

## บทที่ 4

### กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์รถกระบะกับบทบาทการผลักดันนโยบายภาษี สรรพสามิตรถยนต์

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยนับว่าเป็นอุตสาหกรรมที่นำรายได้เข้าสู่ประเทศผ่านทาง การการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเป็นอันดับที่ 2 รองจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน<sup>1</sup> การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราส่วนที่แตกต่างกันไปในลักษณะ และรูปแบบของรถยนต์ประเภทต่างๆจะมีผลกระทบต่อผู้ผลิตรถยนต์และผู้บริโภค คือ กรณีที่เก็บภาษีรถยนต์ประเภทหรือรูปแบบใดน้อย ก็แสดงว่ามีการส่งเสริมหรืออุดหนุนรถยนต์ประเภทหรือรูปแบบนั้น ทำให้ราคาของรถยนต์ประเภทหรือรูปแบบนั้นมีราคาไม่สูงจนเกินไป ในขณะที่รถยนต์ที่ไม่ได้รับการส่งเสริมจะมีราคาที่สูง นับเป็นการควบคุมปริมาณรถยนต์ในแต่ละประเภทได้เป็นอย่างดี

#### ภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิต หมายถึง ภาษีที่รัฐเรียกเก็บจากสินค้า และบริการที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะ โดยเก็บจากผู้ประกอบอุตสาหกรรม หรือผู้ประกอบการ สถานบริการ หรือผู้นำเข้าสินค้า เหตุผลสำคัญในการพิจารณาจัดเก็บ นอกจากเพื่อเป็นรายได้ของรัฐ เพิ่มพูนรายได้ของประเทศ ในภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ตามความจำเป็นและความเหมาะสมแล้ว ยังเป็นการควบคุม การบริโภคสินค้าที่ไม่จำเป็น หรือมีอันตรายต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี ซึ่งมีหลักเกณฑ์การ คัดเลือกสินค้าและบริการ ดังนี้<sup>2</sup>

เป็นสินค้าที่รัฐบาลต้องจำกัด หรือควบคุมการบริโภค เพราะบริโภคแล้วอาจจะ ก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี เช่น สุรา ยาสูบ สนามแข่งม้า ฯลฯ

เป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย ไม่จำเป็นต่อการดำรงชีพ เช่น เรือยอชต์ รถยนต์ นั่งที่มีราคาแพง น้ำหอม แก้วเลดคริสตัล โคมระย้า ฯลฯ ส่วนใหญ่เป็นสินค้านำเข้า จาก ต่างประเทศ ผู้ที่ใช้สินค้า จะเป็นผู้มีรายได้สูงเท่านั้น ดังนั้น สมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูง เพื่อ

<sup>1</sup> กรมสรรพสามิต, "ประมาณการรายได้ภาษีสรรพสามิต ประจำปีงบประมาณ 2548,"

[<http://www.excise.go.th/stat2b5/forecast2548.html>], 10 มกราคม 2550.

<sup>2</sup> สำนักงานนโยบายภาษี, "ภาษีสรรพสามิต," [<http://e-fpo.fpo.go.th/e-tax/excise/index.asp>],

10 มกราคม 2550.

นำเงินภาษีที่ได้ ไปใช้จ่ายโครงการ ที่เป็นประโยชน์ ต่อผู้มีรายได้น้อย เป็นการควบคุมการบริโภค และป้องกันการรั่วไหล ทางด้านการเงินของประเทศ

เป็นสินค้าที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ เช่น รถยนต์ น้ำมัน

เพื่อรักษาทรัพยากรธรรมชาติ รักษาสิ่งแวดล้อม เช่น เก็บภาษีน้ำมันเบนซินไร้สาร ตะกั่ว และน้ำมันดีเซล ที่มีปริมาณกำมะถันต่ำ ในอัตราที่ต่ำกว่าน้ำมันเบนซินธรรมดา และน้ำมัน ดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันสูง เป็นการลดมลภาวะอากาศเป็นพิษ

คุ้มครองคุณภาพของสินค้า ที่กรมสรรพสามิตควบคุม อันเป็นการคุ้มครอง สุขภาพของประชาชน ผู้อุปโภคและบริโภค เช่น เครื่องดื่มประเภทน้ำพืชมักและผลไม้ หากมี ส่วนผสมตามที่กรมสรรพสามิตกำหนดจะยกเว้นหรือลดอัตราภาษี

ดังนั้น ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีการขายเฉพาะที่เรียกเก็บจากสินค้าและบริการ บางประเภท ซึ่งมีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ เช่น สินค้าที่บริโภคแล้วอาจ ก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี สินค้าและบริการที่มีลักษณะเป็นการฟุ่มเฟือย หรือ สินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากรัฐ หรือสินค้าที่ก่อให้เกิดภาระต่อรัฐบาลในการที่จะต้อง สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อให้บริการผู้บริโภค หรือเป็นสินค้าที่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อ สิ่งแวดล้อม

## ภาษีสรรพสามิตรถยนต์

ภาษีสรรพสามิตรถยนต์มีจุดเริ่มต้นในปี พ.ศ. 2534 จากนโยบายของรัฐบาลนาย อานันท์ ปันยารชุน ที่ต้องการผลักดันให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศหลุดพ้นจากการเป็นอุตสาหกรรมทารก เพราะก่อนหน้านี้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศแม้จะ

ภาษีรถยนต์ที่รัฐจัดเก็บจะประกอบไปด้วยภาษีต่างๆ ดังนี้ 1. สำหรับรถยนต์นำเข้าทั้งคันจะเสียอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built Up: CBU) ทุกขนาด และประเภทในอัตราร้อยละ 80 สำหรับในส่วนของรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศจะเสียภาษีนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปที่นำมาประกอบเป็นรถยนต์ในอัตราร้อยละ 30% ในปัจจุบันอากรขาเข้าจะมีบทบาทลดลง สืบเนื่องจากการเปิดเสรีทางการค้า ทำให้การกีดกันทางการค้า เช่นภาษีอากร จำเป็นต้องลด หรือเลิกไปในที่สุด 2. ภาษีสรรพสามิต จัดเก็บตามประเภทรถ และขนาดเครื่องยนต์ เป็นภาษีที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดทิศทางของตลาดรถยนต์ เพราะจะมีผลต่อกลไกราคาของรถยนต์ที่จำหน่ายภายในประเทศ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อตัดสินใจของผู้บริโภค 3. ภาษีเพื่อมหาดไทย จัดเก็บในอัตราร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต และ 4. ภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7

ตัวอย่างการเก็บภาษีรถยนต์นำเข้าสำเร็จรูป ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า มีดังนี้

1. อากรขาเข้า ร้อยละ 80
2. ภาษีสรรพสามิต ร้อยละ 30
3. ภาษีเพื่อมหาดไทย ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต
4. ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7

สมมติว่าราคารถยนต์นำเข้าดังกล่าวซึ่งรวมค่าขนส่งและค่าประกันภัย (Cost, Insurance and Freight: C.I.F) เป็นจำนวนเงิน 100 บาท จะต้องเสียภาษีโดยรวมทั้งหมดดังนี้

1. อากรขาเข้า	=	(ราคา C.I.F × อากรขาเข้า)
	=	100 × 0.8 = 80
2. ภาษีสรรพสามิต	=	$\frac{\text{ราคา C.I.F} + \text{อากรขาเข้า}}{1 - (1.1 \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต})}$
	=	$\frac{(100 + 80) \times 0.30}{1 - (1.1 \times 0.30)}$
	=	80.597
3. ภาษีเพื่อมหาดไทย	=	ภาษีสรรพสามิต × ภาษีเพื่อมหาดไทย
	=	80.597 × 0.10
	=	8.0597
4. ภาษีมูลค่าเพิ่ม	=	ฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม × ภาษีมูลค่าเพิ่ม
	=	(100 + 80 + 80.597 + 8.0597) × 0.07
	=	18.8059

ดังนั้นรถนำเข้าสำเร็จรูปราคา C.I.F 100 บาท จะเสียภาษีทั้งสิ้น = 80 + 80.597 + 8.0597 + 18.8059  
= 187.4626 บาท

ถ้าวรถนำเข้าสำเร็จรูปราคา C.I.F 500,000 บาท จะเสียภาษีทั้งสิ้น = 937,313 บาท

ราคารวมเมื่อรวมภาษีจะเป็นจำนวน 1,437,313 บาท

ดูข้อมูลประกอบใน กรมศุลกากร, "พิธีการนำเข้ายานพาหนะส่วนบุคคล."

[<http://www.customs.go.th/Formality/PersonalVehicles.jsp#2>], 12 กุมภาพันธ์ 2550.

ดำเนินกิจกรรมมานานกว่า 30 ปี แต่การพัฒนาคุณภาพสินค้าเพื่อให้สามารถแข่งขันกับตลาดต่างประเทศยังไม่สามารถกระทำได้ เพราะผู้ประกอบการได้รับความคุ้มครองในเรื่องโครงสร้างภาษีจากรัฐบาล<sup>3</sup>

บทบาทภาษีสรรพสามิตรดยนต์ต่ออุตสาหกรรมรดยนต์เริ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2535 โดยจัดเก็บแทนที่ภาษีการค้าในส่วนที่เกินจากภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และพระราชบัญญัติพิทักษ์ตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งจัดเก็บตามมูลค่าของรดยนต์ และเป็นภาษีแบบรวมใน (Inclusive Tax – การคำนวณภาษีสรรพสามิตจะคิดรวมภาษีอื่นๆในฐานการคำนวณด้วย) ภาษีสรรพสามิตจะบังคับใช้ทั้งสินค้าที่นำเข้าและที่ผลิตในประเทศในอัตราเดียวกัน โดยภาษีสรรพสามิตรดยนต์ที่ผลิตในประเทศจะเก็บจากฐานราคานำเข้าโรงงาน ส่วนรดยนต์นำเข้าจะเก็บจากฐานราคานำเข้าซึ่งบวกกับอากรขาเข้าแล้ว<sup>5</sup>

วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรดยนต์ คือ หารายได้เข้าภาครัฐ และเพื่อจำกัดการบริโภคหรือการใช้รดยนต์ เนื่องจากการขับซื้อรดยนต์ต้องใช้ถนนซึ่งเป็นสินค้าสาธารณะ ที่ก่อสร้างมาจากภาษีซึ่งคนที่ไม่ได้ใช้ถนน หรือไม่ได้ขับรดยนต์มีส่วนร่วมในการเสียภาษีนั้นด้วย ซึ่งทางภาครัฐได้ใช้เงินลงทุนสร้างและบำรุงรักษาถนนเป็นเงินจำนวนมาก ดังนั้นผู้ซื้อรดยนต์จึงควรรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ ซึ่งจะเก็บจากผู้ซื้อรดยนต์ในรูปแบบของภาษีสรรพสามิตรดยนต์นั่นเอง<sup>6</sup>

ตั้งแต่เริ่มมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรดยนต์ ได้มีการเปลี่ยนแปลงปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรดยนต์หลายครั้ง ทั้งเพื่อเป็นเครื่องมือคุ้มครองอุตสาหกรรมรดยนต์ และเพื่อป้องกันการหลีกเลี่ยงภาษีรดยนต์ ดังนี้

พ.ศ. 2535 (1 มกราคม พ.ศ. 2535 – 1 มีนาคม พ.ศ. 2537)

การกำหนดโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรดยนต์ในครั้งแรกนี้อยู่ในกรอบของการให้ภาระภาษีสรรพสามิตเมื่อรวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ยังคงเท่ากับภาระภาษีการค้าเดิมเป็นสำคัญ

<sup>3</sup> จิตติมา คุปตานนท์, "การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีรดยนต์ ยุครัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน(มีนาคม 2534 – เมษายน 2535)," ใน ภาษีรดยนต์และอุตสาหกรรมรดยนต์, รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, บรรณาธิการ (กรุงเทพมหานคร: สถาบันนโยบายศึกษา, 2536), หน้า 11.

<sup>4</sup> ชลธรา วิศรุตวงศ์, "ภาษีสรรพสามิตรดยนต์," วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ, 9 (กุมภาพันธ์ 2546): 16.

<sup>5</sup> ชลธรา วิศรุตวงศ์, "ภาษีสรรพสามิตรดยนต์," วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ, หน้า 16.

เพื่อมิให้เป็นกาารเพิ่มภาระภาษีแก่ผู้ประกอบการและประชาชนมากเกินไปนัก นอกจากนี้รัฐยังต้องการให้รถยนต์ที่ผลิตในประเทศมีภาระภาษีสูงกว่ารถยนต์ที่ดัดแปลงจากรถยนต์กระบะบรรทุกและรถตู้ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมดัดแปลงรถยนต์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมภายในประเทศ<sup>7</sup>

ดังนั้น โครงสร้างภาษีสรรพสามิตจึงมีลักษณะคล้ายกับโครงสร้างภาษีการค้า เพื่อรักษาภาระภาษีให้เหมือนเดิม รวมถึงเป็นการคุ้มครองบริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทดัดแปลงรถกระบะให้กลายเป็นรถเต็นท์ขึ้นแวกอน อันเป็นอุตสาหกรรมของคนไทย และเป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะ เพราะมิได้มีบทบัญญัติภาษีสรรพสามิตที่ครอบคลุมรถกระบะและรถยนต์ที่ดัดแปลงจากรถกระบะ<sup>8</sup>

โดยภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ประกาศใช้ครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2535 มีโครงสร้างดังนี้<sup>8</sup>

ประเภท	ปริมาตรระบอบสูบ (ซีซี)	อัตรากาาซี (ร้อยละ)
รถยนต์นั่ง	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี ขึ้นไป	38
รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี ขึ้นไป	38

พ.ศ. 2537 (2 มีนาคม พ.ศ. 2537 – 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540)

สืบเนื่องมาจากความต้องการของรัฐบาลที่จะจำกัดการบริโภครถยนต์หรูหราก่ามเพื่ออย จากผลของเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างมาก ปริมาณเงินสะพัด ทำให้ประชาชนใช้จ่ายเงินอย่างมากกับสินค้าฟุ่มเฟือย รถยนต์ราคาแพงก็เป็นสินค้าฟุ่มเฟือยประเภทหนึ่งที่มีการเติบโตสูง รัฐบาลจึงได้กำหนดอัตรากาาซีสรรพสามิตรถยนต์ให้สูงขึ้นกว่าปกติสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์

<sup>6</sup> ชลธาร วิศรุตวงศ์, "กาาซีสรรพสามิตรถยนต์," วารสารกาาซี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ, หน้า 19.

<sup>7</sup> สัมภาษณ์ อดอาจ พงศ์กิจวรสิน, เลขาธิการของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, สัมภาษณ์โดยผู้เขียน, 19 ธันวาคม 2549.

<sup>8</sup> ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่ม 119 ตอนที่ 1 ลงวันที่ 1 มกราคม 2535.

ตามพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2534 ได้นิยามความหมายของคำว่ารถยนต์นั่ง และรถยนต์โดยสารไว้ดังนี้

รถยนต์นั่ง หมายความว่า รถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบสำหรับเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัย และให้หมายความรวมถึงรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน เช่น รถยนต์ที่มีหลังคาติดตอเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวร ด้านข้างและหรือด้านหลังคนขับมีประตูหรือหน้าต่างและมีที่นั่ง ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีที่นั่งเท่าใด

รถยนต์โดยสาร หมายความว่า รถตู้หรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมากรวมทั้งรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน



ขนาดใหญ่ มีจำนวนแรงแม่สูงและมีราคาแพง ซึ่งรถยนต์เหล่านี้ส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากต่างประเทศ

นอกจากการควบคุมการบริโภครถยนต์ที่หรูหราฟุ่มเฟือยแล้ว รัฐบาลได้ดำเนินนโยบายสนับสนุนส่งเสริมให้ต่างประเทศเข้ามาตั้งโรงงานผลิตรถยนต์นั่งเอนกประสงค์(Sport Utility Vehicle: SUV) ในประเทศไทย ดังนั้นรัฐบาลจึงกำหนดอัตราภาษีรถยนต์นี้ให้ต่ำกว่ารถยนต์นั่ง พร้อมทั้งเปลี่ยนนิยามประเภทรถยนต์ให้เป็นรถยนต์ชนิดตรวจการณ (Off - Road Passenger Vehicle: OPV) และได้เพิ่มเป็นอีกหนึ่งหมวดหมู่ประเภทรถยนต์สำหรับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เพื่อป้องกันการหลีกเลี่ยงภาษีจากการผลิตรถยนต์ดัดแปลงที่ผิดกฎหมาย<sup>11</sup>

รถยนต์นั่งตรวจการณจึงได้ปรากฏในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตครั้งแรก จากประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 32) ซึ่งได้กำหนดการจัดประเภทรถยนต์เพิ่มเติมนอกเหนือจากรถยนต์นั่งตรวจการณที่เพิ่มเข้ามาแล้ว ก็ได้แบ่งรถยนต์นั่งแยกย่อยออกไปตามขนาด และกำลังของเครื่องยนต์เพิ่มเติมจากประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27) โดยได้มีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 32) ได้แบ่งประเภทรถยนต์นั่งเพิ่มตามขนาดของเครื่องยนต์ดังนี้ รถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบ 2,400 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 38

รถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 45

รวมทั้งเพิ่มประเภทของรถยนต์นั่งตรวจการณ โดยเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 27

จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะเห็นได้ว่า เป็นการทำให้เกิดความแตกต่างในด้านราคาระหว่างรถยนต์นั่งกับรถยนต์นั่งตรวจการณอย่างชัดเจน เพราะได้เพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 3,000 ซีซี หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า

<sup>9</sup> ชลธรา วิศุตวงศ์, "ภาษีสรรพสามิตรถยนต์," วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ, หน้า 19 - 20

<sup>11</sup> เป็นประกาศที่มีการกำหนดพักอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ เป็นการนำภาษีสรรพสามิตมาใช้กับรถยนต์เป็นครั้งแรกตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 แทนที่ภาษีการค้าซึ่งถูกยกเลิกไป

เป็นร้อยละ 45 จากเดิมเก็บที่ร้อยละ 38 ซึ่งจะไม่มีผลกับรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า เพราะจะเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราเท่าเดิมที่ร้อยละ 38

เนื่องจากรถยนต์นั่งตรวจการณส่วนใหญ่จะมีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3,000 ซีซี เช่น จี๊ป เซอโรกิ ที่มีขนาดความจุเครื่องยนต์ 4,000 ซีซี และ มิตซูบิชิ ปาเจโร ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 3,000 ซีซี เป็นต้น ซึ่งเป็นรถยนต์ที่เริ่มการจำหน่ายในปี พ.ศ. 2537 และเป็นปีเดียวกันกับที่ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 32) ได้มีผลบังคับใช้ถัดจากวันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2537

การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตเช่นนั้น เพื่อเป็นการสนับสนุนรถยนต์นั่งตรวจการณอย่างชัดเจน และใช้ภาษีสรรพสามิตกำหนดทิศทางตลาดรถยนต์ โดยรถยนต์นั่งตรวจการณจะมีราคาต่ำกว่ารถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบเท่าๆกัน เพื่อเป็นการสร้างตลาดให้แก่รถยนต์นั่งตรวจการณ และนำมาสู่การตั้งสายการผลิตได้ภายในประเทศ

สรุปโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ. 2537 - 2540 เป็นดังนี้

ประเภท	ปริมาตรกระบอกสูบ(ซีซี)	อัตราภาษี(ร้อยละ)
1.รถยนต์นั่ง		
1.1ชนิดแก๊งและอื่นๆ	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- 2,401 – 3,000 ซีซี	38.0
	- เกิน 3,000 ซีซี หรือเกิน 220แรงม้า	45.0
1.2ชนิดตรวจการณ(OPV)	- ทุกขนาดซีซี	27.0
2.รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี ขึ้นไป	38.0

พ.ศ. 2540 (5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540 – 31 ธันวาคม พ.ศ. 2540)

มูลเหตุการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในยุคนี้นี้ เนื่องมาจากการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 ทำให้รายได้ของรัฐบาลที่มาจากภาษีลดลงอย่างมาก ขณะที่รัฐบาลมีความจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากในการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ จากความจำเป็นด้านการหารายได้เข้ารัฐ รัฐบาลจึงมีนโยบายให้ปรับเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งทุกประเภทอีกร้อยละ 5 และให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์บรรทุกชนิดกระบะที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัมในอัตราร้อยละ 5 เป็นครั้งแรก จากเดิมที่มีได้เคยเก็บ



ภาษีสรรพสามิตจากรถกระบะประเภทดังกล่าว รวมทั้งการเพิ่มอัตราภาษีศุลกากรของรถยนต์นำเข้าและชิ้นส่วนรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าอีกด้วย ซึ่งเป็นหน้าที่ของทางกรมศุลกากร

ผลของการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตดังกล่าวได้ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์หดตัวลงอย่างมาก

โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ. 2540 จนถึงก่อนปี พ.ศ. 2547 เป็นดังนี้

ประเภท	ปริมาตรระบอบสูบ(ซีซี)	อัตราภาษี(ร้อยละ)
1.รถยนต์นั่ง		
1.1ชนิดเก๋งและอื่นๆ	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	37.5
	- 2,401 – 3,000 ซีซี	43.0
	- เกิน 3,000 ซีซี หรือเกิน 220 แรงม้า	50.0
1.2ชนิดตรวจการณ(OPV)	- ทุกขนาดซีซี	32.0
2.รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี ขึ้นไป	38.0
3.รถยนต์บรรทุกชนิดกระบะ	- ทุกขนาดเครื่องยนต์และแรงม้า	5.0

พ.ศ. 2543 (1 มกราคม พ.ศ. 2543 – 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2547)

ในช่วงนี้รัฐบาลได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ เพื่อการคุ้มครองผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศจากภาวะภาษีที่เกิดขึ้นจากอากรขาเข้า และเพื่อแก้ไขปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีรถยนต์ระหว่างรถยนต์ประเภทต่างๆผ่านการดัดแปลงรถยนต์ โดยการลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ และเพิ่มคำจำกัดความของรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ

การเปลี่ยนแปลงในช่วงนี้ทำให้โครงสร้างภาษีแตกต่างไปจากเดิม มีหลากหลายอัตราและชนิดรถยนต์ รวมถึงมีรายละเอียดที่ซับซ้อนมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดการปรับเปลี่ยนภาษีแต่ละครั้ง ดังนี้



(1) ครั้งที่ 1 (1 มกราคม พ.ศ. 2543)<sup>13</sup>

รัฐบาลมีนโยบายให้ขึ้นภาษีอากรนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์จากเดิมร้อยละ 22 ปรับเพิ่มเป็นร้อยละ 33 สืบเนื่องจากรัฐบาลต้องการให้ความคุ้มครองและช่วยเหลือผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์ภายในประเทศต่อไป จากผลของการยกเลิกการบังคับผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ(Local Content) ในปี พ.ศ. 2543

ภายในปีเดียวกันนี้ จากผลของการขึ้นภาษีอากรนำเข้าของชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ ทำให้ภาระภาษีของผู้ผลิตรถยนต์(ที่จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์นำเข้าในการผลิต)เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นจึงมีการลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ทุกประเภทลงร้อยละ 2 -3 เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระภาษีของผู้ผลิต และมีให้ราคารถยนต์ที่ผลิตในประเทศสูงขึ้น

นอกจากนี้แล้ว ถ้าผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากยิ่งขึ้นเท่าไรก็จะทำให้ต้นทุนถูกลงเท่านั้น เนื่องจากส่วนต่างด้านภาษีระหว่างการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำเข้ากับชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ และภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ลดลง ทำให้เป็นแรงเสริมในการกระตุ้นการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์ภายในประเทศอีกทางหนึ่ง

(2) ครั้งที่ 2 (16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543)

การเปลี่ยนแปลงภาษีสรรพสามิตครั้งนี้มีสาระสำคัญอยู่ที่ การกำหนดนิยามประเภทรถยนต์เพิ่มขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีด้วยการดัดแปลงรถยนต์บรรทุกประเภทกระบะเป็นรถยนต์นั่ง รวมถึงการรักษาผลประโยชน์ของทุกฝ่ายที่ประสบปัญหาความไม่ยุติธรรมในการจัดเก็บภาษี และช่วยเหลืออุตสาหกรรมดัดแปลงรถยนต์ในประเทศต่อไปโดยการดำเนินนโยบายดังนี้

กำหนดประเภทรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นอีก 2 ประเภท คือ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick Up Passenger Vehicle: PPV) จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 18 และรถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 12

<sup>13</sup> ชลธรา วิศรุตวงศ์, "ภาษีสรรพสามิตรถยนต์," วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ, 9 (มีนาคม 2546): 43.

กำหนดรถยนต์ประเภทใหม่ คือรถยนต์กระบะดัดแปลง ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 20 ของมูลค่าดัดแปลง

โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2543

ประเภท	ปริมาตรกระบะบอกลูก(ซีซี)	อัตรากาซี(ร้อยละ)
1.รถยนต์นั่ง		
1.1ชนิดเก๋งและอื่นๆ	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	35.0
	- 2,401 – 3,000 ซีซี	41.0
	- เกิน 3,000 ซีซี หรือเกิน 220แรงม้า	48.0
1.2ชนิดตรวจการณ(OPV)	- ทุกขนาดซีซีและแรงม้า	29.0
1.3ชนิดกึ่งบรรทุก(PPV)	- ทุกขนาดซีซีและแรงม้า	18.0
1.4ชนิดที่มีกระบะ(Double Cab)	- ทุกขนาดซีซีและแรงม้า	12.0
2.รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	35.0
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี ขึ้นไป	41.0
3.รถยนต์บรรทุกชนิดกระบะ	- ทุกขนาดเครื่องยนต์และแรงม้า	3.0
4.รถยนต์กระบะดัดแปลง	- ทุกขนาดเครื่องยนต์และแรงม้า	20.0ของมูลค่าการดัดแปลง

(3)ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในปัจจุบัน (27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547)<sup>11</sup>

การปรับภาษีสรรพสามิตรถยนต์ครั้งนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 เป็นต้นไป ยกเว้นรถยนต์ประเภทรถยนต์นั่งตรวจการณ หรือรถยนต์ประเภทออฟโรด

รถยนต์กระบะดัดแปลง หมายถึง รถยนต์นั่งที่ผลิตมาจากรถยนต์กระบะ หรือที่ผลิตมาจากแชสซีส์ และกระจะกบังลมหน้า (Chassis with Windshield) ของรถยนต์กระบะหรือดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะ รถยนต์กระบะที่นำมาดัดแปลงต้องเป็นรถยนต์กระบะที่ผลิตและจำหน่ายในประเทศเป็นปกติวิสัย

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมดัดแปลงรถยนต์กระบะจะต้องไม่มีความสัมพันธ์ไม่ว่าการจัดการ การควบคุม หรือการร่วมทุนกับผู้ผลิตรถยนต์กระบะนั้นๆไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมดัดแปลงรถยนต์กระบะจะต้องไม่ใช่ผู้ผลิตรถยนต์กระบะนั้นๆ

ตัวอย่างของรถยนต์กระบะดัดแปลง คือ รถยนต์จากบริษัทไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ เช่น รถที่อาร์ แอดเวนเจอร์ ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะฮิอุซุ ดีแม็กซ์

รายละเอียดเกี่ยวกับคุณลักษณะของรถยนต์ดัดแปลง และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมดัดแปลงรถยนต์เพิ่มเติม ในประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง คุณลักษณะของรถยนต์นั่งที่ผลิตจากรถยนต์กระบะหรือแชสซีส์และกระจะกบังลมหน้า (Chassis with Windshield) ของรถยนต์กระบะ หรือดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะ

และ ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง คุณสมบัติของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมซึ่งนำรถยนต์กระบะหรือแชสซีส์และกระจะกบังลมหน้า (Chassis with Windshield) ของรถยนต์กระบะมาผลิตหรือนำรถยนต์กระบะมาดัดแปลงเป็นรถยนต์นั่ง

<sup>11</sup> กวี วงศ์พุม, "กรมสรรพากรปรับภาษีรถยนต์ ใครได้ใครเสีย," นิตยสารภาษีธุรกิจ, 11 (ตุลาคม 2547):

(OPV) ที่ผ่อนผันระยะเวลาการเริ่มบังคับใช้ โดยรถยนต์นั่งตรวจการณที่นำเข้ามาจากต่างประเทศให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2547 ส่วนรถยนต์นั่งตรวจการณที่ผลิตในประเทศไทยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 เช่นเดียวกับรถยนต์โดยสารหรือรถตู้ดัดแปลง

#### สาระสำคัญของโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในครั้งนี้มีดังนี้

1. แบ่งเพิ่มอัตราความจุกะบอกสูบรถยนต์ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเป็น 4 ขนาด จากเดิมที่มี 3 ขนาด เพื่อความครอบคลุมในชนิดของรถยนต์ ดังนี้

(1) รถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซีและมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า

(2) รถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ซีซี แต่ไม่เกิน 2,500 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า

(3) รถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า

(4) รถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า

2. กำหนดให้รถยนต์นั่งตรวจการณ(OPV) และรถตู้โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 ที่นั่งต้องเสียภาษีตามขนาดของเครื่องยนต์ เช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง

3. รถยนต์กระบะได้ปรับเปลี่ยนขยายเพดานปริมาตรกระบอกสูบที่ใช้เป็นฐานในการคิดอัตราภาษีจากเดิม 3,000 ซีซี เป็น 3,250 ซีซี ยังคงเสียภาษีในอัตราร้อยละ 3 เท่าเดิม เนื่องจากเป็นรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายมากที่สุดในประเทศไทย และยังเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของประเทศอีกด้วย

4. รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) เสียภาษีเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 18 เป็นร้อยละ 20 เนื่องจากผู้บริโภคสามารถใช้ทดแทนรถยนต์นั่งได้

5. รถยนต์กระบะดัดแปลงซึ่งเดิมที่ต้องเสียภาษिर้อยละ 20 ของมูลค่าที่ดัดแปลงได้เปลี่ยนเป็นร้อยละ 3 จากมูลค่ารถทั้งคัน

6. รถยนต์ที่ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง เช่นรถยนต์ไฟฟ้า ได้ถูกจัดเข้ามาอยู่ในหมวดที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเป็นครั้งแรก ซึ่งจะเสียภาษีในอัตราที่ต่ำคือ ร้อยละ 10 ถ้าไม่มีการแบ่งแยกให้ชัดเจนจะต้องเสียในอัตราที่สูงเท่ากับรถยนต์นั่ง ซึ่งจะไม่ช่วยให้เกิดการกระตุ้นการใช้รถประเภทนี้

7. รถยนต์ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงผสมเอทานอลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 หรือสามารถใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งมีที่นั่งไม่เกิน 10 คนและมีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 ซีซี จะเสียภาษีในอัตราร้อยละ 20

8. รถยนต์นั่งสามล้อและรถยนต์ที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ ขนาดไม่เกิน 250 ซีซี จากเดิมที่เคยเสียภาษีในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง ให้เปลี่ยนมาเสียภาษีในอัตราร้อยละ 5

จากรายละเอียดดังกล่าว สามารถสรุปได้เป็นตารางเปรียบเทียบระหว่างอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์แบบเก่าในปี พ.ศ. 2543 กับปี พ.ศ. 2547 ได้ดังนี้<sup>12</sup>

1.รถยนต์นั่ง	ภาษีเดิม	แบบใหม่	ภาษีใหม่
ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี	35%	ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี	30%
ขนาด 2,401 – 3,000 ซีซี	41%	ขนาด 2,001 – 2,500 ซีซี	35%
ขนาดเกิน 3,000 ซีซี	48%	ขนาด 2,501 – 3,000 ซีซี	40%
		ขนาดเกิน 3,000 ซีซี ขึ้นไป	50%
		ภาษีเดิม	ภาษีใหม่
2.รถยนต์นั่งตรวจการณ(OPV)		29%	คิดตามซีซีเหมือนรถยนต์นั่ง
3.รถโดยสารหรือรถตู้ ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน		35 และ 41%	คิดตามซีซีเหมือนรถยนต์นั่ง
4.รถยนต์กระบะ		3%	3%
5.รถยนต์นั่งที่มีกระบะ(Double Cab)		12%	12%
6.รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก(PPV)		18%	20%
7.รถยนต์กระบะดัดแปลง		20%จากมูลค่าที่ดัดแปลง	3%จากมูลค่าทั้งคัน

<sup>12</sup> กวี วงศ์พุม, "กรมสรรพากรปรับภาษีรถยนต์ ใครได้ใครเสีย," นิตยสารภาษีธุรกิจ, หน้า 45.

8.รถยนต์ประหยัดเชื้อเพลิง ไม่เกิน 10 ที่นั่ง ไม่เกิน 3,000 ซีซี	เหมือนรถยนต์นั่ง	10% (เกิน 3,000 ซีซี เสีย ภาษี 50%)
9.รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน(เอทานอล หรือก๊าซ ธรรมชาติ)ไม่เกิน 10 ที่นั่ง ไม่เกิน 3,000 ซีซี	เหมือนรถยนต์นั่ง	20% (เกิน 3,000 ซีซี เสีย ภาษี 50%)
10.รถยนต์นั่งสามล้อใช้เครื่องรถจักรยานยนต์	เหมือนรถยนต์นั่ง	5%

### ที่มาของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547

ในการบริหารการจัดเก็บภาษีรถยนต์ตามโครงสร้างภาษีรถยนต์ที่ใช้อยู่ก่อนการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 คือ โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2543 ได้แบ่งรถยนต์ออกเป็น 3 ประเภท คือ รถยนต์นั่ง รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และรถยนต์กระบะที่มีน้ำหนักบรรทุกน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม โดยอัตราภาษีที่ใช้ในการจัดเก็บเป็นไปตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 60) และ (ฉบับที่ 61) ซึ่งตามประกาศดังกล่าวได้กำหนดอัตราภาษีไว้ ดังนี้

#### 1. รถยนต์นั่ง

##### 1.1 รถเก๋ง

(1) ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 35

(2) ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบเกิน 2,400 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 41

(3) ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 48

1.2 รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 29

1.3 รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 18



1.4 รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 12

1.5 รถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะหรือรถยนต์ที่มีเฉพาะแชสซีส์และ  
กระจกบังลมหน้าของรถยนต์กระบะ

(1) กรณีดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจ จัดเก็บอัตราตาม  
มูลค่า ร้อยละ 20 จากมูลค่าส่วนต่อเติม

(2) กรณีดัดแปลงทั่วไป จัดเก็บอัตราเช่นเดียวกับรถยนต์นั่งแบบแก่ง จากมูลค่า  
ส่วนต่อเติม

1.6 รถยนต์สามล้อ จัดเก็บอัตราเดียวกับรถยนต์นั่งแบบแก่ง

2. รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน

2.1 ผลิตสำเร็จรูป

(1) ที่มีขนาดความจุของกระบอกลูกไม่เกิน 2,400 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า  
ร้อยละ 35

(2) ที่มีขนาดความจุของกระบอกลูกเกิน 2,400 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อย  
ละ 41

2.2 ดัดแปลงจากรถยนต์บรรทุกที่มีลักษณะเป็นรถตู้ หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่ง  
เกิน 10 คน

(1) ที่มีขนาดความจุของกระบอกลูกไม่เกิน 2,400 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า  
ร้อยละ 35 จากมูลค่าส่วนต่อเติม

(2) ที่มีขนาดความจุของกระบอกลูกเกิน 2,400 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อย  
ละ 41 จากมูลค่าส่วนต่อเติม

3. รถยนต์กระบะ ที่มีน้ำหนักบรรทุกน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม

3.1 ที่มีคุณลักษณะตามที่อธิบดีกรมสรรพสามิตประกาศกำหนด คือ มีน้ำหนัก  
บรรทุกตั้งแต่ 1 ตัน ขึ้นไป หรือที่มีน้ำหนักบรรทุกน้อยกว่า 1 ตัน ที่มีระบบขับเคลื่อน 2 ล้อ จัดเก็บ  
อัตราตามมูลค่า ร้อยละ 3

3.2 รถยนต์กระบะที่ไม่มีคุณลักษณะตามที่กำหนด จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อย  
ละ 18

ซึ่งตามโครงสร้างภาษีรถยนต์ดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาและอุปสรรคต่างๆดังนี้<sup>13</sup>

1. ไม่สอดคล้องกับการที่ประเทศไทยจะพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาคเอเชีย(Detroit of Asia)
2. ไม่สามารถสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์พัฒนาเครื่องยนต์ที่มุ่งไปสู่การประหยัดพลังงาน
3. ปัญหาความไม่เป็นธรรมในระบบภาษี

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องแก้ไขปัญหากับการจัดเก็บภาษีรถยนต์และดำเนินการออกกฎหมายเพื่อปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์เพื่อให้สามารถนำมาใช้กับหลักการดังกล่าวได้ ดังนี้

1. ปัญหาด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยเพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) กล่าวคือ ตามประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง คุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick-up Passenger Vehicle : PPV) ได้กำหนดคุณลักษณะของรถยนต์นั่งที่มีพื้นฐานจากรถยนต์กระบะ ได้แก่ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick-Up Passenger Vehicle : PPV) บางประเภทมีลักษณะไม่เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาค เช่น การกำหนดว่าระบบกันสะเทือนหลังต้องเป็นแบบแหนบเท่านั้น และกำหนดระยะห่างระหว่างจุดกึ่งกลางล้อหน้าและจุดกึ่งกลางล้อหลังทั้งข้างซ้ายและขวา (Wheelbase) ต้องไม่น้อยกว่า 2,850 มิลลิเมตร เป็นต้น

ดังนั้น แนวทางแก้ไขของกรมสรรพสามิตจึงได้กำหนดปรับปรุงแก้ไขข้อจำกัดเกี่ยวกับระบบกันสะเทือนที่ว่าจะต้องใช้ระบบกันสะเทือนหลังแบบแหนบ และการกำหนดระยะห่างของจุดกึ่งกลางล้อหน้าและจุดกึ่งกลางล้อหลังทั้งข้างซ้ายและขวา (Wheelbase) ซึ่งกำหนดไว้ไม่น้อยกว่า 2,850 มิลลิเมตร เพื่อให้เป็นไปตามนวัตกรรมในการผลิตรถยนต์ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายกำหนดคุณลักษณะเฉพาะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick - up

<sup>13</sup> สัมภาษณ์ เศรษฐพร ศรีดีพันธ์, เจ้าหน้าที่บริหารงานสรรพสามิต 7 กรมสรรพสามิต, 23 พฤศจิกายน 2549.

Passenger Vehicle : PPV) ให้สามารถใช้ระบบกันสะเทือนหลังแบบแชนบหรือแบบอื่นได้ และกำหนดระยะห่างขั้นต่ำระหว่างจุดกึ่งกลางล้อหน้า และจุดกึ่งกลางล้อหลังทั้งข้างซ้ายและขวา (Wheelbase) จาก 2,850 มิลลิเมตร เหลือเพียง 2,750 มิลลิเมตร เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาทางเทคโนโลยีในการผลิตรถยนต์

แต่เมื่อรถยนต์ดังกล่าวมีลักษณะเป็นรถยนต์นั่งที่สะดวกสบายเพิ่มขึ้น ทางกรมสรรพสามิตจึงพิจารณาปรับเพิ่มอัตราภาษีตามมูลค่าจากร้อยละ 18 เป็นร้อยละ 20 ขณะเดียวกันเพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์กระบะและรถยนต์ที่พัฒนามาจากพื้นฐานของรถยนต์กระบะ ทางกรมสรรพสามิตจึงได้กำหนดว่าเครื่องยนต์ต้องมีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี ด้วย จึงจะได้รับการเสียภาษีอัตรา ร้อยละ 20

2. ปัญหาด้านการสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์พัฒนาเครื่องยนต์ที่มุ่งไปสู่การประหยัดพลังงาน กล่าวคือ ก่อนการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 อัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ได้กำหนดตามความจุของกระบอกสูบและกำลังแรงม้าของเครื่องยนต์ ได้แก่ รถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ซีซี และไม่เกิน 220 แรงม้า อัตราตามมูลค่าร้อยละ 35 ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบเกิน 2,400 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี และไม่เกิน 220 แรงม้า อัตราตามมูลค่าร้อยละ 41 และที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี หรือเกิน 220 แรงม้า (HP) อัตราตามมูลค่า ร้อยละ 48 ส่วนรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน แบ่งการกำหนดอัตราภาษีที่จัดเก็บเป็น ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบ ไม่เกิน 2,400 ซีซี อัตราภาษีตามมูลค่าร้อยละ 35 และที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,400 ซีซี อัตราภาษีตามมูลค่าร้อยละ 41 ซึ่งการกำหนดอัตราภาษีดังกล่าว ยังไม่เป็นการส่งเสริมให้มีการพัฒนาเครื่องยนต์ที่มุ่งไปสู่การประหยัดพลังงาน

จากสถานการณ์ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยมา โดยเฉพาะเมื่อประมาณปลายปีพ.ศ. 2545 ก่อนการเกิดขึ้นของภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 โดยมีเหตุปัจจัยต่างๆ ดังนี้ 1) อุปทานน้ำมันของโลกหายไปประมาณ 2.5 ล้านบาร์เรล/วัน จากเหตุการณ์ประท้วงที่ยืดเยื้อในเวเนซุเอล่า 2) ความวิตกกังวลว่าอาจจะเกิดสงครามระหว่างสหรัฐอเมริกากับอิรัก ที่ทวีความตึงเครียดยิ่งขึ้น 3) อุปสงค์ของโลกที่มีมากขึ้นจากภาวะอากาศหนาวเย็นในอเมริกาและยุโรป

จึงทำให้ภาครัฐต้องทำการชดเชยราคาน้ำมันเพื่อหักล้างกับต้นทุนราคาน้ำมันที่สูงขึ้น เป็นการชดเชยเพื่อตรึงราคาขายปลีกน้ำมันตั้งแต่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2546 ถึง วันที่ 13 มีนาคม 2546 ได้จ่ายชดเชยเพื่อตรึงราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและดีเซล ไปแล้วรวมประมาณ 3,389 ล้านบาท ดังแสดงราคาน้ำมันข้างล่างนี้

	ราคาที่ตรงเอาไว้	ราคาขายปลีกที่ควรจะเป็น ณ วันที่ 13 มีนาคม
2546		
น้ำมันเบนซินออกเทน 95	16.99 บาท/ลิตร	19.23 บาท/ลิตร
น้ำมันเบนซินออกเทน 91	15.99 บาท/ลิตร	18.47 บาท/ลิตร

แนวทางแก้ไขของกรมสรรพสามิตเพื่อสร้างเสริมการประหยัดพลังงาน จึงได้กำหนดประเภทรถยนต์ที่อนุรักษ์พลังงานเพิ่มขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ดังนี้

(1) รถยนต์ประหยัดพลังงาน ได้แก่ รถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี จัดเก็บภาษีอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 10 แต่ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี เก็บอัตราภาษีตามมูลค่า ร้อยละ 50 ส่วนรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle) และรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน แบบเซลล์ เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Vehicle) จัดเก็บภาษีอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 10

(2) รถยนต์ใช้เชื้อเพลิงทดแทน ได้แก่ รถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลผสมในน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติ (NGV) จัดเก็บภาษีอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 20

(3) รถยนต์แบบแก๊ส ควรแบ่งการกำหนดอัตราภาษี ดังนี้

(3.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บภาษีอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 30

(3.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบ 2,001 – 2,500 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บภาษีอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 35

---

น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว

14.79 บาท/ลิตร

16.62 บาท/ลิตร

คณะรัฐมนตรี เมื่อ 25 กุมภาพันธ์ ได้มีมติเห็นชอบให้กระทรวงพลังงานรณรงค์ประหยัดพลังงาน ภายใต้ชื่อโครงการ "พลังไทย ลดใช้พลังงาน" เพื่อเตรียมพร้อมรับมือวิกฤติพลังงานที่อาจเกิดขึ้นจากสงครามระหว่างสหรัฐฯ - อิรัก

ข้อมูลจาก สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน, "มาตรการแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันแพง และการรณรงค์ประหยัดพลังงาน," [<http://www.eppo.go.th/petro/briefing-oilprices.html>], 20 กุมภาพันธ์ 2550.

ดังนั้น ภาครัฐจึงเล็งเห็นความสำคัญของพลังงานทดแทน และการประหยัดพลังงาน จึงได้ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มประเภทรถยนต์ที่ประหยัดพลังงาน และสามารถใช้น้ำมันทดแทนได้ใน ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547

(3.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบ 2,501 – 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บภาษีอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 40

(3.4) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกินกว่า 3,000 ซีซี หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บภาษีอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนให้มีการผลิตและใช้รถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี ซึ่งเป็นรถประหยัดพลังงานมากขึ้น โดยลดอัตราภาษีจากเดิมร้อยละ 35 เป็นร้อยละ 30 และจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 48 เป็นร้อยละ 50

### 3. ปัญหาด้านความไม่เป็นธรรมในระบบภาษี แยกพิจารณาได้ ดังนี้

(1) รถยนต์นั่งตรวจการณ (Off-road Passenger Vehicle: OPV) ถือเป็นรถยนต์ที่มีลักษณะการใช้งานและสมรรถนะเช่นเดียวกับหรือคล้ายคลึงกับรถเก๋ง มีราคาสูง ผู้บริโภคส่วนใหญ่ใช้เป็นรถยนต์คันที่สอง (Second Car) แต่จัดเก็บภาษีในอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 29 ซึ่งต่ำกว่ารถยนต์นั่งแบบเก๋งที่มีความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 2,400 ซีซี

แนวทางแก้ไขคือ รถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) จัดเก็บภาษีอัตราเดียวกับรถยนต์นั่งแบบเก๋งทั่วไป

(2) การกำหนดให้สามารถนำรถยนต์บรรทุกที่มีลักษณะเป็นรถตู้และรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งเกิน 10 คนไปดัดแปลงให้เป็นรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่ง ไม่เกิน 10 คนได้โดยเสียภาษีจากมูลค่าส่วนต่อเติมหรือดัดแปลงเท่านั้น ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการเสียภาษี เช่น มีการหลีกเลี่ยงภาษีรถยนต์บางประเภทที่ควรต้องเสียภาษีจากมูลค่าของรถยนต์ทั้งคันแต่กลับหาช่องทางของกฎหมายให้เสียภาษีเฉพาะจากมูลค่าส่วนต่อเติมหรือดัดแปลง

แนวทางแก้ไขคือ รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์บรรทุกที่มีลักษณะเป็นรถตู้ หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งเกิน 10 จัดเก็บภาษีจากมูลค่าของรถยนต์ทั้งคันอัตราเดียวกับรถยนต์นั่งแบบเก๋ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน

(3) ก่อนการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 รถยนต์นั่งที่ดัดแปลงจากรถยนต์กระบะหรือแชสซีส์และกระจกบังลมหน้าของรถยนต์กระบะโดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจเสียภาษีเฉพาะจากมูลค่าของรถยนต์ส่วนต่อเติม ทั้งที่ควรเสียภาษีจากมูลค่ารถยนต์ทั้งคัน เนื่องจากตามกฎหมายถือเป็นการผลิต



แนวทางแก้ไข คือ รถยนต์นั่งที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจจากรถยนต์กระบะหรือแชสซีส์ของรถยนต์กระบะจัดเก็บภาษีจากมูลค่าของรถยนต์ทั้งคัน เช่นเดียวกับการผลิตแทนการจัดเก็บภาษีจากมูลค่าส่วนต่อเติม และเพื่อเป็นการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่มีพื้นฐานของรถยนต์กระบะ จึงจัดเก็บในอัตราร้อยละ 3 ของมูลค่ารถยนต์ทั้งคันเช่นเดียวกับรถยนต์กระบะ ส่วนรถยนต์นั่งที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงทั่วไปจัดเก็บในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่งแบบเก๋งจากมูลค่าส่วนต่อเติมเท่านั้น

(4) รถยนต์สามล้อ ต้องเสียภาษีอัตราเดียวกับรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ซึ่งเมื่อคำนึงถึงข้อจำกัดทางด้านความเร็ว และโครงสร้างตัวถังที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับรถจักรยานยนต์แล้ว ถือว่าเป็นอัตราที่สูงมากและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ดังกล่าว

แนวทางแก้ไขคือ รถยนต์สามล้อ และรถยนต์ที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 250 ซีซี จัดเก็บภาษีอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 5 กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์รถกระบะกับบทบาทการผลิตต้นนโยบายภาษีสรรพสามิตรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยนับว่าเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วง พ.ศ. 2545 – พ.ศ. 2549 ตลาดรถยนต์ในประเทศไทยมีความคึกคักมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี พ.ศ. 2548 นั้น อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยสามารถมียอดการผลิตประจำปีเข้าสู่หลัก 1 ล้านคัน เป็นครั้งแรกนับตั้งแต่มีการก่อตั้งอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย ทั้งนี้ ยอดการผลิตรถยนต์เมื่อรวมทั้งปี พ.ศ. 2548 ได้ขึ้นมาอยู่ที่ 1,125,316 คัน<sup>14</sup> รถยนต์ประเภทที่เป็นกำลังหลักในการผลิตจำนวนมากก็คือ รถยนต์กระบะ 1 ตัน ซึ่งมียอดขายภายในประเทศ และยอดการส่งออกรวมกันมากกว่าครึ่งหนึ่งของรถยนต์ทั้งหมดที่ผลิตได้ภายในประเทศ พิจารณาได้จากสถิติการผลิตรถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 จนถึง ปี พ.ศ. 2549

ปริมาณการผลิตรถยนต์ในปี พ.ศ. 2545 มีการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 584,951 คัน ประกอบด้วย รถกระบะ 1 ตัน 374,407 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 241,266 คัน) รถยนต์นั่ง 169,321 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 126,353 คัน) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 41,223 คัน และ

<sup>14</sup> สถาบันยานยนต์, "สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ปี 2548 (มกราคม-ธันวาคม),"

[<http://www.thaiauto.or.th/Research/document/status05/status0512.pdf>], 10 พฤศจิกายน 2549.

รถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) 20,559 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 21,620 คัน) เปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2544 ผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.32 รถประเภทที่มีการผลิตเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 194.39 (27,220 คัน) รองลงมา ได้แก่ รถกระบะ 1 คัน ผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.40 (85,058 คัน) และรถยนต์นั่ง ผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.49 (13,255 คัน)<sup>15</sup>

ในปี พ.ศ. 2546 มีการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 750,512 คัน โดยแบ่งเป็น รถยนต์นั่งจำนวน 251,684 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 179,005 คัน) รถกระบะ 1 คัน จำนวน 468,938 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 309,114 คัน) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) จำนวน 20,925 คัน และรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) จำนวน 8,965 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 16,492 คัน) การผลิตรถยนต์รวมเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2545 แล้ว เพิ่ม 165,561 คัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.30 โดยประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 63.81 (8,151 คัน) รถที่มีการผลิตเพิ่มมากที่สุดคือ รถบรรทุกใหญ่ขนาด 10 ตันขึ้นไป รองลงมา คือ รถยนต์นั่ง มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้น ร้อยละ 48.64 (82,363 คัน) โดยรถยนต์นั่งขนาด 1,500 ซีซี. มีการผลิตมากที่สุด อันดับ 3 คือ รถกระบะ 1 คัน มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.66 (86,641 คัน) ส่วนรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกัน คือรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) มีอัตราลดลงร้อยละ 56.39 (11,594 คัน)<sup>16</sup>

ในปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 928,081 คัน โดยแบ่งเป็นรถยนต์นั่งจำนวน 299,439 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 209,110 คัน) รถกระบะ 1 คัน จำนวน 588,979 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 368,911 คัน) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) จำนวน 34,753 คัน และรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) จำนวน 4,910 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 11,967 คัน) การผลิตรถยนต์รวมเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2546 แล้ว เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.66 โดยประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้น ร้อยละ 66.08 (13,828 คัน) รองลงมา คือ รถกระบะ 1 คัน มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้น ร้อยละ 25.06 (120,041 )คัน อันดับ 3 คือ

<sup>15</sup> สถาบันยานยนต์, "รายงานสภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ 2545,"

[<http://www.thaiauto.or.th/Research/document/Reportautomotive2002.pdf>], 10 พฤศจิกายน 2549.

<sup>16</sup> สถาบันยานยนต์, "สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2546,"

[<http://www.thaiauto.or.th/Research/document/status03/status0312rev1.pdf>], 10 พฤศจิกายน 2549.

รถยนต์นั่ง มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.97 (47,755 คัน) ส่วนรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตลดลง เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันคือรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) มีอัตราลดลงร้อยละ 45.23 (4,055คัน)<sup>17</sup>

ในปี พ.ศ. 2548 (ม.ค.-ธ.ค.) มีปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 1,125,316 คัน โดยแบ่งเป็น รถยนต์นั่งจำนวน 277,603 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 188,211 คัน) รถกระบะ 1 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 469,657 คัน) จำนวน 822,867 คัน และ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) จำนวน 24,846 คัน การผลิตรถยนต์รวมเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2547 แล้วเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.25 โดยประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ รถกระบะ 1 คัน มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.71 (233,888 คัน) ส่วนรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตลดลง คือ รถยนต์นั่ง มีอัตราการผลิตลดลงร้อยละ 8.79 (21,836 คัน) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) มีอัตราลดลงร้อยละ 3.76 ( 972 คัน)<sup>18</sup>

ในปี พ.ศ. 2549 (ม.ค.- ธ.ค.) มีปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 1,188,044 คัน โดยแบ่งเป็น รถยนต์นั่ง จำนวน 298,819 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 191,763 คัน) รถกระบะ 1 คัน จำนวน 866,769 คัน (มียอดจำหน่ายในประเทศ 449,796 คัน) และ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) จำนวน 22,456 คัน การผลิตรถยนต์รวมเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2548 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.57 โดยประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ รถยนต์นั่ง มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.64 รถกระบะ 1 คัน มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.34 และ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) มีอัตราการผลิตลดลงร้อยละ 9.62<sup>19</sup>

จากข้อมูลเชิงสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่ายอดขายรถกระบะในแต่ละปีนั้นสูงที่สุด เมื่อเทียบกับรถยนต์ประเภทอื่นๆ ดังตารางข้างล่าง

<sup>17</sup> สถาบันยานยนต์, "สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2547,"

[<http://www.thaiauto.or.th/Research/document/status04/status0412.pdf>], 10 พฤศจิกายน 2549.

รถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) ได้จัดรวมไว้ในหมวดรถยนต์นั่งจากการแบ่งประเภทของกรมสรรพสามิต

<sup>18</sup> สถาบันยานยนต์, "สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2548,"

[<http://www.thaiauto.or.th/Research/document/status05/status0512.pdf>], 10 พฤศจิกายน 2549.

<sup>19</sup> สถาบันยานยนต์, "สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2549,"

[<http://www.thaiauto.or.th/Research/document/status06/status0612.pdf>], 16 กุมภาพันธ์ 2550.

ขอคารยารถยนต์ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 - 2549(แยกตามประเภทรถ) หน่วย : คัน

รายการ	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547**	2548**	2549 (ม.ค. - ธ.ค.)	% การ เปลี่ยนแปลง 48/49
รถยนต์นั่ง	46,300	66,868	83,106	104,502	126,363	179,006	209,110	188,211	191,763	1.89%
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	14,369	14,369	19,731	17,541	20,123	28,565	36,038	40,136	36,907	-8.11%
รถกระบะ 1 คัน	81,263	129,904	151,703	168,639	241,266	309,114	368,911	469,657	449,796	-4.23%
รถอื่น ๆ	4,275	7,199	7,649	6,370	21,620	16,492	11,967	5,401	3,696	-31.59%
รวม	146,207	218,330	262,189	297,052	409,362	533,176	626,026	703,405	682,161	-3.02%
เพิ่มขึ้น/ลดลง (%)	-69.74%	49.33%	20.09%	13.30%	37.81%	30.25%	17.41%	12.36%		

\*\* ปี 2547-49 รถกระบะ 1 คัน ได้รวมรถยนต์นั่งประเภทประมง(PPV)

ที่มา : กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

สาเหตุที่รถกระบะมียอดการผลิตสูงที่สุด คุณเศรษฐพร ศรีดิพันธ์ เจ้าหน้าที่บริหารงานสรรพสามิต 7 กรมสรรพสามิตได้ให้สัมภาษณ์อธิบายว่า ลักษณะสังคมของประเทศไทยส่วนใหญ่แล้วมีลักษณะเป็นสังคมการเกษตรกรรม ทำเรือกสวนไร่นา มีความจำเป็นต้องบรรทุกพืชผลทางการเกษตร ทั้งถนนหนทางก็มีได้รูดยางทางดีทั้งหมด ดังนั้น รถยนต์ที่จะมาตอบสนองความต้องการของพวกเขาจึงต้องมีอัตราประโยชน์ตรงตามที่พวกเขาต้องการ นั่นก็คือรถกระบะที่บรรทุกของได้เป็นจำนวนมาก และมีขีดความสามารถในการฝ่าฟันเส้นทางทุรกันดารไปได้

จากความต้องการดังกล่าว ภาครัฐจึงเล็งเห็นประโยชน์ของรถกระบะที่เป็นกลไกขับเคลื่อนภาคการเกษตรของประเทศ และได้มีการส่งเสริมรถกระบะผ่านทางกลไกภาษี โดยแรกเริ่มนั้น รถกระบะไม่ต้องเสียภาษีการค้า(ซึ่งต่อมาเปลี่ยนเป็นภาษีสรรพสามิตในปี พ.ศ. 2535) ทำให้ราคาของรถกระบะต่ำกว่ารถยนต์นั่ง เพื่อเป็นการสนับสนุนการใช้รถกระบะในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจการเกษตรของประเทศ ต่อมาในปี พ.ศ. 2540 เกิดวิกฤติเศรษฐกิจทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องหาเงินเข้าคลัง จึงได้มีการเก็บภาษีสรรพสามิตรถกระบะ แต่ก็จัดเก็บในอัตราที่ต่ำเพียงร้อยละ 5 (และลดลงเหลือร้อยละ 3 จากการปรับภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในปี พ.ศ. 2543) ทำให้ราคาขายยังคงต่ำกว่ารถยนต์นั่งอยู่มาก ในขณะที่ประโยชน์ใช้สอยมากกว่า และตรงตามความต้องการของประชาชนซึ่งเป็นเกษตรกรส่วนใหญ่จึงได้รับความนิยมสูง<sup>20</sup>

จากการสัมภาษณ์คุณองอาจ พงศ์กิจวรสิน เลขาธิการของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ข้อมูลเพิ่มเติมในเรื่องการผลักดันนโยบายภาษีสรรพสามิตต่อภาครัฐว่า เมื่อกลุ่มรถกระบะมีจำนวนการผลิตมากกว่า ก็ก่อให้เกิดความน่าสนใจต่อผู้ผลิตรถยนต์ เพราะจะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยถูกลง นำมาซึ่งผลกำไรที่มากขึ้น ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์หลาย

<sup>20</sup> สัมภาษณ์ เศรษฐพร ศรีดิพันธ์, เจ้าหน้าที่บริหารงานสรรพสามิต 7 กรมสรรพสามิต, 23 พฤศจิกายน 2549.



รายหันมาตั้งฐานการผลิตถกระบะในประเทศไทย ประกอบกับภาครัฐเห็นความสำคัญและเอื้ออำนวยสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีมากกว่า เพื่อก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดการผลิต (Economies of scale) เป็นการกระตุ้นให้เกิดการสร้างฐานการผลิตถกระบะในประเทศ และทำการส่งออกไปขายยังต่างประเทศ

ในกรณีของ PPV และ OPV ก็เป็นไปในทางเดียวกัน คือ PPV เป็นรถยนต์ที่มีพื้นฐานมาจากถกระบะซึ่งได้รับการส่งเสริมสนับสนุนเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของประเทศ และมีการใช้ชิ้นส่วนร่วมกับถกระบะที่ผลิตได้ภายในประเทศเป็นจำนวนมาก จึงมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศมากกว่า OPV ซึ่งส่วนใหญ่แล้วเป็นรถนำเข้า หรือนำชิ้นส่วนเข้ามาประกอบในประเทศ อีกทั้ง OPV ยังมีจำนวนการผลิตที่น้อยกว่ามาก และมีขีดรถเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมเกษตรและการขนส่งตั้งเช่นที่ถกระบะเป็นอยู่ OPV จึงไม่จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนดังเช่นที่ถกระบะและ PPV ได้รับ

คุณองอาจ พงศ์กิจวรสิน ได้อธิบายเกี่ยวกับการกำหนดภาษีสรรพสามิตในแต่ละครั้งว่า ฝ่ายภาครัฐจะเรียกผู้ผลิตรถยนต์เข้ามาร่วมประชุมและปรึกษาหารือเกี่ยวกับการกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ซึ่งทางภาครัฐจะเป็นผู้มอบบทบาทในการกำหนดพิกัดอัตราภาษี โดยมีฝ่ายเอกชนเป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ทางภาครัฐ โดยภาครัฐจะคำนึงถึงผลประโยชน์โดยรวมของประเทศ การตัดสินใจออกนโยบายจึงเป็นไปในแนวทางเพื่อผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ<sup>21</sup>

เกี่ยวกับการออกนโยบายของภาครัฐนี้ คุณดวงดาว ชาวเจริญ นักวิชาการอุตสาหกรรม 7 ว สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าการวางนโยบายด้านรถยนต์ในอดีตระยะแรกเริ่มฝ่ายราชการเป็นผู้ริเริ่มนโยบายทางด้านรถยนต์เสียเป็นส่วนใหญ่ เช่น มาตรการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี และการสนับสนุนการลงทุน ไม่ว่าจะเป็นการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อก่อให้เกิดการสร้างโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศ การจำกัดจำนวนแบบของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เพื่อก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดสร้างประสิทธิภาพในการผลิต ทั้งผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ รวมถึงการกำหนดให้มีการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ เป็นต้น

เปลี่ยนแปลงในยุคสมัยของรัฐบาล ทักษิณ ชินวัตร ที่การวางนโยบายจะมาจากฝ่ายการเมือง ซึ่งคุณดวงดาว ชาวเจริญ ได้อธิบายว่า ลักษณะของรัฐบาลชุดดังกล่าวจะแตกต่าง

<sup>21</sup> สัมภาษณ์ งามองอาจ พงศ์กิจวรสิน, เลขานุการของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 19 ธันวาคม 2549.



กับรัฐบาลชุดก่อนหน้านั้นอย่างสิ้นเชิง นโยบายจะมาจากคณะรัฐมนตรีแทนที่ฝ่ายข้าราชการประจำซึ่งเคยมีบทบาทในการเสนอเรื่องนโยบาย<sup>22</sup> ผู้วิจัยจึงมีข้อสังเกตว่าอาจเป็นเพราะรัฐมนตรีในรัฐบาลชุดนี้ อาทิ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมคือ นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ ก็มาจากนักธุรกิจด้านรถยนต์โดยตรง เป็นผู้ที่เคยมีตำแหน่งเป็นประธานกรรมการ และกรรมการผู้จัดการบริษัทในเครือซัมมิต ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์

หากมองในแง่มุมที่ดีก็เห็นว่า เป็นประโยชน์ไม่น้อยที่ผู้อยู่ในแวดวงอุตสาหกรรมรถยนต์จะเข้ามานั่งอยู่ในตำแหน่งที่มีอำนาจ และบทบาทในการกำหนดทิศทางอุตสาหกรรมด้วยตนเอง เพราะจะเข้าใจอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน และสามารถวางแผนนโยบายที่สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างดี

แต่อีกด้านหนึ่งที่มีอาจจะละเลย คือ เรื่องของความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนและผลประโยชน์ส่วนรวม จากการดำเนินนโยบายเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมบางประเภทที่กลุ่มธุรกิจชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ของตนมีส่วนเกี่ยวข้องอยู่ โดยในปีพ.ศ. 2545 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ได้ให้สิทธิพิเศษส่งเสริมการลงทุนเขต 1 ครั้งใหม่ ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่ทางบีโอไอให้เพิ่มในเขต 1 นั้น คือ การยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักรกล ส่วนโรงงานชิ้นส่วนหากลงทุนในเขตนิคมอุตสาหกรรมจะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 3 ปี แต่ทั้งนี้การลงทุนทั้งหมดต้องมีมูลค่ารวมไม่ต่ำกว่า 1 หมื่นล้านบาท จากผลการดำเนินนโยบายดังกล่าวบริษัทที่ได้ประโยชน์รายแรกก็คือ ค่ายรถโตโยต้า ซึ่งมีแผนจะขยายการผลิตรถกระบะเพื่อการส่งออกจากโรงงานประกอบที่สำโรง จังหวัดสมุทรปราการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมที่ถูกมองว่ามีส่วนผลักดันนโยบาย และที่สำคัญมีหุ้นอยู่ในบริษัทชิ้นส่วนรายใหญ่คือ บริษัท ซัมมิต แอลมอบบังโอดี บอดี เวิร์ค, ซัมมิต โอโตซีทอินดัสทรี และ ซัมมิต โอโต บอดี อินดัสทรี ซึ่งเป็นบริษัทรายใหญ่ที่ป้อนชิ้นส่วนให้กับโตโยต้า จึงได้ถูกเพ่งเล็งว่าเป็นการกระทำที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัท โตโยต้า เพราะเมื่อโตโยต้าขยายกำลังการผลิต ก็จะมาสู่ผลประกอบการหรือกำไรของกลุ่มธุรกิจชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ของตนที่เพิ่มขึ้นด้วย เนื่องจากเป็นกลุ่มธุรกิจที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกันเป็นลูกโซ่<sup>23</sup>

<sup>22</sup> สัมภาษณ์ ดวงดาว ชาวเจริญ, นักวิชาการอุตสาหกรรม 7 ว สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 27 กุมภาพันธ์ 2550.

<sup>23</sup> เขต 1 ประกอบด้วย 6 จังหวัดในสวนกลาง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และ สมุทรสาคร

<sup>23</sup> "เบื้องหลังเปิดเขต 1 หลายค่ายรถได้เฮ ชีไทยต้องชิงเม็ดเงินจากจีน-ฮอสซี่-มาเลย์," *กรุงเทพธุรกิจ*, 18 กุมภาพันธ์ 2545 ดูใน [[http://www.thairn.com/news data/automobile\\_02\\_2\\_th.html](http://www.thairn.com/news data/automobile_02_2_th.html)], 15 มกราคม 2550.

ในกรณีของการปรับภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ก็เช่นกัน คุณองอาจ พงศ์กิจวรสิน ได้อธิบายเพิ่มเติมกรณีที่มีการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ไว้ว่า นอกเหนือจากเหตุผลที่รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกเป็นอนุพันธ์ของรถกระบะที่มีการผลิตและใช้ขึ้นส่วนใหญ่ในประเทศเป็นจำนวนมากดังที่กล่าวไปแล้ว ยังมีอีกเหตุผลหนึ่งเป็นส่วนประกอบที่สำคัญคือ การผลักดันจากบริษัท โตโยต้า ทั้งที่ผ่านองค์กรคือสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และจากการเข้าพบนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องโดยตรง โดยผู้บริหารระดับสูงสุดของโตโยต้า<sup>24</sup>

การผลักดันผ่านสภาอุตสาหกรรมสามารถพิจารณาได้จากการประชุมภาคเอกชนกับนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2546 ที่ฝ่ายอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยมีคุณนิพนธ์ ไชยธีรภิญโญ รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นตัวแทน พร้อมด้วย นายอัจริษฐ์ สารสาส ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย นายชวลิต จริยวัฒน์สกุล ประธานกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย นายอดิศักดิ์ โรหิตศุน นายกสภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย นายปราโมทย์ พงษ์ทอง นายกสภาคผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย และ นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์<sup>25</sup>

จากการประชุมครั้งดังกล่าว ฝ่ายเอกชนมีข้อเสนอให้รัฐสนับสนุนและส่งเสริม Product Champion รถกระบะ และอนุพันธ์ของรถกระบะ (ซึ่งก็คือรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก หรือ PPV) โดยให้รัฐยกเลิกข้อจำกัดทางเทคนิคของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก ซึ่งมาบรรจบเป็นผลเมื่อคราวปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 หลังจากการประกาศภาษี

<sup>24</sup> สัมภาษณ์ งามองอาจ พงศ์กิจวรสิน, เลขานุการของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 19 ธันวาคม 2549.

<sup>25</sup> สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "สรุปผลการประชุมของภาคเอกชนกับนายกรัฐมนตรี, วันศุกร์ที่ 14 กุมภาพันธ์ 2546," [www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev\_ability/meeting/46/02.pdf], 16 กุมภาพันธ์ 2550.

\* ข้อเสนออื่นๆจากภาคอุตสาหกรรมยานยนต์มีดังนี้

1. ควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อตกลง AICO/AFTA
2. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดย (1) จัดตั้งศูนย์ทดสอบวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ (2) ใช้ Cluster Approach (3) ปรับปรุงโครงสร้างภาษีชิ้นส่วนยานยนต์และชิ้นส่วนทั้งระบบ (4) พัฒนาอุตสาหกรรมดัดแปลงให้เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยลดภาษีสรรพสามิต (5) ยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์ และเครื่องมือทดสอบ (6) พัฒนาคู่มือการให้เพียงพอ
3. ให้มีเสถียรภาพของนโยบาย โดยจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งชาติ
4. ในระยะสั้น ขอรับการสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐบาลเป็นเงิน 100 ล้านบาท เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งศูนย์ทดสอบ ศึกษาและจัดทำยุทธศาสตร์ รวมทั้งการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ Cluster ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรเพื่อเป็นผู้ฝึกต่อไป

สรรพสามิตรถยนต์ฉบับใหม่เพียงไม่กี่เดือนให้หลัง รถยนต์โตโยต้า พอร์จูนเนอร์ ก็ได้เปิดตัวสู่ตลาดรถยนต์ของประเทศไทยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2547 เป็นรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) เพียงรายเดียวที่มีคุณลักษณะตรงตามที่รัฐได้ปรับเปลี่ยนแก้ไขพอดี

หากพิจารณาตัวบุคคลที่เข้าร่วมประชุมจะพบว่า คุณนิพนธ์ ไชยธีรวิญญู รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย มีตำแหน่งเป็น รองประธานกรรมการ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์ที่ครองส่วนแบ่งทางการตลาดได้สูงที่สุด และคุณนิพนธ์ ยังเคยเป็นประธานกลุ่มยานยนต์ของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และเป็นนายกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยอีกด้วย และในปัจจุบัน (พ.ศ. 2550) นอกจากจะเป็นรองประธานกรรมการบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด เช่นเดิมแล้ว ยังเป็นประธานกิตติมศักดิ์ของกลุ่มยานยนต์ของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และเป็นประธานเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนคนแรก นับแต่พ.ศ. 2546 - ปัจจุบัน อันเป็นตำแหน่งที่สืบเนื่องจากกลุ่มยานยนต์ได้นำเสนอต่อนายกรัฐมนตรี ให้ใช้แนวคิดเครือข่ายอุตสาหกรรม (Cluster Approach) และเป็นตำแหน่งที่มีความครอบคลุมไม่ใช่ว่าแค่กลุ่มยานยนต์ และกลุ่มชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์เท่านั้น แต่ยังครอบคลุมไปถึงกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ ตั้งแต่กลุ่มอุตสาหกรรมเหล็ก กลุ่มอุตสาหกรรมพลาสติก กลุ่มอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และกลุ่มอุตสาหกรรมยาง จากการดำรงตำแหน่งที่สำคัญๆต่างๆสามารถ

#### อำนาจหน้าที่ของประธานเครือข่ายวิสาหกิจมีดังนี้

1. ประสานงานกับภาครัฐเพื่อนำเสนอแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจ(Clustering)ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เงินทุน ระบบภาษี และกฎระเบียบต่างๆ
2. ส่งเสริมสมาชิกให้เกิดการพัฒนาบริหารจัดการเพื่อเชื่อมโยงอุตสาหกรรมและบริการที่มีความเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมเฉพาะ อุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่งในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง รวมทั้งการแข่งขันในเวทีการค้าโลก
3. ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้อุตสาหกรรม โดยการสร้างสรรคนวัตกรรมใหม่ๆ ในอุตสาหกรรม ตามแนวทางการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจ (Clustering)
4. ส่งเสริมการเพิ่มศักยภาพการผลิตให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) และเกิดการทำงานร่วมกัน (Synergy) ในเครือข่ายวิสาหกิจ
5. แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามความเหมาะสม

เอามาจาก สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, "คำสั่งที่ 103/ 2546 เรื่อง การแต่งตั้งประธานคณะกรรมการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจ (Clustering)," [<http://www.fti.or.th/FTI%20Project/ClusterLinkMainG2.aspx>], 16 กุมภาพันธ์ 2550.

แสดงให้เห็นได้เป็นอย่างดีว่าคุณนิพนาท ไชยธีรภิญโญ มีบทบาทที่สำคัญและการได้รับการยอมรับในแวดวงการผลิต

จากการดำรงตำแหน่งที่สำคัญในวงการอุตสาหกรรมรถยนต์ของคุณนิพนาท ไชยธีรภิญโญ ทั้งตำแหน่งในสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นองค์กรที่เป็นตัวแทนภาคอุตสาหกรรมเอกชนของประเทศไทย และตำแหน่งที่สำคัญในบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทรถยนต์ที่มียอดการผลิตรถยนต์รวมเป็นอันดับหนึ่งของประเทศไทย ผู้วิจัยจึงมีข้อสังเกตว่าคุณนิพนาท สามารถใช้ทรัพยากรจากตำแหน่งที่สำคัญดังกล่าวในการผลักดันผลประโยชน์ของโตโยต้าได้

ในด้านการเข้าพบนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องโดยตรง คุณองอาจ พงศ์กิจวรสิน ได้อธิบายว่า ทางผู้บริหารสูงสุดของโตโยต้าในเวลานั้น คือ คุณเรียวอิจิ ซาซากิ กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ได้เข้าไปพบปะหารือขอราชการกับนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรี<sup>26</sup>

การเข้าพบนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีของทางโตโยต้า ถือว่าเป็นเรื่องที่ปกติของบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ และเป็นบริษัทที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ จากจำนวนเงินที่นำเข้ามาลงทุน เช่น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ซึ่งมีการริเริ่มดำเนินโครงการใหญ่ในเวลาช่วงนั้นคือ Innovative International Multi – purpose Vehicle (IMV) ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญในการพิจารณาหารือกับฝ่ายการเมือง<sup>27</sup>

โครงการ IMV เริ่มปรากฏสู่สาธารณชนเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2545 บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ญี่ปุ่น (Toyota Motor Corporation: TMC) ได้ประกาศแผนโครงการ IMV ซึ่งเป็นโครงการผลิตรถกระบะขนาด 1 ตัน รถอเนกประสงค์ (รวมทั้งหมด 5 แบบรุ่น ดังในรูปที่ 1) เครื่องยนต์ และชิ้นส่วนอะไหล่ เพื่อจำหน่ายภายในประเทศ และส่งออก ซึ่งเป็นโครงการที่จะพัฒนาและสร้างระบบการผลิตและโครงข่ายอุปทานระดับโลกซึ่งแสดงในรูปที่ 2 โดยมีสี่ประเทศที่อยู่ในแผนโครงการผลิตนี้คือ ไทย อินโดนีเซีย แอฟริกาใต้ และ อาเจนตินา ซึ่งจะผลิตเพื่อป้อน

<sup>26</sup> สัมภาษณ์ องอาจ พงศ์กิจวรสิน, เลขาธิการของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 19 ธันวาคม 2549.

<sup>27</sup> เรื่องเดียวกัน.



ตลาดในประเทศและจะส่งออกไปกว่า 80 ประเทศทั่วโลก<sup>28</sup> โดยต้าได้ระบุให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางการผลิตด้วยมูลค่าการลงทุน 30,000 ล้านบาท โดยจะมีกำลังการผลิตสูงสุด คือ ประมาณร้อยละ 60 (เป็นจำนวน 280,000 คัน)จากกำลังการผลิตทั้งหมด 4 ประเทศที่วางไว้ 480,000 คันต่อปี (เป็นการประมาณกำลังการผลิตในปี 2548) นอกจากนี้โดยต้าได้กำหนดให้มีการแบ่งการผลิตขึ้นส่วนสำคัญในฐานการผลิตต่างๆ และเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายด้วย โดยประเทศไทยทำหน้าที่ผลิตเครื่องยนต์ดีเซล อินโดนีเซียทำเครื่องยนต์เบนซิน อินเดียและฟิลิปปินส์ผลิตระบบส่งกำลังแบบ manual พร้อมๆกับการประกอบรถยนต์สำหรับตลาดในประเทศของตนเอง<sup>29</sup>

พิจารณาจากแผนโครงการ IMV ซึ่งเป็นโครงการเครือข่ายการผลิตระดับโลก ดังกล่าวมาแล้ว ได้นำมาสู่ยอดการส่งออกรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นถึงเกือบหนึ่งเท่าตัว โดยเปรียบเทียบ ระหว่างปี พ.ศ. 2548 ซึ่งมียอดการส่งออกรถยนต์เป็นจำนวน 440,715 คัน (เป็นปีที่โครงการ IMV สามารถผลิตรถยนต์ออกมาได้หนึ่งปีเต็ม) กับปี พ.ศ. 2546 มียอดการส่งออกรถยนต์เป็นจำนวน 235,042 คัน (เป็นปีที่โครงการ IMV ยังไม่ได้ผลิตรถยนต์ออกมาสู่ตลาด เนื่องจากกำลังอยู่ใน ขั้นตอนการพัฒนาและวิจัย) โดยมีได้นำยอดการส่งออกในปี พ.ศ. 2547 มาเปรียบเทียบ เนื่องจากโครงการ IMV ได้ผลิตรถยนต์ออกสู่ตลาดเมื่อปลายปี พ.ศ. 2547 นั้นเอง โดยตัวเลขการส่งออก รถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 – 2549 สามารถพิจารณาได้ดังตารางข้างล่างนี้

<sup>28</sup> Toyota Motor Corporation, "Toyota Plans Global Vehicle-and-parts Supply Network (IMV Project)," [http://www.toyota.co.jp/en/news/02/0919.html], 16 กุมภาพันธ์ 2550.

<sup>29</sup> เกียรติกร เศษกานนท์ และ ธรรมวิทย์ เทอดอุดมธรรม, "การถ่ายทอดเทคโนโลยีระดับวิศวกรรมผลิตภัณฑ์ และการออกแบบในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของไทย," [www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev\_ability/meeting/46/02.pdf], 16 กุมภาพันธ์ 2550.



ตารางแสดงการส่งออกรถยนต์ปี พ.ศ. 2543 – 2549  
 ยอดการส่งออกรถยนต์ของไทยปี 2543 – 2549 (จำนวนคัน: มูลค่า)

รายการ	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549 (ม.ค. - ธ.ค.)	% การ เปลี่ยนแปลง 48/49
จำนวน (คัน)	152,836	175,293	181,471	235,042	332,053	440,715	538,966	22.29%
มูลค่า (ล้านบาท)	83,044.41	107,917.99	82,825.94	138,161.38	149,232.80	203,025.36	240,764.09	18.59%
% การ เปลี่ยนแปลง (คัน)	21.59%	14.69%	3.52%	29.52%	41.27%	32.72%		
% การ เปลี่ยนแปลง (มูลค่า)	38.16%	29.95%	-23.25%	66.81%	8.01%	36.05%		

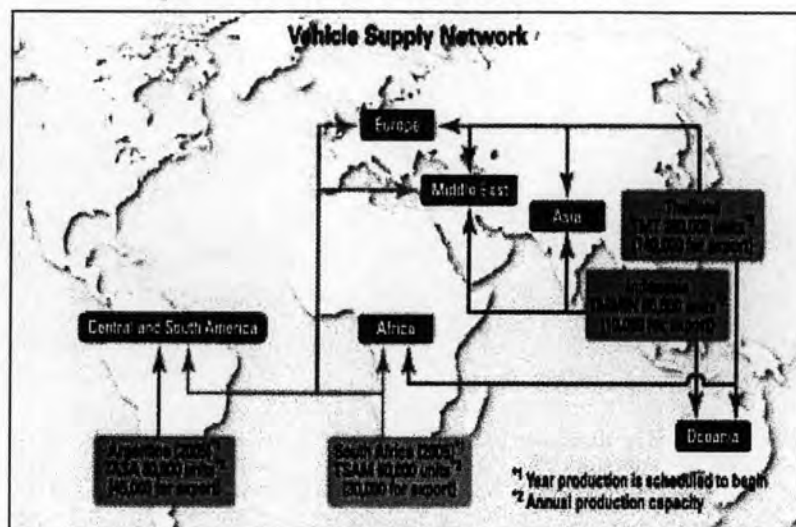
ที่มา: สถาบันยานยนต์

รูปที่ 1 รถยนต์แบบต่างๆในโครงการ IMV



ที่มา: <http://www.toyotageorgetown.com/imv.asp>

รูปที่ 2 แสดงเครือข่ายการผลิตโครงการ IMV

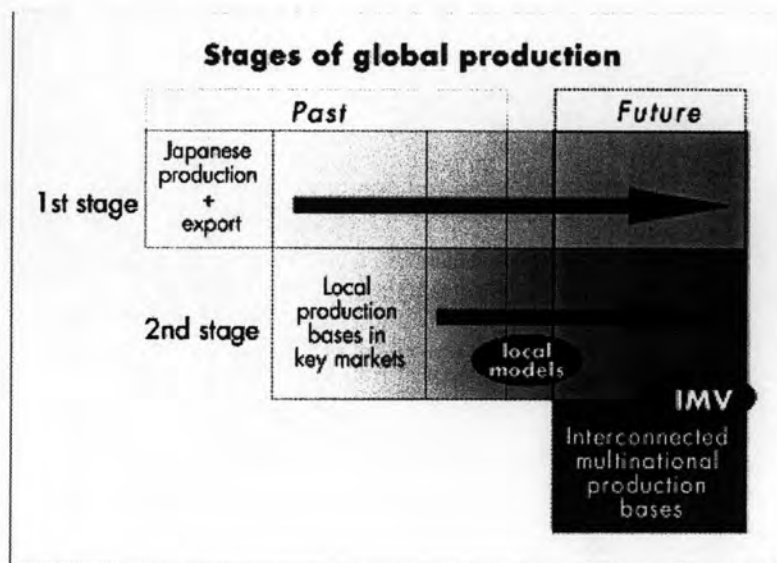


ที่มา: <http://www.toyotageorgetown.com/imv.asp>

โครงการนี้ถือเป็นการย่างก้าวที่สำคัญของโตโยต้า และอาจกล่าวได้ว่าเป็นก้าวใหม่ของวงการรถยนต์โลกที่มีการสร้างเครือข่ายการผลิตและอุปทานจากฐานผลิตต่างๆ ในยุคแรก โตโยต้าจะผลิตและส่งออกจากญี่ปุ่น ยุคที่สองเป็นยุคที่โตโยต้าเข้าไปลงทุนผลิตและจำหน่ายในตลาดต่างประเทศ (ซึ่งอาจจะมีการส่งออกไปยังประเทศใกล้เคียงบ้าง แต่ปริมาณอาจจะไม่มากนัก) ยุคที่สามคือการย้ายฐานผลิตเพื่อส่งออกจากแหล่งผลิตสำคัญในต่างประเทศ รวมถึงการส่งกลับไปยังตลาดญี่ปุ่นด้วย ซึ่งในโครงการ IMV นี้ทางโตโยต้ามีเป้าหมายที่จะเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตทั้งผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนสำคัญเข้าด้วยกันในระดับโลก (Global Production Network: GPN) และมุ่งพัฒนาสร้างเครือข่ายการผลิตที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นโดยอาศัยปริมาณการผลิตขนาดใหญ่เป็นแรงผลัก ปริมาณการผลิตที่ตั้งไว้จะช่วยให้แต่ละฐานการผลิตมีการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) โครงการนี้นับเป็นความพยายามที่โตโยต้าไม่เคยทำมาก่อน คือ การอาศัยทรัพยากรและความสามารถการผลิตทั้งรถยนต์และชิ้นส่วนเกือบทั้งหมดจากฐานการผลิตนอกประเทศญี่ปุ่น เพื่อผลิตและขายทั่วโลกภายใต้สัญลักษณ์ "Made by Toyota"<sup>30</sup>

<sup>30</sup> เกரியงไกร เตชกานนท์ และ ธรรมวิทย์ เทอดอุดมธรรม, "การถ่ายทอดเทคโนโลยีระดับวิศวกรรมผลิตภัณฑ์และการออกแบบในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของไทย."

รูปที่ 3 แสดงขั้นตอนการก้าวสู่การผลิตระดับโลก



ที่มา: <http://www.toyotageorgetown.com/imv.asp>

สรุปได้ว่าในปัจจุบัน รถกระบะเป็นประเภทของรถยนต์ที่ทำการผลิตในประเทศ ซึ่งมีจำนวนการผลิตมากที่สุด เพราะได้รับการสนับสนุนมาตรการทางด้านภาษีสรรพสามิตจากทางภาครัฐ จนสามารถกลายเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของประเทศหรือ Product Champion และเป็นฐานการผลิตรถยนต์กระบะขนาด 1 ตัน เป็นอันดับที่หนึ่งของโลก จึงทำให้บริษัทรถยนต์กระบะมีน้ำหนักในการทำให้รัฐซึ่งมีบทบาทนำ และเห็นประโยชน์ของประเทศเป็นสำคัญต้องเอื้ออำนวยสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีแก่กลุ่มผู้ผลิตรถกระบะเป็นพิเศษ เพราะเป็นประเภทรถยนต์ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ประเทศได้มาก ไม่ว่าจะเป็นการจ้างงานเป็นลูกโซ่ เพราะรถกระบะใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศมากที่สุด