



UUN.

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล

(Individual Study)

เรื่อง ภาษีสรรพสามิตกับการเข้าร่วมเป็นประชาคม

เศรษฐกิจอาเซียน

จัดทำโดย นายสุพจน์ ศักดิ์พิบูลย์จิตต์

รหัส 4044

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 4 ปี 2555

สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ

ลิขสิทธิ์ของกระทรวงการต่างประเทศ



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง ภาษีสรรพสามิตกับการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จัดทำโดย นายสุพจน์ ศักดิ์พิบูลย์จิตต์
รหัส 4044

หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 4 ปี 2555
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา

กิตติกรรมประกาศ

รายงานฉบับนี้สำเร็จลุล่วงภายใต้ข้อจำกัดด้านกำหนดเวลา ด้วยกรุณาและอนุเคราะห์ของบุคคลต่างๆ ซึ่งผู้จัดทำรายงานขอแสดงความขอบคุณในโอกาสนี้ ดังนี้

1. รองศาสตราจารย์ ดร.พลภัทร บุราคม ดร.สมเกียรติ อริยปรัชญา และศาสตราจารย์ ดร.สร้อยตระกูล อรรถมานะ ผู้ให้คำปรึกษาคำแนะนำต่างๆ และข้อที่ควรแก้ไขปรับปรุง

2. นายพิทักษ์ พุทธิสาริกกร รองประธานอาวุโส บริษัท ฮอนด้าอโต้โมบิล (ประเทศไทย) จำกัด และนายสมศักดิ์ ชีรวัชกุล ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมาย บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ที่ได้ตอบข้อซักถามเกี่ยวกับเนื้อหาของรายงานฉบับนี้ อันเป็นประโยชน์ ในการนำมาเป็นส่วนหนึ่งของฐานข้อมูลในการจัดทำรายงานนี้จนสำเร็จลุล่วง

3. เพื่อนข้าราชการกรมสรรพสามิต โดยเฉพาะ ดร.ฉันทันท์ จันทร์ประทีปฉาย ที่ช่วยเหลือในการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลและนางสาวบุษยา ถัดมาลี จัดพิมพ์รายงานฉบับนี้

4. ข้าราชการสถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการทุกท่าน ซึ่งได้ให้คำแนะนำ และช่วยเหลือประสานงานต่างๆ ในการจัดทำรายงานนี้จนเป็นผลสำเร็จ

สารบัญ

	บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
	กิตติกรรมประกาศ	จ
	สารบัญ	ฉ
บทที่ 1	บทนำ	1
	1.1 สภาพและความสำคัญของปัญหา	1
	1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
	1.3 ขอบเขตของการศึกษา	3
	1.4 วิธีการศึกษาและวิเคราะห์	3
	1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
บทที่ 2	ภาษีสรรพสามิตรถยนต์และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	5
	2.1 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	5
	2.1.1 AEC Blueprint	5
	2.2 ภาพรวมเศรษฐกิจ	7
	2.2.1 ประเทศไทย	7
	2.2.2 อินโดนีเซีย	8
	2.2.3 ฟิลิปปินส์	9
	2.3 ทฤษฎีภาษีอากรที่ดี	10
	2.3.1 ความเป็นกลาง	10
	2.3.2 ประสิทธิภาพ	11
	2.3.3 ความเที่ยงธรรม	11
	2.3.4 ความสามารถบริหารได้	12
	2.3.5 ความเรียบง่าย	12
	2.3.6 เสถียรภาพ	13
	2.3.7 ความเพียงพอ	13
	2.4 บทสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อภาษีสรรพสามิต และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	14
	2.4.1 บริษัท ฮอนด้าอโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	14
	2.4.2 บริษัท โตโยต้า (ประเทศไทย) จำกัด	16

บทที่ 3	การศึกษาเปรียบเทียบภาษีสรรพสามิตรถยนต์ของประเทศไทย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์	19
3.1	ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ของประเทศไทย	19
3.1.1	นิยาม	19
3.1.2	ผู้มีหน้าที่เสียภาษีรถยนต์	20
3.1.3	ความรับผิดชอบในอันต้องเสียภาษีรถยนต์	21
3.1.4	ฐานภาษีสรรพสามิต	21
3.1.5	อัตราภาษีสรรพสามิต	22
3.1.6	วิธีการคำนวณภาษีสรรพสามิต	26
3.1.7	การควบคุมการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต	28
3.2	ภาษีสรรพสามิตรถยนต์อินโดนีเซีย	32
3.2.1	หลักการ	32
3.2.2	ผู้มีหน้าที่เสียภาษีรถยนต์	32
3.2.3	ฐานภาษีสรรพสามิตรถยนต์	32
3.2.4	ประเภทรถยนต์และอัตราภาษี	32
3.3	ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ฟิลิปปินส์	33
3.3.1	ผู้มีหน้าที่เสียภาษีรถยนต์	33
3.3.2	ฐานภาษีสรรพสามิตรถยนต์	33
3.3.3	ประเภทรถยนต์และอัตราภาษี	33
3.3.4	กรณีรถยนต์นำเข้าที่มีได้มีไว้เพื่อจำหน่าย	34
3.4	เปรียบเทียบโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ของประเทศไทย กับประเทศอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์	34
3.4.1	ฐานภาษี	34
3.4.2	จุดความรับผิดชอบในการเสียภาษี	35
3.4.3	อัตราภาษี	35
3.5	เปรียบเทียบข้อดีข้อเสีย	38
3.6	ปัญหาและอุปสรรคต่อการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	40
3.6.1	ขาดความผูกพันกับวิสัยทัศน์	40
3.6.2	ขาดผลประโยชน์ร่วมอย่างเพียงพอ	41
3.6.3	ขาดความรู้ลึกเป็นเจ้าของ	41

	3.6.4 ขาดกติกาที่เข้มแข็ง	41
	3.6.5 ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน	42
	3.6.6 ขาดระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ	42
	3.6.7 ขาดการเรียนรู้ร่วมกัน	42
	3.6.8 ขาดความชัดเจนแนวทางปฏิบัติ	43
บทที่ 4	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	45
	4.1 โครงสร้างภาษีสรรพสามิต	45
	4.2 ปัญหาอุปสรรคต่อการเข้าเป็นประชาคมอาเซียน	46
	4.3 ข้อเสนอแนะ	47
บรรณานุกรม		
ภาคผนวก		
	ก. คำถามสัมภาษณ์	
	ข. พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527	
	ค. พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527	
ประวัติผู้เขียน		

บทที่ 1

บทนำ

1.1 สภาพและความสำคัญของปัญหา

กรมสรรพสามิตถือเป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีหน้าที่จัดเก็บภาษีเป็นรายได้ให้แก่รัฐบาล โดยจัดเก็บจากสินค้าจำนวน 14 รายการ ได้แก่ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รถยนต์ เรือ เครื่องดื่ม โคมไฟฟ้าและโคมระย้า แก้วและเครื่องแก้ว ผลิตภัณฑ์เครื่องหอมและเครื่องสำอาง พรหมหรือสิ่งทอปูพื้นทำด้วยขนสัตว์ รถจักรยานยนต์ หินอ่อนและหินแกรนิตเบดเตอริ สารทำลายชั้นบรรยากาศโอโซน สุรา ยาสูบและยาเส้น และไฟ และบริการ 4 ประเภท ได้แก่ สนามแข่งม้า สนามกอล์ฟ ในท์คลับ และคิสโกเชค และสถานอาบน้ำหรืออบตัวและนวด โดยในปี 2554 กรมสรรพสามิตได้จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรวมทั้งมากกว่า 400,000 ล้านบาท หรือคิดประมาณ 3 เปอร์เซ็นต์ของ GDP¹

สำหรับสินค้าสรรพสามิตประเภทรถยนต์นั้น ถือเป็นหนึ่งในสินค้าสรรพสามิตที่สำคัญและมียอดจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสูงเป็นอันดับที่ 2 รองจากน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยยอดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในปี 2554 กรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ได้เป็นจำนวน 92,843 ล้านบาท หรือคิดเป็น 23 เปอร์เซ็นต์ของยอดจัดเก็บภาษีสรรพสามิตทั้งหมด

จากยอดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ถือเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศที่ทำรายได้เข้ารัฐเป็นจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ดีอุตสาหกรรมนี้ถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูงในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเฉพาะคู่แข่งสำคัญของประเทศไทย ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ซึ่งมีทั้งศักยภาพทางขนาดตลาดที่ใหญ่และต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำ ซึ่งกฎหมายภาษีสรรพสามิตเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษียนต์ถือเป็นตัวแปรสำคัญในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น มากไปกว่านั้น การที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งจะมีผลบังคับใช้สมบูรณ์ในปี 2558 ทำให้ประเทศไทย รวมถึงกรมสรรพสามิตต้องปรับตัวต่อกฎระเบียบใหม่ๆ ของการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2558 ซึ่งหนึ่งในสิ่งที่จะต้องปรับตัวคือ การศึกษาระบบกฎหมายภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บรถยนต์และรวมทั้งการบริหารการจัดเก็บภาษี

¹ กรมสรรพสามิต, สถิติภาษี, <http://www.excise.go.th/index.php?id=5>

สรรพสามิตรถยนต์ ซึ่งต้องดูว่าหลักกฎหมายภาษีสรรพสามิตและการบริหารการจัดเก็บภาษี สรรพสามิตของไทยในปัจจุบันนั้น มีปัญหาในการส่งเสริมศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยต่อการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และขัดต่อหลักการเข้าร่วมเป็นประชาคมอาเซียนหรือไม่ โดยเฉพาะในด้านอัตราภาษี และฐานภาษีที่ใช้ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในแต่ละประเทศในกลุ่มประชาคมอาเซียน มีความแตกต่างกันเป็นอย่างมาก รวมถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขต่างๆ ที่จะต้องนำมาใช้ในการควบคุมกำกับในการจัดเก็บภาษียรถยนต์ และมาตรการในการป้องกันการลักลอบ การหลีกเลี่ยงภาษี แต่ในการรวมตัวการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีเป้าหมายในประการแรกก็คือการเปิดการค้าเสรี คือ การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน (Single Market and Production Base) โดยมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมือ และการเคลื่อนย้ายเงินทุนโดยเสรีมากขึ้น แต่ด้วยความแตกต่างในระบบภาษีสรรพสามิตของแต่ละประเทศดังกล่าวข้างต้น อาจจะทำให้เป็นอุปสรรคทั้งด้านการจัดเก็บ การควบคุมป้องกันการหลีกเลี่ยงภาษีสรรพสามิตขึ้นได้ รวมถึงการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศด้วยว่าจะมีขีดความสามารถในการแข่งขันการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ในภูมิภาคนี้โดยมีระบบภาษีสรรพสามิต เป็นอุปสรรค ด้วยหรือไม่เพียงใด ซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นว่าสภาพปัญหาที่จะต้องนำมาพิจารณาศึกษาในครั้งนี้

- 1) ปัญหาโครงสร้างภาษีและอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่แตกต่างกันในกลุ่มประเทศประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- 2) ปัญหาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตภายใต้เงื่อนไขการเคลื่อนย้ายสินค้า สรรพสามิต (รถยนต์) โดยปราศจากอุปสรรคด้านภาษีอากรในกลุ่มประเทศ
- 3) ปัญหาการแข่งขันอย่างรุนแรงของอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีอัตราภาษีสรรพสามิต และการจัดเก็บภาษีที่แตกต่างกัน

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1.2.1 เพื่อศึกษาโครงสร้างการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ของไทย
- 1.2.2 เพื่อศึกษามาตรการทางภาษีสรรพสามิตที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย และการแข่งขันอย่างเสรี
- 1.2.3 เพื่อศึกษาภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

- 1.3.1 ศึกษาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต รถยนต์ ของประเทศไทย
- 1.3.2 ศึกษาเปรียบเทียบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ของประเทศไทย กับการจัดเก็บภาษีรถยนต์ของประเทศต่างในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะประเทศอินโดนีเซียและประเทศฟิลิปปินส์
- 1.3.3 สรุปผลการศึกษาข้อดีและข้อเสียและแนวทางข้อเสนอแนะ

1.4 วิธีการศึกษาและวิเคราะห์

1.4.1 ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิจาก งานวิจัย เอกสาร บทความ รายงานสถิติต่าง เกี่ยวกับการจัดเก็บรถยนต์

1. พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527
2. พระราชบัญญัติพิกัดภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527
3. กฎหมายลำดับอนุบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีรถยนต์
4. ศูนย์บริการข้อมูลประชาคมอาเซียน (<http://www.thai-aec.com/>)
5. PRINCIPLES OF SOUND TAX THEORY AS HAVE EVOLVED OVER 200

AND MORE YEARS by H. William Batt, Ph.D. Albany, New York ที่

www.progress.org/cg/battprincip02.htm

6. ศึกษาภาษีรถยนต์ของประเทศต่างๆ ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะ ในประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์

1.4.2 โดยการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ได้แก่ผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย และเจ้าหน้าที่กรมสรรพสามิตที่มีหน้าที่จัดเก็บภาษีรถยนต์

1. ผู้บริหารบริษัท ฮอนด้า (ประเทศไทย) จำกัด นายพิทักษ์ พุทธิสาริกกร ตำแหน่งรองประธานอาวุโส
2. ผู้บริหารบริษัท โตโยต้า (ประเทศไทย) จำกัด นายสมศักดิ์ วีระวัชกุล ตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมาย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะ

1.5.1 เพื่อให้ทราบสภาพปัญหากฎหมายภาษีสรรพสามิตเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษียุทธยนต์ก่อนที่ประเทศไทยจะเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบในปี 2558

1.5.2 เพื่อสามารถที่จะได้เตรียมความพร้อมในการทำโครงสร้างภาษีสรรพสามิตยุทธยนต์ให้สอดคล้องกับระบบการค้าเสรีของประชาคมอาเซียน และสร้างความเป็นธรรมในระบบภาษีในประชาคมอาเซียน

1.5.3 เพื่อให้ระบบภาษีสรรพสามิตยุทธยนต์ของประเทศไทย มีส่วนช่วยสนับสนุน และส่งเสริมการอุตสาหกรรมยุทธยนต์ภายในประเทศไป ให้สามารถแข่งขันในกลุ่มประเทศอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สะดวกการเคลื่อนย้ายบุคคล แรงงานฝีมือ และผู้เชี่ยวชาญ และเสริมสร้างความเข้มแข็งของกลไกสถาบันในอาเซียน

การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของอาเซียน มี 5 องค์ประกอบหลัก คือ

- การเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี
- การเคลื่อนย้ายบริการเสรี
- การเคลื่อนย้ายการลงทุนเสรี
- การเคลื่อนย้ายเงินทุนเสรีขึ้น
- การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรี

ทั้งนี้ อาเซียนได้กำหนด 12 สาขาอุตสาหกรรมสำคัญลำดับแรกอยู่ภายใต้ตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของอาเซียน ได้แก่ เกษตร ประมง ผลิตภัณฑ์ยาง ผลิตภัณฑ์ไม้ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ การขนส่งทางอากาศ สุขภาพ e-ASEAN ท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ รวมทั้งความร่วมมือในสาขาอาหารเกษตรและป่าไม้

การเป็นตลาดสินค้าและบริการเดียวจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายการผลิตในภูมิภาค และเสริมสร้างศักยภาพของอาเซียนในการเป็นศูนย์กลางการผลิตของโลก และเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานโลก โดยประเทศสมาชิกได้ร่วมกันดำเนินมาตรการต่าง ๆ ที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถแข่งขันของอาเซียน ได้แก่ ยกเลิกภาษีศุลกากรให้หมดไป ทอยยกเลิกอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้อยู่ ปรับประสานพิธีการด้านศุลกากรให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและง่ายขึ้น ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนทางธุรกรรม เคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรี นักลงทุนอาเซียนสามารถลงทุนได้อย่างเสรีในสาขาอุตสาหกรรมและบริการที่ประเทศสมาชิกอาเซียนเปิดให้ เป็นต้น

2. การเป็นภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขัน

เป้าหมายสำคัญของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน คือ การสร้างภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง มีความเจริญรุ่งเรือง และมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันมี 6 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ (1) นโยบายการแข่งขัน (2) การคุ้มครองผู้บริโภค (3) สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา (IPR) (4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (5) มาตรการด้านภาษี (6) พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

ประเทศสมาชิกอาเซียนมีข้อผูกพันที่จะนำกฎหมายและนโยบายการแข่งขันมาบังคับใช้ภายในประเทศ เพื่อทำให้เกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันและสร้างวัฒนธรรมการแข่งขันของภาคธุรกิจที่เป็นธรรม นำไปสู่การเสริมสร้างการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคในระยะยาว

3. การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน

การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน มี 2 องค์ประกอบ คือ (1) การพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) (2) ความริเริ่มในการรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiatives for ASEAN Integration: IAI) ความริเริ่มดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายเพื่อลดช่องว่างการพัฒนา ทั้งในระดับ SME และเสริมสร้างการรวมกลุ่มของกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม ให้สามารถดำเนินการตามพันธกรณีและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน รวมทั้งเพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศได้รับประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

4. การเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก

อาเซียนอยู่ในท่ามกลางสภาพแวดล้อมที่มีการเชื่อมต่อระหว่างกันและมีเครือข่ายกับโลกสูง โดยมีตลาดที่พึ่งพากันและอุตสาหกรรมระดับโลก ดังนั้น เพื่อให้ภาคธุรกิจของอาเซียนสามารถแข่งขันได้ในตลาดระหว่างประเทศ ทำให้อาเซียนมีพลวัตเพิ่มขึ้นและเป็นผู้ผลิตของโลก รวมทั้งทำให้ตลาดภายในยังคงรักษาความน่าดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ อาเซียนจึงต้องมองออกไปนอกภูมิภาคอาเซียนบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก โดยดำเนิน 2 มาตรการคือ (1) การจัดทำเขตการค้าเสรี (FTA) และความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจอย่างใกล้ชิด (CEP) กับประเทศนอกอาเซียน (2) การมีส่วนร่วมในเครือข่ายห่วงโซ่อุปทานโลก

2.2 ภาพรวมเศรษฐกิจ³

2.2.1 ประเทศไทย

1) ภาพรวม

ประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจให้เป็นอันดับต้นของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีสถานที่ตั้งอยู่กึ่งกลางของกลุ่มประเทศอาเซียน 10 ชาติ ซึ่งสามารถสรุปซึ่งสามารถสรุปภาพรวมทางเศรษฐกิจได้ดังนี้

เมืองหลวง :	กรุงเทพมหานคร
ภาษา	ภาษาไทย
ประชากร	ชาวไทยเป็นส่วนใหญ่
นับถือศาสนา	พุทธนิกายเถรวาท 95% อิสลาม 4%

³ ศูนย์บริการข้อมูลประชาคมอาเซียน (<http://www.thai-aec.com/>)

ระบบการปกครอง	ประชาธิปไตยแบบรัฐสภา อันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข
GDP ของฟิลิปปินส์	345 พันล้าน USD
รายได้ประชาชาติต่อหัวต่อปี (GDP per head)	5,394 USD

2) จุดอ่อน/จุดแข็งทางเศรษฐกิจ

จุดอ่อน	จุดแข็ง
<ul style="list-style-type: none"> • เป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตรหลายรายการรายใหญ่ของโลก • ที่ตั้งเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางโครงข่ายเชื่อมโยงคมนาคมด้านต่างๆ • สาธารณูปโภคพื้นฐานทั่วถึง • ระบบธนาคารค่อนข้างเข้มแข็ง • แรงงานจำนวนมาก 	<ul style="list-style-type: none"> • แรงงานส่วนใหญ่ยังขาดทักษะ • เทคโนโลยีการผลิตส่วนใหญ่ยังเป็นขั้นกลาง

3) ประเด็นที่น่าสนใจ

- ตั้งเป้าเป็นศูนย์กลางอาเซียนในหลายด้าน อาทิ ศูนย์กลางโลจิสติกส์ และศูนย์กลางการท่องเที่ยว
- ดำเนินงานตามแผนปรับตัวสู่ AEC ปี 53-54 ได้ 64% สูงกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของอาเซียนที่ 53% สะท้อนการเตรียมพร้อมอย่างจริงจัง

2.2.2 อินโดนีเซีย

1) ภาพรวม

เป็นประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน 10 ชาติ ซึ่งสามารถสรุปซึ่งสามารถสรุปภาพรวมทางเศรษฐกิจได้ดังนี้

เมืองหลวง	จาการ์ตา
ภาษา	ภาษาอินโดนีเซีย เป็นภาษาราชการ
ประชากร	ชนพื้นเมืองหลายกลุ่ม มีภาษามากกว่า 583 ภาษา ร้อยละ 61 อาศัยอยู่บนเกาะชวา

นับถือศาสนา	อิสลาม 87%, คริสต์ 10%
ระบบการปกครอง	ประชาธิปไตยที่มีประธานาธิบดีเป็นประมุข และหัวหน้าฝ่ายบริหาร
GPD	706.7 พันล้าน
รายได้ประชากรคิดต่อหัวต่อปี (GDP per head)	4200 USD

2) จุดอ่อน/จุดแข็งทางเศรษฐกิจ

จุดอ่อน	จุดแข็ง
<ul style="list-style-type: none"> ที่ตั้งเป็นเกาะและกระจายตัว สาธารณูปโภคพื้นฐานยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร โดยเฉพาะการคมนาคม และการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> ขนาดเศรษฐกิจใหญ่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตลาดขนาดใหญ่ (ประชากรมากเป็นอันดับ 4 ของโลก และมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้) มีชาวมุสลิมมากที่สุดในโลก มีทรัพยากรธรรมชาติหลากหลายและจำนวนมาก โดยเฉพาะถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ โลหะต่างๆ ระบบธนาคารค่อนข้างแข็งแกร่ง

3) ประเด็นที่น่าสนใจ การลงทุนส่วนใหญ่เน้นใช้ทรัพยากรในประเทศเป็นหลัก

2.2.3 ฟิลิปปินส์

1) ภาพรวม

เมืองหลวง :	กรุงมะนิลา
ภาษา	ภาษาฟิลิปปิโน และภาษาอังกฤษ เป็นภาษาราชการ รองลงมาเป็น สเปน, จีนฮกเกี้ยน, จีนแต้จิ๋ว ฟิลิปปินส์
ประชากร	มาเลย์ 40%, จีน33%, อินเดีย 10%, ชนพื้นเมืองเกาะบอร์เนียว 10%

นับถือศาสนา	คริสต์โรมันคาทอลิก 83% คริสต์นิกายโปรเตสแตนต์, อิสลาม 5%
ระบบการปกครอง	ประชาธิปไตยแบบประธานาธิบดีเป็นประมุขและหัวหน้าฝ่ายบริหาร
GDP ของฟิลิปปินส์	199.9 พันล้าน USD
รายได้ประชาชาติต่อหัวต่อปี (GDP per head)	3,489 USD

2) จุดอ่อน/จุดแข็งทางเศรษฐกิจ

จุดอ่อน	จุดแข็ง
<ul style="list-style-type: none"> ที่ตั้งห่างไกลจากประเทศสมาชิกอาเซียน ระบบโครงสร้างพื้นฐาน และสวัสดิภาพทางสังคมยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร 	<ul style="list-style-type: none"> ประชากรจำนวนมากอันดับ 12 ของโลก (> 100 ล้านคน) แรงงานทั่วไปมีความรู้-สื่อสารภาษาอังกฤษได้

3) ประเด็นที่น่าสนใจ

- สภาพแรงงานมีบทบาทค่อนข้างมาก และมีการเรียกร้องเพิ่มค่าแรงอยู่เสมอ
- การลงทุนส่วนใหญ่เป็นการรองรับความต้องการภายในประเทศเป็นหลัก

2.3 ทฤษฎีภาษีอากรที่ดี⁴

ปัจจุบันนักทฤษฎีภาษีมักจะประเมินโครงสร้างรายได้ด้วยเกณฑ์ (criteria) 7 ประการ คือ 1. ความเป็นกลาง (neutrality) 2. ประสิทธิภาพ (efficiency) 3. ความเที่ยงธรรม (equity) 4. ความสามารถบริหารได้ (administrability) 5. ความเรียบง่าย (simplicity) 6. เสถียรภาพ (stability) 7. ความเพียงพอ (sufficiency)

2.3.1 ความเป็นกลาง

ความเป็นกลาง หมายถึงการไม่มีอิทธิพลของภาษีต่อพฤติกรรมทางเศรษฐกิจ ปกติจะถือกันว่าภาษีต่างๆ เป็นตัวถ่วงหรือชะลอกิจกรรมเศรษฐกิจ – ภาษีเงินได้จะลดแรงจูงใจที่จะ

⁴ วินัย วงศ์สุวรรณ, ประสิทธิภาพและความชอบธรรมของภาษี, <http://www.bbznnet.com>

ทำงาน ภาษีการขายถ่วงกำลังใจที่จะทำธุรกรรม (transaction) รายย่อย และภาษีการออมลดความโน้มเอียง (propensity) ในการออม ถ้าภาษีมีความเป็นกลางมาก การบิดเบี่ยงทางเศรษฐกิจก็น้อย ข้อสมมุติทั่วไปของนักทฤษฎีภาษีส่วนใหญ่คือภาษีที่ทั้งปวงทำให้เกิดการบิดเบี่ยง ความสำคัญจึงมาอยู่ที่ภาษีใดเป็นภาระน้อยที่สุดต่อสุขภาพทางเศรษฐกิจ ปัญหาสิ่งแวดล้อมแทบทั้งสิ้นของสหรัฐฯ มาจากการที่ภาษีทำให้เกิดการบิดเบี่ยงทางเศรษฐกิจ

2.3.2 ประสิทธิภาพ

ประสิทธิภาพ เป็นตัววัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเนื่องจากภาษีที่นำมาบังคับใช้ซึ่งทำให้เกิดการระดมเงินไปหรือเกิดความสูญเสียประโยชน์ (deadweight loss) ทางเศรษฐกิจ ปกติ นักเศรษฐศาสตร์การภาษีมักถือว่าภาษีที่ดีที่สุดคือภาษีที่ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมน้อยที่สุดหรือไม่มีเลย โดยที่ความยืดหยุ่น (ศัพท์เทคนิคสำหรับความชันของเส้นโค้งอุปทานและอุปสงค์) ของสิ่งต่างๆ ย่อมผิดแผกกันไป ภาษีมูลค่าที่ดินและภาษีมูลค่าสิ่งปรับปรุงจึงมีผลกระทบขัดแย้งกันมากต่อการเลือกทางเศรษฐกิจสังคม การใช้ฐานภาษีซึ่งมีความยืดหยุ่นน้อยหรือเป็นศูนย์เป็นวิธีที่ดีที่สุดที่จะทำให้ไม่มีการผลัดภาระภาษี ความยืดหยุ่นเป็นศูนย์เป็นอีกวิธีหนึ่งที่จะบอกว่าอุปทานมีลักษณะคงที่ดังเช่นกรณีของที่ดิน

2.3.3 ความเที่ยงธรรม

ความเป็นธรรม หลักนี้เป็นแก่นในการพิจารณาโครงสร้างการภาษี ข้อที่ต้องพิจารณามีทั้งเรื่องความเป็นธรรมและการที่จะต้องยอมเสียความเป็นธรรมบ้างเพื่อมิให้เสียเกณฑ์อื่นๆ ที่สำคัญไป เราอาจประเมินผลความเป็นธรรมโดยถือตามสิ่งที่เรียกว่า “ความเที่ยงธรรมทางราบ” (การเสียภาษีเท่ากันในสถานการณ์เดียวกัน) และ “ความเที่ยงธรรมทางดิ่ง” (ในโครงสร้างภาษีนั้นๆ คนระดับต่างๆ รับภาระภาษีต่างกันเหมาะสมมากน้อยเพียงใด) ทศนิยมมิติ (perspective) ข้อทำนองนี้ทำให้มีการใช้ศัพท์จำพวก ภาษีอัตราคงที่ (proportional) อัตราก้าวหน้า (progressive) และ อัตราถดถอย (regressive) ภาษีอย่างหนึ่งจะมีอัตราก้าวหน้าเมื่อเทียบกับรายได้ถ้าอัตราส่วนของภาษีต่อรายได้สูงขึ้นในกรณีที่รายได้สูง จะมีอัตราคงที่ถ้าอัตราส่วนคงที่ (constant) และมีอัตราถดถอยถ้าอัตราส่วนต่ำลง

ยังมีอีกคำถามหนึ่งว่าการเก็บภาษีเพื่อให้เกิดความเที่ยงธรรมมากขึ้นนั้นเราควรถือเอารายได้หรือทรัพย์สินเป็นเกณฑ์ การวัดเองก็ลำบากพอกัน คำถามจำพวกความเที่ยงธรรมนี้ นับว่าสำคัญมากในการพิจารณาภาษีทรัพย์สินของสหรัฐฯ (เป็นภาษีที่มี 2 ส่วนรวมกันคือภาษี

ที่ดินและภาษีสิ่งปรับปรุง เทียบกับของไทยคือภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างซึ่งกำลังอยู่ในขั้นร่าง เพื่อใช้แทนพระราชบัญญัติ 2 ฉบับคือพระราชบัญญัติภาษีบำรุงท้องที่และพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน) ทั้งนี้เพราะในชีวิตของเขา ราษฎรได้รวบรวมรายได้ที่เหลือไว้ในรูปของทุน ส่วนใหญ่จะเป็นทรัพย์สินอันมีทั้งที่ดินและสิ่งปรับปรุง ถึงแม้จะมักมีการกล่าวอ้างไปในทางตรงกันข้ามและยังไม่มีการศึกษาพิจารณาอย่างเบ็ดเสร็จ แต่ปัจจุบันก็มีความคิดเห็นอย่างสมานฉันท์ในกลุ่มผู้เชี่ยวชาญว่าภาษีทรัพย์สินนั้นมีอัตราก้าวหน้ามาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วน ของที่ดิน

2.3.4 ความสามารถบริหารได้

ความสามารถบริหารได้ หมายถึงความง่ายในการบริหารและการจัดเก็บภาษี ภาษีที่ทำให้ เศรษฐกิจบิดเบี้ยวถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ แต่ภาษีที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบริหารมากก็ไม่มี ประสิทธิภาพเหมือนกัน ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนเหล่านี้มิใช่มีเพียงการเลี้ยงภาษีและค่าทำบัญชี แต่ ยังมีการลักลอบหนีภาษีและการโกงภาษี และค่าตรวจบัญชีโดยรัฐบาลและการป้องกันและปราบปราม ถ้าผู้เสียภาษีทั่วไปรู้ว่าภาษีใดหนึ่งง่าย มีความยุ่งยาก และไม่เป็นธรรม ภาษีนั้นก็หมด ความชอบธรรมและยังทำให้รัฐบาลหมดความน่าเชื่อถือไปด้วย

2.3.5 ความเรียบง่าย

ความเรียบง่าย ด้วยเหตุดังกล่าวหลักความเรียบง่ายจึงมีความสำคัญ: ภาษีถ้ายังมีความ ซับซ้อน นักกฎหมายและนักบัญชีก็จะยิ่งหาช่องโหว่ได้มากขึ้น ทำให้เห็นความไม่เป็นธรรม และ ทำให้ค่าใช้จ่ายทางการบริหารสูงขึ้น ประชาชนย่อมจะรู้ว่าภาษีที่เรียบง่ายจะทำให้ทุกคนต้องเสีย ในส่วนของตนอย่างเป็นธรรม ซึ่งจะช่วยส่งเสริมความชอบธรรมของระบบภาษีและความยินดี ปฏิบัติตามระบบ ในระยะที่ผ่านมาไม่นานเราสามารถประเมินมูลค่าที่ดินด้วยขั้นตอนวิธี (algorithms) ของคอมพิวเตอร์ (เรียกว่าการประเมินจำนวนมากโดยใช้คอมพิวเตอร์ช่วย - computer-assisted mass appraisal ย่อว่า CAMA) จึงไม่จำเป็นต้องใช้เจ้าพนักงานประเมิน ใน แผนที่ปรากฏเส้นมูลค่าที่ดินหลายเส้น ซึ่งตำบลที่ต่างๆ ในเส้นเดียวกันมีมูลค่าที่ดินต่อหน่วย เท่ากันเปรียบเสมือนเส้นความกดอากาศเท่า (isobar) ในแผนที่อุตุนิยมวิทยา หรือเส้นชั้นความสูง (contour) ในแผนที่ภูมิประเทศ (topographic map)

2.3.6 เสถียรภาพ

เสถียรภาพ หมายถึงความสามารถของภาษีที่จะทำรายได้ให้แก่รัฐโดยไม่เปลี่ยนแปลงมากนักในสถานการณ์เศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ตัวอย่าง ภาษีเงินได้และภาษีการขายจะเปลี่ยนแปลงมากตามช่วงต่างๆ ของวัฏจักรเศรษฐกิจ แต่ภาษีทรัพย์สินจะไม่เปลี่ยนมาก นี่เป็นเหตุผลข้อหนึ่งที่ผู้บริหารโรงเรียนในสหรัฐฯ มักสนับสนุนให้ใช้ภาษีทรัพย์สินเป็นฐานในการให้การสนับสนุนแก่โรงเรียน

2.3.7 ความเพียงพอ

ความเพียงพอ เรื่องสำคัญในการประเมินคุณค่าของภาษีคือต้องมีความเข้าใจในศักยภาพของการให้รายได้แก่รัฐบาลมากเพียงพอ ภาษีที่ถือว่าเป็นมาใช้คือให้รายได้มากสำหรับสหรัฐฯ คือภาษีเงินได้ ภาษีการขาย และ ภาษีทรัพย์สิน แถมด้วยภาษีบริษัท (คือภาษีเงินได้นิติบุคคลหรือภาษีกำไร) แต่นักการเมืองที่ต่อต้านภาษีเห็นว่าภาษีเหล่านี้ยังมีอัตราสูงยังมีผลถ่วงเศรษฐกิจ จึงน่าจะคิดให้มากในการจะเพิ่มภาษีที่มีผลทำให้เศรษฐกิจบิดเบี้ยวได้มาก ข้อยกเว้นคือภาษีทรัพย์สินในส่วนที่เป็นภาษีมูลค่าที่ดิน ซึ่งมีลักษณะความเป็นกลางสูงและเข้าเกณฑ์ข้ออื่นๆ ด้วยถือว่าเป็นภาษีที่ดีมากเป็นหนทางแก้ทั้งปัญหาเนื้อที่และปัญหาภาษี

หมายเหตุ - ก่อนหน้านี้ แอดัม สมิท ได้วางหลัก (maxim) 4 ข้อสำหรับการภาษีไว้ในหนังสือ Wealth of Nations (ชื่อหนังสือเต็มๆ ว่า An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations) เมื่อ ค.ศ. 1776 มีใจความว่า ภาษีที่ดีจะต้องมีลักษณะดังนี้

1. เก็บตามส่วนกับผลประโยชน์ที่แต่ละคนได้รับภายใต้การคุ้มครองของรัฐ
2. กำหนดได้แน่นอน ไม่ใช่ปราศจากกฎเกณฑ์หรือคิดตามอำเภอใจของเจ้าหน้าที่
3. เก็บในขณะที่ผู้เสียภาษีมีความสะดวกที่สุดที่จะจ่าย
4. สิ้นเปลืองค่าจัดเก็บภาษีน้อยที่สุด (รวมทั้งค่าจ้างเงินเดือนเจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บผู้ป้องกันและปราบปรามการหลีกเลี่ยงหรือลักลอบหนีภาษี ตลอดจนพาหนะและอุปกรณ์)

บางท่านก็เขียนเป็นหัวข้อสั้นๆ 4 หัวข้อ คือ

1. Equality (หลักเสมอภาค)
2. Certainty (หลักแน่นอน)
3. Convenience (หลักสะดวก)

4. Economy (หลักประหยัด)

สำหรับเฮนรี จอร์จ ได้เขียนไว้ในหนังสือ Progress and Poverty ใน ค.ศ. 1879 ดังนี้

1. เป็นภาระเท่าเทียมกัน เพื่อมิให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบในระหว่างกันเอง (นั่นคือเก็บตามส่วนกับผลประโยชน์ที่ได้รับจากสังคม)
 2. กำหนดได้แน่นอน เพื่อให้เจ้าหน้าที่มีโอกาสน้อยที่สุดที่จะกดขี่หรือคดโกง และเพื่อให้ผู้เสียภาษีเกิดความต้องการน้อยที่สุดที่จะละเมิดกฎหมายและหลบเลี่ยง
 3. เป็นภาระน้อยที่สุดแก่การผลิต เพื่อให้ถ่วงการผลิตเศรษฐกิจที่น้อยที่สุด
 4. เก็บได้ง่าย และเสียค่าใช้จ่ายในการเก็บแต่น้อย และเป็นภาระโดยตรงแก่ผู้เสียภาษี (คือไม่สามารถผลักภาระภาษีให้แก่ผู้อื่น เช่น บวกเข้าไปในราคาสินค้าได้) ต่อมาได้มีนักวิชาการบางท่านเสนอให้มีหลักบัญญัติเพิ่มขึ้นอีก 2 ข้อ จากหัวข้อภาษาอังกฤษ 4 หัวข้อที่กล่าวมาแล้วคือ
5. Familiarity เมื่อเคยชินก็เกิดความสะดวก
 6. Tax Consciousness ให้รู้ว่าเป็นหน้าที่ของพลเมืองดีที่จะต้องเสียภาษีให้แก่รัฐ

2.4 บทสัมภาษณ์ผู้ประกอบการมรณนตต่อภาษีสรรพสามิตและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.4.1 บริษัท ฮอนด้าอโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด

1. ชื่อ ตำแหน่ง สถานที่ทำงาน และลักษณะของธุรกิจ
นายพิทักษ์ พฤทธิสาริกกร ตำแหน่งรองประธานอาวุโส บริษัท ฮอนด้าอโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินธุรกิจจัดจำหน่ายรถยนต์

2. คุณเข้าใจเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ การรวมตัวของประเทศ 10 ประเทศในอาเซียน โดยมีเป้าหมายด้านเศรษฐกิจ คือ การเป็นตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (Single Market and Production Base) โดยมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินลงทุนที่เสรีมากขึ้น ด้วยขนาดของตลาดอาเซียนที่มีประชากรกว่า 550 ล้านคน ทำให้อาเซียนมีอำนาจซื้อสูงขึ้น สามารถดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมายังอาเซียน อีกทั้งเพิ่มอำนาจต่อรอง

และความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในเวทีการค้าโลก รวมไปถึงยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในอาเซียนโดยรวม

3. คุณคิดว่าประชาคมอาเซียนจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจคุณหรือไม่

การรวมกันของอาเซียนส่งผลให้กำแพงภาษีและข้อจำกัดอื่น ๆ ในการทำธุรกิจระหว่างประเทศในอาเซียนหมดไป ดังนั้น จะทำให้การแข่งขันในประเทศเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากจะมีผู้เล่นจากประเทศอื่นๆ ในอาเซียนด้วย แต่ทว่าในขณะเดียวกัน บริษัทฯ มองว่าเป็นโอกาสของการขยายธุรกิจและลดต้นทุนในการผลิต เนื่องจากตลาดมีขนาดใหญ่ขึ้น เพิ่มความสามารถในการคัดสรรและบริหารต้นทุนวัตถุดิบรวมถึงแรงงานอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

4. คุณคิดว่าภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในปัจจุบันจะส่งผลกระทบต่อท่านภายหลังเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไหม

การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่ได้มีผลเกี่ยวข้องกับภาษีสรรพสามิตของแต่ละประเทศ จึงไม่น่ามีผลกระทบในทางตรง แต่อย่างไรก็ตาม ในทางอ้อม ภาษีสรรพสามิตคือต้นทุนอย่างหนึ่งในการผลิต หากประเทศไทยมีภาษีสรรพสามิตสูงกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียน จะส่งผลให้ชาวไทยต้องบริโภคสินค้าในราคาที่แพงกว่าเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน

5. คุณคิดว่าฐานภาษีสรรพสามิตราคา ณ โรงอุตสาหกรรมทำให้ท่านเสียเปรียบผู้นำเข้าที่ใช้ฐาน CIF ไหม

การใช้ฐานภาษีสรรพสามิตราคา ณ โรงอุตสาหกรรมทำให้เสียเปรียบโดยเฉพาะผู้ที่ใช้สิทธิ์ Free-zone ที่อ้างอิงราคา CIF ในการลดความได้เปรียบหรือเสียเปรียบระหว่างการใช้จ่ายราคา ณ โรงอุตสาหกรรมและราคา CIF ดังนั้น เพื่อสร้างความเท่าเทียมกัน การคิดฐานภาษีสรรพสามิตควรใช้ราคาขายปลีก เนื่องจากกลไกตลาดจะเป็นการสะท้อนราคาที่เหมาะสม

6. คุณคิดว่าขั้นตอนใดในระบบภาษีสรรพสามิตเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันของท่านในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ปัจจุบันด้วยกฎระเบียบข้อกำหนดต่างๆ ขั้นตอนการขอคืนภาษีต้องใช้เอกสารอ้างอิงจำนวนมากประกอบกับการยื่นด้วยระบบ Manual ทำให้การขอคืนภาษีใช้ทรัพยากรบุคคลที่เกี่ยวข้องมาก ในส่วนการเตรียมและการตรวจสอบและใช้เวลานานก่อให้เกิดต้นทุนแฝงและไม่เอื้อต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ควรให้เป็นการยกเว้นภาษีแทนการขอคืนภาษี

7. ถ้าคิดว่ากรมสรรพสามิตควรปรับปรุงอะไรเกี่ยวกับกระบวนการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อส่งเสริมศักยภาพการแข่งขันของท่าน

หลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตควรเป็นไปอย่างเป็นธรรม รถที่มีลักษณะการใช้งานที่คล้ายกัน ควรเสียภาษีที่เท่ากัน ปัจจุบัน รถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (SUV) ต้องแข่งขันกับรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ที่มีลักษณะการใช้งานเหมือนกันและมีกลุ่มลูกค้าเดียวกัน แต่ต้องแบกรับความเสียเปรียบด้านภาษีสรรพสามิตอยู่ถึง 5-10% เพราะมีการจำแนกรถทั้งสองกลุ่มอยู่คนละประเภท (Category) ทำให้มีความได้เปรียบเสียเปรียบกันมาก

นอกเหนือจากนี้ ควรมีการเชื่อมโยงระบบข้อมูลเพื่อลดระยะเวลาในการปฏิบัติงานที่เป็นงานประจำและที่มีขั้นตอนที่ชัดเจน เช่นการยกเว้น และการขอคืนภาษี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

2.4.2 บริษัท โตโยต้า (ประเทศไทย) จำกัด

1. ชื่อ ตำแหน่ง สถานที่ทำงาน และลักษณะของธุรกิจ

นายสมศักดิ์ ชีรวัชกุล ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมาย บริษัทโตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ที่ตั้งเลขที่ 186/1 ถนนทางรถไฟเก่า ตำบลสำโรงใต้ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

ลักษณะธุรกิจ ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์ นำเข้า และ ส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ยี่ห้อ โตโยต้า

2. คุณเข้าใจเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ว่าอย่างไร

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นการรวมกลุ่มของประเทศในอาเซียน 10 ประเทศ ประกอบด้วย บรูไน สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม และไทย โดยเป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจคู่เป้าหมาย 4 ประการ ซึ่งจะต้องแล้วเสร็จภายในปี 2558 ได้แก่ การเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจอาเซียน การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค การบูรณาการการเข้ากับเศรษฐกิจโลก

3. คุณคิดว่าประชาคมอาเซียนจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจคุณหรือไม่

การที่อาเซียนกลายเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันจะทำให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี ในฐานะผู้ผลิต ก็จะมีทางเลือกในการลงทุนที่หลากหลายในต้นทุนที่ต่ำลง เนื่องจากภาษีส่งออกและนำเข้าในอาเซียนจะเหลือ 0% การขนส่งสินค้าก็จะสะดวกขึ้น และตลาดขายสินค้าก็ขยายใหญ่ขึ้น แต่ขณะเดียวกันเราก็มีคู่แข่งจากประเทศเพื่อนบ้านด้วยเช่นกัน

ในส่วนของผู้ประกอบการไทย หลังจากการเกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ ASEAN Economic Community ขึ้นนั้น ผู้ประกอบการทั้งหมดต้องการที่จะสร้างตลาดเดี่ยวให้มีการลงทุนในฐานการผลิตเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการไหลเข้าของเงินทุน เนื่องจากประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งต้นทุนในการผลิตที่สูงกว่า จึงมีความจำเป็นที่ต้องย้ายฐานการผลิตเพื่อให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น

4. คุณคิดว่าภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในปัจจุบันจะส่งผลกระทบต่อท่านภายหลังเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไหม

คิดว่าคงมีผลกระทบอยู่บ้างเนื่องจากมีคู่แข่งเพียงประเทศไทยเท่านั้นที่มีโรงงานผลิตรถยนต์ทั้งนี้ในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนยังมีผู้ผลิตรถยนต์อีกหลายประเทศ เช่น อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฯลฯ รวมถึงผู้ผลิตรถยนต์ค่ายอื่น ๆ ต่างก็มีความสนใจที่จะเคลื่อนย้ายการลงทุนมายังประชาคมอาเซียน ดังนั้น ราคาจำหน่ายรถยนต์ในอนาคตจะมีส่วนสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจรถยนต์ในประเทศไทย ด้วยเหตุนี้ ภาษีสรรพสามิตจะต้องจัดเก็บให้สอดคล้องต่อระบบภาษีที่จัดเก็บในประเทศประชาคมเศรษฐกิจอื่น ๆ ด้วย เพื่อมิให้ประเทศไทยต้องเสียเปรียบทางการแข่งขันกับผู้ผลิตรถยนต์ประเทศอื่น ๆ ในอนาคต

5. คุณคิดว่าฐานภาษีสรรพสามิตราคา ณ โรงอุตสาหกรรมทำให้ท่านเสียเปรียบผู้นำเข้าที่ใช้ฐาน CIF ไหม

ระบบจัดเก็บภาษีในปัจจุบันของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เป็นราคา ณ โรงอุตสาหกรรม ซึ่งกรมสรรพสามิตสามารถตรวจสอบได้ถึงต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจริงได้จากหลักฐานของต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จากการผลิตได้โดยง่าย ซึ่งแตกต่างจากผู้นำเข้าที่ใช้ราคา ซี.ไอ.เอฟ. ซึ่งไม่สามารถตรวจสอบเพื่อยืนยันถึงต้นทุนที่แท้จริงได้เนื่องจากเป็นการค้าระหว่างประเทศ และสินค้าได้มีการผลิตขึ้นในต่างประเทศ ในปัจจุบันยังคงมีคำถาม

เกิดขึ้นมากมายว่า ราคา CIF ที่ผู้นำเข้า(อิสระ) แสดงไว้ตาม Invoice นั้น เป็นราคาที่ถูกต้อง แท้จริงหรือไม่เนื่องจากรถยนต์รุ่นเดียวกันหากนำเข้า โดยผู้จำหน่ายอิสระและผู้จำหน่ายรถยนต์ที่ได้รับการแต่งตั้ง ราคาจะแตกต่างกันอย่างมาก ด้วยเหตุนี้ ผมจึงมีความเห็นว่า ระบบภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บแตกต่างกันนี้ จะทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้ราคา ณ โรงอุตสาหกรรมเป็นฐานในการเสียภาษีสรรพสามิตย่อมเสียเปรียบผู้นำเข้ารถยนต์ที่ใช้ราคา CIF เป็นฐานในการเสียภาษี

6. คุณคิดว่าขั้นตอนใดในระบบภาษีสรรพสามิตเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันของท่าน
ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

คิดว่าขั้นตอนที่เป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนก็คือ ขั้นตอนการกำหนดราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมยังไม่มี ความชัดเจน เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบ ในการแข่งขันระหว่างผู้ผลิตรถยนต์ภายในประเทศ และผู้นำเข้ารถยนต์อิสระ อีกทั้ง รถยนต์ประเภทจดประกอบซึ่งมีการนำเข้าชิ้นส่วนเข้ามาเป็นส่วน ๆ ใช้กระบวนการผลิตเพียงเล็กน้อย ก็สามารถนำมาจำหน่ายได้ในราคาที่ต่ำเนื่องจากชำระภาษีที่ค่อนข้างต่ำ ซึ่งถือว่าไม่เป็นธรรมในการเสียภาษี หากไม่มีความชัดเจนอาจทำให้ผู้ประกอบการขาดความมั่นใจในการกำหนดราคาขายตามที่ควรจะเป็นเพื่อให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการและผู้นำเข้า เนื่องจากระบบการชำระภาษีของผู้ประกอบการภายในประเทศยังคงเป็นระบบประเมินตนเอง ซึ่งแตกต่างจากผู้นำเข้า ดังนั้น อาจมีความวิตกกังวลต่อการถูกตรวจสอบย้อนหลัง

7. ท่านคิดว่ากรมสรรพสามิตควรปรับปรุงอะไรเกี่ยวกับกระบวนการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อส่งเสริมศักยภาพการแข่งขันของท่าน

ปรับปรุงหลักเกณฑ์เรื่องการนำรถทดลองประกอบออกไปทำการทดสอบเพื่อลดจำนวนวันเวลาที่จะต้องใช้ในการทดสอบระบบของรถยนต์ที่จะผลิตในแต่ละรุ่น ซึ่งปัจจุบันมีขั้นตอนการขออนุญาตที่ค่อนข้างยุ่งยาก รวมถึงขั้นตอนในการขอยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับวัตถุดิบที่ใช้ในการประกอบรถยนต์เพื่อลดต้นทุนที่ไม่จำเป็นของผู้ประกอบการ และอำนวยความสะดวกเรื่องของการส่งออกรถยนต์เพื่อไปจำหน่ายประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

บทที่ 3

การศึกษาเปรียบเทียบภาษีสรรพสามิตรถยนต์ของประเทศไทย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์

ภาษีสรรพสามิตรถยนต์

3.1 ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ของประเทศไทย⁵

ภาษีสรรพสามิตถือเป็นระบบภาษีทางอ้อม (Indirect Tax) ที่ถือเป็นแหล่งรายได้หนึ่งของรัฐ โดยในประเทศไทยได้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมาเป็นเวลานานแล้ว โดยจะเลือกเก็บภาษีจากสินค้าและบริการบางประเภทเท่านั้น ซึ่งในการจัดเก็บจะยึดหลัก 3 ประการ คือ

1. สินค้าที่ส่งผลต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี (Sin and Health) เช่น สุรายาสูบ ไฟ
2. สินค้าและบริการ ประเภทฟุ่มเฟือย (Luxury) เช่น รถยนต์ น้ำหอม เครื่องสำอาง เครื่องดื่ม เรือ สถานอาบน้ำ ออบตัว และนวด ไม้ค้ำยันและคัสโกเชค
3. สินค้าที่ส่งผลต่อสิ่งแวดล้อม (Environment) เช่น น้ำมัน รถยนต์ แบตเตอรี่ เครื่องปรับอากาศ รถจักรยานยนต์ สารทำลายชั้นบรรยากาศ

จากหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตดังกล่าว ในปัจจุบันกรมสรรพสามิตได้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ในสินค้าและบริการ ทั้งหมด 19 ประเภท ในที่นี้รวมถึงรถยนต์ ที่กรมสรรพสามิตเรียกเก็บ โดยอาศัยพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ซึ่งได้กำหนด นิยาม และประเภทของรถยนต์ ที่จะจัดเก็บภาษีดังนี้

3.1.1 “นิยาม”⁶

รถยนต์ คือ รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อขึ้นไป และเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น แต่ไม่รวมถึงรถที่เดินบนราง รถจักรยานยนต์มีพ่วงข้างไม่เกินหนึ่งล้อและรถยนต์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

⁵ อ. ประภาส คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต, 254, หน้า 57-73.

⁶ พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

รถยนต์นั่ง คือ รถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบสำหรับเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัย และให้หมายความรวมถึงรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน เช่น รถยนต์ที่มีหลังคาติดต่อเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวรด้านข้าง หรือด้านหลังคนขับมีประตูหรือหน้าต่างและมีที่นั่ง ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีที่นั่งเท่าใด

รถยนต์โดยสาร คือ รถตู้หรือรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมาก รวมทั้งรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน

รถยนต์กระบะ คือ รถยนต์ที่มีที่นั่งด้านหน้าตอนเดียวสำหรับคนขับ และตอนหลังเป็นกระบะบรรทุก ซึ่งเปิดโล่งจนถึงท้ายรถโดยไม่มีหลังคา

3.1.2 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีรถยนต์⁷

ผู้มีหน้าที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๒๖ อาจแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท ดังต่อไปนี้

(1) ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ได้แก่ เจ้าของหรือผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรม

(2) ผู้นำเข้า ได้แก่ เจ้าของ หรือบุคคลอื่น ซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียช่วงขณะหนึ่งในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาจนถึงเวลาที่ได้ออกไปโดยถูกต้องพ้นจากรักษาของพนักงานศุลกากร และคำว่า “ผู้ส่งของออก” ให้มีความหมายเป็นทำนองเดียวกันโดยอนุโลม

(3) บุคคลอื่นที่กฎหมายกำหนดให้เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี ได้กำหนดให้บุคคลอื่นเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีด้วยในบางกรณีการที่กฎหมายกำหนดไว้เช่นนี้ก็เพื่อเป็นการป้องกันปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีและเพื่อให้การจัดเก็บภาษีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 กำหนดให้บุคคลอื่นมีหน้าที่เสียภาษีด้วย คือ ผู้โอน ผู้รับโอน และหรือบุคคลอื่นที่กฎหมายกำหนดให้ต้องเสียภาษี สำหรับสินค้านำเข้าที่ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ผู้โอนและผู้รับโอน หรือผู้ได้รับเอกสิทธิ สำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักรซึ่งจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษี ตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน ตามมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ผู้ดัดแปลงรถยนต์ (ม.144 เบญจ) ผู้กระทำความผิดตาม ม.161, ม.162 (ม.163

⁷ อ. ประกาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต, 2542, หน้า 82-93.

3.1.3 ความรับผิดในอันต้องเสียภาษีรถยนต์⁸

(1) ภาษีสินค้าที่ผลิตขึ้นในราชอาณาจักร ความรับผิดในอันต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่น่าสินค้าออกจากโรงอุตสาหกรรม

(2) ภาษีสินค้านำเข้า ความรับผิดในอันต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาเดียวกับความรับผิดในอันต้องเสียภาษีศุลกากรสำหรับของที่นำเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

3.1.4 ฐานภาษีสรรพสามิต⁹

ฐานภาษี หมายความว่า สิ่งที่ใช้เป็นฐานประกอบกับอัตราภาษีเพื่อคำนวณให้ได้มาซึ่งจำนวนเงินค่าภาษี

(1) ฐานภาษีสำหรับสินค้า พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเสียภาษีสำหรับสินค้าไว้ 2 กรณี คือ การเสียภาษีตามปริมาณหรือตามสภาพ (Specific) และการเสียภาษีตามมูลค่าหรือตามราคา (Ad Valorem) ซึ่งหากสินค้าใดที่ระบุอัตราภาษีไว้ทั้งตามมูลค่าและตามปริมาณ ให้เสียในอัตราที่คิดเป็นเงินสูงกว่าดั่งนั้น การคำนวณภาษีจึงต้องคำนวณเปรียบเทียบระหว่างอัตราตามมูลค่าและตามปริมาณว่าอัตราใดจะคิดเป็นเงินได้สูงกว่า ผู้มีหน้าที่ที่ต้องเสียภาษีสำหรับจำนวนนั้น

ฐานภาษีตามปริมาณ คือ ฐานภาษีที่คำนวณโดยถือตามหน่วยตามน้ำหนักสุทธิหรือตามปริมาณสุทธิของสินค้า เช่น ภาชนะ ลูกบาศก์เซนติเมตร กิโลเมตร ลิตร ซึ่งสินค้าที่ต้องเสียภาษีตามปริมาณนั้น ให้ถือตามหน่วยตามน้ำหนักสุทธิหรือตามปริมาณสุทธิของสินค้านั้น

ฐานภาษีตามมูลค่า คือ ฐานภาษีที่คำนวณโดยถือตามมูลค่าของสินค้าหรือบริการนั้น ๆ ประกอบด้วย

กรณีสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมรวมภาษีสรรพสามิตที่ถึงต้องชำระ

(2) กรณีสินค้านำเข้า ให้ถือราคา ซี.ไอ.เอฟ ของสินค้าบวกด้วยอากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และภาษีและค่าธรรมเนียมอื่นตามที่จะได้กำหนดโดยพระราชกฤษฎีการวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ (ราคา ซี.ไอ.เอฟ. ได้แก่ ราคาสินค้าที่บวกด้วยค่าประกันภัยและค่าขนส่งถึงด่านศุลกากรในราชอาณาจักร)

⁸ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

⁹ อ. ประกาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต, 2542, หน้า 111 และหน้า 123.

3.1.5 อัตราภาษีสรรพสามิต¹⁰

ประเภท ที่	รายการ	อัตราภาษี				หมายเหตุ
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ		อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน		
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	
05.01	รถยนต์					
	(1) รถยนต์นั่ง					
	(1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	30	-	
	(1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	35	-	
	(1.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	40	-	
	(1.4) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 C.C. หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	50	-	
	(2) รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด					
	(2.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 C.C.	50	-	20	-	
	(2.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 C.C.	50	-	50	-	
	(3) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (DOUBLE CAB) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด					
	(3.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 C.C.	50	-	12	-	
	(3.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 C.C.	50	-	50	-	

ประกาศ กค.
ฉบับที่ 72
มีผลบังคับใช้
27 ก.ค.47

¹⁰ พระราชบัญญัติพิกัดภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

ประเภท ที่	รายการ	อัตราภาษี				หมายเหตุ
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ		อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน		
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	
	(4) รถยนต์นั่ง ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด ที่ผลิตจากรถยนต์กระบะหรือแชสซีส์และกระจกบังลมหน้า (Chassis With Windshield) ของรถยนต์กระบะหรือดัดแปลงมาจากรถยนต์กระบะ					
	(4.1) ที่ผลิตหรือดัดแปลงโดยผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด					ประกาศ กค. ฉบับที่ 72 มีผลบังคับใช้ 27 ก.ค.47
	(4.1.1) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกไม่เกิน 3,250 C.C.	50	-	3	-	
	(4.1.2) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกเกิน 3,250 C.C.	50	-	50	-	
	(4.2) ที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลง ตามมาตรา 144 ตรี ซึ่งเสียภาษีตามมาตรา 144 ตรี ซึ่งเสียภาษีตามมาตรา 144 เบญจ	50	-	อัตราภาษีตาม (1) รถยนต์นั่ง (1.1) ถึง (1.4)	-	
05.02	- รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่ง ไม่เกิน 10 คน					
	(1) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	30	-	ประกาศ กค. ฉบับที่ 72 มีผลบังคับใช้ 27 ก.ค.47
	(2) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	35	-	
	(3) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า HP	50	-	40	-	
	(4) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกเกิน 3,000 C.C.หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	50	-	

ประเภท ที่	รายการ	อัตราภาษี				หมายเหตุ
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ		อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน		
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	
05.01 และ 05.02	- รถยนต์นั่งที่นำไปติดตั้งก๊าซหุงต้มที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV-Retrofit)			อัตราภาษีตาม 05.01 (1.1) ถึง (1.3)		ประกาศ กค.ฉบับ ที่ 78 , 83 ยกเว้น ภาษีเท่ากับ คชจ. ในการ ติดตั้งไม่เกิน 50,000 บาท เริ่ม 16 พ.ค.49-15 พ.ย.54
	- รถยนต์โดยสารที่นำไปติดตั้งก๊าซหุงต้มที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV-Retrofit)			อัตราภาษีตาม 05.02 (1) ถึง (3)		
05.01 และ 05.02	- รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน					ประกาศ กค. ฉบับที่ 72, 81 มีผลบังคับใช้ 27 ก.ค.47
	(1) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ซึ่งใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาลหรือองค์การสาธารณกุศลตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และจำนวนที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด	50	-	ยกเว้น	-	
	(2) รถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนประเภทประหยัดพลังงาน					
	(2.1) แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle)					
	(2.1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 C.C.	50	-	10	-	
	(2.1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 C.C.	50	-	50	-	
	(2.2) แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle)	50	-	10	-	
	(2.3) แบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Vehicle)	50	-	10	-	
	(2.4) รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล					
	(2.4.1) เครื่องยนต์เบนซิน ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 C.C	50	-	17	-	
	(2.4.2) เครื่องยนต์ดีเซล ที่มีความจุของกระบอกสูบ ไม่เกิน 1,400 C.C	50	-	17	-	

ประเภท ที่	รายการ	อัตราภาษี				หมายเหตุ
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ		อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน		
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	
	(3) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร					ประกาศ ฉบับที่ 81 มีผลบังคับใช้ 1 ต.ค.52
	(3.1) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอล ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้					
	(3.1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	25	-	
	(3.1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า	50	-	30	-	
	(3.1.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	35	-	
	(3.1.4) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 C.C. หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	50	-	
	(3.2) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติได้					
	(3.3) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอล ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้	50	-	20	-	
	(3.3.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบตั้งแต่ 1,780 C.C. แต่ไม่เกิน 2,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)					
	(3.3.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 C.C. แต่ไม่เกิน 2,500 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	22	-	
	(3.3.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 C.C. แต่ไม่เกิน 3,000 C.C. และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	27	-	
	(3) รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 C.C.	50	-	32	-	
	(4.1) รถยนต์นั่งสามล้อ					
	(4.2) รถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 C.C.					

ประเภท ที่	รายการ	อัตราภาษี				หมายเหตุ
		อัตราสูงสุดที่จัดเก็บ		อัตราที่จัดเก็บในปัจจุบัน		
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาท)	
	(4.2) รถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 C.C.	50	-	5	-	ประกาศ กค. ฉบับที่ 87 มีผลบังคับใช้ 1 ม.ค.54
	(1) รถยนต์กระบะที่ออกแบบสำหรับให้น้ำหนัก รถรวม น้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม	50	-	5	-	
	(1.1) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกไม่เกิน 3,250 C.C.					
	(1.1.1) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด	50	-	3	-	ประกาศ กค. ฉบับที่ 72 มีผลบังคับใช้
	(1.1.2) ซึ่งมีคุณลักษณะนอกเหนือจาก (1.1.1)	50	-	18	-	
05.90	(1.2) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกเกิน 3,250 C.C.	50	-	50	-	27 ก.ค.47

หมายเหตุ ประกาศ กค. = ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต

3.1.6 วิธีการคำนวณภาษีสรรพสามิต¹¹

(1) กรณีที่ผลิตในราชอาณาจักร ม.8(1)

การคำนวณภาษี/ฐานภาษี

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมีหน้าที่ต้องเสียภาษีตามอัตราที่กำหนด โดยคำนวณภาษี
สรรพสามิต ได้ดังนี้

ภาษี	= มูลค่า x อัตราภาษีสรรพสามิต
สรรพสามิต	= (ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม+ภาษีสรรพสามิต+อัตราภาษีเพื่อมหาดไทย) x อัตราภาษีสรรพสามิต
	= ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม x อัตราภาษีสรรพสามิต

หากระบุอัตราภาษีทั้งตามปริมาณและตามมูลค่า

ให้คำนวณค่าภาษีสรรพสามิตทั้ง 2 อัตราก่อน และให้ใช้อัตราที่คิดได้สูงกว่า

¹¹ กรมสรรพสามิต, <http://www.excise.go.th/index.php?id=137>

ตัวอย่างการคำนวณภาษี กรณีที่ผลิตในราชอาณาจักร

บริษัท รถยนต์ไทย จำกัด นำสินค้าออกจากโรงงานเป็นรถยนต์นั่ง ยี่ห้อ มาสด้า รุ่น RX-11 ความจุกระบอกสูบ 2,960 ซี.ซี. กำลังเครื่องยนต์ 225 แรงม้า (HP) จำนวน 20 คัน ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม คันละ 500,000 บาท จึงคำนวณค่าภาษีสรรพสามิต และภาษีเก็บเพิ่มเพื่อกระทรวงมหาดไทย

วิธีการคำนวณ	
ภาษีสรรพสามิต	= มูลค่า x อัตราภาษี
จากมูลค่ารถยนต์ต่อหน่วย	= 500,000 บาท
มูลค่ารวมรถยนต์ 20 คัน	= 500,000 x 20 = 10,000,000 บาท

ต้องใช้อัตราภาษีตามมูลค่าร้อยละ 50 เนื่องจากแรงม้าเกิน 220 แรงม้า แม้ว่าความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 C.C. ก็ตาม

แทนค่าในสูตร	
ภาษีสรรพสามิต	= 10,000,000 x (50/100)
	= 5,000,000 บาท

เพราะฉะนั้นจะต้องชำระภาษีสรรพสามิต = 5,000,000 บาท

พร้อมด้วยภาษีเก็บเพิ่มเพื่อกระทรวงมหาดไทยร้อยละ 10 ของค่าภาษี = 500,000 บาท

รวมภาษีต้องชำระ = 5,500,000 บาท

(2) กรณีนำเข้าจากต่างประเทศ ม.8 (3)

ผู้นำเข้ามีหน้าที่เสียภาษีในอัตราภาษีที่กำหนดโดยให้ถือมูลค่า คือ ราคา C.I.F. ของสินค้าบวกด้วยอากรค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนและค่าธรรมเนียมอื่น ตามที่จะได้กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา แต่ไม่รวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษี	= มูลค่าดังกล่าว x อัตราภาษีสรรพสามิต
สรรพสามิต	= (C.I.F. + อากรขาเข้า + ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่ม) x อัตราภาษี

ตัวอย่างการคำนวณภาษี กรณีนำเข้าจากต่างประเทศ

บริษัท ผู้นำเข้ารายหนึ่ง นำเข้ารถยนต์นั่ง ชนิดสี่ล้อขับเคลื่อนจำนวน 1 คัน ขนาดความจุกระบอก 3400 ซี.ซี. 198 แรงม้า (1-10) ราคา ซี.ไอ.เอฟ 607,914.42 บาท (คือ ราคาสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย) อกรขาเข้า 486,331.54 บาท และ อัตราภาษีสรรพสามิต ตามมูลค่าร้อยละ 50

วิธีการคำนวณ	
ภาษี สรรพสามิต	$= \frac{(C.I.F. + \text{อกรขาเข้า} + \text{ภาษีค่าธรรมเนียมอื่นไม่รวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่ม}) \times \text{อัตราภาษี 1}}{}$
ราคา C.I.F	$= 15,000,000 + 2,000 + 8,000,000$
	$= 15,802,000 \text{ บาท}$
อกรขาเข้า	$= 3,000,000 \times 0.1$
	$= 300,000 \text{ บาท}$
ภาษี สรรพสามิต	$= \frac{(607,914.42 + 486,331.54) \times 50/100}{}$
	$= 547,122.98 / 0.45$
	$= 1,215,828 \text{ บาท}$

3.1.7 การควบคุมการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต¹²

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๒๗ กำหนดให้มีการควบคุมการจัดเก็บภาษี โดยผู้มีหน้าที่เสียภาษีหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องก็มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้เพื่อให้ระบบการควบคุมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวม 8 วิธี คือ

(1) การใช้แสตมป์สรรพสามิต โดยการใช้แสตมป์ที่รัฐบาลทำหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อใช้ในการจัดเก็บภาษีตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิตปิดบนภาชนะบรรจุสินค้าประเภทเครื่องดื่ม เพื่อแสดงว่าสินค้าได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว

¹² กรมสรรพสามิต, <http://www.excise.go.th/index.php?id=137>

(2) การใช้เครื่องหมายแสดงการเสียหายจดทะเบียน โดยการใช้จุกจีบฝาเกลียว ปิดบนภาชนะบรรจุสินค้าเพื่อแสดงว่าสินค้าได้เสียหายสรรพสามิตแล้วแทนแสตมป์สรรพสามิต เช่น เครื่องดื่ม เครื่องปรับอากาศ เป็นต้น

(3) การใช้ระบบบัญชีควบคุมการผลิตและจำหน่าย โดยการตรวจสอบความถูกต้องของบัญชีประจำวันที่แสดงจำนวนวัตถุดิบ การผลิต และการจำหน่ายสินค้า

(4) การให้เจ้าหน้าที่ไปควบคุมสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ต้องเสียหาย

(5) อธิบดีกรมสรรพสามิตใช้อำนาจในการดำเนินการควบคุมการจัดเก็บภาษีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น สั่งให้เจ้าหน้าที่สรรพสามิตไปปฏิบัติการเพื่อตรวจสอบเกี่ยวกับการเสียหาย กรณีเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีการหลีกเลี่ยงการเสียหาย โดยออกคำสั่งเป็นหนังสือให้เข้าไปในสถานที่หรือยานพาหนะใด ๆ เพื่อทำการตรวจค้นยึดหรืออายัดบัญชี เอกสารหรือหลักฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับหรือสันนิษฐานว่าเกี่ยวกับภาษีที่จะต้องเสียได้

(6) การใช้เครื่องมือวัดปริมาณสินค้าที่นำออกจากโรงงานผลิต เช่น ใช้มาตรวัดปริมาณน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำออกจากโรงกลั่นน้ำมัน

(7) การตรวจสอบภาษี ในการเสียหายสรรพสามิตเป็นระบบประเมินตนเอง ดังนั้นจึงต้องมีการตรวจสอบการเสียหายว่ายื่นแบบรายการภาษีภายในเวลาที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ จำนวนภาษีที่ยื่นถูกต้องครบถ้วนหรือไม่ โดยจะทำการตรวจสอบจากแบบรายการภาษีที่ยื่น งบเดือนและรายการเกี่ยวกับวัตถุดิบ การผลิต และการจำหน่ายสินค้า บัญชี เอกสารหลักฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ใบกำกับภาษี รายการภาษีซื้อ รายการภาษีขาย หากปรากฏว่าไม่ยื่นแบบรายการภาษีภายในเวลาที่กำหนด หรือยื่นชำระภาษีไม่ถูกต้อง ก็จะต้องทำการประเมินภาษี เบี้ยปรับ และเงินเพิ่มต่อไป ซึ่งในกฎหมายที่จัดเก็บภาษีฉบับอื่น ๆ ไม่ได้กำหนดไว้

(8) การตรวจปราบปราม ในการควบคุมการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตต้องใช้วิธีการตรวจปราบปรามสินค้าที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายควบคุมกันไปด้วย เพื่อช่วยสร้างความเป็นธรรมในระบบภาษีให้มีการเสียหายโดยเท่าเทียมกัน ซึ่งกรณีนี้จะมีบทลงโทษทางอาญาใช้บังคับแก่ผู้กระทำความผิด

ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษี	กำหนดเวลาที่ยื่นแบบรายการภาษีและชำระภาษี (ม.48)
สินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ม.10	
<ul style="list-style-type: none"> • สินค้าอยู่ในโรงอุตสาหกรรม <ul style="list-style-type: none"> ○ ความรับผิดในการเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่น่าสินออกออกจากโรงอุตสาหกรรม เว้นแต่ เป็นการนำไปเก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน ○ คลังสินค้าทัณฑ์บนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ○ เขตปลอดอากร ○ เขตอุตสาหกรรมส่งออก และถ้า นำสินค้าดังกล่าวไปใช้ภายในโรงอุตสาหกรรมก็ให้ถือเป็นการนำสินค้าออกจากโรงอุตสาหกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> • ยื่นแบบรายการภาษีพร้อมกับชำระภาษีก่อนความรับผิดเกิดขึ้นหมายเหตุอาจขอชำระภาษีภายในวันที่ 15 ของเดือนถัดจากเดือนที่น่าสินออกจากโรงอุตสาหกรรม หรือ คลังสินค้าทัณฑ์บนฯ โดยมีหลักประกันได้ ตามมาตรา 52 หรือ ได้รับสิทธิขยายเวลาชำระภาษีตาม มาตรา 14
<p>นอกจากนี้ ตามมาตรา 13 ได้กำหนดหลักความรับผิดชอบไว้ดังนี้</p> <p>มาตรา 13 “ในกรณีเป็นการนำสินค้าออกไปจากโรงอุตสาหกรรมหรือคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อทดสอบประสิทธิภาพของสินค้าตามมาตรา 19 (6) ให้ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นพร้อมความรับผิดในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มตามหมวด 4 ในลักษณะ 2 แห่งประมวลรัษฎากร เว้นแต่ในกรณีที่มีการปฏิบัติฝ่าฝืน มาตรา 19(6) ให้ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเป็นไปตามมาตรา 10”</p>	
<p>มาตรา 19 (6) “เป็นการนำสินค้าออกจากโรงอุตสาหกรรมหรือคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อทดสอบประสิทธิภาพในระหว่าง</p>	

<p>ขั้นตอนการผลิตหรือขั้นตอนการจำหน่าย ทั้งนี้ ตามประเภทสินค้า หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด แต่ ระยะเวลาทดสอบประสิทธิภาพของสินค้า ในขั้นตอนการจำหน่ายต้องกำหนดไม่เกิน สามสิบวัน และในกรณีมีเหตุจำเป็นอธิบดี จะขยายเวลาให้ก็ได้ แต่รวมกันแล้วต้องไม่ เกิน หกสิบวัน”</p>	
<p>กรณีดัดแปลง ม.144 จัตวา (1)</p>	
<p>ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นเมื่อการ ดัดแปลงสิ้นสุดลง</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ยื่นแบบรายการภาษีพร้อมกับชำระ ภาษีภายในวันที่ 15 ของเดือนถัดไป จากเดือนที่การดัดแปลงสิ้นสุดลงตาม ม.144 จ. (3) และ ประกาศกรมฯ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการ ชำระภาษี ลงวันที่ 1 มกราคม 2535
<p>กรณีนำรถยนต์ไปแสดงหรือเก็บไว้ในสถานแสดง รถยนต์เพื่อขาย ม.144 จัตวา (2)</p>	
<p>ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นพร้อมกับ ความรับผิดในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ยื่นแบบรายการภาษีพร้อมกับชำระ ภาษีภายในวันที่ 15 ของเดือนถัดจาก เดือนที่มีความรับผิดเกิดขึ้นตาม ม.144 จ. (4) และประกาศกรมฯ

หมายเหตุ ประกาศกรมฯ เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการเกี่ยวกับการชำระภาษียรถยนต์ที่นำไปแสดง
หรือเก็บไว้ในสถานแสดงรถยนต์เพื่อขาย ที่มีความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษี เกิดขึ้นพร้อมกับ
ความรับผิดในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ลงวันที่ 1 มกราคม 2535

กรณีอื่น

นอกจากกรณี 1-5 แล้ว ยังมีกรณีผู้มีหน้าที่เสียภาษีประเภทอื่น ตามมาตรา 11 12 42 56 57 และ
56* ที่กฎหมายได้กำหนดเวลายื่นแบบรายการภาษี และชำระภาษีไว้ตามมาตรา 48(4) กล่าวคือ

ให้ยื่นแบบรายการภาษีพร้อมกับชำระภาษีภายในวันที่ 15 ของเดือนถัดจากเดือนที่มีความรับผิดชอบ
ในอันจะต้องเสียภาษีที่เกิดขึ้น

3.2 ภาษีสรรพสามิตรถยนต์อินโดนีเซีย¹³

3.2.1 หลักการ

ประเทศอินโดนีเซียมีภาษีที่จัดเก็บสินค้านำเข้ารถยนต์ นอกเหนือจากภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ร้อยละ 10 คือ ภาษีสินค้าฟุ่มเฟือย (Luxury god Goods tax) ซึ่งไม่สามารถขอคืนได้เหมือนกับ ภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้านำเข้าจะกำหนดอัตราเป็นร้อยละจากมูลค่าของรถยนต์ (Ad Valorem) ซึ่งจะมีอัตราแตกต่างกันไปตามชนิดของรถยนต์ ซึ่งแบ่งออกเป็น

3.2.2 ผู้มีหน้าที่เสียภาษียรถยนต์

- ผู้ประกอบอุตสาหกรรม สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ
- ผู้นำเข้า สำหรับรถยนต์นำเข้า

3.2.3 ฐานภาษีสรรพสามิตรถยนต์

- ประเทศอินโดนีเซียใช้ฐานมูลค่า (Ad Valorem) ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

3.2.4 ประเภทรถยนต์และอัตรากา

● สำหรับสินค้านำเข้าจะกำหนดอัตราเป็นร้อยละจากมูลค่าของรถยนต์ (Ad volorem) ซึ่งจะมีอัตราแตกต่างกันไปตามชนิดของรถยนต์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ชนิด ได้แก่ รถยนต์นั่ง (Sedan) รถตูเนกประสงค์ (Multi Purpose Vehicle : MPV) รถสปอร์ตเนกประสงค์ (Sport Utility Vehicle: SUV) และรถยนต์กระบะ นอกจากนี้ อัตรากาดังกล่าวยังแปรผันตามขนาดของเครื่องยนต์

ประเภทรถยนต์	เครื่องยนต์	อัตรากา รถยนต์เก่า	อัตรากา รถยนต์ใหม่
Sedan	cc < 1.5	30	30

¹³ การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต, สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง, 2549, หน้า 147-163

MPV (4x2)	1.5 < cc < 3.0(P) 2.5(D)	40	50
	cc > 3.0(P) 2.5(D)	75	75
	cc < 1.5	10	10
	1.5 < cc < 2.5	20	25
	2.5 < cc < 3.0(P)	40	50
SUV (4x4)	cc > 3.0(P) 2.5(D)	75	75
	cc < 1.5	30	30
	1.5 < cc < 3.0(P) 2.5(D)	40	50
Commercial Double Cabin (4x2 and 4x4)	cc > 3.0(P) 2.5(D)	75	75
	GVW 0.5 tons (P/D) all cc	20	25

3.3 ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ฟิลิปปินส์¹⁴

3.3.1 ผู้มีหน้าที่เสียภาษิตรถยนต์

- ผู้ประกอบอุตสาหกรรม สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ
- ผู้นำเข้า สำหรับรถยนต์นำเข้า

3.3.2 ฐานภาษีสรรพสามิตรถยนต์

ประเทศฟิลิปปินส์ใช้ฐานมูลค่า (Ad Valorem) ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

- ฐานราคาขาย (Selling Price) คือ ราคาที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมขาย หรือราคาที่ผู้นำเข้าขาย

3.3.3 ประเภทรถยนต์และอัตราภาษี

- อัตราภาษีตามขนาดของเครื่องยนต์และชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิง (in cc.)

ขนาดเครื่องยนต์ น้ำมันเบนซิน	ขนาดเครื่องยนต์ น้ำมันดีเซล	อัตราภาษี
ตั้งแต่ 1600	ตั้งแต่ 1800	15%

¹⁴ Bureau of Internal Revenue Republic of the Philippines, CHAPTER VI – EXCISE TAX ON MISCELLANEOUS ARTICLES, <http://www.bir.gov.ph/taxcode/2083.htm>

1601 - 2000	1801 - 2300	35%
2001 - 2700	2301 - 3000	50%
2701 ขึ้นไป	3001 ขึ้นไป	100%

3.3.4 กรณีรถยนต์นำเข้าที่มีไว้เพื่อจำหน่าย

- ให้ใช้ราคาประเมินของกรมศุลกากรบวกอากรนำเข้าเป็นฐานในการคำนวณภาษีสรรพสามิตโดยจัดเก็บในอัตรา 10 เปอร์เซ็นต์

3.4 เปรียบเทียบโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ของประเทศไทยกับประเทศอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์

3.4.1 ฐานภาษี

จากฐานภาษีสรรพสามิตของทั้ง 3 คือ ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซียและประเทศฟิลิปปินส์ ดังกล่าวข้างต้น ใช้ฐานภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามมูลค่า (Ad Valorem) แต่อย่างไรก็ดี ทั้ง 3 ประเทศยังมีข้อแตกต่างกัน ดังนี้

ประเทศ	ฐานมูลค่า
ประเทศไทย	ราคา ณ โรงอุตสาหกรรม (ผลิตในประเทศ) ราคา CIF บวกอากร (นำเข้า)
อินโดนีเซีย	มูลค่ารถยนต์
ฟิลิปปินส์	ราคาขาย

ซึ่งจะเห็นได้ชัดว่าประเทศไทยใช้ฐานภาษีสรรพสามิตรถยนต์อยู่ 2 ฐาน คือ ฐานราคา ณ โรงอุตสาหกรรม กรณีผลิตในประเทศ และฐานราคา ซี.ไอ.เอฟ บวกอากร กรณีนำเข้า ซึ่งทั้งสองฐานมีการคำนวณภาษีสรรพสามิตที่แตกต่างกันทำให้เกิดการได้เปรียบและเสียเปรียบระหว่างผู้ผลิตภายในประเทศกับผู้นำเข้ารถยนต์จากกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งหากมีการถ่ายโอนราคา (Transfer Pricing) เช่น ถ้าแดงราคา ซี.ไอ.เอฟ ต่ำกว่าความเป็นจริง ทำให้เสียภาษีสรรพสามิตต่ำกว่าผู้ประกอบการภายในประเทศ ที่ต้องเสียภาษีจากราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการภายในเสียเปรียบในด้านต้นทุนทางภาษีอีกทั้งรัฐก็จัดเก็บภาษีนำเข้าได้ลดลงด้วย ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ที่มีฐานมูลค่าเพียงฐานเดียวที่ใช้กับทั้งรถยนต์ที่ผลิตในประเทศและรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ ทำให้ไม่มีการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างรถยนต์นำเข้าและรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ

โดยหลังจากปี 2558 ที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแล้วการนำเข้ารถยนต์จากกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนมีจำนวนมากขึ้น ซึ่งถ้าฐานภาษียังมีความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างรถยนต์ที่ผลิตในประเทศและรถยนต์นำเข้าก็จะส่งผลทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยมีปัญหาได้และมากไปกว่านั้น ปัจจุบันกรมศุลกากรเป็นผู้รับมอบอำนาจกรมสรรพสามิตในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยคำนวณจาก ซี.ไอ.เอฟ บวกอากรขาเข้าคูณด้วยภาษีสรรพสามิต ซึ่งต่อไปถ้ากรมศุลกากรไม่คำนวณ ซี.ไอ.เอฟ ให้แล้ว เพราะศุลกากรไม่มีความจำเป็นในการกำหนดราคา ซี.ไอ.เอฟ เพื่อใช้เป็นฐานในการคำนวณอากรขาเข้าจากอัตราภาษีศุลกากรเป็น 0 ทำให้กรมสรรพสามิตจะต้องดำเนินการคำนวณราคา ซี.ไอ.เอฟ ด้วยตนเอง ซึ่งเป็นเรื่องที่ยาก กรมสรรพสามิตยังขาดความชำนาญในการคำนวณฐานราคา ซี.ไอ.เอฟ อย่างมาก และอาจเป็นช่องทางให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมมีการย้ายฐานการผลิตไปยังต่างประเทศเพื่อสามารถที่จะใช้ประโยชน์จากการใช้ฐานราคา ซี.ไอ.เอฟ ที่ต่ำ เป็นประโยชน์ในการเสียภาษีสรรพสามิตได้

ดังนั้นในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ควรมีการปรับปรุงให้มีฐานภาษีเป็นฐานเดียว อย่างเช่น ประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ โดยเฉพาะฐานการนำเข้า เพื่อไม่ให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมภายในประเทศเสียเปรียบในเรื่องของฐานภาษี และเป็นไปตามหลักทฤษฎีภาษีที่มีในหลักความเสมอภาคทางภาษี

3.4.2 จุดความรับผิดชอบในการเสียภาษี

อีกปัญหาหนึ่งของระบบภาษีสรรพสามิต คือ กรณีสินค้านำเข้า กฎหมายกำหนดให้ ความรับผิดชอบเกิดขึ้นพร้อมกับความรับผิดชอบของภาษีศุลกากร ซึ่งการเข้าร่วมเป็นประชาคมอาเซียนจะทำให้ภาษีศุลกากรสินค้าที่นำเข้าจากกลุ่มประเทศสมาชิก 10 ชาติเป็น 0 ส่งผลให้ไม่มีจุดความรับผิดชอบทางภาษีศุลกากรหรืออากรแต่ไม่เข้มงวดเพราะภาษีศุลกากรเป็นอัตรา 0 ทำให้ส่งผลทางอ้อมให้ไม่มีจุดความรับผิดชอบทางภาษีสรรพสามิตไปด้วยซึ่งทำให้เกิดความยุ่งยากในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต กรณีนี้กรมสรรพสามิตอาจจะต้องมีการสร้างจุดพักสินค้าหรือคลังสินค้าทับซ้อนขึ้นเพื่อใช้เป็นจุดรับความรับผิดชอบในการเสียภาษีแทนสำหรับการนำเข้ารถยนต์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

3.4.3 อัตราภาษี

จากโครงสร้างการจัดเก็บภาษียนต์ของไทยซึ่งมีอัตราภาษีหลายอัตราดังกล่าวข้างต้น ซึ่งมีความซับซ้อนมากกว่าอัตราภาษียนต์เมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศสมาชิก 10 ชาติ อันส่งผล

กระทบต่อหลักการสะดวกง่ายได้ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามหลักการทฤษฎีภาษีที่ดี
ดังกล่าวในบทที่ 2 และอาจเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันของไทยได้

ตารางเปรียบเทียบอัตราภาษียรถยนต์¹⁵

ประเทศ	<2000cc	2- 3000cc	>3000cc	10-16 seat	>16 seat	Pick- up
อินโดนีเซีย	20%	40%	75%	10%		
บรูไน	20%	20%	20%	20%	10%	20%
กัมพูชา	45%	45%	45%			
ลาว	65%	75%	90%	20%	20%	20%
มาเลเซีย	80%	90%	105%	105%	105%	
พม่า	25%	25%	25%	20%	20%	
ฟิลิปปินส์	15%	50%	100%			
สิงคโปร์	20%	20%	20%	20%	20%	20%
ไทย	30%	40%	50%			
เวียดนาม	45%	50%	60%	30%	15%	15%

โดยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ซึ่งเป็นคู่แข่งหลักของอุตสาหกรรมรถยนต์จะเห็นได้ว่า อัตราภาษีของประเทศไทยแม้โดยหลักการจะมีเพียง 3 อัตราที่จริงแต่ในข้อเท็จจริงแล้วได้มีประกาศกฎกระทรวงการคลัง จัดเก็บภาษีหลายอัตรา โดยแบ่งตามประเภทรถยนต์ที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมีจำนวนมากถึง 40 ประเภทรถยนต์ เช่น รถยนต์นั่งซึ่งยังแบ่งออกเป็น 4 ประเภท 1) รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) 2) รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก 3) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (DOUBLE CAB) 4) รถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถกระบะ ซึ่งในแต่ละประเภทก็มีอัตราภาษีแตกต่างกัน เช่น รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ขนาดที่มีความจุของกระบะไม่เกิน 3,250 ซีซี เก็บอัตราร้อยละ 20 เกินกว่า 3,250 ซีซี เก็บอัตราร้อยละ 50 ส่วนรถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) ที่มีความจุของกระบะไม่เกิน 3,250 ซีซี เก็บอัตราร้อยละ 12 เกินกว่า 3,250 ซีซี เก็บอัตราร้อยละ 50 เป็นต้น

¹⁵ Republic of Indonesia Ministry of Finance, <http://www.depkeu.go.id/Eng/?menu=english>

แต่ประเทศอินโดนีเซียมีการแบ่งประเภทรถยนต์ 4 ประเภทและอัตราภาษีสรรพสามิต ประมาณ 11 อัตรา ส่วนประเทศฟิลิปปินส์มีประเภทรถยนต์อยู่ 2 ประเภท คือ เครื่องยนต์เบนซิน และเครื่องยนต์ดีเซล และอัตราภาษีอยู่ที่ 8 อัตรา

เปรียบเทียบประเภทรถยนต์ที่เสียภาษีสรรพสามิต

	ประเทศไทย	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์
ประเภทรถยนต์	-รถยนต์นั่ง -รถยนต์นั่งกึ่ง บรรทุก (PPV) ซึ่งมี คุณลักษณะตามที่ รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการคลัง ประกาศกำหนด -รถยนต์นั่งที่มี กระบะ (DOUBLE CAB) ซึ่งมี คุณลักษณะตามที่ รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการคลัง ประกาศกำหนด -รถยนต์นั่ง ซึ่งมี คุณลักษณะตามที่ รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการคลัง ประกาศกำหนด ที่ ผลิตจากรถยนต์ กระบะหรือแชสซีส์ และกระจกบัง	-รถยนต์นั่ง Sedan -รถยนต์ อเนกประสงค์MPV (4x2) -รถยนต์ อเนกประสงค์SUV (4x4) -รถยนต์เพื่อการ พาณิชย์ Commercial Double Cabin (4x2 and 4x4)	-รถยนต์เครื่องยนต์ เบนซิน -รถยนต์เครื่องยนต์ ดีเซล
	ลมน้ำ (Chassis With		

	Windshield) ของ- รถยนต์กระบะหรือ คัดแปลงมาจาก รถยนต์กระบะ -รถยนต์โดยสารที่มี ที่นั่งไม่เกิน 10 คน -รถยนต์นั่งที่นำไป ติดตั้งก๊าซชุดอุปกรณ์ ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV-Retrofit) -รถยนต์นั่งหรือ รถยนต์โดยสารที่มีที่ นั่งไม่เกิน 10 คน -รถยนต์กระบะที่ ออกแบบสำหรับให้ มีน้ำหนักบรรทุก		
--	--	--	--

ซึ่งจากตารางดังกล่าวจะเห็นได้ว่าภาษีสรรพสามิตของไทยมีความยุ่งยากซับซ้อนทั้งอัตราภาษีและประเภทรถยนต์ อันมีผลต่อการลงทุนหรือการขยายการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ เนื่องจากมีความยุ่งยากในการวางแผน ในการเสียภาษีสรรพสามิต ซึ่งถือเป็นต้นทุนในการผลิตอย่างหนึ่ง เพราะเมื่อผลิตรถยนต์ประเภทหนึ่งขึ้นมาแล้ว อาจมีปัญหาว່ว่าจะเสียภาษีรถยนต์เป็นรถยนต์ประเภทใด อัตราภาษีเท่าใด

3.5 เปรียบเทียบข้อดีข้อเสีย

จากที่ศึกษามาข้างต้น พอสรุปข้อดีข้อเสียของระบบโครงสร้างภาษีรถยนต์ใน 3 ประเทศได้ดังนี้

ประเทศ	ข้อดี	เสียดี
ประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> มีหลายอัตราและหลายประเภทรถยนต์ที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิต 	<ul style="list-style-type: none"> มีความซับซ้อนเกินความจำเป็น

	<ul style="list-style-type: none"> ● ทำให้จัดแยกประเภทรถยนต์ได้ละเอียดและยังสามารถสนับสนุน 	<ul style="list-style-type: none"> ● ยากต่อความเข้าใจของ <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ประกอบการและผู้จัดเก็บภาษี
	<p>รถยนต์ที่ผลิตเพื่อส่งเสริมการประหยัดแรงงานและสิ่งแวดล้อม</p>	<ul style="list-style-type: none"> - มีการตีความแตกต่างกันทำให้มีข้อพิพาทระหว่างผู้เสียภาษีกับเจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บ ● สองฐานภาษีระหว่าง “ณ โรงอุตสาหกรรม” กับ “CIF” ทำให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบกัน ● ขาดความเรียบง่ายอันเป็นคุณสมบัติของภาษีที่ดีเนื่องจากมีความซับซ้อนมาก
ประเทศอินโดนีเซีย	<ul style="list-style-type: none"> ● ฐานภาษีเดียว คือ มูลค่าทำไม่เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ประกอบการในประเทศและผู้นำเข้า ● มีอัตราภาษีไม่กีดอัตรา ● มีความเรียบง่ายและแน่นอนกว่าภาษีของประเทศไทย 	<ul style="list-style-type: none"> ● มูลค่าโดยไม่มีการกำหนดความชัดเจนอาจส่งปัญหาการตีความระหว่างผู้ประกอบการอุตสาหกรรมกับเจ้าหน้าที่
ประเทศฟิลิปปินส์	<p>ฐานภาษีเดียว คือ มูลค่าของราคาขาย ทำให้เกิดความชัดเจนของราคาและทำไม่เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ประกอบการในประเทศและผู้นำเข้า</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ประเภทรถยนต์ที่จัดเก็บน้อย ทำให้ไม่สามารถสนับสนุนส่งเสริมรถประเภทที่ผลิตเพื่อประหยัดพลังงานและหรือเป็นประโยชน์ต่อ

	<ul style="list-style-type: none"> ● มีอัตราภาษีไม่กีดกัน ● มีความเรียบง่ายแน่นอน ไม่ซับซ้อน 	สิ่งแวดล้อมได้ชัดเจน
--	--	----------------------

จากผลของการศึกษาเชิงเปรียบเทียบของระบบเศรษฐกิจและระบบโครงสร้างภาษีสรรพสามิตของทั้ง 3 ประเทศ คือ ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซียและประเทศฟิลิปปินส์ รวมทั้งการเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสียแล้วจะเป็นได้ว่า โครงสร้างภาษีสรรพสามิตของไทย นั้น มีความซับซ้อนมากกว่าประเทศอีก 2 ประเทศ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยในด้านความยุ่งยากในการวางแผนในการกำหนดต้นทุนทางภาษีรถยนต์และการแข่งขันทางการค้ารถยนต์ ซึ่งต่างกับอีก 2 ประเทศที่มีความยุ่งยากซับซ้อนในระบบภาษีรถยนต์มากกว่า ดังนั้นประเทศไทยจึงควรมีการปรับปรุง และพัฒนา ระบบภาษีสรรพสามิตโดยเฉพาะ ในเรื่องของ ฐานภาษี อัตราภาษี และประเภทของรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต ให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยอาจกำหนดให้มีฐานภาษีเพียงฐานเดียว เช่นเดียวกับประเทศอื่น ๆ ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงอัตราภาษี และประเภทของรถยนต์ ก็จะต้องปรับปรุงให้จำนวนไม่มากและซับซ้อนจนเกินไปอีกทั้งให้ใกล้เคียงกับประเทศอื่น ๆ ด้วย เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ในการแข่งขันในภูมิภาคนี้ และยังเป็นการพัฒนา ระบบภาษีสรรพสามิตให้เป็นไปตามหลักทฤษฎีภาษีที่ดีคือ มีความเป็นกลาง มีประสิทธิภาพ มีความเที่ยงธรรมอันเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ รวมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ และแรงงานภายในประเทศยิ่งขึ้นไป

แต่อย่างไรก็ตามแม้จะมีการพัฒนาระบบภาษีสรรพสามิตของไทยยังไม่เพียงพอ การจะก่อให้เกิดความเป็นธรรม เป็นกลางในระบบภาษีสรรพสามิตในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะต้องเป็นตลาดเดียว (Single Market) ทุกประเทศสมาชิก จะต้องมีการปรับปรุงระบบภาษีให้มีความใกล้เคียงกัน แต่จากการศึกษาพบว่าการร่วมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนยังขาดความชัดเจนและมีปัญหาอุปสรรคอีกมากมายดังที่จะกล่าวต่อไปในข้อ 3.6

3.6 ปัญหาและอุปสรรคต่อการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการศึกษาดังกล่าวข้างต้น ในบทที่ 2 จะเห็นว่า การร่วมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีเพียง AEC Blueprint ได้กำหนดพันธสัญญาไว้อย่างกว้าง ๆ ซึ่งเมื่อมีการร่วมตัวกันกันในปี 2558 แล้ว อาจเกิดปัญหาตามมาอีกมากมาย รวมถึงระบบภาษีสรรพสามิตด้วย ซึ่งอาจสรุปได้ดังนี้

3.6.1 ขาดความผูกพันกับวิสัยทัศน์

แม้ว่าประเทศอาเซียนจะมีจุดมุ่งหมายร่วมกันอย่างชัดเจน ในการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ภายในปี พ.ศ.2553-2558 และมีการจัดทำแผนการดำเนินงานเพื่อไปสู่จุดหมายดังกล่าว แต่วิสัยทัศน์และแผนการดำเนินงานยังเป็นเพียงหลักการเบื้องต้น รัฐบาลของประเทศสมาชิกยังไม่ผูกมัดตัวเองต่อวิสัยทัศน์ดังกล่าว ทำให้ขาดเจตจำนงทางการเมือง รวมทั้งกระแสการเจรจาการค้าเสรีแบบทวิภาคี ยังทำให้ความสำคัญของความร่วมมือระดับภูมิภาคลดลง

3.6.2 ขาดผลประโยชน์ร่วมอย่างเพียงพอ

อาเซียนมีความพยายามสร้างความร่วมมือบนพื้นฐานของที่ทุกประเทศได้ประโยชน์ร่วมกัน สังกัดได้จากบรรทัดฐานสำคัญของอาเซียน คือ ฉันทานุมัติและความสมัครใจ แต่ในความเป็นจริง มีความเป็นไปได้ยากที่จะจัดตั้งการเป็นประชาคมในระดับภูมิภาค เนื่องจากประเทศสมาชิกมีความแตกต่างของระดับการพัฒนาค่อนข้างมาก อาจทำให้การกระจายผลประโยชน์ไม่เท่าเทียมกัน ยิ่งไปกว่านั้น ประเทศอาเซียนยังเป็นคู่แข่งกันเอง ทั้งด้านการค้าและด้านการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งอาจแตกต่างจากยุโรปที่มีลักษณะเป็น “คู่ค้ากันโดยธรรมชาติ” (natural trading partner)

3.6.3 ขาดความรู้สึกร่วมเป็นเจ้าของ

ประชาชนในอาเซียนยังขาดความรู้สึกร่วมเป็นเจ้าของภูมิภาคนี้ร่วมกัน เนื่องจากแต่ละประเทศมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่แตกต่างกันมาก และไม่มีประสบการณ์หรือประวัติศาสตร์ที่ต้องต่อสู้ร่วมกัน ขณะที่ประชาชนยังไม่ได้รับการสื่อสารวิสัยทัศน์การจัดตั้งประชาคมอาเซียนอย่างเพียงพอ ประชาชนในแต่ละประเทศยังคงถือว่าตนเองเป็นคนของประเทศตน โดยไม่เห็นประโยชน์ของการอ้างถึงความเป็นประชาชนของความเป็นอาเซียน

3.6.4 ขาดกติกาที่เข้มแข็ง

อาเซียนยังขาดกติกาที่เข้มแข็ง หรือไม่เพียงพอต่อวิถีอาเซียนมีลักษณะของการไม่มีพิธีรีตอง โดยเน้นความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมากกว่าความสัมพันธ์เชิงสถาบัน และไม่ให้ความสำคัญต่อข้อผูกมัดที่ตายตัวและข้อตกลงเชิงกฎหมาย ความร่วมมือของอาเซียนจึงมีลักษณะเป็นการประกาศ (declaration) ไม่ใช่สนธิสัญญา (treaty) อาเซียนยังขาดกฎเกณฑ์ในการดำเนินงาน ขาดกลไกชักจูงให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติตามพันธกรณีต่าง ๆ และไม่มียกลไกในการระงับข้อพิพาท อย่างไรก็ตาม หลังจากเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในเอเชีย อาเซียนได้ร่วมกันแก้ปัญหาข้างต้น อาทิ สร้างกลไกจัดการข้อพิพาท จัดตั้งหน่วยงานด้านกฎหมายในสำนักเลขาธิการอาเซียน ฯลฯ

3.6.5 ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน

อาเซียนได้พยายามจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิก แต่กิจกรรมส่วนใหญ่ยังเป็นกิจกรรมของกลุ่มคนระดับชนชั้นสูง สถาบันของอาเซียนถูกให้ฉายาว่าเป็นเพียงสมาคมของรัฐบาลและชนชั้นสูง นอกจากนี้ การประชุมระดับผู้นำและรัฐมนตรีมีไม่บ่อยครั้งนัก เมื่อเปรียบเทียบกับสหภาพยุโรปที่ผู้นำรัฐบาลมีการประชุมกัน 2 ครั้งต่อปี รัฐมนตรีของอาเซียนประชุมกันเพียงปีละ 1 ครั้ง ไม่ต้องกล่าวถึงประชาชนในอาเซียน เพราะยังขาดกิจกรรมที่ทำให้เกิดความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันในระดับประชาชน

3.6.6 ขาดระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ

อาเซียนยังขาดระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ โครงสร้างสำนักงานเลขาธิการอาเซียนยังอ่อนแอ เพราะมีลักษณะการทำงานเป็นรูปแบบคณะกรรมการ ที่มีอำนาจและบทบาทที่จำกัด ตลอดจนขาดแคลนบุคลากร การสนับสนุนด้านงบประมาณ และการสนับสนุนด้านการเมือง เพราะนักการเมืองและผู้นำประเทศต่าง ๆ ยังไม่ต้องการแบ่งอำนาจให้กับสถาบันของภูมิภาค นอกจากนี้ กระบวนการตัดสินใจใช้หลักฉันทามติในทุกเรื่อง ทำให้ขาดความยืดหยุ่นและความคล่องตัวในการดำเนินงาน

3.6.7 ขาดการเรียนรู้ร่วมกัน

ภูมิภาคอาเซียนยังขาดกลไกและกระบวนการที่ทำให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกัน ประชาชนในแต่ละประเทศยังไม่รู้จักประเทศเพื่อนบ้านของตนเองมากเพียงพอ แต่กลับรู้จักประเทศนอกภูมิภาคมากกว่า เนื่องจากอาเซียนยังขาดช่องทางการเรียนรู้จักประเทศเพื่อนบ้าน ขาดช่องทางการถ่ายทอดและส่งผ่านข้อมูลข่าวสารและองค์ความรู้ระหว่างกัน

ซึ่งโดยสรุป ปัญหาเหล่านี้ ถ้าไม่ได้รับการแก้ไขจากกลุ่มประเทศสมาชิกอย่างบูรณาการก็จะส่งผลกระทบต่อระบบภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ใช้จัดเก็บในกลุ่มประเทศสมาชิก 10 ชาติ ที่มีระบบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่แตกต่างกันพอสมควร ไม่ว่าจะเป็นเรื่องอัตราภาษีที่แตกต่าง ชนิดของรถยนต์ที่แตกต่างกัน และวิธีการจัดเก็บที่แตกต่างกัน

จึงควรมีการเจรจาทำความตกลงให้ประเทศสมาชิก โดยลงไปรายละเอียดมากยิ่งขึ้น เพื่อแก้ปัญหาอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นได้ในอนาคต

ระบบภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไทยต่อการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในส่วนของภาษีและภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั้น สามารถสรุปปัญหาอุปสรรคของระบบภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไทยต่อการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้ดังนี้

3.6.8 ขาดความชัดเจนแนวทางปฏิบัติ¹⁶

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ได้กำหนดแนวทางปฏิบัติที่กลุ่มประเทศสมาชิก 10 ประเทศต้องปฏิบัติตามอยู่ใน AEC Blueprint ซึ่งหนึ่งในข้อกำหนดที่จะส่งผลกระทบต่อ การเคลื่อนย้ายสินค้าสรรพสามิต คือ หลักการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี (Free Flow of Goods) ซึ่งกำหนดหลักการไว้ใน AEC Blueprint ดังนี้

1) มาตรการด้านภาษี

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 สมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ (บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย) ได้ลดภาษีศุลกากรกรณินำเข้าสินค้าจากประเทศสมาชิกอาเซียน เป็น 0 % และ กัมพูชา, ลาว, พม่า, เวียดนาม (CLMV) ได้ลดภาษีสินค้านำเข้าอยู่ที่ระดับ 0 – 5 % แล้ว

2) มาตรการที่มีใช่ภาษี

มีการทบทวนและปรับปรุงกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าของอาเซียนให้ง่าย ขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและสนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้สิทธิประโยชน์จากการค้าเสรีอาเซียนเพิ่มขึ้น

¹⁶ ภาษีสรรพสามิตกับการเข้าร่วมเป็นประชาคมอาเซียน, เอกสารประกอบการบรรยายของ ดร. ณัฐนันท์ จันทร์ประทีปฉาย.

สมาชิกอาเซียน 5 ประเทศ (บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย) ได้ยกเลิกมาตรการที่เป็นการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษีหมดแล้ว ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 ส่วนฟิลิปปินส์จะยกเลิกภายใน 1 มกราคม 2555 และ CLMV ภายใน 1 มกราคม 2558

ได้จัดทำ ASEAN Trade Facilitation Framework ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมถึงแผนงานเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภาษี ได้แก่ พิธีการศุลกากร กระบวนการทาบการค้า มาตรฐานและการรับรองมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช ASEAN Single Window และ ASEAN Trade Repository เป็นต้น

จากแนวทางปฏิบัติตามหลักการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีใน AEC Blueprint จะเห็นได้ชัดว่า กำหนดแนวทางปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีทางเฉพาะด้านพิธีการศุลกากรและพิธีการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรเป็นหลัก แต่มิได้มีการกำหนดแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับกฎหมายภาษีสรรพสามิตใดๆ ต่อการดำเนินการให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้าสรรพสามิตเป็นไปอย่างเสรีในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งแตกต่างจากกลุ่มประเทศยุโรปที่มีมาตรการด้านภาษีสรรพสามิตกำหนดไว้ว่ากลุ่มประเทศสมาชิกต้องดำเนินการด้านภาษีสรรพสามิตอย่างไรจึงจะไม่ขัดกับหลักการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี จากการที่ยังไม่มีหลักการเคลื่อนย้ายสินค้าที่เสียภาษีสรรพสามิตทำให้เป็นอุปสรรคอีกด้านหนึ่ง ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศไทย และในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคต

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาในบทที่ 3 จะเห็นได้ว่าภาษีสรรพสามิตรถยนต์แม้จะเป็นภาษีที่เรียกเก็บภาษีในประเทศก็ตาม แต่ก็มีผลกระทบและเป็นอุปสรรคทางการค้า และการประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งจะมีการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งประเทศไทยในฐานะเป็นประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติตามพันธสัญญาระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งพิจารณาได้ดังนี้

4.1 โครงสร้างภาษีสรรพสามิต

1. อัตราภาษี

การมีอัตราที่มาก เกิดความยุ่งยากในการจัดเก็บภาษี และในการวางแผนในการเสียภาษีของผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้นำเข้าเป็นอย่างมาก และการเก็บภาษีอัตราภาษีหลายอัตรา ไม่ได้หมายความว่า จะจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ได้มาก ในทางกลับกันผู้เสียภาษีก็น่าจะพยายามที่จะเสียภาษีสรรพสามิตรถยนต์ให้ต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ดังนั้นการมีอัตราภาษีมากเกินไปทำให้เกิดความยุ่งยากและจะส่งผลเสียในการเสียภาษีสรรพสามิตมากกว่า อีกทั้งการมีหลายอัตราทำให้เกิดความยุ่งยากสำหรับผู้ประกอบอุตสาหกรรม และผู้นำเข้าในการที่จะวางแผนการลงทุน เนื่องจากภาษีสรรพสามิตเป็นต้นทุนของรถยนต์อย่างหนึ่ง จึงต้องมีความชัดเจนในเรื่องอัตราที่จะต้องเสียภาษีด้วย ซึ่งอาจมีผลให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีความยุ่งยากได้ภาษีน้อยกว่าได้

2. ประเภทของรถยนต์ที่จัดเก็บ

ประเภทของรถยนต์ที่จัดเก็บมีการแบ่งประเภทมากถึง 40 ประเภท มีความยุ่งยากในการจัดประเภทรถยนต์ที่จะต้องเสียภาษีว่าจะเสียภาษีเป็นรถยนต์ประเภทใด ซึ่งจะเป็นมูลเหตุให้ผู้เสียภาษีจะพยายามที่จะเสียภาษีสรรพสามิตรยนต์ให้ต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ดังนั้นการกำหนดชนิดรถยนต์ที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตจึงควรมีการกำหนดจากจุดประสงค์ที่ชัดเจนแน่นอน และไม่มากประเภท เช่น การเก็บจากจุดประสงค์ฟุ่มเฟือยก็สามารถแบ่งรถยนต์ออกเป็น (1) ขนาดเครื่องยนต์และชนิดน้ำมันเบนซินถือว่าใช้เพื่อส่วนบุคคลเป็นการฟุ่มเฟือย และ (2) เครื่องยนต์ดีเซลใช้เพื่อการพาณิชย์ไม่ถือเป็นการฟุ่มเฟือย เป็นต้น

3. ฐานภาษีสำหรับผู้ผลิตในประเทศแตกต่างจากผู้นำเข้า

ฐานภาษีถือเป็นอุปสรรคหนึ่งของโครงสร้างภาษีสรรพสามิต การที่ยังมีการแบ่งฐานภาษีผู้ประกอบการในประเทศและฐานภาษีผู้นำเข้าที่แตกต่างกันจะส่งผลทำให้ผู้ผลิตหันออกไปตั้งโรงงานในต่างประเทศเพื่อกำหนดฐานภาษีสรรพสามิต คือ ฐาน ซี.ไอ.เอฟ ให้ต่ำ ซึ่งกรมสรรพสามิตก็ไม่สามารถหาความถูกต้องชัดเจนของฐาน ซี.ไอ.เอฟ ได้ ผู้ประกอบการในประเทศไทย ซึ่งเสียภาษีจากฐานราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมไม่สามารถต่อสู้กับรถยนต์ที่นำเข้าจากในกลุ่มประเทศอาเซียนเนื่องจากเสียภาษีต่ำกว่าผู้ประกอบการภายในประเทศและยังทำให้กรมสรรพสามิตเก็บภาษีได้ต่ำไปด้วยได้ ดังนั้นควรพิจารณาให้มีฐานการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรยนต์เพียงฐานเดียวที่ใช้กับผู้ประกอบการภายในและผู้นำเข้าอย่างเท่าเทียมกัน เช่น จากราคาขายปลีก เป็นต้น

จากปัญหาอุปสรรคในด้านโครงสร้างภาษีสรรพสามิตดังกล่าว ทำให้มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการในประเทศไทยไม่น้อย เนื่องจากภาษีสรรพสามิตเป็นต้นทุนของรถยนต์ ที่มีอัตราที่สูงมาก หากไม่มีการปรับปรุงระบบภาษีสรรพสามิตในเรื่องโครงสร้างด้านฐานภาษี อัตราภาษี ประเภทรถยนต์ ดังกล่าว อาจเกิดความเสียเปรียบ อันเกิดจากระบบภาษีสรรพสามิตและมีผลกระทบต่อการลงทุนภายในประเทศ ซึ่งกรณีศึกษานี้ได้ศึกษาเฉพาะด้านภาษีสรรพสามิตรยนต์เพียงด้านเดียว ยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยอื่น ๆ เช่น ปัจจัยที่ไม่ใช่ภาษี (Non Tariff) ซึ่งเมื่อนำมาพิจารณาประกอบอาจมีผลกระทบต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์มากยิ่งขึ้นก็ได้ ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องมีการศึกษาในรายละเอียดต่อไป

4.2 ปัญหาอุปสรรคต่อการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการพิจารณาครอบคลุมความตกลงกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเห็นว่า เป็นกรอบความตกลงถูกกำหนดไว้อย่างกว้าง ๆ ทำให้ต้องมีการเจรจาหนดข้อตกลงใน

รายละเอียดยิ่งขึ้น โดยเฉพาะภาษีสรรพสามิตในประเทศสมาชิก เพื่อลดช่องว่างไม่ให้เกิดความเหลื่อมล้ำในการเก็บภาษีสรรพสามิตระหว่างประเทศสมาชิก และเป็นอุปสรรคต่อหลักการเป็นตลาดเดียว (Single Market) และให้เกิดความเป็นธรรม เสมอภาค แน่นนอน ในลักษณะภาษีที่ดีต่อไป

4.3 ข้อเสนอแนะ

1. ทั่วไป

เพื่อให้กลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสามารถดำเนินการให้ “การเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี” ประสบความสำเร็จอาจจะต้องศึกษา ดังนี้

1) การกำหนดโครงสร้างภาษีสรรพสามิตให้ชัดเจน ต้องมีการกำหนดนิยามของสินค้า วิธีการจัดเก็บภาษี ขอบเขตการยกเว้น มีการจัดเก็บตามปริมาณ เป็นต้น

2) การกำหนดอัตราภาษีขั้นต่ำระหว่างประเทศสมาชิก โดยประเทศสมาชิกสามารถกำหนดอัตราภาษีได้ตามนโยบายของตนที่เกินกว่าอัตราที่ตกลง

3) กฎระเบียบที่ใช้ในการควบคุมสินค้าสรรพสามิตเป็นการเฉพาะ ได้แก่ การจัดเก็บ การเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศสมาชิก

4) การกำหนดข้อมูลเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิตให้สามารถสืบค้นได้ ได้แก่ สินค้าที่ต้องชำระ และกฎระเบียบต่างๆ

5) การเคลื่อนย้ายสินค้า สินค้าสรรพสามิตสามารถทำการจัดส่งระหว่างคลังสินค้า หรือผู้จำหน่ายที่ได้ลงทะเบียน และผู้จำหน่ายที่ไม่ได้ลงทะเบียน ระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป ภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่สรรพสามิตของประเทศสมาชิก โดยการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิกต้องมีเอกสารเพื่อการตรวจสอบ

2. ดำเนินการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์

1) เกรจาระดับพหุภาคี

การแก้กฎหมายภาษีสรรพสามิตให้สอดคล้องกับหลักการ AEC Blueprint นั้น อาจไม่ใช่ทางออกที่ถูกต้องเนื่องจากการแก้กฎหมายจะส่งให้มีผลบังคับเป็นการทั่วไป ทั้งกลุ่มประเทศสมาชิก 10 ชาติ และกลุ่มนอกประเทศสมาชิก ซึ่งก็จะขัดกับเจตนารมณ์ของการเข้าร่วมเป็นประชาคมอาเซียน ดังนั้นการพัฒนากฎหมายภาษีสรรพสามิตรถยนต์จึงต้องมีการเจรจาในระดับพหุภาคี 10 ชาติสมาชิกถึงแนวทางการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจ

อาเซียน ที่มีหลักการการเคลื่อนย้ายสินค้าเสรีระหว่าง 10 ชาติว่าจะมีแนวทางพื้นฐานร่วมกันจะเป็นอย่างไรที่จะไม่ขัดกับหลักอธิปไตยทางด้านภาษีและ การเคลื่อนย้ายสินค้าเสรีระหว่างกัน

2) ปรับปรุงโครงสร้างภาษี อัตราและชนิดของรถยนต์ ดังนี้

2.1 กรณีของฐานภาษี

ระบบฐานภาษีรถยนต์จะประเมินราคาสินค้าสรรพสามิตตามมูลค่าจากราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม กรณีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมภายในประเทศและราคา ซี.ไอ.เอฟ สำหรับกรณีผู้นำเข้า ซึ่งพิจารณาแล้วยังขาดความเหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายการแข่งขัน อาจจำเป็นต้องพิจารณาใช้ราคาขายส่งทอดสุดท้ายแทน หรือที่เรียกว่า “Selling Price” เพื่อสร้างมาตรฐานราคาสินค้าสรรพสามิตที่จัดเก็บตามมูลค่าให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกันทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2.2 พิกัดและอัตรา

จากที่กล่าวไปแล้วในบทที่ 3 จะเห็นได้ว่าอัตราภาษีรถยนต์และชนิดของรถยนต์ที่จัดเก็บต้องมีการปรับประเภทรถยนต์ในพิกัดภาษีสรรพสามิตให้มีชนิดน้อยลงแต่ครอบคลุมมากขึ้น เพื่อไม่ให้เป็นช่องว่างในการใช้หลีกเลี่ยงภาษี และเป็นอุปสรรคต่อการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป