

บทที่ 2

โครงสร้างภาษีอากรที่เก็บจากรถยนต์

รถยนต์เป็นปัจจัยที่จำเป็นสำหรับชีวิตสมัยใหม่ ชีวิตในสังคมปัจจุบันจะขาดความสะดวกสบายไปมากหากไม่มีรถยนต์เป็นพาหนะ ยิ่งอาศัยอยู่ในเมืองที่มีพื้นที่กว้างขวางและมีความเจริญก้าวหน้ามาก การมีรถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะจึงสื่อความจำเป็นสำหรับการติดต่อทั้งในด้านชีวิตธุรกิจและชีวิตสังคม สำหรับประเทศไทยการที่ผู้คนหลั่งไหลจากต่างจังหวัดเข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานคร หรือการที่ญาติพี่น้องต้องไปศึกษาายังจังหวัดอื่นที่ไม่ใช่ถิ่นฐานของตนทำให้เกิดการกระจายไปตั้งรกรากในจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ การมีรถยนต์ใช้สำหรับการไปมาหาสู่กันก็เป็นความปรารถนาของทุกคนครอบครัว สภาพเช่นนี้เป็นสาเหตุที่ทำให้หลายครอบครัวกลายเป็นครอบครัวที่มีรถยนต์ใช้กันเมื่อรายได้ของคนเหล่านี้อยู่ในระดับที่จะซื้อรถยนต์ได้ ระดับรายได้ที่ว่านี้ไม่จำเป็นต้องสูงมากเพื่อมีรถยนต์ไว้ใช้สักหนึ่งคัน ถ้าราคารถยนต์ไม่สูงนักในประเทศนั้น ๆ นอกเหนือจากการเป็นสินค้าบริโภคที่ผู้ซื้อใช้ประโยชน์เพื่อความสะดวกสบายในการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดแล้ว รถยนต์ยังเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญประเภทหนึ่งในกระบวนการผลิตและการกระจายสินค้าด้วย การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนย้าย ไม่ว่าจะเป็นสิ่งของหรือผู้คนล้วนเป็นบริการที่ต้องใช้ปัจจัยการผลิต "รถยนต์" อย่างกว้างขวาง ดังนั้น ราคารถยนต์จึงมีอิทธิพลสำคัญต่อต้นทุนการผลิต และมีส่วนกำหนดระดับค่าบริการหรือราคาสินค้าที่มีรถยนต์เป็นปัจจัยการผลิตไม่มากนักน้อย ระดับค่าครองชีพต่ำสูงสำหรับชีวิตคนในเมือง จึงเกี่ยวพันอย่างใกล้ชิดกับราคารถยนต์ที่ซื้อขายกันในสังคมนั้น ๆ

จากข้างต้นจะเห็นได้ว่ารถยนต์เป็นสินค้าที่มีลักษณะพิเศษในฐานะที่เป็นทั้งสินค้าเพื่อการบริโภคและปัจจัยการผลิต นโยบายเกี่ยวกับรถยนต์โดยเฉพาะการจัดเก็บภาษีจากรถยนต์ที่เหมาะสม จะต้องตระหนักถึงลักษณะดังกล่าว ถ้าไม่ต้องการให้นโยบายที่ประกาศใช้สร้างปัญหาต่าง ๆ ที่ไม่ได้คาดคิดไว้ กระบวนการคิดที่เป็นระบบและครอบคลุมเพื่อกำหนดนโยบายจึงสำคัญมากสำหรับสินค้าประเภทนี้ เนื้อหาในส่วนนี้ต้องการกล่าวให้เห็นถึงระบบภาษีที่เก็บจากรถยนต์ว่ามีความเป็นมาและถูกปรับปรุงมาอย่างไรบ้าง โดยจะแบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนแรกจะกล่าวถึงภูมิหลังของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยพอสังเขปเพื่อให้เห็นภาพว่าอุตสาหกรรมนี้เกิดขึ้นในประเทศไทยได้อย่างไร ส่วนต่อมาจะเป็นเรื่องของภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์ และส่วนสุดท้ายจะเป็นเรื่องโครงสร้างภาษีศุลกากรที่เก็บจากรถยนต์

2.1 ภูมิหลังของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม (Industrial Revolution)¹ แล้วอุตสาหกรรมนี้ก็แผ่ขยายไปทั่วยุโรปและกลุ่มประเทศตะวันตกในเวลาไม่นาน สำหรับประเทศไทยรถยนต์เริ่มเข้ามาเป็นที่นิยมตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 19 โดยบรรดานักเรียนนอกและผู้ดีมีสกุลนำเข้ามาขับขี่ในประเทศ แต่ในสมัยนั้นรถยนต์จัดเป็นสินค้าที่ค่อนข้างฟุ่มเฟือยจึงยังไม่แพร่หลายมากนัก ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง รถยนต์เริ่มเป็นสินค้าจำเป็นมากขึ้น แต่ก็ยังเป็นสินค้าที่มีราคาแพง รถยนต์ที่นำเข้ามาในตอนแรกๆ นั้นเป็นรถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built Up : CBU) จากยุโรปและอเมริกา ทั้งนี้ยังมีได้นำเข้ารถยนต์ที่เป็นชิ้นส่วนประกอบ (Completely Knocked Down : CKD) จนกระทั่งในช่วงทศวรรษ 2500 รัฐบาลยุคพัฒนาของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อสร้างประเทศให้ทันสมัย รัฐบาลในขณะนั้นเลือกยุทธศาสตร์การพัฒนาแบบทดแทนการนำเข้า (Import Substitution Strategy) โดยส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทย เครื่องมือหลักในขณะนั้นคือพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมพ.ศ.2503 ซึ่งมีการตั้งกำแพงภาษีเพื่อคุ้มครองการลงทุนของต่างชาติ

การที่รัฐพยายามสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นในประเทศ เพราะรัฐมีความเห็นว่า อุตสาหกรรมนี้เป็นสัญลักษณ์แห่งความทันสมัย และยังสามารถสร้างความเชื่อมโยงไปข้างหน้าและข้างหลัง (Forward and Backward Linkage) แผ่กระจายไปในระบบเศรษฐกิจ ทั้งอุตสาหกรรมเหล็ก ยาง แก้ว พลาสติก สี อะลูมิเนียม อุปกรณ์ไฟฟ้า อุตสาหกรรมน้ำมัน และธุรกิจโฆษณา เป็นต้น ดังนั้นยุคแรก ๆ ของอุตสาหกรรมรถยนต์จึงเป็นยุคแห่งการส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์² มีการกำหนดภาษีขาเข้าของรถยนต์ประกอบสำเร็จรูป (CBU) ประเภทหนึ่ง รถบรรทุกเล็ก และรถบรรทุกใหญ่ไว้ ณ ระดับอัตราร้อยละ 60 40 และ 20 ตามลำดับ ทั้งนี้เพื่อมิให้รถยนต์ประกอบสำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายในประเทศได้ในราคาถูก ดังนั้นผู้ประกอบการรถยนต์ในขณะนั้น เมื่อนำชุดของรถยนต์ที่เป็นชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) เข้ามาประกอบภายในประเทศจึงเสียภาษีขาเข้าเพียงร้อยละ 30 20 และ 10 ตามลำดับ การลดหย่อนภาษีดังกล่าวนี้และสิทธิประโยชน์ที่ได้จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นแรงผลักดันสำคัญให้มีโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอีกหลายโรงงาน โดยเฉพาะรถยนต์จากญี่ปุ่นเริ่มเข้ามา

¹ เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษ (ค.ศ.1850)

² ช่วงพ.ศ.2504 - 2511

บทบาทในเมืองไทยตั้งแต่กลางทศวรรษ 2500 ซึ่งก็เป็นเจตจำนงของรัฐบาลที่ต้องการสร้างอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า บริษัทสยามกลการและนิสสัน เปิดโรงงานในปี 2505 ส่วนบริษัทโตโยต้าและบริษัทปริ้นมอเตอร์ประเทศไทย เปิดโรงงานประกอบรถยนต์เมื่อปี 2508 บริษัทอื่น ๆ ก็ทยอยการตั้งโรงงานประกอบตั้งแต่นั้นมา ในระยะเวลา 10 ปีแรกมีโรงงานประกอบรถยนต์ดำเนินการไปทั้งสิ้น 11 โรงงาน

อย่างไรก็ตาม ช่วงเวลาเกือบ 10 ปีแห่งการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์นั้นปรากฏว่าผู้บริโภคคนไทยยังคงนิยมการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) จำนวนมากเมื่อเทียบกับรถยนต์ที่เป็นชิ้นประกอบครบชุด (CKD) ซึ่งชี้ให้เห็นว่าอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ยังไม่สามารถทดแทนการนำเข้าได้อย่างแท้จริง ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศไปจำนวนมากในแต่ละปี ทำให้เกิดปัญหาการขาดดุลเรื้อรังมาตั้งแต่ปี 2509 เริ่มรุนแรงมากขึ้นโดยเฉพาะปี 2516 – 2520 การขาดดุลการค้าเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 10,000 ล้านบาทต่อปี โดยเฉพาะในปี 2520 สูงถึง 22,979 ล้านบาท กระทรวงพาณิชย์วิตกในเรื่องนี้จึงมีการประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปเข้าประเทศ เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2521 โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกป็นอกและการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าบางอย่าง พ.ศ.2482 โดยอ้างว่าเพื่อสงวนเงินตราต่างประเทศ³ การห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปที่ต่ำกว่า 2,300 ซีซี. การขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) ในปี 2521 เป็น 150% และ 80% ตามลำดับ ยิ่งกว่านั้นยังคงบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) ในอัตรา 25% เพิ่มขึ้นเป็น 35% ภายใน 2 ปี และเพิ่มขึ้นอีก 5% ต่อปีจนกว่าจะถึง 50% ในปี 2526 นอกจากนี้ยังบังคับว่า ผู้ประกอบการไม่สามารถเปลี่ยนแปลงแบบหรือเพิ่มแบบการผลิตรถยนต์ได้อีก ทั้งได้ห้ามมิให้มีการขยายหรือตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นอีกภายในประเทศ นโยบายนี้มีได้ช่วยให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง อุตสาหกรรมยังได้รับการคุ้มครองจากรัฐบาลอย่างไม่มีที่สิ้นสุด

จากนโยบายและมาตรการดังกล่าวทำให้ประเทศไทยถูกกดดันจากข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะ GATT (แกตต์) เพราะนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีลักษณะหลายประการที่ขัดกับกติกาของแกตต์ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี รัฐบาลไทยเริ่มตระหนักว่าจะต้องยึดกติการะหว่างประเทศเป็นบรรทัดฐาน อีกทั้งเริ่มเห็นว่าการโอบอุ้มอุตสาหกรรมจากรัฐบาลจะ

³ การประกาศห้ามนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้าประเทศโดยอาศัย พ.ร.บ.ควบคุมการส่งออกป็นอกและการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าบางอย่าง พ.ศ.2482 นี้นับว่าขัดกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย เพราะกฎหมายฉบับนี้ใช้ในยามฉุกเฉินในยามสงคราม มิใช่ใช้ในเวลปกติเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมผู้ประกอบการ

เป็นอันตรายต่อเศรษฐกิจโดยส่วนรวมในที่สุด แนวโน้มของการปฏิรูปนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ จึงเริ่มปรากฏขึ้นในสมัยรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ โดยเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2533 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบในการประกอบรถยนต์นั่ง โดยให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้อย่างเสรี ทั้งนี้ก็เพื่อให้นโยบายประกอบรถยนต์นั่งเหมาะสมกับการค้าระหว่างประเทศ และเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภค และให้กลไกตลาดเป็นตัวกำหนดรุ่นหรือแบบของการประกอบรถยนต์นั่ง แต่เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2534 รัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ก็ถูกยึดอำนาจโดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (รสช.) นโยบายปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จึงต้องสะดุดกลางคัน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลชั่วคราวของนายกรัฐมนตรีนพรัตน์ ปัดยารชุน ก็ดำเนินการสานต่อ ทำให้นโยบายการเปิดการค้าเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ และการปรับโครงสร้างภาชีนำเข้าลดลงประสบความสำเร็จในที่สุด

โดยสรุปแล้ว อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเป็นกิจการที่ได้รับการคุ้มครองปกป้องอย่างเข้มแข็งจากรัฐบาลมาตลอด 30 ปี นับจากปีพ.ศ. 2504 – 2533 การล้มคุ้มครองอุตสาหกรรมทารถเป็นภาระแก่สังคมโดยรวม การใช้นโยบายการเปิดการค้าเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์นับเป็นความกล้าหาญของผู้บริหารประเทศ

2.2 โครงสร้างภาชีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์

กรมสรรพสามิตได้เริ่มจัดเก็บภาชีสรรพสามิตจากรถยนต์ครั้งแรกหลังจากที่ประเทศไทยได้นำระบบภาชีมูลค่าเพิ่มมาใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2535⁴ โดยเป็นการโอนภาระภาชีส่วนที่เกินจากภาชีมูลค่าเพิ่มที่เคยเก็บจากภาชีการค้าเดิมมาเก็บเป็นภาชีสรรพสามิตแทน ตามหลักการและหน้าที่ของภาชีสรรพสามิตซึ่งเป็นภาชีที่จะเก็บเพิ่มเติมหรือเก็บเสริมสำหรับสินค้าฟุ่มเฟือยหรือสินค้าที่มีนโยบายพิเศษ ดังนั้น เพื่อให้มีความเข้าใจและเห็นภาพของการปรับปรุงโครงสร้างภาชีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ จึงขอกล่าวย้อนหลังไปถึงโครงสร้างภาชีอากรที่เก็บจากรถยนต์ ตั้งแต่ช่วงก่อนนำระบบภาชีมูลค่าเพิ่มมาใช้ ดังนี้

⁴ อุตสาหกรรมรถยนต์เกิดขึ้นในประเทศครั้งแรกในปีพ.ศ.2503 สมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรี ตลอดมา นโยบายรัฐมีบทบาทสำคัญต่อพัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยเฉพาะนโยบายภาษีเป็นมาตรการสำคัญที่รัฐใช้เป็นเครื่องมือในการปกป้องและส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ อย่างไรก็ตาม กระทรวงการคลังเริ่มมีบทบาทต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงปีพ.ศ.2534 (จากเดิมที่นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์จะดำเนินการผ่านกระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน) ซึ่งขณะนั้นรัฐหันมาใช้ “นโยบายรถยนต์เสรี” โดยดำเนินการลดการปกป้องและคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ และปฏิรูปภาษีทั้งระบบ สำหรับภาชีสรรพสามิต เริ่มจัดเก็บจากรถยนต์ครั้งแรกในปีพ.ศ.2535 พร้อมกับการเปลี่ยนระบบภาษีการค้าเป็นภาชีมูลค่าเพิ่ม

2.2.1 ช่วงก่อนวันที่ 2 กรกฎาคม 2534

ในช่วงก่อนวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 โครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์ได้มีการแบ่งประเภทเป็นรถยนต์นั่งตามขนาดของซีซี โดยแยกย่อยเป็นประเภทของเครื่องยนต์ที่ใช้ ประเภทรถ ปิกอัพ และประเภทรถบรรทุก รถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งโครงสร้างของภาษีอากรจะประกอบด้วย อากรขาเข้า กำไรมาตรฐาน ภาษีการค้าส่วนที่นำเข้า และภาษีการค้าเมื่อขาย สำหรับภาระภาษีรวมของประเภทรถยนต์นั่งจะมีภาระภาษีรวมแตกต่างกัน กล่าวคือ มีตั้งแต่ร้อยละ 125.30 – 696.00 ของราคานำเข้า CIF (ตารางที่ 2.1)

ตารางที่ 2.1 โครงสร้างภาษีรถยนต์ ช่วงก่อนวันที่ 2 กรกฎาคม 2534

หน่วย : ร้อยละ

ประเภท	อากร ขาเข้า	กำไร มาตรฐาน	ภาษีการค้า ส่วนที่นำเข้า	ภาษีการค้า เมื่อขาย	ภาระ ภาษีรวม
1. รถยนต์นั่งขนาดเกิน 2,300 ซีซี					
1.1 ใช้เครื่องยนต์ เบนซิน					
- นำเข้า CBU	300	80	44.00	-	616.80
- นำเข้า CKD	112	11	1.65	33.00	125.30
มาประกอบ					
1.2 ใช้เครื่องยนต์ดีเซล					
- นำเข้า CBU	300	80	55.00	-	696.00
- นำเข้า CKD มา ประกอบ	112	11	1.65	44.00	169.56

ตารางที่ 2.1 โครงสร้างภาษีรถยนต์ ช่วงก่อนวันที่ 2กรกฎาคม 2534 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

ประเภท	อากร ขาเข้า	กำไร มาตรฐาน	ภาษีการค้า ส่วนที่นำเข้า	ภาษีการค้า เมื่อขาย	ภาระ ภาษีรวม
2. รถยนต์ขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี					
2.1 ใช้เครื่องยนต์ เบนซิน					
- นำเข้า CBU	180	80	44.00	-	401.76
- นำเข้า CKD	112	11	1.65	33.00	125.30
มาประกอบ					
2.2 ใช้เครื่องยนต์ ดีเซล					
- นำเข้า CBU	180	80	55.00	-	457.20
- นำเข้า CKD มา ประกอบ	112	11	1.65	44.00	169.56
3. รถปิกอัพและรถแวน					
- นำเข้า CBU	123	80	9.90	-	159.20
- นำเข้าชิ้นส่วนแชสซีส์	30	11	1.65	9.90	58.14
- นำเข้า CKD มา ประกอบ	72-93.6	11	1.65	9.90	38.11-
4. รถบรรทุกและรถ โดยสารขนาดใหญ่					
- นำเข้า CBU	40	30	9.90	-	58.02
- นำเข้าชิ้นส่วนแชสซีส์	40	11	1.65	9.90	20.20

ที่มา : กองนโยบายการคลังและภาษีอากร

2.2.2 ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2534 – วันที่ 31 ธันวาคม 2534

โครงสร้างภาษีรถยนต์ตามตารางที่ 2.1 แสดงถึงภาระภาษีรวม ซึ่งเป็นโครงสร้างที่เหมาะสมกับสภาพการค้า การผลิตและความต้องการในขณะนั้น ๆ แต่อย่างไรก็ตามในระยะหลังสภาพความต้องการรถยนต์ ลักษณะโครงสร้างอุตสาหกรรมได้เปลี่ยนแปลงไป จึงมีการปรับปรุงเพื่อให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ทั้งภาษีศุลกากรและภาษีการค้า โดยในส่วนของภาษีศุลกากรได้มีการปรับปรุงอัตราอากรขาเข้าโดยปรับลดอัตราความคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งภายในประเทศให้ลดต่ำลงระดับหนึ่ง ซึ่งเป็นการเร่งรัดและเสริมศักยภาพให้อุตสาหกรรมภายในประเทศปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตให้สูงขึ้น เพื่อให้สามารถแข่งขันกับรถยนต์นำเข้าสำหรับในส่วนของภาษีการค้าได้ถูกปรับปรุงเพื่อยกเลิกการใช้เครื่องมือหรือมาตรการทางภาษีการค้าบางประการที่หมดความจำเป็นไปแล้ว ได้แก่ ยกเลิกการเก็บภาษีการค้านั่งที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลต่างจากรถยนต์นั่งที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน นอกจากนี้เพื่อให้เป็นไปตามข้อผูกพันหรือพันธกรณีที่มีต่อแอกตต์ จึงได้ยกเลิกการใช้เครื่องมือทางภาษีการค้าซึ่งถือเป็นภาษีภายในประเทศในการเลือกปฏิบัติกับรถยนต์นั่งนำเข้า ดังนั้น โครงสร้างภาษีอากรที่เก็บจากรถยนต์ในช่วงก่อนวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 จึงได้มีการปรับปรุงให้เหมาะสม กล่าวคือ แบ่งประเภทของรถยนต์เป็นรถยนต์นั่งตามขนาดซีซี รถปิคอัพและรถบรรทุก รถโดยสารขนาดใหญ่ และได้ปรับปรุงอัตราภาษีเพื่อให้มีภาระภาษีรวมลดลง โดยมีภาระภาษีรวมของรถยนต์นั่งตั้งแต่ 87.87 – 210.88 ของราคานำเข้า CIF (ตารางที่ 2.2)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.2 โครงสร้างภาษีรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2534–วันที่ 31 ธันวาคม 2534

หน่วย : ร้อยละ

ประเภท	อากร ขาเข้า	กำไร มาตรฐาน	ภาษีการค้า ส่วนที่นำเข้า	ภาษีการค้า เมื่อขาย	ภาระ ภาษีรวม
1. รถยนต์ขนาดใหญ่ 2,300 ซีซี					
- นำเข้า CBU	100	26	44.00	-	210.88
- นำเข้า CKD มา ประกอบ	20	11	1.65	44.00	106.32
2. รถยนต์ขนาดเล็ก 2,300 ซีซี					
- นำเข้า CBU	60	26	38.50	-	137.62
- นำเข้า CKD มาประกอบ	20	11	1.65	38.50	87.87
3. รถปิกอัพและรถแวน					
- นำเข้า CBU	60	26	9.90	-	79.96
- นำเข้าชิ้นส่วนแชส ซีส์	30	11	1.65	9.90	28.14
- นำเข้า CKD มา ประกอบ	20	11	1.65	9.90	25.77
4. รถบรรทุกและรถ โดยสารขนาดใหญ่					
- นำเข้า CBU	40	26	9.90	-	57.46
- นำเข้าชิ้นส่วนแชส ซีส์	10	11	1.65	9.90	20.20

ที่มา : กองนโยบายการคลังและภาษีอากร

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

โครงสร้างภาษีอากรที่เก็บจากรถยนต์ได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงอีกครั้ง เมื่อประเทศไทยได้นำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2535 โดยมีสาระสำคัญในการเปลี่ยนแปลง คือ ได้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์เป็นครั้งแรก ซึ่งเป็นการโอนภาระภาษีส่วนที่เก็บจากภาษีมูลค่าเพิ่มที่เก็บในอัตราร้อยละ 7 จากที่เคยเก็บจากภาษีการค้ามาจัดเก็บในรูปภาษีสรรพสามิตแทน โดยมีหลักการ คือ ให้ภาระภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์เมื่อรวมภาระภาษีมูลค่าเพิ่มเท่ากับภาระภาษีการค้าที่เคยเสียเดิม

โครงสร้างภาษีจากรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 ซึ่งมีการนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้จึงได้ถูกปรับปรุงทั้งวิธีการและประเภทของภาษีอากรให้เหมาะสมใหม่ให้สอดคล้องกับระบบภาษีมูลค่าเพิ่มที่นำมาใช้แทนภาษีการค้า กล่าวคือ ยังคงแบ่งประเภทของรถยนต์ตามขนาดซีซี แต่ได้มีการปรับขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ขนาดใหญ่จากมากกว่า 2,300 ซีซี เป็นมากกว่า 2,400 ซีซี โดยยังคงมีภาระภาษีรวมใกล้เคียงกับภาระภาษีรวมเดิมก่อนวันที่ 1 มกราคม 2535 (ตารางที่ 2.3)

ตารางที่ 2.3 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ปี พ.ศ.2535 – 2537

ประเภท	ปริมาตรกระบอกสูบ (ซีซี)	อัตรากาซี (ร้อยละ)
1. รถยนต์นั่ง	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี	38.0
2. รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี	38.0

ที่มา : วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2546

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

รัฐบาลมีนโยบายต้องการจำกัดการบริโภครถยนต์ฟุ่มเฟือยเพิ่มขึ้นจากจุดประสงค์เดิมที่มีอยู่ เนื่องจากเศรษฐกิจขณะนั้นกำลังขยายตัวและประชาชนซื้อรถยนต์ฟุ่มเฟือยจำนวนมาก รัฐจึงกำหนดอัตรากาซีสรรพสามิตรถยนต์ให้สูงกว่าปกติสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่ มีรอบความเร็วสูงและมีราคาแพงแสดงระดับความฟุ่มเฟือยมากกว่าปกติ รถยนต์เหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้รัฐมีนโยบายต้องการส่งเสริมให้ต่างประเทศเข้ามา

ตั้งโรงงานผลิตรถยนต์นั่งเอนกประสงค์ (Sport Utility Vehicle : SUV) ในประเทศไทย อีกทั้งต้องการแก้ปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีจากการผลิตรถยนต์ดัดแปลงที่ผิดกฎหมาย จึงกำหนดเพิ่มประเภทรถยนต์นั่งชนิดตรวจการณ์ (Off Road Passenger Car : OPV) และกำหนดอัตราภาษีรถยนต์ OPV ต่ำกว่ารถยนต์นั่ง โครงสร้างภาษีรถยนต์ในช่วงนี้จึงเป็นดังตารางที่ 2.4

ตารางที่ 2.4 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ปี พ.ศ.2537 – 2540

ประเภท	ปริมาตรระบอบสูบ (ซีซี)	อัตราภาษี (ร้อยละ)
1. รถยนต์นั่ง		
1.1 ชนิดแก่งและอื่น ๆ	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- 2,401 – 3,000 ซีซี	38.0
	- เกิน 3,001 ซีซี หรือ เกิน 220 แรงม้า	45.0
1.2 ชนิดตรวจการณ์ (OPV)	- ทุกขนาดซีซี	27.0
2. รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี ขึ้นไป	38.0

ที่มา : วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2546

2.2.5 พ.ศ.2540 (5 พฤศจิกายน 2540 – 31 ธันวาคม 2542)

ปีพ.ศ.2540 เกิดวิกฤติเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากเศรษฐกิจฟองสบู่ระเบิดทำให้เศรษฐกิจไทยหดตัวและรายได้ภาษีรัฐบาลลดลงเป็นอย่างมาก แต่ในขณะเดียวกันรัฐบาลมีความจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ รัฐบาลจึงมีนโยบายให้ขึ้นอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ทุกประเภทอีกร้อยละ 5 และให้จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์บรรทุกชนิดกระบะที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม ในอัตราร้อยละ 5 ในครั้งนี้จุดประสงค์การปรับเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิต คือ เพื่อหารายได้เข้ารัฐ นอกจากนี้รัฐยังได้ปรับเพิ่มอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี ซึ่งจัดเก็บอากรในอัตราร้อยละ 42 และขนาดเกิน 2,400 ซีซี ซึ่งจัดเก็บอากรในอัตราร้อยละ 68.5 เป็นอัตราเดียวร้อยละ 80 และจัดเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ (Specail Surcharge) สำหรับชิ้นส่วนรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 10 ทำให้อากรขาเข้าเพิ่มจากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 22 ทำให้โครงสร้างภาษี

รถยนต์เปลี่ยนเป็นดังตารางที่ 2.5 อย่างไรก็ตามผลของการปรับเพิ่มของอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ครั้งนี้ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์หดตัวอย่างมาก

ตารางที่ 2.5 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ปี พ.ศ.2540

ประเภท	ปริมาตรกระบอกสูบ (ซีซี)	อัตราภาษี (ร้อยละ)
1. รถยนต์นั่ง		
1.1 ชนิดเก๋งและอื่น ๆ	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	37.5
	- 2,4001 - 3,000 ซีซี	43.0
	- เกิน 3,001 ซีซี หรือ เกิน 220 แรงม้า	50.0
1.2 ชนิดตรวจการณ (OPV)	- ทุกขนาดซีซี	32.0
2. รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่ เกิน 10 คน	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	32.5
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี ขึ้น ไป	38.0
3. รถยนต์บรรทุกทุกชนิดกระบะ	- ทุกขนาดเครื่องยนต์ และแรงม้า	5.0

ที่มา : วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2546

2.2.6 พ.ศ.2543 (1 มกราคม 2543 - ก่อนการเปลี่ยนแปลงเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2547)

ในช่วงนี้รัฐเปลี่ยนโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์รวม 3 ครั้ง เพื่อลดภาระภาษีอันเกิดจากการขึ้นอากรขาเข้าเพื่อคุ้มครองผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ และเพื่อแก้ไขปัญหาลดภาษีรถยนต์ระหว่างรถยนต์ประเภทต่างๆผ่านการตัดแปลงรถยนต์จึงประกาศลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงและให้เพิ่มชนิดรถยนต์นั่งและชนิดรถยนต์กระบะ การปรับโครงสร้างภาษีช่วงเวลานี้จึงเป็นการใช้นโยบายภาษีซึ่งเป็นนโยบายมหภาคแก้ไขปัญหาลำบากสำหรับเฉพาะแบบรถยนต์ซึ่งเป็นปัญหาจุลภาค ผลการเปลี่ยนแปลงช่วงนี้ทำให้โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์เปลี่ยนไปจากเดิมมาก มีหลายอัตราและหลายชนิดรถยนต์ ยุ่งยากซับซ้อนยิ่งขึ้น สรุปได้ดังนี้

(1) ครั้งที่ 1 (เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2543)

เป็นการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์อันเกิดจากการยกเลิกการบังคับผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศให้ขึ้นส่วน และอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (Local Content) แต่รัฐบาลยังต้องการให้ความคุ้มครองและช่วยเหลือผู้ผลิตขึ้นส่วน และอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศต่อไป จึงมีนโยบายให้ขึ้นอัตราอากรนำเข้าขึ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์จากเดิมร้อยละ 22 เป็นร้อยละ 33 ขณะเดียวกันให้ลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ทุกประเภทลงร้อยละ 2 - 3 เพื่อช่วยลดภาระภาษีต่อผู้ผลิตรถยนต์ที่ต้องใช้ขึ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์นำเข้าในการผลิต และป้องกันไม่ให้ราคารถยนต์ที่ผลิตในประเทศสูงขึ้น

(2) ครั้งที่ 2 (เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2543)

กำหนดประเภทรถยนต์เพิ่มขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาหลักเลียงภาษีด้วยการดัดแปลงรถยนต์บรรทุกกระบะเป็นรถยนต์นั่ง ในขณะที่เดียวกันรัฐต้องการรักษาผลประโยชน์ของทุกๆฝ่ายที่ประสบปัญหา รวมทั้งช่วยเหลืออุตสาหกรรมดัดแปลงในประเทศต่อไป รัฐบาลจึงมีนโยบายดังนี้

- กำหนดประเภทรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นอีก 2 ชนิด คือ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick Up Passenger Vehicle : PPV) ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 18 และรถยนต์นั่งชนิดกระบะ (Double Cab) ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 12

- กำหนดรถยนต์ประเภทใหม่ คือ รถยนต์กระบะดัดแปลงหรือผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่กระทำการดัดแปลงเป็นกิจการธุรกิจให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 20 ของมูลค่าดัดแปลง

(3) ครั้งที่ 3 (เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2543)

กำหนดประเภทรถยนต์กระบะอีกชนิดหนึ่งเพื่อแก้ไขปัญหาการหลักเลียงภาษี กรณีรถยนต์จี๊ปและให้จัดเก็บภาษีร้อยละ 18 ทุกขนาดเครื่องยนต์ และทำให้โครงสร้างภาษีรถยนต์เปลี่ยนไปดังตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ปี พ.ศ.2543 – ก่อนการเปลี่ยนแปลง
เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2547

ประเภท	ปริมาณกระบอกลูกสูบ (ซีซี)	อัตราภาษี (ร้อยละ)
1. รถยนต์นั่ง		
1.1 ชนิดเก๋งและอื่น ๆ	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	35.0
	- 2,401 – 3,000 ซีซี	41.0
	- เกิน 3,001 ซีซี หรือเกิน 220 แรงม้า	48.0
1.2 ชนิดตรวจการณ (OPV)	- ทุกขนาดเครื่องยนต์และแรงม้า	29.0
1.3 ชนิดกึ่งบรรทุก (PPV)	- ทุกขนาดเครื่องยนต์และแรงม้า	18.0
1.4 ชนิดที่มีกระบะ (MPV / Double cab)	- ทุกขนาดเครื่องยนต์และแรงม้า	12.0
2. รถยนต์กระบะดัดแปลง	- ทุกขนาดเครื่องยนต์และแรงม้า	20.0
3. รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	- ไม่เกิน 2,400 ซีซี	35.0
	- ตั้งแต่ 2,400 ซีซี ขึ้นไป	41.0
4. รถยนต์บรรทุกทุกชนิด		
กระบะ		
4.1 คุณสมบัติตามที่กรมสรรพสามิตประกาศกำหนด	- ทุกขนาดเครื่องยนต์และแรงม้า	3.0
4.2 มีคุณสมบัติอื่นนอกจาก 4.1	- ทุกขนาดเครื่องยนต์และแรงม้า	18.0

ที่มา : วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ ฉบับเดือนมีนาคม 2546

อย่างไรก็ตาม ปัญหาจากโครงสร้างภาษีรถยนต์ตามตารางที่ 2.6 ที่มีหลายอัตรา มีหลายประเภทและชนิดรถยนต์ คำจำกัดความประเภทและชนิดรถยนต์ไม่ชัดเจนเริ่มส่งผลออกมา

ในรูปของการหนีภาษี และการหลีกเลี่ยงภาษีรถยนต์มากขึ้น ได้แก่ การลักลอบนำเข้ารถยนต์ บางประเภท การนำเข้ารถตู้ทึบหรือรถยนต์มีที่นั่งมากกว่า 10 ที่นั่งจำนวนมาก (ไม่เสียภาษีสรรพสามิต) การหันมาผลิตหรือนำเข้ารถยนต์ราคาแพงและมีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่ หรือ ปริมาตรกระบอกสูบมากกว่า 2,400 ซีซี หรือมากกว่า 3,000 ซีซี ชนิดรถยนต์ตรวจการณจำนวนมากขึ้น และทดแทนการใช้รถยนต์นั่งเก๋งที่มีอัตราภาษีสูงกว่า ทั้งหมดนี้ พอสรุปผลกระทบของ โครงสร้างภาษีอันนี้ได้ 3 ประการ คือ

1. ทำให้เกิดต้นทุนสูงขึ้น 3 ประการคือ

1.1 ต้นทุนในการเสียภาษี (Compliance Cost)

1.2 ต้นทุนในการจัดเก็บภาษี (Administrative Cost) และต้นทุนในการ ตรวจสอบปราบปราม (Enforcement Cost)

1.3 ต้นทุนทางเศรษฐกิจ (Economic Cost) จากการบิดเบือนทางเศรษฐกิจทั้ง ทางผู้ผลิตและผู้ใช้รถยนต์

2. รายได้ภาษีเจือยต่อรถยนต์หนึ่งคันลดลง

3. สร้างบรรยากาศแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมระหว่างผู้ผลิตรถยนต์ โดยมีการได้เปรียบ เสียเปรียบทางธุรกิจอันเกิดจากการเสียภาษีที่แตกต่างกัน ผู้ผลิตรถยนต์ไม่ได้แข่งขันตาม ความสามารถในการผลิต ภาษีจึงกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม

2.2.7 ตั้งแต่วันที่ 27 กรกฎาคม 2547

สาเหตุสำคัญที่ทำให้รัฐต้องเร่งปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ในครั้งนี้ก็เพราะ

1. โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ปัจจุบันมีหลายอัตรา ก่อให้เกิดความยุ่งยากซับซ้อน มากเกินไป เกิดต้นทุนในการบริหารจัดการเก็บ (Administrative Cost) และต้นทุนในการเสียภาษี (Compliance Cost) การจะเสียภาษีบางครั้งผู้เสียภาษีต้องถามหรือหาหรือหน่วยงานรัฐก่อนว่า รถยนต์ที่ผลิตเป็นชนิดใด ประเภทใด ต้องเสียภาษีในอัตราใด เพื่อความมั่นใจและเสียภาษี ถูกต้อง ความไม่ชัดเจนนี้ก่อให้เกิดการหลีกเลี่ยงภาษี (Tax Avoidance) ได้ง่าย และสร้างความ ไม่เป็นธรรมต่อผู้ผลิตรถยนต์ด้วยกัน และที่สำคัญโครงสร้างภาษีที่มีหลายอัตราแบบนี้ทำให้เกิด การบิดเบือนทางเศรษฐกิจ (Economic Distortion)

2. การต้องปรับลดของอากรขาเข้าเป็นอัตราร้อยละ 0 – 5 ตามข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ ทำให้อัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ต้องลดลงและอาจหมดไปในที่สุด การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตใหม่ให้อัตราการพัฒนารถยนต์ และเป็นธรรมต่อทุกฝ่ายจึงเป็นสิ่งจำเป็น อีกทั้งการปรับลดของอากรขาเข้าจะทำให้รายได้รัฐที่เคยได้จากภาษีศุลกากรลดลง รัฐจึงมีความจำเป็นต้องหารายได้ภาษีจากแหล่งอื่นมาทดแทนซึ่งก็คือภาษีสรรพสามิตนั่นเอง

จากสาเหตุข้างต้นทำให้กระทรวงการคลังออกมาระบุว่าจะมีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์โดยในสมัยที่ ร.อ.สุชาติ เขาวินิชัย เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้แบ่งประเภทยานยนต์ใหม่ให้เหลือเพียง 4 กลุ่ม คือ รถยนต์นั่งไม่เกิน 10 ที่นั่ง รถยนต์นั่งเกิน 10 ที่นั่ง รถยนต์มีกระบะและรถสามล้อเครื่อง รถจักรยานยนต์ และในสมัยต่อมาที่ นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง สูตรโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ใหม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปบ้าง โดยมีสัดส่วนในส่วนของกลุ่มประหยัดพลังงานเข้ามาเพิ่มเติมเท่านั้น ซึ่งเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2547 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้มีการปรับโครงสร้างภาษีตามที่กระทรวงการคลังเสนอมา โดยที่การปรับโครงสร้างนี้ได้มีการพิจารณาให้เหมาะสมกับภาวะการณ์เติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศตลอดจนสถานการณ์ของโลกที่เปลี่ยนไป รวมทั้งไม่ให้เกิดผลกระทบต่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยสู่การเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกหรือดีทรอยต์แห่งเอเชีย

สาระสำคัญของ การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ครั้งนี้ (ดูรายละเอียดในตารางที่ 2.7) พอสรุปได้ดังนี้

1. กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งหรือรถเก๋งเป็น 4 อัตรา (เพิ่มจากเดิมที่มีเพียง 3 อัตรา) ตามขนาดความจุของกระบอกสูบเครื่องยนต์ (ซีซี.) เริ่มตั้งแต่ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี. ขึ้นไป จนถึงขนาดเครื่องยนต์ที่เกิน 3,000 ซีซี. โดยให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 30 ร้อยละ 35 ร้อยละ 40 และร้อยละ 50 ตามลำดับ

2. กำหนดให้รถยนต์ประเภทออฟโรด หรือ SUV (Sport Utility Vehicle) และรถตู้โดยสารไม่เกิน 10 ที่นั่ง ต้องเสียภาษีตามขนาดเครื่องยนต์ (ซีซี.) เช่นเดียวกับรถยนต์นั่งดังกล่าวข้างต้น

3. สำหรับรถบรรทุกทุกประเภทต่าง ๆ (ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,250 ซีซี.) ซึ่งเป็นรถยนต์ที่มีสัดส่วนสูงสุดในตลาดภายในประเทศและเป็นรถยนต์ยุทธศาสตร์ในการส่งออกของ

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยนั้น ยังให้คงอัตราภาษีในระดับต่ำภายใต้โครงสร้างใหม่ คือ ร้อยละ 3 สำหรับรถปิกอัพปกติ และร้อยละ 12 สำหรับรถปิกอัพดับเบิลแค็บ ในขณะที่รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกจะเสียภาษีเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากอัตราร้อยละ 18 เป็นร้อยละ 20 ส่วนรถปิกอัพดัดแปลงที่เดิมต้องเสียภาษีในส่วนที่ดัดแปลงอีกร้อยละ 20 นั้น ได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 3 สำหรับมูลค่ารถทั้งคัน

4. จุดเด่นที่สุดประการหนึ่งของการปรับโครงสร้างภาษีในคราวนี้ คือ การกำหนดให้มีประเภทรถยนต์ขึ้นมาใหม่ 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

4.1 รถยนต์นั่งที่มียกเว้นใหม่ ๆ ในการประหยัดเชื้อเพลิงซึ่งใช้พลังงานไฟฟ้า เช่น รถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Car) ซึ่งมีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และมีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 ซีซี ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 10 ส่วนรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Car) หรือที่ใช้เซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Car) มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน เสียภาษีในอัตราร้อยละ 10 เช่นกัน

4.2 รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน คือ ใช้เชื้อเพลิงผสมเอทานอลไม่น้อยกว่า 20% หรือที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงซึ่งมีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และมีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 ซีซี ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 20

5. รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์ที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 ซีซี ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 5 ซึ่งเท่ากับรถจักรยานยนต์สองจังหวะจากเดิมที่เสียภาษีในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.7 เปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตตามประเภทรถยนต์

ประเภทยานยนต์และอัตราภาษี (ร้อยละ)			
1. รถยนต์นั่ง :			
แบ่งแบบเดิม	ภาษีเดิม	แบ่งแบบใหม่	ภาษีใหม่
ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี.	35	ขนาดไม่เกิน 2000 ซีซี.	30
ขนาด 2401 – 3000 ซีซี.	41	ขนาด 2001 – 2500 ซีซี.	35
ขนาดเกิน 3000 ซีซี.	48	ขนาด 2501 – 3000 ซีซี.	40
		ขนาดเกิน 3000 ซีซี. (หรือเกิน 220 แรงม้า)	50
2. รถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV)หรือ Sport Utility Vehicle (SUV)		อัตราภาษีเดิม 29	อัตราภาษีใหม่ คิดภาษีตาม ซีซี. เหมือนรถยนต์นั่ง
3. รถยนต์โดยสารหรือรถตู้ ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน		35 , 41	คิดภาษีตาม ซีซี. เหมือนรถยนต์นั่ง
4. รถยนต์บรรทุกกระบะปีกอัฟ		3	3
5. รถยนต์กระบะปีกอัฟ ประเภท Double Cab		12	12
6. รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick Up Passenger : PPV)		18	20

ตารางที่ 2.7 เปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตตามประเภทรถยนต์ (ต่อ)

ประเภทยานยนต์และอัตราภาษี (ร้อยละ)		
	อัตราภาษีเดิม	อัตราภาษีใหม่
7. รถยนต์กระบะดัดแปลง	20 (เฉพาะส่วนดัดแปลง)	3 (ทั้งคัน)
8. รถยนต์กระบะปิกอัพ บรรทุก หรือกึ่งบรรทุกประเภทต่าง ๆ รวมทั้งกระบะดัดแปลง ที่มีขนาด 3,250 ซีซี.	3 , 12 และ 18	50
9. รถยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง เช่น ใช้พลังงานไฟฟ้า (ไม่เกิน 10 ที่นั่ง ไม่เกิน 3,000 ซีซี.)	เหมือนรถยนต์นั่ง	10
10. รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนคือ เอทานอล และก๊าซธรรมชาติ (ไม่เกิน 10 ที่นั่ง ไม่เกิน 3,000 ซีซี.)	เหมือนรถยนต์นั่ง	20
11. รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์ที่ใช้ เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาด ไม่เกิน 250 ซีซี.	เหมือนรถยนต์นั่ง	5

ที่มา : วารสาร EconNews ฉบับเดือนสิงหาคม 2547

คณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้การปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ในครั้งนี้ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 27 กรกฎาคม 2547 เป็นต้นไป ยกเว้นรถยนต์นั่งตรวจการณที่ผ่อนผันเวลาการเริ่มบังคับใช้ในอีก 60 วันนับจาก 27 กรกฎาคม 2547 นี้ ส่วนรถตรวจการณที่ผลิตในประเทศไทยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2548 เช่นเดียวกับรถยนต์โดยสารหรือรถตู้ดัดแปลง

การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามลักษณะข้างต้นนี้ ภาครัฐได้ดำเนินการบนหลักการและเหตุผลต่าง ๆ ไว้ดังนี้

1. เพื่อให้โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์มีความโปร่งใส ชัดเจน และยุติธรรมต่อผู้ประกอบการในธุรกิจและอุตสาหกรรมโดยรวม ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนการลงทุนอย่างต่อเนื่องจากต่างประเทศ ยิ่งไปกว่านั้นโครงสร้างภาษีจะต้องสอดคล้องรองรับเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกรถยนต์ของเอเชียหรือดีทรอยต์แห่งเอเชีย นอกจากนี้โครงสร้างภาษีจะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อนวัตกรรมใหม่ ๆ ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ

2. โครงสร้างภาษีใหม่จะต้องสามารถแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำในการเสียภาษี ซึ่งส่วนหนึ่งเนื่องมาจากปัญหาความสับสนในการตีความและความเห็นที่แตกต่างเกี่ยวกับนิยามประเภทรถยนต์ อันได้นำไปสู่ข้อโต้แย้งเกี่ยวกับอัตราภาษีที่จะต้องเสียดังที่ได้เคยเกิดขึ้นหลายครั้ง เช่นในกรณีของรถตู้โดยสารประเภทหุหร่าที่มีการดัดแปลงจำนวนที่นั่งและกรณีรถกระบะปิกอัพแบบ Open Cab เป็นต้น ซึ่งความสับสนดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อการลงทุนจากต่างประเทศในอนาคตหากไม่ได้รับการแก้ไขปรับปรุง ดังนั้นโครงสร้างภาษีใหม่จึงต้องมีความชัดเจนและสะดวกต่อการบริหารจัดการเก็บภาษี ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทั้งกับผู้ประกอบการและหน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้จัดเก็บภาษี

3. สืบเนื่องจากสถานการณ์ด้านพลังงานของโลกที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้ราคาน้ำมันพุ่งสูงขึ้นอย่างมากเนื่องจากอุปทานที่มีปริมาณจำกัด ดังนั้นโครงสร้างภาษีรถยนต์จะต้องสะท้อนภาวะการณ์ดังกล่าวอย่างเร่งด่วนด้วยการส่งเสริมให้มีการอนุรักษ์พลังงานอย่างจริงจัง รวมทั้งโดยการสนับสนุนให้มีการพัฒนายานยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและยานยนต์ที่สามารถใช้พลังงานทดแทนได้

2.3 โครงสร้างภาษีศุลกากรที่เก็บจากรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการคุ้มครองจากรัฐบาลมาโดยตลอด โดยรัฐบาลได้มีการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อทดแทนการนำเข้าตั้งแต่ปี พ.ศ.2504 เป็นต้นมา มาตรการภาษีเป็นเครื่องมือสำคัญที่รัฐบาลใช้คุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ สำหรับการใช้มาตรการภาษีศุลกากรเป็นกำแพงภาษี มีรายละเอียดดังนี้

2.3.1 ปี พ.ศ. 2504 - 2511

ในช่วงนี้เป็นยุคแห่งการส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ มีการใช้มาตรการภาษีนำเข้าเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยตั้งแต่ปีพ.ศ.2504 และมีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีนำเข้าตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ ก่อนปี พ.ศ.2505 อัตราภาษีขาเข้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูป และชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั่ง รถบรรทุก รถแวนและรถปิกอัพ เท่ากับ ร้อยละ 60 40 20 ของราคานำเข้า (CIF) ตามลำดับ ต่อมาในปี พ.ศ.2505 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ให้สิทธิประโยชน์แก่กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดยลดอัตราภาษีขาเข้าของชิ้นส่วน CKD ลงเหลือ ร้อยละ 30 20 10 ของราคานำเข้า สำหรับรถยนต์นั่ง รถบรรทุก รถแวนและรถปิกอัพ ตามลำดับ

2.3.2 ปี พ.ศ. 2512 – 2521

ในช่วงเวลาเกือบ 10 ปี แห่งการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ปรากฏว่า คนไทยยังนิยมการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) จำนวนมากอยู่ ซึ่งชี้ให้เห็นว่า อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ยังไม่สามารถทดแทนการนำเข้าได้อย่างแท้จริง ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศไปจำนวนมากในแต่ละปี เหตุผลของการขาดดุลการค้าจำนวนมากคานี้เป็นผลสืบเนื่องจากยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศแบบทดแทนการนำเข้า ซึ่งต้องนำเข้าเครื่องจักร วัตถุดิบและสินค้าชั้นกลางต่าง ๆ เพื่อผลิตภายในประเทศ ในปี 2513 จอมพลถนอม กิตติขจร ตัดสินใจออกพระราชกำหนดพิทักษ์ศุลกากร พ.ศ.2513 โดยขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ประเภทรถนั่ง รถบรรทุก รถแวนและรถปิกอัพ เป็นร้อยละ 80 60 และ 40 ของราคานำเข้า ตามลำดับ และห้ามนำเข้ารถยนต์ใช้แล้ว เว้นแต่ได้รับอนุญาต

ปัญหาการขาดดุลการค้าเริ่มรุนแรงมากขึ้นโดยเฉพาะปี พ.ศ.2516 – 2520 เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2521 กระทรวงพาณิชย์จึงมีการประกาศห้ามนำรถยนต์นั่งสำเร็จรูปเข้าประเทศ เว้นแต่รถยนต์ที่ได้รับการผ่อนผัน ซึ่งจะต้องเสียภาษีนำเข้าเพิ่มเป็นร้อยละ 150 (จากเดิมร้อยละ 80) หรือรถยนต์ที่นำเข้าแบบสำเร็จรูปในกรณีพิเศษ ต้องเสียภาษีขาเข้าในอัตราร้อยละ 150 ส่วนการนำเข้ารถยนต์ CKD ก็เสียภาษีขาเข้าเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 80 (จากเดิมร้อยละ 50) ทั้งนี้อาศัยประกาศของกระทรวงการคลัง เพื่อเป้าหมายคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ

2.3.3 ปี พ.ศ. 2523 – 2532

ในช่วงต้นทศวรรษ 2520 ธนาคารโลกเริ่มเสนอความคิดในการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจแก่ประเทศสมาชิก ในปี 2523 เริ่มมีการกล่าวถึงว่า ธนาคารโลกจะให้เงินกู้แก่ประเทศสมาชิกเพื่อแก้ไขและปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจ (Structural Adjustment Loans – SAL) ในที่สุดเดือนมีนาคม ปี 2525 ธนาคารโลกได้ให้เงินกู้โครงการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจงวดที่ 1 จำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 3,918 ล้านบาท และงวดที่ 2 เดือนเมษายน 2526 ได้เงินกู้เพื่อปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจอีก 175.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 4,584 ล้านบาท รัฐบาลไทยได้จัดตั้ง “คณะกรรมการปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจ” ซึ่งมีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นผู้ดูแลหลัก โดยมีกระทรวงอุตสาหกรรม การคลัง พาณิชย เป็นกรรมการ พร้อมทั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและสมาคมอุตสาหกรรมไทย

ในช่วงทศวรรษ 2520 มีการโต้แย้งอย่างมากในเรื่องการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย ประเด็นข้อโต้แย้งสำคัญก็คือ การปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรม การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) การพัฒนาชิ้นส่วนการนำเข้าเข้ารถยนต์และการจำกัดแบบของรถยนต์ ข้อโต้แย้งต่าง ๆ ยืดเยื้อเป็นเวลา 2 ปี จนกระทั่งในปี 2527 รัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้ตัดสินใจให้มีการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ เพียงร้อยละ 45 โดยที่อุตสาหกรรมรถยนต์ยังได้รับการคุ้มครองแบบอุตสาหกรรมทารก โดยมีการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และบังคับการผลิตตามแบบที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนด สำหรับมาตรการภาษีศุลกากรที่ใช้ในยุคแห่งการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ พอสรุปได้ดังนี้

ปี พ.ศ.2524 กระทรวงการคลัง ได้ประกาศขึ้นอัตราภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์บรรทุกปีกอัม เดิม ร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 80 ของราคานำเข้า

ปี พ.ศ. 2528 รัฐบาลได้ประกาศปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์สำเร็จรูป และขึ้นส่วนประกอบรถยนต์ ดังนี้

- เพิ่มอัตราภาษีนำเข้าสำหรับรถแวน รถปีกอัม และรถจี๊ป จากเดิมร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 120 ของราคานำเข้า
- เพิ่มอัตราภาษีนำเข้าสำหรับชิ้นส่วนประกอบ (CKD) ของรถแวน รถปีกอัม และรถจี๊ป จากเดิมร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 60 ของราคานำเข้า

- เพิ่มอัตราภาษีนำเข้าสำหรับแชสซีส์ (Chassis) ของรถแวน รถปิกอัพ และรถจี๊ป จากเดิมร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 20 ของราคานำเข้า
- เพิ่มอัตราภาษีนำเข้า สำหรับรถบรรทุกจากเดิมร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 50 ของราคานำเข้า
- เพิ่มอัตราภาษีนำเข้าสำหรับ CKD ของรถบรรทุกจากเดิมร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40 ของราคานำเข้า
- อนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดความจุกระบอกสูบ ตั้งแต่ 2,300 ซีซีขึ้นไป แต่ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 200 ของราคานำเข้า
- ประกาศเก็บอากรพิเศษ รถแวน รถปิกอัพ และรถจี๊ป รวมทั้งขึ้นส่วน CKD ที่นำเข้าในอัตราร้อยละ 20 ของภาษีนำเข้า
- ประกาศเก็บอากรพิเศษขึ้นส่วน CKD สำหรับรถยนต์นั่งและรถโดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 30 คน ในอัตราร้อยละ 40 ของภาษีนำเข้า
- ประกาศเก็บอากรพิเศษรถยนต์นั่งที่มีขนาดความจุกระบอกสูบ ตั้งแต่ 2,300 ซีซีขึ้นไป ในอัตราร้อยละ 50 ของภาษีนำเข้า

ปี พ.ศ. 2529 รัฐบาลได้ประกาศขึ้นภาษีนำเข้าสำหรับ Chassis ของรถแวน รถปิกอัพ และรถจี๊ป จากเดิมร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 30 ของราคานำเข้า

ปี พ.ศ. 2530 กระทรวงการคลังปรับภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป ดังนี้

- รถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,300 ซีซี เป็นร้อยละ 150 และเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ ร้อยละ 20 ของราคานำเข้ารวมภาษีนำเข้า
- รถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีขนาดความจุกระบอกสูบมากกว่า 2,300 ซีซี เป็นร้อยละ 200 และเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ ร้อยละ 50 ของราคานำเข้ารวมภาษีนำเข้า
- เพิ่มอัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วน CKD จากเดิมร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 112 ของราคานำเข้า

ปี พ.ศ. 2532 กระทรวงการคลังได้ปรับลดอัตราภาษีนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้ามาประกอบเป็น Chassis ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งสำหรับรถแวนและรถปิกอัพ เหลือร้อยละ 30 เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงอุตสาหกรรมที่กำหนดให้รถปิกอัพต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ

2.3.4 ปี พ.ศ. 2534 (ยุคแห่งการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์)

แนวโน้มของการปฏิรูปนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มต้นชัดเจนตั้งแต่สมัยรัฐบาลของ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ และประสบความสำเร็จในสมัยรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน "การปรับโครงสร้างภาษีอากรขาเข้าของอุตสาหกรรมรถยนต์ใหม่" ได้ผ่านการพิจารณาและเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 และมีผลบังคับใช้อย่างเป็นทางการ ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2534 การปรับโครงสร้างภาษีในส่วนของรถยนต์นั่งโดยสรุปเป็นดังนี้ (ตารางที่ 2.8)

ตารางที่ 2.8 สรุปโครงสร้างอัตราภาษีขาเข้าที่เก็บจากรถยนต์นั่ง

ช่วงเวลา	ขนาดของรถยนต์ตาม ความจุกระบอกสูบ	อัตราภาษีการนำเข้า (ร้อยละ)	
		CBU	CKD
ก่อน 3 ก.ค. 34	ขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี	180	112
	ขนาดมากกว่า 2,300 ซีซี	300	112
3 ก.ค. 34 ถึง 1 ม.ค. 35	ขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี	60	20
	ขนาดมากกว่า 2,300 ซีซี	100	20
1 ม.ค. 35 ถึง 16 ส.ค. 40	ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี	42	20
	ขนาด 2,401 – 3,000 ซีซี	68.5	20
	ขนาดมากกว่า 3,000 ซีซี	68.5	20

ตารางที่ 2.8 สรุปโครงสร้างอัตราภาษีขาเข้าที่เก็บจากรถยนต์นั่ง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ขนาดของรถยนต์ตาม ความจุกระบอกสูบ	อัตราภาษีการนำเข้า (ร้อยละ)	
		CBU	CKD
16 ส.ค. 40 ถึง 14 ต.ค. 40	ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี	42	20
	ขนาด 2,401 – 3,000 ซีซี	68.5	20
	ขนาดมากกว่า 3,000 ซีซี	68.5	20
14 ต.ค. 40 ถึง 5พ.ย. 40	ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี	80	20
	ขนาด 2,401 – 3,000 ซีซี	80	20
	ขนาดมากกว่า 3,000 ซีซี	80	20
ตั้งแต่ 5 พ.ย. 40	ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี	80	20
	ขนาด 2,401 – 3,000 ซีซี	80	20
	ขนาดมากกว่า 3,000 ซีซี	80	20
วันที่ 27 ก.ค. 40 (มีการ ปรับโครงสร้างภาษี สรรพสามิตรถยนต์)	ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี	80	20
	ขนาด 2,001 – 2,500 ซีซี	80	20
	ขนาด 2,501 – 3000 ซีซี	80	20
	ขนาดมากกว่า 3,000 ซีซี	80	20

ที่มา : กรมศุลกากร