



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง มาตรการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยา
ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต
COVID-19

จัดทำโดย นายเพิ่มศักดิ์ กองเพิ่มพูล
รหัส 92012

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 92
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2563
ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study)

เรื่อง มาตรการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยาผู้ประกอบการ
รถยนต์ในภาวะวิกฤต COVID-19

จัดทำโดย นายเพิ่มศักดิ์ กองเพิ่มพูล
รหัส 92012

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 92
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2563

รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



สำนักงาน ก.พ.

เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรมของสำนักงาน ก.พ.

หม่อมหลวงปทุมทริก สมิติ
อาจารย์ที่ปรึกษา

อ.บรรจงจิตต์ อังศุสิงห์
อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปผู้บริหาร

กรมสรรพสามิตเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงการคลัง มีภารกิจในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อเป็นรายได้ให้แก่ภาครัฐจากสินค้าและบริการที่มีเหตุผลความจำเป็นเฉพาะอย่าง รวมถึงดำเนินการตรวจสอบป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายสรรพสามิต ภายใต้วิสัยทัศน์ “ผู้นำการจัดเก็บภาษีเพื่อสังคม สิ่งแวดล้อมและพลังงาน” โดยเป็นองค์กรผู้นำเชิงความคิด และส่งเสริมการคิดค้น พัฒนา ต่อยอดนวัตกรรมทางภาษี วิธีการ บริหารการจัดเก็บภาษี การบริการ ชั้นเลิศ เพื่อดูแลสังคม อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด ก้าวไปสู่การเป็นต้นแบบทางภาษีและจุดประกายให้หน่วยงานอื่น ๆ ทั้งในและต่างประเทศ มีพันธกิจ 4 ด้าน คือ

- 1.) สร้างความร่วมมือเพื่อการจัดเก็บภาษีอย่างยั่งยืน
- 2.) นำนวัตกรรมมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารการจัดเก็บภาษี
- 3.) ผลักดันนโยบายภาษีเพื่อความผาสุกของประชาชน
- 4.) พัฒนาองค์กรตามระบบราชการ 4.0 และสอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล

โดยใช้มาตรการทางภาษีเป็นเครื่องมือในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการผลิตและการบริโภคอย่างเป็นรูปธรรม และสร้างความตระหนักให้ผู้รับบริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานต่าง ๆ รับรู้ถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสังคม สิ่งแวดล้อมและพลังงาน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน ข้อ 3.1.1 การพัฒนาด้านการคลัง (2) เพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บรายได้ภาครัฐและขยายฐานภาษีให้ครอบคลุม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้เศรษฐกิจขยายตัวอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

นอกจากนี้ในสถานการณ์ปัจจุบันโลกกำลังเผชิญปัญหาวิกฤตการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้เกิดปัญหาการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ในภาคอุตสาหกรรม ภาคการผลิต ภาคการบริการ ภาคการส่งออก ทำให้ผลกระทบต่อการประกอบกิจการของภาคอุตสาหกรรม จึงมีบางภาคอุตสาหกรรมต้องหยุดกิจการหรือปิดกิจการไปในที่สุด ซึ่งผลกระทบนี้ทำให้เกิดปัญหาการว่างงานของแรงงานในระบบการผลิตสินค้าภาคอุตสาหกรรมที่อยู่ในความควบคุมของกรมสรรพสามิต ส่งผลให้การจัดเก็บภาษีมีปริมาณลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ซึ่งต้องเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราค่อนข้างสูง

ผู้ศึกษาเห็นว่ากรมสรรพสามิตเป็นหน่วยงานในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ซึ่งมีผล การจัดเก็บรายได้เป็นลำดับที่ 2 เพื่อให้ผลกระทบต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมภาคการผลิตรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตในช่วงของวิกฤตการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 สามารถดำเนินการต่อไปได้ไม่ปิดโรงงานหรือย้ายฐานการผลิตไปประเทศอื่น โดยการลดภาระอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต จึงควรมีมาตรการเยียวยาต่อภาคอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์มาดำเนินการ และให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานตามภารกิจของหน่วยงานเพิ่มมากขึ้น จึงได้เสนอแนวทางการศึกษาโดยกำหนดประเด็นของการศึกษาไว้ 2 ประเด็น คือ

ประเด็นที่ 1 การกำหนดแนวทางมาตรการในการเยียวยาผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ โดยวิธีการปรับลดอัตราภาษีให้เสียภาษีตามมูลค่าในอัตราร้อยละศูนย์ เป็นระยะเวลา 3 เดือน โดยมีหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมจะได้รับสิทธิดังกล่าว จะต้องยังคงมีการจ้างแรงงานในสถานประกอบการจำนวนเท่าเดิมก่อนเกิดภาวะวิกฤตดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อเป็นการผลักดันและกระตุ้นเศรษฐกิจ ส่งเสริมการประกอบการอุตสาหกรรม ให้สามารถประกอบกิจการได้อย่างต่อเนื่อง และยังคงการจ้างพนักงานในระบบไว้ได้ ส่งผลให้ราคารถยนต์ลดต่ำลง กระตุ้นให้ผู้บริโภคเกิดการใช้จ่ายเม็ดเงินเข้ามาในระบบเศรษฐกิจ ทั้งนี้ก็เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชน ซึ่งตามมาตรา 109 แห่ง พ.ร.บ.ภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 กำหนดให้รัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศลดอัตราหรือยกเว้นภาษีสรรพสามิตตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชน

ประเด็นที่ 2 จากประเด็นที่ 1 เมื่อพิจารณาภาวะการณ์จ้างงานในระบบเศรษฐกิจในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ และยอดการซื้อ-การขายสินค้าประเภทรถยนต์ในช่วงที่มีการออกมาตรการลดภาระด้านอัตราภาษีรถยนต์ แล้วมีผลทำให้ภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศส่งผลดีขึ้นตามลำดับหรือภาวะวิกฤตยังคงมีอยู่ อาจให้มีการพิจารณาขยายมาตรการปรับลดอัตราภาษีโดยให้เสียภาษีตามมูลค่าในอัตราร้อยละศูนย์ต่อไปอีก เป็นระยะเวลา 3 เดือน เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และไม่ทำให้เกิดการลดอัตราการจ้างงานในภาคแรงงานอุตสาหกรรมรถยนต์

จากข้อเสนอทั้ง 2 ประเด็นดังกล่าว คาดว่าหากมีการนำมาตรการภาษี โดยการใช้มาตรการปรับลดอัตราภาษีให้เสียภาษีตามมูลค่าในอัตราร้อยละศูนย์สำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ จะทำให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจและการลงทุนในประเทศได้ อีกทั้งทำให้ไม่เกิดภาวะการเลิกจ้างแรงงานในระบบที่เป็นภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ นอกจากนี้ยังส่งผลทำให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ อาทิเช่น ธุรกิจที่ประกอบกิจการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ แบตเตอรี่ เครื่องปรับอากาศรถยนต์ ยางหรือล้อรถยนต์ เป็นต้น มีภาวะการณ์ดำเนินการผลิต การขายสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง และส่งผลทำให้แรงงานในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องดังกล่าวยังคงมีงานทำ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีด้วยเช่นกัน อีกทั้งจะทำให้ประเทศไทยยังคงขีดความสามารถในการแข่งขันที่จะเป็นฐานในการผลิตรถยนต์ในลำดับต้น ๆ ของภูมิภาคและของโลกต่อไปได้

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study) เรื่อง มาตรการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยาผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต COVID-19 ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 92 จัดโดยวิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ. ประจำปี 2563 เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการบริหารประกอบในการพิจารณาเข้าสู่ตำแหน่งนักบริหารของกรมสรรพสามิต

การจัดทำรายงานฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยคำชี้แนะ และการแก้ไขปัญหามาอุปสรรค ซึ่งทำให้การศึกษาดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความสมบูรณ์ชัดเจนเป็นอย่างมาก จากท่านอาจารย์หม่อมหลวงบุญทริกสมิติ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ท่านอาจารย์บรรจงจิตต์ อังศุสิงห์ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ตลอดจนคณะกรรมการของหลักสูตรการพัฒนาผู้บริหารระดับสูงทุกท่าน ที่ได้ถ่ายทอดองค์ความรู้ทางวิชาการทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ พร้อมคณะทำงาน รวมทั้งสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน ที่ดำเนินการจัดฝึกอบรมหลักสูตรดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ต่อการบริหารจัดการจัดการภาครัฐ และให้ความเอาใจใส่ดูแลตลอดระยะเวลาการฝึกอบรม อีกทั้งยังได้รับความอนุเคราะห์ข้อคิดเห็นและข้อพิจารณาต่าง ๆ ในมุมมองของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อในการศึกษาจากคุณสมหวัง ฤกษ์สุวรรณ เลขาธิการ สมาอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และคุณชานนท์ สุวรรณภินันท์ รองประธานหอการค้าจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ข้าพเจ้าจึงขอกราบขอบพระคุณทุกท่านมา ณ โอกาสนี้

ข้าพเจ้าต้องกราบขอบพระคุณท่านอธิบดีกรมสรรพสามิต ผู้บังคับบัญชาสูงสุดของหน่วยงานต้นสังกัด ที่ให้โอกาสข้าพเจ้าเข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของกรมสรรพสามิตที่ให้ความร่วมมือในการจัดทำรายงานฉบับนี้ได้อย่างสมบูรณ์ ข้าพเจ้าหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานของกรมสรรพสามิต และบุคคลอื่นที่สนใจเป็นอย่างยิ่ง หากมีข้อบกพร่องประการใดข้าพเจ้าขอน้อมรับไว้ทุกประการ

นายเพิ่มศักดิ์ กองเพิ่มพูล

18 กันยายน 2563

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ก
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	จ
สารบัญภาพ	ฉ
สารบัญแผนภูมิ	ช
1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	1
1.1 การวิเคราะห์บริบทและทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	1
1.2 ตำแหน่งรองอธิบดีที่เป็นเป้าหมาย	2
1.3 กำหนดวิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	4
2. ข้อเสนอโครงการพัฒนางาน	7
2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา	7
2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย	9
2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ	26
3. แผนพัฒนาตนเอง	27
3.1 การวิเคราะห์ตนเอง	27
3.2 การวางแผนพัฒนาตนเอง	28
บรรณานุกรม	34
ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล	35

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 บัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560	13
ตารางที่ 2 ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย	14
ตารางที่ 3 จำนวนคนทำงานและลูกจ้าง ในสถานประกอบการผลิตยานยนต์ จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรมผลิตยานยนต์	17

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์	15
ภาพที่ 2 อัตราภาษีสรรพสามิตรยนต์	20
ภาพที่ 3 สรุปขั้นตอนการดำเนินงานมาตรการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยา ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต COVID-19	22

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิที่ 1 สถิติปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศ ปี คศ 2018-2020	16
แผนภูมิที่ 2 จำนวนคนทำงานและลูกจ้าง ในสถานประกอบการผลิตรถยนต์ จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์	17
แผนภูมิที่ 3 จำแนกค่าแรงเฉลี่ยในอุตสาหกรรมรถยนต์	18
แผนภูมิที่ 4 ร้อยละการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศเพื่อมาเป็นชิ้นส่วนผลิตรถยนต์	19
แผนภูมิที่ 5 รายได้ รายจ่าย และภาษีมูลค่าเพิ่มในการผลิตรถยนต์	19

1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

2. ข้อเสนอโครงการพัฒนางาน

ศึกษาแนวทางมาตรการทางภาษีในการเยียวยาผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะ วิกฤต COVID-19

2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา

ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีอีกประเภทหนึ่งที่เรียกเก็บจากการบริโภคสินค้าและบริการ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสร้างรายได้แก่รัฐ และจำกัด ควบคุม หรือเพิ่มต้นทุนในการบริโภคสินค้าหรือบริการบางประเภทที่มีลักษณะก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดีของประชาชน มีลักษณะฟุ่มเฟือย หรือไม่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีพ ก่อให้เกิดผลกระทบหรือทำลายสิ่งแวดล้อม หรือได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ โดยในปัจจุบันพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ได้กำหนดสินค้าไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต จำนวน 15 ชนิด และบริการ 4 ชนิด การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต จะจัดเก็บในอัตรามูลค่า (Ad Valorem Tax Rate) ซึ่งจะคำนวณจากร้อยละของมูลค่าสินค้า (ราคาขายปลีกแนะนำไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) หรือร้อยละรายรับของสถานบริการ หรือจะจัดเก็บในอัตรตามปริมาณ (Specific Tax Rate) โดยคำนวณจากปริมาณของสินค้าตามหน่วยน้ำหนักสุทธิหรือปริมาณสุทธิของสินค้า หรือจะจัดเก็บทั้ง 2 อัตราก็ได้ ขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาล โดยจะออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิต

กรมสรรพสามิตได้ดำเนินการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์เพื่อเป็นรายได้เข้าสู่ภาครัฐ สำหรับใช้ในการบริหารประเทศโดยในปี พ.ศ.2563 ได้รับเป้าหมายให้ดำเนินการจัดเก็บภาษีทั้งสิ้นจำนวน 642,600 ล้านบาท โดยเป็นภาษีสรรพสามิตรถยนต์อยู่ที่ประมาณ 138,500 ล้านบาท(รวมรถยนต์ทุกประเภท) ซึ่งผลการจัดเก็บภาษีในช่วงเดือนตุลาคม 2562 ถึงเดือนมิถุนายน 2563 จัดเก็บได้ประมาณ 64,400 ล้านบาท และนอกเหนือจากการจัดเก็บภาษีแล้ว กรมสรรพสามิตยังมีการส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและพลังงาน การใช้พลังงานทางเลือกให้เพิ่มมากขึ้น เพื่อนำไปสู่ความผาสุกของคนไทยทุกคน โดยการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคมนาคมทุกมิติ และในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับนโยบายการบริหารงานของรัฐบาลภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 – 2564

2.1.1 สภาพปัญหา

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวม และชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและสังคม ซึ่งมีภาคอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีการลงทุนในระดับสูงเช่น อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการผลิตรถยนต์ได้ตามความต้องการของผู้บริโภค ประกอบกับภาครัฐมีมาตรการในการควบคุม

การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้ต้องมีการหยุดการผลิต และเป็นประเด็นปัจจัยของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่จะนำมาทบทวนนโยบายการดำเนินการผลิตต่อไป ย้ายฐานการผลิต หรือ เลิกการผลิตไปในที่สุด โดยที่ผ่านมามีบริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส (จีเอ็ม) ประเทศไทย จำกัด ผู้ผลิต รถยนต์ยี่ห้อเชฟโรเลต ได้ประกาศยุติการผลิตภายในสิ้นปี 2563 ซึ่งส่งผลให้รายผู้ผลิตที่กรม สรรพสามิตจะสามารถดำเนินการจัดเก็บภาษีรถยนต์ได้ขาดหายไป และพนักงานต้องตกงาน ประมาณ 1,500 คน และภาครัฐต้องใช้นโยบายทางการเงินการคลังเพื่อเยียวยาประชาชนและฟื้นฟู เศรษฐกิจของประเทศ กรณีภาคอุตสาหกรรมรถยนต์มีการย้ายฐานการผลิต หรือเลิกกิจการไป จะส่งผลในระยะยาวกับประเทศไทย เนื่องจากในปัจจุบันมีแรงงานที่อยู่ในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ ประมาณ 7.5 แสนคน และรัฐจะขาดรายได้จากการจัดเก็บภาษีรถยนต์

2.1.2 แนวทางการศึกษา

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นการกำหนดมาตรการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยา ผู้ประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต COVID-19 จะสามารถช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ ด้านยานยนต์ของประเทศไทยให้คงอยู่ต่อไป คงขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้าน การผลิตรถยนต์ และลดความเดือดร้อนของแรงงานในระบบอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ สร้างความ เชื่อมั่นต่อการใช้มาตรการของรัฐเพิ่มมากขึ้น เพื่อความยั่งยืนของฐานะการคลัง ส่งเสริมสนับสนุนการ ฟื้นฟูและความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสนองนโยบายรัฐบาล และความผาสุกของประเทศไทยโดยรวม ผู้ศึกษาจึงกำหนดแนวทางการศึกษา 2 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1 การกำหนดมาตรการทางภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ในการเสียภาษีใน อัตราที่เหมาะสม โดยการลดอัตราภาษีตามมูลค่าร้อยละศูนย์ให้กับผู้ประกอบอุตสาหกรรมผลิต รถยนต์ในประเทศที่มีการผลิตรถยนต์และจำหน่ายในประเทศภายใต้หลักเกณฑ์และวิธีการที่กรม สรรพสามิตกำหนด เพื่อให้ภาคอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์เกิดความเชื่อมั่นในการช่วยเหลือของภาครัฐ ส่งเสริมสนับสนุนให้ภาคอุตสาหกรรมสามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ รวมทั้งเป็นการผลักดันและ กระตุ้นเศรษฐกิจและยังคงมีการจ้างงานแรงงานในระบบต่อไป โดยออกเป็นกฎกระทรวง ซึ่งตาม มาตรา 109 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 กำหนดให้รัฐมนตรีโดยอนุมัติของ คณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศลดอัตราหรือยกเว้น ภาษีสรรพสามิตตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อประ โยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุก ของประชาชน ทั้งนี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์และ เงื่อนไขไว้ด้วยก็ได้

ประเด็นที่ 2 การศึกษาผลกระทบต่อการใช้มาตรการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยา ผู้ประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต COVID-19 ดำเนินการศึกษผลกระทบทั้งข้อดี ข้อเสีย และข้อเสนอแนะต่าง ๆ

2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย

2.2.1 หลักการ แนวคิด กรอบหรือแนวทางในการจัดทำข้อเสนอ

ภาคอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ เป็นภาคอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีปริมาณการลงทุนจากต่างประเทศในระดับสูง ด้วยเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการแข่งขันด้านการผลิต ด้านเทคโนโลยีของรถยนต์ที่พัฒนาขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค ทั้งในด้านการอำนวยความสะดวกสบาย ความสวยงาม ความทันสมัย และการรักษาสิ่งแวดล้อม สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในภูมิภาคเอเซียนั้นถือว่ามีศักยภาพในด้านขนาดของตลาด โครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงโครงสร้างการรวมกลุ่มของผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ แต่เมื่อพิจารณาในรายสินค้าแล้ว ประเทศไทยมีทั้งข้อได้เปรียบและเสียเปรียบในการแข่งขันทางการตลาดแตกต่างกันออกไป โดยผลจากการศึกษาถึงตำแหน่งทางการตลาดและศักยภาพการแข่งขันของสินค้าอุตสาหกรรมไทยในอาเซียนพบว่า แม้ไทยจะมีส่วนแบ่งตลาดในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนกว่าร้อยละ 50 แต่ส่วนแบ่งตลาดที่มียังมีความผันผวนขึ้นลงในแต่ละปีด้วย หลายประเทศในอาเซียนสามารถส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนได้มากขึ้น เช่น อินโดนีเซีย เวียดนาม ได้ตั้งเป้าหมายที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาค เช่นเดียวกับประเทศไทย จึงทำให้สถานะการแข่งขันระหว่าง อุตสาหกรรมยานยนต์ของแต่ละประเทศมีแนวโน้มที่จะแข่งขันกันเป็นฐานการผลิตมากยิ่งขึ้น กรมสรรพสามิต เป็นหน่วยงานที่มีการหลักในการจัดเก็บภาษี เพื่อหารายได้ให้กับรัฐ โดยมีรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ.2562 มีมูลค่าถึง 133,000 ล้านบาท แต่ในช่วงของภาวะเกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก จากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์หลายบริษัทประสบปัญหาด้านการผลิต ไม่สามารถดำเนินการผลิตได้ รวมทั้งไม่สามารถส่งรถยนต์ไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้ ทำให้ต้องมีการเลิกจ้างพนักงาน และแรงงานในระบบการผลิต การจัดเก็บภาษีน้อยลงเนื่องจากการจัดเก็บภาษีจากสินค้าสำเร็จรูป และอาจนำไปสู่การย้ายฐานการผลิตหรือการยุติการผลิต ซึ่งประเทศไทยมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนและการเป็นศูนย์กลางของการผลิตรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเซีย

ดังนั้น การศึกษาแนวทางการนำมาตรการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยาผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต COVID-19 เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนได้ระดับหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นและเป็นผลทางจิตวิทยาในการที่ภาครัฐไม่ทอดทิ้งผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ เพื่อให้สามารถผ่านพ้นวิกฤตการณ์ครั้งนี้ไปได้ และเป็นปัจจัยที่สามารถดึงดูดให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมดำเนินกิจการในประเทศไทยต่อไปภายหลังจากการผ่อนคลายจากวิกฤตและส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศภายใต้ฐานวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) มีแนวทางการศึกษา ดังนี้

1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางธุรกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืนในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 12 เศรษฐกิจโลกยังอยู่ในช่วงของการฟื้นตัวจากปัญหาวิกฤตต่าง ๆ การแข่งขันในตลาดโลกจะรุนแรงขึ้นโดยที่ประเทศต่าง ๆ เน้นการนำเทคโนโลยีมาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในขณะที่เศรษฐกิจไทยขยายตัวต่ำกว่าศักยภาพ

มาต่อเนื่องหลายปี ทั้งผลกระทบของเศรษฐกิจโลกตกต่ำและข้อจำกัดภายในประเทศเอเชียที่เป็นอุปสรรคของการเพิ่มผลิตภัณท์และขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งทางเศรษฐกิจภายในประเทศขยายตัวช้า 5 ปีต่อจากนี้ไปจึงเป็นช่วงเวลาของการฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยให้กลับมาขยายตัวได้สูงขึ้นโดยการเร่งการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ตามแผนที่วางไว้ และสร้างบรรยากาศการลงทุนที่จูงใจให้ภาคเอกชนขยายการลงทุน โดยขณะเดียวกัน 5 ปีต่อจากนี้ เป็นช่วงของการปฏิรูปเศรษฐกิจในหลายด้าน เพื่อวางพื้นฐานให้สามารถพัฒนาต่อ ยอดให้ประเทศไทยเป็นประเทศรายได้สูง ภายในปี 2570 ตามความยุทธศาสตร์ 20 ปี โดยการใช้นวัตกรรมคุณภาพคน และการปรับปรุงด้านกฎหมาย ระเบียบและการบริหารจัดการที่ดี เป็นปัจจัยนำไปใช้ในการสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจ ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการบริหารเศรษฐกิจมหภาคให้มีเสถียรภาพ เพิ่มประสิทธิภาพภาคการเงินและดูแลวินัยทางการเงินการคลัง ควบคู่กับการดำเนินการศึกษา สร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจรายสาขา ทั้งภาคอุตสาหกรรมและบริการที่เป็นฐานรายได้เดิม ขยายสาขาการผลิตและบริการใหม่ ๆ สำหรับอนาคตการขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 12 จะเน้นการพัฒนาและใช้วิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นก้าวหน้าที่เข้มข้นมากขึ้น การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล และการยกระดับคุณภาพของกำลังคน ความคิดสร้างสรรค์ในการขยายฐานเศรษฐกิจและฐานรายได้ใหม่ควบคู่กับการเพิ่มผลผลิตและบริการเดิม รวมทั้งการต่อยอดการผลิตและบริการโดยเฉพาะดิจิทัลและเทคโนโลยีอัจฉริยะ นอกจากนั้นจะให้ความสำคัญกับการใช้ศักยภาพของทรัพยากรชีวภาพ การส่งเสริมการเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่มูลค่าอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ การผสมผสานภาคบริการเท่ากับการค้าและการเตรียมความพร้อมของภาคบริการให้สามารถรองรับการแข่งขันที่เสรีขึ้น การเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันให้กับกิจการขนาดกลางและขนาดย่อมรวมทั้งการสร้างสังคมผู้ประกอบการที่ผลิตสินค้าและบริการโดยพิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงความต้องการของผู้บริโภคที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและมาตรฐานสากลของสินค้าและบริการที่สูงขึ้น รวมถึงมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมการพัฒนาแบบกลไกตลอดจนพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อกระจายโอกาสเศรษฐกิจให้คนในชุมชนและท้องถิ่นแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมเพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ

วัตถุประสงค์

- 1.) สร้างความเข้มแข็งให้เศรษฐกิจขยายตัวอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน
- 2.) สร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจรายสาขาเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม บริการ และการค้าการลงทุน

จากประเด็นการศึกษา เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน โดยจะเป็นการช่วยสนับสนุนทางด้านการฟื้นฟูเศรษฐกิจสร้างความผาสุก สร้างความเป็นธรรม และขจัดความเหลื่อมล้ำ อีกทั้งการใช้มาตรการทางภาษีสรรพสามิตดังกล่าวที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์ต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจ อันจะนำมาซึ่งความผาสุกของประชาชนในประเทศภายใต้บริบทฐานวิถีชีวิตใหม่ New Normal

2) ข้อเสนอในการศึกษาจะใช้หลักการภาษีสรรพสามิตที่ดี และประกอบกับกฎหมายสรรพสามิตที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นกรอบในการศึกษาให้ครอบคลุมได้อย่างครบถ้วน ดังนี้

“6 หลักการของภาษีสรรพสามิตที่ดี” ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีประเภทหนึ่งในระบบภาษีอากร ดังนั้นการบริหารจัดเก็บภาษีสรรพสามิตให้เกิดประสิทธิภาพและได้ประโยชน์สูงสุดจึงต้องอาศัย “หลักการของภาษีอากรที่ดี” ซึ่งเมื่อพิจารณาภาษีอากรที่ดีในมิติหรือแง่มุมของภาษีสรรพสามิตแล้ว ผู้ศึกษาเห็นว่า “ภาษีสรรพสามิตที่ดี” ควรมีลักษณะดังต่อไปนี้

(1) “ความเป็นธรรม” (Equity) ในที่นี้อาจหมายถึงความยุติธรรมด้านราคาที่ใช้เป็นฐาน (Base) ในการคำนวณภาษี ความยุติธรรมเรื่องการกำหนดชนิด ประเภท และลักษณะของสินค้าหรือบริการที่ทำให้สินค้าหรือบริการหนึ่งต้องเสียภาษีในอัตราที่มากกว่าสินค้าหรือบริการอื่นๆ โดยพิจารณาจากเจตนารมณ์หรือหลักการทางทฤษฎีอันเป็นพื้นฐานของภาษีสรรพสามิต ความยุติธรรมเป็นเรื่องหลักในการจัดเก็บภาษีอากรทุกชนิดว่าควรที่จะยึดหลักจัดเก็บภาษีอากรจากผู้ที่ได้รับประโยชน์ (Beneficiary - Pays Principle) หรือจัดเก็บภาษีจากความสามารถในการจ่ายภาษี (Ability - to - Pay Principal) ความเป็นธรรมในทางทฤษฎีเป็นแนวคิดที่นำไปใช้ร่างกฎหมายเพื่อให้ได้กฎหมายภาษีอากรที่มีความเป็นธรรม ส่วนความเป็นธรรมในทางปฏิบัติจะเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการจัดเก็บภาษีที่มีประสิทธิภาพ และมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างทั่วถึงและเป็นธรรมด้วย

(2) “ความมีประสิทธิภาพ” (Efficiency) กล่าวคือ อัตราภาษีที่จัดเก็บจะต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสม ไม่ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของระบบเศรษฐกิจและสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้น ๆ ได้ เช่น ภาษีบุหรี่ที่ช่วยทำให้ปริมาณการสูบบุหรี่ลดลงถือเป็นภาษีที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การกำหนดส่วนต่างของอัตราภาษีภายในสินค้าหรือบริการประเภทเดียวกันแต่ต่างชนิดกัน เช่น เปียร์กับเหล้า ก็อาจส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพของภาษี ถ้าส่วนต่างของอัตราภาษีมีค่าน้อยเกินไป ก็อาจจะทำให้ผู้บริโภคไม่มีแรงจูงใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการบริโภคไปสู่สินค้าหรือบริการชนิดที่มีภาษีที่ต่ำกว่า ในขณะที่ส่วนต่างของภาษีมีมากเกินไปก็อาจจะทำให้ผู้ผลิตสินค้าหรือบริการเกิดความเสียเปรียบทางการค้ากับสินค้าหรือบริการที่เป็นคู่แข่งทางการค้า

(3) “ความเอื้ออำนวยในการจัดเก็บภาษี” (Collectability) กล่าวคือ จะต้องสามารถนำไปบังคับใช้ได้จริงสามารถเข้าใจได้ง่ายไม่ซับซ้อนจนเกินไป โดยบทบัญญัติตามกฎหมายจะต้องเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน ข้อปฏิบัติต่าง ๆ ต้องไม่มากเกินไปจนความจำเป็น แต่ก็ต้องทำให้ยากต่อการหลีกเลี่ยงภาษีหรือหนีภาษี ทั้งนี้ควรมีต้นทุนในการจัดเก็บตลอดจนการควบคุมดูแลที่ต่ำ

(4) “ส่งผลกระทบเชิงพฤติกรรม” (Behavioral Effects) เจตนารมณ์หลักสำคัญประการหนึ่งของภาษีสรรพสามิตคือ การควบคุมการบริโภคสินค้าหรือบริการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี ดังนั้น อัตราภาษีสรรพสามิตที่ดีจะต้องสามารถก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการบริโภคได้ในระดับหนึ่งซึ่งเป็นระดับที่เหมาะสมทั้งต่อผู้ผลิตสินค้าและผู้บริโภค กล่าวคือ จะต้องไม่ก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการบริโภคที่เอื้อประโยชน์ให้กับผู้ผลิตกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งมากเกินไป

(5) “ความยืดหยุ่น” (Elasticity) อัตราภาษีสรรพสามิตที่ดีต้องสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาวะตลาดได้ เช่น อัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มสูงขึ้น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน อัตราเงินเฟ้อ ความพอใจของประชาชน สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงไปของสภาวะทางสังคมได้ เช่น การคำนึงถึงความสำคัญของการประหยัดพลังงานในสภาวะที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกมีราคาสูง ซึ่งหากต้องการที่จะปรับเปลี่ยนอัตราภาษีก็สามารถทำได้โดยมีค่าใช้จ่ายน้อยหรือค่าเสียโอกาสในระดับต่ำ

(6) “ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล” (Compatibility) กล่าวคือ อัตราภาษีสรรพสามิตที่ดีจะต้องสอดคล้องกับการจัดเก็บภาษีอากรอื่น ๆ และสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ในช่วงนั้น ตลอดจนสอดคล้องกับความต้องการของสังคม อย่างไรก็ตามรัฐบาลก็ต้องมีนโยบายที่แน่นอนในการจัดเก็บภาษี เพราะการที่ภาครัฐเปลี่ยนแปลงนโยบายบ่อย ๆ ก็อาจกระทบถึงการวางแผนธุรกิจของเอกชนด้วย

นอกจากภาษีสรรพสามิตจะต้องมีลักษณะของภาษีอากรที่ดีดังกล่าวข้างต้นแล้ว นโยบายหรือหลักการในการจัดเก็บภาษีจะต้องมีความเป็น “Accountability” ด้วย กล่าวคือ การจัดเก็บภาษีจะต้องมีความโปร่งใส (Transparency) สามารถตอบคำถามประชาชนผู้มีหน้าที่เสียภาษี เหตุผลในการจัดเก็บมีความสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย (Answerable) และในขณะเดียวกันก็ต้องมีองค์กรทำหน้าที่เป็นกลไกในการตรวจสอบและควบคุม (Institutional Checks or control mechanisms) เมื่อนโยบายหรือหลักการในการจัดเก็บภาษีมีความเป็น Accountability ดังกล่าวแล้ว ก็จะมีผลให้ประชาชนเสียภาษีด้วยความสมัครใจ (Voluntary) มากขึ้น รัฐบาลก็จะสามารถจัดเก็บภาษีได้โดยไม่มีความขัดแย้ง ไม่มีความจำเป็นต้องใช้มาตรการบังคับให้ประชาชนเสียภาษีและส่งผลให้ต้นทุนในการจัดเก็บลดลงในที่สุด ซึ่งการจัดเก็บภาษีที่ประชาชนเสียภาษีด้วยความสมัครใจภายใต้กระบวนการจัดเก็บที่มีประสิทธิภาพนั้น ยังสะท้อนให้เห็นถึงความเจริญรุ่งเรืองและความมีอารยะของสังคมประเทศนั้นด้วย

3.) พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560

ส่วนที่ 2 การเสียภาษีสรรพสามิต

มาตรา ๑๖ ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ หรือผู้อื่นที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี มีหน้าที่เสียภาษีตามมูลค่าหรือตามปริมาณของสินค้า หรือบริการ หรือทั้งตามมูลค่าและตามปริมาณของสินค้าหรือบริการนั้น ไม่เกินอัตราที่ระบุไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัตินี้ที่ใช้อยู่ในเวลาที่ความรับผิดชอบอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น

ส่วนที่ 9 การยกเว้น การลดหย่อน การลดอัตรา และการคืนภาษี

มาตรา 109 รัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศลดอัตราภาษีหรือยกเว้นภาษีสรรพสามิตตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชน ทั้งนี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขไว้ด้วยก็ได้...

ตารางที่ 1 บัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี		
		ตามมูลค่า ร้อยละ	ตามปริมาณ	
			หน่วย	หน่วยละ-บาท
	<p>ตอนที่ ๖</p> <p>สินค้ารถยนต์</p> <p>“รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น แต่ไม่รวมรถที่เดินบนราง รถจักรยานยนต์มีพ่วงข้างไม่เกินหนึ่งล้อ รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และรถยนต์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด</p> <p>“รถยนต์นั่ง” หมายความว่า รถเก๋งหรือ รถยนต์ที่ออกแบบสำหรับเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัย และให้หมายความรวมถึงรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน เช่น รถยนต์ที่มีหลังคาติดต่อเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวร ด้านข้างและหรือด้านหลังคนขับมีประตูหรือหน้าต่างและมีที่นั่ง ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีที่นั่งเท่าใด</p> <p>“รถยนต์โดยสาร” หมายความว่า รถตู้หรือ รถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้ขนส่งคนโดยสารจำนวนมาก รวมทั้งรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน</p> <p>“รถยนต์กระบะ” หมายความว่า รถยนต์ที่มีตอนหลังเป็นกระบะบรรทุกซึ่งเปิดโล่งจนถึงท้ายรถ โดยไม่มีหลังคา</p>			
๖.๐๑	รถยนต์นั่ง	๘๐		
๖.๐๒	รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน	๘๐		
๖.๐๓	รถยนต์กระบะที่ออกแบบสำหรับให้น้ำหนักบรรทุกน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๔,๐๐๐ กิโลกรัม	๔๐		
๖.๙๐	อื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	๘๐		

4.) กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560

กรณีการศึกษาประเด็นการให้สิทธิทางด้านภาษีโดยลดอัตราภาษีสรรพสามิต จะใช้กรอบข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 บัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตและกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ลงวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2560 ตอนที่ 6 สินค้ารถยนต์ เพื่อประกอบการพิจารณาในการออกกฎกระทรวง เรื่อง การยื่นขอใช้สิทธิเสียภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในอัตราร้อยละศูนย์ และประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข วิธีการในการยื่นขอใช้สิทธิเสียภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในอัตราร้อยละศูนย์

2.2.2 วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการจัดทำข้อเสนอ

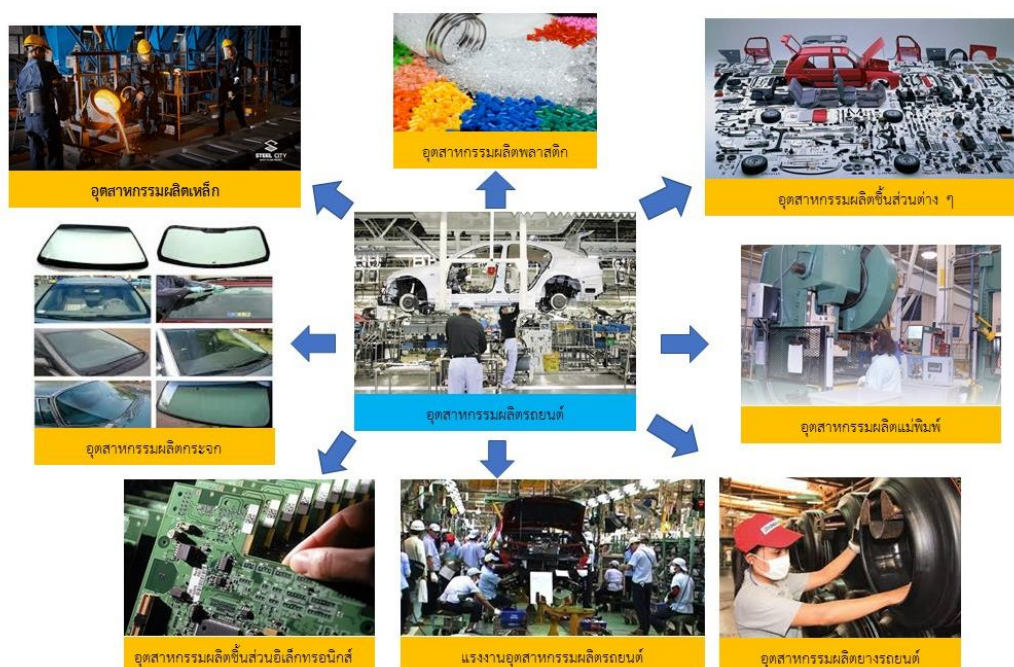
อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยมีการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งไปจำหน่ายในต่างประเทศ ซึ่งเป็นการลงทุนของบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนและใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตและจำหน่าย โดยอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์นั้นมีการลงทุนที่สูงมาก ทั้งในด้านเทคโนโลยีการผลิตและวัสดุที่ใช้ในการผลิต รวมทั้งเทคโนโลยีที่นำมาใช้กับรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ซึ่งมีหลากหลายประเภทชนิดรถยนต์ เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถกระบะขนาดไม่เกิน 1 ตัน รถตู้โดยสาร รถบัส และรถบรรทุก

ตารางที่ 2 ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย

ลำดับ	ชื่อบริษัท	หมายเหตุ
1	บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	ประกาศยุติการผลิต
2	บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	
3	บริษัท ตันจง ซูบาร์ ออโตโมทีฟ (ประเทศไทย) จำกัด	
4	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด	
5	บริษัท โตโยต้า ออโต้ เวคส จำกัด	
6	บริษัท ไทย-สวีสดิช แอสเซมบลี จำกัด	
7	บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	
8	บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟคเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	
9	บริษัท ฟอร์ด มอเตอร์ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด	
10	บริษัท โฟตอน ซีพี มอเตอร์ จำกัด	
11	บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	
12	บริษัท เมอร์เซเดส-เบนซ์ แมนูแฟคเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	
13	บริษัท สแกนเนีย แมนูแฟคเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	
14	บริษัท ออโต้อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	
15	บริษัท ฮีชูมมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	
16	บริษัท เอฟโอเอ็มเอ็ม (เอเชีย) จำกัด	
17	บริษัท เอสเอไอซี มอเตอร์ - ซีพี จำกัด	
18	บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	
19	บริษัท ฮีโน่มอเตอร์ส แมนูแฟคเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	

ประเทศไทยคือหนึ่งฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญของโลก โดยในปี คศ 2019 ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตรถยนต์ที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 11 ของโลก และเป็นอันดับที่ 5 ของเอเชียรองจาก จีน ญี่ปุ่น อินเดีย และเกาหลีใต้ ที่ผ่านมารถอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่ในปี คศ 2019 ยอดผลิตรถยนต์ของไทยนั้นลดลงเป็นครั้งแรกในรอบ 5 ปี และปี คศ 2020 อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยกำลังพบกับวิกฤตกว่าปีที่แล้ว อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยนั้นมีความสัมพันธ์ที่เชื่อมโยงกันกับหลายธุรกิจ โดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์เท่านั้น ที่เห็นชัดเจนก็คือผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ที่มีจำนวนกว่า 2,400 ราย ทำให้ประเทศไทยมีจำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์สูงถึง 7.5 แสนคน ขณะที่ในปี คศ 2019 มูลค่าการส่งออกยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบมีมูลค่ามากกว่า 1.09 ล้านล้านบาท หรือประมาณ 6.4 ของมูลค่า GDP นอกจากนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ยังเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ อีก เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมการผลิตแม่พิมพ์ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งแน่นอนว่าอุตสาหกรรมรถยนต์มีความสำคัญกับเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นอย่างมาก

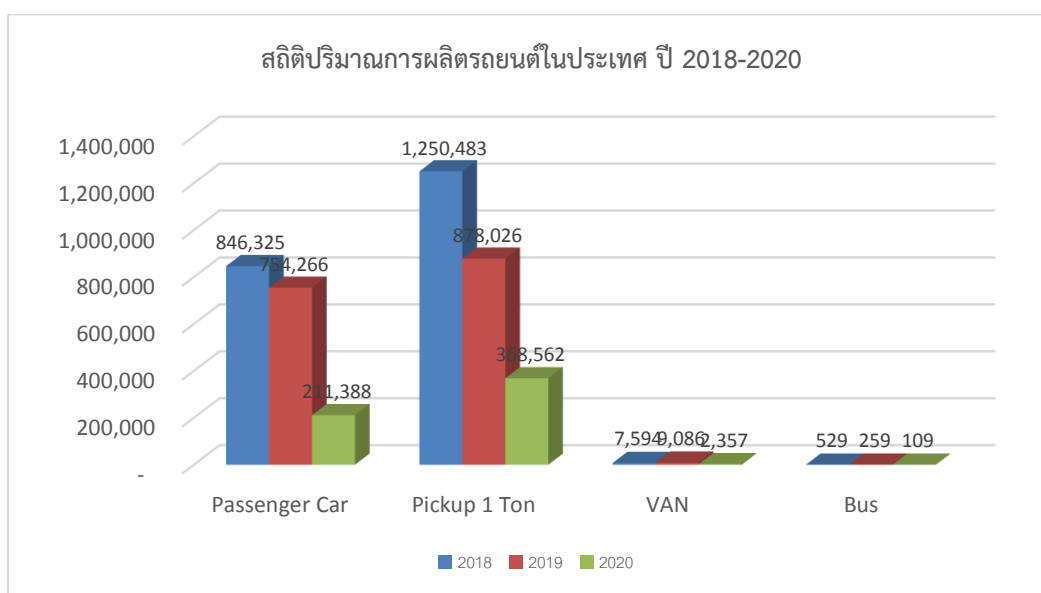
ภาพที่ 1 ความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์



จะเห็นได้ว่า ถ้าอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยสามารถที่จะดำเนินการผลิตได้ เติบโตได้ดี อุตสาหกรรมอื่น ๆ ก็น่าจะดีตามไปด้วย แต่ถ้าอุตสาหกรรมรถยนต์ชะลอตัว เป็นไปได้ว่าอุตสาหกรรมอื่น ๆ ก็ชะลอตัวตามไปด้วย รวมทั้งแรงงานในระบบที่มีความเชี่ยวชาญก็จะหายไป ในปี 2018 ยอดการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย 2.17 ล้านคัน โดยเป็นการส่งออก 1.14 ล้านคัน และขายในประเทศ 1.03 ล้านคัน ปี 2019 ยอดการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย 2.01 ล้านคัน โดยเป็นการส่งออก 1.04 ล้านคัน และขายในประเทศ 0.97 ล้านคัน ยอดขายในประเทศชะลอตัวจากความต้องการรถยนต์ของไทย

ที่ลดลง ส่วนการส่งออกที่ลดลง ทำให้มูลค่าการส่งออกยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบในปี 2019 ลดลงจากปี 2018 ถึง 110,000 ล้านบาท สาเหตุหลักก็คือ การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก จากผลกระทบของสงครามการค้า การแข็งค่าของเงินบาท เมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯกว่า 7% ในขณะที่อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยถูกแย่งส่วนแบ่งการตลาดมากขึ้นเรื่อย ๆ จากคู่แข่งอย่าง อินโดนีเซีย เวียดนาม และแอฟริกาใต้ ปี 2012 สัดส่วนรถยนต์ที่ประเทศไทยผลิตต่อปริมาณการผลิตทั่วโลกเท่ากับ 2.9% แต่สัดส่วนดังกล่าวลดลงเหลือเพียง 2.3% ในปี 2018 และลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่เศรษฐกิจของไทยที่ชะลอตัวลง ทำให้มาตรการควบคุมสินเชื่รถยนต์ มีความเข้มงวดมากขึ้น เมื่อรวมกับในปัจจุบัน หนี้สินต่อครัวเรือนของคนไทยอยู่ในระดับสูงกว่า 13 ล้านล้านบาท หรือประมาณ 79% ต่อ GDP ซึ่งหนี้สินครัวเรือนส่วนมากนั้น เป็นหนี้ระยะสั้นเพื่อใช้อุปโภคบริโภคส่วนบุคคล และมีอัตราดอกเบี้ยสูง ทำให้ต้นทุนกำลังซื้อของผู้บริโภค จึงไม่แปลกที่ทำให้กำลังซื้อรถยนต์ในประเทศหายไปด้วย แต่ยังไม่ทันที่เรื่องร้าย ๆ ในปี 2019 จะจบลง การเกิดขึ้นของ COVID-19 ทำให้เศรษฐกิจที่หวดลงจากปีที่แล้วย่ำแย่ลงไปอีก หลายคนขาดรายได้ หลายคนตกงาน หรือแม้แต่เกิดความไม่แน่นอนในอนาคตของงานตัวเอง คำถามง่าย ๆ สำหรับคนส่วนใหญ่คือถ้าพวกเขาารู้สึกว่ามีความไม่แน่นอนกับรายได้ในอนาคตสินค้าฟุ่มเฟือยแรก ๆ ที่ต้องตัดออกไป หนึ่งนั้นจะมีรถยนต์แล้ว 3 เดือนแรกของปี 2020 เมื่อเทียบกับ 3 เดือนแรกของปี 2019 ยอดขายรถยนต์มีจำนวนทั้งสิ้น 200,064 คัน ลดลง 24% ยอดส่งออกรถยนต์มีจำนวนทั้งสิ้น 250,281 คัน ลดลง 17% ยอดผลิตรถยนต์มีจำนวนทั้งสิ้น 453,682 คัน ลดลง 19% ซึ่งยังไม่รวมผลกระทบของเดือนเมษายนและเดือนพฤษภาคม ที่คาดว่าจะหนักกว่าไตรมาสแรก และจากข้อมูลสถิติปริมาณการผลิตรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศ จากสภาอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย มียอดปริมาณการผลิต ถึงเดือนมิถุนายน 2563 มีจำนวน 582,416 คัน

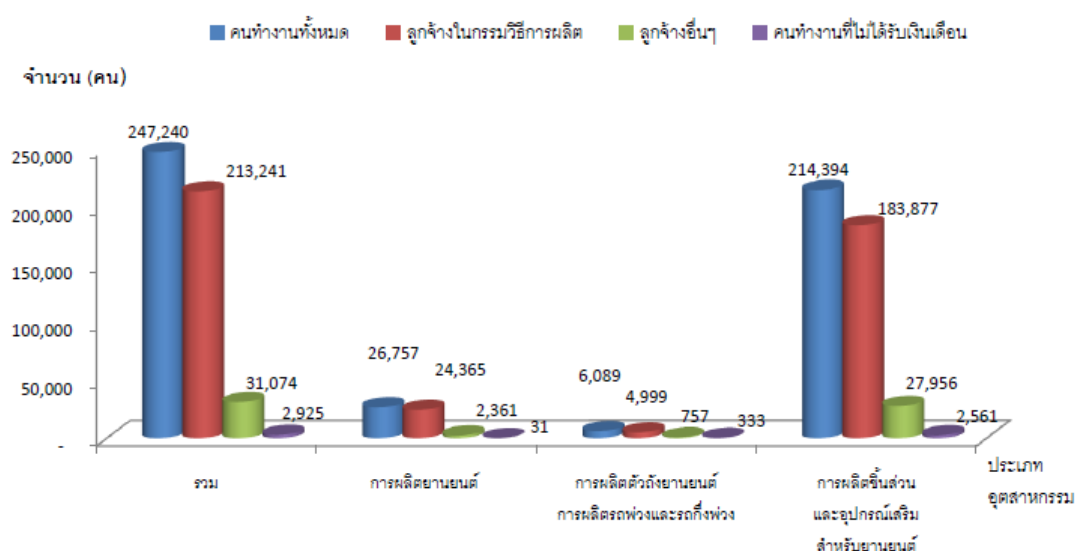
แผนภูมิที่ 1 สถิติปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศ ปี 2018-2020



ที่มา กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

และเมื่อยอดการผลิตรถยนต์ลดลง หมายความว่า รายได้ของบริษัทรถยนต์และบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วน และส่วนประกอบลดลง สิ่งที่ตามมาก็คือ บริษัทเหล่านั้นจำเป็นต้องลดต้นทุนด้วยการลดชั่วโมงการทำงานของคนงานลง หรือที่แย่ไปกว่านั้นคือ การปลดคนงาน เพราะต้นทุนค่าแรงนับเป็นหนึ่งในค่าใช้จ่ายที่สูงสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์

แผนภูมิที่ 2 จำนวนคนทำงานและลูกจ้าง ในสถานประกอบการผลิตยานยนต์
จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรมผลิตยานยนต์



ที่มา สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 3 จำนวนคนทำงานและลูกจ้าง ในสถานประกอบการผลิตยานยนต์ จำแนกตามประเภท
อุตสาหกรรมผลิตยานยนต์

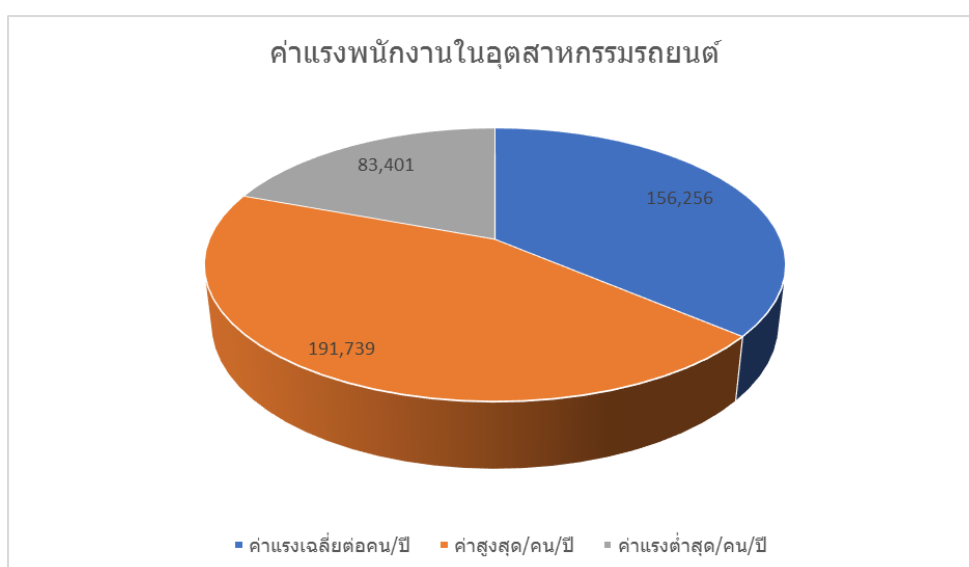
ประเภท	ลูกจ้างในกรรมวิธีการผลิต	ลูกจ้างอื่น ๆ	คนทำงานที่ไม่ได้รับเงินเดือน	คนทำงานทั้งหมด	หมายเหตุ
การผลิตยานยนต์	24,365	2,361	31	26,757	
การผลิตตัวถังยานยนต์การ ผลิตพวงและรถถังพวง	4,999	757	333	6,089	
การผลิตชิ้นส่วนและ อุปกรณ์เสริมสำหรับยานยนต์	183,877	27,956	2,561	214,394	
รวม	213,241	31,074	2,925	247,240	

ที่มา สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมยานยนต์มีจำนวนคนทำงานทั้งหมด 247,240 คน เป็นลูกจ้างในกรรมวิธีการผลิตจำนวน 213,241 คน ลูกจ้างอื่น ๆ จำนวน 31,074 คน และคนทำงานที่ไม่ได้รับเงินเดือน จำนวน 2,925 คน คนทำงานส่วนใหญ่ร้อยละ 86.7 ทำงานในสถานประกอบการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมสำหรับยานยนต์ (ได้แก่ การผลิตที่นั่งภายในยานยนต์ การผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับยานยนต์และการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมอื่น ๆ สำหรับยานยนต์ ในจำนวนนี้เป็นลูกจ้างในกรรมวิธี การผลิตมีมากที่สุด สถานประกอบการที่ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมอื่น ๆ สำหรับยานยนต์ (ได้แก่ การผลิตเข็มขัดนิรภัย ถังลมนิรภัย ประตู กันชน เบรก กระปุกเกียร์ เฟลา ครัตซ์ ล้อ โช๊คอัพของระบบกันสะเทือน หม้อน้ำ หม้อพัก ท่อไอเสีย เครื่องกรองไอเสีย พวงมาลัย แกนพวงมาลัย และกระปุกเกียร์ พวงมาลัย ฯลฯ

สำหรับค่าตอบแทนแรงงานลูกจ้างที่ปฏิบัติงานในสถานประกอบการผลิตยานยนต์ ได้รับค่าตอบแทนแรงงานรวมทั้งสิ้น 38,175.6 ล้านบาท หรือเฉลี่ยประมาณ 156,256 บาทต่อคนต่อปี โดยลูกจ้างที่ทำงานเกี่ยวกับการประกอบ/ผลิตรถกระบะ 1 ตัน (รวมถึงรถยนต์นั่งที่มีกระบะและรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก) ได้รับค่าตอบแทนแรงงานเฉลี่ยต่อคนต่อปีมากที่สุด ประมาณ 191,739 บาท รองลงมา ได้แก่ ลูกจ้างที่ผลิตเกี่ยวกับการผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับรถยนต์และการผลิตรถยนต์ส่วนบุคคล ประมาณ 162,319 บาท และ 159,638 บาท ตามลำดับ ในขณะที่ลูกจ้างที่ทำงานการผลิตยานยนต์อื่น ๆ ที่ใช้เพื่อการโดยสาร มีค่าตอบแทนแรงงานเฉลี่ยต่อคนต่อปีน้อยที่สุด ประมาณ 83,401 บาท

แผนภูมิที่ 3 จำแนกค่าแรงเฉลี่ยในอุตสาหกรรมรถยนต์

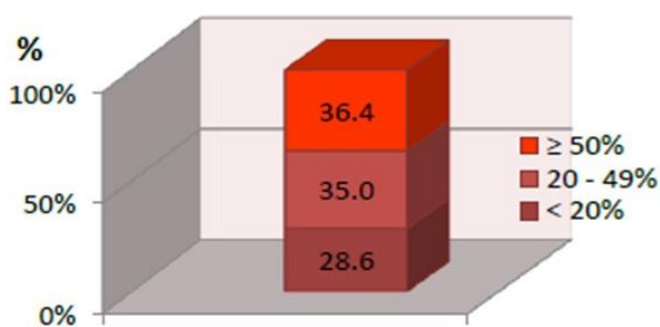


ที่มา สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม

การใช้วัตถุดิบหรือวัสดุประกอบการผลิตจากต่างประเทศ

สถานประกอบการอุตสาหกรรมผลิตรายานยนต์มีการใช้วัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศประมาณ 346 แห่งหรือร้อยละ 11.4 ในจำนวนนี้ (ร้อยละ 36.4) มีการใช้วัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศมากกว่าหรือเท่ากับ 50% ประมาณร้อยละ 35.0 มีการใช้วัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศระหว่าง 20-40% และร้อยละ 28.6 มีการใช้วัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศ น้อยกว่า 20%

แผนภูมิที่ 4 ร้อยละการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศเพื่อมาเป็นชิ้นส่วนผลิตรถยนต์

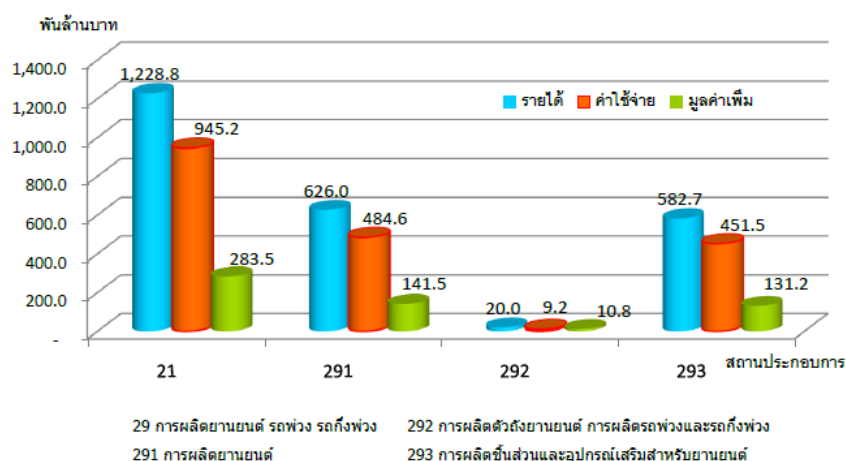


ที่มา สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม

รายได้ ค่าใช้จ่ายและมูลค่าเพิ่ม

สถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ มีรายได้ (มูลค่าผลผลิต) รวมทั้งสิ้นประมาณ 1,228.8 พันล้านบาท เป็นรายจ่าย(ค่าใช้จ่ายขั้นกลาง)ประมาณ 945.3 พันล้านบาท และมูลค่าเพิ่มประมาณ 283.5 พันล้านบาท โดยมีสัดส่วนของมูลค่าเพิ่มต่อมูลค่าผลผลิตประมาณร้อยละ 23.1

แผนภูมิที่ 5 รายได้ รายจ่าย และภาษีมูลค่าเพิ่มในการผลิตรถยนต์




ที่มา สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม


โครงสร้างภาษีรถยนต์ภายในประเทศ

ภาพที่ 2 แสดงอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์

รถยนต์นั่งเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE)

ประเภทรถยนต์	กระบอกสูบ (ซีซี)	เครื่องยนต์	เชื้อเพลิงที่ใช้ได้	คุณสมบัติ "สะอาด-ประหยัด" อัตราค่าปล่อย CO ₂ (g/km)	คุณสมบัติ "ปลอดภัย"			อัตราสรรพสามิต (ร้อยละ)
	≤ 3,000	แก๊สโซลีน/ ดีเซล/NGV	E10/E20/Diesel	≤ 150	มี			25
			E85/NGV					20
			E10/E20/Diesel	151-200				30
			E85/NGV					25
			E10/E20/Diesel	> 200				35
			E85/NGV					30
	> 3,000	แก๊สโซลีน/ ดีเซล/NGV					40	
	รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (ECO Car 1)	≤ 1,300	แก๊สโซลีน	E10/E20/E85	≤ 120	มี	มี	14
≤ 1,400		ดีเซล	B5/B10	14				
รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (ECO Car 2)	≤ 1,300	แก๊สโซลีน	E10/E20	≤ 100	มี	มี	มี	12
			E85					10
	≤ 1,500	ดีเซล	B5					12
			B10					10
รถยนต์นั่งคันเบรกก์ (PPV)	≤ 3,250	แก๊สโซลีน/ดีเซล		≤ 200	มี			20
				> 200				25
	> 3,250	แก๊สโซลีน/ดีเซล						

รถกระบะ (Pickup)

ประเภทรถยนต์	กระบอกสูบ (ซีซี)	เครื่องยนต์	เชื้อเพลิงที่ใช้ได้	คุณสมบัติ "สะอาด-ประหยัด" อัตรา CO ₂ (g/km)	คุณสมบัติ "ปลอดภัย" R13H w/ABS&ESC	R94	R95	อัตราสรรพสามิต (ร้อยละ)
	No Cab	แก๊สโซลีน/ดีเซล		≤ 200				2.5
				> 200				4
Space Cab	≤ 3,250	แก๊สโซลีน/ดีเซล		≤ 200				4
				> 200				6
รถยนต์กระบะ 4 ประตู (Double Cab)	≤ 3,250	แก๊สโซลีน/ดีเซล		≤ 200				10
				> 200				13
	> 3,250	แก๊สโซลีน/ดีเซล						40

รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า (xEV)

ประเภทรถยนต์	กระบอกสูบ (ซีซี)	เครื่องยนต์	มาตรการส่งเสริม การลงทุนจาก BOI	คุณสมบัติ "สะอาด-ประหยัด"	คุณสมบัติ "ปลอดภัย"			อัตราสรรพสามิต (ร้อยละ)	
				อัตรา CO ₂ (g/km)	R13H w/ABS&ESC	R94	R95		
	≤ 3,000	ไฮบริด		≤ 100	มี			8	
			BOI	101-150					4 (ภายในปี 2568)
			BOI						16
			BOI	151-200					8 (ภายในปี 2568)
			BOI						21
			BOI	> 200					10.5 (ภายในปี 2568)
	BOI	26							
	> 3,000	ไฮบริด						13 (ภายในปี 2568)	
	รถยนต์กระบะ 4 ประตู (Double Cab)	≤ 3,250	ไฮบริด		< 175	มี			40
	รถยนต์นั่งคันเบรกก์ (PPV)	≤ 3,250	ไฮบริด		< 175	มี			8
รถยนต์นั่งแบตเตอรี่ (BEV)								18	
			BOI					8	
รถยนต์นั่งเซลล์เชื้อเพลิง (FCEV)								2 (ภายในปี 2568)	
รถระบบแบตเตอรี่พลังงานไฟฟ้า (BEV)								8	
								10	

ที่มา <http://www.car.go.th/new/Excisecar> อ้างอิงกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษี

สรรพสามิต พ.ศ.2560

การคำนวณภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ

1. ราคาขายปลีกแนะนำ = (ต้นทุนการผลิต+ค่าบริหารจัดการ+กำไรมาตรฐาน)
2. ภาษีสรรพสามิต = ราคาขายปลีกแนะนำ * อัตราภาษี (ประเภทรถยนต์+ขนาดของเครื่องยนต์+ความจุระบกกสูบ + การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์(CO₂))
3. ภาษีเก็บเพิ่มเพื่อราชการส่วนท้องถิ่น = ภาษีสรรพสามิต * 10%
4. รวมภาษีทั้งสิ้น = ภาษีสรรพสามิต + ภาษีบำรุงท้องถิ่น

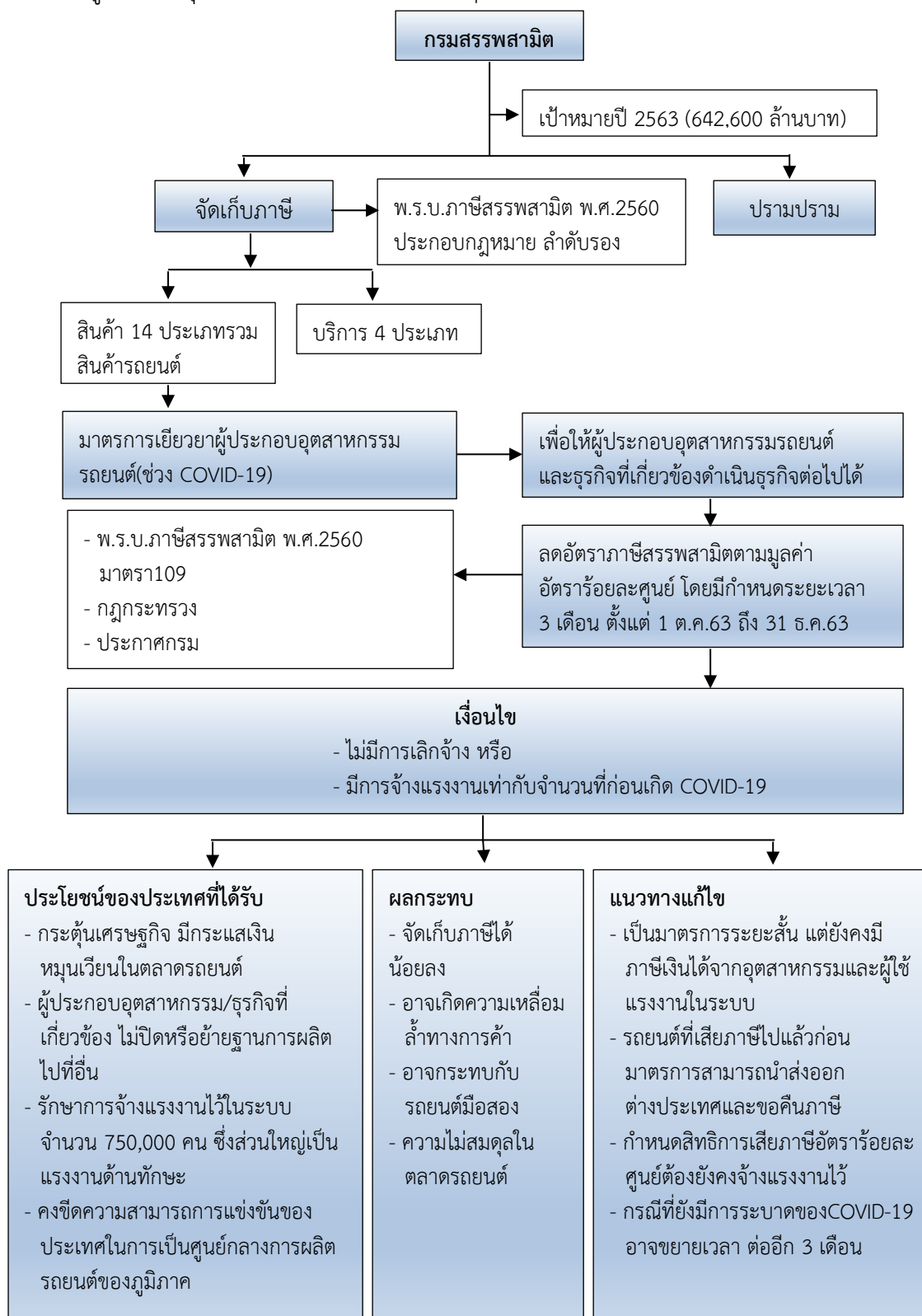
จากประเด็นการศึกษา เรื่อง มาตรการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยาผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต COVID-19 ที่ได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องพบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาด COVID-19 มีจำนวนมากและมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง อาทิ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมการผลิตแม่พิมพ์ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ และแรงงานในระบบ ซึ่งรัฐมีรายได้จากการจัดเก็บภาษีจากภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนี้

1. ภาษีสรรพสามิตรถยนต์
2. ภาษ้นำเข้าจากชิ้นส่วนที่ใช้ในการผลิตรถยนต์ ของกรมศุลกากร
3. ภาษีมูลค่าเพิ่มจากการจำหน่ายรถยนต์ ของกรมสรรพากร
4. ภาษีเงินได้จากรายได้ของแรงงานในระบบอุตสาหกรรมยานยนต์ ของกรมสรรพากร

หากธุรกิจการผลิตรถยนต์มียอดการผลิตและจำหน่ายลดลง หมายความว่า รายได้ของบริษัทรถยนต์และบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบลดลง สิ่งตามมาก็คือ บริษัทเหล่านั้นจำเป็นต้องลดต้นทุนด้วยการลดชั่วโมงการทำงานของคนงานลง หรือที่แย่ไปกว่านั้นคือ การปลดคนงาน เพราะต้นทุนค่าแรงนับเป็นหนึ่งในค่าใช้จ่ายที่สูงสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งอาจนำไปสู่การย้ายฐานการผลิตหรือยุติการผลิตในประเทศไทย รัฐก็จะไม่สามารถจัดเก็บรายได้จากภาษีที่เกี่ยวข้องกับภาคอุตสาหกรรมยานยนต์

ดังนั้น การศึกษาแนวทางในการนำมาตราการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยาผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต COVID-19 เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนได้ระดับหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นและเป็นผลทางจิตวิทยาในการที่รัฐไม่ทอดทิ้งผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อให้สามารถผ่านพ้นวิกฤตการณ์ครั้งนี้ไปได้ และเป็นปัจจัยที่สามารถดีทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมดำเนินกิจการในประเทศไทยต่อไปภายหลังจากการผ่อนคลายจากวิกฤตการณ์ และส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศเพื่อไปสู่ในระดับต้น ๆ ของภูมิภาคและของโลก รวมทั้งให้ประเทศยังคงขีดความสามารถในการแข่งขันได้ อีกทั้งยังคงให้แรงงานที่ทำงานในระบบอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตรถยนต์ยังคงมีงานทำ ไม่เป็นผู้ว่างงานซึ่งส่งผลให้กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม ไม่ต้องใช้งบประมาณมาดูแลช่วยเหลือแรงงานเหล่านี้ ซึ่งมีแรงงานในระบบอุตสาหกรรมยานยนต์ ประมาณ 750,000 คน และยังเป็นการรักษาแรงงานที่มีทักษะในด้านการผลิตรถยนต์เอาไว้ได้ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับส่วนได้ส่วนเสีย รัฐอาจจะสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษียนต์ไป แต่ก็ในช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ซึ่งถ้าอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์และแรงงานยังดำเนินธุรกิจต่อไปได้ รัฐก็ยังคงมีการจัดเก็บภาษีได้ในระยะยาว

ภาพที่ 3 สรุปขั้นตอนการดำเนินงานมาตรการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยา
ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต COVID-19



2.2.3 แนวทางในการแก้ปัญหาหรือพัฒนานโยบายที่สอดคล้องกับการวิเคราะห์

กรมสรรพสามิตในฐานะเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการจัดเก็บภาษี หน่วยงานหนึ่งซึ่งสังกัดกระทรวงการคลัง และสินค้ารถยนต์เป็นหนึ่งในสินค้าที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการแก้ไข ช่วยเหลือ เยียวยาผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ ให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ รอดพ้นจากปัญหาและผลกระทบต่างที่เกิดขึ้นในช่วงเกิดภาวะวิกฤตการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา COVID-19 นี้ เพราะยังมีผลพวงกระทบถึงอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องในการผลิตรถยนต์ ตลอดจนไปถึงผู้ใช้แรงงานในระบบของอุตสาหกรรมรถยนต์ด้วย

ดังนั้น ผู้ศึกษามีแนวคิดข้อเสนอในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น โดยให้หน่วยงานดำเนินการออกกฎหมายลดอัตราภาษีลง โดยให้เสียภาษีในอัตราร้อยละศูนย์ ในช่วงระยะเวลา 3 เดือน ทั้งนี้ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข เพื่อสนับสนุนและเยียวยาผู้ประกอบการรถยนต์ ผลักดันและกระตุ้นเศรษฐกิจ ส่งเสริมการประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ ให้สามารถประกอบกิจการได้อย่างต่อเนื่อง โดยยังคงการจ้างพนักงานในระบบไว้ ดังนี้

1. ออกกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต เพิ่มเติม เพื่อปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิต และกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการ เริ่มต้น สิ้นสุด ของการเสียภาษีในอัตราร้อยละศูนย์ สำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ (ซึ่งสินค้าประเภทรถยนต์เป็นสินค้าที่จัดเก็บภาษีตามมูลค่า) โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ เนื่องจากการระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจต้องหยุดชะงักลง สมควรปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษี และอัตราภาษีสรรพสามิตสินค้ารถยนต์ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวม

2. ออกประกาศกรมสรรพสามิต เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ ในการดำเนินการ เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ้างงานของการได้รับสิทธิเสียภาษีในอัตราร้อยละศูนย์สำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ โดยอ้างอิงการแก้ไข เพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กำหนดให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ได้รับสิทธิเสียภาษีในอัตราร้อยละศูนย์ ดังนี้

- 2.1 มีเอกสารหลักฐานของทางราชการหรือเอกสารหลักฐานอื่นที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าสถานประกอบการอุตสาหกรรมดังกล่าว มีจำนวนการจ้างงานไม่น้อยกว่า หรือเท่ากับจำนวนการจ้างงานที่มีอยู่เดิมก่อนการเกิดภาวะวิกฤตการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เช่น หนังสือรับรองการหักภาษี ณ ที่จ่ายให้แก่ผู้มีเงินได้ เป็นต้น พร้อมทั้งรายการภาษี และการชำระภาษีสรรพสามิต

- 2.2 ในกรณีที่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีได้ใช้สิทธิเสียภาษีในอัตราร้อยละศูนย์ แต่ปรากฏในภายหลังว่าไม่ได้มีการจ้างแรงงานตามที่กำหนดในข้อ 2.1 กรมสรรพสามิตจะดำเนินการประเมินภาษี เบี้ยปรับ และเงินเพิ่ม ตามกฎหมายต่อไป

- 2.3 ในการได้รับสิทธิการเสียภาษีในอัตราร้อยละศูนย์ ให้มีผลเฉพาะรายรับที่มีความรับผิดชอบในอันต้องเสียภาษีเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ออกประกาศ จนถึงวันสุดท้ายที่ครบกำหนดระยะเวลา 3 เดือน

- 2.4 กำหนดการวันที่บังคับใช้ของประกาศดังกล่าวให้มีผล ณ วันที่ออกประกาศ

2.2.4 ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อความสำเร็จของการดำเนินการตามข้อเสนอ

จากที่ได้มีการสัมภาษณ์ เลขาธิการอุตสาหกรรม และ รองประธานสภาหอการค้า จังหวัด พระนครศรีอยุธยา ได้ให้ความอนุเคราะห์ในการให้ความเห็นตามแนวทางการศึกษา เรื่อง มาตรการทางภาษีสรรพสามิตในการเยียวยาผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยนต์ในภาวะวิกฤต COVID-19 นั้น เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว และเชื่อว่าถ้ามีมาตรการนี้ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมจะต้องตอบรับนโยบายนี้เป็นอย่างดี เนื่องจากในช่วงภาวะวิกฤตของการแพร่ระบาด ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก เกี่ยวกับการผลิต และการจำหน่ายรถยนต์ ซึ่งทำให้ต้องหยุดการผลิต จากนโยบายของรัฐบาลที่มีการ Lock down ประเทศ และมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด พร้อมทั้งมีการประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน และมาตรการอื่น ๆ เกี่ยวกับการควบคุม และเนื่องจากบริษัทต้องมีการหยุดการผลิต ส่งผลให้พนักงานต้องหยุดงาน หรือบางแห่งมีการเลิกจ้าง พนักงานบางส่วนเพื่อรักษาเสถียรภาพของบริษัทเอาไว้ ซึ่งต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายค่อนข้างมาก ในช่วงของการแพร่ระบาด ซึ่งการนำมาตรการทางภาษีนี้นี้มาใช้ในการเยียวยา ก็จะสามารถบรรเทาความเดือดร้อนได้ระดับหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นและเป็นผลทางจิตวิทยากับบริษัท ในการที่ภาครัฐไม่ทอดทิ้งผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตยนต์ เพื่อให้สามารถผ่านพ้นวิกฤตการณ์ครั้งนี้ และเป็นปัจจัยที่สามารถดึงให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมดำเนินกิจการในประเทศไทยต่อไปไม่ย่ำฐานการผลิตไปที่อื่น ภายหลังจากการผ่อนคลายจากวิกฤตการแพร่ระบาด แต่การดำเนินการตามมาตรการนี้ก็พิจารณาเห็นข้อดีและข้อเสียบ้างบางประการ ซึ่งจะต้องนำมาศึกษาประกอบกับการพิจารณาออกแนวทางหรือข้อกำหนดต่าง ๆ ดังนี้

ข้อดี

1. สามารถช่วยบรรเทาความเดือดร้อนให้กับพนักงานลูกจ้าง และแรงงานในระบบการผลิตยนต์ไม่ให้ตกงานได้
2. สามารถกระตุ้นแรงงานในระบบให้ปรับปรุงประสิทธิภาพในการทำงานเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากบริษัทก็จะจ้างแรงงานตามหลักเกณฑ์เงื่อนไข ที่กรมสรรพสามิตจะออกกฎหมายมาเพื่อรองรับในการยื่นขอใช้สิทธิในการปรับลดอัตราภาษี
3. สามารถกระตุ้นเศรษฐกิจได้ในระดับหนึ่ง หรือช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อให้ผ่านพ้นวิกฤต
4. คงขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านอุตสาหกรรมไว้ได้

ข้อเสีย

1. รถยนต์ที่มีการผลิตก่อนมาตรการเยียวยา ที่เสียภาษีไปแล้วจะไม่สามารถจำหน่ายได้ ซึ่งอาจสร้างปัญหาให้กับบริษัท โดยเฉพาะรถยนต์ที่อยู่ในสต็อก ทำให้การแข่งขันทางการค้าเกิดการเหลื่อมล้ำ เพราะผู้ผลิตรถยนต์แต่ละค่ายแต่ละบริษัทอาจมีสินค้ารถยนต์ที่ผลิตไว้ก่อนหน้านี้ที่จะนำมาตรการมาใช้ มีจำนวนไม่เท่ากัน โดยความเห็นส่วนตัวไม่ควรที่จะมีการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตให้เป็นร้อยละศูนย์ แต่ควรที่จะปรับลดจากอัตราภาษีเดิมลงประมาณ 20% ซึ่งกรณีนี้อาจนำมาเปรียบเทียบกับกรณีรถยนต์คันแรกที่มีการนำมาใช้ไปแล้ว ซึ่งหากปรับลดมากเกินไปอาจเกิดผลเสียมากกว่า

2. อาจก่อให้เกิดความไม่สมดุลของตลาด หรือความปั่นป่วนในตลาดรถยนต์ และกลไกทางเศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์

ข้อเสนอแนะ

1. ถ้าเป็นไปได้ควรพิจารณาค่าชดเชยการผลิตของรถยนต์ที่มีการผลิตไปก่อนหน้านี้ที่จะมีการนำมาตราการมาใช้ ซึ่งอาจพิจารณาจากระยะเวลาของการผลิต ประเภทรถยนต์ แต่ก็อาจเป็นภาระกับรัฐบาลที่จะต้องมีการใช้งบประมาณค่อนข้างสูง

2. กรณีรถยนต์มือสอง ตามความเห็นไม่น่าจะมีผลกระทบมากนัก ถ้าเป็นการลดอัตราภาษีจากเดิมลง 20% เนื่องจากในการตั้งราคาขายของรถยนต์มือสอง จะตั้งราคาขายเพิ่มขึ้นไปประมาณ 30% แต่ถ้าลดอัตราเหลือร้อยละศูนย์น่าจะมีผลกระทบในการจำหน่าย

จากการศึกษาข้อมูลตาม หลักการ แนวคิด ที่ใช้เป็นกรอบหรือแนวทาง และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการศึกษา พบว่ามีปัจจัยที่อาจเป็นผลกระทบต่อความสำเร็จของการดำเนินการ ดังนี้

1. รถยนต์ที่มีการผลิตก่อนนำมาตราการนี้มาใช้ อาจสร้างความเหลื่อมล้ำในทางการค้า
2. ผู้ประกอบกิจการรถยนต์มือสองอาจได้รับผลกระทบ
3. อาจจะทำให้เกิดความไม่สมดุลของตลาดรถยนต์ในประเทศ และกลไกทางเศรษฐกิจในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์

4. ภาษีสรรพสามิตจัดเก็บได้ลดลง การจัดเก็บภาษีเก็บเพิ่มเพื่อราชการส่วนท้องถิ่น (กระทรวงมหาดไทย) ลดลง ซึ่งจัดเก็บในอัตราร้อยละ 10 ของมูลค่าภาษีสรรพสามิต

จากปัจจัยทางด้านผลกระทบต่อความสำเร็จของการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น ผู้ศึกษาได้พิจารณาแนวทางในการบริหารจัดการ ดังนี้

1. ผู้ประกอบอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ จะยื่นเสียภาษีเมื่อนำสินค้าออกจากโรงอุตสาหกรรม หรือคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือสถานที่แสดงรถยนต์เพื่อขาย ที่ได้รับอนุญาตจากกรมสรรพสามิต และส่วนใหญ่ผู้บริโภคที่มีความต้องการรถยนต์จะต้องสั่งจองรถยนต์ผ่านตัวแทนจำหน่าย ซึ่งผู้ผลิตจะเก็บรถยนต์ที่ผลิตได้ไว้ที่โรงอุตสาหกรรมซึ่งยังไม่ได้มีการเสียภาษี และเมื่อมีการสั่งซื้อจากตัวแทนจำหน่าย ก็จะยื่นเสียภาษีรถยนต์และนำส่งรถยนต์ให้กับตัวแทนจำหน่าย จึงทำให้มีรถยนต์ที่เสียภาษีไปแล้วมีจำนวนไม่มาก ซึ่งผู้ประกอบอุตสาหกรรมขอคืนภาษีสรรพสามิตได้กรณีส่งออกต่างประเทศ

2. ในกรณีผู้ประกอบการรถยนต์มือสอง อาจได้รับผลกระทบบ้างไม่มาก เนื่องจากได้มีการตั้งราคาขายเพิ่มประมาณ 30% และกรมสรรพสามิตมีการจัดเก็บภาษีสินค้าประเภทรถยนต์ตามมูลค่าจากผู้ประกอบอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ โดยเป็นการกำหนดในช่วงระยะเวลานี้

3. การให้สิทธิเสียภาษีอัตราร้อยละศูนย์ จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ้างงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ ตามที่กำหนดไว้ในประกาศกรมสรรพสามิต กล่าวคือ ต้องมีเอกสารหลักฐานของทางราชการหรือเอกสารหลักฐานอื่นที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าสถานประกอบการอุตสาหกรรมดังกล่าว มีจำนวนการจ้างงานไม่น้อยกว่า หรือเท่ากับจำนวนการจ้างงานที่มีอยู่เดิมก่อนการเกิดภาวะวิกฤตการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เช่น หนังสือรับรองการหักภาษี ณ ที่จ่ายให้แก่ผู้มีเงินได้ เป็นต้น พร้อมกับรายการภาษี และการชำระภาษีสรรพสามิต

แต่ปรากฏในภายหลังว่าไม่ได้มีการจ้างแรงงานตามที่กำหนด กรมสรรพสามิตจะดำเนินการประเมินภาษี เบี้ยปรับ และเงินเพิ่มตามกฎหมายต่อไป

4. ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีส่วนหนึ่งของการผลิตรถยนต์ ซึ่งภาษีที่เกี่ยวข้องจะประกอบไปด้วยภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ ของกรมศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่มจากกรมสรรพากร และภาษีเงินได้นิติบุคคล กับภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ซึ่งภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บได้อาจจะลดลงบ้าง แต่เป็นช่วงระยะเวลาสั้น ๆ แต่เป็นการแสดงให้เห็นให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์เห็นถึงความตั้งใจและการไม่ทอดทิ้งผู้ประกอบอุตสาหกรรม จึงเป็นแรงจูงใจและผลักดันให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ยังคงดำเนินกิจการต่อไปในประเทศไทย

5. เนื่องจากกรมสรรพสามิตมีระบบฐานข้อมูลผู้ประกอบอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์อยู่แล้ว จึงสามารถออกกฎกระทรวง และประกาศหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข ซึ่งสามารถมีผลบังคับใช้ได้ทันที

2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ

ภาวะผู้นำเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยผลักดัน สนับสนุนการขับเคลื่อนข้อเสนอเชิงนโยบาย หรือมาตรการทางภาษีต่าง ๆ ให้ประสบความสำเร็จและบรรลุตามวัตถุประสงค์ โดยมีคุณลักษณะดังนี้

1. เป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ มีความเข้าใจในนโยบาย มีความเป็นผู้นำด้านการบริหาร การเปลี่ยนแปลง มีความรู้ด้านการวางแผน การตรวจสอบ การประเมินผล และมีการตัดสินใจที่รวดเร็วทันต่อสถานการณ์

2. เป็นผู้ที่ยึดมั่นคุณธรรม จริยธรรม ความโปร่งใส บริหารงานราชการด้วยความบริสุทธิ์ ยุติธรรม วางตัวเป็นกลาง มีเหตุผล มีความรับผิดชอบในผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้น สามารถเป็นแบบอย่างที่ดี สร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากรในหน่วยงานได้

3. ผู้นำยังต้องมีวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล โดยอาศัยเทคโนโลยีทางด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เป็นเครื่องมือในการที่จะรวบรวมข้อมูลหรือปัญหาต่าง ๆ ที่มีผลต่อส่วนรวม เพื่อนำมาใช้ในการวางแผนนโยบายและดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

4. เป็นผู้ที่มีความกล้าในการตัดสินใจ ซึ่งถือเป็นปัจจัยที่สำคัญในการที่จะกำหนดนโยบาย กล้าคิดกล้าทำและกล้าที่จะรับผิดชอบต่อผลที่จะเกิดขึ้น จะทำให้เกิดความคล่องตัวในการขับเคลื่อนนโยบาย

5. เป็นผู้ที่ให้ความสำคัญในระบบราชการ ปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใสและตรวจสอบได้ มีการส่งเสริมระบบคุณธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริต การไม่แสวงหาผลประโยชน์ทับซ้อนที่จะเกิดขึ้น

6. เป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่น ตั้งใจ มีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาองค์กร มีการเรียนรู้อยู่เสมอ มีการพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นผู้นำแห่งการเรียนรู้ในองค์กร

7. เป็นผู้ที่มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี มีความสามารถในการประสานงาน การสร้างทีมงานที่มีประสิทธิภาพ มีภาพลักษณ์ของความเป็นผู้นำที่น่าเชื่อถือ ปฏิบัติงานด้วยความเต็มใจและให้คำแนะนำกับผู้ใต้บังคับบัญชา รวมถึงให้ความเคารพผู้บังคับบัญชาเหนือขึ้นไป

3. แผนพัฒนาตนเอง

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

บรรณานุกรม

- กรมสรรพสามิต. (2560). พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560. สืบค้น 20 กรกฎาคม 2563, จาก
<https://www.excise.go.th/cs/groups/public/documents/document/dwnt/mjcz/~edisp/uatucm273088.pdf>
- ราชกิจจานุเบกษา. (2560). กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ตอนที่ 6 รยยนต์. สืบค้น 20 กรกฎาคม 2563, จาก
<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2560/A/095/111.PDF>
- กรมสรรพสามิต กฎหมายที่เกี่ยวข้อง. กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2563. สืบค้น 20 กรกฎาคม 2563, จาก
https://webdev.excise.go.th/act2560/images/files/กฎกระทรวง/กำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต_ฉบับที่_5_พ.ศ._2562.pdf
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564). สืบค้น 20 กรกฎาคม 2563, จาก
https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422
- สำนักแผนภาษี กรมสรรพสามิต. การจัดเก็บรายได้กรมสรรพสามิต ปี 2561 – 2563. สืบค้น 21 กรกฎาคม 2563, จาก
https://www.excise.go.th/planning/NEWS/ANALYST/TARGET_INCOME/DOC_INCOME/index.htm
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ฉบับย่อ. สืบค้น 21 กรกฎาคม 2563, จาก
https://www.nesdc.go.th/download/document/SAC/NS_SumPlanOct2018.pdf
- ประพันธ์ คงเอียด. (2562). 6 หลักการของภาษีสรรพสามิตที่ดี. สืบค้น 7 สิงหาคม 2563, จาก
https://www.dst.co.th/index.php?option=com_content&view=article&id=3612:rules-consider-tax-excise&catid=29&Itemid=180&lang=th
- สถาบันยานยนต์ ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. (2563). ข้อมูลผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศ. สืบค้น 10 สิงหาคม 2563, จาก <http://data.thaiauto.or.th/auto/auto-manufacturer/auto-value-chain/auto-manufacturer-19.html>

ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล

ชื่อ - สกุล นายเพิ่มศักดิ์ กองเพิ่มพูล

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ.2530

ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายเพื่อการพัฒนา มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ.2543

ประสบการณ์การรับราชการ

- พ.ศ.2534 ตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตรวจสรรพสามิต 3 กรมสรรพสามิต สำนักงานสรรพสามิตจังหวัด นครสวรรค์
- พ.ศ.2535 นิติกร 3 กรมสรรพสามิต กองนิติการ/ฝ่ายกฎหมาย
- พ.ศ.2539 นิติกร 4 กรมสรรพสามิต สำนักกฎหมาย/ส่วนอุทธรณ์
- พ.ศ.2541 นิติกร 6ว กรมสรรพสามิต สำนักกฎหมาย/ส่วนอุทธรณ์
- พ.ศ.2550 นิติกร 7 กรมสรรพสามิต สำนักกฎหมาย
- พ.ศ.2551 ผู้อำนวยการส่วนอุทธรณ์ กรมสรรพสามิต สำนักกฎหมาย/ส่วนอุทธรณ์
- พ.ศ.2557 สรรพสามิตพื้นที่(อำนวยการสูง) กรมสรรพสามิต สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ กาฬสินธุ์
- พ.ศ.2559 สรรพสามิตพื้นที่(อำนวยการสูง) กรมสรรพสามิต สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ กรุงเทพมหานคร 4
- พ.ศ.2560 สรรพสามิตพื้นที่(อำนวยการสูง) กรมสรรพสามิต สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ ราชบุรี
- พ.ศ.2562 สรรพสามิตพื้นที่(อำนวยการสูง) กรมสรรพสามิต สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ พระนครศรีอยุธยา 1

รางวัลหรือทุนการศึกษา (เฉพาะที่สำคัญ)

- รางวัล ข้าราชการพลเรือนดีเด่น (ครูทองคำ) ปี พ.ศ.2544
- รางวัล คนดีศรีสรรพสามิต ปี พ.ศ.2549
- ทุนการศึกษา กระทรวงการคลัง (ระดับปริญญาโท) ปี พ.ศ.2537

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ตำแหน่ง สรรพสามิตพื้นที่พระนครศรีอยุธยา 1

สถานที่ทำงาน สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่พระนครศรีอยุธยา 1 เลขที่ 45 (ก) ถนนอุทอง

ตำบลหอรัตนไชย อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13000

โทรศัพท์ 035 – 242 678 – 9

โทรศัพท์มือถือ 084 – 439 - 2863