

บทที่ 4

วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและ ภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

ในบทวิเคราะห์นี้ผู้วิจัยจะวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าภายใต้หลักการจัดเก็บภาษีที่ดี ซึ่งมีทั้งหลักความเป็นธรรมหรือหลักความเสมอภาค หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี และหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ หรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษี และวิเคราะห์เปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศไทยกับของต่างประเทศ โดยจะแยกวิเคราะห์ได้ ดังนี้

1. วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าตามหลักการจัดเก็บภาษีที่ดีเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
2. วิเคราะห์การนำมาตรการทางภาษีมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
3. วิเคราะห์ความเหมาะสมในการนำมาตรการแรงจูงใจทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

4.1 วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าตามหลักการจัดเก็บภาษีที่ดีเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

ในหัวข้อ 4.1 นี้ผู้วิจัยจะวิเคราะห์ถึงปัญหามาตรการทางกฎหมายในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าต่อหลักการจัดเก็บภาษีที่ดี ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 4 ประเด็น

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

ประเด็นที่สี่ ผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency) หรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษี (Economic Neutrality)

4.1.1 ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมหรือหลักความเสมอภาค (Equity)

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

1) ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ (Benefit Principle)

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

ตัวอย่างที่ 1

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

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

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

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษีสรรพสามิต

1-(1.1x อัตราภาษีสรรพสามิต)

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

1 - (1.1x10/100)

= 1,800,000 x 1.11 = 1,998,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 1,998,000 x 10/100 = 199,800 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 1 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนเหมือนกัน เมื่อบุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่เท่ากัน ทำให้ต้องเสียภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่เท่ากัน จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมสอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์

ตัวอย่างที่ 2

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

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ และนาย บี ต้องชำระคือ 3,277,646 บาท

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

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

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 50

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษีสรรพสามิต

1-(1.1x อัตราภาษีสรรพสามิต)

= (1,200,000 + 2,400,000) x $\frac{50}{100}$

1 - (1.1x50/100)

= 3,600,000 x 1.11 = 3,996,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 3,996,000 x 10/100 = 399,600 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ ต้องชำระคือ 7,355,292 บาท

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

แตกต่างกัน ทำให้ต้องเสียภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่แตกต่างกัน จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์

ตัวอย่างที่ 3

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

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

ตัวอย่างที่ 4

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

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 4 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนเหมือนกัน โดยบุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าประเภทและชนิดเดียวกันที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

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

⁵ รถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 300,000 บาท

รถยนต์ Eco car ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 17

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

= 300,000 x 17/100 = 51,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 51,000 x 10/100 = 5,100 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 381,027 บาท

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

และภาษีศุลกากรในอัตราที่เท่ากัน ซึ่งทำให้นาย บี มีภาระที่จะต้องจ่ายภาษีในสัดส่วนที่สูงกว่านาย เอ จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์และทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคม

ตัวอย่างที่ 5

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

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

เมื่อนำตัวอย่างข้างต้นมาพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐ

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

⁸ รถยนต์ไฮบริดที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 650,000 บาท

รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 10

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

= 650,000 x 10/100 = 65,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 65,000 x 10/100 = 6,500 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 772,005 บาท

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

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

2) ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักความสามารถในการจ่าย (Ability to Pay Principle)

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

ประเด็นแรก พิจารณาผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนตามหลักความสามารถในการจ่าย

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.5 หลักความเป็นธรรมในแนวนอน (Horizontal Equity) ซึ่งมีหลักว่าผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากันควรต้องจ่ายภาษีเท่ากัน

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

ตัวอย่างที่ 1

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

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

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

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษีสรรพสามิต

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

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

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

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

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

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

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ และนาย บี ต้องชำระคือ 3,277,646 บาท

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

ตัวอย่างที่ 2

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

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

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

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

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 50

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษีสรรพสามิต

1-(1.1x อัตราภาษีสรรพสามิต)

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

1 - (1.1x50/100)

= 3,600,000 x 1.11 = 3,996,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 3,996,000 x 10/100 = 399,600 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ ต้องชำระคือ 7,355,292 บาท

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

ตัวอย่างที่ 3

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

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

ตัวอย่างที่ 4

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

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

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

¹³ รถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 300,000 บาท

รถยนต์ Eco car ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 17

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

= 300,000 x 17/100 = 51,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 51,000 x 10/100 = 5,100 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 381,027 บาท

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

ที่จะต้องจ่ายภาษีในสัดส่วนที่สูงกว่านาย เอ จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอนและทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคม

ตัวอย่างที่ 5

จากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างที่ 1 นาย เอ ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ ราคา CIF 1,000,000 บาท¹⁵ นาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,277,646 บาท โดยรัฐบาลไม่ได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก นาย บี ซึ่งรถยนต์ไฮบริดผลิตในประเทศที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 CC ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 700,000 บาท¹⁶ นาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฮบริดคันนี้ราคา 772,005 บาท แต่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ประมาณ 57,700 บาท

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 5 จะพบว่า นาย เอ และนาย บี มีรายได้สูงเท่ากัน จึงมีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากัน แต่รถยนต์ที่ถูกจัดเก็บภาษีต่างกัน เพราะนาย บี ซึ่งรถยนต์ไฮบริดที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์คันแรก ซึ่งทำให้นาย เอ มีภาระภาษีที่มากกว่านาย บี จึงเห็นว่านโยบายคืนภาษีของรัฐบาลทำให้เกิดผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีที่รัฐควรจะได้ และเมื่อพิจารณาถึงความสามารถในการเสียภาษีของบุคคลทั้งสองประกอบกับนโยบายคืนภาษีของรัฐบาล ทำให้การจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ยิ่งไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอนและยังทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคมมากขึ้น

เมื่อนำตัวอย่างข้างต้นมาพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 เมื่อนำมาวิเคราะห์ต่อหลักความเป็น

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

¹⁶ รถยนต์ไฮบริดที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 650,000 บาท

รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 10

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

= 650,000 x 10/100 = 65,000 บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= 65,000 x 10/100 = 6,500 บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 772,005 บาท

กรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นกรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ ดังเช่น การจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ที่จัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์นั่งทุกชนิดในอัตราเดียวอัตราร้อยละ 2.5 สำหรับอัตราภาษีทั่วไป ถ้านาย เอ และนาย บี มีรายได้เท่ากัน ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้าในราคาเท่ากัน จะจ่ายภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากัน ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความเป็นกรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ ถ้านาย เอ และนาย บี มีรายได้เท่ากัน แต่เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริด และนาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในราคาที่แตกต่างกัน จะจ่ายภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน ทำให้เกิดผลที่ไม่สอดคล้องต่อหลักความเป็นกรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ

จากตัวอย่างข้างต้นพอสรุปได้ว่า ความแตกต่างของการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและรถยนต์ไฮบริดนำเข้านั้นขึ้นอยู่กับความแตกต่างของการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าและรถยนต์ไฮบริดนำเข้า เพราะการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและรถยนต์ไฮบริดนำเข้านั้น อัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์ รถยนต์ไฟฟ้าและขนาดความจุของกระบอกสูบแต่ละชนิด แต่ละประเภท หรือรถยนต์แต่ละชนิดหรือแต่ละราคาหรือซื้อรถยนต์ที่ผลิตในประเทศหรือผู้ซื้อที่มีฐานะร่ำรวยหรือฐานะยากจนหรือนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้มีการคืนภาษีรถยนต์คันแรก จึงมีผลทำให้ผู้ที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีที่เท่ากัน จึงควรจ่ายภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากันหรือแตกต่างกันขึ้นอยู่กับพฤติกรรมการบริโภค ดังนั้น แสดงว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรตามตัวอย่างข้างต้นทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นกรรมในแนวนอน

แต่หากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรัฐบาลกำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้บริโภคที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากันแต่กลับเสียภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่แตกต่างกัน ย่อมแสดงให้เห็นชัดเจนว่า นโยบายคืนภาษีของรัฐบาลมีผลทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเช่นนี้ขัดแย้งกันต่อหลักความเป็นกรรมในแนวนอนมากยิ่งขึ้น

ประเด็นที่สอง พิจารณาผลกระทบต่อหลักความเป็นกรรมในแนวตั้งตามหลักความสามารถในการจ่าย

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.5 หลักความเป็นกรรมในแนวตั้ง (Vertical Equity) ซึ่งมีหลักว่าผู้ที่อยู่ในสถานการณ์แตกต่างกันควรแบกรับภาระภาษีที่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2.2 และภาษีศุลกากรตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2.2.1 สำหรับการนำเข้ารถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งสรุปได้ว่าอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรนั้นมีอยู่หลายอัตรา

โดยอัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้า และขนาดความจุของกระบอกลูกสูบแต่ละชนิด ดังนั้น ถ้าผู้ที่แบกรับภาระภาษีสำหรับรถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้าต้องอยู่ภายใต้หลักในเรื่องความสามารถในการจ่ายภาษีที่แตกต่างกันตามหลักความเป็นธรรมในแนวตั้ง ประชาชนผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายที่สูงกว่าจะจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าประชาชนที่มีความสามารถในการจ่ายที่น้อยกว่าจึงจะเกิดผลที่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในแนวตั้ง ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างเป็นกรณีศึกษาเพื่อประกอบความเข้าใจ ดังต่อไปนี้

ตัวอย่างที่ 1

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

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

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

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกลูกสูบเกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 50

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษีสรรพสามิต

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

= $(1,200,000 + 2,400,000) \times \frac{50}{100}$

$1 - (1.1x50/100)$

= $3,600,000 \times 1.11 = 3,996,000$ บาท

ภาษีเพิ่มหาคนไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

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

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ ต้องชำระคือ 7,355,292 บาท

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

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของราคา CIF

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

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษีสรรพสามิต

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

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

$1 - (1.1x10/100)$

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

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

ตัวอย่างที่ 2

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

เมื่อพิจารณาตัวอย่างที่ 2 จะพบว่า นาย เอ มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่านาย บี แต่บุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากัน จึงเห็นว่าการจัดเก็บภาษีในลักษณะเช่นนี้ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้ง

ตัวอย่างที่ 3

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

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

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

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

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย เอ และนาย บี ต้องชำระคือ 3,277,646 บาท

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

²⁰ รถยนต์ Eco car ที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 300,000 บาท

รถยนต์ Eco car ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 17

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

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

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

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

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

ตัวอย่างที่ 4

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

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

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 381,027 บาท

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

²² รถยนต์ไฮบริดที่ผลิตในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยฐานภาษีให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม และต้องเสียภาษีเพื่อมหาดไทยรวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม 650,000 บาท

รถยนต์ไฮบริดที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 CC จะถูกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 10

ภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

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

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

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

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

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

รวมภาษีสุทธิที่นาย บี ต้องชำระคือ 772,005 บาท

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

นาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ราคา 3,207,646 บาท โดยรัฐบาลไม่ได้กำหนดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก

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

ตัวอย่างที่ 5

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

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

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

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

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

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

จากตัวอย่างข้างต้นพอสรุปได้ว่า ความแตกต่างของการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าขึ้นอยู่กับความแตกต่างของการบริโภครถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า อัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์ รถยนต์ไฟฟ้าและขนาดความจุของกระบอกสูบแต่ละชนิด แต่ละประเภท หรือรถยนต์แต่ละชนิดหรือแต่ละราคาหรือซื้อรถยนต์ที่ผลิตในประเทศหรือผู้ซื้อมีฐานะร่ำรวยหรือฐานะยากจนหรือนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้มีการคืนภาษีรถยนต์คันแรก โดยทั่วไปของผู้บริโภคที่มีฐานะร่ำรวยจะพบว่าเป็นผู้มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่ามักบริโภครถยนต์ที่มีความหรูหราสวยงามอันเป็นผลให้ต้องถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่สูง ส่วนผู้บริโภคที่มีฐานะปานกลางหรือยากจนจะพบว่าเป็นผู้มีความสามารถในการจ่ายภาษีต่ำกว่ามักบริโภครถยนต์ที่ถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่ต่ำ ทำให้การจัดเก็บภาษีเกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งภายใต้หลักความสามารถ

4.1.2 ผลกระทบต่อหลักการอำนาจรายได้ (Productivity)

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.6 ว่าระบบภาษีที่ดีต่อหลักการอำนาจรายได้นั้น ควรเป็นระบบภาษีที่สามารถทำรายได้ให้กับรัฐบาลได้สูง ดังนั้นหากระบบภาษีอากรใดมีโครงสร้างที่อำนาจรายได้ให้กับรัฐบาลได้ต่ำ เมื่อรัฐมีความจำเป็นจะต้องจัดเก็บภาษีอากรเพื่อนำมาใช้จ่ายเพิ่มขึ้น รัฐก็ต้องเพิ่มอัตราภาษีที่มีอยู่เดิมหรือเพิ่มการจัดเก็บภาษีประเภทใหม่ ๆ ซึ่งในมุมมองของผู้เสียภาษีการกระทำในลักษณะนี้สร้างความเดือดร้อนแก่ผู้เสียภาษีและจะมีผลต่อความสนใจในการเสียภาษี

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

ทั่วไปที่มีขนาดของเครื่องยนต์และกระบอกสูบที่เท่ากันแล้วก็จะเห็นได้ว่าการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าคันหนึ่งเพื่อใช้ในการบริโภคนั้นต้องถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนที่สูง ทั้งนี้ผู้วิจัยจะขออธิบายโดยยกตัวอย่างเป็นกรณีศึกษาเพื่อประกอบความเข้าใจ ดังนี้

ตัวอย่างเช่น

การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- MIEV เป็นรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่เปิดตัวในงาน Motor Show 2013 ช่วงเดือนธันวาคมที่ผ่านมา โดยมีขนาดเครื่องยนต์ 659 CC ให้กำลัง 52 แรงม้า แรงบิดสูงในตอปต่ำที่ราว ๆ 3000 รอบต่อนาที ในมอเตอร์ไฟฟ้า แรงบิดสูงสุด 180 นิวตันเมตร²⁶ ราคา 29,125 ดอลลาร์สหรัฐ²⁷ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 948,991.525 บาท²⁸

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,008,991.525 บาท²⁹

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของราคา CIF = $1,008,991.525 \times 80/100 = 807,193.22$ บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

x อัตราภาษีสรรพสามิต

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

= $(1,008,991.525 + 807,193.22) \times \frac{10}{100}$

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

= $1,816,184.745 \times 1.11 = 2,015,965.07$ บาท

²⁶ Autospinn. *Mitsubishi I- Miev*. สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก

<http://www.autospinn.com/2013/06/first-impression-mitsubishi-i-miev-%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%9F%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%95%E0%B8%A2%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%A2%E0%B8%99/>

²⁷ Mitsubishi I- Miev 2014. (ม.ป.ป.). สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก

<http://www.plugincars.com/mitsubishi-i-miev>

²⁸ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ*. สืบค้น 15 พฤษภาคม

2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

²⁹ 948,991.525 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 1,008,991.525 บาท.

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

$$= 2,015,965.07 \times 10/100 = 201,596.51 \text{ บาท}$$

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= (1,008,991.525 + 807,193.22 + 2,015,965.07 + 201,596.51) \times 7/100$$

$$= 282,362.24 \text{ บาท}$$

รวมภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 3,307,117.04 บาท³⁰

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2014 เป็นรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่เปิดตัวในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยปรับราคาลดจากรุ่นก่อน สำหรับเครื่องยนต์มาพร้อมกับมอเตอร์ไฟฟ้าขนาดเล็ก พร้อมกับแบตเตอรี่แบบ lithium-ion ที่กินพลังงานต่ำแต่การใช้งานนานขึ้นให้แรงบิดที่ 145 ปอนด์ฟุตต่อรอบ และให้อัตราความเร็วที่ 0-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงภายในเวลา 13 วินาที³¹ ราคา 22,995 ดอลลาร์สหรัฐ³² เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 749,255.283 บาท³³

$$\text{ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 809,255.283 บาท}^{34}$$

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของราคา CIF = $809,255.283 \times 80/100 = 647,404.23$ บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

$$= (\text{CIF} + \text{อากรขาเข้า} + \text{ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม})$$

x อัตราภาษีสรรพสามิต

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

³⁰ $807,193.22 + 2,015,965.07 + 201,596.51 + 282,362.24 = 3,307,117.04$ บาท

³¹ AUTOYIM. (n.d.). 2014 Mitsubishi I-MiEV รถไฟฟ้าราคาถูก!. สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก <http://www.autoyim.com/267794>

³² Mitsubishi I- Miev 2014. (ม.ป.ป.). สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก <http://www.plugincars.com/mitsubishi-i-miev>

³³ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

³⁴ $749,255.283$ บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = $809,255.283$ บาท

$$\begin{aligned}
&= (809,255.283 + 647,404.23) \times \frac{10}{100} \\
&\quad 1 - (1.1 \times \frac{10}{100}) \\
&= 1,456,659.51 \times 1.11 = 1,616,892.06 \text{ บาท} \\
&\text{ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต} \\
&= 1,616,892.06 \times \frac{10}{100} = 161,689.21 \text{ บาท} \\
&\text{ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม} \\
&= (809,255.283 + 647,404.23 + 1,616,892.06 + 161,689.21) \times \frac{7}{100} \\
&= 226,466.85 \text{ บาท}
\end{aligned}$$

รวมภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 2,652,452.35 บาท³⁵

เมื่อได้พิจารณาจากตัวอย่างข้างต้นก็พอสรุปได้ว่า การจัดเก็บภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบันถ้ามีการนำเข้ามาใช้โดยไม่มีนโยบายหรือมาตรการใด ๆ ให้การสนับสนุนการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าก็สามารถสร้างรายได้ให้กับรัฐเป็นจำนวนมากเมื่อพิจารณาจากราคาสินค้าจึงถือได้ว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าทำให้เกิดผลที่สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้เป็นอย่างมาก

แต่สำหรับการจัดเก็บภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.3, 3.4, 3.5 ที่มีการจัดเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำ มีการเครดิตภาษี หรือยกเว้นการจัดเก็บภาษี ย่อมไม่สอดคล้องต่อหลักการอำนาจรายได้หากนำมาพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีของประเทศไทย

4.1.3 ผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี (Efficiency in Tax Administration and Compliance)

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.7 หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี มีหลักอยู่ว่าค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเก็บภาษีของรัฐบาลและค่าใช้จ่ายในการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้เสียภาษีต้องอยู่ในระดับที่ต่ำในกระบวนการจัดเก็บภาษีหรือกล่าวได้ว่าการที่รัฐจะหารายได้เข้าประเทศโดยการจัดเก็บภาษีให้เพียงพอ นั้น รัฐต้องบริหารค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในการจัดเก็บภาษีให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่รัฐจะทำได้เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับรายได้ที่รัฐได้รับจากการจัดเก็บภาษี

³⁵ 647,404.23 + 1,616,892.06 + 161,689.21 + 226,466.85 = 2,652,452.35 บาท.

เมื่อพิจารณาโยบายค้ำประกันภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล จากการศึกษาพบว่าเมื่อซื้อรถยนต์หนึ่งคันตามนโยบายค้ำประกันภาษีรถยนต์คันแรกกำหนดให้เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ จึงทำให้ต้องเสียภาษี 3 ชนิด คือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งยังไม่รวมภาษีหรือธรรมเนียมในการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก

นโยบายค้ำประกันภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีทั้งข้อดีและข้อเสีย ดังนี้

ข้อดี

1. เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้เกิดเศรษฐกิจหมุนเวียนในทุกภาคส่วน เช่น บริษัทประกันภัย อุสาหกรรม ร้านอะไหล่ เป็นต้น
2. รัฐบาลสามารถเก็บรายได้เพิ่มขึ้นในระยะยาว
3. เปิดโอกาสให้แก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อย ได้มีความสะดวกสบายและมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น
4. สร้างความเชื่อมั่นและซื้อได้เปรียบให้แก่นักลงทุนที่ต้องการเข้ามาลงทุนในประเทศ
5. ส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถยนต์ประหยัดพลังงาน

ข้อเสีย

1. รัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์
2. รัฐสูญเสียรายได้จากการนำเข้าน้ำมันและแหล่งเชื้อเพลิง
3. สูญเสียเงินเฟ้อพลังงาน
4. มลภาวะเพิ่มขึ้น
5. การจราจรติดขัดมากขึ้น

ดังนั้น ในการพิจารณาหลักการจัดเก็บภาษีสำหรับการซื้อรถยนต์คันแรกต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี ผู้วิจัยจะวิเคราะห์ถึงสาเหตุที่จะทำให้เกิดผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี โดยเมื่อพิจารณาหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีจากฝ่ายเจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บภาษี

จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่าจากนโยบายค้ำประกันภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน โดยเพิ่มกำลังซื้อภายในประเทศสร้างสมดุลและความเข้มแข็งอย่างมีคุณภาพให้แก่ระบบเศรษฐกิจมหภาค โดยให้มีมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ซึ่งเมื่อพิจารณาทั้งหลักเกณฑ์การคืนเงิน หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี มีขั้นตอนและวิธีการดำเนินการที่มาก ประกอบเอกสารหลักฐานประกอบการยื่นคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรกทำให้

แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินโดยเฉพาะแนวทางการตรวจสอบของกรมสรรพสามิตตั้งที่ผู้วิจัย ได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1 เป็นการสร้างขั้นตอนและแนวทางการตรวจสอบที่ซับซ้อน เพิ่มมากขึ้นให้กับเจ้าหน้าที่

นโยบายคืบภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางบก และกรมบัญชีกลาง ซึ่งต้องมาพิจารณากระบวนการดำเนินงานใน 2 เรื่อง คือ กระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และกระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด เห็นได้ว่า ต้องใช้เจ้าหน้าที่และบุคลากรในการดำเนินการเกี่ยวกับนโยบายคืบภาษีรถยนต์คันแรกมาก

แต่อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่ารัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารจัดการ จัดเก็บภาษีรถยนต์คันแรกซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีรถยนต์คันแรก 2 ประการ คือ

ประการแรก คือ ความซับซ้อนของหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ทำให้รัฐต้องมีค่าใช้จ่ายในการที่จะนำเจ้าหน้าที่และบุคลากรที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางบก และกรมบัญชีกลาง ไปฝึกอบรมให้รู้ถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังกล่าวเพื่อให้การปฏิบัติงานมีความถูกต้อง ชัดเจน และเข้าใจตรงกันทุกฝ่าย และต้องมีค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ถึงหลักเกณฑ์ เงื่อนไข ขั้นตอน และเอกสารต่าง ๆ ให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบถึงนโยบายโครงการ คืบภาษีรถยนต์คันแรก

ประการที่สอง รัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ ในการวิเคราะห์นโยบายโครงการคืบภาษีรถยนต์คันแรก หากมองในแง่ผลกระทบในเชิงทฤษฎี จะพบว่า เมื่อราคารถยนต์ที่ถูกลงชั่วคราวหรือการลดราคาที่เกิดขึ้นจากการคืบภาษีรถยนต์คันแรกนั้น ทำให้เกิดอุปสงค์ใหม่ต่อรถหรือก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายอุปสงค์ ทำให้เกิดกลุ่มผู้ใช้สิทธิ ในโครงการรถยนต์คันแรกซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มที่ตั้งใจจะซื้อรถยนต์ใหม่ในช่วงเวลาดังกล่าวอยู่แล้วและได้รับสิทธิไปด้วย
2. กลุ่มที่มีการเลื่อนซื้อรถยนต์มาจากอนาคต เพื่อรับสิทธิดังกล่าว และ
3. กลุ่มผู้ซื้อใหม่ที่ยังไม่มีแผนซื้อรถยนต์มาก่อน

สำหรับกลุ่มที่มีการเลื่อนซื้อรถยนต์มาจากอนาคตเป็นกลุ่มที่ส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ภาษีของรัฐบาลในอนาคตมากที่สุด เนื่องจากการเลื่อนซื้อรถยนต์โดยที่ผู้บริโภคเร่งปรับแผนการซื้อเร็วขึ้น เพื่อให้ทันรับสิทธิในนโยบายโครงการคืบภาษีรถยนต์คันแรก ส่งผลให้รายได้ภาษีสรรพสามิตปรับตัวสูงขึ้นในช่วงระยะเวลาการดำเนินโครงการมากกว่าระดับปกติ แต่ในขณะเดียวกันก็จะส่งผลไปถึงอนาคตที่จะทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตปรับตัวลดลงไป

จากระดับปกติเช่นกัน โดยผลกระทบสุทธิที่ตามมาอาจรวมถึงผลกระทบต่อเงินได้ นิติบุคคลของผู้ผลิต และผู้จำหน่ายรถ และผลกระทบต่อมูลค่าการบริโภคของภาคเอกชนในประเทศอีกด้วย

ตั้งแต่เริ่มโครงการคีนภาษีรถยนต์คันแรกในปี 2555 จนกระทั่งส่งมอบต่อเนื่องในปี 2556 มีผู้ร่วมโครงการสูงถึง 1.25 ล้านคน และพบว่าจำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่ประเภท รย.1 ปรับสูงขึ้นอย่างชัดเจน ในขณะที่ตัวเลขจำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่ปีงบประมาณ 2557 รย.1 อยู่ที่ 690,000 คัน ปรับลดลงจากปีงบประมาณ 2556 คิดเป็นร้อยละ 36 ซึ่งหากนำจำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่ รย.1 มาเปรียบเทียบกับเรื่องการการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ในปีงบประมาณ 2557 พบว่าจำนวนตัวเลขปรับตัวลดลงราว 7,000 ล้านบาท และส่งผลกระทบต่อเงินได้ปีงบประมาณ 2558 ที่การจัดเก็บภาษีจะปรับตัวลดลงจากระดับปกติอีกราว 7,000 ล้านบาท เช่นเดียวกัน³⁶

จากนโยบายโครงการคีนภาษีรถยนต์คันแรกมีปัญหาที่เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้รัฐขาดรายได้ คือการที่ผู้บริโภคทิ้งใบจองรถยนต์ในช่วงเวลาโครงการคีนภาษีรถยนต์คันแรกนับแสนคัน เป็นเหตุทำให้เกิดหนี้ยี่วเรื้อนในระบบเศรษฐกิจขยายตัวและมูลค่าการลงทุนในที่สุด ทั้งเป็นเหตุทำให้เกิดปัญหาสต็อกค้างในโรงงานเป็นจำนวนมากและส่งผลกระทบเป็นลูกโซ่กลับไปยังตลาดส่งผลกับผู้ผลิตชิ้นส่วนและบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมยานยนต์ในที่สุด³⁷ จากสาเหตุดังกล่าวทำให้รัฐมีรายจ่ายมากกว่ารายรับ เก็บภาษีเพิ่มเติมได้จำนวน 5.4 หมื่นล้านบาท แต่ต้องตั้งงบคีนภาษีถึง 8.2 หมื่นล้านบาท ทำให้รัฐขาดทุนจำนวน 2.8 หมื่นล้านบาท เป็นโครงการที่ส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลอย่างมาก³⁸

ในขณะที่การขอใช้งบประมาณปี 2557 ของกรมสรรพสามิตจนถึงปัจจุบันได้จ่ายเงินคีนภาษีรถยนต์คันแรกไปครบ 40,000 ล้านบาท โดยกรมสรรพสามิตได้ทำเรื่องถึงกระทรวงการคลังเพื่อขอใช้เงินคงคลังจำนวนวงเงิน 8,600 ล้านบาท มาจ่ายให้กับผู้ใช้สิทธิคีนภาษีรถยนต์คันแรกได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับการดำเนินการให้ผู้ใช้สิทธิขอคีนรถคันแรกอีกประมาณ 100,000 ราย

³⁶ Thaipublica. (ม.ป.ป.). *Thai PBO วิเคราะห์ผลกระทบทางการคลัง กรณีโครงการ “รถยนต์คันแรก.”* สืบค้น 11 พฤษภาคม 2557, จาก <http://thaipublica.org/2014/05/first-car-pawin-tdri/>

³⁷ Thanonline. (2556, 20-23 ตุลาคม). “จากสุดท้ายรถคันแรกไม่สวยอย่างที่คิด,” *ฐานเศรษฐกิจ*. สืบค้น 11 พฤษภาคม 2557, จาก

http://www.thanonline.com/index.php?option=com_content&view=article&id=20358

³⁸ *Thai PBO วิเคราะห์ผลกระทบทางการคลัง กรณีโครงการ “รถยนต์คันแรก.”* เล่มเดิม.

ที่ยังไม่มารับมอบรถยนต์ให้มารับรถยนต์ ปัจจุบันนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก ได้ปิดโครงการเมื่อวันที่ 31 กันยายน 2557³⁹

ดังนั้น การวิเคราะห์จากต้นทุนการจัดเก็บภาษีจากฝ่ายเจ้าหน้าที่พอที่จะสรุปได้ว่าการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์คันแรกในปัจจุบันไม่สอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บ หากมีการนำนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า จะเห็นได้ว่ารัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารการจัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า และทำให้รัฐขาดทุนอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 เมื่อนำมาวิเคราะห์ต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี ดังเช่น

การจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ที่รัฐให้สิทธิประโยชน์สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า โดยผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าสามารถขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้จำนวน 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ และยังเพิ่มอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง สำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกิน 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ เมื่อนำมาพิจารณากับการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์คันแรกของประเทศไทย ซึ่งมีกฎหมายบัญญัติไว้ชัดเจน ย่อมทำให้ความซับซ้อนของกฎหมายของประเทศไทยมีน้อยกว่า และประเทศสหรัฐอเมริกามีรายได้จำนวนมากจากภาษีเงินได้เป็นภาษีทางตรงเป็นรายได้หลัก การขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าเป็นเงินจำนวนที่สูง แต่ไม่มีผลกระทบต่อรายได้ของประเทศสหรัฐอเมริกามาก เมื่อเทียบกับการลดการนำเข้าน้ำมันประกอบกับการมีรายได้จากการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น ย่อมทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี

³⁹ Dailynews. (ม.ป.ป.). ยืมเงินคงคลังจ่ายรถคันแรก. สืบค้น 19 มิถุนายน 2557, จาก

<http://www.dailynews.co.th/Content/economic/246281/%E0%B8%A2%E0%B8%B7%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%87%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%84%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%A5%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%88%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%84%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%A3%E0%B8%81>

4.1.4 ผลกระทบต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency) หรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษี (Economic Neutrality)

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.8 ว่าภาษีที่ดีต้องก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่พอใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด เนื่องจากหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจของภาษีนั้นต้องการให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับต่ำที่สุด เพื่อนำมาซึ่งการจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและไม่กระทบต่อรายได้ของรัฐบาล ดังนั้น ภาษีจะต้องมีความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ รัฐบาลจะต้องทำให้ระบบภาษีไม่ไปทำการบิดเบือนแรงจูงใจหรือบิดเบือนการตัดสินใจในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของผู้เสียภาษี

จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่า การตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชนนั้น ต้นทุนและผลประโยชน์เป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะส่งผลต่อแรงจูงใจให้ผู้บริโภคเลือกที่จะทำกิจกรรมนั้น ๆ หรือเลือกที่จะทำกิจกรรมที่มีต้นทุนต่ำกว่าและได้ประโยชน์เท่ากันหรือมากกว่าหรือเลือกที่จะไม่ทำกิจกรรมเลย

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า ตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายเอาไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1 และ 3.2 ภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ามี 4 ประการ คือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งยังไม่รวมภาษีรายปีและค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก เมื่อนำมาวิเคราะห์ต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ ผู้วิจัยขอแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 เรื่อง กล่าวคือ วิเคราะห์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ และวิเคราะห์การจัดเก็บภาษีศุลกากรต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

1) วิเคราะห์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1 ว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตได้จัดเก็บโดยแบ่งประเภทและชนิดของรถยนต์ไฟฟ้าตามกำลังของเครื่องยนต์และความจุกระบอกสูบ ซึ่งอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าอยู่ระหว่างร้อยละ 10 – 50 ซึ่งเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับ การจัดเก็บของต่างประเทศ ดังที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในหัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 นั้น ถือได้ว่าเป็นอัตราที่สูงพอสมควร

จากลักษณะของการจัดเก็บอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าเช่นนี้ ทำให้ผู้บริโภคไม่อาจกระทำกิจกรรมในทางเศรษฐกิจโดยอิสระตามกลไกตลาดในเรื่องราคาแต่เพียงอย่างเดียวได้แต่ผู้บริโภคต้องพิจารณาถึงอัตราภาษีในการคิดเป็นต้นทุนที่จะบริโภคด้วย หากผู้บริโภคพบว่าต้นทุนในการบริโภคนำมาซึ่งค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นประกอบกับถ้าพิจารณาถึง

ประโยชน์ใช้สอยด้วยแล้วอาจทำให้ผู้บริโภคไม่ยอมซื้อรถยนต์ไฟฟ้า โดยอาจซื้อรถยนต์ประเภทอื่นที่มีอัตราภาษีที่ถูกลงกว่าหรือเลือกที่จะไม่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเลย อย่างไรก็ตามหากผู้บริโภคเลือกที่จะกระทำกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อภาครัฐมากกว่าการไม่กระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเลย การที่รัฐให้สิทธิประโยชน์ตามโครงการคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์คันแรก ยิ่งทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจและถือได้ว่าเป็นการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการกระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

จากบทวิเคราะห์ข้างต้นได้มีนักวิชาการในทางภาษีกล่าวสนับสนุนแนวความคิดของผู้วิจัย กล่าวคือ

อาจารย์รองศาสตราจารย์ ดร. จิรศักดิ์ รอดจันทร์ กล่าวว่า “ถ้าพิจารณาทางด้านบริโภค ประชาชนอาจเลือกบริโภคสินค้าหรือบริการที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำ (ทั้งที่อาจจะไม่ปรารถนาที่จะบริโภคสินค้านั้น) แทนการบริโภคสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราที่สูง”⁴⁰

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ไฟฟ้าในอัตราภาษีที่สูงนั้นมีผลทำให้เกิดความสูญเปล่าในทางเศรษฐกิจซึ่งขัดต่อหลักความมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสหพันธรัฐมาเลเซียที่เก็บจากสินค้าที่ผลิตภายในประเทศหรือสินค้านำเข้าโดยเก็บภาษีตามมูลค่า อัตราภาษีร้อยละ 10 – 105 และการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตในประเทศ โดยยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิต อัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดมีนโยบายยานยนต์แห่งชาติใหม่ 2014 โดยจะยกเว้นภาษีสรรพสามิตกรณีเป็นรถยนต์ประกอบภายในประเทศ และครอบคลุมถึงรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังจำกัดกรอบเวลาการยกเว้นภาษีสรรพสามิตในอนาคต

เมื่อวิเคราะห์ภาษีสรรพสามิตแล้ว จะพบว่าจำนวนและสัดส่วนของภาษีที่จะถูกจัดเก็บนั้นน้อยกว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศไทยมาก ซึ่งหากจะมีผลทำให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการกระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ก็คงอยู่ในจำนวนและสัดส่วนที่น้อยกว่าประเทศไทยหรือไม่มีการบิดเบือนต่อการตัดสินใจเลย

⁴⁰ จาก ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หลักการและบทวิเคราะห์ (น. 41), โดย จิรศักดิ์ รอดจันทร์, 2556, กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

2) วิเคราะห์การจัดเก็บภาษีศุลกากรต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2 ว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ได้จัดเก็บโดยแบ่งประเภทและชนิดของรถยนต์ตามกำลังของเครื่องยนต์และความจุของกระบอกสูบ ซึ่งอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์ส่วนใหญ่อยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคารถยนต์นำเข้า ส่วนรถยนต์ไฟฟ้าลดอัตราการจัดเก็บภาษีเหลืออัตราเดียว คือร้อยละ 80 ของราคารถยนต์นำเข้า ถือได้ว่าเป็นอัตราที่สูงมากเมื่อเทียบกับอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซีย ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้ในหัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5

ขั้นตอนสุดท้ายของการบริโภคนั้น ผู้บริโภคจะเป็นผู้ตัดสินใจว่าจะเลือกบริโภครถยนต์ประเภทใด แต่จากลักษณะของการจัดเก็บอัตราภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าที่สูงก็เป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้บริโภคเกิดความลังเลใจเพราะการกระทำกิจกรรมในทางเศรษฐกิจของผู้บริโภคไม่อาจเป็นไปได้โดยอิสระตามกลไกตลาดในเรื่องราคาแต่เพียงอย่างเดียวได้ แต่ต้องพิจารณารวมถึงนโยบายของรัฐที่จะสนับสนุน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จะช่วยสนับสนุนรถยนต์ที่ผู้บริโภคเลือก และอัตราภาษีในการคิดเป็นต้นทุนที่จะบริโภคด้วย ซึ่งเมื่อคำนวณต้นทุนแล้วผู้บริโภคพบว่านำมาซึ่งค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นและเมื่อผู้บริโภคมาเปรียบเทียบกับประโยชน์ใช้สอยด้วยแล้ว อาจทำให้ผู้บริโภคไม่ยอมซื้อรถยนต์ไฟฟ้า โดยอาจซื้อรถยนต์ประเภทอื่นที่มีอัตราภาษีที่ถูกกว่าหรือเลือกที่จะไม่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเลย แต่สิ่งที่สำคัญคือถ้าผู้บริโภคฝั่งใจที่อยากจะได้รถยนต์ไฟฟ้า โดยเลือกที่จะให้ภาครัฐกระทำกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อภาครัฐมากกว่าการไม่กระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเลย กล่าวคือ นานโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้า ยิ่งเป็นการซ้ำเติมความเสียหายที่เกิดต่อระบบเศรษฐกิจและถือได้ว่าเป็นการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการกระทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.2.8 เรื่องความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาษีทางอ้อม จากตัวอย่างความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอากรขาเข้า ผู้วิจัยพบว่าในปัจจุบันรถยนต์ประเภทอีโคคาร์ได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าอะไหล่ชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบรถยนต์ประเภทอีโคคาร์ ซึ่งอาจก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจของบริษัทผู้ผลิตให้ผลิตแต่รถยนต์ประเภทอีโคคาร์เท่านั้น แทนที่จะผลิตรถยนต์ประเภทอื่น และอาจก่อให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจได้ เพราะการยกเว้นอากรนำเข้าดังกล่าวอาจไม่จูงใจให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ผลิตรถยนต์ประเภทอื่นที่ไม่ใช่ประเภทอีโคคาร์ เช่น รถยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากการนำเข้าอะไหล่ชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบรถยนต์ไฟฟ้าในขณะนี้ยังไม่ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงกว่ารถยนต์ประเภทอีโคคาร์

จากบทวิเคราะห์ข้างต้น ได้มีนักวิชาการในทางภาษีได้กล่าวไว้เกี่ยวกับประเด็นที่ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ ซึ่งผู้วิจัยก็มีความเห็นที่สอดคล้องไปกับนักวิชาการท่านนี้ และเป็นหลักการที่สนับสนุนแนวความคิดของผู้วิจัยเป็นอย่างดี กล่าวคือ

อาจารย์รองศาสตราจารย์ ดร. จิรศักดิ์ รอดจันทร์ กล่าวว่า “ถ้าพิจารณาทางด้านบริโภค ประชาชนอาจเลือกบริโภคสินค้าหรือบริการที่ถูกจัดเก็บภาษีศุลกากรในอัตราที่ต่ำ ทั้งที่อาจจะไม่ปรารถนาที่จะบริโภคสินค้านั้น แทนการบริโภคสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษีศุลกากรในอัตราสูง”⁴¹

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าในอัตรากาษีที่สูงนั้น มีผลทำให้เกิดความสูญเปล่าในทางเศรษฐกิจซึ่งเป็นการขัดต่อหลักความมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ

จากบทวิเคราะห์ของผู้วิจัยข้างต้น ซึ่งให้เห็นได้ว่าการจัดเก็บอัตรากาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าที่สูงและหลายประเภทนั้น มีลักษณะที่ไม่เป็นการสนับสนุนต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.3, 3.4, 3.5 ที่มีการจัดเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำหรือยกเว้นการจัดเก็บภาษีเลยนั้น เมื่อวิเคราะห์ต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ การจัดเก็บภาษีศุลกากรในอัตราที่ต่ำหรือการยกเว้นการจัดเก็บภาษี ย่อมไม่ส่งผลทำให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจของผู้บริโภคที่เลือกทำกิจกรรมนั้น ๆ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

4.2 วิเคราะห์การนำมาตรการทางภาษีมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

ปัญหาในการนำมาตรการทางภาษีมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า แบ่งเป็น 5 มาตรการ

มาตรการแรก มาตรการเครดิตภาษีเงินได้

มาตรการที่สอง มาตรการลดหย่อนภาษี

มาตรการที่สาม มาตรการคืนภาษี

มาตรการที่สี่ มาตรการลดอัตรากาษี

มาตรการที่ห้า มาตรการยกเว้นอัตรากาษี

⁴¹ แหล่งเดิม.

4.2.1 มาตรการเครดิตภาษีเงินได้

เครดิตภาษี หมายถึง สิทธิหรือประโยชน์อันมีมูลค่าเป็นเงินที่ผู้เสียภาษีได้รับเนื่องจากได้เสียภาษีล่วงหน้าไว้แล้วหรือถูกหักภาษีไว้ ณ ที่จ่าย หรือได้เสียภาษีไว้ในประเทศที่ทำสัญญาว่าด้วยการเว้นการเก็บภาษีซ้อนกับประเทศไทย หรือได้รับเครดิตภาษีเนื่องจากกฎหมายกำหนดและสิทธิในการเครดิตภาษีดังกล่าว ผู้เสียภาษีมีสิทธินำไปหักกลับกับจำนวนเงินภาษีที่ผู้เสียภาษีมีหน้าที่จะต้องชำระตามกฎหมายและหากเครดิตภาษีมีมากกว่าจำนวนเงินภาษีที่จะต้องชำระแล้ว ผู้เสียภาษีมีสิทธิได้รับคืนเป็นเงินด้วย เว้นแต่จะถูกจำกัดโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือความตกลงระหว่างประเทศ⁴²

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.3.2 กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกามีมาตรการเครดิตภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมนโยบายการประหยัดพลังงานของประเทศ สนับสนุนการประหยัดเชื้อเพลิงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้บัญญัติถึงหลักการเครดิตภาษีสำหรับยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินไว้ในบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) ใน Title 26 มาตรา 30D (26 U.S. Code § 30D หรือ IRC 30D)

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 10 ของราคาขายปลีกครั้งแรก ของราคาขายจริงเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ถ้าไม่รวมภาษีการขายแล้วไม่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ รถยนต์ดังกล่าวก็ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานเชื้อเพลิง น้อยกว่า 22.5 ไมล์ต่อแกลลอน จะไม่มีการเสียภาษีสรรพสามิต และรัฐบาลประเทศสหรัฐอเมริกายังให้สิทธิพิเศษ โดยผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าสามารถขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้จำนวน 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ และยังเพิ่มอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง สำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกิน 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ โดยขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละมลรัฐ

ในปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีการนำมาตรการเครดิตภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามาปรับใช้

ประเทศไทยจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

⁴² จาก ภาษีสรรพากร คำอธิบายประมวลรัษฎากร (น. 70), โดย ไพจิตร โรจนวานิช, 2530, กรุงเทพฯ: สามเจริญพาณิชย์ (กรุงเทพ) จำกัด.

ส่วนอัตราการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสุดร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันลดเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

เมื่อนำมาวิเคราะห์การเครดิตภาษีเงินได้ของประเทศสหรัฐอเมริกา ตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ให้สิทธิประโยชน์จากการเครดิตภาษีเงินได้สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าหากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าในระยะแรกเพื่อเป็นการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรมีมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการเครดิตภาษีเงินได้มาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าก่อน แต่ในระยะต่อ ๆ มาการจะส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรจึงควรที่จะนำมาตรการเครดิตภาษีเงินได้ของประเทศสหรัฐอเมริกามาปรับใช้กับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป

4.2.2 มาตรการลดหย่อนภาษี

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 การลดหย่อนภาษี คือ การนำภาษีที่ได้ชำระแล้วมาหักออกจากภาษีที่ต้องเสีย ซึ่งการลดหย่อนภาษีนี้นั้น โดยทั่วไปจะเป็นการลดหย่อนให้แก่ผู้มีหน้าที่เสียภาษี เพื่อให้ภาระภาษีของบุคคลนั้นลดลง ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 101 คือ การนำภาษีสรรพสามิตที่ได้เสียไว้แล้วสำหรับสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้าที่กำหนดในกฎกระทรวงเฉพาะสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รถยนต์เครื่องปรับอากาศ แบริดเตอร์ เป็นต้น ไปหักออกจากจำนวนเงินภาษีที่ต้องเสียสำหรับสินค้าที่ผลิตขึ้นนั้น ผู้ที่ขอลดหย่อนต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมซึ่งผลิตสินค้านำเข้ารถยนต์ได้นำเครื่องปรับอากาศหรือแบริดเตอร์ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งได้เสียภาษีสรรพสามิตไว้แล้วไปเป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบของสินค้านำเข้ารถยนต์ ก็จะมีสิทธิขอลดหย่อนภาษีโดยนำภาษีสรรพสามิตที่ได้เสียไว้แล้วสำหรับสินค้าเครื่องปรับอากาศหรือแบริดเตอร์ไปหักออกจากภาษีสรรพสามิตที่จะต้องเสียสำหรับสินค้านำเข้ารถยนต์

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.4.1 คือ สาธารณรัฐเกาหลีมีมาตรการลดหย่อนภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ของสาธารณรัฐเกาหลี

สำหรับการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ไม่ได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลไว้โดยเฉพาะ แต่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าต้องเสียภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลตามอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ทั่วไปโดยคิดจาก

ความจุของเครื่องยนต์ สาธารณรัฐเกาหลีได้สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี ค.ศ. 2012 ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับการลดหย่อนภาษีมากถึง 4.2 ล้านวอน⁴³ (3,586 ดอลลาร์สหรัฐ)

ประเทศไทยที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

ส่วนอัตรากำหนดเก็บภาษีศุลกากร รถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละสูงสุดร้อยละ 20 ของราคาเครื่องยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันลดเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคาเครื่องยนต์ที่นำเข้า

เมื่อนำมาวิเคราะห์การลดหย่อนภาษีของสาธารณรัฐเกาหลี ตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.4 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลี ที่ให้สิทธิประโยชน์ในการลดหย่อนภาษีสำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้ในประเทศไทย ในระยะแรกหากจะมุ่งใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมามาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการลดหย่อนภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า แต่ในระยะต่อ ๆ มาการจะส่งเสริมใช้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวร จึงควรที่จะนำมามาตรการลดหย่อนภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีมาปรับใช้กับผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป

4.2.3 มาตรการคืนภาษี

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 การคืนภาษี อาจกระทำได้ทั้งต่อบุคคลที่มีหน้าที่เสียภาษีหรือบุคคลอื่นก็ได้ เช่น การคืนภาษีให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสำหรับสินค้าที่เสียภาษีไว้แล้ว ถ้าผู้ประกอบการจะส่งสินค้านั้นออกนอกราชอาณาจักรก็มีสิทธิขอคืนภาษีได้ แต่ถ้าสินค้านั้นผู้ประกอบอุตสาหกรรมได้ขายให้แก่บุคคลอื่นไปแล้ว ถ้าบุคคลนั้นจะส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักร ก็ย่อมมีสิทธิขอคืนภาษีได้เช่นเดียวกัน

ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 106 กำหนดสินค้าตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และภายหลังได้มีการส่งออกโดยเปลี่ยนสภาพเป็นสินค้าอื่นที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตอาจได้รับคืนภาษี เช่น นำสินค้าเครื่องปรับอากาศเข้ามาในราชอาณาจักรและนำไปติดตั้งในรถยนต์เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร กฎหมายกำหนดให้คืนภาษีสำหรับสินค้าที่ได้เสียภาษีไว้แล้วให้แก่ผู้นำเข้าโดยให้เป็นไปตาม

⁴³ Mataf.net. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 วอน เท่ากับ 32.5032 บาท อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก <https://www.mataf.net/th/currency/converter-THB-KRW>

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการคืนเงินอากรขาเข้าตามกฎหมายศุลกากร ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 มาตรา 19 ทวิ โดยผู้นำเข้าต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด จึงจะได้รับคืนเงินภาษีสรรพสามิตได้ทั้งจำนวน

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.3, 3.4 และ 3.5 ในประเทศต่าง ๆ ไม่มีการนำมาตรการคืนภาษีมาใช้แก่ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า

แต่ประเทศไทยมีโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 เป็นมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ซึ่งจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและประชาชน มีหลักเกณฑ์ดังนี้

หลักเกณฑ์การคืนเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก ดังนี้

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

ประเทศไทยที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

ส่วนอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากร รถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสุดร้อยละ 20 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันลดเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

เมื่อนำมาวิเคราะห์การคืนภาษีของประเทศไทย ตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.1.2 นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลที่ให้สิทธิประโยชน์ในการคืนภาษี

สรรพสามิตสำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์คันแรก หากนำมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเป็นมาตรการที่ไม่เหมาะสมอย่างมากที่จะนำมาปรับใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่านโยบายค่าน้ำภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล เมื่อพิจารณาทั้งหลักเกณฑ์การคืนเงิน หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการ โอนกรรมสิทธิ์รถยนต์มีขั้นตอนและวิธีการดำเนินการที่มาก ประกอบเอกสารหลักฐานประกอบการยื่นคำขอใช้สิทธิรถยนต์ใหม่คันแรกทำให้แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินคืนที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 เป็นการสร้างขั้นตอนและแนวทางการตรวจสอบที่ซับซ้อนเพิ่มมากขึ้นให้กับเจ้าหน้าที่และรัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารจัดการเก็บภาษีรถยนต์คันแรก คือ ทำให้รัฐต้องมีค่าใช้จ่ายในการที่จะนำเจ้าหน้าที่และบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ไปฝึกอบรมให้รู้ถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังกล่าวเพื่อให้การปฏิบัติงานมีความถูกต้อง ชัดเจน และเข้าใจตรงกันทุกฝ่าย และต้องมีค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบถึงนโยบายโครงการค่าน้ำภาษีรถยนต์คันแรก และทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ สำหรับกลุ่มที่มีการเลื่อนซื้อรถยนต์มาจากอนาคต ส่งผลให้รายได้ภาษีสรรพสามิตปรับตัวสูงขึ้นในช่วงระยะเวลาการดำเนินโครงการมากกว่าระดับปกติ แต่ในขณะเดียวกันก็จะส่งผลไปถึงอนาคตที่จะทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตปรับตัวลดลงไปจากระดับปกติเช่นกัน โดยผลกระทบสุทธิที่ตามมาอาจรวมถึงผลกระทบต่อเนื่องไปยังเงินได้นิติบุคคลของผู้ผลิต และผู้จำหน่ายรถ และผลกระทบต่อมูลค่าการบริโภคของภาคเอกชนในประเทศอีกด้วย

จากนโยบายโครงการค่าน้ำภาษีรถยนต์คันแรกมีปัญหาที่ทำให้รัฐขาดรายได้ คือการที่ผู้บริโภคทิ้งใบจองรถยนต์ในช่วงเวลาโครงการค่าน้ำภาษีรถยนต์คันแรก เป็นเหตุทำให้เกิดหนี้ครัวเรือนในระบบเศรษฐกิจขยายตัวและมูลค่าการลงทุนซื้อลงในที่สุด ทั้งเป็นเหตุทำให้เกิดปัญหาสต็อกค้างในโรงงานเป็นจำนวนมากและส่งผลกระทบต่อเป็นลูกโซ่กลับไปยังตลาด ผู้ผลิตชิ้นส่วนและบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมยานยนต์ในที่สุดจากสาเหตุดังกล่าวทำให้รัฐมีรายจ่ายมากกว่ารายรับ หากจะมุ่งใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาตราการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการค่าน้ำภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

4.2.4 มาตรการลดอัตราภาษี

ตามที่คุณวิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 การลดอัตราภาษีนี้อาจจะเป็นการลดลงมาจากอัตราเพดาน (Ceiling Rate) หรือลดลงมาเป็นพิเศษจากอัตราที่ใช้จัดเก็บภาษีทั่วไปก็ได้ ขึ้นอยู่กับนโยบายในการบริหารและจัดเก็บภาษี การลดอัตราภาษีจะเกิดผลทั้งผู้มีหน้าที่เสียภาษีและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้าหรือบริการนั้น ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 103 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม

โดยให้มีสิทธิลดอัตราภาษีได้ทั้งโดยมีเงื่อนไขและไม่มีเงื่อนไข สำหรับสินค้าบางประเภทนั้น นอกจากจะมีการลดอัตราภาษีทั่วไปจากที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตแล้ว ก็ยังลดอัตราภาษีให้อีกระดับหนึ่ง เช่น กรณีสินค้าเบตเตอรีอัตราตามพิกัดที่ 08.90 กำหนดไว้ตามมูลค่าร้อยละ 30 และได้ประกาศลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 10 ของมูลค่าสินค้า แต่ถ้าเป็นเบตเตอรีที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากเบตเตอรีที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดก็จะได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 5 ของมูลค่าสินค้า

ตามที่ยูวีวิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2.2 การลดอัตราอากร หมายถึง การลดอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรให้ลดลงในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราที่กำหนดไว้ การลดอัตราอากรจะต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ให้อำนาจไว้ ดังนี้

1. การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12

2. การลดอัตราอากร เพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ การลดอัตราอากรตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ได้มีการบังคับใช้อยู่ 5 กรณี คือ

2.1 การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศภาคีแกตต์ (GATT) ความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade: GATT)

2.2 การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียน (APTA) เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซียน (Agreement on ASEAN Preferential Trading Arrangement: ASEANPTA หรือ APTA)

2.3 การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียนตามข้อตกลง AFTA เป็นไปตามความตกลงในเรื่องของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรือ AFTA (ASEAN FREE TRADE AREA)

2.4 การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียน ตามโครงการร่วมลงทุนอุตสาหกรรม AIJV เป็นไปตามข้อผูกพันตามความตกลงพื้นฐานว่าด้วยโครงการร่วมลงทุนทางอุตสาหกรรมของอาเซียน (ASEAN Industry Joint Venture: AIJV)

2.5 การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศที่ได้รับสิทธิพิเศษภายใต้ความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนา (GSTP) เป็นไปตามภายใต้ความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนา (Global System Trade Preference: GSTP)

3. การลดอัตราอากรตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 29 และมาตรา 30 เป็นมาตรการส่งเสริมตามกฎหมายการลงทุนในเรื่องของการนำเข้าเครื่องจักร

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.4.1 สาธารณรัฐเกาหลีมีมาตรการลดอัตราภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ของสาธารณรัฐเกาหลี

สำหรับการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ไม่ได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลไว้โดยเฉพาะ แต่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าต้องเสียภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลตามอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ทั่วไปโดยคิดจากความจุของเครื่องยนต์ สาธารณรัฐเกาหลีได้สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี ค.ศ. 2012 ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีโดยผู้ซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าใหม่ (EV) จะได้รับส่วนลดร้อยละ 5-6 สำหรับภาษีการบริโภคพิเศษ รัฐบาลจะดำเนินการขยายสิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า เพื่อที่จะช่วยสนับสนุนการขยายยานพาหนะประหยัดพลังงาน มีดังต่อไปนี้

ภาษีเพื่อการบริโภค (Consumption tax) 2 ล้านวอน

ภาษีเพื่อการศึกษา (education tax) 0.6 ล้านวอน

ภาษีอันเนื่องมาจากการได้รับ (acquisition tax) 1.4 ล้านวอน และ

ภาษีอื่น ๆ 0.2 ล้านวอน

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของสาธารณรัฐเกาหลี อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีจะขึ้นอยู่กับข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) ซึ่งอัตราที่จัดเก็บในปัจจุบันและอนาคตอัตราร้อยละ 0 ซึ่งถือว่าเป็นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่ต่ำ หากไม่มีข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีอัตราที่จัดเก็บจะเป็นไปตามอัตรารยนต์ร้อยละ 8 ของราคาCIF

ส่วนสหพันธรัฐมาเลเซียมีมาตรการคืนภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางในเรื่องรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ หรือ Energy Efficient Vehicle: EEV ของภูมิภาค ซึ่งจะเน้นในเรื่องการใช้เทคโนโลยีที่ดีขึ้น ส่งเสริมให้เกิดปัจจัยในการสร้างยานยนต์ EEV ที่ประกอบไปด้วยการพัฒนาเครื่องยนต์สันดาปภายในให้มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) ตามนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติฉบับใหม่ของสหพันธรัฐมาเลเซีย

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.5.1 ภาษีสรรพสามิตของสหพันธรัฐมาเลเซีย ประเทศมาเลเซียมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต (Excise tax) โดยยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิต อัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ

อัตรานำเข้าของประเทศมาเลเซียสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,800 CC ถึง 2,500 CC ที่ผลิตในประเทศ (CKD) อัตราร้อยละ 10 และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราร้อยละ 30 และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปเป็นอัตราร้อยละ 5 และร้อยละ 0 ของราคารถยนต์ที่นำเข้าตามลำดับ ตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภาษีนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) ลดลงเป็นอัตราร้อยละ 0-10 ของราคารถยนต์ และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 และปัจจุบันมีนโยบายส่งเสริมโดยเป็นมาตรการที่มีใช้ภาษี โดยส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) ใน AEC ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สันเป็ลืองน้ำมัน น้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือก

ประเทศไทยที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

ส่วนอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากร รถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสุดร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

เมื่อนำมาวิเคราะห์การลดอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.4, 3.5 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ที่ให้สิทธิประโยชน์ในการลดอัตราภาษีสำหรับผู้บริโภคและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสม การจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรมีมาตรการลดอัตราภาษีมาปรับใช้ใน ระยะเริ่มแรกเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยการลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร ลงเป็นขั้นบันได แต่ในระยะต่อ ๆ มาควรส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรจึงควรที่จะนำมาตรการอื่น ๆ ของประเทศต่าง ๆ มาปรับใช้กับผู้ซื้อและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป

4.2.5 มาตรการยกเว้นอัตราภาษี

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 การยกเว้นภาษีไม่อาจที่จะยกเว้นภาษีให้แก่บุคคลอื่นนอกจากผู้มีหน้าที่เสียภาษีได้ ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 คือ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ ผู้นำเข้า หรือบุคคลอื่น ซึ่งต้องชำระภาษีสำหรับสินค้าที่กำหนดในพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 103 การยกเว้นภาษีสำหรับสินค้ารถยนต์ รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสาร ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ที่กำหนดในกฎกระทรวงตามความในมาตรา 144 ตร หรือ ยกเว้นภาษีสำหรับรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาล หรือองค์การสาธารณกุศล

การยกเว้นอากร ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ตามปกติต้องเสียภาษีศุลกากร ซึ่งความรับผิดชอบในอันที่ต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่น่าเข้าสำเร็จ การยกเว้นอากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12 เป็นการยกเว้นอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ หรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ หรือการยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 สำหรับของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.4.1 สาธารณรัฐเกาหลีมีมาตรการยกเว้นภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่และข้อตกลงการค้าเสรีของสาธารณรัฐเกาหลี

สำหรับการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ไม่ได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลไว้โดยเฉพาะ แต่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าต้องเสียภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลตามอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ทั่วไปโดยคิดจากความจุของเครื่องยนต์ สาธารณรัฐเกาหลีได้สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี ค.ศ. 2012 ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีโดยสามารถนำมายกเว้นภาษีได้ ผู้ซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าใหม่ (EV) จะได้รับส่วนลดร้อยละ 5-6 สำหรับภาษีการบริโภคพิเศษ

อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีจะขึ้นอยู่กับข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) ซึ่งอัตราที่จัดเก็บในปัจจุบันและอนาคตอัตราร้อยละ 0 ซึ่งถือว่าเป็นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่ต่ำ หากไม่มีข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีอัตราที่จัดเก็บจะเป็นไปตามอัตราร้อยละ 8 ของราคา CIF

ส่วนสหพันธรัฐมาเลเซียมีมาตรการยกเว้นภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางในเรื่องรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ หรือ Energy Efficient Vehicle: EEV ของภูมิภาค ซึ่งจะเน้นในเรื่องการใช้เทคโนโลยีที่ดีขึ้น ส่งเสริมให้เกิดปัจจัยในการสร้างยานยนต์ EEV ที่ประกอบไปด้วยการพัฒนาเครื่องยนต์สันดาปภายในให้มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) ตามนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติฉบับใหม่ของสหพันธรัฐมาเลเซีย

ตามที่คุณวิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.5.1 ภาษีสรรพสามิตของสหพันธรัฐมาเลเซีย โดยยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งจัดว่าเป็นมาตรการที่มีใช้ภาษี

อัตราภาษีนำเข้าของประเทศมาเลเซียสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,800 CC ถึง 2,500 CC ที่ผลิตในประเทศ (CKD) อัตราภาษีร้อยละ 10 และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราภาษีร้อยละ 30 และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปต่ำสุดเป็นอัตราร้อยละ 0 ของราคารถยนต์ที่นำเข้าตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภาษีนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) ลดลงต่ำสุดเป็นอัตราร้อยละ 0 ของราคารถยนต์ และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 และปัจจุบันมีนโยบายส่งเสริมโดยเป็นมาตรการที่มีใช้ภาษี โดยส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) ใน AEC ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สันเป็ลืองน้ำมันน้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือก

ประเทศไทยที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

ส่วนอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากร รถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสุดร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันลดเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

เมื่อนำมาวิเคราะห์การยกเว้นอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ตามที่คุณวิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.4, 3.5 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ที่ให้สิทธิประโยชน์ในการยกเว้นอัตราภาษีสำหรับผู้บริโภคและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสมอย่างมาก การจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาตราการยกเว้นอัตราภาษีมาปรับใช้

ในระยะเริ่มแรกเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยการลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรลงเป็นขั้นบันไดจนถึงขั้นยกเว้นอัตราภาษี แต่ในระยะต่อ ๆ มาการจะส่งเสริมใช้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรจึงควรที่จะนำมาตรการอื่น ๆ ของประเทศต่าง ๆ มาปรับใช้กับผู้ซื้อและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป

4.3 วิเคราะห์ความเหมาะสมในการนำมาตรการแรงจูงใจทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

การส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายประการ เช่นเดียวกับรถยนต์ทั่ว ๆ ไป เช่น รถยนต์ที่ใช้ น้ำมันเบนซินหรือดีเซล การใช้พลังงานทางเลือกอื่น เช่น ก๊าซ CNG แก๊ส LPG ไบโอดีเซล (Biodiesel) และ เอทานอล (Ethanol) หรือการใช้พลังงานไฟฟ้าผสม เช่น รถยนต์ไฮบริด (Hybrid) และการใช้พลังงานในอนาคตเป็นพลังงานที่สะอาดเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น พลังงานจากไฮโดรเจน และ เซลล์เชื้อเพลิง (Fuel cell) เป็นต้น การจะซื้อรถยนต์ที่ใช้พลังงานชนิดใดก็ต้องมีแหล่งพลังงานเพียงพอเพื่อรองรับการใช้งานของผู้บริโภค ทั้งต้องมีสถานีที่เติมพลังงานได้ และราคารถยนต์ต้องไม่สูงเกินไป

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ามีปัจจัยที่ส่งเสริมการใช้งาน ดังต่อไปนี้

1. รถยนต์ไฟฟ้า
2. สถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน
3. แบตเตอรี่
4. แหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า

4.3.1 รถยนต์ไฟฟ้า

ปัจจัยหลักที่จะส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยได้ คือ รถยนต์ไฟฟ้า การนำรถยนต์ไฟฟ้าเข้ามาใช้นั้น มีปัญหาด้านราคาที่สูงมาก ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้าที่ออกจากโรงงานราคาแท้จริงไม่สูงมาก แต่เนื่องจากมาตรการทางภาษีของประเทศไทย การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าต้องเสียภาษี 4 ประเภท คือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งยังไม่รวมภาษีรายปีและค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก ตัวอย่างเช่น

การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev เป็นรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่เปิดตัวในงาน Motor Show 2013 ช่วงเดือนธันวาคมที่ผ่านมา โดยมีขนาดเครื่องยนต์ 659 CC ให้กำลัง 52 แรงม้า

แรงบิดสูงในตอปด้าที่ราว ๆ 3000 รอบต่อนาที ในมอเตอร์ไฟฟ้า แรงบิดสูงสุด 180 นิวตันเมตร⁴⁴
ราคา 29,125 ดอลลาร์สหรัฐ⁴⁵ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 948,991.525 บาท⁴⁶

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,008,991.525 บาท⁴⁷

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของ
ราคา CIF = $1,008,991.525 \times 80/100 = 807,193.22$ บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC อัตรา
ภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่น ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

x อัตราภาษีสรรพสามิต

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

= $(1,008,991.525 + 807,193.22) \times \frac{10}{100}$

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

= $1,816,184.745 \times 1.11 = 2,015,965.07$ บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= $2,015,965.07 \times 10/100 = 201,596.51$ บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= $(1,008,991.525 + 807,193.22 + 2,015,965.07 + 201,596.51) \times 7/100$

= 282,362.24 บาท

รวมภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 3,307,117.04 บาท⁴⁸

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2014 เป็นรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่เปิดตัว
ในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยปรับราคาลดลงจากรุ่นก่อน สำหรับเครื่องยนต์มาพร้อมกับมอเตอร์
ไฟฟ้าขนาดเล็ก พร้อมกับแบตเตอรี่แบบ lithium-ion ที่กินพลังงานต่ำแต่การใช้งานนานขึ้น

⁴⁴ 2014 Mitsubishi I-MiEV รถไฟฟ้าราคาถูก!. เล่มเดิม.

⁴⁵ Mitsubishi I- Miev 2014. เล่มเดิม.

⁴⁶ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

⁴⁷ 948,991.525 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 1,008,991.525 บาท.

⁴⁸ $807,193.22 + 2,015,965.07 + 201,596.51 + 282,362.24 = 3,307,117.04$ บาท.

ให้แรงบิดที่ 145 ปอนด์ฟุตต่อรอบ และให้อัตราความเร็วที่ 0-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงภายในเวลา 13 วินาที⁴⁹ ราคา 22,995 ดอลลาร์สหรัฐ⁵⁰ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 749,255.283 บาท⁵¹

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 809,255.283 บาท⁵²

ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 80 ของราคา CIF = $809,255.283 \times 80/100 = 647,404.23$ บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10

= (CIF + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

x อัตราภาษีสรรพสามิต

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

= $(= 809,255.283 + 647,404.23) \times \frac{10}{100}$

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

= $1,456,659.51 \times 1.11 = 1,616,892.06$ บาท

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

= $1,616,892.06 \times 10/100 = 161,689.21$ บาท

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

= $(809,255.283 + 647,404.23 + 1,616,892.06 + 161,689.21) \times 7/100$

= 226,466.85 บาท

รวมภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 2,652,452.35 บาท⁵³

เห็นได้ว่าราคารถยนต์ไฟฟ้าเป็นราคาที่ผู้บริโภคทั่วไปมีกำลังที่จะซื้อได้ แต่

เมื่อรวมกับภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแล้ว ทำให้ราคารถยนต์ไฟฟ้าสูงมาก ผู้บริโภคที่มีฐานะยากจนถึงฐานะปานกลางไม่มีกำลังที่จะซื้อได้

⁴⁹ 2014 Mitsubishi I-MiEV รถไฟฟ้าราคาถูก!. เล่มเดิม.

⁵⁰ Mitsubishi I- Miev 2014. เล่มเดิม.

⁵¹ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.427 บาท อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

⁵² 749,255.283 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 809,255.283 บาท.

⁵³ $647,404.23 + 1,616,892.06 + 161,689.21 + 226,466.85 = 2,652,452.35$ บาท.

การใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยมีผู้บริโภครทั้งที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย สำหรับผู้บริโภครที่ไม่เห็นด้วย มองว่าปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนของประเทศดี มีทั้งรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้า MRT ครอบคลุมทั่วกรุงเทพฯ และปริมณฑล และตามต่างจังหวัดยังมีรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมทั่วประเทศ ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้รถยนต์ไฟฟ้า⁵⁴

สำหรับผู้บริโภครที่เห็นด้วย มองว่าแม้ในปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนของประเทศดีและครอบคลุมทั่วประเทศก็ตาม แต่ก็ยังมีอัตราการใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นทุกวัน ซึ่งการใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นส่งผลกระทบต่อหลายด้าน เช่น ด้านเศรษฐกิจทำให้มีการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นมาก ซึ่งประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันสูงถึงร้อยละ 80 – 90 ทำให้เงินไหลออกนอกประเทศ ขาดดุลการค้าอย่างมาก และการที่รัฐให้เงินอุดหนุนยิ่งทำให้ระบบเศรษฐกิจขาดสภาพคล่องไม่เป็นไปตามกลไกของตลาด แม้ประเทศไทยจะผลิตน้ำมันได้เอง ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่น้อยมาก ด้านสิ่งแวดล้อมในแต่ละวันมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) สูงขึ้นบรรยากาศปริมาณที่มากอันเป็นสาเหตุสำคัญของภาวะโลกร้อน และด้านการจราจรทำให้รถติดมากส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของผู้ใช้รถ ใช้ถนน หากมีการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้จะช่วยลดปริมาณการปล่อยมลพิษหรือการปล่อยไอเสียจากรถยนต์ที่ขับในท้องถนนให้เป็นศูนย์ ช่วยให้อากาศในท้องถนนดีขึ้น ถือเป็นการช่วยลดภาวะโลกร้อนและไร้มลพิษทางเสียง ซึ่งผู้วิจัยก็เห็นด้วยกับผู้บริโภครในกลุ่มนี้

เมื่อนำมาวิเคราะห์การจัดเก็บภาษีของต่างประเทศ สามารถแบ่งเป็น 2 กรณี คือ

1. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต
2. การจัดเก็บภาษีศุลกากร

1. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

เมื่อพิจารณาอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ให้สิทธิประโยชน์จากการเครดิตภาษีเงินได้สำหรับผู้บริโภครที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าจะเป็นการไม่เหมาะสม เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกามีแหล่งเงินได้จากภาษีทางตรง คือภาษีเงินได้จำนวนมาก ซึ่งประเทศไทยมีแหล่งเงินได้จากภาษีทางอ้อมมากกว่าภาษีทางตรง ได้แก่ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร และภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น

⁵⁴ กฤติพงษ์ เวชุนุเคราะห์, นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการพิเศษ สำนักงานมาตรฐานและพัฒนารการจัดเก็บภาษี 1 (การสื่อสารระหว่างบุคคล, วันที่ 8 สิงหาคม 2557).

แต่เนื่องจากผู้บริโภคยังหลีกเลี่ยงภาษีหรือหนีภาษี ทำให้จำนวนรายได้ที่จัดเก็บจากภาษีดังกล่าว ยังไม่มากพอที่จะส่งเสริมให้มีการเครดิตภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าได้

มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลีที่ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี โดยการคืนภาษีบริโภคสำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการไม่เหมาะสม ซึ่งเห็นได้จากการที่รัฐมีโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก อันส่งผลให้ประเทศขาดรายได้จากภาษีสรรพสามิตจำนวนมาก

มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย โดยนำมามาตรการส่งเสริมไม่ว่า จะเป็นการลดอัตราการจัดเก็บภาษีหรือการยกเว้นการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสมมากกว่า เนื่องจากสหพันธรัฐมาเลเซียและประเทศไทย มีลักษณะการจัดเก็บภาษีที่คล้ายคลึงกันและเป็นประเทศที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์เหมือนกัน หากนำวิธีการลดอัตราการจัดเก็บภาษีหรือการยกเว้นการจัดเก็บภาษีมาใช้จะเป็นการดี ซึ่งการจะส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าต้องมีการสนับสนุนโดยกำหนดเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายแห่งชาติ ทั้งต้องมีการวางแผนเป็นขั้นตอนและเป็นระยะ ๆ

2. การจัดเก็บภาษีศุลกากร

การพิจารณาอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียตามที่ผู้วิจัยได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3, 3.4, 3.5 เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีการจัดเก็บภาษีศุลกากรในอัตราที่ต่ำ ส่วนสาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียมีการลดอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากรแบบเป็นขั้นตอน และมีการยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากรในที่สุด หากนำมาใช้ในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสมมาก เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีมาตรการหรือนโยบายใด ๆ การสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่างจริงจัง จึงต้องมีการสนับสนุนในลักษณะที่ค่อยเป็นค่อยไปแบบเป็นระยะ ๆ ซึ่งตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้มีสิทธิลดอัตราหรือยกเว้นภาษีได้ทั้งโดยมีเงื่อนไขและไม่มีเงื่อนไข

สำหรับหัวข้อ 4.3.2, 4.3.3 และ 4.3.4 ที่จะกล่าวต่อไปนี้ ไม่ใช่ในส่วนที่เป็นเนื้อหาหลัก แต่ผู้วิจัยจะวิเคราะห์เพื่อให้งานวิจัยนี้มีความสมบูรณ์

4.3.2 สถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน

รถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ ๆ ในปัจจุบันมีการพัฒนาเทคโนโลยีจนทำให้รถยนต์ไฟฟ้า มีระบบขับเคลื่อนที่มีประสิทธิภาพ สามารถทำความเร็วและวิ่งได้ดีไม่ต่างกับรถยนต์ใช้น้ำมัน แต่สิ่งที่สำคัญสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า คือ สถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือ

ระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน รถยนต์ไฟฟ้าเหมาะสำหรับการใช้งานในรัศมี 100 กิโลเมตร ถ้ามีการนำมาวิ่งบนท้องถนนก็สามารถใช้งานได้ในเมืองและปริมณฑลที่มีระยะทางไม่ไกลมาก สำหรับผู้บริโภคที่อยู่ในวัยทำงานก็สามารถขับรถยนต์ไฟฟ้าไปทำงานและขับกลับบ้านได้ ซึ่งการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ได้ดำเนินการก่อสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าจำนวน 10 สถานีที่สำนักงานเขตของการไฟฟ้านครหลวง โดยเปิดให้บริการในเมืองและปริมณฑล รถยนต์ไฟฟ้าสามารถชาร์จไฟได้ทั้ง 2 แบบ คือ แบบปกติ (Normal Charge) และแบบเร็ว (Quick Charge)

แบบที่ 1 การชาร์จไฟแบบปกติ (Normal Charge) สามารถชาร์จไฟในบ้านพักอยู่อาศัยเป็นการชาร์จไฟด้วยแรงดัน 230 โวลต์ กระแสไม่เกิน 16 แอมป์ ซึ่งสามารถใช้ไฟจากปลั๊กไฟทั่วไปได้ ใช้เวลาในการชาร์จไฟประมาณ 6-8 ชั่วโมง

แบบที่ 2 การชาร์จในรูปแบบเร็ว (Quick Charge) เป็นการชาร์จไฟผ่านตู้ชาร์จไฟ ซึ่งต้องใช้ไฟฟ้า แรงดัน 3 เฟส 400 โวลต์ กระแสไม่เกิน 100 แอมป์ จากการใช้ไฟฟ้า มาแปลงไฟให้เหมาะกับรถยนต์ไฟฟ้า โดยปกติจะใช้เวลาในการชาร์จไฟไม่เกิน 30 นาที (ประมาณร้อยละ 80 ของความจุและขึ้นอยู่กับขนาดความจุของแบตเตอรี่) ซึ่งจะเป็นการชาร์จไฟตามสถานีชาร์จไฟสาธารณะที่สำนักงานใหญ่การไฟฟ้านครหลวง โดยปัจจุบันสามารถพบเห็นรถยนต์ไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) วิ่งตามท้องถนนแล้ว แต่หากมีการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่างจริงจัง สถานีชาร์จไฟดังกล่าวยังไม่เพียงพอกับการใช้งานสำหรับผู้บริโภคทั้งในเมืองและปริมณฑล และในต่างจังหวัดยังไม่มีสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้านในต่างจังหวัด และผู้บริโภคอาจเห็นว่าการชาร์จไฟใช้เวลานานพอสมควรและถ้าต้องเดินทางไปต่างจังหวัดจะมีปัญหา ผู้วิจัยเห็นว่าหากจะมีการสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าต้องมีสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้านให้ครอบคลุมทั่วประเทศและมีจำนวนที่เพียงพอต่อการบริโภค ก็จะเหมือนกับการใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือกอย่างอื่น เช่น ก๊าซ CNG แก๊ส LPG ในระยะแรกก็ปั๊มก็ยังมีจำกัด แต่เมื่อมีการส่งเสริมปั๊มน้ำมันก็ขยายครอบคลุมทั่วประเทศ และผู้บริโภคก็สามารถต่อคิวในการเติมน้ำมันได้ โดยไม่มีปัญหาแต่อย่างใด แต่เนื่องจากสถานีคลิกรชาร์จแห่งหนึ่งใช้เงินลงทุน 6 แสน - 1 ล้านบาท ถือว่าราคาสูงมากสำหรับการติดตั้ง หากมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต้องมีมาตรการยกเว้นอากรตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 เพื่อส่งเสริมให้มีสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน ซึ่งผู้วิจัยจะไม่ลงไปในรายละเอียดโดยขอจำกัดขอบเขตตามงานวิจัย

เมื่อพิจารณาการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียจะเห็นได้ว่าในต่างประเทศมีสถานีชาร์จไฟฟ้าครอบคลุมและเพียงพอกับการใช้งานของผู้บริโภค

4.3.3 แบตเตอรี่

แบตเตอรี่เป็นอุปกรณ์ที่สำคัญสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า แบตเตอรี่ที่เหมาะสมกับรถยนต์ไฟฟ้าต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้ แบตเตอรี่ต้องอัดและเก็บไฟฟ้าไว้ได้นาน โดยชาร์จไฟครั้งเดียวสามารถวิ่งได้ไกล ต้องทำระยะทางให้เทียบเท่ากับรถยนต์ที่ใช้น้ำมันและไม่มีปัญหาว่ารถยนต์ไฟฟ้าจะดับกลางทาง หากเดินทางไปต่างจังหวัดไกล ต้องมีสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่อัตโนมัติ แบตเตอรี่ที่ใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าเป็นแบตเตอรี่ชนิด lithium-ion โดยแบตเตอรี่ลิเทียมมีอายุการใช้งาน 10 ปี เมื่อพิจารณาทรัพยากรที่จะนำมาผลิตแบตเตอรี่ ประเทศไทยยังไม่มีวัตถุดิบ (เช่น ตะกั่ว ทองแดง) ที่จะนำมาผลิตแบตเตอรี่ได้เพียงพอ หรือหากต้องนำเข้าแบตเตอรี่จะคุ้มหรือไม่⁵⁵ โดยมีการจัดเก็บภาษี 2 ประเภท คือ

1. ภาษีสรรพสามิตอัตราภาษีในการจัดเก็บตามมูลค่าร้อยละ 10 แต่สำหรับแบตเตอรี่ที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ให้เสียในอัตราตามมูลค่าร้อยละ 5

2. ภาษีศุลกากรอัตราอากรขาเข้าเก็บอัตราสูงสุดร้อยละ 40 ของราคาสินค้า แต่ลดเหลือร้อยละ 10 ของราคาสินค้า

เมื่อพิจารณาการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ในต่างประเทศสามารถผลิตได้ทั้งรถยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่ ผู้วิจัยเห็นว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับแบตเตอรี่ในอัตราดังกล่าวไม่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของรัฐที่ได้จากการจัดเก็บภาษีดังกล่าว หากมีการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าผู้วิจัยเห็นว่าในระยะเริ่มแรกเห็นสมควรให้มีการลดอัตราการจัดเก็บภาษีหรือการยกเว้นการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร และในช่วงเวลาต่อมาเห็นว่าการส่งเสริมการลงทุนในการผลิตแบตเตอรี่ต่อไป

4.3.4 แหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า

ปัจจุบันประเทศไทยมีอัตราการนำเข้าน้ำมันในปริมาณมาก น้ำมันที่ประเทศไทยผลิตได้เองก็มีปริมาณเพียงเล็กน้อย ซึ่งนับวันก็จะลดลง และน้ำมันดิบของโลกจะหมดลงไปในอีกไม่กี่สิบปี รวมทั้งก๊าซธรรมชาติในปัจจุบันมีความต้องการใช้เพิ่มขึ้นมาก และในอนาคตข้างหน้าความต้องการใช้

⁵⁵ แหล่งเดิม.

จะยิ่งเพิ่มขึ้นไปอีก ส่งผลให้ปริมาณสำรองก๊าซในอ่าวไทยเริ่มลดลง ซึ่งจะส่งผลให้ต้องนำเข้าก๊าซที่มีราคาแพงมากขึ้น เมื่อพิจารณาประกอบกับปัญหาภาวะโลกร้อน ทำให้หลายประเทศเริ่มตระหนักถึงความจำเป็นในการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้รวมถึงการหันมาใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานอื่นเป็นเชื้อเพลิง ทดแทนการใช้ น้ำมันรวมทั้งรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าเป็นพลังงาน

ประเทศไทยมีอัตราการขยายกำลังการผลิตไฟฟ้าเพิ่มขึ้นมาก เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการของผู้บริโภค โดยได้มีการผลิตไฟฟ้าพลังงานทดแทน ได้แก่ พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานถ่านหิน และพลังงานประเภทอื่น ๆ จากการศึกษาพบว่าหากนำโรงงานไฟฟ้าที่ปล่อยไอเสียไปเทียบค่าตามแบบของรถยนต์จะปล่อยไอเสียน้อยกว่ารถยนต์ไฮบริดชื่อ Toyota Prius ซึ่งปล่อยไอเสียได้ปริมาณต่ำที่สุด

เมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายกันระหว่างรถยนต์ที่ใช้น้ำมันกับรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV/LPG) และรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

รถยนต์ที่ใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ 95

ราคาปัจจุบัน 39.93 บาทต่อลิตร⁵⁶ อัตราสิ้นเปลือง 12.50 กิโลเมตรต่อลิตร ค่าใช้จ่าย 3.19 บาทต่อกิโลเมตร

รถยนต์ที่ใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ 91

ราคาปัจจุบัน 37.48 บาทต่อลิตร⁵⁷ อัตราสิ้นเปลือง 12.50 กิโลเมตรต่อลิตร ค่าใช้จ่าย 3.00 บาทต่อกิโลเมตร

รถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV

ราคาปัจจุบัน 10.50 บาทต่อกิโลกรัม⁵⁸ หรือ 7.875 บาทต่อลิตร อัตราสิ้นเปลือง 10.00 กิโลเมตรต่อลิตร ค่าใช้จ่าย 0.79 บาทต่อกิโลเมตร

รถยนต์ไฮบริด

ประหยัดน้ำมันได้ 4.70 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร ค่าใช้จ่าย 1.87บาทต่อกิโลเมตร

⁵⁶ บางจาก. (ม.ป.ป.). *ราคาน้ำมัน ณ วันที่ 7 สิงหาคม 2557*. สืบค้น 20 ธันวาคม 2557, จาก <http://www.bangchak.co.th/th/oil-price-history.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>

⁵⁷ แหล่งเดิม.

⁵⁸ บางจาก. (ม.ป.ป.). *ราคาก๊าซ NGV วันที่ 7 สิงหาคม 2557*. สืบค้น 20 ธันวาคม 2557, จาก <http://www.bangchak.co.th/th/oil-price-history.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>

รถยนต์ไฟฟ้า

รถยนต์ไฟฟ้าขนาดมาตรฐานมีค่าใช้จ่ายประมาณ 0.60 บาทต่อกิโลเมตร ระบบแบตเตอรี่-มอเตอร์ไฟฟ้ามีประสิทธิภาพสูงกว่า ระบบน้ำมัน-เครื่องยนต์แบบสันดาปภายในประมาณ 3 เท่า⁵⁹

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าการใช้รถยนต์ไฟฟ้ามีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด และเมื่อพิจารณาประกอบกับการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซียจะเห็นได้ว่าในต่างประเทศมีโรงไฟฟ้าที่สามารถผลิตไฟฟ้าได้มากพอที่จะสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ผู้วิจัยเห็นว่าการส่งเสริมการลงทุนเพื่อเพิ่มการขยายกำลังการผลิตไฟฟ้าโดยให้มีการผลิตไฟฟ้าพลังงานทดแทนประเภทอื่น ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า จะช่วยลดอัตราการนำเข้าน้ำมันได้มาก และทำให้ประเทศไทยมีพลังงานใช้อย่างยั่งยืน

⁵⁹ อาคม รวมสุวรรณ. (2556, 28 มิถุนายน). *กฟน. โขว์เทค โน โถยีสถานีซาร์จรยนต์ไฟฟ้า รองรับการใช้ EV-CAR*. ไทยรัฐออนไลน์. สืบค้น 7 สิงหาคม 2557, จาก <http://www.thairath.co.th/content/354023>