

บทที่ 2

แนวคิดเกี่ยวกับการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

การจัดเก็บภาษีของรัฐบาลเป็นเครื่องมือในการดำเนินนโยบายเพื่อหารายได้ให้เพียงพอ กับค่าใช้จ่ายเพื่อการบริหารประเทศให้มีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของ รัฐบาลในอันมาใช้เพื่อกระจายรายได้และลดความเหลื่อมล้ำระหว่างรายได้ของคนในสังคม

2.1 แนวคิดและหลักการในการจัดเก็บภาษีศุลกากร¹

ภาษีศุลกากร (Customs Duty) เป็นภาษีชนิดที่เรียกว่า “กำแพงภาษี” (Tariff Barrier) ที่เรียกเก็บค่าอากรจากสินค้าเข้าและขาออก ในสมัยโบราณเมื่อเกิดมีบ้านเมืองขึ้นแล้ว ย่อมมีการค้า ขยายเกิดขึ้นระหว่างกัน บุคคลใดจะนำสินค้ามาขายหรือส่งออกไปจำหน่ายยังบ้านเมืองอื่น จะต้องมีการเก็บภาษีโดยอาจเรียกเก็บเป็นตัวเงินหรือหักส่วนจากสินค้านั้นบ้าง ซึ่งเมื่อเวลาผ่านไป การจัดเก็บภาษีศุลกากรก็มีการพัฒนาขึ้นเป็นลำดับ ฉะนั้นภาษีศุลกากรของสินค้าแต่ละตัวจึงมีอัตรา ที่ไม่เท่ากัน สินค้าใดที่สามารถผลิตภายในประเทศได้อัตราภาษีขาเข้าของสินค้านั้นจะสูง เพราะเราไม่ได้ต้องการที่จะให้ใครนำสินค้านั้นมาขายแข่งกับเรา เช่น เสื้อผ้า เป็นต้นที่จะมี อัตราอากรตั้งแต่ ร้อยละ 30-60 ส่วนสินค้าที่เราผลิตเองไม่ได้ หรือต้องการนำเข้า จะมีอัตราที่ต่ำ เช่น เครื่องจักรโรงงาน เป็นต้น มีอัตราอากรตั้งแต่ร้อยละ 0-5 นอกจากนี้ ยังมีเหตุผลอื่น ๆ ที่ทำให้ ภาษีศุลกากรแตกต่างกันไป เช่น สินค้าที่ส่งเสริมการเรียนรู้หรือเทคโนโลยี เช่น คอมพิวเตอร์ หนังสือ อัตราร้อยละ 0 สินค้าฟุ่มเฟือย เช่น น้ำหอม เครื่องสำอางอัตราร้อยละ 40 สินค้าที่เป็น วัตถุดิบในการผลิต เช่น ไม้ หนังกบ ไหม สารเคมี อัตราร้อยละ 0-5

2.1.1 ประวัติความเป็นมาของภาษีศุลกากร

กิจการภาษีหรือการศุลกากรมีมาตั้งแต่สมัยก่อนสุโขทัย เรียกว่า “จกอบ” โดยที่สมัย สุโขทัยนั้น การค้าขายเป็นปัจจัยสร้างความมั่งคั่งของรัฐ และในช่วงระยะเวลาหนึ่งก็มีประกาศ ยกเว้นภาษีแก่ ผู้มาค้าขายถึงความในศิลาจารึกว่า “เมืองสุโขทัยในน้ำมีปลา ในนามีข้าว พ่อเมืองบ่ เอาจกอบในไพร่ลู่ทาง เพื่อนจูงวัวไปค้า ขี่ม้าไปขาย ใครจักใคร่ค้าช้างค้า ใครจักใคร่ค้าม้าค้า”

¹ กฤษฎา ทองธรรมชาติ. (2536). *ความรู้ทั่วไปด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการศุลกากร*. กรุงเทพฯ: พิมพ์ดี. หน้า 3.

ต่อมาสมัยกรุงศรีอยุธยา หน่วยงานที่ทำหน้าที่ด้านตรวจเก็บภาษีขาเข้าขาออกเฉพาะ เรียกว่า “พระคลังสินค้า” มีสถานที่สำหรับการภาษี เรียกว่า “ขนอน” เก็บภาษีจากระวางบรรทุก สินค้าและจากสินค้าครั้งสมัยกรุงธนบุรี บ้านเมืองอยู่ในยุคสงครามการค้าขายระหว่างประเทศ ไม่ปรากฏหลักฐานทางประวัติศาสตร์มากนัก

ล่วงถึงยุครัตนโกสินทร์ สมัยรัชกาลที่ 3 มีการประมวลผูกขาดการเรียกเก็บภาษีอากร เรียกว่า ระบบเจ้าภาษีนายอากร ส่วนสถานที่เก็บภาษี เรียกว่า “โรงภาษี” ต่อมาในรัชกาลที่ 4 การติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมากขึ้นมีการทำสนธิสัญญาเบาริง (หนังสือสัญญาทางพระราชไมตรี ประเทศอังกฤษแลประเทศสยาม (อังกฤษ: Treaty of Friendship and Commerce between the British Empire and the Kingdom of Siam) หรือที่เกี่ยวกับศุลกากร คือ ยกเลิกการเก็บค่าธรรมเนียม ระบุ ในท้ายสัญญาเป็นชนิดไป ทั้งมีการตั้งโรงภาษี เรียกว่า ศุลกสถาน ขึ้นเป็นที่ทำการศุลกากร

ยุคใหม่ของศุลกากรไทยเริ่มใน พ.ศ. 2417 เมื่อรัชกาลที่ 5 ทรงจัดตั้งหอรัษฎากรพิพัฒน์ เป็นสำนักงานกลางในการรวบรวมรายได้ของแผ่นดิน งานศุลกากรซึ่งทำหน้าที่จัดเก็บภาษีขาเข้าขาออกเป็นรายได้ของรัฐ อยู่ในความควบคุมดูแลของหอรัษฎากรพิพัฒน์ ส่งงานศุลกากรเจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วตามความเปลี่ยนแปลงของบ้านเมืองและสถานการณ์โลก มีการสร้างอาคารเจริญเติบโตขึ้นอย่างเหมาะสมขึ้นแทนที่ทำการศุลกากรที่เรียกว่า ศุลกากร สถานเดิมในปี 2497 คือ สถานที่ตั้งกรมศุลกากรคลองเตยในปัจจุบัน

2.1.2 แนวคิดในการจัดเก็บภาษีศุลกากร

ภาษีศุลกากรในปัจจุบันนั้นถือเป็นแหล่งรายได้ของหนึ่งของรัฐ แนวคิดเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีศุลกากรมีมาตั้งแต่สมัยโบราณ และถือว่าเป็นระบบภาษีที่เก่าแก่ที่สุดสำหรับระบบภาษีศุลกากรนั้น มีทฤษฎีในทางภาษีศุลกากร กล่าวถึงภาษีศุลกากรใน 2 รูปแบบใหญ่ คือ ภาษีเพื่อรายได้ (Revenue Duties) และภาษีปกป้อง (Protective Duties)

1) ภาษีเพื่อรายได้ (Revenue Duties) มีจุดประสงค์หลักเพื่อการจัดเก็บรายได้จากภาษี โดยมุ่งหมายให้ประเทศได้รับเงินรายได้จำนวนมากจากการจัดเก็บภาษี เพื่อนำรายได้เหล่านี้ มาใช้จ่ายในประเทศ

2) ภาษีปกป้อง (Protective Duties) มีจุดประสงค์หลักเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศ จากการแข่งขันของต่างประเทศและการปรับปรุงการลดค่า การลดเงินเพื่อ ตลอดจนการปรับปรุงฐานะทางเศรษฐกิจภายในประเทศ ซึ่งเป็นการกล่าวในความหมายอย่างกว้าง โดยรวมไปถึงทั้งในแง่มุมมองของการเป็นเครื่องมือสำหรับนโยบายทางเศรษฐกิจหรือนโยบายทางการค้า²

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 3.

การเก็บภาษีปกป้องจะพิจารณาว่าสินค้าจากต่างประเทศที่นำเข้ามาที่ส่งผลกระทบต่อสินค้าภายในประเทศเท่าที่ควรจัดเก็บภาษี ส่วนสินค้าต่างประเทศซึ่งไม่กระทบกระเทือนต่อธุรกิจของสินค้าภายในประเทศควรได้รับประโยชน์จากการไม่จัดเก็บภาษี

การกำหนดภาษีเพื่อรายได้และภาษีปกป้องอาจไม่จำเป็นต้องเกี่ยวพันซึ่งกันและกัน การเก็บภาษีเพื่อรายได้อาจมีผลกระทบต่อภาวะทางเศรษฐกิจในทางการผลิตและการบริโภค ในขณะที่ภาษีปกป้อง ซึ่งถูกใช้เป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้จากการเก็บภาษีในอดีตในประเทศที่พัฒนาน้อยและประเทศที่กำลังพัฒนา ภาษีศุลกากรเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญแต่ในประเทศที่พัฒนาแล้ว การจัดเก็บภาษีศุลกากร จะมีความมุ่งหมายไปในทางที่เป็นภาษีปกป้องและพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศ (เปิดเสรีทางการค้า) มากกว่าการจัดเก็บภาษีเพื่อรายได้

จากแนวคิดดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับนโยบายส่งเสริมการค้าการลงทุนระหว่างประเทศที่แต่ละประเทศมีความมุ่งหมายจะพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติทางศุลกากรจากการพิจารณาเฉพาะการเก็บภาษีเพื่อมุ่งแสวงหารายได้เข้ารัฐเป็นจำนวนมาก ไปสู่การพิจารณาถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการดำเนินงานทางด้านศุลกากร เพื่อสร้างความโปร่งใสและอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการ

2.1.3 หลักการในการจัดเก็บภาษีศุลกากร³

การจัดเก็บภาษีศุลกากรจะเก็บเฉพาะของที่นำเข้ามาใช้บริโภคภายในประเทศ หรือเข้าสู่วงจรเศรษฐกิจภายในประเทศโดยตรง ซึ่งของบางอย่างได้รับยกเว้นอากร แบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) นำเข้ามาแล้วแต่ไม่ได้ใช้บริโภคภายในประเทศ ซึ่งสินค้าไม่ได้เข้ามาสู่วงจรเศรษฐกิจภายในประเทศ เช่น ของนำเข้านั้นหายไปขณะอยู่ในคลังสินค้าหรือการขนส่ง เป็นต้น

2) นำเข้ามาใช้บริโภคภายในประเทศแต่ไม่กระทบเศรษฐกิจ เช่น ของส่วนตัวหรือของใช้ในบ้านเรือน ที่นำเข้ามา เป็นต้น

พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรกำหนดการจัดเก็บอากรไว้ 3 วิธี คือ
วิธีจัดเก็บเงินใจการจัดเก็บ

1) เก็บตามราคา เก็บเป็นอัตราร้อยละของราคาสินค้า แบ่งได้เป็น 2 กรณี

(1) อากรขาเข้า เก็บจากราคาแท้จริงของสินค้าในตลาด (ราคาขาย) เป็นราคา C.I.F ซึ่งเป็นราคารวมค่าประกันภัยและค่าขนส่งจนถึงท่าเรือในประเทศ

³ สถิต ลิ้มพงศ์พันธุ์. (2531). กฎหมายศุลกากรระหว่างประเทศ. *วารสารศุลกากร*.

⁴ สมคิด บางโม. (2557). *ภาษีอากรธุรกิจ*. กรุงเทพฯ: วิทพัฒนา.

(2) อากรขาออก สินค้าประเภทใดไม่ประกาศราคาให้ใช้ราคา F.O.B ซึ่งเป็นราคาสินค้ารวมค่าระวางและค่าขนส่งสินค้าลงเรือแต่ไม่รวมค่าประกันภัย

2) เก็บอากรตามสภาพ แบ่งแยกเก็บได้ 4 กรณี

(1) ตามน้ำหนัก ได้แก่ กิโลกรัม ปอนด์ กรัม เป็นต้น

(2) ตามปริมาตร ได้แก่ ซีซี แกลลอน ลิตร เป็นต้น

(3) ตามความยาว ได้แก่ เมตร ฟุต หลา นิ้ว เป็นต้น

(4) ตามจำนวน ได้แก่ คู่ ร้อย โหล เป็นต้น

3) เก็บตามราคาและตามสภาพ ให้เลือกระหว่างเก็บตามราคา หรือเก็บตามสภาพ โดยให้เลือกวิธีที่ได้อากรมากกว่ากัน

2.1.4 วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีศุลกากร

นโยบายการจัดเก็บภาษีศุลกากรนั้นมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การจัดเก็บภาษีศุลกากรนั้นส่งผลกระทบต่อทั้งในด้านการผลิตภายในประเทศ การบริโภคและปริมาณการค้าขายกับต่างประเทศ โดยในการจัดเก็บภาษีขาเข้าและขาออกมีเหตุผลและวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1) เพื่อเป็นแหล่งรายได้ของรัฐ เพราะรัฐจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การเมือง การสังคม และการทหาร รัฐจึงจำเป็นต้องมีรายได้เพื่อใช้ในการบริหารโครงการต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของการพัฒนาที่วางไว้

2) เพื่อส่งเสริมและให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศเพื่อป้องกันสินค้าจากประเทศอื่นเข้ามาแข่งขันในราคาที่ต่ำกว่า ในการจัดเก็บอากรขาเข้ามาแข่งขันในราคาที่ต่ำกว่า ในการจัดเก็บอากรขาเข้าที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้คุ้มครองอุตสาหกรรมดังกล่าวนี้ก็เนื่องมาจากรัฐเห็นว่าอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมที่จำเป็นในการพัฒนาประเทศและก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศในด้านอื่น ๆ⁵

3) เพื่อการควบคุม รัฐมีกฎหมายภาษีอากรเป็นเครื่องมือในการควบคุมการจัดเก็บ โดยมีสภาพเป็นการบังคับเรียนเก็บเงินส่วนหนึ่งจากประชาชนผู้เสียภาษี เพื่อจำกัดการบริโภคอุปโภคสินค้าและบริการของบุคคลเหล่านั้นมิให้ใช้สินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยหรือที่เป็นภัยต่อสุขภาพของประชาชน โดยการเรียกเก็บในอัตราสูงเพื่อจำกัดการบริโภคอุปโภคดังกล่าว⁶ เป็นต้น

⁵ มานะ หลัทธิทอง. (2535). *ความรับผิดชอบทางกฎหมายและการระงับคดีของผู้นำเข้าและส่งออก*. กรุงเทพฯ: ไอโอ นิค อินเทอร์เน็ต รีซอร์สเซส.

⁶ วิชาญ อิศรางกูร ณ อยุธยา. (2514). *วรรณไวทยากร*. กรุงเทพฯ: สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์.

⁷ มานะ หลัทธิทอง. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 5. หน้า 14.

2.1.5 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากร

พระราชบัญญัติศุลกากร ไม่ได้บัญญัติไว้โดยแจ้งว่าผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากรโดยตรง แต่จากพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 หมวด 3 มาตรา 51 วรรคแรก ซึ่งกำหนดไว้ว่า “ก่อนที่จะนำของใดไปจากอารักขาของศุลกากรหรือก่อนที่จะส่งของใดออกไปนอกราชอาณาจักร ผู้นำของเข้า หรือผู้ส่งของออกต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร กับต้องยื่นใบขนสินค้าโดยถูกต้อง และเสียอากรจนครบถ้วนหรือวางประกันไว้”⁸

บทบัญญัติดังกล่าวจะทำให้เข้าใจได้ว่าผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากรในกรณีนำเข้าสินค้า ได้แก่ ผู้นำของเข้า ซึ่งในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 5 ได้ให้คำจำกัดความ คำว่า “ผู้นำของเข้า” ให้หมายความรวมถึง เจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้มีส่วนได้เสียในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักรจนถึงเวลาที่พนักงานศุลกากรได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากอารักขาของพนักงานศุลกากร “ผู้ส่งของออก” ให้หมายความรวมถึงเจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้มีส่วนได้เสียในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาในอารักขาของพนักงานศุลกากร จนถึงเวลาที่ได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร⁹ จากการวิเคราะห์ศัพท์เช่นนี้ อาจแบ่งประเภทของผู้นำเข้าได้ 2 พวก ดังนี้

1) เจ้าของคือผู้มีกรรมสิทธิ์ซึ่งจะได้แก่ผู้ใด ย่อมเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2) บุคคลอื่น ซึ่ง

(1) เป็นผู้ครอบครองหรือผู้มีส่วนได้เสียในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร

(2) นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามา เวลาที่นำเข้าคือ เวลาที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 50

(3) จนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากความรักษาของพนักงานศุลกากร¹⁰

ช่วงเวลาที่ผ่านมาอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งกรมศุลกากรมีภารกิจหลัก คือจัดเก็บภาษีอากรจากของที่นำเข้ามาในและส่งออกนอกราชอาณาจักร เพื่อนำไปพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และดูแล

⁸ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560. หมวด 3 มาตรา 51 วรรคแรก.

⁹ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560. มาตรา 5.

¹⁰ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560. มาตรา 50.

ป้องกัน ปรากฏการล้มลอบหนีศุลกากรเพื่อให้การจัดเก็บภาษีอากรเป็นไปตามเป้าหมาย และเกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการที่สุจริต¹¹

2.2 แนวคิดและหลักการในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิต ตรงกับคำว่า “Excise” ในภาษาอังกฤษ ซึ่งจะมีความหมายค่อนข้างกว้าง แตกต่างกันไปตามแนวความคิดในการจัดเก็บภาษีของแต่ละประเทศและการเปลี่ยนแปลงของระยะเวลา โดยทั่วไปแล้ว “Excise” จะเป็นภาษีที่เก็บจากการผลิตสินค้าภายในประเทศ ซึ่งหน้าที่ในการเสียภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อนำสินค้า ออกจากโรงงานผลิตโดยจัดเก็บภาษีในอัตรา ตามปริมาณการควบคุมการจัดเก็บภาษีจะใช้วิธีให้เจ้าหน้าที่ควบคุม แทนที่จะใช้วิธีการทางบัญชี ซึ่งหลักการดังกล่าว ใช้กันทั่วไปในเครือจักรภพอังกฤษ สำหรับประเทศอื่น ๆ แนวความคิด เกี่ยวกับ “Excise” จะมีความหมายกว้างครอบคลุมในระดับการขายส่ง หรือการขายปลีก และใช้อัตราภาษีตามมูลค่า (Ad valorem rates) ตลอดจนจัดเก็บจากการบริการบางประเภทด้วย และใช้วิธีการควบคุมทางบัญชี แต่โดยลักษณะทั่วไปที่เหมือนกันของ “Excise” ในสองกลุ่มประเทศนี้ คือเป็นการจัดเก็บภาษี จากสินค้าเฉพาะอย่าง หรือกลุ่มของสินค้าเฉพาะ¹²

2.2.1 ประวัติความเป็นมาและความหมายภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิตมีการริเริ่มและมีการพัฒนาอย่างมากในประเทศฮอลแลนด์หรือประเทศ เนเธอร์แลนด์ในปัจจุบันและแพร่หลายไปในหลายประเทศอังกฤษและประเทศอื่น ๆ ในศตวรรษที่ 16 และ 17 สำหรับประเทศที่กำลังพัฒนามีการนำภาษีสรรพสามิตมาใช้เพราะได้รับอิทธิพลจาก กลุ่มล่าอาณานิคมหรือระบบเมืองขึ้น

สมัยก่อนการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมีความสำคัญน้อยมากเพราะรายจ่ายของรัฐมีน้อย ประกอบกับมีรายได้ทางอื่นที่นำมาใช้จ่ายได้อย่างเพียงพอ เช่น ได้จากของขวัญค่าปฏิกรรมสงคราม และได้จากทรัพย์สินอื่น การเก็บภาษีสรรพสามิตจะเก็บเป็นสิ่งที่ของ ข้าทาส สัตว์เลี้ยงและการประกอบธุรกิจบางอย่าง โดยการจัดเก็บนั้นมีความแตกต่างกับปัจจุบัน คือ จะเก็บเอาจากผู้มีทรัพย์สิน ไว้ในครอบครองเพื่อใช้บริโภคภายในครอบครัวเป็นส่วนใหญ่และเก็บจากผู้ขาย และผู้ผลิตทรัพย์สินขาย เป็นส่วนน้อย แต่ในปัจจุบัน ภาษีสรรพสามิตส่วนใหญ่เก็บจากโรงงาน อุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าไว้เพื่อขายและการขายสินค้าบางอย่าง ต่อมาในราวศตวรรษที่ 18 ความสำคัญของภาษีสรรพสามิตเด่นชัดมากขึ้น เพราะรายจ่ายสาธารณะของรัฐได้เพิ่มขึ้น จึงได้มี

¹¹ มานิต วิทยาเต็ม. (2544). *ภาษีและกฎหมายศุลกากร*. กรุงเทพฯ: พิมพ์อักษร.

¹² ชนุดม ศรีปราบ. (2503). *สรรพสามิต*. พระนคร: 99 เอเชน.

การขยายตัวทางอุตสาหกรรมมาก ความเจริญก้าวหน้าทางอุตสาหกรรมทำให้การผลิตสินค้าออกจำหน่าย ได้มีการทำอย่างมากมาย และรวดเร็วระบบภาษีสรรพสามิตจึงเป็นที่นิยมจัดเก็บกันทั่วไป โดยไม่เปลี่ยนวิธีการเก็บภาษีจากผู้บริโภค โดยตรงมาเก็บจากอุตสาหกรรมเพื่อความสะดวกในการเก็บภาษียิ่งขึ้น ดังนั้น ในศตวรรษที่ 19 – 20 ภาษีสรรพสามิตจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในระบบการภาษีของประเทศ¹³

ความหมายของคำว่า “ภาษีสรรพสามิต” นั้น ยังมีนักวิชาการอีกหลายท่าน ได้ให้คำจำกัดความไว้ ดังนี้

ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีที่จัดเก็บจากสินค้าและบริการเฉพาะอย่าง เป็นภาษีทางอ้อม ซึ่งจัดเก็บจากผู้ประกอบการที่ผลิตสินค้าและจัดเก็บจากผู้ประกอบการที่ให้บริการหรือผู้มีหน้าที่เสียภาษี โดยให้ผู้มีหน้าที่เสียภาษีผลักภาระภาษีสรรพสามิตไปในราคาสินค้าและบริการ ผู้ที่รับภาระภาษีที่แท้จริงคือผู้บริโภคสินค้าและบริการดังกล่าว ส่งผลให้สินค้าและบริการที่เสียภาษีสรรพสามิตมีราคาสูงขึ้นไปจากเดิม และทำให้เกิด การบริโภคสินค้าและบริการดังกล่าวลดลง¹⁴

ดร.อัลเฟรด จี.บุชเลอร์ (Dr.Alfred G. Buchler) แห่งมหาวิทยาลัย Pennsylvania กล่าวว่า ภาษีสรรพสามิตคือ “ภาษีที่เรียกเก็บจากการผลิต จากตลาดหรือการบริโภค เช่น เก็บจากสินค้าและโภคภัณฑ์ภายในประเทศ ในขณะที่ภาษีศุลกากรจัดเก็บจากสินค้านำเข้าและบางครั้งก็เก็บจากสินค้าส่งออก ในสหรัฐอเมริกานิยมเรียกว่า ภาษีการขาย (Sale Taxes) แต่ไม่รวมถึงภาษีการขายทั่วไปหรือการขายโดยได้รับสิทธิพิเศษ แต่อาจรวมถึงภาษีการซื้อ (Purchase Taxes) หรือการใช้สินค้า (Use of Commodities) บริการต่าง ๆ ด้วย¹⁵

ดร.ไกรยุทธ ชีรดยานันท์ กล่าวว่า “ภาษีสรรพสามิต เป็นภาษีสินค้า (Commodity Tax) ที่เก็บจากสินค้าเฉพาะบางอย่างที่ซื้อขายกันในประเทศ เช่น ไฟ ยานต์ดู ไม้ขีดไฟ ซีเมนต์ เครื่องดื่มอัดลม น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน”¹⁶

อาจารย์สมชัย ฤชุพันธ์ กล่าวว่า “ภาษีสรรพสามิต เป็นภาษายการขายที่เก็บจากการขายสินค้าบางประเภท เช่น สุรา ยาสูบ น้ำมัน ยานยนต์ บางทีเรียกภาษีนี้นี้ว่าภาษีนี้นี้ว่าภาษีการขายเฉพาะ (Specific Sales Tax)”¹⁷

¹³ ประกาศ คงเอียด. (2542). *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต*. กรุงเทพฯ: นิติธรรม. หน้า 1.

¹⁴ ชลธาร วิศรุตวงศ์. (2548). รัฐควรเก็บภาษีสปาหรือไม่. *สามิตสาร*, 61 (5), หน้า 30.

¹⁵ ไกรยุทธ ชีรดยานันท์. (2525). *หลักการวิเคราะห์ภาระภาษี ฉบับพิสดาร*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช. หน้า 161.

¹⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 161.

¹⁷ สมชัย ฤชุพันธ์. (2538). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับภาษีอากร. เอกสารการสอนชุดวิชาการเงินธุรกิจและการภาษีอากร (ฉบับปรับปรุง)*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา. หน้า 12.

ศาสตราจารย์ รังสรรค์ ชนะพรพันธ์ กล่าวว่า “ภาษีสรรพสามิต เป็นภาษีที่เรียกเก็บจากสิ่งของที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งอาจเรียกเก็บจากของที่เป็นวัตถุดิบในระหว่างที่ทำการหัตถกรรมยังไม่แล้วเสร็จ หรืออาจเก็บจากของสำเร็จรูปก็ได้ ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีทางอ้อมที่เรียกเก็บจากสินค้าเพียงบางประเภทเท่านั้น”¹⁸

นายสาธิต รังคสิริ กล่าวว่า “ภาษีสรรพสามิตเป็นลักษณะภาษีการขายเฉพาะที่เรียกเก็บจากสินค้าประเภทใดประเภทหนึ่ง ซึ่งมีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ โดยจัดเป็นภาษีทางอ้อม ผู้เสียภาษีสามารถผลักภาระภาษีที่ตนเสียไปให้กับผู้บริโภคได้ตลอดเวลาและเป็นการเรียกเก็บการขายเฉพาะของสินค้าที่แตกต่างกันไปตามความเหมาะสมของการสินค้าแต่ละประเทศ”¹⁹

ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีขายที่เก็บจากการขายสินค้าบางประเภท เช่น สุรา ยาสูบ น้ำมัน ยานต์ถู่ เป็นต้น ดังนั้น จึงเรียกภาษีสรรพสามิตอีกอย่างหนึ่งว่า ภาษีการขายเฉพาะ (specific sales tax)²⁰

ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีที่เรียกเก็บจากสิ่งของที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งอาจเรียกเก็บจากของที่เป็นวัตถุดิบในระหว่างที่ทำการหัตถกรรมยังไม่แล้วเสร็จหรืออาจเก็บจากของสำเร็จรูปก็ได้ ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีทางอ้อมที่เรียกเก็บจากสินค้าเพียงบางประเภทเท่านั้น มิได้เก็บจากสินค้าทั่วไป ดังเช่น ภาษีการค้า จึงได้จำแนกออกเป็นภาษีการขายเฉพาะ²¹

รายงานประจำปีของกรมสรรพสามิต กล่าวว่า “ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่จัดเก็บจากสินค้าและบริการ ซึ่งมีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ เช่น บริโภคแล้วอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี มีลักษณะพุ่มเพื่อรวบรวมถึงสินค้าและบริการที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ เป็นต้น”²²

ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว สามารถจะสรุปความหมายของ ภาษีสรรพสามิตได้ว่าหมายถึง ภาษีที่รัฐจัดเก็บจากสินค้าเฉพาะอย่าง จากภายในประเทศและจากการนำเข้า โดยจะต้องมีเหตุผล

¹⁸ รังสรรค์ ชนะพรพันธ์. (2528). *ภาษีอากรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 174.

¹⁹ สาธิต รังคสิริ. (2538). *ภาษีสรรพสามิตและอากรศุลกากร (เอกสารการสอนชุดวิชาการเงินธุรกิจและการภาษีอากรฉบับปรับปรุง)*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. หน้า 268.

²⁰ สมชัย ฤชุพันธุ์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 17. หน้า 16

²¹ รังสรรค์ ชนะพรพันธ์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 18. หน้า 174.

²² กรมสรรพสามิต. (2564). *รายงานประจำปี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550*. หน้า 16. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.excise.go.th/excise2017/NEWS/YEARLY_REPORT/index.htm?_NextRow=2. [2564, 8 มีนาคม].

สมควรที่สินค้าและบริการนั้นจะมีภาระภาษีที่สูงกว่าปกติ และมีลักษณะเป็นภาษีที่เก็บเพียงทอดเดียวจากผู้เสียภาษี เพื่อนำไปใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม โดยผู้เสียภาษีสามารถที่จะผลักภาระภาษีไปยังผู้บริโภคได้

2.2.2 แนวคิดในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิตมีรูปแบบที่แตกต่างจากภาษีอื่น ๆ ตามแนวความคิดของพวกกลุ่มบริติช (สหราชอาณาจักร) จัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการผลิต ไม่ใช่การขายเก็บจากสินค้าไม่ใช่การบริการ ในอัตราตามสภาพ ซึ่งควบคุมโดยปริมาณ แต่แนวความคิดปัจจุบันกว้างขวางขึ้นกว่าเดิม โดยเฉพาะประเทศที่ไม่มั่นคง โดยทั่วไปใช้กับสินค้าบางประเภทหรือบางกลุ่มและเก็บจากการผลิตหรือการขายต่อผลิตภัณฑ์ภายในประเทศหรือการนำเข้าในอัตราตามสภาพหรือตามปริมาณ โดยการควบคุมทางกายภาพหรือการควบคุมทางบัญชีภาษีสรรพสามิต บางที่ใช้กับบริการเช่นเดียวกับสินค้า แต่ในปลายประเทศภาษีบริการบางอย่างถือว่าแตกต่างจากภาษีสรรพสามิต²³

ภาษีสรรพสามิตตรงกับภาษาอังกฤษคือ “Excise” ซึ่งมีความหมายค่อนข้างกว้างแตกต่างกันไปตามแนวคิดในการจัดเก็บภาษีแต่ละประเทศและการเปลี่ยนแปลงของระยะเวลา โดยทั่วไปแล้ว “Excise” จะเป็นภาษี ที่เรียกเก็บจากการผลิตสินค้าภายในประเทศ ซึ่งหน้าที่ในการเสียภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อนำสินค้าออกจากโรงงานผลิต โดยจัดเก็บภาษีในอัตราตามปริมาณการควบคุม การจัดเก็บภาษีจะใช้วิธีให้เจ้าหน้าที่ควบคุม (Physical Control) แทนที่จะใช้วิธีการทางบัญชี (Account Control) ซึ่งหลักการจัดเก็บภาษีดังกล่าวจะใช้กันทั่วไปสำหรับประเทศในเครือจักรภพอังกฤษ สำหรับประเทศอื่น ๆ ที่ไม่ได้อยู่ในเครือจักรภพอังกฤษนั้นแนวคิดเกี่ยวกับ “Excise” จะมีความหมายกว้างครอบคลุมถึงทั้งสินค้าที่ผลิตในประเทศและสินค้านำเข้า ลักษณะ การจัดเก็บจะมุ่งถึงการขายแทนที่จะเป็นการผลิต โดยจะเก็บภาษีในระดับการขายส่ง (Wholesale Level) หรือการขายปลีก (Retail Level) และใช้อัตราตามมูลค่า (AD Valorem Rates) ตลอดจนเก็บภาษีจากบริการบางประเภทด้วย แทนที่จะจำกัดเฉพาะจากสินค้าเพียงอย่างเดียวและใช้วิธีการควบคุมทางบัญชี ลักษณะทั่วไปที่เหมือนกัน ของ “Excise” ในสองกลุ่มประเทศนี้คือ เป็นการจัดเก็บภาษีจากสินค้านำเข้าเฉพาะอย่างหรือกลุ่มของสินค้า เฉพาะอย่างภาษีสรรพสามิตซึ่งจัดเก็บจากสินค้านั้นได้ใช้กันมาเป็นเวลายาวนาน ตั้งแต่โบราณกาลในประเทศกำลังพัฒนา (Developing Countries) ส่วนใหญ่แล้วจะเกิดขึ้นจากการลดลงของภาษีศุลกากร เนื่องจากการผลิตสินค้าซึ่งแต่เดิมเป็นแหล่งรายได้สำคัญของภาษีศุลกากรในประเทศมากขึ้น แทนที่จะนำเข้ามาจากต่างประเทศ สุราและยาสูบเป็นตัวอย่างสำหรับสินค้าที่เดิมเป็นแหล่งรายได้สำคัญของภาษีศุลกากร ในช่วงแรก ๆ และต่อมาได้ลดลงเนื่องจาก

²³ กรมสรรพสามิต. (2564). *รายงานประจำปี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550*. หน้า 16. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.excise.go.th/excise2017/NEWS/YEARLY_REPORT/index.htm?_NextRow=2. [2564, 8 มีนาคม].

มีการผลิตในประเทศเพิ่มมากขึ้น จึงต้องใช้ภาษีสรรพสามิตเข้าไปทดแทนภาษีศุลกากร ที่ลดลงดังกล่าว เมื่อการผลิตในประเทศสำหรับสินค้าอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้นภาษีสรรพสามิตก็ต้องนำไปใช้ทดแทนภาษีศุลกากรสำหรับสินค้านั้นต่อเนื่องกันไปจนกระทั่งมีการขยายภาษีสรรพสามิตสำหรับภาษีเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ²⁴

ในปัจจุบันมีการกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกสินค้าและบริการเพื่อจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ซึ่งถือว่าเป็นหลักเกณฑ์ที่สำคัญและเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปเพราะว่าความสำคัญหรือความถูกต้องเหมาะสมของการเก็บภาษีนั้น ขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์ในการเลือกประเภทของสินค้าถ้าใช้หลักเกณฑ์ในการเลือกไม่เหมาะสมก็จะเป็นการกระทบถึงสิทธิในการเลือกบริโภคของประชาชนจนอาจเกิดผลเสียถึงด้านการจัดสรรทรัพยากรของประเทศได้²⁵

2.2.3 หลักการในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต แบ่งได้ 2 ลักษณะ ดังนี้

1) การเก็บตามราคาหรือมูลค่า การเก็บเป็นร้อยละของราคาสິงของ เช่น เก็บภาษีเครื่องดื่มทั่วไปในราคาร้อยละ 20 ของราคาขายปลีก เป็นต้น วิธีนี้มีข้อดีคือ ถ้าสินค้าราคาสูงจะเก็บมากแต่ถ้าสินค้าราคาต่ำจะถูกเก็บน้อย แต่เป็นการยากที่จะหาราคาที่ถูกต้องเพื่อจัดเก็บภาษี เพราะการผลิตสินค้าชนิดเดียวกันของโรงงานต่าง ย่อมมีต้นทุนต่างกัน

2) การเก็บตามสภาพ เก็บตามสภาพหรือปริมาณของสินค้า แบ่งได้ 2 วิธี ดังนี้

(1) เก็บตามจำนวน เช่น อัตราภาษีบุหรืหรือกาเรตตรากรุงเทพมหานครขึ้นเก็บภาษียร้อยละ 80 ของราคาต่อ 1 ซอง เป็นต้น

(2) เก็บตามหน่วยปริมาตร เป็นต้นการเก็บภาษีตามสภาพจัดเก็บในอัตราเดียวโดยไม่คำนึงถึงคุณภาพของสินค้าว่าดีหรือไม่ จะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ผลิตและผู้บริโภค แต่เป็นวิธีง่ายและสะดวกไม่ต้องคำนึงถึงต้นทุนหรือราคาขายปลีก²⁶

2.2.4 วัตถุประสงค์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าหรือโภคภัณฑ์ (Commodities) โดยมีวัตถุประสงค์หลักของการจัดเก็บภาษีที่สำคัญอยู่ 2 ประการ ดังนี้

1) เพื่อเป็นรายได้ของรัฐ ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่จัดเก็บง่าย เนื่องจากเป็นการจัดเก็บจากผู้ผลิตและผู้นำเข้าซึ่งเป็นการควบคุมการจัดเก็บจากต้นทาง ผู้ประกอบการมีน้อยรายและปริมาณสินค้าที่เสียภาษีส่วนใหญ่สามารถนับจำนวนได้ ด้วยเหตุผลพิเศษ โดยจัดเก็บจาก

²⁴ ประกาศ คงเอียด. อ่างแล้ว เจริงอรรถที่ 13. หน้า 1-2.

²⁵ อรัญ ธรรมโน. (2518). *ความรู้ทั่วไปของการคลัง*. กรุงเทพฯ: อมรินทร์ พรินตติ้ง แอนด์พับลิชชิ่ง. หน้า 240-243.

²⁶ สมคิด บางโม. อ่างแล้ว เจริงอรรถที่ 4.

สินค้าที่สำคัญ ๆ เพียงบางประเภท จึงทำให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของรัฐ เพราะสามารถขยายฐานภาษีและอัตราภาษีได้ง่ายเมื่อเหตุผลจำเป็น

2) เพื่อการควบคุมการบริโภค ในกรณีนี้ภาษีสรรพสามิตมีลักษณะเป็นเครื่องมือของรัฐในการที่จะควบคุมพฤติกรรมการบริโภคของประชาชน ตลอดจนการควบคุมธุรกิจได้ด้วยภาษีสรรพสามิตเป็นเครื่องมืออันหนึ่งในการลดปริมาณการบริโภคสินค้าและบริการบางชนิดที่อาจเป็นผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดีของผู้บริโภค²⁷

2.2.5 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี อาจแบ่งแยกได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

1) “ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม” หมายความว่า เจ้าของโรงงานอุตสาหกรรม และให้หมายความรวมถึงผู้จัดการหรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรมด้วย²⁸ ซึ่งได้แก่

(1) เจ้าของซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม หมายถึงบุคคลผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ (Owner) หรือมีสิทธิ์อื่นใดในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงาน โรงงานอุตสาหกรรมนั้น ไม่ว่าจะเป็นคนธรรมดาหรือนิติบุคคล

(2) ผู้จัดการซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม หมายถึงผู้ที่มีอำนาจสั่งการ (Director) ในการดำเนินธุรกิจหรือกิจการของโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งอาจจะเป็นเจ้าของโรงงานอุตสาหกรรมหรือบุคคลอื่นก็ได้

(3) บุคคลอื่นในที่นี้ หมายถึงบุคคลใดก็ตามที่มีใช้เจ้าของหรือผู้จัดการของโรงงานอุตสาหกรรมแต่ถ้าเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ (Responsibility) ในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม

ดังนั้น ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม หมายถึง เจ้าของหรือผู้จัดการหรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม²⁹

2) ผู้ประกอบกิจการอุตสาหกรรม

ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ หมายถึง เจ้าของหรือผู้จัดการหรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของสถานที่สำหรับประกอบกิจการในด้านบริการที่มุ่งหารายได้

²⁷ ฐาปนี ทินทรชัย. (2541 ก). *แนวคิด หลักการ และความสำคัญของภาษีสรรพสามิต*. เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต. นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. หน้า 49.

²⁸ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 4.

²⁹ จุมพล ริมสาคร. (2541). *กฎหมายภาษีสรรพสามิต*. เอกสารสอนชุดวิชากฎหมายเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. หน้า 181.

เพื่อประโยชน์ทางธุรกิจของผู้ประกอบการ³⁰ ตามที่ระบุไว้ในในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต
ท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560³¹

ความหมายของผู้ประกอบกิจการสถานบริการจะมีลักษณะทำนองเดียวกับผู้ประกอบ
อุตสาหกรรมและจะต้องเป็นการประกอบกิจการสถานบริการที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษี
สรรพสามิตด้วย จึงจะเป็นผู้ประกอบกิจการสถานบริการที่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

3) ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า

การนำเข้าสินค้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตหมายถึง การนำเข้าตามกฎหมายว่าด้วย
ศุลกากร³² ดังนั้น ผู้นำเข้าจึงหมายความเช่นเดียวกัน “ผู้นำของเข้า” ตามพระราชบัญญัติศุลกากร
พ.ศ. 2560 มาตรา 4 ซึ่งหมายความรวมถึงเจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้มีส่วนได้เสียในของใด ๆ
นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักรจนถึงเวลาที่พนักงานศุลกากรได้ส่งมอบให้ไป
โดยถูกต้องพ้นจากอารักขาของพนักงานศุลกากร³³

ผู้นำเข้าซึ่งสินค้าตามกฎหมายสรรพสามิตจึงหมายถึงเจ้าของหรือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์
ในสินค้านั้น และบุคคลอื่นมิใช่เจ้าของหรือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นด้วย แต่ต้องเป็นผู้ครอบครอง
หรือมีส่วนได้เสียในเวลาที่น่าสินค้าเข้ามา

4) ผู้อื่นตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนด

หลักการของภาษีสรรพสามิต มุ่งหมายที่จะให้ผู้ผลิตและผู้นำเข้าซึ่งสินค้าและ
ผู้ประกอบกิจการสถานบริการเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต
พ.ศ. 2560 ก็ได้กำหนดให้บุคคลอื่นเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีด้วย ในบางกรณีการที่กฎหมายกำหนดไว้
เช่นนี้เพื่อป้องกันปัญหา การหนีภาษีและหลีกเลี่ยงภาษีและเพื่อให้การจัดเก็บภาษีเป็นไป
อย่างมีประสิทธิภาพ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 จึงกำหนดให้บุคคลอื่น เช่น
กรณีดังต่อไปนี้มีหน้าที่เสียภาษีด้วย

(1) ผู้โอน ผู้รับ โอนและหรือบุคคลอื่นที่กฎหมายกำหนดให้ต้องเสียภาษีสำหรับ
สินค้านำเข้าที่ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษี

ผู้ที่มีหน้าที่เสียภาษีกรณีนี้จะเป็นในกรณีสินค้าซึ่งในเวลานำเข้าได้รับยกเว้นหรือ
ลดอัตราภาษีเพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้เองโดยบุคคลที่มีสิทธิเช่นนั้นหรือเพราะเหตุที่นำเข้ามา
เพื่อใช้ประโยชน์อย่างใดที่กำหนดไว้โดยเฉพาะถ้าสินค้านั้น ได้โอนไปเป็นของบุคคลที่ไม่มีสิทธิ

³⁰ ประกาศ คงเอียด. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 13. หน้า 92.

³¹ กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560.

³² พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 4.

³³ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560. มาตรา 4.

ได้รับยกเว้น หรือลดอัตราภาษีหรือได้นำไปใช้ในการอื่นนอกจากที่กำหนดไว้หรือสิทธิที่ได้รับยกเว้นหรือลดภาษีสิ้นสุดลง สิ้นค่านั้นจะต้องเสียภาษีโดยถือตามมูลค่าหรือปริมาณและอัตราภาษีที่เป็นอยู่วันโอนหรือนำไปใช้ในการอื่นหรือวันที่สิทธิได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีสิ้นสุดลงเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษี³⁴

(2) ผู้โอนและผู้รับโอนหรือผู้ได้รับเอกสิทธิ์ สำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ซึ่งจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์โดยได้รับยกเว้นภาษีหรือคืนภาษี

สินค้าทุกประเภทตามที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตที่ผลิตในราชอาณาจักร โดยผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ถ้ามีการจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์ตามข้อผูกพันที่ประเทศมีอยู่ต่อองค์การสหประชาชาติหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือตามสัญญา กับนานาชาติหรือทางการทูต ตามหลักถ้อยอาศัยปฏิบัติต่อกันจะได้รับยกเว้นหรือคืนภาษี โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วยจึงจะได้รับยกเว้นหรือคืนภาษีโดยสมบูรณ์และเมื่อได้รับยกเว้นหรือคืนภาษีแล้ว ถ้าต่อมาภายหลังสิ้นค่านั้นได้โอนไปยังผู้ที่ไม่ใช่เอกสิทธิ์หรือเอกสิทธิ์สิ้นสุดลงโดยเหตุอื่นที่มีไขความตาย สิ้นค่านั้นจะต้องเสียภาษีด้วยคลังสินค้าทัณฑ์บนนั้น กฎหมายกำหนดให้เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บนต้องทำบัญชีคุมสินค้า การรับ การจ่าย การเก็บรักษาสินค้า และการทำบัญชีคุมสินค้าตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด³⁵

(3) เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน

เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน หมายความว่า เจ้าของสถานที่นอกโรงอุตสาหกรรม ที่อธิบดีอนุญาตให้ใช้เป็นที่ยกเก็บสินค้าได้โดยไม่ต้องเสียภาษี³⁶ เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บนต้องใช้คลังสินค้าทัณฑ์บนเป็นที่ยกเก็บสินค้าที่ยังไม่ได้เสียภาษีของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเท่านั้น หน้าที่เสียภาษีเกิดขึ้น ในกรณีที่มิใช่สินค้าขาดไปจากบัญชีคุมสินค้า เนื่องจากการนำสินค้า ที่ยังมีได้เสียภาษีออกจากโรงอุตสาหกรรมไปเก็บ ในคลังสินค้าทัณฑ์บนนั้น กฎหมายกำหนดให้เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บนต้องทำบัญชีคุมสินค้า การรับ การจ่าย การเก็บรักษาสินค้า และการทำบัญชีคุมสินค้าตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด³⁷ ดังนั้น หากสินค้าที่เก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บนขาดไปจากบัญชี คุมสินค้าเจ้าของคลัง สินค้าทัณฑ์บน ต้องเสียภาษีสำหรับสินค้าที่ขาดไปพร้อมกับเบี้ยปรับอีกสองเท่าของเงินภาษีนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์

³⁴ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 22.

³⁵ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 23.

³⁶ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 4.

³⁷ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 44.

ได้ว่า สินค้านั้นสูญหาย เพราะเหตุสุดวิสัยหรือเป็นเหตุผิดพลาดในการตรวจนับปริมาณสินค้าที่ไม่ได้เกิดขึ้นโดยความจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของคลังสินค้าที่ตน³⁸

การที่กฎหมายกำหนดไว้เช่นนี้ ก็เพื่อมิให้มีการหลีกเลี่ยงภาษีโดยอาศัยคลังสินค้าที่ตนเป็นช่องทางที่จะกล่าวอ้างว่ามีการสูญหาย ทั้งนี้เพื่อให้การจัดเก็บภาษีเป็นไปโดยถูกต้องครบถ้วน

(4) ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการสถานบริการที่ควบเข้ากันหรือโอนกิจการให้แก่กันมีหน้าที่เสียภาษีในกรณีที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการสถานบริการควบเข้ากันหรือโอนกิจการให้แก่กัน ให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการสถานบริการที่ตั้งขึ้นใหม่โดยการควบเข้ากันหรือผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการสถานบริการที่รับโอนกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมผู้ประกอบกิจการสถานบริการเดิมมีหน้าที่ร่วมกันในการยื่นแบบรายการภาษีและชำระภาษีของกิจการเดิมที่ควบเข้ากันหรือกิจการที่โอนนั้นแล้วแต่กรณี³⁹

สรุปได้ว่า เป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ผู้มีหน้าที่เสียภาษีคนเดิมกับผู้มีหน้าที่เสียภาษีคนใหม่มีความรับผิดชอบร่วมกัน

(5) ผู้ตัดแปลงสำหรับสินค้านยนต์⁴⁰

ในกรณีของสินค้านยนต์นั้น พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กำหนดไว้ “ผู้ตัดแปลง” ให้ความหมายรวมถึงผู้ที่จ้างหรือจัดให้ผู้อื่นทำการตัดแปลงด้วย ด้วยนิยาม “ผู้ตัดแปลง” ให้ความหมายรวมถึงผู้ที่จ้างหรือจัดให้ผู้อื่นทำการตัดแปลงด้วยและให้ความหมายของการตัดแปลง ไว้ว่าการกระทำใด ๆ ต่อรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้เป็นรถยนต์นั่งหรือเป็นรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกินสิบคนโดยผู้กระทำให้ใช้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์และการกระทำที่เป็นการตัดแปลงในกรณี ที่มีให้ถือเป็นการผลิต

(6) ผู้กระทำผิดตามมาตรา 203 (1), (2) คือมิไว้ในครอบครองซึ่งสินค้าโดยรู้ว่าเป็นสินค้าที่มีได้เสียภาษีหรือเสียภาษีไม่ครบถ้วน หรือครอบครองโดยไม่มีสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งสินค้า โดยรับยกเว้นภาษีหรือสินค้าที่ได้รับคืนภาษีแล้ว⁴¹ และมาตรา 204 (1), (2) คือฐานขายสินค้า หรือมิไว้เพื่อขาย โดยรู้ว่าเป็นสินค้าที่มีได้เสียภาษี ขายสินค้าหรือเสียภาษีไม่ครบถ้วน

³⁸ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 48.

³⁹ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 62.

⁴⁰ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 4.

⁴¹ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 204.

หรือขายหรือมีไว้เพื่อขายโดยไม่สิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งสินค้าได้รับยกเว้นภาษีหรือสินค้าที่ได้รับคืนภาษีแล้ว⁴²

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้ผู้กระทำผิดทางอาญาสำหรับความผิดตามมาตรา 203 และมาตรา 204 นอกจากจะต้องรับโทษทางอาญาตามที่กฎหมายกำหนดแล้วให้มีหน้าที่เสียภาษีสำหรับสินค้าที่เป็นวัตถุแห่งการกระทำผิดนั้นด้วยและหากไม่ชำระภาษีภายในเวลากำหนด อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจสั่งให้นำสินค้านั้นออกขายทอดตลาดได้เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อหักใช้ค่าเก็บรักษา ค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด และค่าภาษีตามลำดับแล้ว ยังมีเงินเหลืออยู่เท่าใดให้คืนแก่เจ้าของสินค้า แต่ถ้าไม่มารับคืนภายในหนึ่งปี ให้เงินนั้นตกเป็นของแผ่นดิน⁴³

องค์ประกอบสำคัญของผู้มีหน้าที่เสียภาษีในกรณีนี้ คือจะต้องเป็น “ผู้กระทำผิด” ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ การที่จะถือว่าเป็นผู้กระทำผิดตามหลักทั่วไปจะต้องมีคำพิพากษาของศาลระบุว่าบุคคลนั้นได้กระทำความผิดแล้ว แต่มีกรณีที่มีการเปรียบเทียบคดีตามกฎหมายนี้และมีผู้นิยมชำระค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนดก็ถือว่าเป็นผู้กระทำผิดเช่นเดียวกัน ดังนั้น เมื่อมีการดำเนินคดีตามฐานความผิดดังกล่าวแล้ว ผู้กระทำความผิดก็มีหน้าที่ต้องเสียภาษีสำหรับสินค้าที่เป็นวัตถุแห่งการกระทำความผิดนั้นด้วย

สินค้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่จัดเก็บทอดเดียว (Single Stage Tax) โดยจัดเก็บจากผู้ผลิต ผู้ประกอบการกิจการสถานบริการ และผู้นำเข้าสินค้า โดยพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติฉบับใหม่ มี 21 ตอน เป็นกฎหมายที่กำหนดประเภทของสินค้าและบริการที่อยู่ในข่ายต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยแบ่งเป็นประเภทสินค้าและบริการไว้ทั้งสิ้น 21 ตอน กล่าวคือ ตอนที่ 1 สินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ตอนที่ 2 สินค้าเครื่องดื่ม ตอนที่ 3 สินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า ตอนที่ 4 สินค้าแบตเตอรี่ ตอนที่ 5 สินค้าแก้วและเครื่องแก้ว ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์ ตอนที่ 7 สินค้ารถจักรยานยนต์ ตอนที่ 8 สินค้าเรือ ตอนที่ 9 สินค้าผลิตภัณฑ์เครื่องหอมและเครื่องสำอาง ตอนที่ 10 สินค้าพรมและสิ่งทอปูพื้นอื่น ๆ ตอนที่ 11 สินค้าหินอ่อนและหินแกรนิต ตอนที่ 12 สินค้าสารทำลายชั้นบรรยากาศ ตอนที่ 13 สินค้าสุรา ตอนที่ 14 สินค้ายาสูบ ตอนที่ 15 สินค้าไฟ ตอนที่ 16 สินค้าอื่น ๆ ตอนที่ 17 กิจการบันเทิงและหย่อนใจ ตอนที่ 18 กิจการเสียงโชค ตอนที่ 19 กิจการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตอนที่ 20 กิจการที่ได้รับอนุญาตหรือสัมปทานจากรัฐ ตอนที่ 21 บริการอื่น ๆ

⁴² พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 205.

⁴³ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560. มาตรา 206.

โดยปัจจุบันกรมสรรพสามิต ได้จัดเก็บพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติฉบับใหม่ มี 21 ตอน ดังนี้⁴⁴

- 1) สินค้า ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตตอนที่ 1 - 16 ได้แก่
 - ตอนที่ 1 สินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
 - ตอนที่ 2 สินค้าเครื่องดื่ม
 - ตอนที่ 3 สินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า
 - ตอนที่ 4 สินค้าแบตเตอรี่
 - ตอนที่ 5 สินค้าแก้วและเครื่องแก้ว
 - ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์
 - ตอนที่ 7 สินค้ารถจักรยานยนต์
 - ตอนที่ 8 สินค้าเรือ
 - ตอนที่ 9 สินค้าผลิตภัณฑ์เครื่องหอมและเครื่องสำอาง
 - ตอนที่ 10 สินค้าพรมและสิ่งทอปูพื้นอื่น ๆ
 - ตอนที่ 11 สินค้าหินอ่อนและหินแกรนิต
 - ตอนที่ 12 สินค้าสารทำลายชั้นบรรยากาศ
 - ตอนที่ 13 สินค้าสุรา
 - ตอนที่ 14 สินค้ายาสูบ
 - ตอนที่ 15 สินค้าไฟ
 - ตอนที่ 16 สินค้าอื่น ๆ
- 2) บริการ ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตตอนที่ 17 - 21 ได้แก่
 - ตอนที่ 17 กิจการบันเทิงและหย่อนใจ
 - ตอนที่ 18 กิจการเสียงโชค
 - ตอนที่ 19 กิจการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
 - ตอนที่ 20 กิจการที่ได้รับอนุญาตหรือสัมปทานจากรัฐ
 - ตอนที่ 21 บริการอื่น ๆ

⁴⁴ บัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้าย พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560.

การบริหารจัดเก็บภาษีสรรพสามิต⁴⁵

(1) การเชื่อมโยงระหว่างภาษีประเภทต่าง ๆ

ภาษีสรรพสามิตมีความเชื่อมโยงกับภาษีอื่น ๆ โดยภาษีสรรพสามิตทำหน้าที่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้บริโภคโดยสร้างความถูกต้องของผลกระทบภายนอก (Externality) ในการตัดสินใจ ส่วนภาษีศุลกากรมีหน้าที่หลัก คือ การปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศและภาษีมูลค่าเพิ่มทำหน้าที่ในการหารายได้เข้ารัฐจะเห็นได้ว่าภาษีต่าง ๆ มีหน้าที่ที่แตกต่างกันไป และมีการจัดเก็บซ้อนกันขึ้นไป โดยภาษีศุลกากรจัดเก็บจากราคา CIF ของสินค้านำเข้า ภาษีสรรพสามิตจัดเก็บจากราคา CIF รวมกับอากรขาเข้า และภาษีมูลค่าเพิ่มจัดเก็บจากราคา CIF รวมอากรขาเข้า และภาษีสรรพสามิต

(2) ความสัมพันธ์ระหว่างนโยบายภาษีและระบบการบริหารจัดเก็บภาษีนโยบายภาษี (Tax policy) กำหนดโดยการออกกฎหมายและระบุว่าสินค้าใดที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตฐานภาษี ในการคำนวณมูลค่าภาษีเป็นฐานมูลค่าหรือฐานปริมาณหรือส่วนผสมของฐานมูลค่าและฐานปริมาณ (อัตราผสม) อัตราภาษีการยกเว้น การลดหย่อนหรือการคืนภาษีซึ่งแตกต่างกับระบบการบริหารจัดเก็บภาษีที่จะกำหนดในกฎหมาย

ภาษีสรรพสามิต (Excise Act) อันเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการระบุจุดของการเกิดภาระภาษี (Liability Creation) ด้วยการกำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง (Who) ขอใบอนุญาตหรือการจดทะเบียนกำหนดการผลิตและการนำเข้าสินค้าในรูปแบบใดอย่างไร (How) กำหนดวิธีคำนวณมูลค่าหรือนับปริมาณ (Calculation) กำหนดจุดการจัดเก็บภาษี (Tax Point) หรือที่ใดจึงถือว่ามีการภาษีเกิดขึ้น (Where) และเมื่อมีการภาษีเกิดขึ้นแล้วเมื่อใดจึงต้องมีการชำระภาษี (Liability Acquired) โดยต้องจัดทำรายงานและจ่ายภาษีไปยังที่บัญชีใด (Where) เมื่อใด (When) และอย่างไร (How)

นโยบายภาษีและระบบการบริหารจัดเก็บภาษีจึงควรจะสอดคล้องกัน โดยปกติภาษีสรรพสามิต ได้แก่ ภาษีที่จัดเก็บจากการบริโภคสินค้าและบริการเฉพาะอย่าง (Special Consumption Tax) บางครั้งเรียกว่าภาษีบาป (Sin Tax) บางครั้งเรียกว่าภาษีสินค้า (Commodity Tax) ภาษีสรรพสามิตจัดเก็บจากสินค้าและบริการเฉพาะอย่างที่ผลิตภายในประเทศ (ณ จุดใดจุดหนึ่งในห่วงโซ่อุปทาน) และที่นำเข้า (Article III ของ GATT) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจึงเน้นที่ตัวสินค้าและบริการเฉพาะอย่าง จัดเก็บในอัตราเท่ากัน ปฏิบัติเหมือนกัน โดยไม่ขึ้นกับว่าสินค้า

⁴⁵ ชลธาร วิศรุตวงศ์. (2555). รายงานการประชุมองค์การศุลกากรโลกเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต (*The World Customs Organization Excise Summit*). ระหว่างวันที่ 2-3 กรกฎาคม 2555 ณ เมืองบรัสเซล ประเทศเบลเยียม. หน้า 3-4.

และบริการนั้น ๆ ผลิตในประเทศหรือ ว่านำเข้า แต่อย่างไรก็ตาม พบว่าในประเทศกำลังพัฒนา บางประเทศจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ในลักษณะภาษีสินค้าฟุ่มเฟือยและบังคับจัดเก็บจากสินค้านำเข้าเท่านั้น ซึ่งกรณีนี้ขัดกับ GATT เนื่องจากถือเป็นการเลือกปฏิบัติ

บทบาทของกรมศุลกากรในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

กรมศุลกากรโดยปกติมีหน้าที่บริหารจัดการเก็บภาษีนำเข้าและกิจกรรมต่าง ๆ ในคลังสินค้าทัณฑ์บน การจัดการเขตปลอดภาษี (Free Zone Management) และได้รับมอบอำนาจโดยกฎหมาย ภาษีสรรพสามิตให้มีหน้าที่รับภาระในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าสรรพสามิตที่นำเข้า (Imports of Like goods) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าสำเร็จรูป แต่ในบางครั้งอาจเป็นสินค้าที่ต้องนำไปผ่านกระบวนการผลิตต่อ ได้แก่

สินค้าที่ต้องนำไปบรรจุใหม่ เช่น วิกกี ในถังใหญ่นำมาแยกบรรจุในขวด (Repack) หรือเป็นสินค้าที่ต้องไปผ่านการผลิตในประเทศกลายเป็นสินค้าใหม่หรือเป็นสินค้าที่ผ่านเข้าไปในเขตการผลิตเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone) ในกรณีที่มีการบริหารจัดการเก็บภาษีสรรพสามิต แยกออกจากกรมศุลกากรจำเป็นต้องกำหนดให้ชัดเจนระหว่างการนำเข้าและการผลิตภายในประเทศตลอดจนการใช้วัตถุดิบนำเข้าเพื่อการผลิตภายในประเทศ การบริหารจัดการเก็บภาษีนำเข้าและผลิตในประเทศกำกับผ่านใบอนุญาต

อุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าสรรพสามิตจึงอาจเป็นผู้ผลิตในประเทศหรือผู้นำเข้าซึ่งจำหน่ายสินค้าหลายประเภทหรือนำสินค้าเข้ามาบรรจุหรือผลิตใหม่เพื่อจัดจำหน่าย บางธุรกิจจึงมีภาระภาษีทั้งภาษีนำเข้าและภาษีสรรพสามิต การบริหารจัดการเก็บภาษีสรรพสามิตจึงจำเป็นต้องประสานกันระหว่างกรมสรรพสามิตและกรมศุลกากรและมีการปฏิบัติที่สอดคล้องกัน (Consistency in Treatment) เพื่อความมีประสิทธิภาพ หากเป็นไปได้ควรเป็นหน่วยงานจัดเก็บเดียวกัน

ในปัจจุบันรายได้ภาษีสรรพสามิตจากสินค้าสรรพสามิตนำเข้ากลายเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญที่กรมศุลกากรจัดเก็บแทน ผลเนื่องมาจากข้อตกลงการค้าเสรีต่าง ๆ (FTAs) มีการปรับปรุงโครงสร้างภาษีอากรเพื่อลดภาระภาษีอากรขาเข้า ในขณะที่ภาษีสรรพสามิตยังคงจัดเก็บเช่นเดิมหรือสูงขึ้นเพื่อชดเชยรายได้ศุลกากรที่ลดลงประเด็นปัญหาเรื่องการกำหนดมูลค่าเพื่อคำนวณภาษีสรรพสามิตจึงทวีความรุนแรงมากขึ้นและต้องการทักษะการบริหารจัดการเก็บภาษีใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น ยิ่งกรณีที่จะมีการเปิดการค้าเสรีหรือการรวมตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นมีการซื้อขายสินค้าและบริการข้ามกันระหว่างประเทศมากขึ้นภาษีศุลกากรถูกกำหนดให้ลดลงหรือยกเว้น จึงควรย้ายจุดการควบคุมภาษีจาก ด้านชายแดน (Border) ไปที่จุดการผลิตภายในประเทศมากขึ้น ทรัพยากรในการบริหารจัดการเก็บภาษี จึงควรถูกโอนย้ายไปที่ภาษีสรรพสามิตมากขึ้น

ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว แสดงให้เห็นว่า การที่กรมศุลกากรมีความสัมพันธ์กับภาษีสรรพสามิต และการที่ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่การเป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งประเทศสมาชิกได้ตกลงลดภาษีศุลกากรแก่กัน ส่งผลกระทบต่อฐานและอัตราที่ใช้ในการคำนวณภาษีสรรพสามิต

2.3 แนวคิดและหลักการเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ⁴⁶

การนำเข้าสินค้าเป็นการทำธุรกรรมทางการค้าระหว่างประเทศอย่างหนึ่ง ซึ่งจะบ่งบอกถึงสถานะเศรษฐกิจของประเทศนั้น ๆ ได้ โดยปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการนำเข้าของประเทศใดประเทศหนึ่ง มีรายละเอียดดังนี้

1) มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับรายได้ที่แท้จริงของผู้บริโภคภายในประเทศ ผู้บริโภคที่มีรายได้ที่แท้จริงสูงย่อมสามารถซื้อสินค้าและบริการที่มีราคาสูงกว่าและซื้อในปริมาณที่มากกว่า ผู้บริโภคที่มีรายได้ต่ำ โดยทั่วไปเมื่อประชากรมีรายได้สูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเปลี่ยนไป คือ ผู้บริโภคจะลดการบริโภคสินค้าที่มีราคาและคุณภาพต่ำ แต่จะหันไปบริโภคสินค้าที่มีราคาแพงและมีคุณภาพสูงเพิ่มมากขึ้น

2) มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับระดับราคาสินค้านำเข้า สินค้าโดยทั่วไปเมื่อมีราคาแพงขึ้น ความต้องการหรือปริมาณที่ผู้บริโภคต้องการซื้อจะน้อยลง ในทางตรงกันข้ามสินค้าที่มีราคาถูกลง ความต้องการของผู้บริโภคจะเพิ่มมากขึ้น

3) มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับระดับราคาสินค้านำเข้าของกลุ่ม กล่าวคือ ถ้าราคาสินค้าของกลุ่มลดลง จะทำให้ปริมาณความต้องการหรือปริมาณการนำเข้าของประเทศผู้นำเข้าเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามถ้าราคาสินค้าของกลุ่มแพงขึ้นความต้องการของผู้บริโภคลดลง

4) มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับระดับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1 หน่วยกับเงินในประเทศ เนื่องจากรายได้ของประเทศส่วนหนึ่งจะถูกใช้เพื่อนำสินค้าเข้าจากต่างประเทศ หากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศลดลงเท่ากับว่าประเทศนั้นมีรายได้เพิ่มขึ้น ผู้บริโภคสามารถซื้อสินค้าและบริการ ที่นำเข้าจากต่างประเทศได้มากขึ้น หากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเพิ่มขึ้น เท่ากับว่าประเทศนั้นมีรายได้ลดลง ผู้บริโภคก็จะซื้อสินค้าและบริการที่นำเข้าจากต่างประเทศลดลง

⁴⁶ Branson, W. H. (1989). *Macroeconomic Theory and Policy*. New York: Harper and Row. อ้างถึงใน มัลลิกา อิศวรাত্রระกูล. (2552). *ผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลียที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์จากประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 51.

ความยืดหยุ่นของการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ⁴⁷

การตอบสนองของปริมาณซื้อที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่มีส่วนกำหนดต่าง ๆ เช่น ราคาและรายได้ เป็นต้น ในกรณีที่มีการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เช่น การนำเข้าและการส่งออก เป็นต้น ทำให้ทราบถึงการความต้องการของผู้นำเข้าต่อการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดอัตราต่าง ๆ เมื่อความต้องการที่มีส่วนกำหนดปริมาณนำเข้าเปลี่ยนแปลงไป ทำให้ปริมาณสินค้านำเข้าเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งมีประโยชน์อย่างมากในการกำหนดอัตราภาษีซึ่งขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้นำเข้าและผู้บริโภคในประเทศ

2.4 แนวคิดและหลักการเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์⁴⁸

สืบเนื่องมาจากเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2555 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกสูบ เนื่องจากการจัดเก็บภาษีตาม CO₂ จะสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ปริมาณการปล่อย CO₂ ลดลง เพื่อการประหยัดพลังงานและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นสาเหตุสำคัญของภาวะโลกร้อน ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2559 โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) การเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- 3) ความปลอดภัยของรถยนต์
- 4) การใช้พลังงานทดแทน
- 5) ประสิทธิภาพในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

⁴⁷ วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน. (2545). *หลักเศรษฐศาสตร์จุลภาค*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

⁴⁸ อุไรวรรณ แสนปาก. (2557). *ปัญหาเกี่ยวกับการใช้ฐานและอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์เมื่อประเทศไทยเข้าสู่การเป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายการเงินและภาษีอากร, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 70-72.

ตารางที่ 2.1 เปรียบเทียบโครงสร้างภาษีปัจจุบันกับโครงสร้างภาษีที่ กรม. มีมติเห็นชอบ (2557)⁴⁹

ประเภท รถยนต์	โครงสร้างภาษีปัจจุบัน				โครงสร้างภาษีที่ กรม. มีมติเห็นชอบ			
	ขนาดเครื่องยนต์ (แรงม้า HP)	อัตราภาษี(ร้อยละ)			CO2	อัตราภาษี(ร้อยละ)		
		E10	E20	E85		E10/E20	E85/NGV	Hybrid
รถยนต์นั่ง -รถยนต์นั่ง, รถยนต์โดยสารที่มีที่ นั่งไม่เกิน 10 คน	≤2,000 CC	30	25	22**	≤ 100 g/km	} 30*	} 25*	10*
	2,001 – 2,500CC	35	30	27	101 – 150			35
	2,501 –3,000CC	40	35	32	g/km	40	35	25
	>3,000 CC (เกิน 220 HP)	50	50	35	151 – 200 g/km >200 CC >3,000 CC	50	50	30 50
PPV/DC/Space Cab/Pick Up	≤3,250CC	20/12*/3,18			≤ 200 g/km	25*/12/5/3,18		
	>3,250CC	50			>200 CC >3,250 CC	30/15/7/5,18 50		
Eco	1,300/1,400 CC	17			≤ 100 g/km	14*/12*		
Car(Benzine/Diesel) E85					101 – 120 g/km	17/17		
Electric Vehicle/Fuel Cell/Hybrid	≤3,000 CC	10				10		
	>3,000 CC	10 50			>3,000 CC	** 50		
NGO - OEM	≤3,000 CC					**		
	>3,000 CC				>3,000 CC	50		

เมื่อเปรียบเทียบหลักการและเหตุผลของโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในปัจจุบัน และโครงสร้างภาษีที่คณะรัฐมนตรี มีมติเห็นชอบให้ปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2555 โดยมีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2559 จะพบว่าโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์เดิมนั้นจัดเก็บโดยคำนึงถึงความฟุ่มเฟือย (Luxury) จัดเก็บภาษีตามขนาดเครื่องยนต์เพื่อสะท้อนความฟุ่มเฟือย กำหนดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนและการประหยัดพลังงาน กำหนดอัตราภาษีเพื่อสนับสนุนขีดความสามารถในการแข่งขัน Product Champion : Pick Up, Eca Car แต่โครงสร้างภาษีที่คณะรัฐมนตรีเพิ่งจะมีมติเห็นชอบนั้นจัดเก็บโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม (Environment) เนื่องจากน้ำมันดิบมีคาร์บอนเป็นส่วนประกอบ

⁴⁹ กรมสรรพสามิต. (2557). *แนวทางการปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.excise.go.th/excise2017/index.htm>. [2564, 14 มีนาคม].

การกำหนดระดับปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) เป็นฐานในการคำนวณภาษีส่งผลให้ลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกและส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ประหยัดพลังงาน สนับสนุนนโยบายพลังงานทดแทนและประหยัดพลังงาน เสริมสร้างความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีตามอัตราการประหยัดพลังงาน เพื่อแก้ไขการบิดเบือน โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ และสร้างความเป็นธรรมเทคโนโลยียานยนต์ของโลก

แนวทางการแบ่งประเภทรถยนต์ตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สามารถแบ่งตามประเภทรถยนต์ 7 ประเภท ดังนี้⁵⁰

1) รถยนต์นั่ง และรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี ปล่อยก๊าซไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 30 ปล่อยก๊าซ 150-200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 35 และปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 40

2) รถยนต์นั่งประเภทที่ 85 และรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี ปล่อยก๊าซไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 25 ปล่อยก๊าซ 150-200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 30 และปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 35

3) รถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี ปล่อยก๊าซไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 10 กรณีปล่อยก๊าซเกิน 100-150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 20 และปล่อยก๊าซเกิน 150-200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 25 และปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 30

4) รถยนต์กระบะที่ไม่มีพื้นที่สัมภาระด้านหลังคนขับ มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี ปล่อยก๊าซไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บ 39 และปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 5

5) รถยนต์กระบะที่มีพื้นที่สัมภาระด้านหลังคนขับ มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี ปล่อยก๊าซไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 5 และปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 796

6) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (ดับเบิลแคป) มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี ปล่อยก๊าซไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 12 และปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 15

7) รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี ปล่อยก๊าซไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 259 และปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บ

⁵⁰ กรมสรรพสามิต. (2557). *แนวทางการปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษียนต์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.excise.go.th/excise2017/index.htm>. [2564, 14 มีนาคม].

ร้อยละ 30 การตัดสินใจซื้อรถยนต์หนึ่งคันนั้นเป็นเรื่องที่สำคัญมาก เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีราคาแพง อีกทั้งมีอายุการใช้งานยาวนาน ราคารถยนต์เป็นสิ่งที่มีความสำคัญมากต่อการตัดสินใจของผู้ซื้อรถยนต์ เนื่องจากราคารถยนต์จะรวมค่าภาษีต่าง ๆ ที่ผู้ผลิตต้องจ่ายให้กับภาครัฐเมื่อมีการผลิตหรือนำเข้าจากต่างประเทศ อัตราภาษีที่รัฐจัดเก็บจึงมีผลต่อราคารถยนต์ที่วางจำหน่ายโดยตรง ซึ่งอาจทำให้รถยนต์ประเภทหนึ่งแพงกว่ารถยนต์อีกประเภทหนึ่งทั้งที่มีต้นทุนการผลิตเท่ากัน แต่มีอัตราภาษีที่ต้องจ่ายให้กับรัฐต่างกัน ในหลายประเทศมีการใช้หลักการนี้เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคซื้อรถยนต์ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยจะจัดเก็บภาษีในอัตราต่ำ ในขณะที่รถยนต์ที่ไม่มีประสิทธิภาพจะถูกจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงมากปัจจุบันแม้ว่าจะมีภาษีหลายประเภทที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ แต่ภาษีที่มีบทบาทสำคัญต่อราคารถยนต์ใหม่คือภาษีสรรพสามิต เพราะมีอัตราการจัดเก็บสูงสุดในบรรดาภาษีอื่น โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ของประเทศไทยประกอบด้วยส่วนหลัก ๆ สองส่วน คือ ส่วนแรกคิดจากลักษณะการใช้สอยของรถยนต์ ส่วนที่สองคิดจากขนาดปริมาตรของกระบอกสูบของเครื่องยนต์ โดยที่การจัดเก็บภาษีส่วนแรกจะมีน้ำหนักมากกว่าการจัดเก็บในส่วนที่สอง ตัวอย่างเช่น รถกระบะเล็ก จะมีอัตราภาษีต่ำกว่ารถเก๋งมาก คือมีอัตราเพียงร้อยละ 3 ขณะที่รถเก๋งจะถูกจัดเก็บในอัตราร้อยละ 30 ถึงร้อยละ 50 ขึ้นอยู่กับว่าเครื่องยนต์ของรถเก๋งรุ่นนั้นขนาดกระบอกสูบมีขนาดเล็กหรือใหญ่ (หรือที่นิยมเรียกกันว่าซีซี) ที่ภาครัฐเก็บภาษียรถกระบะในอัตรากำต่ำ เพราะถือว่าเป็นรถบรรทุก สามารถสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ประเทศได้มากกว่ารถเก๋งซึ่งถือว่าเป็นสินค้าขุมเพื่อผลกำไรที่มีรายได้น้อยจำนวนหนึ่งหันไปซื้อรถยนต์กระบะมาใช้งานผิดประเภท คือเอามาทำเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลนั่งแทนรถเก๋ง เนื่องจากรถกระบะเป็นรถที่มีน้ำหนักมากกว่ารถเก๋ง เมื่อเทียบกันตามขนาดกว้างยาวที่เท่ากันผลคือรถกระบะมีแนวโน้มว่าจะใช้พลังงานสิ้นเปลืองมากกว่ารถเก๋ง (หากเป็นรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงชนิดเดียวกัน) สาเหตุหนึ่งที่ประเทศไทยเป็นทั้งผู้ผลิตและบริโภคเครื่องยนต์กระบะสูงเป็นอันดับต้น ๆ ของโลกก็มาจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำมากนั่นเองแม้ว่านโยบายดังกล่าวจะมีผลดีในแง่ที่ช่วยให้ประเทศไทยกลายเป็นผู้ผลิตรถกระบะเล็กรายใหญ่ที่สุดของโลก แต่ก็มีผลกระทบในเชิงลบด้วยเช่นกัน เนื่องจากส่งผลให้ประเทศไทยมีความต้องการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วเป็นจำนวนมาก จนกระทั่งทำให้เกิดความไม่สมดุลในการผลิตน้ำมันดีเซลกับน้ำมันเบนซินจากโรงกลั่น เพื่อสนองความต้องการของตลาด ทำให้ประเทศไทยต้องนำเข้าน้ำมันดีเซลสำเร็จรูปจากต่างประเทศ ขณะที่ต้องส่งออกน้ำมันเบนซินที่เหลือ⁵¹

⁵¹ กรมสรรพสามิต. (2557). *แนวทางการปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษียรถยนต์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.excise.go.th/excise2017/index.htm>. [2564, 14 มีนาคม].

2.5 แนวคิดและหลักการเกี่ยวกับนโยบายและมาตรการของรัฐในการสนับสนุนการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

2.5.1 ความเป็นไปได้และแนวทางการจัดเก็บภาษีการนำเข้ารถยนต์⁵²

นโยบายและมาตรการของรัฐที่มีผลสำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศให้พัฒนาก้าวหน้ากว่าทุกประเภทในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบด้วย

1) นโยบายด้านการผลิต ได้แก่ การกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศการยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบการประกอบรถยนต์นั่ง การอนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นได้ตามหลักเกณฑ์ และข้อกำหนดของกระทรวงอุตสาหกรรม ส่งผลให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งปัจจุบันมีผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศประมาณ 600 ราย

2) นโยบายด้านการค้าที่สำคัญได้แก่ การยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งใหม่ที่ประกอบสำเร็จรูปแล้ว ซึ่งมีผลให้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตของผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศจากภาวะการแข่งขันในตลาดรถยนต์ที่มากขึ้น

3) นโยบายด้านภาษีได้แก่ การปรับโครงสร้างภาษีขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนที่นำเข้ามาประกอบ (CKD) ทำให้ราคารถยนต์นำเข้าลดลง เกิดการแข่งขัน และผู้ประกอบการในประเทศต้องปรับตัวเพื่อรักษาฐานะการแข่งขัน

4) นโยบายส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้แก่ การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ที่ตั้งโรงงานอยู่ในเขตต่าง ๆ โดยให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ในการลงทุน ซึ่งมีผลต่อการลดต้นทุนของผู้ประกอบและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก

5) นโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมส่งออก ได้แก่ โครงการส่งเสริมการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ปี 2539 – 2543 ที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำลังจัดเตรียมโครงการในรายละเอียดอยู่ ซึ่งจะมีส่วนสำคัญในการจูงใจให้เกิดการลงทุนผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนประเทศไทย เพื่อการส่งออก ในระยะยาวอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ

6) นโยบายประสานความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียน ได้แก่ โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน (ASEAN Industrial Cooperation Scheme AICO) ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการส่งออกรถยนต์ของไทย เนื่องจากโครงการ AICO เปิดโอกาสให้องค์กรหรือบริษัทที่เป็นของชนชาติอาเซียนสามารถเข้าร่วมโครงการได้ โดยไม่มีข้อจำกัดในแง่ประเภท

⁵² ลำพอง เมืองมี. (2547). *ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีการนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ*. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 49-50.

สินค้า และจะไม่ถูกกีดกันทางการค้าใด ๆ ในระหว่างประเทศที่เข้าร่วมโครงการ โดยถือเสมือนหนึ่งเป็นสินค้า ที่ผลิตในประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมในกลุ่มอาเซียนอย่างกว้างขวางอันก่อให้เกิดการแบ่งการผลิต และช่วยเพิ่มศักยภาพ ในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมในอาเซียน ปัจจุบันมีอุตสาหกรรมเข้าร่วม โครงการในอาเซียน ปัจจุบันมีอุตสาหกรรมรถยนต์เข้าร่วมโครงการ เป็นอุตสาหกรรมแรก

ความเป็นไปได้และแนวทางในการจัดเก็บภาษีรถยนต์⁵³

เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 คณะรัฐมนตรี (กรม.) ได้มีมติให้ความเห็นชอบกับการลดภานำเข้ารถยนต์ สำหรับรถยนต์สำเร็จรูปทุกขนาดและชิ้นส่วนรถยนต์ ที่นำเข้ามาประกอบเป็นรถสำเร็จรูปในประเทศ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2534 นอกจากการลดอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์และชิ้นส่วนแล้ว ก็มีการเพิ่มภาษีการค้าที่เก็บจากการขายรถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศอีกด้วย

ผลของการลดภานำเข้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนรถยนต์ครั้งนี้ทำให้ภาษีที่เก็บจากรถยนต์ที่ซื้อขายกันในประเทศไทยลดลงไปมากเป็นร้อยละ ๆ ส่วนการเพิ่มภาษีการค้าสำหรับการขายรถยนต์ซึ่งที่ประกอบในประเทศ ทำให้ราคารถยนต์นั่งเมื่อรวมภาษีที่ผลักไปข้างหน้าให้แก่ผู้ซื้อแล้ว แตกต่างไปจากราคากระบะ มากขึ้น เพื่อเป็นแรงจูงใจให้ผู้ซื้อหันมาสนใจซื้อรถกระบะมากเท่าเดิม แทนการหันไปซื้อรถยนต์นั่ง

เมื่อภานำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนรถยนต์ลดลงมาก ทำให้มีการประกาศลดราคาขายรถยนต์ที่ประกอบในประเทศอย่างกว้างขวางแต่การปรับลดราคารถยนต์ใหม่ไม่ได้เกิดขึ้นในอัตราที่คาดหวังกันได้ เมื่อคำนวณจากอัตราภาษีที่ลดลงไปถึงกระนั้นการปรับราคาค้างนี้จึงเป็นการลดราคาในวงเงินที่สูงพอสมควร พร้อม ๆ กับการประกาศลดภาษีรถยนต์ ซึ่งต่อไปนี้จะใช้คำนี้สื่อการเปลี่ยนแปลงอากรขาเข้ารถยนต์เป็นหลัก แม้จะมีการเพิ่มอัตราภาษีการค้าบ้างแต่ภาษีโดยรวมเมื่อของ ณ จุดรถยนต์สำเร็จรูปแล้วก็ลดลง รัฐบาลก็ได้ให้ข่าวว่าจะมีการปรับเปลี่ยนลักษณะ การจัดเก็บค่าจดทะเบียนรถประจำปี โดยจะมีรายละเอียดประกาศ อย่างเป็นทางการภายหลัง ในขณะที่เดียวกันก็มีการแต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาและกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร ซึ่งคาดกันว่าจะรุนแรงยิ่งขึ้นเพราะการลดราคารถยนต์ครั้งนี้ด้วย

จุดประสงค์เพื่อต้องการเสนอรอบคิดและประเมินนโยบายการประกาศลดภาษีรถยนต์ครั้งนี้ โดยเน้นการวิเคราะห์การลดภาษีรถยนต์จากแนวคิดของ การกำหนดนโยบายสาธารณะ (Public policy Formulation) ในส่วนต่าง ๆ ของบทความจะได้เสนอรอบคิดและอภิปรายประเด็น

⁵³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 49-50.

ต่าง ๆ ที่สรุปว่าสำคัญ ตามกรอบคิดดังกล่าว สารเหล่านี้จะใช้เป็นฐานวิเคราะห์สำหรับศึกษาผลของนโยบายการลดภาษีรถยนต์และประเมินความเหมาะสมของการประกาศลดภาษีรถยนต์ของรัฐบาล

2.5.2 แนวคิดการเก็บภาษีเพื่อส่งเสริมการเป็นเจ้าของรถยนต์

การเก็บภาษีเพื่อส่งเสริมการเป็นเจ้าของรถยนต์

รถยนต์เป็น “ปัจจัยที่ 5” สำหรับชีวิตสมัยใหม่ ชีวิตในสังคมปัจจุบันจะขาดความสะดวกสบายไปมากหากไม่มีรถยนต์เป็นพาหนะ ยิ่งเมืองที่พำนักมีพื้นที่กว้างขวางและความเจริญก้าวหน้ามาก การมีรถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะจึงถือความจำเป็นสำหรับการติดต่อทั้งในด้านชีวิตธุรกิจและชีวิตสังคม ถ้าประเทศมีศูนย์ความเจริญมากขึ้น ทำให้สมาชิกของครอบครัวและญาติพี่น้องต้องกระจายไปตั้งรกรากในเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศ การมีรถยนต์ใช้สำหรับไปมาหาสู่กัน ก็เป็นความปรารถนาของทุกครอบครัว สภาพเช่นนี้เป็นสาเหตุที่ครอบครัวในประเทศที่เจริญแล้ว เป็นครอบครัวที่มีรถยนต์ใช้กันเมื่อรายได้ของคนเหล่านี้อยู่ในระดับที่จะซื้อรถยนต์ได้ระดับรายได้ ที่ว่านี้ไม่จำเป็นต้องสูงมาก เพื่อมีรถยนต์ไว้ใช้สักคันหนึ่ง ถ้าราคารถยนต์ไม่สูงมากนักในประเทศนั้น ๆ

ในช่วงระยะที่ประเทศกำลังเริ่มการพัฒนาารถยนต์อาจจัดเป็นของฟุ่มเฟือยรายการหนึ่ง แต่ทุกวันนี้เป็นที่ยอมรับกันแล้วว่า รถยนต์เป็นสิ่งจำเป็น โดยเฉพาะผู้ใช้ชีวิตในกรุงเทพมหานคร สำหรับคนไทยที่อยู่ในเมืองอื่น ๆ ของประเทศ รถยนต์อาจไม่ใช่สิ่งจำเป็นแต่ก็ไม่ควรมีการใช้ “คุณค่า” ของใครคนหนึ่งหรือกลุ่มหนึ่งที่ไปกำหนดว่าคนไทยที่อยู่ต่างจังหวัดหรือคนฐานะปานกลางในกรุงเทพฯ ไม่ควรมีรถยนต์ส่วนตัว ใช้รถยนต์เป็นสินทรัพย์ชนิดหนึ่งที่ทุกคนมีสิทธิจะครอบครองเป็นเจ้าของถ้าหากสนใจ ลักษณะการใช้รถยนต์ของคนเหล่านี้เป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ควรพิจารณาควบคุมให้สอดคล้องกับผลประโยชน์ของส่วนรวม

แนวคิดข้างต้น การลดภาษีที่น่าพิจารณาในครั้งต่อ ๆ ไป คือ การลดภาษีการค้าหรือในกรณีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มแทนภาษีการค้าไม่กำหนดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ และขึ้นส่วนรถยนต์ในอัตราที่สูง เมื่อรวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มจะเทียบเท่ากับอัตราที่สูงขึ้นซึ่งการค่าที่เก็บจากการขายรถยนต์และขึ้นส่วนรถยนต์ในปัจจุบัน การลดภาษีรถยนต์ในลักษณะนี้จะเหมาะสมอย่างยิ่งถ้าระบบเศรษฐกิจอยู่ในสภาพที่ขยายตัวในอัตราสูงและฐานะการคลังของรัฐบาลเอื้ออำนวย

การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีรถยนต์

1) ประวัติการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีรถยนต์

รัฐบาลมีนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตและประกอบรถยนต์ภายในประเทศ นับตั้งแต่ปี 2504 เป็นต้นมา มีการจัดเก็บอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์ประกอบสำเร็จรูป (Completely

Built Unit – CBU) อัตราร้อยละ 80 ส่วนการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ครบชุด (CKD) จัดเก็บอัตราร้อยละ 40 จนกระทั่งปี 2512 รัฐบาลประกาศขึ้นอัตราอากรขาเข้า CKD เป็นร้อยละ 50 พร้อมทั้งนโยบายกำหนดให้ ผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศจะต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) จำนวน 4 รายการ ต่อมาในปี 2521 รัฐบาลมีนโยบายเพิ่มการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศอย่างเด่นชัด หากพิจารณาถึงการดำเนินมาตรการทางภาษีของรัฐบาลดังกล่าวข้างต้นแล้ว ไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า ตลอดช่วงระยะเวลาเกือบ 60 ปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศได้รับการคุ้มครองปกป้องจากรัฐบาลเสมอ ทำให้อุตสาหกรรมดังกล่าวมีการพัฒนาหรือการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตน้อยมาก เป็นอุตสาหกรรมทารกที่ไม่รู้จักโตมาโดยตลอด

2) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีรถยนต์ผู้ประกอบการแข่งขันอย่างเสรีในสมัยรัฐบาลอานันท์ ปันยารชุน (พ.ศ. 2534)

เนื่องจากมาตรการรถยนต์ในประเทศสูงขึ้นจนกระทั่งเกิดธุรกิจจำหน่ายใบจองของรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ในช่วงปี 2523 อันเป็น ผลมาจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในระดับสูง ร้อยละ 10 ประกอบกับแรงกดดันตามข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากร และการค้า (GATT) ที่ประเทศไทยเป็นภาคีได้เรียกร้องให้ประเทศไทยปฏิบัติตามกติการะหว่างประเทศ คือ ดำเนินนโยบายการค้าเสรี ดังนั้น คณะรัฐมนตรี ในสมัยรัฐบาลชาติชายฯ จึงมีมติเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2533 เห็นชอบให้ยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี รวมทั้งอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์ใหม่สำเร็จรูปเข้ามาจำหน่าย

อย่างไรก็ตาม นับแต่ปี 2534 รัฐบาลชุดต่อมาภายใต้การดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีของนายอานันท์ ปันยารชุน ได้ดำเนินการสานต่อนโยบาย พร้อมทั้งเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีรถยนต์ครั้งใหญ่ภายใต้วัตถุประสงค์ให้มีการแข่งขันกันอย่างเสรีของอุตสาหกรรมรถยนต์

การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีรถยนต์ครั้งใหญ่ในวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 อันส่งผลให้ภาระภาษีรวมของรถยนต์นำเข้าทั้งแบบ CBU และ CKD ลดลงกว่าร้อยละ 60 นำไปสู่ความแตกต่างกันของราคารถยนต์ผลิตในประเทศกับที่นำเข้า เพียงร้อยละ 5-10 เท่านั้น จนกระทั่งผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศได้รวมตัวกันภายใต้ ชื่อ “กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์” ดำเนินการอย่างหนักเพื่อผลักดันรัฐบาล ให้กลับไปใช้นโยบาย ให้การคุ้มครองตามเดิม การดำเนินนโยบายของรัฐบาลได้เริ่มขัดแย้งกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรีเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2534 เพื่อเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีที่จัดเก็บจากรถยนต์ที่สำคัญ คือ อากรนำเข้า ภาษีการค้า ภาษีสรรพสามิตและภาษีป้ายรถยนต์ ซึ่งภาษีทั้ง 4 ประเภทนี้จะป็นหัวข้อสำคัญที่จะกล่าวถึงรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงการนำเข้ารถยนต์⁵⁴

วันที่ 9 เมษายน 2534 คณะรัฐมนตรีสมัยรัฐบาลอานันท์ ปันยารชุน มีมติเห็นชอบให้นำเข้ารถยนต์นั่งได้โดยเสรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการแข่งขันอันนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพการผลิต นโยบายดังกล่าวได้ประกาศอย่างเป็นทางการโดยกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2534 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1) ให้ยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี รถยนต์นั่ง ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 2,300 ซีซี เดิมนำเข้าไปอยู่แล้ว

2) รถยนต์นั่งที่ใช้แล้วทุกขนาดถือเป็นสินค้าต้องห้ามในการนำเข้า ยกเว้น

(1) รถยนต์นั่งที่ใช้แล้วทุกขนาดของคนไทยที่อยู่ต่างประเทศ และนำกลับมาภูมิลำเนาในประเทศ หรือชาวต่างประเทศที่เข้ามามีภูมิลำเนาในประเทศนำติดตัวเข้ามาใช้เฉพาะตัว

(2) สำหรับบุคคลทั่วไปที่ไม่สามารถนำเข้ารถยนต์นั่งที่ใช้แล้วขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี แต่สามารถนำเข้ารถยนต์นั่งที่ใช้แล้วที่มีขนาดเกิน 2,300 ซีซีได้ แต่ต้องมีอายุไม่เกิน 2 รุ่นปีการผลิต โดยผ่อนผันให้นำเข้าไปเกิน 2 ปีนับตั้งแต่ประกาศควบคุม

ส่วนทางกระทรวงอุตสาหกรรมก็มีนโยบายเด่นชัดในการปล่อยให้เสรี โดยประกาศยกเลิกการกำหนดซีซีรุ่นและแบบ นอกเหนือจากการดำเนินงานร่วมกับกระทรวงการคลังในการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอัตราภาษีรถยนต์และชิ้นส่วน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อต้นเดือนเมษายน ภายใต้คณะทำงานที่มีนายสุธี สิงห์เสน่ห์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังขณะนั้นเป็นประธาน สำหรับโครงสร้างภาษีขาเข้าใหม่นี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 โดยมีผลบังคับใช้ในวันถัดมา โดยมีสาระสำคัญ คือ ภาษีขาเข้าสำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี จัดเก็บอัตราร้อยละ 100 ลดลงจากเดิมที่เก็บ ในอัตราร้อยละ 300 และเพื่อมิให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศได้รับผลกระทบมากเกินไป รัฐบาลจึงลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน (CKD) จากร้อยละ 112 เป็นร้อยละ 20 ส่วนการนำเข้าบรรทุกสำเร็จรูปทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่จัดเก็บในอัตราเดิม คือร้อยละ 40 เว้นแต่ชิ้นส่วนประกอบภายในประเทศ (CKD) จะลดลงเหลือ ร้อยละ 20 จากเดิมที่จัดเก็บร้อยละ 30 นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้เปลี่ยนแปลงอัตราภาษีการค้า โดยจัดเก็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ในบางรายการ จากตารางที่ 4 ภาษีการค้าสำหรับรถยนต์ขนาดเกินกว่า 2,300 ซีซี ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน จัดเก็บอัตราร้อยละ 40 เพิ่มขึ้นจากเดิมที่จัดเก็บร้อยละ 30 ส่วนรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลจัดเก็บอัตราร้อยละ 40 คงเดิม แต่ถ้าเป็นรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี จะปรับลดอัตราภาษีการค้าเหลือร้อยละ 35 เท่ากัน ทั้งรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน และดีเซล โดยภาษีการค้านี้ต้องรวมภาษีท้องถิ่นอีกร้อยละ 10 ของอัตราภาษีการค้าที่จัดเก็บส่วนอัตรา

⁵⁴ ลำพิ่ง เมืองมี. อ่างแล้ว เจริญรถที่ 52. หน้า 49-50.

ค่าธรรมเนียมการนำเข้า (Surcharge) ให้ยกเลิกทั้งหมด นอกเหนือจากการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าไ
มาตรฐานลดลงจากร้อยละ 80 เหลือร้อยละ 26 ของรายได้ในกรณีรถยนต์นั่งสำเร็จรูป และอัตรา
ร้อยละ 11 สำหรับการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ ผลของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีขาเข้า
และค่าธรรมเนียมพิเศษ รถยนต์ใหม่ดังกล่าวข้างต้น ทำให้ราคารถยนต์นั่งนำเข้าถูกลงจากร้อยละ 50

ตารางที่ 2.2 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ก่อนและหลังวันที่ 2 กรกฎาคม 2534⁵⁵

หน่วย : ร้อยละ

ประเภท	อัตราภาษีนำเข้าเดิม		อัตราภาษีนำเข้าใหม่	
	CBU	CKD	CBU	CKD
1. รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี	180	112	60	20
รถยนต์นั่งขนาดสูงกว่า 2,300 ซีซี	300	112	100	20
2. รถตู้ ปิคอัพ จี๊ป สเตชั่นแวกอน	120	72	60	20
แชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง	80	30	30	20
3. รถบรรทุกขนาดกลางและใหญ่	40	30	40	20
แชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง	20	10	30	10

หมายเหตุ : อัตราภาษีอากรขาเข้ารวมกับอากรพิเศษ

ตารางที่ 2.3 ภาษีรถยนต์นั่งตามโครงสร้างภาษีใหม่หลังวันที่ 2 กรกฎาคม 2534⁵⁶

ประเภท	ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี		ขนาดเกินกว่า 2,300 ซีซี	
	CBU	CKD	CBU	CKD
1. ราคานำเข้า	100	100	100	100
2. อากรขาเข้า (ร้อยละของราคา c.i.f.)	150	60	200	100
3. ภาษีการค้า (ร้อยละของรายรับ)	40	35	40	40
4. ภาษีเทศบาล (ร้อยละ 10 ของภาษีการค้า)	4	3.5	4	4
5. อัตราค่าไ้มาตรฐาน	80	26	80	26
6. ภาระภาษีการค้าและเทศบาล	217.10	76.06	310.50	108.66

⁵⁵ รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. (2536). *ภาษีรถยนต์และอุตสาหกรรมรถยนต์*. กรุงเทพฯ: สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. หน้า 6.

⁵⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 7

ประเภท	ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี		ขนาดเกินกว่า 2,300 ซีซี	
	CBU	CKD	CBU	CKD
7. อากรพิเศษ (ร้อยละของอกรนำเข้า)	20	-	50	-
รวมภาระภาษีทั้งหมด (ร้อยละ)	397.10	136.06	610.50	208.66
ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงภาษี		(-65.74)		
ราคารถยนต์นำเข้าและภาระภาษี (บาท)	497,100	236,060	710,500	308,660
ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงราคา				
รถยนต์นำเข้าและภาระภาษี		(-52.51)		(-56.56)

หมายเหตุ : 1. รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน

2. รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินและดีเซล

ส่วนภาระภาษีของรถตู้ รถปิกอัพจี๊ป แวนและสเตชันแวกอน ตามโครงสร้างอัตราภาษีใหม่ จะลดลง ทั้งนี้เป็นผลจากอกรนำเข้าที่ลดลงจากร้อยละ 100 เป็นร้อยละ 60 ขณะที่ภาษีการค้าคงเดิม อัตราร้อยละ 9 ของรายรับ ส่วนอัตรากำไรมาตรฐานปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 คือ จัดเก็บภาษีร้อยละ 26 ของราคานำเข้าบวกภาษีขาเข้าเพิ่มขึ้นจากเดิม ที่จัดเก็บในอัตราร้อยละ 20 ตารางที่ 3 รถบรรทุก ขนาดกลางและขนาดใหญ่จะมีภาระภาษีรวมเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 56.29 เป็นร้อยละ 57.11 หรือ เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1.45 ซึ่งเป็นผลเนื่องมาจากการเพิ่มอัตรากำไรมาตรฐานเช่นเดียวกับรถตู้ ปิกอัพ แวน และสเตชันแวกอน ขณะที่อัตรากำไรขาเข้าและอัตรากำไรการค้ามิได้มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 2.4 ภาระภาษียนต์ตู้ ปิกอัพ จี๊ป แวนและสเตชันแวกอนหลัง วันที่ 2 กรกฎาคม 2534⁵⁷

รายการ	ภาระภาษี	
	เดิม	ใหม่
1. ราคานำเข้า	100	100
2. อกรขาเข้า (ร้อยละของราคา c.i.f.)	100	60
3. ภาษีการค้า (ร้อยละของรายรับ)	9	9
4. ภาษีเทศบาล (ร้อยละ 10 ของภาษีการค้า)	0.9	0.9
5. อัตรากำไรมาตรฐาน	20	26
6. ภาระภาษีการค้าและเทศบาล	25.61	19.56
7. อากรพิเศษ (ร้อยละของอกรขาเข้า)	20	-

⁵⁷ รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. อ่างแล้ว เจริญรถที่ 55. หน้า 8.

รายการ	ภาวะภาษี	
	เดิม	ใหม่
รวมภาวะภาษีทั้งหมด (ร้อยละ)	115.61	79.56
ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงภาวะภาษี	-	(-45.36)

ปัญหาและอุปสรรคในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ของประเทศไทย

แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยจะมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังมีปัจจัยหลายประการที่คอยเป็น ตัวจุดรั้งไม่ให้อุตสาหกรรมนี้ขยายตัวเต็มที่ อาทิเช่น การผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่ยังต้องนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่สามารถผลิตชิ้นส่วนได้ตามมาตรฐานที่กำหนดยังมีอยู่น้อย ส่งผลให้ผลประกอบการต้องนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ ทำให้ต้นทุนการผลิตสูง อันจะเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการแข่งขัน เฉพาะอย่างยิ่ง การแข่งขันในต่างประเทศ การขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะหรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน อาทิ วิศวกรหรือนักโลหะวิทยา ทั้งนี้ เนื่องจากการเปิดสอนความรู้ขั้นพื้นฐานในสถาบันศึกษาอย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบันยังไม่อยู่ในขั้นที่จะนำมาประยุกต์เพื่อการใช้งานการผลิตได้ ทำให้ผู้ประกอบการไทยขาดความรู้และทักษะในการออกแบบชิ้นงาน การวิจัยและพัฒนาของอุตสาหกรรมในประเทศยังขาดการส่งเสริมอย่างจริงจัง ทำให้เทคโนโลยี การประกอบรถยนต์ในประเทศยังมีความล้าหลัง การผลิตส่วนใหญ่ จึงต้องพึ่งพา การออกแบบและเทคโนโลยีจากบริษัทแม่ในต่างประเทศ หากปัจจัยต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยยังไม่เป็นที่น่าสนใจ ก็อาจจะทำให้บริษัทแม่มีการย้ายฐานการผลิตซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมให้ต้องประสบกับภาวะที่ชะงักงันได้

ข้อเรียกร้องของภาคเอกชนและการตอบสนองของรัฐบาล⁵⁸

ก่อนการประกาศเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ครั้งใหญ่เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 คือ ในช่วงเดือนมิถุนายน 2534 กลุ่มผลประโยชน์ในอุตสาหกรรมรถยนต์ต่างก็ตื่นตัวต่อข่าวการปรับโครงสร้างภาษีใหม่จนกระทั่งมีข่าวลือว่ามีการลอบบีรัฐมนตรีในเรื่องเหล่านี้กันอย่างมาก ถึงแม้จะมีการประกาศโครงสร้างภาษีใหม่อย่างเป็นทางการในเดือนกรกฎาคมแล้วแต่กลุ่มผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศก็ยังคงดำเนินการเรียกร้อง ขอความเป็นธรรมเรื่อยมาและจะมีการเปลี่ยนแปลงการคำนวณภาษีการค้าเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2534 ดังนั้น ได้พยายามอย่างมากในการผลักดันในกระทรวงการคลังเปลี่ยนแปลงการคำนวณภาษีการค้าใหม่ เพื่อให้รถยนต์นำเข้า และผลิต

⁵⁸ ลำพิ่ง เมืองมี. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 52. หน้า 49-50.

ในประเทศอยู่บนฐานเดียวกัน แม้ว่ากระทรวงการคลังยืนยันเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2534 ว่าจะไม่เปลี่ยนแปลงภาษีอย่างแน่นอน แต่กลุ่มดังกล่าวได้ดำเนินการผลักดันเรื่อยมาจนกระทั่งช่วงต้นเดือนตุลาคม 2534 กระทรวงการคลัง จึงรับหนังสือการชี้แจงรายละเอียดต้นทุนการผลิตและข้อเรียกร้องต่าง ๆ