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick-up Passenger Vehicle: PPV) หมายถึง รถยนต์นั่งที่สร้างบนโครงสร้างของรถยนต์กระบะซึ่งมีคุณลักษณะครบถ้วนทุกข้อ ดังต่อไปนี้

1. ตัวถังวางบนโครงสร้าง (Frame Construction) แบบแชสซีส์ของรถยนต์กระบะที่ออกแบบมาสำหรับให้น้ำหนักรถไม่น้อยกว่า 1,200 กิโลกรัม มีน้ำหนักบรรทุกไม่น้อยกว่า 1,000 กิโลกรัม และมีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม ซึ่งเป็นแบบเดียวกับรุ่นที่มีการผลิตในประเทศ มีการจำหน่ายทั่วไปหรือมีการส่งออกเป็นปกติวิสัย และจดทะเบียนเป็นรถยนต์กระบะบรรทุกตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

2. ระยะห่างระหว่างจุดกึ่งกลางล้อหน้า และจุดกึ่งกลางล้อหลังทั้งข้างซ้ายและข้างขวา (Wheelbase) ต้องไม่เปลี่ยนแปลงไปจากรหัสรุ่นรถยนต์ (Model Code) และแบบแชสซีส์ (Chassis Model) ของรถยนต์กระบะแบบเดียวกับรุ่นรถยนต์นั้น

3. ระยะห่างระหว่างจุดกึ่งกลางล้อหน้า และจุดกึ่งกลางล้อหลังทั้งข้างซ้ายและข้างขวา (Wheelbase) ต้องไม่น้อยกว่า 2,750 มิลลิเมตร

4. ต้องไม่มีกระบะ หรือส่วนทำเยื่อมาเหมือนรถยนต์นั่งแบบเก๋ง

5. ต้องไม่ใช่รถยนต์กระบะดัดแปลง¹⁵

รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (Off-road Passenger Vehicle: OPV) หมายถึง รถยนต์นั่งที่มีความสามารถหรือสมรรถนะในการขับเคลื่อนบนถนนและนอกถนนได้โดยปลอดภัย ซึ่งต้องมีคุณลักษณะเฉพาะครบทุกข้อ ดังต่อไปนี้

1. มีระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ

2. มีที่นั่งอย่างน้อย 4 ที่นั่ง

3. มีพื้นที่ภายในรถ (นอกเหนือจากที่นั่ง) ที่สามารถเข้ารับรถของได้อย่างน้อยหนึ่งในสามของพื้นที่ และของปริมาตรรวมภายในตัวรถ

4. มีมุมเอ็พโพรช (Approach Angle) (คือ มุมแทนเจนต์ (Tangent Angle) ที่เล็กที่สุดที่วัดจากด้านข้างของตัวรถ โดยลากจากจุด Static Loaded Tire Radius ของล้อหน้าลากสัมผัสกับส่วนล่างของหน้ารถในขณะที่รถอยู่ในแนวระดับ) ไม่น้อยกว่า 28 องศา

5. มีมุมเบรกโอเวอร์ (Breakover Angle) (คือ มุมประชิดของมุมที่กว้างที่สุดที่วัดจากจุดตัดของเส้นตรง 2 เส้น ที่ลากจากจุด Static Loaded Tire Radius ของล้อหน้าและล้อหลังไปตัดกันที่พื้นใต้ท้องรถ) ไม่น้อยกว่า 14 องศา

6. มีมุมดีพาทเจอร์ (Departure Angle) (คือ มุมแทนเจนต์ (Tangent) ที่เล็กที่สุดที่วัดด้านข้างของตัวรถ โดยลากจากจุด Static Loaded Tire Radius ของล้อหลังลากสัมผัสกับส่วนล่างของท้ายรถ ขณะที่รถอยู่ในแนวระดับ) ไม่น้อยกว่า 20 องศา

¹⁵ ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 83 ง ลงวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547.

7. มีรันนิง เคลียร์เรนซ์ (Running Clearance) (คือ ระยะห่างจากผิวถนนถึงจุดต่ำสุดของตัวรถที่ไม่ใช่วัตถุเคลื่อนที่ (Unsprung Mass) ไม่ต่ำกว่า 200 มม.

8. มี Front and Rear Axle or Suspension Clearance (คือ ระยะต่ำสุดที่วัดจากพื้นถนนถึงจุดต่ำสุดของเพลาล้อหน้าและเพลาล้อหลัง) ไม่ต่ำกว่า 175 มม.

9. มี Front Tread (คือ ระยะห่างจากจุดกึ่งกลางพื้นหน้าของยางรถที่สัมผัสกับถนนด้านล้อหน้าระหว่างล้อหน้าซ้ายและล้อหน้าขวา) ไม่น้อยกว่า 1,200 มม.

10. มี Rear Tread (คือ ระยะห่างจุดกึ่งกลางพื้นหน้าของยางรถที่สัมผัสกับถนนด้านล้อหลังระหว่างล้อหลังซ้ายและล้อหลังขวา) ไม่น้อยกว่า 1,200 มม.

11. มี Wheelbase (คือ ระยะห่างระหว่างจุดกึ่งกลางล้อหน้าและจุดกึ่งกลางล้อหลังทั้งข้างซ้ายและข้างขวา) ไม่น้อยกว่า 2,350 มม.

12. จะต้องไม่มีกระป๋องท้ายยื่นออกมาเหมือนรถยนต์นั่งแบบเก๋ง

13. จะต้องไม่เป็นรถยนต์ที่เกิดจากการดัดแปลงรถยนต์นั่งแบบเก๋ง โดยการเสริมช่วงล่างหรือล้อให้ผิดไปจากสภาพรถในรุ่นหรือแบบที่ผลิตขึ้นตามปกติวิธี¹⁶

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทราบถึงบทบาทความสัมพันธ์ระหว่างรัฐและบริษัทรถยนต์ประเภทรถกระบะภายใต้บริบททางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปหลังจากวิกฤตเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540

2. เพื่อให้ทราบถึงอิทธิพลของปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอกที่มีต่อการกำหนดนโยบายภาษีสรรพสามิตรถยนต์

วิธีดำเนินการวิจัย

ข้อมูลจากเอกสาร

1. แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ นโยบายภาษีสรรพสามิตรถยนต์ เป็นต้น

¹⁶ ราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 117 ตอนที่ 15 ง ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543.

2. เอกสารงานวิจัย ได้แก่ ผลงานวิจัย งานเขียนทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ เว็บไซต์ ที่มีบทความที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ และภาษีสรรพสามิตรถยนต์

การวิจัยภาคสนาม

การเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในการวางแผนนโยบายเกี่ยวกับด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ และภาษีสรรพสามิตรถยนต์

เช่น กรรมการสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย (Thai Automotive Industry Association/ TAIA) กรรมการกลุ่มยานยนต์ ในสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้บริหารด้านการสื่อสารองค์กรของบริษัทรถยนต์

ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลการวิจัย

บทที่ 1 บทนำ

บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3 ความเป็นมาของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ประเภทรถกระบะ

บทที่ 4 กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์รถกระบะกับบทบาทการผลักดันนโยบาย

ภาษีสรรพสามิตรถยนต์

บทที่ 5 บทบาทฝ่ายที่เสียประโยชน์จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต

รถยนต์ พ.ศ. 2547

บทที่ 6 วิเคราะห์การรักษามลประโยชน์ของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) และรถกระบะ

บทที่ 7 บทสรุปและข้อเสนอแนะ