

20 พฤษภาคม 2011

รู้หรือโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์...ใครได้ ใครเสีย?

แผนปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ เป็นการตอบสนองต่อทิศทางอุตสาหกรรมโลกที่กำลังเปลี่ยนไป ทั้งในเรื่องการประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งโดยรวมแล้วจะส่งผลดีต่อผู้บริโภคและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก แต่หากผู้ประกอบการปรับตัวไม่ทัน จะทำให้ต้นทุนสูงขึ้น รวมทั้งอาจกระทบต่อแผนการขยายการลงทุนของค่ายรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในไทย

ทั้งนี้ โครงสร้างภาษีฉบับใหม่นี้เพิ่งได้รับการอนุมัติในหลักการจากรัฐบาลเมื่อต้นเดือน พ.ค. ที่ผ่านมา โดยจะให้ความสำคัญกับหลัก 3 ประการคือ (1) สมรรถนะการประหยัดพลังงาน (2) การปล่อยมลพิษ ซึ่งวัดจากปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และ (3) มาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งหากผู้ผลิตรถยนต์รายใดมีคุณสมบัติที่เข้าเกณฑ์ที่กำหนดก็จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีเพิ่มเติม เพื่อเป็นการจูงใจให้ค่ายรถยนต์ต่างๆ หันมาผลิตรถยนต์ที่ให้ความสำคัญกับการประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

โดยอัตราภาษีสำหรับรถยนต์นี้จะลดลงเหลือแค่ 2 อัตรา เพื่อให้เกิดความชัดเจนด้านนโยบายและลดความยุ่งยากในการจัดเก็บภาษี โครงสร้างอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่จัดเก็บอยู่ในปัจจุบันนั้น จะมีอัตราภาษีหลายอัตรา ตั้งแต่ 25-50% โดยจะยึดหลักขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี) และแรงม้าเป็นหลัก ในขณะที่ภายใต้โครงสร้างใหม่อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นี้จะลดลงเหลือเพียงแค่ 2 อัตรา โดยจะคิดตามขนาดเครื่องยนต์ ไม่ดูแรงม้าประกอบเหมือนโครงสร้างเดิม โดยรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 3,000 ซีซี จะใช้อัตราภาษี 30% และเกิน 3,000 ซีซี อัตราภาษี 50%

หลักการสำคัญ คือ “ก่อมลพิษสูง เก็บภาษีเพิ่ม” โครงสร้างภาษีแบบใหม่จะเน้นให้ความสำคัญกับเรื่องอัตราสิ้นเปลืองพลังงานและการปล่อยมลพิษเป็นหลัก เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ด้านการประหยัดพลังงาน และสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดว่ารถยนต์ที่ปล่อยก๊าซ CO₂ ระหว่าง 150-200 กรัมต่อกิโลเมตร จะเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราปกติ (normal rate) หากปล่อยต่ำกว่า 150 กรัมต่อกิโลเมตร จะได้ลดภาษี 5% แต่ถ้าปล่อยเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร ต้องเสียภาษีเพิ่มอีก 5% เพื่อเพิ่มแรงจูงใจในการลดมลพิษ และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนมาใช้เทคโนโลยีการผลิตที่ใช้เชื้อเพลิงสะอาด มีประสิทธิภาพสูง รวมทั้งยังเป็นการจูงใจให้ประชาชนเลือกใช้รถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดน้ำมันมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม รถยนต์เชิงพาณิชย์ รถยนต์ประหยัดพลังงาน และรถที่ใช้ไฟฟ้า จะไม่ได้รับประโยชน์จากโครงสร้างภาษีใหม่นี้ สิทธิประโยชน์จากโครงสร้างภาษีสรรพสามิตใหม่จะครอบคลุมเฉพาะรถยนต์นั่งเท่านั้น ขณะที่รถยนต์เชิงพาณิชย์ เช่น รถกระบะทั้งประเภทซิงเกิลแอนด์ ดับเบิ้ลแอนด์ และรถตรวจการณ์ (PPV) จะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ในการลดภาษีเหมือนกลุ่มรถยนต์นั่ง เนื่องจากภายใต้โครงสร้างเดิมมีการเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำเป็นพิเศษอยู่แล้ว (อัตราภาษีระหว่าง 3-20%) เช่นเดียวกับรถยนต์ eco-car หรือรถที่ใช้ไฟฟ้า (fuel cell) ซึ่งแทบจะไม่ได้ปล่อยก๊าซ CO₂ เลย ก็จะต้องเสียภาษีในอัตราเดิมคือ 17% และ 10% ตามลำดับ

ขณะที่รายละเอียดสำคัญที่ต้องนำกลับไปทบทวนใหม่คือ อัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน หลักการวัดการปล่อยมลพิษตามโครงสร้างภาษีใหม่ที่กระทรวงการคลังเสนอ จะคำนวณเฉพาะ “การปล่อยของเสียจากปลายท่อรถยนต์” เท่านั้น ซึ่งกระทรวงพลังงานเห็นว่ายังไม่เป็นธรรม โดยเฉพาะกับกรณีของรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนประเภทเอทานอล ไบโอดีเซล ก๊าซธรรมชาติ (NGV) และ E85 จะถูกเก็บภาษีในอัตรา 30% ซึ่งถือเป็นอัตราภาษีที่สูงกว่ารถยนต์ hybrid และ fuel cell โดยเสนอว่า การเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนควรพิจารณาตามหลักสากลที่ประเทศพัฒนาแล้วใช้กัน โดยจะคำนวณตั้งแต่กระบวนการเพาะปลูกพืชพลังงานซึ่งนำมาใช้ผลิตเชื้อเพลิง เพราะสามารถช่วยลดก๊าซ CO₂ ได้ตั้งแต่ต้นทาง ลดการนำเข้าน้ำมัน บรรเทาปัญหาโลกร้อน รวมทั้งยังสอดคล้องกับแผนพัฒนาพลังงานทดแทนของประเทศอีกด้วย ดังนั้น อัตราภาษีสำหรับรถยนต์ประเภทนี้จึงควรจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีเพิ่มเติมเป็นกรณีพิเศษ

Implication

- หากรัฐบาลให้กรอบระยะเวลาในการปรับตัวสักระยะไป จะมีผลให้ต้นทุนของผู้ประกอบการเพิ่มสูงขึ้น และอาจกระทบต่ออุตสาหกรรมทั้งระบบ หากรัฐบาลบังคับใช้โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ใหม่ภายในเวลา 3 ปี ตามข้อเสนอของกรมสรรพสามิต ผู้ประกอบการอาจปรับตัวไม่ทัน และมีผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากปัจจุบันรถยนต์ส่วนใหญ่ที่ใช้ในไทยมีการปล่อยก๊าซ CO₂ สูงกว่ามาตรฐานที่กำหนด (200 กรัมต่อกิโลเมตร) ซึ่งตามโครงสร้างภาษีใหม่จะต้องเสียภาษีเพิ่มอีก 5% และท้ายที่สุดแล้ว ผู้ประกอบการอาจจำเป็นต้องส่งผ่านภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นไปยังผู้บริโภคผ่านการปรับขึ้นราคาขายรถยนต์และอาจกระทบต่อยอดขายในที่สุด รวมทั้งอาจจะกระทบต่อแผนการขยายการลงทุนของค่ายรถยนต์และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และอาจกระทบแรงงานในระบบอีกกว่า 5 แสนคน เพราะโดยปกติแล้ว ค่ายรถยนต์ส่วนใหญ่จะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบรถ (model change) ทุกๆ 5 ปี
- แต่ในระยะยาว จะส่งผลดีต่อผู้บริโภคและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ปัจจุบันทิศทางของอุตสาหกรรมรถยนต์โลกได้ให้ความสำคัญกับรถยนต์ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับเงื่อนไขตามโครงสร้างภาษีใหม่ของไทย ซึ่งหากมีการบังคับใช้ก็เท่ากับเป็นการช่วยผลักดันให้ผู้ผลิตรถยนต์ค่ายต่างๆ นำเทคโนโลยีเครื่องยนต์รุ่นใหม่ล่าสุดที่มีประสิทธิภาพสูงมาสู่ไทย ซึ่งนอกจากจะเป็นประโยชน์โดยตรงต่อผู้บริโภคแล้ว ยังลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และผลักดันให้ไทยกลายเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งหลักของโลกเช่นเดียวกับรถกระบะประเภท 1 คัน ที่ไทยครองแชมป์อยู่ในปัจจุบัน
- รวมทั้งยังเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มและยกระดับมาตรฐานของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย นอกจากการปรับโครงสร้างภาษีครั้งนี้จะเป็นการส่งสัญญาณให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศ เลือกรถยนต์รุ่นที่มีคุณสมบัติด้านการประหยัดน้ำมัน ปล่อยมลพิษต่ำ และมีคุณสมบัติด้านความปลอดภัยสูงแล้ว ยังทำให้ผู้ประกอบการไทยไม่ต้องปรับเปลี่ยนไปแข่งขันด้านราคา (price war) โดยอาศัยต้นทุนหรือค่าแรงที่ต่ำกว่าประเทศอย่างจีนและอินเดีย เหมือนที่เคยเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการในหลายอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เป็นต้น

รูปที่ 1: โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ใหม่ซึ่งผ่านการอนุมัติในหลักการจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO ₂)	อัตราภาษี
1) รถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 3,000 ซีซี	
• น้อยกว่า 150 กรัม/กิโลเมตร	25%
• 150-200 กรัม/กิโลเมตร	30%
• มากกว่า 200 กรัม/กิโลเมตร	35%
2) รถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3,000 ซีซี	
• น้อยกว่า 150 กรัม/กิโลเมตร	45%
• 150-200 กรัม/กิโลเมตร	50%
• มากกว่า 200 กรัม/กิโลเมตร	55%
3) รถยนต์ hybrid ขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 3,000 ซีซี	
• น้อยกว่า 150 กรัม/กิโลเมตร	15%
• 150-200 กรัม/กิโลเมตร	20%
• มากกว่า 200 กรัม/กิโลเมตร	25%
4) รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล ไบโอดีเซล NGV, E85-100)	30%
5) รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (eco-car)	17% (คงเดิม)
6) รถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า/fuel cell/plug-in hybrid	10% (คงเดิม)

ที่มา: ข้อมูลจากกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

โดย : วิชชุดา ชุ่มมี (witchuda.chummee@scb.co.th)

EIC | Economic Intelligence Center