บทที่ 3
มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

ในบทที่ 3 นี้ผู้วิจัยจะได้ทบทวนมาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยและของต่างประเทศ ซึ่งมีมาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร โดยผู้วิจัยจะแยกอธิบายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายภาษีดังต่อไปนี้

1. มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย
2. มาตรการทางกฎหมายภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย
3. มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา
4. มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลี
5. มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย

3.1 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

ปัจจุบันมีกฎหมายสรรพสามิตใช้บังคับอยู่ 7 ฉบับ แต่สำหรับที่ใช้บังคับกับสินค้าประเภทรถยนต์ไฟฟ้ามีอยู่ 2 ฉบับ ดังนี้

1. พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527
2. พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

3.1.1 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

ผู้วิจัยพบว่าภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต
2. ฐานภาษี

1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี อาจแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ

1) ผู้ประกอบอุตสาหกรรม

2) ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ

3) ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า

4) ผู้อื่นตามที่กฎหมายกำหนด

1) ผู้ประกอบอุตสาหกรรม หมายความว่า เจ้าของหรือผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม[1] ได้แก่

(1) เจ้าของซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม หมายถึงบุคคลผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ (Owner) หรือมีสิทธิ์อื่นใดในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรมนั้น ไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล

(2) ผู้จัดการซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม หมายถึงผู้มีอำนาจสั่งการ (Director) ในการดำเนินธุรกิจหรือกิจการของโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งอาจจะเป็นเจ้าของโรงอุตสาหกรรมหรือบุคคลอื่นก็ได้

(3) บุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรม หมายถึงบุคคลใดก็ตามที่มิใช่เจ้าของหรือผู้จัดการของโรงอุตสาหกรรม แต่ถ้าเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ (Responsibility) ในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรม โดยอาจได้รับมอบหมายจากเจ้าของหรือเป็นตัวแทนของเจ้าของโรงอุตสาหกรรม[2]

2) ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ หมายความว่า เจ้าของหรือผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของสถานบริการ[3]

ความหมายของผู้ประกอบกิจการสถานบริการจะมีลักษณะทำนองเดียวกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมและจะต้องเป็นการประกอบกิจการสถานบริการที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตด้วย คือ บริการสนามแข่งม้า (Horse Racing Course) และบริการสนามกอล์ฟ (Golf Course)[4]

---

[1] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 4.

[2] จาก *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 82-83), โดยประภาศ คงเอียด, 2542, กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

[3] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 4 “สถานบริการ” หมายความว่า สถานที่สำหรับประกอบกิจการในด้านบริการตามที่ระบุไว้ในกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต.

[4] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 92). เล่มเดิม.

3) ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า หมายความว่า การนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร[5] ดังนั้น ผู้นำเข้าจึงหมายความเช่นเดียวกับ ผู้นำของเข้า ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469[6] ดังนั้น ผู้นำเข้าซึ่งสินค้าตามกฎหมายสรรพสามิต หมายถึง เจ้าของ หรือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้น และบุคคลอื่นที่มิใช่เจ้าของหรือผู้มีกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นด้วย แต่ต้องเป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียในเวลาที่นำสินค้าเข้ามา[7]

4) ผู้อื่นตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการที่กฎหมายกำหนดไว้เพื่อป้องกันปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีและเพื่อให้การจัดเก็บภาษีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 กำหนดให้บุคคลอื่นมีหน้าที่เสียภาษี[8] ได้แก่

(1) ผู้โอน ผู้รับโอน และหรือบุคคลอื่นที่กฎหมายกำหนดให้ต้องเสียภาษีสำหรับสินค้านำเข้าที่ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษี[9]

(2) ผู้โอนและผู้รับโอน หรือผู้ได้รับเอกสิทธิ์ สำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักรซึ่งจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์โดยได้รับยกเว้นหรือคืนภาษี[10]

---

[5] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 4 “นำเข้า” หมายความว่า นำเข้ามาในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรซึ่งสินค้าตามพระราชบัญญัตินี้.

[6] พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 2 “ผู้นำของเข้า” หมายความรวมถึงเจ้าของ หรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียชั่วขณะหนึ่งขณะใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากความรักษาของพนักงานศุลกากร.

[7] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 93-94). เล่มเดิม.

[8] แหล่งเดิม.

[9] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 11 “ผู้โอน ผู้รับโอน และหรือบุคคลอื่นที่กฎหมายกำหนดให้ต้องเสียภาษีสำหรับสินค้านำเข้าที่ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษี” หมายถึง ในกรณีสินค้าซึ่งในเวลานำเข้าได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีเพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้เองโดยบุคคลที่มีสิทธิเช่นนั้น หรือเพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์อย่างใดที่กำหนดไว้โดยเฉพาะ ถ้าสินค้านั้นได้โอนไปเป็นของบุคคลที่ไม่มีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษี หรือได้นำเข้าไปใช้ในการอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ หรือสิทธิที่ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีสิ้นสุดลง สินค้านั้นจะต้องเสียภาษีโดยถือตามมูลค่าหรือปริมาณและอัตราภาษีที่เป็นอยู่ในวันโอนหรือนำไปใช้ในการอื่น หรือวันที่สิทธิได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีสิ้นสุดลงเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษี.

[10] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 12 “เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน” หมายถึง ในกรณีที่มีสินค้าขาดไปจากบัญชีคุมสินค้า ให้เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บนเสียภาษีสำหรับสินค้าที่ขาดไปพร้อมกับเบี้ยปรับอีกสองเท่าของเงินภาษีนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าสินค้านั้นสูญหายเพราะเหตุสุดวิสัยหรือเป็นเหตุผิดพลาดในการตรวจนับปริมาณสินค้าอันไม่ได้เกิดขึ้นโดยความจงใจหรือประมาณเลินเล่อของเจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน.

(3) เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน[11]

(4) ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบกิจการสถานบริการที่ควบเข้ากันหรือโอนกิจการให้แก่กัน[12]

(5) ผู้ดัดแปลงสำหรับสินค้ารถยนต์[13]

2. ฐานภาษี

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเสียภาษีสำหรับสินค้า โดยผู้มีหน้าที่เสียภาษีต้องเสียตามอัตราที่คิดเป็นเงินภาษีที่สูงกว่า ซึ่งมี 2 หลักเกณฑ์ ดังนี้

1) การเสียภาษีตามปริมาณหรือตามสภาพ (Ad Rem)

2) การเสียภาษีตามมูลค่าหรือตามราคา (Ad Valorem)

---

[11] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 42 “ผู้โอนและผู้รับโอน หรือผู้ได้รับเอกสิทธิ์สำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักรซึ่งจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์โยได้รับยกเว้นหรือคืนภาษี” หมายถึง ในกรณีสินค้าซึ่งผู้ประกอบอุตสาหกรรมได้รับคืนหรือยกเว้นภาษีตามมาตรา 102 (3) ถ้าสินค้านั้นได้โอนไปเป็นของบุคคลอื่นที่ไม่มีเอกสิทธิ์ หรือเอกสิทธิ์ของผู้ได้รับเอกสิทธิ์สิ้นสุดลงโดยเหตุอื่นนอกจากความตาย สินค้านั้นจะต้องเสียภาษีโดยถือตามมูลค่าหรือปริมาณและอัตราภาษีที่เป็นอยู่ในวันโอนหรือวันที่เอกสิทธิ์สิ้นสุดลงเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษี.

[12] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 57 “ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบกิจการสถานบริการที่ควบเข้ากันหรือโอนกิจการให้แก่กัน” หมายถึง ในกรณีที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบกิจการสถานบริการอันได้ตั้งขึ้นใหม่โดยการควบเข้ากัน หรือผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบกิจการสถานบริการที่รับโอนกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบกิจการสถานบริการเดิมรับผิดร่วมกันในการชำระภาษีของกิจการเดิมที่ควบเข้ากันหรือกิจการที่โอนนั้น.

[13] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 144 ตรี “ผู้ดัดแปลง” หมายรวมถึง ผู้ที่จ้างหรือจัดให้ผู้อื่นทำการดัดแปลงด้วย

วรรคสอง การกระทำที่เป็นการดัดแปลงตามวรรคหนึ่ง มิให้ถือเป็นการผลิตตามความหมายของบทนิยามคำว่า “ผลิต” ตามมาตรา 4 เว้นแต่การดัดแปลงนั้นจะกระทำโดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจ

“ดัดแปลง” หมายถึงการกระทำใด ๆ ต่อรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงให้เป็นรถยนต์นั่งหรือเป็นรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกินสิบคน โดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจ.

1) การเสียภาษีตามปริมาณหรือตามสภาพ ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 9 ให้ถือตามหน่วยตามน้ำหนักสุทธิหรือตามปริมาณของสินค้านั้น[14]

2) การเสียภาษีตามมูลค่าหรือตามราคา ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 8 โดยกำหนดอัตราภาษีเป็นร้อยละของมูลค่าหรือราคาสินค้า แบ่งการจัดเก็บตามชนิดสินค้าเป็น 2 ประเภท คือ ฐานภาษีสำหรับสินค้า และฐานภาษีสำหรับสถานบริการ[15]

---

[14] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 9 สินค้าที่ต้องเสียภาษีตามปริมาณนั้น ให้ถือตามหน่วยตามน้ำหนักสุทธิหรือตามปริมาณของสินค้านั้น เว้นแต่

(1) ในกรณีสินค้าประเภทอาหารที่บรรจุภาชนะโดยมีของเหลวหล่อเลี้ยงด้วย เพื่อประโยชน์ในการ

ถนอมอาหาร น้ำหนักที่ใช้เป็นเกณฑ์คำนวณภาษี ให้ถือเอาน้ำหนักแห่งสินค้า รวมทั้งของเหลวที่บรรจุในภาชนะนั้น

(2) ในกรณีสินค้าที่บรรจุในหีบห่อหรือภาชนะใด ๆ เพื่อจำหน่ายทั้งหีบห่อหรือภาชนะ และมีเครื่องหมายหรือป้ายแสดงปริมาณแห่งสินค้าติดไว้ที่หีบห่อหรือภาชนะนั้น เพื่อประโยชน์ในการคำนวณภาษีอธิบดีจะถือว่าหีบห่อหรือภาชนะนั้น ๆ บรรจุสินค้าตามปริมาณที่แสดงไว้ก็ได้.

[15] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 8 ภายใต้บังคับมาตรา 11 วรรคหนึ่ง และมาตรา 12 วรรคหนึ่ง การเสียภาษีตามมูลค่านั้น ให้ถือมูลค่าตาม (1) (2) และ (3) โดยให้รวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระด้วย ดังนี้

(1) ในกรณีสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมในกรณีไม่มีการขาย ณ โรงอุตสาหกรรม หรือราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมมีหลายราคา ให้ถือตามราคาที่อธิบดีกำหนดตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษี อธิบดีโดยอนุมัติรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศมูลค่าของสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร เพื่อถือเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษี โดยกำหนดจากราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมในตลาดปกติได้

(2) ในกรณีบริการ ให้ถือตามรายรับของสถานบริการเพื่อประโยชน์ในการคำนวณรายรับของสถานบริการ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจกำหนดรายรับขั้นต่ำของสถานบริการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

(3) ในกรณีสินค้าที่นำเข้า ให้ถือราคา ซี.ไอ.เอฟ. ของสินค้าบวกด้วยอากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และภาษี และค่าธรรมเนียมอื่นตามที่จะได้กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา แต่ไม่รวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มตามที่กำหนดใน หมวด 4 ลักษณะ 2 แห่งประมวลรัษฎากร

ในกรณีที่บุคคลผู้นำเข้าได้รับยกเว้นหรือลดอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือตามกฎหมายอื่น ให้นำอากรขาเข้าซึ่งได้รับยกเว้นหรือลดอัตราดังกล่าวมารวมในการคำนวณมูลค่าตาม (3) ด้วย

ราคา ซี.ไอ.เอฟ. ตาม (3) ได้แก่ราคาสินค้าที่บวกด้วยค่าประกันภัยและค่าขนส่งถึงด่านศุลกากรในราชอาณาจักร ทั้งนี้ เว้นแต่

ฐานภาษีสำหรับสินค้า แยกพิจารณาได้ 3 กรณี ดังนี้

1. ฐานภาษีสำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร

2. ฐานภาษีสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร

3. ฐานภาษีสำหรับกรณีดัดแปลงรถยนต์

1. ฐานภาษีสำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม โดยให้รวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระด้วย

ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม สำหรับสินค้ารถยนต์ หมายถึง ราคาที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมขาย (ยังไม่รวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ) โดยสุจริตและเปิดเผยซึ่งต้องไม่ต่ำกว่าราคาที่คำนวณจาก ต้นทุนส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้า ต้นทุนส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ ค่าใช้จ่ายในการผลิต (ได้แก่ ค่าวัตถุดิบทางอ้อม ค่าแรงทางตรง ค่าแรงทางอ้อม ค่าวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือพิเศษ ค่าเสื่อมราคา ค่าลิขสิทธิ์ ค่าใช้จ่ายทั่วไป อื่น ๆ) และกำไร ซึ่งเห็นว่าแนวทางที่กรมสรรพสามิตได้กำหนดไว้เกี่ยวกับราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม สำหรับสินค้ารถยนต์จะถือราคาต้นทุนของสินค้า คือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการทำให้เกิดขึ้นซึ่งสินค้า ซึ่งจะไม่รวมค่าใช้จ่ายหลังจากสินค้าเกิดขึ้นแล้ว (ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร) บวกกำไร ณ โรงอุตสาหกรรม[16]

2. ฐานภาษีสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้ถือราคา ซี.ไอ.เอฟ. ของสินค้าบวกด้วยอากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และภาษี และค่าธรรมเนียมอื่นตามที่จะได้กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา แต่ไม่รวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่มตามที่กำหนดในหมวด 4 ลักษณะ 2 แห่งประมวลรัษฎากร ในกรณีที่บุคคลผู้นำเข้าได้รับยกเว้นหรือลดอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน หรือตามกฎหมายอื่น ให้นำอากรขาเข้าซึ่งได้รับยกเว้นหรือลดอัตราดังกล่าวมารวมในการคำนวณมูลค่าด้วย

ราคา ซี.ไอ.เอฟ. ได้แก่ราคาสินค้าที่บวกด้วยค่าประกันภัยและค่าขนส่งถึงด่านศุลกากรในราชอาณาจักร ทั้งนี้ เว้นแต่ ในกรณีที่อธิบดีกรมศุลกากร ประกาศให้ราคาในท้องตลาดสำหรับของประเภทใดประเภทหนึ่งที่ต้องเสียอากรตามราคาเป็นรายเฉลี่ยตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตรา

(ก) ในกรณีที่อธิบดีกรมศุลกากร ประกาศให้ราคาในท้องตลาดสำหรับของประเภทใดประเภทหนึ่งที่ต้องเสียอากรตามราคาเป็นรายเฉลี่ยตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร ให้ถือราคานั้นเป็นราคาสินค้าในการคำนวณราคา ซี.ไอ.เอฟ.

(ข) ในกรณีที่เจ้าพนักงานศุลกากรประเมินราคาเพื่อเสียอากรขาเข้าใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ให้ถือราคานั้นเป็นราคาสินค้าในการคำนวณราคา ซี.ไอ.เอฟ.

[16] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 136-147). เล่มเดิม.

ศุลกากร หรือในกรณีที่เจ้าพนักงานศุลกากรประเมินราคาเพื่อเสียอากรขาเข้าใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ให้ถือราคานั้นเป็นราคาสินค้าในการคำนวณราคา ซี.ไอ.เอฟ.

3. ฐานภาษีสำหรับกรณีดัดแปลงรถยนต์[17] ให้ถือราคาค่าจ้างแรงงานดัดแปลงบวกด้วยค่าวัสดุอุปกรณ์หรือค่าจ้างทำของซึ่งรวมค่าวัสดุอุปกรณ์อยู่ด้วย แต่ต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำสำหรับค่าใช้จ่ายในการดัดแปลงและค่าวัสดุอุปกรณ์ตามที่อธิบดีกำหนด[18]

ฐานภาษีสำหรับบริการ

ให้ถือตามรายรับของสถานบริการรวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ เพื่อประโยชน์ในการคำนวณรายรับของสถานบริการ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกำหนดรายรับขั้นต่ำของสถานบริการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง[19]

กฎหมายได้กำหนดความหมายของรายรับไว้ว่า หมายความถึง เงิน ทรัพย์สิน ค่าตอบแทน หรือประโยชน์ใด ๆ ที่อาจคำนวณได้เป็นเงิน ที่ได้รับหรือพึงได้รับจากการให้บริการ[20]

3.1.2 พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

คือ กฎหมายที่กำหนดประเภทสินค้าและอัตราภาษี ซึ่งต้องใช้ควบคู่กับพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 เพราะเป็นบทบัญญัติที่มีความสัมพันธ์กัน ซึ่งในการบริหารการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้นต้องจัดเก็บภาษีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดโดยบทบัญญัติของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษี ความรับผิดของภาษี ส่วนการเก็บจากสินค้าใดและอัตราเท่าไรจะต้องพิจารณาในพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งสามารถอธิบายได้ ดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างของพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต
2. ประเภทรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต
3. การปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์
4. การยกเว้นภาษี การลดหย่อนภาษี การลดอัตราภาษี และการคืนภาษี
5. การยกเว้นภาษี การลดอัตราภาษี การลดหย่อนภาษี และการคืนภาษีสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์และแบตเตอรี่
6. โครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก

---

[17] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 144 เบญจ.

[18] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 166-168). เล่มเดิม.

[19] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 8 (2).

[20] พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 4.

3.1.2.1 โครงสร้างของพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต

ความหมายของพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต หมายถึง การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทของสินค้าและบริการ ตลอดจนจำนวนเงินภาษีสรรพสามิตที่รัฐเรียกเก็บจากบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษีตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตจะระบุไว้ท้ายพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

3.1.2.2 รถยนต์ไฟฟ้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ในหัวข้อนี้ผู้วิจัยจะกล่าวถึงสาระสำคัญสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตดังต่อไปนี้

1) ความหมายของรถยนต์

2) ประเภทรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

3) แบตเตอรี่ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

1) ความหมายของรถยนต์

รถยนต์ หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดิมด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น แต่ไม่รวมถึงรถที่เดินบนราง รถจักรยานยนต์มีพ่วงข้างไม่เกินหนึ่งล้อ และรถยนต์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา[21]

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของกฎหมายข้างต้นจะเห็นได้ว่า รถยนต์จะต้องมีองค์ประกอบดังนี้

(1) ต้องเป็นรถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อขึ้นไป และ

(2) ต้องเป็นรถที่

ก. เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ หรือ

ข. เดินด้วยกำลังไฟฟ้า

ค. เดินด้วยพลังงานอื่น[22]

---

[21] พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ตอนที่ 5.

[22] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 57). เล่มเดิม.

2) ประเภทรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตได้กำหนดประเภทรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีไว้ 3 ประเภท ดังนี้

(1) รถยนต์นั่ง หมายความว่า รถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบสำหรับเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัย และให้หมายความรวมถึงรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน เช่น รถยนต์ที่มีหลังคาติดต่อเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวร ด้านข้างและด้านหลังคนขับมีประตูหรือหน้าต่างและมีที่นั่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีที่นั่งเท่าใด จากนิยามอาจแบ่งความหมายของรถยนต์นั่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

ก. รถเก๋ง หมายถึง รถยนต์นั่งแบบเก๋งโดยทั่วไป

ข. รถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัย หมายถึง รถยนต์ที่ตามปกติวิสัยได้ออกแบบมาเพื่อใช้สำหรับนั่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับรูปแบบของรถยนต์นั้นว่าผู้ผลิตออกแบบมาเพื่อให้ใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัยหรือเพื่อให้รถยนต์โดยสาร การนั่งเป็นปกติวิสัยมุ่งหมายที่จะให้ใช้เป็นรถยนต์ส่วนตัว มิใช่ให้เป็นรถยนต์โดยสารทั่วไป

ค. รถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกับรถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัย การที่กฎหมายกำหนดไว้ในลักษณะนี้ เพื่ออุดช่องว่างในการหลีกเลี่ยงการเสียภาษีโดยอ้างว่าเป็นรถยนต์ที่มิได้มีลักษณะทำนองเดียวกันกับรถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัยและเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการตีความ ซึ่งกฎหมายได้กำหนดเป็นตัวอย่างไว้แล้วว่ารถยนต์ที่มีหลังคาติดต่อเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวรด้านข้างหรือด้านหลังคนขับมีประตูหรือหน้าต่างและมีที่นั่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีที่นั่งเท่าใด กล่าวคือถ้าเป็นรถยนต์ที่ออกแบบให้มีหลังคาติดต่อเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวรตลอดจนด้านข้างและหรือด้านหลังคนขับมีประตูหรือหน้าต่าง และมีที่นั่งแล้วก็ย่อมถือว่าเป็นรถยนต์นั่งตามกฎหมาย[23]

(2) รถยนต์โดยสาร หมายความว่า รถตู้หรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมาก รวมทั้งรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน

รถยนต์โดยสารจึงอาจแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

ก. รถตู้ ความหมายของรถตู้ในที่นี้หมายถึงรถตู้ที่ใช้โดยสารทั่วไป มิใช่รถตู้ทึบที่ใช้ในการบรรทุก เพราะรถตู้ทึบจะไม่เป็นรถยนต์โดยสารได้โดยสภาพ

ข. รถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมาก รถยนต์โดยสารประเภทนี้จะมุ่งหมายถึงรถยนต์โดยสารขนาดใหญ่ซึ่งใช้ขนส่งโดยสาร จำนวนมาก เช่น รถบัส รถทัวร์ เป็นต้น

---

[23] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 59-60). เล่มเดิม.

ค. รถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกันกับรถตู้หรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมาก การที่กฎหมายกำหนดไว้เช่นนี้ก็เพื่ออุดช่องว่างและเพื่อความยืดหยุ่นในการบังคับใช้กฎหมายทำนองเดียวกับที่กล่าวมาแล้วในส่วนของรถยนต์นั่ง ปัญหาว่ารถยนต์ชนิดใดที่มีลักษณะทำนองเดียวกับรถตู้หรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมาก ย่อมขึ้นอยู่กับสภาพของรถยนต์และการออกแบบรถยนต์ดังกล่าว ดังนั้นถ้าพิจารณาจากนิยามของรถยนต์โดยสารจะเห็นได้ว่า ลักษณะที่สำคัญของรถยนต์โดยสารจะมุ่งหมายถึงรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสาร ซึ่งการใช้ขนส่งคนโดยสารนั้นมุ่งหมายถึงการใช้ขนส่งคนโดยสารสาธารณะหรือรับจ้างขนส่งคนโดยสารหรืออาจจะเป็นการใช้ในลักษณะเป็นส่วนตัว เช่น รถตู้ส่วนตัว เป็นต้น ความแตกต่างที่สำคัญระหว่างรถยนต์นั่งกับรถยนต์โดยสารนั้น เจตนารมณ์ของกฎหมายน่าพิจารณาจากขนาดประกอบกับรูปแบบ และสภาพของการออกแบบของผู้ผลิตว่าให้ใช้อย่างรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสาร[24]

(3) รถยนต์กระบะ หมายความว่า รถยนต์ที่มีที่นั่งด้านหน้าตอนเดียวสำหรับคนขับและตอนหลังเป็นกระบะบรรทุกซึ่งเปิดโล่งจนถึงท้ายรถโดยไม่มีหลังคา

องค์ประกอบของรถยนต์กระบะ คือ จะต้องเป็นรถยนต์ที่มีที่นั่งด้านหน้าตอนเดียวสำหรับคนขับ และตอนหลังจะต้องมีกระบะบรรทุกซึ่งเปิดโล่งจนถึงท้ายรถโดยไม่มีหลังคา ดังนั้นถ้าเป็นรถยนต์ที่ปกติวิสัยมีที่นั่งด้านหน้าสองตอนและตอนหลังเป็นกระบะบรรทุกก็ย่อมไม่ถือว่าเป็นรถยนต์กระบะแต่เป็นรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกินสิบคนซึ่งขึ้นอยู่กับรูปแบบของรถยนต์นั้น และถ้าเป็นรถปิคอัพที่ใส่หลังคาและมีที่นั่งสองแถวก็ย่อมไม่ถือว่าเป็นรถยนต์กระบะแต่เป็นรถยนต์โดยสารซึ่งอาจจะมีที่นั่งไม่เกิน 10 คน หรือเกิน 10 คนแล้วแต่กรณี ขึ้นอยู่กับรูปลักษณะของรถยนต์นั้นเช่นเดียวกัน[25] ตามตารางดังต่อไปนี้

---

[24] แหล่งเดิม.

[25] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 74). เล่มเดิม.

ตารางที่ 3.1 อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์

ประเภทที่	รายการ[26]	อัตราภาษี	
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ	อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)
05.01	รถยนต์		
	- รถยนต์นั่ง		
	(1) รถยนต์นั่ง		
	(1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	30
	(1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่ เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	35
	(1.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	40
	(1.4) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 C.C. หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	50
	(2) รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด		
	(2.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 C.C.	50	20
	(2.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 C.C.	50	50
	(3) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (DOUBLE CAB) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด		
	(3.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 C.C.	50	12
	(3.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 C.C.	50	50

[26] สำนักมาตรฐานและพัฒนาการจัดเก็บภาษี 2 กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.). *พิกัดอัตราภาษีรถยนต์*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก http://bta.excise.go.th/rate_tax_car.php?rate_id=0002

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี	
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ	อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)
05.01	(4) รถยนต์นั่ง ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด ที่ผลิตจากรถยนต์กระบะหรือแชสซีส์และกระจกบังลมหน้า (Chassis With Windshield) ของรถยนต์กระบะหรือดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะ		
	(4.1) ที่ผลิตหรือดัดแปลงโดยผู้ประกอบอุตสาหกรรม ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด		
	(4.1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 C.C.	50	3
	(4.1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 C.C.	50	50
	(4.2) ที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลง ตามมาตรา 144 ตรี ซึ่งเสียภาษีตามมาตรา 144 ตรี ซึ่งเสียภาษีตามมาตรา 144 เบญจ	50	อัตราภาษีตาม (1) รถยนต์นั่ง (1.1) ถึง (1.4)
05.02	- รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน		
	(1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	30
	(2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	35
	(3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	40
	(4) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 C.C.หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	50

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี	
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ	อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)
05.01และ 05.02	- รถยนต์นั่งที่นำไปติดตั้งก๊าซชุดอุปกรณ์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV-Retrofit)		อัตราภาษีตาม 05.01 (1.1) ถึง (1.3)
	- รถยนต์โดยสารที่นำไปติดตั้งก๊าซชุดอุปกรณ์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV-Retrofit)		อัตราภาษีตาม 05.02 (1) ถึง (3)
05.01 และ 05.02	- รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน		
	(1) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ซึ่งใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาลหรือองค์กรการสาธารณกุศลตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และจำนวนที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด	50	ยกเว้น
	(2) รถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงาน		
	(2.1) แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle)		
	(2.1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 C.C.	50	10
	(2.1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 C.C.	50	50
	(2.2) แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle)	50	10
	(2.3) แบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Vehicle)	50	10

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี	
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ	อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)
	(2.4) รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล		
	(2.4.1) เครื่องยนต์เบนซิน ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 C.C	50	17
	(2.4.2) เครื่องยนต์ดีเซล ที่มีความจุของกระบอกสูบ ไม่เกิน 1,400 C.C	50	17
	(3) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่มีความจุกของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	(3.1) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้		
	(3.1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	25
	(3.1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	30
	(3.1.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	35
	(3.1.4) ที่มีความจุของกระบอกเกิน 3,000 C.C. หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	50
	(3.2) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติได้	50	20

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี	
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ	อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)
	(3.3) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอล ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้		
	(3.3.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบตั้งแต่ 1,780 C.C. แต่ไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	22
	(3.3.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	27
	(3.3.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	32
	(4) รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 C.C.		
	(4.1) รถยนต์นั่งสามล้อ	50	5
	(4.2) รถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 C.C.	50	5
05.90	(1) รถยนต์กระบะที่ออกแบบสำหรับให้มีน้ำหนักรถรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม		
	(1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 C.C.		
	(1.1.1) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด	50	3
	(1.1.2) ซึ่งมีคุณลักษณะนอกเหนือจาก (1.1.1)	50	18
	(1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 C.C.	50	50

3. แบตเตอรี่ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต หมายถึง แบตเตอรี่ทุกชนิดไม่ว่าจะเป็นแบตเตอรี่ที่ใช้กับไฟฉาย วิทยุ หรืออุปกรณ์ไฟฟ้าอื่น ๆ ซึ่งโดยทั่วไปจะจัดอยู่ในจำพวกแบตเตอรี่แห้ง (Dry Cell) และแบตเตอรี่ที่ใช้กับรถยนต์หรือแบตเตอรี่เปียก (Wet Cell)[27]

อัตราภาษีในการจัดเก็บตามมูลค่าร้อยละ 10[28] แต่สำหรับแบตเตอรี่ที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ให้เสียในอัตราตามมูลค่าร้อยละ 5[29] ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2 อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับแบตเตอรี่

ประเภทที่	**รายการ**[30]	อัตราภาษี			
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ		อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน	
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)
08.09	แบตเตอรี่				
	(1) แบตเตอรี่	30	-	10	-
	(2) แบตเตอรี่ที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิต	30	-	5	-

[27] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 80). เล่มเดิม.

[28] ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 42) ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2540.

[29] ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 45) ลงวันที่ 25 มิถุนายน 2540.

[30] สำนักมาตรฐานและพัฒนาการจัดเก็บภาษี 2 กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.). *พิกัดอัตราภาษีแบตเตอรี่*. สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก http://bta.excise.go.th/rate_tax_battery.php?rate_id=0009

3.1.2.3 การปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์[31]

สำหรับอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์ในปัจจุบันจัดเก็บตามขนาดของเครื่องยนต์ ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.3 โครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบัน

โครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบัน[32]				
ประเภทรถยนต์	**ขนาดเครื่องยนต์**	**อัตราภาษี (ร้อยละ)**		
		E10	**E20**	**E85**
รถยนต์นั่ง	< 2,000 CC	30	25	22
	2,001-2,500 CC	35	30	27
	2,501-3,000 CC	40	35	32
	> 3,000 CC	50	50	50
PPV / DC / Pick Up	< 3,250 CC	20 / 12 / 3		
	> 3,250 CC	50		
รถยนต์ประหยัดพลังงาน	1,300 / 1,400	17		
Eco Car (B/D)*	< 3,000 CC	10		
Hybrid / EV / Fuel Cell	> 3,000 CC	50		
NGV (OEM) / (Retrofit)	< 3,000 CC	20 / เงินอุดหนุน 50,000 บาทต่อคัน		
	> 3,000 CC	50		

[31] ณัฐกร อุเทนสุต. (ม.ป.ป.). *แนวทางการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์.* สืบค้น 2 ธันวาคม 2556, จาก http://www.auto.co.th/wp-content/uploads/2015/03/%E0%B9%81%E0%B8%99%E0%B8%A7%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B9%82%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%A9%E0%B8%B5%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%A2%E0%B8%99%E0%B8%95%E0%B9%8C%E0%B9%82%E0%B8%94%E0%B8%A2%E0%B8%93%E0%B8%B1%E0%B8%90%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%AD%E0%B8%B8%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B8%B8%E0%B8%95.pptx

[32] ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 109) ลงวันที่ 24 เมษายน 2556.

เรียกเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ถึง 43 อัตราทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในด้านนโยบายภาษีการจัดเก็บภาษีและการลงทุนเพื่อผลิตรถยนต์ของผู้ประกอบการ ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553 จึงมีจัดตั้งคณะทำงานปฏิรูปโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ขึ้นมาศึกษาแนวทางการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราใหม่ให้มีจำนวนอัตราน้อยลงพร้อมกับกำหนดหลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีใหม่ โดยคิดจากปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) แทนที่จะเป็นตามขนาดเครื่องยนต์และประเภทของน้ำมันอย่างที่ใช้ในปัจจุบันและกรมสรรพสามิตยังได้เชิญตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์มาแสดงความคิดเห็นเป็นรายบริษัท

สำหรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์อัตราใหม่จะคำนึงถึงการลดภาวะโลกร้อนและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพโดยจะมีเพียง 16 อัตรา คิดอัตราภาษีจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) โดยรถยนต์ที่สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ได้ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดจะได้รับการลดภาษีสรรพสามิตลง แต่ถ้าไม่สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ได้ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดภาษีสรรพสามิตจะถูกปรับขึ้น ซึ่งมีการประมาณการว่าโครงสร้างภาษีใหม่จะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ได้ 40,000

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2555 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกสูบ เนื่องจากการจัดเก็บภาษีตามการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) จะสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพและส่งผลให้ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ลดลง เพื่อการประหยัดพลังงานและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นสาเหตุสำคัญของภาวะโลกร้อน ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ
2. การเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
3. ความปลอดภัยของรถยนต์
4. การใช้พลังงานทดแทน
5. ประสิทธิภาพในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์[33]

---

[33] *แนวทางการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์*. เล่มเดิม.

ทั้งนี้ การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นการคิดภาษีโดยแบ่งตามประเภทรถยนต์ 7 ประเภท[34] ตามตารางดังต่อไปนี้

---

[34] กระทรวงการคลัง. (ม.ป.ป.) *โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกสูบ* คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2555 โดยมีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2559. สืบค้น 15 พฤษภาคม 2557, จาก http://news.tlcthai.com/news/79204.html

การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นการคิดภาษีโดยแบ่งตามประเภทรถยนต์ 7 ประเภท ประกอบด้วย

1. รถยนต์นั่ง และรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

   1.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 30

   1.2 ปล่อยก๊าซ 150 ถึง 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 35

   1.3 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 40

2. รถยนต์นั่งประเภทอี 85 และรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

   2.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 25

   2.2 ปล่อยก๊าซ 150 ถึง 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 30

   2.3 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 35

3. รถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

   3.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 10

   3.2 ปล่อยก๊าซเกิน 100 ถึง 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 20

   3.3 ปล่อยก๊าซเกิน 150 ถึง 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 25

   3.4 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 30

4. รถยนต์กระบะที่ไม่มีพื้นใส่สัมภาระด้านหลังคนขับ มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

   4.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 3

   4.2 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 5

5. รถยนต์กระบะที่มีพื้นใส่สัมภาระด้านหลังคนขับ มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

   5.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 5

   5.2 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 7

6. รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (ดับเบิ้ลแคป) มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 CC มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

ตารางที่ 3.4 โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่[35]

โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่			
ประเภทรถยนต์	**ขนาดเครื่องยนต์**	**CO_2**	**อัตราภาษี(ร้อยละ)**
รถยนต์นั่ง / Hybrid	< 3,000 CC	< 150 g/km	30 / 10
		150-200 g/km	35 / 20
		> 200 g/km	40 / 25
	> 3,000 CC		50
PPV / DC / Pick Up	< 3,250 CC	< 200 g/km	25 / 12 / 3
		> 200 g/km	30 /15 / 5
	> 3,250 CC		50
รถยนต์ประหยัดพลังงาน/ พลังงานทดแทน Eco Car (B/D)	1,300 / 1,400	< 120 g/km	17
Plug In Hybrid / EV			10
Fuel Cell E85 / NGV (OEM)			อัตราภาษีรถยนต์นั่ง + เงินอุดหนุน 30,000 บาทต่อคัน

6.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 12

6.2 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 15

7. รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 CC ภาษี มีอัตราการจัดเก็บภาษีดังนี้

7.1 ปล่อยก๊าซไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 25

7.2 ปล่อยก๊าซเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 30

[35] แหล่งเดิม.

ตารางที่ 3.5 เปรียบเทียบโครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบันกับโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่[36]

ประเภทรถยนต์	โครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบัน				โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่			
	ขนาดเครื่องยนต์ (แรงม้า HP)	อัตราภาษี (ร้อยละ)			CO_2	อัตราภาษี (ร้อยละ)		
		E10	E20	E85		E10/E20	E85/NGV	Hybrid
รถยนต์นั่ง	≤2,000 CC	30	25	22#	≤ 100 g/km	}30*	}25*	10
- รถยนต์นั่ง,	2,001-2,500 CC	35	30	27	101-150g/km			20
รถยนต์โดยสารที่มี	2,501-3,000 CC	40	35	32	151-200 g/km	35	30	25
ที่นั่งไม่เกิน 10 คน	>3,000 CC	50	50	50	>200 g/km	40	35	30
	(เกิน 220 HP)				>300 g/km	50	50	50
PPV / DC /Space	≤3,250 CC	20/12/ - /3,18			≤ 200 g/km	25*/12/5/3,18		
Cab/Pick Up	>3,250 CC	50			>200 g/km	30/15/7/5,18		
					>3,250 CC	50		
Eco Car	1,300/1,400 CC	17			≤100 g/km	14*/12		
(Benzine/Diesel) /					101-120 g/km	17/17		
E85								
Electric Vehicle	≤ 3,000 CC	10				10		
/Fuel Cell/ Hybrid		10				**		
	>3,000 CC	50			>3,000 CC	50		
NGV-OEM	≤ 3,000 CC	20				**		
	>3,000 CC	50			>3,000 CC	50		

3.1.2.4 การยกเว้นภาษี การลดหย่อนภาษี การลดอัตราภาษี และการคืนภาษี

การยกเว้นภาษีและการคืนภาษีเป็นมาตรการในการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีต่อบุคคลหรือองค์กรที่จะพึงได้รับสิทธิประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมด้วยเหตุผลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม หรือเหตุผลอื่นใด ตามพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 โดยหลักจะต้องเป็นสินค้าที่ต้องเสียภาษีตามกฎหมายก่อน จึงจะกำหนดเรื่องการยกเว้นภาษี การลดหย่อนภาษี การลดอัตราภาษี และการคืนภาษีไว้ในกรณีใดกรณีหนึ่ง ส่วนการลดหย่อนภาษีและการ

---

[36] *แนวทางการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์*. เล่มเดิม.

หมายเหตุ * : กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย (Active Safety) สำหรับรถยนต์นั่ง รถยนต์ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มี CO_2 ≤150 g/km / รถยนต์ PPV ที่มี CO_2 ≤200 g/km / รถยนต์ Eco Car ที่มี CO_2 ≤100 g/km

** อยู่ในโครงสร้างของรถยนต์นั่งที่พิจารณาจาก CO2 เป็นหลัก # ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 1,780 CC แต่ไม่เกิน 2,000 CC

ลดอัตราภาษีนั้น เป็นมาตรการที่ใช้สำหรับลดภาระภาษีแก่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีหรือบุคคลอื่นที่พึงได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนั้นด้วย เช่น ผู้บริโภคสินค้า เป็นต้นการยกเว้นภาษีได้มีการกำหนดไว้ทั้งในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และกฎหมายอื่น ส่วนการลดหย่อน การลดอัตราและการคืนภาษีนั้น โดยหลักการแล้วจะกำหนดไว้เฉพาะในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 เท่านั้น[37] ซึ่งจะแยกอธิบาย ดังต่อไปนี้

1. การยกเว้นภาษี
2. การลดหย่อนภาษี
3. การลดอัตราภาษี
4. การคืนภาษี

1. การยกเว้นภาษี การยกเว้นภาษีจึงไม่อาจที่จะยกเว้นภาษีให้แก่บุคคลอื่นนอกจากผู้มีหน้าที่เสียภาษีได้ ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 คือ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ ผู้นำเข้า หรือบุคคลอื่น ซึ่งต้องชำระภาษีสำหรับสินค้าที่กำหนดในพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 โดยผู้มีหน้าที่เสียภาษีต้องยื่นคำขอยกเว้นภาษีก่อนเกิดภาระภาษี และเมื่อได้รับอนุมัติให้ยกเว้นภาษีสรรพสามิต ผู้มีหน้าที่เสียภาษีต้องปฏิบัติตามระเบียบที่กรมสรรพสามิตกำหนด

2. การลดหย่อนภาษี คือ การนำภาษีที่ได้ชำระแล้วมาหักออกจากภาษีที่ต้องเสีย ซึ่งการลดหย่อนภาษีนั้นโดยทั่วไปจะเป็นการลดหย่อนให้แก่ผู้มีหน้าที่เสียภาษี เพื่อให้ภาระภาษีของบุคคลนั้นลดลง ซึ่งอาจจะกระทำได้หลายรูปแบบ

3. การลดอัตราภาษี การลดอัตราภาษีนั้นอาจจะเป็นการลดลงมาจากอัตราเพดาน (Ceiling Rate) หรือลดลงมาเป็นพิเศษจากอัตราที่ใช้จัดเก็บภาษีทั่วไปก็ได้ ขึ้นอยู่กับนโยบายในการบริหารและจัดเก็บภาษี การลดอัตราภาษีจะเกิดผลทั้งผู้มีหน้าที่เสียภาษีและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้าหรือบริการนั้น ตัวแปรที่ทำให้ต้องเสียภาษีมากหรือน้อยคืออัตราภาษี

4. การคืนภาษี การคืนภาษีอาจกระทำได้ทั้งต่อบุคคลที่มีหน้าที่เสียภาษีหรือบุคคลอื่นก็ได้ เช่น การคืนภาษีให้แก่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมสำหรับสินค้าที่เสียภาษีไว้แล้ว ถ้าผู้ประกอบอุตสาหกรรมจะส่งสินค้านั้นออกนอกราชอาณาจักรก็มีสิทธิขอคืนภาษีได้ แต่ถ้าสินค้าดังกล่าวผู้ประกอบอุตสาหกรรมได้ขายให้แก่บุคคลอื่นไปแล้ว ถ้าบุคคลนั้นจะส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักรก็ย่อมมีสิทธิขอคืนภาษีได้เช่นเดียวกัน

---

[37] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 199). เล่มเดิม.

3.1.2.5 การยกเว้นภาษี การลดอัตราภาษี การลดหย่อนภาษี และการคืนภาษีสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์และแบตเตอรี่

ผู้วิจัยจะกล่าวถึงการยกเว้นภาษี การลดอัตราภาษี การลดหย่อนภาษี และการคืนภาษีสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์และแบตเตอรี่ โดยแบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

1. สินค้าและบริการที่มีการยกเว้นหรือลดอัตราภาษีโดยเหตุผลทางเศรษฐกิจและสังคม
2. การลดหย่อนภาษี
3. การคืนภาษีสำหรับสินค้าที่นำเข้าและมีการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

1. สินค้าและบริการที่มีการยกเว้นหรือลดอัตราภาษีโดยเหตุผลทางเศรษฐกิจและสังคม ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้มีสิทธิลดอัตราหรือยกเว้นภาษีได้ทั้งโดยมีเงื่อนไขและไม่มีเงื่อนไข ถ้าเป็นกรณีของการยกเว้นภาษีแล้ว ส่วนใหญ่จะมีการกำหนดเงื่อนไขไว้ด้วย ถ้าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวก็จะไม่ได้รับยกเว้นภาษีหรือสิทธิในการยกเว้นภาษีจะสิ้นสุดลง มาตรา 103[38] สำหรับสินค้าบางประเภทนั้นนอกจากจะมีการลดอัตราภาษีทั่วไปจากที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตแล้ว ก็ยังลดอัตราภาษีให้อีกระดับหนึ่ง เช่น กรณีสินค้าแบตเตอรี่อัตราตามพิกัดที่ 08.90 กำหนดไว้ตามมูลค่าร้อยละ 30 และได้ประกาศลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 10 แต่ถ้าเป็นแบตเตอรี่ที่ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตจากแบตเตอรี่ที่ได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดก็จะได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 5 ส่วนที่สำคัญสำหรับมาตรา 103 คือการยกเว้นภาษี[39] เช่น

1.1 การยกเว้นภาษีสำหรับสินค้ารถยนต์

สินค้ารถยนต์นั้น ได้มีการประกาศยกเว้นภาษีตามมาตรา 103 ในกรณีดังต่อไปนี้[40]

ก. รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสาร ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ที่กำหนดในกฎกระทรวงตามความในมาตรา 144 ตรี โดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบกิจการ

---

[38] การลดอัตรา หรือยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าหรือบริการ มาตรา 103

เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชน รัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศลดอัตราหรือยกเว้นภาษีสำหรับสินค้า หรือบริการใด ๆ ได้ ทั้งนี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขไว้ด้วยก็ได้

การลดอัตราหรือยกเว้นภาษี การยกเลิกหรือแก้ไขการลดอัตรา หรือการยกเว้นภาษีตลอดจนหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา.

[39] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 214-215). เล่มเดิม.

[40] แหล่งเดิม.

เป็นธุรกิจ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด[41] โดยยกเว้นภาษีเฉพาะในส่วนที่เป็นมูลค่าของรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงก่อนดัดแปลง

ข. ยกเว้นภาษีสำหรับรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาล หรือองค์การสาธารณกุศล ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และจำนวนที่อธิบดีกำหนด[42]

2. การลดหย่อนภาษี ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 จะมีได้ในกรณีตามมาตรา 101[43] คือ การนำภาษีสรรพสามิตที่ได้เสียไว้แล้วสำหรับสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้าที่กำหนดในกฎกระทรวงไปหักออกจากจำนวนเงินภาษีที่ต้องเสียสำหรับสินค้าที่ผลิตขึ้นนั้น กรมสรรพสามิตกำหนดสินค้าที่สามารถขอลดหย่อนภาษีไว้เฉพาะสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รถยนต์ เครื่องปรับอากาศ แบตเตอรี่ เป็นต้น ผู้ที่ขอลดหย่อนต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เช่น ผู้ประกอบอุตสาหกรรมซึ่งผลิตสินค้ารถยนต์ได้นำเครื่องปรับอากาศหรือแบตเตอรี่ซึ่งได้เสียภาษีสรรพสามิตไว้แล้วไปเป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบของสินค้ารถยนต์ ก็จะมีสิทธิขอลดหย่อนภาษีโดยนำภาษีสรรพสามิตที่ได้เสียไว้แล้วสำหรับสินค้าเครื่องปรับอากาศหรือแบตเตอรี่ไปหักออกจากภาษีสรรพสามิตที่จะต้องเสียสำหรับสินค้ารถยนต์[44]

---

[41] ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีเฉพาะส่วนที่เป็นมูลค่าของรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงก่อนดัดแปลง ลงวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2537 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีเฉพาะส่วนที่เป็นมูลค่าของรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงก่อนดัดแปลง (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2537.

[42] ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข และจำนวนรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาลหรือองค์การสาธารณกุศลที่ได้รับการยกเว้นภาษี ลงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2536.

[43] การลดหย่อนภาษีสินค้า มาตรา 101 ผู้ประกอบอุตสาหกรรมใดประสงค์จะขอลดหย่อนภาษีสำหรับสินค้าที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยนำจำนวนเงินภาษีตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้เสียไว้ แล้วสำหรับสินค้าที่นำมาใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้ามาหักออกจากจำนวนเงินภาษีที่ต้องเสีย สำหรับสินค้านั้นให้ยื่นคำร้องและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

คำวินิจฉัยของอธิบดีเกี่ยวกับจำนวนเงินภาษีที่ขอลดหย่อนให้เป็นที่สุด

[44] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 233-234). เล่มเดิม.

3. การคืนภาษีสำหรับสินค้าที่นำเข้าและมีการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 กำหนดสินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และภายหลังได้มีการส่งออกไปโดยเปลี่ยนสภาพเป็นสินค้าอื่นอาจได้รับคืนภาษีตามมาตรา 106[45]

การคืนภาษีตามมาตรา 106 เป็นกรณีที่ผู้นำเข้าได้นำสินค้าตามที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตเข้ามาในราชอาณาจักร และได้นำไปผลิตเป็นสินค้าอื่นที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตด้วย และได้มีการส่งสินค้าที่ผลิตขึ้นใหม่ออกไปนอกราชอาณาจักร เช่น นำสินค้าเครื่องปรับอากาศเข้ามาในราชอาณาจักรและนำไปติดตั้งในรถยนต์เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร กฎหมายกำหนดให้คืนภาษีสำหรับสินค้าที่ได้เสียภาษีไว้แล้วให้แก่ผู้นำเข้าโดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเดียวกับการคืนเงินอากรขาเข้าตามกฎหมายศุลกากร ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 มาตรา 19 ทวิ[46] โดยผู้นำเข้าต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด จึงจะได้รับคืนเงินภาษีสรรพสามิตได้ทั้งจำนวน

---

[45] การคืนภาษีสินค้าส่งออก มาตรา 106

สินค้าที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร ถ้าพิสูจน์เป็นที่พอใจของอธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายว่าได้ผลิตสินค้าที่นำเข้าซึ่งได้เสียแล้ว ให้คืนภาษีสำหรับสินค้าที่ได้เสียภาษีแล้วนั้นให้แก่ผู้นำเข้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข* เดียวกับการคืนเงินอากรขาเข้า ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

ในกรณีนี้ ตามมาตรา 19 ทวิ ของกฎหมายว่าด้วยศุลกากรกำหนดให้คืนภาษีทั้งหมดให้เพื่อช่วยลดต้นทุนในการผลิตอันเป็นผลมาจากการเสียภาษีซ้ำซ้อน.

[46] มาตรา 19 ทวิ ของที่ส่งออกไปยังเมืองต่างประเทศหรือส่งไปใช้เป็นของใช้สิ้นเปลืองในเรือเดินทางไปต่างประเทศ ถ้าพิสูจน์เป็นที่พอใจอธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายว่าได้ผลิต หรือผสม หรือประกอบ หรือบรรจุ ด้วยของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้คืนเงินอากรขาเข้าให้แก่ผู้นำของเข้าตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(ก) ของที่นำเข้ามานั้นมิใช่ของที่กฎกระทรวงระบุห้ามคืนเงินอากร

(ข) ปริมาณของที่นำเข้าซึ่งใช้ในการผลิต หรือผสม หรือประกอบ หรือบรรจุ เป็นของที่ส่งออกให้ถือตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีเห็นชอบหรือประกาศกำหนด

(ค) ของนั้นได้ส่งออกไปทางท่าเรือหรือที่สำหรับการส่งออกซึ่งของที่ขอคืนอากรขาเข้า

(ง) ของนั้นได้ส่งกลับออกไปภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่นำของซึ่งใช้ในการผลิต หรือผสม หรือประกอบ เป็นของส่งออก หรือใช้บรรจุของที่ส่งออกเข้ามาในราชอาณาจักรและ

(จ) ต้องขอคืนเงินอากรภายในหกเดือนนับแต่วันที่ส่งของนั้นกลับออกไป แต่อธิบดีจะขยายเวลาออกไปตามที่เห็นสมควรก็ได้

อธิบดีมีอำนาจออกข้อบังคับว่าด้วยการพิสูจน์ของ การส่งของกลับออกไป การจัดทำและยื่นเอกสารต่าง ๆ การคำนวณเงินอากรที่พึงคืนให้ และวิธีการอื่น ๆ เกี่ยวกับการคืนเงินอากรนี้.

ถ้านำสินค้าที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตไปใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้าอื่นที่มิได้กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ถ้าส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร ผู้นำของเข้าก็จะได้รับคืนเฉพาะอากรขาเข้าที่ได้ชำระไว้แล้ว แต่จะไม่ได้รับคืนภาษีสรรพสามิตที่ชำระไว้เมื่อตอนนำเข้า เพราะสินค้าที่ผลิตขึ้นใหม่มิใช่สินค้าตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต

อย่างไรก็ตาม ถ้าจะให้ต้นทุนสินค้าที่ส่งออกดังกล่าวลดลงเพื่อส่งเสริมการส่งออกก็ไม่ควรจะให้มีภาษีสรรพสามิตอยู่ในต้นทุนของสินค้านั้น ซึ่งอาจกระทำได้โดยวิธีการตามมาตรา 103 คือออกประกาศให้ยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อนำไปใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นเพื่อการส่งออก ถ้ามีการออกประกาศดังกล่าวแล้วก็จะทำให้แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาเพื่อประกอบในตุ๊กตาหรือนาฬิกาเพื่อส่งออก ก็จะได้รับยกเว้นตั้งแต่ขณะที่นำเข้ามา แต่การยกเว้นภาษีในลักษณะเช่นนี้อาจก่อให้เกิดช่องทางในการหลีกเลี่ยงภาษีขึ้นได้ จึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบว่าสามารถควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่[47]

3.1.2.6 โครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก

ตามนโยบายรัฐบาลที่กำหนดนโยบายยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน โดยให้มีมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ได้แก่ บ้านหลังแรกและรถยนต์คันแรก ทั้งนี้ ได้มอบหมายให้กระทรวงการคลังดำเนินการสำหรับรถยนต์คันแรก ซึ่งจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและประชาชนดังนี้

1. สนับสนุนให้ประชาชนมีโอกาสซื้อรถยนต์ สำหรับผู้ที่ไม่เคยมีรถยนต์มาก่อนสามารถซื้อรถยนต์ได้

2. สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องให้มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทย ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย

3. การจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลเพิ่มมากขึ้น เช่น ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ เป็นต้น

กระทรวงการคลังโดยกรมสรรพสามิตได้เสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีได้มีมติในเรื่องการคืนเงินสำหรับรถยนต์คันแรก เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2554 เรื่องมาตรการรถยนต์

---

[47] *คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต* (น. 255-227). เล่มเดิม.

คันแรก เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2554 และเรื่องขยายเวลาการส่งมอบรถยนต์และยื่นเอกสารสำหรับโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2555[48]

หลักเกณฑ์การคืนเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก ดังนี้

1. เป็นรถยนต์คันแรกของผู้ซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555
2. เป็นรถยนต์ราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท ต่อคัน
3. เป็นรถยนต์นั่ง ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร รถยนต์กระบะ (Pick up) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)
4. เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จดประกอบ)
5. จ่ายเงินตามสิทธิโดยถือจำนวนตามค่าภาษีสรรพสามิตที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท ต่อคัน
6. ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
7. ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี เว้นแต่ กรณีเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังประกาศกำหนด
8. การจ่ายเงินตามสิทธิจะจ่ายให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (เริ่มจ่ายให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป)[49]

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก

กระทรวงการคลังได้ประกาศเรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก ลงวันที่ 6 มิถุนายน 2555 ดังนี้

---

[48] สำนักกำกับและพัฒนาการตรวจสอบภาครัฐ กรมบัญชีกลาง. กระทรวงการคลัง. (2556). *แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก: หลักเกณฑ์การคืนเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก.* สืบค้น 21 สิงหาคม 2557, จาก http://www.cgd.go.th/wps/portal/!ut/p/c0/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gTc9NgQ09LYwP_QE9zA6MgI0vHACM34zBfM_2CbEdFAK-gEE4!/?WCM_PI=1&PC_7_475S1I930OLQ902NTCB34I29V3_WCM_Page.9edd22804a9f4f70a75dffc08fd36bf2=2

[49] *แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก* (น. 1-2). เล่มเดิม.

1. กรณีผู้ซื้อนำเงินที่ได้รับไปตามมาตรการรถยนต์คันแรก คืนแก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก

2. กรณีผู้เช่าซื้อบอกเลิกสัญญาเช่าซื้อก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี และผู้ให้เช่าซื้อนำรถยนต์ออกขายโดยวิธีการประมูลหรือวิธีการที่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกำหนด เมื่อหักใช้หนี้และค่าใช้จ่ายในการขายดังกล่าวแล้ว ถ้ามีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ให้ผู้ให้เช่าซื้อนำเงินส่งให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ผู้เช่าซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก

3. กรณีผู้เช่าซื้อปฏิบัติผิดสัญญาเช่าซื้ออันเป็นเหตุให้รถยนต์ถูกยึดและนำออกขายโดยวิธีการประมูลหรือวิธีการที่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกำหนด เมื่อหักใช้หนี้และค่าใช้จ่ายในการขายดังกล่าวแล้ว ถ้ามีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ให้ผู้ให้เช่าซื้อนำเงินส่งให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ผู้เช่าซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก

4. กรณีรถยนต์ที่ซื้อหรือเช่าซื้อเกิดอุบัติเหตุหรือประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติและผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อไม่ประสงค์จะใช้รถยนต์นั้นต่อไป

5. กรณีรถยนต์ที่ซื้อหรือเช่าซื้อสูญหายและบริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ซื้อหรือผู้ให้เช่าซื้อไปแล้ว ต่อมาผู้ซื้อหรือผู้ให้เช่าซื้อได้รับรถยนต์กลับคืนมาและต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้กับบริษัทผู้รับประกันภัย

6. กรณีผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อถึงแก่กรรม

7. กรณีผู้ให้เช่าซื้อโอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้เช่าซื้อ

8. กรณีผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อซึ่งได้รับโอนกรรมสิทธิ์แล้ว ต่อมาได้ทำสัญญาเช่าซื้อและโอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้ให้เช่าซื้อ โดยผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อยังเป็นผู้ครอบครองรถยนต์ตามสัญญาเช่าซื้ออันเนื่องมาจากการขอสินเชื่อเช่าซื้อนั้น[50]

เอกสารหลักฐานประกอบการยื่นคำขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล

กรมสรรพสามิตได้กำหนดคำแนะนำสำหรับประชาชนในการยื่นคำขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก ตามมติคณะรัฐมนตรีโดยการยื่นคำขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก แบ่งได้เป็น 2 กรณี ดังนี้

---

[50] แหล่งเดิม.

กรณีที่ 1 ผู้ขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรกที่ซื้อหรือจองรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2555 ที่ได้รับมอบรถยนต์ จดทะเบียนรถยนต์ และได้รับสมุดคู่มือทะเบียนรถยนต์แล้ว ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ให้ยื่นเอกสารหลักฐานภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555[51]

กรณีที่ 2 ผู้ขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรกที่ซื้อหรือจองรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2555 แต่ไม่สามารถรับมอบรถยนต์หรือไม่สามารถจดทะเบียนรถยนต์ และรับสมุดคู่มือทะเบียนรถยนต์ได้ทันภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ให้ยื่นเอกสารหลักฐานเป็น 2 ช่วงเวลา ดังนี้

---

[51] เอกสารหลักฐาน มีดังต่อไปนี้

1. แบบฟอร์มคำขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก และเงื่อนไขสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล
2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
3. สำเนาทะเบียนบ้าน
4. สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคาร (เงินฝากธนาคารเฉพาะประเภทออมทรัพย์ สะสมทรัพย์ เผื่อเรียก หรือกระแสรายวันของผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ แต่เพียงผู้เดียว ซึ่งต้องเป็นบัญชีที่ไม่มีเงื่อนไขเฉพาะกับธนาคารในการหักชำระเงินค่าบ้านหรือเงินกู้ฯ และต้องเป็นธนาคารพาณิชย์ภายในประเทศเท่านั้น)
5. หนังสือสัญญายินยอมสละสิทธิ์การโอนรถยนต์ใหม่คันแรก
6. สำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์
   - 6.1 กรณีการซื้อด้วยเงิน
     1. สำเนาใบเสร็จรับเงินหรือสำเนาสัญญาซื้อขายรถยนต์
     2. สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์
   - 6.2 กรณีเช่าซื้อ
     1. สำเนาใบเสร็จรับเงิน (ค่าเงินดาวน์ ค่างวดงวดแรก)
     2. สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์
     3. สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ
7. สำเนาคู่มือจดทะเบียนรถยนต์

1. ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555[52]

2. ภายในระยะเวลา 90 วันนับถัดจากวันรับมอบรถยนต์ ต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติม ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่หรือพื้นที่สาขาที่ได้ยื่นคำขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก[53]

มาตรการรถยนต์คันแรกมีส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงิน จำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางบก และกรมบัญชีกลาง ซึ่งมีกระบวนการดำเนินงานใน 2 เรื่อง ตามตารางดังต่อไปนี้[54]

---

[52] เอกสารที่ต้องใช้ประกอบ มีดังต่อไปนี้

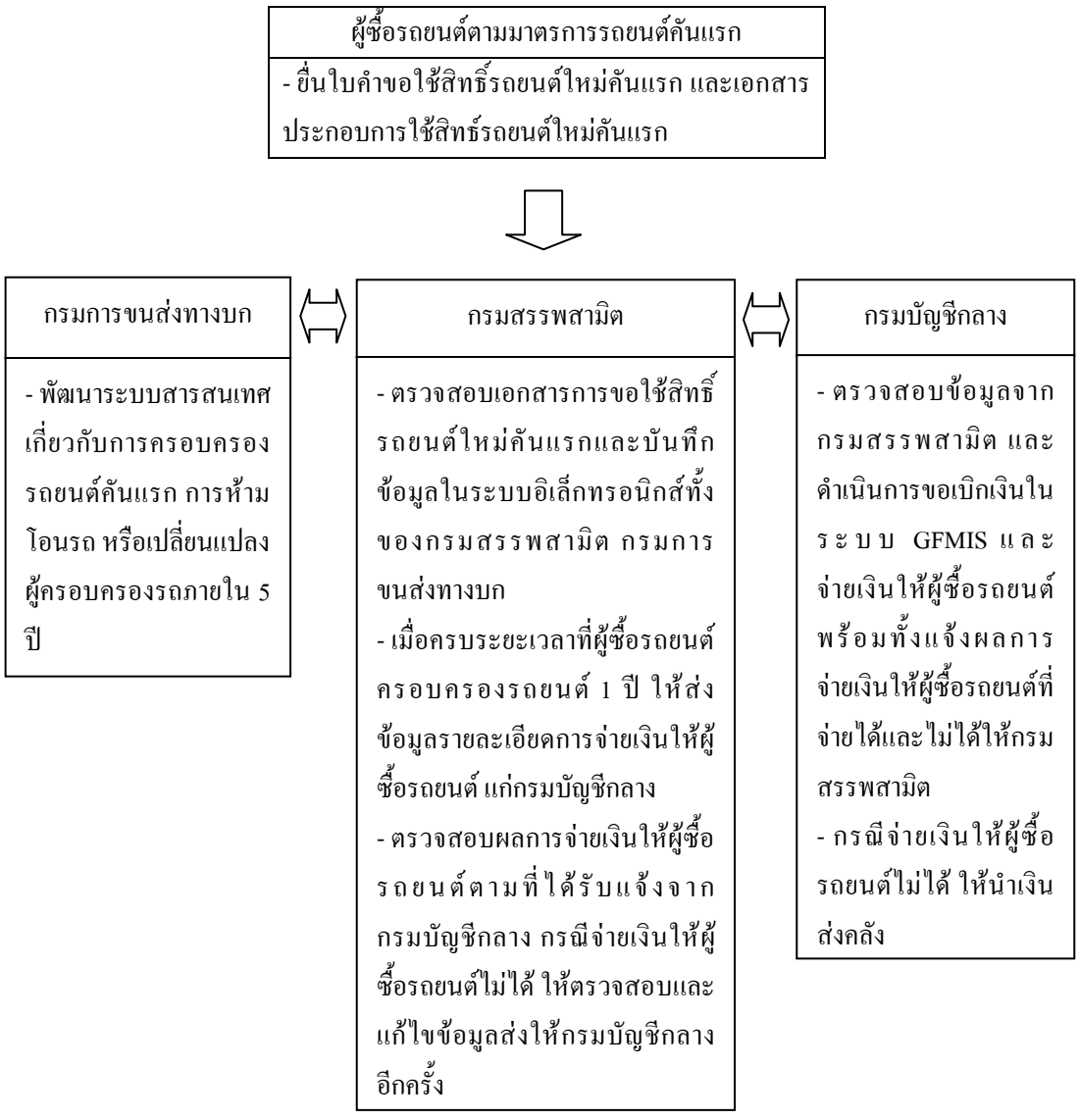
1. แบบฟอร์มคำขอใช้สิทธิ์ฯ และเงื่อนไขสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล
2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
3. สำเนาทะเบียนบ้าน
4. สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ถ้ามี)
5. สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคาร (เงินฝากธนาคารเฉพาะประเภทออมทรัพย์ สะสมทรัพย์ เผื่อเรียก หรือกระแสรายวันของผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ แต่เพียงผู้เดียว ซึ่งต้องเป็นบัญชีที่ไม่มีเงื่อนไขเฉพาะกับธนาคารในการหักชำ ระเงินค่าบ้านหรือเงินกู้ฯ และต้องเป็นธนาคารพาณิชย์ภายในประเทศเท่านั้น)
6. สำเนาใบจองรถยนต์ (ชื่อผู้ซื้อที่ระบุในใบจองตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2555 จะต้องเป็นบุคคลเดียวกันกับผู้ซื้อรถยนต์ที่ยื่นขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก)

[53] เอกสารที่ต้องใช้ประกอบ มีดังต่อไปนี้

1. หนังสือสัญญายินยอมสละสิทธิ์การโอนรถยนต์ใหม่คันแรก
2. สำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์
   - 2.1 กรณีการซื้อด้วยเงิน
     - 1) สำเนาใบเสร็จรับเงินหรือสำเนาสัญญาซื้อขายรถยนต์
     - 2) สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์
   - 2.2 กรณีเช่าซื้อ
     - 1) สำเนาใบเสร็จรับเงิน (ค่าเงินดาวน์ ค่างวดงวดแรก)
     - 2) สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์
     - 3) สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ
3. สำเนาคู่มือจดทะเบียนรถยนต์.

[54] *แนวทางการตรวจสอบการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก* (น. 3-5). เล่มเดิม.

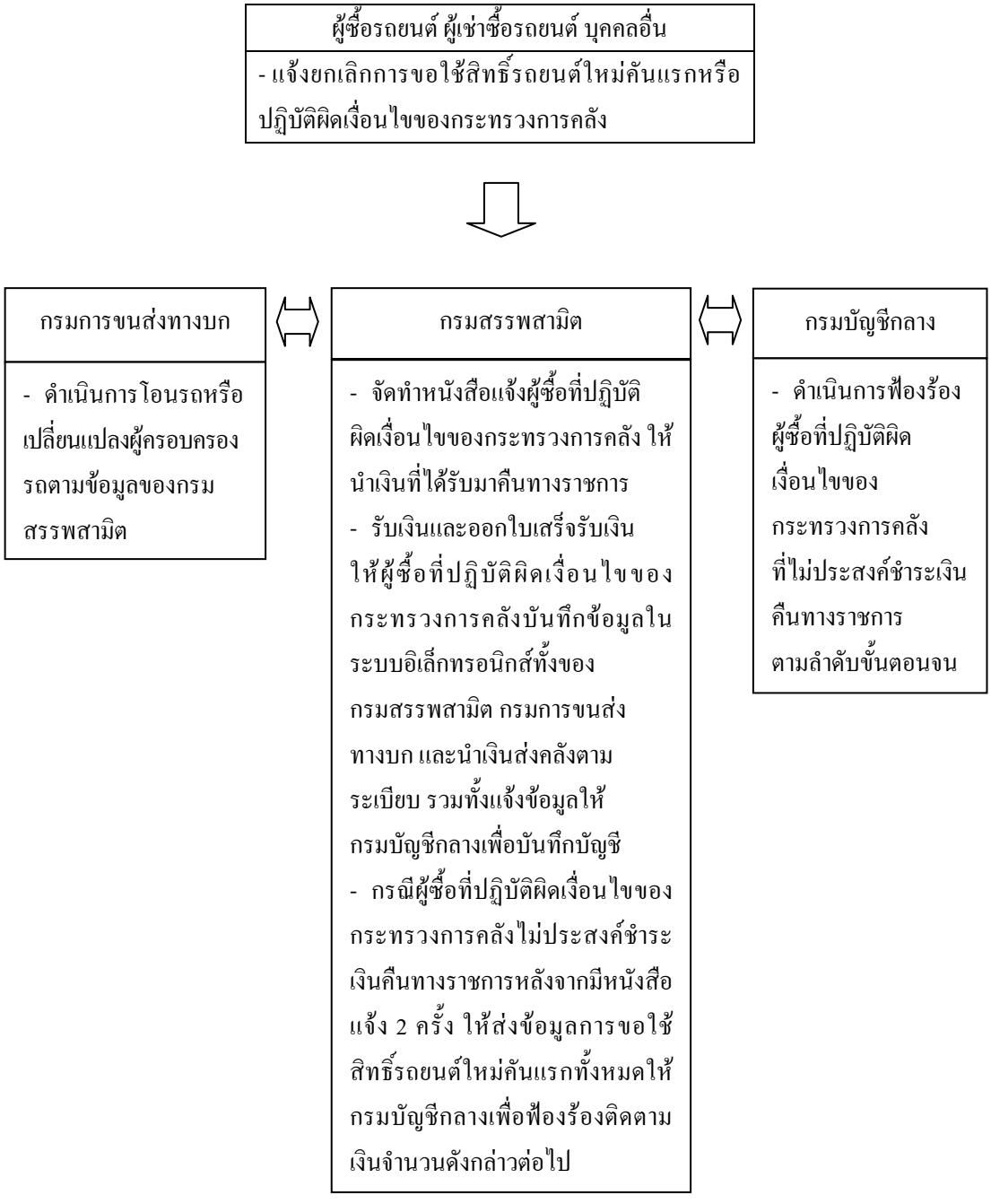
1. กระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก[55]



ภาพที่ 3.1 กระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก

[55] แหล่งเดิม.

2. กระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด[56]



ภาพที่ 3.2 กระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด

[56] แหล่งเดิม.

มาตรการรถยนต์คันแรกเป็นมาตรการตามนโยบายสนับสนุนให้ประชาชนมีโอกาสซื้อรถยนต์สำหรับผู้ที่ไม่เคยมีรถยนต์มาก่อนสามารถซื้อรถยนต์ได้ โดยได้รับเงินคืนเท่ากับค่าภาษีที่จ่ายจริง เมื่อซื้อรถยนต์แต่ไม่เกิน 100,000 บาทต่อคัน[57]

แนวทางการตรวจสอบของกรมสรรพสามิต

กรมสรรพสามิตมีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรถยนต์คันแรกใน 2 กระบวนการ ได้แก่

1. กระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์แรก ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนการลงทะเบียนขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก การส่งข้อมูลการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ให้กรมบัญชีกลางเพื่อดำเนินการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก และการตรวจสอบผลการจ่ายเงินดังกล่าว

2. กระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนการติดตามเรียกเงินคืนและการรับเงินคืน ทั้งนี้ แนวทางการตรวจสอบของผู้ตรวจสอบภายใน เช่น

1. ประเด็นการตรวจสอบ

1) ประเด็นความเสี่ยง มี 3 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การลงทะเบียนขอใช้สิทธิ์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก

(1) ผู้ยื่นใบคำขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก มีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด

(2) ผู้ยื่นใบคำขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก ไม่ใช่บุคคลเดียวกับผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อที่ปรากฏในใบจองรถยนต์หรือสำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์

(3) รายละเอียดรถยนต์ที่ขอใช้สิทธิ์ในเอกสารการรับมอบรถยนต์กับใบคำขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรกไม่ตรงกัน

(4) ผู้ยื่นใบคำขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก ยื่นเอกสารเพิ่มเติมเกินเวลา 90 วันนับถัดจากวันรับมอบรถยนต์ (กรณีไม่สามารถรับมอบรถยนต์หรือไม่สามารถจดทะเบียนรถยนต์ และรับสมุดคู่มือทะเบียนรถยนต์ ได้ทันภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555)

(5) บันทึกข้อมูลผู้ขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก ในระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนนโยบายรถยนต์คันแรกไม่ถูกต้อง ครบถ้วนตามหลักฐานของผู้ขอใช้สิทธิ์รถยนต์ใหม่คันแรก

---

[57] แหล่งเดิม.

ขั้นตอนที่ 2 การจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก

(1) จ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ไม่ถูกต้องและครบถ้วน (เช่น จ่ายบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ซื้อ หรือจ่ายไม่ครบตามจำนวนเงินที่มีสิทธิ์)

(2) จ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ ก่อนครบระยะเวลาครอบครองรถยนต์ 1 ปี

ทั้ง 2 เรื่องอาจเกิดจากกรมสรรพสามิตส่งข้อมูลให้กรมบัญชีกลางมีข้อผิดพลาดหรือคลาดเคลื่อน

ขั้นตอนที่ 3 การติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด

(1) ผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด (เช่น มีการโอนรถยนต์ก่อนจะครอบครองรถยนต์ครบ 5 ปี)

(2) ผู้ซื้อที่ปฏิบัติผิดเงื่อนไขของกระทรวงการคลัง ไม่นำเงินที่ได้ไป มาส่งคืนแก่ทางราชการ

(3) หนังสือแจ้งเรื่องการผิดเงื่อนไขไม่ถึงผู้ซื้อที่ปฏิบัติผิดเงื่อนไขของกระทรวงการคลัง ทำให้ผู้ซื้อไม่มาชำระเงินคืนแก่ทางราชการ

(4) ได้รับคืนเงินจากผู้ซื้อที่ปฏิบัติผิดเงื่อนไขของกระทรวงการคลังแล้ว แต่เจ้าหน้าที่ของทางราชการไม่นำส่งคลังตามระเบียบ

2) ประเด็นการตรวจสอบ

(1) ความถูกต้อง ครบถ้วน และน่าเชื่อถือของเอกสารหลักฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับการลงทะเบียนขอใช้สิทธิ์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก การส่งข้อมูลเกี่ยวกับการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก ให้กรมบัญชีกลางและการติดตามเรียกเงินคืนและการรับเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด (เฉพาะที่กรมสรรพสามิตรับผิดชอบ)

(2) การปฏิบัติตามกระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และกระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด (เฉพาะที่กรมสรรพสามิตรับผิดชอบ)

(3) ความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในกระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และกระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด (เฉพาะที่กรมสรรพสามิตรับผิดชอบ)[58]

---

[58] แหล่งเดิม.

2. แนวทางการตรวจสอบ

1) ตรวจสอบเอกสารหลักฐานและสอบทานกระบวนการดำเนินงานว่าเป็นไปตามแผนการดำเนินงาน กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ของทางราชการอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอ และเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร โดยตรวจสอบใน 2 กระบวนการดังนี้

(1) การตรวจสอบกระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก

(2) การตรวจสอบกระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด (ยกเว้นการฟ้องร้องดำเนินคดีกรณีผู้ซื้อที่ปฏิบัติผิดเงื่อนไขของกระทรวงการคลังไม่ประสงค์ชำระเงินคืนให้กับทางราชการ)

2) สอบทานระบบการควบคุมภายในว่ามีการกำหนดกิจกรรมการควบคุมเพียงพอและเหมาะสมที่จะลดความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลเสียหายต่อส่วนราชการและบุคลากรที่เกี่ยวข้องมีการปฏิบัติตามระบบการควบคุมภายในดังกล่าวเพียงใด เช่น

(1) ได้มีการจัดระบบบริหารจัดการตามมาตรการรถยนต์คันแรกในส่วนที่เกี่ยวข้องในเรื่องดังนี้หรือไม่ อย่างไร

(2) ได้มีการกำหนดประกาศ หลักเกณฑ์ ข้อบังคับ หรืออื่น ๆ เกี่ยวกับการจ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรกอย่างเหมาะสมและเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีและระเบียบของทางราชการรวมทั้งมีแนวทางหรือคู่มือการดำเนินงาน และระบบสารสนเทศสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติให้เป็นแนวทางเดียวกันหรือไม่

(3) มีการวางระบบการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศระหว่างกรมสรรพสามิต กรมบัญชีกลาง กรมการขนส่งทางบก และธนาคารกรุงไทยให้สามารถดำเนินงานได้อย่างสะดวก รวดเร็วถูกต้อง และครบถ้วนหรือไม่ รวมทั้งมีระบบการป้องกันข้อมูลสูญหายและถูกขโมยอย่างเพียงพอและเหมาะสมหรือไม่

(4) จัดให้มีการควบคุมและสอบทานการปฏิบัติงานในขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือไม่

3) สรุปข้อตรวจพบ ข้อผิดพลาด ปัญหาอุปสรรคที่ได้จากการตรวจสอบและสอบทานตามข้อ 2.1 – 2.2 และหาผลกระทบและสาเหตุที่ทำให้เกิดข้อผิดพลาด ปัญหาอุปสรรคดังกล่าวพร้อมทั้งหาแนวทางปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาด ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นทั้งหมด และนำข้อตรวจพบดังกล่าวประชุมหารือกับหน่วยรับตรวจ ตลอดจนสรุปและร่างรายงานผลการตรวจสอบเสนอต่อหัวหน้าส่วนราชการ[59] ตัวอย่างคืนเงินรถยนต์ใหม่คันแรก[60] ตามตารางดังต่อไปนี้

---

[59] แหล่งเดิม.

ตารางที่ 3.6 ตัวอย่างคืนเงินรถยนต์ใหม่คันแรก

ยี่ห้อ	รุ่น	ราคาเต็ม (บาท)	จำนวนเงินที่ได้คืน (บาท)
Honda Brio	S-MT	433,500	63,000
	S-AT แบบ CVT	472,500	72,000
	V-MT	469,500	66,000
	V-AT แบบ CVT	508,500	73,000
Honda Jazz	S-MT	590,000	100,000
	S-AT	630,000	100,000
	V	660,000	100,000
	SV	715,000	100,000
Honda Jazz	Hybrid	768,000	57,700
Honda City	S-MT	559,000	100,000
	S-AT	599,000	100,000
	V	646,000	100,000
	SV	704,000	100,000
Honda City CNG	S CNG AT	659,000	100,000
	V CNG AT	706,000	100,000

3.2 มาตรการทางกฎหมายภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

ปัจจุบันมีกฎหมายศุลกากรใช้บังคับกับสินค้าประเภทรถยนต์ไฟฟ้ามีอยู่ 2 ฉบับ ดังนี้

1. พระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469
2. พระราชกำหนดพิกัดอัตราภาษีศุลกากร พ.ศ. 2530

3.2.1 พระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469

ผู้วิจัยพบว่าภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469 มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากร
2. ฐานภาษี

---

[60] กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.) *ข้อมูลคืนเงินรถยนต์ใหม่คันแรก - รถยนต์นั่ง ณ วันที่ 26 มิถุนายน 2555.* สืบค้น 21 สิงหาคม 2557, จาก https://firstcar.excise.go.th/fc_internet/form/sitcar.pdf

1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากร

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี อาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1) เจ้าของ

2) บุคคลอื่น

ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 40 วรรคแรก[61] ทำให้เข้าใจได้ว่า ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากรกรณีนำเข้าสินค้า คือ ผู้นำของเข้า ซึ่งหมายความรวมทั้งเจ้าของ หรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียชั่วขณะหนึ่งในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากความรักษาของพนักงานศุลกากร[62] จากการวิเคราะห์ศัพท์เช่นนี้ อาจแบ่งประเภทของผู้นำเข้าได้เป็น 2 พวก ดังนี้

1) เจ้าของ คือผู้มีกรรมสิทธิ์ซึ่งจะได้แก่ผู้ใด ย่อมเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2) บุคคลอื่น ซึ่ง

(1) เป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียชั่วขณะหนึ่งในตัวของ

(2) นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามา เวลาที่นำเข้าคือ เวลาที่บัญญัติไว้ในมาตรา 41

(3) จนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้อง พ้นจากความรักษาของพนักงานศุลกากร[63]

2. ฐานภาษี

ฐานภาษี คือ สิ่งที่ใช้ในการคำนวณกับอัตราภาษี เพื่อให้ได้มาซึ่งค่าภาษีที่จะต้องชำระในการคำนวณค่าภาษีศุลกากรหรืออากรขาเข้านั้น ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 10 ทวิ[64] ได้กำหนดไว้ แบ่งเป็น 6 ประเภท ดังต่อไปนี้[65]

---

[61] พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 40 วรรคแรก ก่อนที่จะนำของใด ๆ ไปจากอารักขาของศุลกากรผู้นำของเข้าต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร กับต้องยื่นใบขนสินค้าโดยถูกต้อง และเสียภาษีอากรจนครบถ้วนหรือวางเงินไว้เป็นประกัน การขอวางเงินประกันให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด.

[62] พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 2.

[63] จาก *กฎหมายศุลกากร*. (น.21-22), โดย ชูชาติ อัศวโรจน์ อัสนี เรืองบุญ, 2534, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

[64] จาก *ความรับผิดในการเสียภาษีและฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร* (น. 61), โดย ประภาศ คงเอียด, 2549, กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

[65] จาก *ความรู้ทั่วไปว่าด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการศุลกากร* (น. 51-55), โดย กฤษฎา ทองธรรมชาติ, 2536, กรุงเทพฯ: พิมพ์ดี.

1) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้านำเข้าทั่วไป

2) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่ปล่อยออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน

3) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่ปล่อยออกจากเขตปลอดอากร

4) ฐานภาษีสำหรับของที่นำเข้ามา

5) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้ากรณีที่สิทธิในการยกเว้นหรือลดหย่อนสิ้นสุดลง

6) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี

1) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้านำเข้าทั่วไป

การคำนวณค่าภาษีให้ถือตามสภาพของราคาของและพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ความรับผิดในอันจะต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้น[66]

แสดงให้เห็นว่าหากมีการนำของเข้าและมิได้นำไปเก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน การคำนวณอากรขาเข้าก็จะถือตามสภาพของ ราคาของและพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ความรับผิดในอันจะต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้น คือวันที่มีการนำเข้าสำเร็จหรือวันที่เรือที่นำเข้าซึ่งของหรือสินค้าได้เข้ามาในเขตท่าที่จะถ่ายของจากเรือหรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง แม้ว่าสภาพของราคาของและพิกัดอัตราศุลกากรจะเปลี่ยนแปลงไปในภายหลังก็มิพักต้องคำนึงถึง ถ้าเป็นการนำของหรือสินค้าเข้าไปเก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน การคำนวณค่าอากรก็จะเปลี่ยนแปลงไปโดยต้องคำนวณตามพิกัดอัตราศุลกากรที่ใช้อยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บน

2) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่ปล่อยออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อโอนไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บนอื่น หรือเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้นำเข้าสำหรับใช้ในการผลิต ผสมประกอบ หรือบรรจุสำหรับของหรือสินค้าเพื่อส่งออก หรือเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรหรือกฎหมายอื่น

---

[66] พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 10 ทวิ ความรับผิดในอันจะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่นำเข้าเกิดขึ้นในเวลาที่นำของเข้าสำเร็จ

ภายใต้บังคับมาตรา 87 และมาตรา 88 การคำนวณค่าภาษีให้ถือตามสภาพของราคาของและพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ความรับผิดในอันจะต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้น แต่ในกรณีของที่เก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน ให้คำนวณตามพิกัดอัตราศุลกากรที่ใช้อยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นว่านั้นออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ไม่ว่าจะปล่อยออกไปในสภาพเดิมที่นำเข้าหรือในสภาพอื่น

ในกรณีของที่ปล่อยออกไปจากเขตปลอดอากร ให้คำนวณค่าภาษีตามสภาพของราคาของและพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นว่านั้นออกไปจากเขตปลอดอากร แต่ในกรณีที่ได้นำของที่มีอยู่ในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากร โดยของที่นำเข้าไปนั้นไม่มีสิทธิได้รับการคืนหรือยกเว้นอากร ไม่ต้องนำราคาของดังกล่าวมาคำนวณค่าภาษี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีเห็นชอบหรือที่อธิบดีประกาศกำหนด.

ของที่เก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน ให้คำนวณตามพิกัดอัตราศุลกากรที่ใช้อยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นว่านั้นออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ไม่ว่าจะปล่อยออกไปในสภาพเดิมที่นำเข้าหรือในสภาพอื่น[67]

3) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่ปล่อยออกจากเขตปลอดอากร เพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักร

ของที่ปล่อยออกไปจากเขตปลอดอากร ให้คำนวณค่าภาษีตามสภาพของราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นว่านั้นออกไปจากเขตปลอดอากร[68]

4) ฐานภาษีสำหรับของที่นำเข้ามา เพื่อใช้ในการผลิต ผสม ประกอบหรือบรรจุสำหรับของหรือสินค้าเพื่อส่งออก

กรณีนี้เป็นการนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อใช้ในการผลิต ผสม ประกอบหรือบรรจุ[69] หากต่อมาได้มีการโอนเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บนหรือจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรหรือกฎหมายอื่น ฐานภาษีย่อมถือตามสภาพของราคาของและพิกัดอัตราอากรที่เป็นอยู่ในวันที่ถือว่าเป็นการนำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำเข้าสำเร็จในเวลาที่โอนหรือจำหน่ายของเช่นว่านั้น

---

[67] *พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469*. เล่มเดิม.

[68] แหล่งเดิม.

[69] พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 มาตรา 19 ทวิ ของที่ส่งออกไปยังเมืองต่างประเทศหรือส่งไปเป็นของใช้สิ้นเปลืองในเรือเดินทางไปเมืองต่างประเทศ ถ้าพิสูจน์เป็นที่พอใจอธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายว่าได้ผลิตหรือผสมหรือประกอบหรือบรรจุด้วยของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้คืนเงินอากรขาเข้าสำหรับของดังกล่าวที่ได้เรียกเก็บไว้แล้วให้แก่ผู้นำของเข้า ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(ก) ของที่นำเข้ามานั้นมิใช่ของที่กฎกระทรวงระบุห้ามคืนเงินอากร

(ข) ปริมาณของที่นำเข้าซึ่งใช้ในการผลิต หรือผสมหรือประกอบ หรือบรรจุ เป็นของที่ส่งออกให้ถือตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีเห็นชอบหรือประกาศกำหนด

(ค) ของนั้นได้ส่งออกไปทางท่าหรือที่สำหรับการส่งออกซึ่งของที่ขอคืนอากรขาเข้า

(ง) ของนั้นได้ส่งออกไปภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่นำของซึ่งใช้ในการผลิต ผสม หรือประกอบเป็นของที่ส่งออก หรือใช้บรรจุของที่ส่งออก เข้ามาในราชอาณาจักร เว้นแต่ในกรณีมีเหตุสุดวิสัยทำให้ไม่อาจส่งออกภายในกำหนดเวลาดังกล่าวได้อธิบดีอาจขยายเวลาออกไปได้อีกไม่เกินหกเดือน และ

(จ) ต้องขอคืนเงินอากรภายในหกเดือนนับแต่วันที่ส่งของนั้นออกไป แต่อธิบดีจะขยายเวลาออกไปตามที่เห็นสมควรก็ได้

อธิบดีมีอำนาจออกข้อบังคับว่าด้วยการพิสูจน์ของ การส่งออกไป การจัดทำและยื่นเอกสารต่าง ๆ การคำนวณเงินอากรที่พึงคืนให้ และวิธีการอื่น ๆ เกี่ยวกับการขอคืนเงินอากรนี้.

5) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้ากรณีที่สิทธิในการยกเว้นหรือลดหย่อนสิ้นสุดลง

ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรเพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้เองหรือโดยบุคคลที่มีสิทธิหรือเพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งที่กำหนดไว้โดยเฉพาะ ถ้าหากของได้โอนไปเป็นของบุคคลที่ไม่มีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรหรือได้นำไปใช้ในการอื่นนอกจากที่กำหนดไว้หรือสิทธิที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรสิ้นสุดลงของนั้นก็ต้องเสียอากรโดยถือสภาพของราคาและอัตราอากรที่เป็นอยู่ในวันโอนหรือนำไปใช้ในการอื่นหรือวันที่สิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรสิ้นสุดลง[70]

6) ฐานภาษีสำหรับของหรือสินค้าที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี เพื่อจำหน่ายในราชอาณาจักร

การที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี รวมทั้งผลิตภัณฑ์ สิ่งพลอยได้และสิ่งอื่นที่ได้จากการผลิตในเขตประกอบการเสรี หากนำออกจากเขตประกอบการเสรีเพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักรจะต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน อากรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิต ตามสภาพราคา และอัตราภาษีอากรที่เป็นอยู่ในวันที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี[71]

3.2.2 พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530

ประเทศไทยใช้พิกัดอัตราศุลกากรระบบฮาร์โมไนซ์ (Harmonized System: HS) พิกัดศุลกากรระบบฮาร์โมไนซ์ได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ที่หลากหลาย เช่น เพื่อเป็นฐานในการกำหนดอัตราศุลกากรและภาษีในประเทศ เพื่อการกำกับควบคุมปริมาณการนำเข้าและส่งออก เพื่อการกำหนดกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า เพื่อการกำหนดค่าระวางบรรทุกสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ และเพื่อการจัดเก็บสถิติการค้า[72]

ประเทศไทยได้ร่วมลงนามกับประเทศสมาชิกอาเซียนรับพิธีสารว่าด้วยการนำพิกัดศุลกากรฮาร์โมไนซ์อาเซียนมาใช้ (Protocol Governing the Implementation of the ASEAN Harmonised Tariff Nomenclature (AHTN)) เมื่อปี พ.ศ. 2546 มีวัตถุประสงค์ให้ประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียนมีระบบพิกัดศุลกากรอาเซียนร่วมกันโดยใช้รหัสตัวเลข 8 หลัก เพื่อให้การจำแนกพิกัดสินค้าในกลุ่มอาเซียนมีความโปร่งใส มีรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน อันจะทำให้ธุรกรรมการค้าระหว่าง

---

[70] พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 10.

[71] พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 มาตรา 52.

[72] ระบบสารานุกรมภาษี. (ม.ป.ป.). *พิกัดศุลกากร*. สืบค้น 18 กันยายน 2557, จาก http://wiki.mof.go.th/mediawiki/index.php/%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%94%E0%B8%A8%E0%B8%B8%E0%B8%A5%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%A3

อาเซียนง่ายขึ้น ทั้งนี้ พิกัดศุลกากร 6 หลักแรกเป็นไปตามระบบฮาร์โมไนซ์ขององค์การศุลกากรโลก และ 2 หลักที่เพิ่มขึ้นเป็นไปตามความเหมาะสมภายในของกลุ่มสมาชิกอาเซียน ซึ่งมีความสำคัญต่อการส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการค้าในภูมิภาค[73]

แม่บทในการจัดเก็บภาษีอากรคือ พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 สำหรับอัตราอากรสำหรับของขาเข้าอัตราทั่วไปกำหนดไว้ในภาค 2 ท้ายพระราชกำหนดโดยจัดแบ่งสินค้าออกเป็น 21 หมวด โดยแยกออกเป็น 97 ตอน แต่ละตอนแยกออกเป็นประเภทโดยใช้เลขรหัส 4 ตัว รวม 1,241 ประเภท แล้วแยกเป็นประเภทย่อยออกไปอีกใช้รหัส 5 ตัว และ 6 ตัว รวมทั้งสิ้น 5,019 ประเภทย่อย นอกจากนี้ ยังมีการแยกประเภทย่อยลงไปอีกใช้รหัสเลข 7 ตัวซึ่งเป็นของไทยโดยเฉพาะ

ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 สามารถอธิบายสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างอัตราภาษีศุลกากร
2. การยกเว้นอากร
3. การลดอัตราอากร

3.2.2.1 โครงสร้างอัตราภาษีศุลกากร

อัตราภาษีศุลกากรแยกออกเป็น 2 ส่วนคือ

1) พิกัดศุลกากร
2) อัตราศุลกากรหรืออัตราอากร

1) พิกัดศุลกากร (Classification หรือ Nomenclature) คือ การจำแนกประเภทสินค้าออกเป็นประเภทต่าง ๆ โดยการจัดหมวดหมู่ของให้เป็นระบบเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษี ประโยชน์ทางด้านสถิติ การค้าระหว่างประเทศ การเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่ง เป็นต้น

2) อัตราอากร (Tariff) หมายถึง ส่วนที่กำหนดว่าของประเภทใดต้องชำระอากรในอัตราใด ในการเก็บอัตราอากร มี 2 แบบคือ เก็บอัตราเดียวกันทั่วโลก (Single Rate) และเก็บหลายอัตรา สำหรับแต่ละประเทศแตกต่างกัน (Multiple Rate)

อัตราภาษีศุลกากรตามพิกัดอัตราอากรแนบท้ายพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรกำหนดการจัดเก็บอากร 3 วิธี[74] ดังนี้

---

[73] *พิกัดศุลกากร*. เล่มเดิม.

[74] พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 4.

1) เก็บตามราคา (Ad valorem)

2) เก็บตามสภาพ (Specific)

3) เก็บตามราคาและสภาพหรือแบบผสม

1) เก็บตามราคา (Ad valorem) เก็บเป็นอัตราร้อยละของราคาสินค้าดังนี้

อากรขาเข้า โดยทั่วไปเก็บจากราคาแท้จริงของสินค้าในตลาด คือราคาขายส่งเรียกราคาซีไอเอฟ (C.I.F.) ซึ่งเป็นราคาสินค้ารวมค่าประกันภัยและค่าขนส่งจนถึงท่าเรือในประเทศไทย

อากรขาออก อธิบดีกรมศุลกากรจะประกาศราคาสินค้าเป็นคราว ๆ เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการเก็บอากรขาออกว่าราคาในท้องตลาดเป็นราคาเฉลี่ยสำหรับของประเภทใดประเภทหนึ่งกำหนดเป็นเงินเท่าใด ให้ถือราคาเช่นว่านั้นเป็นเกณฑ์ประเมินเงินอากรในประเภทของที่ประกาศนั้นแทนราคาอันแท้จริงในท้องตลาดนับแต่วันประกาศเป็นต้นไป จนกว่ามีประกาศยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลง และสินค้าประเภทใดไม่ประกาศ ให้ใช้ราคาเอฟโอบี (F.O.B.) ซึ่งเป็นราคาสินค้ารวมค่าระวางเรือและค่าขนส่งสินค้าลงเรือแต่ไม่รวมค่าประกันภัย[75]

การเรียกเก็บตามวิธีการนี้นับว่าเป็นธรรม เพราะสินค้าประเภทเดียวกันแต่ราคาต่างกันต้องเสียภาษีต่างกันตามราคา และการคำนวณภาษีทำได้ง่าย แต่ผู้เสียภาษีอาจหาวิธีแสดงราคาหรือมีการตีราคาสินค้าให้ต่ำลงเพื่อหลีกเลี่ยงภาระภาษี

2) เก็บตามสภาพ (Specific) เก็บโดยคำนวณจากหน่วยปริมาณของสินค้า โดยเก็บตามน้ำหนัก เช่น กรัม กิโลกรัม ปอนด์ เป็นต้น เก็บตามปริมาตร เช่น ลิตร CC แกลลอน เป็นต้น เก็บตามความยาว เช่น เมตร ฟุต หลา นิ้ว เป็นต้น เก็บตามจำนวน เช่น คู่ โหล กุรุส ร้อย เป็นต้น[76] หรือถ้าเก็บของที่บรรจุหรือหีบห่อให้พิจารณาดังนี้

ก) ถ้าเป็นอาหารที่บรรจุภาชนะโดยมีของเหลวหล่อเลี้ยงด้วย เพื่อประโยชน์ในการถนอมอาหาร น้ำหนักที่ใช้เป็นเกณฑ์คำนวณอากรให้ถือเอาน้ำหนักรวมทั้งของเหลวที่บรรจุในภาชนะนั้น

ข) ถ้าบรรจุในหีบห่อหรือภาชนะใด ๆ เพื่อจำหน่ายทั้งหีบห่อหรือภาชนะ หรือมีเครื่องหมายแสดงปริมาณแห่งของติดไว้ที่หีบห่อหรือภาชนะนั้น อธิบดีอาจถือว่าหีบห่อหรือภาชนะนั้น ๆ บรรจุของตามปริมาณที่แสดงไว้[77]

การเรียกเก็บตามวิธีนี้มีผู้ตำหนิว่าไม่เป็นธรรม เพราะสินค้าประเภทเดียวกัน มีปริมาณเท่ากัน แต่อาจมีราคาต่างกันถ้าเก็บตามวิธีนี้จะเสียภาษีเท่ากัน สินค้าที่มีราคาต่ำกว่าอยู่ในฐานะ

---

[75] จาก *ภาษีอากรธุรกิจ* (น. 320), โดย สมคิด บางโม, 2552, กรุงเทพฯ: วิทยพัฒน์.

[76] *ภาษีอากรธุรกิจ* (น. 320). เล่มเดิม.

[77] *เอกสารการสอนชุดวิชา สาขาวิชาวิทยาการจัดการ* การคลังและงบประมาณ (น. 151-152). เล่มเดิม.

เสียเปรียบ แต่การเรียกเก็บตามสภาพกระทำได้ง่ายกว่า สามารถป้องกันการทุจริตในการตีราคาสินค้าได้ดีกว่า เพราะสามารถควบคุมตรวจดูสภาพและจำนวนที่แท้จริงของสินค้าได้[78]

3) เก็บตามราคาและสภาพหรือแบบผสม โดยการคำนวณสินค้าชนิดเดียวกันทั้งตามราคาและตามสภาพ และเมื่อคำนวณจำนวนไหนสูงกว่าก็ให้เสียตามจำนวนนั้น[79]

พิกัดอัตราภาษีศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร ประกอบด้วย

1) พิกัดอัตราศุลกากรขาเข้า

2) พิกัดอัตราศุลกากรขาออก

ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยจะขอยกตัวอย่างเฉพาะพิกัดอัตราศุลกากรขาเข้า เท่านั้น

1) พิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้า

สินค้าที่นำเข้าและต้องเสียอากรขาเข้ามีทั้งหมด 21 หมวด 97 ตอน คือ

หมวด 1 สัตว์มีชีวิต ผลิตภัณฑ์จากสัตว์

หมวด 2 ผลิตภัณฑ์จากพืช

หมวด 3 ไขมันและน้ำมันที่ได้จากสัตว์หรือพืช และผลิตภัณฑ์ที่แยกได้จากไขมันและน้ำมันดังกล่าว ไขมันที่บริโภคได้ซึ่งจัดทำแล้ว ไขที่ได้จากสัตว์หรือพืช

หมวด 4 อาหารปรุงแต่ง เครื่องดื่ม สุรา และน้ำส้มสายชู ยาสูบและผลิตภัณฑ์ที่ใช้แทนยาสูบ

หมวด 5 ผลิตภัณฑ์แร่

หมวด 6 ผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมทางเคมีหรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องกัน

หมวด 7 พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก ยางและของที่ทำด้วยยาง

หมวด 8 หนังดิบ หนังฟอก หนังเฟอร์และของที่ทำด้วยหนังดังกล่าว เครื่องอานและเครื่องเทียมลาก เครื่องใช้สำหรับเดินทาง กระเป๋าถือและภาชนะที่คล้ายกัน ของทำด้วยไส้สัตว์ (นอกจากไส้ตัวไหม)

หมวด 9 ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ ไม้ก๊อกและของทำด้วยไม้ก๊อก ผลิตภัณฑ์ทำด้วยฟาง ทำด้วยเอสพาร์โตหรือ วัตถุถักสานอื่น ๆ เครื่องจักสานและเครื่องสาน

หมวด 10 เยื่อไม้หรือเยื่อที่ได้จากวัตถุจำพวกเส้นใยเซลลูโลสอื่น ๆ กระดาษและกระดาษแข็งที่นำกลับคืนมาใช้ได้อีก (เศษและของที่ใช้ไม่ได้) กระดาษและกระดาษแข็งและของที่ทำด้วยกระดาษและกระดาษแข็ง

---

[78] จาก *หลักการวิเคราะห์ภาษี ฉบับพิสดาร* (น. 159-160), โดย ไกรยุทธ์ ธีรตยาคีนันท์, 2525, กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.

[79] พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 5.

หมวด 11 สิ่งทอและของทำด้วยสิ่งทอ

หมวด 12 รองเท้า เครื่องสวมศีรษะ ร่ม ร่มปักกันแดด ไม้เท้า ไม้เท้าที่เป็นที่นั่ง แส้ (วิป) แส้ขี่ม้า และส่วนประกอบของของดังกล่าว ขนสัตว์ปีกที่จัดเตรียมแล้ว และของทำด้วยขนดังกล่าว ดอกไม้เทียม รวมทั้งของทำด้วยผมคน

หมวด 13 ของทำด้วยหิน ปลาสเตอร์ ซีเมนต์ แอสเบสทอส ไมกาหรือวัตถุที่คล้ายกัน ผลิตภัณฑ์เซรามิกส์ รวมทั้งแก้วและเครื่องแก้ว

หมวด 14 ไข่มุกธรรมชาติหรือไข่มุกเลี้ยง รัตนชาติหรือกึ่งรัตนชาติ โลหะมีค่า โลหะที่หุ้มติดด้วยโลหะมีค่า และของที่ทำด้วยของดังกล่าว เครื่องเพชรพลอยและรูปพรรณที่เป็นของเทียม เหรียญกษาปณ์

หมวด 15 โลหะสามัญและของทำด้วยโลหะสามัญ

หมวด 16 เครื่องจักรและเครื่องใช้กล เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า ส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว เครื่องบันทึกเสียงและเครื่องถอดเสียง เครื่องบันทึกและเครื่องถอดภาพและเสียงทางโทรทัศน์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องดังกล่าว

หมวด 17 ยานบก อากาศยาน ยานน้ำ และเครื่องอุปกรณ์การขนส่งที่เกี่ยวข้อง

หมวด 18 อุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในทางทัศนศาสตร์ การถ่ายรูป การถ่ายทำภาพยนตร์ การวัด การตรวจสอบ การวัดความเที่ยง การแพทย์ หรือศัลยกรรม นาฬิกาชนิดคล็อกและชนิดวอตช์ เครื่องดนตรี รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ของของดังกล่าว

หมวด 19 อาวุธและกระสุน รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของของดังกล่าว

หมวด 20 ผลิตภัณฑ์เบ็ดเตล็ด

หมวด 21 ศิลปกรรม ของที่นักสะสมรวบรวม และโบราณวัตถุ[80]

1.1) พิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอุปกรณ์[81]

การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปรวมถึงชิ้นส่วนอุปกรณ์ของรถยนต์ กรมศุลกากรได้มีการจัดเก็บภาษีในอัตราอากรตามราคา (Ad Valorem Duty) คือภาษีที่จัดเก็บโดยคิดร้อยละของมูลค่าหรือราคาสินค้าหรือกล่าวได้ว่า คิดตามราคา C.I.F. (Cost, Insurance and Freight)[82]

---

[80] *ภาษีอากรธุรกิจ* (น. 331-334). เล่มเดิม.

[81] ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ลงวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2555.

การจัดเก็บภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูปรวมถึงชิ้นส่วนอุปกรณ์ของรถยนต์ได้กำหนดไว้ตามประเภทพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าอยู่ภายใต้ระบบฮาร์โมไนซ์ (Harmonized System: HS) ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ได้กำหนดไว้ในหมวดที่ 17 ตอนที่ 87 ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว

การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปได้กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.03 เป็นเรื่องของรถยนต์ (Motor Cars) และยานยนต์อื่น ๆ (Motor Vehicles) ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลักรวมถึงรถยนต์ไฟฟ้า

ปัจจุบันการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าต้นแบบต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ และเสียภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ต้นแบบในอัตราร้อยละ 20-30[83] ตามเอกสารแนบท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ฉบับวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2555 กำหนดให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.08 ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราสูงสุดไม่เกินร้อยละ 30 และชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.09 ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 20[84] ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้าได้ระบุพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.03.90 เป็นประเภทย่อยกำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 87.03 เป็นเรื่องของรถยนต์ โดยคิดอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 80[85] และแบตเตอรี่ ระบุพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่ 85.06 โดยคิดอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 10[86] ตามตารางดังต่อไปนี้

---

[82] C.I.F. (Cost, Insurance and Freight) หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาซื้อขาย โดยรวมค่าระวางขนส่งสินค้าและค่าเบี้ยประกันไว้ด้วย. (อ้างถึงใน *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ* (น. 61), โดย อภิญญา เลื่อนฉวี, 2552, กรุงเทพฯ: วิญญูชน).

[83] แผนงานสร้างเสริมนโยบายสาธารณะที่ดี. (ม.ป.ป.). *หนุนวิจัย-พัฒนารถยนต์ในไทย อุตฯ ชงคลังเว้นภาษีนำเข้า 'รถต้นแบบ.'* สืบค้น 2 ธันวาคม 2556, จาก http://www.tuhpp.net/?p=5209

[84] *ประกาศกระทรวงการคลัง*. เล่มเดิม.

[85] กรมศุลกากร. (ม.ป.ป.) *ตารางแสดงอัตราภาษีอากร*. สืบค้น 14 พฤษภาคม 2557, จาก http://www.customs.go.th/wps/wcm/connect/Library+cus501th/InternetTH/noncompany/Person/16c63b3c-7a8f-4234-9c53-3d4db57bf3f0

[86] OKNATION.net. กรมศุลกากร. (ม.ป.ป.). *ภาษีศุลกากรไม่ซับซ้อนเข้าใจง่าย....แต่ไม่อยากจ่าย..!!!*. สืบค้นเมื่อมิถุนายน 2551, จาก http://www.oknation.net/blog/print.php?id=270235

ตารางที่ 3.7 ตารางพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์[87]

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
87.03		รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก (นอกจากของ ตามประเภท 87.02) รวมถึงสเตชั่นแวกอน และรถแข่ง		
	8703.10	- ยานยนต์ที่ออกแบบโดยเฉพาะเพื่อการเดินทางบนหิมะ รวมทั้งรถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ และยานยนต์ที่คล้ายกัน		
	8703.10.10	- - รถที่ใช้ในสนามกอล์ฟและรถกอล์ฟบักกี	200	40
	8703.10.90	- - อื่น ๆ	200	40
		- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบเคลื่อนตรง ที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟ		
	8703.21	- - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.21.10	- - - รถโก-คาร์ต	200	80
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน)		
		- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.21.22	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.21.23	- - - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.21.24	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80

[87] พิกัดอัตราอากรท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ลงวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2555.

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8703.21.29	- - - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.21.31	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.21.39	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.21.91	- - - - รถพยาบาล	30	10
	8703.21.92	- - - - มอเตอร์โฮม	200	80
	8703.21.99	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.22	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน)		
	8703.22.11	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.22.19	- - - - อื่น ๆ	200	10
		- - - ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.22.21	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.22.29	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.22.91	- - - - รถพยาบาล	30	10
	8703.22.92	- - - - มอเตอร์โฮม	200	80
	8703.22.99	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.23	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
	8703.23.10	- - - รถพยาบาล	30	10
		- - - รถบรรทุกศพ		
	8703.23.21	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.23.29	- - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - รถขนส่งบุคคลชนิดแวนสำหรับนักโทษ		
	8703.23.31	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8703.23.39	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.23.40	- - - มอเตอร์โฮม	200	80
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.23.51	- - - - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.52	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.53	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.54	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ		
	8703.23.61	- - - - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.62	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.63	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.64	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
		- - - ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.23.71	- - - - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8703.23.72	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.73	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.74	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.91	- - - - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.23.92	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.93	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	200	80
	8703.23.94	- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	200	80
	8703.24	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.24.10	- - - รถพยาบาล	30	10
		- - - รถบรรทุกศพ		
	8703.24.21	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.24.29	- - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - รถขนส่งบุคคลชนิดแวนสำหรับนักโทษ		
	8703.24.31	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.24.39	- - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8703.24.41	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.24.49	- - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ		
	8703.24.51	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.24.59	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.24.70	- - - มอเตอร์โฮม	200	80
		- - - ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.24.81	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.24.89	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.24.91	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.24.99	- - - - อื่น ๆ	200	80
		- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายใน แบบมีลูกสูบที่จุดระเบิดโดยการอัด (ดีเซลหรือกึ่งดีเซล)		
	8703.31	- - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.31.11	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.31.19	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.31.20	- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ	200	10
	8703.31.40	- - - รถพยาบาล	30	10
	8703.31.50	- - - มอเตอร์โฮม	200	80
		- - - ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8703.31.81	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.31.89	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.31.91	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.31.99	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.32	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์ เซนติเมตร		
	8703.32.10	- - - รถพยาบาล	30	10
		- - - รถบรรทุกศพ		
	8703.32.21	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.32.29	- - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - รถขนส่งบุคคลชนิดแวนสำหรับนักโทษ		
	8703.32.31	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.32.39	- - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
		- - - - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.32.42	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.43	- - - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.32.44	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.49	- - - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอนเอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ		
		- - - - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8703.32.52	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.53	- - - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.32.54	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.59	- - - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.32.60	- - - มอเตอร์โฮม	200	80
		- - - ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
		- - - - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.32.71	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.72	- - - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.32.79	- - - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.32.92	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.93	- - - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.32.94	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.32.99	- - - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.33	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.33.10	- - - รถพยาบาล	30	10
		- - - รถบรรทุกศพ		
	8703.33.21	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.33.29	- - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - รถขนส่งบุคคลชนิดแวนสำหรับนักโทษ		
	8703.33.31	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8703.33.39	- - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
		- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.33.43	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.44	- - - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.33.45	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.49	- - - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ		
		- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.33.53	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.54	- - - - - อื่น ๆ	200	80
		- - - - ความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		
	8703.33.55	- - - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.59	- - - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.33.70	- - - มอเตอร์โฮม	200	80
		- - - ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์		
	8703.33.81	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.89	- - - - อื่น ๆ	200	80

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8703.33.91	- - - - ขับเคลื่อนสี่ล้อ	200	80
	8703.33.99	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.90	- อื่น ๆ		
		- - ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า	200	80
	8703.90.11	- - - รถพยาบาล	30	10
	8703.90.12	- - - รถโก-คาร์ต	200	80
	8703.90.13	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.90.19	- - - - อื่น ๆ	200	80
	8703.90.50	- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.90.70	- - - รถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน) อื่น ๆ	200	80
	8703.90.80	- - - ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	200	80
	8703.90.90	- - - อื่น ๆ	200	80
8706.00		แชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01 ถึง 87.05		
		- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01		
	8706.00.11	- - สำหรับแทรกเตอร์ที่ใช้ในการเกษตร ตามประเภทย่อย 8701.10 หรือ 8701.90	80	30
	8706.00.19	- - อื่น ๆ	80	30
		- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02		
	8706.00.21	- - สำหรับรถยนต์ (รวมถึงรถลิมูซีนแบบขยายยาว แต่ไม่รวมถึงรถโดยสาร (โค้ช) รถโดยสาร ประจำทาง รถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก หรือรถแวน)	80	30

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8706.00.29	- - อื่น ๆ	80	30
		- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03		
	8706.00.31	- - สำหรับรถโก-คาร์ตและรถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ รวมทั้งรถกอล์ฟบักกี	80	30
	8706.00.32	- - สำหรับรถพยาบาล	80	30
	8706.00.33	- - สำหรับรถยนต์ (รวมถึงสเตชันแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต แต่ไม่รวมรถขนส่งบุคคล ชนิดแวน)	80	30
	8706.00.39	- - อื่น ๆ	80	30
	8706.00.40	- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04	80	30
	8706.00.50	- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.05	80	30
87.07		ตัวถัง (รวมถึงแค้ป) สำหรับยานยนต์ ตามประเภท 87.01 ถึง 87.05		
	8707.10	- สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03		
	8707.10.10	- - สำหรับรถโก-คาร์ตและรถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ รวมทั้งรถกอล์ฟบักกี	80	40
	8707.10.20	- - สำหรับรถพยาบาล	80	40
	8707.10.90	- - อื่น ๆ	80	40
	8707.90	- อื่น ๆ		
	8707.90.10	- - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	80	40
		- - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02		
	8707.90.21	- - - สำหรับรถยนต์ (รวมถึงรถลิมูซีน แบบขยายยาว แต่ไม่รวมถึงรถโดยสาร (โค้ช) รถโดยสารประจำทาง รถโดยสาร ประจำทางขนาดเล็ก หรือรถแวน)	80	40
	8707.90.29	- - - อื่น ๆ	80	40
	8707.90.30	- - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.05	80	40
	8707.90.90	- - อื่น ๆ	80	40

ตารางที่ 3.8 ตารางพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์[88]

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
87.08		ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ตามประเภท 87.01 ถึง 87.05		
	8708.10	- กันชน และส่วนประกอบของกันชน		
	8708.10.10	- - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.10.90	- - อื่น ๆ	60	30
		- ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบอื่น ๆ ของตัวถัง (รวมถึงแค้ป)		
	8708.21.00	- - เข็มขัดนิรภัย	60	10
	8708.29	- - อื่น ๆ		
		- - - องค์ประกอบของชุดประกอบประตูด้านใน		
	8708.29.11	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.29.12	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.29.14	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30
	8708.29.19	- - - - อื่น ๆ	60	30
	8708.29.20	- - - ส่วนประกอบของเข็มขัดนิรภัย	60	10
	8708.29.92	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
		- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03		
	8708.29.93	- - - - - ชุดตกแต่งติดตั้งภายใน รวมทั้งบังโคลน	60	30
	8708.29.94	- - - - - ขาตั้งฝากระโปรงห้องเครื่อง	60	30
	8708.29.95	- - - - - อื่น ๆ	60	30
		- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04		
	8708.29.96	- - - - - ชุดตกแต่งติดตั้งภายใน รวมทั้งบังโคลน	60	30
	8708.29.97	- - - - - ขาตั้งฝากระโปรงห้องเครื่อง	60	30
	8708.29.98	- - - - - อื่น ๆ	60	30

[88] แหล่งเดิม.

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8708.29.99	- - - - อื่น ๆ	60	30
	8708.30	- เบรกและเซอร์โวเบรก รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าว		
	8708.30.10	- - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	10
		- - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03		
	8708.30.21	- - - ดรัมเบรก จานเบรก หรือท่อน้ำมันเบรก	60	10
	8708.30.29	- - - อื่น ๆ	60	30
	8708.30.30	- - ดรัมเบรก จานเบรก หรือท่อน้ำมันเบรก สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30
	8708.30.90	- - อื่น ๆ	60	30
	8708.40	- กระปุกเกียร์และส่วนประกอบของกระปุกเกียร์		
		- - กระปุกเกียร์ที่ยังไม่ได้ประกอบ		
	8708.40.11	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	10
	8708.40.13	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04 หรือ 87.05	60	10
	8708.40.14	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	10
	8708.40.19	- - - อื่น ๆ	60	10
		- - กระปุกเกียร์ที่ประกอบแล้ว		
	8708.40.25	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	10
	8708.40.26	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	10
	8708.40.27	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04 หรือ 87.05	60	10
	8708.40.29	- - - อื่น ๆ	60	10
		- - ส่วนประกอบ		
	8708.40.91	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	10
	8708.40.92	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	10
	8708.40.99	- - - อื่น ๆ	60	10

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8708.50	- เพลาขับที่มีหม้อเพลา (ดิฟเฟอร์เรนเชียล) จะมีองค์ประกอบอื่น ๆ ของระบบส่งกำลัง อยู่ด้วยหรือไม่ก็ตาม และเพลาที่ไม่ใช่เพลาขับ รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าว		
		- - ที่ยังไม่ได้ประกอบ		
	8708.50.11	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.50.13	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04 หรือ 87.05	60	30
	8708.50.15	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.50.19	- - - อื่น ๆ	60	30
		- - ที่ประกอบแล้ว		
	8708.50.25	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.50.26	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.50.27	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04 หรือ 87.05	60	30
	8708.50.29	- - - อื่น ๆ	60	30
		- - ส่วนประกอบ		
		- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01		
	8708.50.91	- - - - เฟืองบายศรีและเฟืองเล็ก	60	30
	8708.50.92	- - - - อื่น ๆ	60	30
	8708.50.93	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.50.99	- - - อื่น ๆ	60	30
	8708.70	- ล้อและส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของล้อ		
		- - ฝาครอบดุมล้อ		
	8708.70.15	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.70.16	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.70.17	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
	8708.70.19	- - - อื่น ๆ	60	30
		- - ล้อที่ติดมากับยางรถ		
	8708.70.21	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.70.22	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.70.29	- - - อื่น ๆ	60	30
		- - ล้อที่ไม่ติดมากับยางรถ		
	8708.70.31	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.70.32	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.70.39	- - - อื่น ๆ	60	30
	8708.70.95	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	10
	8708.70.96	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30
	8708.70.97	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.70.99	- - - อื่น ๆ	60	30
	8708.80	- ระบบกันสะเทือนและส่วนประกอบของของดังกล่าว (รวมถึงโช้กอับ)		
		- - ระบบกันสะเทือน		
	8708.80.15	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.80.16	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.80.17	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภทย่อย 8704.10 หรือประเภท 87.05	60	30
	8708.80.19	- - - อื่น ๆ	60	30
		- - ส่วนประกอบ	60	30
	8708.80.91	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.80.92	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.80.99	- - - อื่น ๆ	60	30
		- ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบอื่น ๆ		

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8708.91	- - หม้อน้ำและส่วนประกอบของหม้อน้ำ		
		- - - หม้อน้ำ		
	8708.91.15	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.91.16	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.91.17	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30
	8708.91.19	- - - - อื่น ๆ	60	30
		- - - ส่วนประกอบ		
	8708.91.91	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.91.92	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.91.99	- - - - อื่น ๆ	60	30
	8708.92	- - หม้อพักท่อไอเสียและท่อไอเสีย รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าว		
	8708.92.10	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.92.20	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.92.40	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 หรือ 87.04	60	30
	8708.92.90	- - - อื่น ๆ	60	30
	8708.93	- - คลัตช์และส่วนประกอบของคลัตช์		
	8708.93.50	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.93.60	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.93.70	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04 หรือ 87.05	60	30
	8708.93.90	- - - อื่น ๆ	60	30
	8708.94	- - พวงมาลัย แกนพวงมาลัย และกระปุกเกียร์พวงมาลัย (สเตียริงบอกซ์) รวมทั้งส่วนประกอบ ของของดังกล่าว		
	8708.94.10	- - - พวงมาลัยพร้อมทั้งถุงลมนิรภัย	60	30
		- - - อื่น ๆ		

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคาร้อยละ	ตามราคาร้อยละ
	8708.94.94	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
	8708.94.95	- - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.94.99	- - - - อื่น ๆ	60	30
	8708.95	- - ถุงลมนิรภัยพร้อมระบบพองลม รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าว		
	8708.95.10	- - - ถุงลมนิรภัยพร้อมระบบพองลม	60	10
	8708.95.90	- - - ส่วนประกอบ	60	10
	8708.99	- - อื่น ๆ		
	8708.99.10	- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.01	60	30
		- - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02 87.03 หรือ 87.04		
		- - - - ถังเชื้อเพลิงรวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าว		
	8708.99.21	- - - - - ถังเชื้อเพลิง	60	30
	8708.99.23	- - - - - ส่วนประกอบ	60	10
	8708.99.30	- - - - คันเร่ง เบรก หรือคันเหยียบคลัตช์	60	30
	8708.99.40	- - - - ถาดวางแบตเตอรี่และฐานยึดแบตเตอรี่	60	30
	8708.99.50	- - - - แผ่นป้องลมหม้อน้ำ	60	30
		- - - - โครงแชสซีส์หรือส่วนประกอบของของดังกล่าว		
	8708.99.61	- - - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.02	60	30
	8708.99.62	- - - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.03	60	30
	8708.99.63	- - - - - สำหรับยานยนต์ตามประเภท 87.04	60	30
	8708.99.70	- - - - อื่น ๆ	60	30
	8708.99.90	- - - อื่น ๆ	60	30

ตารางที่ 3.9 ตารางพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับแบตเตอรี่[89] ตามตาราต่อไปนี้

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร	ลดลงเหลือ
			ตามราคา ร้อยละ	ตามราคา ร้อยละ
85.06				
		เซลล์ปฐมภูมิและแบตเตอรี่ปฐมภูมิ		
	8506.10	- แมงกานีสไดออกไซด์		
	8506.10.10	- - ปริมาตรภายนอกไม่เกิน 300 ลูกบาศก์ เซนติเมตร	40	10
	8506.10.90	- - อื่น ๆ	40	10
	8506.30.00	- ปรอทออกไซด์	40	10
	8506.40.00	- เงินออกไซด์	40	10
	8506.50.00	- ลิเทียม	40	10
	8506.60	- อากาศ-สังกะสี		
	8506.60.10	- - ปริมาตรภายนอกไม่เกิน 300 ลูกบาศก์เซนติเมตร	40	10
	8506.60.90	- - อื่น ๆ	40	10
	8506.80	- เซลล์ปฐมภูมิและแบตเตอรี่ปฐมภูมิอื่น ๆ		
	8506.80.10	- - สังกะสีคาร์บอน ปริมาตรภายนอก ไม่เกิน 300 ลูกบาศก์เซนติเมตร	40	10
	8506.80.20	- - สังกะสีคาร์บอน ปริมาตรภายนอก เกิน 300 ลูกบาศก์เซนติเมตร	40	10
	8506.80.91	- - - ปริมาตรภายนอกไม่เกิน 300 ลูกบาศก์เซนติเมตร	40	10
	8506.80.99	- - - อื่น ๆ	40	10
	8506.90.00	- ส่วนประกอบ	40	10

[89] แหล่งเดิม.

1.2) การคำนวณอากรขาเข้า

ภาษีศุลกากรขาเข้า = ฐานภาษี x อัตราภาษีศุลกากร

ตัวอย่างการคำนวณภาษีนำเข้ารถยนต์

การนำเข้ารถยนต์จะต้องมีการเสียภาษีดังต่อไปนี้

1) อากรขาเข้า

2) ภาษีสรรพสามิต

3) ภาษีเพื่อมหาดไทย

4) ภาษีมูลค่าเพิ่ม

วิธีการคำนวณภาษีแต่ละอย่าง

1) อากรขาเข้า = ราคา CIF[90] x อัตราอากรขาเข้า

2) ภาษีสรรพสามิต = (CIF + อากรขาเข้า) x อัตราสรรพสามิต/1- (1.1 x อัตราสรรพสามิต)

3) ภาษีเพื่อมหาดไทย = ภาษีสรรพสามิต x อัตราภาษีเพื่อมหาดไทย

4) ภาษีมูลค่า= ราคา CIF + อากรขาเข้า+ภาษีสรรพสามิต+ภาษีมหาดไทย

ตัวอย่างนำเข้ารถยนต์นั่งขนาด 2,300 CC

ราคารถยนต์ CIF = 350,000

อากรขาเข้า = ร้อยละ 80

ภาษีสรรพสามิต = ร้อยละ 35

ภาษีเพื่อมหาดไทย = ร้อยละ 10

ภาษีมูลค่าเพิ่ม = ร้อยละ 7

วิธีคำนวณ

อากรขาเข้า = CIF x อัตราอากรขาเข้า

= 350,000 x 0.8

= 280,000

ภาษีสรรพสามิต = (CIF + อากรขาเข้า) x อัตราสรรพสามิต/ 1-

(1.1x อัตราสรรพสามิต)

= (350,000+280,000) x 0.35/ 1-(1.1x0.35)

---

[90] C.I.F. (Cost, Insurance and Freight) หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาซื้อขาย โดยรวมค่าระวางขนส่งสินค้าและค่าเบี้ยประกันไว้ด้วย. (อ้างถึงใน *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ* (น. 61). เล่มเดิม).

= 358,536.59

ภาษีเพื่อมหาดไทย = ภาษีสรรพสามิต x อัตราภาษีเพื่อมหาดไทย

= 359,536.59 x 0.1

= 35,853.66

ฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม = ราคา CIF + อากรขาเข้า + ภาษีสรรพสามิต + ภาษีเพื่อมหาดไทย

= 350,000 + 280,000 + 358,536.59 + 35,853.66

= 1,024,390.25

ภาษีมูลค่าเพิ่ม = 1,024,390.25 x 0.7 =71,707.32

ภาษีทั้งสิ้น 746,097.57

บวก ราคารถ 350,000.00

รวม 1,960,097.57[91]

3.2.2.2 การยกเว้นอากร

ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ตามปกติต้องเสียภาษีศุลกากร ซึ่งความรับผิดในอันที่ต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่นำเข้าสำเร็จ อย่างไรก็ตาม ฐานะของบุคคลที่เกี่ยวข้องก็ดี ตัวของนั้นก็ดี อาจทำให้ของนั้นไม่ต้องเสียค่าภาษีก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อยกเว้นที่เป็นไปตามกฎหมาย ดังต่อไปนี้[92]

1. ยกเว้นอากร เพราะกฎหมายให้ยกเว้นการเก็บอากร
2. ยกเว้นอากรโดยอำนาจอธิบดี
3. การยกเว้นอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ หรือความผาสุกของประชาชน หรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ
4. ยกเว้นอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ
5. การยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 2 และภาค 3
6. ยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 4
7. ยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น

---

[91] สนธยา เรืองหิรัญ. (ม.ป.ป.). *ภาษีศุลกากร บทที่ 8* (มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต). สืบค้น 15 พฤษภาคม 2557, จาก dusithost.dusit.ac.th/~msportfolio/public/adviser/85/ch8.ppt

[92] *ความรู้ทั่วไปว่าด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการศุลกากร* (น. 244-246). เล่มเดิม.

1. ยกเว้นอากร เพราะกฎหมายให้ยกเว้นการเก็บอากร

กรณีที่กฎหมายได้ระบุให้งดเว้นการเก็บอากรไว้โดยชัดแจ้ง เช่น กรณีของที่เก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บนตาม พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 88 วรรคสอง

ให้งดเว้นการเก็บอากรขาเข้าและอากรขาออกแก่ของที่ปล่อยออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร ทั้งนี้ไม่ว่าจะส่งออกในสภาพเดียวที่นำเข้า หรือในสภาพที่ได้ผลิต หรือผสมหรือประกอบเป็นของอื่น[93]

2. ยกเว้นอากรโดยอำนาจอธิบดี

กรณีที่กฎหมายได้ระบุให้การยกเว้นอากรเป็นอำนาจโดยตรงของอธิบดีกรมศุลกากร ตาม พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 95

ถ้าของใดที่เก็บในคลังสินค้า หรือที่ยื่นใบขนเพื่อเก็บในคลังสินค้า หรือที่ยื่นใบขนเพื่อรับมอบไปจากคลังสินค้านั้น สูญหาย หรือถูกทำลายโดยอุบัติเหตุอันมิอาจจะหลีกเลี่ยงเสียได้ในขณะที่อยู่บนเรือก็ดี หรือในเวลาย้ายถอนขนขึ้นก็ดี ในเวลารับเข้าเก็บในคลังสินค้า หรือเวลาที่อยู่ในคลังสินค้าก็ดี ท่านว่าอธิบดีอาจยกเว้นค่าภาษีที่จะต้องเสีย หรือคืนค่าภาษีที่ได้เสียแล้วสำหรับของนั้นได้

3. การยกเว้นอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ หรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ

ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12[94] มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1) การใช้อำนาจตามมาตรานี้กระทำได้เฉพาะเพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ หรือเพื่อความผาสุกของประชาชน หรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ เท่านั้น จะใช้อำนาจเพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจ หรือเพื่อความผาสุก หรือเพื่อความมั่นคงของบุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือกลุ่มบุคคลมิได้

---

[93] พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 88 วรรคสอง.

[94] พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12 เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจประกาศลดอัตราอากรสำหรับของใด ๆ จากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากร หรือยกเว้นอากรสำหรับของใด ๆ หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นสำหรับของใด ๆ ไม่เกินร้อยละห้าสิบของอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับของนั้น ทั้งนี้ โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้

การประกาศ การยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงประกาศในวรรคหนึ่ง ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา.

2) ผู้ใช้อำนาจ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง แต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังจะใช้อำนาจได้ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเสียก่อน

3) การใช้อำนาจสามารถทำได้ 3 วิธี คือ

ก) อำนาจประกาศลดอัตราอากรสำหรับของใด ๆ จากที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรหรือ

ข) อำนาจประกาศยกเว้นอากรสำหรับของใด ๆ หรือ

ค) อำนาจเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นสำหรับของใด ๆ ไม่เกินร้อยละห้าสิบของอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับของนั้น

4) การใช้อำนาจประกาศลดอัตราอากร ยกเว้นอากร หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มดังกล่าวกฎหมายกำหนดว่า ทั้งนี้โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้ ดังนั้นจะไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้เลยก็ย่อมทำได้

5) การประกาศลดอัตราอากร ยกเว้นอากร หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นก็ดี การเปลี่ยนแปลงประกาศดังกล่าวก็ดีให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา จึงจะมีผลใช้บังคับ[95]

4. ยกเว้นอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ

ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 14[96] มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1) การใช้อำนาจตามมาตรานี้ จะต้องกระทำเพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันตามสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

---

[95] ข้อสังเกต คือ การประกาศ การประกาศยกเลิกและการประกาศเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ซึ่งกระทำโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเท่านั้นจึงต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา แต่หากประกาศดังกล่าวกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ เช่น กำหนดว่า ต้องเป็นตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนดด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ดังนี้ การที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขโดยได้รับความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังนี้ไม่ต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพียงแต่ออกประกาศกรมศุลกากรให้ทราบทั่วกันก็ใช้ได้แล้ว.

[96] พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 14 เพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันตามสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจประกาศยกเว้น ลดหรือเพิ่มอากรจากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรหรือประกาศเรียกเก็บอากรตามอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากร สำหรับของที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศที่ร่วมลงนามหรือลักษณะตามที่ระบุไว้ในสัญญาหรือความตกลงดังกล่าว ทั้งนี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้

การประกาศ การยกเลิกหรือการเปลี่ยนแปลงประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา.

2) ผู้ใช้อำนาจ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง แต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังจะใช้อำนาจได้ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเสียก่อน

3) การใช้อำนาจสามารถทำได้ 3 วิธี คือ

ก. ประการลดอัตราอากรจากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรหรือ

ข. ยกเว้นอากร

ค. สำหรับของที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศที่ร่วมลงทุน หรือระบุไว้ในสัญญาหรือความตกลง

4) การประกาศลดอัตราอากรหรือยกเว้นอากรดังกล่าวจะมีกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วย หรือไม่กำหนดเลยก็ได้

5. การยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 2 และภาค 3

กรณีนี้เป็นการยกเว้นให้แก่ตัวของนั้นโดยเด็ดขาดในพิกัดอัตราศุลกากรดังกล่าวระบุในช่องอัตราอากรว่า ไม่ต้องเสียอากร ดังนั้น ของหรือวัตถุใดที่จำแนกเข้าประเภทพิกัดที่ระบุว่าไม่ต้องเสียอากรก็ได้ยกเว้นอากร

6. ยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 4

กรณีนี้มิใช่ยกเว้นให้แก่ชนิดของโดยเด็ดขาด แต่เป็นการยกเว้นเพราะเหตุแห่งฐานะพิเศษของบุคคลผู้นำของเข้าหรือส่งออก หรือเพราะเหตุแห่งสภาพหรือฐานะการใช้หรือวัตถุประสงค์ในการนำเข้าหรือส่งออกของนั้น เหตุใดเหตุหนึ่งหรือหลายเหตุ ซึ่งมีทั้งหมด 18 ประเภทดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้นของดังกล่าวเมื่อนำเข้าโดยปราศจากข้อเท็จจริงพิเศษอันเป็นเหตุยกเว้นอากรแล้ว ย่อมจัดจำแนกเข้าประเภทพิกัดอัตราทั่วไปตามภาค 2 หรือภาค 3 แล้วแต่กรณีและต้องชำระอากรตามประเภทพิกัดสำหรับของนั้น เว้นแต่จะได้รับยกเว้นเพราะเหตุอื่น

7. ยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น

กรณีที่กฎหมายฉบับนั้น ๆ ได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่า ให้ได้รับการยกเว้นอากรตามกฎหมายศุลกากร เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522

1) พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ได้มีบทบัญญัติยกเว้นอยู่ในมาตรา 28 และมาตรา 36

ผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ แต่เครื่องจักรนั้นต้องไม่เป็นเครื่องจักรที่ผลิตหรือประกอบได้ในราชอาณาจักร ซึ่งมีคุณภาพใกล้เคียงกันกับชนิดที่ผลิตในต่างประเทศ และมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้[97]

เพื่อส่งเสริมการส่งออก คณะกรรมการอาจให้ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง ดังต่อไปนี้ด้วย

(1) การยกเว้นอากรขาเข้า สำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่ต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อใช้ ผลิต ผสม หรือประกอบผลิตภัณฑ์หรือผลิตผล เฉพาะที่ใช้ในการส่งออก

(2) การยกเว้นอากรขาเข้า สำหรับของที่ผู้ได้รับการส่งเสริม นำเข้ามาเพื่อส่งกลับออกไป

(3) การยกเว้นอากรขาออก สำหรับผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบ

(4) การอนุญาตให้หักเงินได้พึงประเมินในการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละห้าของรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จากการส่งออกซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบ โดยไม่รวมค่าประกันภัยและค่าขนส่งนอกประเทศ

ทั้งนี้ ตามเงื่อนไข วิธีการและระยะเวลาที่คณะกรรมการกำหนด[98]

2) พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการยกเว้นอากรไว้ใน มาตรา 48 ถึงมาตรา 52 และมาตรา 54

สำหรับของที่นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรเช่นเดียวกับของที่นำเข้าไปในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และให้รวมถึงสิทธิประโยชน์ในกรณีดังต่อไปนี้ด้วย

(1) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน อากรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิต สำหรับของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของสิ่งดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้าหรือเพื่อพาณิชยกรรม แล้วแต่กรณี และของที่ใช้ในการสร้าง ประกอบ หรือติดตั้งเป็นโรงงานหรืออาคารในเขตประกอบการเสรี ทั้งนี้ เท่าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีตามที่คณะกรรมการอนุมัติ และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

---

[97] พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 28.

[98] พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 36.

(2) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าหรือเพื่อพาณิชยกรรม ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนอากรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้ว่าการกำหนด

(3) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีตาม (2) รวมทั้งผลิตภัณฑ์ สิ่งพลอยได้ และสิ่งอื่นที่ได้จากการผลิตในเขตประกอบการเสรี หากส่งออกไปนอกราชอาณาจักรให้ได้รับยกเว้นอากรขาออก ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต

สำหรับของที่นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี ให้รวมถึงของที่นำออกจากเขตประกอบการเสรีแห่งหนึ่งไปยังเขตประกอบการเสรีอีกแห่งหนึ่งด้วย[99]

ในกรณีการนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตประกอบการเสรีเพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการอื่นใดกับของนั้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายในบังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าว หรือเกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ การประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น แต่ไม่รวมถึงกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

ในกรณีของที่นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีเป็นของที่ก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคงหรือความปลอดภัยของประเทศ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน สุขภาพอนามัยของประชาชนหรือสิ่งแวดล้อม หรือเป็นของซึ่งประเทศไทยมีพันธกรณีตามข้อผูกพันตามสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดชนิดหรือประเภทของของดังกล่าวมิให้ได้รับยกเว้นตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขใด ๆ เกี่ยวกับของนั้นไว้ด้วยก็ได้[100]

กรณีของใดที่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายให้ได้รับยกเว้นหรือคืนค่าภาษีอากรเมื่อได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร แม้มิได้ส่งออกแต่ได้นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีเพื่อใช้ตามมาตรา 48 (1) หรือ (2) ให้ของนั้นได้รับยกเว้นหรือคืนค่าภาษีอากรโดยถือเสมือนว่าได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรในวันที่นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี[101]

---

[99] พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มาตรา 48.

[100] พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มาตรา 49.

[101] พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มาตรา 51.

กรณี ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีตามมาตรา 48 หรือมาตรา 49 และของตามมาตรา 51 รวมทั้งผลิตภัณฑ์ สิ่งพลอยได้และสิ่งอื่น ที่ได้จากการผลิตในเขตประกอบการเสรี หากนำออกจากเขตประกอบการเสรีเพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักรจะต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน อากรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิต ตามสภาพ ราคาและอัตราภาษีอากรที่เป็นอยู่ในวันที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี รวมทั้งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าว หรือเกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ การประทับตรา หรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น นับแต่วันที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี แล้วแต่กรณี โดยถือเสมือนว่าได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรในวันที่นำออกจากเขตประกอบการเสรี[102]

กรณีของที่ไม่ใช้หรือใช้ไม่ได้ซึ่งอยู่ในเขตประกอบการเสรี ในกรณีที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบพาณิชยกรรมขออนุญาตเป็นหนังสือต่อ กนอ. เพื่อทำลายหรือในกรณีที่ กนอ. เห็นสมควรสั่งให้ทำลายของดังกล่าว ให้ กนอ. แจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบพาณิชยกรรมแล้วแต่กรณี หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว และอธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรมอบหมายทราบ และให้อธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรมอบหมายสั่งดำเนินการทำลายของนั้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด

ในกรณีที่ กนอ. ไม่อาจแจ้งให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบพาณิชยกรรมแล้วแต่กรณี หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว และอธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรมอบหมายทราบได้ เมื่อ กนอ. ได้ปิดประกาศไว้ ณ สำนักงานของบุคคลดังกล่าวที่อยู่ในเขตประกอบการเสรีเป็นเวลาเจ็ดวันให้ถือว่าบุคคลดังกล่าวได้รับแจ้งแล้ว

สำหรับของที่ได้ถูกทำลายตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังกล่าวข้างต้นให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน อากรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต[103]

---

[102] พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มาตรา 52.

[103] พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มาตรา 54.

3.2.2.3 การลดอัตราอากร

การลดอัตราอากร หมายถึง การลดอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรให้ลดลงในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราที่กำหนดไว้ การลดอัตราอากรจะต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ให้อำนาจไว้[104] ดังนี้

1. การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความความมั่นคงของประเทศ

2. การลดอัตราอากร เพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ

3. การลดอัตราอากรตามกฎหมายอื่น

1. การลดอัตราอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความความมั่นคงของประเทศ

กรณีเป็นไปตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12 ซึ่งได้กล่าวมาแล้วในเรื่องการยกเว้นอากร

2. การลดอัตราอากร เพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ

การลดอัตราอากรตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ได้มีการบังคับใช้อยู่ 5 กรณี คือ

1) การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศภาคีแกตต์ (GATT) ความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade: GATT) ซึ่งกำหนดให้ประเทศภาคีต้องผูกพันอัตราอากรสินค้าบางรายการไว้หากประเทศภาคีใดมีสินค้าใดที่มีอัตราอากรสูงกว่าอัตราอากรที่ผูกพันไว้ก็ต้องลดอัตราอากรลงเท่ากับอัตราที่ผูกพันไว้ ประเทศไทยซึ่งเป็นสมาชิกภาคีแกตต์ได้มีการออกประกาศกระทรวงการคลังให้รายการสินค้าที่มีอัตราอากรสูงกว่าอัตราอากรตามข้อผูกพันลดเหลือเท่ากับอัตราอากรตามข้อผูกพัน เช่น ประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก.2/2531 (ท.3)

2) การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียน (APTA) เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซียน (Agreement on ASEAN Preferential Trading Arrangement: ASEANPTA หรือ APTA) ซึ่งเป็นการให้สิทธิพิเศษทางการค้าแก่กันโดยการลดอัตราอากร (Tariff preference) หรือไม่เพิ่มไปจากอัตราที่จัดเก็บในขณะข้อตกลง (Binding existing rates) ในกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งประกอบด้วย ประเทศบรูไน อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย ซึ่งกระทรวงการคลังออกประกาศกระทรวงการคลังออกมาใช้บังคับ เช่น ประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก. 13/2532 (อซ.29) ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2532 เป็นต้น

---

[104] *พิกัดอัตราอากรท้ายประกาศกระทรวงการคลัง* (น. 250-252). เล่มเดิม.

3) การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียนตามข้อตกลง AFTA เป็นไปตามความตกลงในเรื่องของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรือ AFTA (ASEAN FREE TRADE AREA) ซึ่งประเทศไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียนได้มีมติร่วมกันจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนขึ้น เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2535 เพื่อเสริมสร้างและรักษาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน โดยเฉพาะการขยายทางการค้าระหว่างกันให้มีขอบเขตกว้างขึ้น โดยการลดหรือยกเลิกอุปสรรคและข้อกีดกันทางการค้าทั้งในรูปภาษีศุลกากรและไม่ใช่ภาษีศุลกากร (TARIFF AND NON-TARIFF BARRIERS) ให้เหลือในอัตราเพียงร้อยละ 0-5 ในระยะเวลา 15 ปี นับตั้งแต่ 1 มกราคม 2536 เป็นต้นไป ซึ่งกระทรวงการคลังออกประกาศกระทรวงการคลังลดอัตราอากรตามข้อตกลง AFTA เช่น ประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก. 19/2535 (อซ.34) ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2535 เป็นต้น

4) การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศภาคีอาเซียน ตามโครงการร่วมลงทุนอุตสาหกรรม AIJV เป็นไปตามข้อผูกพันตามความตกลงพื้นฐานว่าด้วยโครงการร่วมลงทุนทางอุตสาหกรรมของอาเซียน (ASEAN Industry Joint Venture: AIJV) ซึ่งกระทรวงการคลังได้ออกประกาศกระทรวงการคลังออกมาใช้บังคับแล้ว เช่น ประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก. 8/2533 (รทอ.-1) ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2533 เป็นต้น

5) การลดอากรแก่ของที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศที่ได้รับสิทธิพิเศษภายใต้ความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนา (GSTP) เป็นไปตามภายใต้ความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนา (Global System Trade Preference: GSTP) ซึ่งกระทรวงการคลังได้ออกประกาศกระทรวงการคลังออกมาใช้บังคับแล้ว เช่น ประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก. 18/2534 (สคพ.1) ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2534 เป็นต้น

3. การลดอัตราอากรตามกฎหมายอื่น

กฎหมายอื่นที่ได้กำหนดให้ลดอัตราอากรไว้โดยชัดแจ้ง เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 29 และมาตรา 30

มาตรการส่งเสริมตามกฎหมายการลงทุนในเรื่องของการนำเข้าเครื่องจักร มีหลักเกณฑ์ดังนี้ เมื่อคณะกรรมการพิจารณาเห็นว่า การให้การส่งเสริมแก่กิจการใด หรือแก่ผู้ขอรับการส่งเสริมรายใดไม่สมควรให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา 28 คณะกรรมการจะให้การส่งเสริมแก่กิจการนั้นหรือผู้ขอรับการส่งเสริมรายนั้น และรายต่อ ๆ ไป โดยให้ได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรเพียงกึ่งหนึ่ง หรือจะไม่ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรเลยก็ได้[105] และในกรณีที่มีเหตุอันสมควร คณะกรรมการจะให้ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับลดหย่อนอากรขาเข้า

---

[105] พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 29.

ไม่เกินร้อยละเก้าสิบของอัตราปกติ สำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อใช้ผลิต ผสมหรือประกอบในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมมีกำหนดเวลาคราวละไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่คณะกรรมการกำหนด แต่วัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นนั้นต้องไม่เป็นของที่ผลิตหรือมีกำเนิดในราชอาณาจักรซึ่งมีคุณภาพใกล้เคียงกันกับชนิดที่จะนำเข้ามาในราชอาณาจักรและมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้ ทั้งนี้ ตามชนิด ปริมาณ ระยะเวลา เงื่อนไข และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด[106]

นอกจากนี้ ปัจจุบันมีการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ามาในประเทศไทยแล้ว แต่ยังเป็นเพียงขั้นเริ่มต้นในการทดลองใช้ ซึ่งยังไม่มีมาตรการส่งเสริมที่ชัดเจน โดยมีหน่วยงานที่ตระหนักถึงการที่จะมีรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในอนาคตโดยจัดให้มีสถานีชาร์จไฟฟ้า คือ การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ซึ่งการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบไฟฟ้าให้มีความมั่นคง พร้อมเพิ่มประสิทธิภาพงานบริการให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตแห่งอนาคตของคนเมือง และห่วงใยสังคมและสิ่งแวดล้อม ผ่านการดำเนินโครงการต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในพื้นที่ให้บริการของการไฟฟ้านครหลวง โดยการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) มีแผนในการจัดซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจำนวนรวมทั้งสิ้น 20 คัน ในระหว่างปี 2555-2558 ซึ่งปัจจุบันการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) จัดซื้อรถยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งสิ้นแล้ว 10 คัน เพื่อนำมาใช้งานในกิจการภายในตลอดจนได้ดำเนินการก่อสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าจำนวน 10 สถานีที่สำนักงานเขตของการไฟฟ้านครหลวง โดยเปิดให้บริการในกรุงเทพและปริมณฑล ได้แก่

1. การไฟฟ้านครหลวง สำนักงานใหญ่ เพลินจิต
2. การไฟฟ้านครหลวง เขตวัดเลียบ
3. การไฟฟ้านครหลวง เขตสามเสน
4. การไฟฟ้านครหลวง เขตบางขุนเทียน
5. การไฟฟ้านครหลวง เขตลาดกระบัง
6. การไฟฟ้านครหลวง เขตบางเขน
7. การไฟฟ้านครหลวง เขตบางใหญ่
8. การไฟฟ้านครหลวง เขตราษฎร์บูรณะ
9. การไฟฟ้านครหลวง เขตสมุทรปราการ

---

[106] พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 30.

10. ฝ่ายธุรกิจขนส่งและผลิตภัณฑ์ บางพูด[107]

การรีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า แบ่งเป็น 2 แบบ ดังต่อไปนี้

แบบแรก การรีชาร์จจากไฟบ้าน ซึ่งโดยปกติทั่วไปภายในบ้านจะใช้แรงดัน 220 โวลท์ กระแสไฟฟ้าไม่เกิน 16 แอมป์ ระยะเวลาในการรีชาร์จ 1 ครั้งประมาณ 6-8 ชั่วโมง ขึ้นอยู่กับความจุของชุดแบตเตอรี่แพคในรถยนต์ไฟฟ้า

แบบที่ 2 การรีชาร์จแบบเร็วหรือโหมดควิกชาร์จ ใช้ไฟแรงดันระดับโรงงาน 3 เฟส 400 โวลท์ กระแสไฟฟ้าไม่เกิน 100 แอมป์ จากการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) มาแปลงเป็นไฟฟ้ากระแสตรง ส่งเข้าไปเก็บยังชุดแบตเตอรี่แพคในรถยนต์ไฟฟ้า ส่วนมากใช้ระยะเวลาในการชาร์จประมาณ 30 นาที แต่ว่าไม่นับเป็นจำนวนเต็มความจุและไม่นับเป็นการชาร์จ 1 ครั้ง เพราะโหมดควิกชาร์จจะชาร์จประจุไฟฟ้าเข้าไปในแบตเตอรี่เพียงร้อยละ 80 จากจำนวนเต็ม ดังนั้นจำนวนรอบ (หรือ Cycle) ในการชาร์จจะนับเป็น 1 ครั้งเมื่ออีกร้อยละ 20ถูกเติมในการชาร์จครั้งต่อไป[108]

สถานีควิกชาร์จแห่งหนึ่งใช้เงินลงทุน 6 แสน - 1 ล้านบาท โดยสามารถลดการปล่อยคาร์บอน 60 ตันต่อปี สำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามีอัตราการสิ้นเปลือง 69 สตางค์ต่อกิโลเมตร เมื่อเปรียบเทียบกับค่าน้ำมันอยู่ที่กิโลเมตรละ 3 บาท ถือเป็นการสนับสนุนการลดมลพิษเพื่อสิ่งแวดล้อม[109]

การสนับสนุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า และการติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้า (EV Charging Station) สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าให้ครอบคลุมทั่วประเทศได้นั้น จะต้องมีนโยบายที่จะมีสนับสนุนอย่างจริงจัง โดยมีมาตรการยกเว้นอากรตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 ซึ่งผู้วิจัยจะไม่ลงไปในรายละเอียดโดยขอจำกัดขอบเขตตามงานวิจัย

---

[107] การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.). (ม.ป.ป.) *กฟน. ขยายสถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าทั่วเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล.* สืบค้น 23 พฤษภาคม 2557, จาก http://www.mea.or.th/content/detail.php?mid=87&did=1101&tid=1&pid=0

[108] Motor trivia. (ม.ป.ป.). *แนวคิดโครงข่ายสถานีชาร์จพลังงานไฟฟ้าจาก การไฟฟ้านครหลวง.* สืบค้น 23 พฤษภาคม 2557, จาก http://www.motortrivia.com/2013/report-001/160-motor-expo-2013/mea-ev.html

[109] ITS Thailand. (2556, 25 มิถุนายน). “กฟน.ลุยรถไฟฟ้า 10 สถานีชาร์จกม.ละ69ส.ต.-วิ่งได้ 100 กิโลเมตร,” *มติชน, กรอบบ่าย.* สืบค้น 23 พฤษภาคม 2557, จาก http://its.in.th/index.php/the-news/1-latest-news/11415---10-69-100

3.3 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกามีลักษณะเป็นสหพันธ์สาธารณรัฐ (Federal Republic) ซึ่งมีรัฐอิสระและรัฐบาลท้องถิ่น การเก็บภาษีของประเทศสหรัฐอเมริกาจึงอยู่ภายใต้กฎกลาง (Federal Rules) และกฎหมายของแต่ละรัฐหรือกฎหมายของแต่ละท้องถิ่น (State Rules Or Local Tax Rates) ซึ่งการจัดเก็บภาษีของประเทศสหรัฐอเมริกามีการแบ่งการจัดเก็บภาษีเป็นสองลำดับ คือ การจัดเก็บในลำดับมลรัฐ (State Tax) และการจัดเก็บภาษีระดับสหพันธ์รัฐ (Federal Tax) การซื้อรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกาจะมีภาระภาษีดังนี้

3.3.1 ภาษีขาย (Sale taxes)

ถูกกำหนดและจัดเก็บโดยแต่ละรัฐและท้องถิ่น ไม่มีกฎหมายกลาง (no federal sales tax) โดยจะกำหนดเป็นภาษีขาย (sales tax) ตามประเภทสินค้าและบริการและอัตราที่แต่ละรัฐกำหนด ภาษีขาย (sales tax) ถูกเรียกเก็บโดยผู้ขายในเวลาขายสินค้า ที่เกิดขึ้นในรัฐหรือท้องถิ่นนั้น ๆ เก็บเพียงครั้งเดียวเวลาขายปลีกของสินค้าที่กำหนด แต่หากเป็นการซื้อเพื่อไปผลิตต่อหรือขายต่อจะไม่ต้องเสียภาษีขาย (sales tax) และจะมีการกำหนดว่าสินค้าไหนไม่ต้องเสียภาษีขาย (sales tax) เกิดจากการเอาราคาสินค้าหรือบริการคูณด้วยอัตราภาษี โดยคำนึงถึงราคาขายปลีกของสินค้า (Price at retail sale) อัตราภาษีขาย (sales tax rates) แตกต่างกันตามพื้นที่ตั้งแต่ร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 16 ขึ้นอยู่กับสินค้านั้น คิดคำนวณจากราคาขายปลีกคูณด้วยอัตราภาษี ภาษีขายเรียกเก็บโดยผู้ขายในเวลาที่มีการขาย หรือถูกผลักมาให้ผู้ซื้อในรูปภาษีใช้ (use tax) สำหรับบุคคลที่เคยเสียภาษีขาย[110] กรมยานยนต์ (Department of Motor Vehicle: DMV) เป็นองค์กรเอกชนที่รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ ช่วยลดความยุ่งยากในการรวบรวมข้อมูลของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับทั่วทุกรัฐ ในการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ต่ออายุทะเบียนรถยนต์และการลงทะเบียนยานพาหนะในประเทศสหรัฐอเมริกา

กรมยานยนต์ (Department of Motor Vehicle: DMV) มีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายของรัฐและรัฐบาลกลางที่เกี่ยวกับยานยนต์ มีวัตถุประสงค์ก็คือการบังคับใช้กฎระเบียบ DMV ที่ถูกประมวลผลในกฎหมายของรัฐ[111]

---

[110] Wikipedia. (n.d.). *Taxation in the United States.* Retrieved April 6, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/U.S._taxes#Sales_and_excise_taxes

[111] Wikipedia. (n.d.). *Department of Motor Vehicles.* Retrieved April 16, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Department_of_Motor_Vehicles

3.3.2 ภาษีสรรพสามิต

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกา มี 3 ประเภท คือ

(1) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าประเภทฟุ่มเฟือย (Luxury Tax)

(2) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากรถยนต์และสิ่งที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์

(3) ภาษีสรรพสามิตสำหรับกิจการอื่น ๆ (Certain Other Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากการใช้รถยนต์ (Tax on Use of Certain Vehicles)[112]

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นำเข้าในประเทศสหรัฐอเมริกา

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้น มีการจัดเก็บทั้งในระดับรัฐบาลกลาง (Federal Excise Tax) และในระดับมลรัฐ (State Excise Tax) จะจัดเก็บภาษีในบางมลรัฐเท่านั้น

โดยภาษีสรรพสามิตได้กำหนดไว้ในประมวลบทบัญญัติว่าด้วยการจัดเก็บภาษีอากร (Internal Revenue Code) เป็นการจัดเก็บโดยรัฐบาลกลาง ซึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมี 2 หน่วยงาน คือ หน่วยงานที่จัดเก็บภาษีภายในประเทศ (Internal Revenue Service: IRS) และสำนักงานแอลกอฮอล์ ยาสูบและอาวุธปืน (Bureau of Alcohol, Tobacco & Firearms: ATF)[113] โดยบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) ใน Title 26 ได้บัญญัติถึงภาษีที่จัดเก็บอยู่ 5 ประเภท คือ

(1) Subtitle A คือ ภาษีเงินได้ (Income Taxes)[114]

(2) Subtitle B คือ ภาษีอสังหาริมทรัพย์และของที่ระลึก (Estate and Gift Taxes)[115]

(3) Subtitle C คือ ภาษีการจ้างงาน (Employment Taxes)[116]

(4) Subtitle D คือ ภาษีสรรพสามิตเบ็ดเตล็ด (Miscellaneous Excise Taxes)[117]

---

[112] จาก *กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ* (น. 20), โดย สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส, 2553.

[113] จาก *การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15)* (น. 192), โดยประภาศ คงเอียด, (2541), นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

[114] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle A.

[115] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle B.

[116] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle C.

[117] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D.

(5) Subtitle E คือ ภาษีสรรพสามิตแอลกอฮอล์ ยาสูบ และภาษีสรรพสามิตอื่น (Alcohol, Tobacco, and Certain Other Excise Taxes)[118]

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่มีการบัญญัติไว้ในบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) Title 26 Subtitle D[119] ได้มีการแบ่งประเภทของการจัดเก็บภาษีออกเป็น 7 ประเภท ดังต่อไปนี้

(1) Chapter 31 คือ ภาษีสรรพสามิตสำหรับการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(1.1) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย (Luxury Passenger Vehicles)[120]

(1.2) น้ำมันเชื้อเพลิงบางชนิด (Special Fuels)[121]

(1.3) รถบรรทุกและรถพ่วงที่มีขนาดใหญ่ (Heavy Trucks and Trailers)[122]

(2) Chapter 32 คือ ภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(2.1) รถยนต์และสิ่งของที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ (Automotive and Related Items)[123]

(2.2) ถ่านหิน (Coal)[124]

(2.3) วัคซีนบางชนิด (Certain Vaccines)[125]

(2.4) อุปกรณ์ที่ใช้ในการพักผ่อนและสันทนาการ (Recreational Equipment)[126]

(2.5) อุปกรณ์ทางการแพทย์ (Medical Device)[127]

---

[118] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle E.

[119] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D.

[120] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 31 Subchapter A - Luxy Passenger Vehicles.

[121] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 31 Subchapter B - Special Fuels.

[122] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 31 Subchapter C - Heavy Trucks and Trailers.

[123] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter A - Automotive and Related ltems.

[124] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter B - Coal.

[125] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter C- Certain Vaccines.

[126] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter D - Recreational Equipment.

[127] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter E - Medical Device.

(3) Chapter 33 คือ ภาษีสรรพสามิตสำหรับการให้บริการ (Excise Taxes on Services) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(3.1) การให้บริการด้านการสื่อสารโทรคมนาคม (Communication Services)[128]

(3.2) การให้บริการขนส่งทางอากาศ (Transportation by Air)[129]

(4) Chapter 34 คือ ภาษีเก็บจากการรับประกันบางประการ (Taxes on Certain Insurance Policies) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(4.1) การประกันภัยสำหรับกรรมธรรม์ประกันภัยที่ออกโดยผู้รับประกันภัยต่างประเทศ (Policies Issued by Foreign Insurers)[130]

(4.2) การวางแผนประกันสุขภาพของผู้ประกันตน (Insured and Self Insured Health Plans)[131]

(5) Chapter 35 คือ ภาษีเก็บจากกิจการการพนัน (Taxes on Wagering)

(6) Chapter 36 คือ ภาษีสรรพสามิตสำหรับกิจการประการอื่น ๆ (Certain Other Excise Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(6.1) ภาษีสำหรับการบำรุงรักษาท่าเรือ (Harbor Maintenance Tax)[132]

(6.2) ภาษีสำหรับการขนส่งทางเรือ (Transportation by Water)[133]

(6.3) ภาษีสำหรับการขนส่งทางรถยนต์ (Tax on Use of Certain Vehicles)[134]

(7) Chapter 37 คือ ภาษีสรรพสามิตสำหรับสิ่งแวดล้อม (Environmental Taxes) ซึ่งจัดเก็บจากสินค้าที่มีลักษณะดังนี้

(7.1) ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (Tax of Petroleum)[135]

(7.2) เคมีภัณฑ์บางชนิด (Tax on Certain Chemicals)[136]

---

[128] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 33 Subchapter A - Communication Services.

[129] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 33 Subchapter B - Transportation by Air.

[130] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 34 Subchapter A - Policies Issued by Foreign Insureres.

[131] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 34 Subchapter B - Insured and Self Insured Health Plans.

[132] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 36 Subchapter A - Habor Maintenane Tax.

[133] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 36 Subchapter B - Transportation by Water.

[134] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 36 Subchapter C - Tax on Use of Certain Vehicles.

[135] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 37 Subchapter A - Tax of Petroleurm.

[136] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 37 Subchapter B - Tax on Certain Chemicals.

(7.3) วัตถุที่นำเข้าบางชนิด (Tax on Certain Imported Substances)[137]

(7.4) สารเคมีที่ทำลายโอโซน (Tax on Ozone Depleting Chemicals)[138]

ฐานภาษีและอัตราภาษี

ฐานภาษีสรรพสามิตในประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนดให้ใช้ฐานภาษีหรือมูลค่าที่ใช้ในการคำนวณภาษีสรรพสามิตที่แตกต่างกันตามความเหมาะสมตามประเภทสินค้าและบริการ โดยรูปแบบของฐานภาษี แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

(1) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) ใช้ฐานราคาขายปลีก

(2) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes) ใช้ฐานราคา ณ โรงงานอุตสาหกรรม

(3) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับการให้บริการ (Excise Taxes on Services) ใช้ฐานรายรับ

(4) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสิ่งแวดล้อม (Environmental Taxes) ใช้ฐานปริมาณ[139]

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตกำหนดให้จัดเก็บภาษีจากราคาขายหรือตามมูลค่า ฐานภาษีคือราคาขายโดยกฎหมายบัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องราคาขายเป็นพิเศษ คือ

(1) ราคาขายของสินค้า ให้รวมมูลค่าของการบรรจุสินค้าไว้ในภาชนะบรรจุของสินค้าในสภาพที่เหมาะสมและพร้อมสำหรับการขนส่ง

(2) ราคาขายของสินค้าไม่รวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ ค่าขนส่ง ค่าประกันภัย หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งและการส่งมอบสินค้าและค่าโฆษณาในประเทศไว้ด้วย[140]

สำหรับกรณีที่ผู้ผลิตสินค้าได้ทำการผลิตและขายปลีกต่อลูกค้าโดยตรง ภาษีสรรพสามิตกำหนดให้ราคาขายที่เป็นฐานภาษีจะต้องกำหนดขึ้นเป็นพิเศษโดยให้นำราคาขายปลีกไปเปรียบเทียบ

---

[137] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 37 Subchapter C - Tax on Certain Imported Substances.

[138] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 37 Subchapter D - Tax on Ozone Depleting Chemicals.

[139] *การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช* (น. 464-465). เล่มเดิม.

[140] แหล่งเดิม.

กับราคาขายสูงสุดที่ผู้ผลิตจะขายสินค้านั้นให้กับผู้ขายส่งตามปกติทั่วไปของการค้าขาย ถ้าราคาใดต่ำกว่าให้ใช้ราคานั้นเป็นฐานในการคำนวณภาษี

กรณีขายโดยส่งสินค้าไปให้ลูกค้า เช่น ส่งให้ลูกค้าทางไปรษณีย์ หรือขายโดยวิธีอื่นใดที่ราคาต่ำกว่าในตลาดปกติ ให้ใช้ราคาโดยผู้ผลิตตามปกติทั่วไปสำหรับสินค้าประเภทนั้นเป็นฐานในการคำนวณภาษี[141]

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ตาม Internal Revenue Code นั้นมีการจัดเก็บภาษี 3 อยู่ประเภท ดังนี้ (1) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) ผู้ขายปลีกมีหน้าที่ต้องเสียภาษี[142]

สำหรับรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย (Luxury Passenger Vehicles) นอกจากจะต้องเสียภาษีสำหรับการผลิตของภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้น้ำมันแล้ว ต้องเสียภาษีขายปลีกด้วย[143] โดยรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีไว้ว่าจะต้องเป็นรถยนต์สี่ล้อที่มีน้ำหนักไม่เกิน 6,000 ปอนด์ ซึ่งภาระภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อมีการขายปลีกครั้งแรกหลังจากที่มีการผลิตหรือนำเข้าในอัตราภาษีร้อยละ 10 ของราคาขายเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ[144]

การขายสินค้าทุกชนิดรวมทั้งรถยนต์โดยทั่วไปจะมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตโดยรัฐบาลกลางแล้วยังมีการจัดเก็บภาษีขายหรือภาษีการค้าในแต่ละรัฐด้วย ดังนั้น ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรัฐบาลกลางกฎหมายกำหนดให้ราคาขายที่เป็นฐานจะต้องเป็นราคาที่มิได้รวมภาษีการขายอื่น ๆ ไว้ด้วย โดยเฉพาะภาษีการขายที่จัดเก็บโดยรัฐบาลของมลรัฐหรือรัฐบาลท้องถิ่น ซึ่งถ้าราคาขายของรถยนต์ซึ่งรวมภาษีการขายแล้วเกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ[145] แต่ถ้าไม่รวมภาษีการขายแล้วไม่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ รถยนต์ดังกล่าวก็ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต[146] แต่ได้มีการยกเว้นภาษีรถยนต์ที่ผู้ซื้อนำไปใช้ในการรับจ้างขนส่งคนโดยสาร หรือนำไปใช้กิจการของรัฐบาล

---

[141] แหล่งเดิม.

[142] *การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15)* (น. 435). เล่มเดิม.

[143] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 31 Subchapter A - Luxy Passenger Vehicles.

[144] Ibid.

[145] ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ.* สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก http://www.bot.or.th/Thai/Statistics/FinancialMarkets/ExchangeRate/_layouts/Application/ExchangeRate/ExchangeRate.aspx

[146] *การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15)* (น. 435). เล่มเดิม.

เช่น กิจการตำรวจ การดับเพลิง การช่วยเหลือผู้ประสบภัย เป็นต้น ไม่ว่าจะนำไปใช้ในกิจการของรัฐบาลกลางหรือรัฐบาลของแต่ละรัฐหรือรัฐบาลท้องถิ่น[147]

รถยนต์ทั่วไปจัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 10 ของราคาขายปลีกครั้งแรก ของราคาขายจริงเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ถ้าไม่รวมภาษีการขายแล้วไม่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ รถยนต์ดังกล่าวก็ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต แต่รถยนต์โดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า (Purpose built passenger vehicle) จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 10 ของราคาขายปลีกครั้งแรกของราคาขายจริงแต่ไม่เกินร้อยละ 150 ของ 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ[148]

สำหรับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า (New qualified plug-in electric drive motor vehicle) หมายถึง รถยนต์ที่มี 4 ล้อขึ้นไป สามารถแล่นในถนนสาธารณะได้ โดยขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ไฟจากแบตเตอรี่ อันมีความจุไม่น้อยกว่า 4 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง และสามารถชาร์จไฟจากแหล่งไฟภายนอกได้ จัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามอัตรารถยนต์ทั่วไป แต่โดยผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าดังกล่าวสามารถขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้ตามกฎหมาย Internal Revenue Code Title 26 หรือ (IRC 30D) เช่น จำนวน 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ และยังเพิ่มอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง สำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกิน 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ[149]

(2) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes)

การจัดเก็บจากการผลิตสินค้ารถยนต์และสิ่งของที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ (Automotive and Related Items)[150] กฎหมายกำหนดให้จัดเก็บภาษีสินค้า 3 ประเภท คือ ภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) ภาษีสำหรับยางรถยนต์ (Tires) และภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์น้ำมัน (Petroleum Products)

การจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์หรือภาษีสำหรับที่ใช้น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) ได้มีการจัดเก็บจากการขายรถยนต์ของผู้ผลิต (Manufacturer) และผู้นำเข้า (Importer) ในอัตราที่กำหนดตาม

---

[147] แหล่งเดิม.

[148] Corneel University Law School. (n.d.). *Internal Revenue Code Title 26 U.S. Code § 30D - New qualified plug-in electric drive motor.* Retrieved September 15, 2014, from http://www.law.cornell.edu/uscode/text/26/30D

[149] IRS - Internal Revenue Service. (n.d.). *Notice 2009-89: New Qualified Plug-in Electric Drive Motor Vehicle Credit.* Retrieved September 15, 2014, from http://www.irs.gov/irb/2009-48_IRB/ar09.html

[150] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter A - Automotive and Related ltems.

ขนาดของปริมาณการใช้น้ำมัน (Fuel Economy) สำหรับรถยนต์แต่ละแบบ[151] ซึ่งกรมสรรพากร (IRS) จัดเก็บภาษีโดยตรงจากผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าของยานพาหนะ ผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าจะต้องจ่ายภาษีโดยขึ้นอยู่กับอัตราการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท สำหรับรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานเชื้อเพลิง น้อยกว่า 22.5 ไมล์ต่อแกลลอน จะไม่มีการเสียภาษีดังกล่าว โดยอัตราการจัดเก็บภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 1991 และได้ให้คำนิยาม สำหรับรถยนต์ดังนี้

"รถยนต์" หมายความว่ายานพาหนะ 4 ล้อที่ขับเครื่องด้วยเชื้อเพลิง

(1) เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นเพื่อสำหรับการใช้งานบนถนนสาธารณะและทางหลวง ยกเว้น

(2) เป็นรถยนต์ที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 6,000 ปอนด์[152]

ตารางที่ 3.10 ตารางภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) มีอัตราดังต่อไปนี้[153]

จำนวนไมล์ต่อแกลลอน	ภาษี (ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อคัน)
ตั้งแต่ 22.5 ขึ้นไป	0
ตั้งแต่ 21.5 แต่ไม่เกิน 22.5	1,000
ตั้งแต่ 20.5 แต่ไม่เกิน 21.5	1,300
ตั้งแต่ 19.5 แต่ไม่เกิน 20.5	1,700
ตั้งแต่ 18.5 แต่ไม่เกิน 19.5	2,100
ตั้งแต่ 17.5 แต่ไม่เกิน 18.5	2,600
ตั้งแต่ 16.5 แต่ไม่เกิน 17.5	3,000
ตั้งแต่ 15.5 แต่ไม่เกิน 16.5	3,700
ตั้งแต่ 14.5 แต่ไม่เกิน 15.5	4,500
ตั้งแต่ 13.5 แต่ไม่เกิน 14.5	5,400
ตั้งแต่ 12.5 แต่ไม่เกิน 13.5	6,400
น้อยกว่า 12.5	7,700

---

[151] Ibid.

[152] Internal Revenue Code Title 26 Subtitle D Chapter 32 Subchapter A – Part 4064 Gas Guzzler Tax.

[153] Corneel University Law School. (n.d.). *Internal Revenue Code section 4 0 6 4* . Retrieved September 15, 2014, from http://www.law.cornell.edu/uscode/text/26/4064

ภาษีรถยนต์ที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 55,000 ปอนด์ขึ้นไปโดยปกติจะเป็นรถบรรทุก จะจัดเก็บเป็นรายปี คือ กรณีเป็นรถยนต์ที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 55,000 ปอนด์ แต่ไม่เกิน 75,000 ปอนด์ จะเก็บภาษีในอัตรา 100 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจะจัดเก็บเพิ่มอีกสำหรับทุก ๆ 1,000 ปอนด์ของส่วนที่เกิน 55,000 ปอนด์ ในอัตรา 1,000 ปอนด์ ปอนด์ละ 22 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แต่กรณีเป็นรถยนต์ที่มีน้ำหนักเกินกว่า 75,000 ปอนด์ขึ้นไปจะเก็บภาษีในอัตรา 550 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา[154] ถ้าในระหว่างระยะเวลา 1 ปี รถยนต์ดังกล่าวได้สูญหายหรือถูกลักไปและไม่สามารถนำรถยนต์นั้นกลับมาใช้อีกนับแต่วันที่สูญหายหรือถูกลักไป กฎหมายกำหนดให้คำนวณภาษีตามสัดส่วนของระยะเวลาที่ได้ใช้รถยนต์ในปีนั้น นอกจากนี้กฎหมายยังกำหนดให้ยกเว้นภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้ในกิจการของรัฐด้วย[155]

การเครดิตภาษี

บทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) ใน Title 26 ได้บัญญัติถึงหลักการเครดิตภาษีสำหรับยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินไว้ในมาตรา 30D (26 U.S. Code § 30D หรือ IRC 30D)[156]

ยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่ ดังต่อไปนี้

(A) จำนวนของเครดิตภาษี

ภาษีที่ถูกเรียกเก็บตามบรรพนี้สามารถหักเครดิตภาษีได้สำหรับปีภาษี ในจำนวนเท่ากับผลรวมของจำนวนเครดิตภาษีที่กำหนดไว้ภายใต้อนุมาตรา (B) ตามที่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีได้นำยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่แต่ละคันมาใช้งานในระหว่างปีภาษี

(B) การจำกัดจำนวนดอลลาร์สหรัฐที่สามารถเครดิตภาษีต่อยานพาหนะหนึ่งคัน

(1) บททั่วไป

จำนวนที่กำหนดไว้ภายใต้อนุมาตรานี้ อันเกี่ยวเนื่องกับยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่ใด ๆ เป็นผลรวมของจำนวนที่กำหนดไว้ภายใต้วรรค (2) และ (3) ตามยานยนต์นั้น

---

[154] *การบริหารงานภาษีสรรพสามิตเปรียบเทียบ เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานสรรพสามิต (Excise Tax Law) เล่ม 2 (หน่วยที่ 8-15)* (น. 438-439). เล่มเดิม.

[155] แหล่งเดิม.

[156] Corneel University Law School. (n.d.). I*nternal Revenue Code Title 26 U.S. Code § 30D - New qualified plug-in electric drive motor.* Retrieved September 15, 2014, from http://www.law.cornell.edu/uscode/text/26/30D

(2) จำนวนพื้นฐาน

จำนวนที่กำหนดไว้ภายใต้วรรคนี้ ได้แก่ 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ

(3) ความจุแบตเตอรี่

กรณียานยนต์ที่มีแรงขับเคลื่อนพลังงานจากแบตเตอรี่ความจุไม่น้อยกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง จำนวนที่กำหนดไว้ภายใต้วรรคนี้ ได้แก่ 417 ดอลลาร์สหรัฐ และเพิ่มขึ้นอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐ ทุก ๆ ความจุหนึ่งกิโลวัตต์ต่อชั่วโมงที่เกินกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ทั้งนี้ จำนวนที่กำหนดไว้ภายใต้วรรคนี้ต้องไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ

(C) การยื่นคำขอพร้อมเครดิตอื่น

(1) เครดิตธุรกิจถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของเครดิตธุรกิจทั่วไป

การเครดิตส่วนใหญ่ที่สามารถนำมาหักภาษีภายใต้อนุมาตรา (A) สำหรับปีภาษีใด ๆ (กำหนดโดยปราศจากความเกี่ยวเนื่องกับอนุมาตรานี้) ที่มีเหตุเนื่องมาจากทรัพย์สินที่มีคุณสมบัติซึ่งขึ้นอยู่กับการหักค่าเสื่อมราคา ถือว่าเป็นการเครดิตตามที่ระบุไว้ในมาตรา 38 (B) สำหรับปีภาษีนั้น (และจักไม่สามารถเครดิตภาษีภายใต้อนุมาตรา (A))

(2) เครดิตส่วนบุคคล

เพื่อประโยชน์ตามลักษณะนี้ ให้เครดิตที่ถูกหักภายใต้อนุมาตรา (A) สำหรับปีภาษีใด ๆ (กำหนดภายหลังการยื่นคำขอตามวรรค (1)) จะถือว่าเป็นเครดิตที่สามารถหักภาษีได้ภายใต้ส่วนย่อย A สำหรับปีภาษีนั้น

(D) ยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่เพื่อประโยชน์ตามมาตรานี้

(1) บททั่วไป

คำว่า “ยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติเหมาะสมคันใหม่” หมายความว่า ยานยนต์

(A) ซึ่งมีการใช้ครั้งแรกโดยผู้มีหน้าที่เสียภาษี

(B) ซึ่งได้มาเพื่อการใช้หรือเช่าโดยผู้มีหน้าที่เสียภาษี และมิใช่เพื่อการขายต่อ

(C) ซึ่งผลิตโดยผู้ผลิต

(D) ซึ่งถือว่าเป็นยานยนต์ตามวัตถุประสงค์ในลักษณะ 2 ของพระราชบัญญัติอากาศบริสุทธิ์ (Clean Air Act)

(E) ซึ่งมีน้ำหนักยานยนต์รวมในอัตราไม่เกิน 14,000 ปอนด์ และ

(F) ซึ่งถูกขับเคลื่อนโดยเครื่องยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ที่

(i) มีความจุไม่น้อยกว่า 4 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง และ

(ii) มีความสามารถในการประจุไฟฟ้าจากแหล่งไฟฟ้าภายนอกได้

(2) ยานยนต์

คำว่า “ยานยนต์” หมายความว่า ยานพาหนะใด ๆ ซึ่งถูกผลิตเพื่อการใช้ในทางสาธารณะ ถนน และทางหลวง (ไม่รวมถึงยานพาหนะที่ใช้เฉพาะบนรางหรือรถราง) และซึ่งมีอย่างน้อย 4 ล้อ

(3) ผู้ผลิต

คำว่า “ผู้ผลิต” มีหมายความตามระเบียบที่บัญญัติโดยผู้บริหารขององค์กรเพื่อการปกป้องสิ่งแวดล้อม (Administrator of the Environmental Protection Agency) เพื่อประโยชน์ในการจัดการตามลักษณะ 2 ของพระราชบัญญัติอากาศบริสุทธิ์ (Clean Air Act) (ลักษณะ 42 ประมวลกฎหมายแห่งสหรัฐอเมริกา มาตรา 7521 และอื่น ๆ)

(4) ความจุแบตเตอรี่

คำว่า “ความจุ” มีความหมายอันเกี่ยวเนื่องกับแบตเตอรี่ว่า ปริมาณของพลังงานไฟฟ้าที่แบตเตอรี่สามารถบรรจุได้ ซึ่งมีหน่วยเป็นกิโลวัตต์ โดยวัดได้จากร้อยละ 100 ของสถานะประจุไฟฟ้าไปจนถึงร้อยละ 0 ของสถานะประจุไฟฟ้า

(E) การจำกัดจำนวนยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่ที่มีคุณสมบัติสำหรับการเครดิตภาษี

(1) บททั่วไป

ในกรณียานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่ถูกขายระหว่างช่วงเวลาหยุดดำเนินการ ให้อัตราร้อยละของเครดิตที่สามารถนำมาหักภาษีได้ตามที่กำหนดไว้ภายใต้อนุมาตรา (A) เท่านั้น

(2) ช่วงเวลาหยุดดำเนินการ

เพื่อประโยชน์แห่งอนุมาตรานี้ ช่วงเวลาหยุดดำเนินการ คือ ช่วงเวลาที่เริ่มต้นไตรมาสที่สองของปฏิทินถัดจากไตรมาสของปฏิทินที่ระบุวันแรกของการขายจำนวนยานยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าปลั๊กอินที่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขรุ่นใหม่ที่ผลิตโดยผู้ผลิตยานยนต์ที่อ้างถึงในวรรค (1) สำหรับการใช้ภายในสหรัฐอเมริกาภายหลังวันที่ 31 ธันวาคม 2552 เป็นจำนวนอย่างน้อย 200,000 คัน

(3) อัตราที่สามารถหักภาษีได้

เพื่อประโยชน์แห่งวรรค (1) อัตราที่สามารถหักภาษีได้ คือ

(A) ร้อยละ 50 สำหรับสองไตรมาสแรกของปฏิทินของช่วงเวลาหยุดดำเนินการ

(B) ร้อยละ 25 สำหรับไตรมาสที่สามและไตรมาสที่สี่ของปฏิทินของช่วงเวลาหยุดดำเนินการ

(C) ร้อยละ 0 สำหรับแต่ละไตรมาสของปฏิทินถัดไปจากนั้น

(4) กลุ่มที่อยู่ในความควบคุม

เพื่อประโยชน์แห่งอนุมาตรานี้ ให้ใช้ระเบียบเช่นเกี่ยวกับระเบียบของมาตรา 30B (F) (4)

(F) ข้อกำหนดพิเศษ

(1) การลดหย่อนพื้นฐาน

เพื่อประโยชน์แห่งข้อย่อยนี้ ให้พื้นฐานของทรัพย์สินใด ๆ ซึ่งสามารถหักภาษีได้ภายใต้อนุมาตรา (A) จักลดหย่อนลงตามจำนวนเครดิตที่สามารถหักภาษีได้

(2) ไม่มีสิทธิประโยชน์ซ้ำซ้อน

จำนวนการหักลดหย่อนใด ๆ หรือเครดิตอื่นที่สามารถหักภาษีได้ภายใต้บรรพนี้สำหรับยานพาหนะที่สามารถได้รับเครดิตภาษีได้ภายใต้อนุมาตรา (A) จักได้รับการลดหย่อนตามจำนวนเครดิตที่สามารถหักภาษีได้ภายใต้อนุมาตรานั้นสำหรับยานพาหนะดังกล่าว

(3) ทรัพย์สินที่ถูกใช้โดยหน่วยงานที่ได้รับการยกเว้นภาษี

ในกรณียานพาหนะซึ่งถูกนำไปใช้ตามที่ระบุไว้ในวรรค (3) หรือ (4) แห่งมาตรา 50 (B) และซึ่งมิใช่เพื่อการเช่า บุคคลผู้จำหน่ายยานพาหนะดังกล่าวให้แก่บุคคลหรือหน่วยงานผู้ใช้ยานพาหนะนั้นจักถือเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีซึ่งเป็นผู้ใช้ยานพาหนะนั้น เว้นแต่บุคคลดังกล่าวได้เปิดเผยโดยแจ้งชัดแก่บุคคลหรือหน่วยงานนั้นเป็นเอกสารถึงจำนวนเครดิตภาษีที่สามารถหักลดหย่อนได้ภายใต้อนุมาตรา (A) อันเกี่ยวเนื่องกับยานพาหานะนั้น (ตามที่กำหนดไว้โดยไม่คำนึงถึงอนุมาตรา (C))

(4) ทรัพย์สินที่ถูกใช้งานภายนอกสหรัฐอเมริกาไม่มีคุณสมบัติเหมาะสม

ไม่มีเครดิตที่สามารถหักภาษีได้ภายใต้อนุมาตรา (A) อันเกี่ยวเนื่องกับทรัพย์สินใด ๆ ที่อ้างถึงในมาตรา 50 (B)(1)

(5) การเรียกคืน

รัฐมนตรีจักกำหนดกฎระเบียบสำหรับการเรียกคืนสิทธิประโยชน์ของเครดิตที่สามารถหักภาษีใด ๆ ได้ ภายใต้อนุมาตรา (A) อันเกี่ยวเนื่องกับทรัพย์สินใดซึ่งสิ้นสุดการเป็นทรัพย์สินที่มีคุณสมบัติสำหรับการเครดิตภาษี

(6) การเลือกปฏิเสธเครดิตภาษี

จะไม่มีการเครดิตภาษีภายใต้อนุมาตรา (A) สำหรับยานพาหนะใด ๆ หากผู้มีหน้าที่เสียภาษีเลือกที่จะไม่ใช้บังคับมาตรานี้กับยานพาหนะดังกล่าว

(7) ปฏิสัมพันธ์กับคุณภาพอากาศและมาตรฐานความปลอดภัยของเครื่องยนต์

ยานพาหนะจักไม่ได้รับการพิจารณาว่ามีคุณสมบัติสำหรับการเครดิตภาษีภายใต้มาตรานี้ เว้นแต่ยานพาหนะดังกล่าวมีสภาพโดยสอดคล้องกับ

(A) บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องแห่งพระราชบัญญัติอากาศบริสุทธิ์ (Clean Air Act) สำหรับปีที่ผลิตและรุ่นของยานพาหนะ (หรือบทบัญญัติเกี่ยวกับคุณภาพอากาศของกฎหมายแห่งรัฐในกรณีที่รัฐได้นำบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้ภายใต้การสละสิทธิภายใต้มาตรา 209(B) แห่งพระราชบัญญัติอากาศบริสุทธิ์ (Clean Air Act)) และ

(B) บทบัญญัติความปลอดภัยของยานยนต์ตามมาตรา 30101 ถึง 30169 แห่งลักษณะ 49 ประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา

ตารางที่ 3.11 สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินของรัฐต่าง ๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกา ตามตารางดังต่อไปนี้

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน[157]				
รัฐ	**จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)**	**ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์**[158]	**ประเภทของสิทธิประโยชน์**	**หมายเหตุ**
แอริโซนา		ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	ค่าธรรมเนียมการอนุญาตต่ำลง	- ใช้ได้สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน โดยขึ้นอยู่กับขอบเขตการใช้พลังงานไฟฟ้าของยานพาหนะ
แคลิฟอร์เนีย	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	เงินคืนจากการซื้อ	- สามารถเข้าใช้ช่องทางวิ่งสำหรับรถที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 เช่นเดียวกับยานพาหนะที่ใช้ก๊าซธรรมชาติและยานพาหนะเซลล์พลังงานไฮโดรเจน

[157] Wikipedia. (n.d.). *State incentives for plug-in electric vehicles*. Retrieved August 8, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Government_incentives_for_plug-in_electric_vehicles#United_States

[158] PEV - Plug-in Electric Vehicle คือ ยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน

BEVs - Battery Electric Vehicle คือ ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่

PHEVs - Plug-in Hybrid Vehicle คือ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน

NEVs - New Energy Vehicle คือ ยานยนต์พลังงานใหม่

Conversions - Electric Vehicle Conversion คือ ยานยนต์ดัดแปลง

Alternative fuel conversion คือ ยานยนต์ดัดแปลงพลังงานทางเลือก.

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	**จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)**	**ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์**	**ประเภทของสิทธิประโยชน์**	**หมายเหตุ**
แคลิฟอร์เนีย (ต่อ)	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เงินคืนจากการซื้อ	- ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินสามารถเข้าใช้ช่องทางวิ่งสำหรับรถที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน สำหรับผู้สมัคร 40,000 คนแรก จนถึงวันที่ 1 มกราคม 2558 - ณ วันที่ 28 เมษายน 2557 สติกเกอร์สีเขียวได้ถูกพิมพ์ไปทั้งหมด 39,359 อัน - อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 29 เมษายน 2557 และตามคณะกรรมการทรัพยากรทางอากาศแห่งแคลิฟอร์เนีย จำนวนผู้สมัครซึ่งยังค้างอยู่ระหว่างรอดำเนินการที่แผนกยานยนต์แห่งแคลิฟอร์เนีย ได้เพิ่มมากขึ้นเกินกว่าสติ๊กเกอร์สีเขียวที่มีอย่างมีนัยสำคัญ
	สูงถึง 1,500 ดอลลาร์สหรัฐ	รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและยานยนต์พลังงานใหม่	เงินคืนจากการซื้อ	
โคโลราโด	สูงถึง 6,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตภาษีทั้งสิ้นร้อยละ 75 - 85 ของราคาพรีเมียมสำหรับการซื้อยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินในราคาสูงถึง 6,000 ดอลลาร์สหรัฐ - เงินคืนร้อยละ 20 สำหรับการติดตั้งเครื่องประจุไฟฟ้ายานพาหนะไฟฟ้า
เขตการปกครองโคลัมเบีย		ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	ยกเว้นภาษีสรรพสามิต และลดค่าธรรมเนียมจดทะเบียน	

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	**จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)**	**ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์**	**ประเภทของสิทธิประโยชน์**	**หมายเหตุ**
ฟลอริดา				- นอกจากนี้ ยานพาหนะไฟฟ้าได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าประกันภัยส่วนใหญ่
จอร์เจีย	สูงถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	เครดิตภาษีเงินได้	-เครดิตภาษีร้อยละ 20 ของราคาของยานพาหนะไร้มลพิษมากถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ
	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ดัดแปลงพลังงานทางเลือก	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตภาษีร้อยละ 10 ของยานยนต์ดัดแปลงสำหรับยานพาหนะที่ได้รับการดัดแปลงไปใช้เชื้อเพลิงทางเลือกเพียงอย่างเดียวและได้มาตรฐานสำหรับยานพาหนะปลดปล่อยมลพิษต่ำสูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ ไม่รวมถึงยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน
ฮาวาย	สูงถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เงินคืนจากการซื้อ	- ใช้ได้สำหรับการซื้อยานพาหนะไฟฟ้าและค่าใช้จ่ายสถานีประจุไฟฟ้า - สูงถึง 4,500 ดอลลาร์สหรัฐต่อคันเท่านั้น - เงินคืนสิ้นสุดในเดือนพฤษภาคม 2555
อิลลินอยส์	สูงถึง 4,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน และยานยนต์ดัดแปลง	เงินคืนจากรัฐ	- ครอบคลุมร้อยละ 80 ของราคาพรีเมียมหรือราคาดัดแปลง สูงถึง 4,000 ดอลลาร์สหรัฐ - ท่านจะต้องพิสูจน์ได้ว่าการดัดแปลงได้ทำภายในรัฐอิลลินอยส์ มิฉะนั้นท่านจะไม่ได้รับเครดิตใด ๆ

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	**จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)**	**ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์**	**ประเภทของสิทธิประโยชน์**	**หมายเหตุ**
หลุยเซียนา	สูงถึง 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน และยานยนต์ดัดแปลง	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตภาษีร้อยละ 50 ของราคาพรีเมียมสำหรับการซื้อยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่/ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน ร้อยละ 50 ของราคาดัดแปลง หรือเครดิตภาษีมูลค่าร้อยละ 10 ของยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่/ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินคันใหม่ สูงถึง 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ - การเครดิตแบบเดียวกันนี้ใช้ได้กับค่าใช้จ่ายสถานีประจุไฟฟ้าด้วย
แมริแลนด์		ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน		
แมสซาชูเซตส์	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เงินคืนจากการซื้อ	- เงินคืนจะถูกจัดให้เป็นจำนวน 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐในโครงการ MOREV
มอนทานา	สูงถึง 500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ดัดแปลงพลังงานทางเลือก	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตใช้ได้เฉพาะกับค่าใช้จ่ายในการดัดแปลงสูงถึง 500 ดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 50 ของค่าใช้จ่ายในการดัดแปลง รวมถึงการดัดแปลงพาหนะไฟฟ้า

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	**จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)**	**ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์**	**ประเภทของสิทธิประโยชน์**	**หมายเหตุ**
นิวเจอร์ซีย์	สูงถึง 4,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	ยกเว้นภาษีขาย	- การยกเว้นได้สิทธิเฉพาะยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่เท่านั้น ไม่รวมยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน - เงินคืนสำหรับการซื้อยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่สามารถใช้ได้กับรัฐท้องถิ่นด้วย
โอคลาโฮมา	ร้อยละ 50 ของราคา	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน และยานยนต์ดัดแปลง	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตใช้ได้กับค่าใช้จ่ายในการดัดแปลงหรือราคาพรีเมียม ของการซื้อยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่คันใหม่ - สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน เครดิตขึ้นอยู่กับส่วนของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนอันเนื่องมาจากไฟฟ้า - เครดิตภาษีใช้ได้ในอัตราร้อยละ 75 ของค่าใช้จ่ายสถานีประจุไฟฟ้า
โอเรกอน	สูงถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน และยานยนต์ดัดแปลง	เครดิตภาษีเงินได้	- ใช้ได้สำหรับราคาซื้อยานยนต์ดัดแปลงหรือยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินเท่านั้น
	สูงถึง 1,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตภาษีสำหรับการซื้อยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่หรือการดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	**จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)**	**ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์**	**ประเภทของสิทธิประโยชน์**	**หมายเหตุ**
เพนซิลเวเนีย	สูงถึง 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เงินคืนจากการซื้อ	- เงินคืนจำนวน 3,000 ดอลลาร์สหรัฐยังคงถูกเสนอให้สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินและยานพาหนะไฟฟ้า (ความสามารถระบบแบตเตอรี่เท่ากับ/มากกว่า 10 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง) สำหรับผู้สมัครที่มีคุณสมบัติจำนวน 500 รายแรก - ในการจ่ายเงินคืนจำนวน 3,000 ดอลลาร์สหรัฐสำหรับ 500 รายแรก หรือวันที่ 31 ธันวาคม 2556 แล้วแต่ว่าเหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน จำนวนเงินคืนที่เสนอให้นั้นจะถูกประเมินใหม่และมีแนวโน้มว่าจะถูกลดลงหากเงินทุนยังคงเหลืออยู่ - ณ วันที่ 11 กรกฎาคม 2556 เงินคืนจำนวน 335 รายคงอยู่ที่จำนวน 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ
เซาท์แคโรไลนา	สูงถึง 1,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เครดิตภาษีเงินได้	- เครดิตภาษีเท่ากับเครดิตภาษีแห่งสหรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินและยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่
เทนเนสซี	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่	เงินคืนภาษี	- สำหรับผู้ซื้อยานพาหนะไฟฟ้าที่ขายภายในรัฐ1,000 คนแรกเท่านั้น

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

สิทธิประโยชน์ของรัฐสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน				
รัฐ	**จำนวนของสิทธิประโยชน์ (เครดิตภาษี)**	**ประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอิน/ยานยนต์**	**ประเภทของสิทธิประโยชน์**	**หมายเหตุ**
ยูทาห์	สูงถึง 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ดัดแปลงเท่านั้น	เครดิตภาษีเงินได้	
	สูงถึง 750 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เครดิตภาษีเงินได้	
วอชิงตัน		ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	ภาษีขาย	- ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ได้รับการยกเว้นภาษีขายร้อยละ 6.5 และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินได้รับการยกเว้นภาษีขายยานยนต์ร้อยละ 0.3 การยกเว้นภาษีใช้กับอุปกรณ์ยานยนต์และค่าแรงงานด้วย
เวสท์เวอร์จิเนีย	สูงถึง 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ	ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน	เครดิตภาษีเงินได้	- เชื่อมโยงกับกฎหมายภาษีแห่งรัฐ

3.3.3 ภาษีศุลกากร

ข้อกำหนดศุลกากรสหรัฐอเมริกา สำหรับผู้นำเข้าสินค้าสินค้าที่นำเข้ามาในประเทศสหรัฐอเมริกาต้องอยู่ภายใต้กฎการนำเข้า (Customs Rules) โดยมีหน่วยงานศุลกากรสหรัฐอเมริกา (Unitted States Customs and Border Protection: CBP) เป็นผู้บังคับใช้ ซึ่งไม่บังคับว่าผู้ประกอบธุรกิจนำสินค้าเข้าสหรัฐอเมริกาจะต้องมีใบอนุญาตหรือใบอนุญาตประกอบการใด ๆ แต่หน่วยงานอื่น ๆ ของสหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าสินค้านั้น ๆ อาจจะมีข้อบังคับให้ต้องมีใบอนุญาตโดยใบอนุญาตประกอบการหรือประกาศนียบัตรใด ๆ ขึ้นอยู่กับสินค้าที่นำเข้า ซึ่งในแบบฟอร์มขอนำเข้าของศุลกากรจะมีช่องให้กรอกหมายเลขประจำตัวของผู้นำเข้า ได้แก่ หมายเลขการจดทะเบียนทำธุรกิจไว้กับหน่วยงานสรรพกรสหรัฐอเมริกา (U.S. Internal Revenue Service: IRS) ในกรณีที่

ผู้นำเข้าไม่ได้ทำการจดทะเบียนทำธุรกิจไว้กับ IRS ผู้นำเข้าอาจจะใช้หมายเลขโซเชียล (Social Security Number) ของตนแทน[159]

ผู้นำเข้าต้องแจ้งมูลค่าสินค้าที่จะต้องเสียภาษี คือราคาจริงที่ผู้ขายขายให้แก่ผู้ซื้อ สำหรับการนำเข้าสหรัฐอเมริกาอาจรวมถึงค่าใช้จ่ายในการบรรจุสินค้า ค่าคอมมิชชั่น ค่าธรรมเนียมไลเซนต์ หรือรอยัลตี้ที่จ่ายชำระให้แก่เจ้าของลิขสิทธิ์สินค้าที่เหมือนกัน (Identical Merchandise) กรณีที่ไม่สามารถหาสินค้าอื่นที่เหมือนกันมาแทนได้ก็จะใช้มูลค่าของสินค้าที่คล้ายคลึงกัน (Similar Merchandise) คือสินค้าที่ผลิตในประเทศเดียวกันโดยบุคคลเดียวกันและต้องเป็นสินค้าที่สามารถทดแทนกันได้ในทางการค้ากับสินค้าที่ต้องการนำเข้ามาเป็นเกณฑ์ ซึ่งสินค้าที่เหมือนกันและคล้ายคลึงกันจะต้องเป็นสินค้าที่ถูกส่งออกเพื่อนำเข้ามาในตลาดสหรัฐอเมริกาในช่วงเวลาเดียวกันกับสินค้านำเข้าที่กำลังถูกประเมินมูลค่าที่ถูกส่งออกมาเพื่อนำเข้าสหรัฐอเมริกา[160]

ภาษีสินค้านำเข้า

สหรัฐอเมริกามีระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมไนซ์ (Harmonized Tariff Schedule) เป็นไปตามระบบฮาร์โมไนซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ซึ่งระบบการจำแนกชนิดสินค้าดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมไนซ์เป็นตัวกำหนดภาษีสินค้านำเข้าซึ่งแยกออกเป็น 22 หมวด แยกย่อยเป็น 99 ตอน โดยการนำเข้ายานพาหนะจัดอยู่ในหมวดที่ 17 ตอนที่ 87 ยานพาหนะอื่น ๆ นอกจากรถไฟหรือรถรางและชิ้นส่วนอุปกรณ์[161]

การนำสินค้าเข้ามาในสหรัฐอเมริกา ผู้นำเข้าต้องระบุรหัสศุลกากร (Harmonized Tariff Schedule of the United States: HTSUS) ของสินค้าที่ต้องการนำเข้าสหรัฐอเมริกา กำหนดโดย United States International Trade Commission: U.S. ITC และระบุรายละเอียดสินค้าและอัตราภาษีนำเข้าตามประเภทของสินค้า กรณีสินค้าอยู่ในข่ายต้องเสียภาษี ผู้นำเข้าต้องจ่ายภาษีนำเข้าตามราคาประเมินของศุลกากรสหรัฐอเมริกาและจ่ายค่าธรรมเนียมในการทำงานของศุลกากรสหรัฐอเมริกา (Processing Fees) ไปก่อน ซึ่งศุลกากรสหรัฐอเมริกาจะตัดสินใจว่าอัตราภาษีนำเข้าที่แท้จริงควรเป็นเท่าไรในภายหลัง และจะเรียกเก็บเงินเพิ่มหรือจ่ายชำระเงินคืนให้แก่ผู้นำเข้าแล้วแต่กรณี[162]

---

[159] *กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ* (น. 1). เล่มเดิม.

[160] แหล่งเดิม.

[161] United States International Tade Commission Washington, D.C. (2013) Harmonized Tariff Schedule of the United States (2013) (Revision 1) (p. 8).

[162] *กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ* (น. 1). เล่มเดิม.

วิธีการประเมินภาษีนำเข้า

โดยทั่วไปแล้วใช้อัตรา Ad Valorem หรืออัตราร้อยละของมูลค่าที่ต้องเสียภาษีของสินค้านำเข้านั้น ๆ สำหรับสินค้านำเข้าบางรายการจะถูกประเมินภาษีในอัตราที่มีการกำหนดเฉพาะเจาะจงลงไป (Specific Rate) ได้แก่ ต่อชิ้น ต่อลิตร ต่อกิโลกรัม เป็นต้น ซึ่งการกำหนดอัตราภาษีนำเข้าของสินค้าแต่ละรายการจะแบ่งออกเป็นหลายอัตรา แต่มีบางกรณีสินค้านำเข้าบางรายการจะถูกประเมินภาษีในลักษณะ Compound Rate หรือการผสมผสานระหว่างอัตรา Ad Valorem และอัตราที่กำหนดเฉพาะเจาะจง[163]

ประเภทอัตราภาษีนำเข้า แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังต่อไปนี้

(1) อัตราทั่วไป (General Rates) สำหรับสินค้านำเข้าจากประเทศที่มีความสัมพันธ์ทางการค้าที่เป็นปกติกับสหรัฐอเมริกา (Normal Trade Relations)

(2) อัตราพิเศษ (Special Rates) สำหรับสินค้านำเข้าที่อยู่ภายใต้โปรแกรมพิเศษต่าง ๆ เช่น ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าหรือเสียภาษีนำเข้าที่อยู่ภายใต้โปรแกรมพิเศษต่าง ๆ

(3) อัตราที่ระบุไว้ใน Column 2 ซึ่งเป็นอัตราสำหรับสินค้านำเข้าที่ไม่เข้าข่ายในข้อ (1) และข้อ (2)[164]

สินค้านำเข้าที่มีข้อกำหนดพิเศษ

(1) สินค้าที่ต้องมีใบอนุญาตนำเข้าหรือใบอนุญาตประกอบการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้

(1.1) เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

(1.2) สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์

(1.3) ยารักษาโรคบางรายการ

(1.4) อาวุธและลูกปืน

(1.5) ผลไม้ ผลไม้เปลือกแข็งประเภท Nuts

(1.6) เนื้อและผลิตภัณฑ์จากเนื้อ

(1.7) นม ไข่ ผลิตภัณฑ์เนยและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากนมและเนย

(1.8) พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช

(1.9) เนื้อสัตว์ปีกและผลิตภัณฑ์จากเนื้อสัตว์ปีก

(1.10) น้ำมันปิโตรเลียมและผลิตภัณฑ์น้ำมันปิโตรเลียม

---

[163] แหล่งเดิม.

[164] แหล่งเดิม.

(1.11) ผัก[165]

(2) สินค้าที่มีเครื่องหมายการค้าหรือสินค้าที่มีลิขสิทธิ์ประกอบอยู่ การนำเข้าต้องทำตามกฎระเบียบที่กำหนดหรือในบางครั้งห้ามนำเข้า[166]

(3) สินค้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสหรัฐอเมริกา มีดังนี้

(3.1) งานศิลปะ

(3.2) สินค้าที่เป็นงานทางวัฒนธรรม

(3.3) สินค้าที่เป็นอันตราย เป็นพิษ หรือติดไฟได้ง่าย

(3.4) สินค้าประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้าในครัวเรือน

(3.5) ผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าบางรายการ

(3.6) ของเล่นและผลิตภัณฑ์สำหรับเด็ก[167]

(4) สินค้าที่มีมาตรฐานพิเศษหรือจำเป็นต้องมีการทำใบประกาศนียบัตร การทำเครื่องหมายหรือการทำฉลากที่เป็นพิเศษ สินค้าบางรายการในกลุ่มนี้ ได้แก่

(4.1) สิ่งทอ

(4.2) เสื้อผ้าสำเร็จรูป

(4.3) รถยนต์

(4.4) เรือ

(4.5) วิทยุ

(4.6) เครื่องเล่นซีดี

(4.7) โทรทัศน์

(4.8) เครื่องมือทางการแพทย์[168]

(5) สินค้าบางรายการต้องได้รับการตรวจสอบว่าเหมาะสมกับการใช้ ไม่มีการเจือปน มีโควต้าที่กำหนดปริมาณการนำเข้า[169]

(6) สินค้าที่อยู่ภายใต้โควต้าการนำเข้าและต้องมีวีซ่านำเข้า[170]

---

[165] *กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ* (น. 7). เล่มเดิม.

[166] แหล่งเดิม.

[167] แหล่งเดิม.

[168] แหล่งเดิม.

[169] *กฎระเบียบการนำเข้าของศุลกากรสหรัฐ* (น. 7). เล่มเดิม.

[170] แหล่งเดิม.

(7) สินค้าบางรายการห้ามนำเข้าหรืออยู่ภายใต้ข้อจำกัดเข้มงวด ได้แก่สินค้าจากประเทศ คิวบา อิหร่าน อิรัก ลิเบีย เกาหลีเหนือไซบีเรีย ซูดาน เป็นต้น[171]

กฎระเบียบการผลิตรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา[172]

กฎระเบียบพื้นฐานในส่วนเกี่ยวกับสินค้ารถยนต์ เรื่องการประหยัดน้ำมัน ความปลอดภัย การควบคุมสิ่งแวดล้อม (การปล่อยควันเสีย การปิดป้าย และภาษี)

การประหยัดน้ำมันตามกฎหมาย Energy Policy and Conservation Act of 1975 (EPAC) โดยรถยนต์ที่นำเข้าต้องอยู่ภายใต้กฎหมายดังกล่าว ซึ่งมอบอำนาจให้หน่วยงาน Environmental Protection Agency (EPA) สำนักงานป้องกันสิ่งแวดล้อมสหรัฐ เป็นผู้กำหนดมาตรฐานเฉลี่ยการกินน้ำมันของรถยนต์ (Average Motor Vehicle Fuel Economy – CAFÉ) ที่ใช้ในสหรัฐ

มาตรฐานสำหรับรถยนต์นั่ง (Car) ขณะนี้อยู่ที่ 27.5 ไมล์ต่อแกลลอน และมาตรฐานสำหรับรถประเภท Lighi – Truck ขณะนี้อยู่ที่ 20.7 ไมล์ต่อแกลลอน ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงไปทุกปี

ภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์นำเข้า แบ่งการจัดเก็บออกเป็น 2 ตาราง คือ

ตารางที่ 1 จัดเก็บตามอัตราทั่วไป (General Rates) สำหรับสินค้านำเข้าจากประเทศที่มีความสัมพันธ์ทางการค้าที่เป็นปกติกับสหรัฐอเมริกา โดยใน Harmonized Tariff Schedule รถยนต์ที่ผลิตจากต่างประเทศและนำเข้ามาในสหรัฐอเมริการวมทั้งรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ไม่ว่าทั้งเก่าและใหม่ และใช้เองหรือขายต่อ ได้จัดเก็บภาษีในอัตราเดียว คือ อัตราร้อยละ 25 ของมูลค่ารถยนต์

ส่วนอัตราพิเศษ (Special Rates) สำหรับสินค้านำเข้าที่อยู่ภายใต้โปรแกรมพิเศษต่าง ๆ เช่น ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าหรือเสียภาษีนำเข้าที่อยู่ภายใต้โปรแกรมพิเศษต่าง ๆ

ตารางที่ 2 กรณีที่ไม่เข้าลักษณะใดลักษณะหนึ่งในตารางที่ 1 เลยก็จะเก็บในอัตราร้อยละ 10 ของมูลค่ารถยนต์

รถยนต์นำเข้าจัดเก็บภาษีศุลกากรจากอัตรากำลังของเครื่องยนต์ โดยมูลค่าของอัตราภาษีที่จัดเก็บมีจำนวนอัตราภาษีเท่ากัน ตามตารางดังต่อไปนี้

---

[171] แหล่งเดิม.

[172] จาก *ข้อมูลตลาดรถยนต์และรถบรรทุกในสหรัฐอเมริกา* (น. 19), โดย สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส, 2547.

ตารางที่ 3.12 ตารางพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์ของประเทศสหรัฐอเมริกา[173]

ประเภท	เลขต่อท้าย	รายการ	หน่วยของจำนวน	อัตราของภาษี		
				1		2
				ทั่วไป	พิเศษ	
87.03		รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบโดยเฉพาะสำหรับการขนส่งบุคคลเป็นหลัก (นอกจากของ ตามประเภท 87.02) รวมถึงสเตชั่นแวกอน และรถแข่ง:				
8703.10		ยานยนต์ที่ออกแบบเป็นพิเศษสำหรับเดินทางบนหิมะ รวมทั้งรถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ และยานยนต์ที่คล้ายกัน:				
8703.10.10	00	ยานยนต์ที่ออกแบบเป็นพิเศษสำหรับเดินทางบนหิมะ	No.	2.5%	Free (A+,AU,B,BH,CA,CL,CO,D,E,IL,J,JO,MA,MX,OM,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.10.50		อื่น ๆ		2.5%	Free (A,AU,B,BH,CA,CL,CO,E,IL,J,JO,MA,MX,OM,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
	30	รถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ	No.			
	60	อื่น ๆ	No.			
		ยานพาหนะอื่น ๆ, ที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบเคลื่อนตรงที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟ:				

[173] *D.C. (2013) Harmonized Tariff Schedule of the United States (2013) (Revision 1).* เล่มเดิม.

ตารางที่ 3.12 (ต่อ)

ประเภท	เลขต่อท้าย	รายการ	หน่วยของจำนวน	อัตราของภาษี		
				1		2
				ทั่วไป	พิเศษ	
8703.21.00		ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.22.00		ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	No.	2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.23.00		ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH,CA ,CL,CO,D,E,IL,J,J O,MA,MX,OM,P, PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.24.00		ความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.31.00	00	- - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%

ตารางที่ 3.12 (ต่อ)

8703.32.00		ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.33.00		ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 2.5% (KR)	10%
8703.90.00	00	อื่น ๆ		2.5%	Free (A+,AU,B,BH, CA,CL,CO,D,E, IL,J,JO,MA,MX,O M,P,PA,PE,SG) 1.5% (KR)	10%

3.3.4 เปรียบเทียบหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศไทยกับหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศสหรัฐอเมริกา

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศไทยได้กำหนดให้มีการจัดเก็บเฉพาะการผลิตสินค้าและการบริการโดยจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคาขึ้นอยู่กับความจุของกระบอกสูบและความความประหยัดเชื้อเพลิงของรถยนต์ ซึ่งอัตราภาษีจะอยู่ที่อัตราร้อยละ 3 - 50 แตกต่างกับประเทศสหรัฐอเมริกาโดยบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร (Internal Revenue Code) กำหนดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่เกี่ยวกับรถยนต์มีอยู่ 3 ประเภท ดังต่อไปนี้

(1) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการขายปลีกสินค้า (Retail Excise Taxes) จัดเก็บจากรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย (Luxury Passenger Vehicles) โดยต้องเป็นรถยนต์สี่ล้อที่มีน้ำหนักไม่เกิน 6,000 ปอนด์ ซึ่งภาระภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อมีการขายปลีกครั้งแรกหลังจากที่มีการผลิตหรือการนำเข้าในอัตราภาษีร้อยละ 10 ของราคาขายเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ

(2) ภาษีสรรพสามิตสำหรับการผลิตสินค้า (Manufacturers Excise Taxes) จัดเก็บจากการผลิตสินค้ารถยนต์และสิ่งของที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ (Automotive and Related Items) โดยเรียกว่า ภาษีสำหรับสิ่งที่ใช้น้ำมัน (Gas Guzzler Tax) ซึ่งจัดเก็บภาษีโดยตรงจากผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าของยานพาหนะ ซึ่งจะจัดเก็บในอัตราไม่เท่ากัน โดยขึ้นอยู่กับอัตราการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์แต่ละประเภทดังตารางที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้แล้วในหัวข้อ 3.3.1

(3) ภาษีสรรพสามิตสำหรับกิจการอื่น ๆ (Certain Other Excise Taxes) คือ ภาษีที่จัดเก็บจากการใช้รถยนต์ (Tax on Use of Certain Vehicles) สำหรับรถยนต์ที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 55,000 ปอนด์ขึ้นไปซึ่งปกติรถบรรทุกจัดเก็บเป็นรายปี ประเทศไทยก็จัดเก็บภาษีประเภทนี้ด้วย โดยจัดเก็บเป็นรายปีแต่อัตราการจัดเก็บนั้นขึ้นอยู่กับเครื่องยนต์และอายุการใช้งานของรถยนต์

ประเทศไทยได้กำหนดให้ผู้เสียภาษีเป็นบุคคลอื่น เช่น ผู้ดัดแปลงสำหรับสินค้ารถยนต์ (มาตรา 144 เบญจ) นอกจากผู้ผลิตและผู้นำเข้าแล้วซึ่งเหมือนกับประเทศสหรัฐอเมริกาที่กำหนดให้ผู้เสียภาษีคือผู้ผลิตและผู้นำเข้า

สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตารถยนต์ปกติอัตราร้อยละ 10 ของราคาขายปลีกครั้งแรก ของราคาขายจริงเฉพาะจำนวนที่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ถ้าไม่รวมภาษีการขายแล้วไม่เกิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ รถยนต์ดังกล่าวก็ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานเชื้อเพลิง น้อยกว่า 22.5 ไมล์ต่อแกลลอน จะไม่มีการเสียภาษีสรรพสามิต และรัฐบาลประเทศสหรัฐอเมริกายังให้สิทธิพิเศษโดยผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าสามารถขอเครดิตภาษีจากภาษีเงินได้จำนวน 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ และยังเพิ่มอีก 417 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมงสำหรับแบตเตอรี่ที่มีความจุมากกว่า 5 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ทั้งนี้รวมกันไม่เกิน 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ โดยขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละมลรัฐ ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 10 สำหรับเครื่องยนต์เกิน 3,000 CC ในอัตราร้อยละ 50 โดยไม่สามารถขอคืนภาษีใด ๆ ได้เลย

การจัดเก็บภาษีศุลกากร ทั้งประเทศไทยและประเทศสหรัฐอเมริกานั้น อากรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมไนซ์ (Harmonized Tariff Schedule) เป็นไปตามระบบฮาร์โมไนซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ซึ่งระบบการจำแนกชนิดสินค้าดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) โดยสินค้าประเภทรถยนต์นำเข้าจะอยู่หมวดที่ 17 ตอนที่ 87 ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว ซึ่งเหมือนกัน

ส่วนอัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากร ทั้งประเทศไทยและประเทศสหรัฐอเมริกาได้แบ่งแยกประเภทตามยานพาหนะตามประเภทปริมาตรกระบอกสูบและกำลังเครื่องยนต์และจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคาเช่นเดียวกัน แต่การจะนำสินค้าเข้าจำหน่ายในประเทศสหรัฐอเมริกาได้นั้นจะต้องผ่านกฎระเบียบอย่างอื่นที่บังคับใช้โดยเคร่งครัดดังเช่น การประหยัดน้ำมัน ความปลอดภัย การปล่อยควันเสีย และการปิดป้าย ซึ่งรถยนต์ที่นำเข้ามาต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการผลิตที่กำหนดไว้มิฉะนั้นจะถูกห้ามนำเข้ามาในประเทศ

อัตราภาษีนำเข้าของประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ได้แบ่งอัตราการจัดเก็บออกเป็น 3 ประเภท คือ (1) อัตราทั่วไป (2) อัตราพิเศษ และอัตราที่ไม่เข้าข่ายในข้อ (1) และข้อ (2) เพราะประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศมหาอำนาจในทางเศรษฐกิจมีอำนาจการต่อรองสูง ทำให้มีการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีให้กับคู่ค้าหรือประเทศที่เป็นพันธมิตรกับตนเอง เพื่อประโยชน์หลาย ๆ ด้าน ดังนั้นอัตราภาษีอากรขาเข้าจึงเป็นไปตามนโยบายของรัฐ แต่เมื่อพิจารณาถึงอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์นั้น ไม่ว่ารถยนต์ประเภทใดมีปริมาตรกระบอกสูบและกำลังเครื่องยนต์มากน้อยเพียงใดจะถูกจัดเก็บในอัตราเดียวคือร้อยละ 2.5 สำหรับอัตราภาษีทั่วไป (ตารางที่ 1) และร้อยละ 10 สำหรับอัตราภาษีที่ไม่เข้าข่ายในตารางที่ 1 (ตารางที่ 2) รวมทั้งรถยนต์ที่ใช้พลังงานแบตเตอรี่หรือรถยนต์ไฟฟ้าซึ่งถือว่าเป็นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับประเทศไทยสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลอยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า ส่วนชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์อยู่ที่อัตราร้อยละ 40 – 60 ของราคาสินค้าที่นำเข้า และรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสุดร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า โดยปัจจุบันลดเหลือในอัตราร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า

3.4 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสาธารณรัฐเกาหลี

สาธารณรัฐเกาหลีเป็นประเทศที่นับได้ว่ามีระบบของภาษีที่เหมาะสมกับสภาพการณ์ของประเทศ อดีตเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาเช่นเดียวกับประเทศไทย แต่ในปัจจุบันสาธารณรัฐเกาหลีมีการพัฒนาประเทศอย่างต่อเนื่องทำให้สาธารณรัฐเกาหลีมีศักยภาพทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สาธารณสุข และการศึกษาทำให้ประชากรมีประสิทธิภาพสูงขึ้น มีสุขภาพที่ดี ซึ่งในทวีปเอเชียสาธารณรัฐเกาหลีเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วในอันดับต้น ๆ

ประเทศสาธารรัฐเกาหลีเป็นประเทศที่มีการพัฒนาของอุตสาหกรรมมาโดยลำดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง ในยุคแรก (ปี ค.ศ. 1960 - 1985) ของการเริ่มต้นอุตสาหกรรม รัฐบาลได้วางนโยบายเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมโดยเริ่มจาก

มาตรการส่งเสริมการประกอบรถยนต์โดยการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ (CKD)[174] โดยจำกัดการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ และส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น ยกเว้นภาษีการนำเข้าเครื่องจักรและชิ้นส่วนประกอบที่นำเข้ามาประกอบรถยนต์ ปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ และได้ประกาศแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ระยะยาว มีเป้าหมายเพื่อผลิตรถยนต์เพื่อใช้ภายในประเทศ โดยเน้นรถยนต์ขนาดเล็ก อุตสาหกรรมชิ้นส่วนมีการเพิ่มปริมาณการใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 95 และขยายการส่งออกรถยนต์ และมีมาตรการกีดกันการประกอบรถยนต์จากชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ ส่งเสริมการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ต่อมาในช่วง ปี ค.ศ.1986 - 2000 รัฐบาลได้เปิดเสรีตลาดรถยนต์ให้มีความหลากหลายมากขึ้นทั้งรถยนต์โดยสาร รถยนต์บรรทุก และรถยนต์นั่งขนาดกลางและขนาดใหญ่ รวมถึงการลดภาษีลงมาจนเป็นศูนย์ในปัจจุบัน

ปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์ของสาธารณรัฐเกาหลีได้พัฒนามาอย่างมาก จนสามารถผลิตรถยนต์เป็นอันดับ 5 และส่งออกเป็นอันดับ 6 ของโลก ความสำเร็จของอุตสาหกรรมนี้ส่วนหนึ่งมาจากการสนับสนุน ช่วยเหลือและการวางนโยบายของรัฐบาลที่จะผลักดันให้เกิดการบูรณาการและการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในอุตสาหกรรม ซึ่งปัจจุบันยานยนต์ของสาธารณรัฐเกาหลีได้ก้าวเข้ามาสู่ยุคของการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูง รัฐบาลมีจุดมุ่งหมายที่จะให้อุตสาหกรรมยานยนต์สามารถอยู่รอด แข่งขัน และรักษาการเป็นผู้นำระดับแนวหน้าได้ จึงมีนโยบายสนับสนุนหลักดังนี้

1. สนับสนุนการใช้พลังงานที่ปลอดภัยและการขับเคลื่อนอย่างยั่งยืน นำไปสู่การลงทุนด้านการวิจัย และพัฒนารถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือก

2. สนับสนุนการใช้เครื่องยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

3. ส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานสะอาดของผู้ขับขี่ในกรุงโซลโดยใช้นโยบายการลดภาษีเป็นตัวกระตุ้น

4. ส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติในรถโดยสาร เพื่อลดต้นทุนและรักษาระดับราคาค่าโดยสารให้คงที่

5. สนับสนุนการเข้าสู่ความเป็นสากลในการเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกด้วยความได้เปรียบด้านค่าแรงที่ต่ำ มีวัตถุดิบภายในประเทศ เช่น เหล็ก และคุณภาพที่ได้มาตรฐานทำให้รถยนต์ของสาธารณรัฐเกาหลีสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

---

[174] Completely Knocked Down – CKD หมายถึง รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ ไม่ว่าอะไหล่ที่นำมาประกอบจะเป็นอะไหล่นำเข้าหรืออะไหล่ที่ผลิตในประเทศ ก็ถือว่าเป็นรถ CKD เหมือนกัน ตัวอย่างได้แก่รถตลาดทั่วไป เช่น Toyota Honda เป็นต้น. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก http://www.prakunrod.com/ViewArticle.aspx?ArticleID=126

6. สนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วน (Original Equipment Manufacturer - OEM)[175] (Tier1) ต่างชาติ เช่น Delphi และ Bosch เป็นต้น และส่งเสริมให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนในประเทศออกไปตั้งฐานการผลิตในต่างประเทศ และสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้

7. สนับสนุนการเจราจาเขตการค้าเสรีเพื่อเพิ่มโอกาสในการแข่งขันและลดอุปสรรคทางการค้า รวมถึงการหาแหล่งวัตถุดิบ ทรัพยากร และผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับสากล (Global sourcing suppliers)[176]

3.4.1 ภาษีสรรพสามิต

โครงสร้างการจัดเก็บภาษี

ภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีเป็นการจัดเก็บภาษีโดยรัฐบาลกลาง การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้น จัดเก็บในรูปภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลหรือภาษีการบริโภคพิเศษ จะมีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะเป็นหมวดหมู่

ประเภทสินค้าที่ต้องเสียภาษี[177]

ภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล (Individual Consumption Tax) กำหนดให้มีขึ้นเพื่อใช้บังคับในการจัดเก็บภาษีจากสินค้าและบริการที่มีจำนวนมากที่สุดในบรรดาภาษีสรรพสามิตทั้งหมด ซึ่งมีสินค้าและบริการที่ต้องเสียภาษีดังต่อไปนี้

ประเภทที่ 1 เครื่องเล่นที่ใช้ในการพนัน ที่ใช้เพื่อความบันเทิง เครื่องยนต์ และอาวุธปืน

ประเภทที่ 2 อวัยวะสัตว์ป่า ของป่า เครื่องสำอางและน้ำหอม

ประเภทที่ 3 เครื่องประดับและอัญมณีต่าง ๆ

ประเภทที่ 4 สินค้าประเภทฟุ่มเฟือย เช่น กล้องถ่ายรูป นาฬิกา ฯ

ประเภทที่ 5 รถยนต์

---

[175] Wikipedia. OEM - Original Equipment Manufacturer หมายถึงการรับจ้างผลิตสินค้าให้กับแบรนด์ต่าง ๆ ตามแบบที่ลูกค้ากำหนด โดยใช้การผลิตของเรารวมถึงเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตด้วย มักจะเป็นโรงงานเปิดใหม่ ๆ หรือโรงงานที่ไม่เน้นการสร้างแบรนด์ของตนเอง และโรงงานที่ไม่มีความชำนาญในการออกแบบผลิตภัณฑ์. สืบค้น 26 กันยายน 2557, จาก http://en.wikipedia.org/wiki/Original_equipment_manufacturer

[176] สาธารณรัฐเกาหลีใต้ ข้อมูลอุตสาหกรรมยายนต์. (ม.ป.ป.). *นโยบายยานยนต์*. สืบค้น 9 สิงหาคม 2557, จาก http://data.thaiauto.or.th/IU3/NET35/Countries/Country.aspx?Country=SOUTH%20KOREA

[177] Korea Taxation 2013. Chapter VII: Individual Consumption Tax (pp. 196 – 199).

1. รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเกินกว่า 2,000 CC และรถยนต์บ้าน

2. รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 2,000 CC หรือน้อยกว่า (ไม่รวมรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 1,000 CC หรือน้อยกว่า) และรถจักรยานยนต์สองล้อที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนมากกว่า 125 CC

ประเภทที่ 6 น้ำมันและก๊าซ

ประเภทที่ 7 ตู้เย็นและเครื่องใช้ไฟฟ้า

ภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีโดยส่วนใหญ่มุ่งที่จะเก็บภาษีสำหรับการผลิตและการนำเข้าสินค้าตลอดจนบริการบางประเภท ภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีกำหนดให้จัดเก็บภาษีจากการขายสินค้าด้วย

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีเป็นภาษีที่เก็บจากการผลิตและนำเข้าสินค้าขายสินค้าบางชนิด (ประเภท 3) และการประกอบธุรกิจ บุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตมีดังต่อไปนี้

1. บุคคลซึ่งผลิตหรือนำเข้าสินค้าที่ต้องเสียภาษี เช่น เครื่องเล่นพนันหยอดเหรียญ เครื่องเรือน พรมฟุ่มเฟือย หรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน

2. บุคคลซึ่งขายสินค้าที่ต้องเสียภาษีประเภท 3 เช่น เครื่องเพชรพลอย ไข่มุก และอื่น ๆ และผลิตภัณฑ์จากวัตถุดิบนั้น ไม่รวมเพชรสำหรับการใช้ในอุตสาหกรรม

3. ผู้ประกอบกิจการของสถานที่ซึ่งต้องเสียภาษี เช่น สนามแข่งม้า สนามแข่งรถจักรยาน สถานบันเทิงสำหรับเครื่องเล่นการพนัน สนามกอล์ฟ คาสิโน สถานบันเทิงกลางคืน และอื่น ๆ

ฐานภาษี

สินค้าแต่ละประเภทจะกำหนดฐานภาษีไว้แตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

1. กรณีสินค้าที่ต้องเสียภาษีซึ่งถูกผลิต ฐานภาษี คือ ราคาหรือปริมาณ ณ สถานที่ผลิตที่สินค้าได้ถูกนำออกไป

2. กรณีการนำเข้า ฐานภาษี คือ ราคาหรือปริมาณ ณ เวลาที่สำแดงสินค้า (ผลรวมของมูลค่าภาษีศุลกากรและอากรศุลกากรที่เรียกเก็บจากสินค้านั้น)

3. กรณีสินค้าที่ต้องเสียภาษีประเภท 3 ซึ่งได้ถูกขายไป ฐานภาษี คือ ราคาขาย

4. กรณีการเข้าไปในสถานที่ซึ่งต้องเสียภาษี ฐานภาษี คือ จำนวนคน

5. กรณีการใช้สถานบันเทิงหรือร้ายขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ฐานภาษี คือ จำนวนเงินที่เรียกเก็บ

6. กรณีการประกอบกิจการในสถานที่ประกอบการซึ่งต้องเสียภาษี (คาสิโน) ฐานภาษี คือ จำนวนรวมรายได้จากการขายรายปี (จำนวนที่ได้รับจากลูกค้า – จำนวนเงินที่จ่าย)

นับแต่ปี 2555 คาสิโนคังวอนแลนด์ (Gangwon Land) เป็นสถานที่ประกอบการซึ่งต้องเสียภาษี

ส่วนคาสิโนเฉพาะชาวต่างชาติจะเป็นสถานที่ประกอบการซึ่งต้องเสียภาษีนับแต่ปี 2557

อัตราภาษี

อัตราภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีจะกำหนดไว้ทั้งอัตราตามปริมาณและตามมูลค่า ในกรณีที่ต้องเสียภาษีในอัตราตามมูลค่านั้น กฎหมายกำหนดให้ใช้ราคาขายเป็นฐานในการคำนวณภาษี อัตราภาษีที่จัดเก็บมีทั้งสินค้าและสถานบริการ ซึ่งสินค้าและสถานบริการแต่ละประเภทจะกำหนดอัตราภาษีไว้แตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

สินค้าที่ต้องเสียภาษี แบ่งเป็น 7 ประเภท ดังต่อไปนี้

ประเภทที่ 1: เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 20

1. เครื่องหยอดเหรียญเล่นพนัน เครื่องเล่นเกมส์พินบอล และเครื่องเล่นเกมส์อื่นเช่นเดียวกัน

2. เครื่องยนต์ และ

3. ปืนล่าสัตว์หรือปืนไรเฟิล

ประเภทที่ 2: เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 7

1. เขากวางและน้ำผึ้ง และ

2. น้ำหอมและโคโลญจ์

ประเภทที่ 3: เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 20 (อัตราภาษีร้อยละ 20 เรียกเก็บจากราคาขายส่วนที่เกินจำนวนสองล้านวอน)

1. เครื่องเพชรพลอย (ไม่รวมเพชรที่ใช้ในการอุตสาหกรรม และก้อนแร่เริ่มแรกที่ยังไม่ผ่านกระบวนการ) ไข่มุก กระดองเต่า ปะการัง อำพัน งาช้าง และผลิตผลจากวัตถุดิบนั้น และ

2. ผลิตภัณฑ์โลหะมีค่าต่าง ๆ

ประเภทที่ 4: เก็บภาษีในอัตราภาษีร้อยละ 20 โดยเรียกเก็บจากราคาขายส่วนที่เกินจำนวนสองล้านวอน (ห้าล้านวอนต่อชิ้น หรือแปดล้านวอนต่อชุดกรณีเครื่องเรือนฟุ่มเฟือย)

1. กล้องและอุปกรณ์ฟุ่มเฟือย

2. นาฬิกาฟุ่มเฟือย

3. ขนสัตว์ฟุ่มเฟือยและผลิตภัณฑ์จากวัตถุดิบนั้น (ไม่รวมขนกระต่ายและขนสัตว์ที่ยังไม่ผ่านกรรมวิธี)

4. พรมฟุ่มเฟือย

5. เครื่องเรือนฟุ่มเฟือย

6. กระเป๋าฟุ่มเฟือย (ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557)

ประเภทที่ 5: เก็บภาษีในอัตราดังนี้

1. รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเกินกว่า 2,000 CC และรถยนต์บ้าน เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 7 โดยเฉพาะข้อ 1. เรียกเก็บในอัตราร้อยละ 6 ในปี 2557 และอัตราร้อยละ 5 นับแต่ปี 2558

2. รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 2,000 CC หรือน้อยกว่า (ไม่รวมรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 1,000 CC หรือน้อยกว่า) และรถจักรยานยนต์สองล้อที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนมากกว่า 125 CC เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 5

ประเภทที่ 6: น้ำมันและก๊าซ

1. น้ำมันก๊าด อัตราภาษีลิตรละ 90 วอน[178]

2. น้ำมันดิบ อัตราภาษีลิตรละ 17 วอน

3. ก๊าซหุงต้ม (Propane gas) อัตราภาษีกิโลกรัมละ 20 วอน

4. ก๊าซหุงต้ม (Butane gas) อัตราภาษีกิโลกรัมละ 275 วอน

5. ก๊าซธรรมชาติ (รวมถึงรูปแบบเหลว) อัตราภาษีกิโลกรัมละ 60 วอน

สำหรับน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลไม่ถูกเรียกเก็บภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล แต่จะเรียกเก็บภาษีเพื่อการขนส่ง พลังงาน สิ่งแวดล้อมจนถึงสิ้นปี 2558

ประเภทที่ 7: เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 5

1. เครื่องทำความเย็นไฟฟ้าที่ใช้พลังงานรายเดือนจำนวน 370 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมงหรือมากกว่า ยกเว้นเครื่องทำความเย็นที่มีความจุความเย็นจำนวน 10 กิโลวัตต์หรือมากกว่า

2. ตู้เย็นไฟฟ้าที่ใช้พลังงานรายเดือนจำนวน 40 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมงหรือมากกว่า ยกเว้นตู้เย็นที่มีความจุ 600 ลิตรหรือน้อยกว่า

3. เครื่องซักผ้าไฟฟ้าที่ใช้พลังงานต่อการซักหนึ่งครั้ง 720 วัตต์ต่อชั่วโมง

4. ชุดโทรทัศน์ที่ใช้พลังงาน 300 วัตต์ หรือมากกว่า ยกเว้นชุดโทรทัศน์ 107 เซนติเมตร (42 นิ้ว) หรือน้อยกว่า

อย่างไรก็ตาม ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวมาข้างต้นนี้ ผลิตภัณฑ์ใดได้รับการประเมินประสิทธิภาพพลังงานระดับ 1 จะได้รับการยกเว้นภาษี

---

[178] Mataf.net. (ม.ป.ป.). *อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ.* สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก https://www.mataf.net/th/currency/converter-THB-KRW

ภาษีสำหรับรถยนต์[179]

1. ผู้เสียภาษี คือ บุคคลที่เป็นเจ้าของรถยนต์

2. ระยะเวลาการจ่ายภาษี คือ ภาษีประจำปีจะถูกแบ่งออกเป็น 2 ช่วง เป็นภาระของเจ้าของรถยนต์ตั้งแต่วันแรกของช่วงเวลาภาษีตามตาราง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.13 กำหนดระยะเวลาการชำระภาษีสำหรับเจ้าของรถยนต์

	ช่วงเวลา	**ระยะเวลาที่ต้องชำระภาษี**
ระยะที่ 1	1 มกราคม - 30 มิถุนายน	16 มิถุนายน - 30 มิถุนายน
ระยะที่ 2	1 กรกฎาคม - 31 ธันวาคม	16 ธันวาคม - 31 ธันวาคม

ถ้ามีการจ่ายภาษีประจำปีในก้อนเดียว จะได้รับเครดิตภาษีร้อยละ 10 สำหรับในช่วงเวลาที่เหลือของรอบระยะเวลาภาษี

3. ฐานภาษีและอัตราภาษี

(1) รถยนต์ ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.14 ภาษีประจำปีต่อคัน (ภาษีที่คิดตามปริมาณการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ต่อซีซี) ของสาธารณรัฐเกาหลี

ภาษีประจำปีต่อคัน (ภาษีที่คิดตามปริมาณการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ต่อCC)			
ใช้ในธุรกิจ		**ไม่ได้ใช้ในธุรกิจ**	
ปริมาตรความจุกระบอกสูบ	**ภาษีที่ต้องชำระต่อ CC (วอน)**	**ปริมาณการเผาไหม้**	**ภาษีที่ต้องชำระต่อ CC (วอน)**
1,000 CCหรือน้อยกว่า	18	1,000 CCหรือน้อยกว่า	80
1,600 CCหรือน้อยกว่า	18	1,600 CCหรือน้อยกว่า	140
2,000 CCหรือน้อยกว่า	19	มากกว่า 1,600 CC	200
2,500 CCหรือน้อยกว่า	19		
มากกว่า 2,500 CC	24		

[179] Korea Taxation 2013. Chapter VII: Individual Consumption Tax (pp. 318 – 321).

(2) รถยนต์ประเภทอื่น ๆ ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.15 ภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์ประเภทอื่น ๆ ของสาธารณรัฐเกาหลี

ประเภท	ภาษีประจำปีต่อคัน	
	ใช้ในธุรกิจ (วอน)	ไม่ได้ใช้ในธุรกิจ (วอน)
ต่อคัน	20,000	100,000

(3) รถยนต์นั่ง (เก๋ง) พิเศษ ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.16 ภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์นั่ง (เก๋ง) พิเศษของสาธารณรัฐเกาหลี

ประเภท	ภาษีประจำปีต่อคัน	
	ใช้ในธุรกิจ (วอน)	ไม่ได้ใช้ในธุรกิจ (วอน)
รถยนต์นั่ง (เก๋ง) พิเศษขนาดใหญ่	36,000	157,500
รถยนต์นั่ง (เก๋ง) พิเศษขนาดเล็ก	13,500	58,500

4. การยกเว้นภาษี

(1) ยานพาหนะที่มีไว้เพื่อการป้องกันประเทศ คุ้มกัน ตำรวจจราจร ดับเพลิง รถพยาบาล เก็บขยะและโครงการก่อสร้างถนน

(2) รถยนต์ที่ใช้ในกิจการไปรษณีย์ โทรศัพท์และโทรเลขหรือที่ใช้ในภารกิจทางการทูต

(3) ในกรณีที่ครอบครองรถยนต์หรือในกรณีที่รถยนต์ปลดระวางแล้วการคำนวณภาษีโดยรวมไม่เกิน 2,000 วอนซึ่งจากจำนวนวันที่ครอบครองรถยนต์เหล่านั้น

โดยทั่วไปการซื้อรถยนต์ในสาธารณรัฐเกาหลีต้องเสียภาษี ดังต่อไปนี้

ภาษีเพื่อการบริโภค (Consumption tax)

สำหรับรถยนต์ที่มีความจุเกิน 2,000 CC เสียภาษีในอัตราร้อยละ 6 ของราคาขายในปี 2557 และอัตราร้อยละ 5 ของราคาขายนับแต่ปี 2558

สำหรับรถยนต์ที่มีความจุน้อยกว่า 2,000 CC เสียภาษีในอัตราร้อยละ 5 ของราคาขาย[180]

ภาษีจดทะเบียน (Registration tax) เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 3 - 5 ของราคา ณ ตอนจดทะเบียน สำหรับรถยนต์ที่ใช้ในธุรกิจอัตราร้อยละ 3

รถยนต์ที่ไม่ได้ใช้ในธุรกิจอัตราร้อยละ 5 (รถยนต์เครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,000 CC อัตราร้อยละ 2)[181]

ภาษีอันเนื่องมาจากการได้รับ (Acquisition tax) เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 4 ของราคารถยนต์[182]

สำหรับการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ไม่ได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลไว้โดยเฉพาะ แต่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าต้องเสียภาษีสรรพสามิตหรือภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคลตามอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ทั่วไปโดยคิดจากความจุของเครื่องยนต์ สาธารณรัฐเกาหลีได้สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าโดยให้เงินอุดหนุนเพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยก๊าซที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมและภายใต้มาตรการทางภาษีฉบับใหม่ที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี ค.ศ. 2012 ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับการลดหย่อนภาษีมากถึง 4.2 ล้านวอน (3,586 ดอลลาร์สหรัฐ) ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีโดยสามารถนำมายกเว้นภาษีได้ ผู้ซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าใหม่ (EV) จะได้รับส่วนลดร้อยละ 5-6 สำหรับภาษีการบริโภคพิเศษและได้รับการยกเว้นอัตราภาษีร้อยละ 3-5 จากการซื้อและการจดทะเบียนภาษี รัฐบาลจะดำเนินการขยายสิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า เพื่อที่จะช่วยสนับสนุนการขายยานพาหนะประหยัดพลังงานมีดังต่อไปนี้

ภาษีเพื่อการบริโภค (consumption tax) 2 ล้านวอน

ภาษีเพื่อการศึกษา (education tax) 0.6 ล้านวอน

ภาษีอันเนื่องมาจากการได้รับ (acquisition tax) 1.4 ล้านวอน และ

ภาษีอื่น ๆ 0.2 ล้านวอน[183]

---

[180] Korea Taxation 2013. Chapter VII: Individual Consumption Tax (pp. 197 – 198).

[181] Korea Taxation 2013. Chapter VII: Individual Consumption Tax (pp. 308 – 309).

[182] Korea Taxation 2013. Chapter VII: Individual Consumption Tax (p. 306).

[183] Thaindian News. (n.d.). *South Korea to offer tax incentives for electric cars.* Retrieved September 18, 2014, from http://www.thaindian.com/newsportal/business/south-korea-to-offer-tax-incentives-for-electric-cars_100569817.html

3.4.2 ภาษีศุลกากร

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของสาธารณรัฐเกาหลี อากรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมไนซ์ (Harmonized Tariff Schedule)[184] เป็นไปตามระบบฮาร์โมไนซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ซึ่งระบบการจำแนกชนิดสินค้าดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO)

การนำเข้ารถยนต์ในสาธารณรัฐเกาหลี สมาคมผู้นำเข้าและจัดจำหน่ายรถยนต์ได้กำหนดประเภทภาษีที่ต้องเสียและอัตราภาษี โดยภาษีนำเข้าและภาษีเนื่องมาจากการนำสินค้าเข้ามาในสาธารณรัฐเกาหลี ทั้งนี้ไม่ว่าจะโดยเอกชนหรือนิติบุคคลเชิงพาณิชย์ ซึ่งวิธีการประเมินคือ CIF (ค่าประกันภัยและค่าขนส่ง) ซึ่งหมายความว่าภาษีนำเข้าและภาษีที่ต้องชำระจะคำนวณกับค่าขนส่งที่สมบูรณ์ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายของสินค้าที่นำเข้า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งและค่าใช้จ่ายของการประกัน นอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่ในการนำเข้าอาจมีภาษีการขาย ภาษีการขนส่ง ภาษีการบริโภคพิเศษ ตามตารางดังต่อไปนี้

---

[184] Santander trade. (n.d.). *IMPORT CUSTOMS PROCEDURES IN SOUTH KOREA*. Retrieved September 12, 2014, from https://en.santandertrade.com/international-shipments/south-korea/customs-procedures

ตารางที่ 3.17 ภาษีศุลกากรที่เกี่ยวกับรถยนต์สาธารณรัฐเกาหลี[185]

จำแนกประเภท	ภาษี	ประเภทภาษี	ฐานภาษี	อัตราภาษี
ขั้นตอนการนำเข้า	ภาษีศุลกากร*[186]	ภาษีระดับประเทศ	กฎหมายว่าด้วยภาษีศุลกากร	ร้อยละ 8 ของราคาCIF[187] (หรือราคา Ex-works[188])
ขั้นตอนการซื้อ	ภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล*[189]	ภาษีระดับประเทศ	มาตรา 1 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล	น้อยกว่า 2000 CC: ร้อยละ 5 ของ ของราคา CIF (หรือราคา Ex-works) มากกว่า 2000 CC: ร้อยละ 6 ของราคา CIF (หรือราคา Ex-works)
	ภาษีเพื่อการศึกษา	ภาษีระดับประเทศ	มาตรา 5 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีเพื่อการศึกษา	- ร้อยละ 30 ของภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	ภาษีระดับประเทศ	มาตรา 1 และ 14 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีมูลค่าเพิ่ม	- ร้อยละ 10 ของราคาอุปทาน (ราคาของผู้บริโภค – ภาษีมูลค่าเพิ่ม)
ขั้นตอนการจดทะเบียน	ภาษีอันเนื่องมาจากการได้มา	ภาษีระดับท้องถิ่น	มาตรา 112 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีระดับท้องถิ่น	- ร้อยละ 7 ของราคาอุปทาน (ราคาของผู้บริโภค – ภาษีมูลค่าเพิ่ม)

---

[185] Kaida. (n.d.). *Automobile-Related Taxes.* Retrieved August 8, 2014, from http://www.kaida.co.kr/en/sense/tax.do

[186] *หมายเหตุ อัตราภาษีศุลกากรมีหลากหลายอัตราขึ้นอยู่กับแหล่งที่มาของยานพาหนะตามข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหรัฐอเมริกา (KOR-US FTA) และข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหภาพยุโรป (KOR-EU FTA).

[187] C.I.F. (Cost, Insurance and Freight) หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาซื้อขาย โดยรวมค่าระวางขนส่งสินค้าและค่าเบี้ยประกันไว้ด้วย. (อ้างถึงใน *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ* (น. 61). เล่มเดิม).

[188] EXW - Ex Works หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคา ณ แหล่งผลิต ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ ณ สำนักงานของผู้ขาย (เช่น โรงงาน โกดังสินค้า เป็นต้น) โดยที่ผู้ขายมีหน้าที่เพียงส่งมอบสินค้าให้อยู่ในมือของผู้ซื้อเท่านั้น และไม่จำเป็นต้องเป็นผู้นำสินค้าขึ้นยานพาหนะ ข้อตกลงนี้ ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบน้อยที่สุด ส่วนผู้ซื้อรับผิดชอบในค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับสินค้า หลังจุดส่งมอบที่ได้ตกลงกันไว้. (อ้างถึงใน *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ* (น. 57-58). เล่มเดิม).

[189] แหล่งเดิม.

ตารางที่ 3.17 (ต่อ)

จำแนกประเภท	ภาษี	ประเภทภาษี	ฐานภาษี	อัตราภาษี
ขั้นตอนการจดทะเบียน (ต่อ)	พันธบัตรรัฐบาล	ภาษีระดับท้องถิ่น	มาตรา 13 แห่งกฎหมายว่าด้วยขนส่งทางรถไฟมหานคร, พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนเพื่อการพัฒนาพื้นที่ท้องถิ่น	- (พันธบัตรการขนส่งทางรถไฟมหานคร: การจดทะเบียนใหม่- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำหรับการใช้ส่วนบุคคล) 1,000 CC - 1,600 CC: ร้อยละ 9 1,600 CC - 2,000 CC: ร้อยละ 12 มากกว่า 2,000 CC: ร้อยละ 20 - ยานพาหนะเอนกประสงค์: ร้อยละ 5 - (พันธบัตรการพัฒนาท้องถิ่น) ขึ้นอยู่กับพื้นที่จดทะเบียน
ขั้นตอนการเป็นเจ้าของ	ภาษีรถยนต์	ภาษีระดับท้องถิ่น	มาตรา 127 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีระดับท้องถิ่น	- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำหรับการใช้ส่วนบุคคล มากกว่า 1,601CC: 200 วอนต่อCC น้อยกว่า 1,600CC: 140 วอนต่อCC น้อยกว่า 1,000CC: 80 วอนต่อCC
	ภาษีเพื่อการศึกษา	ภาษีระดับท้องถิ่น	มาตรา 151 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีระดับท้องถิ่น	- ร้อยละ 30 ของภาษีรถยนต์

ตารางที่ 3.17 (ต่อ)

จำแนกประเภท	ภาษี	ประเภทภาษี	ฐานภาษี	อัตราภาษี
ขั้นตอนการดำเนินการ	ภาษีเพื่อการบริโภคเชื้อเพลิงส่วนบุคคล (ภาษีเพื่อการขนส่ง พลังงานสิ่งแวดล้อม)	ภาษีระดับประเทศ	มาตรา 1 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีเพื่อการบริโภคส่วนบุคคล มาตรา 2 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีเพื่อการขนส่ง พลังงานสิ่งแวดล้อม	- หลากหลายตามประเภทของเชื้อเพลิง
	ภาษีเพื่อการศึกษา	ภาษีระดับประเทศ	มาตรา 5 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีเพื่อการศึกษา	- ร้อยละ 15 ของภาษีเพื่อการบริโภคเชื้อเพลิงส่วนบุคคล
	ภาษีอันเนื่องมาจากการขับขี่	ภาษีระดับท้องถิ่น	มาตรา 136 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีระดับท้องถิ่น	- (อัตราภาษีตามกฎหมาย) ร้อยละ 36 ของภาษีเพื่อการบริโภคเชื้อเพลิงส่วนบุคคล - (อัตราภาษียืดหยุ่น) ร้อยละ 26 ของภาษีเพื่อการบริโภคเชื้อเพลิงส่วนบุคคล
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	ภาษีระดับประเทศ	มาตรา 1 และ 14 แห่งกฎหมายว่าด้วยภาษีมูลค่าเพิ่ม	- ร้อยละ 10 ของราคาเชื้อเพลิงอุปทาน

ตารางที่ 3.18 ข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหรัฐอเมริกา (Kor-US FTA)[190]

อัตราภาษีศุลกากรพื้นฐาน	ร้อยละ 8
ตั้งแต่ 15 มีนาคม 2555	ร้อยละ 4
ตั้งแต่ 15 มีนาคม 2559	ร้อยละ 0

[190] *ข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหรัฐอเมริกา (KOR-US FTA).* สืบค้น 4 กันยายน 2557, จาก http://www.ryt9.com/s/expd/1047087 และ www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/พัชรกาญจน์_2553-12[1].pdf

ตารางที่ 3.19 ข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหภาพยุโรป (Kor-EU FTA)[191]

อัตราภาษีศุลกากรพื้นฐาน	**ร้อยละ 8**
ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2554	ร้อยละ 5.6
ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2555	ร้อยละ 3.2
ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2556	ร้อยละ 1.6
ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2557	ร้อยละ 0

3.4.3 เปรียบเทียบหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศไทยกับหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของสาธารณรัฐเกาหลี

ภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลีโดยทั่วไปมีลักษณะคล้ายคลึงเช่นเดียวกับภาษีสรรพสิตของประเทศไทย โดยส่วนใหญ่มุ่งที่จะเก็บภาษีสำหรับการผลิตและการนำเข้าสินค้าตลอดจนบริการบางประเภท แต่มีกรณีที่แตกต่างออกไปสำหรับภาษีสรรพสามิตของสาธารณรัฐเกาหลี สินค้าและบริการบางประเภทกำหนดให้จัดเก็บภาษีจากการขายสินค้าด้วย เช่น เครื่องเพชรพลอย ไข่มุก และอื่น ๆ และผลิตภัณฑ์จากวัตถุดิบนั้น ไม่รวมเพชรสำหรับการใช้ในอุตสาหกรรมหรือภาษีสถานบริการ เช่น คาสิโน ซึ่งประเทศไทยไม่ได้มีการจัดเก็บภาษีสำหรับสถานบริการดังกล่าวไว้

สำหรับสินค้าและบริการที่จัดเก็บภาษีทั้งสาธารณรัฐเกาหลีและประเทศไทย สำหรับสินค้าคือ ยานพาหนะ น้ำมันและก๊าซต่าง ๆ เครื่องใช้ไฟฟ้า น้ำหอม และสินค้าประเภทฟุ่มเฟือย สำหรับบริการ เช่น สนามแข่งม้า เป็นต้น

ภาษีสรรพสามิตของไทยกำหนดให้จัดเก็บเฉพาะการผลิตสินค้าและการบริการ โดยจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคาขึ้นอยู่กับความจุของกระบอกสูบและความประหยัดเชื้อเพลิงของรถยนต์ ซึ่งอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเกินกว่า 2,000 CC และรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 2,000 CC หรือน้อยกว่า อัตราสูงสุดร้อยละ 50 ซึ่งแตกต่างจากสาธารณรัฐเกาหลีได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตไว้ทั้งอัตราตามปริมาณและตามมูลค่า ซึ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเกินกว่า 2,000 CC และรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 2,000 CC หรือน้อยกว่า อัตราร้อยละ 5-6

---

[191] ข้อตกลงการค้าเสรีเกาหลี-สหภาพยุโรป (KOR-EU FTA).

การจัดเก็บภาษีศุลกากรทั้งของสาธารณรัฐเกาหลีและประเทศไทย อากรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมไนซ์ (Harmonized Tariff Schedule) เป็นไปตามระบบฮาร์โมไนซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ซึ่งระบบการจำแนกชนิดสินค้าดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีจะขึ้นอยู่กับข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) ซึ่งอัตราที่จัดเก็บในปัจจุบันและอนาคตอัตราร้อยละ 0 หากไม่มีข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อัตราภาษีนำเข้าของสาธารณรัฐเกาหลีอัตราที่จัดเก็บจะเป็นไปตามอัตรารถยนต์ร้อยละ 8 ของราคา CIF ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย อัตราการจัดเก็บภาษีศุลกากรได้แบ่งแยกประเภทตามยานพาหนะตามประเภทปริมาตรกระบอกสูบและกำลังเครื่องยนต์และจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคา อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลอยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า เมื่อเทียบกับสาธารณรัฐเกาหลีถือว่าเป็นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่สูงมาก

3.5 มาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย

เมื่อประมาณ 20 ปีมาแล้ว อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยและสหพันธรัฐมาเลเซียนับว่าเป็นคู่แข่งสำคัญในการแย่งชิงตำแหน่งศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ใน AEC ประเทศไทยเก่งรถยนต์ปิกอัพ สหพันธรัฐมาเลเซียเก่งรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แต่ทิศทางนโยบายของ 2 ประเทศแตกต่างกัน ขณะที่สหพันธรัฐมาเลเซียมุ่งพัฒนารถยนต์แห่งชาตินับตั้งแต่ปี 2526 โดยจำกัดการลงทุนของต่างชาติ ประเทศไทยกลับดำเนินนโยบายในทิศทางตรงกันข้าม โดยเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างสิ้นเชิงเมื่อปี 2534 พร้อมกับเร่งส่งเสริมการลงทุนอย่างเต็มที่ภายใต้คำขวัญที่เราคุ้นเคยกันดี คือ Detroit of Asia[192]

3.5.1 ภาษีสรรพสามิต

สหพันธรัฐมาเลเซียเก็บภาษีสรรพสามิตกับสินค้า 4 ชนิด ตามประกาศกระทรวงการคลังเรื่องอัตราภาษีสรรพสามิต[193] ได้แก่

1. เครื่องดื่มแอลกอฮอล์
2. ยาสูบและผลิตภัณฑ์จากยาสูบ

---

[192] ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์. (ม.ป.ป.). *ก้าวใหม่รถยนต์มาเลเซีย.* สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก km.boi.go.th/kmportal/LinkClick.aspx?fileticket...tabid=36&mid...

[193] กรมสรรพสามิต. (ม.ป.ป.). *ภาษีสรรพสามิตสหพันธรัฐมาเลเซีย.* สืบค้น 30 สิหาคม 2557, จาก http://aec.excise.go.th/InterEx/AsianEx/index.htm

3. พาหนะที่ใช้เครื่องยนต์

4. ไพ่และไพ่นกกระจอก

สหพันธรัฐมาเลเซียจะเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามราคา (Ad Valorem) เช่น รถยนต์ ไพ่นกกระจอก กระเบื้อง ส่วนบุหรี่ ผลิตภัณฑ์ยาสูบ และเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์จะเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามราคา (Specific Rate) และตามสภาพ[194]

สหพันธรัฐมาเลเซียมีการจัดเก็บภาษีสรรพาสามิต (Excise tax) สำหรับสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตในประเทศ ยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งจัดว่าเป็นมาตรการที่มิใช่ภาษีประเภทหนึ่ง[195]

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

กรมศุลกากรอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิตปี ค.ศ. 1976 และเก็บภาษีสรรพสามิตตามประกาศกระทรวงการคลังเรื่องพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตปี ค.ศ. 2012

ผู้มีหน้าที่ชำระภาษี

1. กรณีการผลิตภายในประเทศ คือ ผู้ผลิตสินค้ามีหน้าที่ต้องชำระภาษีสรรพสามิต

2. กรณีสินค้านำเข้า คือ ผู้ที่นำเข้าสินค้ามีหน้าที่ต้องชำระภาษีสรรพสามิต

จุดการชำระภาษี

1. กรณีผลิตภายในประเทศ จะต้องชำระภาษีก่อนนำสินค้าออกจากโรงงานหรือโกดังสินค้าของผู้ผลิต (ยกเว้นรถยนต์จะมีการชำระภาษีเมื่อนำรถยนต์ไปจดทะเบียนที่ Road Transport Department)

2. กรณีการนำเข้า จะต้องชำระภาษี ณ จุดการนำเข้า

ฐานภาษี

1. กรณีผลิตภายในประเทศ ฐานภาษีคือปริมาตรตามประกาศกระทรวงการคลังเรื่องพิกัดภาษีสรรพสามิตและราคาหน้าโรงงาน

2. กรณีการนำเข้า ฐานภาษีคือปริมาตรตามประกาศกระทรวงการคลังเรื่องพิกัดภาษีสรรพสามิต และราคา CIF+ภาษีศุลกากร

---

[194] กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2556) *กฎระเบียบด้านภาษีอากรในสหพันธรัฐมาเลเซีย.* สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก http://aec.ditp.go.th/attachments/article/826/Annex-taxation-March-2013.pdf

[195] สำนักอาเซียน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2553). *ข้อมูลพื้นฐานเศรษฐกิจการค้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย (Malaysia).* สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก www.thaifta.com/trade/aec/malay.pdf

ภาษีรถยนต์

1. เก็บภาษีตามมูลค่า อัตราภาษีร้อยละ 10 – 105

สำหรับภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากสินค้าที่ผลิตภายในประเทศหรือสินค้านำเข้าตามกฎหมายภาษีสรรพสามิตปี ค.ศ. 1976 ตามรายการที่ระบุในคำสั่งภาษีสรรพสามิตปี ค.ศ. 2004 ประกอบด้วยสินค้า[196] ดังนี้

ตารางที่ 3.20 อัตราภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากสินค้ารถยนต์

สินค้า	อัตราภาษี ร้อยละ
รถยนต์[197]	75-105
รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ (Four wheel Drive)	60-105
รถจักรยานยนต์ (Motorcycle)	20-30

ตารางที่ 3.21 อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์[198]

ประเภท	ความจุของเครื่องยนต์	อัตราภาษี ร้อยละ
รถยนต์	น้อยกว่า 1,800 CC	75
	1,800 – 2,000 CC	80
	2,000 – 3,000 CC	90
	มากกว่า 3,000 CC	105
รถยนต์ 10 – 16 ที่นั่ง		105
มากกว่า 16 ที่นั่ง		105
รถปิคอัพ		105

[196] สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ www.hasil.org.my. และสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ. สำนักงานส่งเสริมการค้า ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ สหพันธรัฐมาเลเซีย. (ม.ป.ป.). *ภาษีประเภทต่าง ๆ ของสหพันธรัฐมาเลเซีย.* สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก aec.ditp.go.th/attachments/.../ภาษีประเภทต่าง%20ๆ%20ของมาเลเซีย.d...

[197] หมายเหตุ *รถยนต์แบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger car) และรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (MPV/VAN)

[198] Wikipedia. (n.d.). *Malaysian motor vehicle import duties.* Retrieved August 30, 2014, from http://en.wikipedia.org/wiki/Malaysian_motor_vehicle_import_duties

ตารางที่ 3.21 (ต่อ)

ประเภท	ความจุของเครื่องยนต์	อัตราภาษี ร้อยละ
รถยนต์ที่ใช้ในธุรกิจ[199]		0
รถยนต์ MPV และรถตู้	น้อยกว่า 1,500 CC	60
	1,500 – 1,800 CC	65
	1,800 – 2,000 CC	75
	2,000 – 2,500 CC	90
	มากกว่า 2,500 CC	105

กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (MITI) ของสหพันธรัฐมาเลเซียได้ประกาศปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติ ฉบับปี ค.ศ. 2009 (National Automotive Policy – NAP 2009) เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2552 โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป กำหนดเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างจำกัด โดยยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ และเปิดเสรีการถือหุ้นของต่างชาติ เฉพาะกรณีประกอบรถยนต์ขนาดไม่ต่ำกว่า 1,800 CC และมีราคาจำหน่ายไม่ต่ำกว่า 150,000 ริงกิตหรือ 1.5 ล้านบาท รวมถึงเปิดเสรีการผลิตรถยนต์หรูหรา รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า รถยนต์ปิกอัพ และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป ขณะเดียวกันได้ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดโดยยกเว้นภาษีสรรพสามิต[200] โดยนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติ ฉบับปี ค.ศ. 2009 (National Automotive Policy – NAP 2009) ได้มีการปรับปรุงการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์ ดังต่อไปนี้[201]

1. โครงสร้างภาษีสรรพสามิต (Excise Duty Structure)

ต้องมีการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะมีผลรวมของอัตราภาษีที่แท้จริง (Effective tax rate) ที่ลดลงในรถยนต์ทุกประเภท รวมถึงการลดลงของความแตกต่างทางภาษี (Tax differential) ระหว่างรถยนต์ในแต่ละชนิด (เช่น รถยนต์นั่ง รถ4WD ขนาดความจุเครื่องยนต์

---

[199] กลุ่มศึกษาภาษีสรรพสามิตอาเซียน. (ม.ป.ป.). *ผลิตภัณฑ์ยาสูบ เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ และรถยนต์.* สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก http://nan.excise.go.th/cs/idcplg?IdcService=GET_FILE&dID=131311&dDocName=WEBPORTAL16200057233

[200] *ก้าวใหม่รถยนต์มาเลเซีย*. เล่มเดิม.

[201] จาก *นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015* (น. 4-18, โดย สถาบันยานยนต์, 2556 (เมษายน).

ต่าง ๆ ซึ่งในการปรับปรุงโครงสร้างภาษีอากรดังกล่าวจะต้องช่วยส่งเสริมในส่วนของราคาที่จะต้องมีความโปร่งใสหรือเปิดเผยได้ด้วย

2. ประกาศข้อกำหนดในการคำนวณอัตราภาษีรถยนต์นำเข้า (Gazetted Values of Import Cars)

นอกเหนือจากที่รัฐบาลจะต้องการส่งเสริมในส่วนของราคาที่จะต้อมีความโปร่งใสหรือเปิดเผยได้นั้น รัฐบาลจะต้องประกาศเป็นเอกสารทางราชการถึงข้อกำหนดที่ใช้ในการคำนวณอัตราภาษีของรถยนต์ที่นำเข้าด้วย

3. การกำหนดภาษีนำเข้าในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN CEPT Import Duty)

สนับสนุนส่งเสริมการรวมตัวกันในหมู่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียนโดยสหพันธรัฐมาเลเซียจะต้องลดภาษีนำเข้า (ASEAN CEPT Import Duty) เป็นร้อยละ 0 สำหรับรถยนต์ที่ผ่านคุณสมบัติ

4. การจัดตั้งกองทุนเพื่อการปรับตัวของอุตสาหกรรม (Industrial Adjustment Fund)

สิทธิประโยชน์จาก Industrial Adjustment Fund จะต้องมีให้กับบริษัททั้งหมดไม่ว่าบริษัทนั้นจะเป็นบริษัทในประเทศ บริษัทต่างประเทศ หรือบริษัทร่วมค้า (Joint Venture) ทั้งนี้เงินสำรองดังกล่าวจะต้องช่วยเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสิทธิประโยชน์นี้อาจจะแบ่งเกณฑ์การพิจารณาตาม Scale และ Industry Linkage และโดยเฉพาะสิทธิประโยชน์ที่พึงได้จากการทำการวิจัยและพัฒนา

5. ใบอนุญาตของสถานประกอบการโรงงาน (Manufacturing Licenses)

รัฐบาลของสหพันธรัฐมาเลเซียไม่อนุญาตให้บริษัทที่ไม่มีโรงงานประกอบรถยนต์ในสหพันธรัฐมาเลเซียประกอบธุรกิจด้านยานยนต์ในประเทศ รวมทั้งจะไม่ออกใบอนุญาตประกอบรถยนต์ (Manufacturing License) ให้แก่ผู้ประกอบการรายใหม่ และไม่ให้ Approved Permits (AP) กับบริษัทที่ไม่มี Manufacturing License รวมทั้งห้ามมิให้บริษัทที่มี Manufacturing License ไปรับจ้างประกอบรถยนต์ยี่ห้อใหม่

6. การออกใบอนุญาต (Approved Permits)

จำกัดการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศด้วยการจำกัดการออกใบอนุญาตนำเข้า (Approved Permit: AP) และกำหนดจำนวนรถยนต์ที่สามารถนำเข้ามาในสหพันธรัฐมาเลเซียโดยอนุญาตให้เฉพาะผู้ประกอบการที่เป็นชาวภูมิบุตร[202] หรือบริษัทที่มีโรงงานประกอบรถยนต์ในสหพันธรัฐมาเลเซียเท่านั้นที่สามารถนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปได้ตามจำนวนที่กำหนด

7. การอนุมัติรูปแบบยานยนต์ (Vehicle Type Approval)

กระบวนการและวิธีการอนุมัติ Vehicle Type Approval: VTA ต้องปฏิบัติอย่างครอบคลุมโดยทำในลักษณะที่ป้องกันการนำเข้าและป้องกันการจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานโดยกระบวนการ VTA ดังกล่าวนี้จะต้องทำให้แน่ใจได้ว่ามีความเข้มงวดทั้งด้านความปลอดภัยในการขับขี่ ความปลอดภัย และมาตรฐานการควบคุมไอเสีย โดยกระบวนการออก VTA นี้จะรับผิดชอบโดย Road Transport Department: RTD

ในปี ค.ศ. 2012 รัฐบาลสหพันธรัฐมาเลเซียประกาศมาตรการจูงใจโดยการลดภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ร้อยละ 50 ซึ่งแรงจูงใจทางด้านภาษีดังกล่าวมีต่อเนื่องจนถึงปลายปี ค.ศ. 2013

สหพันธรัฐมาเลเซียเป็นประเทศที่มีขนาดตลาดไม่ใหญ่มากด้วยจำนวนประชากร 29 ล้านคน แต่ด้วยกำลังซื้อที่สูงกว่า มีอัตรารายได้ต่อหัว 10,945.89 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 339,322.53 บาท ทำให้ปัจจุบันสหพันธรัฐมาเลเซียเป็นประเทศที่มีอัตราการถือครองรถยนต์อยู่ที่ 1: 7 ประเด็นสำคัญคือสหพันธรัฐมาเลเซียมีกระบวนการจัดการแผนการพัฒนาที่มุ่งมั่น จริงจัง และต่อเนื่อง โดยจะเห็นว่าแผนพัฒนาที่กำหนดในแต่ละช่วงมีความชัดเจน ทำให้กระบวนการพัฒนามีความก้าวหน้าอย่างชัดเจน

---

[202] วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. ชาวภูมิบุตร หมายถึง ชาวมลายูดั้งเดิม อันรวมถึงชาวโอรังอัสลี (Orang Asli) ซึ่งเป็นชาวเผ่าดั้งเดิมของคาบสมุทรมลายูและชนพื้นเมืองของรัฐซาบาห์และซาราวัก ทั้งนี้ในปัจจุบัน "ภูมิบุตร" ยังรวมถึงชาวมาเลเซียซึ่งอพยพมาจากอินโดนีเซีย (เรียกว่า ปรีบูมี) ชาวมาเลเซียเชื้อสายสยาม ชาวอินเดียที่นับถือศาสนาอิสลาม ชาวจีนช่องแคบ (กลุ่มลูกครึ่งมาเลย์-จีน) ชาวเขมร และชาวคริสตัง (กลุ่มคริสตังลูกครึ่งมาเลย์-โปรตุเกส) แต่ไม่รวมถึงชาวมาเลเซียเชื้อสายจีนหรืออินเดียที่มีจำนวนมากในประเทศ. สืบค้น 18 กันยายน 2557, จาก http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B8%A0%E0%B8%B9%E0%B8%A1%E0%B8%B4%E0%B8%9A%E0%B8%B8%E0%B8%95%E0%B8%A3

การที่สหพันธรัฐมาเลเซียมีนโยบายรถยนต์แห่งชาติมีทั้งข้อดี และข้อด้อยของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ ดังต่อไปนี้

ข้อดี

1. ได้รับการยกย่องในศักยภาพ
2. ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีครบวงจร
3. เกิดการสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา
4. เกิดการสนับสนุนพัฒนาบุคลากรในประเทศ

ข้อด้อย

1. ขาดความต่อเนื่องในการพัฒนาเทคโนโลยี
2. นักลงทุนต่างชาติรู้สึกว่าไม่ได้รับความเป็นธรรม เพราะรัฐบาลจะต้องโอบอุ้มรถยนต์แห่งชาติ
3. มีค่าใช้จ่ายสูงในการพัฒนารถยนต์แห่งชาติให้มีประสิทธิภาพใกล้เคียงกับรถยนต์ต่างชาติ[203]

3.5.2 ภาษีศุลกากร

ปัจจุบันสหพันธรัฐมาเลเซียใช้ระบบการแยกพิกัดศุลกากร (Tariff Classification) 2 ระบบ คือ ระบบที่ใช้สำหรับการค้าภายในอาเซียน และระบบแบบฮาร์โมไนซ์ (Harmonized System) สำหรับการค้ากับประเทศอื่น (ระดับ 6 หลัก) ซึ่งระบบฮาร์โมไนซ์ (Harmonized System) หรือ “HS” เป็นระบบการจำแนกประเภท และระบุชนิดสินค้าด้วยรหัสตัวเลข 6 หลัก เป็นไปตามระบบฮาร์โมไนซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ทั้งนี้ ระบบการจำแนกชนิดสินค้าดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) และนำไปใช้เป็นสากลในทางการค้าตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา ตามข้อตกลงการใช้พิกัดศุลกากรฮาร์โมไนซ์อาเซียน (Protocol Governing the Implementation of the ASEAN Harmonised Tariff Nomenclature (AHTN)) คือ ต้องใช้รหัส 6 หลักของระบบฮาร์โมไนซ์องค์การศุลกากรโลกเป็นหลัก และจะขยายออกเป็นระดับ 7 หลัก และ 8 ซึ่ง 2 หลักที่เพิ่มขึ้นเป็นไปตามความเหมาะสมภายในของกลุ่มสมาชิกอาเซียน ซึ่งมีความสำคัญต่อการส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการค้าในภูมิภาคหลักตามความต้องการของแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียน ในระดับ 6 หลัก จึงต้องเหมือนกับ 124 ประเทศบวก EU และจะแตกต่างกันในระดับ 7 หลัก และ 8 หลัก เช่นเดียวกับกลุ่มประเทศอาเซียนในระดับ 8 หลัก ที่จะต้องเหมือนกันทั้ง

---

[203] *นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015*. เล่มเดิม.

10 ประเทศ แต่ถ้ามีการขยายออกไปเป็นระดับ 9-10 หลัก ก็จะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ เนื่องจากระดับ 9-10 หลักแต่ละประเทศจะเป็นผู้กำหนด[204] โดยในอนาคตสหพันธรัฐมาเลเซียมีเป้าหมายที่จะดำเนินการภายใต้ระบบเดียวคือในระดับ 9 หลัก เพื่อลดความยุ่งยากในการนำเข้า[205]

อัตราภาษีศุลกากรนำเข้าของสหพันธรัฐมาเลเซียอยู่ระหว่างร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 300 ขึ้นอยู่กับชนิดและประเภทพิกัดของสินค้า สำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,800 CC ถึง 2,500 CC ที่ผลิตในประเทศ (CKD) อัตราภาษีร้อยละ 10 และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราภาษีร้อยละ 30[206]

ภายใต้คำสั่งศุลกากร 1998 (The Customs Order 1998) สหพันธรัฐมาเลเซียมีการจำกัดการนำเข้าสินค้า 4 ประเภท ได้แก่

1. สินค้าห้ามนำเข้าเด็ดขาด ด้วยเหตุผลทางศาสนา ความมั่นคง สุขภาพและสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 14 รายการ

2. สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตก่อนนำเข้า ด้วยเหตุผลส่วนใหญ่ด้านสุขภาพ สุขอนามัย ความมั่นคง สิ่งแวดล้อม หรือทรัพย์สินทางปัญญา เช่น เนื้อไก่ และเนื้อวัว เป็นต้น นอกจากนี้การขออนุญาตนำเข้าสินค้าบางประเภทยังมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ เช่น รถยนต์ รถบรรทุก และจักรยานยนต์ ซึ่งต้องขออนุญาตจาก MITI[207] เพื่อจำกัดปริมาณการนำเข้าและเปิดโอกาสให้บริษัทชาวมาเลย์เท่านั้นที่สามารถขายและให้บริการภายในประเทศ

3. สินค้าที่จำกัดการนำเข้าชั่วคราวเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศ เช่น นม กาแฟ แป้งธัญพืช เส้นลวด เคเบิ้ล เหล็กและเหล็กกล้าบางประเภท

4. สินค้าที่นำเข้าได้ต่อเมื่อตรงตามเงื่อนไขบางประการ เช่น สัตว์มีชีวิต ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ พืช ผลิตภัณฑ์จากพืช บุหรี่ ดิน ปุ๋ยคอก เสื้อเกราะกันกระสุน เครื่องใช้ไฟฟ้า เข็มขัดนิรภัย และอาวุธเลียนแบบ[208]

---

[204] wtothailand. (2550). *รายงานการประชุม คณะกรรมการกฎระเบียบและการค้าระหว่างประเทศ ครั้งที่ 1/2550/20 ในวันพฤหัสบดีที่ 11 มกราคม 2550.* สืบค้น 18 กันยายน 2557, จาก http://www.wtothailand.or.th/jointwto.php?trans_id=4960&page=2

[205] *ข้อมูลพื้นฐานเศรษฐกิจการค้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย (Malaysia)* (น. 18). เล่มเดิม.

[206] Malaysia Automotive Association – MAA. (n.d.). *DUTIES & TAXES ON MOTOR VEHICLES.* Retrieved September 18, 2014, from http://www.maa.org.my/info_duty.htm

[207] หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบเรื่องการวางแผนและการดำเนินการนโยบายการค้าและอุตสาหกรรม คือ กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (MITI).

[208] *ข้อมูลพื้นฐานเศรษฐกิจการค้าของสหพันธรัฐมาเลเซีย (Malaysia)* (น. 19-20). เล่มเดิม.

ภาษีนำเข้าในสหพันธรัฐมาเลเซียส่วนใหญ่เป็นภาษีที่เก็บอัตราตามราคา (Ad Valorem) แต่สินค้าบางประเภทก็ถูกเก็บภาษีในอัตราตามสภาพ (Specific Duty) อย่างไรก็ตามจากการเปิดเสรีการค้าภายใต้อาเซียนของสหพันธรัฐมาเลเซียทำให้ภาษีนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมทั้งหมดที่สหพันธรัฐมาเลเซียค้าขายกับอาเซียนอยู่ในอัตราร้อยละ 0 – 5 ปัจจุบันสหพันธรัฐมาเลเซียได้สรุปผลการเจรจา FTA แล้วกับประเทศต่าง ๆ เช่น ญี่ปุ่น ปากีสถาน นิวซีแลนด์ อินเดีย อาเซียน-จีน อาเซียน-ญี่ปุ่น อาเซียน-เกาหลี อาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ อาเซียน-อินเดีย[209]

อากรขาเข้าและภาษีเนื่องจากเมื่อนำสินค้าเข้ามาในสหพันธรัฐมาเลเซียไม่ว่าจะโดยบุคคลเอกชนหรือนิติบุคคลเชิงพาณิชย์วิธีการประเมินเป็นแบบ CIF (ค่าประกันภัยและค่าขนส่ง) ซึ่งหมายความว่าภาษีนำเข้าและภาษีการค้าที่มีการคำนวณค่าจัดส่งที่สมบูรณ์ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายของสินค้านำเข้า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและค่าใช้จ่ายของการประกัน หน้าที่บางอย่างจะขึ้นอยู่กับการวัดปริมาณเช่นเดียวกับน้ำหนักหรือปริมาณนอกเหนือไปจากการปฏิบัติหน้าที่ของการนำเข้าอาจมีภาษีการขาย (VAT)

อัตราภาษี

อัตราอากรในสหพันธรัฐมาเลเซียมีความแตกต่างจากอัตราร้อยละ 0 - 50 โดยมีอัตราภาษีเฉลี่ยร้อยละ 5.74 สินค้าบางอย่างไม่ได้ขึ้นอยู่กับการปฏิบัติหน้าที่ (เช่น แล็ปท็อป กีต้าร์ไฟฟ้าและผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ)

ภาษีการขาย (Sales Tax)

สินค้าที่ผ่านกระบวนการผลิตทั้งที่เป็นสินค้านำเข้าหรือที่ผลิตในสหพันธรัฐมาเลเซียบางประเภทต้องเสียภาษีการขายตามกฎหมายภาษีการขายปี ค.ศ. 1972 โดยทั่วไปสินค้าส่วนใหญ่มีอัตราภาษีร้อยละ 5 – 10 สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราภาษีร้อยละ 10[210] ส่วนวัตถุดิบและเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตจะได้รับการยกเว้นภาษีอากร[211]

มาตรฐานภาษีมูลค่าเพิ่มที่เรียกเก็บอัตราร้อยละ 10 ของผลรวมของมูลค่า CIF และภาษีสรรพสามิตที่ใช้บังคับอัตราที่ลดลงระหว่างอัตราร้อยละ 0 และร้อยละ 5 นำไปใช้กับสินค้า

---

[209] แหล่งเดิม.

[210] *DUTIES & TAXES ON MOTOR VEHICLES.* เล่มเดิม.

[211] วิลาสินี แจ่มอุลติรัตน์. (ม.ป.ป.). *เอกสารวิเคราะห์ข้อมูลสหพันธรัฐมาเลเซีย.* สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก www.dft.go.th/.../เอกสารวิเคราะห์%20ข้อมูลสหพันธรัฐมาเลเซีย@25550...

บางอย่าง ภาษีการขายในบางครั้งอาจจะเป็นหน่วยที่เก็บเฉพาะเจาะจง เช่น ใช้ในหน่วยที่เก็บต่อลิตรและกิโลกรัม[212]

กฎระเบียบการนำเข้าและมาตรการทางการค้า

1. หน่วยงานที่ดูแลเกี่ยวกับกฎระเบียบและมาตรการทางการค้าในสหพันธรัฐมาเลเซีย ได้แก่ กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม กระทรวงการค้าภายในและศุลกากร สหพันธรัฐมาเลเซียใช้ระบบ Harmonized Tariff System (HTS) ในการจัดหมวดหมู่สินค้า

2. สหพันธรัฐมาเลเซียเป็นสมาชิกเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) โดยได้มีการลดอัตราภาษีนำเข้าลงมาเหลือร้อยละ 0 - 5 ต่อสินค้านำเข้าจากกลุ่มสมาชิกอาเซียนกว่าร้อยละ 98 ยังคงเหลือสินค้าอีกประมาณ 210 รายการ เช่น ในกลุ่มสินค้าเกษตร และเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2549 สหพันธรัฐมาเลเซียได้ลดภาษีนำเข้ารถยนต์เหลือร้อยละ 5

3. อัตราภาษีนำเข้าสินค้าจากประเทศต่าง ๆ จะอยู่ในช่วงร้อยละ 0-300 ขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า สินค้าฟุ่มเฟือยจะถูกเรียกเก็บอัตราภาษีสูงกว่าสินค้าอุปโภคบริโภค หรือสินค้าที่เป็นวัตถุดิบในการผลิต

4. สินค้าที่นำเข้ามาแล้วอาจสร้างความเสียหาย หรือเป็นคู่แข่งกับสินค้าที่ผลิตได้ในประเทศมักจะมีอัตราภาษีสูง หรือรัฐบาลอาจกำหนดให้มีการขออนุญาตนำเข้า (Import license) หรือมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้า (Surcharges) ตัวอย่างเช่น สินค้ารถยนต์ ถึงแม้จะมีการลดภาษีนำเข้ารถยนต์จากประเทศอาเซียนเหลือร้อยละ 5 แล้ว แต่ก็ยังคงใช้มาตรการออกใบอนุญาตนำเข้ารถยนต์เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ

5. สินค้าที่นำเข้ามาจำหน่ายในสหพันธรัฐมาเลเซียจะต้องเสียภาษีการขาย (Sales Taxes) ในอัตราระหว่างร้อยละ 0-10 ในสินค้าบางชนิดรัฐบาลอาจเรียกเก็บภาษีการขายสูงหากพิจารณาแล้วเห็นว่าการจำหน่ายสินค้าดังกล่าวมีผลในทางลบต่อผู้บริโภค เช่น สินค้ายาสูบจะเสียภาษีการขายร้อยละ 25 สินค้าเหล้าและแอลกอฮอล์เสียภาษีการขายร้อยละ 20 เป็นต้น

6. สหพันธรัฐมาเลเซียยังมีการใช้มาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การระบุฉลากสินค้าอาหาร บรรจุภัณฑ์ การควบคุมการนำเข้าในกรณีพิเศษเช่น กรณีเกิดโรคระบาด[213]

---

[212] Dutycalculator. (ม.ป.ป.). *อากรขาเข้าและภาษีเมื่อนำเข้ามาในสหพันธรัฐมาเลเซีย.* สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก http://www.dutycalculator.com/country-guides/Import-duty-taxes-when-importing-into-Malaysia/

[213] ประชาคมอาเซียน. (ม.ป.ป.). *มาตรการกฎระเบียบ.* สืบค้น 30 สิงหาคม 2557, จาก https://sites.google.com/site/prachakhm/prathes/matrkar-kd-rabeiyb

ในปี ค.ศ. 2002 อาเซียนได้เริ่มมีบทบาทในการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะในทวีปเอเชียและจากพันธะสัญญาเรื่องการเปิดการค้าเสรีที่มีต่อองค์กรการค้าโลกสหพันธรัฐมาเลเซียจึงเริ่มมีการทยอยลดกำแพงภาษีระหว่างประเทศลง[214]

ที่ผ่านมารัฐบาลสหพันธรัฐมาเลเซียได้ยกเลิกนโยบายการป้องกันลงบ้าง ซึ่งจะเห็นได้จากภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ (CKD)[215] และภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU)[216] จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปเป็นอัตราร้อยละ 5 และร้อยละ 0 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า ตามลำดับตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภาษีนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับชิ้นส่วนรถยนต์ (CKD)[217] ลดลงเป็นอัตราร้อยละ 0-10 ของราคาสินค้าที่นำเข้า ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถยนต์สำเร็จรูป (CBU)[218] ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า ซึ่งถือว่ายกเลิกกำแพงภาษีดังกล่าวนั้นทำให้ตลาดยานยนต์ในภูมิภาคมีขนาดใหญ่ขึ้น รวมถึงภาษีสรรพสามิตมีการเก็บจากรถยนต์ทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นรถยนต์มือสองในประเทศหรือรถยนต์นำเข้า

สหพันธรัฐมาเลเซียให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการที่ต้องใช้เทคโนโลยีสูงขึ้น ตลอดจนการยกระดับขีดความสามารถในด้านต่าง ๆ คือ

1. มีความต้องการบริษัทที่มีเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะบริษัทเยอรมันที่มีความรู้เรื่องเทคโนโลยีดีและถือว่ามีความต้องการในอุตสาหกรรมในประเทศ
2. มีความต้องการบริษัทที่มีความสามารถในการออกแบบและทดสอบ
3. มีความสนใจในเรื่องการลงทุนประเภทเครื่องยนต์เชื้อเพลิงที่มีประสิทธิภาพสูงและเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก
4. มีความสนใจในการร่วมมือกันระหว่างผู้จัดจำหน่ายทั้งในและต่างประเทศเพื่อให้เกิดการรองรับตลาดอาเซียนและตลาดสากล

---

[214] *นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015.* เล่มเดิม.

[215] CKD ย่อมาจาก Completely Knocked Down หมายถึง รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ ไม่ว่าอะไหล่ที่นำมาประกอบจะเป็นอะไหล่นำเข้าหรืออะไหล่ที่ผลิตในประเทศ ก็ถือว่าเป็นรถ CKD เหมือนกัน ตัวอย่างได้แก่ รถตลาดทั่วไป เช่น Toyota, Honda เป็นต้น. เล่มเดิม.

[216] CBU ย่อมาจาก Completely Built Up หมายถึง รถยนต์ที่ผลิตต่างประเทศ และนำเข้ามาทั้งคัน ตัวอย่างเช่น รถยุโรป, รถหรู, รถที่ไม่มีไลน์ผลิตในประเทศ, รถนำเข้า เป็นต้น. สืบค้น 6 กันยายน 2557, จาก http://www.prakunrod.com/ViewArticle.aspx?ArticleID=126

[217] CKD. เล่มเดิม.

[218] CBU. เล่มเดิม.

5. มีความสนใจในเรื่องของการฝึกอบรมและเพิ่มทักษะที่จะทำให้ผลผลิตมีมากขึ้นและมีคุณภาพมากขึ้น

สหพันธรัฐมาเลเซียได้เริ่มต้นโครงการรถยนต์แห่งชาติ (National Car) หรือ Perusahaan Automobile National (Proton) โดยบริษัท โปรตอน โฮลดิ้งส์ เบอร์ฮาด ก่อตั้งขึ้นเมื่อ 28 กรกฎาคม 2003 เพื่อเป็นบริษัทแม่ในการเข้าไปถือหุ้นในบริษัทอื่น ๆ โดยมีบริษัท Perusahaan Otomobil Sdn Bhd. เป็นบริษัทในเครือแห่งแรกเปิดดำเนินการในวันที่ 7 พฤษภาคม 1983

นับตั้งแต่การออกนโยบายรถยนต์แห่งชาติมาเลเซีย (The National Automotive Policy: NAP) ฉบับวันที่ 22 มีนาคม 2006 ที่มีวัตถุประสงค์หลักคือ มุ่งที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงขององค์การระหว่างประเทศที่สหพันธรัฐมาเลเซียเข้าเป็นสมาชิก ได้แก่ องค์การการค้าโลก (WTO) และความร่วมมือในกลุ่มประเทศอาเซียนที่ร่วมกันจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area - AFTA) โดยพยายามลดอุปสรรคทางการค้าทั้งมาตรการด้านภาษีและมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีลง จนมาปัจจุบันรัฐบาลสหพันธรัฐมาเลเซียได้มีการทบทวนนโยบายยานยนต์แห่งชาติมาเลเซียใหม่ โดยนโยบายยานยนต์แห่งชาติฉบับใหม่นี้ทำขึ้นเพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของสหพันธรัฐมาเลเซียมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดภูมิภาคและตลาดโลกได้ในระยะยาว ซึ่งมีสาระสำคัญ 3 ประการคือ การเป็นรถยนต์ที่ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีเทคโนโลยีก้าวล้ำ (Safer, greener and technologically more advanced vehicles)

สำหรับนโยบายยานยนต์แห่งชาติมาเลเซียฉบับใหม่ (28 ตุลาคม 2009) เน้นการสร้างความดึงดูดการลงทุนในกิจกรรมการผลิตที่สร้างมูลค่าเพิ่มสูงและใช้เทคโนโลยีล่าสุดโดยเปิดให้ผู้ประกอบรถยนต์มีใบอนุญาตทำการผลิตในรถยนต์กลุ่มรถหรู (Luxury Cars) ที่ใช้เทคโนโลยีไฮบริด (Hybrid/Electric Vehicles) การเน้นด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมโดยสร้างมาตรฐานสินค้ายานยนต์ที่นำเข้าประเทศ เพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขันของรถยนต์แห่งชาติโดยการเป็นหุ้นส่วนกลยุทธ์ (Strategic Partners) ระหว่างโปรตอนกับผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับโลกโดย

1. เพิ่มการส่งออกรถยนต์ให้สหพันธรัฐมาเลเซียให้เป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาค
2. รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและกิจกรรมการวิจัยและพัฒนา
3. เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศโดยผู้ขายโปรแกรม Bumiputera
4. เพิ่มการมีส่วนร่วมของบริษัทสัญชาติมาเลเซียในระบบเครือข่ายผู้จำหน่าย
5. เพิ่มสัดส่วนการตลาดของแบรนด์โปรตอนสำหรับตลาดในประเทศ ในส่วนรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่เป็นสินค้าหลักของแบรนด์โปรตอน

สาระสำคัญนโยบายยานยนต์แห่งชาติมาเลเซียฉบับใหม่ (28 ตุลาคม 2009)

1. การยืดเวลาการใช้มาตรการใบอนุญาตควบคุมการนำเข้า (Approved Permit – AP) ออกไปเรื่อย ๆ จากนโยบายเดิมในปี 2006 ที่ AP จะสิ้นสุดในวันที่ 31 ธ.ค. 2010 ประกาศเลื่อนออกไปเป็น 2015 สำหรับ Open AP รถยนต์ใหม่หรือรถยนต์ใช้แล้วไม่จำกัดยี่ห้อมีผลถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2015 และ 2020 สำหรับ Franchised AP (รายเก่า) สำหรับรถใหม่และรถยนต์นำเข้าบางโมเดลมีผลถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2020 และมีการประกาศกำหนดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมสำหรับ Open AP เป็นมูลค่า RM 10,000 ต่อ 1 คัน โดยเงินจำนวนนี้จะนำไปอุดหนุนธุรกิจยานยนต์ของชาวมาเลเซีย (Bumiputera)

2. ใบอนุญาตการประกอบยานยนต์ (Manufacturing license)

การออกใบอนุญาตการประกอบยานยนต์เป็นกลยุทธ์ที่ส่งผลต่อภาวะเศรษฐกิจของสหพันธรัฐมาเลเซียอย่างมาก สำหรับการออกใบอนุญาตการประกอบยานยนต์ในนโยบายฉบับนี้จะเน้นที่การผลิตยานยนต์ที่มีมูลค่าสูงหรือที่มีกำไรขั้นต้นสูงและยานยนต์ที่มีเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

1) นโยบายใหม่จะออกใบอนุญาตผู้ผลิตในสินค้ายานยนต์ ดังนี้

(1) รถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบ 1,800 CC และมีค่าภาษีต่าง ๆ ไม่น้อยกว่า 150,000 ริงกิต

(2) รถปิคอัพและและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์

(3) รถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า

(4) มอเตอร์ไซด์ความจุกระบอกสูบ 200 CC

การออกใบอนุญาตใหม่นี้ เป็นผลเนื่องมาจากการมีกำลังการผลิตส่วนเกินโดยที่ผู้ประกอบยานยนต์จะสามารถมีกำลังการผลิตส่วนเกินได้โดยการจ้างบริษัทที่เป็น Third parties เพื่อประกอบยานยนต์ภายใต้เงื่อนไขว่าโมเดลที่ผลิตจะต้องไม่ตรงกับสินค้ายานยนต์ของผู้ผลิตยานยนต์แห่งชาติ

2) การอนุญาตการประกอบยานยนต์แต่ละรายมีเงื่อนไขที่แตกต่างกัน

3) นโยบายปัจจุบันทำให้ผู้ประกอบยานยนต์รักษาการใช้กำลังการผลิตที่มีอยู่

3. การยกเว้นภาษีสินค้ายานยนต์

1) เพิ่มการอุดหนุนการส่งออกโดยเพิ่มสัดส่วนการยกเว้นภาษีสำหรับรายได้จากการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นโดยต้องสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศให้สูงขึ้น ดังนี้

(1) ร้อยละ 10 - 30 ของมูลค่าสินค้าส่งออกที่เพิ่มขึ้นและสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างน้อยร้อยละ 30

(2) ร้อยละ 15 – 50 ของมูลค่าสินค้าส่งออกที่เพิ่มขึ้นและสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างน้อยร้อยละ 50

2) การลดภาษีนำเข้าให้ใช้อัตราการลดภาษีภายใต้เขตการค้าเสรี (FTA - Free Trade Area)[219]

3) ภาษีนำเข้าและภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนรถยนต์ (CKD) โดยใช้อัตราภาษี (MFN Rate (Most-Favored Nation Rate)[220] ของสหพันธรัฐมาเลเซีย และตารางการลดภาษีภายใต้เขตการค้าเสรี (FTA - Free Trade Area)

4) ออกประกาศกำหนดราคารถยนต์นำเข้าเพื่อการคำนวณภาษีทำให้ผู้นำเข้าไม่สามารถใช้ราคา CIF ในการคำนวณภาษีพึงชำระทำให้มีภาระภาษีที่สูงขึ้น

4. ด้านการสนับสนุนการลงทุนในเทคโนโลยีขั้นสูงและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Technology) โดยให้การส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า ดังนี้

1) สำหรับบุคคลที่เริ่มผลิตในอัตราร้อยละ 100 จำนวน 10 ปี หรือลดภาษีสำหรับการลงทุนในอัตราร้อยละ 100 จำนวน 5 ปี สำหรับการผลิตชิ้นส่วนหลักที่ใช้ในรถยนต์ ได้แก่ ระบบเกียร์ (Transmission Systems) ระบบเบรก (Brake Systems) ระบบถุงลมนิรภัย (Airbag Systems) และ ระบบพวงมาลัย (Steering Systems)

2) สำหรับบุคคลที่เริ่มผลิตในอัตราร้อยละ 100 เป็นระยะเวลา 10 ปี หรือลดภาษีสำหรับการลงทุนเป็นระยะเวลา 5 ปี สำหรับชิ้นส่วนที่สำคัญของรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า เช่น มอเตอร์ไฟฟ้า (Electric Motors) แบตเตอรี่ไฟฟ้า (Electric Batteries) ระบบการจัดการ

---

[219] ประมวลคำศัพท์. Free Trade Area : FTA (เขตการค้าเสรี) หมายถึง การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจรูปแบบหนึ่งอันเกิดจากข้อตกลงระหว่างรัฐบาลตั้งแต่สองประเทศขึ้นไปซึ่งตกลงจะยกเลิกภาษีศุลกากรและมาตรการอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคทางการค้าให้แก่กันและกัน และอาจรวมถึงการเปิดตลาดด้านการค้าบริการการลงทุน และความร่วมมือต่าง ๆ แต่ประเทศภาคีข้อตกลงต่างมีสระในการเรียกเก็บภาษีศุลกากรและใช้มาตรการจำกัดทางการค้ากับประเทศอื่นที่มิได้เป็นภาคีได้โดยเสรี การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในรูปแบบดังกล่าวที่ปรากฏในปัจจุบัน ได้แก่ AFTA หรือเขตการค้าเสรีอาเซียน EFTA หรือสามาคมการค้าเสรียุโรป. สืบค้า 26 กันยายน 2557, จาก www.tnsc.com/html/images/stories/FTA/Vocabulary.pdf

[220] ประมวลคำศัพท์. MFN Rate (Most-Favored Nation Rate) หมายถึง อัตราปกติเป็นอัตราอากรศุลกากรที่บังคับใช้เป็นทางการทั่วไปสำหรับประเทศที่เป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก. สืบค้น 26 กันยายน 2557, จาก www.tnsc.com/html/images/stories/FTA/Vocabulary.pdf

แบตเตอรี่ (Battery Management System) เครื่องปรับอากาศไฟฟ้า (Electric Air Conditioning) เครื่องอัดอากาศ (Air Compressors)

3) การฝึกอบรมและเงินอุดหนุน

4) ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 50 เฉพาะรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้าที่ประกอบหรือผลิตในสหพันธรัฐมาเลเซีย

5. ด้านการช่วยเหลือผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ปรับลดฐานราคาในการคำนวณภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่ประกอบในประเทศตามมูลค่าการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในสหพันธรัฐมาเลเซีย รวมถึงการให้เงินอุดหนุนกับบริษัทยานยนต์ภูมิบุตร (Bumiputra)

National Automotive Policy - NAP ในปี 2012 ของสหพันธรัฐมาเลเซีย

ปัจจุบันสหพันธรัฐมาเลเซียได้มีการทบทวน NAP ในประเด็นต่าง ๆ ในปี ค.ศ. 2012 เพื่อต้องการให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศมีศักยภาพในการแข่งขันมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางในเรื่องรถยนต์ที่มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพหรือ Energy Efficient Vehicle: EEV ของภูมิภาค ซึ่งจะเน้นในเรื่องการใช้เทคโนโลยีที่ดีขึ้น ส่งเสริมให้เกิดปัจจัยในการสร้างยานยนต์ EEV ที่ประกอบไปด้วยการพัฒนาเครื่องยนต์สันดาปภายในให้มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนายานยนต์ไฮบริด (Hybrid) การพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) การพัฒนายานยนต์ที่ใช้เชื่อเพลิงทางเลือก เช่น CNG LPG ไบโอดีเซล (Biodiesel) และ เอทานอล (Ethanol) การพัฒนาเทคโนโลยีสีเขียวสำหรับอนาคตเช่น ไฮโดรเจน และ เซลล์เชื้อเพลิง (Fuel cell)[221]

เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2557 กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติฉบับใหม่ ซึ่งเรียกย่อ ๆ ว่า (NAP 2014- National Automotive Policy 2014)[222] ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดสหพันธรัฐมาเลเซียเป็นศูนย์กลางยานพาหนะที่ประหยัดพลังงานในระดับภูมิภาคโดยมีผลบังคับใช้ทันที ซึ่งกำหนดเป้าหมายส่งเสริมให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีความสามารถในการแข่งขันและมีความยั่งยืนและโครงการที่จะตั้งโรงงานในการผลิตแบตเตอรี่เพิ่มปริมาณการประกอบรถยนต์จาก 6 แสนคันในปัจจุบันเป็น 1.25 ล้านคัน ภายในปี 2563 กำหนดเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs)

---

[221] *นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015* (น. 12), เล่มเดิม.

[222] Mathematical Association of America. (n.d.). *NATIONAL AUTOMOTIVE POLICY (NAP) 2014.* Retrieved September 18, 2014 from http://www.maa.org.my/pdf/NAP_2014_policy.pdf

ในAEC ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สิ้นเปลืองน้ำมันน้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือกโดยภายในปี 2563 รถยนต์สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 85 ที่ผลิตในสหพันธรัฐมาเลเซียจะต้องเป็นรถยนต์แบบ EEVs เพิ่มการส่งออกจากเพียงแค่ 2 หมื่นคันเป็น 2 แสนคันภายในปี 2563

นโยบายดังกล่าวข้างต้นได้เปิดเสรีการลงทุนของต่างชาติโดยไม่จำเป็นต้องร่วมทุนกับนักลงทุนสหพันธรัฐมาเลเซีย สำหรับการผลิตรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 1,800 CC แต่มีเงื่อนไขต้องเป็นรถยนต์แบบ EEVs เท่านั้น ขณะเดียวกันรัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณ 2.9 หมื่นล้านบาท สำหรับเป็นเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ และอีก 1.8 พันล้านบาทสำหรับเป็นเงินให้เปล่า เพื่อสนับสนุนการผลิตรถยนต์ EEVs โดยกรณีเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ จะช่วยเหลือในการผลิตแม่พิมพ์ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ และอื่น ๆ ขณะที่เงินให้เปล่าจะช่วยเหลือในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และช่วยเหลือผู้ประกอบการชาวภูมิบุตร[223]

สำหรับการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดจากเดิมกำหนดจะได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตเป็นการทั่วไป แต่นโยบายใหม่จะยกเว้นภาษีสรรพสามิตเฉพาะกรณีเป็นรถยนต์ประกอบภายในประเทศและครอบคลุมถึงรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ยังจำกัดเวลาการยกเว้นกรณีรถยนต์ไฮบริดจะยกเว้นถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และกรณีของรถยนต์ไฟฟ้าจะยกเว้นถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560[224]

National Automotive Policy (NAP) 2014[225]

วัตถุประสงค์ของ NAP 2014 คือ

1. ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนในประเทศยานยนต์รวมทั้งบริษัทยานยนต์แห่งชาติ

2. การพัฒนาสหพันธรัฐมาเลเซียเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคสำหรับยานพาหนะที่มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ (EEV)

---

[223] วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. ชาวภูมิบุตร หมายถึง ชาวมลายูดั้งเดิม อันรวมถึงชาวโอรังอัสลี (Orang Asli) ซึ่งเป็นชาวเผ่าดั้งเดิมของคาบสมุทรมลายูและชนพื้นเมืองของรัฐซาบาห์และซาราวัก ทั้งนี้ในปัจจุบัน “ภูมิบุตร” ยังรวมถึงชาวมาเลเซียซึ่งอพยพมาจากอินโดนีเซีย (เรียกว่า ปรีบูมี) ชาวมาเลเซียเชื้อสายสยาม ชาวอินเดียที่นับถือศาสนาอิสลาม ชาวจีนช่องแคบ (กลุ่มลูกครึ่งมาเลย์-จีน) ชาวเขมร และชาวคริสตัง (กลุ่มคริสตังลูกครึ่งมาเลย์-โปรตุเกส) แต่ไม่รวมถึงชาวมาเลเซียเชื้อสายจีนหรืออินเดียที่มีจำนวนมากในประเทศ. สืบค้น 18 กันยายน 2557, จาก http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B8%A0%E0%B8%B9%E0%B8%A1%E0%B8%B4%E0%B8%9A%E0%B8%B8%E0%B8%95%E0%B8%A3

[224] *ก้าวใหม่รถยนต์มาเลเซีย.* เล่มเดิม.

[225] *NATIONAL AUTOMOTIVE POLICY (NAP) 2014.* Retrieved September 18, 2014, from http://www.miti.gov.my/storage/documents/abe/com.tms.cms.document.Document_aeb88a17-c0a8156f-72974691-89b72ca0/1/Slides Presentation NAP 2014 - YBM Presentation (4pm).pdf

3. ส่งเสริมการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มในลักษณะที่ยั่งยืน ในขณะที่ความสามารถในการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในประเทศ

4. ส่งเสริมการเพิ่มขึ้นของการส่งออกของยานพาหนะและชิ้นส่วนยานยนต์ อะไหล่และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องในการผลิตและในตลาดภาคธุรกิจ

5. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของบริษัทยานยนต์ภูมิบุตร (Bumiputra) ในห่วงโซ่อุปทานมูลค่ารวมของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศและภาคการตลาด

6. การเสริมสร้างระบบนิเวศของการผลิตและภาคการตลาดของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ และ

7. ปกป้องผลประโยชน์ของผู้บริโภคโดยนำเสนอความปลอดภัยและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพดี

ทิศทางและกลยุทธ์ใน NAP 2014 ประกอบด้วย 3 ทิศทางหลัก คือการลงทุนเทคโนโลยีวิศวกรรมและการตลาด ในขณะที่การขยายตัว 3 กลยุทธ์หลักคือ การพัฒนาทุนมนุษย์ การพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน และความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

สำหรับนโยบายภายใต้เทคโนโลยีและวิศวกรรม คือ

1. การยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีสรรพสามิตตั้งแต่ 1 มกราคม 2014 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2015 สำหรับ (CKD) รถยนต์ไฮบริดและวันที่ 1 มกราคม 2014 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2017 สำหรับ (CKD) รถยนต์ไฟฟ้า

2. การให้แรงจูงใจในรูปแบบของเงินให้กู้ยืมดอกเบี้ยต่ำและได้รับยกเว้นภาษีสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีในเชิงพาณิชย์ ดังต่อไปนี้

2.1 การให้กู้ยืมเงินดอกเบี้ยต่ำจำนวน 130 ล้านริงกิต[226] ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2014 จนถึงปี ค.ศ. 2020 สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles - EEV รวมถึงรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า (EV)

2.2 การให้กู้ยืมเงินให้เปล่าจำนวน 575 ล้านริงกิต ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2014 ถึงปี ค.ศ. 2020 ในกิจกรรมเชิงพาณิชย์โดยให้ผู้ขายในประเทศนำมาใช้และปรับให้เข้ากับเทคโนโลยีใหม่ เงินกู้ยืมดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายที่จะสนับสนุนการพัฒนาของเทคโนโลยีที่อยู่ในแนวเดียวกันกับอุตสาหกรรมยานยนต์โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของความปลอดภัยและสภาพแวดล้อม

2.3 การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามพระราชบัญญัติภาษีเงินได้ 1967

---

[226] Mataf.net. (ม.ป.ป.). *อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ.* สืบค้น 15 พฤษภาคม 2558, จาก https://www.mataf.net/th/currency/converter-MYR-THB

3. การจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศในอุตสาหกรรม (ICOE) โดยกระทรวงศึกษาธิการ (MOE) เพื่อเพิ่มความสามารถในการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ในยานยนต์ระบบย่อย ICOE และมีมาตรการหลายอย่างของ NAP 2009 ที่ระบุไว้ใน NAP 2014 มาตรการเหล่านี้ คือ

1) การออกใบอนุญาตการประกอบยานยนต์ในนโยบายใหม่สำหรับรถเพื่อการพาณิชย์

2) สำหรับบุคคลที่เริ่มผลิตในอัตราร้อยละ 100 จำนวน 10 ปี หรือลดภาษีสำหรับการลงทุนอัตราร้อยละ 100 จำนวน 5 ปี สำหรับการผลิตชิ้นส่วนหลักที่ใช้ในรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า

3) สำหรับบุคคลที่เริ่มผลิตในอัตราร้อยละ 100 เป็นระยะเวลา 10 ปี หรือลดภาษีสำหรับการลงทุนเป็นระยะเวลา 5 ปี สำหรับชิ้นส่วนที่สำคัญของรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ไฟฟ้า

3.5.3 เปรียบเทียบหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของประเทศไทยกับหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรของสหพันธรัฐมาเลเซีย

ภาษีสรรพสามิตของสหพันธรัฐมาเลเซียโดยทั่วไปมีลักษณะคล้ายคลึงเช่นเดียวกับภาษีสรรพสิตของประเทศไทยโดยส่วนใหญ่มุ่งที่จะเก็บภาษีสำหรับการผลิตและการนำเข้าสินค้าในสหพันธรัฐมาเลเซียเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามราคา (Ad Valorem) เช่น รถยนต์ ไพ่นกกระจอก กระเบื้อง ส่วนบุหรี่ ผลิตภัณฑ์ยาสูบ และเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์จะเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามราคา (Specific Rate) และตามสภาพเหมือนกับประเทศไทยเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามราคา (Ad Valorem) และในอัตราตามสภาพหรือปริมาณ แต่ประเทศไทยจะเก็บภาษีตามอัตราใดขึ้นอยู่กับอัตราใดสูงมากกว่ากัน สำหรับรถยนต์สหพันธรัฐมาเลเซียเก็บภาษีตามมูลค่าอัตราภาษีร้อยละ 10 – 105 แต่ประเทศไทยจัดเก็บภาษีตามอัตรามูลค่าหรือราคาอัตราสูงสุดร้อยละ 50 ทั้งสองประเทศจัดเก็บภาษีตามอัตราใดจะขึ้นอยู่กับความจุของกระบอกสูบและความประหยัดเชื้อเพลิงของรถยนต์

สหพันธรัฐมาเลเซียมีการจัดเก็บภาษีสรรพาสามิต (Excise Tax) ที่เก็บจากสินค้าที่ผลิตภายในประเทศหรือสินค้านำเข้าโดยเก็บภาษีตามมูลค่าอัตราภาษีร้อยละ 10 – 105 และสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตในประเทศโดยยกเว้นการคืนภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 50 ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งจัดว่าเป็นมาตรการที่มิใช่ภาษี สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดมีนโยบายยานยนต์แห่งชาติใหม่ 2014 โดยจะยกเว้นภาษีสรรพสามิตเฉพาะกรณีเป็นรถยนต์ประกอบภายในประเทศเท่านั้น และครอบคลุมถึงรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ยังจำกัดกรอบเวลาการยกเว้นภาษีสรรพสามิตในอนาคต ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีการมาตรการส่งเสริมรถยนต์ดังกล่าวอย่างจริงจังโดยยังมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตอยู่

การจัดเก็บภาษีศุลกากรทั้งของสหพันธรัฐมาเลเซียและประเทศไทย อากรขาเข้าจะอยู่ภายใต้ระบบการจัดเก็บแบบฮาร์โมไนซ์ (Harmonized Tariff Schedule) เป็นไปตามระบบฮาร์โมไนซ์ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ซึ่งระบบการจำแนกชนิดสินค้าดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) แต่สหพันธรัฐมาเลเซียใช้ระบบการแยกพิกัดศุลกากร (Tariff Classification) 2 ระบบ โดยจะใช้ระบบที่ใช้สำหรับการค้าภายในอาเซียนด้วย สำหรับสินค้ารถยนต์ถึงแม้จะมีการลดภาษีนำเข้ารถยนต์จากประเทศอาเซียนเหลือร้อยละ 5 แล้ว แต่ก็ยังคงใช้มาตรการออกใบอนุญาตนำเข้ารถยนต์เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ

อัตราภาษีนำเข้าของสหพันธรัฐมาเลเซียสำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,800 CC ถึง 2,500 CC ที่ผลิตในประเทศ (CKD) อัตราภาษีร้อยละ 10 และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) อัตราภาษีร้อยละ 30 และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปเป็นอัตราร้อยละ 5 และร้อยละ 0 ของราคารถยนต์ที่นำเข้าตามลำดับตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภาษีนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) ลดลงเป็นอัตราร้อยละ 0 -10 ของราคารถยนต์ และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศและนำเข้ามาทั้งคัน (CBU) ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า และเสียภาษีขาย (Sale Tax) ร้อยละ 10 และปัจจุบันมีนโยบายส่งเสริมโดยเป็นมาตรการที่มิใช่ภาษีโดยส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) ในAEC ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สิ้นเปลืองน้ำมันน้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือก โดยการยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ไฮบริดและสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย อัตราการจัดเก็บภาษีนำเข้าได้แบ่งแยกประเภทตามยานพาหนะตามประเภทปริมาตรกระบอกสูบและกำลังเครื่องยนต์และจัดเก็บตามอัตรามูลค่าหรือราคา อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลอยู่ที่ร้อยละ 200 ของราคารถยนต์ที่นำเข้า เมื่อเทียบกับสหพันธรัฐมาเลเซียถือว่าเป็นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่สูงมาก และประเทศไทยยังไม่มีมาตรการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) รวมทั้งรถยนต์สิ้นเปลืองน้ำมันน้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือกอย่างจริงจังโดยยังมีการจัดเก็บภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ประเภทดังกล่าวอยู่ในอัตราที่สูง