ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ปริญญา

เศรษฐศาสตร์ | เศรษฐศาสตร์

สาขา | **ภาควิชา**

เรื่อง การศึกษาอุปสงค์ อุปทาน ภาระภาษีและภาระส่วนเกินของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

A Study on Demand for and Supply of Personal Cars and thier Tax Incidence and Excess Burden

นามผู้วิจัย นางสาวศิริวรรณ จันโอ

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

ประธานกรรมการ ....

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์วรพจน์ อุดมรัตน์, ศ.ม.)

กรรมการ ....

(รองศาสตราจารย์จีรพรรณ ชีรานนท์, ศศ.ม.)

กรรมการ ....

(รองศาสตราจารย์องอาจ ปทะวานิช, พณ.ม.)

หัวหน้าภาควิชา ....

(รองศาสตราจารย์ชูชีพ พิพัฒน์ศิถี, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

....

(รองศาสตราจารย์กัญจนา ธีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ .... **เดือน** .... **พ.ศ.** ....

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

การศึกษาอุปสงค์ อุปทาน ภาระภาษีและภาระส่วนเกินของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

A Study on Demand for and Supply of Personal Cars and their Tax Incidence and Excess Burden

โดย

นางสาวศิริวรรณ จันโอ

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
พ.ศ. 2553

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ศิริวรรณ จันโอ 2553: การศึกษาอุปสงค์ อุปทาน ภาระภาษีและภาระส่วนเกินของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์
ประธานกรรมการที่ปรึกษา: ผู้ช่วยศาสตราจารย์วรพจน์ อุดมรัตน์, ศ.ม. 118 หน้า

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งต่อการดำเนินชีวิตประจำวันที่สร้างความสะดวกในการเดินทางและติดต่อธุรกิจ ตลอดจนเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญประเภทหนึ่งในบางธุรกิจที่ต้องใช้รถยนต์ตลอดเวลา จากความสำคัญดังกล่าวทำให้รัฐบาลสามารถหารายได้จากภาษีรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2544 - 2551 รัฐบาลสามารถหารายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่งประเภทรถเก๋งได้มากที่สุด อย่างไรก็ตามในการปรับโครงสร้างภาษีในปี พ.ศ. 2547 นอกจากจะทำให้รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งมีแนวโน้มลดลงแล้วยังทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสัดส่วนภาระภาษีที่ตกกับผู้บริโภค ผู้ผลิต และภาระภาษีส่วนเกินกับสังคม ดังนั้นจึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจในการศึกษาโครงสร้างภาษี และอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตลอดจนปัจจัยที่มีอิทธิพลในการกำหนดอุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รวมไปถึงภาระภาษีของผู้บริโภค ผู้ผลิต และภาระส่วนเกินที่เกิดขึ้นในสังคม โดยใช้ข้อมูลอนุกรมเวลา รายไตรมาส ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 – 2551 รวมทั้งสิ้น 28 ไตรมาส ในการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลในการกำหนดอุปสงค์และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี จะอาศัยสมการถดถอยเชิงซ้อนแล้วประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบสองชั้น ส่วนการวิเคราะห์ภาระภาษีในรูปแบบต่างๆ นั้น ได้นำผลจากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการกำหนดอุปสงค์และอุปทานมาวิเคราะห์ดุลยภาพในระดับดุลยภาพเฉพาะส่วน

ผลการศึกษาพบว่าโครงสร้างภาษีรถยนต์จัดเก็บตามขนาดความจุกระบอกสูบ โดยเริ่มจัดเก็บในปี พ.ศ. 2535 เป็น 2 อัตรา คือ ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี และขนาดเกิน 2,400 ซีซี ในอัตราร้อยละ 32.5 และ 38 ต่อมาในปี พ.ศ. 2537 เพิ่มการจัดเก็บเป็น 3 อัตรา คือ ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี, 2,401-3,000 ซีซี และขนาดเกิน 3,000 ซีซี ในอัตราร้อยละ 32.5, 38 และ 45 และตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 ถึงปัจจุบันปรับการจัดเก็บเป็น 4 อัตรา คือ ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี, 2,001-2,500 ซีซี, 2,501-3,000 ซีซี และขนาดเกิน 3,000 ซีซี ในอัตราร้อยละ 30, 35, 40 และ 50 ส่วนการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล คือ ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปทาน คือ รายได้เฉลี่ยต่อคน จำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก และราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ในด้านผลการศึกษาภาระภาษีพบว่า ผู้บริโภค และผู้ผลิตต้องแบกรับภาระภาษีสัดส่วนร้อยละ 66 และ 34 ตามลำดับ สำหรับภาระภาษีส่วนเกินที่เกิดขึ้นมีสัดส่วนร้อยละ 4 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ดังนั้นรัฐบาลควรมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี ให้มีการจัดเก็บภาษีหลายอัตราตามความแตกต่างของขนาดกระบอกสูบ เพื่อสามารถควบคุมปริมาณรถยนต์นั่งที่มีขนาดกระบอกสูบสูงด้วยการกำหนดอัตราภาษีสูงกว่ารถยนต์นั่งที่มีขนาดกระบอกสูบต่ำกว่า

____________________ ____________________ ___ / ___ / ___

ลายมือชื่อนิสิต ลายมือชื่อประธานกรรมการ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Siriwan Jun-O 2010: A Study on Demand for and Supply of Personal Cars and their Tax Incidence and Excess Burden. Master of Economics, Major Field: Economics, Department of Economics. Thesis Advisor: Assistant Professor Vorapoj Udomratana, M.Econ. 118 pages.

Personal cars are important to everyday life in Thailand for both personal and business use, and they are considered one of the key inputs to some businesses. The Thai government receives most of its excise tax revenue from personal cars during the period 2001-2008. However, in 2004 there was a tax restructuring which resulted in not only a reduction of excise tax revenues from personal cars but also caused changes in the proportion of tax incidence on consumers, producers and changes in the excess burden on society. Therefore, it is interesting to study the structure and rate of excise tax as well as factors which had an impact on demand for and supply of personal cars. It is also interesting to look at the excise tax incidence on consumers, producers and excess burdens on society. Multiple regression analysis was applied to study the determinants of demand for and supply of personal cars with engine displacement of up to 2000 c.c. The regressions were estimated with two-stage least squares with quarterly data during the period of 2002-2008 (28 quarters in total) to analyse the determinants of tax incidence of different kinds. The result from the analysis of factors which affect demand for and supply of personal cars were used to find partial equilibrium effects.

The study revealed that from 1992 the structure of excise tax from personal cars consisted of 2 rates contingent on engine: 32.5% displacement of up to 2400 c.c. and 38% above 2400 c.c. Then in 1994 the number of rates was increased to 3, the first rate for cars with engine displacement of up to 2400 c.c., the second rate for cars with engine displacement between 2401-3000 c.c., and a third rate for cars with engine displacement above 3000 c.c., with tax rates of 32.5%, 38% and 45%, respectively. Lastly, from 2004 onwards there have been 4 rates, contingent to engine displacement of up to 2000 c.c., 2001-2500 c.c., 2501-3000 c.c., and above 3000 c.c., with tax rates of 30%, 35%, 40% and 50%, respectively. It was determined that the factors which affect the demand for personal cars were the weighted average of gasoline prices and the weighted average of the prices of personal cars. On the other hand, the factors which affect the supply were per capita income, the number of exported personal cars and the weighted average of the price of personal cars. As for the analysis of tax incidence and excess burdens, the consumers and producers have tax incidences of 66% and 34% of total revenue from excise taxes on personal cars, respectively. The excess burden incurred is 4% of total revenue from excise taxes on personal cars.

In light of the results of this study, the government should restructure taxes on personal cars with engine displacement of up to 2000 c.c. by introducing different rates for different engine sizes to control the quantity of personal cars.

____________________ ____________________ ___ / ___ / ___

Student's signature Thesis Advisor's signature

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาอย่างดียิ่งจากหลายฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์วรพจน์ อุดมรัตน์ ที่ได้กรุณารับเป็นประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ โดยได้สละเวลาอันมีค่ายิ่งของท่านให้คำปรึกษา คำแนะนำ และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มาโดยตลอด และขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์จีรพรรณ ชีรานนท์ กรรมการวิชาเอก รองศาสตราจารย์องอาจ ปทะวานิช กรรมการวิชารอง และรองศาสตราจารย์ศานิต เก้าเอี้ยน ผู้แทนบัณฑิตวิทยาลัย ที่ได้กรุณาให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ด้วยดี

นอกจากนี้ขอขอบพระคุณ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่กรมสรรพสามิต เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผน กระทรวงพลังงาน บริษัทโตโยต้าลิสซิ่ง (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทสยามพาณิชย์ลิสซิ่ง จำกัด ที่ได้อนุเคราะห์จัดหาข้อมูลในการศึกษา เจ้าหน้าที่โครงการหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ภาคค่ำ) รวมถึงเพื่อนๆ นิสิตปริญญาโท ทุกท่านที่ได้คอยเป็นกำลังใจต่อสู้กับอุปสรรคต่างๆ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

ความดี และประโยชน์อันใดที่ปรากฏอยู่ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ข้าพเจ้าขออุทิศให้แด่บิดามารดา ที่ได้เลี้ยงดูและอบรมข้าพเจ้ามาด้วยความรัก ตลอดจนท่านอาจารย์และผู้ที่มีส่วนช่วยเหลือทุกท่าน ทั้งที่ได้เอ่ยนามและมิได้เอ่ยนามในที่นี้ ความผิดพลาดใดที่เกิดขึ้นข้าพเจ้าขอนอมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ศิริวรรณ จันโอ
มีนาคม 2553

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(3)
สารบัญภาพ	(7)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
ขอบเขตการศึกษา	7
วิธีการศึกษา	8
นิยามศัพท์	10
บทที่ 2 แนวคิดทางทฤษฎีและการตรวจสอบเอกสาร	12
แนวคิดทางทฤษฎี	12
การตรวจสอบเอกสาร	23
แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา	29
สมมติฐาน	30
บทที่ 3 โครงสร้างภาษี และอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	33
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์	70
ส่วนที่หนึ่ง ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	70
ส่วนที่สอง ผลการวิเคราะห์ภาระภาษีที่เกิดขึ้นจากการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	83
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	92
สรุปผลการศึกษา	92
ข้อเสนอแนะ	94

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

เอกสารและสิ่งอ้างอิง 96

ภาคผนวก 100

ภาคผนวก ก ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อน 101

ภาคผนวก ข ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติ 110

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง

ตารางที่ | หน้า

ตารางที่		หน้า
1	ยอดการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปี พ.ศ. 2544-2551	2
2	ยอดการผลิตรถยนต์นั่ง ปี พ.ศ. 2544-2551	2
3	รายได้ของกรมสรรพสามิตสรุปตามประเภทสินค้า ปี พ.ศ. 2544-2551	3
4	รายได้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง ปี พ.ศ. 2544-2551	4
5	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง(รถเก๋ง)	5
6	โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง แบบรถยนต์นั่งสำเร็จรูป(CBU) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504-2534	47
7	โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง แบบชิ้นส่วนประกอบครบชุด(CKD) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504-2534	49
8	โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง แบบรถยนต์นั่งสำเร็จรูป(CBU) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535-ปัจจุบัน	52
9	โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง แบบชิ้นส่วนประกอบครบชุด(CKD) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 – ปัจจุบัน	54
10	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2535 - 1 มี.ค. 2537	56

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ **หน้า**

11	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 2 มี.ค. 2537 - 4 พ.ย. 2540	57
12	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 5 พ.ย. 2540 - 31 ธ.ค. 2542	58
13	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2543 - 15 ก.พ. 2543	59
14	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 16 ก.พ. 2543 - 27 ก.ค. 2547	60
15	การเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ส่วนบุคคล	61
16	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 28 ก.ค. 2547 - 31 ธ.ค. 2547	62
17	โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2548 - ปัจจุบัน	63
18	รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปี พ.ศ. 2544 - 2551	66
19	รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ตามขนาดเครื่องยนต์ ปี พ.ศ. 2544 – 2551	67

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ **หน้า**

20 สรุปผลการวิเคราะห์ดุลยภาพ และภาระภาษีที่เกิดขึ้นจากการเก็บภาษีสรรพสามิต 90

ตารางผนวกที่

1 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 102

2 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังจากตัดตัวแปร อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล(i) และอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ(GR) 103

3 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล หลังจากแก้ปัญหา Autocorrelation 104

4 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี 105

5 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี หลังจากตัดตัวแปรรถยนต์นั่งที่นำเข้า (IM) 106

6 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี หลังจากแก้ปัญหา Autocorrelation 107

7 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี 108

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางผนวกที่		หน้า

ตารางผนวกที่		หน้า
8	ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี หลังจากแก้ปัญหา Autocorrelation	109
9	ยอดจดทะเบียนใหม่ป้ายแดงรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปี พ.ศ. 2545-2551	111
10	ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติ	112
11	ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติ	113
12	ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติ	115

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	ขั้นตอนการวิเคราะห์เชิงปริมาณ	9
2	Specific tax	18
3	Ad varolem tax	18
4	การเก็บภาษีจากผู้ขาย	19
5	ภาระภาษีส่วนเกิน (Excess Burden)	20
6	ขั้นตอนการเสียภาษีรถยนต์นั่ง การจดทะเบียน เพื่อเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	55
7	ผู้มีหน้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตกรณีรถยนต์นั่งประกอบในประเทศ	64
8	ผู้มีหน้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตกรณีรถยนต์นั่งสำเร็จรูป(CBU) นำเข้า	65
9	ดุลยภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีสรรพสามิต	85
10	ดุลยภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนและหลังเก็บภาษีสรรพสามิต	87

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพผนวกที่		หน้า
1	อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักช่วงปี พ.ศ. 2545-2551	116
2	ดัชนีความเชื่อมั่นของผู้บริโภค และราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักช่วงปี พ.ศ. 2545-2551	117
3	ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ช่วงปี พ.ศ. 2545-2551	117
4	อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก 24 เดือน ของธนาคารพาณิชย์ ช่วงปี พ.ศ. 2545-2551	118
5	อัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงิน ดอลลาร์ สหรัฐฯ ช่วงปี พ.ศ. 2545-2551	118

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

รถยนต์เป็นพาหนะชนิดหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน ในยุคปัจจุบัน รถยนต์นอกจากจะเปรียบเสมือนปัจจัยที่ 5 ที่ให้ความสุขความสบายในการเดินทางติดต่อสื่อสารกันในท้องที่ต่างๆ แล้ว ยังสร้างความสะดวกในการติดต่อธุรกิจอีกด้วย นอกจากนี้รถยนต์ยังเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญประเภทหนึ่งในกระบวนการผลิตและการกระจายสินค้า ในบางธุรกิจรถยนต์ถือเป็นปัจจัยการผลิตหลักที่ต้องมีอยู่ตลอดเวลา สำหรับประเทศไทยซึ่งมีการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และประชากรได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว มีการกระจายไปตั้งถิ่นฐานตามท้องถิ่นต่างๆ อย่างกว้างขวาง จึงส่งผลให้ความต้องการเดินทางโดยรถยนต์ โดยเฉพาะรถยนต์นั่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว จากยอดการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 89,715 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 318,724 คัน ในปี พ.ศ. 2551 หรือเพิ่มขึ้นคือร้อยละ 255.26 และเมื่อพิจารณารถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี ในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 35,443 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 196,815 คัน ในปี พ.ศ. 2551 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 455.30 สำหรับรถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบมากกว่า 2,000 ซีซี ในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 54,272 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 121,909 คัน ในปี พ.ศ. 2551 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 124.63 (ตารางที่ 1) ซึ่งสอดคล้องกับยอดการผลิตรถยนต์นั่งปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 156,066 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 401,309 คัน ในปี พ.ศ. 2551 หรือเพิ่มขึ้นคือร้อยละ 157.14 โดยรถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี เพิ่มขึ้นมากที่สุดในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 127,877 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 339,482 คัน ในปี พ.ศ. 2551 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 165.48 สำหรับรถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบมากกว่า 2,000 ซีซี ในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 28,189 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 61,827 คัน ในปี พ.ศ. 2551 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 119.33 (ตารางที่ 2)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 1 ยอดการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปี พ.ศ. 2544-2551

(หน่วย: คัน)

ปี พ.ศ.	ขนาดของกระบอกสูบ		
	ไม่เกิน 2,000 ซีซี	มากกว่า 2,000 ซีซี	รวม
2544	35,443	54,272	89,715
2545	110,133	69,903	180,036
2546	139,389	85,809	225,198
2547	177,310	103,732	281,042
2548	160,418	148,927	309,345
2549	163,758	134,839	298,597
2550	110,587	186,732	297,319
2551	196,815	121,909	318,724

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2552)

ตารางที่ 2 ยอดการผลิตรถยนต์นั่ง ปี พ.ศ. 2544-2551

(หน่วย: คัน)

ปี พ.ศ.	ขนาดของกระบอกสูบ		
	ไม่เกิน 2,000 ซีซี	มากกว่า 2,000 ซีซี	รวม
2544	127,877	28,189	156,066
2545	139,271	30,050	169,321
2546	216,298	35,386	251,684
2547	263,058	36,381	299,439
2548	246,999	30,604	277,603
2549	269,796	29,023	298,819
2550	264,874	50,570	315,444
2551	339,482	61,827	401,309

ที่มา: สภาอุตสาหกรรม (2552)

นอกจากนี้รถยนต์นั่งเป็นสินค้าที่ทำรายได้ในรูปภาษีให้กับรัฐบาลในระดับต้นๆ อีกด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณารายได้ภาษีสรรพสามิตประเภทต่างๆ ที่จัดเก็บแล้ว พบว่า ภาษีรถยนต์ เป็นรายได้ที่สำคัญของภาษีสรรพสามิตรองจาก ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยมีสัดส่วนโดยเฉลี่ย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประมาณร้อยละ 20.92 ของรายได้ที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บได้ทั้งหมดในปี พ.ศ. 2544-2551 (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 รายได้ของกรมสรรพสามิตสรุปตามประเภทสินค้า ปี พ.ศ. 2544-2551

(หน่วย: ล้านบาท)

สินค้าที่มาของรายได้	ปี พ.ศ.							
	2544	**2545**	**2546**	**2547**	**2548**	**2549**	**2550**	**2551**
น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	66,186	68,722	72,436	75,250	80,128	67,023	76,331	77,017
	(35.88)	(31.51)	(32.50)	(30.80)	(30.79)	(26.36)	(27.59)	(26.92)
รถยนต์	32,374	44,791	46,536	54,389	57,657	60,624	54,519	58,452
	(17.55)	(20.54)	(20.88)	(22.26)	(22.16)	(23.84)	(19.70)	(20.43)
ยาสูบ	31,916	32,527	26,540	28,307	34,570	35,132	41,651	41,369
	(17.30)	(14.92)	(11.91)	(11.59)	(13.28)	(13.82)	(15.05)	(14.46)
เบียร์	30,565	32,501	36,942	40,871	44,706	43,699	51,848	53,353
	(16.57)	(14.90)	(16.57)	(16.73)	(17.18)	(17.19)	(18.74)	(18.65)
สุรา	11,613	24,770	18,242	18,657	25,920	29,291	32,440	35,268
	(6.29)	(11.36)	(8.18)	(7.64)	(9.96)	(11.52)	(11.72)	(12.33)
เครื่องดื่ม	7,856	7,894	8,609	9,022	9,928	10,473	11,639	12,081
	(4.26)	(3.62)	(3.86)	(3.69)	(3.82)	(4.12)	(4.21)	(4.22)
เครื่องใช้ไฟฟ้า	1,496	1,851	2,059	2,421	3,569	3,489	3,668	3,794
	(0.81)	(0.85)	(0.92)	(0.99)	(1.37)	(1.37)	(1.33)	(1.33)
จักรยานยนต์	983	1,367	1,569	1,582	1,804	1,982	1,770	1,611
	(0.53)	(0.63)	(0.70)	(0.65)	(0.69)	(0.78)	(0.64)	(0.56)
แบตเตอรี่	717	447	318	422	650	1,073	1,353	1,706
	(0.39)	(0.20)	(0.14)	(0.17)	(0.25)	(0.42)	(0.49)	(0.60)
ภาษีอื่นๆ	565	536	7,236	13,104	1,045	1,171	1,180	1,191
	(0.31)	(0.25)	(3.25)	(5.36)	(0.40)	(0.46)	(0.43)	(0.42)
รายได้อื่นๆ	216	2,674	2,391	271	254	324	295	300
	(0.12)	(1.23)	(1.07)	(0.11)	(0.10)	(0.13)	(0.11)	(0.10)
รวม	184,487	218,080	222,877	244,294	260,231	254,283	276,696	286,142
	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บมีหน่วยเป็นร้อยละ

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2553)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เมื่อพิจารณาผลการจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่ง แยกตามประเภท ทั้ง 5 ประเภท คือ รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) รถยนต์ตรวจการ (OPV) รถยนต์กระบะดัดแปลง รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) รถยนต์นั่ง Double Cap พบว่า ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) เป็นสินค้าที่ทำรายได้ที่มากและสำคัญที่สุด อยู่ในสัดส่วนระหว่างร้อยละ 77.96 ถึงร้อยละ 87.43 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บได้จากรถยนต์นั่งทั้งหมดระหว่างปี พ.ศ. 2544 -2551 หรือคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 81.08 ซึ่งมากกว่าหนึ่งในสองของรายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากสินค้าประเภทรถยนต์นั่ง (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 รายได้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง ปี พ.ศ. 2544-2551

(หน่วย: ล้านบาท)

ประเภทรถยนต์	ปี พ.ศ.							
	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
รถยนต์นั่ง	19,683	26,721	27,426	45,610	39,064	37,825	41,789	30,579
(รถเก๋ง)	(81.95)	(78.94)	(82.92)	(87.43)	(79.06)	(77.96)	(81.83)	(78.53)
รถยนต์ตรวจการ	1,451	3,656	2,219	1,225	1,018	15	8	-
(OPV)	(6.04)	(10.80)	(6.71)	(2.35)	(2.06)	(0.03)	(0.02)	(0.00)
รถยนต์กระบะ	372	314	112	141	32	13	8	9
ดัดแปลง	(1.55)	(0.93)	(0.34)	(0.27)	(0.07)	(0.03)	(0.02)	(0.02)
รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก	587	949	828	2,254	5,867	4,999	3,107	4,396
(PPV)	(2.45)	(2.80)	(2.50)	(4.32)	(11.87)	(10.30)	(6.08)	(11.29)
รถยนต์นั่ง Double Cap	1,926	2,209	2,489	2,937	3,431	5,664	6,153	3,953
	(8.02)	(6.53)	(7.53)	(5.63)	(6.94)	(11.67)	(12.05)	(10.15)
รวม	24,019	33,849	33,075	52,166	49,413	48,516	51,065	38,938
	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บมีหน่วยเป็นร้อยละ

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2553)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งเริ่มจัดเก็บเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 หน่วยงานที่มีหน้าที่จัดเก็บ ได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมสรรพสามิตจะจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามขนาดของกระบอกสูบของรถยนต์ ตั้งแต่เริ่มจัดเก็บเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 - 1 มีนาคม พ.ศ. 2537 โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) แบ่งออกเป็น 2 อัตรา คือ ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี และขนาดเกินกว่า 2,400 ซีซี ต่อมาเมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2537 มีการปรับโครงสร้างภาษีเพิ่มเป็น 3 อัตรา คือ ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี, ขนาด 2,401- 3,000 ซีซี และขนาดเกินกว่า 3,000 ซีซี และใช้จนกระทั่งถึงวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ปรับโครงสร้างภาษีอีกครั้งเป็น 4 อัตรา คือ ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี, ขนาด 2,001-2,500 ซีซี, ขนาด 2,501- 3,000 ซีซี และขนาดเกินกว่า 3,000 ซีซี โครงสร้างภาษีนี้ใช้ตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 จนกระทั่งปัจจุบัน (ตารางที่ 5)

ตารางที่ 5 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง)

(หน่วย: ซีซี)

	ระยะเวลา		
	1 ม.ค. 2535 - 1 มี.ค. 2537	**2 มี.ค. 2537 - 27 ก.ค. 2547**	**28 ก.ค. 2547 - ปัจจุบัน**
ขนาดของ	≤ 2,400	≤ 2,400	≤ 2,000
กระบอกสูบ	> 2,400	2,401-3,000	2,001 -2,500
		> 3,000	2,501-3,000
			> 3,000

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2552)

การปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ 2 ประการ ประการแรก เพื่อที่จะรักษาส่งเสริมความสามารถของการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ และประการที่สอง เพื่อที่จะสนับสนุนนโยบายประหยัดพลังงาน ผลของการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งเพื่อวัตถุประสงค์ทั้ง 2 ประการทำให้รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากสินค้ารถยนต์นั่ง มีแนวโน้มลดลง โดยในปี พ.ศ. 2544 จัดเก็บภาษีได้ 24,019 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 52,166 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2547 หรือเพิ่มขึ้นคือร้อยละ 117.19 หลังจากมีการปรับโครงสร้างภาษีเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 จัดเก็บภาษีได้ลดลงเป็น 38,938 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2551 หรือลดลงคือร้อยละ 25.36 (ตารางที่ 4)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

นอกจากนี้ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการปรับโครงสร้างภาษี คือ ภาระภาษี (Tax Incidence) ของภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากรถยนต์นั่งนั้น ผู้เสียภาษีในที่นี้ คือ ผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งสามารถผลักภาระภาษีส่วนหนึ่งให้แก่ผู้ซื้อได้ นอกจากภาระภาษีที่มีการแบ่งกันรับภาระระหว่างผู้บริโภคและผู้ผลิตแล้ว ยังเกิดภาระส่วนเกิน (Excess Burden) หรือสวัสดิการสังคมที่สูญหายไปโดยมิได้ตกกับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอีกด้วย

จากการปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ที่เป็นสินค้าที่สำคัญที่สุดในกลุ่มรถยนต์ระหว่างปี พ.ศ. 2544 - 2551 นอกจากทำให้รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งลดลงแล้ว ยังทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนภาระภาษีที่ตกกับผู้บริโภค ผู้ผลิตและภาระภาษีส่วนเกินกับสังคม ดังนั้นจึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจที่จะศึกษาโครงสร้างและอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตลอดจนปัจจัยที่มีอิทธิพลในการกำหนดอุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รวมไปถึงภาระภาษีของผู้บริโภค ผู้ผลิต และภาระส่วนเกินที่เกิดขึ้นในสังคม เพื่อที่จะเป็นประโยชน์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาโครงสร้าง และอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลในการกำหนดอุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

3. เพื่อศึกษาถึงภาระภาษีของผู้บริโภค ผู้ผลิตและภาระส่วนเกินที่เกิดขึ้นในสังคม ที่เกิดจากการที่รัฐบาลเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในอัตราตามมูลค่า

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. การศึกษาถึงโครงสร้าง และอัตราภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทำให้ทราบถึงทิศทางและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรายได้ภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดโครงสร้างภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในอนาคต

2. การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลในการกำหนดอุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทาน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายที่ควบคุมหรือส่งเสริมการอุปโภครถยนต์นั่งส่วนบุคคล

3. การศึกษาถึงภาระภาษีของผู้บริโภค ผู้ผลิต และภาระส่วนเกินที่เกิดขึ้นในสังคม จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดโครงสร้างภาษี ได้นำไปพิจารณาและปรับปรุงการกำหนดอัตราภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลให้มีความเหมาะสมต่อไป

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาเรื่อง อุปสงค์ อุปทาน ภาระภาษี และภาระส่วนเกินของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ทำการศึกษารถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี เป็นหลักเนื่องจาก ปี พ.ศ. 2545-2551 รถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี เป็นรถยนต์นั่งที่มีปริมาณการจดทะเบียนใหม่ป้ายแดงมากที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 37 - 63 ของยอดจดทะเบียนใหม่ป้ายแดงรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งหมด (ตารางผนวกที่ 9)

สำหรับการศึกษาด้านปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตลอดจนภาระภาษีในรูปแบบต่างๆ ไม่นำเอาภาษีมหาดไทย ภาษีมูลค่าเพิ่ม ที่จัดเก็บพร้อมภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มาทำการศึกษาทั้งนี้เพื่อต้องการพิจารณาเพียงผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังจากมีการเก็บภาษีสรรพสามิตเท่านั้น สำหรับข้อมูลที่ใช้ศึกษาเป็นข้อมูลรายไตรมาสระหว่างปี พ.ศ. 2545-2551 รวมทั้งสิ้น 28 ไตรมาส

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิธีการศึกษา

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล ทำการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ประเภทอนุกรมเวลา (Time Series) เป็นรายไตรมาส ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545-2551 เป็นเวลาทั้งสิ้น 28 ไตรมาส ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะเก็บรวบรวมมาจากแหล่งต่างๆ อันได้แก่ หนังสือ วารสาร เอกสารของหน่วยงานราชการ และข้อมูลจากเครือข่ายใยแมงมุม (World Wide Web) เป็นต้น

2. การวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วยการวิเคราะห์ 2 ลักษณะ คือ

2.1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ใช้ในการศึกษาถึงโครงสร้างภาษี และอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

2.2 การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) ใช้ในการศึกษาปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ทางเศรษฐมิติด้วยการสร้างสมการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Linear Regression) และประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบสองชั้น (Two Stage Least Square: 2SLS) ในการประมาณค่าตัวแปร สำหรับการวิเคราะห์ถึงภาระภาษีของผู้บริโภค ผู้ผลิตและภาระส่วนเกินที่เกิดกับสังคมจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลนั้น ได้นำผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาวิเคราะห์ดุลยภาพ ในระดับดุลยภาพเฉพาะส่วน (Partial Equilibrium Analysis) เพื่อหาภาระภาษีดังกล่าว โดยสรุปขั้นตอนการวิเคราะห์เชิงปริมาณได้ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาส่วนที่หนึ่ง เริ่มจากประมาณการสมการต่างๆ ได้แก่

1.1) สมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

1.2) สมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี

1.3) สมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี

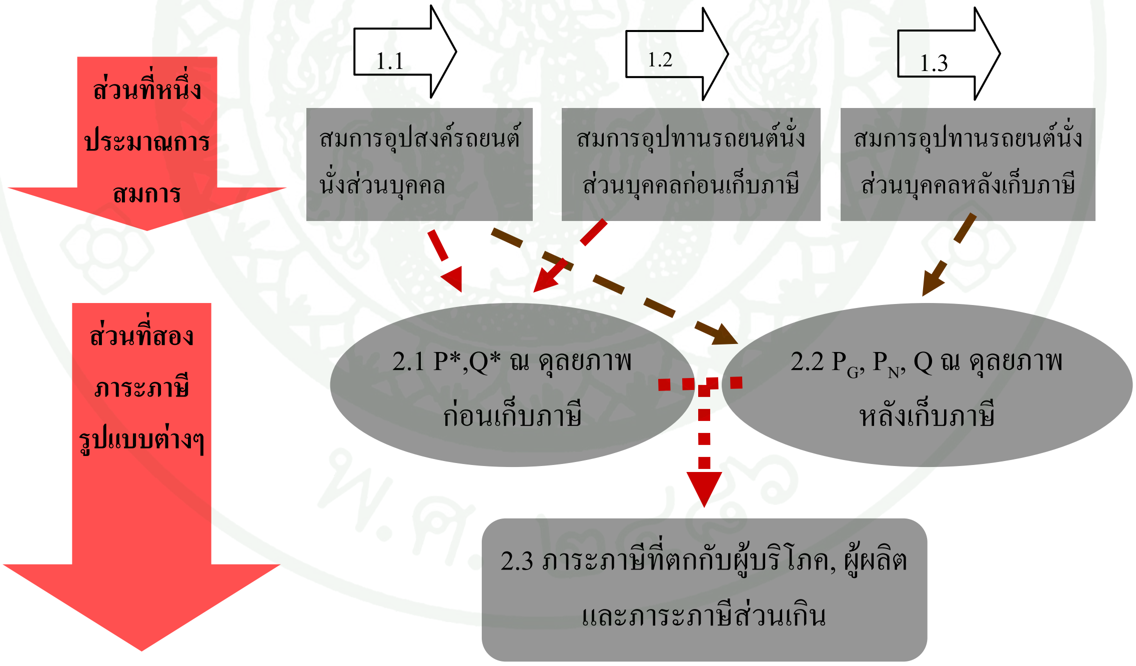
ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาส่วนที่สอง ศึกษาภาระภาษีในรูปแบบต่างๆ ดังนี้

2.1) คำนวณราคารถยนต์นั่ง (P*) และปริมาณดุลยภาพก่อนเก็บภาษี (Q*) ด้วยสมการอุปสงค์ และสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีที่ได้จากการประมาณค่าในขั้นตอนที่ 1.1 และ 1.2

2.2) คำนวณราคารถยนต์นั่งที่ผู้บริโภคต้องจ่าย (P_G), ราคาที่ผู้ผลิตได้รับ (P_N) และปริมาณดุลยภาพหลังเก็บภาษี (Q) ด้วยสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีที่ได้จากการประมาณค่าในขั้นตอนที่ 1.1 และ 1.3

2.3) นำผลการศึกษาในข้อ 2.1 และ 2.2 คำนวณหาภาระภาษีที่ตกกับผู้บริโภค ผู้ผลิตและภาระภาษีส่วนเกินต่อไป (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 ขั้นตอนการวิเคราะห์เชิงปริมาณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

นิยามศัพท์

รถยนต์นั่งส่วนบุคคล หมายถึง รถยนต์สำเร็จรูปที่ใช้สำหรับนั่งส่วนบุคคลเท่านั้น ไม่ใช้สำหรับบรรทุกหรือเพื่อการพาณิชย์ มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 7 คน ที่มีขนาดความกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 12 เมตร เช่น รถเก๋งตอนเดียว รถเก๋งสองตอน รถเก๋งตอนแวน (กรมการขนส่งทางบก, 2551)

รายได้เฉลี่ยต่อคน (Per Capital Income) หมายถึง รายได้เฉลี่ยต่อบุคคลเป็นรายได้ถัวเฉลี่ยของบุคคลในประเทศ คำนวณจากผลิตภัณฑ์ประชาชาติเบื้องต้น (GNP) หรือรายได้ประชาชาติ (NI) หรือรายได้บุคคล (PI) หารด้วยจำนวนประชากร (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 2545: 44)

อัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth Rate) หมายถึง อัตราการเปลี่ยนแปลงคิดเป็นอัตราร้อยละเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันปีก่อนหน้า โดยวัดจากอัตราการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศรายไตรมาส

ภาระภาษี (Incidence or Burden of Taxation) หมายถึง ส่วนของเงินได้ที่แท้จริงที่ลดลงอันเนื่องมาจากการเก็บภาษีอากร เมื่อรัฐบาลเรียกเก็บภาษีอากรประเภทใดประเภทหนึ่ง (รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, 2516: 54)

ภาระส่วนเกิน (Excess Burden) หมายถึง ผลประโยชน์หรือสวัสดิการสังคมที่สูญหายไป ประโยชน์สาบสูญจะเกิดขึ้นในกรณีที่รัฐบาลเก็บภาษี ภาระภาษีส่วนเกินอาจเรียกอีกอย่างว่า Welfare Cost หรือ Deadweight Loss (Rosen, 1999: 284)

ภาษีมหาดไทย คือ ภาษีที่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต ตามกฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิตเสียภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา แต่ไม่เกินร้อยละสิบของภาษี และให้เจ้าหน้าที่ซึ่งมีหน้าที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามกฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิตส่งมอบเงินภาษีที่เก็บเพิ่มขึ้นดังกล่าว ให้แก่กระทรวงมหาดไทย โดยหักค่าใช้จ่ายไว้ร้อยละห้าของภาษีที่จัดเก็บได้ และให้กระทรวงมหาดไทยจัดสรรเงินที่ได้รับให้แก่ กรุงเทพมหานครและราชการส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง (กระทรวงการคลัง, 2527)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อัตราภาษีสรรพสามิต หมายถึง อัตราที่กำหนดขึ้นเป็นร้อยละ เช่น ร้อยละ 50 และใช้ประกอบกับฐานภาษีเพื่อคำนวณให้ได้มาซึ่งจำนวนเงินค่าภาษี อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้า มีทั้งอัตราภาษีตามมูลค่า และอัตราภาษีตามปริมาณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 2

แนวคิดทางทฤษฎีและการตรวจสอบเอกสาร

แนวคิดทางทฤษฎี

การศึกษาเรื่อง อุปสงค์ อุปทาน ภาระภาษีและภาระส่วนเกินของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่เกิดจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล อาศัยแนวคิดทฤษฎีที่สำคัญโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. อุปสงค์ (Demand)

อุปสงค์สำหรับสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง หมายถึง จำนวนต่างๆ ของสินค้าและบริการชนิดนั้น ที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ ณ ระดับราคาต่างๆ กันของสินค้าและบริการชนิดนั้น ภายในเวลาที่กำหนดให้ (พรพิมล สันติมณีรันต์, 2545: 32-38)

กฎแห่งอุปสงค์ (Law of Demand) กล่าวว่าปริมาณซื้อสินค้าใดย่อมเป็นปฏิภาคกลับกับราคาของสินค้านั้น กล่าวคือ ณ ระดับราคาสูง ปริมาณซื้อจะน้อยกว่าปริมาณซื้อ ณ ระดับราคาต่ำกว่า ดังนั้นเมื่อราคาสินค้าสูงขึ้น ความต้องการของผู้ซื้อสินค้านั้นจะลดลงและในทางกลับกันเมื่อราคาสินค้าลดลงความต้องการของผู้ซื้อสินค้านั้นจะมากขึ้น

ปัจจัยกำหนดอุปสงค์ (Demand Determinants) หมายถึง ปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลในการกำหนดปริมาณซื้อ ปัจจัยเหล่านี้จะมีบทบาทแตกต่างกันไป แต่มีผลต่อผู้บริโภคหรือผู้ซื้อตามกาลเวลาปัจจัยที่สำคัญ ได้แก่

1. ราคาสินค้าที่ต้องการซื้อ โดยปกติถ้าราคาสินค้าสูงขึ้น คนจะซื้อน้อยลงและถ้าราคาสินค้าลดลง คนจะซื้อกันมากขึ้น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2. รายได้ของผู้ซื้อ เมื่อผู้ซื้อมีรายได้เพิ่มขึ้น ความต้องการหรือความสามารถซื้อสินค้าในปริมาณมากขึ้นหรือในราคาที่แพงกว่าเดิมย่อมเกิดขึ้น รายได้ของผู้ซื้อและปริมาณซื้อจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

3. รสนิยมของผู้บริโภค รสนิยมต่างๆ ในสังคมทุกวันนี้เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วและเปลี่ยนแปลงไปตามเวลา เช่น แฟชั่นสตรี รถยนต์ ภาพยนตร์ แบบบ้านที่อยู่อาศัย อาหารและเครื่องดื่ม เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ผ่านมาทางสื่อต่างๆ ทั้งด้านการศึกษา การโฆษณาหรือทางเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณซื้อ

4. ราคาสินค้าอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยทั่วไปผู้บริโภคต้องการสินค้าหลากหลายชนิดเมื่อราคาสินค้าชนิดหนึ่งเปลี่ยนแปลงไป อาจส่งผลกระทบต่อความต้องการซื้อสินค้าชนิดอื่นๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าสินค้าชนิดนั้นใช้ทดแทนหรือใช้ประกอบกับสินค้าชนิดอื่น เช่น การที่ราคากาแฟสูงขึ้น ความต้องการซื้อกาแฟลดลง และความต้องการซื้อชา เพื่อมาทดแทนอาจเพิ่มมากขึ้น หรือกรณีราคาน้ำตาลทรายแพงขึ้นความต้องการซื้อน้ำตาลทรายจะลดลง ขณะที่ความต้องการซื้อกาแฟหรือชาที่ต้องใช้ประกอบกับน้ำตาลทรายลดลงด้วยเช่นกัน เป็นต้น

5. จำนวนประชากร เมื่อประชากรมีจำนวนมากขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการย่อมมีมากขึ้นปริมาณซื้อสินค้าและจำนวนประชากรจะเปลี่ยนแปลงในทิศทางเดียวกัน

6. การคาดคะเนในอนาคต เช่น การคาดคะเนราคาสินค้าในอนาคต การคาดคะเนรายได้ในอนาคตของผู้ซื้อย่อมมีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อสินค้าในปัจจุบัน

2. อุปทาน (Supply)

อุปทาน คือ รายการหรือตารางที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ปริมาณสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่งที่ ผู้ผลิตยินดีเสนอขาย ณ ราคาต่างๆ กันภายในเวลาที่กำหนดให้ (พรพิมล สันติมณีรันต์, 2545: 45-48)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กฎแห่งอุปทาน(Law of Supply) กล่าวว่า ปริมาณเสนอขายสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง ย่อมเปลี่ยนแปลงเป็นปฏิภาคโดยตรงกับราคาของสินค้าชนิดนั้น ดังนั้นขณะที่ราคาลดลงปริมาณเสนอขายจะน้อยลงแต่ถ้าราคาสูงขึ้นปริมาณเสนอขายจะมากขึ้น

ปัจจัยที่กำหนดอุปทาน (Supply Determinants) ได้แก่

1. ราคาสินค้าที่เสนอขาย ถือ เป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดการเปลี่ยนแปลงปริมาณเสนอขาย กล่าวคือ เมื่อราคาสินค้าสูงขึ้น หน่วยผลิตจะทำการผลิตสินค้าเพื่อขายในปริมาณมากขึ้น และในทางกลับกันเมื่อราคาสินค้าลดลง ปริมาณสินค้าที่หน่วยผลิตจะเสนอขายน้อยลงแสดงว่าราคาสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งจะผันแปรในทิศทางเดียวกับปริมาณขายสินค้าชนิดนั้น

2. ราคาสินค้าอื่น ในที่นี้จะไม่คำนึงว่า สินค้านั้นจะใช้ทดแทนกันหรือใช้ประกอบกัน แต่พิจารณาเฉพาะผู้ขายหรือความสามารถในการผลิตของผู้ขาย หน่วยผลิตบางรายมีความยืดหยุ่นในการปรับตัวสูงและมีความพร้อมในการย้ายการผลิตจากสินค้าชนิดหนึ่ง ไปผลิตสินค้าอีกชนิดหนึ่ง เช่น เมื่อราคาสินค้าชนิดหนึ่งลดลง หน่วยผลิตจะผลิตสินค้าชนิดนั้นน้อยลง และหันไปผลิตสินค้าอื่นแทน เพราะได้ผลกำไรดีกว่า เป็นต้น

3. ธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติ ย่อมส่งผลกระทบต่อปริมาณการผลิต หรือปริมาณเสนอขายของหน่วยผลิตได้ เช่นเมื่อเกิดอุทกภัย ภัยแล้ง อัคคีภัย น้ำท่วมหรืออากาศหนาวจะส่งผลให้หน่วยผลิต ผลิตสินค้าและบริการได้น้อยลง ปริมาณสินค้าและบริการที่เสนอขายจะลดลง

4. ราคาปัจจัยการผลิต ในการศึกษาเศรษฐศาสตร์ปัจจัยการผลิต ได้แก่ ที่ดิน แรงงาน ทุน และผู้ประกอบการ ปัจจัยเหล่านี้เมื่อมีราคาสูงขึ้นเป็นการเพิ่มต้นทุนการผลิตและทำให้กำไรของหน่วยผลิตลดลงปริมาณการผลิตสินค้าและบริการเพื่อขายจะลดลงด้วยเป็นต้น

5. เทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิต หากมีการใช้เทคนิคการผลิตที่ทันสมัยหรือมีการค้นพบวิธีการผลิตใหม่ๆ ย่อมเป็นการลดต้นทุนการผลิต ดังนั้นหน่วยผลิตสามารถผลิตสินค้าและบริการเพื่อขายในปริมาณที่มากขึ้น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

6. ภาษี เป็นเครื่องมือที่รัฐบาลใช้ควบคุมปริมาณผลผลิต ถ้ารัฐบาลมีนโยบายที่จะส่งเสริมการผลิตสินค้าใดก็จะจัดเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำเป็นการช่วยลดต้นทุนการผลิต ในทางตรงกันข้ามรัฐบาลจะจัดเก็บภาษีในอัตราสูงสำหรับสินค้าที่ไม่ต้องการส่งเสริมให้มีการผลิต

3. ความยืดหยุ่นของอุปสงค์และอุปทาน

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์(The Elasticity of Demand) หมายถึง การพิจารณาถึงปฏิกิริยาตอบโต้ของจำนวนอุปสงค์ของสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง ต่อการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่างๆ ที่เป็นตัวกำหนดจำนวนอุปสงค์ของสินค้าและบริการชนิดนั้นซึ่งวัดได้จากอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนอุปสงค์ต่ออัตราการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดจำนวนอุปสงค์ (วลัยภรณ์ อัตตะนันทน์, 2547: 4-1-4-6)

การคำนวณหาค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา มี 2 วิธี คือ การคำนวณแบบจุด (Point Elasticity) และการคำนวณแบบช่วง (Arc Elasticity)

1. การคำนวณแบบจุด หมายถึง การคำนวณหาความยืดหยุ่น ณ จุดใดจุดหนึ่งบนเส้นอุปสงค์ ซึ่งเป็นการคำนวณหาความยืดหยุ่น ณ ระดับราคาใดราคาหนึ่งบนเส้นอุปสงค์นั่นเอง การคำนวณแบบนี้จะใช้ในกรณีที่ราคาเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยมากจนกระทั่งจุดเดิมก่อนที่ราคาจะเปลี่ยนแปลงกับจุดใหม่หลังจากที่ราคาเปลี่ยนแปลงแล้วใกล้เคียงกันมากจนเกือบจะเป็นจุดเดียวกัน

$$\varepsilon_d = \frac{\% \Delta Q}{\% \Delta P} = \frac{\frac{\Delta Q}{Q} \times 100}{\frac{\Delta P}{P} \times 100} \qquad = \frac{\Delta Q}{Q} \times \frac{P}{\Delta P} \qquad = \frac{P}{Q} \times \frac{\Delta Q}{\Delta P}$$

หรือ $= \frac{P}{Q} \times \frac{1}{slope}$

ε_d = ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา ณ จุดที่กำหนดให้

P = ราคาสินค้า ณ จุดที่กำหนดให้

Q = จำนวนอุปสงค์ ณ จุดที่กำหนดให้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ΔP = ส่วนเปลี่ยนแปลงของราคา

ΔQ = ส่วนเปลี่ยนแปลงของจำนวนอุปสงค์

2. การคำนวณแบบช่วง หมายถึง การหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาระหว่างจุดสองจุดบนเส้นอุปสงค์ การคำนวณแบบนี้จะใช้ในกรณีที่ราคาเปลี่ยนแปลงไปมากจนเห็นชัดเจนและการหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา ณ จุดใดจุดหนึ่งจะให้ค่าที่แตกต่างกันมาก ฉะนั้นจึงจำเป็นต้องใช้ค่าเฉลี่ยของความยืดหยุ่นระหว่างจุดทั้งสองจะเหมาะสมกว่า และนอกจากนี้ไม่ว่าทิศทางการเปลี่ยนแปลงราคาจะเป็นอย่างไรคือลดลงหรือเพิ่มขึ้นในช่วงราคาเดียวกันการคำนวณหาความยืดหยุ่นแบบช่วงก็จะให้ค่าเท่ากัน

$$\varepsilon_d = \frac{\%\Delta Q}{\%\Delta P} = \frac{\dfrac{\Delta Q}{\frac{Q_1 + Q_2}{2}} \times 100}{\dfrac{\Delta P}{\frac{P_1 + P_2}{2}} \times 100}$$

$$\varepsilon_d = \frac{(P_1 + P_2)}{(Q_1 + Q_2)} \times \frac{\Delta Q}{\Delta P} = \frac{(P_1 + P_2)}{(Q_1 + Q_2)} \times \frac{(Q_1 - Q_2)}{(P_1 - P_2)}$$

ε_d = ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาระหว่างจุดสองจุด

P_1 = ราคาเดิมของสินค้า

P_2 = ราคาใหม่ของสินค้า

Q_1 = จำนวนอุปสงค์เดิม

Q_2 = จำนวนอุปสงค์ใหม่

ΔQ = ส่วนเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ = $Q_1 - Q_2$

ΔP = ส่วนเปลี่ยนแปลงของราคา = $P_1 - P_2$

ความยืดหยุ่นของอุปทาน (The Elasticity of Supply) หมายถึง การพิจารณาการสนองตอบของจำนวนอุปทานของสินค้าชนิดหนึ่งเมื่อราคาสินค้าชนิดนั้นเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งจะวัดได้จากอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนอุปทานต่ออัตราการเปลี่ยนแปลงของราคา การคำนวณหาความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคามี 2 วิธี คือ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

1. การคำนวณแบบจุด (Point Elasticity) หมายถึง การคำนวณหาความยืดหยุ่น ณ จุดใดจุดหนึ่งบนเส้นอุปทาน ซึ่งจะใช้ในกรณีที่ราคาสินค้าเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยมาก

2. การคำนวณแบบช่วง (Arc Elasticity) หมายถึง การคำนวณหาความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคาระหว่างจุดสองจุดบนเส้นอุปทาน ซึ่งจะใช้ในกรณีที่ราคาสินค้าเปลี่ยนแปลงมาก

4. การวิเคราะห์การผลักภาระภาษี

ลักษณะของการวิเคราะห์เรื่องการผลักภาระภาษี โดยนัยของการศึกษาถึงผลการผลักภาระภาษีที่แสดงออกในรูปของการเปลี่ยนแปลงราคานั้น ปกติอาศัยทฤษฎีราคาเป็นแนวในการวิเคราะห์ลักษณะการวิเคราะห์มีทั้ง การวิเคราะห์แบบดุลยภาพบางส่วนและดุยภาพทั่วไป (จีรพรรณ ชีรานนท์, 2548: 193)

การวิเคราะห์แบบดุลยภาพบางส่วน เป็นการศึกษาเฉพาะสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับหน่วยเศรษฐกิจหรือภาคเศรษฐกิจเป็นบางส่วนว่าเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงจากดุลยภาพเดิมไปแล้วจะมีผลเกิดขึ้นตามมาอย่างไร ในการศึกษาจะกำหนดออกมาแจ้งชัดว่า ส่วนอื่นๆ ในระบบเศรษฐกิจที่เหลืออยู่นั้นไม่มีการเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด

การวิเคราะห์แบบดุลยภาพทั่วไป เป็นการศึกษาถึงสถานการณ์ต่างๆ ของระบบเศรษฐกิจทั้งระบบว่าเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงจากดุลยภาพเดิมแล้ว จะมีผลเกิดขึ้นตามมาอย่างไร

สำหรับในการศึกษาครั้งนี้ใช้รูปแบบ การวิเคราะห์ภาระภาษีโดยพิจารณาดุลยภาพบางส่วน (Partial Equilibrium Analysis)

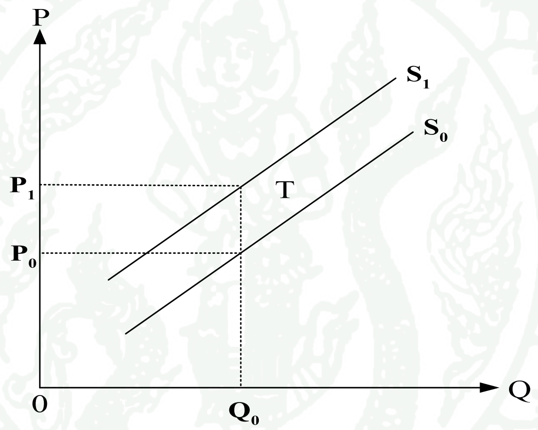
5. การเก็บภาษีสินค้าและการผลักภาระภาษี

การเก็บภาษีสินค้าของรัฐโดยทั่วๆ ไปอาจกระทำได้ 2 ทาง คือ เรียกเก็บภาษีจากผู้ขาย คือผู้ขายเป็นผู้ทำหน้าที่จ่ายชำระภาษีนั้นให้เจ้าหน้าที่รัฐบาลและเรียกเก็บภาษีจากผู้ซื้อ คือ ผู้ซื้อทำหน้าที่จ่ายภาษีนั้น ภาษีที่รัฐเรียกเก็บแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ ภาษีต่อหน่วย (Specific Tax)

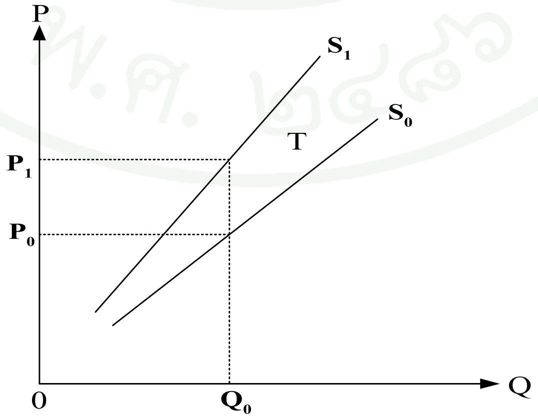
ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

และภาษีแบบคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของราคาขาย (Ad Valorem Tax) การเก็บภาษีจากผู้ขายอธิบายได้ดังนี้ (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 2545: 69-71)

สมมติว่า S_0 เป็นเส้นอุปทานก่อนที่จะมีการเก็บภาษี ต่อมารัฐเก็บภาษีน้ำอัดลมแบบต่อหน่วยในราคาขวดละ T บาท เหตุนี้อุปทานจะเคลื่อนย้ายขึ้นไปทางซ้ายมือเป็นเส้น S_1 และขนานกับเส้น S_0 เดิม โดยมีช่วงห่างเท่ากับ T ดังภาพที่ 2 ที่เป็นเช่นนี้เพราะเมื่อรัฐเรียกเก็บภาษีจะมีผลทำให้ต้นทุนของสินค้าสูงขึ้นกว่าเดิมเท่ากับจำนวนภาษีที่เรียกเก็บ ยกตัวอย่าง ที่ระดับราคา P_0 ผู้ผลิตเต็มใจขายในปริมาณ Q_0 แต่เมื่อรัฐเก็บภาษีเท่ากับ T ต่อสินค้า 1 หน่วย จะทำให้ผู้ผลิตเต็มใจขายปริมาณ Q_0 ที่ระดับราคา P_1 ดังนั้น เส้นอุปทานหลังจากมีการเก็บภาษีจะเคลื่อนสูงขึ้นเป็นเส้น S_1



ภาพที่ 2 Specific tax

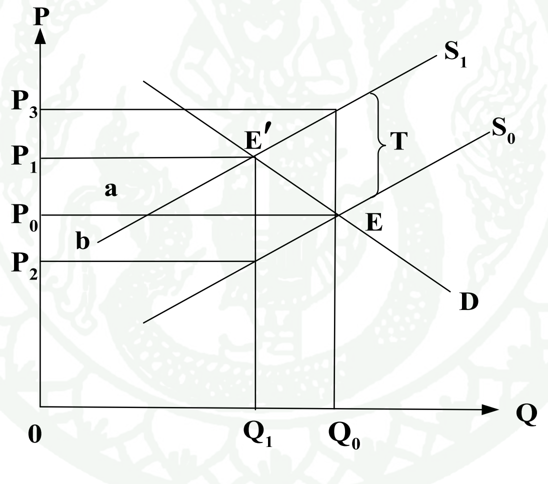


ภาพที่ 3 Ad varolem tax

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาพที่ 3 แสดงกรณีการเก็บภาษีจากผู้ขายแบบคิดเปอร์เซ็นต์ของราคาขาย (Ad Varolem Tax) ภาษีแบบนี้คำนวณจากเปอร์เซ็นต์หรืออัตราภาษีที่กำหนดไว้คูณด้วยราคาสินค้าดังนั้นสินค้าที่มีราคาแพงก็จะต้องเสียภาษีมากกว่าสินค้าที่มีราคาถูกหรือสินค้าที่ระดับราคาสูงก็จะต้องเสียภาษีเป็นจำนวนมากกว่าที่ระดับราคาต่ำ ด้วยเหตุนี้เมื่อรัฐเก็บภาษีจากผู้ขายจะทำให้เส้นอุปทานเคลื่อนไปทางซ้ายโดยมีระยะห่างระหว่างเส้นอุปทานเดิมก่อนเก็บภาษีกับเส้นอุปทานใหม่หลังเก็บภาษีไม่เท่ากันตลอดช่วง กล่าวคือ ณ ระดับราคาต่ำช่วงห่างจะแคบแต่ ณ ระดับราคาสูงช่วงห่างจะกว้าง และภาษีต่อหนึ่งหน่วย (T) จะเท่ากับอัตราภาษี (t) คูณด้วยราคาสินค้า (p) หรือ T = t.p

อย่างไรก็ตาม ราคาสินค้าที่ผู้ซื้อต้องจ่ายหลังจากเก็บภาษีแล้วจะสูงขึ้นเป็นจำนวนเท่ากับภาษีหรือไม่นั้น ต้องพิจารณาร่วมกับลักษณะและความยืดหยุ่นของเส้นอุปสงค์ด้วย ภาพที่ 4 แสดงเส้นอุปสงค์ที่มีลักษณะทอดลงเหมือนเส้นอุปสงค์ทั่วๆ ไป



ภาพที่ 4 การเก็บภาษีจากผู้ขาย

S_0 คือ เส้นอุปทานเดิมก่อนที่รัฐจะเรียกเก็บภาษีต่อหน่วย ดังนั้น S_0 จึงเป็นเส้นอุปทานที่แสดงราคาสุทธิ (Net Price) ซึ่งหมายถึงราคาจริงที่ผู้ขายได้รับ ส่วน S_1 เป็นเส้นอุปทานที่แสดงราคาบวกด้วยภาษี (Gross Price) จากภาพจะเห็นได้ว่าก่อนเก็บภาษี S_0 ตัดกับเส้นอุปสงค์ ณ จุด E ก่อให้เกิดราคา

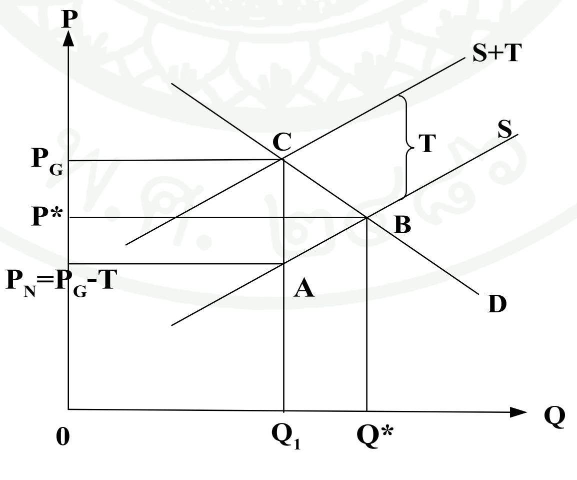
ดุลยภาพ คือ P_0 รวมทั้งปริมาณดุลยภาพ คือ Q_0 เมื่อมีการเก็บภาษีเส้นอุปทานจะเคลื่อนไปอยู่เส้นใหม่คือ S_1 และห่างจากเส้นเดิมเท่ากับจำนวนภาษีต่อหน่วยที่เก็บ ซึ่งตัดกับเส้นอุปสงค์ที่จุดดุลยภาพใหม่คือ E' ได้ราคาดุลยภาพใหม่คือ P_1 และปริมาณดุลยภาพใหม่คือ Q_1 แสดงว่าเมื่อมีการเก็บภาษี ผู้ซื้อจะซื้อน้อยลงแต่ต้องจ่ายค่าสินค้าแพงขึ้น คือ จ่ายเท่ากับ P_1 แทนที่จะเป็น P_0 อย่างไรก็ตามราคาที่สูงขึ้นนี้ยังน้อยกว่าจำนวนภาษีที่รัฐเรียกเก็บซึ่งเท่ากับ T

กรณีนี้ทั้งผู้ซื้อและผู้ขายต่างก็ต้องรับภาระภาษีโดยผู้ซื้อรับภาระภาษีหน่วยละ P_0P_1 หรือภาระภาษีทั้งหมดเท่ากับพื้นที่สี่เหลี่ยม a ผู้ขายรับภาระภาษีทั้งหมดเท่ากับพื้นที่สี่เหลี่ยม b หรือหน่วยละ P_0P_2 และภาษีที่รัฐบาลเก็บได้ทั้งหมดจะเท่ากับพื้นที่สี่เหลี่ยม a+b ซึ่งเท่ากับจำนวนขายทั้งหมดคูณด้วยอัตราภาษีต่อหน่วย

6. ภาระภาษีส่วนเกินของการเก็บภาษี (Excess Burden of A Tax) (Hyman D.N., 2002: 413-447)

ภาระภาษีส่วนเกิน คือ ต้นทุนที่เกิดขึ้นแก่สังคมที่มากกว่าจำนวนภาษีที่ประชาชนจ่ายให้แก่รัฐบาล ซึ่งภาระส่วนเกินนี้ เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “A Dead Weight Loss” โดยภาระภาษีสามารถคำนวณหาได้ดังนี้

6.1 กรณีเก็บภาษีต่อหน่วย (A Unit Tax)



ภาพที่ 5 ภาระภาษีส่วนเกิน(Excess Burden)

พื้นที่แสดงภาระภาษีส่วนเกินคือพื้นที่สามเหลี่ยม ABC

$$W = \frac{1}{2} T\Delta Q \quad (1)$$

$$T = P_G - P_N \quad (2)$$

$$\Delta P_G = P_G - P^* \quad (3)$$

$$\Delta P_N = P^* - P_N \quad (4)$$

$$E_D = \left(\Delta Q / Q^*\right) / (\Delta P_G / P^*) \quad (5)$$

$$E_S = \left(\Delta Q / Q^*\right) / (\Delta P_N / P^*) \quad (6)$$

แทนค่า (3) ใน (5)

$$E_D = \left(\Delta Q / Q^*\right) \times (P^* / (P_G - P^*)) \quad (7)$$

แทนค่า (4) ใน (6)

$$E_S = \left(\Delta Q / Q^*\right) \times (P^* / (P_N - P^*)) \quad (8)$$

หาค่า P_G จาก (7)

$$P_G = \left(\Delta Q P^* / Q^* E_D\right) + P^* \quad (9)$$

หาค่า P_N จาก (8)

$$P_N = \left(\Delta Q P^* / Q^* E_S\right) + P^* \quad (10)$$

แทนค่า (9) (10) ลงใน (2)

$$T = \left(\Delta Q P^* / Q^*\right)(E_S - E_D / E_S E_D) \quad (11)$$

หาค่า ΔQ จาก (11)

$$\Delta Q = \left(T(Q^* / P^*)\right)(E_S E_D / E_S - E_D) \quad (12)$$

แทนค่า (12) ใน (1)

$$W = \frac{1}{2}\left(T^2 (Q^* / P^*)\right)(E_S E_D / E_S - E_D) \quad (13)$$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

W คือ ภาระภาษีส่วนเกินจากการเรียกเก็บภาษี

T คือ ภาษีที่เรียกเก็บ (ภาษีต่อหน่วย)

P_G คือ ราคาที่ผู้บริโภคจะต้องจ่าย

P_N คือ ราคาที่ผู้ผลิตได้รับ

Q คือ ปริมาณสินค้าหรือบริการ

E_D คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา

E_S คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคา

จากสมการดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า

1) ค่า W เปลี่ยนแปลงไปในอัตราที่สูงกว่าความผันแปรของ T

2) เมื่อให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ ถ้าค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์สูง W ก็จะมีขนาดมากขึ้นด้วย

6.2 กรณีเก็บภาษีตามมูลค่า (Ad Valorem Tax)

การเก็บภาษีตามมูลค่าเป็นการเก็บภาษีเป็นร้อยละจากราคาสินค้าหรือบริการ ถ้าราคาสินค้าหรือบริการสูง จำนวนภาษีที่เก็บได้จากสินค้าและบริการต่อหน่วยก็สูงด้วยเช่นกันจากการวิเคราะห์ภาระภาษีต่อหน่วยในหัวข้อที่ผ่านมา จะสามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อหาอัตราภาษีที่เก็บตามมูลค่าสินค้าได้ สมมติว่าผู้บริโภคที่ซื้อก๊าซ จะต้องจ่ายภาษีโดยคิดเป็นร้อยละของราคาก๊าซ ในกรณีนี้ T คือ จำนวนภาษีที่จัดเก็บได้ต่อหน่วย และ t คือ อัตราภาษี P_G คือ ราคาที่ผู้บริโภคต้องจ่าย เพื่อซื้อก๊าซ ดังนั้น

$$T = tP_G \tag{14}$$

ดังนั้นถ้าเก็บภาษีก๊าซในอัตราร้อยละ 10 ของราคาที่ผู้ซื้อจ่ายเท่ากันทุกแกลลอน และราคาที่ผู้ซื้อจ่ายเพื่อซื้อก๊าซอยู่ที่ 1 ดอลลาร์ต่อแกลลอน จำนวนภาษีที่จัดเก็บได้จะเท่ากับ 10 เซ็นต์ต่อแกลลอน อย่างไรก็ตามถ้าราคาที่ผู้ซื้อต้องจ่ายเพื่อซื้อก๊าซเพิ่มขึ้นเป็น 2 ดอลลาร์ต่อแกลลอน จำนวนภาษีที่เก็บได้ก็จะเพิ่มขึ้นเป็น 20 เซ็นต์ต่อแกลลอน แสดงให้เห็นว่ารายได้จากการเก็บภาษีตามมูลค่าจากสินค้าหรือบริการจะมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นเมื่อราคาสินค้าหรือบริการต่อหน่วยเพิ่มขึ้น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จากสมการที่ 14 เมื่อนำไปแทนในสมการที่ 13 จะหาค่าภาระภาษีส่วนเกินที่เกิดจากการเก็บภาษีได้ดังสมการนี้

$$W = \frac{1}{2}\left(t^2 P_G^2 (Q^*/P^*)\right)(E_S E_D / E_S - E_D) \quad (15)$$

จากการเก็บภาษีทำให้ราคาสินค้าก่อนเก็บภาษี(P^*) แตกต่างจากราคาสินค้าหลังเก็บภาษี (P_G) เมื่อกำหนดให้ $P^* = P_G$ ภาระภาษีส่วนเกินสามารถประมาณได้จากสมการนี้

$$W = \frac{1}{2}\left(t^2 (P^* Q^*)\right)(E_D\, E_S / E_S - E_D) \quad (16)$$

$P^*\ Q^*$ คือ ค่าใช้จ่ายรวมที่เกิดจากการซื้อสินค้าหรือบริการ นักเศรษฐศาสตร์ส่วนใหญ่มักจะใช้สมการข้างต้น (16) คำนวณหาภาระภาษีจากการเก็บภาษีในอัตราตามมูลค่าจากสินค้าและบริการ

ในกรณีที่เก็บภาษีต่อหน่วยภาระภาษีส่วนเกินจะขึ้นอยู่กับอัตราภาษีที่จัดเก็บสำหรับภาระภาษีที่เกิดจากการเก็บภาษีตามมูลค่าจะหาได้จากสมการข้างต้น (16) และต้องทราบค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์และอุปทานของสินค้าต่อราคา พร้อมทั้งจำนวนรายจ่ายที่เกิดขึ้นปัจจุบันและอัตราภาษีด้วย

การตรวจสอบเอกสาร

รำไพพรรณ กิตติศรีสุวรรณ (2539) ศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงโครงสร้างโดยทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในประเทศไทยและปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในประเทศไทย ซึ่งกำหนดขอบเขตการศึกษาไว้เฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดไม่เกิน 7 คน ตั้งแต่ขนาด 1,200 ซีซี ถึงไม่เกิน 1,900 ซีซี รถยนต์ที่ใช้เป็นตัวแทนศึกษา ได้แก่ โตโยต้า มิตซูบิชิ มาสด้า นิสสัน และฮอนด้า ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลอนุกรมเวลา (Time Series) รายปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521–2537 โดยใช้วิธีการศึกษาวิเคราะห์เชิงพรรณนาและการวิเคราะห์เชิงปริมาณ ด้วยวิธีทางเศรษฐมิติ คือ วิธีกำลังสองน้อยที่สุด (OLS)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรสำคัญที่มีผลต่ออุปสงค์ของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดกลาง ยี่ห้อ โตโยต้า ได้แก่ ราคาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ราคาเฉลี่ยน้ำมันเบนซินและรายได้เฉลี่ยต่อบุคคล ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยี่ห้อมิตซูบิชิ ได้แก่ ราคาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ราคาเฉลี่ยน้ำมันเบนซิน อัตราดอกเบี้ยของบริษัทเงินทุน รายได้เฉลี่ยต่อบุคคล และจำนวนหน่วยของบ้านจัดสรรที่สร้างขึ้นในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งส่วนบุคคลยี่ห้อมาสด้า ได้แก่ ราคาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และอัตราดอกเบี้ยของบริษัทเงินทุน ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยี่ห้อนิสสัน ได้แก่ ราคาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรายได้เฉลี่ยต่อบุคคล ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยี่ห้อฮอนด้า ได้แก่ ราคาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รายได้เฉลี่ยต่อบุคคล และจำนวนหน่วยของบ้านจัดสรรที่สร้างขึ้นในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่สำคัญ ได้แก่ ราคาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รายได้เฉลี่ยต่อบุคคล อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ของบริษัทเงินทุน ราคาเฉลี่ยน้ำมันเบนซิน ตามลำดับ

ทรงชัย บริสุทธิ์ (2540) ศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานรถจักรยานยนต์ในประเทศ วิธีการศึกษาเริ่มจากการวิเคราะห์เชิงพรรณนาโดยพิจารณาความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์นับแต่ปี พ.ศ. 2520–2538 ระยะเวลา 19 ปี และใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงปริมาณในการศึกษาปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์และอุปทานของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยใช้แบบจำลองสมการเชิงเส้นตรง ประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบธรรมดา ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ ประเภทอนุกรมเวลา (Time Series) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520–2538 เป็นระยะเวลา 19 ปี

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบที่สำคัญต่ออุปสงค์รถจักรยานยนต์ เรียงลำดับตามความสำคัญ ได้แก่ รายได้ประชาชาติเฉลี่ยต่อคน ราคาขายปลีกรถจักรยานยนต์ในประเทศ ปริมาณรถยนต์ที่จดทะเบียนเพิ่มในประเทศ แต่ราคาน้ำมันเบนซินไม่มีผลต่ออุปสงค์รถจักรยานยนต์ และปัจจัยที่มีผลกระทบที่สำคัญต่ออุปทานรถจักรยานยนต์ เรียงลำดับตามความสำคัญ ได้แก่ มูลค่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ ราคาขายส่งรถจักรยานยนต์ในประเทศ และตัวแปรหุ่น (นโยบายรัฐบาล) ในขณะที่ราคานำเข้าส่วนประกอบอุปกรณ์และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ในประเทศไม่มีผลต่ออุปทานรถจักรยานยนต์ ผลการพยากรณ์อุปสงค์และอุปทานรถจักรยานยนต์ในอนาคต พบว่าค่าพยากรณ์

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อุปสงค์รถจักยานยนต์ในอนาคต 5 ปี ข้างหน้า (ปี พ.ศ. 2540–2544) จะมีการเติบโตในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 15.74 ในอนาคตเมื่อเปรียบเทียบในแต่ละปีจะพบว่า ปริมาณอุปทานรถจักรยานยนต์จะสูงกว่าปริมาณอุปสงค์รถจักรยานยนต์ โดยสามารถผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าและยังมีความสามารถในการส่งออกเพิ่มมากขึ้น

ภูมิฐาน รังคกูลนุวัฒน์ (2541) ศึกษาเรื่อง ภาระภาษีและความลอยตัวของภาษีมูลค่าเพิ่ม: กรณีสินค้าเบียร์ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์และสุราพิเศษ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงภาระภาษีของผู้ผลิตและผู้บริโภคที่เกิดจากการที่รัฐบาลเพิ่มอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10 และศึกษาถึงความลอยตัวของภาษีมูลค่าเพิ่มในสินค้า 3 ประเภท คือ สินค้าเบียร์ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์และสุราพิเศษ และความลอยตัวของรายได้ภาษีมูลค่าเพิ่มโดยรวม การศึกษาภาระภาษีของผู้ผลิตและผู้บริโภคนั้นใช้ข้อมูลรายเดือนตั้งแต่เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2535 ถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2540 ในการประมาณค่าสมการอุปสงค์และอุปทานของสินค้าดังกล่าว แล้วคำนวณหาภาระภาษีของผู้ผลิตและผู้บริโภคตามแนวคิดการวิเคราะห์ภาระภาษีแบบดุลยภาพบางส่วน (Partial Equilibrium) สำหรับการศึกษาความลอยตัวของภาษีมูลค่าเพิ่มใช้วิธีการศึกษาความลอยตัวแบบ Partition Tax Buoyancy ส่วนสินค้ามูลค่าเพิ่มโดยรวมใช้วิธีการศึกษาความลอยตัวแบบ Traditional Tax Buoyancy โดยใช้ข้อมูลรายเดือนตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2536 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2540

ผลการศึกษาพบว่า จากการขึ้นอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10 ผู้บริโภครับภาระภาษีมากที่สุด เมื่อบริโภคสินค้าเบียร์ รองลงมา คือ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์และสุราพิเศษ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 44.20, 24.23 และ 21.57 ของรายได้ภาษีทั้งหมดตามลำดับ ในสินค้าที่รัฐบาลได้จากการขึ้นอัตราภาษี เนื่องจากสินค้าเบียร์มีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาน้อยที่สุดคือ -1.48 รองลงมาคือสุราพิเศษและเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ โดยมีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา -1.97 และ -2.29 ตามลำดับ ส่วนผู้ผลิตสินค้าเบียร์รับภาระน้อยที่สุด รองลงมา คือ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์และสุราพิษ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 59.80, 76.77 และ 78.43 ของรายได้ภาษีทั้งหมดตามลำดับ เนื่องจากมีความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคามากที่สุด คือ 1.17 ซึ่งการที่ผู้บริโภคสินค้าเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์รับภาระภาษีมากกว่าผู้บริโภคสินค้าสุราพิเศษทั้งที่มีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์สูงกว่านั้นมีสาเหตุมาจากค่าความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคาของสินค้าเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์มีค่า 0.66 ซึ่งมากกว่าค่าความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคาของสุราพิเศษที่มีค่า 0.54 ทำให้ผู้ผลิตสินค้าเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์สามารถผลักภาระภาษีไปให้ผู้บริโภคได้มากกว่าผู้ผลิตสินค้าสุราพิเศษ เมื่อพิจารณาค่าความลอยตัว พบว่า ค่าความลอยตัวของสินค้าเบียร์และสุราพิเศษ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

มีค่ามากกว่ากรณีสินค้าเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ ส่วนค่าความลอยตัวของภาษีมูลค่าเพิ่มโดยรวมมีค่า 1.53 นั่นคือถ้าดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้รัฐบาลมีรายได้ภาษีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 1.53

คชินทร์ สุกุมลจันทร์ (2542) ศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาภาวะความต้องการรถยนต์นั่งขนาดต่างๆ ของผู้บริโภค ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งแต่ละขนาดและความยืดหยุ่นของปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ของรถยนต์นั่งแต่ละขนาด ซึ่งขอบเขตของการศึกษา ใช้เฉพาะรถยนต์นั่งที่มีการจดทะเบียนเป็นครั้งแรก ระยะเวลาที่ใช้ทำการศึกษาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531-2541 วิธีการศึกษาอาศัยการสร้างแบบจำลองทางเศรษฐมิติ ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ด้วยวิธีวิเคราะห์ถดถ้อยเชิงซ้อน (Multiple Regression Analysis) และวิธีการคำนวณทางคณิตศาสตร์

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1,500 ซีซี ได้แก่ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาด 1,501–2,000 ซีซี ได้แก่ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภคและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 2,000 ซีซี คือ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค สำหรับผลการศึกษาความยืดหยุ่นของปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งต่อปัจจัยต่างๆ พบว่า รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1,500 ซีซี เป็นรถยนต์นั่งที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคามากที่สุด ส่วนความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1,500 ซีซี เป็นรถยนต์นั่งที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้มากที่สุด ในส่วนของความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่ออัตราดอกเบี้ย รถยนต์นั่งขนาด 1,800 – 2,000 ซีซี มีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่ออัตราดอกเบี้ยมากที่สุด

อรพรรณ พรหมพูล (2544) ศึกษาเรื่อง ความลอยตัว ความยืดหยุ่น และภาระภาษีของภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากน้ำมันดีเซล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความลอยตัว ความยืดหยุ่น ตลอดจนปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์และอุปทานของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วในประเทศไทย รวมถึงภาระภาษีของผู้บริโภคและผู้ผลิต ที่เกิดจากการที่รัฐบาลเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตจากน้ำมันดีเซล ทั้งในอัตราตามมูลค่าและอัตราตามปริมาณโดยทำการศึกษาเฉพาะน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว หรือน้ำมันโซล่า วิธีการศึกษาใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ประเภทข้อมูลอนุกรมเวลา (Time Series Data) ระหว่างปี พ.ศ. 2516-2540 สำหรับการศึกษาเรื่องความลอยตัว และความยืดหยุ่น และใช้ข้อมูลระหว่างปี พ.ศ. 2531-2540 สำหรับศึกษาเรื่องอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันดีเซลรวมถึง

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาระภาษี วิธีการศึกษาสำหรับการศึกษาเรื่องอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันดีเซล ใช้สมการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Regression) ในรูปแบบต่างๆ โดยการประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square) และเลือกรูปแบบของสมการที่เหมาะสมที่สุด การวิเคราะห์ภาระภาษีใช้ทฤษฎีภาระภาษีโดยศึกษาในระดับดุลยภาพเฉพาะส่วน (Partial Equilibrium Analysis)

ผลการศึกษาพบว่าภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากน้ำมันดีเซลมีความลอยตัวเท่ากับ 1.614 แสดงว่าภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากน้ำมันดีเซลทำหน้าที่เป็นตัวรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจได้ค่อนข้างดี และมีค่าความยืดหยุ่นของภาษีคือ 0.606 แสดงว่าภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากน้ำมันดีเซลทำหน้าที่เป็นตัวทำรายได้ให้แก่รัฐได้ค่อนข้างต่ำ สำหรับมาตรการด้านภาษีอากรที่รัฐบาลนำมาใช้นั้นถือว่าประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง โดยพิจารณาจากผลต่างระหว่างความลอยตัวกับความยืดหยุ่นของภาษีสรรพสามิตที่ค่าเท่ากับ 1.008 สำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ของน้ำมันดีเซล ได้แก่ ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล และจำนวนรถยนต์และรถบรรทุกประเภทต่างๆ ที่ใช้น้ำมันดีเซล ส่วนปัจจัยที่มีผลต่ออุปทานของน้ำมันดีเซล ได้แก่ ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล และอัตรากำลังการกลั่นอย่างเป็นทางการ ในส่วนของภาระภาษีที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นกรณีของการเก็บภาษีตามมูลค่าหรือการเก็บภาษีตามปริมาณ ผู้บริโภคจะเป็นผู้แบกรับภาระภาษีเป็นส่วนใหญ่ สำหรับภาระภาษีส่วนเกินที่เกิดขึ้นในสังคมซึ่งกรณีของการเก็บภาษีตามมูลค่าก่อให้เกิดภาระส่วนเกินในจำนวนที่มากกว่ากรณีของการเก็บภาษีตามปริมาณ

ชูเกียรติ ถิรสัตยาพิทักษ์ (2548) ศึกษาเรื่อง ภาระภาษีของภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจที่กำหนดอุปสงค์และอุปทานของก๊าซปิโตรเลียมเหลวตลอดจนภาระภาษีของผู้ผลิต และผู้บริโภค รวมทั้งการสูญเสียประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการเก็บภาษีสรรพสามิตก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยทำการศึกษาก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ใน 3 ภาคเศรษฐกิจ คือ ภาคครัวเรือน ภาคอุตสาหกรรมและบริการ และภาคการขนส่ง การศึกษาใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ประเภทข้อมูลอนุกรมเวลา (Time Series Data) เป็นข้อมูลรายปีระหว่างปี พ.ศ. 2522-2546 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์และอุปทานของก๊าซปิโตรเลียมเหลว ใช้วิธีการวิเคราะห์ทางสถิติโดยการสร้างสมการถดถอยพหุคูณเชิงเส้น(Multiple Regression) และสมการถดถอยอย่างง่าย (Simple Regression) ในรูปแบบสมการล็อค และทำการประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square: OLS) สำหรับการวิเคราะห์ภาระภาษีรวมถึงผลของการสูญเสียประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ ใช้วิธีการวิเคราะห์ดุลยภาพเฉพาะส่วน (Partial Equilibrium Analysis)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่ออุปสงค์ก๊าซปิโตรเลียมเหลวในภาคครัวเรือน ได้แก่ จำนวนประชากร ส่วนในภาคอุตสาหกรรมและบริการ ได้แก่ ราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่แท้จริงในภาคอุตสาหกรรมและบริการ มูลค่าผลิตภัณฑ์ภายในประเทศเบื้องต้นสาขาผลิตภัณฑ์ยาสูบและจำนวนนักท่องเที่ยว สำหรับภาคขนส่ง ได้แก่ ราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่แท้จริงในภาคขนส่งและปริมาณรถแท็กซี่ และอุปสงค์ก๊าซปิโตรเลียมรวม ได้แก่ ราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวรวมเฉลี่ย ส่วนปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่ออุปทานก๊าซปิโตรเลียมเหลวในภาคครัวเรือน ได้แก่ ราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวในภาคครัวเรือน ส่วนภาคอุตสาหกรรมและบริการ ได้แก่ ราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวในภาคอุตสาหกรรมและบริการ สำหรับภาคขนส่ง ได้แก่ ราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวในภาคขนส่ง และอุปทานก๊าซปิโตรเลียมเหลวรวม ได้แก่ ราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวหน้าโรงกลั่น ผลการศึกษาภาระภาษีและการสูญเสียประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ พบว่า ภาคเศรษฐกิจที่ผู้บริโภครับภาระมากที่สุด คือ ภาคครัวเรือน รองลงมาคือ ภาคอุตสาหกรมและบริการ และภาคขนส่ง โดยมีสัดส่วนร้อยละ 97.788, 97.050 และ 60.507 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตตามลำดับ ส่วนภาคเศรษฐกิจที่ผู้ผลิตรับภาระภาษีมากที่สุด คือ ภาคขนส่ง รองลงมาคือ ภาคอุตสาหกรรมและบริการ และภาคครัวเรือน โดยมีสัดส่วนร้อยละ 39.493, 2.950 และ 2.212 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตตามลำดับ สำหรับภาระภาษีในภาพรวมนั้นผู้บริโภครับภาระภาษีมีสัดส่วนร้อยละ 81.843 มากกว่าผู้ผลิตที่รับภาระร้อยละ 18.157 และเกิดการสูญเสียประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจในสัดส่วนร้อยละ 6.990 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมด

จากการตรวจเอกสารและงานศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่กล่าวมาข้างต้น ได้มีการนำวิธีการศึกษามาประยุกต์ใช้เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ดังนี้ การศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ทำการศึกษาด้านอุปสงค์ของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยปรับปรุงจากแบบจำลองของ รำไพรรณ (2539) และคชินทร์ สุกุมลจันทร์ (2542) และทำการศึกษาด้านอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลโดยประยุกต์จากงานของ ทรงชัย (2540) สำหรับการศึกษาเรื่องภาระภาษี ที่เกิดขึ้นกับผู้บริโภค ผู้ผลิตและภาระภาษีส่วนเกินใช้ทฤษฎีภาระภาษีเป็นแนวทางในการศึกษาในระดับดุลยภาพเฉพาะส่วน (Partial Equilibrium Analysis) โดยนำผลการประมาณการสมการอุปสงค์และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาหาภาระภาษี โดยใช้แนวทางการศึกษาของ ภูมิฐาน (2541); อรพรรณ (2544); ชูเกียรติ (2548) ซึ่งคล้ายคลึงกับการศึกษาในครั้งนี้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา

จากแนวคิดทางทฤษฎีและการตรวจเอกสาร สามารถกำหนดปัจจัยที่มีอิทธิพลในแบบจำลองสมการอุปสงค์และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้ดังนี้

1. แบบจำลองสมการที่ใช้แสดงความสัมพันธ์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

$$QPC^{d}_{t} = f\,(P_t, i_t, PO_t, GR_t)$$

โดยกำหนดให้

QPC^{d}_{t}	=	ปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (คัน) ในไตรมาสที่ t
P_t	=	ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (บาท / คัน) ในไตรมาสที่ t
i_t	=	อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ร้อยละ/ปี) ในไตรมาสที่ t
PO_t	=	ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (บาท / ลิตร) ในไตรมาสที่ t
GR_t	=	อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (ร้อยละ) ในไตรมาสที่ t

2. แบบจำลองสมการที่ใช้แสดงความสัมพันธ์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

$$QPC^{S}_{t} = f\,(P_t, GDP_t, EX_t, IM_t)$$

โดยกำหนดให้

QPC^{S}_{t}	=	ปริมาณอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (คัน) ในไตรมาสที่ t
P_t	=	ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (บาท / คัน) ในไตรมาสที่ t
GDP_t	=	รายได้เฉลี่ยต่อคน (บาท / คน) ในไตรมาสที่ t
EX_t	=	จำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก (คัน) ในไตรมาสที่ t
IM_t	=	จำนวนรถยนต์นั่งที่นำเข้า (คัน) ในไตรมาสที่ t

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สมมติฐาน

จากสมการที่แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้ตั้งข้อสมมติฐานไว้ดังนี้

1. สมมติฐานเกี่ยวกับอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

สมมติฐานที่ 1 ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก(P) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์กับอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (QPC^d) ในทิศทางตรงกันข้าม โดยที่ปัจจัยอื่นๆ คงที่ กล่าวคือ ถ้าหากราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักลดลงย่อมทำให้อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นสัมประสิทธิ์ของราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะมีค่าน้อยกว่าศูนย์

$$\partial QPC^d / \partial P < 0$$

สมมติฐานที่ 2 อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (i) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์กับอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (QPC^d) ในทิศทางตรงกันข้าม โดยที่ปัจจัยอื่นๆ คงที่ กล่าวคือ ถ้าหากอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลลดลงย่อมทำให้อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นสัมประสิทธิ์ของอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะมีค่าน้อยกว่าศูนย์

$$\partial QPC^d / \partial i < 0$$

สมมติฐานที่ 3 ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก(PO) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์กับอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (QPC^d) ในทิศทางตรงกันข้าม โดยที่ปัจจัยอื่นๆ คงที่ กล่าวคือ ถ้าหากราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักลดลงย่อมทำให้อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นสัมประสิทธิ์ของราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ในสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะมีค่าน้อยกว่าศูนย์

$$\partial QPC^d / \partial PO < 0$$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สมมติฐานที่ 4 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ(GR) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์กับอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (QPC^d) ในทิศทางเดียวกัน โดยที่ปัจจัยอื่นๆ คงที่ กล่าวคือ ถ้าหากอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นทำให้อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นด้วย ดังนั้นสัมประสิทธิ์ของอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ในสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะมีค่ามากกว่าศูนย์

$$\partial QPC^d / \partial GR > 0$$

2. สมมติฐานเกี่ยวกับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

สมมติฐานที่ 1 ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก(P) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์กับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (QPC^S) ในทิศทางเดียวกัน โดยที่ปัจจัยอื่นๆ คงที่ กล่าวคือ ถ้าหากราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพิ่มสูงขึ้นย่อมทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นสัมประสิทธิ์ของราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะมีค่ามากกว่าศูนย์

$$\partial QPC^S / \partial P > 0$$

สมมติฐานที่ 2 รายได้เฉลี่ยต่อคน(GDP) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์กับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (QPC^S) ในทิศทางเดียวกัน โดยที่ปัจจัยอื่นๆ คงที่ กล่าวคือ รายได้เฉลี่ยต่อคนเพิ่มสูงขึ้นย่อมทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นสัมประสิทธิ์ของรายได้เฉลี่ยต่อคนในสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะมีค่ามากกว่าศูนย์

$$\partial QPC^S / \partial GDP > 0$$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สมมติฐานที่ 3 จำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก(EX) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์กับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (QPC^S) ในทิศทางเดียวกัน โดยที่ปัจจัยอื่นๆ คงที่ กล่าวคือ ถ้าหากจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกเพิ่มสูงขึ้นย่อมทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นสัมประสิทธิ์ของจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกในสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะมีค่ามากกว่าศูนย์

$$\partial QPC^S / \partial EX > 0$$

สมมติฐานที่ 4 จำนวนรถยนต์นั่งที่นำเข้า(IM) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์กับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (QPC^S) ในทิศทางตรงกันข้าม โดยที่ปัจจัยอื่นๆ คงที่ กล่าวคือ จำนวนรถยนต์นั่งที่นำเข้า (IM) ลดลงย่อมทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นสัมประสิทธิ์ของจำนวนรถยนต์นั่งที่นำเข้าในสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะมีค่าน้อยกว่าศูนย์

$$\partial QPC^S / \partial IM < 0$$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 3

โครงสร้างภาษี และอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ในบทนี้จะกล่าวถึงโครงสร้างภาษี โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนด้วยกัน คือ ส่วนที่หนึ่ง โครงสร้างภาษีที่เกี่ยวกับรถยนต์ ส่วนที่สอง โครงสร้างภาษี และอัตราภาษีที่เกี่ยวกับรถยนต์นั่ง ส่วนที่สาม รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ส่วนที่หนึ่ง โครงสร้างภาษีที่เกี่ยวกับรถยนต์

ก่อนที่จะกล่าวถึงโครงสร้างภาษีที่เกี่ยวกับรถยนต์ ในส่วนต้นนี้จะกล่าวถึง โครงสร้างการผลิต กรรมวิธีการผลิต และภูมิหลังการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศพอสังเขป เพื่อที่จะเชื่อมโยงถึงโครงสร้างภาษีที่เกี่ยวกับรถยนต์ในส่วนหลังต่อไป

โครงสร้างการผลิต

โครงสร้างการผลิตรถยนต์ จะแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ 1 รถยนต์ที่ผลิตหรือประกอบในประเทศ ผู้ผลิตจะนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (Complete Knock Down: CKD) มาประกอบกับชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศ (Local content) สัดส่วนการนำเข้าขึ้นอยู่กับนโยบายของบริษัทผู้ผลิต กรณีที่ 2 รถยนต์สำเร็จรูป (Complete Built Up: CBU) นำเข้าจากต่างประเทศ

กรรมวิธีการผลิต

กรรมวิธีการผลิตหรือการประกอบรถยนต์ มีขั้นตอนหลักๆ ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การประกอบตัวถังรถยนต์ (Body Assembly) จากชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) และชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศ เป็นการนำเอาชิ้นส่วนย่อยๆ มาประกอบเข้าเป็นชิ้นส่วนหลักๆ เช่น การประกอบประตูจากชิ้นส่วนย่อย เป็นต้น หลังจากที่ประกอบชิ้นส่วนหลักแต่ละชิ้นแล้ว จึงนำชิ้นส่วนหลักมาประกอบเข้าด้วยกันบน Main Jig เป็นตัวถังรถยนต์

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ขั้นตอนที่ 2 การเคลือบผิวด้วย Zinc Phosphate (Pretreatment) เป็นการนำรถมาผ่านขบวนการกำจัดสนิมโดยขัดด้วยกระดาษทราย เสร็จแล้วจะส่งไปเข้าห้องล้างไขมันขั้นต้น (Pre Cleaning) เริ่มแรกจะล้างด้วยการฉีดพ่น (Spray) ต่อไปจะล้างด้วยไอน้ำผสมกับสารละลายจำพวกด่าง (Alkaline Cleaning) หลังจากนั้นนำไปล้างไขมันขั้นที่สองและการเคลือบผิวด้วย Zinc Phosphate ตามลำดับ

ขั้นตอนที่ 3 การชุบสีพื้นป้องกันสนิม (Dipping Primer)

ขั้นตอนที่ 4 การพ่นสีพื้น (Filler Process)

ขั้นตอนที่ 5 การพ่นใต้ท้องรถด้วย PVC (PVC Underbody Coating)

ขั้นตอนที่ 6 การขัดน้ำ (Net sanding) เป็นการขัดสีพื้นด้วยกระดาษทรายและใช้น้ำช่วยหล่อลื่น

ขั้นตอนที่ 7 การพ่นสีจริง (Topcoat Process)

ขั้นตอนที่ 8 การประกอบภายใน การประกอบช่วงล่างและเครื่องยนต์ การประกอบภายในเป็นการประกอบชิ้นส่วนอุปกรณ์ในห้องโดยสาร และห้องเครื่อง เช่น สายไฟ แผงประตู กระจกประตู วิทยุ เป็นต้น หลังจากนั้นจะประกอบช่วงล่าง และเครื่องยนต์เสร็จแล้วจะทำการตรวจสอบว่าใส่อุปกรณ์ครบเรียบร้อยหรือไม่ หลังจากนั้นจะตรวจสอบคุณภาพสี และนำไปทดลองขับ ขั้นตอนสุดท้ายจะถูกส่งไปตรวจสอบก่อนส่งมอบ (Pre – Delivery Inspection: PDI) ให้ตัวแทนจำหน่ายต่อไป

จากขั้นตอนทั้งหมดสามารถสรุปได้ดังนี้ เริ่มจากการนำส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ต่างๆ มาประกอบเข้าเป็นส่วนตัวถังโดยใช้เครื่องมือจับกันให้เข้ารูป Jig&Fixture แล้วเชื่อมตามจุดต่างๆ ต่อจากนั้นนำไปเข้าล้างน้ำยาเพื่อล้างไขมันออกให้หมด นำไปผ่านกรรมวิธีกันสนิมแล้วจึงนำไปพ่นสีต่อจากนั้นจึงนำตัวถังที่พ่นสีแล้วมาใส่อุปกรณ์ต่างๆ และนำไปทดสอบระบบ เมื่อเสร็จเรียบร้อยจึงส่งออกจำหน่าย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภูมิหลังการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ

สามารถแบ่งออกเป็น 6 ยุค ดังนี้

ยุคที่ 1 ยุคส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ (ช่วงปี พ.ศ. 2503-2512)

ยุคที่ 2 ยุคส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ (ช่วงปี พ.ศ. 2512-2521)

ยุคที่ 3 ยุคให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ (ช่วงปี พ.ศ. 2521-2525)

ยุคที่ 4 ยุคปรับโครงสร้างการผลิต (ช่วงปี พ.ศ. 2526-2529)

ยุคที่ 5 ยุคของการฟื้นตัว และเร่งพัฒนา (ช่วงปี พ.ศ. 2530-2533)

ยุคที่ 6 ยุคของนโยบายเสรี (ช่วงปี พ.ศ. 2534-ปัจจุบัน)

ยุคที่ 1 ยุคส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ (ช่วงปี พ.ศ. 2503-2512)

รถยนต์นั่งนำเข้ามาในประเทศนานเกือบร้อยปีแล้ว รถยนต์นั่งที่นำเข้าในระยะแรกเป็นรถยนต์นั่งสำเร็จรูป(CBU) จากยุโรป และอเมริกาเท่านั้น จนกระทั่งในช่วงทศวรรษ 2500 รัฐบาลเริ่มใช้แผนพัฒนาเศษฐกิจเป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ โดยขณะนั้นรัฐบาลได้เลือกใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนาแบบทดแทนการนำเข้า (Import Substitution Strategy) โดยส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทย โดยมีการออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2503 ซึ่งมีการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ แก่นักลงทุน ในปี พ.ศ. 2503 ได้มี บริษัทแองโกล-ไทย มอเตอร์ จำกัด (ผู้จำหน่ายรถยนต์ฟอร์ด) บริษัท ธนบุรีพาณิช จำกัด (ผู้จำหน่ายรถยนต์เมอร์เซเดส-เบ็นซ์) และบริษัท กรรณสูตร จำกัด (ผู้จำหน่ายรถยนต์เฟียต) ได้ยื่นคำร้องขออนุญาตในการประกอบรถยนต์นั่งพร้อมกันในปี พ.ศ. 2503 และได้รับใบอนุญาตให้ประกอบรถยนต์นั่งขึ้นภายในประเทศได้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 โดยบริษัทเหล่านี้ได้นำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด(CKD) มาประกอบในประเทศ แทนที่จะนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปมาจำหน่าย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การที่รัฐบาลพยายามสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นในประเทศ เพราะรัฐบาลเห็นความจำเป็นที่จะก่อให้เกิดอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นในประเทศ เนื่องจากความต้องการรถยนต์นั่งภายในประเทศขณะนั้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประเทศต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเพื่อนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเพิ่มขึ้นทุกปี และอุตสาหกรรมรถยนต์ยังเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างความเชื่อมโยงไปยังอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องข้างหน้า และย้อนหลัง (Forward and Backward Linkage) กับอุตสาหกรรมอื่นอีกหลายประเภท และเกิดการจ้างงานเป็นจำนวนมาก

การปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ เริ่มอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2505 เมื่อรัฐบาลประกาศใช้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 กฎหมายฉบับนี้ให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนอย่างมาก อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ได้รับการลดหย่อนภาษีนำเข้าของชิ้นส่วน และภาษีการค้าเป็นจำนวนกึ่งหนึ่งของอัตราปกติ การลดหย่อนภาษีดังกล่าวนี้และสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นแรงผลักดันสำคัญให้มีโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นหลายโรง โดยเฉพาะรถยนต์จากญี่ปุ่น เริ่มเข้ามาในประเทศตั้งแต่ทศวรรษ 2500 โดย บริษัท สยามกลการและนิสสัน เปิดโรงงานในปี พ.ศ. 2505 ส่วนบริษัท โตโยต้า และบริษัท ปริ้นสมอเตอร์ประเทศไทย ทำการเปิดโรงงานประกอบเมื่อปี พ.ศ. 2508 ต่อจากนั้นก็มีบริษัทอื่นๆ ทยอยการตั้งโรงงานตั้งแต่นั้นมา

ยุคที่ 2 ยุคส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ (ช่วงปี พ.ศ. 2512-2521)

สาระสำคัญในช่วงนี้ คือ มีการจำกัดแบบรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ และให้มีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศในอัตราร้อยละ 25 และจากปัญหาการขาดดุลการค้าตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2509 กระทรวงพาณิชย์จึงมีประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปเข้ามาในประเทศเมื่อวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2521

ยุคที่ 3 ยุคให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ (ช่วงปี พ.ศ. 2521-2525)

ในปีนี้ได้มีการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้ขยายโรงงานได้ และห้ามเปลี่ยนแปลงแบบรถยนต์ที่ทำการประกอบขึ้นในปี พ.ศ. 2521 เพื่อไม่ให้ผู้ประกอบการเข้ามาแข่งขันกันมากจนเกินไป เนื่องจากตลาดในประเทศไทยยังมีขนาดเล็ก และเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้กำลังการผลิตอย่างเต็มที่อีกด้วย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ยุคที่ 4 ยุคปรับโครงสร้างการผลิต (ช่วงปี พ.ศ. 2526-2529)

ปี พ.ศ. 2527 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศเพิ่มอัตราการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ และได้มีการประกาศจำกัดรุ่น และแบบของรถยนต์นั่งในประเทศ ให้สามารถผลิตได้รวมทั้งประเทศไม่เกิน 42 รุ่น โดยให้แต่ละรุ่นประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แต่ละแบบกำหนดให้ใช้ตัวถังได้เพียงชนิดเดียว และเครื่องยนต์ได้เพียงขนาดเดียว

ปี พ.ศ. 2528 นี้ กระทรวงพาณิชย์ประกาศอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 2,300 ซีซี ได้

ปี พ.ศ. 2529 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ออกประกาศเปลี่ยนแปลงกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้ของรถยนต์นั่ง ให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54

ยุคที่ 5 ยุคของการฟื้นตัว และเร่งพัฒนา (ช่วงปี พ.ศ. 2530-2533)

ช่วงนี้เป็นยุคทองของอุตสาหกรรมรถยนต์ มีการส่งออกรถยนต์นั่งสำเร็จรูปไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 ขณะเดียวกัน ในปี พ.ศ. 2532 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศปรับปรุงนโยบายต่างๆ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. กระทรวงอุตสาหกรรมไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ แต่จะอนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งที่ดำเนินการอยู่แล้วขยายโรงงานได้

2. โรงงานประกอบรถยนต์นั่งซึ่งดำเนินการอยู่แล้วต้องใช้ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศอย่างน้อยในอัตราร้อยละ 45 ของชิ้นส่วนประกอบทั้งหมด

ยุคที่ 6 ยุคของนโยบายเสรี (ช่วงปี พ.ศ. 2534-ปัจจุบัน)

ยุคของนโยบายการค้าเสรี เกิดจากแนวคิดในการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์มาสู่ระบบการค้าเสรี เริ่มมาตั้งแต่สมัยรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหวัณ ทั้งนี้ก็เพราะภาวะเศรษฐกิจ โดยรวมของประเทศขยายตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับสูงถึงร้อยละ 10 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 เป็นต้นมา

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ถือเป็นยุคทองของเศรษฐกิจ ประชาชนมีรายได้สูงขึ้น มีผลทำให้อำนาจซื้อเพิ่มสูงขึ้น ความต้องการรถยนต์ขยายตัวอย่างรวดเร็ว การประกอบ และผลิตรถยนต์ขยับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จนทำให้เกิดธุรกิจซื้อขายสิทธิใบจองรถอย่างแพร่หลายในช่วงต้นปี 2533 ผู้บริโภคได้รับความเดือนร้อน และได้มีการเรียกร้องให้รัฐบาลเข้ามาแก้ไขปัญหา อีกด้านหนึ่งเป็นเพราะประเทศไทย เริ่มได้รับแรงกดดันจากข้อตกลงระหว่างประเทศขององค์การการค้าโลก (WTO) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี นโยบายขององค์การการค้าโลก (WTO) มีเป้าหมายให้ประเทศสมาชิกเปิดทำการค้าโดยเสรีมากขึ้น แต่นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีลักษณะหลายประการที่ขัดกับกติกาขององค์การการค้าโลก (WTO) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี ที่ใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 อีกทั้งการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ ได้ดำเนินมาเป็นเวลานาน และประชาชนเป็นผู้แบกรับภาระด้านราคา ด้วยการบริโภครถยนต์ที่ราคาสูงมาก เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และให้เป็นไปตามแนวนโยบายของภาครัฐที่จะเปิดให้มีการค้าอย่างเสรีมากที่สุด รัฐบาลจึงมีแนวนโยบายในการให้นำเข้ารถยนต์โดยเสรี และปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต และเพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้บริโภคมากขึ้น โดยรัฐบาลมุ่งหวังว่าการเปิดให้มีการนำเข้ารถยนต์โดยเสรีนี้จะช่วยเพิ่มปริมาณรถยนต์ที่จะมาตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างพอเพียง และทำให้ประชาชนสามารถเลือกแบบ และรุ่นของรถยนต์ได้มากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศ เร่งปรับปรุงคุณภาพรถยนต์ และประสิทธิภาพการผลิต อันจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตต่ำลง และเกิดการแข่งขันในด้านราคามากขึ้น ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์โดยสามารถซื้อรถยนต์ได้ในราคาที่ไม่แพงจนเกินไป

แนวนโยบายการยกเลิกการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น เริ่มที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงพาณิชย์ดำเนินการยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี และอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์ใหม่สำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายในประเทศ เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2533 และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง และกระทรวงพาณิชย์ ร่วมกันพิจารณาโครงสร้างภาษีอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์นั่ง และชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ที่เหมาะสม

ในที่สุดวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 คณะรัฐมนตรีได้ผ่านการพิจารณาเห็นชอบโครงสร้างภาษีใหม่ และประกาศใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 หลังจากนั้นโครงสร้างภาษีทั้งระบบของประเทศได้เปลี่ยนแปลงไป โดยได้เริ่มนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 โครงสร้างภาษีรถยนต์จึงเปลี่ยนแปลงไปอีกครั้ง แต่จากนโยบายหลักของรัฐบาลที่

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

นำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้เพื่อต้องการลดความซ้ำซ้อนในการเก็บภาษี เพื่อความเป็นธรรม และมีนโยบายที่จะคงอัตราการเก็บภาษีให้ใกล้เคียงกับภาษีการค้าที่เคยจัดเก็บ แต่เนื่องจากภาษีมูลค่าเพิ่มที่นำมาใช้ จะเก็บในอัตราร้อยละ 7 ของมูลค่าเพิ่มในระบบเศรษฐกิจ และมีภาษีสินค้าเป็นจำนวนมากที่รัฐบาลเก็บภาษีการค้าในอัตราสูงกว่าร้อยละ 7 เพื่อคงภาระภาษีให้เท่ากับก่อนนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ รัฐบาลจึงใช้ภาษีสรรพสามิตเรียกเก็บจากสินค้าเหล่านี้ หลังจากเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว รถยนต์นั่งเป็นสินค้าหนึ่งที่รวมอยู่ในสินค้าเหล่านั้น รัฐบาลจึงได้เก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้น เป็นผลให้ภาษีรถยนต์นั่งอยู่ในอัตราใกล้เคียงกับอัตราที่รัฐบาลประกาศลดภาษีจากนโยบายลดภาษีรถยนต์เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคมพ.ศ. 2534

ปี พ.ศ. 2537 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งใหม่ เพื่อให้เกิดการแข่งขัน และเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต จากนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ ทำให้บริษัทรถยนต์ค่ายตะวันตกหันมาสนใจตั้งฐานการประกอบรถยนต์ในไทย ภายหลังจากปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการประกอบรถยนต์มาเป็นเวลา 25 ปี คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเริ่มเปิดให้การส่งเสริม “กิจการประกอบรถยนต์” อีกครั้งหนึ่ง โดยเน้นสนับสนุนโรงงานประกอบรถยนต์เพื่อส่งออก และกระจายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์สู่ภูมิภาค

ปี พ.ศ. 2539 แม้ในระยะแรก การลงทุนในอุตสาหกรรมนี้จะเป็นการลงทุนของบริษัทญี่ปุ่นแต่ต่อมาเริ่มมีการเข้ามาของบริษัท รถยนต์ของสหรัฐฯ ยังผลให้บริษัทผลิตชิ้นส่วนของยุโรปและสหรัฐเข้ามาลงทุนในไทยเพื่อป้อนชิ้นส่วนแก่บริษัทผลิตรถยนต์

ปี พ.ศ. 2542 ผลจากการผลักดันโดยองค์การการค้าโลก (WTO) ที่จะให้เกิดความกดดันจากกระแสการค้าเสรีทั่วโลก รัฐบาลประกาศยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศซึ่งดำเนินการมาตลอดระยะ 30 ปี ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศต่อไป และในอนาคต รัฐบาลได้กำหนด วิสัยทัศน์ที่จะพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Detroit of Asia) ในปี พ.ศ. 2549 อีกด้วย

ปี พ.ศ. 2547 มีการปรับปรุงโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยปรับขึ้นค่าธรรมเนียมจดทะเบียนรถยนต์ และป้ายทะเบียนและภาษีรถยนต์ เพื่อให้เกิดการใช้รถยนต์อย่างประหยัดพลังงาน นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ยังได้รับมอบหมายให้ทำการตรวจสอบดูแลการปรับลดราคาขายให้เหมาะสม และสอดคล้องกับภาษีที่ปรับ การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตในครั้งนี้เป็นไป

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาค และสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์พัฒนาเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงาน

โครงสร้างภาษีที่เกี่ยวกับรถยนต์

จากการศึกษาถึงโครงสร้างการผลิตรถยนต์ กรรมวิธีการผลิตตลอดจนภูมิหลังและการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศในส่วนต้นนั้น แสดงให้เห็นว่าโครงสร้างภาษีรถยนต์แบ่งออกเป็น 2 แบบ ได้แก่ แบบที่ 1 โครงสร้างภาษีรถยนต์แบบเก่า และแบบที่ 2 โครงสร้างภาษีรถยนต์แบบใหม่

แบบที่ 1 โครงสร้างภาษีรถยนต์แบบเก่า (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504-2534)

โครงสร้างภาษีรถยนต์ที่เก็บจากรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า (CBU) และชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) ในช่วงนี้ ประกอบไปด้วย อากรนำเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษ หรือเซอร์ชาร์จ ภาษีการค้าและภาษีเทศบาล สามารถแสดงโครงสร้างภาษีรถยนต์ได้ดังนี้

โครงสร้างภาษีรถยนต์ = อากรนำเข้า + ค่าธรรมเนียมพิเศษ + ภาษีการค้า + ภาษีเทศบาล

ตามโครงสร้างภาษีดังกล่าว ราคารถยนต์จะประกอบไปด้วย ราคารถยนต์นำเข้าซึ่งคิดจากราคา C.I.F. รวมกับอากรนำเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษ ภาษีการค้า และภาษีเทศบาลดังนี้

โครงสร้างราคารถยนต์ = ราคานำเข้า C.I.F. + อากรนำเข้า + ค่าธรรมเนียมพิเศษ + ภาษีการค้า + ภาษีเทศบาล

ราคานำเข้า C.I.F. คือ ราคารถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศ (Cost: C) รวมค่าประกันภัย (Insurance: I) และค่าระวางจากประเทศที่ส่งออกจนถึงท่าเรือของประเทศไทย (Freight: F)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การเก็บอากรนำเข้าหรือภาษีศุลกากรของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละของราคานำเข้า C.I.F. ดังนี้

อากรนำเข้า = ราคานำเข้า C.I.F. × อัตราอากรนำเข้า

ค่าธรรมเนียมพิเศษหรือเซอร์ชาร์จ เก็บโดยคิดเป็นร้อยละของราคานำเข้าที่รวมภาษีนำเข้าแล้ว

ค่าธรรมเนียมพิเศษ = (ราคานำเข้า C.I.F. + อากรนำเข้า) × อัตราค่าธรรมเนียมพิเศษ

ภาษีการค้า เป็นภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าชนิดต่างๆ เพื่อเป็นรายได้ให้แก่รัฐบาล อัตราภาษีการค้าจะแตกต่างกันตามประเภทของสินค้า ภาษีการค้าของรถยนต์จะคิดจากมูลค่านำเข้ารถยนต์ C.I.F. ที่รวมอากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษและกำไรมาตรฐานแล้ว

ภาษีการค้า = (ราคานำเข้า C.I.F. + อากรนำเข้า + ค่าธรรมเนียมพิเศษ + กำไรมาตรฐาน) × อัตราภาษีการค้า

กำไรมาตรฐาน เป็นปัจจัยตัวหนึ่งในการคำนวณภาษีการค้า โดยคิดเป็นร้อยละของมูลค่ารถยนต์ที่รวมอากรนำเข้า และค่าธรรมเนียมพิเศษแล้ว

กำไรมาตรฐาน = (ราคานำเข้า C.I.F. + อากรนำเข้า + ค่าธรรมเนียมพิเศษ) × อัตรากำไรมาตรฐาน

ภาษีเทศบาลหรือภาษีท้องถิ่น จัดเก็บเพื่อเป็นรายได้ให้แก่รัฐบาล โดยเก็บในอัตราร้อยละ 10 ของภาษีการค้า

ภาษีเทศบาล = (ราคานำเข้า C.I.F. + อากรนำเข้า + ค่าธรรมเนียมพิเศษ + กำไรมาตรฐาน) × อัตราภาษีเทศบาล

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หรือ

ภาษีเทศบาล = ภาษีการค้า × 10 %

การเก็บภาษีอากรขาเข้ารถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ถึง พ.ศ. 2534 จัดเก็บในอัตราที่สูง (ตารางที่ 6) รวมกับนโยบายกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร (Non-Tariff Barrier) ทำให้ผู้บริโภคได้รับความเดือนร้อน ผู้ประกอบการไม่พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต รัฐบาลจึงได้ทำการปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่โดยเริ่มใช้เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 โดยการลดอากรนำเข้า ยกเลิกค่าธรรมเนียมทั้งหมด ปรับกำไรมาตรฐาน และภาษีการค้าลง การปรับโครงสร้างภาษีใหม่ ทำให้โครงสร้างภาษีรถยนต์เป็นดังนี้

โครงสร้างภาษีรถยนต์ = อากรนำเข้า + ภาษีการค้า + ภาษีเทศบาล

และทำให้โครงสร้างราคารถยนต์เป็นดังนี้

โครงสร้างราคารถยนต์ = ราคานำเข้า C.I.F. + อากรนำเข้า + ภาษีการค้า + ภาษีเทศบาล

โครงสร้างภาษีรถยนต์ที่ปรับปรุงใหม่ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 นั้น ยังมีปัญหาการเก็บภาษีซ้ำซ้อนสำหรับวัตถุดิบ และรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ(CKD) เพราะในการนำเข้าต้องเสียภาษีนำเข้า เมื่อนำมาประกอบเสร็จเป็นรถยนต์แล้ว ก็ต้องเสียภาษีการค้า และภาษีเทศบาลอีกทั้งสองขั้นตอน ปัญหาดังกล่าวได้หมดไปเมื่อรัฐบาลนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา รัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงวิธีการจัดเก็บภาษีทั้งระบบ โดยยกเลิกระบบภาษีการค้า และนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้แทน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

แบบที่ 2 โครงสร้างภาษีรถยนต์แบบใหม่ (ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. พ.ศ. 2535 – ปัจจุบัน)

ในการยกเลิกระบบภาษีการค้ารถยนต์ มาเป็นระบบภาษีมูลค่าเพิ่มนั้น นโยบายของรัฐบาลยังคงยึดหลักการที่จะไม่เพิ่มภาระภาษีแก่ผู้ใช้รถยนต์ขึ้นไปกว่าเดิม และจะคงอัตราการเก็บภาษีให้ใกล้เคียงกับอัตราเดิมที่ใช้อยู่หลังจากวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 จึงได้มีการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้น ทั้งรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า (CBU) และรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ (CKD) การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้โครงสร้างภาษีรถยนต์เปลี่ยนแปลงไปดังนี้

โครงสร้างภาษีรถยนต์ = อากรนำเข้า + ภาษีสรรพสามิต + ภาษีมหาดไทย + ภาษีมูลค่าเพิ่ม

การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจะเก็บในอัตราร้อยละ 7 เท่ากัน ระหว่างรถยนต์นำเข้า และรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ (CKD) ผู้บริโภคจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 บนฐานราคาขายปลีกเหมือนกัน

โครงสร้างราคารถยนต์เปลี่ยนไปด้วย คือ

โครงสร้างราคารถยนต์ = ราคานำเข้า C.I.F. + อากรนำเข้า + ภาษีสรรพสามิต + ภาษีมหาดไทย + ภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บเพื่อคงภาระภาษีเดิม และเพื่อสร้างความเป็นธรรมในสังคม เพราะรถยนต์มีลักษณะเป็นของฟุ่มเฟือย (Luxury Goods) ผู้มีรายได้สูงที่สามารถซื้อรถยนต์ที่มีราคาแพงก็ควรเสียภาษีสรรพสามิตมากกว่าผู้มีรายได้ปานกลางที่ซื้อรถในราคาย่อมเยา และยังเป็นการช่วยจำกัดการบริโภค (Rest Ride Consumption) รถยนต์ได้อีกด้วย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ส่วนที่สอง โครงสร้างภาษี และอัตราภาษีที่เกี่ยวกับรถยนต์นั่ง

จากการศึกษาในส่วนที่หนึ่ง พบว่าตั้งแต่ยุคส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ปี พ.ศ. 2503 ถึงยุคของนโยบายเสรี ปี พ.ศ. 2534 ยังไม่มีการเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่ง ภาษีรถยนต์นั่งในช่วงนี้จะจัดเก็บในรูปของภาษีการค้าโดยกรมสรรพากรหลังจากมีการปรับปรุงปฏิรูประบบภาษีของประเทศไทย ที่รัฐบาลได้นำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2535 และได้ยกเลิกระบบภาษีการค้า รถยนต์นั่งที่เคยเสียภาษีการค้าก็เปลี่ยนเป็นไปเสียภาษีมูลค่าเพิ่มแทน และเพื่อคงอัตราจัดเก็บภาษีให้เท่ากับอัตราภาษีที่เคยจัดเก็บหลังวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 จึงได้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งขึ้น และโอนหน้าที่ในการจัดเก็บให้กับกรมสรรพสามิตตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา

โครงสร้างภาษี และอัตราภาษีที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง

การศึกษาในส่วนนี้จะศึกษาโครงสร้างภาษีและอัตราภาษี 2 ช่วงเวลา คือ ช่วงที่ 1 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 - พ.ศ. 2534 และช่วงที่ 2 ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2535 – ปัจจุบัน

ช่วงที่ 1 ปี พ.ศ. 2504-2534 (ยุคของการให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง)

รถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) นำเข้า และรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ (CKD) ถูกจัดเก็บภาษีที่สำคัญ 2 ประเภท คือ ภาษีอากรนำเข้า และภาษีการค้า

1. ภาษีอากรนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป(CBU)

- ปี พ.ศ. 2504 ในขณะนี้รัฐบาลต้องการให้เกิดอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ขึ้นภายในประเทศ จึงกำหนดอัตราภาษีอากรนำเข้ารถยนต์นั่งไว้ที่อัตราร้อยละ 60 และกำหนดกำไรมาตรฐานไว้ที่อัตราร้อยละ 80

- ปี พ.ศ. 2512 ในปีนี้ประเทศไทยประสบปัญหาการขาดดุลการค้าอย่างรุนแรงถึง 12,119 ล้านบาท รัฐบาลจึงพยายามลดการนำเข้าเพื่อลดปัญหาการขาดดุลการค้าด้วยการลดการนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือยลง จึงได้ประกาศปรับขึ้นอากรนำเข้ารถยนต์นั่งเป็นอัตราร้อยละ 80

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- ปี พ.ศ. 2521 เนื่องจากปัญหาการขาดดุลการค้าที่ต่อเนื่องมาจากปี พ.ศ. 2513 กระทรวงพาณิชย์จึงประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปเข้ามาในประเทศ ตั้งแต่เมื่อวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2521 รถยนต์นั่งที่อนุญาตให้นำเข้าในกรณีพิเศษต้องเสียภาษีอากรนำเข้าในอัตราร้อยละ 150

- ปี พ.ศ. 2528 กระทรวงพาณิชย์ประกาศอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่ง ที่มีความจุกระบอกสูบขนาดเกิน 2,300 ซีซี และกระทรวงการคลังได้ประกาศปรับขึ้นอัตราอากรนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเกิน 2,300 ซีซี คงเป็นอัตราร้อยละ 200 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 150

- ปี พ.ศ. 2529 กระทรวงการคลังประกาศเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษครั้งแรกสำหรับรถยนต์นั่ง ขนาดเกิน 2,300 ซีซี ในอัตราร้อยละ 50

- ปี พ.ศ. 2530 กระทรวงการคลังประกาศเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษครั้งแรก สำหรับรถยนต์นั่ง ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี ในอัตราร้อยละ 30 และปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับรถยนต์นั่ง ขนาดเกิน 2,300 ซีซี เป็นอัตราร้อยละ 100 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ร้อยละ 50

- ปี พ.ศ. 2534 เป็นยุคของนโยบายการค้าเสรี วันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2534 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้นำเข้ารถยนต์นั่งได้โดยเสรี กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกการกำหนดซีรี่ส์รุ่นและแบบ ต่อมาเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 กระทรวงการคลังประกาศ ปรับลดภาษีอากรนำเข้าสำหรับรถยนต์นั่ง ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี คงเหลืออัตราร้อยละ 60 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอัตราร้อยละ 150 และรถยนต์นั่ง ขนาดเกิน 2,300 ซีซี เป็นอัตราร้อยละ 100 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอัตราร้อยละ 200 และปรับลดกำไรมาตรฐานลง เหลืออัตราร้อยละ 26 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอัตราร้อยละ 80 และได้ยกเลิกการเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 เป็นต้นมา ต่อจากนั้นวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2534 คณะรัฐมนตรีอนุมัติปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งใหม่ มีมติให้เปลี่ยนแปลงการกำหนดขนาดจากเดิมที่เคยกำหนดเป็นขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี เป็นขนาดต่ำกว่า 2,400 ซีซี และขนาดเกิน 2,300 ซีซี เป็นขนาดเกินกว่า 2,400 ซีซี และปรับลดอากรนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,400 ซีซี คงเหลืออัตราร้อยละ 42 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 60 การปรับโครงสร้างภาษีในครั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาความไม่เป็นธรรม เนื่องจากการแข่งขันบนฐานที่ต่างกันของรถยนต์ และยี่ห้อเพราะขนาดของเครื่องยนต์รถจะไม่ลงตัวที่ 2,300 ซีซี แต่จะมีขนาดใกล้เคียง

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กัน การเปลี่ยนแปลงขนาดในครั้งนี้จะไม่มีผลกระทบต่อรถยนต์นั่งนำเข้า เนื่องจากรถยนต์นำเข้าส่วนใหญ่จะมีขนาดใหญ่ที่ไม่ได้อยู่ในช่วงขนาดดังกล่าว (ตารางที่ 6)

2. ภาษีการค้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU)

- ปี พ.ศ. 2504 การนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) จะจัดเก็บภาษีการค้าตอนที่นำเข้า อัตราร้อยละ 20 ของรายรับ

รายรับ คือ ราคารถยนต์นั่ง C.I.F.

- ปี พ.ศ. 2513 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราภาษีการค้ารถยนต์นั่งนำเข้า เป็นอัตราร้อยละ 30 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ร้อยละ 20

- ปี พ.ศ. 2516 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราภาษีการค้ารถยนต์นั่งนำเข้า เป็นอัตราร้อยละ 40 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ร้อยละ 30

- ปี พ.ศ. 2530 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราภาษีการค้ารถยนต์นั่ง ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เป็นอัตราร้อยละ 50 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ร้อยละ 40

- ปี พ.ศ. 2534 เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 กระทรวงการคลังประกาศปรับลดอัตราภาษีการค้า เหลือร้อยละ 35 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ร้อยละ 40 และ 50 สำหรับเครื่องยนต์เบนซินและดีเซลตามลำดับ ต่อมาคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ปรับโครงสร้างภาษีใหม่ เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2534 ขณะที่ได้เตรียมนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ โดยประกาศเก็บอัตราภาษีการค้าในอัตราร้อยละ 40 กับรถยนต์นั่งทุกขนาด (ตารางที่ 6)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 6 โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง แบบรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504-2534

ช่วงเวลา	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	อากรนำเข้า[1/] (ร้อยละ)	ค่าธรรมเนียมพิเศษ[2/] (ร้อยละ)	กำไรมาตรฐาน[3/] (ร้อยละ)	ภาษีการค้าเมื่อนำเข้า[4/] (ร้อยละ)	ภาษีเทศบาล[5/] (ร้อยละ)
2504-2511	ทุกขนาด	60	-	80	20	10
2512	ทุกขนาด	80	-	80	20	10
2513-2515	ทุกขนาด	80	-	80	30	10
2516-2520	ทุกขนาด	80	-	80	40	10
2521-2527	ทุกขนาด	150	-	80	40	10
2528	< 2,300	150	-	80	40	10
	> 2,300	200	-	80	40	10
2529	< 2,300	150	-	80	40	10
	> 2,300	200	50	80	40	10
2530- 2 ก.ค. 2534	< 2,300					
	- เครื่องยนต์เบนซิน	150	30	80	40	10
	- เครื่องยนต์ดีเซล	150	30	80	50	10
	> 2,300					
	- เครื่องยนต์เบนซิน	200	100	80	40	10
	- เครื่องยนต์ดีเซล	200	100	80	50	10
3 ก.ค. – 25 ธ.ค. 2534	< 2,300					
	- เครื่องยนต์เบนซิน	60	ยกเลิก	26	35	10
	- เครื่องยนต์ดีเซล	60	ยกเลิก	26	35	10
	> 2,300					
	- เครื่องยนต์เบนซิน	100	ยกเลิก	26	40	10
	- เครื่องยนต์ดีเซล	100	ยกเลิก	26	40	10
26 ธ.ค.- 31 ธ.ค. 2534	< 2,400	42	ยกเลิก	26	40	10
	> 2,400	100	ยกเลิก	26	40	10

ที่มา: 1., 2., 3. กรมศุลกากร (2536)

4., 5. กรมสรรพากร (2536)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

3. ภาษีอากรนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) รถยนต์นั่ง

- ปี พ.ศ. 2504 ยุคเริ่มต้นอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ รัฐบาลให้การส่งเสริมการลงทุนแก่โรงงานประกอบรถยนต์ ผู้ประกอบการเริ่มนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) และจัดเก็บอากรนำเข้าอัตราร้อยละ 60

- ปี พ.ศ. 2505 รัฐบาลให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริม โดยปรับลดอากรนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) ลงครึ่งหนึ่งของอัตราอากรนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) คงเหลือจัดเก็บอัตราร้อยละ 30

- ปี พ.ศ. 2512 เนื่องจากปัญหาการขาดดุลการค้า กระทรวงการคลังจึงประกาศปรับขึ้นอัตราอากรนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) เป็นอัตราร้อยละ 50 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 30

- ปี พ.ศ. 2521 เนื่องจากปัญหาการขาดดุลการค้าที่ต่อเนื่องจากปี พ.ศ. 2512 เพื่อแก้ปัญหาการขาดดุลการค้า กระทรวงการคลังจึงประกาศปรับขึ้นอัตราอากรนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) เป็นอัตราร้อยละ 80 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 50 เพื่อลดการนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือย

- ปี พ.ศ. 2530 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราอากรนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) เป็นอัตราร้อยละ 112 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ร้อยละ 80 พร้อมทั้งยังประกาศจัดเก็บกำไรมาตรฐานชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) ที่นำเข้ามาในประเทศอัตราร้อยละ 11

- ปี พ.ศ. 2534 กระทรวงการคลังประกาศเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 ปรับลดอัตราอากรนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) เหลืออัตราร้อยละ 20 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 112 (ตารางที่ 7)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

4. ภาษีการค้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) รถยนต์นั่ง

- ปี พ.ศ. 2504 การนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) จะจัดเก็บภาษีการค้าเมื่อประกอบเป็นรถยนต์นั่ง แล้วนำออกจำหน่ายในอัตราร้อยละ 20 ของรายรับ

- ปี พ.ศ. 2513 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราภาษีการค้าเมื่อขายเป็นรถยนต์นั่งสำเร็จรูป เป็นอัตราร้อยละ 30 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 20

- ปี พ.ศ. 2530 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราภาษีการค้าเมื่อขายเป็นรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เป็นอัตราร้อยละ 40 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 30 และประกาศจัดเก็บภาษีการค้าเมื่อนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) เป็นครั้งแรก จัดเก็บในอัตราร้อยละ 1.5

- ปี พ.ศ. 2534 คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ปรับโครงสร้างภาษีใหม่ เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2534 พร้อมกับนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ โดยประกาศเก็บอัตราภาษีการค้าเมื่อขาย ชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) เป็นอัตราเดียว อัตราร้อยละ 40 (ตารางที่ 7)

ตารางที่ 7 โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง แบบชิ้นส่วนประกอบครบชุด(CKD) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504-2534

ช่วงเวลา	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	อากรนำเข้า[1/] (ร้อยละ)	ค่าธรรมเนียมพิเศษ[2/] (ร้อยละ)	กำไรมาตรฐาน[3/] (ร้อยละ)	ภาษีการค้าเมื่อนำเข้า[4/] (ร้อยละ)	ภาษีการค้าเมื่อขาย[5/] (ร้อยละ)	ภาษีเทศบาล[6/] (ร้อยละ)
2504	ทุกขนาด	60	-	-	-	20	10
2505	ทุกขนาด	30	-	-	-	20	10
2512	ทุกขนาด	50	-	-	-	20	10
2513-2520	ทุกขนาด	50	-	-	-	30	10
2521-2527	ทุกขนาด	80	-	-	-	30	10
2528-2529	ทุกขนาด	80	40	-	-	30	10

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 7 (ต่อ)

ช่วงเวลา	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	อากรนำเข้า[1/] (ร้อยละ)	ค่าธรรมเนียมพิเศษ[2/] (ร้อยละ)	กำไรมาตรฐาน[3/] (ร้อยละ)	ภาษีการค้าเมื่อนำเข้า[4/] (ร้อยละ)	ภาษีการค้าเมื่อขาย[5/] (ร้อยละ)	ภาษีเทศบาล[6/] (ร้อยละ)
2530- 2 ก.ค.	< 2,300						
2534	- เครื่องยนต์เบนซิน	112	-	11	1.5	30	10
	- เครื่องยนต์ดีเซล	112	-	11	1.5	40	10
	> 2,300						
	- เครื่องยนต์เบนซิน	112	-	11	1.5	30	10
	- เครื่องยนต์ดีเซล	112	-	11	1.5	40	10
3 ก.ค. - 25	< 2,300						
ธ.ค. 2534	- เครื่องยนต์เบนซิน	20	-	11	1.5	30	10
	- เครื่องยนต์ดีเซล	20	-	11	1.5	40	10
	> 2,300						
	- เครื่องยนต์เบนซิน	20	-	11	1.5	30	10
	- เครื่องยนต์ดีเซล	20	-	11	1.5	40	10
26 ธ.ค.- 31	< 2,400	20	-	11	1.5	40	10
ธ.ค. 2534	> 2,400	20	-	11	1.5	40	10

ที่มา: 1., 2., 3. กรมศุลกากร (2536)

4., 5., 6. กรมสรรพากร (2536)

ช่วงที่ 2 ปี พ.ศ. 2535-ปัจจุบัน (ยุคของการค้าเสรี)

1. ภาษีอากรนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU)

- วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 การนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้แทนภาษีการค้าตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนโครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2534 ปรับลดอากรนำเข้ารถยนต์นั่ง ขนาดเกินกว่า 2,400 ซีซี คงเหลืออัตราร้อยละ 68.5 จากเดิมที่เคยจัดเก็บในอัตราร้อยละ 100 ของราคา C.I.F.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2540 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราอากรนำเข้ารถยนต์นั่ง ทั้งขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี, 2,401-3,000 ซีซี และเกินกว่า 3,000 ซีซี เป็นอัตราเดียวในอัตราร้อยละ 80 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 42 และ 68.5 ตามลำดับ (ตารางที่ 8)

2. ภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งสำเร็จรูป(CBU) นำเข้า

- วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2534 เห็นชอบให้จัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่ใช้ควบคู่กับภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 โดยจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่ง ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี ในอัตราร้อยละ 32.5 ของราคานำเข้า C.I.F. เมื่อรวมอากรนำเข้าแล้ว และขนาดเกิน 2,400 ซีซี ในอัตราร้อยละ 38

- วันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2537 กระทรวงการคลังประกาศปรับอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ 2 อัตรา คือ ไม่เกิน 2,400 ซีซี และขนาดเกินกว่า 2,400 ซีซี เป็น 3 อัตรา ได้แก่ รถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี, ขนาด 2,401-3,000 ซีซีและขนาดเกินกว่า 3,000 ซีซี โดยจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งขนาดเกินกว่า 3,000 ซีซี ในอัตราร้อยละ 45

- วันที่ 17 สิงหาคม พ.ศ. 2540 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นอัตราร้อยละ 10 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 7

- วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งทุกขนาด ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี, 2,401-3,000 ซีซี และเกินกว่า 3,000 ซีซี เป็นอัตราร้อยละ 37.5, 43 และ 50 ตามลำดับ จากเดิมที่เคยจัดเก็บในอัตราร้อยละ 32.5, 38 และ 45

- วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 กระทรวงการคลังประกาศปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งทุกขนาด ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี, 2,401-3,000 ซีซี และเกินกว่า 3,000 ซีซี เหลืออัตราร้อยละ 35, 41 และ 48 ตามลำดับ จากเดิมที่เคยจัดเก็บในอัตราร้อยละ 37.5, 43 และ 50

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- วันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 กระทรวงการคลังประกาศปรับอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ 3 อัตรา คือ ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี, 2,401-3,000 ซีซี และเกินกว่า 3,001 ซีซี เป็น 4 อัตรา ได้แก่ ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี, 2,001-2,500 ซีซี, 2,501-3,000 ซีซี และเกินกว่า 3,001 ซีซี โดยจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 30, 35, 40 และ 50 ตามลำดับ

- วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2550 กระทรวงการคลังประกาศปรับลดการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเหลืออัตราร้อยละ 7 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 10 (ตารางที่ 8)

ตารางที่ 8 โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง แบบรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535-ปัจจุบัน

ช่วงเวลา	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	อากรนำเข้า[1/] (ร้อยละ)	ภาษีสรรพสามิตเมื่อนำเข้า[2/] (ร้อยละ)	ภาษีมหาดไทย[3/] (ร้อยละ)	ภาษีมูลค่าเพิ่ม[4/] (ร้อยละ)
1 ม.ค. 2535 - 1 มี.ค. 2537	≤ 2,400	42	32.5	10	7
	> 2,400	68.5	38	10	7
2 มี.ค. 2537 - 16 ส.ค. 2540	≤ 2,400	42	32.5	10	7
	2,401-3,000	68.5	38	10	7
	> 3,000	68.5	45	10	7
17 ส.ค. 2540 - 14 ต.ค. 2540	≤ 2,400	42	32.5	10	10
	2,401-3,000	68.5	38	10	10
	> 3,000	68.5	45	10	10
15 ต.ค. 2540 - 4 พ.ย. 2540	≤ 2,400	80	32.5	10	10
	2,401-3,000	80	38	10	10
	> 3,000	80	45	10	10
5 พ.ย. 2540 - 31 ธ.ค. 2542	≤ 2,400	80	37.5	10	10
	2,401-3,000	80	43	10	10
	> 3,000	80	50	10	10
1 ม.ค. 2543 - 27 ก.ค. 2547	≤ 2,400	80	35	10	10
	2,401-3,000	80	41	10	10
	> 3,000	80	48	10	10

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ช่วงเวลา	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	อากรนำเข้า[1/] (ร้อยละ)	ภาษีสรรพสามิตเมื่อนำเข้า[2/] (ร้อยละ)	ภาษีมหาดไทย[3/] (ร้อยละ)	ภาษีมูลค่าเพิ่ม[4/] (ร้อยละ)
28 ก.ค. 2547 - 30 ก.ย. 2550	≤ 2,000	80	30	10	10
	2,001-2,500	80	35	10	10
	2,501-3,000	80	40	10	10
	> 3,000	80	50	10	10
1 ต.ค. 2550 - ปัจจุบัน	≤ 2,000	80	30	10	7
	2,001-2,500	80	35	10	7
	2,501-3,000	80	40	10	7
	> 3,000	80	50	10	7

ที่มา: 1. กรมศุลกากร (2552)

2., 3. กรมสรรพสามิต (2552)

3. ภาษีอากรนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) รถยนต์นั่ง

- วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 ภาษีอากรนำเข้าส่วนประกอบครบชุด (CKD) รถยนต์นั่ง ยังคงจัดเก็บในอัตราเดียวกันกับก่อนประกาศใช้ภาษีมูลค่าเพิ่ม คือจัดเก็บในอัตราร้อยละ 20 และยกเลิกการจัดเก็บกำไรมาตรฐาน

- วันที่ 17 สิงหาคม พ.ศ. 2540 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นอัตราร้อยละ 10 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 7

- วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 กระทรวงการคลังประกาศปรับขึ้นอัตราอากรนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด(CKD) รถยนต์นั่ง เป็นอัตราร้อยละ 33 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 20

- วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2550 กระทรวงการคลังประกาศปรับลดการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม เหลืออัตราร้อยละ 7 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 10 (ตารางที่ 9)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 9 โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง แบบชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535-ปัจจุบัน

ช่วงเวลา	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	อากรนำเข้า[1/] (ร้อยละ)	ภาษีมูลค่าเพิ่ม[2/] (ร้อยละ)
1 ม.ค. 2535 - 16 ส.ค. 2540	ทุกขนาด	20	7
17 ส.ค. 2540 - 31 ธ.ค. 2542	ทุกขนาด	20	10
1 ม.ค. 2543 - 30 ก.ย. 2549	ทุกขนาด	33	10
1 ต.ค. 2550 – ปัจจุบัน	ทุกขนาด	33	7

ที่มา: 1. กรมศุลกากร (2552)
2. กรมสรรพากร (2552)

จากการศึกษาโครงสร้างภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์นั่ง ประกอบด้วยภาษีที่สำคัญอยู่ 2 ประเภท ด้วยกัน ได้แก่ ภาษีอากรนำเข้า ภาษีการค้าและภาษีสรรพสามิต ปัจจุบันการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) จะต้องเสียภาษีรวม ภาระภาษีประมาณร้อยละ 190, 230, 250 และ 330 สำหรับรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี, 2,001- 2,500 ซีซี , 2,501-3,000 ซีซี และเกินกว่า 3,000 ซีซี ตามลำดับ มีรายละเอียดภาษี ดังนี้ คือ

รถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี = อากรนำเข้า 80% ของราคา C.I.F. + ภาษีสรรพสามิต 30% + ภาษีมหาดไทย 10% ของภาษีสรรพสามิต + ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

รถยนต์นั่งขนาด 2,001-2,500 ซีซี = อากรนำเข้า 80% ของราคา C.I.F. + ภาษีสรรพสามิต 35% + ภาษีมหาดไทย 10% ของภาษีสรรพสามิต + ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

รถยนต์นั่งขนาด 2,501-3,000 ซีซี = อากรนำเข้า 80% ของราคา C.I.F. + ภาษีสรรพสามิต 40% + ภาษีมหาดไทย 10% ของภาษีสรรพสามิต + ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

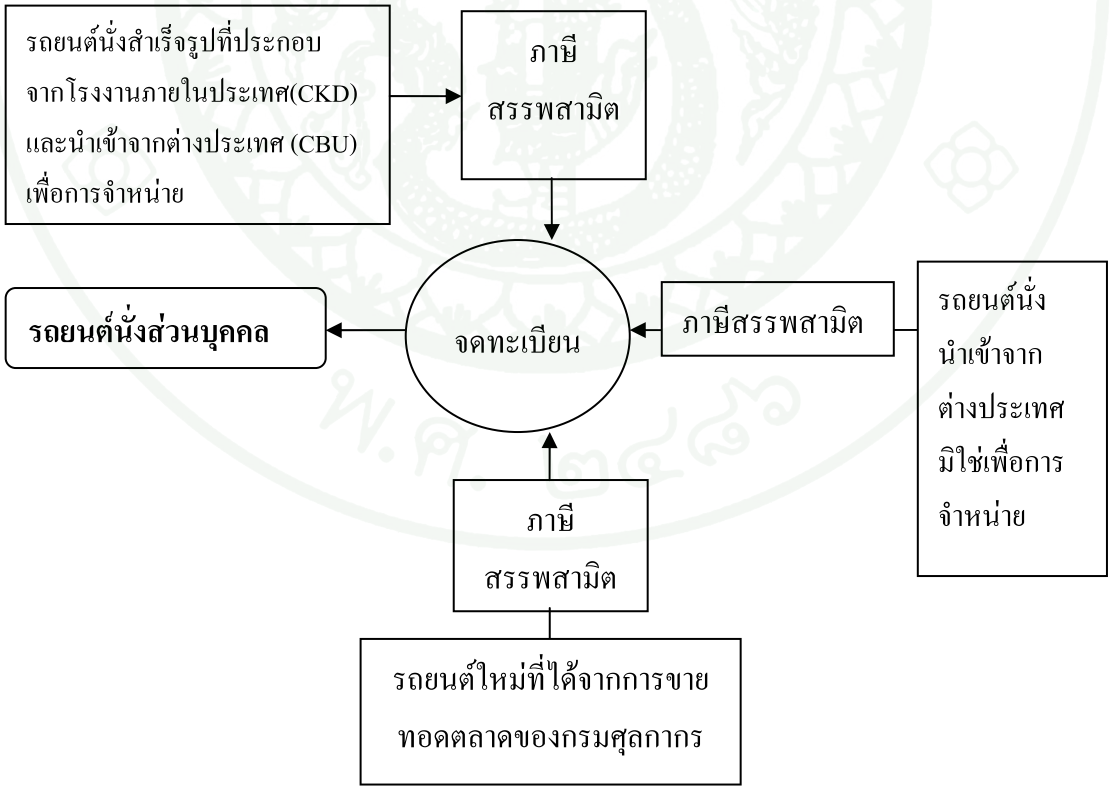
ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

รถยนต์นั่งขนาดเกินกว่า 3,000 ซีซี = อากรนำเข้า 80% ของราคา C.I.F. + ภาษีสรรพสามิต 50% + ภาษีมหาดไทย 10% ของภาษีสรรพสามิต + ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

รถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบมากขึ้น ภาระภาษีจะสูงขึ้นตามไปด้วย

โครงสร้างภาษี และอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

รถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าจากต่างประเทศ จะถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเมื่อนำเข้าพร้อมภาษีอากรนำเข้า ส่วนรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศ (CKD) จะถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเมื่อนำออกจำหน่าย รถยนต์นั่งจากทั้งสองกรณีดังกล่าวเมื่อผู้ซื้อนำไปจดทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบก ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งจึงจัดเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ภาพที่ 6)



ภาพที่ 6 ขั้นตอนการเสียภาษีรถยนต์นั่ง การจดทะเบียน เพื่อเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาษีสรรพสามิตจัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ถูกนำมาใช้เนื่องจากรัฐบาลนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้แทนภาษีการค้าที่ถูกยกเลิกไป ทำให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่เคยเสียภาษีการค้าเปลี่ยนไปเป็นเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 แทน และเพื่อคงอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลให้เท่ากับอัตราภาษีก่อนนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ จึงได้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา โครงสร้างภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่เริ่มจัดเก็บจนกระทั่งถึงปัจจุบัน มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีทั้งหมด 6 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 – 1 มีนาคม พ.ศ. 2537

การกำหนดโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในครั้งนี้ อยู่ในกรอบของการให้ภาระภาษีสรรพสามิตเมื่อรวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ยังคงเท่ากับภาระภาษีการค้าเดิม เพื่อมิให้เป็นการเพิ่มภาระภาษีแก่ผู้ประกอบการและประชาชนผู้บริโภคมากเกินไป โครงสร้างภาษีสรรพสามิตจึงมีลักษณะคล้ายคลึงกับโครงสร้างภาษีการค้า กล่าวคือ ยังคงแบ่งประเภทของรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ส่วนบุคคลตามขนาดความจุกระบอกสูบ ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี และขนาดเกิน 2,400 ซีซี (ตารางที่ 10)

ตารางที่ 10 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2535 – 1 มี.ค. 2537

ประเภท	**ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)**	**กำลังเครื่องยนต์ (แรงม้า) HP**	**อัตราภาษี (ร้อยละ)**
1. รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) หรือ	≤ 2,400	-	32.5
รถยนต์นั่ง ดัดแปลงจาก รถยนต์กระบะ	> 2,400	-	38

ที่มา: ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตรา และยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27) (2535)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ครั้งที่ 2 ตั้งแต่วันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2537 – 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540

ในช่วงนี้รัฐบาล ได้ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยเพิ่มอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ตามขนาดของความจุกระบอกสูบ จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ 2 อัตรา เพิ่มขึ้นเป็น 3 อัตรา ดังนี้

- รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)

- รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 2,400 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)

- รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)

นอกจากเพิ่มอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่ง(รถเก๋ง) แล้วยังได้เปลี่ยนนิยามรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (Sport Utility Vehicle: SUV) ให้เป็นรถยนต์ชนิดตรวจการณ์ (Off-Road Passenger Vehicle: OPV) และจัดเก็บแยกจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) (ตารางที่ 11)

ตารางที่ 11 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 2 มี.ค. 2537 – 4 พ.ย. 2540

ประเภท	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	กำลังเครื่องยนต์ (แรงม้า) HP	อัตราภาษี (ร้อยละ)
1. รถยนต์นั่ง(รถเก๋ง) หรือ	≤ 2,400	≤ 220	32.5
รถยนต์นั่งดัดแปลงจากรถยนต์	2,401-3,000	≤ 220	38
กระบะ	> 3,000	> 220	45
2. รถยนต์นั่งตรวจการ (OPV)	ทุกขนาด	-	27

ที่มา: ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตรา และยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 32) (2537)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สาเหตุที่รัฐบาลได้กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ที่มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่สูงกว่ารถยนต์นั่งขนาดเล็ก เพราะต้องการจำกัดการบริโภครถยนต์หรูหราฟุ่มเฟือย โดยรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่จะมีราคาแพง และเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย และที่แยกรถยนต์นั่งตรวจการ(OPV) ออกจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) เนื่องจากรัฐบาลได้ดำเนินการสนับสนุนส่งเสริมให้ต่างชาติ เข้ามาตั้งโรงงานผลิตในประเทศ และเพื่อป้องกันการหลีกเลี่ยงภาษีจากการผลิตรถยนต์ดัดแปลงที่ผิดกฎหมาย จึงกำหนดอัตราภาษีรถยนต์นั่งตรวจการต่ำกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ครั้งที่ 3 ตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540 – 31 ธันวาคม พ.ศ. 2542

ในช่วงนี้โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยังเหมือนช่วงที่ผ่านมา แต่มีการปรับเพิ่มอัตราภาษีที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ทุกขนาดความจุกระบอกสูบอีกร้อยละ 5 (ตารางที่ 12)

ตารางที่ 12 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 5 พ.ย. 2540 – 31 ธ.ค. 2542

ประเภท	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	กำลังเครื่องยนต์ (แรงม้า) HP	อัตราภาษี (ร้อยละ)
1. รถยนต์นั่ง(รถเก๋ง) หรือรถยนต์	≤ 2,400	≤ 220	37.5
นั่งดัดแปลงจากรถยนต์กระบะ	2,401-3,000	≤ 220	43
	> 3,000	> 220	50
2. รถยนต์นั่งตรวจการ (OPV)	ทุกขนาด	-	32

ที่มา: ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตรา และยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 50) (2540)

สาเหตุที่รัฐบาลประกาศปรับเพิ่มอัตราภาษีเนื่องมาจากการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ ในปี พ.ศ. 2540 เศรษฐกิจไทยหดตัว ทำให้รายได้ของรัฐบาลที่มาจากภาษีลดลงอย่างมาก ขณะที่รัฐบาลมีความจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากเพื่อแก้ไขวิกฤตเศรษฐกิจ รัฐบาลจึงมีนโยบายให้ขึ้นอัตราภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทุกประเภท

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ครั้งที่ 4 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 – 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2543

ในช่วงนี้โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลยังเหมือนกับในช่วงที่ผ่านมา แต่มีการปรับลดอัตราภาษีรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ทุกขนาดความจุกระบอกสูบลงร้อยละ 2-3 (ตารางที่ 13)

ตารางที่ 13 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2543 – 15 ก.พ. 2543

ประเภท	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	กำลังเครื่องยนต์ (แรงม้า) HP	อัตราภาษี (ร้อยละ)
1. รถยนต์นั่ง(รถเก๋ง) หรือ	≤ 2,400	≤ 220	35
รถยนต์นั่งดัดแปลงจาก	2,401-3,000	≤ 220	41
รถยนต์กระบะ	> 3,000	> 220	48
2. รถยนต์นั่งตรวจการ (OPV)	ทุกขนาด	-	29

ที่มา: ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตรา และยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 58) (2543)

สาเหตุของการปรับอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บ เนื่องจากในช่วงนี้รัฐบาลต้องการให้ความคุ้มครอง และช่วยเหลือผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์ภายในประเทศ จึงมีนโยบายให้ปรับขึ้นภาษีอากรนำเข้าชิ้นส่วน และอุปกรณ์รถยนต์จากเดิมร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 33

ผลของการปรับขึ้นภาษีอากรนำเข้าของชิ้นส่วน และอุปกรณ์รถยนต์ทำให้ภาระภาษีผู้ผลิตรถยนต์ ที่จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วน และอุปกรณ์รถยนต์นำเข้าในการผลิตเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นจึงต้องลดภาษีสรรพสามิตเพื่อมิให้ราคารถยนต์ที่ผลิตในประเทศสูงขึ้น จนเกิดเป็นภาระภาษีแก่ผู้ผลิต และผู้ซื้อรถยนต์

ครั้งที่ 5 ตั้งแต่วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 – 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547

ในช่วงนี้โครงสร้างภาษี และอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลยังเหมือนช่วงที่ผ่านมา แต่รัฐบาลได้เพิ่มประเภทรถยนต์นั่งขึ้นอีก 3 ประเภท แยกออกจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ดังนี้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pickup Passenger Vehicle: PPV)

- รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)

- รถยนต์กระบะดัดแปลง

ทำให้ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเปลี่ยนไป (ตารางที่ 14)

ตารางที่ 14 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 16 ก.พ. 2543 – 27 ก.ค. 2547

ประเภท	**ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)**	**กำลังเครื่องยนต์ (แรงม้า) HP**	**อัตราภาษี (ร้อยละ)**
1. รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง)	≤ 2,400	≤ 220	35
	2,401-3,000	≤ 220	41
	> 3,000	> 220	48
2. รถยนต์นั่งตรวจการ (OPV)	ทุกขนาด	-	29
3. รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV)	ทุกขนาด	-	18
4. รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)	นำเข้า / ผลิต	-	12
	ดัดแปลง	-	20
5. รถยนต์กระบะดัดแปลง	≤ 2,400	-	35
	> 2,400	-	41

ที่มา: ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตรา และยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 60) (2543)

สาเหตุที่รัฐบาลกำหนดประเภทรถยนต์นั่งเพิ่มก็เพื่อแก้ไขปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีด้วยการดัดแปลงรถยนต์บรรทุกประเภทกระบะเป็นรถยนต์นั่ง

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ครั้งที่ 6 ตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 – ปัจจุบัน

ช่วงเวลานี้มีการปรับปรุงโครงสร้าง และอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) โดยแบ่งประเภทรถยนต์นั่งตามความจุกระบอกสูบ จากเดิม 3 อัตรา แบ่งเป็น 4 อัตรา ดังนี้

- รถยนต์นั่ง(รถเก๋ง) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)

- รถยนต์นั่ง(รถเก๋ง) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ซีซี แต่ไม่เกิน 2,500 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)

- รถยนต์นั่ง(รถเก๋ง) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)

- รถยนต์นั่ง(รถเก๋ง) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)

พร้อมกันนี้ได้ปรับอัตราภาษีที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ดังนี้ (ตารางที่ 15)

ตารางที่ 15 การเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ส่วนบุคคล

(หน่วย: ร้อยละ)

ขนาดของกระบอกสูบ	อัตราภาษีก่อนเปลี่ยนโครงสร้าง วันที่ 28 ก.ค. พ.ศ. 2547	อัตราภาษีหลังเปลี่ยนโครงสร้าง ตั้งแต่วันที่ 28 ก.ค. พ.ศ. 2547
1. ≤ 2,000 ซีซี	35	30
2. 2,001-2,400 ซีซี	35	35
3. 2,401-2,500 ซีซี	41	35
4. 2,501-3,000 ซีซี	41	40
5. > 3,000 ซีซี	48	50

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2547)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

นอกจากรัฐบาลปรับโครงสร้างภาษีและอัตราภาษีรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) แล้ว (ตารางที่ 16) ยังยกเว้นการเก็บภาษีจากรถยนต์นั่งตรวจการ(OPV) โดยมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป ทำให้โครงสร้างภาษีสรรพสามิตเป็นดังนี้ (ตารางที่ 17)

ตารางที่ 16 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 28 ก.ค. 2547 – 31 ธ.ค. 2547

ประเภท	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	กำลังเครื่องยนต์ (แรงม้า) HP	อัตราภาษี (ร้อยละ)
1. รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง)	≤ 2,000	≤ 220	30
	2,001-2,500	≤ 220	35
	2,501-3,000	≤ 220	40
	> 3,000	> 220	50
2. รถยนต์นั่งตรวจการ (OPV)	ทุกขนาด	-	29
3. รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV)	≤ 3,250	-	20
	> 3,250	-	50
4. รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)	≤ 3,250	-	12
	> 3,250	-	50
5. รถยนต์กระบะดัดแปลง			
- ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบ	≤ 3,250	-	3
กิจการเป็นธุรกิจ	> 3,250	-	50
- ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงทั่วไป	-	-	-

ที่มา: ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตรา และยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 72 และ 74) (2547)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 17 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2548 - ปัจจุบัน

ประเภท	ขนาดของกระบอกสูบ (ซีซี)	กำลังเครื่องยนต์ (แรงม้า) HP	อัตราภาษี (ร้อยละ)
1. รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง)	≤ 2,000	≤ 220	30
	2,001-2,500	≤ 220	35
	2,501-3,000	≤ 220	40
	> 3,000	> 220	50
2. รถยนต์นั่งตรวจการ (OPV)	ทุกขนาด	-	ยกเว้น
3. รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV)	≤ 3,250	-	20
	> 3,250	-	50
4. รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)	≤ 3,250	-	12
	> 3,250	-	50
5. รถยนต์กระบะดัดแปลง			
- ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบ	≤ 3,250	-	3
กิจการเป็นธุรกิจ	> 3,250	-	50
- ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงทั่วไป	-	-	-

ที่มา: ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตรา และยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 72 และ 74) (2547)

สาเหตุของการปรับโครงสร้าง และอัตราภาษีในครั้งนี้เพื่อสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์นั่งพัฒนาเครื่องยนต์ที่มุ่งไปสู่การประหยัดพลังงานและส่งเสริมให้ใช้รถยนต์นั่งที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น ดังนั้นเพื่อเป็นการสนับสนุนให้มีการผลิต และใช้รถยนต์นั่งที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี รัฐบาลจึงมีนโยบายลดอัตราภาษีที่จัดเก็บลงร้อยละ 5 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ร้อยละ 35 เหลือเพียงร้อยละ 30 และจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 2 จากเดิมที่จัดเก็บร้อยละ 48 เพิ่มเป็นร้อยละ 50

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ความรับผิดชอบในการเสียภาษีสรรพสามิต

1. กรณีรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศ(CKD)

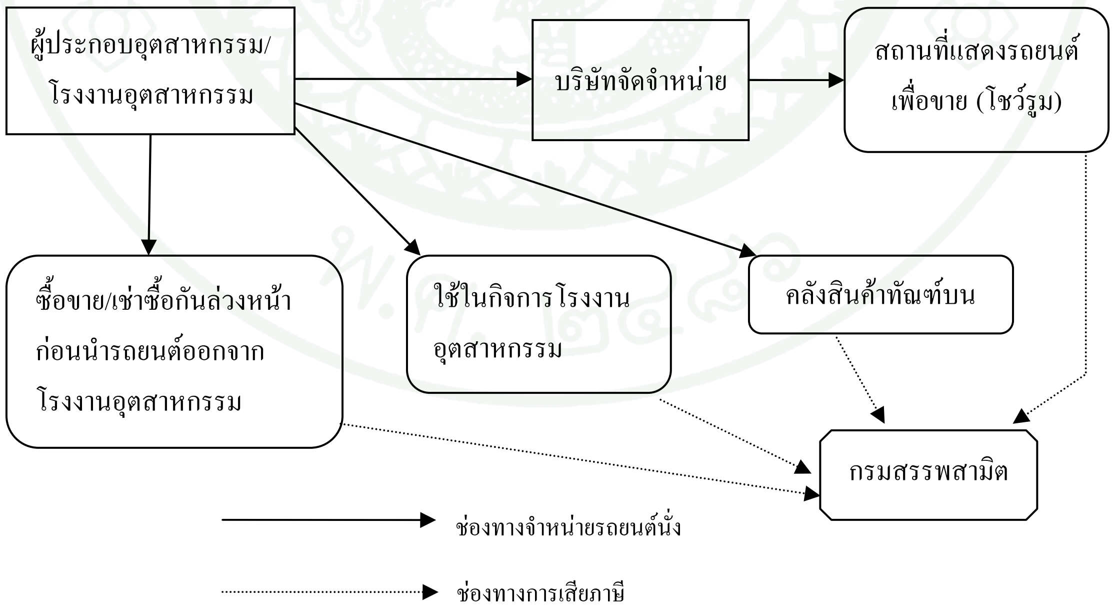
1.1 รถยนต์นั่งที่อยู่ในโรงงานอุตสาหกรรมต้องเสียภาษีเมื่อนำรถยนต์นั่งออกจากโรงงานอุตสาหกรรมเว้นแต่

1.1.1 นำรถยนต์นั่งจากโรงอุตสาหกรรมไปเก็บไว้ที่คลังสินค้าทัณฑ์บน

1.1.2 นำรถยนต์นั่งจากโรงงานอุตสาหกรรมไปเก็บไว้ในสถานแสดงรถยนต์เพื่อขาย (โชว์รูม)

1.1.3 นำรถยนต์ไปใช้ภายในโรงงานอุตสาหกรรม หรือในกิจการของโรงงานอุตสาหกรรม

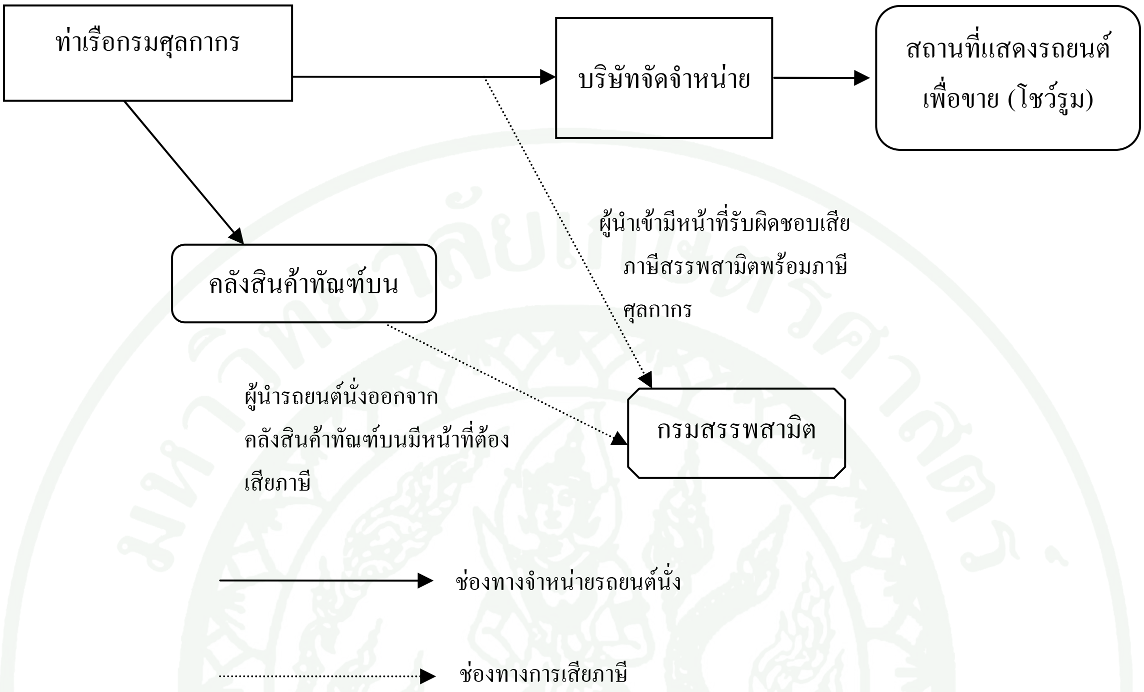
1.2 ในกรณีที่มีการซื้อขายหรือเช่าซื้อรถยนต์กันล่วงหน้าก่อนนำรถยนต์นั่งออกจากโรงงานอุตสาหกรรมผู้ประกอบการต้องเสียภาษีสรรพสามิตพร้อมภาษีมูลค่าเพิ่ม



ภาพที่ 7 ผู้มีหน้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตกรณีรถยนต์นั่งประกอบในประเทศ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2. กรณีรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) นำเข้า



ภาพที่ 8 ผู้มีหน้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตกรณีรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) นำเข้า

ส่วนที่สาม รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ปัจจุบันรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แบ่งเป็น 5 ประเภท ได้แก่ รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง), รถยนต์นั่งตรวจการ (OPV), รถยนต์กระบะดัดแปลง, รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) และรถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) รัฐบาลสามารถจัดเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ได้มากเป็นลำดับที่หนึ่ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544-2551 มีสัดส่วนร้อยละ 77.96 – 87.43 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งหมด (ตารางที่ 18)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 18 รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปี พ.ศ. 2544-2551

(ล้านบาท)

ประเภทรถยนต์นั่ง	ปี พ.ศ.							
	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง)	19,683	26,721	27,426	45,610	39,064	37,825	41,789	30,579
	(81.95)	(78.94)	(82.92)	(87.43)	(79.06)	(77.96)	(81.83)	(78.53)
รถยนต์ตรวจการ(OPV)	1,451	3,656	2,219	1,225	1,018	15	8	-
	(6.04)	(10.80)	(6.71)	(2.35)	(2.06)	(0.03)	(0.02)	(0.00)
รถยนต์กระบะ	372	314	112	141	32	13	8	9
ดัดแปลง	(1.55)	(0.93)	(0.34)	(0.27)	(0.07)	(0.03)	(0.02)	(0.02)
รถยนต์นั่งกึ่ง บรรทุก	587	949	828	2,254	5,867	4,999	3,107	4,396
(PPV)	(2.45)	(2.80)	(2.50)	(4.32)	(11.87)	(10.30)	(6.08)	(11.29)
รถยนต์นั่ง Double Cap	1,926	2,209	2,489	2,937	3,431	5,664	6,153	3,953
	(8.02)	(6.53)	(7.53)	(5.63)	(6.94)	(11.67)	(12.05)	(10.15)
รวม	24,019	33,849	33,075	52,166	49,413	48,516	51,065	38,938
	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บมีหน่วยเป็นร้อยละ

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2551)

รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แสดงให้เห็นว่าช่วงเกือบทศวรรษที่ผ่านมารถยนต์นั่งที่เป็นรถเก๋งที่ยังคงได้รับความนิยมจากประชาชนผู้บริโภคเป็นอย่างมากถึงแม้จะมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราที่สูงกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลประเภทอื่นๆ ก็ตาม

รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ส่วนบุคคล ก่อนปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 - 2547 รัฐบาลสามารถจัดเก็บได้เพิ่มขึ้นทุกปี ถึงแม้ว่าในช่วงนี้โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง(รถเก๋ง)ส่วนบุคคลมีการเปลี่ยนแปลงโดยจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV), รถยนต์นั่งที่มีกระบะ และรถยนต์กระบะดัดแปลง แยกออกจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) แล้วก็ตาม โดยปี พ.ศ. 2545 จัดเก็บได้เป็น 26,721 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2544 ร้อยละ 35.75 ปี พ.ศ. 2546 จัดเก็บได้เป็น 27,426 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2545 ร้อยละ 2.64 และปี พ.ศ. 2547 จัดเก็บได้เพิ่มเป็น 45,610 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2546 ร้อยละ 66.30 (ตารางที่ 19)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 19 รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง(รถเก๋ง) ตามขนาดเครื่องยนต์ ปี พ.ศ. 2544-2551

(หน่วย: ล้านบาท)

ขนาดกระบอกสูบ	ปี พ.ศ.							
	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
≤ 2,000 ซีซี	0	0	0	5,298	20,060	28,696	25,534	21,642
	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(11.62)	(51.35)	(75.87)	(61.10)	(70.77)
≤ 2,400 ซีซี	18,720	23,564	25,164	36,410	9,218	444	6,798	137
	(95.11)	(88.19)	(91.75)	(79.83)	(23.60)	(1.17)	(16.27)	(0.45)
2,001 - 2,500 ซีซี	0	0	0	430	4,546	5,574	5,496	4,618
	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.94)	(11.64)	(14.74)	(13.15)	(15.10)
2,401 - 3000 ซีซี	937	2,985	2,023	2,658	1,820	175	698	406
	(4.76)	(11.17)	(7.38)	(5.83)	(4.66)	(0.46)	(1.67)	(1.33)
2,501 - 3,000 ซีซี	0	0	0	511	2,221	1,452	1,925	1,649
	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(1.12)	(5.68)	(3.84)	(4.61)	(5.39)
> 3,000 ซีซี	26	172	239	304	1,199	1,483	1,338	2,128
	(0.13)	(0.64)	(0.87)	(0.67)	(3.07)	(3.92)	(3.20)	(6.96)
รวม	19,683	26,721	27,426	45,610	39,064	37,825	41,789	30,579
	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)	(100.00)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บมีหน่วยเป็นร้อยละ

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2552)

เมื่อรัฐบาลประกาศปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ส่วนบุคคล เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ 3 อัตรา ตามขนาดความจุกระบอกสูบ คือ ไม่เกิน 2,400 ซีซี, 2,401-3,000 ซีซี และมากกว่า 3,000 ซีซี เปลี่ยนเป็น 4 อัตรา คือ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 2,000 ซีซี, 2,001-2,500 ซีซี, 2,501-3,000 ซีซี และขนาดเกิน 3,000 ซีซี พร้อมกับปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี คงเหลืออัตราร้อยละ 30 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 35 ขนาด 2,401-2,500 ซีซี คงเหลืออัตราร้อยละ 35 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 41 และขนาด 2,501-3,300 ซีซี คงเหลืออัตราร้อยละ 40 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่อัตราร้อยละ 41 (ตารางที่ 15)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผลจากการปรับโครงสร้างภาษีเมื่อวันที่ 27 กรกฎคม พ.ศ. 2547 ทำให้รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง(รถเก๋ง) ส่วนบุคคลใน ปี พ.ศ. 2548 จัดเก็บได้ 39,064 ล้านบาท ลดลงจากปี พ.ศ. 2547 ร้อยละ 14.35 ปี พ.ศ. 2549 จัดเก็บได้ 37,825 ล้านบาท ลดลงจากปี พ.ศ. 2548 ร้อยละ 3.17 ปี พ.ศ. 2551 จัดเก็บได้ 30,579 ล้านบาท ลดลงจากปี พ.ศ. 2550 ร้อยละ 26.83 (ตารางที่ 19)

สำหรับรายได้ภาษีรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ส่วนบุคคลขนาดใหญ่ (ขนาดเครื่องยนต์เกิน 3,000 ซีซี) ในช่วงปี พ.ศ. 2544-2551 รัฐบาลจัดเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตได้เพิ่มขึ้นทุกปี ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะประกาศปรับขึ้นอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 เป็นร้อยละ 50 จากเดิมที่เคยจัดเก็บอยู่ร้อยละ 48 เพื่อสนับสนุนนโยบายประหยัดพลังงานแล้วก็ตาม นั้นเป็นเพราะว่ารถยนต์นั่งขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งที่นำเข้าจากต่างประเทศ ราคาของรถยนต์นั่งค่อนข้างแพง ผู้ซื้อเป็นผู้มีรายได้สูงอยู่แล้ว การที่รัฐบาลปรับขึ้นอัตราภาษีจึงไม่มีผลกระทบต่อผู้บริโภค

การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ส่วนบุคคล ข้างต้นนี้ ภาครัฐได้ดำเนินการบนหลักการ และเหตุผลต่างๆ ดังนี้

1. เพื่อให้โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์มีความโปรงใส ชัดเจนและยุติธรรมต่อผู้ประกอบการในธุรกิจ และอุตสาหกรรมโดยรวม และโครงสร้างภาษีต้องสอดคล้องรองรับเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิต และส่งออกรถยนต์ของเอเชีย (ดีทรอยต์แห่งเอเชีย)

2. เนื่องจากสถานการณ์ด้านพลังงานของโลก และประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงไป ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก ดังนั้นโครงสร้างภาษีรถยนต์จะต้องสะท้อนสภาวการณ์ดังกล่าวด้วยการส่งเสริมให้มีการอนุรักษ์พลังงานอย่างจริงจัง รัฐบาลจึงประกาศ ปรับลดอัตราภาษีที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ส่วนบุคคลขนาดเล็ก (ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,000 ซีซี) และปรับเพิ่มอัตราภาษีที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) ส่วนบุคคลขนาดใหญ่ (ขนาดเครื่องยนต์เกิน 3,000 ซีซี) รวมทั้งโดยการสนับสนุนให้มีการพัฒนายานยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง และยานยนต์ที่สามารถใช้พลังงานทดแทนได้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะพบว่าโครงสร้างภาษีที่เกี่ยวกับรถยนต์นั่งตั้งแต่ยุคเริ่มต้นอุตสาหกรรมรถยนต์จนกระทั่งเข้าสู่ยุคการค้าเสรี ก่อนวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 โครงสร้างภาษีมีความซับซ้อนอย่างยิ่ง โดยเฉพาะรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศ (CKD) ที่ต้องเสียภาษีอากรขาเข้า กำไรมาตรฐาน ภาษีการค้าเมื่อนำเข้า ภาษีเทศบาลเมื่อนำเข้า เมื่อนำมาประกอบเป็นรถยนต์นั่งแล้วนำออกจำหน่ายต้องเสียภาษีการค้าเมื่อขาย และภาษีเทศบาลอีกครั้ง เมื่อรวมภาระภาษีรถยนต์นั่งแล้วสูงเกือบร้อยละ 400 (ขนาดเครื่องยนต์น้อยกว่า 2,300 ซีซี)[1] โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งที่สูงนี้นอกจากจะทำให้ระยะเวลาดังกล่าวอุตสาหกรรมรถยนต์ได้รับการคุ้มครองจนยังคงเป็นอุตสาหกรรมที่พึ่งพาตนเองไม่ได้แล้ว ยังส่งผลให้ราคารถยนต์นั่งที่ผู้บริโภคต้องจ่ายสูงไปด้วย การที่รัฐบาลประกาศปรับโครงสร้างภาษีวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 พร้อมทั้งยกเลิกภาษีการค้าแล้วนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ไปพร้อมกันนอกจากภาระภาษีจะลดลงเหลือร้อยละ 136.06 (ขนาดเครื่องยนต์น้อยกว่า 2,300 ซีซี)[2] ผลที่เกิดขึ้นยังทำให้ราคารถยนต์นั่งลดลงตามไปด้วย เป็นสิ่งจูงใจให้ผู้ประกอบการเข้ามาตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้น เกิดการแข่งขันในการผลิตทั้งผู้ผลิตรถยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์รถยนต์ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่อง ส่งผลให้เกิดการจ้างงานในประเทศ นอกจากรัฐบาลจะเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่งได้แล้ว ยังสามารถเก็บภาษีเงินได้จากบุคคล และธุรกิจที่จัดตั้งขึ้นเกี่ยวกับรถยนต์นั่งได้อีกด้วย

---

[1] สมมติราคานำเข้า c.i.f. ของรถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี ราคาคันละ 100,000 บาท ภาระภาษีจะสูงเกือบร้อยละ 400 (รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, 2536: 6)

[2] สมมติราคานำเข้า c.i.f. ของรถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี ราคาคันละ 100,000 บาท ภาระภาษีจะลดลงเหลือร้อย ละ 136.06 (รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, 2536: 6)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์

ในบทนี้เป็นการวิเคราะห์ผลการศึกษาในเชิงปริมาณ โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่หนึ่ง การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยใช้รูปแบบของสมการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Linear Regression) และใช้การประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบสองชั้น (Two Stage Least Square: 2SLS) และส่วนที่สอง การวิเคราะห์ภาระภาษีที่ตกอยู่กับผู้บริโภคและผู้ผลิตรวมทั้งภาระภาษีส่วนเกินที่เกิดขึ้นในสังคมซึ่งเกิดจากการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลโดยอาศัยผลการศึกษาในส่วนที่หนึ่งมาวิเคราะห์ดุลยภาพเพื่อหาภาระภาษีดังกล่าว

ส่วนที่หนึ่ง ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ในส่วนนี้จะศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ขั้นตอนด้วยกัน ขั้นตอนที่หนึ่ง อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ขั้นตอนที่สอง อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีสรรพสามิต และขั้นตอนที่สาม อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีสรรพสามิต โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. สมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

จากการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ผลลัพธ์ที่ได้แสดงให้อยู่ในรูปสมการได้ดังนี้

$$QPC^{d}_{t} = \underset{(3.901)^{***}}{35047.50} - \underset{(-1.654)}{0.015P_t} - \underset{(-0.096)}{27.44i_t} + \underset{(37.964)^{***}}{630.05PO_t} + \underset{(1.194)}{180GR_t}$$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

R - squared	=	0.988
Adjusted R - squared	=	0.987
F - statistic	=	505.839
Sig - F	=	0.000
S.E. of regression	=	496.583
Durbin - Watson Stat	=	1.163

*** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่า T - statistic

จากการประมาณการสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ค่า R- squared ที่ได้คือ 0.988 แสดงให้ทราบว่าตัวแปรอิสระในสมการ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (P) อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (i) ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (PO) และอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (GR) สามารถใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้ถึงร้อยละ 98.8 ส่วนอีกร้อยละ 1.2 เป็นการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มาจากตัวแปรอื่นๆ และหลังจากปรับค่าโดยใช้ Adjusted R - squared แล้ว อิทธิพลของตัวแปรอิสระยังคงมีอยู่ถึงร้อยละ 98.7 ค่า F - statistic มีค่าเท่ากับ 505.839 แสดงว่าตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลปรากฏว่าค่า Durbin - Watson Stat มีค่าเท่ากับ 1.163 ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าค่าดังกล่าวอยู่ในช่วงที่สรุปได้ว่า ค่าความคลาดเคลื่อนมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ (Autocorrelation) และเมื่อพิจารณาค่า T-statistic ตัวแปรอิสระในสมการ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 85 ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 สำหรับอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ จึงตัดตัวแปรอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และตัวแปรอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลออกจากสมการ ดังนั้นจึงประมาณการสมการใหม่ได้ดังนี้

$$QPC^{d}_{t} = 42369.16 - 0.023P_{t} + 632.526PO_{t}$$
$$(0.564) \quad (-0.243) \quad (3.350)^{***}$$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

R - squared	=	0.973
Adjusted R - squared	=	0.971
F - statistic	=	458.053
Sig - F	=	0.000
S.E. of regression	=	726.4873
Durbin - Watson Stat	=	1.032

*** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99
ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่า T - statistic

จากการประมาณการสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ค่า R - squared ที่ได้คือ 0.973 แสดงให้ทราบว่าตัวแปรอิสระในสมการ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (P) และราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก(PO) สามารถใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (QPC^d) ได้ร้อยละ 97.3 ส่วนอีกร้อยละ 2.7 เป็นการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่มาจากตัวแปรอื่นๆ และหลังจากปรับค่าโดยใช้ Adjusted R - squared แล้ว อิทธิพลของตัวแปรอิสระยังคงมีอยู่ถึงร้อยละ 97.1 ค่า F - statistic มีค่าเท่ากับ 458.053 แสดงว่าตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลปรากฏว่าค่า Durbin - Watson Stat มีค่าเท่ากับ 1.032 ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าค่าดังกล่าวอยู่ในช่วงที่สรุปได้ว่า ค่าความคลาดเคลื่อนมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ (Autocorrelation) จึงทำการแก้ปัญหา Autocorrelation ด้วยการเพิ่มตัวแปร Autoregressive ในรูปแบบของ AR อันดับที่ 1 เข้าไปหลังตัวแปรอิสระในสมการแล้วทำการประมาณสมการใหม่ ดังนั้นจึงได้สมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่เหมาะสมดังนี้

$$AR(1)\ QPC^{d}_{t} = 41172.81 \quad - 0.021P_t \quad + 603.848PO_t$$
$$(8.585)^{***} \quad (-3.439)^{***} \quad (15.911)^{***}$$

R - squared	=	0.983
Adjusted R - squared	=	0.981
F - statistic	=	459.876

Sig - F = 0.000

S.E. of regression = 567.187

Durbin - Watson Stat = 1.87

*** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่า T - statistic

จากการประมาณการสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ค่า R- squared ที่ได้คือ 0.983 แสดงให้ทราบว่าตัวแปรอิสระในสมการสามารถใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลได้ถึงร้อยละ 98.3 ส่วนอีกร้อยละ 1.7 เป็นการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มาจากตัวแปรอื่นๆ และหลังจากปรับค่าโดยใช้ Adjusted R - squared แล้ว อิทธิพลของตัวแปรอิสระยังคงมีอยู่ถึงร้อยละ 98.1 ค่า F - statistic มีค่าเท่ากับ 459.867 แสดงว่าตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลปรากฏว่าค่า Durbin - Watson Stat มีค่าเท่ากับ 1.87 เมื่อนำค่าดังกล่าวไปตรวจสอบสรุปได้ว่าค่าความคลาดเคลื่อนเป็นอิสระต่อกัน ไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ (Autocorrelation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และเมื่อทดสอบค่า Correlation Matrix ผลปรากฏว่าตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน (Multicollinearity) อีกทั้งเมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระทุกตัวในสมการจากค่า T - statistic พบว่าราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

เมื่อพิจารณาจากตัวแปรต่างๆ ที่มีนัยสำคัญทางสถิติพบว่าค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก(P) กับอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีสัมประสิทธิ์เท่ากับ - 0.021 หมายถึง ถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ เมื่อราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพิ่มขึ้น 100 บาท จะทำให้ปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลลดลง 2 คัน ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทั้งนี้เนื่องจากราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักและอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลแปรผันไปในทิศทางตรงข้ามกัน ถ้าราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพิ่มขึ้น ก็จะทำให้อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลลดลงซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สำหรับค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (PO) กับอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีสัมประสิทธิ์เท่ากับ 603.848 หมายถึง ถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ เมื่อราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก เพิ่มขึ้น 1 บาท จะทำให้ปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น 603 คัน ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทั้งนี้เนื่องจากราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลแปรผันไปในทิศทางเดียวกัน ถ้าราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพิ่มขึ้น ก็จะทำให้อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้ในช่วงปีที่ทำการศึกษาคือ พ.ศ. 2545 - 2551 เมื่อนำข้อมูลที่ทำการศึกษามาเปรียบเทียบกันจะพบว่าข้อมูลอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และข้อมูลราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีทิศทางเพิ่มขึ้นไปในทางเดียวกัน (ภาพผนวกที่ 1) เนื่องจากในปัจจุบันรถยนต์นั่งเป็นสิ่งจำเป็นที่เกือบทุกครอบครัวต้องมีไว้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และติดต่อระหว่างกันทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด จึงทำให้ผู้บริโภคมีความต้องการซื้ออย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ราคาน้ำมันเบนซินที่ใช้กับรถยนต์นั่งจะมีราคาสูงขึ้น ราคาน้ำมันเบนซินที่เพิ่มขึ้นเป็นต้นทุนที่เจ้าของรถยนต์นั่งต้องแบกรับ ถึงกระนั้นแรงจูงใจในความต้องการเป็นเจ้าของรถยนต์นั่งของผู้บริโภคก็ยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และสาเหตุอีกประการหนึ่งก็คือ ราคาน้ำมันเป็นปัจจัยตัวหนึ่งที่กำหนดดัชนีความเชื่อมั่นของผู้บริโภค เมื่อราคาน้ำมันสูงขึ้น ส่งผลให้ดัชนีความเชื่อมั่นของผู้บริโภคลดลง (ภาพผนวกที่ 2) ซึ่งดัชนีความเชื่อมั่นของผู้บริโภคช่วงนั้นมีค่าน้อยกว่า 100 แสดงให้เห็นว่าผู้บริโภคไม่เชื่อมั่นต่อภาวะเศรษฐกิจในขณะนั้น ส่งผลทางจิตวิทยาต่อผู้บริโภค ทำให้ผู้บริโภคคาดการณ์ว่าในอนาคตราคารถยนต์นั่งอาจจะสูงขึ้น ทำให้ผู้บริโภครีบตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งก่อนเวลาที่ตั้งใจไว้

จากสมการดังกล่าวข้างต้นจะพบว่า ตัวแปรอิสระที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากที่สุด คือ ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก รองลงมา คือ ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ถึงแม้ในทางทฤษฎีอุปสงค์ราคารถยนต์นั่งน่าจะเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์มากที่สุด แต่ในความเป็นจริงแล้วตลอดช่วงระยะเวลาที่ทำการศึกษาคือ พ.ศ. 2545 - 2551 ราคารถยนต์นั่งมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อย (ภาพผนวกที่ 3) แสดงให้เห็นว่าการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของผู้บริโภคน่าจะมาจากปัจจัยอื่นๆ มากกว่า เช่น อัตราดอกเบี้ยเงินฝากของธนาคารพาณิชย์ เมื่อพิจารณาในช่วงที่ทำการศึกษา ตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 พ.ศ. 2549 ถึงไตรมาสที่ 2 พ.ศ. 2548 และไตรมาสที่ 1 พ.ศ. 2549 ถึงไตรมาสที่ 3 พ.ศ. 2550 อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก 24 เดือนกับอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางตรงข้ามกัน ทั้งนี้เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยเงินฝากที่สูงจูงใจให้ผู้บริโภคนำเงินไปฝากธนาคารมากกว่านำไปซื้อรถยนต์นั่ง อุปสงค์รถยนต์นั่งจะลดลง และ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เมื่ออัตราดอกเบี้ยเงินฝากต่ำ อุปสงค์รถยนต์นั่งจึงเปลี่ยนแปลงในทิศทางตรงข้ามกัน (ภาพผนวกที่ 4) กรอปกับปัจจัยทางด้านกิจกรรมส่งเสริมการตลาดของผู้ผลิตรถยนต์นั่ง ที่จัดกิจกรรมส่งเสริมการขายด้วยการนำเสนอรถยนต์นั่งรุ่นใหม่ออกสู่ตลาด โดยเฉพาะในงาน Bangkok International Motor Show และงาน Motor Expro ที่จัดเป็นประจำทุกปี และการผ่อนปรนเงื่อนไขการผ่อนชำระที่ให้ผู้บริโภคไม่ต้องชำระเงินดาวน์ ตลอดจนระยะเวลาผ่อนชำระที่นาน จึงส่งผลให้ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลน้อยที่สุดตามค่า
ที่ประมาณได้

2. สมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีสรรพสามิต

การประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ก่อนเก็บภาษีสรรพสามิต โดยทำการปรับตัวแปรราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ด้วยการหักภาษีสรรพสามิตตามอัตรามูลค่า(Advalorem Tax) ในอัตราร้อยละ 30 ของราคาขายปลีก ออกจากราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก เพื่อนำผลการวิเคราะห์ไปศึกษาดุลยภาพก่อนเก็บภาษีสรรพสามิต ในส่วนที่สอง ต่อไป

จากการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีสรรพสามิต ผลลัพธ์ที่ได้แสดงให้อยู่ในรูปสมการได้ดังนี้

$$QPC^{S}_{t} = 37913.87 - 0.025P_t + 0.699GDP_t + 0.067EX_t + 0.223IM_t$$
$$(7.144)^{***} \quad (-4.461)^{***} \quad (5.072)^{***} \quad (2.035)^{**} \quad (0.752)$$

R - squared	=	0.964
Adjusted R - squared	=	0.958
F - statistic	=	158.460
Sig - F	=	0.000
S.E. of regression	=	884.02
Durbin - Watson Stat	=	1.01

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

*** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่า T - statistic

จากการประมาณการสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ค่า R- squared ที่ได้คือ 0.964 แสดงให้ทราบว่าตัวแปรอิสระในสมการ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก(P) รายได้เฉลี่ยต่อคน(GDP) จำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก(EX) และจำนวนรถยนต์นั่งที่นำเข้า(IM) ใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลได้ถึงร้อยละ 96.4 ส่วนอีกร้อยละ 3.6 เป็นการเปลี่ยนแปลงของอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มาจากตัวแปรอื่นๆ และหลังจากปรับค่าโดยใช้ Adjusted R - squared แล้ว อิทธิพลของตัวแปรอิสระยังคงมีอยู่ถึงร้อยละ 95.8 ค่า F - statistic มีค่าเท่ากับ 158.46 แสดงว่าตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลปรากฏว่าค่า Durbin - Watson Stat มีค่าเท่ากับ 1.01 เมื่อนำค่าดังกล่าวไปตรวจสอบสรุปได้ว่าค่าความคลาดเคลื่อนมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ (Autocorrelation) และเมื่อพิจารณาค่า T-statistic ตัวแปรราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และรายได้เฉลี่ยต่อคนมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 สำหรับจำนวนรถยนต์นั่งที่นำเข้ามาในประเทศ (IM) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ จึงตัดตัวแปรจำนวนรถยนต์นั่งที่นำเข้ามาในประเทศออกจากสมการ ดังนั้นจึงประมาณการสมการใหม่ได้ดังนี้

$$QPC^{S}_{t} = \underset{(2.349)^{**}}{36894} - \underset{(-1.379)}{0.063P_t} + \underset{(5.287)^{***}}{1.094GDP_t} + \underset{(0.359)}{0.022EX_t}$$

R - squared	=	0.875
Adjusted R - squared	=	0.859
F - statistic	=	61.797
Sig - F	=	0.000
S.E. of regression	=	1615.699
Durbin - Watson Stat	=	0.7

** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

*** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่า T - statistic

จากการประมาณการสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี ค่า R- squared ที่ได้คือ 0.875 แสดงให้ทราบว่าตัวแปรอิสระในสมการ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (P) รายได้เฉลี่ยต่อคน (GDP) และจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก(EX) สามารถใช้อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงของอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี (QPC^S) ได้ถึงร้อยละ 87.5 ส่วนอีกร้อยละ 12.5 เป็นการเปลี่ยนแปลงของอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีที่มาจากตัวแปรอื่นๆ และหลังจากปรับค่าโดยใช้ Adjusted R- squared แล้ว อิทธิพลของตัวแปรอิสระยังคงมีอยู่ถึงร้อยละ 85.9 จากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลปรากฏว่าค่า Durbin - Watson Stat มีค่าเท่ากับ 0.7 เมื่อนำค่าดังกล่าวไปตรวจสอบสรุปได้ว่า ค่าความคลาดเคลื่อนมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ (Autocorrelation) จึงทำการแก้ปัญหา Autocorrelation ด้วยการเพิ่มตัวแปร Autoregressive ในรูปแบบของ AR อันดับที่ 1 ถึง 10 เข้าไปหลังตัวแปรอิสระในสมการ แล้วทำการประมาณสมการใหม่ ดังนั้นจึงได้สมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีที่เหมาะสมดังนี้

$$AR(10)\ QPC^{S}_{t} = \underset{(2.404)^{*}}{6077.133} + \underset{(4.631)^{***}}{0.009P_t} + \underset{(15.477)^{***}}{1.132GDP_t} - \underset{(-3.769)^{**}}{0.042EX_t}$$

R - squared	=	0.999
Adjusted R - squared	=	0.996
F - statistic	=	429.917
Sig - F	=	0.000
S.E. of regression	=	129.786
Durbin - Watson Stat	=	2.498

* แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

*** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่า T - statistic

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จากการประมาณการสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี ค่า R- squared ที่ได้คือ 0.999 แสดงให้ทราบว่าตัวแปรอิสระในสมการสามารถใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีได้ถึงร้อยละ 99.9 ส่วนอีกร้อยละ 0.1 เป็นการเปลี่ยนแปลงของอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีที่มาจากตัวแปรอื่นๆ และหลังจากปรับค่าโดยใช้ Adjusted R - squared แล้วอิทธิพลของตัวแปรอิสระยังคงมีอยู่ถึงร้อยละ 99.6 ค่า F - statistic มีค่าเท่ากับ 429.917 แสดงว่าตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลปรากฏว่าค่า Durbin - Watson Stat มีค่าเท่ากับ 2.498 เมื่อนำค่าดังกล่าวไปตรวจสอบสรุปได้ว่าค่าความคลาดเคลื่อนเป็นอิสระต่อกัน ไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ (Autocorrelation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และเมื่อทดสอบค่า Correlation Matrix ผลปรากฏว่าตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน (Multicollinearity) อีกทั้งเมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระทุกตัวในสมการจากค่า T - statistic พบว่าราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก รายได้เฉลี่ยต่อคน มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

เมื่อพิจารณาจากตัวแปรต่างๆ ที่มีนัยสำคัญทางสถิติพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก(P) กับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.009 หมายถึง ถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ เมื่อราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพิ่มขึ้น 1,000 บาท จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีเพิ่มขึ้น 9 คัน ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทั้งนี้เนื่องจากราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักและอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีแปรผันไปในทิศทางเดียวกันถ้าราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพิ่มขึ้นก็จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วยซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สำหรับค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อคน(GDP) กับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 1.132 หมายถึง ถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ เมื่อรายได้เฉลี่ยต่อคนเพิ่มขึ้น 1 บาท จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีเพิ่มขึ้น 1 คัน ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทั้งนี้เนื่องจากรายได้เฉลี่ยต่อคนและอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีแปรผันไปในทิศทางเดียวกันถ้ารายได้เฉลี่ยต่อคน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เพิ่มขึ้นก็จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีเพิ่มขึ้นตามไปด้วยซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ส่วนค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก (EX) กับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ - 0.042 หมายถึง ถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ เมื่อจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกเพิ่มขึ้น 100 คัน จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีลดลง 4 คัน ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกและอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีแปรผันไปในทิศทางตรงกันข้าม ถ้าจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกเพิ่มขึ้นก็จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีลดลงตามไปด้วยซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อาจเนื่องจากรถยนต์นั่งที่ส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ผู้ขายจะได้รับเงินเป็นเงินสกุลดอลลาร์ สหรัฐฯ ถ้าในช่วงที่ค่าเงินดอลลาร์อ่อนค่าลง เมื่อเทียบกับเงินบาท เมื่อผู้ส่งออกนำเงินที่ได้รับจากการจำหน่ายรถยนต์นั่งที่ส่งออกมาแลกเป็นเงินสกุลเงินบาทแล้ว จะได้รับเงินบาทจากการจำหน่ายน้อยลงกว่าเดิมที่เคยได้รับ ทำให้แรงจูงใจที่จะส่งรถยนต์นั่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศลดน้อยลง ทั้งนี้ในช่วงที่ทำการศึกษาเมื่อพิจารณาอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงิน ดอลลาร์ สหรัฐฯ พบว่า ค่าเงินดอลลาร์เมื่อเทียบกับเงินบาทมีแนวโน้มอ่อนค่าลง (ภาพผนวกที่ 5)

จากสมการดังกล่าวข้างต้น จะพบว่าตัวแปรที่มีอิทธิพลต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี เป็นอันดับที่หนึ่ง คือ รายได้เฉลี่ยต่อคน ในขณะที่จำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก และราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีอิทธิพลต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีเป็นลำดับที่สองและที่สามตามลำดับ เนื่องจากรายได้เฉลี่ยต่อคนเป็นปัจจัยทางเศรษฐกิจที่สำคัญซึ่งสะท้อนถึงภาวะเศรษฐกิจของประเทศที่ผู้ผลิตพิจารณา เพื่อวางแผนการผลิตรถยนต์นั่ง สำหรับจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศมีอิทธิพลรองลงมา เนื่องจากในการวางแผนการผลิต ผู้ผลิตจะคำนึงถึงความต้องการของทั้งตลาดภายในประเทศเป็นหลัก และตลาดต่างประเทศเป็นลำดับรอง สำหรับตลาดต่างประเทศ ยังมีตลาดใหม่ๆ ที่สามารถส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้ เช่น ตลาดตะวันออกกลาง อเมริกาใต้ อเมริกากลาง และแอฟริกา สำหรับตัวแปรราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักโดยตามทฤษฎีอุปทานแล้วน่าจะเป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเสียภาษีมากที่สุด แต่จากการศึกษาข้างต้นพบว่ามีอิทธิพลน้อยที่สุด ทั้งนี้เพราะผู้ผลิตใช้กลยุทธ์ทางการตลาดในด้านอื่นๆ จูงใจผู้บริโภค เช่น การปรับลดวงเงินดาวน์ หรือการผ่อนปรนระยะเวลาการผ่อนชำระที่นานขึ้น ตลอดจนการนำเสนอรถยนต์นั่งรุ่นใหม่ออกสู่

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตลาดตลอดเวลา ส่งผลให้ตัวแปรราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีอิทธิพลน้อยที่สุด ตามการประมาณค่าที่ได้

3. สมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีสรรพสามิต

การประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล หลังเก็บภาษีสรรพสามิต โดยใช้ข้อมูลตัวแปรราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักก่อนปรับราคา เพื่อนำผลการวิเคราะห์ไปศึกษาดุลยภาพหลังเก็บภาษีสรรพสามิต ในส่วนที่สอง ต่อไป

จากการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีสรรพสามิต สามารถแสดงให้อยู่ในรูปสมการได้ดังนี้

$$QPC^{s'}_{t} = \underset{(3.222)^{***}}{37306.67} - \underset{(-1.897)^{*}}{0.027P_t} + \underset{(10.156)^{***}}{0.787GDP_t} + \underset{(1.814)^{*}}{0.058EX_t}$$

R - squared	=	0.959
Adjusted R - squared	=	0.954
F - statistic	=	189.264
Sig - F	=	0.000
S.E. of regression	=	921.407
Durbin - Watson Stat	=	0.958

* แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

*** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่า T – statistic

จากการประมาณการสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี ค่า R- squared ที่ได้คือ 0.959 แสดงให้ทราบว่าตัวแปรอิสระในสมการ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (P) รายได้เฉลี่ยต่อคน(GDP) และจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก (EX) สามารถใช้อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงของอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี ($QPC^{s'}$) ได้ถึงร้อยละ 95.9

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ส่วนอีกร้อยละ 4.1 เป็นการเปลี่ยนแปลงของอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีที่มาจากตัวแปรอื่นๆ และหลังจากปรับค่าโดยใช้ Adjusted R- squared แล้ว อิทธิพลของตัวแปรอิสระยังคงมีอยู่ถึงร้อยละ 95.4 จากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลปรากฏว่าค่า Durbin - Watson Stat มีค่าเท่ากับ 0.958 เมื่อนำค่าดังกล่าวไปตรวจสอบสรุปได้ว่า ค่าความคลาดเคลื่อนมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ (Autocorrelation) จึงทำการแก้ปัญหา Autocorrelation ด้วยการเพิ่มตัวแปร Autoregressive ในรูปแบบของ AR อันดับที่ 1 ถึง 9 เข้าไปหลังตัวแปรอิสระในสมการแล้วทำการประมาณสมการใหม่ ดังนั้นจึงได้สมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีที่เหมาะสมดังนี้

$$AR(9)\ QPC^{S'}_{t} = \underset{(2.398)^{*}}{16018.99} + \underset{(1.819)}{0.003P_t} + \underset{(4.080)^{***}}{0.824GDP_t} - \underset{(-2.126)^{*}}{0.031EX_t}$$

R - squared	=	0.998
Adjusted R - squared	=	0.996
F - statistic	=	398.704
Sig - F	=	0.000
S.E. of regression	=	157.938
Durbin - Watson Stat	=	2.239

* แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

*** แสดงนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่า T – statistic

จากการประมาณการสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี ค่า R- squared ที่ได้คือ 0.998 แสดงให้ทราบว่าตัวแปรอิสระในสมการสามารถใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีได้ถึงร้อยละ 99.8 ส่วนอีกร้อยละ 0.2 เป็นการเปลี่ยนแปลงของอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีที่มาจากตัวแปรอื่นๆ และหลังจากปรับค่าโดยใช้ Adjusted R - squared แล้ว อิทธิพลของตัวแปรอิสระยังคงมีอยู่ถึงร้อยละ 99.6 ค่า F - statistic มีค่าเท่ากับ 398.704 แสดงว่าตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผลปรากฏว่าค่า Durbin - Watson Stat มีค่าเท่ากับ 2.239 เมื่อนำค่าดังกล่าวไปตรวจสอบ สรุปได้ว่าค่าความคลาดเคลื่อนเป็นอิสระต่อกัน ไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ (Autocorrelation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และเมื่อทดสอบค่า Correlation Matrix ผลปรากฏว่าตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน (Multicollinearity) อีกทั้งเมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระทุกตัวในสมการจากค่า T - statistic พบว่าราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 85 รายได้เฉลี่ยต่อคน มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

เมื่อพิจารณาจากตัวแปรต่างๆ ที่มีนัยสำคัญทางสถิติพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก(P) กับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.003 หมายถึง ถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ เมื่อราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพิ่มขึ้น 1,000 บาท จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีเพิ่มขึ้น 3 คัน ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 85 ทั้งนี้เนื่องจากราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีแปรผันไปในทิศทางเดียวกันถ้าราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพิ่มขึ้นก็จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วยซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สำหรับค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อคน (GDP) กับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.824 หมายถึง ถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ รายได้เฉลี่ยต่อคนเพิ่มขึ้น 10 บาท จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีเพิ่มขึ้น 8 คัน ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทั้งนี้เนื่องจากรายได้เฉลี่ยต่อคนและอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีแปรผันไปในทิศทางเดียวกัน ถ้ารายได้เฉลี่ยต่อคนเพิ่มขึ้นก็จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีเพิ่มขึ้น ตามไปด้วยซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ส่วนค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก (EX) กับอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ - 0.031 หมายถึง ถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ เมื่อจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกเพิ่มขึ้น 100 คัน จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีลดลง 3 คัน ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ทั้งนี้เนื่องจาก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกและอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีแปรผันไปในทิศทางตรงกันข้าม ถ้าจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกเพิ่มขึ้นก็จะทำให้อุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีลดลงตามไปด้วย ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ดังได้อธิบายแล้วในสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีข้างต้น

ส่วนที่สอง ผลการวิเคราะห์ภาระภาษีที่เกิดขึ้นจากการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ในส่วนนี้จะศึกษาดุลยภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และภาระภาษีที่เกิดขึ้นจากการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้ ขั้นตอนที่หนึ่ง ดุลยภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีสรรพสามิต ขั้นตอนที่สอง ดุลยภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามมูลค่า (Advalorem Tax) และขั้นตอนที่สาม ภาระภาษีเมื่อมีการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ดุลยภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีสรรพสามิต

จากสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่ได้จากการวิเคราะห์ในส่วนที่หนึ่ง คือ

$$QPC^d_t = 41172.81 - 0.021P_t + 603.848PO_t$$

แทนค่า PO_t โดยใช้ข้อมูลปี พ.ศ. 2551 ซึ่งมีค่าเท่ากับ 26.94 บาทต่อลิตร จะได้สมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ดังนี้

$$QPC^d_t = 41172.81 - 0.021P_t + 603.848(26.94)$$

$$QPC^d_t = 57440.475 - 0.021P_t$$

จากสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีจากการวิเคราะห์ในส่วนที่หนึ่ง คือ

$$QPC^S_t = 6077.133 + 0.009P_t + 1.132GDP_t - 0.042EX_t$$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

แทนค่า GDP_t และ EX_t โดยใช้ข้อมูลปี พ.ศ. 2551 ซึ่งมีค่าเท่ากับ 33,037 บาทต่อคน และ 25,081 คัน จะได้สมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี ดังนี้

$$QPC^{S}_{t} = 6077.133 + 0.009P_t + 1.132\ (33{,}037) - 0.042(25{,}081)$$

$$QPC^{S}_{t} = 42421.615 + 0.009P_t$$

จากสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และสมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีในอัตราตามมูลค่า นำมาแก้สมการหาราคา(P_t) และปริมาณ ณ จุดดุลยภาพ (E) ได้ดังนี้

Demand (D)	=	Supply (S)
QPC^{d}_{t}	=	QPC^{S}_{t}
$57440.475 - 0.021P_t$	=	$42421.615 + 0.009P_t$
$(0.021 + 0.009)\ P_t$	=	$57440.475 - 42421.615$
$P_t\ (P^*)$	=	500,629 บาท

นำค่า $P_t\ (P^*)$ ที่ได้ไปแทนค่าในสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี จะได้ค่า QPC^{d}_{t} และ QPC^{S}_{t} ดังนี้

QPC^{d}_{t}	=	$57440.475 - 0.021P_t$
	=	$57440.475 - 0.021(500{,}629)$
QPC^{d}_{t}	=	46,927 คัน

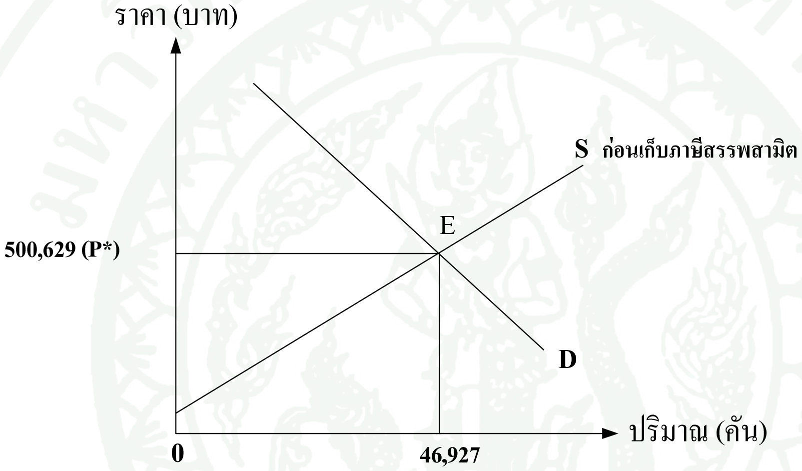
ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

QPC^{S}_{t} = $42421.615 + 0.009P_t$

= $42421.615 + 0.009\ (500{,}629)$

QPC^{S}_{t} = 46,927 คัน

ดังนั้นปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีสรรพสามิต ณ จุดดุลยภาพเท่ากับ 46,927 คัน



ภาพที่ 9 ดุลยภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษีสรรพสามิต

2. ดุลยภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีสรรพสามิต

สมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีที่ได้จากการวิเคราะห์ในส่วนที่หนึ่ง คือ

$$QPC^{S'}_{t} = 16018.99 + 0.003P_t + 0.824GDP_t - 0.031EX_t$$

แทนค่า GDP_t และ EX_t โดยใช้ข้อมูลปี พ.ศ. 2551 ซึ่งมีค่าเท่ากับ 33,037 บาทต่อคน และ 25,081 คัน จะได้สมการอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี ดังนี้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

$QPC^{S'}_{t}$ = 16018.99 + $0.003P_t$ + 0.824(33,037) - 0.031(25,081)

$QPC^{S'}_{t}$ = 42463.967 + $0.003P_t$

จากสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเดิม และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี นำมาแก้สมการหาราคา (P_t) และปริมาณ ณ จุดดุลยภาพใหม่ (E') ได้ดังนี้

Demand (D) = Supply$'$ (S')

QPC^{d}_{t} = $QPC^{S'}_{t}$

57440.475 - $0.021P_t$ = 42463.967 + $0.003P_t$

$(0.003+0.021)P_t$ = (57440.475 - 42463.967)

P_t (P_G) = 624,021 บาท

นำค่า P_t (P_G) ที่ได้ไปแทนในสมการอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเดิม และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี จะได้ค่า QPC^{d}_{t} และ $QPC^{S'}_{t}$ ดังนี้

QPC^{d}_{t} = 57440.475 - $0.021P_t$

= 57440.475 - 0.021(624,021)

QPC^{d}_{t} = 44,336 คัน

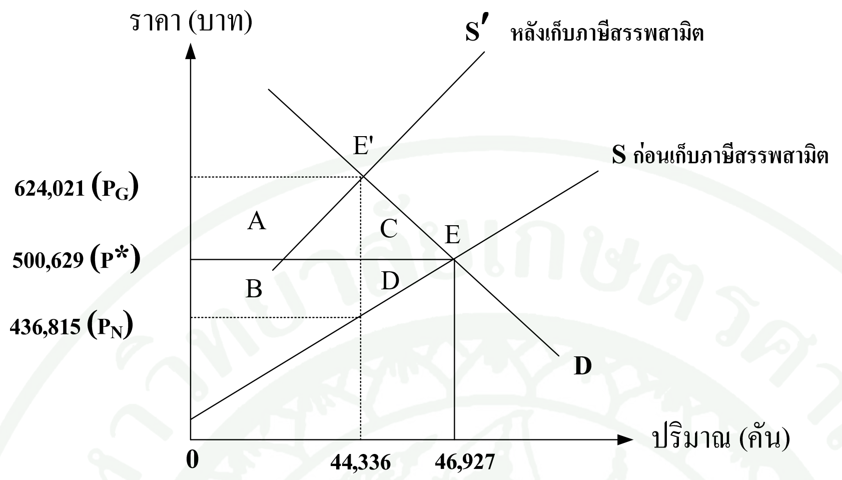
$QPC^{S'}_{t}$ = 42463.967 + $0.003P_t$

= 42463.967 + 0.003(624,021)

$QPC^{S'}_{t}$ = 44,336 คัน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ดังนั้นปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษีสรรพสามิต ณ จุดดุลยภาพเท่ากับ 44,336 คัน



ภาพที่ 10 ดุลยภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนและหลังเก็บภาษีสรรพสามิต

จากการศึกษาข้างต้น จุดดุลยภาพเดิม(E) ก่อนมีการเรียกเก็บภาษีอยู่ ณ ระดับราคา(P^*) ที่ 500,629 บาท และปริมาณเท่ากับ 46,927 คัน การเก็บภาษีทำให้ราคาและปริมาณดุลยภาพมีการเปลี่ยนแปลงโดยที่จุดดุลยภาพใหม่ (E′) ราคาจะเพิ่มสูงขึ้นในขณะที่ปริมาณลดน้อยลง โดยระดับราคาอยู่ที่ 624,021 บาท ซึ่งราคานี้เป็นราคาที่ผู้บริโภคจ่ายเพื่อซื้อรถยนต์นั่ง (P_G) เมื่อเปรียบเทียบกับราคาเดิมก่อนเก็บภาษี ผู้บริโภคต้องซื้อรถยนต์นั่งในราคาที่แพงขึ้น 123,392 บาท หรือแพงขึ้นร้อยละ 24.65 ส่วนราคาที่ผู้ผลิตได้รับจากการขายรถยนต์นั่ง (P_N) ลดลง ทั้งนี้ P_N มีค่าเท่ากับ (P_G) (1- t) โดยระดับราคาอยู่ที่ 436,815 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับราคาเดิมก่อนเก็บภาษี ราคาที่ผู้ผลิตได้รับจากการขายรถยนต์นั่งลดลง 63,814 บาท หรือลดลงร้อยละ 12.75 และที่ดุลยภาพใหม่ (E′) ปริมาณเท่ากับ 44,336 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณเดิมก่อนเก็บภาษี รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีปริมาณลดลง 2,591 คัน หรือลดลงร้อยละ 5.52

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

3. ภาระภาษีเมื่อมีการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

จากผลการศึกษาดุลยภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนและหลังเก็บภาษีสรรพสามิต สามารถนำมาคำนวณหาภาระภาษีที่ตกอยู่กับผู้บริโภค ผู้ผลิต และภาระภาษีส่วนเกินที่เกิดจากการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 30 ได้ดังนี้

รายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมด ที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

= พท. A + พท. B

= (624,021 – 436,815) × 44,336

= 8,299 ล้านบาท

ผู้บริโภครับภาระภาษี = พท. A

= (624,021 – 500,629) × 44,336

= 5,470 ล้านบาท

= ร้อยละ 66 รายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมด ที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ผู้ผลิตรับภาระภาษี = พท. B

= (500,629 - 436,815) × 44,336

= 2,829 ล้านบาท

= ร้อยละ 34 รายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ภาระภาษีส่วนเกิน = พท. C + พท. D

พื้นที่ C = $\int_{500,629}^{624,021} DEMAND$ - พท. A

= 159.87 ล้านบาท

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พื้นที่ D = $\int_{436.815}^{500,629} SUPPLY$ - พท. B

= 147.034 ล้านบาท

ภาระภาษีส่วนเกิน = 159.87 + 147.034

= 306.904 ล้านบาท

= ร้อยละ 4 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ผลจากการคำนวณพบว่า เมื่อมีการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 30 จะทำให้รัฐบาลได้รับรายได้จากภาษีสรรพสามิตทั้งหมด 8,299 ล้านบาท โดยผู้บริโภครับภาระภาษี 5,470 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 66 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ผู้ผลิตรับภาระภาษี 2,829 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 34 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและเกิดภาระภาษีส่วนเกิน 306.904 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งถือเป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นกับสังคมนอกเหนือจากจำนวนภาษีที่รัฐเรียกเก็บจากประชาชน โดยภาระภาษีส่วนเกินนี้จะก่อให้เกิดการสูญเสียประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจซึ่งไม่สามารถเรียกกลับคืนให้สังคมได้ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาภาระภาษีสรรพสามิตในรูปของสัดส่วนโดยเปรียบเทียบกับรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่ง พบว่าสัดส่วนของภาระภาษีสรรพสามิตจะตกอยู่กับผู้บริโภคมากกว่าผู้ผลิต

ผลจากการวิเคราะห์ในส่วนที่สอง ทั้งดุลยภาพก่อนมีการเก็บภาษีสรรพสามิต ดุลยภาพหลังมีการเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราตามมูลค่า ตลอดจนภาระภาษีที่เกิดขึ้น สามารถสรุปได้ตามตารางที่ 20 ดังนี้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 20 สรุปผลการวิเคราะห์ดุลยภาพ และภาระภาษีที่เกิดขึ้นจากการเก็บภาษีสรรพสามิต

	ภาษีตามมูลค่า
1. ราคาดุลยภาพก่อนมีการเก็บภาษี (บาท / คัน)	500,629
2. ปริมาณดุลยภาพก่อนมีการเก็บภาษี (คัน)	46,927
3. ราคาที่ผู้บริโภคจ่าย(P_G) ในการซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังจากมีการเก็บภาษี (บาท / คัน)	624,021
4. สัดส่วนการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ผู้บริโภคจ่ายต่อราคาดุลยภาพก่อนมีการเก็บภาษี (ร้อยละ)	24.65
5. ราคาที่ผู้ผลิตได้รับ(P_N) จากการขายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังจากมีการเก็บภาษี (บาท / คัน)	436,815
6. สัดส่วนการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ผู้ผลิตได้รับต่อราคาดุลยภาพก่อนมีการเก็บภาษี(ร้อยละ)	12.75
7. ปริมาณดุลยภาพหลังมีการเก็บภาษี (คัน)	44,336
8. สัดส่วนการเปลี่ยนแปลงของปริมาณดุลยภาพก่อนมีการเก็บภาษีต่อปริมาณดุลยภาพหลังมีการเก็บภาษี (ร้อยละ)	5.52
9. รายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมด ที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ล้านบาท)	8,299
10. ภาระภาษีของผู้บริโภค (ล้านบาท)	5,470
11. สัดส่วนภาระภาษีของผู้บริโภคต่อรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมด ที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของรัฐบาล (ร้อยละ)	66
12. ภาระภาษีของผู้ผลิต (ล้านบาท)	2,829
13. สัดส่วนภาระภาษีของผู้ผลิตต่อรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมด ที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของรัฐบาล (ร้อยละ)	34
14. ภาระภาษีส่วนเกิน (ล้านบาท)	306.904
15. สัดส่วนภาระภาษีส่วนเกินต่อรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมด ที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของรัฐบาล (ร้อยละ)	4

ที่มา: จากการคำนวณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

โดยสรุป จะเห็นได้ว่าในช่วงระยะเวลาของการศึกษา การที่รัฐบาลจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเล็ก (ขนาดเครื่องยนต์น้อยกว่า 2,000 ซีซี) ส่งผลให้ความต้องการในการซื้อและการจำหน่ายรถยนต์นั่งลดน้อยลง พร้อมกันนี้ผู้ซื้อยังต้องจ่ายค่ารถยนต์นั่งในราคาที่แพงขึ้น ในขณะที่ราคาที่ผู้ผลิตได้รับลดลง ทั้งนี้การเก็บภาษีสรรพสามิตก่อให้เกิดภาระภาษี ซึ่งภาระภาษีที่เกิดขึ้นจะตกกับผู้บริโภคสัดส่วนมากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ผลิต และตกกับสังคมน้อยที่สุด ตามลำดับ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

การที่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน ที่สร้างความสะดวกในการเดินทางและติดต่อธุรกิจ ตลอดจนเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญประเภทหนึ่งในบางธุรกิจที่ต้องมีใช้อยู่ตลอดเวลา จากความสำคัญดังกล่าวทำให้รัฐบาลสามารถหารายได้จากภาษีรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2544-2551 รัฐบาลสามารถหารายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่งประเภทรถเก๋งได้มากที่สุดในสินค้ากลุ่มรถยนต์นั่ง โดยการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่งจะจัดเก็บตามโครงสร้างของอัตราภาษี อย่างไรก็ตามในการปรับโครงสร้างภาษีในปี พ.ศ. 2547 เพื่อต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยและเพื่อสนับสนุนนโยบายประหยัดพลังงาน นอกจากจะทำให้รายได้ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งมีแนวโน้มลดลงแล้วยังทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสัดส่วนภาระภาษีที่ตกกับผู้บริโภค ผู้ผลิตและภาระภาษีส่วนเกินกับสังคม ดังนั้นจึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจในการศึกษาโครงสร้างภาษี และอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตลอดจนปัจจัย ที่มีอิทธิพลในการกำหนดอุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รวมไปถึงภาระภาษีของผู้บริโภค ผู้ผลิต และภาระส่วนเกินที่เกิดขึ้นในสังคม ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลอนุกรมเวลา รายไตรมาส ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 – 2551 รวมทั้งสิ้น 28 ไตรมาส ด้วยการสร้างสมการถดถอยเชิงซ้อน ประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบสองชั้น สำหรับการวิเคราะห์ถึงภาระภาษีในรูปแบบต่างๆ นั้น ได้นำผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการกำหนดอุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาวิเคราะห์ดุลยภาพในระดับดุลยภาพเฉพาะส่วน

ผลการศึกษาโครงสร้างภาษี และอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลพบว่า กรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา โครงสร้างภาษีสรรพสามิตของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลตั้งแต่เริ่มจัดเก็บจนกระทั่งถึงปัจจุบัน แบ่งตามขนาดความจุกระบอกสูบ เมื่อช่วงระยะแรกจะจัดเก็บเป็น 2 อัตรา คือ ขนาดความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ซีซี และขนาดเกิน 2,400 ซีซี ในอัตราร้อยละ 32.5 และ 38 ตามลำดับ ต่อมาปี พ.ศ. 2537 ปรับอัตราการจัดเก็บภาษีใหม่เป็น 3 อัตรา คือ ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี , 2,401 -

3,000 ซีซี และขนาดมากกว่า 3,000 ซีซี ในอัตราร้อยละ 32.5, 38 และ 45 ตามลำดับ หลังจากนั้นมีการเปลี่ยนแปลงอัตราการจัดเก็บอีกครั้งในปี พ.ศ. 2547 โดยมีอัตราการจัดเก็บภาษีเป็น 4 อัตรา คือ ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี , 2,001- 2,500 ซีซี, 2,501- 3,000 ซีซี และขนาดมากกว่า 3,000 ซีซี และจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 30, 35, 40 และ 50 ตามลำดับ

สำหรับผลการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากที่สุด คือ ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก รองลงมา คือ ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก โดยราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักจะส่งผลกระทบในทิศทางเดียวกันซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักส่งผลกระทบในทิศทางตรงข้ามกันเป็นไปตามสมติฐานที่ตั้งไว้ สำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อปริมาณอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากที่สุด คือ รายได้เฉลี่ยต่อคน รองลงมา คือ จำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออก และราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ตามลำดับ โดยรายได้เฉลี่ยต่อคน และราคารถยนต์นั่งเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก จะส่งผลกระทบในทิศทางเดียวกัน เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ สำหรับจำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกจะส่งผลกระทบในทิศทางตรงข้ามกัน ไม่เป็นไปตามสมติฐานที่ตั้งไว้

ในส่วนผลการศึกษา ภาระภาษีที่เกิดขึ้นจากการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในอัตราตามมูลค่า พบว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตส่งผลให้ความต้องการในการซื้อหรือจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลลดน้อยลงในขณะที่ระดับราคาที่ผู้ซื้อต้องจ่ายเพิ่มสูงขึ้นน้อยกว่าอัตราภาษีที่จัดเก็บ และระดับราคาที่ผู้ผลิตได้รับลดลงด้วย เมื่อคำนวณภาระภาษีพบว่า ผู้บริโภคต้องแบกรับภาระภาษีสัดส่วนร้อยละ 66 และภาระภาษีที่ผู้ผลิตต้องแบกรับมีสัดส่วนร้อยละ 34 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล สำหรับภาระภาษีส่วนเกินที่เกิดขึ้นในสังคมมีสัดส่วนร้อยละ 4 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของรัฐบาล

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งนี้

1. จากการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลพบว่า ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์มากที่สุดโดยราคาน้ำมันเบนซินในประเทศจะเปลี่ยนไปตามราคาน้ำมันในตลาดต่างประเทศ และในปัจจุบันรัฐบาลไม่มีนโยบายควบคุมราคาน้ำมันโดยปล่อยให้ราคาเคลื่อนไหวไปตามสภาวะที่แท้จริงของตลาด ดังนั้นถ้ารัฐบาลต้องการควบคุมความต้องการซื้อรถยนต์นั่งของผู้บริโภคสิ่งที่รัฐบาลสามารถทำได้คือ การควบคุมดูแลปัจจัยอื่นนอกเหนือจากราคาน้ำมันเบนซิน เช่น การควบคุมดูแลการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดของบริษัทผู้ขาย อาทิ เช่น เงื่อนไขอัตราร้อยละของเงินดาวน์ เงื่อนไขระยะเวลาในการผ่อนชำระอย่างเคร่งครัด เพื่อให้ปริมาณรถยนต์นั่งเป็นไปในทิศทางที่รัฐบาลต้องการ ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยที่ไม่ใช่ปัจจัยด้านราคาเหล่านี้สามารถจูงใจให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งได้

2. จากการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล พบว่ารายได้เฉลี่ยต่อคนเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปทานมากที่สุด การที่รายได้เฉลี่ยต่อคนขยายตัวแสดงให้เห็นว่าภาวะเศรษฐกิจมีการเจริญเติบโต ดังนั้นเมื่อรายได้เฉลี่ยต่อคนเพิ่มขึ้น และจูงใจให้ผู้ผลิตผลิตรถยนต์นั่งมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นไปด้วย ถ้ารัฐบาลต้องการควบคุมการอุปโภครถยนต์นั่งสิ่งที่รัฐบาลควรกระทำ เพื่อควบคุมปริมาณรถยนต์นั่งในประเทศ คือ การพยายามผลักดันปริมาณรถยนต์นั่งที่เพิ่มขึ้นให้ส่งออกไปจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศ ด้วยการหาตลาดใหม่ในต่างประเทศรองรับ

3. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี จะส่งผลให้ราคาที่ผู้บริโภคต้องจ่ายเพื่อซื้อรถยนต์นั่งเพิ่มสูงขึ้น และเกิดภาระภาษีที่ตกแก่ผู้บริโภคมากกว่าผู้ผลิต ในสัดส่วนร้อยละ 66 และ 34 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ดังนั้นรัฐบาลควรมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี จากปัจจุบันที่จัดเก็บอยู่อัตราเดียวกัน ให้มีการจัดเก็บหลายอัตรา เช่น ขนาดไม่เกิน 1,300 ซีซี, 1,301 – 1,600 ซีซี, 1,601 – 1,800 ซีซี และ 1,801 – 2,000 ซีซี เพราะรถยนต์นั่งที่มีขนาดกระบอกสูบ (ขนาดเครื่องยนต์) แตกต่างกันการใช้น้ำมันเบนซินจะต่างกันด้วย ยิ่งขนาดกระบอกสูบสูงการใช้น้ำมันจะสูงขึ้น ดังนั้นการที่รัฐบาลกำหนดอัตราภาษีหลายอัตราตามความแตกต่างของขนาด

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กระบอกสูบจะทำให้รัฐบาลสามารถควบคุมปริมาณรถยนต์นั่งที่มีขนาดกระบอกสูบสูง อาทิเช่น 1,801 - 2,000 ซีซี ให้มีปริมาณลดลง ด้วยการกำหนดอัตราภาษีสูงกว่ารถยนต์นั่งขนาด 1,601 - 1,800 ซีซี ทั้งนี้เนื่องจากอัตราภาษียิ่งสูงภาระภาษีที่ผู้บริโภคแบกรับจะยิ่งสูงไปด้วย ซึ่งจะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคไปใช้รถยนต์นั่งขนาด 1,301 – 1,600 ซีซี และ 1,601 - 1,800 ซีซี มากขึ้น

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

จากการศึกษาในครั้งนี้มีข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่สนใจจะทำการศึกษาในครั้งต่อไป คือ ควรเพิ่มการศึกษาไปยังรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีขนาดของความจุของกระบอกสูบที่เกิน 2,000 ซีซี ขึ้นไป หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลประเภทอื่นๆ ด้วย ว่าภาระภาษีที่เกิดขึ้นจากการเก็บภาษีสรรพสามิตนั้น จะตกไปเป็นภาระภาษีกับผู้บริโภค ผู้ผลิตและเกิดภาระส่วนเกินกับสังคมในสัดส่วนต่างๆ กันมากน้อยอย่างไร

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง. 2545 - 2551. **จำนวนรถยนต์นั่งที่ส่งออกและที่นำเข้า** (Online). http://www.customs.go.th/Statistic/Index.jsp, 25 มีนาคม 2551.

กลุ่มสถิติ กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. 2545 - 2551. **จำนวนรถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ป้ายแดง** (Online). http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html, 25 มีนาคม 2551.

กวัลยิตกอร์ กุลาตี. 2537. **การประเมินผลของนโยบายลดภาษีรถยนต์.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กองวิชาการและแผน. 2537. สารสนเทศกรมสรรพสามิตกระทรวงการคลัง. **สามิตสาร** 50(1): 45-50.

กุลธิดา เดชโยธิน. 2538. **ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคารถยนต์ในประเทศ.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กุสุมา คงฤทธิ์. 2548. **ผลกระทบต่อผู้บริโภคจากการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์นั่ง.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม. 2546. **การคลังว่าด้วยการจัดสรรและการกระจาย.** พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ไกรยุทธ ธีรตยาคีนันท์. 2535. แนวการจัดเก็บภาษีจากรถยนต์: กรอบวิเคราะห์และข้อวิจารณ์ "การลดภาษีรถยนต์". **วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์** 10 (2): 77-103.

คชินทร์ สุกุมลจันทร์. 2542. **การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย.** วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จีรพรรณ ชีรานนท์. 2548. **การคลัง.** กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ชูเกียรติ ถิรสัตยาพิทักษ์. 2548. **ภาระภาษีของภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากก๊าซปิโตรเลียมเหลว.** วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ทรงชัย บริสุทธิ์. 2540. **การวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย.** วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ประณมาภรณ์ รักขิตตธรรม. 2539. **การวิเคราะห์ผลของการใช้นโยบายการคุ้มครองทางด้านภาษีศุลกากร และนโยบายการค้าเสรีของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด.** วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ประภาศ คงเครียด. 2542. **คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม.

ปิยะพงศ์ วงศ์สุวัฒน์. 2538. **การวิเคราะห์การกำหนดอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกริก.

ฝ่ายสารสนเทศ ศูนย์สารสนเทศ กรมสรรพสามิต. 2546-2551. **สถิติภาษี ผลการจัดเก็บรายได้** (Online). แหล่งที่มา: http://www.excise.go.th/index.php?id=32

ไพชยนต์ เมทนีดลภูมิ. 2542. **ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ไพฑูรย์ ไกรพรศักดิ์. 2546. **เศรษฐมิติเบื้องต้น.** กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภูมิฐาน รังคกูลนุวัฒน์. 2541. **ภาระภาษีและความลอยตัวของภาษีมูลค่าเพิ่ม: กรณีสินค้าเบียร์ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ และสุราพิเศษ.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

มงคล เจริญศรี. 2549. **กลุ่มผลประโยชน์ทางอุตสาหกรรมรถยนต์กับการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์.** วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ, 2527. เล่มที่ 101 ตอนที่ 127.

รำไพพรรณ กิตติศรีสุวรรณ. 2539. **การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในประเทศไทย.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกริก.

รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. 2516. **ทฤษฎีการภาษีอากร**. กรุงเทพมหานคร: กรุงสยามการพิมพ์.

_______. 2536. **ภาษีรถยนต์และอุตสาหกรรมรถยนต์.** เอกสารวิชาการหมายเลข 501. สถาบันนโยบายศึกษา: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วลัยภรณ์ อัตตะนันทน์. 2547. **เศรษฐศาสตร์จุลภาค.** กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน. 2545. **หลักเศรษฐศาสตร์จุลภาค (ฉบับปรับปรุง).** พิมพ์ครั้งที่ 17. กรุงเทพมหานคร: บริษัทโรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด.

_______. 2545. **หลักเศรษฐศาสตร์มหภาค (ฉบับปรับปรุง).** พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร: บริษัทโรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด.

พนม ทินกร ณ อยุธยา. 2532. **การบริหารงานคลังรัฐบาล เล่มที่ 2 การบริหารงานคลังรัฐบาลมหภาค 2.** พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: บริษัทศรีสยามการพิมพ์.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พรพิมล สันติมณีรันต์. 2545. **เศรษฐศาสตร์จุลภาค.** พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

พนิตธิดา เพชรพูล. 2543. ปัญหาภาษีรถยนต์. **วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ** 6 (66): 27-31.

ศานิต ร่างน้อย. 2539. บทบาท เป้าหมาย และทิศทางการดำเนินงานของกรมสรรพสามิต. **สามิตสาร** 52 (2): 25-39.

สมใจนึก เองตระกูล. 2537. คำบรรยายภาษีสรรพสามิตในประเทศไทย. **สามิตสาร** 50(2): 29-43.

สถิตย์ ลิ่มพงศ์พันธุ์. 2547. การประชุมชี้แจงการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่. **สามิตสาร** 60 (4): 27-32.

สุริยนต์ วรวิทยานนท์. 2537. ภาษีสรรพสามิตรถยนต์. **สามิตสาร** 50(3): 97-103.

อรพรรณ พรหมพูล. 2544. **ความลอยตัว ความยืดหยุ่น และภาระภาษีของภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากน้ำมันดีเซล.** วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

Gujarati, D. N. 1995. **Basic Econometrics.** 3rd ed. Singapore: McGraw-Hill, Inc.

Hyman, D. N. 2002. **Public Finance A Contemporary Application Of Theory To Policy**. 7th ed. United State of America: Harcourt College Publishers.

Pindyck, R. S. and D. L. Rubinfeld. 1997. **Econometric Models and Economic Forecasts.** 4th ed. Singapore: McGraw-Hill, Inc.

Rosen, H. S. 1999. **Public Finance**. 5th ed. Singapore: McGraw-Hill, Inc.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาคผนวก ก

ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 1 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

Dependent Variable: QPC^d

Method: Two-Stage Least Squares

Date: 01/01/00 Time: 04:30

Sample: 2545:1 2551:4

Included observations: 28

Instrument list: C i PO GR GDP EX IM

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	35047.50	8982.969	3.901549	0.0007
P	-0.015490	0.009368	-1.653525	0.1118
i	-27.43958	284.9971	-0.096280	0.9241
PO	630.0501	16.59585	37.96431	0.0000
GR	180.0005	150.6896	1.194512	0.2445

R-squared	0.988675	Mean dependent var	40213.80
Adjusted R-squared	0.986705	S.D. dependent var	4306.737
S.E. of regression	496.5834	Sum squared resid	5671687.
F-statistic	505.8398	Durbin-Watson stat	1.163042
Prob(F-statistic)	0.000000		

ที่มา: จากการคำนวณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 2 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล หลังจากตัดตัวแปร อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (i) และอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ(GR)

Dependent Variable: QPC^{d}

Method: Two-Stage Least Squares

Date: 01/01/00 Time: 00:18

Sample: 2545:1 2551:4

Included observations: 28

Instrument list: C PO GDP EX

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	42369.16	75024.42	0.564738	0.5773
P	-0.023461	0.096363	-0.243467	0.8096
PO	632.5262	188.7748	3.350693	0.0026
R-squared	0.973653	Mean dependent var		40213.80
Adjusted R-squared	0.971545	S.D. dependent var		4306.737
S.E. of regression	726.4873	Sum squared resid		13194594
F-statistic	458.0532	Durbin-Watson stat		1.032425
Prob (F-statistic)	0.000000			

ที่มา: จากการคำนวณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 3 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล หลังจากแก้ปัญหา Autocorrelation

Dependent Variable: QPC^d

Method: Two-Stage Least Squares

Date: 01/01/00 Time: 04:48

Sample(adjusted): 2545:2 2551:4

Included observations: 27 after adjusting endpoints

Convergence achieved after 9 iterations

Instrument list: C PO GDP EX

Lagged dependent variable & regressors added to instrument list

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	41172.81	4795.893	8.585015	0.0000
P	-0.020783	0.006043	-3.439305	0.0022
PO	603.8483	37.95043	15.91150	0.0000
AR(1)	0.457646	0.183079	2.499716	0.0200

R-squared	0.983423	Mean dependent var	40482.16
Adjusted R-squared	0.981261	S.D. dependent var	4143.342
S.E. of regression	567.1870	Sum squared resid	7399126.
F-statistic	459.8759	Durbin-Watson stat	1.870286
Prob(F-statistic)	0.000000		
Inverted AR Roots	.46		

ที่มา: จากการคำนวณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 4 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี

Dependent Variable: QPC^{S}

Method: Two-Stage Least Squares

Date: 01/01/00 Time: 04:54

Sample: 2545:1 2551:4

Included observations: 28

Instrument list: C i PO GR GDP EX IM

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	37913.87	5307.115	7.143970	0.0000
P	-0.025387	0.005691	-4.460797	0.0002
GDP	0.699510	0.137913	5.072125	0.0000
EX	0.067428	0.033126	2.035521	0.0535
IM	0.223523	0.297308	0.751825	0.4598

R-squared	0.964109	Mean dependent var	40213.80
Adjusted R-squared	0.957867	S.D. dependent var	4306.737
S.E. of regression	884.0200	Sum squared resid	17974301
F-statistic	158.4607	Durbin-Watson stat	1.010063
Prob(F-statistic)	0.000000		

ที่มา: จากการคำนวณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 5 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี หลังจากตัดตัวแปรรถยนต์นั่งที่นำเข้า(IM)

Dependent Variable: QPC^S

Method: Two-Stage Least Squares

Date: 01/01/00 Time: 04:54

Sample: 2545:1 2551:4

Included observations: 28

Instrument list: C PO GDP EX

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	36894.00	15707.34	2.348839	0.0274
P	-0.063492	0.046036	-1.379189	0.1806
GDP	1.093666	0.206848	5.287294	0.0000
EX	0.022360	0.062216	0.359395	0.7224
R-squared	0.874896	Mean dependent var		40213.80
Adjusted R-squared	0.859258	S.D. dependent var		4306.737
S.E. of regression	1615.699	Sum squared resid		62651583
F-statistic	61.7969	Durbin-Watson stat		0.700057
Prob(F-statistic)	0.000000			

ที่มา: จากการคำนวณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 6 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนเก็บภาษี หลังจากแก้ปัญหา Autocorrelation

Dependent Variable: QPC^S

Method: Two-Stage Least Squares

Included observations: 18 after adjusting endpoints, Convergence achieved after 59 iterations

Instrument list: C PO GDP EX , Lagged dependent variable & regressors added to instrument list

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	6077.133	2527.698	2.404216	0.0740
P	0.009107	0.001967	4.631138	0.0098
GDP	1.132282	0.073156	15.47760	0.0001
EX	-0.041651	0.011050	-3.769272	0.0196
AR(1)	-0.165319	0.400962	-0.412306	0.7013
AR(2)	0.717902	0.246764	2.909262	0.0437
AR(3)	-0.076138	0.244036	-0.311994	0.7706
AR(4)	0.376849	0.228683	1.647910	0.1747
AR(5)	0.342928	0.253739	1.351498	0.2479
AR(6)	-0.310804	0.235085	-1.322090	0.2567
AR(7)	-0.110301	0.293319	-0.376043	0.7260
AR(8)	0.361617	0.214396	1.686677	0.1669
AR(9)	-0.404887	0.220336	-1.837587	0.1400
AR(10)	-0.690383	0.310414	-2.224069	0.0902

R-squared	0.999285	Mean dependent var	42976.38
Adjusted R-squared	0.996960	S.D. dependent var	2354.093
S.E. of regression	129.7863	Sum squared resid	67377.97
F-statistic	429.9165	Durbin-Watson stat	2.498310
Prob(F-statistic)	0.000012		

Inverted AR Roots	1.01-.23i	1.01 +.23i	.54 +.74i	.54-.74i
	-.00 +1.00i	-.00-1.00i	-.68+.59i	-.68 -.59i
	-.96+.10i	-.96-.10i		

ที่มา: จากการคำนวณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 7 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี

Dependent Variable: $QPC^{S'}$

Method: Two-Stage Least Squares

Date: 01/01/00 Time: 05:13

Sample: 2545:1 2551:4

Included observations: 28

Instrument list: C PO GDP EX

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	37306.67	11578.82	3.221975	0.0036
P	-0.027028	0.014246	-1.897267	0.0699
GDP	0.786653	0.077454	10.15639	0.0000
EX	0.058223	0.032103	1.813638	0.0823

R-squared	0.959313	Mean dependent var	40213.80
Adjusted R-squared	0.954227	S.D. dependent var	4306.737
S.E. of regression	921.4072	Sum squared resid	20375788
F-statistic	189.2637	Durbin-Watson stat	0.958203
Prob(F-statistic)	0.000000		

ที่มา: จากการคำนวณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 8 ผลการประมาณค่าสมการแสดงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหลังเก็บภาษี หลังจากแก้ปัญหา Autocorrelation

Dependent Variable: $QPC^{S'}$

Method: Two-Stage Least Squares

Included observations: 19 after adjusting endpoints, Convergence achieved after 61 iterations

Instrument list: C PO GDP EX , Lagged dependent variable & regressors added to instrument list

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	16018.99	6679.963	2.398065	0.0534
P	0.003065	0.001684	1.819902	0.1186
GDP	0.824374	0.202022	4.080614	0.0065
EX	-0.031324	0.014732	-2.126167	0.0776
AR(1)	0.743263	0.261241	2.845123	0.0294
AR(2)	-0.004174	0.359034	-0.011626	0.9911
AR(3)	-0.294483	0.374538	-0.786258	0.4616
AR(4)	0.240402	0.290623	0.827194	0.4398
AR(5)	0.160502	0.344814	0.465475	0.6580
AR(6)	-0.194317	0.348984	-0.556806	0.5978
AR(7)	0.248553	0.374121	0.664365	0.5311
AR(8)	0.575920	0.272599	2.112702	0.0791
AR(9)	-0.882646	0.200464	-4.403014	0.0046

R-squared	0.998748	Mean dependent var	42704.47
Adjusted R-squared	0.996243	S.D. dependent var	2576.554
S.E. of regression	157.9382	Sum squared resid	149666.9
F-statistic	398.7045	Durbin-Watson stat	2.239132
Prob(F-statistic)	0.000000		

Inverted AR Roots	.95+.19i	.95 -.19i	.64 -.80i	.64+.80i
	.01 -1.00i	.01+1.00i	-.74+.62i	-.74 -.62i
	.01 -1.00i	.01+1.00i	-.74+.62i	-.74 -.62i

ที่มา: จากการคำนวณ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาคผนวก ข

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 9 ยอดจดทะเบียนใหม่ป้ายแดงรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปี พ.ศ. 2545-2551

(หน่วย: คัน)

ปี พ.ศ.	ขนาดของกระบอกสูบ		
	ไม่เกิน 2,000 ซีซี	**มากกว่า 2,000 ซีซี**	**รวม**
2545	110,133	69,903	180,036
	(61)	(39)	(100)
2546	139,389	85,809	225,198
	(62)	(38)	(100)
2547	177,310	103,732	281,042
	(63)	(37)	(100)
2548	160,418	148,927	309,345
	(52)	(48)	(100)
2549	163,758	134,839	298,597
	(55)	(46)	(100)
2550	110,587	186,732	297,319
	(37)	(63)	(100)
2551	196,815	121,909	318,724
	(62)	(38)	(100)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บมีหน่วยเป็นร้อยละ

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2552)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 10 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติ

ไตรมาส/ปี	อุปสงค์ และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (รถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ป้ายแดง)[1] (คัน)	ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก[2] (บาท / คัน)	ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก[3] (บาท / ลิตร)
1Q/2545	32,968	717,052	13.68
2Q/2545	27,422	781,042	15.39
3Q/2545	31,964	806,082	15.08
4Q/2545	17,779	843,857	15.45
1Q/2546	41,283	791,861	16.60
2Q/2546	38,815	733,175	15.92
3Q/2546	37,700	752,931	16.30
4Q/2546	21,861	754,229	16.34
1Q/2547	57,502	773,411	16.88
2Q/2547	49,128	772,493	17.35
3Q/2547	43,142	726,252	20.17
4Q/2547	27,538	701,158	20.99
1Q/2548	54,422	697,876	20.14
2Q/2548	40,633	675,354	22.44
3Q/2548	41,141	675,790	25.67
4Q/2548	24,222	664,290	25.16
1Q/2549	56,151	688,092	25.76
2Q/2549	43,623	692,041	27.97
3Q/2549	39,624	692,794	27.89
4Q/2549	24,360	698,967	25.21
1Q/2550	30,095	719,196	25.82
2Q/2550	21,876	751,263	29.14
3Q/2550	21,205	737,890	28.87
4Q/2550	37,411	798,276	31.20

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 10 (ต่อ)

ไตรมาส/ปี	อุปสงค์ และอุปทานรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (รถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ ป้ายแดง)[1] (คัน)	ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก[2] (บาท / คัน)	ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก[3] (บาท / ลิตร)
1Q/2551	56,637	747,736	32.70
2Q/2551	54,145	736,333	37.73
3Q/2551	54,747	739,430	38.35
4Q/2551	31,286	722,139	26.94

ที่มา: 1. กรมการขนส่งทางบก (2552)

2. จากการคำนวณ

3. จากการคำนวณ

ตารางผนวกที่ 11 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติ

ไตรมาส/ปี	GDP Per Capita (รายได้เฉลี่ยต่อคน)[1] (บาท / คน)	อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ[2] (ร้อยละ)	อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล[3] (ร้อยละ)
1Q/2545	21,417	5.48	4.25
2Q/2545	20,896	5.41	4.00
3Q/2545	21,146	5.82	3.90
4Q/2545	22,392	7.93	3.90
1Q/2546	23,053	8.60	3.50
2Q/2546	22,264	7.50	3.40
3Q/2546	22,737	8.47	3.10
4Q/2546	24,329	9.60	3.00
1Q/2547	24,594	7.61	2.95
2Q/2547	24,299	10.07	3.19
3Q/2547	24,834	10.17	3.22

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 11 (ต่อ)

ไตรมาส/ปี	GDP Per Capita (รายได้เฉลี่ยต่อคน)[1] (บาท / คน)	อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ[2] (ร้อยละ)	อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล[3] (ร้อยละ)
4Q/2547	26,718	10.77	3.22
1Q/2548	26,418	8.36	2.98
2Q/2548	25,989	7.90	3.35
3Q/2548	27,303	10.87	3.2
4Q/2548	29,148	9.97	3.35
1Q/2549	29,701	13.29	3.85
2Q/2549	28,968	12.27	4.24
3Q/2549	29,607	9.23	4.40
4Q/2549	31,195	7.79	4.30
1Q/2550	31,802	7.84	4.13
2Q/2550	31,000	7.78	3.84
3Q/2550	31,651	7.65	3.77
4Q/2550	34,043	9.88	3.51
1Q/2551	34,610	9.57	3.56
2Q/2551	34,342	11.52	3.47
3Q/2551	34,863	10.88	3.78
4Q/2551	33,037	-2.32	4.13

ที่มา: 1. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2552)

2. จากการคำนวณ

3. บริษัทโตโยต้าลิสซิ่ง (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทสยามพาณิชย์ลิสซิ่ง จำกัด (2552)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 12 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติ

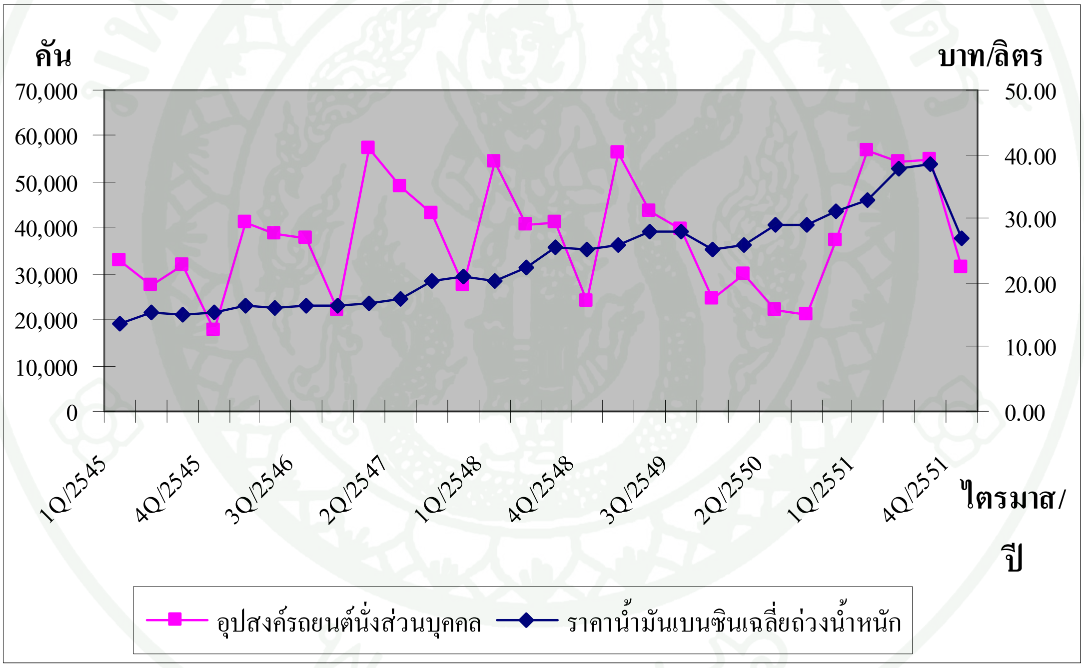
ไตรมาส/ปี	รถยนต์นั่งที่ส่งออก[1] (คัน)	รถยนต์นั่งที่นำเข้า[2] (คัน)
1Q/2545	1,019	178
2Q/2545	697	198
3Q/2545	979	95
4Q/2545	4,259	253
1Q/2546	13,045	151
2Q/2546	18,977	320
3Q/2546	27,922	313
4Q/2546	13,692	708
1Q/2547	21,891	550
2Q/2547	18,856	1,206
3Q/2547	23,884	4,651
4Q/2547	22,503	7,204
1Q/2548	15,320	1,483
2Q/2548	16,974	430
3Q/2548	17,683	474
4Q/2548	14,678	7,103
1Q/2549	18,044	1,055
2Q/2549	17,275	4,128
3Q/2549	20,756	32,785
4Q/2549	9,514	1,707
1Q/2550	22,920	937
2Q/2550	37,700	2,139
3Q/2550	26,271	1,633
4Q/2550	27,723	1,160

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 12 (ต่อ)

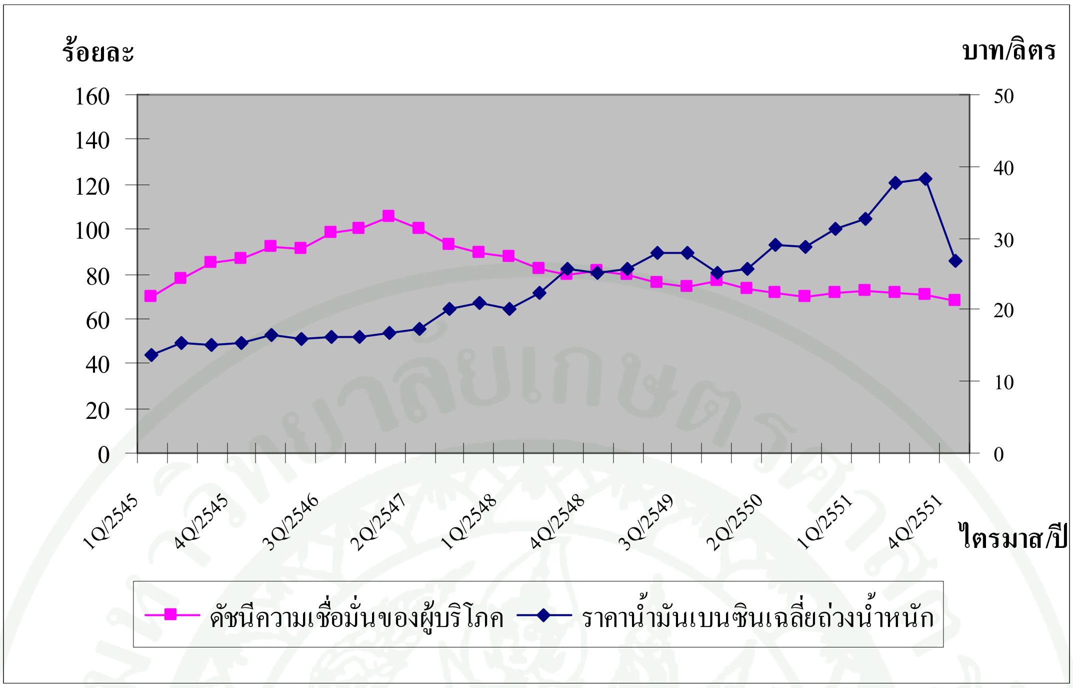
ไตรมาส/ปี	รถยนต์นั่งที่ส่งออก[1] (คัน)	รถยนต์นั่งที่นำเข้า[2] (คัน)
1Q/2551	27,105	2,242
2Q/2551	27,055	3,280
3Q/2551	31,230	4,637
4Q/2551	25,081	3,747

ที่มา: 1, 2. กรมศุลกากร (2552)

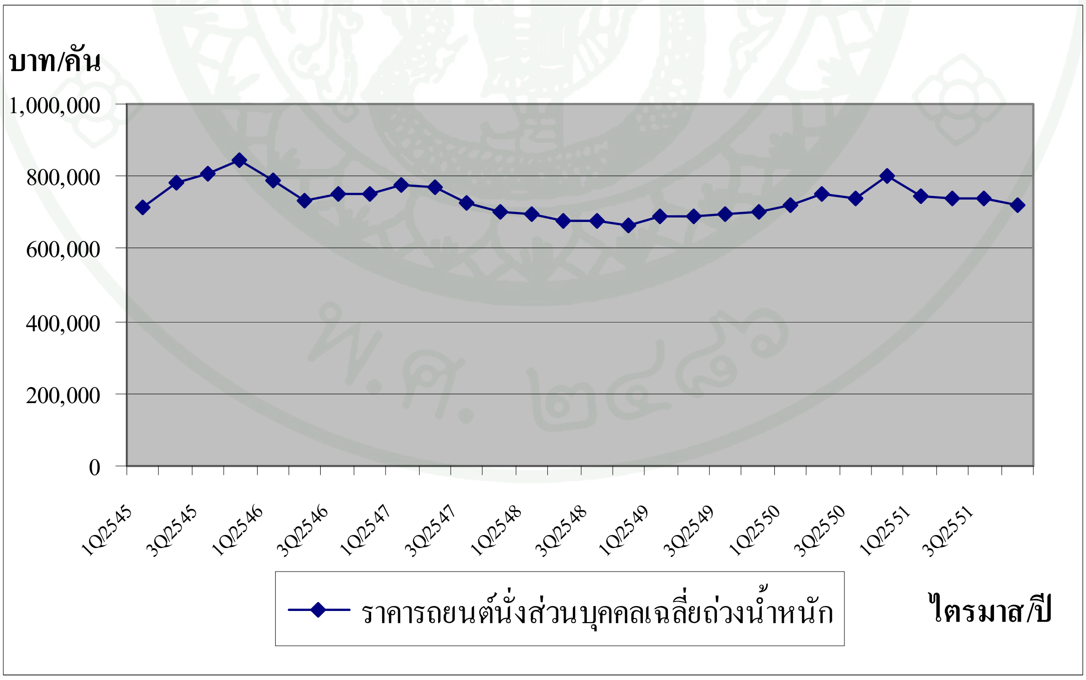


ภาพผนวกที่ 1 อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักช่วงปี พ.ศ. 2545-2551

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

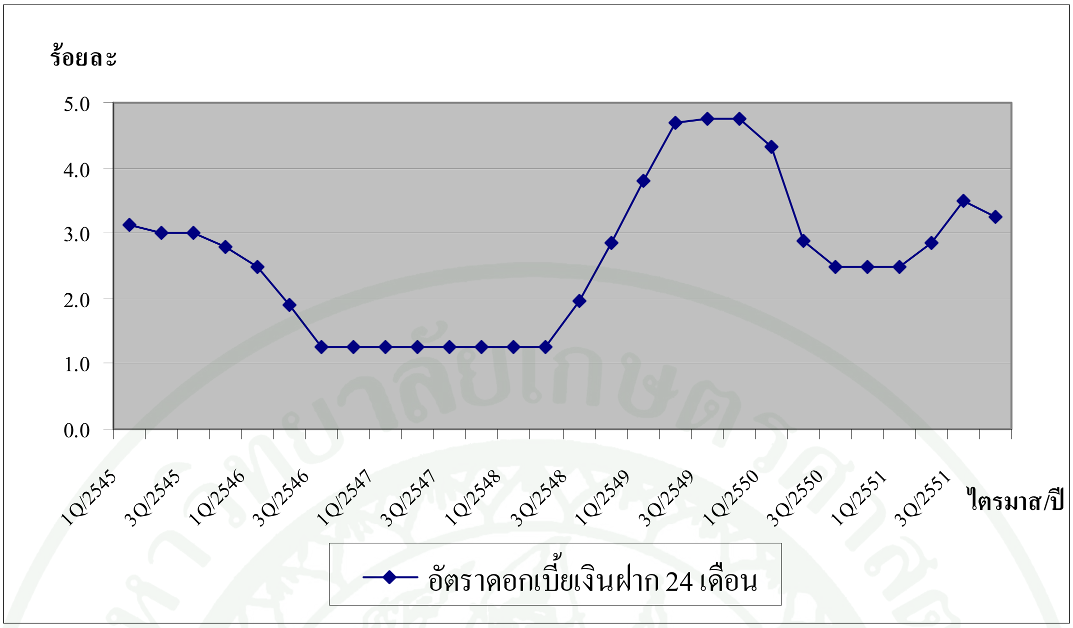


ภาพผนวกที่ 2 ดัชนีความเชื่อมั่นของผู้บริโภค และราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักช่วงปี พ.ศ. 2545-2551

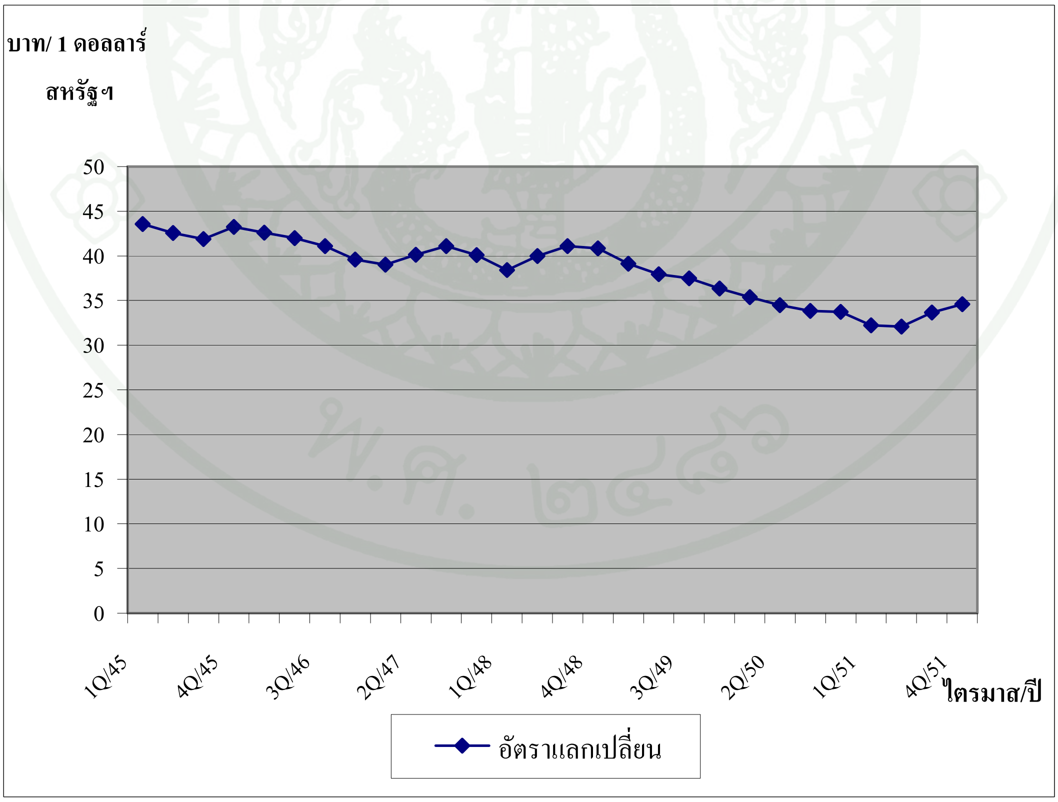


ภาพผนวกที่ 3 ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ช่วงปี พ.ศ. 2545-2551

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



ภาพผนวกที่ 4 อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก 24 เดือน ของธนาคารพาณิชย์ ช่วงปี พ.ศ. 2545-2551



ภาพผนวกที่ 5 อัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงิน ดอลลาร์ สหรัฐฯ ช่วงปี พ.ศ. 2545-2551

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์