

ความคิดเห็นสาธารณะที่มีต่อการจัดเก็บภาษีคาร์บอน รถยนต์ของไทย

เวรดี ลิมาวัฒน์ชัย^{1,*} และ ดาวัลย์ วิวรรณนะเดช²

¹สหสาขาวิชา เทคโนโลยีและการจัดการพลังงาน บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²ภาควิชาวิศวกรรมเหมืองแร่และปิโตรเลียม คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

* E-mail: wernlima@gmail.com¹

บทคัดย่อ

สืบเนื่องจากประเทศไทยได้มีนโยบายเปลี่ยนรูปแบบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ จากเดิมที่ใช้ขนาดเครื่องยนต์และประเภทรถยนต์เป็นตัวกำหนดอัตราจัดเก็บภาษี ไปสู่รูปแบบใหม่ที่ใช้ปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์เป็นตัวกำหนดอัตราจัดเก็บภาษีแทน ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2559 การศึกษานี้จึงทำการสำรวจความคิดเห็นประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ที่มีต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์รูปแบบใหม่ของไทย โดยขั้นตอนการศึกษาประกอบด้วย การศึกษามาตรการการจัดเก็บภาษีรถยนต์ในประเทศไทยและในต่างประเทศ การคำนวณภาษีสรรพสามิตรถยนต์รูปแบบใหม่เปรียบเทียบกับรูปแบบเก่าสำหรับรถยนต์บางรุ่น เพื่อเปรียบเทียบราคาที่เปลี่ยนแปลงของรถยนต์แต่ละรุ่น การสำรวจความคิดเห็นประชาชนผู้ใช้รถยนต์ ผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ และนักวิชาการ ที่มีต่อมาตรการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์รูปแบบใหม่ จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า ผู้ให้ความเห็นส่วนใหญ่ เห็นด้วยกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์โดยใช้ปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์เป็นเกณฑ์ในการกำหนดอัตราจัดเก็บภาษี เป็นการส่งสัญญาณที่ดีในเรื่องการให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงเป็นแรงผลักดันให้ผู้ผลิตคิดค้นเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาใช้ในการปรับปรุงพัฒนาเครื่องยนต์ให้ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ลดต่ำลง รวมทั้งจูงใจให้ผู้บริโภคหันมาเลือกซื้อรถที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และผลการสำรวจพบว่าราคารถยนต์ที่เปลี่ยนไปตามโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรูปแบบใหม่ ไม่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถของประชาชน อย่างไรก็ตามการจัดเก็บภาษีในขั้นตอนของภาษีสรรพสามิตนั้นยังไม่ตอบโจทย์การลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์อย่างเด่นชัด ควรต้องพิจารณาการจัดเก็บภาษีในส่วนของการใช้งานเพิ่มเติมด้วย

คำสืบค้น

ภาษีคาร์บอน , ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ , ภาคขนส่ง , ประเทศไทย

Public opinion on automotive carbon tax of thailand

Rewadee Limawatanachai^{1,} and Dawan Wiwattanadate²*

*¹Energy Technology and Management, Graduate School – Interdisciplinary Program.
Chulalongkorn University.*

*²Department of Mining and Petroleum Engineering, Faculty of Engineering,
Chulalongkorn University*

** E-mail: wernlima@gmail.com*

ABSTRACT

Royal Thai Government has policy to change the existing automotive excise tax, based on vehicle type and engine size, to the new one based on carbon dioxide emission, which becomes effective on January 2016. This study therefore aimed to survey public opinion and suggestion on this new automotive excise tax. The study started with literature review on automotive tax measures, both in Thailand and foreign countries. Comparative calculation of the existing automotive excise tax with the new one for selected vehicle models to compare the price change of each vehicle model. The resulting information was used for opinion survey with car using citizen, car dealers, and academia. The survey found that most respondents agreed with the policy on calculation of automotive excise tax based on carbon dioxide emission because it has become a good sign for environmental concerns and also a driving force for manufacturer to develop higher efficiency products with lower carbon dioxide emission. In addition, this new excise tax is supposed to motivate customers to buy more environmental friendly car. The study found that the price change due to the new excise tax seemed to have no effect on customer's buying decision. However, some respondent suggested the automotive carbon tax would be included not only in the excise tax but also in the yearly automotive tax.

KEYWORDS

Carbon tax , Excise tax , Transport sector , Thailand

1. บทนำ

ปัจจุบันทั่วโลกให้ความสนใจกับปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัญหาภาวะโลกร้อนที่เกิดจากการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของก๊าซเรือนกระจก ซึ่งส่งผลให้สภาพภูมิอากาศเปลี่ยนแปลงไปและส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของสิ่งมีชีวิตบนโลก รวมถึงเกิดความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจและสังคม สาเหตุสำคัญของการเพิ่มขึ้นของก๊าซเรือนกระจกนั้น ส่วนหนึ่งมาจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีคาร์บอนเป็นองค์ประกอบ โดยเฉพาะน้ำมันและถ่านหิน ที่ใช้เป็นแหล่งพลังงานในภาคต่างๆ ทั้งภาคการผลิตพลังงาน ภาคอุตสาหกรรม และภาคการขนส่ง

จากสถิติการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยพบว่าในปี พ.ศ. 2554 ภาคการขนส่งมีการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายและปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากเป็นอันดับสอง รองจากภาคการผลิตไฟฟ้า [1] จึงเป็นที่คาดหวังว่ามาตรการจัดเก็บภาษีรถยนต์โดยใช้ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นฐานการคำนวณ น่าจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคขนส่งได้

สำหรับในประเทศไทย การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการเพิ่มขึ้นของประชากร ประกอบกับค่านิยมการแสดงฐานะทางการเงินด้วยการใช้รถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ใหญ่เกินความจำเป็น ส่งผลให้เกิดความต้องการใช้รถยนต์เพิ่มมากขึ้น ทำให้ประเทศต้องนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นและคุณภาพอากาศในประเทศแย่ลง เนื่องจากมีการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงและปล่อยมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องมีมาตรการลดการใช้เกินความจำเป็น เพื่อลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการนำเข้าน้ำมัน ควบคู่กับการลดมลพิษทางอากาศ จากสถิติการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ [2] พบว่ามีจำนวนรถยนต์ที่เข้าจดทะเบียนใหม่เพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 จำนวนจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มมากขึ้นอย่างก้าวกระโดด ซึ่งน่าจะเป็นผลมาจากมาตรการสนับสนุนจากรัฐเรื่องการคืนภาษีรถยนต์คันแรก ดังนั้นเพื่อเป็นการกระตุ้นให้ประชาชนตระหนักและเกิดแรงจูงใจในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคขนส่ง ประเทศไทยจึงนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่รู้จักกันในชื่อ “Polluters Pay Principle” มาประยุกต์ใช้ในการเก็บภาษีคาร์บอนจากผู้ขับรถยนต์ซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดมลพิษ โดยมีนโยบายเปลี่ยนรูปแบบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเดิมที่ใช้ขนาดเครื่องยนต์และประเภทรถยนต์เป็นตัวกำหนดอัตราการจัดเก็บภาษี ไปสู่รูปแบบใหม่ที่ใช้ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มาเป็นฐานการคำนวณภาษีสรรพสามิตรถยนต์แต่ละรุ่น โดยจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 เพื่อเป็นการสำรวจความคิดเห็นสาธารณะที่มีต่อภาษีสรรพสามิตรถยนต์รูปแบบใหม่ของไทย จึงได้ทำการสำรวจความคิดเห็นพร้อมรับฟังข้อเสนอแนะ จากประชาชนผู้ใช้รถยนต์ ผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ และนักวิชาการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้นำเสนอสรุปผลการสำรวจในบทความนี้

2. แนวคิดและวิธีการวิจัย

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์โดยใช้ค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์เป็นฐานในการคำนวณนั้น น่าจะมีผลทำให้ราคาเครื่องยนต์เปลี่ยนไป ส่งผลให้ผู้บริโภคตระหนักเรื่องสิ่งแวดล้อมและเกิดแรงจูงใจในการเลือกซื้อรถยนต์ที่ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำและ/หรือบริโภคน้ำมันน้อยลง ในส่วนผู้ผลิตจะทำให้เกิดการแข่งขันและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตรถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ส่งผลให้ประชาชนมีสินค้าทางเลือกเพิ่มขึ้นและสิ่งแวดล้อมโดยรวมดีขึ้น จึงทำการสำรวจความคิดเห็นทั้งจากตัวแทนผู้ผลิตและตัวแทนผู้บริโภค ดังแสดงสรุปในรูปที่ 1 นอกจากนี้ยังได้ทบทวนมาตรการจัดเก็บภาษีรถยนต์ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ค่าธรรมเนียมสรรพสามิตรถยนต์รูปแบบเก่าเปรียบเทียบกับรูปแบบใหม่สำหรับรถยนต์บางรุ่น เพื่อนำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้ประกอบการสำรวจความคิดเห็นสาธารณะ



2.1 มาตรการการจัดเก็บภาษีรถยนต์ในต่างประเทศ

ในปัจจุบันหลายประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) และประชาคมยุโรป ได้ให้ความสำคัญกับการรักษาสีงแวดล้อมเป็นอย่างมาก มีการนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้เป็นแรงจูงใจให้ผู้ก่อมลพิษเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและลดปริมาณการปล่อยมลพิษ แต่จะแตกต่างกันไปตามสถานการณ์ของประเทศนั้นๆ ตัวอย่างเช่น ในกลุ่มยุโรป ได้แก่ เบลเยียม ไชปรัส ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี (ตารางที่ 1) ไอร์แลนด์ อิตาลี ลักเซมเบิร์ก โปรตุเกส สเปน สวีเดน ฯลฯ มีการเปลี่ยนฐานคำนวณภาษีจากเดิมคำนวณตามขนาดเครื่องยนต์ มาเป็นคำนวณตามการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ในหลายประเทศเพิ่มมากขึ้น ขณะที่ประเทศออสเตรเลีย แคนาดา และเดนมาร์ค มีการคำนวณภาษีรถยนต์ตามการสิ้นเปลืองน้ำมัน สำหรับรูปแบบการจัดเก็บภาษีรถยนต์ บางประเทศมีการเก็บครั้งเดียวตอนนำรถยนต์มาจดทะเบียนครั้งแรก บางประเทศมีการจัดเก็บภาษีแบบประจำปีสำหรับผู้ที่มีรถยนต์ไว้ในครอบครอง

อย่างไรก็ตามจากการศึกษาของภัทธาศรัย พานิชวงศ์ (2552) สรุปว่ารูปแบบและอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์ในประเทศเยอรมนีเหมาะสมกับการนำมาเป็นแนวทางการคิดอัตราภาษีคาร์บอนในประเทศไทย โดยนำมาปรับด้วย GDP ของประเทศไทยก่อน เนื่องจากเป็นการจัดเก็บภาษีในอัตราปานกลาง ทั้งนี้รูปแบบและอัตราการจัดเก็บภาษีของเยอรมนีซึ่งใช้ชื่อ “Motor Vehicle Tax” มีการเก็บแบบประจำปี และเก็บภาษีโดยอ้างอิงจากค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ควบคู่กับการจัดเก็บตามขนาดเครื่องยนต์ [3]

ตารางที่ 1 อัตราและรูปแบบการจัดเก็บภาษีรถยนต์ของประเทศเยอรมนี

ประเภทของฐานภาษี	อัตราภาษี
Basic sum ประเภทเครื่องยนต์	
เครื่องยนต์เบนซิน	2 EUR / 100 ลูกบาศก์เซนติเมตร
เครื่องยนต์ดีเซล	9.5 EUR / 100 ลูกบาศก์เซนติเมตร
Addition charge ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	
น้อยกว่า 120 กรัม/กิโลเมตร	0 EUR
แต่ละกรัม/กิโลเมตร ที่ปล่อยเพิ่มจาก 120 กรัมแรก	2 EUR
หมายเหตุ: ปริมาณ CO ₂ ที่ได้รับยกเว้นภาษี จะถูกปรับจาก 120 กรัม/กม. เป็น 110 กรัม/กม. ในปี ค.ศ. 2012 และ 95 กรัม/กม. ในปี ค.ศ. 2014	

ที่มา : ภัทราศรีย พานิชวงศ์ ปี พ.ศ.2552

2.2 มาตรการการจัดเก็บภาษีรถยนต์ในประเทศไทย

สำหรับกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับภาษีรถยนต์และมีใช้ในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิตและพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ ภาษีที่จ่ายเพียงครั้งเดียว และ ภาษีที่จ่ายเป็นประจำทุกปี โดยมีโครงสร้างดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 โครงสร้างภาษีรถยนต์ในประเทศไทย

ประเภท	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง			
	กรมศุลกากร	กรมสรรพสามิต	กรมสรรพากร	กรมการขนส่งทางบก
ภาษีครั้งเดียว ชำระเพียงครั้งเดียว ตอนแรกซื้อ	อากรขาเข้า เป็นภาษีแรกที่ผู้ นำเข้าต้องชำระ ณ ท่าเรือ ก่อนนำรถ ออกจากท่าเรือ	ภาษีสรรพสามิต + ภาษีมหาชาติไทย (คิดที่อัตรา 10% ของ ภาษีสรรพสามิต เพื่อส่ง ให้กระทรวงมหาดไทย)	VAT	ค่าธรรมเนียม จดทะเบียนรถยนต์
ภาษีประจำปี ชำระตลอด ช่วงเวลาที่มียอดยนต์ ไว้ครอบครอง				แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ - กลุ่มที่จัดเก็บตาม น้ำหนักรถยนต์ - กลุ่มที่จัดเก็บแบบอื่นๆ

ที่มา : ธีรกร อุเทนสุต ปี พ.ศ.2556

ภาษีที่ชำระเพียงครั้งเดียว ได้แก่ ภาษีสรรพสามิต ภาษีสรรพสามิตไทย อากรขาเข้า และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วพบว่า มีเพียงภาษีสรรพสามิต และ ภาษีสรรพสามิตไทยเท่านั้นที่น่าจะมีความเกี่ยวข้องกับภาษีคาร์บอน [4]

อากรขาเข้า คือ ภาษีแรกที่ผู้นำเข้าต้องชำระ ณ ท่าเรือ ก่อนนำรถออกจากท่าเรือเข้ามาใช้งานในประเทศ โดยจำแนกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- **กรณีรถยนต์นำเข้าแบบยานยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ** จะต้องชำระอากรขาเข้าในอัตรา 80% ของราคา CIF (Cost + Insurance + Freight) ซึ่งก็คือ ราคาขายรถ บวกด้วย ค่าอากร ค่าประกันภัย และค่าขนส่งจากต่างประเทศ
- **กรณีนำเข้าชิ้นส่วนมาผลิตรถยนต์ในประเทศ** อากรขาเข้าจะถูกจัดเก็บตามอัตราที่กรมศุลกากรกำหนด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับชนิดหรือพิกัดของชิ้นส่วนนั้นๆ ซึ่งปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 30% ของราคา CIF ประเทศ ทั้งนี้หากใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศทั้งหมด จะไม่มีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้

ภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) เป็นภาษีทางอ้อม เก็บจากฐานการบริโภคสินค้าและบริการที่เจาะจงบางประเภท ปัจจุบันมี 13 หมวด และที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ คือหมวดที่ 5 โดยอัตราภาษีจะคำนวณตามราคาหรือมูลค่า และใช้ราคาหน้าโรงงานเป็นฐานภาษีในการแบ่ง อัตราภาษีจะแบ่งตามประเภทยานยนต์พิจารณาจากจำนวนที่นั่ง กำลังเครื่องยนต์ (แรงม้า, HP) และขนาดเครื่องยนต์ (ลูกบาศก์เซนติเมตร, cc.) อัตราภาษีจะสูงขึ้นตามจำนวนที่นั่ง กำลังและขนาดเครื่องยนต์

กรณีรถยนต์นำเข้าสำเร็จรูปจากต่างประเทศ จะต้องชำระภาษีสรรพสามิต 30-50% ของราคา CIF + อากรขาเข้า กรณีรถที่ผลิตในประเทศ จัดเก็บภาษีในอัตราเดียวกับการนำเข้ารถทั้งคันจากต่างประเทศ โดยคำนวณจากราคาหน้าโรงงาน โดยที่ราคาหน้าโรงงานต้องไม่ต่ำกว่า 76% ของราคาขายปลีกที่ขายให้กับผู้บริโภค

นอกจากนี้ยังมีรถยนต์บางประเภทที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องชำระภาษีสรรพสามิต ได้แก่ รถโถ่ รถบรรทุกทุกขนาด ใหญ่ รถตู้ที่ไม่มีหน้าต่าง รถบรรทุกที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์จำเพาะ Chassis with Engine/Wind Shield และ รถบัส/รถตู้ที่มีหน้าต่างกระจก บรรจุได้มากกว่า 10 ที่นั่ง

2.3 โครงสร้างใหม่ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไทย

เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ประชาชนตระหนักและเกิดแรงจูงใจในการลดการปล่อยก๊าซมลพิษ รวมถึงก๊าซเรือนกระจกจากภาคขนส่ง ประเทศไทยจึงนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่รู้จักกันในชื่อ “Polluters Pay Principle” มาประยุกต์ใช้ในการเก็บภาษีคาร์บอนไดออกไซด์จากผู้ขับขี่ยานยนต์ ซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดมลพิษ โดยมีนโยบายเปลี่ยนรูปแบบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเดิมที่ใช้ขนาดเครื่องยนต์และประเภทรถยนต์เป็นตัวกำหนดอัตราการจัดเก็บภาษี ไปสู่รูปแบบใหม่ที่ใช้ปริมาณการปล่อยไอเสียมาเป็นฐานการคำนวณภาษีรถยนต์ในแต่ละรุ่น โดยจะมีการบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2559 ดังแสดงในตารางที่ 3 [5]

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตปัจจุบันกับอัตราใหม่

อัตราภาษีปัจจุบัน							อัตราภาษีใหม่				
ประเภทรถ	ความจุกระบอกสูบ (cc.)	จัดเก็บอัตราตามมูลค้ำร้อยละ					ความจุกระบอกสูบ (cc.)	การปล่อย CO ₂	จัดเก็บอัตราตามมูลค้ำร้อยละ		
		E10	E20	E85	NGV	ไฮบริด/รถไฟฟ้า			E0-E20	E85/NGV	ไฮบริด/รถไฟฟ้า
รถยนต์นั่ง	ไม่เกิน 2,000 cc	30	25	22	20	10	ไม่เกิน 3,000 cc	ไม่เกิน 100 g/km			10
	2,001 - 2,500 cc	35	30	27	20	10		101 - 150 g/km	30	25	20
	2,501 - 3,000 cc	40	35	32	20	10		151 - 200 g/km	35	30	25
								เกิน 200 g/km	40	35	30
	เกิน 3,000 cc หรือ >220 HP	50	50	50	50	50	เกิน 3,000 cc		50	50	50
ปิกอัพ/แค็บ	ไม่เกิน 3,250 cc	อัตราภาษี 3%					ไม่เกิน 3,250 cc	ไม่เกิน 200 g/km	อัตราภาษี 3% (มีแค็บ 5%)		
								เกิน 200 g/km	อัตราภาษี 5% (มีแค็บ 7%)		
	เกิน 3,250 cc	อัตราภาษี 50%					เกิน 3,250 cc		อัตราภาษี 50%		
ปิกอัพ 4 ประตู	ไม่เกิน 3,250 cc	อัตราภาษี 12%					ไม่เกิน 3,250 cc	ไม่เกิน 200 g/km	อัตราภาษี 12%		
								เกิน 200 g/km	อัตราภาษี 15%		
	เกิน 3,250 cc	อัตราภาษี 50%					เกิน 3,250 cc		อัตราภาษี 50%		
รถพิกิว	ไม่เกิน 3,250 cc	อัตราภาษี 20%					ไม่เกิน 3,250 cc	ไม่เกิน 200 g/km	อัตราภาษี 25%		
								เกิน 200 g/km	อัตราภาษี 30%		
	เกิน 3,250 cc	อัตราภาษี 50%					เกิน 3,250 cc		อัตราภาษี 50%		
อีโคคาร์	เบนซินไม่เกิน 1,300 cc	อัตราภาษี 17%					1,300 - 1,400 cc	ไม่เกิน 100 g/km	อัตราภาษี 14% (E85 เสียภาษี 12%)		
	ดีเซลไม่เกิน 1,400 cc	อัตราภาษี 17%						101 - 120 g/km	อัตราภาษี 17%		

ที่มา: ASTV ผู้จัดการมอเตอรืรืงรวมปี พ.ศ.2556 และอ้างอิงจากกรมสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ใหม่ส่งผลให้ราคารถยนต์เปลี่ยนแปลงดังนี้

- 1) รถอีโคคาร์ หากปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ มากกว่า 100 กรัมต่อกิโลเมตร จะจ่ายภาษีเท่าเดิมที่ 17% แต่หากผู้ผลิตสามารถพัฒนาเครื่องยนต์ให้ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ ได้น้อยกว่า 100 กรัมต่อกิโลเมตร จะเสียภาษีที่ 14% จะส่งผลให้ราคารถยนต์ลดลงจากเดิมประมาณ 14,187 บาท และหากสามารถพัฒนาเครื่องยนต์ให้รองรับน้ำมัน E85 ได้นั้น จะจ่ายภาษีน้อยที่สุดเพียงแค่ 12% อย่างไรก็ตามในปัจจุบันรถอีโคคาร์ที่จำหน่ายในประเทศไทยยังไม่มีรุ่นใดรองรับน้ำมัน E85 ได้
- 2) รถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี. ราคาปรับขึ้นตั้งแต่ 32,000 – 97,000 บาท ซึ่งเดิมได้รับการสนับสนุนให้ใช้น้ำมัน E20 และกำหนดอัตราภาษีตามขนาดเครื่องยนต์ ดังสรุปในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 อัตราภาษีสรรพสามิตในปัจจุบันของรถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี.

ความจุกระบอกสูบ	อัตราภาษี	หมายเหตุ
ไม่เกิน 2,000 ซีซี	25%	- หากเครื่องยนต์รองรับน้ำมัน E85 จะมีอัตราภาษีที่ 22% - หากใช้ก๊าซธรรมชาติที่ติดตั้งจากโรงงานจะมีอัตราภาษีที่ 20%
2,001 – 2,500 ซีซี	30%, 27% และ 20%	
2,501 – 3,000 ซีซี	35%, 32% และ 20%	

สำหรับอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์รูปแบบใหม่ กำหนดอัตราภาษีตามค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ จำแนกเป็น 4 ช่วง ดังสรุปในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 อัตราภาษีสรรพสามิตใหม่ของรถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี.

ปริมาณการปล่อย คาร์บอนไดออกไซด์	อัตราภาษี	หมายเหตุ
น้อยกว่า 100 กรัมต่อกิโลเมตร	25%	กรณีรถไฮบริด อัตราภาษี 10% เท่าเดิม
101-150 กรัมต่อกิโลเมตร	30%	หากปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร ตัวอย่างเช่น รถยนต์โตโยต้า Prius รุ่น 1.8 Standard Grade
151-200 กรัมต่อกิโลเมตร	35%	ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์เพียง 92 กรัมต่อกิโลเมตร [5]
มากกว่า 200 กรัมต่อกิโลเมตร	40%	เมื่อนำอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์รูปแบบใหม่มาคำนวณจะทำให้ราคาไม่เปลี่ยนแปลง

3) รถปิกอัพ/แค็บและปิกอัพ 4 ประตู เดิมมีอัตราภาษีอยู่ที่ 3% และ 12% หากจะคงอัตราภาษีเท่าเดิมต้องปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีรถที่สามารถปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ได้น้อยกว่า 200 กรัมต่อกิโลเมตร จึงทำให้อัตราภาษีใหม่อยู่ที่ 5% และ 15% ซึ่งมีผลให้ราคารถจะปรับตัวสูงขึ้นจากเดิมประมาณ 9,262 – 22,262 บาท (ตารางที่ 6)

4) รถอเนกประสงค์แบบกระบะดัดแปลง ราคาจะปรับขึ้นประมาณ 118,505 บาท เนื่องจากปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่า 200 กรัมต่อกิโลเมตร เนื่องจากรถพีวีวีเป็นรถที่พัฒนามาจากรถปิกอัพและใช้เครื่องยนต์ประเภทเดียวกับรถปิกอัพ ซึ่งล้วนปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ สูงเกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร และเดิมอัตราภาษีของรถพีวีวีอยู่ที่ 20% อัตราใหม่เก็บต่ำสุดที่ 25% ที่การปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่า 200 กรัมต่อกิโลเมตร ซึ่งจะส่งผลให้ราคาของรถพีวีวีปรับสูงขึ้น (ตารางที่ 6)

ตารางที่ 6 ตัวอย่างการปรับราคารถยนต์ตามอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์รูปแบบใหม่

ขนาด เครื่องยนต์	ตัวอย่างรุ่นรถ	ค่าการ ปล่อย CO ₂ (g/km)	ราคารถใน ปัจจุบัน (บาท)	ปัจจุบัน	ใหม่	ราคา เปลี่ยนแปลง (บาท)
1,200 ซีซี	March รุ่น 5 MT	140 [6]	388,000	17%	17%	-14,187
	Mirage รุ่น GLS CVT	95 [7]	506,000	17%	14%	
	Swift รุ่น GLX	129 [8]	559,000	17%	17%	
1,400 ซีซี	Sonic LT AT	152 [9]	642,000	25%	30%	55,514-60,000
	All New Fiesta รุ่น Style AT	154 [10]	594,000	25%	30%	
1,500 ซีซี	Vios รุ่น G A/T	147 [11]	699,000	25%	30%	32,664-61,121
	Jazz รุ่น V	155 [12]	654,000	25%	35%	
	Mazda 2	159 [13]	690,000	25%	35%	
	City รุ่น V (E85)	135 [14]	649,000	25%	25%	

ตารางที่ 6 ตัวอย่างการปรับราคารถยนต์ตามอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์รูปแบบใหม่(ต่อ)

ขนาด เครื่องยนต์	ตัวอย่างรุ่นรถ	ค่าการ ปล่อย CO ₂ (g/km)	ราคารถใน ปัจจุบัน (บาท)	ปัจจุบัน	ใหม่	ราคา เปลี่ยนแปลง (บาท)
1,600 ซีซี	Sylphy 1.6 S CVT	149 [15]	776,000	25%	30%	36,262-77,477
	Altis รุ่น 1.6 G A/T	151 [16]	829,000	25%	35%	
1,800 ซีซี	Civic รุ่น S AT	158 [17]	835,000	22%	30%	42,009-62,430
2,000 ซีซี	Civic รุ่น ES AT Navi	178 [17]	1,145,000	27%	30%	32,103-59,766
	Accord รุ่น 2.0 EL	192 [18]	1,299,000	27%	30%	
	Camry รุ่น 2.0G	198 [19]	1,279,000	30%	35%	
2,001- 2,500 ซีซี	Accord รุ่น 2.4 EL	192 [18]	1,549,000	27%	30%	37,150-97,047
	Camry รุ่น 2.5G	184 [19]	1,509,000	27%	30%	
	CRV รุ่น 2.0 E 4WD	180 [20]	1,325,000	27%	30%	
	Captiva 2013	219 [21]	1,298,000	27%	35%	
ซิงเกิ้ลแค็บ	Navara chassis cab	245 [22]	495,500	3%	5%	9,262-12,327
	Colorado 2.5M regular cab	222 [23]	659,500	3%	5%	
ดับเบิลแค็บ	Vigo 4x2 รุ่น 2.5E	184 [24]	747,000	12%	12%	19,150-22,262
	Colorado 2.8AT 4x4 Crew cab	246 [23]	794,000	12%	15%	
	Navara DC SE 6M/T	266 [22]	683,000	12%	15%	
รถกระบะ ดัดแปลง (พิกิว)	Fortuner 2.7V AT 2WD	264 [25]	1,268,000	20%	30%	118,505

3. ผลการวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาผลกระทบของการเก็บภาษีรถยนต์รูปแบบใหม่ที่มีต่อโครงสร้างราคารถยนต์ของไทย โดยทำการสอบถามความคิดเห็นต่อมาตรการภาษีคาร์บอนจากประชาชนผู้ใช้รถยนต์ รวมถึงตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ ซึ่งมีประเด็นคำถามประกอบไปด้วย 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถยนต์ส่วนตัวและปัจจัยสำคัญในการเลือกขนาดรถยนต์

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์รูปแบบใหม่

นอกจากนี้ยังมีความคิดเห็นจากนักวิชาการในเรื่องการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์

3.1 ความคิดเห็นต่อมาตรการภาษีคาร์บอนจากประชาชนผู้ใช้รถยนต์

จากการสอบถามประชาชนผู้ใช้รถยนต์จำนวน 60 คน ในช่วงเมษายน 2557 ส่วนใหญ่ (68.33%) อยู่ในวัยทำงาน ซึ่งมีอายุอยู่ในช่วง 26 - 40 ปี เป็นผู้ที่มีรายได้ประจำ (พนักงานบริษัท 56.67% รับราชการ 30%) มีการศึกษาระดับปริญญาตรี - ปริญญาโท (93.33%) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 20,000 บาท (86.67%) จึงเป็นกลุ่มที่เริ่มมีกำลังที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว ขณะเดียวกันก็อยู่ในวัยที่กำลังสร้างฐานะ ราคารถยนต์น่าจะเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจเลือกซื้อ แต่ปรากฏว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (85%) มีรถยนต์ใช้แล้ว และใช้รถยนต์ขนาด 1,200 - 1,500 ซีซี มากถึง 36.67% ซึ่งอาจเป็นผลเนื่องมาจากกำลังทรัพย์ ประกอบกับนโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลในปี พ.ศ.2555 อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามก็ให้ความร่วมมือและให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

ความคิดเห็นต่อกรณีโครงสร้างภาษีรูปแบบใหม่ ส่งผลให้ราคารถยนต์แรกซื้อ บางรุ่นมีราคาถูกลง บางรุ่นราคาไม่เปลี่ยนแปลง ในขณะที่บางรุ่นมีราคาแพงขึ้น 20,000 -30,000 บาท จะมีผลต่อการตัดสินใจซื้อหรือไม่ อย่างไร

- กลุ่มรถที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,200 ซีซี (อีโคคาร์) เป็นรถที่มีราคาไม่สูงมากนักและสามารถง้อใจผู้ซื้อได้ แม้ภาษีสรรพสามิตจะถูกลงเนื่องจากปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำกว่า 100 กรัมต่อกิโลเมตร แต่ก็เพียงประมาณ 12,000 บาท และราคาจะลดลงถึง 30,000 บาท หากผู้ผลิตสามารถพัฒนาเครื่องยนต์ให้ใช้น้ำมัน E85 ได้ อย่างไรก็ตามผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นว่าราคาที่ถูกลง 12,000 - 30,000 บาท ไม่ได้มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้ออีโคคาร์มากนัก

- กลุ่มรถที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,400 ซีซี แม้ภาษีสรรพสามิตจะทำให้ราคาของรถสูงขึ้นประมาณ 30,000 บาท ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นว่าอาจตัดสินใจเลือกซื้อหากเป็นรถที่มีคุณสมบัติตรงตามความต้องการ

- กลุ่มรถที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 - 1,600 ซีซี ภาษีสรรพสามิตใหม่ทำให้ราคาของรถสูงขึ้นมากถึง 80,000 - 90,000 บาท ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นว่าอาจส่งผลกระทบต่อผู้มีรายได้ปานกลางเปลี่ยนใจหันไปเลือกซื้ออีโคคาร์แทน

- กลุ่มรถที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,800 - 2,500 ซีซี ภาษีสรรพสามิตใหม่ทำให้ราคาของรถสูงขึ้น 110,000 - 220,000 บาท อาจไม่มีผลต่อการเปลี่ยนใจในการเลือกซื้อรถยนต์ เนื่องจากผู้ที่ซื้อในกลุ่มนี้เป็นผู้มีรายได้สูง ภาษีที่เปลี่ยนไปเพียง 100,000 - 200,000 บาท อาจไม่ใช่ปัจจัยสำคัญเท่าความพึงพอใจหรือการแสดงฐานะทางสังคม

- กลุ่มรถไฮบริด ภาษีสรรพสามิตใหม่ไม่ส่งผลทำให้ราคาเปลี่ยนแปลงหากผู้ผลิตสามารถควบคุมการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ให้ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร แต่หากไม่สามารถควบคุมปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ได้ จะทำให้ราคาของรถสูงขึ้นโดยราคาเครื่องยนต์จะแปรผันตามภาษีสรรพสามิตที่สูงขึ้นตามอัตราการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ของเครื่องยนต์ ซึ่งภาษีสรรพสามิตใหม่จะทำให้ราคาสูงขึ้น 150,000 - 200,000 บาท อาจไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อมากนัก เนื่องจากรถไฮบริดส่วนใหญ่มีราคาสูงซึ่งเป็นการจำกัดการซื้อให้อยู่ในกลุ่มที่มีรายได้ค่อนข้างสูง อีกทั้งในปัจจุบันมีรุ่นให้เลือกซื้อน้อยเกินไป และค่าใช้จ่ายสำหรับการบำรุงรักษาในระยะยาวก็ค่อนข้างสูงกว่ารถทั่วไป

เห็นด้วยหรือไม่กับการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในขั้นตอนการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิต

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (55%) เห็นด้วย เนื่องจากการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในขั้นตอนการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตมีผลโดยตรงต่อราคาแรกซื้อ เป็นการกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในส่วนของผู้ผลิตและผู้บริโภค กล่าวคือเป็นการกระตุ้นให้ผู้ผลิตมีการปรับตัวโดยพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อผลิตรถยนต์ที่ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์น้อยลงหรือเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ขณะเดียวกันก็เป็นการกระตุ้นให้ผู้บริโภคหันมาใส่ใจเรื่องสิ่งแวดล้อม มีตัวเลือกในการตัดสินใจซื้อรถยนต์จากโรงงานมากยิ่งขึ้น

ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามอีก 45% ไม่เห็นด้วย เนื่องจากภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามโครงสร้างใหม่ ไม่ได้ทำให้ราคารถยนต์เปลี่ยนแปลงมากจนมีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้มีรายได้ต่ำ ยังไงก็ยังคงเลือกซื้ออีโคคาร์ กลุ่มผู้มีรายได้สูง ยังไงก็ยังคงเลือกซื้อรถยนต์ขนาดใหญ่ จะมีผลบ้างเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้ระดับกลาง ซึ่งแทนที่จะซื้อรถยนต์ 1,500 -1,600 ซีซี. อาจเปลี่ยนใจไปซื้ออีโคคาร์แทน ทั้งนี้รัฐบาลควรมีนโยบายสนับสนุนเทคโนโลยีที่ทำให้ปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ ที่ถูกปล่อยออกมาจากรถยนต์ลดลงก่อน เพื่อให้บริษัทรถยนต์เตรียมความพร้อมและจะทำให้ตลาดรถยนต์มีการแข่งขันกันมากขึ้น เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วราคาเทคโนโลยีต่างๆดังกล่าวก็จะถูกลง ถึงตอนนั้นค่อยกำหนดนโยบายการจัดเก็บภาษี อีกทั้งการประชาสัมพันธ์ในเรื่องนโยบายภาษียังไม่ชัดเจน

นอกจากนี้ผู้ตอบแบบสอบถามยังให้ความคิดเห็นเพิ่มเติมว่า การจัดเก็บภาษีคาร์บอนเฉพาะในขั้นตอนภาษีสรรพสามิต ยังไม่ครอบคลุมในเรื่องการใช้งาน กล่าวคือ แม้ซื้อรถที่ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์น้อย แต่หากมีการใช้งานมาก หรือขาดการบำรุงรักษาที่ดี แน่ชัวร์ว่าย่อมมีการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์มากตามไปด้วย ดังนั้นการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในขั้นตอนภาษีสรรพสามิตนี้ ยังไม่ตอบโจทย์ในเรื่องการลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์อย่างครอบคลุมนัก ควรจะต้องพิจารณาการจัดเก็บภาษีในส่วนของการใช้งานเพิ่มเติม โดยเฉพาะประเด็นระยะทางและอายุการใช้งานรถยนต์ด้วย

ความสนใจให้ตระหนักในเรื่องสิ่งแวดล้อมจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์แบบใหม่ที่คำนึงถึงอัตราการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์

ผู้ใช้งานรถยนต์ ถูกกระตุ้นให้เกิดความตระหนักในเรื่องสิ่งแวดล้อมทางอ้อม โดยจะต้องพิจารณาค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ของรถที่ต้องการจะซื้ออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ตามหลัก Polluter Pay Principle

ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ จัดอยู่ในกลุ่มผู้ผลิต ซึ่งเป็นกลุ่มที่ถูกกระตุ้นโดยตรงให้ตระหนักในเรื่องสิ่งแวดล้อมอย่างมาก และจำเป็นต้องพัฒนาเครื่องยนต์ให้ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ ทั้งนี้เพื่อการแข่งขันทางการค้าและเพิ่มทางเลือกให้ผู้ซื้อมากขึ้น

นอกจากนี้แล้วทุกคนยังได้รับประโยชน์โดยตรงจากสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น

3.2 ความคิดเห็นจากตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในการนำค่าคาร์บอนไดออกไซด์มาเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษีสรรพสามิตรถยนต์

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์จำนวน 4 บริษัท ได้แก่ ผู้จำหน่ายรถยนต์ฮอนด้า ผู้จำหน่ายรถยนต์นิสสัน ผู้จำหน่ายรถยนต์โตโยต้า และ ผู้จำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อเซฟโรเลต สรุปได้ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ความคิดเห็นจากตัวแทนจำหน่ายรถยนต์

ตัวแทนจำหน่าย	รายละเอียด	ข้อเสนอแนะ
Honda	เห็นด้วย เป็นการบังคับผู้ผลิตและผู้ผลิตสามารถเอาเรื่องการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์มาเป็นจุดขาย เพื่อให้เกิดการแข่งขัน อย่างไรก็ตามลูกค้าส่วนใหญ่ไม่สนใจข้อมูลทางเทคนิคของรถ แต่จะสนใจที่รูปลักษณ์และความเชื่อมั่นในยี่ห้อรถยนต์มากกว่า	- ภาครัฐควรมีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องการนำค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์มาใช้เป็นเกณฑ์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต - หากภาครัฐมีการนำภาษีคาร์บอนมาใช้จริงควรจัดเก็บเป็นประจำปีและเก็บเพิ่มขึ้นเป็นขั้นบันได - การระบุค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ของรถแต่ละรุ่นต้องมีหน่วยงานกลางคอยตรวจสอบ

ตารางที่ 7 ความคิดเห็นจากตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ (ต่อ)

ตัวแทนจำหน่าย	รายละเอียด	ข้อเสนอแนะ
Nissan	เห็นด้วย กับนโยบายนี้ทำให้ผู้ผลิตต้องปรับแผนการผลิต ส่วนผู้ซื้อควรมีการให้ความรู้ เพราะสุดท้ายผู้ซื้อจะสนใจราคาสุดท้ายและกำลังทรัพย์ โดยไม่คำนึงถึงค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์	- ควรเพิ่มรายการการตรวจค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ในรายการตรวจสอบสภาพรถยนต์ประจำปี
Toyota	เห็นด้วย เพราะมีผลดีกับสิ่งแวดล้อมและทุกฝ่ายต่างได้ประโยชน์ (ทั้งผู้บริโภค ผู้ผลิต และภาครัฐ)	- รัฐต้องมีความโปร่งใสในการตรวจสอบค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ ของรถทุกยี่ห้อ - ผู้ผลิตไม่ควรบิดเบือนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับคุณสมบัติของรถในทุกด้าน - ควรกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของอุปกรณ์ที่จะช่วยลดมลพิษของรถ
Chevrolet	ไม่เห็นด้วย เพราะมีเพียงกลุ่มที่ค่อนข้างมีฐานะ(มีศักยภาพซื้อรถไฮบริด) เท่านั้นที่ได้รับประโยชน์ ดังนั้นภาษีนี้ไม่จูงใจและไม่ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อรถมากนัก	- ผู้ผลิตต้องเปลี่ยนทิศทางการสื่อสารกับลูกค้าโดยเน้นเรื่องการซื้อรถที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม - ภาครัฐต้องให้ความรู้เกี่ยวกับค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ที่รถปล่อยออกมาส่งผลกับสิ่งแวดล้อมและราคาอย่างไร - เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต้องเพิ่มมาตรการในเรื่องใครใช้มากต้องจ่ายมากด้วย

3.3 ความคิดเห็นจากนักวิชาการเรื่องการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์

ตารางที่ 8 ความคิดเห็นจากนักวิชาการ

นักวิชาการ	ความคิดเห็น
ผู้อำนวยการแผนงานสร้างเสริมการเรียนรู้กับสถาบันอุดมศึกษาไทยเพื่อการพัฒนา นโยบายสาธารณะที่ดี (นสธ.) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ภายใต้การ สนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	เป็นเรื่องน่าชมเชยอย่างยิ่งที่กระทรวงการคลัง คำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อยากให้มีการใช้คำว่า ‘ภาษีคาร์บอนรถยนต์’ แทนการใช้คำว่า ‘ภาษีรถยนต์’ เพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น เพราะแนวทางการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นเรื่องที่ทั่วโลกให้ความสำคัญและพัฒนาภาษีสิ่งแวดล้อมขึ้น แต่ขณะนี้ประเทศไทย กัมพูชา ลาว และพม่า เท่านั้น ที่ยังไม่มีภาษีสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจทำให้ไทยถูกกีดกันทางการค้าในอนาคตได้ ซึ่งอยากให้รัฐบาลใหม่จัดทำภาษีสิ่งแวดล้อมให้เป็นระบบต่อไป เพราะภาษีคาร์บอนรถยนต์เป็นแค่จุดเริ่มต้นเล็กๆของการจัดเก็บภาษีสิ่งแวดล้อมเท่านั้น

ตารางที่ 8 ความคิดเห็นจากนักวิชาการ (ต่อ)

นักวิชาการ	ความคิดเห็น
ผู้อำนวยการวิจัยด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและการกระจายรายได้ ฝ่ายการวิจัยนโยบายเศรษฐกิจส่วนรวม สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศ (TDRI)	เห็นด้วย ถือเป็นแนวความคิดที่ดีในการเก็บภาษีกับผู้ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม แม้ว่าภาษีสิ่งแวดล้อมจะไม่สามารถหารายได้ให้รัฐได้มากนัก แต่มีผลดีอย่างมากต่อสิ่งแวดล้อม ถือเป็นภาระของภาษีที่ไม่คำนึงถึงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามเมื่อมีบทลงโทษ ก็ควรเพิ่มการให้รางวัลสำหรับผู้ส่งเสริมและทำให้เกิดการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย
ผู้เชี่ยวชาญด้านพลังงาน ผู้อำนวยการอาวุโสสายตลาดอุตสาหกรรมและน้ำมันหล่อลื่น บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)เชี่ยวชาญด้านพลังงาน	เห็นด้วยในหลักการ เพราะทำให้โครงสร้างภาษีรถยนต์เป็นระบบมากขึ้น เพราะปัจจุบันการจัดเก็บภาษีรถยนต์มีหลายประเภทและหลายอัตรา การกำหนดโครงสร้างภาษีใหม่นี้ทำให้การจัดเก็บง่ายและได้ตามมาตรฐานมากขึ้น ขณะเดียวกันก็ยังเป็นการช่วยส่งเสริมประสิทธิภาพรถยนต์ให้ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ ซึ่งถือว่าเป็นการดีต่อสิ่งแวดล้อม และยังกระตุ้นให้วงการอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยมีการตื่นตัวในการปรับปรุงประสิทธิภาพและเทคโนโลยีให้ได้ตามหลักสากลมากขึ้น เพราะทั่วโลกไปในทิศทางนั้นอยู่แล้ว

ที่มา : ASTV ผู้จัดการออนไลน์ ปี พ.ศ.2554

3.4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อขั้นตอนการนำคาร์บอนไดออกไซด์มาจัดเก็บภาษีของไทย

สำหรับในประเทศไทยการจัดเก็บภาษีคาร์บอนไดออกไซด์เพียงครั้งเดียวในขั้นตอนของภาษีสรรพสามิต โดยใช้ปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ในการคำนวณภาษีเหมาะสมดีแล้ว แต่เพื่อให้ครอบคลุมเรื่องการปล่อยมลพิษออกสู่สิ่งแวดล้อม ควรพิจารณาถึงมาตรการสำหรับรถเก่าที่มีอายุการใช้งานมานาน ตลอดจนการใช้รถยนต์เก่าเพิ่มเติมด้วย

4. สรุปผลงานวิจัยและข้อเสนอแนะ

4.1 สรุปผลงานวิจัย

จากการสอบถามความคิดเห็นของประชาชนจำนวน 60 คน พบว่าประมาณ 55% ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถาม เห็นด้วยกับนโยบายการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตโดยใช้คาร์บอนไดออกไซด์เป็นเกณฑ์ในการจัดเก็บ เนื่องจากเป็นการกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในส่วนของผู้ผลิตและผู้บริโภค กล่าวคือ เป็นการกระตุ้นให้ผู้ผลิตมีการปรับตัว โดยพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ มาผลิตรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ขณะเดียวกันก็เป็นการกระตุ้นให้ผู้บริโภคใส่ใจเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และมีตัวเลือกในการซื้อรถยนต์ได้ตรงตามความต้องการมากยิ่งขึ้น ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามอีกประมาณ 45% ไม่เห็นด้วย เนื่องจากประชาชนที่ได้ประโยชน์จริงๆ มีเพียงบางกลุ่มที่มีกำลังทรัพย์เพียงพอที่จะซื้อรถไฮบริด ขณะที่ผู้มีรายได้น้อยแทบจะไม่ได้รับประโยชน์ในส่วนนี้เลย

ส่วนความคิดเห็นประเด็นโครงสร้างภาษีรูปแบบใหม่ ซึ่งจะมีผลต่อราคารถยนต์แรกซื้อ จะมีผลต่อการตัดสินใจซื้อหรือไม่นั้น ประมาณ 40% ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามตอบว่า ไม่มีผล เนื่องจากราคาไม่ได้เปลี่ยนแปลงจนมีผลต่อการตัดสินใจ กลุ่มผู้มีรายได้น้อย ยังไงก็มีศักยภาพซื้อได้เฉพาะอีโคคาร์ กลุ่มผู้มีรายได้สูง แม้โครงสร้างภาษีใหม่จะทำให้ราคารถสูงขึ้น 1-2 แสนบาท ก็ไม่ส่งผลให้เปลี่ยนใจไปใช้รถเล็ก จะมีผลบ้างก็เฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลาง ซึ่งอาจเปลี่ยนใจไปซื้ออีโคคาร์แทนรถยนต์ขนาด 1,500-1,600 ซีซี. ซึ่งจะมีราคาสูงขึ้น 80,000 – 90,000 บาท ขณะที่รถบางรุ่นที่มีราคาระดับปานกลาง แม้ราคาจะสูงขึ้น 20,000 – 30,000 บาท อาจจะรับไหวพิจารณาหากได้รถที่มีคุณภาพสูงขึ้นและสามารถประหยัดพลังงานได้ในระยะยาว

สำหรับความคิดเห็นประเด็นการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในขั้นตอนของภาษีสรรพสามิตเหมาะสมหรือไม่นั้น ประมาณ 48.33% ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามตอบว่า ยังไม่ตอบใจพียงในเรื่องการลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์อย่างครอบคลุมนัก ควรจะต้องพิจารณาการจัดเก็บภาษีในส่วนของการใช้งานเพิ่มเติม โดยเฉพาะประเด็นระยะทางและอายุการใช้งานรถยนต์ด้วย อย่างไรก็ตามนโยบายนี้จึงทำให้ประชาชนตระหนักในเรื่องสิ่งแวดล้อมและเป็นแนวทางหนึ่งที่ทำให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม

ส่วนความคิดเห็นของตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ ซึ่งได้จากการสัมภาษณ์ระดับผู้บริหาร มีทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับรัฐบาลในการนำภาษีคาร์บอนไดออกไซด์ มาใช้เป็นเกณฑ์ในการคิดภาษีสรรพสามิต กลุ่มที่เห็นด้วยมองว่าเป็นการบังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องคิดค้นและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตให้ได้รถที่ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำและนำความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนี้มาแข่งขันกันในการขายสินค้า ซึ่งสุดท้ายแล้วผลประโยชน์ก็จะตกอยู่กับทุกฝ่าย

ส่วนกลุ่มตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่เห็นด้วยมองว่ามีประชาชนแค่บางกลุ่มเท่านั้นที่ได้รับประโยชน์ อีกทั้งราคาขายไม่ได้แยกราคาของภาษีสรรพสามิตออกมาให้เห็นชัดเจน ดังนั้นปัจจัยในการปล่อยคาร์บอนของรถยนต์จึงไม่น่าจะใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ของประชาชนทั่วไป

สำหรับความคิดเห็นของนักวิชาการ ทั้ง 3 ท่าน เห็นด้วยกับรัฐบาลที่นำภาษีคาร์บอนไดออกไซด์มาใช้เป็นเกณฑ์ในการคิดภาษีสรรพสามิต เพราะจะทำให้โครงสร้างภาษีรถยนต์เป็นระบบและชัดเจนมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ยังทำให้ผู้บริโภคได้เลือกซื้อสินค้าที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น ในขณะเดียวกันยังเป็นการกระตุ้นให้วงการอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยมีการตื่นตัวในการปรับปรุงประสิทธิภาพและเทคโนโลยีให้ได้ตามหลักสากลมากขึ้น ดังนั้นการที่รัฐบาลกำหนดนโยบายในลักษณะนี้ น่าจะเป็นการส่งสัญญาณที่ดีในเรื่องการให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงเป็นการบังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ หากผู้ผลิตรถยนต์ไม่สามารถผลิตรถที่ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำๆ ได้ จะส่งผลให้ภาษีสรรพสามิตและราคาขายของรถยนต์เพิ่มขึ้น ซึ่งยอดขายของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ย่อมได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทำให้ผู้ผลิตต้องนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาใช้ปรับปรุงพัฒนาเครื่องยนต์เพื่อทำให้ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำและเพื่อดึงดูดให้ผู้บริโภคหันมาเลือกซื้อรถที่มีประสิทธิภาพด้านการปล่อยมลพิษและพลังงานมากขึ้น

4.2 ข้อเสนอแนะ

1. ควรเพิ่มมาตรการในการควบคุมการใช้งานรถยนต์ โดยการเพิ่มภาษีการใช้รถยนต์ให้เข้มงวดมากขึ้น เช่น พิจารณาการจ่ายค่าธรรมเนียมต่อทะเบียนรถจากระยะทางการใช้งาน ในแต่ละปีเป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ครอบคลุมเรื่องการปล่อยมลพิษออกสู่สิ่งแวดล้อมให้มากขึ้น
2. ภาครัฐควรมีการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องโครงสร้างภาษีรถยนต์แก่ประชาชนรวมถึงให้เวลาผู้ผลิตในการปรับตัว

3. ภาครัฐควรมีการรณรงค์ในเรื่องพฤติกรรมการใช้ของผู้ใช้รถ เช่น การใช้ความเร็วในการขับ รวมถึงการดูแลรักษาเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพดีเพื่อลดมลพิษ

4. ควรจัดตั้งหน่วยงานกลางที่มีหน้าที่คอยตรวจสอบค่าการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ เพื่อให้มีมาตรฐานและจ่ายภาษีเป็นธรรมโดยไม่เอื้อประโยชน์ให้คนบางกลุ่ม

5. ภาครัฐควรจัดการจราจรและการสร้างระบบขนส่งสาธารณะให้ป็นมีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากยิ่งขึ้น

6. ภาครัฐควรส่งเสริมรถอีโคคาร์ เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนเนื่องจากสามารถตอบโจทย์ครบทั้งเชิงเศรษฐกิจ คือ การลดการนำเข้าพลังงาน เชิงสังคม คือ ผู้มีรายได้น้อยได้รับประโยชน์ และสิ่งแวดล้อม

5. กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน ตลอดจน คุณปัญญา ศรีประเสริฐ บริษัททรงเจริญคาร์สระยอง คุณอดุลย์ รสศิริ บริษัทชลบุรี ออโต้ เซ็นเตอร์ คุณธงศรี อยู่คง บริษัทสยามนิสสันตะวันออก และคุณปิยะ ปิยนิธิ บริษัทโตโยต้าระยอง ที่ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับงานวิจัยนี้

บรรณานุกรม

[1] กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน “รายงานพลังงานของประเทศไทยปี 2554.” [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.dede.go.th> 2554.

[2] สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ “สถิติจำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ที่จดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก” [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.dlt.go.th> 2556.

[3] ภัทธาศรัย พานิชวงศ์. 2552 รายงานโครงการศึกษาแนวทางและกฎหมายเพื่อการจัดเก็บภาษีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากยานยนต์ (ฉบับสมบูรณ์) เสนอต่อสถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

[4] กฤติยาพร วงศา. 2553 รายงานข้อเสนอการจัดเก็บภาษีคาร์บอนจากยานยนต์ (ฉบับสมบูรณ์) สถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

[5] ASTV ผู้จัดการออนไลน์ “รถต้องซื้อภายใน 3 ปี ก่อนปรับฐานภาษีใหม่” [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th> 2556.

[6] Nissan “Nissan micra” [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.nissan.com.au/~media/Files/Brochures/Specifications/K13-Micra-Specification.ashx> 2557.

[7] Mitsubishi motors “Mitsubishi vehicle comparison” [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.mitsubishi-cars.co.uk/mirage/specifications.aspx> 2557.

[8] Car emissions “Suzuki MPG (Fuel Consumption)” [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://www.car-emissions.com/cars/model/SUZUKI> 2557.

[9] Chevrolet “The new Chevrolet sonic” [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.chevrolet.com.sg/cars/sonic-sedan/> 2557.

[10] Ford “Ford fiesta” [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.ford.com.au/cars/fiesta/specifications/spec-data> 2557.

- [11] Toyota “Vios A class beyond” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.toyotasingapore.com.sg/cars/new_cars/vios/specs.aspx 2557.
- [12] Honda “All new jazz” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.honda.com.sg/cars/jazz_spec_15.htm 2557.
- [13] Car emissions “Mazda MPG (Fuel Consumption)” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <https://www.car-emissions.com/cars/model/MAZDA> 2557.
- [14] Honda “City” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.honda.com.sg/cars/city_spec_15L.htm 2557.
- [15] Nissan “Sylphy” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://www.nissan.com.sg/vehicles/sylphy/index.cfm> 2557.
- [16] Toyota “Corolla altis” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://www.borneomotors.com.sg/en/ebrochure/CorollaAltis.pdf> 2557.
- [17] Honda “Civic” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.honda.com.sg/cars/civic_spec_16.htm 2557.
- [18] Honda “All new accord ” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.honda.com.sg/cars/acc_spec_24.htm 2557.
- [19] Toyota “Camry driven to lead” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.toyotasingapore.com.sg/cars/new_cars/camry_asia/index.aspx?WT.nav=MainNavTab 2557.
- [20] Honda “ CR-V ” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.honda.com.sg/cars/crv_ex_20.htm 2557.
- [21] Chevrolet “Captiva” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://chevrolet.com.sg/cars/captiva-2-4-lt/> 2557.
- [22] Nissan “Navara CO₂ emissions” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://www.nissan.co.uk/GB/en/environment/co2-emissions/Navara.bandLM.html> 2557.
- [23] The motor report “2012 Holden Colorado On Sale In Australia” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://www.themotorreport.com.au/54330/2013-holden-colorado-on-sale-in-australia> 2557.
- [24] Toyota “Hilux Extreme Toughness, Amazing Comfort” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.toyotasingapore.com.sg/cars/new_cars/hilux/specs.aspx 2557.
- [25] Toyota “Fortuner Riding High on 7 Seats” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.toyotasingapore.com.sg/cars/new_cars/fortuner/specs.aspx 2557.