



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล  
(Individual Study)

เรื่อง ศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์  
ของประเทศไทยกับประเทศอาเซียน

จัดทำโดย นางอวยพร พุตระกุล  
รหัส 6028

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม  
หลักสูตรนักบริหารการทูตรุ่นที่ 6 ปี 2557  
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการกระทรวงการต่างประเทศ  
ลิขสิทธิ์ของกระทรวงการต่างประเทศ



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล  
(Individual Study)

เรื่อง ศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์  
ของประเทศไทยกับประเทศอาเซียน

จัดทำโดย นางอวยพร พุตระกุล  
รหัส 6028

หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 6 ปี 2557  
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการกระทรวงการต่างประเทศ  
รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม  
หลักสูตรนักบริหารการทูตของกระทรวงการต่างประเทศ

ลงชื่อ .....

(ศาสตราจารย์ ดร. พลภัทร บุราคม)  
อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ .....

(เอกอัครราชทูต อู๋ม เมลานนท์)  
อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ .....

(ดร. เตชา ตั้งสีฟ้า)  
อาจารย์ที่ปรึกษา

## บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยกับประเทศอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างภาษี ฐานภาษี อัตราภาษี และสิทธิประโยชน์ทางภาษีของอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย และประเทศอาเซียน และเพื่อเสนอแนะแนวทางปรับปรุงโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยให้สามารถแข่งขันได้มากขึ้น โดยมีประเทศที่ใช้ในการศึกษาเปรียบเทียบ ประกอบด้วย ไทย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์

ผลการศึกษาตามที่น่าเสนอในบทที่ 3 สามารถนำมาสรุปผลการศึกษาและกำหนดเป็นข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งนี้ได้ดังต่อไปนี้

ผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทย มีโครงสร้างภาษี ฐานภาษี อัตราภาษี ที่อาจทำให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบและซ้ำซ้อนหลายประเด็น ได้แก่ อัตราภาษีที่มีหลายอัตรา แบ่งตามประเภทรถยนต์มากเกินไป และมีความซ้ำซ้อน ฐานภาษี แบ่งเป็น 2 ฐาน ได้แก่ ฐานราคา ณ โรงงานอุตสาหกรรม (กรณีผลิตในประเทศ) ฐานราคา CIF บวกอากร (กรณีนำเข้ารถยนต์) อาจทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันทำให้ต้นทุนภาษีของผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศสูงกว่าผู้นำเข้ารถยนต์ สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษี มีมาตรการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ Eco car และรักษาสิ่งแวดล้อม แต่ก็ยังไม่มากพอที่จะกระตุ้นให้เกิดการผลิตและส่งเสริมการขาย ประเทศอินโดนีเซีย มีการจัดเก็บภาษีจากฐานมูลค่ารถยนต์เพียงฐานเดียว อัตราภาษีแบ่งตามประเภทรถยนต์และขนาดของเครื่องยนต์ สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษี มีการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ได้มีการยกเว้นภาษี ประเทศฟิลิปปินส์มีการจัดเก็บภาษีจากฐานราคาขายเพียงฐานเดียว อัตราภาษีแบ่งตามขนาดของเครื่องยนต์และชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงไม่มากประเภท สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษี มีการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

จากผลการศึกษาข้างต้น จึงเสนอแนะให้ประเทศไทย ควรกำหนดโครงสร้างภาษียนต์ให้ไม่มีความยุ่งยาก ซ้ำซ้อน ทั้งนิยามของสินค้าประเภทรถยนต์ให้ชัดเจนไม่มีหลายประเภทมากเกินไป ฐานภาษีควรมีเพียงฐานเดียว ที่ใช้กับผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศและผู้นำเข้ารถยนต์ อัตราภาษีไม่ควรมีหลายอัตรา ทำให้เกิดความยุ่งยากและไม่เป็นไปตามหลักของทฤษฎีภาษีอากรที่ดี เป็นการเสนอแนะเพื่อส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยแข่งขันได้มากขึ้น

## กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณอธิบดีกรมสรรพากร นายสุทธิชัย สังขมณี ที่ได้ระบุให้ผู้ศึกษาเข้าร่วมการฝึกอบรมในหลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 6 นี้

ขอขอบพระคุณท่านอาจารย์ที่ปรึกษาทั้ง 3 ท่าน ได้แก่ เอกอัครราชทูตอู๋ม เมลานนท์ ศาสตราจารย์ ดร.พลภัทร บุราคม และ ดร.เตชา ตั้งสีฟ้า ที่ได้กรุณาชี้แนะและให้คำปรึกษาเพื่อให้รายงานฉบับนี้มีความสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณผู้อำนวยการสถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ได้จัดหลักสูตรที่ดีเยี่ยมนี้ขึ้น ทำให้ผู้ศึกษามีโอกาสได้เรียนรู้ในสิ่งต่าง ๆ นอกเหนือจากขอบเขตของงานในกรมสรรพากร และกระทรวงการคลัง

ขอขอบคุณน้องๆ นบท.ทุกท่านสำหรับมิตรภาพ ความช่วยเหลือ และกำลังใจ

ขอขอบคุณสามีของผู้ศึกษา สำหรับกำลังใจ และความเข้าใจที่มีให้อย่างเสมอมา

อวยพร พุทธระกูล

สิงหาคม 2557

## สารบัญ

|   |    |
|---|----|
| บทสรุปสำหรับผู้บริหาร   | ง  |
| กิตติกรรมประกาศ   | จ  |
| สารบัญ  | ฉ  |
| สารบัญตาราง   | ช  |
| บทที่ 1 บทนำ  | 1  |
| 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา  | 1  |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา   | 5  |
| 1.3 ขอบเขตการศึกษา  | 6  |
| 1.4 วิธีการศึกษา  | 6  |
| 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ   | 6  |
| 1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ   | 6  |
| บทที่ 2 เอกสารและงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง   | 7  |
| 2.1 ประชาคมเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน   | 7  |
| 2.2 ภาพรวมเศรษฐกิจประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์   | 17 |
| 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับภาษาอากร   | 20 |
| 2.4 งานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง  | 23 |
| 2.5 กรอบแนวคิดในการศึกษา  | 25 |
| บทที่ 3 ผลการศึกษา  | 26 |
| 3.1 โครงสร้างภาษาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย  | 26 |
| 3.2 โครงสร้างภาษาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอินโดนีเซีย  | 30 |
| 3.3 โครงสร้างภาษาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศฟิลิปปินส์   | 32 |
| 3.4 เปรียบเทียบข้อมูลโครงสร้างภาษาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย<br>และประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ | 32 |
| 3.5 เปรียบเทียบข้อดีและข้อเสีย  | 35 |
| บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ   | 38 |
| 4.1 สรุปผลการศึกษา  | 38 |
| 4.2 ข้อเสนอแนะ  | 39 |
| บรรณานุกรม  | 40 |
| ประวัติผู้เขียน   | 41 |

## สารบัญตาราง

|             |   |    |
|-------------|---|----|
| ตารางที่ 1  | แสดงอัตราการเติบโตของรายได้ประชาชาติ จำแนกตามประเทศสมาชิก                 | 8  |
| ตารางที่ 2  | แสดงรายได้ประชาชาติต่อหัวประชากร (GAP PER Capita) จำแนกตามประเทศสมาชิก    | 8  |
| ตารางที่ 3  | แสดงการเปลี่ยนแปลงอัตราเงินเฟ้อของดัชนีราคาผู้บริโภค จำแนกตามประเทศสมาชิก | 9  |
| ตารางที่ 4  | แสดงอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ จำแนกตามประเทศสมาชิก              | 9  |
| ตารางที่ 5  | แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศสมาชิก             | 10 |
| ตารางที่ 6  | โครงสร้างภาษีสินค้ายานยนต์ของไทย  | 29 |
| ตารางที่ 7  | แสดงอัตราภาษีของรถยนต์แต่ละประเภทของอินโดนีเซีย                           | 30 |
| ตารางที่ 8  | โครงสร้างภาษีสินค้ายานยนต์ของอินโดนีเซีย                                  | 31 |
| ตารางที่ 9  | โครงสร้างภาษียานยนต์ของฟิลิปปินส์   | 32 |
| ตารางที่ 10 | การเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยกับประเทศอาเซียน        | 32 |
| ตารางที่ 11 | การเปรียบเทียบอัตราภาษีรถยนต์   | 34 |
| ตารางที่ 12 | สิทธิประโยชน์ทางภาษีรถยนต์ของไทย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์                 | 35 |
| ตารางที่ 13 | การเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสีย   | 36 |

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการร่วมมือกันของหลายประเทศในภูมิภาคอาเซียนอันได้แก่ ราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย สาธารณรัฐสิงคโปร์ บรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สหภาพพม่า สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งมีแผนในการรวมตัวกันทางด้านเศรษฐกิจภูมิภาคเพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีระหว่างประเทศ หรือตลาดสากล โดยมุ่งให้เกิดผลประโยชน์ร่วมและพัฒนาประเทศในภูมิภาคไปพร้อมๆ กัน ทั้งนี้การร่วมมือกันดังกล่าวจะส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรีตามข้อตกลงที่ให้แต่ละประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นรวมตัวเป็นชุมชนหรือประชาคมเดียวกันให้สำเร็จภายในปี พ.ศ.2558 (ค.ศ.2015) และการร่วมมือกันดังกล่าวในภาพรวมจึงมีความพยายามที่จะก่อให้เกิด 3 สิ่งสำคัญ อันได้แก่

1) ประชาคมการเมืองและความมั่นคงในอาเซียน (ASEAN Security Community - ASC) มุ่งให้ประเทศในภูมิภาคอยู่ร่วมกันอย่างสันติ มีระบบแก้ไขความขัดแย้งระหว่างกันได้ด้วยดี มีเสถียรภาพอย่างรอบด้าน มีกรอบความร่วมมือเพื่อรับมือกับภัยคุกคามความมั่นคงทั้งรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ๆ เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัยและมั่นคง

2) ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community - ASCC) เพื่อให้ประชาชนแต่ละประเทศอาเซียนอยู่ร่วมกันภายใต้แนวคิดสังคมที่เอื้ออาทร มีสวัสดิการทางสังคมที่ดี และมีความมั่นคงทางสังคม

3) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) มุ่งให้เกิดการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจ และการอำนวยความสะดวกในการติดต่อค้าขายระหว่างกัน อันจะทำให้ภูมิภาคมีความเจริญมั่งคั่ง และสามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่นๆ ได้ เพื่อความอยู่ดีกินดีของประชาชนในประเทศอาเซียน โดย

(1) มุ่งให้เกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน การพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการลดปัญหาความยากจนและความเหลื่อมล้ำทางสังคมภายในปี 2015

(2) มุ่งทำให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว (Single market and Production Base)

(3) ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียนเพื่อลดช่องว่างการพัฒนา และช่วยให้ประเทศเหล่านี้เข้าร่วมกระบวนการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน

(4) ส่งเสริมความร่วมมือในนโยบายการเงินและเศรษฐกิจมหภาคตลาดการเงินและตลาดทุน การประกันภัยและภาษีอากร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคม พัฒนาความ



ร่วมมือด้านกฎหมาย การเกษตร พลังงาน การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยการยกระดับการศึกษา และการพัฒนาฝีมือแรงงาน

ทั้งนี้ผลจากความร่วมมือกันดังกล่าวข้างต้น จะส่งผลให้แต่ละประเทศจะต้องมีการเตรียมการเพื่อให้ความร่วมมือกันเกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด แต่ละประเทศจึงต้องมีการจัดทำแผน และนโยบายต่างๆ โดยเฉพาะด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สำหรับรองรับการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ถือว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญในแต่ละประเทศ โดยเฉพาะประเทศสมาชิกที่มีการผลิตรถยนต์อันได้แก่ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และประเทศไทย

การรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ถือเป็นก้าวสำคัญของการยกระดับประเทศไทยสู่การดำเนินธุรกิจระดับสากล (Internationalization) เนื่องจากอาเซียนได้เปิดเสรีทางการค้ากับอีกหลายประเทศ เช่น ญี่ปุ่น จีน เกาหลี (อาเซียน+3) และญี่ปุ่น จีน เกาหลี อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ (อาเซียน+6) ไม่นับที่ไทยได้ทำความตกลงทางการค้า FTA แบบทวิภาคีกับอีกหลายๆ ชาติ ดังนั้น ประเทศไทยทั้งภาครัฐและเอกชนผู้ประกอบการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการ SMEs จึงจำเป็นต้องเร่งปรับตัวเพิ่มขีดความสามารถในการประกอบธุรกิจสู่ความเป็นสากล หรือ SMEs Internationalization ในอีกหลายๆ ด้าน เพื่อให้เกิดทั้งความสามารถแข่งขันได้ และเพื่อการอยู่รอดได้อย่างยั่งยืนในโลกของธุรกิจปัจจุบันที่เปิดกว้างและนับวันจะมีการแข่งขันที่รุนแรงยิ่งขึ้น เนื่องจากความเป็นสากลนั้น แม้เราไม่ก้าวออกไปทำธุรกิจนอกประเทศ ก็จะมีคนหรือธุรกิจจากนอกประเทศ ก้าวเข้ามาเกี่ยวพันในหลายขั้นตอนของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ในประเทศ และเมื่อธุรกิจในยุคที่ความเป็นสากลเข้ามามีบทบาทแทรกซึมอยู่ในห่วงโซ่อุปทาน เช่นนี้ ทั้งตัว SMEs และทั้งผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับ SMEs ไม่ว่าจะภาครัฐ ภาคเอกชน หรือสถาบัน องค์กร สมาคม ฯลฯ จึงต้องเปลี่ยนความคิดปรับจูนความเข้าใจเสียใหม่ว่าการก้าวเข้าสู่สากลนั้นไม่ใช่เรื่องของการส่งสินค้าออกไปขายในต่างประเทศแต่เพียงอย่างเดียว แต่ยังคงครอบคลุมไปถึงด้านอื่นๆ อีก เช่น เรื่องการบริหารจัดการที่เป็นระบบสากล เรื่องการนำเทคโนโลยีการผลิตที่ดีกว่าจากต่างประเทศเข้ามาใช้ เรื่องการแสวงหาและใช้แหล่งวัตถุดิบที่ถูกกว่าหรือดีกว่าจากต่างประเทศ การตลาดและการส่งออก เช่น การเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในต่างประเทศ การตั้งตัวแทนจำหน่ายในต่างประเทศ หรือแม้แต่การออกไปตั้งสำนักงานขายเองในต่างประเทศ (นัทธมน ภูมิไชย, 2556)

นอกจากนี้ ยังมีเรื่องของการลงทุน ทั้งที่เป็นการร่วมลงทุนโดยเป็นหุ้นส่วนกับต่างชาติผลิตสินค้าและบริการในประเทศเราเอง และการออกไปตั้งโรงงานผลิตสินค้าหรือเปิดกิจการบริการในต่างประเทศ การเรียนรู้และเข้าใจวัฒนธรรมในการทำธุรกิจระดับสากล ก็ถือเป็นความจำเป็นอย่างยิ่ง เช่น ต้องรู้ว่าการตอบจดหมายธุรกิจที่ได้รับทาง e-mail ต้องตอบภายในวันเดียวกันกับวันที่ได้รับ e-mail เพื่อแจ้งให้คู่ค้าได้รับรู้ว่าเราได้รับเรื่องแล้ว แม้จะยังไม่มีความชัดเจนให้ได้ในวันนั้นก็ตาม

เรื่องของการมีผู้ร่วมงานต่างชาติ ก็เป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้แล้ว ไม่ว่าจะเป็นการจ้างที่ปรึกษาต่างชาติ การจ้างพนักงานที่เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง และที่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ การเป็นพันธมิตรทางธุรกิจกับต่างชาติ รวมถึงการเป็นสมาชิกของสมาคมธุรกิจระหว่างประเทศ เมื่อหน่วยงานภาครัฐผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริม SME และตัวผู้ประกอบการ SMEs เอง ได้รับรู้หรือได้ทำความเข้าใจถึงความมีนัยสำคัญของการทำธุรกิจระดับสากลแล้ว ก็จะเห็นได้ว่าการเข้าสู่ยุค AEC ก็คือ

การปรับตัวเข้าสู่การทำธุรกิจระดับนานาชาติที่มีความเสรีในทางการค้า ไม่มีเรื่องของกำแพงภาษี มาเป็นอุปสรรคอีกต่อไป

ดังนั้น การเร่งช่วยกันกระตุ้นให้ SMEs ตระหนักถึงในการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ AEC ด้วยการเรียนรู้และการปรับตัวแบบ Internationalization ตามประเด็นที่กล่าวไว้ นำประเด็นเหล่านี้ มาสร้างเป็นวิสัยทัศน์หลักในการผลักดัน SMEs ไทยให้เข้าสู่ความเป็นผู้นำทางธุรกิจภาคการผลิต การค้าและภาคบริการ ในส่วนของการเป็นศูนย์กลางของห่วงโซ่อุปทานของอาเซียน นั่นก็คือการมุ่งสู่ ความเป็นสากล การก้าวสู่ความเป็นนานาชาติ หรือ “SMEs Internationalization” นั่นเอง

ในปี 2558 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือเออีซี จะเกิดขึ้นเต็มรูปแบบ ซึ่งจะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงในด้านเศรษฐกิจ การค้า และอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ของไทย เป็นฐานการผลิตขนาดใหญ่แห่งหนึ่งของโลกเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศทั้งในด้านการผลิต การตลาด การจ้างงาน การพัฒนาเทคโนโลยี และยัง ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรม เหล็ก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมกระจก เป็นต้น และยังเกี่ยวข้องกับธุรกิจต่างๆ อีกด้วย เช่น ธนาคาร สถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย และสมาคมต่างๆ เป็นต้น

สำหรับอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของไทย แม้ว่าในปัจจุบันประเทศไทยจะเป็นฐานการผลิตหลักในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเป็นตลาดรถยนต์และผู้ประกอบรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดใน เอเชีย แต่การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจภายในอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน ภายในปี พ.ศ. 2558 เป็นการเปิดเสรีการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตระหว่างประเทศสมาชิก ทั้งด้านการค้าสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงาน รวมถึงความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน

สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ได้มีการคาดการณ์ SMEs ที่มี แนวโน้มดีในปี 2556 ได้แก่

1) กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ จากการขยายตัวของการผลิตรถยนต์ ยอดผู้ส่งออกในประเทศจากนโยบายรถคันแรก และตลาดในต่างประเทศเริ่มทยอยฟื้นตัว โดยคาดว่าในปี 2556 การ ส่งออกรถยนต์จะขยายตัวได้มากกว่า 20% ซึ่ง SMEs กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และผู้ให้บริการ ประดับยนต์ ก็จะได้รับประโยชน์ไปด้วย

2) กลุ่มอุตสาหกรรมการเกษตรและพลังงานทดแทน เช่น ยางและผลิตภัณฑ์จากยางพารา มีแนวโน้มดีขึ้นจากเศรษฐกิจจีนที่ฟื้นตัว และการร่วมมือเพื่อลดกำลังการผลิตจะทำให้ราคายางพารา ดีขึ้น

3) กลุ่มผลิตภัณฑ์และบริการไลฟ์สไตล์ ที่สอดคล้องกับความต้องการและพฤติกรรม การบริโภคของคนเมือง คนชั้นกลาง และคนรุ่นใหม่ เช่น ของขวัญ ของชำร่วย สินค้าแฟชั่น สินค้าเชิง ศิลปวัฒนธรรม ซึ่งในประเทศไทยมี SMEs จำนวนมากที่ดำเนินธุรกิจด้านนี้

4) ธุรกิจในกลุ่มก่อสร้าง จะมีมูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้นในปี 2556 อันเป็นผลมาจาก มาตรการลงทุน ของภาครัฐตามกรอบแผนบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ แผนลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และการขยายตัวของ การก่อสร้างที่อยู่อาศัยและอาคารสำนักงานตามแนวรถไฟฟ้า ซึ่งมูลค่าการลงทุน

น่าจะขยายตัวได้มากกว่า 10% โดยSMEsที่เป็นผู้รับช่วงการผลิตจากผู้รับเหมารายใหญ่ก็จะได้ประโยชน์

5) ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มธุรกิจโทรคมนาคม เป็นผลมาจากความคืบหน้าของการประมูล 3G จะทำให้มูลค่าตลาดบริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เติบโตมากขึ้น รวมทั้งกลุ่มเคเบิลและทีวีดาวเทียมที่คาดว่าจะมีปริมาณผู้รับชมในกลุ่มนี้เพิ่มขึ้น เพราะมีผู้ดำเนินการรายใหม่เข้ามาแข่งขัน ซึ่งก็มี SMEsหลายกลุ่มที่เกี่ยวข้อง เช่น กลุ่มที่พัฒนาแอปพลิเคชัน กลุ่มผู้ผลิต digital content กลุ่มผู้ผลิต computer graphic กลุ่มผู้ผลิตรายการบันเทิง เป็นต้น

6) กลุ่มการผลิตและบริการเพื่อสุขภาพและความงาม เช่น อาหารเสริม สมุนไพร เครื่องสำอาง อุปกรณ์และเครื่องมือทางการแพทย์ บริการด้านสุขภาพ บริการด้านความงาม เป็นต้น ซึ่งในประเทศไทยมีSMEsเป็นผู้ผลิตและผู้ให้บริการทางด้านนี้จำนวนมาก

7) กลุ่มธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ทั้งโรงแรมที่พัก ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก บริการรถรับจ้างรถเช่า เนื่องจากการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของตลาดนักท่องเที่ยว และแนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีน เศรษฐกิจเอเชีย-อาเซียน และบางประเทศในยุโรป ซึ่งเป็นกลุ่มที่นิยมมาท่องเที่ยวในประเทศไทย

8) กลุ่มธุรกิจด้านสันตนาการ เนื่องจากความต้องการบริการด้านนี้ขยายตัวมากขึ้น ประกอบกับการมีคู่แข่งทางขยายตลาดไปในเอเชียและอาเซียนมากขึ้น ธุรกิจกลุ่มนี้ ก็เช่น ภาพยนตร์ละคร ดนตรี กีฬา ข่าวสาร สารคดี รายการทีวี และเคเบิลทีวี มีทั้งSMEsที่ดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้เอง และ SMEs ที่รับช่วงงานจากธุรกิจรายใหญ่

จากการวิเคราะห์ศักยภาพของประเทศไทย พบว่ามีจุดแข็งที่สำคัญ ได้แก่

- 1) ประเทศไทยมีแรงงานที่มีทักษะฝีมือเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ
- 2) มีวัตถุดิบทางการเกษตรที่มีศักยภาพ ทั้งในด้านปริมาณ คุณภาพ และมีผลผลิตที่หลากหลาย เช่น ข้าว ยางพารา อ้อย ผักและผลไม้สด เป็นต้น
- 3) มีที่ตั้งเหมาะสมในด้านการศูนย์กลางภูมิภาค ทำให้มีข้อได้เปรียบหลายด้าน โดยเฉพาะการขนส่ง
- 4) การคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและทางอากาศ ครอบคลุมและรองรับได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จุดอ่อนที่สำคัญ ประกอบด้วย

- 1) ภาคการผลิตของไทยยังมีประสิทธิภาพต่ำ เห็นได้จากข้อมูลการสำรวจปัจจัยในการแข่งขันทั้ง 4 ด้าน ที่สถาบัน IMD ได้ดำเนินการสำรวจไว้
- 2) การขาดแคลนแรงงานจากค่านิยมเกี่ยวกับการทำงานและการเรียนที่ผิดๆ โดยให้ความสำคัญกับภาพลักษณ์มากกว่าการนำไปใช้จริง
- 3) การกระจุกตัวของพื้นที่อุตสาหกรรมทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ และการอพยพแรงงานเข้ามาทำงานใน กทม.และปริมณฑล รวมทั้งในพื้นที่ภาคตะวันออก
- 4) อุตสาหกรรมหลักของประเทศยังต้องพึ่งพาเงินทุนจากต่างประเทศ
- 5) สินค้าอุตสาหกรรมยังมีการเชื่อมโยงวัตถุดิบจากภาคการเกษตรไม่มากนัก แม้ว่าภาคการเกษตร จะมีความสำคัญกับประเทศมาอย่างช้านาน

อินโดนีเซีย มีตลาดรถยนต์ที่เติบโตเร็วที่สุดในอาเซียน โดยช่วงปี พ.ศ. 2549-2556 พบว่ามีการเติบโตเกือบ 2 เท่าตัว ทำให้ผู้ผลิตต้องเพิ่มกำลังการผลิตมากขึ้น ดังนั้นปัจจัยเรื่องอุปสงค์จึงเป็นสิ่งสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจลงทุนหรือขยายการผลิตของนักลงทุนทั้งจากญี่ปุ่น ยุโรป และสหรัฐฯ รัฐบาลอินโดนีเซียยังมีนโยบายชัดเจนในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยกำหนด

โปรดักต์แชมเปียนที่คล้ายคลึงกับไทยคือ Low cost green car (สถาบันยานยนต์,2557) นอกจากนี้อินโดนีเซียมีข้อได้เปรียบในเรื่องแรงงานที่เพียงพอ มีอัตราจ้างต่ำกว่า ในขณะที่ไทยมีปัญหาในด้านนี้อยู่มาก ส่วนฟิลิปปินส์ พบว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ยังไม่ประสบผลสำเร็จมากนัก เนื่องจากปัญหาทางการเมือง อีกทั้งการคมนาคมขนส่งทางถนนยังไม่สะดวกเท่าที่ควร ดังนั้นความต้องการยานยนต์ในประเทศจึงมีอยู่ไม่มาก มีแนวโน้มการเติบโตต่อเนื่องอย่างช้าๆ ทำให้มีการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมไม่ใหญ่นัก รัฐบาลฟิลิปปินส์ได้แก้ปัญหาด้วยการกำหนดนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมขึ้นมา เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุนเพื่อการส่งออก อย่างไรก็ตามการที่ฟิลิปปินส์มีลักษณะเป็นเกาะขนาดเล็ก กระจุกกระจายทำให้ยากต่อการตั้งโรงงานผลิตที่ต้องการพื้นที่ขนาดใหญ่ นอกจากนี้ฟิลิปปินส์จัดว่าเป็นประเทศที่มีการกีดกันทางการค้าสูงโดยเฉพาะอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี(Non-Tariff Barrier : NTB) ที่หากมีผู้ประกอบการในประเทศได้รับความเดือดร้อนจากสินค้านำเข้า อาจใช้มาตรการจำกัดการนำเข้าได้

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจภายในอาเซียนนั้น อาจส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการ ผลกระทบในด้านบวก หมายถึงขนาดตลาดที่ใหญ่ขึ้นจากการรวมเป็นตลาดเดียว เนื่องจากมีประชากรกว่า 580 ล้านคน ทำให้สร้างความน่าสนใจและดึงดูดการค้าและการลงทุน เป็นการลดอุปสรรค กีดกันทางการค้าโดยเฉพาะมาตรการที่ไม่ใช่ทางด้านภาษี อีกทั้งยังเป็นแหล่งส่งเสริมวัตถุดิบซึ่งกันและกันภายในอาเซียน ตลอดจนเป็นการเพิ่มอำนาจการต่อรองจากการสร้างพันธมิตรร่วมกันในภูมิภาค อย่างไรก็ตามผลกระทบต่อด้านลบที่จะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการไทย ได้แก่ การแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้น เนื่องจากคู่แข่งในกลุ่มที่เคยมีศักยภาพต่ำกว่า และในกลุ่มที่มีศักยภาพที่อยู่ในระดับเดียวกับประเทศไทยนั้น ได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุน อาจพัฒนาศักยภาพได้มากกว่าประเทศไทยได้

จากสภาพปัญหาและความสำคัญที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้ศึกษาในฐานะสรรพากรพื้นที่กรมสรรพากร ซึ่งกำกับดูแลงานด้านบริหารจัดการส่งเสริมและการจัดเก็บภาษีของกรมสรรพากร จึงมีความสนใจที่ศึกษา เรื่อง ศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยกับประเทศอาเซียน เพื่อเป็นแนวทางการเพิ่มศักยภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างภาษี ฐานภาษี อัตราภาษี และสิทธิประโยชน์ อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์

1.2.2 เพื่อเสนอแนะแนวทางปรับปรุงโครงสร้างภาษีของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยให้สามารถแข่งขันได้มากขึ้น

### 1.3 ขอบเขตการศึกษา

ผู้ศึกษาทำการศึกษาโครงสร้างภาษา ฐานภาษา อัตราภาษา และสิทธิประโยชน์ทางภาษาของอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ โดยมีระยะเวลาการศึกษาตั้งแต่เดือนมิถุนายน ถึงเดือนสิงหาคม 2557

### 1.4 วิธีการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาในเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการศึกษา ค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) ได้แก่ หนังสือ เอกสารทางวิชาการ บทความ ผลงาน รายงาน งานวิจัย และเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง

### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทำให้ทราบถึงความเหมือนและความแตกต่างของโครงสร้างภาษาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์

1.5.2 ทำให้ทราบถึงแนวทางการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและนำผลการศึกษาที่ได้ไปเสนอแนะให้กับกรมสรรพากรและส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินนโยบายทางภาษา เป็นข้อมูลสำคัญในการนำไปกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ แผนงาน และโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์

### 1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

กลุ่มประเทศอาเซียน หมายถึง ประเทศสมาชิกประชาคมอาเซียน 10 ประเทศ ประกอบด้วย อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน กัมพูชา ลาว ฟิลิปปินส์ เมียนมาร์ และเวียดนาม การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้กำหนดประเทศอาเซียนเพื่อใช้ในการศึกษาเปรียบเทียบ 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์

อุตสาหกรรมยานยนต์ หมายถึง อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบ พัฒนา ผลิต หารตลาด และจัดจำหน่ายยานยนต์

โครงสร้างภาษา หมายถึง ภาวะภาษาและค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่ต้องชำระให้กับรัฐบาลในการจำหน่ายรถยนต์

ฐานภาษา หมายถึง สิ่งที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษ โดยนำอัตราภาษาไปคูณกับฐานภาษา จะได้จำนวนภาษที่ต้องชำระ

อัตราภาษี หมายถึง อัตราที่เรียกเก็บภาษจากฐานภาษา เพื่อนำไปคำนวณผลลัพธ์ภาษอากรที่จะต้องจ่ายให้รัฐบาล

สิทธิประโยชน์ทางภาษี หมายถึง เงินที่ส่งเข้าหรือจ่ายออกจากกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ รวมทั้งผลประโยชน์ของกองทุน จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีแบบ EEE (Exempted, Exempted, Exempted)

## บทที่ 2

### แนวคิดทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “ศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย และประเทศอาเซียน” ในครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาค้นคว้าเอกสาร วารสาร ตำรา บทความทางวิชาการ และผลงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างกรอบแนวคิดในการศึกษา ดังนี้

1. ประชาคมเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน
2. ภาพรวมเศรษฐกิจประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์
3. แนวคิดเกี่ยวกับภาคีอากร
4. งานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
5. กรอบแนวคิดในการศึกษา

#### 2.1 ประชาคมเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน

ปัจจุบัน ขนาดเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนมีมูลค่าประมาณ 1.5 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยที่ประเทศอินโดนีเซียมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดคือ ประมาณ 550,000 เหรียญ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 37 รองลงมาคือ ประเทศไทย มีขนาดเศรษฐกิจ 264,230 เหรียญสหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18 ส่วนมาเลเซียมีขนาดเศรษฐกิจ ใหญ่เป็นอันดับ 3 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13 หากพิจารณาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (2007 – 2009) พบว่า อินโดนีเซียมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุด และเมื่อพิจารณาทางด้านรายได้ต่อหัวประชากร ในประเทศที่มีฐานการผลิต ยานยนต์ 5 ประเทศ พบว่า มาเลเซียมีรายได้ต่อหัวประชากรมากที่สุดคือ 6,769.5 ดอลลาร์สหรัฐ รองลงมาคือ ประเทศไทย คือ 3,949.5 ดอลลาร์สหรัฐ ประเทศอินโดนีเซีย 2,362.1 ดอลลาร์สหรัฐ ประเทศฟิลิปปินส์ 1,747.3 ดอลลาร์สหรัฐ และเวียดนาม 1,104.2 ดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ

ตารางที่ 1 แสดงอัตราการเติบโตของรายได้ประชาชาติ จำแนกตามประเทศสมาชิก

| Country           | ปีฐาน | 2007 | 2008 | 2009 |
|-------------------|-------|------|------|------|
| Brunei Darussalam | 2000  | 0.2  | -1.9 | 0.2  |
| Cambodia          | 2000  | 10.2 | 6.0  | 0.1  |
| Indonesia         | 2000  | 6.3  | 6.0  | 4.5  |
| Laos              | 1990  | 6.0  | 8.4  | 4.6  |
| Malaysia          | 1987  | 6.3  | 4.6  | -1.7 |
| Myanmar           | 1990  | 5.6  | 4.5  | 4.3  |
| Philippines       | 1985  | 7.4  | 3.6  | 0.9  |
| Singapore         | 1995  | 8.2  | 1.4  | -2.0 |
| Thailand          | 1988  | 4.9  | 2.5  | -2.3 |
| Vietnam           | 1994  | 8.5  | 6.3  | 5.2  |
| ASEAN             | N/A   | 6.5  | 4.4  | 1.3  |
| BCLMV             | N/A   | 7.5  | 5.6  | 4.4  |

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

ตารางที่ 2 แสดงรายได้ประชาชาติต่อหัวประชากร (GAP Per Capita) จำแนกตามประเทศสมาชิก

(หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ)

| Country           | 2007     | 2008     | 2009     |
|-------------------|----------|----------|----------|
| Brunei Darussalam | 31,489.0 | 36,308.0 | 34,827.0 |
| Cambodia          | 601.2    | 755.6    | 693.2    |
| Indonesia         | 1,910.2  | 2,245.0  | 2,362.1  |
| Laos              | 736.1    | 926.8    | 969.6    |
| Malaysia          | 6,843.7  | 8,008.2  | 6,769.5  |
| Myanmar           | 332.7    | 361.7    | 403.5    |
| Philippines       | 1,657.8  | 1,843.6  | 1,747.3  |
| Singapore         | 36,440.4 | 38,942.9 | 35,602.0 |
| Thailand          | 3,741.5  | 4,103.2  | 3,949.5  |
| Vietnam           | 833.4    | 1,050.5  | 1,104.2  |
| ASEAN             | 2,249.6  | 2,580.3  | 2,520.4  |
| BCLMV             | 706.3    | 861.3    | 896.2    |

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

ตารางที่ 3 แสดงการเปลี่ยนแปลงอัตราเงินเฟ้อของดัชนีราคาผู้บริโภค จำแนกตามประเทศสมาชิก

| Country           | ปีฐาน | 2007 | 2008  | 2009 |
|-------------------|-------|------|-------|------|
| Brunei Darussalam | 2002  | 0.3  | 2.7   | 2.1  |
| Cambodia          | 2000  | 7.7  | 6.5   | -0.7 |
| Indonesia         | 2007  | 6.4  | 11.3  | 5.0  |
| Laos              | 2006  | 3.7  | 8.6   | -0.5 |
| Malaysia          | 2005  | 2.0  | 5.5   | 0.5  |
| Myanmar           | 2000  | 34.9 | 26.8  | -    |
| Philippines       | 2000  | 2.8  | 9.3   | 3.3  |
| Singapore         | 2004  | 2.1  | -4.0  | 0.6  |
| Thailand          | 2002  | 2.2  | -9.8  | -2.4 |
| Vietnam           | 2005  | 8.3  | -11.7 | -1.3 |

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

ตารางที่ 4 แสดงอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ จำแนกตามประเทศสมาชิก

| Country           | สกุลเงิน      | 2007     | 2008     | 2009     |
|-------------------|---------------|----------|----------|----------|
| Brunei Darussalam | Dollar (B \$) | 1.5      | 1.4      | -        |
| Cambodia          | Reil          | 4,080.0  | 4,079.0  | 4,155.0  |
| Indonesia         | Rupiah        | 9,164.0  | 9,691.0  | 10,370.0 |
| Laos              | Kip           | 9,567.0  | 8,744.0  | 8,526.0  |
| Malaysia          | Riggit        | 3.4      | 3.3      | 3.5      |
| Myanmar           | Kyat          | 1,156.0  | 1,103.0  | 13,214.0 |
| Philippines       | Peso          | 45.7     | 44.5     | 47.6     |
| Singapore         | Dollar (S \$) | 1.5      | 1.4      | 1.4      |
| Thailand          | Baht          | 34.5     | 33.3     | 34.3     |
| Vietnam           | Dong          | 16,121.0 | 16,303.0 | 17,067.0 |

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ



ตารางที่ 5 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศสมาชิก

| ประเทศ                              | ไทย     | อินโดนีเซีย | ฟิลิปปินส์ |
|-------------------------------------|---------|-------------|------------|
| ภาพรวมของทั้งประเทศ                 | 26 (26) | 35(42)      | 39(43)     |
| 1. เศรษฐกิจ                         | 6(14)   | 27(41)      | 34(51)     |
| 1.1 เศรษฐกิจในประเทศ                | 35      | 20          | 42         |
| 1.2 การค้าระหว่างประเทศ             | 5       | 34          | 31         |
| 1.3 การลงทุนระหว่างประเทศ           | 38      | 45          | 56         |
| 1.4 การจ้างงาน                      | 3       | 17          | 27         |
| 1.5 ระดับราคา                       | 4       | 29          | 18         |
| 2. ประสิทธิภาพของภาครัฐ             | 18(17)  | 23(33)      | 31(42)     |
| 2.1 ฐานะการคลัง                     | 14      | 7           | 42         |
| 2.2 นโยบายการคลัง                   | 7       | 4           | 10         |
| 2.3 การอบการบริการด้านสถาบัน        | 32      | 34          | 41         |
| 2.4 กฎหมายด้านธุรกิจ                | 28      | 51          | 48         |
| 2.5 การอบการบริการด้านสังคม         | 33      | 52          | 23         |
| 3. ประสิทธิภาพของภาคเอกชน           | 20(25)  | 34(38)      | 32(32)     |
| 3.1 ผลผลิตภาพและประสิทธิภาพ         | 49      | 47          | 48         |
| 3.2 ตลาดแรงงาน                      | 2       | 9           | 3          |
| 3.3 การเงิน                         | 18      | 34          | 36         |
| 3.4 การบริหารจัดการ                 | 13      | 40          | 31         |
| 3.5 ทัศนคติและค่านิยม               | 19      | 28          | 32         |
| 4. โครงสร้างพื้นฐาน                 | 46(42)  | 55(55)      | 56(56)     |
| 4.1 สาธารณูปโภค                     | 26      | 43          | 56         |
| 4.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี   | 48      | 52          | 29         |
| 4.3 โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ | 40      | 48          | 56         |
| 4.4 สุขภาพและสิ่งแวดล้อม            | 51      | 56          | 48         |
| 4.5 การศึกษา                        | 47      | 55          | 56         |

หมายเหตุ: ในวงเล็บคือ อันดับความสามารถในการแข่งขันปี 2009

### 2.1.1 อุตสาหกรรมยานยนต์ของกลุ่มประเทศอาเซียน (ไทย, อินโดนีเซีย และ ฟิลิปปินส์)

อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยถือกำเนิดขึ้นมานานกว่า 50 ปี จากอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ สู่การเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยข้อมูลล่าสุดในปี พ.ศ.2554 ระบุว่า ประเทศไทยผลิตรถยนต์มากเป็นลำดับ

ที่ 15 ของโลก ด้วยจำนวนการผลิต 1.5 ล้านคัน ซึ่งในจำนวนนี้เป็นการผลิตเพื่อการส่งออกมากกว่า ร้อยละ 50 ดังนั้นการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย ไม่เพียงแต่ต้องคำนึงถึงความต้องการของผู้บริโภค ในประเทศ แต่ยังต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงแนวโน้มรสนิยมของผู้บริโภคทั่วโลกอีกด้วย และจาก การที่อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงในระดับโลกดังที่ได้กล่าวแล้วนั้น ใน การกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาใน 5 - 10 ปีข้างหน้า จึงต้องพิจารณาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง ของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งในระดับโลก ภูมิภาค และในประเทศ อันเนื่องมาจากการค้าเสรีที่ทำให้ การแข่งขันไม่สามารถขีดจำกัดตัวเองไว้เพียงการแข่งขันภายในประเทศได้อีกต่อไป ข้อตกลงการค้า เสรีทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี จะเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความได้เปรียบให้กับอุตสาหกรรม ยานยนต์ไทย

นอกจากนี้ แนวโน้มความเข้มงวดของระดับมาตรฐานมลพิษและความปลอดภัยซึ่ง เกี่ยวข้องกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม จะส่งผลต่อแนวโน้มการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคต รวมถึงแนวโน้มการปรับราคาที่สูงขึ้นของน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทฟอสซิล ทำให้ผู้ประกอบการต้อง เริ่มหันมาพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ที่สามารถใช้พลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก ไม่ว่าจะเป็น เอทานอลไบโอดีเซล หรือไฮโดรเจน ไปจนถึงเทคโนโลยียานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ อย่างเช่น รถไฮบริด รถไฟฟ้า เป็นต้น ซึ่งในกรณีของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กล่าวได้ว่า มีความได้เปรียบจาก การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่มีคุณสมบัติของรถยนต์ในระดับสากล โดยสามารถผลิตรถยนต์เพื่อ ส่งออกไปทั่วโลก มิได้จำกัดอยู่เพียงการผลิตเพื่อรองรับตลาดในประเทศเพียงอย่างเดียว นโยบายของ การไม่มีรถยนต์แห่งชาติ และส่งเสริมการลงทุนอย่างเสรีโดยสร้างความเท่าเทียมในการแข่งขันให้กับผู้ ลงทุนในประเทศ ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของทั้งรถยนต์นั่ง รถปิกอัพ 1 ตัน และ รถจักรยานยนต์ ที่มีการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ชนิดละมากกว่า 2 ล้านคันต่อปี โดยมี ปริมาณการผลิตเพื่อส่งออกรถยนต์ไปยังทั่วโลก 1 ล้านคันต่อปี

### 2.1.2 พัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศสมาชิกอาเซียน นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์

แม้ว่าประเทศสมาชิกอาเซียนจะตั้งอยู่ในภูมิภาคที่ใกล้เคียงกัน แต่สภาพ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของแต่ละประเทศยังคงมีความแตกต่างกัน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้ อุตสาหกรรมยานยนต์ในแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ทั้งในด้านอุปสงค์ ที่ผู้บริโภคมีรสนิยม แตกต่างกัน และอุปทานที่ความสามารถในการผลิตยานยนต์มีไม่เท่ากัน ซึ่งส่งผลต่อเนื่องทำให้ นโยบายเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ของแต่ละประเทศแตกต่างกัน ดังนี้

1) ประเทศไทย ในอดีตเป็นประเทศเกษตรกรรม ประชาชนต้องการพาหนะเพื่อ ขนส่งสินค้าเกษตร จึงกำหนดให้รถปิกอัพเป็นผลิตภัณฑ์เป้าหมาย (Product champion) และใน เวลาต่อมาแนวโน้มการใช้รถยนต์ของผู้บริโภคในประเทศเปลี่ยนแปลงไปสู่การใช้รถยนต์นั่งขนาด กลางมากขึ้น ประกอบกับการตั้งเป้าหมายที่จะให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ของภูมิภาค เอเชีย ซึ่งภาครัฐตระหนักว่า การส่งเสริมการผลิตรถปิกอัพเพียงอย่างเดียว อาจไม่สามารถตอบสนอง ความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนเป็นสังคมเมืองมากขึ้น จึงกำหนดให้รถประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากล ที่เป็นผลิตภัณฑ์เป้าหมายตัวที่สองที่จำเป็นต้องเกิดขึ้น จะต้องสอดคล้องกับแนวทาง ดังกล่าว และต้องเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ที่แสดงให้เห็นถึงศักยภาพการผลิตของประเทศไทยและสามารถ

สร้างการยอมรับได้ในระดับสากล ซึ่งนั่นคือจุดเริ่มต้นของนโยบายรถยนต์นั่งประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หรือ Eco-Car (เพียงใจ แก้วสุวรรณ,2550)

2) ประเทศอินโดนีเซีย สภาพสังคมมีลักษณะครอบครัวใหญ่ จึงนิยมใช้รถยนต์นั่งที่สามารถบรรทุกสมาชิกครอบครัวที่มีจำนวนมากได้ ทำให้รัฐส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (Multi-purpose Vehicle - MPV) และเพื่อเป็นการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศมีความแข็งแกร่ง ภาครัฐจึงส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีราคาถูก

3) ประเทศฟิลิปปินส์ ด้วยสภาพภูมิประเทศที่เกิดภัยธรรมชาติอยู่บ่อยครั้ง อีกทั้งสถานะเศรษฐกิจและการเมืองที่ไม่มีเสถียรภาพ ทำให้ไม่มีการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประเภทใดประเภทหนึ่งโดยเฉพาะ แต่เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์บางประเภท คือ เป็นฐานการผลิตระบบส่งกำลัง (Transmission) ประเภท Manual transmission สำหรับปิกอัพ<sup>1</sup>

### 2.1.3 ความตกลงด้านมาตรฐานและการรับรองผลิตภัณฑ์ยานยนต์ของอาเซียน

ในปัจจุบันได้มีการทำความสอดคล้องด้านมาตรฐานระหว่างกัน (Standard harmonization) ในส่วนของมาตรฐานด้านยานยนต์มากขึ้น ซึ่งองค์การสหประชาชาติ ได้จัดตั้งคณะทำงานด้านมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ เนื่องจากเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ที่เรียกว่า คณะทำงานคณะที่ 29 (Working Party on the Construction of Vehicles 29-WP29) ดำเนินการกำหนดมาตรฐานยานยนต์โดยมีข้อตกลงสำคัญ 2 ฉบับ ได้แก่

1) ข้อตกลง 1958 Agreement ซึ่งสมาชิก WP29 ประเทศใดลงนามข้อตกลงในมาตรฐานใดสามารถยอมรับผลการทดสอบระหว่างประเทศที่ลงนามข้อตกลงในมาตรฐานเดียวกัน ได้ ดำเนินการกำหนดมาตรฐานด้านยานยนต์ที่เรียกว่ามาตรฐาน UN ECE ปัจจุบันมีประเทศที่เป็นสมาชิกไม่เฉพาะในกลุ่มประเทศยุโรป แต่ยังครอบคลุมในอีกหลายประเทศทั่วโลก รวมทั้งญี่ปุ่น ปัจจุบันมีสมาชิกทั้งหมด 48 ประเทศ โดยประเทศไทยได้ลงนามเป็นสมาชิกในข้อตกลงนี้ในเดือน พฤษภาคม 2549 และใช้รหัส E53 แต่ยังไม่ีผลเนื่องจากประเทศไทยยังไม่ได้ลงนามในข้อตกลงมาตรฐานใด

2) ข้อตกลง 1998 Agreement เป็นข้อตกลงเกี่ยวกับข้อกำหนดทางด้านเทคนิค โดยสมาชิกในภาคี WP29 ประเทศใดลงนามข้อตกลง 1998 Agreement ในมาตรฐานตัวใด จะสามารถ เข้าไปร่วมร่างแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานนั้น ๆ ได้ โดยมาตรฐานที่ใช้เป็นมาตรฐาน Global Technical Regulation (GTR) ปัจจุบันมีสมาชิก 31 ประเทศ

ในขณะที่การดำเนินการร่างกรอบความตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Arrangement : MRA) ด้านมาตรฐานและการรับรองยานยนต์ที่สำคัญในปัจจุบันคือกรอบ ASEAN MRA ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการเป็นตลาดเดียว (Single market) ของกลุ่มประเทศ ASEAN ตามกรอบความตกลงความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) ที่มีเป้าหมายในปี พ.ศ.2558 (2015) ทั้งนี้เพื่อให้เป็นการอำนวยความสะดวกด้านการค้า รวมถึงลดขั้นตอนและขจัดอุปสรรคด้านมาตรการที่มีใช้ภายใน ทั้งนี้ผู้รับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว คือ คณะกรรมการที่ปรึกษาด้านมาตรฐานและคุณภาพของอาเซียน (ASEAN Consultative Committee for standards and Quality - ACCSQ) โดยคณะกรรมการ ACCSQ มี

<sup>1</sup>รถปิกอัพ (pick-up) หมายถึง รถกระบะขนาด 1 คัน

มติจัดตั้งคณะทำงานด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์ (Automotive product working group - APWG) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการตามมาตรฐานและการรับรอง รวมทั้งจัดอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้าสำหรับผลิตภัณฑ์ยานยนต์ ปัจจุบัน APWG เริ่มดำเนินการปรับมาตรฐานและกฎระเบียบทางเทคนิคให้สอดคล้องกัน โดยใช้มาตรฐานของ UN ECE เป็นพื้นฐาน และจัดทำ MRA ในเรื่องผลการทดสอบ โดยใช้แนวทางของ UN ECE มาปรับใช้แล้วกว่า 50 รายการ ซึ่งในระยะแรก กำหนดจำนวน 19 รายการ ภายในปี พ.ศ.2558(สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม,2555)

#### 2.1.4 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2013-2031 (พ.ศ.2555-2574)

จากแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 2013-2031 (พ.ศ.2555-2574) ได้กำหนดรายละเอียดของแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก รวมทั้งแนวทางการพัฒนายานยนต์ในแต่ละช่วงคือ ระยะสั้น 5 ปี ระยะกลาง 10 ปี และระยะยาว 20 ปี ซึ่งจากอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์นั้น เป็นอุตสาหกรรมที่ไทยจัดได้ว่ามีบทบาทในการเป็นผู้ผลิตตามเจ้าของตราสินค้าที่เป็นบริษัทข้ามชาติเข้ามาลงทุน จึงจำเป็นต้องสร้างแรงงานและโครงสร้างสนับสนุนให้มีความพร้อมเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศอย่างต่อเนื่องและขยายไปสู่การส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และผลักดันให้เกิดการใช้วัตถุดิบจากภายในประเทศมากกว่าการนำเข้าจากต่างประเทศ

แนวทางในการพัฒนาให้ประเทศไทยสามารถก้าวเข้าสู่การเป็นฐานการผลิตแห่งเอเชียได้นั้น ประกอบด้วย 4 แนวทางหลัก โดยมีการวางแนวทางการพัฒนาที่ครอบคลุมทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อย รายละเอียดดังนี้

1) ยกกระดับฝีมือแรงงานเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและรองรับเทคโนโลยีในอนาคตปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทยขาดแคลนแรงงานประมาณ 100,000 คน และประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะขาดแรงงานฝีมือมากยิ่งขึ้นในอนาคต เพื่อคงไว้ซึ่งขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระยะสั้นและระยะยาว จำเป็นต้องมีการยกระดับฝีมือแรงงานในทุกแขนง เพื่อยกระดับความสามารถในการผลิต และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันในระดับโลก นอกจากการเร่งการพัฒนาทักษะแรงงานที่ขาดแคลนในปัจจุบันแล้ว จะต้องวางแนวทางการพัฒนาทักษะแรงงานเพื่อรองรับเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคตที่จะมีเทคโนโลยีระดับสูงเพิ่มขึ้น

การสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษาและภาคอุตสาหกรรม จะทำให้ภาคอุตสาหกรรมสามารถสื่อสารความต้องการทักษะแรงงานแก่สถาบันการศึกษาเพื่อพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนร่วมกันและร่วมประเมินผลคุณภาพหลักสูตรและผู้จบการศึกษาเพื่อการพัฒนาฝีมือแรงงานในอนาคตและเพื่อสร้างความมั่นคงและความก้าวหน้าในสายอาชีพแก่แรงงาน จึงจำเป็นต้องพัฒนาความก้าวหน้าในสายอาชีพของแรงงานให้ชัดเจน จะทำให้แรงงานฝีมือรับรู้ว่าอาชีพการงานมีความมั่นคงและสามารถพัฒนาอาชีพการงาน เพื่อแก้ไขปัญหาด้านทัศนคติของแรงงาน รวมถึงการสร้างมาตรฐานการรับรองทักษะฝีมือแรงงาน โดยความร่วมมือระหว่างกระทรวงแรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงศึกษาธิการ และภาคอุตสาหกรรม เพื่อสร้างมาตรฐานแรงงานที่เป็นที่ยอมรับจากทุกภาคส่วนและกำหนดค่าจ้างแรงงานที่เหมาะสมตาม

ความรู้ความสามารถของแรงงาน ก็จะสร้างความมั่นคงในอาชีพและความก้าวหน้าในสายอาชีพแก่แรงงานเพิ่มมากขึ้น

2) พัฒนาผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิตเพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของประเทศและสร้างการพึ่งพาเทคโนโลยีภายในประเทศการวางนโยบายระยะยาวต้องมีความชัดเจนเพื่อส่งสัญญาณที่ดีแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ทำให้เกิดความเชื่อมั่นและเกิดการลงทุนในประเทศอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้จะต้องทบทวนโครงการหรือมาตรการที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ และความโปร่งใสและเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการทุกระดับ โดยเฉพาะนโยบายพลังงานสำหรับยานยนต์ที่ชัดเจน พิจารณาโครงสร้างภาษีโดยมีการประเมินความคุ้มค่าของมาตรการต่างๆ อย่างรอบคอบ และสร้างความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการในประเทศทั้งผู้ประกอบการไทย และผู้ประกอบการต่างชาติ

การวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ และกระบวนการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศ สามารถพัฒนาและยกระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิต โดยมีผู้ประกอบการไทยเป็นผู้วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีมากยิ่งขึ้น ทั้งผู้ประกอบการขนาดใหญ่และผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) สามารถเน้นการสร้างมูลค่า (Value creation) ให้เกิดผลประโยชน์ภายในประเทศสูงสุด โดยมีแนวทางในการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ของประเทศไทย ดังนี้

(1) ผลิตและส่งออกรถยนต์ไฮบริดและรถไฟฟ้า รวมถึงชิ้นส่วนและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น แบตเตอรี่ ระบบชาร์จไฟฟ้า ระบบเปลี่ยนแบตเตอรี่ สถานีชาร์จไฟฟ้า เป็นต้น

(2) ดึงดูดความสนใจบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นนำของโลก เพื่อให้เกิดฐานการผลิตชิ้นส่วนเทคโนโลยีระดับสูง และส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ผู้ประกอบการไทย และพัฒนาให้เกิดฐานการวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนในประเทศไทย

(3) สร้างมาตรฐานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในประเทศไทยเทียบเท่ากับกลุ่มประเทศยุโรปเพื่อสร้างภาพลักษณ์สินค้ายานยนต์คุณภาพสูง

(4) เตรียมความพร้อมในการพัฒนารถ Fuel Cell ใน 20 ปี ข้างหน้า

และเพื่อสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาของผู้ประกอบการไทยเพื่อการพัฒนาและยกระดับผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิต ศูนย์ทดสอบและสนามทดสอบมีความจำเป็นอย่างมากเนื่องจากมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจะมีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น สินค้ายานยนต์จึงจำเป็นต้องผ่านการตรวจสอบมาตรฐานและคุณภาพอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าไปยังประเทศพัฒนาแล้ว

ในอนาคต เนื่องจากขาดแคลนแรงงานและความต้องการรวดเร็วและแม่นยำในการผลิตเครื่องจักรการผลิตจะมีบทบาทมากยิ่งขึ้น แต่ประเทศไทยต้องพึ่งพาการนำเข้าเครื่องจักรการผลิตจากต่างประเทศ โดยในปี 2009 (พ.ศ.2552) ประเทศไทยต้องนำเข้าเครื่องจักรเป็นมูลค่ากว่า 1 แสนล้านบาท ดังนั้น ในเบื้องต้น เพื่อลดความสูญเสียการนำเข้าเครื่องจักร จึงควรให้การสนับสนุนการพัฒนาเครื่องจักรการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ซึ่งจะต้องเริ่มต้นที่เครื่องจักรที่มีเทคโนโลยีไม่สูงมากนัก และเป็นเครื่องจักรที่ใช้งานเพื่อชดเชยการขาดแคลนแรงงาน เช่น ระบบ

Automation ในคลังสินค้า แขนกลยกสินค้า รถขนส่งสินค้าเดินตามสาย เป็นต้น ตลอดจนผลักดันหน่วยงานที่สามารถสนับสนุนด้านเงินทุน และการจัดหาเครื่องจักรแก่ผู้ประกอบการไทย

3) เชื่อมโยงอุตสาหกรรมสร้างความมั่นคงทางวัตถุดิบต้นน้ำเพื่อสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ผลักดันให้มีแนวทางและผู้รับผิดชอบที่ชัดเจนในการสนับสนุนอุตสาหกรรมวัตถุดิบต้นน้ำภายในประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมภายในประเทศ และสร้างความเชื่อมโยงวัตถุดิบต้นน้ำกับกลุ่มประเทศอาเซียน เพื่อสร้างความมั่นคงด้านวัตถุดิบต้นน้ำแก่อุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมวัตถุดิบต้นน้ำโดยเฉพาะเหล็กและโลหะต่างๆ มักได้รับการต่อต้านจากชุมชนว่าเป็นอุตสาหกรรมที่สกปรกและทำลายสิ่งแวดล้อม ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว วัตถุดิบต้นน้ำที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ คือเหล็กและโลหะชั้นกลาง และอุตสาหกรรมการแปรรูปเหล็กและโลหะกลางเป็นอุตสาหกรรมที่มีกระบวนการผลิตที่สะอาดแตกต่างจากอุตสาหกรรมการถลุงเหล็ก ดังนั้น จำเป็นต้องทำความเข้าใจกับชุมชนว่าอุตสาหกรรมดิบต้นน้ำสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่แท้จริงคืออะไร สามารถควบคุมสถานะสิ่งแวดล้อมได้อย่างไร และภาครัฐจะต้องมีมาตรการตรวจสอบที่เข้มงวดเพื่อให้ชุมชนสามารถมั่นใจในการดำเนินการของอุตสาหกรรมว่าจะไม่กระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบ

4) ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศไทยกำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนในภาพรวมของอุตสาหกรรมที่สามารถสนับสนุนอุตสาหกรรมในประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยการวางนโยบายระยะยาวของภาครัฐจะต้องมีความชัดเจนและกำหนดเงื่อนไขในการปรับเปลี่ยนอย่างชัดเจนซึ่งจะส่งสัญญาณที่ดีแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมทำให้เกิดความเชื่อมั่นและเกิดการลงทุนในประเทศอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ภาครัฐจะต้องทบทวนโครงการหรือมาตรการที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจและความโปร่งใสและเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการทุกระดับ และเพื่อให้ทิศทางการสนับสนุนเทคโนโลยียานยนต์เป็นไปในทิศทางที่ถูกต้อง จำเป็นต้องมีหน่วยงานกลางหรือคณะกรรมการกลางที่มีตัวแทนจากภาครัฐและภาคอุตสาหกรรมร่วมกันกำหนดแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมีสถาบันยานยนต์เป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานระหว่างรัฐและเอกชน

การพัฒนาอุตสาหกรรมตามแนวทางดังกล่าวในเบื้องต้น จำเป็นที่จะต้องมีการวางกรอบระยะเวลาในการพัฒนาที่ชัดเจน เพื่อให้เกิดความสอดคล้องและตอบสนองต่อเทคโนโลยีและความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลง รวมถึงสร้างความต่อเนื่องในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เพื่อให้ประเทศไทยสามารถรักษาการเป็นฐานการผลิตยานยนต์คุณภาพสูงของเอเชียในอนาคต

### 2.1.5 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย

นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียนั้น มีเป้าหมายทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยในปี 2012 กำลังอยู่ในช่วงของการพัฒนาด้านการออกแบบ และวิศวกรรมของกระบวนการผลิต และเมื่อพิจารณาจาก Road Map ของการพัฒนาอุตสาหกรรมนั้น อินโดนีเซียกำลังอยู่ในช่วงการเปลี่ยนถ่ายฐานการผลิตยานยนต์จาก ประเภท MPV และรถเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (ปี 2010) เป็นรถยนต์ประเภท MPV รถเพื่อการพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่มีขนาดบรรทุกมากกว่า 24

ตัน รถยนต์นั่งประเภท SUV และรถยนต์นั่งประเภทซีดานขนาดเล็กในปี 2015 ทั้งนี้อินโดนีเซียยังมีโอกาสในการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์อีกมาก ด้วยจำนวนประชากรที่มีมากกว่า 200 ล้านคน และปัจจุบันรายได้ต่อหัวประชากรของอินโดนีเซียประมาณ 2,500 เหรียญสหรัฐต่อปี หรือประมาณ 75,000 บาทต่อปี เท่านั้น และมีอัตราการครอบครองรถยนต์ปี 2010 ที่ 38 คนต่อคัน ซึ่งน้อยกว่าอัตราการครอบครองเฉลี่ยของโลกอยู่มาก จึงถือว่ามีโอกาสในการเติบโต ดังนั้น สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย ได้มีการพยากรณ์แนวโน้มการเติบโตของตลาดในปี 2015 ปี 2020 และปี 2025 โดยคาดว่า อินโดนีเซียจะมีการผลิตรถยนต์ 1,610,000 คัน 2,593,000 คัน และ 4,170,000 คัน ตามลำดับ โดยแบ่งเป็นการผลิตเพื่อขายในประเทศร้อยละ 76 และการผลิตเพื่อส่งออก ร้อยละ 24

จากการคาดการณ์การผลิตรถยนต์ดังกล่าว ประกอบกับปัจจัยด้านความต้องการของตลาดรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียในอนาคต ส่งผลให้รัฐบาลออกนโยบายส่งเสริมการลงทุน Low Cost Green Car (LCGC) ซึ่งเป็นการส่งเสริมการลงทุนในรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีราคาถูกรวมถึงรถยนต์นั่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นการกระตุ้นตลาดสำหรับชนชั้นกลางในประเทศ ที่มีสัดส่วนตลาดเป็นจำนวนมาก โดยรายละเอียดของนโยบายดังกล่าวคือ

1) เป็นการผลิตรถยนต์ประเภทรถยนต์นั่งขนาดเล็กราคาประหยัด รถยนต์ไฮบริด และรถยนต์ไฟฟ้า ที่ทำการผลิตในอินโดนีเซียเท่านั้น

2) เป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ระหว่าง 1,000-1,200 ซีซี และมีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงเท่ากับ 20-22 กิโลเมตรต่อลิตร

3) ลดภาษีสรรพสามิตสำหรับรถ LCGC ลง เพื่อให้จำหน่ายได้ในราคาถูก

4) ผู้ประกอบการรถยนต์จะต้องทำการผลิตภายใน 2 ปี หลังจากได้รับอนุมัติ

ทั้งนี้ผู้ประกอบการรถยนต์บางรายอย่างนิสสัน ซูซูกิ ต่างมีความสนใจในโครงการลงทุนดังกล่าว และต้องการขยายกำลังการผลิต นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการรถยนต์จากอินเดียยี่ห้อ ทาทา ได้สนใจทำการผลิตโมเดลนานา ออกสู่ตลาดในอนาคต ซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาลงทุนโรงงานประกอบในอินโดนีเซีย

## 2.1.6 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ฟิลิปปินส์ (Motor Vehicle Development Program : MVDP)

ประเทศฟิลิปปินส์ได้เริ่มใช้ Motor Vehicle Development Program (MVDP) มาตั้งแต่ ปี 1973 โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศให้มีประสิทธิภาพ อันประกอบไปด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมสนับสนุน ซึ่งรัฐบาลได้เล็งเห็นถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมดังกล่าวที่สามารถผลิตสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่ม และยังสามารถสร้างศักยภาพด้านเศรษฐกิจของประเทศได้อีกด้วย ดังจะเห็นได้จากผลการลงทุนในอุตสาหกรรมที่มีถึง 100,000 ล้านเปโซ สามารถสร้างงานได้ถึง 75,000 อัตรา รวมถึงมีการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ในปี 2010 ถึง 3 พันล้านเหรียญสหรัฐ อีกทั้งยังช่วยให้เกิดการพัฒนาความรู้ทางด้านเทคโนโลยีแก่พนักงานในอุตสาหกรรม

ทั้งนี้ MVDP จัดได้ว่ามีส่วนสำคัญในการผลักดันอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยใช้มาตรการสร้างแรงจูงใจในการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ ได้แก่

- 1) Income tax holiday มีการยกเว้นภาษีเงินได้ 5 ปี นับแต่บริษัทเริ่มดำเนินการ รวมถึงการลงทุนในผลิตภัณฑ์ยานยนต์โมเดลใหม่ๆ จะจัดให้เป็นการลงทุนใหม่ด้วย
- 2) Net operating loss carry-over ในกรณีที่บริษัทเกิดการขาดทุนสุทธิในช่วงสามปีแรกของการดำเนินการสามารถผ่อนผันออกไปในรูปของการลดภาษีเงินได้นิติบุคคลในปีต่อไปได้
- 3) Accelerate depreciation ใช้การคิดค่าเสื่อมราคาในอัตราเร่งสำหรับสินทรัพย์ถาวร
- 4) Deduction on training expenses การลดหย่อนภาษีค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมได้ 1 เท่า สำหรับการฝึกอบรมพนักงาน แต่ถ้าเป็นบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็น SME จะสามารถลดหย่อนได้ 2 เท่า
- 5) Double deduction on research and development ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการวิจัยและพัฒนา สามารถนำมาลดหย่อนภาษีเงินได้เป็น 2 เท่าจากเงินได้สุทธิ (Taxable income)
- 6) Tax and duty free importation of capital equipment การนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์ และวัสดุที่ประกอบขึ้นส่วนจะได้รับการยกเว้นภาษี 100%
- 7) Tax and duty free importation of training equipment การนำเข้าชิ้นส่วน อุปกรณ์สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับการอบรมภายใน จะได้รับการยกเว้นภาษี 100%

## 2.2 ภาพรวมเศรษฐกิจประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์<sup>2</sup>

### 2.2.1 ประเทศไทย

#### 2.2.1.1 ภาพรวม

ประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจให้เป็นอันดับต้นของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยมีสถานที่ตั้งอยู่กึ่งกลางของกลุ่มประเทศอาเซียน 10 ชาติ ซึ่งสามารถสรุปภาพรวมทางเศรษฐกิจได้ดังนี้

|  |  |
|--|--|
| เมืองหลวง                                | กรุงเทพมหานคร                                      |
| ภาษา                                     | ภาษาไทย  |
| ประชากร                                  | ชาวไทยเป็นส่วนใหญ่                                 |
| นับถือศาสนา                              | พุทธนิกายเถรวาท 95% อิสลาม 4%                      |
| ระบบการปกครอง                            | ประชาธิปไตยแบบรัฐสภา อันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข |
| GDPของไทย                                | 345 พันล้าน USD                                    |
| รายได้ประชาชาติต่อหัวต่อปี (GDP perhead) | 5,394 USD  |

<sup>2</sup> ศูนย์บริการข้อมูลประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, แหล่งที่มา <http://www.thai-aec.com>.



### 2.2.1.2 จุดอ่อน/จุดแข็งทางเศรษฐกิจ

| จุดอ่อน                                  | จุดแข็ง   |
|--|---|
| -แรงงานส่วนใหญ่ขาดทักษะ                  | -เป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้า          |
| -เทคโนโลยีการผลิตส่วนใหญ่ยังเป็นชั้นกลาง | เกษตรหลายรายการรายใหญ่ของโลก                      |
|  | -ที่ตั้งเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางโครงข่ายเชื่อมโยง |
|  | คมนาคมด้านต่าง ๆ                                  |
|  | -สาธารณูปโภคพื้นฐานทั่วถึง                        |
|  | -ระบบธนาคารค่อนข้างเข้มแข็ง                       |
|  | -แรงงานจำนวนมาก                                   |

### 2.2.1.3 ประเด็นที่น่าสนใจ

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

## 2.2.2 ประเทศอินโดนีเซีย

### 2.2.2.1 ภาพรวม

เป็นประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน 10 ชาติ ซึ่งสามารถสรุปภาพรวมทางเศรษฐกิจได้ดังนี้

|   |  |
|---|--|
| เมืองหลวง                                   | จาการ์ตา   |
| ภาษา  | ภาษาอินโดนีเซีย เป็นภาษาราชการ   |
| ประชากร                                     | ชนพื้นเมืองหลายกลุ่ม มีภาษามากกว่า 53 ภาษา<br>ร้อยละ 61 อาศัยอยู่บนเกาะชวา |
| นับถือศาสนา                                 | อิสลาม 87% คริสต์ 10%  |
| ระบบการปกครอง                               | ประชาธิปไตยที่มีประธานาธิบดีเป็นประมุขและหัวหน้าฝ่ายบริหาร                 |
| GDP ของไทย                                  | 706.7 พันล้าน USD  |
| รายได้ประชาชาติต่อหัวต่อปี<br>(GDP perhead) | 4,200 USD  |

### 2.2.2.2 จุดอ่อน/จุดแข็งทางเศรษฐกิจ

| จุดอ่อน   | จุดแข็ง  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ตั้งเป็นเกาะและกระจายตัว</li> <li>- สาธารณูปโภคพื้นฐานยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร โดยเฉพาะการคมนาคม และการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขนาดเศรษฐกิจใหญ่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้</li> <li>- ตลาดขนาดใหญ่(ประชากรมากเป็นอันดับ4ของโลก และมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้)</li> <li>- มีชาวมุสลิมมากที่สุดในโลก</li> <li>- มีทรัพยากรธรรมชาติหลากหลายและจำนวนมาก โดยเฉพาะถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ โลหะต่าง ๆ</li> <li>-ระบบธนาคารค่อนข้างแข็งแกร่ง</li> </ul> |

### 2.2.2.3 ประเด็นที่น่าสนใจ การลงทุนส่วนใหญ่เน้นใช้ทรัพยากรในประเทศเป็นหลัก

## 2.2.3 ประเทศฟิลิปปินส์

### 2.2.3.1 ภาพรวม

|  |   |
|--|---|
| เมืองหลวง                                | มะนิลา  |
| ภาษา                                     | ภาษาฟิลิปปิน และภาษาอังกฤษ เป็นภาษาราชการ รองลงมา เป็นภาษาสเปน จีนฮกเกี้ยน จีนแต้จิ๋ว |
| ประชากร                                  | มาเลย์ 40% จีน 33% อินเดียน 10%<br>ชนพื้นเมืองเกาะบอร์เนียว 10%                       |
| นับถือศาสนา                              | คริสต์โรมันคาทอลิก 83%<br>คริสต์นิกายโปรเตสแตนต์, อิสลาม 5%                           |
| ระบบการปกครอง                            | ประชาธิปไตยแบบประธานาธิบดีเป็นประมุขและหัวหน้าฝ่ายบริหาร                              |
| GDP                                      | 199.9 พันล้าน USD   |
| รายได้ประชาชาติต่อหัวต่อปี (GDP perhead) | 3,489 USD   |

### 2.2.3.2 จุดอ่อน/จุดแข็งทางเศรษฐกิจ

| จุดอ่อน   | จุดแข็ง  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ตั้งห่างไกลจากประเทศสมาชิกอาเซียน</li> <li>- ระบบโครงสร้างพื้นฐาน และ สวัสดิภาพทางสังคมยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชากรจำนวนมากอันดับ 12 ของโลก (&gt;100 ล้านคน)</li> <li>- แรงงานทั่วไปมีความรู้ – สื่อสารภาษาอังกฤษได้</li> </ul> |

### 2.2.3.3 ประเด็นที่น่าสนใจ

- 1) สหภาพแรงงานมีบทบาทค่อนข้างมาก และมีการเรียกร้องเพิ่มค่าแรงอยู่เสมอ
- 2) การลงทุนส่วนใหญ่เป็นการรองรับความต้องการภายในประเทศเป็นหลัก

## 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับภาษีอากร

ภาษีอากร หมายถึง รายได้ของรัฐบาลหรือเงินที่รัฐบาลหามาได้โดยไม่ก่อให้เกิดภาระผูกพันในการชำระคืนภายหลัง และไม่ทำให้ทรัพย์สินของรัฐบาลลดน้อยลง รายได้ของรัฐบาลที่ได้มานั้นแบ่งออกเป็น รายได้ภาษีอากรและรายได้ที่ไม่ใช่ภาษีอากร รายได้ภาษีอากรถือเป็นรายได้ที่มีบทบาทสำคัญในการนำเงินมาเป็นงบประมาณเพื่อเป็นรายจ่ายในการบริหารประเทศด้านต่างๆ โดยรัฐบาลกำหนดเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์ขึ้นมาเพื่อบังคับเรียกเก็บภาษีอากรจากพลเมืองของประเทศ โดยได้บัญญัติหน้าที่ของปวงชนชาวไทยไว้ในกฎหมายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ตั้งแต่ฉบับแรกจนถึงฉบับปัจจุบันโดยให้ประชาชนชาวไทยทุกคนมีหน้าที่เสียภาษี

### 2.3.1 ทฤษฎีภาษีอากรที่ดี<sup>3</sup>

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

2.3.1.1 ความเป็นกลางหมายถึง การไม่มีอิทธิพลของภาษีต่อพฤติกรรมทางเศรษฐกิจ ปกติจะถือกันว่าภาษีต่างๆ เป็นตัวถ่วงหรือชะลอกิจกรรมเศรษฐกิจ - ภาษีเงินได้จะลดแรงจูงใจที่จะทำงาน ภาษีการขายถ่วงกำลังใจที่จะทำธุรกรรมรายย่อยและภาษีการออมลดความโน้มเอียง (propensity) ในการออม การบิดเบี้ยวทางเศรษฐกิจก็น้อย ข้อสมมติทั่วไปของนักทฤษฎีภาษีส่วนใหญ่ คือภาษี ทั้งปวงทำให้เกิดการบิดเบี้ยว ความสำคัญจึงมาอยู่ที่ภาษีใดเป็นภาระน้อยที่สุดต่อสุขภาพทางเศรษฐกิจ ปัญหาสิ่งแวดล้อมแทบทั้งสิ้นของสหรัฐฯ มาจากการที่ภาษีทำให้เกิดการบิดเบี้ยวทางเศรษฐกิจ

2.3.1.2 ประสิทธิภาพ เป็นตัววัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเนื่องจากภาษีที่นำมาบังคับใช้ ซึ่งทำให้เกิดภาระมากเกินไป หรือเกิดความสูญเสียผลประโยชน์ (deadweight loss) ทาง

<sup>3</sup>วินัย วงศ์สุวรรณ, ประสิทธิภาพและความชอบธรรมของภาษี, แหล่งที่มา <http://www.bbzn.net>.

เศรษฐกิจ ปกตินักเศรษฐศาสตร์การภาษีมักถือว่าภาษีที่ดีที่สุดคือภาษีที่ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมน้อยที่สุดหรือไม่มีเลย โดยที่ความยืดหยุ่น (ศัพท์เทคนิคสำหรับความชันของเส้นโค้งอุปทานและอุปสงค์) ของสิ่งต่างๆ ย่อมผิดแผกกันไป ภาษีมูลค่าที่ดินและภาษีมูลค่าสิ่งปรับปรุงจึงมีผลกระทบขัดแย้งกันมากต่อการเลือกทางเศรษฐกิจสังคม การใช้ฐานภาษีซึ่งมีความยืดหยุ่นน้อยหรือเป็นศูนย์ เป็นวิธีที่ดีที่สุดที่จะทำให้การผลักภาระภาษี ความยืดหยุ่นเป็นศูนย์เป็นอีกวิธีหนึ่งที่จะบอกว่าอุปทานมีลักษณะคงที่ ดังเช่นกรณีของที่ดิน

2.3.1.3 ความเที่ยงธรรม หลักนี้เป็นแก่นในการพิจารณาโครงสร้างภาษี ข้อที่ต้องพิจารณามีทั้งเรื่องความเป็นธรรมและการที่จะต้องยอมเสียความเป็นธรรมบ้าง เพื่อมิให้เสียเกณฑ์อื่นๆ ที่สำคัญไป เราอาจประเมินผลความเป็นธรรมโดยถือตามสิ่งที่เรียกว่า “ความเที่ยงธรรมทางราบ” (การเสียภาษีเท่ากันในสถานการณ์เดียวกัน) และ “ความเที่ยงธรรมทางตั้ง” (ในโครงสร้างภาษีนั้นๆ คนระดับต่างๆ รับภาษีต่างกันอย่างเหมาะสมมากน้อยเพียงใด) ทศนิยม (perspective) ข้อทำยนี้ทำให้มีการใช้ศัพท์จำพวก ภาษีอัตราคงที่ (proportional) อัตราก้าวหน้า (progressive) และอัตราถดถอย (regressive) ภาษีอย่างหนึ่งจะมีอัตราก้าวหน้าเมื่อเก็บรายได้ถ้าอัตราส่วนของภาษีต่อรายได้สูงขึ้น จะมีอัตราคงที่ถ้าอัตราส่วนคงที่ (constant) และมีอัตราถดถอยถ้าอัตราส่วนต่ำลง

2.3.1.4 ความสามารถบริหารได้ หมายถึง ความง่ายในการบริหารและการจัดเก็บภาษี ภาษีที่ทำให้เศรษฐกิจบิดเบี้ยวถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ แต่ภาษีที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบริหารมากก็ไม่มีประสิทธิภาพเหมือนกัน ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนเหล่านี้มิใช่มีเพียงการเลี้ยงภาษีและการป้องกันและปราบปราม ถ้าผู้เสียภาษีทั่วไปรู้ว่าภาษีใดหนึ่งง่าย มีความยุ่งยาก และไม่เป็นธรรม ภาษีนั้นก็หมดความชอบธรรมและยังทำให้รัฐบาลหมดความน่าเชื่อถือไปด้วย

2.3.1.5 ความเรียบง่าย หลักความเรียบง่ายมีความสำคัญ ภาษีถ้ายังมีความซับซ้อน นักกฎหมายและนักบัญชีก็จะยิ่งหาช่องโหว่ได้มากขึ้น ทำให้เห็นความไม่เป็นธรรม และทำให้ค่าใช้จ่ายทางการบริหารสูงขึ้น ประชาชนย่อมจะรู้ว่าภาษีที่เรียบง่ายจะทำให้ทุกคนต้องเสียในส่วนของตนอย่างเป็นธรรม ซึ่งจะช่วยส่งเสริมความชอบธรรมของระบบภาษีและความยินดีปฏิบัติตามระบบ ในระยะที่ผ่านมาไม่นาน เราสามารถประเมินมูลค่าที่ดินด้วยขั้นตอนวิธีของคอมพิวเตอร์ (เรียกว่าการประเมินจำนวนมากโดยใช้คอมพิวเตอร์ช่วย) จึงไม่จำเป็นต้องใช้พนักงานประเมิน

2.3.1.6 เสถียรภาพ หมายถึง ความสามารถของภาษีที่จะทำรายได้ให้แก่รัฐโดยไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก ในสถานการณ์เศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ตัวอย่าง ภาษีเงินได้และภาษีการขายจะเปลี่ยนแปลงมากตามช่วงต่างๆ ของวัฏจักรเศรษฐกิจ แต่ภาษีทรัพย์สินจะไม่เปลี่ยนแปลง เป็นเหตุผลข้อหนึ่งที่ผู้บริหารโรงเรียนในสหรัฐฯ มักสนับสนุนให้ใช้ภาษีทรัพย์สินเป็นฐานในการให้การสนับสนุนแก่โรงเรียน

2.3.1.7 ความพอเพียง เป็นเรื่องสำคัญในการประเมินคุณค่าของภาษีคือ ต้องมีความเข้าใจในศักยภาพของการให้รายได้แก่รัฐบาลมากเพียงพอ ภาษีที่ถือว่าเป็นมาใช้คือ ให้รายได้มากสำหรับสหรัฐฯ คือภาษีเงินได้ ภาษีการขาย และภาษีทรัพย์สิน แถมด้วยภาษีบริษัท (คือภาษีเงินได้นิติบุคคลหรือภาษีกำไร) แต่นักการเมืองที่ต่อต้านภาษีเห็นว่าภาษีเหล่านี้ยังมีอัตราสูง ยังมีผลถ่วงเศรษฐกิจ จึงน่าจะคิดให้มากในการเพิ่มภาษีที่มีผลทำให้เศรษฐกิจบิดเบี้ยวได้มาก ข้อยกเว้นคือ ภาษี

ทรัพย์สินในส่วนที่เป็นภาษีเพิ่มมูลค่าที่ดิน ซึ่งมีลักษณะความเป็นกลางสูงและเข้าเกณฑ์ข้ออื่นๆ ด้วย ถือว่าเป็นภาษีที่ดีมาก เป็นหนทางแก้ทั้งปัญหาเนื้อที่และปัญหาภาษี

### 2.3.2 ลักษณะของภาษีอากรที่ดี

Adam Smith นักเศรษฐศาสตร์ผู้มีชื่อเสียง ชาวอังกฤษ ซึ่งถือเป็นบิดาแห่งการ ภาษีอากร ได้กล่าวไว้ในหนังสือ The Wealth of Nation เมื่อปี ค.ศ.1776 ว่าหลักการจัดเก็บภาษี อากร ที่ดีนั้น จะต้องประกอบด้วยหลักเกณฑ์ 4 ประการ หรือที่เรียกว่า Adam Smith's Canons ซึ่ง พอสรุปได้ดังนี้

1) ต้องให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เสียภาษี โดยจะต้องยึดหลักว่าผู้ที่มีรายได้มาก ควรจะต้องเสียภาษีมาก คนมีรายได้น้อยควรเสียภาษีน้อยตามกำลังความสามารถในการชำระภาษี (Ability to Pay) ของแต่ละคน

2) ต้องกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการจัดเก็บให้รัดกุมและแน่นอน เช่น ผู้เสียภาษี จะต้องชำระภาษีเมื่อใด ที่ไหน ถ้าผู้ใดละเลย หลีกเลียง หรือล่าช้า จะต้องได้รับโทษอย่างไร เป็นต้น

3) ต้องอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เสียภาษีมากที่สุด เช่น ควรกำหนดช่วงเวลาในการชำระภาษีให้นานพอสมควร เพื่อให้โอกาสแก่ผู้เสียภาษี และควรใช้วิธีการที่ง่ายไม่ยุ่งยากซับซ้อน เพื่อมิให้ผู้เสียภาษีเกิดความเบื่อหน่าย หรือให้ผ่อนชำระได้ในกรณีที่ต้องเสียภาษีเป็นจำนวนมาก เป็นต้น

4) ต้องถือหลักจัดเก็บในอัตราต่ำ แต่เก็บได้มากและทั่วถึง ดีกว่าที่จะเก็บในอัตรา สูง แต่เก็บได้น้อย เนื่องจากเก็บแต่เฉพาะคนที่มีรายได้มาก อีกประการหนึ่งก็คือ การเรียกเก็บภาษีใน อัตราสูง ย่อมเป็นการยั่วให้ผู้เสียภาษีเกิดความรู้สึกเสียตายเงินและพยายามหลีกเลี่ยงภาษี

การจัดเก็บภาษีอากรที่ดีต้องอาศัยหลักการ ต่อไปนี้

#### 2.3.2.1 หลักความยุติธรรม

การเสียภาษีอากรควรคำนึงถึงความสามารถหรือรายได้ของ ผู้ประกอบการและประชาชนผู้เสียภาษีเป็นหลัก เช่น คนที่มีรายได้มากก็เสียภาษีมาก คนที่มีรายได้ น้อยก็อาจเสียภาษีน้อยหรือไม่เก็บเลย คนที่มีรายได้เท่าเทียมกันก็ควรเสียเท่ากัน

#### 2.3.2.2 หลักความแน่นอน

เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่การเก็บภาษีจะต้องมีความแน่นอน เพราะ ผู้ประกอบการและประชาชน ผู้เสียภาษีจะได้ใช้ในการวางแผนเกี่ยวกับภาษีของตนเอง ความแน่นอน นั้นต้องแน่นอนในเรื่องดังต่อไปนี้

1) เวลาที่ต้องเสียภาษี หมายความว่า การเสียภาษีอากรจะต้องมี กำหนดเวลาที่แน่นอนว่าต้องชำระเมื่อไร เช่น ต้องยื่นแบบแสดงรายการค้าภายในวันที่ 15 ของเดือน ถัดไป ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายให้นำส่ง ณ ที่ว่าการอำเภอหรือเขตท้องที่ภายใน 7 วันนับตั้งแต่วันสิ้น เดือน เป็นต้น

2) วิธีการเสียภาษี ควรกำหนดให้ผู้เสียภาษีทราบว่าได้เงินประเภทใด เสียภาษีอย่างไร

3) จำนวนภาษี ควรกำหนดอัตราภาษีที่จะต้องเสียให้แน่นอน เงินรายได้ เท่าใดอยู่ในเกณฑ์จะต้องเสียภาษีเงินได้ หรืออยู่เกณฑ์จะต้องเสียในอัตราเท่าใด หรือจะต้องเสียอย่าง น้อยอย่างมากเป็นจำนวนเท่าใด

### 2.3.2.3 หลักความสะดวก

ภาษีทุกชนิดควรให้ความสะดวกแก่ผู้เสียภาษี ทั้งวิธีการ เวลา และสถานที่ที่ต้องเสียภาษี เช่น สามารถยื่นแบบรายการผ่านอินเทอร์เน็ต สามารถชำระภาษีได้ผ่านที่ทำการไปรษณีย์ ธนาคาร หรือร้านสะดวกซื้อ เป็นต้น

### 2.3.2.4 หลักความประหยัดและมีประสิทธิภาพ

ภาษีอากรที่ดีต้องพิจารณาค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บภาษีให้น้อยที่สุด โดยพิจารณาทั้งผู้จัดเก็บภาษีและผู้เสียภาษี

### 2.3.2.5 หลักการอำนวยความสะดวก

การเก็บภาษีอากรจากประชาชนควรเก็บเฉพาะประเภทที่สามารถทำรายได้ได้ดี ไม่ควรจัดเก็บภาษีหลายประเภทมากเกินไป การที่ภาษีอากรจะผลิตรายได้ให้มากน้อยเพียงใด นอกจากอัตราภาษีแล้ว ยังขึ้นอยู่กับเงื่อนไข 2 ประการ คือ

1) ลักษณะของฐานภาษี ได้แก่ ฐานกว้าง คือ ภาษีอากรที่จัดเก็บครอบคลุมถึงผู้เสียภาษีอากรจำนวนมาก หรือมีกิจการที่อยู่ในข่ายต้องเสียภาษีจำนวนมาก ย่อมสามารถจัดเก็บได้มากกว่าภาษีอากรที่มีฐานแคบ

2) ขนาดของฐานภาษี ได้แก่ การที่เก็บภาษีจากฐานที่มีขนาดใหญ่ คือ เก็บได้เป็นจำนวนมากจาก ผู้เสียภาษีแต่ละราย แม้ผู้เสียภาษีดังกล่าวจะมีจำนวนน้อย ก็สามารถเก็บภาษีได้มาก

### 2.3.2.6 หลักความยืดหยุ่น

การเก็บภาษีอากรควรมีความยืดหยุ่นตามสภาพภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ที่เปลี่ยนแปลง เช่น เมื่อเศรษฐกิจของประเทศดี ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้น รัฐอาจเพิ่มภาษีมูลค่าเพิ่มจาก 7% เป็น 10% เป็นต้น

### 2.3.2.7 หลักการยอมรับของประชาชน

การเก็บภาษีอากรที่ดีนั้น ประชาชนจะยอมรับและยินดีที่จะได้เสียภาษีมากกว่าการหลีกเลี่ยง

### 2.3.2.8 หลักการบริหารที่ดี

วิธีการในการจัดเก็บภาษีอากรนั้น ควรจัดเก็บอย่างมีหลักเกณฑ์ที่รัดกุม มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บ และสามารถควบคุมการหลีกเลี่ยงภาษีอากรได้ อย่างดี

## 2.4 งานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

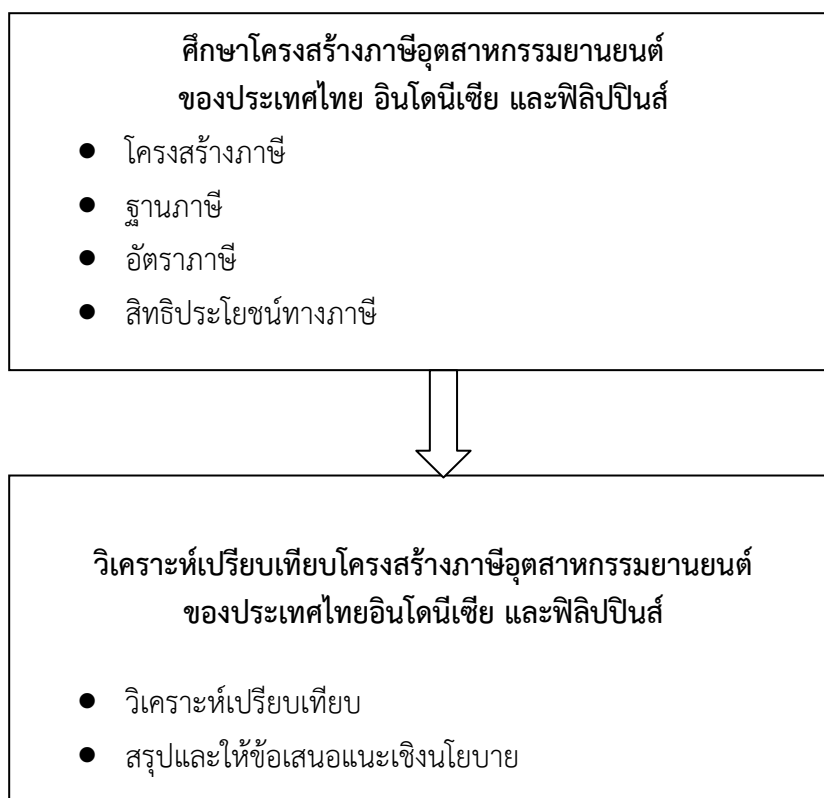
วัชร คำสังข์ (2555) ได้ทำการศึกษา เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า โครงสร้างปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน ได้แก่ ปัจจัยด้านการผลิตในประเทศ ด้านอุปสงค์ในประเทศด้านอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศ ด้านโครงสร้างอุตสาหกรรม การแข่งขันและกลยุทธ์ และด้านนโยบายรัฐบาล ซึ่งรวมถึงนโยบายด้านภาษี

สถาบันยานยนต์ (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษานโยบายด้านการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์ในแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน ได้แก่ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และประเทศไทย จากผลการศึกษาพบว่า นโยบายของแต่ละสมาชิกในอาเซียนมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการรวมตัวกันเป็นสมาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2015 ซึ่งมีประเด็นสำคัญ ได้แก่ 1) มาตรการทางภาษี มีแนวโน้มในการลดอัตราภาษีนำเข้าระหว่างกัน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน 2) มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี แต่ละประเทศที่ศึกษามีนโยบายส่งเสริมให้ต่างประเทศมาลงทุนผ่านมาตรการแรงจูงใจต่าง ๆ เช่น มาตรการยกเว้นภาษี ส่งผลให้เกิดการแก้ไขจุดบกพร่องในอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศมีความยั่งยืน 3) สนับสนุนการวิจัยและการพัฒนานวัตกรรมใหม่ๆ รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สร้างความสามารถในการผลิตวัตถุดิบด้วยตนเอง ลดการนำเข้า

รัชนิดา นิติพัฒนากิริรักษ์ (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยด้านภาระภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีผลต่อราคาจำหน่ายรถยนต์ของไทยกับต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยด้านภาระภาษีและค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่มีผลต่อราคาจำหน่ายรถยนต์ของไทยกับต่างประเทศ และเพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจส่งผลต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในกลุ่มรถแต่ละประเภท เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่มีผลต่อโครงสร้างราคา ผลการศึกษาพบว่า การวิเคราะห์เปรียบเทียบราคาจำหน่ายรถยนต์ใน 3 รุ่น ได้แก่ 1. Toyota Yaris (RS4A/T) 2. Toyota Camry (Hybrid) (2.5 HV Navigator) และ 3. Toyota Prius จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบสาเหตุที่ราคาจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยมีราคาสูงหรือต่ำกว่าราคาจำหน่ายในต่างประเทศ โดยเลือกกรณีศึกษาเปรียบเทียบกับ 4 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น อเมริกา และสหภาพยุโรป (อังกฤษ) จากปัจจัยภาระภาษีประเภทต่างๆ ที่ถูกนำมาคำนวณและส่งผลทำให้การตั้งราคาจำหน่ายรถยนต์แต่ละรุ่นและแบบเดียวกันในประเทศสูงหรือต่ำกว่านั้น เมื่อวิเคราะห์ผลเปรียบเทียบแล้วพบว่า ส่วนต่างหรือสาเหตุที่ทำให้ราคาจำหน่ายรถยนต์ในประเทศสูงหรือต่ำกว่าราคาจำหน่ายรถยนต์รุ่นเดียวกัน เมื่อเปรียบเทียบกับของไทยกับต่างประเทศคือ 4 ประเทศดังกล่าวนี้ มิได้เกิดจากภาระภาษีและค่าธรรมเนียม ณ ตอนซื้อเป็นสาเหตุหลัก ดังกรณีตัวอย่างการวิเคราะห์เปรียบเทียบรถยนต์ Toyota Yaris (RS4 A/T) เทียบส่วนต่างราคาของไทยกับสิงคโปร์

## 2.5 กรอบแนวคิดในการศึกษา

จากการทบทวนเอกสารและงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง สามารถนำมาสรุปเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา (conceptual framework) ได้ดังนี้





## บทที่ 3 ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง ศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยกับ ประเทศอาเซียน เป็นการศึกษาในเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยการศึกษาค้นคว้าจาก เอกสาร (Documentary research) โดยการศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ ของประเทศไทยและประเทศอาเซียน ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ โดยแบ่ง หัวข้อการนำเสนอ ดังนี้

1. โครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย
2. โครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอินโดนีเซีย
3. โครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศฟิลิปปินส์
4. เปรียบเทียบข้อมูลโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยและประเทศ อินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์
5. เปรียบเทียบข้อดีและข้อเสีย

### 3.1 โครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย

#### 3.1.1 หลักการ

อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย มีการจัดเก็บภาษียอดหลายประเภท ตั้งแต่เริ่มผลิตจนถึงจำหน่ายไปสู่ผู้บริโภค ซึ่งภาษีที่ผู้ประกอบการต้องเสียจากกำไรแล้ว ยังมีภาษีและ ค่าธรรมเนียมที่ต้องเสีย ได้แก่ ภาษีสรรพสามิต ภาษีมหาตไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม

#### 3.1.2 ฐานภาษี

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม กรณีผลิตรถยนต์ในประเทศ มีหน้าที่ต้องเสียภาษีตาม อัตราที่กำหนด ใช้ฐานมูลค่า ราคา ณ โรงงานอุตสาหกรรม กรณีนำเข้า ฐานภาษีตามราคา CIF บวก อากร

#### 3.1.3 อัตราภาษี

อัตราภาษีในส่วนของกรมสรรพสามิต เป็นไปตามข้อกำหนดขึ้นอยู่กับประเภท รถยนต์และขนาดของเครื่องยนต์

ภาษีมหาตไทย เก็บตามภาษีสรรพสามิต ร้อยละ 10

ภาษีมูลค่าเพิ่ม คิดร้อยละ 7 ของมูลค่าภาษีสรรพสามิตรวมภาษีมหาตไทยแล้ว

#### 3.1.4 สิทธิประโยชน์ทางภาษี

3.1.4.1 รัฐบาลสนับสนุนการผลิตรถยนต์นั่งประหยัดพลังงาน (Eco car) ซึ่งเป็น รถยนต์นั่งขนาดเล็ก เครื่องยนต์ไม่เกิน 1,300 ซีซี มีคุณภาพมาตรฐานสากล มลพิษต่ำ และประหยัด น้ำมัน โดยกำหนดภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 17 ลดจากอัตราภาษีเดิมร้อยละ 30 ซึ่งจะช่วยให้

ผู้ค้าสามารถเสนอขายรถยนต์ในระดับราคา 375,000 บาท/คัน อีกทั้งเป็นทางเลือกให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อรถยนต์

3.1.4.2 รัฐบาลสนับสนุนการผลิตรถไฮบริด ซึ่งเป็นรถยนต์ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย เครื่องยนต์มี 2 ระบบ ซึ่งใช้พลังงานไฟฟ้าและน้ำมัน มีความปลอดภัย และสมรรถนะการขับขี่สูง ประหยัดน้ำมัน และมีมลพิษไอเสียต่ำกว่ารถยนต์ทั่วไปมาก โดยกำหนดภาษีสรรพสามิตในอัตรา ร้อยละ 10 เทียบเท่ากับอัตราเดิมร้อยละ 30 - 50 ลดลงร้อยละ 20 - 40

3.1.4.3 การทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) และการเปิดการค้าเสรี (FTA) ระหว่างไทยกับออสเตรเลีย ไทยกับนิวซีแลนด์ และไทยกับอินเดีย รวมทั้งความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย - ญี่ปุ่น (JTEPA) ส่งผลให้ตลาดส่งออกขยายตัว

3.1.4.4 การทำความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย - ญี่ปุ่น (JTEPA) ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ลดลง ตามอัตราภาษีนำเข้าเหล็ก และช่วยลดขั้นตอนการตรวจสอบคุณภาพมาตรฐานสินค้าส่งออกไปประเทศญี่ปุ่น ซึ่งช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศคู่แข่งในตลาดโลก

3.1.4.5 กระทรวงอุตสาหกรรมรับผิดชอบการบริหารการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากประเทศภาคีภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจอาเซียน-ญี่ปุ่น เพื่อนำมาประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ กระทรวงการคลังออกประกาศให้สอดคล้องกัน

3.1.4.6 ลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนด พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 ได้แก่ มาตรการภาษีเพื่อสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ การปรับปรุงโครงสร้างภาษีศุลกากรวัตถุดิบและปัจจัยการผลิตที่นำมาใช้สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ และเพื่อส่งเสริมให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย จึงลดอากรศุลกากรนำเข้าในสินค้า 63 รายการ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย เหล็กและเหล็กกล้า ชิ้นส่วนแทรกเตอร์ กระจาด และเคมีภัณฑ์ ให้เหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2553 เป็นต้นไป ตามกรอบการเปิดเสรีอาเซียนหรือ อาฟต้า ที่ในปัจจุบันมีการเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 5 แม้ส่งผลให้รัฐสูญเสียรายได้ดังกล่าวประมาณปีละ 100 ล้านบาท แต่ถือว่าคุ้มค่าทางเศรษฐกิจที่ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจะเติบโตขึ้น นอกจากนี้ยังเห็นชอบมาตรการยกเว้นภาษีศุลกากรการประกอบรถยนต์ไฮบริด และ E85 โดยตรง และชิ้นส่วนหลักที่ต้องมีการปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมจากรถยนต์ E20 เพื่อสนับสนุนให้มีการใช้รถยนต์ประหยัดพลังงานเพิ่มขึ้น จำนวน 8 รายการ จากที่เสนอมา 23 รายการ โดยอีก 15 รายการ ที่ไม่ได้ยกเว้นภาษีชิ้นส่วนที่สามารถนำไปประกอบกับรถยนต์ปกติได้ แต่หากผู้ประกอบการนำไปประกอบเป็นรถยนต์ไฮบริด หรือ E85 สามารถนำค่าใช้จ่ายภาษีมาขอคืนได้

3.1.4.7 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เห็นชอบให้เปิดประเภทกิจการประกอบรถยนต์ชิ้นใหม่ เพื่อจูงใจให้ผู้ผลิตรถยนต์ย้ายฐานการผลิตจากประเทศอื่นๆ เข้ามาลงทุนในประเทศไทย และส่งเสริมให้ประเทศไทยมีฐานการผลิตเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้การลงทุนขนาดใหญ่มีปริมาณการผลิตที่สูงมากพอที่จะทำให้เกิดการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นได้ ในอนาคต จึงได้กำหนดเงื่อนไขการส่งเสริมการลงทุน

3.1.4.8 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เปิดเผยว่าหลังหารือกระทรวงการคลัง ได้ข้อยุติร่วมกันแล้วที่จะลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ Flexible Fuel Vehicle (FFV) 3% อย่างถาวร เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมัน E 85 อัตราภาษีสรรพสามิตที่ลดลง ได้แก่ 1. ลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์

FFV ขนาด 1,800 - 2,000 ซีซี เหลือ 22% จากเดิม 25% 2. รถยนต์ FFV ขนาดเกิน 2,001 - 2,500 ซีซี ลดเหลือ 27% จากเดิม 30% 3. รถยนต์ FFV ขนาดเกิน 2,501-3,000 ซีซี ลดเหลือ 32% จาก 35%

### 3.1.5 ปัจจัยต่อการขยายตัวของตลาดในประเทศ

- 1) การเติบโตของภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ ภาวะการจ้างงาน ราคาพืชผลทางการเกษตร
- 2) สิ้นเชื้อรถยนต์จุดใจลูกค้า เช่น อัตราดอกเบี้ยอยู่ในระดับต่ำ
- 3) การมีรถยนต์รุ่นใหม่เข้าสู่ตลาด (New Model) ของค่ายรถยนต์ต่างๆ และรถยนต์ขนาดเล็กประหยัดพลังงาน Eco car ทயอยเปิดตัวออกสู่ตลาดได้รับการตอบรับเกินเป้าหมาย
- 4) รถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือก ราคาเครื่องยนต์จะต่ำลง เนื่องจากการส่งเสริมของภาครัฐ ภาษีสรรพสามิตลดอัตราประมาณ 5% เช่น รถ Hybrid รถใช้ก๊าซ CNG รถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 E85
- 5) การทำการตลาดส่งเสริมการขาย การโฆษณาประชาสัมพันธ์ในหลายรูปแบบ เพื่อจูงใจและตอบสนองต่อความพึงพอใจของลูกค้า เช่น แคมเปญกันภัย แคมเปญอุปกรณ์ตกแต่ง
- 6) การทำข้อตกลงการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ จะทำให้รถยนต์จากประเทศคู่สัญญาเข้ามาแข่งขันมากขึ้นด้วย ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคที่จะเลือกซื้อรถยนต์ได้ในราคาที่ไม่แพง ในสภาวะการมีตลาดที่มีการแข่งขันสูง

### 3.1.6 แนวโน้มการเติบโตของตลาด<sup>4</sup>

จากการคาดการณ์ยอดผลิตรถยนต์ของไทยปี 2011-2015 พบว่า มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยที่ 10% และหากสัดส่วนการผลิตเพื่อขายในประเทศและส่งออก มีสัดส่วนคงที่คือประมาณ 45:55 จะทำให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศปี 2011 มีจำนวน 840,000 คัน และในปี 2015 ยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยจะเพิ่มเป็น 1,200,000 คัน ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตมากกว่าร้อยละ 40 นอกจากนี้ หากพิจารณาในด้านของบริษัทผู้ผลิต พบว่าในช่วงปี 2010-2014 นั้น ตลาดรถยนต์ในประเทศไทยมีการออกรถยนต์รุ่นใหม่สู่ตลาดหลายรุ่น ไม่ว่าจะเป็น Eco car ของนิสสัน ที่ออกรุ่น March ในช่วงไตรมาสแรกในปี 2010 และยังมีโมเดล Fiesta ของ Ford โมเดล Cruze ของเชฟโรเลต มาในปี 2011 มีรถยนต์รุ่นใหม่ออกสู่ท้องตลาดคือ โมเดล Brio ของฮอนด้า โมเดล Prius ของโตโยต้า และ Qasana ของนิสสัน ทั้งนี้แสดงให้เห็นถึงโอกาสในการเติบโตของตลาดรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยทั้งด้านความต้องการและด้านการผลิต

<sup>4</sup>สถาบันยานยนต์, ศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมอาเซียน. หน้า 3-27

ตารางที่ 6 โครงสร้างภาษีสินค้ายานยนต์ของไทย

| ขนาดเครื่องยนต์ : ซีซี                   | อัตราภาษีในประเทศ |             | อัตราภาษีนำเข้า |        |
|--|-------------------|-------------|-----------------|--------|
|  | สรรพสามิต         | มูลค่าเพิ่ม | ASEAN CEPT      | MFN    |
| <b>รถยนต์นั่ง</b>                        |                   |             |                 |        |
| <1,800 cc                                | 30%               | 7%          | 0%              | 80%    |
| 1,800 – 2,000                            | 30%               | 7%          | 0%              | 80%    |
| 2,001 – 2,500                            | 35%               | 7%          | 0%              | 80%    |
| 2,501 – 3,000                            | 40%               | 7%          | 0%              | 80%    |
| >3,000                                   | 50%               | 7%          | 0%              | 80%    |
| <b>รถกระบะ 1 ตัน 2 ประตู</b>             |                   |             |                 |        |
| ≤3,250                                   | 3%                | 7%          | 0%              | 40%    |
| >3,250                                   | 50%               | 7%          | 0%              | 40%    |
| <b>รถกระบะ 1 ตัน 4 ประตู</b>             |                   |             |                 |        |
| ≤3,250                                   | 12%               | 7%          | 0%              | 40%    |
| >3,250                                   | 50%               | 7%          | 0%              | 40%    |
| <b>รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก</b>              |                   |             |                 |        |
| ≤3,250                                   | 20%               | 7%          | 0%              | 40%    |
| >3,250                                   | 50%               | 7%          | 0%              | 40%    |
| <b>รถยนต์ประหยัดพลังงาน</b>              |                   |             |                 |        |
| รถยนต์นั่ง/โดยสารไม่เกิน 10 ที่นั่ง      |                   |             |                 |        |
| แบบใช้เชื้อเพลิงและไฟฟ้า                 | 10%               | 7%          | 0%              | 40-80% |
| แบบพลังงานไฟฟ้า                          | 10%               | 7%          | 0%              | 40-80% |
| แบบเซลล์เชื้อเพลิง                       | 10%               | 7%          | 0%              | 40-80% |
| <b>แบบประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล</b>      |                   |             |                 |        |
| เครื่องยนต์เบนซินไม่เกิน 1,300           | 17%               | 7%          | 0%              | 40-80% |
| เครื่องยนต์ดีเซลไม่เกิน 1,300            | -                 | 7%          | 0%              | 40-80% |
| <b>แบบใช้เอทานอลไม่น้อยกว่าร้อยละ 20</b> |                   |             |                 |        |
| <2,000 CC                                | 25%               | 7%          | 0%              | 40-80% |
| 2,001-2,500                              | 30%               | 7%          | 0%              | 40-80% |
| 2,501-3,000                              | 35%               | 7%          | 0%              | 40-80% |
| >3,000                                   | 50%               | 7%          | 0%              | 40-80% |

ที่มา : กรมสรรพสามิต และกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

### 3.2 โครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอินโดนีเซีย

#### 3.2.1 หลักการ

ประเทศอินโดนีเซียมีภาษีที่จัดเก็บสินค้ารถยนต์ นอกเหนือจากภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ร้อยละ 10 คือ ภาษีสินค้าฟุ่มเฟือย ซึ่งไม่สามารถขอคืนได้เหมือนกับภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสำหรับรถยนต์จะกำหนดอัตราร้อยละจากมูลค่าของรถยนต์ (Ad Valorem) ซึ่งจะมีอัตราแตกต่างกันไปตามชนิดของรถยนต์

#### 3.2.2 ฐานภาษี

ประเทศอินโดนีเซียใช้ฐานมูลค่า (Ad Valorem) ในการจัดเก็บภาษี

#### 3.2.3 อัตราภาษี

กำหนดอัตราเป็นร้อยละจากมูลค่าของรถยนต์ (Ad Valorem) ซึ่งจะมีอัตราแตกต่างกันไปซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ชนิด ได้แก่ รถยนต์นั่ง (Sedan) รถตู้อเนกประสงค์ (Multi Purpose Vehicle : MPV) รถสปอร์ตอเนกประสงค์ (Sport Utility Vehicle: SUV) และรถยนต์กระบะ และแปรผันตามขนาดของเครื่องยนต์

ตารางที่ 7 แสดงอัตราภาษีของรถยนต์แต่ละประเภทของอินโดนีเซีย

| ประเภทรถยนต์                          | เครื่องยนต์              | อัตราภาษีรถยนต์เก่า | อัตราภาษีรถยนต์ใหม่ |
|---------------------------------------|--------------------------|---------------------|---------------------|
| Sedan<br>MPV(4x2)                     | cc<1.5                   | 30                  | 30                  |
|                                       | 1.5<cc<3.0(P)2.5(D)      | 40                  | 50                  |
|                                       | cc>3.0(P)2.5(D)          | 75                  | 75                  |
| SUV(4x4)                              | cc<1.5                   | 10                  | 10                  |
|                                       | 1.5<cc<2.5               | 20                  | 25                  |
|                                       | 2.5<cc<3.0(P)            | 40                  | 50                  |
| Commercial Double<br>Cabin(4x2and4x4) | 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                  |
|                                       | cc>3.0(P)2.5(D)          | 75                  | 75                  |
|                                       | GVW 0.5 tons (P/D)all cc | 20                  |                     |

ที่มา: Automotive & Machinery Working Group on EIBD Conference, Ministry of Indonesia of The Republic of Indonesia

### 3.2.4 สิทธิประโยชน์ทางภาษี

การเพิ่มสิทธิประโยชน์วงเงินภาษีเงินลงทุนสูงสุด 30% ในเวลา 6 ปี ยกเว้นภาษีสรรพสามิตให้กับการผลิตยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และลดภาษีให้กับรถยนต์ทั่วไป 40%

ตารางที่ 8 โครงสร้างภาษีสินค้ายานยนต์ของอินโดนีเซีย

| ขนาดเครื่องยนต์ : ซีซี           | อัตราภาษีในประเทศ |             | อัตราภาษีนำเข้า (MFN) |     |     |      |
|----------------------------------|-------------------|-------------|-----------------------|-----|-----|------|
|                                  | สรรพสามิต         | มูลค่าเพิ่ม | ASEAN CEPT            | CBU | CKD | IKD  |
| <b>รถยนต์นั่ง</b>                |                   |             |                       |     |     |      |
| ≤1,500                           | 30%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | 7.5% |
| 1,500-3,000                      | 40%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | -    |
| >3,000                           | 75%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | -    |
| <b>MPV 4x2</b>                   |                   |             |                       |     |     |      |
| ≤1,500                           | 10%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | 7.5% |
| 1,500-2,500                      | 20%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | 7.5% |
| 2,501-3,000                      | 40%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | 7.5% |
| >3,000                           | 75%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | 7.5% |
| <b>MPV 4x4</b>                   |                   |             |                       |     |     |      |
| ≤1,500                           | 30%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | 7.5% |
| 1,500-3,000                      | 40%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | -    |
| >3,000                           | 75%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | -    |
| <b>ขนาดบรรทุก (ตัน)</b>          |                   |             |                       |     |     |      |
| <b>รถโดยสาร</b>                  |                   |             |                       |     |     |      |
| 5-24                             | 10%               | 10%         | 0%                    | 40% | 5%  | 0%   |
| >24                              | 10%               | 10%         | 0%                    | 10% | 5%  | 0%   |
| <b>รถกระบะ/รถบรรทุก</b>          |                   |             |                       |     |     |      |
| <5                               | 0%                | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | 7.5% |
| 5-24                             | 0%                | 10%         | 0%                    | 40% | 5%  | 0%   |
| >24                              | 0%                | 10%         | 0%                    | 10% | 5%  | 0%   |
| <b>รถกระบะ 4 ประตู (4x224x4)</b> |                   |             |                       |     |     |      |
| <5                               | 20%               | 10%         | 0%                    | 40% | 15% | 7.5% |

ที่มา: Automotive & Machinery Working Group on EIBD Conference, Ministry of Indonesia of The Republic of Indonesia

### 3.3 โครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศฟิลิปปินส์

#### 3.3.1 หลักการ

ประเทศฟิลิปปินส์ จัดเก็บภาษีสินค้ารถยนต์ จากผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ และผู้นำเข้า สำหรับรถยนต์นำเข้า

#### 3.3.2 ฐานภาษี

ใช้ฐานมูลค่า (Ad Valorem) ในการจัดเก็บภาษี คือ ฐานราคาขาย (Selling Price) ได้แก่ ราคาที่ผู้ประกอบการขาย หรือราคาที่ผู้นำเข้าขาย

#### 3.3.3 อัตราภาษี

อัตราภาษีตามขนาดของเครื่องยนต์และชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิง

#### 3.3.4 สิทธิประโยชน์ทางภาษี

ส่งเสริมการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ โดยการลดภาษีนำเข้า

### ตารางที่ 9 โครงสร้างภาษีสินค้ายานยนต์ของฟิลิปปินส์

| ขนาดเครื่องยนต์ : ซีซี |             | อัตราภาษีในประเทศ |             |
|------------------------|-------------|-------------------|-------------|
| เบนซิน                 | ดีเซล       | สรรพสามิต         | มูลค่าเพิ่ม |
| ≤1,600                 | ≤1,800      | 15%               | 10%         |
| 1,601-2,000            | 1,801-2,300 | 35%               | 10%         |
| 2,001-2,700            | 2,301-3,000 | 50%               | 10%         |
| >2,700                 | >3,000      | 100%              | 10%         |

ที่มา: Bureau of Internal Revenue (BIR), Philippines

### 3.4 เปรียบเทียบข้อมูลโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์

#### 3.4.1 ฐานภาษี

จากฐานภาษีของทั้ง 3 ประเทศ คือ ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซียและประเทศฟิลิปปินส์ ดังกล่าวข้างต้น ใช้ฐานภาษียนต์ตามมูลค่า (Ad Valorem) แต่อย่างไรก็ดี ทั้ง 3 ประเทศยังมีข้อแตกต่างกัน ดังนี้

### ตารางที่ 10 การเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยกับประเทศอาเซียน

| ประเทศ      | ฐานมูลค่า   |
|-------------|---|
| ประเทศไทย   | ราคา ณ โรงงานอุตสาหกรรม(ผลิตในประเทศ)ราคา CIF บวกอากร(นำเข้า) |
| อินโดนีเซีย | มูลค่ารถยนต์  |
| ฟิลิปปินส์  | ราคาขาย   |

ที่มา: ภาษีสรรพสามิตกับการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากตาราง 10 การเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยกับประเทศอาเซียน พบว่าประเทศไทยใช้ฐานภาษีรถยนต์อยู่ 2 ฐานคือ ฐานราคา ณ โรงงานอุตสาหกรรม กรณีผลิตในประเทศและฐานราคา ซี.ไอ.เอฟ. บวกอากร กรณีนำเข้าซึ่งทั้งสองฐานมีการคำนวณภาษีที่ต่างกันทำให้เกิดการได้เปรียบและเสียเปรียบระหว่างผู้ผลิตภายในประเทศกับผู้นำเข้ารถยนต์จากกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งหากมีการถ่ายโอนราคา (Transfer Pricing) เช่น สำแดงราคา ซี.ไอ.เอฟ. ต่ำกว่าความเป็นจริง ทำให้เสียภาษีต่ำกว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมภายในประเทศ ที่ต้องเสียภาษีจากราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมภายในเสียเปรียบในด้านต้นทุนทางภาษีอีกทั้งรัฐก็จัดเก็บภาษีนำเข้าได้ลดลงด้วย ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ที่มีฐานมูลค่าเพียงฐานเดียวที่ใช้กับทั้งรถยนต์ที่ผลิตในประเทศและรถยนต์ที่นำเข้า จากต่างประเทศทำให้ไม่มีการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ

การที่ประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอาจมีการนำเข้ารถยนต์จากกลุ่มประเทศสมาชิกจำนวนมากขึ้น ซึ่งถ้าฐานภาษียังมีความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างรถยนต์ที่ผลิตในประเทศและรถยนต์นำเข้าก็จะส่งผลทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยมีปัญหาได้ และอาจเป็นช่องทางให้ผู้ประกอบการนำเข้ารถยนต์มาขายในประเทศสามารถที่จะใช้ประโยชน์จากรใช้ฐานราคาซี.ไอ.เอฟ. ที่ต่ำ เป็นประโยชน์ในการเสียภาษีสรรพสามิตได้ ทำให้ผู้ผลิตในประเทศเสียเปรียบในการแข่งขัน ทั้งต้นทุนภาษีและราคาขายรถยนต์

ดังนั้นในการจัดเก็บภาษีของหน่วยงานของรัฐ ควรมีการปรับปรุงให้มีฐานภาษีเป็นฐานเดียวอย่างเช่นประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ โดยเฉพาะฐานการนำเข้า เพื่อไม่ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมภายในประเทศเสียเปรียบในเรื่องของฐานภาษี และเป็นไปตามหลักทฤษฎีภาษีที่มีในหลักความเสมอภาค กับทั้งเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์

### 3.4.2 อัตราภาษี

จากโครงสร้างการจัดเก็บภาษียนต์ของไทย มีอัตราภาษีหลายอัตรา มีความซับซ้อนเมื่อเทียบกับประเทศกลุ่มอาเซียน อันส่งผลกระทบต่อหลักการสะดวกง่ายได้ในการจัดเก็บภาษีตามหลักการภาษีที่ดี และอาจเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันของไทยได้



### ตารางที่ 11 การเปรียบเทียบอัตราภาษีรถยนต์

| ประเทศ      | <2,000cc | 2-3,000cc | >3,000cc | 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%     |

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

จากตาราง 11 การเปรียบเทียบอัตราภาษีรถยนต์ของประเทศไทยกับประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งเป็นคู่แข่งหลักของอุตสาหกรรมยานยนต์ พบว่าอัตราภาษีของประเทศไทย แม้โดยหลักการจะมีเพียง 3 อัตรา แต่ในข้อเท็จจริงแล้วได้มีประกาศกฎกระทรวงการคลัง จัดเก็บภาษีหลายอัตรา โดยแบ่งตามประเภทรถยนต์ที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต มีจำนวนมากถึง 40 ประเภทรถยนต์ เช่น รถยนต์นั่ง ซึ่งยังแบ่งออกเป็น 4 ประเภท 1) รถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) 2) รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก 3) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (DOUBLE CAB) 4) รถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถกระบะ ซึ่งในแต่ละประเภทก็มีอัตราภาษีแตกต่างกัน เช่น รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ขนาดที่มีความจุของกระบะกึ่งบรรทุก ไม่เกิน 3,250 ซีซี เก็บอัตราร้อยละ 20 เกินกว่า 3,250 ซีซี เก็บอัตราร้อยละ 50 ส่วนรถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) ที่มีความจุของกระบะกึ่งบรรทุกไม่เกิน 3,250 ซีซี เก็บอัตราร้อยละ 12 เกินกว่า 3,250 ซีซี เก็บอัตราร้อยละ 50 เป็นต้น

ดังนั้น ประเทศไทยไม่ควรมียอดอัตราภาษีหลายอัตรา ซึ่งจะทำให้เกิดความยุ่งยากและไม่เป็นไปตามหลักภาษีอากรที่ดี ที่มีความเรียบง่าย จะทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเสียเปรียบ

#### 3.4.3 สิทธิประโยชน์ทางภาษี

สิทธิประโยชน์ทางภาษีของประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ จะไม่แตกต่างกันมากนัก โดยประเทศไทยรัฐบาลสนับสนุนการผลิตรถยนต์นั่งประหยัดพลังงาน (Eco car) ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็ก เครื่องยนต์ไม่เกิน 1,300 ซีซี โดยลดภาษีสรรพสามิตคงจัดเก็บในอัตราร้อยละ 17 และสนับสนุนการผลิตรถไฮบริด ซึ่งเป็นรถยนต์ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย โดยลดภาษีสรรพสามิต คงจัดเก็บในอัตราร้อยละ 10 สำหรับประเทศอินโดนีเซีย ให้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีสรรพสามิตให้กับการผลิตยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และลดภาษีให้กับรถยนต์

ทุกๆไป 40% และประเทศฟิลิปปินส์ ส่งเสริมการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ โดยการลดภาษีนำเข้า

แต่อย่างไรก็ตามแม้จะมีการพัฒนาระบบภาษียังไม่เพียงพอการจะก่อให้เกิดความเป็นธรรม เป็นกลางในระบบภาษี ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะต้องเป็นตลาดเดียว (Single Market) ทุกประเทศสมาชิก จะต้องมีการปรับปรุงระบบภาษีให้มีความใกล้เคียงกัน แต่จากการศึกษาพบว่าการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนยังขาดความชัดเจนและมีปัญหาอุปสรรคอีกมากมาย เช่น ขาดการเรียนรู้ร่วมกัน ขาดระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน

### ตารางที่ 12 สิทธิประโยชน์ทางภาษีรถยนต์ของไทย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์

| ประเทศ      | สิทธิประโยชน์ทางภาษี   |
|-------------|--|
| ไทย         | มาตรการส่งเสริมลดภาษี การผลิต Eco car และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม  |
| อินโดนีเซีย | มาตรการกระตุ้นการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยงดเว้นภาษีเงินลงทุน 30% ในเวลา 6 ปี ยกเว้นภาษีสรรพสามิตยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และลดภาษีให้กับรถยนต์ทุกๆไป 40% |
| ฟิลิปปินส์  | มีมาตรการจัดเก็บภาษีนำเข้าขึ้นส่วนสำเร็จรูปในระดับต่ำ  |

จากตาราง 12 สิทธิประโยชน์ทางภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ พบว่า ประเทศไทยกับอินโดนีเซีย มีมาตรการคล้ายกัน คือภาษีส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประเภทเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประหยัดพลังงาน หรือ Eco car ส่วนประเทศฟิลิปปินส์ นั้นมีมาตรการส่งเสริมการประกอบรถยนต์ในประเทศ โดยการลดภาษีนำเข้าขึ้นส่วนสำเร็จรูป เพื่อนำเข้าไปผลิตในประเทศ ซึ่งเน้นหนักการผลิตรถยนต์เชิงพาณิชย์

### 3.5 เปรียบเทียบข้อดีและข้อเสีย

จากการศึกษาเอกสารทางวิชาการ งานวิจัยตามที่หน่วยงานต่างๆ ได้ทำการศึกษา เพื่อเป็นข้อมูลในการศึกษา พบว่า อัตราภาษีของไทย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ มีความแตกต่างกันตามสภาพบริบทของแต่ละประเทศ และข้อจำกัดในภาคการผลิต นโยบายจากภาครัฐ ผู้ศึกษาจึงทำการเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของภาษีแต่ละประเทศตารางที่ 13

ตารางที่ 13 การเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสีย

| ประเทศ            | ข้อดี  | ข้อเสีย   |
|-------------------|--|---|
| ประเทศไทย         | <ol style="list-style-type: none"> <li>มีหลายอัตราและหลายประเภทรถยนต์ที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิต</li> <li>ทำให้จัดแยกประเภทรถยนต์ได้ละเอียดและยังสามารถสนับสนุนรถยนต์ที่ผลิตเพื่อส่งเสริมการประหยัดแรงงานและสิ่งแวดล้อม</li> </ol>                                     | <ol style="list-style-type: none"> <li>มีความซ้ำซ้อนเกินความจำเป็น</li> <li>ยากต่อความเข้าใจของผู้ประกอบการและผู้จัดเก็บภาษี</li> <li>มีการตีความแตกต่างกันทำให้มีข้อพิพาทระหว่างผู้เสียภาษีกับเจ้าหน้าที่ผู้จัดเก็บ</li> <li>สองฐานภาษีระหว่าง “ณ โรงงานอุตสาหกรรม” กับ “CIF” ทำให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบกัน</li> <li>ขาดความเรียบง่ายอันเป็นคุณสมบัติของภาษีที่ดีเนื่องจากมีความซับซ้อนมาก</li> </ol> |
| ประเทศอินโดนีเซีย | <ol style="list-style-type: none"> <li>ฐานภาษีเดียว คือ มูลค่าทำให้ไม่เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ประกอบการในประเทศและผู้นำเข้า</li> <li>มีอัตราภาษีไม่กีดตราบ</li> <li>มีความเรียบง่ายและแน่นอนกว่าภาษีของประเทศไทย</li> </ol>                            | <ol style="list-style-type: none"> <li>มูลค่าโดยไม่มีการกำหนดความชัดเจนอาจส่งปัญหาการตีความระหว่างผู้ประกอบการอุตสาหกรรมกับเจ้าหน้าที่</li> </ol>   |
| ประเทศฟิลิปปินส์  | <ol style="list-style-type: none"> <li>ภาษีฐานเดียว คือมูลค่าของราคาขาย ทำให้เกิดความชัดเจนของราคาและทำให้ไม่เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ประกอบการในประเทศและผู้นำเข้า</li> <li>มีอัตราภาษีไม่กีดตราบ</li> <li>มีความเรียบง่ายแน่นอน ไม่ซับซ้อน</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>ประเภทรถยนต์ที่จัดเก็บน้อยทำให้ไม่สามารถสนับสนุนรถยนต์ประเภทที่ผลิตเพื่อประหยัดพลังงานและหรือเป็นประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อมได้ชัดเจน</li> </ol>  |

ที่มา: ภาษีสรรพสามิตกับการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากตาราง 13 พบว่า ผลของการศึกษาเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของระบบโครงสร้างภาษีสรรพสามิตของทั้ง 3 ประเทศ คือ ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ รวมทั้งการเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสียแล้วจะเห็นได้ว่า โครงสร้างภาษีสรรพสามิตของประเทศไทยนั้น มีความซับซ้อนมากกว่าประเทศอีก 2 ประเทศ ซึ่งอาจส่งผลเสียต่ออุตสาหกรรม

รถยนต์ของไทยในด้านความยุ่งยากในการวางแผน การกำหนดต้นทุนทางภาษีรถยนต์และการแข่งขันทางการค้ารถยนต์ ซึ่งต่างกับอีก 2 ประเทศ ที่มีความยุ่งยากซับซ้อนในระบบภาษีรถยนต์น้อยกว่า ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรมีการปรับปรุง และพัฒนาระบบภาษีสรรพสามิตให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยอาจกำหนดให้มีฐานภาษีเพียงฐานเดียว รวมทั้งอัตราภาษีและประเภทรถยนต์ ก็จะต้องปรับปรุงให้จำนวนไม่มากและซับซ้อนจนเกินไป เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการแข่งขันในภูมิภาคนี้ และยังเป็นการพัฒนาาระบบภาษีสรรพสามิตให้เป็นไปตามหลักทฤษฎีภาษีที่ดี คือ มีความเป็นกลาง มีประสิทธิภาพ มีความเที่ยงธรรม อันเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ รวมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องและแรงงานภายในประเทศ

## บทที่ 4

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 4.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาในบทที่ 3 จะเห็นได้ว่าภาษักรถยนต์แม้จะเป็นภาษาที่เรียกเก็บภาษีในประเทศก็ตาม แต่ก็มีผลกระทบและเป็นอุปสรรคทางการค้า และการประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย โดยเฉพาะ ในปี พ.ศ.2558 ซึ่งจะมีการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งประเทศไทยในฐานะเป็นประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติตามพันธะสัญญาระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งพิจารณาได้ ดังนี้

#### โครงสร้างภาษักรถยนต์

##### 4.1.1 อัตราภาษี

การมีอัตราที่มาก เกิดความยุ่งยากในการจัดเก็บภาษี และในการวางแผนในการเสียภาษีของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้นำเข้าเป็นอย่างมาก และการเก็บภาษีอัตราภาษีหลายอัตราไม่ได้หมายความว่า จะจัดเก็บภาษักรถยนต์ได้มาก ในทางกลับกันผู้เสียภาษัก็จะพยายามที่จะเสียภาษัรถยนต์ ให้ต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ดังนั้นการมีอัตราภาษีมากเกินความจำเป็นทำให้เกิดความยุ่งยากและจะส่งผลเสียในการเสียภาษัมากกว่า อีกทั้งการมีหลายอัตราทำให้เกิดความยุ่งยากสำหรับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและผู้นำเข้าในการที่จะวางแผนการลงทุนเนื่องจากภาษัเป็นต้นทุนของรถยนต์อย่างหนึ่ง จึงต้องมีความชัดเจนในเรื่องอัตราที่จะต้องเสียภาษัด้วย ดังนั้นประเทศไทยไม่ควรจะมีอัตราภาษีหลายอัตรา นอกจากจะทำให้เกิดความยุ่งยากแล้วยังเป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์

##### 4.1.2 ประเภทของรถยนต์ที่จัดเก็บ

ประเภทของรถยนต์ที่จัดเก็บมีการแบ่งประเภทมากถึง 40 ประเภท มีความยุ่งยากในการจัดประเภทรถยนต์ที่จะต้องเสียภาษัว่าจะเสียภาษัเป็นรถยนต์ประเภทใด ซึ่งจะเป็นมูลเหตุให้ ผู้เสียภาษัจะพยายามที่จะเสียภาษัรถยนต์ให้ต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ดังนั้นการกำหนดชนิดรถยนต์ ที่การจัดเก็บภาษัจึงควรมีการกำหนดจากจุดประสงค์ที่ชัดเจนแน่นอน และไม่มากประเภท เช่น การเก็บจากจุดประสงค์ฟุ่มเฟือยก็สามารถแบ่งรถยนต์ออกเป็น (1) ขนาดเครื่องยนต์และชนิดน้ำมันเบนซินถือว่ามีเพื่อส่วนบุคคลเป็นการฟุ่มเฟือยและ (2) เครื่องยนต์ดีเซลใช้เพื่อการพาณิชย์ไม่ถือเป็นการฟุ่มเฟือย เป็นการทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์มีความเข้าใจง่ายและชัดเจนแน่นอน เป็นไปตามหลักการจัดเก็บภาษัอากรที่ดี ทำให้เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

##### 4.1.3 ฐานภาษัสำหรับผู้ผลิตในประเทศแตกต่างจากผู้นำเข้า

ฐานภาษัถือเป็นผู้ผลิตหนึ่งของโครงสร้างภาษัรถยนต์ ทั้งยังมีการแบ่งฐานภาษั ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ในประเทศและฐานภาษัผู้นำเข้าที่แตกต่างกันจะส่งผลทำให้ผู้ผลิตหันออกไปตั้งโรงงานในต่างประเทศเพื่อกำหนดฐานภาษั คือ ฐาน ซี.ไอ.เอฟ. ให้ต่ำ ซึ่งหน่วยงานจัดเก็บภาษัก็ไม่

สามารถหาความถูกต้องชัดเจนของฐาน ซี.ไอ.เอฟ. ได้ ผู้ประกอบการในประเทศไทย ซึ่งเสียภาษีจากฐานราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมไม่สามารถต่อสู้กับรถยนต์ที่นำเข้าจากในกลุ่มประเทศอาเซียน เนื่องจากเสียภาษีต่ำกว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมภายในประเทศและยังทำให้เก็บภาษีได้ต่ำไปด้วยได้ ดังนั้นควรพิจารณาให้มีฐานการจัดเก็บภาษีรถยนต์เพียงฐานเดียวที่ใช้กับผู้ประกอบการภายในและผู้นำเข้าอย่างเท่าเทียมกัน เช่น จากราคาขายปลีก เป็นต้น

จากปัญหาอุปสรรคในด้านโครงสร้างภาษีรถยนต์ดังกล่าว ทำให้มีผลกระทบต่อ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในประเทศไทยไม่น้อย เนื่องจากภาษีเป็นต้นทุนของรถยนต์ ที่มีอัตราที่สูงมาก หากไม่มีการปรับปรุงระบบภาษีในเรื่องโครงสร้างด้านฐานภาษี อัตราภาษี ประเภทรถยนต์ ดังกล่าว อาจเกิดความเสียเปรียบ อันเกิดจากระบบภาษีและมีผลกระทบต่อการลงทุนภายในประเทศ

ในภาพรวมของการเปรียบเทียบ ปัจจัยความสามารถในการแข่งขันด้านต่างๆ ในประเทศสมาชิกที่มีฐานการผลิตยานยนต์นั้น จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยยังมีความสามารถในการแข่งขันมากกว่าประเทศอื่นอยู่มาก ทั้งนี้เนื่องจากบางประเทศยังอยู่ในช่วงของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ซึ่งประเทศไทยได้ผ่านการพัฒนาในด้านนี้มาแล้ว จนกระทั่งปัจจุบันสามารถเป็นฐานการผลิตรถกระบะ 1 คัน ในระดับโลก แต่ถึงอย่างไรก็ดี หากมวลประเทศสมาชิกในอาเซียน เช่น อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว รวมถึงภาวะปัจจัยการผลิตด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่อง อาจเป็นไปได้ที่ประเทศสมาชิกเหล่านั้น จะก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียนแทนประเทศไทย

## 4.2 ข้อเสนอแนะ

### 4.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) การกำหนดโครงสร้างภาษีรถยนต์ให้เป็นฐานภาษีเพียงฐานเดียว ต้องมีการกำหนดนิยามของสินค้า วิธีการจัดเก็บภาษี ฐานภาษี อัตราภาษี เพื่อจูงใจในการลงทุนและการแข่งขันของผู้ประกอบการภายในประเทศกับต่างประเทศ

2) ควรมีการปรับปรุงฐานภาษีรถยนต์ไม่ให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้นำเข้ารถยนต์และผู้ผลิตในประเทศ ซึ่งอาจปรับปรุงให้มีฐานภาษีรถยนต์เป็นฐานเดียวกัน เช่น กำหนดเป็นฐานราคาขายรถยนต์ จัดทำราคากลางของแต่ละรุ่นให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

3) ควรปรับปรุงอัตราภาษีให้มีความยุ่งยากซับซ้อนน้อยลง และสอดคล้องกับการกระตุ้นการผลิตรถยนต์ ปรับปรุงแบ่งประเภทรถยนต์และการแบ่งขนาดเครื่องยนต์ เพื่อความสะดวกต่อการวางแผนด้านต้นทุนภาษี

4) การกำหนดข้อมูลเทคโนโลยีสารสนเทศเกี่ยวกับภาษีรถยนต์ของกลุ่มประเทศอาเซียนให้สามารถสืบค้นได้ เช่น สินค้าที่ต้องชำระ ฐานภาษี อัตราภาษี และกฎระเบียบต่าง ๆ

### 4.2.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

ควรมีการศึกษาปัจจัยอื่นๆ นอกจากภาษีรถยนต์ ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย เช่น นโยบายจากภาครัฐ นโยบายส่งเสริมการลงทุน นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

## บรรณานุกรม

- กระทรวงพาณิชย์. แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ 2555-2559, 2550.
- วินัย วงศ์สุวรรณวัฒน์. ประสิทธิภาพและความชอบธรรมทางภาษี, 2555.
- วัชร คำสังข์. การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน, 2555.
- รัชนิดา นิตพัฒนาภิรักษ์. การศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยภาระภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีผลต่อราคาจำหน่ายรถยนต์ของไทยกับต่างประเทศ, 2556.
- นันทมน ภูมิชัย. เส้นทางเดินของ SMEs ไทยในอาเซียน. 2556
- เพียงใจ แก้วสุวรรณ. Eco-Car ทางเลือกของรถยนต์ในอนาคต. 2550
- สุพจน์ ศักดิ์พิบูลย์จิตต์. ภาษีสรรพสามิตกับการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, 2555.
- สถาบันยานยนต์. นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015, 2556.
- สถาบันยานยนต์. แผนแม่บทอุตสาหกรรม ปี พ.ศ.2555-2559, 2555.
- สถาบันยานยนต์. ศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมอาเซียน, 2554.
- สถาบันยานยนต์. ไทยฐานการผลิตรถเออีซีจับตาอินโดนีเซียดูคนักลงทุนจากญี่ปุ่น, 2557.
- สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม. รายงานประจำปี 2554, 2555

## ประวัติผู้เขียน

|                 |   |
|-----------------|---|
| ชื่อ – สกุล     | นางอวยพร พุตระกูล   |
| ประวัติการศึกษา | บริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง<br>บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต<br>Master of Science สาขา Management and Human Relation<br>จาก Abilene Christian University , USA   |
| ประวัติการทำงาน | เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภาษี 3-5 สำนักงานสรรพากรจังหวัดนนทบุรี<br>เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภาษี 6 สำนักงานสรรพากรพื้นที่ 12<br>สมุห์บัญชีอำเภอ 7 สำนักงานสรรพากรอำเภอบรบือ<br>จังหวัดมหาสารคาม<br>เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภาษี 7 สำนักงานสรรพากรจังหวัดนครนายก<br>เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภาษี 8ว สำนักบริหารภาษีธุรกิจขนาดใหญ่<br>นักตรวจสอบภาษีชำนาญการพิเศษ<br>สำนักบริหารภาษีธุรกิจขนาดใหญ่<br>นักวิชาการสรรพากรเชี่ยวชาญ<br>สำนักบริหารการเสียภาษีทางอิเล็กทรอนิกส์ |
| ตำแหน่งปัจจุบัน | สรรพากรพื้นที่กรุงเทพมหานคร 28<br>สำนักงานสรรพากรพื้นที่กรุงเทพมหานคร 28  |