

ผลกระทบต่อผู้บริโภคจากการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง



นางสาว กุสุมา คงฤทธิ

ศูนย์วิทยพัชการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2548

ISBN 974-17-4295-9

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE IMPACT OF PASSENGER CAR TAX REFORM ON CONSUMERS

Miss Kusuma Kongrith

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Economics Program in Economics

Faculty of Economics

Chulalongkorn University

Academic year 2005

ISBN 974-17-4295-9

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลกระทบต่อผู้บริโภคจากการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง

โดย

นางสาว กุสุมา คงฤทธิ

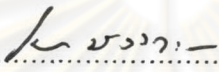
สาขาวิชา

เศรษฐศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษา

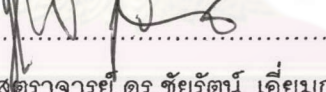
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัยรัตน์ เขี่ยมกุลวัฒน์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

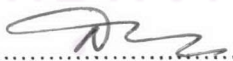
 คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.โสติสธร มัลลิกะมาส)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

 ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เกียรติวิบูลย์ ชมแข)

 อาจารย์ที่ปรึกษา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัยรัตน์ เขี่ยมกุลวัฒน์)

 กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ชัยพร อมรวัฒนา)

 กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ สามารถ เจียสกุล)

กฤษณา คงฤทธิ์ : ผลกระทบต่อผู้บริโภคจากการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง. (THE IMPACT OF PASSENGER CAR TAX REFORM ON CONSUMERS) อ. ที่ปรึกษา: ผศ. ดร. ชัยรัตน์ เขียมกุลวัฒน์, 142 หน้า. ISBN 974-17-4295-9.

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบของการปรับอัตราภาษีต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ ทั้งในด้านส่วนเกินผู้บริโภค และรายได้ที่รัฐบาลได้รับจากการเก็บภาษีรถยนต์นั่ง ช่วงเวลาที่ทำการศึกษา คือ เดือนมกราคม พ.ศ.2544 – เดือนกันยายน พ.ศ.2547 โดยได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่หนึ่ง ศึกษาผลกระทบจากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์โดยศึกษาเฉพาะรถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศเท่านั้น และส่วนที่สอง ศึกษาผลกระทบจากการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ด้วยการลดอัตราภาษีศุลกากรที่เก็บจากรถยนต์โดยศึกษาเฉพาะผลต่อรถยนต์นั่งนำเข้าเท่านั้น การศึกษารถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศจะแบ่งรถยนต์ออกเป็น 3 ขนาดตามความจุกระบอกสูบ คือ รถยนต์ขนาดไม่เกิน 1600 ซีซี รถยนต์ขนาด 1601 – 2000 ซีซี และรถยนต์ขนาด 2501 – 3000 ซีซี ส่วนการศึกษารถยนต์นั่งนำเข้าจะแบ่งรถยนต์ออกเป็น 2 ขนาดตามความจุกระบอกสูบ คือ รถยนต์ขนาดเล็ก (ไม่เกิน 2400 ซีซี) และรถยนต์ขนาดใหญ่ (เกินกว่า 2400 ซีซี) ทางด้านอุปทานของรถยนต์ได้สมมติให้อุปทานรถยนต์มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์

วิธีการศึกษา ได้สร้างสมการอุปสงค์ของรถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศและรถยนต์นั่งนำเข้า โดยแบ่งออกเป็นสมการของผู้มีงานทำที่มีอายุ 25 – 39 ปี และสมการของผู้มีงานทำที่มีอายุ 40 – 60 ปีขึ้นไป และใช้ตัวแปรอธิบาย ดังนี้ ราคาของรถยนต์นั่ง อัตราแลกเปลี่ยน จำนวนผู้มีงานทำที่มีอายุ 25 – 39 ปี และ 40 – 60 ปีขึ้นไป ราคาน้ำมันเบนซิน และรายได้ประชาชาติ ส่วนการประมาณค่าได้ใช้วิธี Generalized Least Square นำผลที่ได้ไปคำนวณผลกระทบของการลดอัตราภาษีต่ออุปสงค์ของรถยนต์นั่งและราคา ส่วนค่าสัมประสิทธิ์ต่าง ๆ ก็นำมาใช้ในการคำนวณในสมการเพื่อหาผลต่อส่วนเกินผู้บริโภคที่แท้จริง

ผลการศึกษา พบว่า กรณีภาษีสรรพสามิต รถยนต์ขนาดต่ำกว่า 1600 ซีซี ที่อัตราภาษีลดลงจาก 35% เป็น 30% ส่วนเกินผู้บริโภคที่แท้จริงเพิ่มขึ้นประมาณ 18,934 บาทต่อคัน โดยเป็นส่วนที่โอนมาจากภาษีรถยนต์ของรัฐบาล 17,812 บาท เช่นเดียวกับกรณีรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 1600 ซีซี รถยนต์ 1601 – 2000 ซีซี มีส่วนเกินผู้บริโภคแท้จริงประมาณ 30,716 บาท เป็นส่วนที่โอนมาจากรายได้รัฐ 28,956 บาท ส่วนรถยนต์ขนาด 2501 – 3000 ซีซี ซึ่งอัตราภาษีลดลงจาก 41% เป็น 40% มีส่วนเกินผู้บริโภคประมาณ 7,514 บาท โดยโอนจากรายได้รัฐ 7,446 บาท กรณีรถยนต์นั่งนำเข้า หากไม่มีการเก็บภาษีศุลกากรรวมด้วย รถยนต์ขนาดเล็ก จะมีส่วนเกินผู้บริโภคแท้จริง 572,213 บาท โดยโอนจากรายได้รัฐ 351,917 บาท ส่วนรถยนต์ขนาดใหญ่ มีส่วนเกินผู้บริโภคแท้จริง 686,883 บาท โดยโอนจากรายได้รัฐ 195,320 บาท

ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า การลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ผลได้ทางเศรษฐกิจตกเป็นของผู้บริโภครถยนต์ขนาดเล็กเป็นส่วนใหญ่ซึ่งเป็นสิ่งที่ดีเพราะรถยนต์เล็กเป็นรถที่ผู้คนส่วนใหญ่บริโภคและมีเครื่องยนต์ขนาดเล็กที่ประหยัดน้ำมันดีกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ ส่วนกรณีภาษีศุลกากร การลดอัตราภาษีลง 100% หรือไม่มีการเก็บภาษีศุลกากรจะทำให้สวัสดิการของผู้บริโภคเพิ่มขึ้นอย่างมากเนื่องจากอัตราภาษีศุลกากรเดิมสูงถึงร้อยละ 80



สาขาวิชา...เศรษฐศาสตร์...
ปีการศึกษา...2548....

ลายมือชื่อนิสิต..... กฤษณา คงฤทธิ์
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

4685554029 : MAJOR ECONOMICS

KEY WORD: ECONOMIC WELFARE / EXACT CONSUMER'S SURPLUS / EXCISE TAX / TARIFF / PASSENGER CARS

KUSUMA KONGRITH: THE IMPACT OF PASSENGER CAR TAX REFORM ON CONSUMERS. THESIS ADVISOR: ASST.PROF. CHAIRAT AEMKULWAT, Ph.D. 142 pp. ISBN 974-17-4295-9.

This study aims at assessing the impact of tax reform on the economic welfare with respect to consumer surplus and government revenue from passenger car tax. The study focuses on the period from January, 2001 to September, 2004. The study is divided into two parts: The study of the impact of excise tax reform on domestic passenger car and the study of the impact of a 100% tariff reduction, which means the reduction in automobile industry protection, on imported passenger cars. In the case of domestic passenger cars, they are divided into three types based on their capacities: cars with less than 1600 cc., cars with 1601 – 2000 cc., and cars with 2501 – 3000 cc.. In the case of imported passenger cars, they are divided into two types based on their capacities: small cars (with less than 2400 cc.) and large cars (with more than 2400 cc.). The elasticity of car supply with respect to the price is assumed to be perfectly elastic.

Demand equations of domestic and imported cars are employed in this study. Every equation is divided into two equations: the demand equation of employees who are 25 – 39 years old and the demand equation of workers who are 40 – more than 60 years old. The independent variables consist of car price, exchange rate, the amount of workers who are 25 – 39 years old and 40 – more than 60 years old, Benzine price and national income. The generalized least square method is used in estimations. Its result is considered in terms of the effects of tax decreasing on car demand and on car price. To calculate the exact consumer's surplus, all coefficients are brought to the equation that is derived.

According to the findings, the impact of excise tax reduction (from 35% to 30%) on car with less than 1600 cc. increases the exact consumer's surplus about 18,934 baht per a car owing to the money transferred from government revenue 17,812 baht. Like car with less than 1600 cc., car with 1601 – 2000 cc. has an exact consumer's surplus about 30,716 baht owing to the money transferred from government revenue 28,956 baht. In the case of car with 2501 - 3000 cc.(tax rate reduce from 41% to 40%), there are the exact consumer's surplus about 7,446 baht and the transferred government revenue 6,464,930 baht or so. In the case of imported cars (no tariff), the exact consumer's surplus and government revenue of small cars are 572,213 baht and 351,917 baht respectively. In common with the small cars, the exact consumer's surplus and government revenue of large cars are 686,883 baht and 195,320 baht respectively.

The results indicate the welfare gain of the car excise tax reduction is largely possessed by consumers of small cars. This impact is good because small cars are occupied by numerous consumers and use petrol less than large cars. In the case of tariff, the liberalization will increase the welfare of consumers greatly because tariff will decrease from 80% to 0%.

Field of study....Economics....

Academic year....2005....

Student's signature..... 

Advisor's signature..... 

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัยรัตน์ เขี่ยมกุลวัฒน์ ได้กรุณาเสียสละเวลาชี้แนะ ให้คำปรึกษา และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างยิ่ง ร่วมกับ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เกียรติวิบูลย์ ชมแข ประธานกรรมการสอบ และ คณะกรรมการสอบ อันได้แก่ รองศาสตราจารย์ ดร.ชลัษเฐียร อมรวัฒนา และ รองศาสตราจารย์ สามารถ เจียสกุล จนช่วยให้วิทยานิพนธ์มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้

และสำหรับการศึกษาค้นคว้าข้อมูล ผู้ศึกษาได้รับความอนุเคราะห์จากคุณปิติมา ชุนิตย์ หัวหน้าฝ่ายบรรณารักษะการบริษัทยูเอสบีเอส จำกัด ที่กรุณาเอื้อเฟื้อข้อมูลยอดขายรถยนต์ตั้งแต่ปี 2544 - 2547 นอกจากนี้ ในด้านการวิเคราะห์ข้อมูลผู้ศึกษาได้รับคำแนะนำจากคุณศิวพงศ์ ธีรอำพน และคุณทศพล อภัยทาน ผู้ศึกษาขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ท้ายที่สุดที่ผู้ศึกษาจะลืมมิได้คือ คุณพ่อ คุณแม่ น้องสาว และเพื่อน ๆ ในหลักสูตร เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิตที่คอยเป็นกำลังใจ จนทำให้ผู้ศึกษาสามารถจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จสมบูรณ์ลงด้วยดี

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	9
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	9
1.4 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	10
1.5 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	10
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	11
1.7 ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลการวิจัย.....	11
บทที่ 2 โครงสร้างภาษีอากรที่เก็บจากรถยนต์.....	13
2.1 ภูมิหลังของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย.....	14
2.2 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์.....	16
2.3 โครงสร้างภาษีศุลกากรที่เก็บจากรถยนต์.....	31
บทที่ 3 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและวรรณกรรมปริทัศน์.....	37
3.1 แนวคิดและทฤษฎี.....	37
3.2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	43
บทที่ 4 วิธีการศึกษา.....	61
4.1 แนวคิดในการวิเคราะห์.....	61
4.2 สมการที่ใช้ในการศึกษา.....	65
4.3 การนำสมการมาประยุกต์ใช้ในการคำนวณผลกระทบต่อ สวัสดิการทางเศรษฐกิจ.....	69
4.4 นิยามตัวแปรและการเลือกข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	74

	หน้า
บทที่ 5 ผลการศึกษา.....	77
5.1 แบบจำลอง (Econometric Models).....	77
5.2 ผลของการปรับภาษีสรรพสามิตต่อรถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศ.....	80
5.3 ผลของการปรับภาษีศุลกากรต่อรถยนต์นั่งนำเข้า.....	107
บทที่ 6 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	127
6.1 สรุป.....	127
6.2 ข้อเสนอแนะ.....	132
6.3 ข้อจำกัดของการศึกษา.....	137
รายการอ้างอิง.....	138
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	142



 ศูนย์วิทยพัทยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.1	มูลค่าภาษีรถยนต์ปีงบประมาณ 2539 – 2547	2
ตารางที่ 1.2	ผลการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ช่วงอุตสาหกรรมขยายตัว	4
ตารางที่ 1.3	เปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์นั่ง	6
ตารางที่ 1.4	การเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีที่เก็บจากรถยนต์นั่งคิดเป็นร้อยละ	7
ตารางที่ 1.5	อัตราภาษีที่เก็บจากรถยนต์นั่งนำเข้าสำเร็จรูป (Completely Built – Up : CBU)	8
ตารางที่ 2.1	โครงสร้างภาษีรถยนต์ ช่วงก่อนวันที่ 2 กรกฎาคม 2534	17
ตารางที่ 2.2	โครงสร้างภาษีรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2534 – วันที่ 31 ธันวาคม 2534	20
ตารางที่ 2.3	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ปี พ.ศ.2535 – 2537	21
ตารางที่ 2.4	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ปี พ.ศ.2537 – 2540	22
ตารางที่ 2.5	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ปี พ.ศ.2540	23
ตารางที่ 2.6	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ปี พ.ศ.2543 – ก่อนการเปลี่ยนแปลง เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2547	25
ตารางที่ 2.7	เปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตตามประเภทรถยนต์	29
ตารางที่ 2.8	สรุปโครงสร้างอัตราภาษีขาเข้าที่เก็บจากรถยนต์นั่ง	35
ตารางที่ 5.1	ผลการประมาณค่าสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1600 ซีซี ที่ผลิตภายในประเทศ	82
ตารางที่ 5.2	ผลการประมาณค่าสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ 1601 - 2000 ซีซี ที่ผลิตภายในประเทศ	86
ตารางที่ 5.3	ผลการประมาณค่าสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ 2501 – 3000 ซีซี ที่ผลิตภายในประเทศ	90
ตารางที่ 5.4	สรุปความยืดหยุ่นต่อราคาและความยืดหยุ่นต่อรายได้ใน แบบจำลองรถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศ	93
ตารางที่ 5.5	ความยืดหยุ่นต่อราคาและความยืดหยุ่นต่อรายได้ในแบบจำลอง รถยนต์นั่งขนาดเล็กและรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ที่ผลิตในประเทศ	94

ตารางที่ 5.6	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 1600 ซีซี เดิมถูกเก็บภาษีร้อยละ 35 หลังปรับโครงสร้างภาษีถูกเก็บภาษีร้อยละ 30.....	98
ตารางที่ 5.7	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในรถยนต์ขนาด 1601 - 2000 ซีซี เดิมถูกเก็บภาษีร้อยละ 35 หลังปรับโครงสร้างภาษีถูกเก็บภาษีร้อยละ 30.....	100
ตารางที่ 5.8	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ขนาด 2501 – 3000 ซีซี เดิมถูกเก็บภาษีร้อยละ 41 หลังปรับโครงสร้างภาษีถูกเก็บภาษีร้อยละ 40.....	101
ตารางที่ 5.9	สรุปผลกระทบจากการลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ต่อรถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศ.....	102
ตารางที่ 5.10	สรุปผลการวิเคราะห์ภาษีสรรพสามิต.....	105
ตารางที่ 5.11	ผลการประมาณค่าสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งนำเข้าขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 2400 ซีซี.....	108
ตารางที่ 5.12	ผลการประมาณค่าสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งนำเข้าขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 2400 ซีซี.....	112
ตารางที่ 5.13	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีศุลกากรในรถยนต์นั่งนำเข้าขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี สมมติอัตราภาษีลดลง 100%.....	116
ตารางที่ 5.14	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีศุลกากรในรถยนต์นั่งนำเข้าขนาดเกินกว่า 2400 ซีซี สมมติอัตราภาษีลดลง 100%.....	117
ตารางที่ 5.15	สรุปผลกระทบจากการลดอัตราภาษีศุลกากรต่อรถยนต์นั่งนำเข้า.....	118
ตารางที่ 5.16	สรุปผลการวิเคราะห์ภาษีศุลกากร.....	120
ตารางที่ 5.17	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีศุลกากรในรถยนต์นั่งนำเข้าขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี (ไม่มีการเก็บภาษีศุลกากรและอัตราภาษีสรรพสามิตลดลงจาก 35% เป็น 30%).....	122
ตารางที่ 5.18	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีศุลกากรในรถยนต์นั่งนำเข้าขนาดเกินกว่า 2400 ซีซี (ไม่มีการเก็บภาษีศุลกากรและอัตราภาษีสรรพสามิตลดลงจาก 41% เป็น 40%).....	123

ตารางที่ 5.19	เปรียบเทียบผลกระทบจากการลดอัตราภาษีศุลกากรเพียงอย่างเดียว กับการลดอัตราภาษีศุลกากรควบคู่กับการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิต ต่อรถยนต์นั่งนำเข้า.....	125
ตารางที่ 5.20	สรุปผลการวิเคราะห์ภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต.....	126



ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

		หน้า
รูปที่ 3.1	Equivalent Variation กับภาษีการขายเก็บจากสินค้า X.....	38
รูปที่ 3.2	ภาวะส่วนเกินของภาษีการขายเก็บจากสินค้า X.....	39
รูปที่ 3.3	Compensating Variation กับภาษีการขายเก็บจากสินค้า X.....	40
รูปที่ 3.4	ภาวะส่วนเกินของภาษีการขายเก็บจากสินค้า X.....	41
รูปที่ 3.5	ส่วนเกินผู้บริโภควัดจากเส้นอุปสงค์ $CS_{EV} < CS < CS_{CV}$	42
รูปที่ 3.6	ภาวะส่วนเกินของภาษีวัดจากเส้นอุปสงค์.....	43
รูปที่ 4.1	ผลกระทบต่อส่วนเกินผู้บริโภคเมื่อลดอัตราภาษีสรรพสามิต.....	62
รูปที่ 4.2	ผลกระทบต่อส่วนเกินผู้บริโภคเมื่อลดอัตราภาษีศุลกากร.....	64



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย