

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากปัญหาซึ่งเป็นหัวใจของการวิจัยในบทที่ 1 และจากการศึกษาหลักการในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์นำเข้าในบทที่ 2 และมาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศในบทที่ 3 และการวิเคราะห์ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรม หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษีในบทที่ 4 นั้น ผู้วิจัยจึงขอสรุปงานวิจัยชิ้นนี้และขอเสนอแนะสิ่งที่ควรปรับปรุงเพื่อเป็นแนวทางในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยต่อไป โดยจะแยกพิจารณาได้ ดังนี้

1. บทสรุปปัญหาที่นำมาสู่การวิจัยและหลักการการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและการจัดเก็บภาษีศุลกากรและ มาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ รวมถึงผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรม หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ

2. ข้อเสนอแนะในการนำมาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรมาจูงใจเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

5.1 บทสรุป

การพัฒนารถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ในประเทศไทยมีอุปสรรคหลายประการ คือ ต้นทุนรถยนต์ไฟฟ้าต้องเสียภาษี 4 ประเภทคือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ภาษีเพื่อมหาดไทย ภาษีมูลค่าเพิ่ม ทำให้รถยนต์ไฟฟ้ามีราคาสูงมาก ซึ่งในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรอัตราสูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจของประชาชนในการซื้อสินค้า และบิดเบือนต่อการตัดสินใจของผู้ผลิตรถยนต์ในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Cars) ทั้งสถานีชาร์จไฟฟ้ายังมีน้อยไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้บริโภค และการสนับสนุนจากรัฐมีน้อยเกินไป ไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายเหมือนกับต่างประเทศ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีมาตรการ

ทางกฎหมายในการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าอันจะไม่ก่อให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ

ในหัวข้อนี้ผู้วิจัยจึงขอสรุปหลักการจัดเก็บภาษีที่ดี หลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและการจัดเก็บภาษีศุลกากรที่นำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาที่เป็นหัวข้อในการวิจัย และสรุปเปรียบเทียบมาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยกับของต่างประเทศ รวมถึงสรุปผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรม หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ

5.1.1 หลักการจัดเก็บภาษีที่ดี หลักความเป็นธรรม หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ

5.1.1.1 หลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดี ซึ่งมีอยู่ 4 ประการ คือ

(1) หลักความเสมอภาค (Equality) พลเมืองของรัฐหรือผู้ที่อาศัยอยู่ในรัฐใดก็ตาม ควรมีส่วนร่วมในการบริจาคทรัพย์สินตามส่วนแห่งความสามารถในการหารายได้หรือทรัพย์สินที่ได้มา เพื่อช่วยรัฐบาลของประเทศในการบริหารหรือปกครอง

(2) หลักความแน่นอน (Certainty) ภาษีที่แต่ละคนต้องจ่ายควรมีความแน่นอน กำหนดเวลาชำระภาษี วิธีชำระภาษี และจำนวนภาษีที่ต้องชำระภาษีควรมีความชัดเจน เข้าใจง่ายสำหรับผู้เสียภาษีและทุก ๆ คน

(3) หลักความสะดวกในการจ่าย (Convenience of payment) ควรเก็บภาษีทุกชนิดในเวลาหรือโดยวิธีที่น่าจะสะดวกที่สุดสำหรับผู้เสียภาษี รัฐก็ควรที่จะเป็นฝ่ายอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้เสียภาษีในทุก ๆ ด้าน

(4) หลักความประหยัดในการจัดเก็บภาษี (Economy in collection) ควรหาวิธีที่ประหยัดมากที่สุดในการจัดเก็บภาษีทุกชนิดและผู้เสียภาษีเสียค่าใช้จ่ายในการชำระภาษีให้น้อยที่สุด

5.1.1.2 หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

(1) หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวนอน (Horizontal Equity) บุคคลที่อยู่ในสถานการณ์เดียวกันควรถูกจัดเก็บภาษีเท่ากัน หรือคนที่มีรายได้เท่ากันจ่ายเงินเพื่อเป็นค่าภาษีในจำนวนที่เท่ากัน

(2) หลักความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีในแนวตั้ง (Vertical Equity) บุคคลที่อยู่ในสถานการณ์แตกต่างกันควรแบกรับภาระภาษีที่แตกต่างกัน หรือคนรวยจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าคนจน

สำหรับการจัดเก็บภาษีในสถานการณ์ที่เหมือนกันและที่แตกต่างกัน รัฐต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความยุติธรรมในสังคม ซึ่งสามารถเข้าถึงได้ 2 หลักการ ดังนี้

(1) การจัดเก็บภาษีตามหลักผลประโยชน์ (Benefit Principle) ภาษีอากรควรต้องจัดเก็บตามสัดส่วนของผลประโยชน์ที่ผู้เสียภาษีอากรได้รับจากการบริการสาธารณะ ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการที่รัฐจัดหาให้ในลักษณะเดียวกันต้องจ่ายภาษีในจำนวนที่เท่ากัน ส่วนผู้ที่ได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการที่รัฐจัดหาต่ำกว่าควรเสียภาษีน้อยกว่าผู้ที่ได้รับประโยชน์ต่าง ๆ เหล่านี้จากรัฐน้อยกว่า

(2) การจัดเก็บภาษีตามหลักความสามารถในการจ่าย (Ability-to-Pay Principle) ภาษีอากรควรต้องจัดเก็บตามความสามารถในการจ่ายโดยไม่คำนึงถึงประโยชน์ที่ผู้เสียภาษีแต่ละคนจะได้รับ ผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายเท่าเทียมกันควรต้องจ่ายภาษีเท่ากัน ผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายที่สูงกว่าจะจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าคนที่มีความสามารถในการจ่ายที่น้อยกว่า

5.1.1.3 หลักการอำนาจรายได้ (Productivity)

ภาษีอากรที่ดีควรมีลักษณะที่สามารถทำรายได้ให้กับรัฐบาลได้สูง ประกอบด้วยภาษีอากรน้อยประเภท แต่ภาษีอากรในแต่ละประเภทต้องสามารถทำรายได้ให้กับรัฐบาลได้สูง

5.1.1.4 หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี (Efficiency in Tax Administration and Compliance)

เนื่องจากในกระบวนการบริหารจัดการเก็บภาษีมักมีค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเก็บภาษีของเจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บภาษีและค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎหมายของฝ่ายผู้เสียภาษี ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในการบริหารจัดการนี้อาจเกิดจากสาเหตุ 2 ประการ คือ 1. กฎและระเบียบที่ซับซ้อน 2. การหลบหลีกและหนีภาษี

5.1.1.5 หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภาษี สามารถแยกอธิบายหลักการดังกล่าวได้ ดังนี้

(1) หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic efficiency) ภาษีต้องก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด (the disincentive effect) ทางเศรษฐศาสตร์เรียกว่า ความสูญเสียเปล่าทางเศรษฐกิจ โดยต้องให้เกิดความสูญเสียเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับที่ต่ำที่สุด

เพื่อนำมาซึ่งการจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและไม่กระทบกระเทือนต่อรายได้ของรัฐบาล คือ ภาษีจะต้องมีความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ

(2) หลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจของภาษี (Economic Neutrality) ภาษีอากรควรมีโครงสร้างที่เป็นกลาง กล่าวคือ จะต้องพยายามไม่ให้เกิดการเก็บภาษีอากรมีผลกระทบต่อการทำงานของกลไกตลาดหรือมีผลกระทบต่อเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ เพื่อให้กลไกตลาดสามารถทำหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่ทำให้ต้นทุนที่เสียและประโยชน์ที่ได้สูงต่ำกว่าที่เป็นจริง

5.1.2 หลักการการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์นำเข้า

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต สำหรับภาษีสรรพสามิตนั้นเป็นภาษีทางอ้อม ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าหรือโภคภัณฑ์และบริการเฉพาะอย่าง โดยจัดเก็บเพื่อเป็นรายได้ของรัฐและเพื่อควบคุมการบริโภค และการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้นเก็บตามราคาหรือมูลค่า ซึ่งเก็บจากสินค้าประเภทฟุ่มเฟือย เก็บจากการผลิตหรือการซื้อขายสินค้าที่รัฐพิจารณาว่าเป็นของฟุ่มเฟือย เพื่อให้ประชาชนลดการจ่ายในสิ่งฟุ่มเฟือยลง และเป็นการส่งเสริมการใช้ทรัพยากรไปในการผลิตสินค้าที่จำเป็นได้แก่ รถยนต์นั่งราคาแพง และเก็บภาษีจากสินค้าที่ทำลายสิ่งแวดล้อม เช่น แบตเตอรี่

การจัดเก็บภาษีศุลกากร สำหรับภาษีศุลกากรนั้นเป็นภาษีทางอ้อม ซึ่งจัดเก็บภาษีศุลกากรเพื่อเป็นรายได้ เพื่อคุ้มกันอุตสาหกรรมภายในประเทศ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศ เพื่อแก้ไขภาวะสังคมโดยป้องกันความฟุ่มเฟือย ในการจัดเก็บภาษีศุลกากรสินค้าบางชนิดที่จัดว่าฟุ่มเฟือยต้องเสียอากรขาเข้าอัตราร้อยละของราคาสินค้าที่นำเข้าในอัตราที่สูง

5.1.3 สรุปมาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยกับของต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

5.1.3.1 มาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตจะระบุไว้ท้ายพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ตอนที่ 5 ได้กำหนดลักษณะของรถยนต์ที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ได้จำแนกอัตราการจัดเก็บภาษีตามลักษณะของรถยนต์ ความจุของกระบอกสูบและกำลังของเครื่องยนต์ ซึ่งอัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งสำหรับรถยนต์ประเภทพลังงานไฟฟ้าอยู่ระหว่างอัตราภาษีร้อยละ 10 – 50 สำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50

การจัดเก็บภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 สำหรับอัตราอากรสำหรับของขาเข้าอัตราทั่วไปกำหนดไว้ในภาค 2 ท้ายพระราชกำหนดโดยกำหนดไว้ในหมวด 17 ตอนที่ 87 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ไว้ และตอนที่ 85 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับแบตเตอรี่ ได้จำแนกอัตราการจัดเก็บภาษีตามชนิดของรถยนต์และความจุของกระบอกสูบ ซึ่งอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอยู่ระหว่างอัตราภาษีส้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้าโดยลดลงเหลืออัตราภาษีส้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

มาตรการต่าง ๆ ทางภาษีที่จะนำมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า มี 5 มาตรการ

มาตรการแรก มาตรการเครดิตภาษีเงินได้

มาตรการที่สอง มาตรการลดหย่อนภาษี

มาตรการที่สาม มาตรการคืนภาษี

มาตรการที่สี่ มาตรการลดอัตราภาษี

มาตรการที่ห้า มาตรการยกเว้นอัตราภาษี

(1) มาตรการเครดิตภาษีเงินได้

เครดิตภาษี หมายถึง สิทธิหรือประโยชน์อันมีมูลค่าเป็นเงินที่ผู้เสียภาษีได้รับเนื่องจากได้เสียภาษีล่วงหน้าไว้แล้วหรือถูกหักภาษีไว้ ณ ที่จ่าย หรือได้เสียภาษีไว้ในประเทศที่ทำสัญญาว่าด้วยการเว้นการเก็บภาษีซ้อนกับประเทศไทย หรือได้รับเครดิตภาษีเนื่องจากกฎหมายกำหนด และสิทธิในการเครดิตภาษีดังกล่าว ผู้เสียภาษีมีสิทธินำไปหักลบกับจำนวนเงินภาษีที่ผู้เสียภาษีมีหน้าที่จะต้องชำระตามกฎหมายและหากเครดิตภาษีมียกกว่าจำนวนเงินภาษีที่จะต้องชำระแล้ว ผู้เสียภาษีมีสิทธิได้รับคืนเป็นเงินด้วย เว้นแต่จะถูกจำกัดโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือความตกลงระหว่างประเทศ¹

ในปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีการนำมาตรการเครดิตภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามาปรับใช้ เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าจากการเครดิตภาษีเงินได้สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้ในประเทศไทยเพราะจะช่วยให้ผู้บริโภคซื้อรถยนต์ไฟฟ้าได้ถูกลง และช่วยจูงใจให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้มากขึ้น แต่ในระยะแรกหากจะจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการเครดิตภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพราะมาตรการ

¹ จาก *ภาษีสรรพากร คำอธิบายประมวลรัษฎากร* (น. 70), โดย ไพจิตร โรจนวานิช, 2530, กรุงเทพฯ: สามเจริญพานิชย์ (กรุงเทพ) จำกัด.

เครดิตภาษีไม่สอดคล้องกับหลักอำนาจรายได้ แต่เมื่อมีการกำหนดเป็นกฎหมายอย่างชัดเจนยอมทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี หากนำมาใช้ในระยะแรกจะทำให้การจัดเก็บภาษียุ่งยาก ซับซ้อนและจะเสียเวลาในการดำเนินการตรากฎหมายเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย แต่หากนำมาตราทางภาษีอื่น ๆ เช่นมาตรการลดอัตราภาษีหรือยกเว้นอัตราภาษีมาใช้ในระยะแรกจะสามารถนำรถยนต์ไฟฟ้าเข้ามาใช้ในประเทศไทยได้รวดเร็วกว่า

(2) มาตรการลดหย่อนภาษี

การลดหย่อนภาษี คือ การนำภาษีที่ได้ชำระแล้วมาหักออกจากภาษีที่ต้องเสีย ซึ่งการลดหย่อนภาษีนั้นโดยทั่วไปจะเป็นการลดหย่อนให้แก่ผู้มีหน้าที่เสียภาษี เพื่อให้ภาระภาษีของบุคคลนั้นลดลง ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 101 ผู้ที่ขอลดหย่อนต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมซึ่งผลิตสินค้ารถยนต์ได้นำเครื่องปรับอากาศหรือแบตเตอรี่ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งได้เสียภาษีสรรพสามิตไว้แล้วไปเป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบของสินค้ารถยนต์ ก็จะมีสิทธิขอลดหย่อนภาษี

เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการลดหย่อนภาษีสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้ในประเทศไทย เพราะจะช่วยให้ผู้ประกอบการผลิตรถยนต์หันมาเร่งผลิตรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้นให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค แต่ในระยะแรกหากจะจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการลดหย่อนภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพราะมาตรการลดหย่อนภาษีไม่สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่เมื่อมีการกำหนดเป็นกฎหมายอย่างชัดเจนยอมทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี และมาตรการลดหย่อนภาษีเป็นมาตรการที่เหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ที่จะช่วยให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ามีราคาถูกลง ซึ่งจะเป็นตัวกระตุ้นให้ผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ยี่ห้อต่าง ๆ หันมาผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อจะสร้างการแข่งขันการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าในปริมาณที่มาก อันจะส่งผลให้ราคารถยนต์ไฟฟ้าถูกลงหรืออาจมีมาตรการจูงใจต่าง ๆ ในการส่งเสริมการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าในระยะยาว

(3) มาตรการคืนภาษี

การคืนภาษีอาจกระทำได้ทั้งต่อบุคคลที่มีหน้าที่เสียภาษีหรือบุคคลอื่นก็ได้ ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 106 การคืนภาษีให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสำหรับสินค้าที่เสียภาษีไว้แล้ว

แต่ประเทศไทยมีโครงการค้ำประกันภัยรถยนต์คันแรก ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.1.2 เป็นมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ซึ่งจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและประชาชน

เมื่อนำมาวิเคราะห์การค้ำประกันภัยของประเทศ นโยบายค้ำประกันภัยรถยนต์คันแรกของรัฐบาลที่ให้สิทธิประโยชน์ในการค้ำประกันภัยสรรพสามิตสำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์คันแรก หากนำมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นมาตรการที่ไม่เหมาะสมอย่างมากที่จะนำมาปรับใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพราะไม่สอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บ และจะทำให้ระบบการจัดเก็บภาษีรถยนต์ซับซ้อนและสิ้นเปลืองงบประมาณของประเทศโดยไม่เกิดประโยชน์ตามที่มุ่งหวัง

(4) มาตรการลดอัตราภาษี

การลดอัตราภาษีนี้น่าจะเป็นการลดลงมาจากอัตราเพดาน (Ceiling Rate) หรือลดลงมาเป็นพิเศษจากอัตราที่ใช้จัดเก็บภาษีทั่วไปก็ได้ ขึ้นอยู่กับนโยบายในการบริหารและจัดเก็บภาษี การลดอัตราภาษีจะเกิดผลทั้งผู้มีหน้าที่เสียภาษีและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้าหรือบริการนั้น ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 103 กรณีสินค้าเบ็ดเตล็ดหรืออัตราตามพิกัดที่ 08.90 กำหนดไว้ตามมูลค่าร้อยละ 30 และได้ประกาศลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 10 ของมูลค่าสินค้า แต่ถ้าเป็นเบ็ดเตล็ดที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากเบ็ดเตล็ดที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดก็จะได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 5 ของมูลค่าสินค้า

ตามกฎหมายภาษีศุลกากรการลดอัตราอากร หมายถึง การลดอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรให้ลดลงในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราที่กำหนดไว้ การลดอัตราอากรจะต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ให้อำนาจไว้ ดังนี้

1. การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12

2. การลดอัตราอากร เพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ

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

เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับผู้บริโภคและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสม เพราะการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แต่เมื่อนำมาตรการลดอัตราภาษีมาปรับใช้ให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันจะทำให้ไม่เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ ทั้งเป็นมาตรการที่ไม่ซับซ้อน นำมาใช้ได้ง่ายและไม่ยุ่งยาก และเห็นผลได้จริง

(5) มาตรการยกเว้นอัตราภาษี

การยกเว้นภาษีไม่อาจที่จะยกเว้นภาษีให้แก่บุคคลอื่นนอกจากผู้มีหน้าที่เสียภาษีได้ คือผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการกิจการสถานบริการ ผู้นำเข้า หรือบุคคลอื่น ซึ่งต้องชำระภาษีสำหรับสินค้าที่กำหนดในพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 103

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

เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการยกเว้นอัตราภาษีสำหรับผู้บริโภคและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หากนำมาใช้ในประเทศไทยผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเหมาะสมอย่างมาก เพราะการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แต่เมื่อนำมาตรการยกเว้นอัตราภาษีมาปรับใช้ย่อมก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุดหรือไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเลยอันจะทำให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับที่ต่ำที่สุด ทั้งเป็นมาตรการที่ไม่ซับซ้อน และช่วยกระตุ้นให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้มาก

5.1.3.2 มาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศสหรัฐอเมริกาโดยบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) กำหนดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่เกี่ยวกับรถยนต์มีอยู่ 3 ประเภท ดังต่อไปนี้

(1) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) จัดเก็บจากรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย (Luxury Passenger Vehicles) โดยต้องเป็นรถยนต์สี่ล้อที่มีน้ำหนักไม่เกิน 6,000 ปอนด์ ซึ่งภาระภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อมีการขายปลีกครั้งแรกหลังจากที่มีการผลิตหรือการนำเข้าในอัตราภาษีร้อยละ 10 ของราคาขายเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ²

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

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

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

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของประเทศสหรัฐอเมริกาได้แบ่งแยกประเภทตามยานพาหนะตามประเภทปริมาตรกระบอกสูบและกำลังเครื่องยนต์และจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคา

อัตราภาษีนำเข้าของประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ได้แบ่งอัตราการจัดเก็บออกเป็น 3 ประเภท คือ (1) อัตราทั่วไป (2) อัตราพิเศษ และอัตราที่ไม่เข้าข่ายในข้อ (1) และข้อ (2) แต่เมื่อ

² 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

พิจารณาถึงอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์นั้น ไม่ว่าจะรถยนต์ประเภทใดมีปริมาตรกระบอกสูบและกำลังเครื่องยนต์มากน้อยเพียงใดจะถูกจัดเก็บในอัตราเดียวคือร้อยละ 2.5 สำหรับอัตราภาษีทั่วไป (ตารางที่ 1) และร้อยละ 10 สำหรับอัตราภาษีที่ไม่เข้าข่ายในตารางที่ 1 (ตารางที่ 2) รวมทั้งรถยนต์ที่ใช้พลังงานแบตเตอรี่หรือรถยนต์ไฟฟ้าซึ่งถือว่าเป็นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่ต่ำมาก

5.1.3.3 มาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลี

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลี โดยส่วนใหญ่มุ่งที่จะเก็บภาษีสำหรับการผลิตและการนำเข้าสินค้าตลอดจนบริการบางประเภท

สาธารณรัฐเกาหลีได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตไว้ทั้งอัตราตามปริมาณและตามมูลค่า ซึ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเกินกว่า 2,000 CC และรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 2,000 CC หรือน้อยกว่า อัตราร้อยละ 5-6

สำหรับการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ไม่ได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลไว้โดยเฉพาะ แต่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าต้องเสียภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลตามอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ทั่วไปโดยคิดจากความจุของเครื่องยนต์ และภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับการลดหย่อนภาษีมากถึง 4.2 ล้านวอน³ และได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีโดยสามารถนำมายกเว้นภาษีได้ ผู้ซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าใหม่ (EV) จะได้รับส่วนลดร้อยละ 5-6 สำหรับภาษีการบริโภคพิเศษ รัฐบาลยังดำเนินการขยายสิทธิประโยชน์ทางภาษีอื่น ๆ สำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า เพื่อที่จะช่วยสนับสนุนการขยายยานพาหนะประหยัดพลังงาน ภาษีเพื่อการบริโภค (Consumption Tax) 2 ล้านวอน ภาษีเพื่อการศึกษา (Education Tax) 0.6 ล้านวอน ภาษีอันเนื่องมาจากการได้รับ (Acquisition Tax) 1.4 ล้านวอน และภาษีอื่น ๆ 0.2 ล้านวอน

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของสาธารณรัฐเกาหลี อากรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมนไนซ์ (Harmonized Tariff Schedule) ตามข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีอัตราที่จัดเก็บในปัจจุบันและอนาคตอยู่ที่อัตราร้อยละ 0 หากไม่มีข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีอัตราที่จัดเก็บจะเป็นไปตามอัตราร้อยละ 8 ของราคาCIF

³ Mataf.net. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 วอน เท่ากับ 32.5032 บาท อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประจำวันที่ 15 พฤษภาคม 2558. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก

5.1.3.4 มาตรการทางภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสหพันธรัฐมาเลเซีย โดยส่วนใหญ่มุ่งที่จะเก็บภาษีสำหรับการผลิตและการนำเข้าสินค้า

สหพันธรัฐมาเลเซียมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) ที่เก็บจากสินค้าที่ผลิตภายในประเทศหรือสินค้านำเข้าโดยเก็บภาษีตามมูลค่า อัตราภาษีร้อยละ 10 – 105 และสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตในประเทศ โดยยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดมีนโยบายนโยบายยานยนต์แห่งชาติใหม่ 2014 โดยจะยกเว้นภาษีสรรพสามิตเฉพาะกรณีเป็นรถยนต์ประกอบภายในประเทศเท่านั้น และครอบคลุมถึงรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังจำกัดกรอบเวลาการยกเว้นภาษีสรรพสามิตในอนาคต

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของสหพันธรัฐมาเลเซีย อกรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมนाइซ์ (Harmonized Tariff Schedule)

อัตราร้อยละนำเข้าของสหพันธรัฐมาเลเซียรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปเป็นอัตราร้อยละ 0 และร้อยละ 5 ของราคารถยนต์ที่นำเข้าตามลำดับตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภาษีนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) ลดลงเป็นอัตราร้อยละ 0 -10 ของราคารถยนต์ ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า หากไม่มีเขตการค้าเสรีอาเซียน อัตราร้อยละนำเข้าของสหพันธรัฐมาเลเซียอัตราที่จัดเก็บสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,800 CC ถึง 2,500 CC ที่ผลิตในประเทศ (CKD) อัตราร้อยละ 10 และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราร้อยละ 30 และปัจจุบันมีนโยบายส่งเสริม

การผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) ใน AEC ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สันเพลิงน้ำมันน้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือก โดยการยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ไฮบริดและสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า

5.1.4 สรุปผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรม หลักการอำนาจรายได้ หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ ดังต่อไปนี้

5.1.4.1 พิจารณาด้านหลักความเป็นธรรมหรือหลักความเสมอภาค (Equity)

ระบบภาษีอากรที่ดีต้องเป็นระบบที่มีความเป็นธรรมทั้งในระหว่างผู้เสียภาษีด้วยกันเอง และระหว่างรัฐผู้จัดเก็บภาษีกับประชาชนผู้เสียภาษีอากรทั้งหลาย ถ้าหากระบบภาษีอากรใดปราศจากความเป็นธรรมแล้ว ความยินยอมเสียภาษีโดยสมัครใจ (Voluntary Compliance) ก็คงจะเกิดขึ้นได้ยาก

การจัดเก็บภาษีในสถานการณ์ที่เหมือนกันและที่แตกต่างกัน รัฐต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความยุติธรรมในสังคม ซึ่งสามารถเข้าถึงได้ 2 หลักการดังนี้

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

1. หลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ (Benefit Principle)

ประชาชนที่ได้รับผลประโยชน์จากรัฐในลักษณะเดียวกันต้องจ่ายภาษีในจำนวนที่เท่ากัน ส่วนประชาชนที่ได้รับประโยชน์จากรัฐมากกว่าจะถูกจัดเก็บภาษีในสัดส่วนที่มากกว่า ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากรัฐน้อยกว่า ซึ่งประโยชน์ที่ประชาชนได้รับก็คือประโยชน์จากการได้ใช้ถนน ทางหลวง ที่รัฐสร้างขึ้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์คือ ผู้ที่ใช้ถนน กล่าวคือผู้ใช้รถยนต์ รวมถึงรถยนต์ไฟฟ้า เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าโดยนำมาวิเคราะห์ต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์ สรุปได้ว่าหลักความเป็นธรรมภายใต้หลักผลประโยชน์นั้น ผู้ที่ใช้รถยนต์รวมถึงรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับประโยชน์เท่ากันต้องเสียภาษีในอัตราและสัดส่วนที่เท่ากันจึงจะถือว่าเป็นธรรม โดยไม่พิจารณาถึงการบริโภครถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้าชนิดหรือประเภทเดียวกันหรือไม่ หรือว่าต้องเสียภาษีน้อยเพียงใด และรถยนต์นั้นจะผลิตในประเทศหรือนำเข้าจากต่างประเทศ เช่น นาย เอ และนาย บี เป็นผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจึงเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนที่รัฐสร้างขึ้น โดยทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ เหมือนกัน โดยนาย เอ และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้ เท่ากัน ซึ่งจะพบว่า นาย เอ และนาย บี ได้รับประโยชน์จากการใช้ถนนเหมือนกัน เมื่อบุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่เท่ากัน ทำให้ต้องเสียภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่เท่ากัน

2. หลักความเป็นธรรมภายใต้หลักความสามารถในการจ่าย (Ability to Pay Principle)

พิจารณาตามความสามารถในการจ่ายที่ต้องการให้การจัดเก็บภาษีในสถานการณ์ที่เหมือนหรือแตกต่างกันเกิดขึ้นได้ กล่าวคือ ประชาชนผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายเท่าเทียมกันควรต้องจ่ายภาษีเท่ากัน ประชาชนผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายที่สูงกว่าจะจ่ายภาษีในจำนวนที่สูงกว่าประชาชนที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีที่น้อยกว่า

หลักความเป็นธรรมในแนวนอน (Horizontal Equity) ซึ่งมีหลักว่าผู้เสียภาษีที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากันควรต้องจ่ายภาษีเท่ากัน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้านำมาวิเคราะห์ต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนภายใต้หลักความสามารถ เช่น นาย เอ และนาย บี ฐานะร่ำรวย ทั้งสองมีรายได้เดือนละ 200,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศเหมือนกัน โดยนาย เอ และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าคันนี้เท่ากัน ซึ่งจะพบว่า นาย เอ และนาย บี มีรายได้สูงเท่ากัน จึงมีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากัน เมื่อบุคคลทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่เท่ากัน ทำให้ต้องเสียภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่เท่ากัน แต่เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริด และนาย บี ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในราคาที่แตกต่างกัน จะจ่ายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในจำนวนและสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ และรถยนต์ไฟฟ้า อัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์ รถยนต์ไฟฟ้าและขนาดความจุของกระบอกสูบแต่ละชนิด แต่ละประเภท หรือรถยนต์แต่ละชนิดหรือแต่ละราคาหรือซื้อรถยนต์ที่ผลิตในประเทศหรือผู้ซื้อมีฐานะร่ำรวยหรือฐานะยากจน จึงมีผลทำให้ผู้ที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีที่เท่ากันจึงควรจ่ายภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่เท่ากันหรือแตกต่างกันขึ้นอยู่กับพฤติการณ์การบริโภค

แต่หากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรัฐบาลกำหนดนโยบายค้ำภาษีรถยนต์คันแรก ทำให้ผู้บริโภคที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีเท่ากันแต่กลับเสียภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่แตกต่างกันย่อมแสดงให้เห็นชัดว่านโยบายค้ำภาษีของรัฐบาลมีผลทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเช่นนี้ขัดแย้งกันต่อหลักความเป็นธรรมในแนวนอนมากยิ่งขึ้น

หลักความเป็นธรรมในแนวตั้ง (Vertical Equity) ซึ่งมีหลักว่าผู้ที่อยู่ในสถานการณ์แตกต่างกันควรแบกรับภาระภาษีที่ต่างกัน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้านำมาวิเคราะห์ต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งภายใต้หลักความสามารถ ทำให้เกิดผลที่สอดคล้องและเกิดผลที่ขัดแย้งต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งภายใต้หลักความสามารถ เช่น

นาย เอ ฐานะร่ำรวย มีรายได้เดือนละ 200,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฮบริดนำเข้าจากต่างประเทศที่มีกระบอกสูบเกิน 3,000 CC และนาย บี ฐานะปานกลาง มีรายได้เดือนละ 50,000 บาท ซื้อรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากต่างประเทศ โดยนาย เอ จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฮบริดคันนี้ในอัตราที่สูงกว่า และนาย บี จะต้องเสียภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในอัตราที่ต่ำ ซึ่งจะพบว่า นาย เอ มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่านาย บี เมื่อนาย เอ ซื้อรถยนต์ไฮบริดที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงกว่านาย บี ทำให้นาย เอ ต้องจ่ายภาษีในจำนวนหรือสัดส่วนที่สูงกว่านาย บี แต่ถ้าทั้งสองซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในราคาเท่ากันก็ต้องจ่ายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรในจำนวนที่เท่ากัน

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้า อัตราภาษีเปลี่ยนไปตามประเภทของรถยนต์ รถยนต์ไฟฟ้าและขนาดความจุของกระบอกสูบแต่ละชนิด แต่ละประเภท หรือรถยนต์แต่ละชนิดหรือแต่ละราคาหรือซื้อรถยนต์ที่ผลิตในประเทศหรือผู้ซื้อมีฐานะร่ำรวยหรือฐานะยากจนขึ้นอยู่กับพฤติการณ์การบริโภค โดยทั่วไปของผู้บริโภคที่ผู้ซื้อที่มีฐานะร่ำรวยจะพบว่าเป็นผู้มีความสามารถในการจ่ายภาษีสูงกว่ามักบริโภครถยนต์ที่มีความหรูหราสวยงามอันเป็นผลให้ต้องถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่สูง ส่วนผู้บริโภคที่ผู้ซื้อที่มีฐานะปานกลางหรือยากจนจะพบว่าเป็นผู้มีความสามารถในการจ่ายภาษีต่ำกว่ามักบริโภครถยนต์ที่ถูกจัดเก็บภาษีในจำนวนและสัดส่วนที่ต่ำ

แต่หากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรัฐบาลกำหนดนโยบายค้ำประกันภาษีรถยนต์คันแรก ทำให้ผู้บริโภคที่มีความสามารถในการจ่ายภาษีที่แตกต่างกันเกิดความเหลื่อมล้ำในสังคมมากขึ้น ย่อมแสดงให้เห็นชัดเจนว่านโยบายค้ำประกันภาษีของรัฐบาลมีผลทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเช่นนี้ขัดแย้งกันต่อหลักความเป็นธรรมในแนวตั้งมากยิ่งขึ้น

5.1.4.2 พิจารณาด้านหลักการอำนาจรายได้ (Productivity)

ควรเป็นระบบภาษีที่สามารถทำรายได้ให้กับรัฐบาลได้สูง เมื่อได้พิจารณาการจัดเก็บภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า ปัจจุบันถ้ามีการนำเข้ามาใช้โดยไม่มียกเว้นหรือมาตรการใด ๆ ให้การสนับสนุน การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าก็สามารถสร้างรายได้ให้กับรัฐเป็นจำนวนมากเมื่อพิจารณาจากราคาสินค้า จึงถือได้ว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าทำให้เกิดผลที่สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้เป็นอย่างมาก

5.1.4.3 พิจารณาด้านหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี (Efficiency in Tax Administration and Compliance)

มีหลักอยู่ว่าค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเก็บภาษีของรัฐบาลและค่าใช้จ่ายในการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้เสียภาษีต้องอยู่ในระดับที่ต่ำ เมื่อพิจารณาจากนโยบายค้ำประกัน

รถยนต์คันแรกของรัฐบาล จากการศึกษาพบว่าเมื่อซื้อรถยนต์หนึ่งคันตามนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกกำหนดให้เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ จึงทำให้ต้องเสียภาษี 3 ชนิด คือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งยังไม่รวมภาษีหรือธรรมเนียมในการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก

จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่าจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล รัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารการจัดเก็บภาษีรถยนต์คันแรกซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีรถยนต์คันแรก คือ ความซับซ้อนของหลักเกณฑ์ และรัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตรยนต์ ดังนั้น การวิเคราะห์จากต้นทุนการจัดเก็บภาษีจากฝ่ายเจ้าหน้าที่พอที่จะสรุปได้ว่า การจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์คันแรกในปัจจุบันไม่สอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี หากมีการนำนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า จะเห็นได้ว่ารัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารการจัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า และทำให้รัฐขาดทุนอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า

5.1.4.4 พิจารณาด้านหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency) หรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษี (Economic Neutrality)

ภาษีที่ดีต้องก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด เนื่องจากหลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจของภาษีนั้นต้องการให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับต่ำที่สุด

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีสำหรับการนำเขารถยนต์ไฟฟ้า ภาษีสำหรับการนำเขารถยนต์ไฟฟ้ามี 4 ประการ คือ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งยังไม่รวมภาษีรายปีและค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบก การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ได้จัดเก็บโดยแบ่งประเภทและชนิดของรถยนต์ไฟฟ้าตามกำลังของเครื่องยนต์และความจุกระบอกสูบ ซึ่งอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าอยู่ระหว่างร้อยละ 10 – 50 ของมูลค่ารถยนต์และอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) รถยนต์ส่วนใหญ่อยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคารยนต์ที่นำเข้า ส่วนรถยนต์ไฟฟ้าลดอัตราการจัดเก็บภาษีเหลืออัตราเดียว คือร้อยละ 80 ของราคารยนต์ที่นำเข้า ถือได้ว่าเป็นอัตราที่สูงมาก ทำให้ผู้บริโภคไม่อาจกระทำกิจกรรมในทางเศรษฐกิจโดยอิสระตามกลไกตลาดในเรื่องราคาแต่เพียงอย่างเดียวได้ แต่ผู้บริโภคต้องพิจารณาถึงอัตราภาษีในการคิดเป็นต้นทุนที่จะบริโภคด้วย หากผู้บริโภคพบว่าต้นทุนในการบริโภคนำมาซึ่งค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นประกอบกับถ้าพิจารณาถึง

ประโยชน์ใช้สอยด้วยแล้วอาจบิดเบือนการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ของผู้บริโภคโดยผู้บริโภค อาจไม่ยอมซื้อรถยนต์ไฟฟ้าและอาจซื้อรถยนต์ประเภทอื่นที่มีอัตราภาษีที่ถูกลงกว่าหรือเลือกที่จะไม่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเลย การที่รัฐให้สิทธิประโยชน์ตามโครงการคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์คันแรกบิดเบือนการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ของผู้บริโภคทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจเพราะทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ สำหรับกลุ่มที่มีการเลื่อนซื้อรถยนต์มาจากอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้รายได้ภาษีสรรพสามิตปรับตัวสูงขึ้นในช่วงระยะเวลาการดำเนินโครงการมากกว่าระดับปกติ แต่ในขณะเดียวกันก็จะส่งผลไปถึงอนาคตที่จะทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตปรับตัวลดลงไปจากระดับปกติเช่นกัน อันจะส่งผลกระทบต่อมูลค่าตามมาอาจรวมถึงผลกระทบต่อเงินไปยังเงินได้นิติบุคคลของผู้ผลิต และผู้จำหน่ายรถ และผลกระทบต่อมูลค่าการบริโภคของภาคเอกชนในประเทศอีกด้วย และหากผู้บริโภคทิ้งใบจองรถยนต์ในช่วงเวลาโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก จะส่งผลให้เกิดหนี้ครัวเรือนในระบบเศรษฐกิจและจุดกำลังการซื้อลงในที่สุด ทั้งเป็นเหตุทำให้เกิดปัญหาสต็อกค้างในโรงงานและส่งผลกระทบต่อลูกค้าไปยังตลาดผู้ผลิตชิ้นส่วนและบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมยานยนต์ในที่สุดอันจะทำให้รัฐมีรายจ่ายมากกว่ารายรับ

สรุปได้ว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ไฟฟ้าในอัตราภาษีที่สูงและหลายประเภทยานั้นบิดเบือนการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ของผู้บริโภค และมีผลทำให้เกิดความสูญเปล่าในทางเศรษฐกิจซึ่งขัดต่อหลักความมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ

5.2 ข้อเสนอแนะ

เมื่อได้ศึกษาหลักการในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและการจัดเก็บภาษีศุลกากร มาตรการทางภาษีในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าและการวิเคราะห์ผลกระทบต่อหลักความเป็นธรรม หลักการอำนวยความสะดวก หลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษี หลักความมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจหรือหลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจของภาษี มาตรการทางภาษีของประเทศไทยต้องมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เกิดการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า อันจะส่งผลดีต่อผู้บริโภคและผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ผู้วิจัยขอเสนอแนะมาตรการต่าง ๆ ทางภาษีที่จะนำมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า มี 5 มาตรการ ดังนี้

มาตรการแรก มาตรการเครดิตภาษีเงินได้ของประเทศสหรัฐอเมริกา
 มาตรการที่สอง มาตรการลดหย่อนภาษีของสาธารณรัฐเกาหลี
 มาตรการที่สาม มาตรการคืนภาษีของประเทศไทย
 มาตรการที่สี่ มาตรการลดอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย
 มาตรการที่ห้า มาตรการยกเว้นอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย
 มาตรการต่าง ๆ ทางภาษีดังกล่าวข้างต้นสามารถใช้บังคับได้กับผู้บริโภคและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมทั่วไป ซึ่งอาจแบ่งได้เป็น มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับผู้บริโภค และมาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับผู้ผลิต

5.2.1 มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับผู้บริโภค

1) มาตรการเครดิตภาษีเงินได้

ในหัวข้อ 5.2.1 นี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะมาตรการเครดิตภาษีเงินได้เบื้องต้น เพื่อให้สอดคล้องกับหัวข้องานวิจัยชิ้นนี้ ซึ่งต้องศึกษาผลกระทบที่ตามมาและความเป็นไปได้ต่อไป

ในปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีการนำมาตรการเครดิตภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามาปรับใช้ เมื่อวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ให้สิทธิประโยชน์จากการเครดิตภาษีเงินได้สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ผู้วิจัยเห็นควรนำมาตรการเครดิตภาษีแบบคืนเงินได้ แก่บุคคลธรรมดาและนิติบุคคลที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามาปรับใช้ในประเทศไทย แม้จะไม่สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่เมื่อมีการกำหนดเป็นกฎหมายอย่างชัดเจนยอมทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี โดยในระยะแรกเพื่อเป็นการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการเครดิตภาษีเงินได้มาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าก่อน แต่ในระยะต่อ ๆ มาประเทศไทยมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่างแพร่หลายแล้ว การจะส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรจึงควรที่จะนำมาตรการเครดิตภาษีเงินได้ของประเทศสหรัฐอเมริกามาปรับใช้กับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป ในการเครดิตภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและนิติบุคคล สามารถทำได้โดยแก้ไขประมวลรัษฎากร หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ ซึ่งเห็นควรให้ตราเป็นพระราชบัญญัติ เนื่องจากการแก้ไขประมวลรัษฎากรอาจเกิดความไม่สะดวก ส่วนจำนวนภาษีที่เครดิตได้นั้น ควรให้กรมสรรพากรร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานเป็นผู้กำหนด

ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะตัวอย่างการนำมามาตรการเครดิตภาษีเงินได้ของประเทศสหรัฐอเมริกา มาปรับใช้กับประเทศไทยได้ ดังนี้

กำหนดให้ผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าสามารถเครดิตภาษีเงินได้อัตราร้อยละ 5 ของราคา CIF และยังเพิ่มอีกอัตราร้อยละ 1 ของราคา CIF ต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง สำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกินอัตราร้อยละ 5 ของราคา CIF แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกินอัตราร้อยละ 10 ของราคา CIF

2) มาตรการคืนภาษี

โครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก จากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลที่ให้สิทธิประโยชน์ในการคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์คันแรก หากนำมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าไม่ควรนำมาปรับใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย จากการศึกษาพบว่านโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล เป็นการสร้างขั้นตอนและแนวทางการตรวจสอบที่ซับซ้อนเพิ่มมากขึ้นให้กับเจ้าหน้าที่และรัฐอาจมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการบริหารการจัดเก็บภาษีรถยนต์คันแรก คือ ทำให้รัฐต้องมีค่าใช้จ่ายในการที่จะนำเจ้าหน้าที่และบุคลากรที่เกี่ยวข้องไปฝึกอบรมให้รู้ถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังกล่าวเพื่อให้การปฏิบัติงานมีความถูกต้องชัดเจน เข้าใจตรงกันทุกฝ่าย มีค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบถึงนโยบายโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก ทั้งทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์อันทำให้รัฐมีรายจ่ายมากกว่ารายรับ ซึ่งนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกมีผลทำให้ไม่สอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีและหลักการอำนวยความสะดวก นอกจากนี้ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรขัดต่อหลักความเป็นธรรมและยังทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคมมากขึ้น หากจะมุ่งใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรนำมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการคืนภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

3) มาตรการลดอัตราภาษี

ในเรื่องอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ผู้วิจัยขอเสนอการปรับปรุงอัตราภาษีในส่วนนี้ ดังต่อไปนี้

(1) อัตราภาษีสรรพสามิต การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตในปัจจุบัน อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งสำหรับรถยนต์ประเภทพลังงานไฟฟ้าอยู่ระหว่างอัตราภาษีร้อยละ 10 – 50 สำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50 เป็นอัตราที่สูง จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสอดคล้องกับหลักการอำนวยความสะดวก แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าผู้วิจัยขอเสนอให้ปรับ

ลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงมาให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งเป็นการส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมต่อเนื่องจากมาตรการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 ในการลดอัตราภาษี สามารถทำได้โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ แม้การออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต อาจจะขัดต่อหลักความง่าย หลักความแน่นอนชัดเจนของกฎหมาย และการออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิตอันเป็นกฎหมายลำดับรองที่เป็นเรื่องโครงสร้างสำคัญของภาษีนั้น เป็นเรื่องเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในการใช้ทรัพยากรทางเศรษฐกิจ จึงควรที่จะอยู่ภายใต้การตรวจสอบและควบคุมโดยพระราชบัญญัติภาษีที่ออกโดยรัฐสภา แต่จากสถานการณ์ของประเทศไทย ในปัจจุบันยังอยู่ในภาวะที่ขาดความมั่นคงทางการเมือง จึงเห็นควรให้ออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม และเป็นการออกกฎหมายลำดับรองมาเพื่อให้ทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ ช่วยให้การดำเนินงานของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่บททำงานได้รวดเร็วโดยไม่ต้องรอการออกพระราชบัญญัติฉบับใหม่อันเป็นวิธีการที่รวดเร็ว ทำให้สอดคล้องกับการปรับใช้มาตรการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างสอดคล้องกัน

(2) อัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) การจัดเก็บภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามีการจัดเก็บในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยมีการกำหนดให้ลดลงเหลืออัตราภาษีร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าผู้วิจัยขอเสนอให้ปรับลดอัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ลงมาให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ในการลดอัตราภาษีสามารถทำได้โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 หรือ

ตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ แม้การออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากร อาจจะขัดต่อหลักความง่าย หลักความแน่นอน ชัดเจนของกฎหมายภาษี และการออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากร อันเป็นกฎหมายภาษีสำดับรองที่เป็นเรื่อง โครงสร้างสำคัญของภาษีนั่น เป็นเรื่องเกี่ยวกับการจำกัด สิทธิและเสรีภาพของประชาชนในการใช้ทรัพยากรทางเศรษฐกิจ จึงควรที่จะอยู่ภายใต้การ ตรวจสอบและควบคุมโดยพระราชบัญญัติภาษีที่ออกโดยรัฐสภา แต่จากสถานการณ์ของประเทศไทย ในปัจจุบันยังอยู่ในภาวะที่ขาดความมั่นคงทางการเมือง จึงเห็นควรให้ออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 เป็นการลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือ เพื่อความความมั่นคงของประเทศ และเป็นการออกกฎหมายลำดับรองมาเพื่อให้ทันกับสภาวการณ์ ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ ช่วยให้การดำเนินงานของพระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469 และ พระราชกำหนดพิกัดอัตราภาษีศุลกากร พ.ศ. 2530 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่บททำงานได้รวดเร็ว โดยไม่ต้องรอการออกพระราชบัญญัติฉบับใหม่อันเป็นวิธีการรวดเร็ว

4) มาตรการยกเว้นอัตราภาษี

ในเรื่องอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ผู้วิจัยขอเสนอการปรับปรุงอัตราภาษีในส่วนนี้ ดังต่อไปนี้

(1) อัตราภาษีสรรพสามิต การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ในปัจจุบัน อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งสำหรับรถยนต์ประเภทพลังงานไฟฟ้าอยู่ระหว่างอัตราภาษี ร้อยละ 10 – 50 สำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50 เป็นอัตราที่สูง จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการ ตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ผู้วิจัยขอเสนอให้ยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับ ผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าอย่างสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งเป็นส่งเสริมการ ประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมเนื่องจาก มาตรการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตรการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 ในการยกเว้นอัตราภาษีสามารถดำเนินการได้โดย การกำหนดเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติโดยการออกประกาศ กระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริม การใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยใน ปัจจุบันจึงเห็นควรให้ทำเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติโดยออก

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม และเป็นการออกกฎหมายลำดับรองมาเพื่อให้ทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศได้ ช่วยให้การดำเนินงานของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่บททำงานได้รวดเร็วโดยไม่ต้องรอการออกพระราชบัญญัติฉบับใหม่ โดยในระยะแรกเริ่มให้ปรับลดอัตราภาษีลงมาเป็นขั้นบันไดจนถึงระดับที่ยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิต ส่วนอัตราภาษีที่ลดแต่ละขั้นและกรอบระยะเวลานั้น ควรให้กรมสรรพสามิตร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน และตัวแทนบริษัทผู้นำเข้าและผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผู้กำหนด

ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะตัวอย่างการนำมาตรการยกเว้นอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซีย มาปรับใช้กับประเทศไทยได้ ดังนี้

ตารางที่ 5.1 อัตราภาษีสรรพสามิต

| อัตราภาษีสรรพสามิต | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|
| ระยะเวลา | ความจุของกระบอกสูบ ไม่เกิน 3,000 C.C. | ความจุของกระบอกสูบ เกิน 3,000 C.C. |
| ปี 2558 | ร้อยละ 10 | ร้อยละ 50 |
| ปี 2560 | ร้อยละ 6 | ร้อยละ 30 |
| ปี 2561 | ร้อยละ 4 | ร้อยละ 20 |
| ปี 2562 | ร้อยละ 2 | ร้อยละ 10 |
| ปี 2563 | ร้อยละ 0 | ร้อยละ 0 |

(2) อัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) การจัดเก็บภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามีการจัดเก็บในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยลดลงเหลืออัตราภาษีย้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) สอดคล้องกับหลักการอำนวยความสะดวกได้ แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ ผู้วิจัยขอเสนอให้ยกเว้นอัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) สำหรับผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร

พ.ศ. 2530 มาตรา 12 การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความความมั่นคงของประเทศ และลดอัตราอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ ในการยกเว้นอัตราภาษี โดยออกเป็นมาตรการทางภาษีและข้อตกลงการค้าเสรีอย่างสาธารณรัฐเกาหลี และกำหนดเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมยนต์แห่งชาติอย่างสหพันธรัฐมาเลเซีย และออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ โดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึงเห็นควรให้ทำวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมยนต์แห่งชาติหรือวาระแห่งชาติ โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า เป็นการลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความความมั่นคงของประเทศ และเป็นการออกกฎหมายลำดับรองมาเพื่อให้ทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศได้ ช่วยให้การดำเนินงานของพระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469 และพระราชกำหนดพิกัดอัตราภาษีศุลกากร พ.ศ. 2530 และเป็นกฎหมายแม่บททำงานได้รวดเร็วโดยไม่ต้องรอการออกพระราชบัญญัติภาษีฉบับใหม่ โดยในระยะแรกเริ่มให้ปรับลดอัตราภาษีลงมาเป็นขั้นบันไดจนถึงระดับที่ยกเว้นอัตราภาษีศุลกากรเพื่อนำไปสู่การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ส่วนอัตราภาษีที่ลดแต่ละขั้นและกรอบระยะเวลานั้น ควรให้กรมศุลกากรร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน และตัวแทนบริษัทผู้นำเข้าและผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผู้กำหนด

ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะตัวอย่างการนำมาตรการยกเว้นอัตราภาษีของสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย มาปรับใช้กับประเทศไทยได้ ดังนี้

ตารางที่ 5.2 อัตราอากรศุลกากร

| อัตราอากรศุลกากร | |
|------------------|------------------|
| ระยะเวลา | อัตราอากรตามราคา |
| ปี 2558 | ร้อยละ 80 |
| ปี 2560 | ร้อยละ 50 |
| ปี 2561 | ร้อยละ 30 |
| ปี 2562 | ร้อยละ 15 |
| ปี 2563 | ร้อยละ 0 |

จากตัวอย่างมาตรการยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตและอัตราอากรศุลกากรที่เสนอแนะดังกล่าวข้างต้น สามารถนำมาปรับใช้กับรถยนต์ไฟฟ้าที่จะนำเข้ามาใช้ในประเทศไทยได้ดังต่อไปนี้

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2013 เป็นรถยนต์ไฟฟ้าที่เปิดตัวในงาน Motor Show 2013 ช่วงเดือนธันวาคม โดยมีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ราคา 29,125 ดอลลาร์สหรัฐ⁴ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 948,991.525 บาท หากมีการลดอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ตามตารางดังกล่าวข้างต้น ในปี พ.ศ. 2560

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,008,991.525 บาท ภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 50 ของราคา CIF = $1,008,991.525 \times 50/100 = 504,495.76$ บาท

ภาษีสรรพสามิต รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 6

⁴ Mitsubishi I- Miev 2014. (ม.ป.ป.). สืบค้น 1 ตุลาคม 2557, จาก

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

⁵ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.427 บาท

อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก

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

⁶ 948,991.525 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 1,008,991.525 บาท.

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

x อัตราภาษีสรรพสามิต

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

$$= (1,008,991.525 + 504,495.76) \times \frac{10}{100}$$

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

$$= 1,513,487.285 \times 1.11 = 1,679,970.89 \text{ บาท}$$

ภาษีเพื่อมหาดไทย อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

$$= 1,679,970.89 \times 10/100 = 167,997.09 \text{ บาท}$$

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= (1,008,991.525 + 504,495.76 + 1,679,970.89 + 167,997.09) \times 7/100$$

$$= 235,301.87 \text{ บาท}$$

รวมภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 2,587,765.61 บาท⁷

ดังนั้น รถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2013 ในปีพ.ศ. 2560 ราคา 3,596,757.135 บาท

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2013 มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC

ราคา 29,125 ดอลลาร์สหรัฐ⁸ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 948,991.525 บาท⁹ หากมีการยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ตามตารางดังกล่าวข้างต้น ในปี พ.ศ. 2563

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 1,008,991.525 บาท¹⁰

ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= 1,008,991.525 \times 7/100$$

$$= 70,629.41 \text{ บาท}$$

ภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 70,629.41 บาท

ดังนั้น รถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อ Mitsubishi I- Miev 2013 ในปีพ.ศ. 2563 ราคา 1,079,620.935 บาท

⁷ 504,495.76 + 1,679,970.89 + 167,997.09 + 235,301.87 = 2,587,765.61 บาท.

⁸ Mitsubishi I- Miev. เล่มเดิม.

⁹ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.427 บาท อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

¹⁰ 948,991.525 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 1,008,991.525 บาท.

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าชื่อ Mitsubishi I- Miev 2014 เป็นรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่เปิดตัวในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ราคา 22,995 ดอลลาร์สหรัฐ¹¹ เป็นราคาไทยอยู่ประมาณ 749,255.283 บาท¹² หากมีการนำเข้ามาใช้ในประเทศไทยโดยมีการยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ตามตารางดังกล่าวข้างต้น ในปี พ.ศ. 2563

ดังนั้น ราคา CIF (ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) = 809,255.283 บาท¹³
ภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 7 ของฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= 809,255.283 \times 7/100$$

$$= 56,647.87 \text{ บาท}$$

ภาษีสุทธิที่ต้องชำระสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าชนิดนี้ คือ 56,647.87 บาท ดังนั้นรถยนต์ไฟฟ้าชื่อ Mitsubishi I- Miev 2014 ในปีพ.ศ. 2563 ราคา 865,903.153 บาท

5.2.2 มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับผู้ผลิต

ในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ประกอบไปด้วยอุปกรณ์ที่จำเป็นหลายชนิด เช่น แบตเตอรี่ เครื่องปรับอากาศ และการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ต้องมีสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน ซึ่งประกอบไปด้วยอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น เครื่องชาร์จไฟฟ้า ดังนั้น นอกจากจะส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแล้ว ควรส่งเสริมการลงทุนการผลิตอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้านด้วย เนื่องจากการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ส่งผลกระทบต่อราคาค้นทุนรถยนต์ไฟฟ้า จึงเห็นควรให้มีมาตรการต่าง ๆ ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

1) มาตรการลดหย่อนภาษี

การลดหย่อนภาษีตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 101 เป็นการลดหย่อนภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้า เช่น รถยนต์ เครื่องปรับอากาศ แบตเตอรี่ เป็นต้น โดยกำหนดเป็นกฎกระทรวงเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวข้องกับ

¹¹ Mitsubishi I- Miev 2014. สืบค้น 1 ตุลาคม 2557 . จาก <http://www.plugincars.com/mitsubishi-i-miev>

¹² ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.427 บาท อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ*. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

¹³ 749,255.283 บาท ประมาณราคาค่าขนส่ง 30,000 บาท + ประมาณราคาค่าประกัน 30,000 บาท = 809,255.283 บาท.

รถยนต์ไฟฟ้า แม้จะไม่สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่เมื่อมีการกำหนดเป็นกฎหมายอย่างชัดเจนยอมทำให้เกิดผลที่สอดคล้องต่อหลักความมีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี โดยในระยะแรกเพื่อเป็นการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าควรมีมาตรการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการลดหย่อนภาษีมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าก่อน แต่ในระยะต่อ ๆ มาเมื่อประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้แล้ว การจะส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรผู้วิจัยจึงเห็นควรให้นำมาตรการลดหย่อนภาษีมาปรับใช้กับผู้ประกอบอุตสาหกรรมอย่างสาธารณรัฐเกาหลีเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยต่อไป ในการลดหย่อนภาษีสรรพสามิต สามารถทำได้โดยกำหนดเป็นกฎกระทรวงเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้า หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึงเห็นควรกำหนดเป็นกฎกระทรวงเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ส่วนจำนวนภาษีที่ลดหย่อนนั้น ควรให้กรมสรรพสามิตร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานเป็นผู้กำหนด

2) มาตรการลดอัตราภาษี

ในเรื่องอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ผู้วิจัยขอเสนอการปรับปรุงอัตราภาษีในส่วนนี้ ดังต่อไปนี้

(1) อัตราภาษีสรรพสามิต การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตในปัจจุบัน กรณีสินค้าแบตเตอรี่อัตราตามพิกัดที่ 08.90 กำหนดไว้ตามมูลค่าร้อยละ 30 และได้ประกาศลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 10 แต่ถ้าเป็นแบตเตอรี่ที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดก็จะได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 5 จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรต้องเริ่มที่ขั้นตอนการผลิต ซึ่งเมื่อประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้ในราคาค้นทุนการผลิตที่ต่ำก็จะทำให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด ส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับต่ำที่สุด ผู้วิจัยขอเสนอให้ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าลงมาให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งเป็นส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม ในการลดอัตราภาษีสามารถทำได้โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึง

เห็นควรให้ออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ของรถยนต์ไฟฟ้า

(2) อัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) การจัดเก็บภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ กำหนดให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.08 ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราสูงสุดไม่เกินร้อยละ 30 ของราคาสินค้าและชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.09 ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 20 ของราคาสินค้า แบตเตอรี่ระบุพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 85.06 โดยคิดอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 10 ของราคาสินค้า ซึ่งเป็นอัตราที่สูง จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ ผู้วิจัยขอเสนอให้ปรับลดอัตราภาษีศุลกากรสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้างลงมาให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ในการลดอัตราภาษีสามารถทำได้โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากร อาศัยอำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และลดอัตราอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า โดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึงเห็นควรให้ออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ของรถยนต์ไฟฟ้า ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 เป็นการเหมาะสมกว่าการตราพระราชบัญญัติ

3) มาตรการยกเว้นอัตราภาษี

ในเรื่องอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ผู้วิจัยขอเสนอการปรับปรุงอัตราภาษีในส่วนนี้ ดังต่อไปนี้

(1) อัตราภาษีสรรพสามิต การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตในปัจจุบัน กรณีสินค้าแบตเตอรี่อัตราตามพิกัดที่ 08.90 กำหนดไว้ตามมูลค่าร้อยละ 30 และได้ประกาศลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 10 ของมูลค่าสินค้า แต่ถ้าเป็นแบตเตอรี่ที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดก็จะได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 5 ของมูลค่าสินค้า จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างถาวรต้องเริ่มที่ขั้นตอนการผลิต ซึ่งเมื่อประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้ในราคา

ต้นทุนการผลิตที่ต่ำก็จะทำให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอันนำมาซึ่งผลไม่จูงใจให้ผู้เสียภาษีทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยที่สุด ส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับต่ำที่สุด สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าผู้วิจัยขอเสนอให้ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตอย่างสาธารณรัฐเกาหลีและสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งเป็นส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมเนื่องจากมาตรการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 ในการยกเว้นอัตราภาษี สามารถดำเนินการ โดยกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติโดยการออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าโดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึงเห็นควรกำหนดเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติโดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ของรถยนต์ไฟฟ้าในระยะแรกเริ่มให้ปรับลดอัตราภาษีลงมาเป็นขั้นบันไดจนถึงระดับที่ยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิตส่วนอัตราภาษีที่ลดแต่ละขั้นและกรอบระยะเวลานั้น ควรให้กรมสรรพสามิตร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน และตัวแทนบริษัทผู้นำเข้าและผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผู้กำหนด

(2) อัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) การจัดเก็บภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ได้กำหนดอัตราภาษีสำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ กำหนดให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.08 ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราสูงสุดไม่เกินร้อยละ 30 ของราคาสินค้า และชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.09 ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 20 ของราคาสินค้า แบบเตอริ ระบุพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 85.06 โดยคิดอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 10 ของราคาสินค้า ซึ่งเป็นอัตราที่สูง จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) สอดคล้องกับหลักการอำนาจรายได้ แต่การจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงก่อให้เกิดการบิดเบือนต่อการตัดสินใจในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่งผลให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าผู้วิจัยขอเสนอให้ยกเว้นอัตราภาษีศุลกากร (อากรขาเข้า) ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12 การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความความมั่นคงของประเทศ และลดอัตราอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ ในการยกเว้นอัตราภาษีโดยออกเป็นมาตรการทางภาษีและข้อตกลงการค้าเสรีอย่างสาธารณรัฐเกาหลี และกำหนดเป็นวาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติอย่างสหพันธรัฐมาเลเซีย และออกประกาศ

กระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนด พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 หรือตราพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า โดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทยในปัจจุบันจึงเห็นควรกำหนดเป็น วาระแห่งชาติหรือนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติหรือวาระแห่งชาติ โดยออกประกาศ กระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนด พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 สำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ของรถยนต์ไฟฟ้า ในระยะแรกเริ่ม ให้ปรับลดอัตราภาษีลงมาเป็นขั้นบันไดจนถึงระดับที่ยกเว้นอัตราภาษีศุลกากร ส่วนอัตราภาษีที่ ลดแต่ละขั้นและกรอบระยะเวลานั้น ควรให้กรมศุลกากรร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและ อนุรักษ์พลังงาน และตัวแทนบริษัทผู้นำเข้าและผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผู้กำหนด

ปัจจุบันการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (PEA) ร่วมกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (มทส.) และบริษัทผู้ผลิตชุดอุตสาหกรรม จำกัด เปิดตัวรถไฟฟ้าเชิงพาณิชย์คันแรกของประเทศที่พัฒนาขึ้น โดยฝีมือคนไทย พร้อมสถานีประจุแบตเตอรี่¹⁴ และงานวิจัยระหว่างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เปิดเดินรถเมล์ไฟฟ้า สายนำร่อง ทดลองวิ่งจากวัดธาตุทอง ไปประตูน้ำจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ไป พระราม 4 อีกสายจากพระราม 9 ไปพระราม 2 และเส้นปริมาตร วิ่งแถว ๆ ถนนบุรี ยานรัตนวิเชียร์¹⁵ แต่อยู่ในขั้นตอนงานวิจัยโดยต้องมีการศึกษาวิจัยต่อไปเพื่อไว้ใช้เองในเมืองไทย ซึ่งประเทศไทยยังไม่มี การส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเชิงอุตสาหกรรมอย่างจริงจัง ผู้วิจัยเห็นว่าในระยะแรกควรให้มีการ นำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ามาใช้งานก่อน หลังจากนั้นจึงเร่งส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า เชิงอุตสาหกรรมต่อไป และจึงขยายไปสู่ภาคการขนส่งมวลชนควบคู่กันไปด้วย ทั้ง รถแท็กซี่ รถผู้โดยสาร และรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น

ทั้งนี้หากต้องการส่งเสริมอย่างครบวงจรอาจพิจารณาการยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม

¹⁴ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. มทส. – PEA เปิดตัวรถโดยสารไฟฟ้าคันแรกของประเทศไทย วิจัยและพัฒนาขึ้น โดยฝีมือคนไทยมุ่งขยายสู่ภาคขนส่ง. สืบค้น 21 พฤษภาคม 2558, จาก

<http://web.sut.ac.th/2012/news/detail/1/news20140912>

¹⁵ สถานีโทรทัศน์สีกองทัพบกช่อง 7. (ม.ป.ป.). รถเมล์ไฟฟ้า ลาดกระบัง-แอร์พอร์ตลิงก์ ทดลองวิ่งแล้ว. สืบค้น 21 พฤษภาคม 2558, จาก <http://news.ch7.com/detail/123820/%E0%B8%97%E0%B8%94%E0%B8%A5%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%A7%E0%B8%B4%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B9%80%E0%B8%A1%E0%B8%A5%E0%B9%8C%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%9F%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B9%81%E0%B8%A3%E0%B8%81.html>

พ.ศ. 2522 สำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้ โดยออกมาตรการส่งเสริมการลงทุน ในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า วัสดุอุปกรณ์สำหรับการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า และสถานีชาร์จไฟฟ้า หรือสถานีเปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือระบบชาร์จไฟฟ้าภายในบ้าน และยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับ อุปกรณ์เกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้าด้วย ซึ่งต้องศึกษาถึงข้อดี ข้อเสีย ผลกระทบที่ตามมาและ ความเป็นไปได้ต่อไป

แม้การส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าโดยใช้มาตรการต่าง ๆ ทางภาษีจะทำให้รัฐบาล สูญเสิรายได้ในบางส่วน เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการจัดเก็บภาษีจากการใช้ไฟฟ้าแล้ว เห็นว่าใน ระยะยาวปัญหาจากการที่รัฐบาลสูญเสิรายได้จะหมดไป แต่ปัญหาการขาดแคลนพลังงานและ ผลกระทบจากพลังงาน เป็นปัญหาที่สำคัญและต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยวิธีการใช้ พลังงานอย่างพอเพียงเป็นวิธีแก้ปัญหการขาดแคลนพลังงานที่ดีที่สุดและลดผลกระทบจากการใช้ พลังงานได้มากที่สุด ซึ่งวิธีการพอเพียงตามกระแสพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จะปฏิบัติตามได้มากน้อยเพียงใดนั้นเป็นสิ่งที่ทุกคนต้องร่วมมือช่วยกัน แต่ตราบดีที่สังคมยังต้อง ใช้รถยนต์ในการเดินทางและขนส่ง ดังนั้น รถยนต์ไฟฟ้าจึงเป็นรถยนต์พลังงานทางเลือกหนึ่ง ที่สะอาด ไม่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม และช่วยแก้ไขปัญหาพลังงานได้ในอนาคต