

ลับมาก



ที่ กค 0619/ค ๒๐๐6

กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กรุงเทพฯ 10400

14 ธันวาคม 2555

เรื่อง การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ...)
2. บันทึกวิเคราะห์สรุปประกอบการเสนอร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ..) จำนวน 120 ชุด

1. ความเป็นมาของเรื่องนี้

1.1 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 เห็นชอบในหลักการการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ทั้งระบบ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ เพื่อแก้ไขปัญหาการบิดเบือนโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์เพื่อสร้างความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีรถยนต์และเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ของโลก ซึ่งจะเป็นการเปลี่ยนภาษีสรรพสามิตรถยนต์ทั้งระบบ โดยจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์จากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ทั้งนี้ เพื่อให้การปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์เหมาะสม เป็นธรรมกับรถยนต์ทุกประเภท และสอดคล้องกับแผนพัฒนาพลังงานทดแทนของรัฐบาล โดยให้คำนึงถึงการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ การเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัยของรถยนต์ การใช้พลังงานทดแทน และประสิทธิภาพในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ คณะรัฐมนตรีจึงมีมติให้กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน และกระทรวงอุตสาหกรรม ร่วมกันพิจารณาโดยคำนึงถึงแนวทางดังกล่าวข้างต้นกับการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่แล้วเสนอคณะรัฐมนตรีชุดต่อไป ภายใน 4 เดือน

1.2 กระทรวงการคลังเสนอให้คณะรัฐมนตรี พิจารณาขยายระยะเวลาการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2554 ให้กระทรวงการคลังขยายระยะเวลาการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ดังกล่าวออกไปอีก 4 เดือน รวมถึงกระทรวงการคลังเสนอให้คณะรัฐมนตรี พิจารณาขยายระยะเวลาการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์อีกครั้ง ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2555 ให้กระทรวงการคลังขยายระยะเวลาการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ดังกล่าวออกไปอีก 4 เดือน

/1.3 กระทรวง...

ให้ยกเลิกชั้นความลับนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติ

ลับมาก

~~ลับมาก~~

- 2 -

1.3 กระทรวงการคลังร่วมกับกระทรวงพลังงานและกระทรวงอุตสาหกรรม เห็นชอบในหลักการให้รถยนต์นั่ง E85 ที่มีความจุของกระบอกสูบต่ำกว่า 3,000 ซีซี ได้รับส่วนต่างอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์เปรียบเทียบกับรถยนต์นั่งปกติในอัตราร้อยละ 5 แทนส่วนต่างอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ E20 ที่เคยได้รับในอัตราร้อยละ 5 โดยให้ขยายฐานภาษีรถยนต์นั่ง E20 จากอัตราภาษีปัจจุบันร้อยละ 25, 30 และ 35 เป็น 30, 35 และ 40 สำหรับรถยนต์ Eco Car เพื่อสนับสนุนการประหยัดพลังงานและส่งเสริมนโยบาย Product Champion เห็นควรกำหนดให้รถยนต์ Eco Car ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 14 และรถยนต์ Eco Car ที่สามารถใช้น้ำมัน E85 และมีปริมาณ CO₂ ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร ให้จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 12 ทั้งนี้ เห็นควรกำหนดให้รถยนต์นั่ง รถยนต์ Eco Car และรถยนต์ PPV ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีกำหนดให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (ABS+ESC) เป็นมาตรฐานบังคับ ในขณะที่รถยนต์ Double Cab และรถยนต์กระบะ ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีไม่ต้องกำหนดให้เป็นมาตรฐานบังคับ เนื่องจากภาระภาษีของรถยนต์ดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ (10,000 – 90,000 บาทต่อคัน) ไม่สามารถกำหนดให้เป็นมาตรฐานบังคับได้

1.4 ปัจจุบันกระทรวงการคลังจัดเก็บภาษียรถยนต์โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ รถยนต์นั่ง รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และรถยนต์กระบะที่ออกแบบสำหรับให้น้ำหนักบรรทุกน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม โดยกำหนดอัตราภาษีที่จัดเก็บ ดังนี้

1.4.1 ประเภทที่ 05.01 รถยนต์นั่ง

(1) รถยนต์นั่ง

- (1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 30
- (1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ซีซี แต่ไม่เกิน 2,500 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 35
- (1.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 40
- (1.4) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50

(2) รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick-up Passenger Vehicle: PPV)

- (2.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 20
- (2.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50

(3) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)

- (3.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 12
- (3.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50

/ (4) รถยนต์...

~~ลับมาก~~

(4) รถยนต์นั่งดัดแปลงซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด

(4.1) ที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด

(4.1.1) มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 3

(4.1.2) มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50

(4.2) ที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงทั่วไป จัดเก็บภาษีจากมูลค่าส่วนต่อเติมหรือดัดแปลง
อัตราภาษีตามมูลค่าเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง ตามข้อ (1)

1.4.2 ประเภทที่ 05.02 รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน จัดเก็บภาษีเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง
ตามข้อ 1.4.1 (1)

1.4.3 ประเภทที่ 05.01 และ 05.02 รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน

(1) ที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาล หรือองค์การสาธารณกุศล
ตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขและจำนวนที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด
ให้ได้รับการยกเว้นภาษี

(2) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงาน

(2.1) แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle)

(2.1.1) มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 10

(2.1.2) มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50

(2.2) แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 10

(2.3) แบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Vehicle) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า
ร้อยละ 10

(2.4) รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

(2.4.1) เครื่องยนต์เบนซิน ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ซีซี
จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 17

(2.4.2) เครื่องยนต์ดีเซล ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,400 ซีซี จัดเก็บ
อัตราตามมูลค่า ร้อยละ 17

(3) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่มี
ความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี

(3.1) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอล ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 เป็นส่วนผสมกับน้ำมัน
เชื้อเพลิงได้

(3.1.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน
220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 25

/(3.1.2) ที่มี...

- (3.1.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ซีซี แต่ไม่เกิน 2,500 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 30
- (3.1.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 35
- (3.1.4) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50
- (3.2) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติได้ (NGV-OEM) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 20
- (3.3) ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอล ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้
- (3.3.1) ที่มีความจุของกระบอกสูบตั้งแต่ 1,780 ซีซี แต่ไม่เกิน 2,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 22
- (3.3.2) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ซีซี แต่ไม่เกิน 2,500 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 27
- (3.3.3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 32
- (4) รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 5
- 1.4.4 ประเภทที่ 05.09 รถยนต์กระบะ
- (1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด อัตราตามมูลค่า ร้อยละ 3
- (2) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี ซึ่งไม่มีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด อัตราตามมูลค่า ร้อยละ 18
- (3) ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 ซีซี อัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50

2. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา มีการขอส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์บางประเภทโดยใช้กลไกทางภาษีสรรพสามิตรถยนต์ (เช่น การลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และ 85 การยกเว้นภาษีเท่ากับจำนวนเงินค่าใช้จ่ายในการติดตั้งแก๊สธรรมชาติ NGV เป็นต้น) ส่งผลให้โครงสร้างภาษีสรรพสามิตปรับเปลี่ยนไปจากเดิม ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการรถยนต์ รวมถึงส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการและส่งผลกระทบต่อด้านการจัดเก็บรายได้ของรัฐ ประกอบกับ

/โครงสร้าง...

โครงสร้างภาษีรถยนต์ในปัจจุบันที่ใช้ความจุของกระบอกสูบ (ซีซี) และแรงม้า ไม่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์ของโลก จึงเห็นควรเสนอให้มีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรยนต์ เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และเพื่อสร้างความเป็นธรรมในการบริหารการจัดเก็บภาษี

อนึ่งการจัดเก็บภาษีค่าธรรมเนียมรถยนต์ประจำปีของกรมการขนส่งทางบกนั้น รถยนต์ที่มีการครอบครองตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จัดเก็บภาษีรถยนต์ตามอายุการใช้งานซึ่งหากมีระยะเวลาในการครอบครองเกินกว่า 6 ปีขึ้นไปจะได้รับการลดหย่อนภาษีซึ่งขัดต่อหลักการจัดเก็บภาษีจากปริมาณการปล่อย CO₂ เนื่องจากรถยนต์ที่มีการใช้งานระยะยาวจะปล่อย CO₂ ในอัตราที่สูงกว่ารถยนต์ใหม่ ดังนั้นเห็นควรมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ไปพิจารณาแนวทางการปรับอัตราภาษีการครอบครองรถยนต์ให้เหมาะสมซึ่งควรที่จะสะท้อนถึงการใช้งานของรถยนต์กับการปล่อย CO₂ ที่แท้จริง เพื่อลดปัญหาการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและภาวะโลกร้อนต่อไป

ซึ่งในการดำเนินการจะต้องออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ..) โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง จะต้องดำเนินการโดยการขออนุมัติคณะรัฐมนตรีก่อน

3. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เรื่องนี้เป็นเรื่องที่ต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน เนื่องจาก

3.1 สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ของโลก ซึ่งคำนึงถึง การประหยัดพลังงาน สิ่งแวดล้อม และประสิทธิภาพของรถยนต์

3.2 แก้ปัญหาการบิดเบือนโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรยนต์จากนโยบายการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนและเพื่อสร้างความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีรถยนต์

4. สารสำคัญหรือข้อเท็จจริง

วัตถุประสงค์การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรยนต์ครั้งนี้มี 3 ประการ คือ

4.1 โครงสร้างภาษีรถยนต์ไม่สนับสนุนการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของโลก

/4.2 ภาษี...

~~ลับมาก~~

- 6 -

4.2 ภาษีรถยนต์ E20 และ E85 ทำให้รัฐสูญเสียรายได้เกินกว่าต้นทุนการผลิตที่แท้จริง และการกำหนดขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ E85 ไม่สะท้อนถึงการใช้พลังงานทดแทนอย่างเป็นรูปธรรม

4.3 การปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ในครั้งนี้อาจจะส่งผลให้ผู้ประกอบการบางรายมีภาระภาษีเพิ่มขึ้น หากผู้ประกอบการไม่พัฒนาปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ให้เหมาะสมกับการปล่อย CO₂ ตามโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่

5. ประเด็นที่ต้องการให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

ขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตรา การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ประกอบกับเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและโปร่งใส เห็นควรให้มีช่วงระยะเวลา ในการปรับตัวของผู้ประกอบการรถยนต์ โดยกำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป และแบ่ง ตามประเภทรถยนต์ ดังนี้

5.1 รถยนต์นั่ง และรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์จากอัตรา การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โดยแบ่งระดับปริมาณการปล่อย CO₂ เป็น 3 ช่วง คือ

- (1) ไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร
- (2) เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร แต่ไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร และ
- (3) เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร

โดยพิจารณาจากปริมาณ CO₂ ของรถยนต์ในปัจจุบัน ซึ่งรถยนต์ 1,400 ซีซี ถึง 1,600 ซีซี จะปล่อย CO₂ ระหว่าง 150 – 170 กรัมต่อกิโลเมตร จึงเห็นควรกำหนดช่วงแรกของ CO₂ ให้อยู่ระหว่าง 0 – 150 กรัมต่อกิโลเมตร ในขณะที่รถยนต์ตั้งแต่ 1,700 ซีซี ถึง 2,000 ซีซี มีปริมาณการปล่อย CO₂ ระหว่าง 180 – 200 กรัมต่อกิโลเมตร จึงเห็นควรกำหนดช่วงต่อไปให้อยู่ระหว่าง 151 – 200 กรัมต่อกิโลเมตร และเห็นควรกำหนดช่วง สุดท้ายมากกว่า 200 กรัมต่อกิโลเมตรขึ้นไป ซึ่งรถยนต์ที่มีขนาดเกิน 2,000 ซีซี มีปริมาณการปล่อย CO₂ ระหว่าง 200 – 300 กรัมต่อกิโลเมตร โดยมีรายละเอียดของการปรับโครงสร้างภาษีแบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ

- (1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 30
- (2) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร แต่ไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 35
- (3) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 40

/5.2 รถยนต์...

~~ลับมาก~~

5.2 รถยนต์นั่ง E85 และรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติที่ติดตั้งในโรงอุตสาหกรรม (NGV-OEM) จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์จากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ

(1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 25

(2) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร แต่ไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 30

(3) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 35

5.3 รถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์จากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ช่วง คือ

(1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 10

(2) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร แต่ไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 20

(3) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร แต่ไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 25

(4) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 30

5.4 รถยนต์กระบะที่ไม่มีพื้นที่ใส่สัมภาระด้านหลังที่นั่งคนขับ (No Cab) จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์จากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

(1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 3

(2) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 5

ทั้งนี้รถยนต์กระบะที่มีคุณลักษณะนอกจาก (1) และ (2) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 18

5.5 รถยนต์กระบะที่มีพื้นที่ใส่สัมภาระด้านหลังที่นั่งคนขับ (Space Cab) จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์จากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

(1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 5

(2) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 7

~~ลับมาก~~

- 8 -

5.6 รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์จากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

(1) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกไม่เกิน 3,250 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 12

(2) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกไม่เกิน 3,250 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 15

5.7 รถยนต์นั่งที่บรรทุก (Pick-up Passenger Vehicle: PPV) จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์จากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

(1) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกไม่เกิน 3,250 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 25

(2) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกไม่เกิน 3,250 ซีซี และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 30

ทั้งนี้รถยนต์ที่มีคุณลักษณะนอกเหนือจากข้อที่ 5.1-5.7

(1) รถยนต์ในข้อ 5.1 - 5.3 หากมีความจุของกระบะบรรทุกเกิน 3,000 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50

(2) รถยนต์ในข้อ 5.4 - 5.7 หากมีความจุของกระบะบรรทุกเกิน 3,250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50

(3) รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle) และรถยนต์แบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Vehicle) จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 10

(4) รถยนต์ Eco Car จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 17

ทั้งนี้รถยนต์ Eco Car ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 14 และรถยนต์ Eco Car ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอล ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้ และปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 12

(5) รถยนต์นั่งดัดแปลงซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด

(5.1) ที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด

(5.1.1) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกไม่เกิน 3,250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 3

(5.1.2) ที่มีความจุของกระบะบรรทุกเกิน 3,250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 50

(5.2) ที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงทั่วไป จัดเก็บภาษีจากมูลค่าส่วนต่อเติมหรือดัดแปลงอัตราภาษีตามมูลค่าเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง

(6) รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 ซีซี จัดเก็บอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 5

(7) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาลหรือองค์การสาธารณกุศลตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และจำนวนที่อธิบดีประกาศกำหนด ให้ได้รับการยกเว้นภาษี

/ประกอบกับ...

~~ลับมาก~~

ประกอบกับเห็นควรให้รถยนต์ทุกประเภทต้องติดป้ายแสดงการประหยัดพลังงานและปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ควบคู่ไปด้วย รวมถึงรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน รถยนต์ E85 และ รถยนต์ NGV-OEM ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ต่ำกว่า 150 กรัมต่อกิโลเมตร กำหนดให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (Active Safety) เป็นมาตรฐานบังคับ รวมถึงรถยนต์ Hybrid ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ต่ำกว่า 100 กรัมต่อกิโลเมตร กำหนดให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (Active Safety) เป็นมาตรฐานบังคับ ทั้งนี้ รถยนต์ PPV ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี และมีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ต่ำกว่า 200 กรัมต่อกิโลเมตร กำหนดให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (Active Safety) เป็นมาตรฐานบังคับ รวมถึงรถยนต์ Eco Car ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร และรถยนต์ Eco Car ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอล ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้ และปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร กำหนดให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (Active Safety) เป็นมาตรฐานบังคับตามมาตรฐานความปลอดภัยที่อธิบดีประกาศกำหนด

ทั้งนี้ อัตราภาษีดังกล่าวไม่ใช่บังคับสำหรับผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่ผลิตรถยนต์จากอุปกรณ์หรือชิ้นส่วนที่ใช้แล้ว

6. รายละเอียดที่ประสงค์จะให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

กระทรวงการคลังจึงขอเสนอประเด็นให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติ ดังนี้

6.1 ให้คณะรัฐมนตรีให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต

(ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 ออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ..)

ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด

6.2 ให้กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดแนวทางให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์และผู้นำเข้าจะต้องติดป้ายแสดงการประหยัดพลังงานและปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ดังกล่าวข้างต้น

6.3 ให้กระทรวงคมนาคมศึกษาแนวทางการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ประจำปีเพื่อให้สอดคล้องกับภาษีสรรพสามิตรยนต์ต่อไป

ฉะนั้น จึงขอเสนอร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ..) มาเพื่อโปรดเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

กรมสรรพสามิต

โทร 0 2241 5600-19 ต่อ 54133

โทรสาร 0 2241 4764