บทที่ 2

แนวคิดในการปรับโครงสร้างภาษีและโครงสร้างภาษีรถยนต์ของประเทศไทย

2.1 แนวคิดในการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์สู่ระบบการค้าเสรี

แนวคิดในการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์มาสู่ระบบการค้าเสรี ได้เริ่มมาตั้งแต่สมัยรัฐบาล พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ทั้งนี้ก็เพราะภาวะเศรษฐกิจโดยส่วนรวมของประเทศขยายตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในระดับสูงถึงร้อยละ 10 ตั้งแต่ปี 2531 เป็นต้นมา ถือเป็นยุคทองของเศรษฐกิจ ประชาชนมีรายได้สูงขึ้นยังผลให้อำนาจซื้อเพิ่มสูงขึ้น ความต้องการรถยนต์ขยายตัวอย่างรวดเร็ว การประกอบและผลิตรถยนต์จากบริษัทผู้ผลิตในประเทศไม่ทันกับความต้องการก่อให้เกิดปัญหาการขาดแคลนรถยนต์และราคารถยนต์ขยับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จนทำให้เกิดธุรกิจการซื้อขายสิทธิใบจองรถอย่างแพร่หลายในช่วงต้นปี 2533 ผู้บริโภคได้รับความเดือดร้อนและได้มีการเรียกร้องให้รัฐบาลเข้ามาแก้ไขปัญหา อีกด้านหนึ่งเป็นเพราะประเทศไทยเริ่มได้รับแรงกดดันจากข้อตกลงระหว่างประเทศขององค์กรแกตต์ (GATT) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี นโยบายของ GATT มีเป้าหมายให้ประเทศสมาชิกเปิดทำการค้าโดยเสรีมากขึ้น แต่นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีลักษณะหลายประการที่ขัดกับกติกาของแกตต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซีที่ใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 อีกทั้งการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศได้ดำเนินมาเป็นเวลานาน และประชาชนเป็นผู้แบกรับภาระด้านราคา ด้วยการบริโภครถยนต์ที่ราคาสูงมาก เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวและให้เป็นไปตามแนวนโยบายของภาครัฐที่จะเปิดให้มีการค้าอย่างเสรีมากที่สุด รัฐบาลจึงมีแนวนโยบายในการให้นำเข้ารถยนต์โดยเสรีและปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต และเพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้บริโภคมากขึ้น โดยรัฐบาลมุ่งหวังว่าการเปิดให้มีการนำเข้ารถยนต์โดยเสรีนี้จะช่วยเพิ่มปริมาณรถยนต์ที่จะมาตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างเพียงพอ และทำให้ประชาชนสามารถเลือกแบบและรุ่นของรถยนต์ได้มากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศเร่งปรับปรุงคุณภาพรถยนต์และประสิทธิภาพการผลิต อันจะส่งผลให้ต้นทุนการ

ผลิตต่ำลงและเกิดการแข่งขันในด้านราคามากขึ้น ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์โดยสามารถซื้อรถยนต์ได้ในราคาที่ไม่แพงจนเกินไป

แนวนโยบายการยกเลิกการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น รัฐบาลในหลาย ๆ ชุดที่ผ่านมาต่างพยายามจะดำเนินการแต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์อยู่ในลักษณะของการลงทุนข้ามชาติ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมนี้มีบทบาทและอิทธิพลทั้งทางด้านการเมืองและกำลังเงินที่จะผลักดันให้แนวนโยบายดังกล่าวมีอันต้องล้มไป จุดเริ่มต้นที่แสดงให้เห็นความพยายามในการนำนโยบายการปล่อยให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการแข่งขันกันอย่างเสรีภายใต้นโยบายของรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ คือ การที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงพาณิชย์ดำเนินการยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี และอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์ใหม่สำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายในประเทศ เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2533 และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง และกระทรวงพาณิชย์ร่วมกันพิจารณาโครงสร้างภาษีอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์นั่ง และชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ที่เหมาะสม โดยให้กระทรวงพาณิชย์ มีหน้าที่ในการควบคุมและประกาศสินค้านำเข้าส่งออก กระทรวงการคลังมีหน้าที่ในการกำหนดอัตราอากรขาเข้าและขาออก และกระทรวงอุตสาหกรรมมีหน้าที่ควบคุมและพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ

นโยบายนี้ได้ผ่านการเห็นชอบในที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่สามารถนำมาประกาศใช้ได้ เนื่องจากการประสานงานระหว่างกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงการคลังยังไม่เป็นที่เรียบร้อย และกระทรวงการคลังยังไม่ได้กำหนดโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ที่มีขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี ออกมาให้แน่นอน ทำให้กระทรวงพาณิชย์ไม่สามารถประกาศออกมาเป็นผลบังคับใช้ ยังไม่ทันที่นโยบายนี้จะสำเร็จก็ได้เกิดเหตุการณ์ทางการเมือง รัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ถูกยึดอำนาจโดยคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (รสช.) เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2534 นโยบายนี้จึงหยุดชะงักไป ต่อมาในสมัยรัฐบาลของนายกรัฐมนตรีอานันท์ ปันยารชุน ได้นำนโยบายนี้ขึ้นมาดำเนินการต่อ โดยวันที่ 9 เมษายน 2534 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้นำเข้ารถยนต์นั่งได้โดยเสรี เพื่อให้มีการแข่งขันกันภายในประเทศ และเพื่อให้ผู้ประกอบการพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพการผลิต และที่สำคัญเพื่อให้ผู้บริโภคซื้อสินค้าได้ในราคาถูกลง กระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งโดยเสรีอย่างเป็นทางการเมื่อ

วันที่ 17 เมษายน 2534 และมอบให้กระทรวงการคลังและกระทรวงอุตสาหกรรมร่วมกันพิจารณาโครงสร้างภาษีที่เหมาะสม ในที่สุดวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 คณะรัฐมนตรีได้ผ่านการพิจารณาเห็นชอบโครงสร้างภาษีใหม่ และประกาศใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 3 กรกฎาคม 2534 หลังจากนั้นโครงสร้างภาษีทั้งระบบของประเทศได้เปลี่ยนแปลงไป โดยได้เริ่มนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 โครงสร้างภาษีรถยนต์จึงเปลี่ยนแปลงไป แต่จากนโยบายหลักของรัฐบาลที่นำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ต้องการลดความซ้ำซ้อนในการเก็บภาษี เพื่อความเป็นธรรม และมีนโยบายที่จะคงอัตราการเก็บภาษีให้ใกล้เคียงกับภาษีการค้าที่เคยเก็บ แต่เนื่องจากภาษีมูลค่าเพิ่มที่นำมาใช้ จะเก็บในอัตราร้อยละ 7 ของมูลค่าเพิ่มในระบบเศรษฐกิจและมีภาษีสินค้าเป็นจำนวนมากที่รัฐบาลเก็บภาษีการค้าในอัตราสูงกว่าร้อยละ 7 เพื่อคงภาระภาษีให้เท่ากับก่อนนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ รัฐบาลจึงใช้ภาษีสรรพสามิตเรียกเก็บจากสินค้าเหล่านี้หลังจากเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว รถยนต์เป็นสินค้าหนึ่งที่รวมอยู่ในสินค้าเหล่านั้น รัฐบาลจึงได้เก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์เพิ่มขึ้น หลังจากนำภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้และเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์เพิ่มขึ้น เป็นผลให้ภาษีรถยนต์อยู่ในอัตราใกล้เคียงกับอัตราที่รัฐบาลประกาศลดภาษีจากนโยบายลดภาษีรถยนต์เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2534

2.2 โครงสร้างภาษีรถยนต์ของประเทศไทย

โครงสร้างภาษีรถยนต์ของประเทศไทย ประกอบไปด้วย อากรนำเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษหรือเซอร์ชาร์จ ภาษีการค้าและภาษีเทศบาล สามารถแสดงได้ดังนี้คือ

โครงสร้างภาษีรถยนต์ = อากรนำเข้า + ค่าธรรมเนียมพิเศษ + ภาษีการค้า+ ภาษีเทศบาล

ตามโครงสร้างภาษีดังกล่าว ราคารถยนต์จะประกอบไปด้วย ราคารถยนต์นำเข้าซึ่งคิดจากราคา C.I.F รวมกับอากรนำเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษ ภาษีการค้าและภาษีเทศบาล ดังนี้

โครงสร้างราคารถยนต์ = ราคานำเข้า C.I.F. + อากรนำเข้า + ค่าธรรมเนียมพิเศษ + ภาษีการค้า + ภาษีเทศบาล

ราคานำเข้า C.I.F คือราคารถยนต์จากต่างประเทศรวมค่าขนส่ง ค่าระวาง และค่าประกันภัยต่าง ๆ (Cost Insurance and Freight) จนถึงท่าเรือของประเทศ

อากรนำเข้าหรือภาษีศุลกากร เป็นเครื่องมือที่รัฐบาลใช้คุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ ให้ราคาจำหน่ายสินค้านำเข้าจากต่างประเทศสูงกว่าราคาสินค้าในประเทศ เพื่อสกัดกั้นการบริโภคสินค้านำเข้าเป็นจำนวนมากของประชาชนในประเทศ การเก็บอากรนำเข้าของรถยนต์คิดเป็นร้อยละของราคานำเข้า C.I.F

อากรนำเข้า = ราคานำเข้า C.I.F x อัตราอากรนำเข้า

ค่าธรรมเนียมพิเศษหรือเซอร์ชาร์จ เก็บโดยคิดเป็นร้อยละของราคานำเข้าที่รวมภาษีนำเข้าแล้ว

ค่าธรรมเนียมพิเศษ = (ราคานำเข้าC.I.F + ภาษีนำเข้า) x อัตราค่าธรรมเนียมพิเศษ

ภาษีการค้า* เป็นภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าสินค้าชนิดต่างๆ เพื่อเป็นรายได้ให้แก่รัฐบาล อัตราภาษีการค้าจะแตกต่างกันตามประเภทของสินค้า โดยสินค้าฟุ่มเฟือยจะเสียภาษีการค้าในอัตราที่สูงกว่าสินค้าจำเป็น ภาษีการค้าของรถยนต์จะคิดจากมูลค่านำเข้ารถยนต์หลังจากที่รวมอากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษและกำไรมาตรฐานแล้ว

หมายเหตุ *ภาษีการค้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าเก็บบนราคานำเข้า (มูลค่านำเข้า C.I.F + อากรขาเข้า + กำไรมาตรฐาน) ณ จุดนำเข้า ภาษีการค้าสำหรับรถยนต์ที่ประกอบในประเทศเก็บบนราคาขายปลีก = รวมราคาหน้าโรงงาน + ค่าการตลาด + กำไร

ราคาหน้าโรงงาน = ราคาชิ้นส่วนนำเข้า + อากรขาเข้า + ราคาชิ้นส่วนในประเทศ
ราคารถรวมภาษีจริงเบื้องต้น
+ ค่าประกอบการและบริหาร

ภาษีการค้า = (ราคานำเข้า C.I.F + อากรนำเข้า + ค่าธรรมเนียมพิเศษ + กำไรมาตรฐาน) x อัตราภาษีการค้า

กำไรมาตรฐาน กำไรมาตรฐานไม่ใช่ภาษี แต่เป็นปัจจัยตัวหนึ่งในการคำนวณภาษีการค้า โดยคิดเป็นร้อยละของมูลค่ารถยนต์ที่รวมอากรนำเข้าและค่าธรรมเนียมพิเศษแล้ว

กำไรมาตรฐาน = (ราคานำเข้า C.I.F + ภาษีนำเข้า + ค่าธรรมเนียมพิเศษ) x อัตรากำไรมาตรฐาน

ภาษีเทศบาลหรือภาษีท้องถิ่น วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บเพื่อเป็นรายได้ให้แก่รัฐบาล โดยเก็บในอัตราร้อยละ 10 ของภาษีการค้า

อัตราภาษีเทศบาล = (อัตราภาษีการค้า x 10%)

ภาษีเทศบาล = (ราคานำเข้า C.I.F + อากรนำเข้า + ค่าธรรมเนียมพิเศษ + กำไรมาตรฐาน) x อัตราภาษีเทศบาล

หรือ ภาษีเทศบาล = ภาษีการค้า x 10%

การเก็บภาษีรถยนต์ อัตราภาษีจะแตกต่างกันตามประเภทและขนาดของเครื่องยนต์ แบ่งออกเป็น รถยนต์นั่งขนาดเล็ก(ต่ำกว่า 2,300ซีซี) รถยนต์นั่งขนาดใหญ่(สูงกว่า 2,300 ซีซี) รถตู้ รถจิ๊ป รถปิคอัพ และรถบรรทุกขนาดกลางและขนาดใหญ่

รัฐบาลได้ใช้นโยบายกำแพงภาษี (Tariff Barrier) เก็บอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าในอัตราสูงมาตลอดเพื่อคุ้มครองผู้ประกอบการในประเทศ รถยนต์นั่งเป็นรถยนต์ที่รัฐบาลให้ความคุ้มครองเป็นอย่างมาก การนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปจะต้องเสียภาษีรวมประมาณร้อยละ 600 สำหรับรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ และร้อยละ 400 สำหรับรถยนต์นั่งขนาดเล็ก โดยมีโครงสร้างภาษีคือ

รถยนต์นั่ง CBU* ≤ 2,300 ซีซี = อากรขาเข้า 150% ของราคา C.I.F + เซอร์ชาร์จ 30% + ภาษีการค้า 40% (กำไรมาตรฐาน 80%) + ภาษีเทศบาล 10% ของภาษีการค้า

รถยนต์นั่ง CBU > 2,300 ซีซี = อากรขาเข้า 200% ของราคา C.I.F + เซอร์ชาร์จ 100% + ภาษีการค้า 40% (กำไรมาตรฐาน 80%) + ภาษีเทศบาล 10% ของภาษีการค้า

ชิ้นส่วนนำเข้า CKD = อากรขาเข้า 112% + ภาษีการค้าเมื่อนำเข้า 1.65% + ภาษีการค้าเมื่อขาย 30% (กำไรมาตรฐาน 80%) + ภาษีเทศบาล 10% ของภาษีการค้า

การเก็บภาษีในอัตราสูงเช่นนี้ รวมกับนโยบายกำแพงที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร (Non-Tariff Barrier) ในการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กของกระทรวงพาณิชย์ ทำให้ราคารถยนต์ภายในประเทศสูงมากเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ผู้ประกอบการรถยนต์สามารถตั้งราคาขายโดยไม่ต้องเกรงกลัวการแข่งขันจากรถยนต์นำเข้าสำเร็จรูปจากต่างประเทศ การคุ้มครองผู้ประกอบการในประเทศอย่างมากเช่นนี้ ทำให้ผู้บริโภคได้รับความเดือดร้อน ผู้ประกอบการไม่พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต รัฐบาลจึงได้ทำการปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2534 โดยการลดอากรนำเข้า ยกเลิกค่าธรรมเนียมพิเศษทั้งหมด และปรับกำไรมาตรฐานและภาษีการค้าลงมาดังนี้คือ

หมายเหตุ *CBU(Complete Bulit Up) คือรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าทั้งคัน

CKD(Complete Knocked Down) คือชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้า เพื่อมาประกอบเป็นรถยนต์ในประเทศ

1. รัฐบาลได้ลดภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กเหลือเพียงร้อยละ 60 รถยนต์นั่งขนาดใหญ่เหลือร้อยละ 100 และลดภาษี CKD ลงจากร้อยละ 112 เหลือร้อยละ 20 รถปิคอัพ รถจิ๊ป และรถตู้ ลดภาษีนำเข้าเหลือร้อยละ 60 จากเดิมที่ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 100 รวมกับค่าเซอร์ชาร์จอีกร้อยละ 20 ส่วนรถบรรทุกเก็บภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 40 เท่าเดิม แต่ชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 20

2. ได้มีการปรับอัตราภาษีการค้าจากเดิมที่เก็บจากรถยนต์ที่ประกอบในประเทศต่ำกว่ารถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศในอัตราร้อยละ 10 ให้มาอยู่ในอัตราเดียวกัน สำหรับรถยนต์นั่งขนาดเล็กในอัตราร้อยละ 35 และรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ในอัตราร้อยละ 40

3. ปรับอัตรากำไรมาตรฐานของรถยนต์ทุกประเภทมาอยู่ในอัตราเดียวกัน คือ ร้อยละ 26 จากเดิมที่คิดในอัตราร้อยละ 80 สำหรับรถยนต์นั่ง และร้อยละ 20 สำหรับรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์

4. ได้มีการยกเลิกค่าธรรมเนียมพิเศษทั้งหมด ที่เคยเก็บจากรถยนต์ทุกประเภท

การปรับโครงสร้างภาษีใหม่ ทำให้โครงสร้างภาษีรถยนต์เป็นดังนี้

โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ = อากรนำเข้า + ภาษีการค้า + ภาษีเทศบาล

และทำให้โครงสร้างราคารถยนต์เป็น

โครงสร้างราคารถยนต์ใหม่ = ราคานำเข้า C.I.F + อากรนำเข้า + ภาษีการค้า + ภาษีเทศบาล

การปรับลดภาษีดังกล่าว ทำให้ภาระภาษีรถยนต์ลดลงอย่างมาก ทั้งรถยนต์นำเข้าสำเร็จรูปและรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ โดยรถยนต์นั่งขนาดเล็กภาระภาษีลดลงเหลือร้อยละ 136.06 รถยนต์นั่งขนาดใหญ่ลดลงเหลือร้อยละ 208.66 รถตู้ รถปิคอัพ และรถจิ๊ป ภาระภาษีลดลงเหลือร้อยละ 79.66 จากเดิมร้อยละ 145.61 ส่วนรถบรรทุกภาระภาษีของโครงสร้าง

ภาษีใหม่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 56.29 เป็นร้อยละ 57.11 เพราะไม่ได้มีการปรับอากรขาเข้าแต่เพิ่มอัตรากำไรมาตรฐานจากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 26 เช่นเดียวกับรถตู้และรถปิคอัพ

โครงสร้างภาษีรถยนต์ที่ใช้อยู่นี้ ยังมีปัญหาการเก็บภาษีซ้ำซ้อนสำหรับวัตถุดิบและชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้ามาประกอบในประเทศ เพราะในการนำเข้าต้องเสียภาษีนำเข้า เมื่อนำมาประกอบเสร็จเป็นชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์และเป็นรถยนต์แล้ว ก็ต้องเสียภาษีการค้าและภาษีเทศบาลอีกทั้งสองขั้นตอน ปัญหาดังกล่าวได้หมดไปเมื่อรัฐบาลนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 เป็นต้นมา รัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงวิธีการจัดเก็บภาษีทั้งระบบ โดยยกเลิกระบบภาษีการค้าและนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้แทน และได้เปลี่ยนแปลงขนาดของรถยนต์สำหรับเสียภาษีอากรใหม่ โดยกำหนดขนาดเครื่องยนต์ เพื่อจัดเก็บภาษีใหม่เป็นเครื่องยนต์ขนาดต่ำกว่า 2,400 ซีซี และสูงกว่า 2,400ซีซีขึ้นไป

ภาษีมูลค่าเพิ่ม คือภาษีที่เรียกเก็บจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นของสินค้าและบริการในทุกขั้นตอนการผลิตและจำหน่าย ในหลักการของภาษีมูลค่าเพิ่มคือ สินค้าและบริการทั้งหลายจะต้องอยู่ภายใต้บังคับของภาษีมูลค่าเพิ่ม เว้นแต่กฎหมายภาษีมูลค่าเพิ่มจะมีบทบัญญัติให้ยกเว้นภาษีไว้

การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม จะเก็บในอัตราร้อยละ 7 เท่ากัน ระหว่างรถยนต์นำเข้าและรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ ผู้บริโภคจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 บนฐานราคาขายปลีกเหมือนกัน สำหรับนโยบายรถยนต์ของรัฐบาลยังคงยึดหลักการที่จะไม่เพิ่มภาระภาษีแก่ผู้ใช้รถขึ้นไปกว่าเดิม และจะคงอัตราการเก็บภาษีให้ใกล้เคียงกับอัตราเดิมที่ใช้อยู่ จึงได้มีการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้น ทั้งรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าและรถยนต์ที่ประกอบในประเทศในอัตราเท่ากันคือ ร้อยละ 32.5 และร้อยละ 38 ของราคาหน้าโรงงานสำหรับรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซีและขนาดเกิน 2,400 ซีซีตามลำดับ นอกจากนั้นก็ได้เปลี่ยนแปลงอากรขาเข้าของรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี จากร้อยละ 60 เหลือร้อยละ 42 และรถยนต์ขนาดเกิน 2,400 ซีซี จากร้อยละ 100 เหลือร้อยละ 68.5 การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้โครงสร้างภาษีรถยนต์เปลี่ยนแปลงไปดังนี้

โครงสร้างภาษีรถยนต์หลังนำภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้	=	อากรนำเข้า + ภาษีสรรพสามิต + ภาษีเทศบาล + ภาษีมูลค่าเพิ่ม

และทำให้โครงสร้างราคารถยนต์เปลี่ยนไปด้วยคือ

โครงสร้างราคารถยนต์หลังนำภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้	=	ราคานำเข้า C.I.F + อากรนำเข้า + ภาษีสรรพสามิต + ภาษีเทศบาล + ภาษีมูลค่าเพิ่ม

โดยโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ คือ

รถยนต์นำเข้า CBU ≤ 2,400 ซีซี = อากรนำเข้า 42% + ภาษีสรรพสามิต 32.5% + ภาษีเทศบาล 10% ของภาษีสรรพสามิต + ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

รถยนต์นำเข้า CBU > 2,400 ซีซี = อากรนำเข้า 68.5% +ภาษีสรรพสามิต 38% + ภาษีเทศบาล 10% ของภาษีสรรพสามิต + ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

และปรับอัตราอากรนำเข้า CKD จากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 24 และต้องเสียภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราที่เท่ากับรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า

ภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บเพิ่มขึ้นเพื่อคงภาระภาษีเดิม และเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะสกัดกั้นมิให้ประชาชนมีการบริโภคมากเกินความจำเป็น

ภาษีสรรพสามิตในระบบโครงสร้างภาษีใหม่ จะหาได้จากสูตรการคำนวณภาษีสรรพสาสามิตดังนี้

ภาษีสรรพสามิต = (((ราคานำเข้า C.I.F + อากรขาเข้า) x อัตราภาษีสรรพสามิต)/1 - (1.1 x อัตราภาษีสรรสามิต))

ภาษีมูลค่าเพิ่มจะคำนวณจาก ราคาต้นทุนจริงของรถยนต์ ดังนี้

ภาษีมูลค่าเพิ่ม = ราคาต้นทุนจริง x อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม

โดยที่ ต้นทุนจริง = ราคารถรวมภาษีจริงเบื้องต้น + ค่าประกอบการและบริหาร ในส่วนของ CBU ร้อยละ 2.13 ของราคานำเข้า + ค่าการตลาดและกำไรร้อยละ 8.15 ของราคานำเข้า

ราคารถรวมภาษีจริงเบื้องต้น = ราคานำเข้า C.I.F + อากรนำเข้า + ภาษีสรรพสามิต

ส่วนค่าประกอบการและบริหาร ในส่วนของ CKD ที่นำเข้ามาประกอบในประเทศจะคิดในอัตราร้อยละ 13.11 ของราคานำเข้า

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.1 โครงสร้างภาษีรถยนต์เมื่อใช้ภาษีมูลค่าเพิ่ม

1 มกราคม 2535

หน่วย : เปอร์เซ็นต์

ประเภท	อากรนำเข้า	ภาษีสรรพสามิต*	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	ภาระภาษีรวม
1. รถยนต์ต่ำกว่า 2,400 ซีซี				
CBU	68.5	41.8	7	210.53
CKD	24	41.8	7	119.33
2. รถยนต์สูงกว่า 2,400 ซีซี				
CBU	42	35.75	7	137.23
CKD	24	35.75	7	97.30

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ * รวมภาษีเทศบาล

ตารางที่ 2.2 สรุปโครงสร้างภาษีและภาระภาษีรวมของรถยนต์นั่งนำเข้า

	ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี				ขนาดเกิน 2,400 ซีซี			
	ก่อนปรับภาษี		หลังปรับภาษี		ก่อนปรับภาษี		หลังปรับภาษี	
	เครื่องยนต์เบนซิน	เครื่องยนต์ดีเซล	3 ก.ค.34	1 ม.ค.35	เครื่องยนต์เบนซิน	เครื่องยนต์ดีเซล	3 ก.ค.34	1 ม.ค.35
อากรขาเข้า	180	180	60	42	300	300	100	68.5
กำไรมาตรฐาน	80	80	26	-	80	80	26	-
ภาษีการค้า*	44	55	38.5	-	44	55	44	-
ภาษีสรรพสามิต	-	-	-	35.75	-	-	-	41.8
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	-	-	-	7	-	-	-	7
ภาระภาษีรวม	401.76	457.20	137.62	137.23	616.80	696.00	210.88	210.53

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ *รวมภาษีเทศบาลร้อยละ 10

ตารางที่ 2.3 ตารางสรุปเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีรถยนต์
ก่อนและหลัง 3 กรกฎาคม 2534

	เดิมก่อนปรับโครงสร้าง (ก่อน 3 ก.ค.34)					หลังปรับโครงสร้าง (หลัง 3 ก.ค.34)					ภาระภาษีที่ลดลง
	อากรนำเข้า	กำไรมาตรฐาน	ภาษีการค้านำเข้า	ภาษีการค้าเมื่อขาย	ภาระภาษีรวม	อากรนำเข้า	กำไรมาตรฐาน	ภาษีการค้านำเข้า	ภาษีการค้าเมื่อขาย	ภาระภาษีรวม	
1. รถยนต์นั่ง											
1.1 เกิน 2300 ซีซี											
-นำเข้า CBU	300	80	44.00	-	616.80	100	26	44.00	-	210.88	65.8
-นำเข้า CKD	112	11	1.65	33.00	125.30	20	11	1.65	44.00	106.32	15.2
1.2 ไม่เกิน 2,300 ซีซี											
-นำเข้า CBU	180	80	44.00	-	401.76	60	26	38.50	-	137.62	65.7
-นำเข้า CKD	112	11	1.65	33.00	125.30	20	11	1.65	38.50	87.87	29.9
2. รถปิคอัพ รถแวน รถตู้											
- นำเข้า CBU	120	80	9.90	-	159.20	60	26	9.90	-	97.96	49.7
- นำเข้า CHASSIS	30	11	1.65	9.90	28.14	30	11	1.65	9.90	28.14	-
- นำเข้า CKD	72	11	1.65	9.90	38.11	20	11	1.65	9.90	25.72	32.5
3. รถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่											
- นำเข้า CBU	40	30	9.90	-	58.02	40	26	9.90	-	57.46	-
- นำเข้า CHASSIS	10	11	1.65	9.90	20.20	10	11	1.65	9.90	20.20	-

หมายเหตุ : อากรนำเข้ารวมค่าธรรมเนียมพิเศษ