

ศิริวรรณ จัน โอ 2553: การศึกษาอุปสงค์ อุปทาน ภาระภาษีและภาระส่วนเกินของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปริญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์
ประธานกรรมการที่ปรึกษา: ผู้ช่วยศาสตราจารย์วราภรณ์ อุดมรัตน์, ศ.ม. 118 หน้า

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งต่อการดำเนินชีวิตประจำวันที่สร้างความสะดวกในการเดินทางและติดต่อธุรกิจ ตลอดจนเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญประเภทหนึ่งในบางธุรกิจที่ต้องใช้รถยนต์ตลอดเวลา จากความสำคัญดังกล่าวทำให้รัฐบาลสามารถหารายได้จากภาษีรถยนต์ได้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2544 - 2551 รัฐบาลสามารถหารายได้จากภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์นั่งประเภทรถเก๋งได้มากที่สุด 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 นั้นได้นำผลจากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการกำหนดอุปสงค์และอุปทานมาวิเคราะห์ดุลยภาพในระดับดุลยภาพเฉพาะส่วน

ผลการศึกษาพบว่าโครงสร้างภาษียนต์จัดเก็บตามขนาดความจุระบอกสูบ 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 ในด้านผลการศึกษาระบบภาษีพบว่า ผู้บริโภค และผู้ผลิตต้องแบกรับภาระภาษีสัดส่วนร้อยละ 66 และ 34 ตามลำดับ สำหรับภาระภาษีส่วนเกินที่เกิดขึ้นมีสัดส่วนร้อยละ 4 ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมดที่เก็บจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ดังนั้นรัฐบาลควรมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษียนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี ให้มีการจัดเก็บภาษีหลายอัตราตามความแตกต่างของขนาดกระบอกสูบ เพื่อสามารถควบคุมปริมาณรถยนต์นั่งที่มีขนาดกระบอกสูบสูงด้วยการกำหนดอัตราภาษีสูงกว่ารถยนต์นั่งที่มีขนาดกระบอกสูบต่ำกว่า

ลายมือชื่อนิติ

ลายมือชื่อประธานกรรมการ