

รายงานการศึกษา
เรื่อง

การศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยด้านภาระภาษีและค่าธรรมเนียม
ที่มีผลต่อราคาจำหน่ายรถยนต์ของไทยกับต่างประเทศ

จัดทำโดย นางสาวรัชนิดา นิตพัฒนาภิรักษ์ รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
สถาบันยานยนต์

18 พฤษภาคม 2556

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบัน อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีการจัดเก็บภาษีรถยนต์หลายประเภท ตั้งแต่เริ่มการผลิตจนถึงการจำหน่ายไปสู่ผู้บริโภคที่เป็นผู้ซื้อคนสุดท้าย ประกอบด้วย ภาษีนำเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนกรณีเป็นยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ หรือภาษีนำเข้ายานยนต์สำเร็จรูป กรณีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ภาษีสรรพสามิตที่คิดจากราคาหน้าโรงงานซึ่งรวมภาษีมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีจดทะเบียนกรณีเมื่อจำหน่ายให้กับผู้บริโภค ซึ่งภาษีสรรพสามิต จัดเป็นภาษีที่มีผลต่อการปรับราคาจำหน่ายรถยนต์มากที่สุดซึ่งส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในการถือครองรถของผู้บริโภค

ดังนั้น การศึกษาวิจัยเปรียบเทียบปัจจัยด้านภาระภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีผลต่อราคารถยนต์นั่งของไทยกับต่างประเทศ โดยวิเคราะห์ตามโครงสร้างภาษีสรรพสามิตปัจจุบัน จะช่วยให้ทราบภาระภาษีที่เกิดจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของราคารถยนต์แต่ละประเภทจากโครงสร้างภาษีสรรพสามิตในปัจจุบัน ซึ่งผลการศึกษาจะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนเปรียบเทียบกับราคารถจากโครงสร้างภาษีสรรพสามิตในอนาคตที่จะมีผลอีกใน 3 ปี ข้างหน้า และวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจส่งผลต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในกลุ่มรถแต่ละประเภท

1.2 วัตถุประสงค์

- 1.2.1 เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยด้านภาระภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่มีผลต่อราคาจำหน่ายรถยนต์ของไทยกับต่างประเทศ
- 1.2.2 เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจส่งผลต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในกลุ่มรถแต่ละประเภท เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่มีผลต่อโครงสร้างราคา

1.3 ขอบเขตการศึกษา

คำว่า “ปัจจัยภาระภาษีและค่าธรรมเนียม” ในการวิจัยนี้ หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากภาระภาษี ประเภท ภาษีสรรพสามิต ภาษีมหาดไทย ภาษีมูลค่าเพิ่ม และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ซึ่งคิดคำนวณตามโครงสร้างภาษีสรรพสามิตของรถแต่ละประเภทในปัจจุบัน

รถยนต์ ในการศึกษาครั้งนี้ หมายถึง รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ 1 ตัน โดยเน้นกลุ่มรถยนต์ประเภทที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล

ประเทศที่เลือกมาทำการเปรียบเทียบกับไทย ได้แก่ ประเทศพัฒนาแล้วที่มีรถยนต์รุ่นและแบบเดียวกันกับที่จำหน่ายในไทย อาทิ ประเทศสิงคโปร์ ญี่ปุ่น อเมริกา และประเทศในสหภาพยุโรป ได้แก่ สหราชอาณาจักร (UK)

บทที่ 2

ขอบเขตการศึกษา และวิธีการศึกษา

2.1 คำนิยามและคำจำกัดความของ “ปัจจัยภาระภาษีและค่าธรรมเนียม”

ปัจจัยภาระภาษีและค่าธรรมเนียม หมายถึง ภาษีและค่าธรรมเนียมประเภทต่าง ๆ ที่ถูกคิดรวมอยู่ในราคารถยนต์ ณ ตอนซื้อโดยผู้บริโภคเป็นผู้รับภาระ คือ ราคาขายปลีกของรถยนต์ที่ตัวแทนจำหน่าย (Dealer) จำหน่ายให้กับผู้บริโภค

2.2 ขอบเขตการศึกษา

1. ประเภทรถยนต์

ศึกษาเฉพาะรถยนต์นั่ง

จัดแบ่งตาม พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 และประกาศกรมสรรพสามิต เฉพาะประเภท ในมาตรา 4 “รถยนต์นั่ง” ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน และประกาศกรมสรรพสามิต

2.3 ขอบเขตการศึกษา

1. ศึกษากรณีของประเทศไทย และประเทศที่มีการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรุ่นที่มีการผลิตและจำหน่ายในประเทศไทยเช่นเดียวกัน โดยเลือกจากประเทศที่มีข้อมูลประกอบในการเปรียบเทียบภาระภาษีและค่าธรรมเนียม และราคาขายปลีกของรถยนต์ เปรียบเทียบรถยนต์นั่งบางรุ่นและแบบที่มีการผลิตและจำหน่ายในประเทศไทย และรถรุ่นและแบบเดียวกันดังกล่าวที่มีการผลิตและจำหน่ายในต่างประเทศ เป็นกรณีศึกษา
2. เปรียบเทียบจากปัจจัยด้านภาษีและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่คำนวณอยู่ราคาจำหน่ายที่ผู้บริโภคเป็นผู้รับภาระในการชำระ ณ ตอนที่ซื้อรถจากบริษัทรถยนต์ที่เป็นตัวแทนจำหน่าย (Dealer) ก่อนได้ครอบครองรถ (Acquisition tax)

2.4 วิธีการศึกษา

ศึกษาจากการคำนวณเปรียบเทียบภาระภาษี และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ โดยรวบรวมจากข้อมูลทุติยภูมิที่แสดงราคาขายปลีกรถยนต์ ภาระภาษีและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ โดยเปรียบเทียบ

บทที่ 3

ปัจจัยด้านภาระภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีผลต่อราคาจำหน่ายรถยนต์ของไทยกับต่างประเทศ

3.1 ปัจจัยด้านภาระภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีผลต่อราคาจำหน่ายรถยนต์นั่งของไทย

สำหรับกรณีรถยนต์นั่งรุ่นและแบบที่ผลิตและจำหน่ายในประเทศไทย ราคาที่บริษัทตัวแทนจำหน่ายเก็บจากผู้บริโภค นอกจากค่าต้นทุนการประกอบและกำไรแล้ว ยังประกอบด้วยภาษีและค่าธรรมเนียม มีดังนี้

- 1) ภาษีสรรพสามิต
- 2) ภาษีมหาดไทย
- 3) ภาษีมูลค่าเพิ่ม

- 1) ภาษีสรรพสามิต

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การผลิตรถยนต์ในประเทศไทย มีหน้าที่ต้องเสียภาษีตามอัตราที่กำหนด โดยคำนวณภาษีสรรพสามิต ซึ่งเป็นการคำนวณแบบที่เรียกว่าคิดแบบ “ฝังใน” ดังนี้

$$\begin{aligned}\text{ภาษีสรรพสามิต} &= \text{มูลค่า} \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต} \\ &= (\text{ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม} + \text{ภาษีสรรพสามิต} + \text{อัตราภาษีเพื่อมหาดไทย}) \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต} \\ &= \frac{\text{ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม} \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต}}{1 - (1.1 \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิต})}\end{aligned}$$

*ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม จะต้องไม่ต่ำกว่า 76% ของราคาขายปลีก (ที่มา: กรมสรรพสามิต)

ดังนั้น กรณีรถยนต์นั่ง <1,800 cc. รุ่น A ราคาขายปลีก 1,000,000 บาท ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรมที่แจ้งต่อกรมสรรพสามิตจะต้องไม่ต่ำกว่า 760,000 บาท ซึ่งเมื่อนำมาคำนวณภาระภาษีที่ต้องเสีย คือ $(760,000 \times 30\%) / 1 - (1.1 \times 30/100) = 228,000 / 1 - 0.33 = 228,000 / 0.67 = \text{มูลค่าภาษีสรรพสามิตที่ต้องเสียไม่น้อยกว่า 340,298.50 บาท}$ และเมื่อบวกกับภาษีมูลค่าเพิ่มอีก 7% คิดเป็นภาระภาษีรวมทั้งสิ้น 364,119.40 บาท

แต่หากราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรมมากกว่า 76% ของราคาขายปลีก มูลค่าภาษีสรรพสามิตที่ต้องเสียจะสูงกว่า 340,298.50 บาท

อัตราภาษีสรรพสามิตของสินค้ารถยนต์ ตามประกาศกรมสรรพสามิตที่มีผลใช้บังคับในการจัดเก็บอยู่ในปัจจุบัน คือ ประกาศกรมสรรพสามิต ฉบับลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2547 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ประเภทที่	ประเภทรถ	อัตราภาษี สรรพสามิต
5.01	(1) รถยนต์นั่ง	
	(1.1) $\leq 2,000$ cc. and ≤ 220 HP	30
	(1.2) $> 2,000 \leq 2,500$ cc. and ≤ 220 HP	35
	(1.3) $> 2,500 \leq 3,000$ cc. and ≤ 220 HP	40
	(1.4) $> 3,000$ cc. or > 220 HP	50
	(2) รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick-up Passenger Vehicle : PPV) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ประกาศกำหนด	
	(2.1) $\leq 3,250$ cc.	20
	(2.2) $> 3,250$ cc.	50
	(3) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ประกาศกำหนด	
	(3.1) $\leq 3,250$ cc.	12
	(3.2) $> 3,250$ cc.	50
	(4) รถยนต์นั่งซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการคลัง ประกาศกำหนด ที่ผลิตจากรถยนต์กระบะหรือแชสซีส์และ กระบอกบังลมหน้า (Chassis With Windshield) ของ รถยนต์กระบะ หรือดัดแปลงจากรถยนต์กระบะ (4.1) ที่ผลิตหรือดัดแปลงโดยผู้ประกอบการซึ่งมี คุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ประกาศกำหนด (4.1.1) $\leq 3,250$ cc. (4.1.1) $> 3,250$ cc. (4.2) ที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลง ตามมาตรา 144 ตรี ซึ่ง เสียภาษีตามมาตรา 144 เบื้อง	
5.02	รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	
	(1.1) $\leq 2,000$ cc. and ≤ 220 HP	30
	(1.2) $> 2,000 \leq 2,500$ cc. and ≤ 220 HP	35
	(1.3) $> 2,500 \leq 3,000$ cc. and ≤ 220 HP	40
	(1.4) $> 3,000$ cc. or > 220 HP	50

05.01	และ	รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	
5.02	(1)	รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ซึ่งใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาล หรือองค์การสาธารณกุศล ตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และจำนวนที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศ	ยกเว้นภาษี
	(2)	รถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประเภทยัดพลังงาน	
	(2.1)	แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle)	
	(2.1.1)	<= 3,000 cc.	10
	(2.1.2)	> 3,000 cc.	50
	(2.2)	แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle)	10
	(2.3)	แบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Vehicle)	10
	(3)	รถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 cc. ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด	
	(3.1)	ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ได้	20
	(3.2)	ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติได้	20
	(4)	รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 cc.	
	(4.1)	รถยนต์นั่งสามล้อ	5
	(4.2)	รถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 250 cc.	5
5.90	(1)	รถยนต์กระบะที่ออกแบบสำหรับให้น้ำหนักบรรทุก น้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม	
	(1.1)	<= 3,250 cc.	
	(1.1.1)	ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด	3
	(1.1.2)	ซึ่งมีคุณลักษณะนอกจาก (1.1.1)	18
	(1.2)	ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 cc.	50

2) ภาษีมหาดไทย

เก็บตามภาษีสรรพสามิตที่ร้อยละ 10 จากมูลค่าภาษีสรรพสามิตที่ต้องเสีย เช่น จากตัวอย่างตามข้อ 1) ภาษีสรรพสามิต มูลค่าภาษีที่ต้องเสีย 340,298.50 บาท ดังนั้น ภาษีมหาดไทย คิดเป็นมูลค่า 34,029.84 บาท ดังนั้น รวมภาระภาษีสรรพสามิตและภาษีมหาดไทยคิดเป็นมูลค่า 374,328.34 บาท

3) ภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 คิดจากมูลค่าภาษีสรรพสามิตซึ่งรวมภาษีมหาดไทยแล้ว เช่น ตามข้อ 2) มูลค่าภาษีสรรพสามิตรวมภาษีมหาดไทย คิดเป็นมูลค่า $374,328.34 \times 7\% = 26,202.98$ บาท

เมื่อรวมภาระภาษีทุกประเภทตั้งแต่ 1) ถึง 3) คือ ภาษีสรรพสามิต 340,298.50 บาท ภาษีมหาดไทย 34,029.84 บาท และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม 26,202.98 บาท ทำให้มูลค่าภาษีสุทธิรวมที่ต้องเสียทั้งหมดคิดเป็นมูลค่า 400,531.32 บาท กรณีรถยนต์นั่ง <1,800 cc. รุ่น A ราคาขายปลีก 1,000,000 บาท ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรมที่แจ้งต่อกรมสรรพสามิตจะต้องไม่ต่ำกว่า 760,000 บาท

3.2 ปัจจัยด้านภาระภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีผลต่อราคาจำหน่ายรถยนต์นั่งในต่างประเทศเป็นกรณีศึกษา

1) ประเทศสิงคโปร์

สิงคโปร์ใช้ระบบโควต้าและภาษีการถือครองรถในการควบคุมปริมาณรถให้อยู่ในระดับที่เพียงพอต่อถนนหนทางที่สามารถรองรับได้ ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมจดทะเบียน ภาษีสรรพสามิต ภาษีบำรุงท้องที่ (Road Tax) และภาษีพิเศษอื่น ๆ

1.1 ค่าธรรมเนียมจดทะเบียน ผู้ซื้อจะต้องเสียค่าธรรมเนียมจดทะเบียนรถยนต์ S\$140 ต่อคัน

1.2 ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนเพิ่มพิเศษ (The Additional Registration Fee: ARF) คือ ภาษีที่ถูกเรียกเก็บ ณ ตอนจดทะเบียน โดยคำนวณจากร้อยละของราคาจำหน่ายรถ (Open Market Value: OMV)

- 1.2.1 อัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนสำหรับรถที่จดทะเบียน ตั้งแต่ พฤษภาคม 2545 ถึง กุมภาพันธ์ 2547 130% ของราคาจำหน่ายรถ (OMV)
- 1.2.2 อัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนสำหรับรถที่จดทะเบียน ตั้งแต่ มีนาคม 2547 ถึง กุมภาพันธ์ 2551 110% ของราคาจำหน่ายรถ (OMV)
- 1.2.3 อัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนสำหรับรถที่จดทะเบียน ตั้งแต่ มีนาคม 2551 ถึง กุมภาพันธ์ 2556 100% ของราคาจำหน่ายรถ (OMV)
- 1.2.4 อัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนสำหรับรถที่จดทะเบียน ตั้งแต่ มีนาคม 2556 จะต้องเสียแบบขั้นบันได โดยมีวิธีการคำนวณจะคิดแบบขั้นบันได ดังนี้

S\$20,000 แรก	100%
S\$30,000 ถัดไป (เช่น S\$20,001 ถึง S\$50,000)	140%
มากกว่า S\$50,000 ขึ้นไป	180%

ตัวอย่างวิธีการคำนวณค่าธรรมเนียมจดทะเบียนรถยนต์ (ARF) สำหรับรถยนต์นั่ง ราคาจำหน่าย S\$75,000

S\$20,000 แรก	100%	$100\% \times S\$20,000$	=	S\$20,000
S\$30,000 ถัดไป	140%	$140\% \times S\$30,000$	=	S\$42,000
มากกว่า S\$50,000 ขึ้นไป	180%	$180\% \times S\$50,000$	=	S\$45,000
รวมภาระภาษีจากค่าธรรมเนียมจดทะเบียนรถยนต์				= S\$107,000

1.3 ค่าธรรมเนียมอัตราพิเศษ (The Preferential Additional Registration Fee: PARF) จะถูกเก็บเมื่อผู้ครอบครองรถนำรถมาทำลายหรือส่งออกก่อนที่อายุรถจะถึง 10 ปี ซึ่งเป็นวิธีการระบายรถเก่าเพื่อป้องกันการจราจรติดขัด

<u>อายุรถที่ต้องจดทะเบียนใหม่</u>	<u>อัตราร้อยละเงินคืน</u> (สำหรับรถที่จดทะเบียนก่อน พฤษภาคม 2555)	<u>อัตราร้อยละเงินคืน</u> (สำหรับรถที่จดทะเบียน ตั้งแต่พฤษภาคม 2555)
ไม่เกิน 5 ปี	130% ของ OMV	75% ของ ARF
5 ปี ≤ 6 ปี	120% ของ OMV	70% ของ ARF
6 ปี ≤ 7 ปี	110% ของ OMV	65% ของ ARF
7 ปี ≤ 8 ปี	100% ของ OMV	60% ของ ARF
8 ปี ≤ 9 ปี	90% ของ OMV	55% ของ ARF
9 ปี ≤ 10 ปี	80% ของ OMV	50% ของ ARF
>10 ปี	0%	0%

1.4 ภาษีสรรพสามิต (Excise Duty) ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่จัดเก็บโดยกรมศุลกากรสิงคโปร์ ซึ่งจะต้องถูกเรียกเก็บโดยคิดคำนวณจากร้อยละของมูลค่าจำหน่ายรถ (Open Market Value: OMV) เช่นเดียวกับกับค่าธรรมเนียมจดทะเบียนอื่น ๆ หรือ ARF โดยจัดเก็บ 20% ของราคาจำหน่ายรถ (OMV)

1.5 ภาษีบำรุงท้องที่ (Road Tax) เจ้าของรถทุกคนจะต้องขอใบอนุญาตครอบครองรถและจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่ก่อนที่จะนำรถวิ่งได้บนท้องถนน โดยจ่ายทุก 6 เดือน หรือ ทุก 1 ปี

วิธีการคำนวณภาษีบำรุงท้องที่ (Road Tax)

<u>ขนาดของเครื่องยนต์ตามความจุระบอกสูบ (cc.)</u>	<u>สูตรการคิดภาษีแบบจ่าย</u> <u>ทุก 6 เดือน (ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2551)</u>
$EC \leq 600$ cc.	$S\$200 \times 0.782$
$600 < EC \leq 1,000$	$[S\$200 + 0.125 \times (EC - 600)] \times 0.782$
$1,000 < EC \leq 1,600$	$[S\$250 + 0.375 \times (EC - 1,000)] \times 0.782$
$1,600 < EC \leq 3,000$	$[S\$475 + 0.75 (EC - 1,600)] \times 0.782$
$EC > 3,000$	$[S\$1,525 + 1 (EC - 3,000)] \times 0.782$

ตัวอย่างวิธีการคิดภาษีบำรุงท้องที่ (Road Tax)

$$= [S\$250 + 0.375 (1,600 - 1,000)] \times 0.782$$

$$= [S\$250 + 0.375 (600)] \times 0.782$$

$$= [S\$250 + 225] \times 0.782$$

$$= S\$475 \times 0.782$$

$$= S\$372$$

ดังนั้น รวมภาษีบำรุงท้องที่ สำหรับการจ่ายแบบทุก 6 เดือนคิดเป็นมูลค่า S\$372 แบบ 12 เดือน S\$744

1.6 ภาษีพิเศษอื่น ๆ (Special Tax) เช่น ภาษีน้ำมัน ตัวอย่างเช่นภาษีน้ำมันดีเซลจะคิดจากอัตราการปล่อยมลพิษ ประเภทฝุ่นละออง (Particulate Matter: PM)

<u>ประเภทรถ</u>	<u>ภาษีพิเศษ</u>	<u>หมายเหตุ</u>
CNG	ไม่ต้องเสีย (มีผลตั้งแต่ 1 มกราคม 2555)	ภาษี CNG เคยถูกจัดเก็บ S\$0.20 ต่อกิโลกรัม
Petrol-CNG	ไม่ต้องเสีย (มีผลตั้งแต่ 1 มกราคม 2555)	ภาษี CNG เคยถูกจัดเก็บ S\$0.20 ต่อกิโลกรัม
Diesel หรือ Diesel-CNG	ต้องเสียตามอัตราดีเซล	
Electric or Petro-Electric	ไม่ต้องเสีย	

ภาษีพิเศษสำหรับรถดีเซล

<u>มาตรฐานมลพิษ</u>	<u>อัตราภาษีพิเศษ</u>	<u>หมายเหตุ</u>
ต่ำกว่า EURO IV	6 เท่า ของอัตราภาษีปกติ	
EURO IV	4 เท่า ของอัตราภาษีปกติ	สำหรับรถที่จดทะเบียนตั้งแต่ 1 มกราคม 2549 ถึง 30 มิถุนายน 2551
EURO IV	S\$0.625 ต่อ cc. สำหรับ 6 เดือน โดยต้องถูกเรียกเก็บ S\$625 ทุก 6 เดือน	สำหรับรถที่จดทะเบียนตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2551
EURO V	S\$0.625 ต่อ cc. สำหรับ 6 เดือน โดยต้องถูกเรียกเก็บ S\$625 ทุก 6 เดือน	สำหรับรถที่จดทะเบียนตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2551 ถึง 31 ธันวาคม 2555
EURO V	S\$0.20 ต่อ cc. สำหรับ 6 เดือน โดยต้องถูกเรียกเก็บ S\$200 ทุก 6 เดือน	สำหรับรถที่จดทะเบียนตั้งแต่ 1 มกราคม 2556

ตัวอย่างวิธีการคิดภาษีพิเศษ สำหรับรถดีเซลที่ได้มาตรฐานมลพิษ EURO IV

<u>ขนาดเครื่องยนต์</u>	<u>ภาษีพิเศษทุก 6 เดือน</u> <u>(ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2551)</u>
1,600 cc.	$1,600 \times S\$0.625 = S\$1,000$
2,000 cc.	$2,000 \times S\$0.625 = S\$1,250$
2,500 cc.	$2,500 \times S\$0.625 = S\$1,563$

ตัวอย่างวิธีการคิดภาษีพิเศษ สำหรับรถดีเซลที่ได้มาตรฐานมลพิษ EURO V

<u>ขนาดเครื่องยนต์</u>	<u>ภาษีพิเศษทุก 6 เดือน</u> <u>(ตั้งแต่ 1 มกราคม 2556)</u>
1,600 cc.	$1,600 \times S\$0.20 = S\320
2,000 cc.	$2,000 \times S\$0.20 = S\400
2,500 cc.	$2,500 \times S\$0.20 = S\500

ตัวอย่างวิธีการคิดภาษีพิเศษ กรณีรถดีเซล 1,600 ภาษีบำรุงท้องที่ประเภท 6 เดือน S\$372
ดังนั้น ภาษีพิเศษประเภท 6 เดือน มีวิธีการคำนวณดังต่อไปนี้

- กรณีรถดีเซล มาตรฐาน EURO IV หรือ EURO V ภาษีพิเศษ คือ
 $= S\$372 \times 6$
 $= S\$2,232$
ดังนั้น ภาษีบำรุงท้องที่ประเภท 6 เดือน และภาษีพิเศษ เท่ากับ
 $= S\$372 + S\$2,232$
 $= S\$2,604$

- กรณีรถดีเซล มาตรฐาน EURO IV ภาษีพิเศษ คือ
 $= 1,600 \text{ cc.} \times S\0.625
 $= S\$1,000$
ดังนั้น ภาษีบำรุงท้องที่ประเภท 6 เดือน และภาษีพิเศษ เท่ากับ
 $= S\$372 + S\$1,000$
 $= S\$1,372$

- กรณีรถดีเซล มาตรฐาน EURO V ภาษีพิเศษ ที่ประกาศมีผลตั้งแต่ 1 มกราคม 2556
 $= 1,600 \text{ cc.} \times S\0.20
 $= S\$320$
ดังนั้น ภาษีบำรุงท้องที่ประเภท 6 เดือน และภาษีพิเศษ เท่ากับ
 $= S\$372 + S\320
 $= S\$692$

กรณีวิธีคิดภาษีพิเศษสำหรับรถไฟฟ้า หรือรถไฟฟ้าที่ใช้ น้ำมัน
สำหรับวิธีการคิดภาษีบำรุงท้องที่สำหรับรถไฟฟ้า จะคิดจากอัตรากำลังของมอเตอร์ที่อัตรา
สูงสุด ซึ่งกำหนดโดยผู้ประกอบการยนต์ ดังนี้

สูตรวิธีการคำนวณภาษีบำรุงท้องที่ประเภท 6 เดือน (ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2551)

<u>อัตรากำลัง PR(kW)</u>	<u>ภาษีบำรุงท้องที่</u>
$PR \leq 7.5$	$S\$200 \times 0.782$
$7.5 < PR \leq 32.5$	$[S\$200 + 2 (PR-7.5)] \times 0.782$
$32.5 < PR \leq 70$	$[S\$250 + 6 (PR - 32.5)] \times 0.782$
$70 < PR \leq 157.5$	$[S\$475 + 12 (PR-70)] \times 0.782$
$PR > 157.5$	$[S\$1,525 + 16 (PR-157.5)] \times 0.782$

ตัวอย่างการคำนวณรถที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,490 cc. และขนาดมอเตอร์ที่อัตรากำลังสูงสุด 33 kW
การคำนวณภาษีบำรุงท้องที่ มีวิธีคิดดังนี้

กรณีรถที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,490 cc.

$$= [S\$250 + 0.375 (1,490 - 1,000)] \times 0.782$$

$$= [S\$250 + 0.375 (490)] \times 0.782$$

$$= [S\$250 + 183.75] \times 0.782$$

$$= S\$433.75 \times 0.782$$

$$= S\$340$$

กรณีรถที่มีขนาดมอเตอร์ที่อัตรากำลังสูงสุด 33 kW

$$= [S\$250 + 6(33 - 32.5)] \times 0.782$$

$$= [S\$250 + 6(0.5)] \times 0.782$$

$$= [S\$250 + 3] \times 0.782$$

$$= S\$253 \times 0.782$$

$$= S\$198$$

ดังนั้น ภาษีบำรุงท้องที่สำหรับรถไฟฟ้าคิดเป็นมูลค่า S\$198 (ประเภท 6 เดือน) หรือ S\$396 (ประเภท 12 เดือน)

และภาษีบำรุงท้องที่สำหรับรถไฟฟ้าที่ใช้ น้ำมันคิดเป็นมูลค่า S\$680 (ประเภท 6 เดือน)

เงินที่เรียกเก็บเพิ่มในส่วนของภาษีบำรุงท้องที่ (สำหรับรถที่อายุมากกว่า 10 ปี)

<u>อายุรถ</u>	<u>เงินเพิ่มภาษีบำรุงท้องที่เรียกเก็บรายปี</u>
>10 ปี	10% ของมูลค่าภาษี
>11 ปี	20% ของมูลค่าภาษี
>12 ปี	30% ของมูลค่าภาษี
>13 ปี	40% ของมูลค่าภาษี
>14 ปี	50% ของมูลค่าภาษี

อัตราค่าธรรมเนียมการต่ออายุภาษีบำรุงท้องที่ กรณีจ่ายช้าเกินกว่าวันที่ครบกำหนดที่จะต้องต่ออายุ

ขนาดเครื่องยนต์	ค่าปรับการจ่ายช้า	>1 เดือน	>2.5 เดือน	>3 เดือน
≤1,000 cc.	S\$10	S\$50	S\$15	S\$150
1,001-1,600 cc.	S\$20	S\$50	S\$15	S\$150
1,601-2,000 cc.	S\$30	S\$50	S\$15	S\$150
2,001-3,000 cc.	S\$40	S\$50	S\$15	S\$150
≥3,001 cc.	S\$50	S\$50	S\$15	S\$150

เงินคืนสำหรับรถที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green cars)

เพื่อส่งเสริมรถที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green cars) องค์กรเพื่อสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจึงได้ออกมาตรการการให้เงินคืนสำหรับรถที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(1) กรณีรถใหม่ที่ออกจากโรงงานประกอบรถยนต์

ชนิดเชื้อเพลิงประเภท CNG, Petrol-CNG, Petrol-Electric, Electric จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2549 ถึง 31 ธันวาคม 2555 ได้รับเงินคืน 40% ของราคาจำหน่าย

(2) กรณีรถใช้แล้วนำเข้าจากต่างประเทศ

ชนิดเชื้อเพลิง Petrol-Electric, Electric จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2553 ถึง 31 ธันวาคม 2555 ได้รับเงินคืน 40% ของราคาจำหน่าย

อย่างไรก็ดี อนุญาตนำเข้าเฉพาะรถใช้แล้วที่มีอายุการใช้งานมาแล้วต่ำกว่า 3 ปี เท่านั้น และต้องจ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge) อีก S\$10,000

อย่างไรก็ดี มาตรการคืนภาษีสำหรับรถที่ปล่อยมลพิษน้อย (Carbon Emissions-Based Vehicle Scheme: CEVs) ได้ถูกนำมาใช้แทน GVR ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 สำหรับรถใหม่ที่จดทะเบียน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 โดยจะมีทั้งการให้เงินคืน (CEVs rebates) ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 และค่าปรับซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2556 โดยเรียกเก็บตามกลุ่มประเภทรถ และอัตราการปล่อย CO₂ ดังนี้

กลุ่มประเภทรถ	ปริมาณการปล่อย CO ₂	เงินคืน (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556)	ค่าปรับ (ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2556)
A1	0 to 100	S\$20,000	
A2	101 to 120	S\$15,000	
A3	121 to 140	S\$10,000	
A4	141 to 160	S\$5,000	
B	161 to 210	S\$0	S\$0
C1	211 to 230		S\$5,000
C2	231 to 250		S\$10,000
C3	251 to 270		S\$15,000
C4	271 & above		S\$20,000

2) ประเทศญี่ปุ่น

กรณีประเทศญี่ปุ่น ภาษีรถยนต์จะถูกจัดอยู่ในหมวดประเภท ภาษีโรงเรือนและที่ดิน (Property tax) และภาษีบำรุงท้องที่ (Road maintenance charge)

ภาษียานยนต์ประจำปี

1) รถยนต์นั่ง

ความจุกระบอกสูบ	ค่าภาษีประจำปี (Yen)	
	ส่วนบุคคล	ใช้เพื่อธุรกิจ
≤ 1 ลิตร	29,500	7,500
>1≤1.5 ลิตร	34,500	8,500
>1.5≤2 ลิตร	39,500	9,500
>2≤2.5 ลิตร	45,000	13,800
>2.5≤3 ลิตร	51,000	15,700
>3≤3.5 ลิตร	58,000	20,500
>3.5≤4 ลิตร	66,500	23,600
>4≤4.5 ลิตร	76,500	27,200
>4.5≤6 ลิตร	88,000	40,700
>6 ลิตร	111,000	40,700

2) รถบรรทุก

ขนาดน้ำหนักบรรทุก	ค่าภาษีประจำปี (Yen)	
	ส่วนบุคคล	ใช้เพื่อธุรกิจ
≤ 1 ตัน	8000	6,500
>1≤2 ตัน	11,500	9,000
>2≤3 ตัน	16,000	12,000
>3≤4 ตัน	20,500	15,000
>4≤5 ตัน	25,500	18,000
>5≤6 ตัน	30,000	22,000
>6≤7 ตัน	35,000	25,500
>7≤8 ตัน	40,500	29,500
>8 ตัน	40,500 Yen บวก ด้วย 6,400 Yen ต่อ ตันในส่วนที่เกินกว่า 8 ตัน	29,500 Yen บวก ด้วย 4,700 Yen ต่อ ตันในส่วนที่เกินกว่า 8 ตัน
รถแทรกเตอร์ (a compact vehicle)	10,200	7,500
รถแทรกเตอร์ (a full-size vehicle)	20,600	15,100

รถพ่วง (a compact vehicle)	5,300	3,900
รถพ่วง (a full-size vehicle) ที่มีน้ำหนักบรรทุก ≤ 8 ตัน	10,200	7,500
รถพ่วง (a full-size vehicle) ที่มีน้ำหนักบรรทุก >8 ตัน	10,200 Yen บวกด้วย 5,100 Yen ในส่วนที่เกิน 8 ตัน	7,500 Yen บวกด้วย 3,800 Yen ในส่วนที่เกิน 8 ตัน
รถตู้ สำหรับผู้โดยสาร ≥ 4 คน	ภาษีประจำปีตามขนาดน้ำหนักบรรทุก บวกด้วย 5,200 Yen	ภาษีประจำปีตามขนาดน้ำหนักบรรทุก บวกด้วย 3,700 Yen
	ภาษีประจำปีตามขนาดน้ำหนักบรรทุก บวกด้วย 6,300 Yen	ภาษีประจำปีตามขนาดน้ำหนักบรรทุก บวกด้วย 4,700 Yen
	ภาษีประจำปีตามขนาดน้ำหนักบรรทุก บวกด้วย 8,000 Yen	ภาษีประจำปีตามขนาดน้ำหนักบรรทุก บวกด้วย 6,300 Yen

3) รถยนต์อเนกประสงค์

ประเภท	ค่าภาษีประจำปี (Yen)	
	ใช้เพื่อการทั่วไป	อื่น ๆ
รถบรรทุกศพ	-	10,100
รถสามล้อขนาดเล็ก	6,000	4,500
รถสี่ล้อขนาดเล็ก	13,200	10,200
รถขนาดใหญ่ (Full-size vehicle)	18,400	13,500

4) รถเพื่อการตั้งแคมป์ส่วนบุคคล (Camper)

ขนาดเครื่องยนต์	ภาษีประจำปี (Yen)
≤ 1 ลิตร	23,600
$>1 \leq 1.5$ ลิตร	27,600
$>1.5 \leq 2$ ลิตร	31,600
$>2 \leq 2.5$ ลิตร	36,000
$>2.5 \leq 3$ ลิตร	40,800
$>3 \leq 3.5$ ลิตร	46,400
$>3.5 \leq 4$ ลิตร	53,200
$>4 \leq 4.5$ ลิตร	61,200
$>4.5 \leq 6$ ลิตร	70,400
>6 ลิตร	88,800

ภาษีเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Tax System)

กระทรวงคมนาคมได้ประกาศลดภาษีให้กับรถที่จดทะเบียนในปี 2548-2549 ได้รับการลดหย่อนภาษี 25% หรือ 50% จากอัตราภาษีปกติ โดยคิดจากอัตรการปล่อยมลพิษ

สำหรับรถดีเซลที่จดทะเบียน 11 ปีขึ้นไป หรือรถแก๊สโซลีน หรือ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ที่จดทะเบียน 13 ปี โดยจดทะเบียนในช่วงระหว่างปี 2544 และ 2551 จะถูกเก็บภาษีเพิ่ม 10% จากอัตราปกติ

กรณีรถที่จดทะเบียนใหม่ในปี 2547 และปี 2548 จะเสียภาษีในอัตราปกติ

ภาษีครอบครองรถ (Automobile acquisition tax)

ภาษีครอบครองรถเป็นภาษีที่จัดเก็บอยู่ในประเภทภาษีโรงเรือนและที่ดิน และรวมภาษีบำรุงท้องที่อยู่ด้วย

รถที่เข้าข่ายต้องเสียภาษีครอบครองรถ ได้แก่ รถทุกขนาดตั้งแต่ ขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ (รวมรถยนต์โดยสารและรถบรรทุก) (ไม่รวมรถขนาดพิเศษ ได้แก่ Oversize และ Special compact รถสองล้อขนาดเล็กและขนาดกลาง)

การคำนวณภาษีครอบครองรถ = มูลค่ารถที่ต้องชำระ* x อัตราภาษี

*Market transaction value

อัตราภาษี

ประเภทรถ	รถประเภทอื่น ๆ (ไม่รวมรถขนาดเล็ก)		รถขนาดเล็ก
	ส่วนบุคคล	ธุรกิจ	
อัตราภาษี	5%	3%	3%

รถที่ได้รับการลดหย่อนภาษี มีดังนี้

- (1) รถไฟฟ้า รถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) รถที่ใช้เชื้อเพลิงเมธานอล และรถไฮบริด
- (2) รถบรรทุกใหญ่ดีเซล (น้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุก 3.5 ตัน) รวมรถบรรทุกและรถยนต์โดยสารซึ่งได้ตามมาตรฐานประสิทธิภาพพลังงานเชื้อเพลิง ปี 2558 และปล่อยมลพิษน้อย
- (3) รถที่ซื้อใหม่เพื่อทดแทนรถเก่า (ไม่รวมรถยนต์นั่ง) ซึ่งไม่ถึงตามเกณฑ์มาตรฐานมลพิษ (CO₂ และ PM)

มาตรการพิเศษให้อัตราลดหย่อนสำหรับรถที่ได้มาตรฐานมลพิษและประหยัดพลังงาน กรณีรถที่จดทะเบียนก่อน 31 มีนาคม 2551

ประเภท	จำนวนเงิน
รถที่ได้มาตรฐานปี 2553 ที่สามารถปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานเชื้อเพลิง 20% และมาตรฐานปี 2548 ที่สามารถลดการปล่อยมลพิษ 75%	300,000 Yen

รถที่ได้มาตรฐานปี 2553 ที่สามารถปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานเชื้อเพลิง 10% และมาตรฐานปี 2548 ที่สามารถลดการปล่อยมลพิษ 75%	150,000 Yen
---	-------------

กรณีดังต่อไปนี้ไม่ต้องเสียภาษีครอบครองรถ

- (1) มูลค่ารถน้อยกว่าหรือเท่ากับ 500,000 Yen
- (2) ผู้ซื้อซื้อรถจากตัวแทนจำหน่ายรถแต่ส่งคืนภายใน 1 เดือน เนื่องจากรถมีปัญหาไม่ได้คุณภาพ และกรณีจ่ายภาษีไปแล้ว สามารถขอคืนได้
- (3) กรณีรถที่ซื้อใหม่เพื่อทดแทนรถที่เกิดการสูญหาย หรือประสบกับภัยธรรมชาติ ในช่วงระยะเวลา 3 เดือนนับจากวันที่เกิดเหตุ
- (4) กรณีผู้ซื้อรถเป็นคนพิการ

3) ประเทศสหรัฐอเมริกา – รัฐโคโลราโด (เมืองเดนเวอร์)

กรณีซื้อรถใหม่ในสหรัฐอเมริกา รัฐโคโลราโด (เมืองเดนเวอร์) ผู้ซื้อจะต้องชำระภาษีขาย ภาษีครอบครองรถ และค่าใบอนุญาต ดังนี้

ภาษีขาย (Sales Tax) คำนวณจากราคาจำหน่ายสุทธิ (ราคาขึ้นอยู่กับแต่ละตัวแทนจำหน่าย)

ภาษี	อัตรา
Colorado State tax	2.90%
RTD tax	1.10%
Denver City tax	3.62%
รวมภาษี	7.62%

ตัวอย่างที่ 1 ภาษีขายที่ชำระปี 2545 สำหรับรถยนต์นั่งที่ซื้อตั้งแต่ปี 2541 ในราคา \$17,000 และมี trade-in allowance มูลค่า \$2,000

$$\$17,000 - \$2,000 = \$15,000 \times 7.62\% = \$1,143.00$$

(ในจำนวนภาษีขายนี้ \$1,158.00 จะถูกนำส่งรัฐโคโลราโด \$543.00 จะถูกนำส่งเมืองเดนเวอร์ และ \$180.00 จะถูกนำส่งท้องถิ่น)

ภาษีครอบครองรถ จัดอยู่ในหมวดภาษีโรงเรือนและที่ดิน ซึ่งอัตราภาษีจะคำนวณจากราคาขายปลีก (Manufacturers Suggested Retail Price: MSRP) และตามประเภทรถ ดังนี้

ประเภทรถ	อัตราภาษีที่คำนวณจากราคาขายปลีก
รถบรรทุกและรถพ่วง	MSRP x 75%

รถยนต์นั่ง	MSRP x 85%
รถจักรยานยนต์	MSRP x 85%

นอกจากนั้น ยังคิดตามอายุรถ ดังนี้

<u>จำนวนปี</u>	<u>อัตราภาษี</u>
1 ปี	2.10%
2 ปี	1.50%
3 ปี	1.20%
4 ปี	0.90%
5 ปี-9 ปี	0.45%
10ปีขึ้นไป	\$3.00

ตัวอย่างที่ 2 ภาษีครอบครองรถในปี 2545 สำหรับรถยนต์นั่งปี 2541 ซึ่งมีอายุ 4 ปี และ MSRP \$20,000

$$\begin{aligned}
 \text{ภาษีครอบครองรถ} &= \text{มูลค่าภาษี} \times \text{อัตราภาษี} \\
 &= (\text{MSRP} \times 85\%) \times \text{อายุรถ (4 ปี) อัตราภาษี 0.90\%} \\
 &= (\$20,000 \times 85\%) \times 0.90\% \\
 &= \$153.00
 \end{aligned}$$

ค่าใบอนุญาต โดยเฉลี่ยอยู่ระหว่าง \$40-\$60 ต่อปี

4) EU

ภาษีการครอบครองรถยนต์ (Acquisition Tax) มีอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มและวิธีคิดแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ดังนี้

ประเทศ	Acquisition Tax	ภาษีจดทะเบียน
Austria	20%	Based on fuel consumption Maximum 16% + bonus/malus
Belgium	21%	Based on cc + age CO ₂ emissions (Wallonia) CO ₂ + Euro standards + fuel + age (Flanders)
Bulgaria	20%	None
Cyprus	15%	Based on cc + CO ₂
Czech Republic	20%	None
Germany	19%	None
Denmark	25%	105% up to DKK 79,000 180% on the remainder
Estonia	20%	None

Spain	18%	Based on CO ₂ emissions From 4.75% (121-159 g/km) to 14.75% (200g/km or more)
Finland	23%	Based on price + CO ₂ emissions Min.5% Max.50%
France	19.6%	Based on CO ₂ emissions From €200 (141 to 145 g/km) To €3,600 (above 250 g/km)
Greece	23%	Based on cc + emissions 5%-50% Luxury tax up to 40%
Hungary	27%	Based on cc + emissions
Ireland	21%	Based on CO ₂ emissions 14 to 36%
Italy	21%	Based on kilowatt/weight/seats
Lithuania	21%	LTL 50
Luxembourg	15%	None
Latvia	22%	Based on CO ₂ emissions
Malta	18%	Based on price, CO ₂ emissions, vehicle length
The Netherlands	19%	Based on price + CO ₂ emissions
Poland	23%	Based on cc. 3.1%-18.6%
Portugal	23%	Based on cc. + emissions + CO ₂
Romania	24%	Based on cc. + emissions + CO ₂
Sweden	25%	None
Slovenia	20%	Based on price + CO ₂ emissions
Slovakia	20%	None
United Kingdom	20%	None

การคิดภาษีตามประเภทรถยนต์ในแต่ละประเทศ

ประเทศ	รถยนต์นั่ง	รถเพื่อการพาณิชย์
Austria	Kilowatt	Weight
Belgium	Cylinder capacity	Weight, axles
Bulgaria	Kilowatt	Weight, axles
Cyprus	Cylinder capacity, CO ₂ emissions	NA
Czech Republic	None	Wight, axles
Germany	CO ₂ emissions	Weight, exhaust emissions, noise
Denmark	Fuel consumption, weight	Fuel consumption, weight
Estonia	None	Weight, axles suspension

Spain	Horsepower	Payload
Finland	CO ₂ emissions/Weight x days	Weight x days
France	None	Weight, axles, suspension
Greece	CO ₂ emissions	Weight
Hungary	Kilowatt	Weight
Ireland	CO ₂ emissions/cylinder capacity	Weight
Italy	Kilowatt, exhaust emissions	Weight, axles, suspension
Lithuania	None	Weight, axles, suspension
Luxembourg	CO ₂ emissions	Weight, axles
Latvia	Weight	Weight
Malta	Cylinder capacity	NA
The Netherlands	CO ₂ emissions, weight	Weight
Poland	None	Weight, axles
Portugal	Cylinder capacity, CO ₂ emissions	Weight, axles, suspension
Romania	Cylinder capacity	Weight, axles
Sweden	CO ₂ emissions/weight	Weight, axles, exhaust emissions
Slovenia	None	NA
Slovakia	None	Weight, axles
United Kingdom	CO ₂ emissions/cylinder capacity	Weight, axles, exhaust emissions

ภาษีสรรพสามิตน้ำมัน คัดตามประเภทเชื้อเพลิง ดังนี้

ประเทศ	น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว	น้ำมันดีเซล
Austria	482	397
Belgium	628	428
Bulgaria	363	322
Cyprus	359	330
Czech Republic	516	440
Germany	655	470
Denmark	587	444
Estonia	423	393
Spain	456	331
Finland	650	470
France	607	428
Greece	670	412
Hungary	419	386

Ireland	587	479
Italy	704	593
Lithuania	434	302
Luxembourg	462	302
Latvia	408	330
Malta	469	382
The Netherlands	730	431
Poland	380	330
Portugal	584	366
Romania	360	316
Sweden	617	509
Slovenia	491	362
Slovakia	515	368
United Kingdom	674	674
EU minimum rates	359	330

3.3 เปรียบเทียบราคาจำหน่ายและภาษีของประเทศไทย กับสิงคโปร์ อเมริกา ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป ในรถยนต์เดียวกัน

Toyota Yaris (RS4 A/T)

ประเทศ	ราคาจำหน่าย	ภาษี	มูลค่าภาษี (บาท)	ส่วนต่างกับราคาของไทย (บาท)
ไทย	734,000 บาท	(76% ของราคาจำหน่าย = 557,840 บาท * สรรพสามิต 30%)+ภาษีมหาดไทย10%ของอัตราภาษีสรรพสามิต +VAT 7%	267,264	
สิงคโปร์	3,149,700 บาท (125,988 SGD @exchange rate 25Bht.)	20% ของราคาจำหน่าย (OMV)	629,940	(2,415,700)
ญี่ปุ่น	534,000 บาท (17,800 USD@exchange rate 30 บาท)	5% ของราคาจำหน่าย	26,700	200,000

อเมริกา	461,850 บาท (\$15,395@exchange rate 30 บาท)	((461,850 * Sales tax 7.62%)+(461,850*ภาษีครอบครองรถของรถยนต์นั่ง 85%)*2.1% (อัตราตามอายุรถปีแรก))	43,436	272,150
สหภาพยุโรป (UK)	469,765 บาท (£9,995 @Exchange rate 47บาท)	20% ของราคาจำหน่าย	93,953	264,235

Toyota Camry (Hybrid) (2.5 HV Navigator)

ประเทศ	ราคาจำหน่าย	ภาษี	มูลค่าภาษี (บาท)	ส่วนต่างกับราคาของไทย (บาท)
ไทย	1,879,000 บาท	(76% ของราคาจำหน่าย 1,428,040 บาท*สรรพสามิต 10%)+ภาษีมหาดไทย 1%ของอัตราภาษีสรรพสามิต +VAT 7%	171,686	
สิงคโปร์	4,874,700 บาท (194,988 SGD @Exchange rate 25)	20% ของราคาจำหน่าย (OMV)	974,940	(2,995,700)
ญี่ปุ่น	1,200,000 บาท (40,000 USD @Exchange rate 30)	5% ของราคาจำหน่าย	60,000	679,000
อเมริกา	1,200,000 บาท (40,000 USD	((ราคารถ * Sales tax 7.62%)+(ราคารถ *	8,983	679,000

	@Exchange rate 30)	ภาษีครอบครองรถของ รถยนต์นั่ง (85%))*2.1%(อัตรา ตามอายุรถปีแรก))		
สหภาพ ยุโรป (UK)	NA	20% ของราคา จำหน่าย		

Toyota Prius

ประเทศ	ราคาจำหน่าย	ภาษี	มูลค่าภาษี (บาท)	ส่วนต่างกับ ราคาของ ไทย (บาท)
ไทย	1,199,000	(76% ของราคา จำหน่าย 911,240 บาท *สรรพสามิต 10%)+ภาษีมหาดไทย 1%ของอัตราภาษี สรรพสามิต +VAT 7%	109,554	
สิงคโปร์	4,274,700 (170,988 SGD @Exchange rate 25)	20% ของราคา จำหน่าย (OMV)	854,940	(3,075,700)
ญี่ปุ่น	921,000 (30,700 USD @Exchange rate 30)	5% ของราคาจำหน่าย	46,050	46,050
อเมริกา	1,200,000 (40,000 USD @Exchange rate 30)	((ราคาารถ * Sales tax 7.62%)+(ราคาารถ * ภาษีครอบครองรถของ รถยนต์นั่ง	112,860	(1,000)

		85%))*2.1%(อัตราตามอายุรถปีแรก))		
สหภาพยุโรป (UK)	1,026,715 (£21,845 @Exchange rate 47)	20% ของราคาจำหน่าย	205,343	172,285

เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบแทนค่าในตารางเปรียบเทียบราคาจำหน่ายรถ ภาษี ของประเทศไทย กับอีก 3 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น อเมริกา และ สหภาพยุโรป โดยเลือกประเทศอังกฤษ ดังในตารางข้างต้น เทียบใน 3 รุ่น ได้แก่ 1. Toyota Yaris (RS4 A/T) 2. Toyota Camry (Hybrid) (2.5 HV Navigator) และ 3. Toyota Prius พบว่า มีปัจจัยและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องที่มีผลต่อการตั้งราคารถรุ่นเดียวกันในแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน ที่ทำให้ราคาจำหน่ายรถรุ่นเดียวกันในประเทศไทย อาจถูกหรือแพงกว่าในอีกประเทศหนึ่ง ด้วยเหตุผลหลายประการ ดังนี้

1. นโยบายกลยุทธ์การกำหนดราคาจำหน่ายของผู้ประกอบรถยนต์
สืบเนื่องจากปัจจุบันผู้ประกอบรถยนต์มีนโยบายการแข่งขันทางอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์แบบ Global sourcing และแบบ Regional ทำให้การกำหนดราคาจำหน่ายของรถแต่ละรุ่น อาจกำหนดเพื่อกลยุทธ์ทางการแข่งขัน

ตัวอย่างเช่น รถรุ่น A ตั้งราคาจำหน่ายในไทย 1,000,000 บาท เพื่อให้รถรุ่น A ดังกล่าวสามารถแข่งขันราคาได้กับรถประเภทเดียวกันของยี่ห้ออื่น ซึ่งอาจตั้งราคาที่ 1,100,000 บาท เป็นต้น แม้ว่าต้นทุนของการประกอบรถรุ่น A จะสูง แต่หากบริษัทมีการประกอบรถหลายประเภทในไทย ก็สามารถจะลดกำไรในรถรุ่น A แต่ไปตั้งกำไรที่สูงขึ้นชดเชยในรถประเภทอื่นที่เป็นรถ Luxury car เป็นต้น

ดังนั้น แม้ว่ารถรุ่น A จะถูกเก็บอัตราภาษีสรรพสามิตที่ถูกลง ก็มีได้หมายความว่า จะส่งผลให้ราคาในรถรุ่น A ดังกล่าวลดลงในสัดส่วนที่เท่ากัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับกลยุทธ์นโยบายการกำหนดราคาเพื่อความสามารถในการแข่งขันทางการตลาด (Pricing Strategy) นั้นเอง

2. รถรุ่นเดียวกัน เรียกแบบเดียวกันทั่วโลก แต่ Option และ Specification of model อาจแตกต่างกัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับ
 - 1) มาตรฐานบังคับ บางประเทศมาตรฐานสูง ทำให้ Spec ของเหล็กและชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบอาจสูงกว่าบางประเทศ ดังนั้น ย่อมส่งผลต่อต้นทุนการผลิต และราคาจำหน่าย
 - 2) รสนิยมและความต้องการของผู้บริโภค
 - 3) อัตราค่าครองชีพของแต่ละประเทศที่ส่งผลต่อการตั้งราคา
 - 4) วัตถุดิบและชิ้นส่วนในฐานการผลิตของประเทศนั้น ๆ
 - 5) ต้นทุนการผลิตในฐานการผลิตตามถิ่นกำเนิดของรถรุ่นดังกล่าวที่ต่างกัน
 - 6) นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น อัตราภาษีนำเข้า ภาษีสรรพสามิต การให้การลดหย่อนทางภาษีในการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ การสนับสนุนรถประเภทที่เป็น

มิตรต่อสิ่งแวดล้อม การให้การส่งเสริมการลงทุน ที่ส่งผลต่อต้นทุนการผลิตและ การกำหนดราคาในแต่ละประเทศ

- 7) สถานะการแข่งขันของรณัฐดังกล่าวในแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน ย่อมส่งผล ต่อกลยุทธ์การกำหนดราคาจำหน่ายเพื่อให้สามารถแข่งขันได้เช่นเดียวกัน
- ดังนั้น ปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้นจะส่งผลต่อต้นทุนการผลิตรวมของรณัฐดังกล่าว ที่ผลิตใน แต่ละฐานการผลิตกระจายอยู่แต่ละประเทศทั่วโลกที่ได้ผลิตอยู่ในประเทศเดียว
3. การคิดผลประโยชน์แบบ Worldwide ของบริษัทรณัฐ สามารถส่งผลต่อการคิด ต้นทุนและกำไร ซึ่งส่งผลต่อการกำหนดราคาจำหน่ายรณัฐในแต่ละประเทศเช่นกัน
- เนื่องจากปัจจุบัน บริษัทรณัฐที่มาลงทุนในประเทศไทย ล้วนมาจากบริษัทข้ามชาติราย ใหญ่ ซึ่งแต่ละปีจะมีการคิดผลประโยชน์จากทุกประเทศทั่วโลกที่บริษัทรณัฐ ดังกล่าวไปกระจายการลงทุนไว้ ดังนั้น อาจมีผลต่อการตั้งราคาจำหน่ายรณัฐในแต่ละ ประเทศด้วยเช่นกัน เพื่อการบริหารจัดการต้นทุนและกำไรโดยรวมของบริษัท และมีอีก ส่วนหนึ่งที่ต้องถูก charge จากบริษัทแม่ คือ ค่า Royalty fee กรณีที่เป็นประเทศที่ บริษัทแม่มาลงทุนใช้ประเทศนั้นเป็นฐานการผลิต อย่างกรณีประเทศไทยก็เช่นเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลต่อการคิดคำนวณต้นทุนและราคาของรณัฐแต่ละรุ่น

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ผลจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบราคาจำหน่ายรถยนต์ใน 3 รุ่น ได้แก่ 1. Toyota Yaris (RS4 A/T) 2. Toyota Camry (Hybrid) (2.5 HV Navigator) และ 3. Toyota Prius จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบสาเหตุที่ราคาจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยมีราคาสูงหรือต่ำกว่าราคาจำหน่ายในต่างประเทศ โดยเลือกกรณีศึกษาเปรียบเทียบกับ 4 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น อเมริกา และสหภาพยุโรป (อังกฤษ) จากปัจจัยภาวะภาษีประเภทต่าง ๆ ที่ถูกนำมาคำนวณและส่งผลทำให้การตั้งราคาจำหน่ายรถยนต์รุ่นและแบบเดียวกันในประเทศไทยสูงหรือต่ำกว่า นั้น

เมื่อวิเคราะห์ผลเปรียบเทียบแล้วพบว่า ส่วนต่างหรือสาเหตุที่ทำให้ราคาจำหน่ายรถยนต์ในประเทศสูงหรือต่ำกว่าราคาจำหน่ายรถยนต์รุ่นเดียวกัน เมื่อเปรียบเทียบกับของไทยกับต่างประเทศ คือ 4 ประเทศดังกล่าวนี้ มิได้เกิดจากภาวะภาษีและค่าธรรมเนียม ณ ตอนซื้อเป็นสาเหตุหลัก ดังกรณีตัวอย่างการวิเคราะห์เปรียบเทียบ รถยนต์ Toyota Yaris (RS4 A/T) เทียบส่วนต่างราคาของไทยกับสิงคโปร์

$$= 734,000 \text{ บาท} - 4,874,700 \text{ บาท} = -2,995,700$$

โดย

$$\text{ภาษีของไทย} = 267,265 \text{ บาท}$$

$$\text{ภาษีของสิงคโปร์} = 629,940 \text{ บาท}$$

จากกรณีดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ราคาจำหน่ายในประเทศไทยถูกกว่าสิงคโปร์ถึง 2.9 ล้านบาท หากแต่ภาษีของไทย 267,265 บาท ภาษีของสิงคโปร์ 629,940 บาท ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ไม่สอดคล้องกับส่วนต่างราคาที่สูงถึง 2.9 ล้านบาท ทั้งนี้ กรณีของสิงคโปร์ที่ราคาจำหน่ายรถยนต์ค่อนข้างมีราคาแพงนั้น เนื่องจากสิงคโปร์เป็นเกาะเล็ก มีพื้นที่พื้นผิวจราจรสำหรับรถยนต์จำกัด รัฐบาลสิงคโปร์จึงไม่สนับสนุนให้ประชาชนมีรถยนต์ส่วนบุคคล ประกอบกับเศรษฐกิจของสิงคโปร์ดีกว่าประเทศไทย มีอัตราค่าครองชีพสูง นอกจากนั้น สิงคโปร์มิได้เป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่ง ดังนั้น รถยนต์ส่วนใหญ่ที่จำหน่ายในประเทศต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งต้องเสียภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป

ด้วยเหตุผลดังกล่าว จึงสรุปได้ว่า การที่ราคาจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยสูงหรือต่ำกว่ารถยนต์รุ่นเดียวกันที่จำหน่ายอยู่ในต่างประเทศนั้น มิได้มีปัจจัยมาจากค่าภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ณ ตอนซื้อเป็นปัจจัยหลัก หรือสาเหตุหลัก หากแต่มีปัจจัยอื่น ๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง ได้แก่ นโยบายกลยุทธ์การกำหนดราคาจำหน่ายของผู้ประกอบการรถยนต์ และ รุ่นเดียวกัน เรียกแบบเดียวกันทั่วโลก แต่ Option และ Specification of model อาจแตกต่างกันด้วยเหตุผลหลายประการ และการคิดผลประโยชน์การแบบ Worldwide ของบริษัทรถยนต์และรวมถึงการถูก charge ค่า Royalty fee ของบริษัทแม่ต่อประเทศที่เป็นฐานการผลิต สามารถส่งผลต่อการคิดต้นทุนและกำไร ซึ่งส่งผลต่อการกำหนดราคาจำหน่ายรถยนต์ในแต่ละประเทศเช่นกัน ตลอดจนนโยบายของรัฐ เช่น กรณีของประเทศไทย อัตราภาษีรถยนต์นำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้าจากนอกประเทศอาเซียนยังคงมีอัตราภาษี 80% ซึ่งมีผลต่อราคาจำหน่ายในประเทศที่อาจทำให้ราคาการรถยนต์นั่งนำเข้าจากนอกประเทศอาเซียนมีราคาสูงกว่าราคาจำหน่ายของรถยนต์นั่งรุ่นที่ใกล้เคียงกันที่ทำการประกอบในประเทศ เป็นต้น ดังที่สรุปการวิเคราะห์ไว้ในท้ายบทที่ 3

ข้อเสนอแนะ

ด้วยรายงานศึกษานี้เน้นการใช้ข้อมูลทุติยภูมิเป็นหลักในการศึกษา อย่างไรก็ตามก็มีประเด็นที่น่าสนใจและติดตามเก็บข้อมูลเพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยในการกำหนดราคาจำหน่ายของรถยนต์รุ่นเดียวกันที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศของผู้ประกอบรถยนต์ โดยการเดินทางไปสำรวจ สัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลปฐมภูมิจากผู้ประกอบรถยนต์และหน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายของอุตสาหกรรมยานยนต์ในต่างประเทศที่เลือกเป็นกรณีศึกษา ซึ่งจะทำให้สามารถตอบโจทย์และข้อสรุปการวิเคราะห์ของรายงานการศึกษานี้ได้ว่า ปัจจัยที่ทำให้ราคาจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยสูงหรือต่ำกว่าในต่างประเทศโดยมีสัดส่วนของส่วนต่างที่ค่อนข้างมากและผันผวนนั้น ประกอบด้วยปัจจัยหลักใดบ้างที่เป็นสาเหตุ ซึ่งจะนำไปสู่การเข้าใจการดำเนินธุรกิจการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์โดยใช้กลยุทธ์การตั้งราคาเป็นเครื่องมือในการสร้างความได้เปรียบและการบริหารจัดการเพื่อให้ได้กำไรสูงสุดของบริษัท และนำไปสู่การสนับสนุนการกำหนดนโยบายส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์โดยภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดทิศทางของ Product champion เพื่อเสริมกับรถปิกอัพ 1 ตัน และรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco car) ที่เป็น Product champion หลักของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปัจจุบัน