

ผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ดร.วรรณิ เตโชโยธิน*

ผุสดี คล้ายมณี**

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่านโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาล ที่มีการคืนภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามที่จ่ายไว้แต่ไม่เกินคันละ 100,000 บาท สำหรับผู้ที่ซื้อรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2554 จนถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ส่งผลให้กรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ได้แก่ น้ำมัน แบตเตอรี่ และเครื่องปรับอากาศได้สูงขึ้นหรือไม่ การศึกษาเปรียบเทียบโดยใช้การทดสอบทางสถิติพบว่า มีเพียงสินค้ารถยนต์เท่านั้นที่ภาษีสรรพสามิตเพิ่มสูงขึ้นในช่วงของการดำเนินโครงการ นอกจากนี้ การวิเคราะห์ยอดขายจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรายเดือนแสดงให้เห็นข้อสรุปคล้ายคลึงกับการทดสอบทางสถิติ ยกเว้นเครื่องปรับอากาศที่มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบใกล้เคียงกับรถยนต์ ทำให้สรุปได้ว่า นโยบายรถยนต์คันแรกทำให้มีการซื้อรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น มีการจัดเครื่องปรับอากาศเพิ่มมากขึ้น แต่ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นนี้มิได้ส่งผลให้มีการใช้สินค้าที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ น้ำมัน แบตเตอรี่ ที่เป็นสินค้าสิ้นเปลืองเพิ่มขึ้น

สำคัญ: นโยบายรถยนต์คันแรก ภาษีสรรพสามิต รถยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

* ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำ ภาควิชาการบัญชี คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

** นักวิชาการสรรพสามิต กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

ABSTRACT

This paper studies whether Thai Government's first car tax-rebate scheme implemented during September 16, 2011 through December 31, 2012 causes an increase in excise taxes collected from vehicles and related products i.e. gasoline, battery and air-conditioning. Paired sample t-test results indicate that only the excise taxes on vehicles increase during the period of the scheme. The further analysis on monthly excise taxes confirm the results from the paired sample t-test except for the excise taxes from air conditioning that also have the similar pattern to that from vehicles. The results suggest that the scheme causes the increase in excise taxes collected from vehicles and air conditioning but does not have any impact on excise taxes from consumable goods such as gasoline and batteries.

Keywords: First Car Tax-rebate Scheme, Excise Taxes, Vehicles and Related Products

บทนำ

ในปี พ.ศ. 2554 รัฐบาลได้กำหนดแนวทางเพื่อผลักดันเศรษฐกิจในประเทศทั้งด้านอุตสาหกรรมและการค้าขายภายในประเทศ และต้องการสร้างโอกาสให้ประชาชนสามารถเข้าถึงสาธารณูปโภคได้อย่างเท่าเทียมกัน โดยใช้มาตรการทางภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตประจำวันของประชาชน (รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต, 2556) คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเห็นชอบตามข้อเสนอของกระทรวงการคลัง เกี่ยวกับการภาษีสำหรับการซื้อรถยนต์คันแรก โดยนโยบายนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2554 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 โดยผู้เข้าร่วมโครงการรถยนต์คันแรกจะได้รับเงินคืนเท่ากับค่าภาษีสรรพสามิตตามที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินคันละ 100,000 บาท (<http://services.nic.go.th/gsic/strategy.php?ds=policy-27>; สืบค้นเมื่อ 1 มิถุนายน 2557)

กระทรวงการคลังคาดหวังว่าโครงการรถยนต์คันแรกจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและประชาชนกล่าวคือ สนับสนุนให้ประชาชนที่เสียได้น้อยมีโอกาสซื้อรถยนต์ และส่งผลต่อการจัดเก็บรายได้ของรัฐบาล เช่น ภาษีสรรพสามิต ภาษี

เงินได้นิติบุคคล และภาษีมูลค่าเพิ่ม เพิ่มมากขึ้น โครงการนี้นอกจากจะส่งผลต่ออุตสาหกรรมยานยนต์แล้ว ยังส่งผลต่ออุตสาหกรรมต่อเนื่องไม่ว่าจะเป็น แบตเตอรี่ น้ำมัน และเครื่องปรับอากาศให้มียอดขายสูงขึ้นตามไปด้วย (<http://www.eppo.go.th/admin.cab/cab-2554-09-13.html>; สืบค้นเมื่อ 27 พฤษภาคม 2557)

กรมสรรพสามิตถือเป็นกรมที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินนโยบายรถยนต์คันแรก เพราะกรมสรรพสามิตเป็นกรมที่มีหน้าที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ นโยบายรถคันแรกย่อมส่งผลให้รายได้จากภาษีสรรพสามิตรถยนต์ลดลงเพราะผู้ซื้อจะได้รับเงินภาษีคืนตามจำนวนที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินคันละ 100,000 บาท อย่างไรก็ตาม ผู้ซื้อจะไม่ได้รับภาษีสรรพสามิตคืนสำหรับอุตสาหกรรมต่อเนื่อง งานวิจัยชิ้นนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่านโยบายรถคันแรกส่งผลให้รัฐบาลจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ และอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้แก่ น้ำมัน แบตเตอรี่ และเครื่องปรับอากาศ ได้เพิ่มสูงขึ้นหรือไม่ โดยทำการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าดังกล่าวในช่วงระยะเวลาของนโยบายรถคันแรกตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2554 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2556 และช่วงระยะเวลาก่อนมี

นโยบายรถคันแรกสำหรับระยะเวลาเท่ากันคือ ตั้งแต่เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2552 จนถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2554

ผลการศึกษาพบว่า มีเพียงสินค้ารถยนต์เท่านั้นที่ กรมสรรพสามิตสามารถจัดเก็บภาษีในช่วงของนโยบาย รถคันแรกได้สูงกว่าช่วงก่อนหน้ามีโครงการ ส่วนการจัดเก็บ ภาษีแบตเตอรี่ไม่แตกต่างกันทั้งสองช่วง ในขณะที่การ จัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าน้ำมันและเครื่องปรับอากาศ ช่วงก่อนโครงการมีจำนวนสูงกว่าช่วงดำเนินโครงการ อย่างไรก็ดีตาม เนื่องจากรายได้กรมสรรพสามิตได้รับ ผลกระทบจากมาตรการลดและยกเว้นภาษีของรัฐบาลใน แต่ละช่วงเวลาด้วย ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์การจัดเก็บภาษี สรรพสามิตรายเดือนของสินค้าแต่ละประเภทเพื่อควบคุม ผลจากมาตรการลดหรือยกเว้นภาษีสรรพสามิต ผลการ วิเคราะห์เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการวิเคราะห์เปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย นั่นคือ มีเพียงสินค้ารถยนต์เท่านั้นที่กรมสรรพสามิต จัดเก็บได้เพิ่มสูงขึ้นจากนโยบายรถคันแรก ส่วนการจัดเก็บ ภาษีสรรพสามิตเครื่องปรับอากาศมีรูปแบบที่คล้ายคลึงกับ ภาษีรถยนต์คือ มีการเพิ่มสูงขึ้นในช่วงของการดำเนิน นโยบายรถคันแรก แต่ในปริมาณที่ไม่มากเท่ากับรถยนต์ ในขณะที่การจัดเก็บภาษีแบตเตอรี่และน้ำมันในช่วงของ โครงการรถคันแรกค่อนข้างคงที่ ซึ่งให้เห็นว่า ปริมาณรถ คันแรกที่เพิ่มสูงขึ้นมิได้ทำให้การใช้แบตเตอรี่และน้ำมัน เพิ่มขึ้น

ส่วนต่อไป จะเป็นการอธิบายถึงรายละเอียดและ ขั้นตอนของนโยบายรถคันแรกและ การตั้งสมมุติฐาน วิธีการ วิจัยและการเก็บข้อมูล ผลการศึกษา และจบบทสรุปของ งานวิจัยรวมทั้งข้อจำกัดในการวิจัย

ภาษีสรรพสามิตกับนโยบายรถคันแรก

ภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) คือ ภาษีทางอ้อม ประเภทหนึ่ง เป็นภาษีขายเฉพาะที่เรียกเก็บจากสินค้าและ บริการบางประเภท เช่น สินค้าที่บริโภคแล้วอาจก่อให้เกิด ผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรม สินค้าและบริการที่มีลักษณะ เป็น การดื่มเพื่อ สุข หรือสินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษ

จากรัฐ หรือเป็นสินค้าที่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม ภาษีสรรพสามิต ในปี พ.ศ. 2554 รัฐบาลได้กำหนดมาตรการ ทางภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับรถยนต์ซึ่งนับว่า เป็นจำเป็นในชีวิตประจำวันของประชาชน และเป็นการเพิ่ม กำลังการซื้อภายในประเทศเพื่อสร้างสมดุลและความเข้มแข็ง อย่างมีคุณภาพให้แก่ระบบเศรษฐกิจมหภาค โดยออก นโยบายรถยนต์คันแรก นั่นคือ ผู้ที่ซื้อรถยนต์คันแรกตาม เกณฑ์ที่กำหนดจะได้รับคืนภาษีภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามที่ จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 100,000 บาท หากซื้อรถยนต์ระหว่าง เดือนกันยายน พ.ศ. 2551 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2555

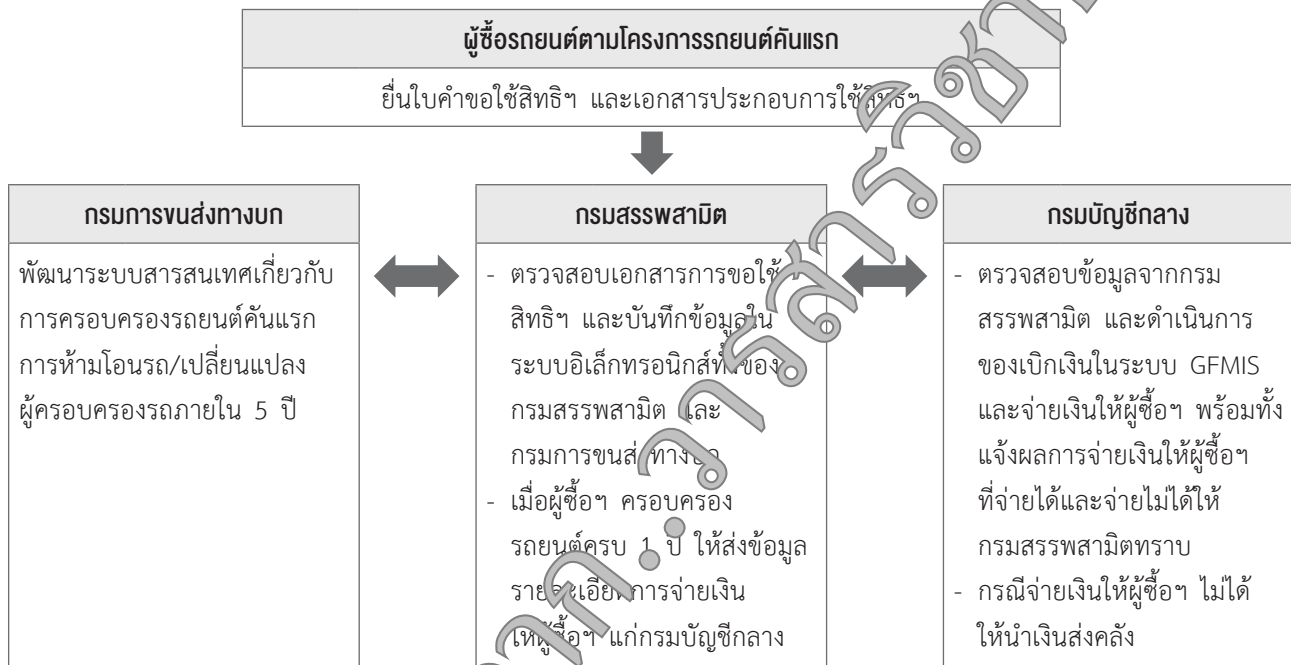
หลักเกณฑ์การซื้อรถคันแรกตามมาตรการรถยนต์คันแรก มีดังต่อไปนี้

1. เป็นรถยนต์คันแรกของผู้ที่ซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555
2. เป็นรถยนต์ราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท ต่อคัน
3. เป็นรถยนต์นั่ง ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร/รถยนต์กระบะ (Pick up)/รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Double Cab)
4. เป็นรถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จัดประกอบ)
5. คืนเงินเท่ากับค่าภาษีตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาทต่อคัน
6. ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
7. ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี เว้นแต่ กรณีเป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลัง ประกาศกำหนด
8. การจ่ายเงินตามสิทธิจะจ่ายให้เมื่อครอบครอง รถยนต์ 1 ปีไปแล้ว โดยเริ่มจ่ายคืนให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป (สำนักงานกำกับและพัฒนาการตรวจสอบ ภาครัฐ กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง, 2556)

กระบวนการจ่ายเงินให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก

การจ่ายเงินค่าภาษีสรรพสามิตให้กับผู้ซื้อตามโครงการรถยนต์คันแรกมีส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง 3 หน่วยงานได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางบก และกรมบัญชีกลาง เริ่มจากผู้ซื้อที่เข้าหลักเกณฑ์ขอขึ้นใช้สิทธิ ในขั้นนี้หากผู้ซื้อ ยังไม่ได้รับรถจากผู้ผลิต ก็สามารถแสดงเพียงใบจองซื้อ

รถยนต์ได้ การยื่นขอใช้สิทธิต้องกระทำในช่วงเวลาที่แ่ วันที่ 16 กันยายน พ.ศ.2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2555 เท่านั้น ส่วนการส่งมอบนั้นได้กำหนดในภายหลัง ว่าต้องส่งมอบภายในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2555 รัฐบาล จะเริ่มจ่ายเงินค่าภาษีสรรพสามิตให้กับผู้ซื้อหลังจากได้ ครบครองรถยนต์ครบ 1 ปี ขั้นตอนการจ่ายเงินเป็นไป ตามภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กระบวนการจ่ายเงินตามโครงการรถยนต์คันแรก

กระบวนการติดตามเรียกเงินคืนจากผู้ซื้อปฏิบัติ ผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด

หลังจากที่ผู้ซื้อได้ยื่นขอใช้สิทธิรับเงินคืน หาก ประสงค์จะยกเลิกหรือได้เงินคืนแล้ว แต่ปฏิบัติผิดเงื่อนไข ที่กระทรวงการคลังกำหนด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้อง ดำเนินการเรียกเงินคืน ดังนี้

• กรมสรรพสามิต

กรณีที่ 1 ได้รับแจ้งจากผู้ซื้อ ประสงค์จะยกเลิกการ ขอใช้สิทธิรับเงินคืนตามมาตรการฯ หรือได้รับรายงานหรือ ตรวจสอบพบว่าผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขตามที่กระทรวง การคลังกำหนด และกรมบัญชีกลางได้โอนเงินเข้าบัญชี เงินฝากธนาคารของผู้ซื้อฯ แล้ว ให้จัดทำหนังสือส่งทาง ไปรษณีย์ลงทะเบียนแจ้งแก่ผู้ซื้อหรือผู้ให้เข้าชื่อ แล้วแต่ กรณี ให้นำเงินตามจำนวนที่ผู้ซื้อได้รับไปส่งคืนให้แก่กรม

สรรพสามิตภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง หากไม่นำเงินที่ได้รับไปส่งคืนตามกำหนดเวลาจะต้องชำระดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันครบกำหนดจนกว่าจะชำระคืนให้ครบถ้วน นอกจากนี้หากบุคคลใดกระทำความผิดกฎหมายอาญาแล้วจะถูกดำเนินคดีจนถึงที่สุด ทั้งนี้ให้บันทึกในระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อยกเลิกสิทธิ

กรณีที่ 2 เมื่อผู้ซื้อและผู้ให้เช่าซื้อชำระเงินตามจำนวนที่เรียกคืนมาส่งให้แก่กรมสรรพสามิตให้ดำเนินการดังนี้

- กรณีได้รับเงินคืนภายในปีงบประมาณที่จ่ายเงิน

รับเงินและตรวจสอบรายละเอียดตามใบส่งเงินคืนตามแบบที่กรมสรรพสามิตกำหนด ออกใบเสร็จ แล้วนำเงินส่งคลังผ่านธนาคารกรุงไทยในรหัสหน่วยงานของกรมบัญชีกลาง โดยบันทึกเป็นเงินเบิกเกินส่งคืน และทุก ๆ สิ้นเดือน กรมสรรพสามิตจะต้องรวบรวมเอกสารการรับเงินคืนจากผู้ซื้อ ประกอบด้วยสำเนาใบนำฝากเงิน สำเนาใบรับเงินของธนาคาร และสำเนาใบเสร็จรับเงินที่ออกให้แก่ผู้ซื้อ ส่งให้กรมบัญชีกลางเพื่อใช้เป็นหลักฐานประกอบการบันทึกบัญชีต่อไป

- กรณีได้รับเงินคืนข้ามปีงบประมาณที่จ่ายเงิน

รับเงินและตรวจสอบรายละเอียดตามใบส่งเงินคืนตามแบบที่กรมสรรพสามิตกำหนด ออกใบเสร็จ แล้วนำเงินส่งคลังผ่านธนาคารกรุงไทย โดยบันทึกเป็นรายได้แผ่นดินของกรมสรรพสามิต

ทั้งนี้การรับเงินคืนทั้ง 2 กรณี บันทึกบัญชีและบันทึกข้อมูลในระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องของกรมสรรพสามิต และดำเนินการยกเลิกการห้ามโอนรถ เปลี่ยนแปลงผู้ครอบครองให้กับบุคคลอื่นในระบอบทะเบียนและภาษีรถของกรมการขนส่งทางบก

กรณีที่ 3 ผู้ซื้อ หรือผู้ให้เช่าซื้อไม่คืนเงินตามกำหนดเวลา ให้จัดทำหนังสือส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนแจ้งแก่บุคคลดังกล่าวอีกครั้งว่าให้นำเงินตามจำนวนที่ได้รับมาส่งคืนแก่กรมสรรพสามิตภายในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันครบกำหนดหนังสือแจ้งฉบับแรก ภายใน 15 วัน นับแต่

วันที่ได้รับหนังสือแจ้งครั้งใหม่ และเมื่อได้รับเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนแล้ว ให้ออกใบเสร็จรับเงินให้แก่บุคคลดังกล่าวด้วย แล้วนำเงินที่ได้รับคืนส่งเข้าคลัง

กรณีที่ 4 เมื่อครบกำหนดให้คืนเงินแต่ผู้ให้เช่าซื้อและผู้ซื้อและผู้ให้เช่าซื้อนั้นมิได้นำเงินมาส่งคืน ให้ถือว่าบุคคลดังกล่าวไม่ประสงค์จะชำระเงินคืน ให้กับทางราชการ ให้ส่งใช้ค่าขอใช้สิทธิ พร้อมดอกเบี้ยที่ยังค้างทั้งหมดมาที่กรมบัญชีกลาง เพื่อดำเนินการฟ้องร้องติดตามเงินจำนวนดังกล่าวต่อไป

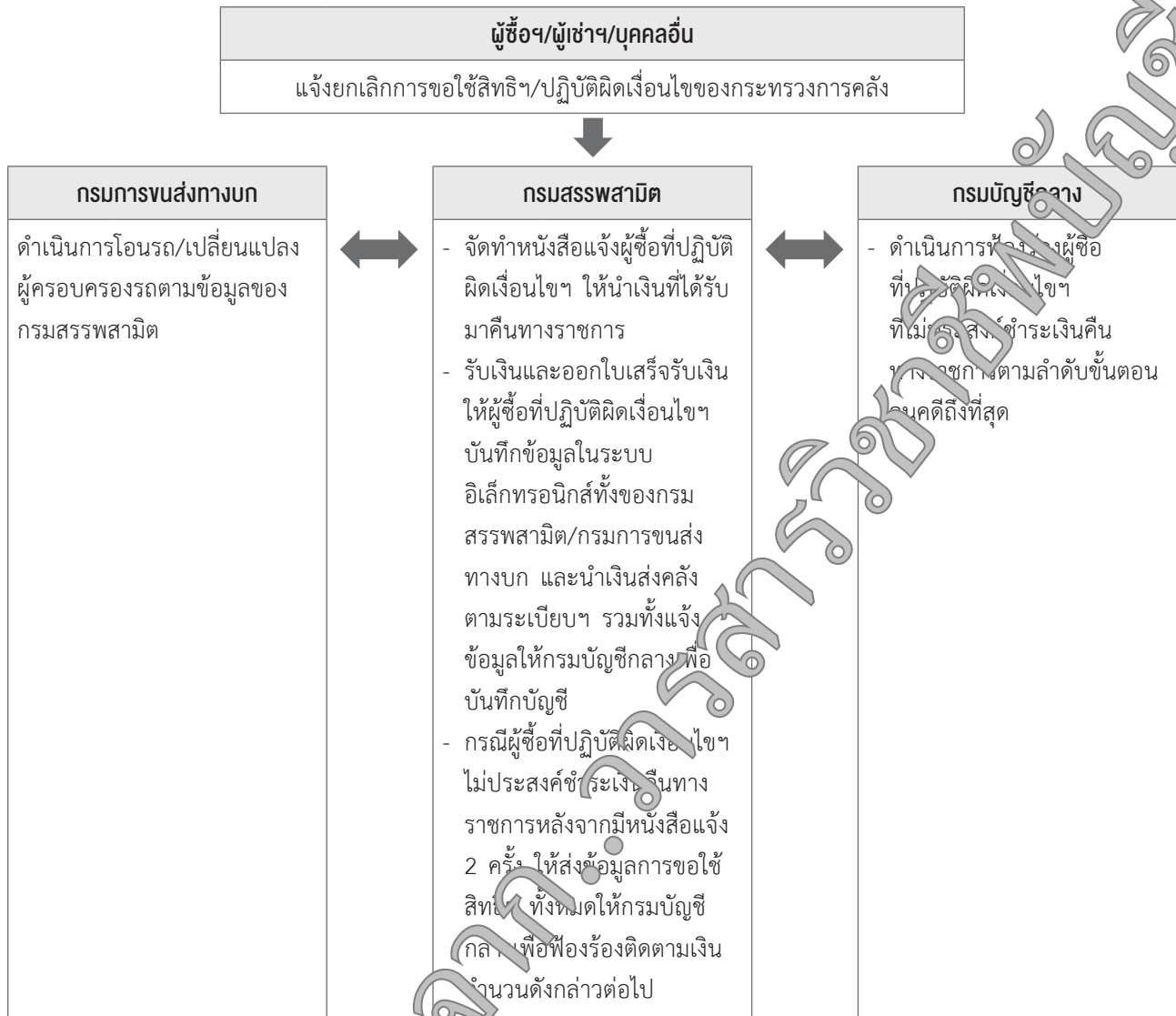
• กรมบัญชีกลาง

- เมื่อได้รับข้อมูลการรับคืนเงินจากกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด โดยกรมสรรพสามิตได้นำเงินดังกล่าวเป็นเงินเบิกเกินส่งคืนตาม กรณีที่ 2 และกรณีที่ 3 บันทึกบัญชีการรับเงินเบิกเกินส่งคืนจากกรมสรรพสามิต

- เมื่อได้รับแจ้งรายชื่อผู้ไม่ประสงค์จะชำระเงินคืน ให้กับทางราชการ พร้อมข้อมูลที่เข้าระบบงานความรับผิดชอบละเมิดและแพ่งของกรมบัญชีกลางจากกรมสรรพสามิต ตามกรณีที่ 4 ให้ดำเนินการตามลำดับขั้นตอนจนคดีถึงที่สุด (ดำเนินคดีเพื่อบังคับให้ผู้ซื้อที่ปฏิบัติผิดเงื่อนไข ชำระเงินคืนแก่ทางราชการ)

• กรมการขนส่งทางบก

การโอนรถหรือการเปลี่ยนแปลงผู้ครอบครองรถสำหรับที่ได้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรกให้กับบุคคลอื่น จะไม่สามารถดำเนินการได้ โดยระบบจะไม่ทำการบันทึกข้อมูลให้ เว้นแต่จะเข้าหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ซึ่งกรมสรรพสามิตจะดำเนินการยกเลิกการห้ามโอนผ่านโปรแกรมอัตโนมัติ กรมการขนส่งทางบกจึงจะดำเนินการโอนรถหรือเปลี่ยนแปลงผู้ครอบครองได้ กรณีมีการขอดำเนินการทางทะเบียนอื่น ๆ ที่มิใช่การเปลี่ยนแปลงผู้ครอบครองรถสามารถดำเนินการได้ตามปกติ เช่น การเปลี่ยนหมายเลขรถ การย้ายรถ การ



ภาพที่ 2 กระบวนการติดตามเรียกเงินคืนกรณีผู้ซื้อปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด
ที่มา: สำนักงานกำกับและพัฒนากิจการตรวจสอบภาครัฐ กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง, 2556

เปลี่ยนประเภทรถ การเปลี่ยนสีรถ การเปลี่ยนเครื่องยนต์รถ การแก้ไขชื่อ-นามสกุล ที่อยู่ของผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อ เป็นต้น หลังจากสิ้นสุดการเช่าแล้ว กรมสรรพสามิตแจ้งว่ามีผู้ยื่นคำขอใช้สิทธิที่มีคุณสมบัติเข้าเกณฑ์ทั้งสิ้นจำนวน 1,244,905 ราย คิดเป็นเงินภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ต้องจ่ายคืน 91,118 ล้านบาท (<http://www.thairath.co.th/content/420576>: สืบค้นวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2557)

จะเห็นได้ว่ามาตรการดังกล่าวได้รับความสนใจจากประชาชนเป็นจำนวนมาก รถยนต์ที่ผลิตขึ้นเพื่อจำหน่ายตามนโยบายรถคันแรกต้องเสียภาษีสรรพสามิตรถยนต์ก่อน หลังจากนั้นผู้ซื้อจึงจะได้รับภาษีที่เรียกเก็บจากหน้าโรงอุตสาหกรรมคั้น การผลิตรถยนต์มากขึ้นย่อมทำให้กรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษี

รถยนต์ได้จำนวนมากขึ้น จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นนี้ย่อมส่งผลให้จำนวนแบตเตอรี่ และเครื่องปรับอากาศซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของรถยนต์ใหม่เพิ่มสูงขึ้นด้วย นอกจากนี้ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นน่าจะทำให้การใช้น้ำมันเพิ่มมากขึ้น ผู้วิจัยจึงตั้งสมมติฐานเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิตรถยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ดังนี้

- สมมติฐานที่ 1:** กรมสรรพสามิตเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในช่วงนโยบายรถคันแรกได้สูงกว่าก่อนช่วงมีนโยบาย
- สมมติฐานที่ 2:** กรมสรรพสามิตเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันช่วงนโยบายรถคันแรกได้สูงกว่าก่อนช่วงมีนโยบาย
- สมมติฐานที่ 3:** กรมสรรพสามิตเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่ช่วงนโยบายรถคันแรกได้สูงกว่าก่อนช่วงมีนโยบาย
- สมมติฐานที่ 4:** กรมสรรพสามิตเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตเครื่องปรับอากาศช่วงนโยบายรถคันแรกได้สูงกว่าก่อนช่วงมีนโยบาย

วิธีการวิจัยและการรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยใช้ข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งเป็นแหล่งข้อมูลที่ได้จากหนังสือ เอกสาร บทความ และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ในการศึกษาผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ น้ำมัน แบตเตอรี่ และเครื่องปรับอากาศในช่วงที่โครงการรถคันแรก ข้อมูลจำนวนรถจดทะเบียนทั้งหมดรวบรวมจากกรมการขนส่งทางบก รถจดทะเบียนใหม่เหล่านี้เป็นรถทั้งที่อยู่ในนโยบายรถคันแรกและรถนอกนโยบาย เช่นเดียวกับรายได้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ น้ำมัน แบตเตอรี่ และเครื่องปรับอากาศ ที่รวบรวมจากกรมสรรพสามิต เป็นภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจาก

สินค้าประเภทนั้นทั้งหมด ไม่ได้จำแนกเฉพาะที่เกี่ยวเนื่องกับรถคันแรก

ระยะเวลาของโครงการรถคันแรก

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2521 ตามมาตรา 10 ภายใต้บังคับมาตรา 11 วรรคสอง มาตรา 12 วรรคสอง และมาตรา 13 กำหนดว่า การรับผลิตในอันจะต้องเสียภาษีสำหรับสินค้าที่ผลิตขึ้นในราชอาณาจักร ถ้าสินค้าอยู่ในโรงอุตสาหกรรม ให้ถือว่า การรับผลิตในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่ยื่นคำออกจากโรงอุตสาหกรรม สินค้ารถยนต์ที่อยู่ในข่ายต้องเสียภาษีสรรพสามิตจะมีภาระภาษีเกิดขึ้นเมื่อผลสำเร็จและนำออกจากโรงงานเพื่อส่งมอบให้ผู้ซื้อสินค้า ดังนั้น รายได้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามนโยบายรถคันแรกควรสร้างรายได้ภาษีสรรพสามิตให้กับรัฐในช่วงเวลาตั้งแต่เริ่มโครงการเดือนกันยายน พ.ศ. 2554 จนถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2557 ซึ่งเป็นวันสิ้นสุดโครงการหรือวันสุดท้ายของการส่งมอบรถยนต์ อย่างไรก็ตามในเดือนกันยายน พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นวันสิ้นปีงบประมาณ 2556 อธิบดีกรมสรรพสามิตได้เปิดเผยว่า มีการส่งมอบรถยนต์ตามนโยบายรถคันแรกแล้วมากกว่าหนึ่งล้านคัน (<http://www.komchadluek.net> วันที่ 17 กันยายน 2556: สืบค้นวันที่ 14 พฤศจิกายน 2557) หรือคิดเป็น มากกว่าร้อยละ 90 ของจำนวนรถยนต์ตามนโยบายรถคันแรก งานวิจัยนี้จึงกำหนดให้ช่วงเวลาการทดสอบผลกระทบของนโยบายรถคันแรกของภาษีสรรพสามิตรถยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องคือ ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2554 จนถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2556 เนื่องจากมีจำนวนรถยนต์จำนวนเล็กน้อยเท่านั้นที่จะมีการส่งมอบหลังจากกันยายน พ.ศ. 2556 ส่วนข้อมูลที่เก็บตามปีงบประมาณ ซึ่งมีระยะเวลาครอบคลุมตั้งแต่เดือนตุลาคมจนถึงกันยายนของทุกปี ทำให้โครงการรถคันแรกมีช่วงเวลาคร่อมกับปีงบประมาณ 2554 อยู่ประมาณครึ่งเดือน ซึ่งถือเป็นช่วงเวลาค่อนข้างสั้นและเป็นช่วงของการเริ่มต้นโครงการจึงยังไม่น่าจะมีจำนวนมากนัก ผู้วิจัยจึงจะถือว่าช่วงดำเนิน

โครงการคือ ปีงบประมาณ 2555 และ 2556

เพื่อทดสอบว่านโยบายลดคันแรกส่งผลกระทบต่อรายได้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องหรือไม่ ผู้วิจัยจะเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยรายเดือนในช่วงเวลาโครงการลดคันแรก กับรายได้เฉลี่ยในช่วงเวลาก่อนโครงการ เนื่องจากช่วงเวลาโครงการลดคันแรกคือ 25 เดือน จึงจะใช้ข้อมูลรายได้สรรพสามิตรายเดือนเป็นเวลา 25 เดือน ก่อนหน้าโครงการลดคันแรก หรือระยะเวลาตั้งแต่เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2552 จนถึงสิงหาคม พ.ศ. 2554 สำหรับการคำนวณรายได้สรรพสามิตเฉลี่ยช่วงก่อนเริ่มโครงการ เช่นเดียวกับใช้ข้อมูลปีงบประมาณสำหรับช่วงการดำเนินโครงการ เดือนสิงหาคมเป็นช่วงปลายปีงบประมาณ ประกอบกับข้อจำกัดด้านข้อมูลตามปีงบประมาณ ผู้วิจัยจึงจะใช้ข้อมูลประจำปีงบประมาณ 2553 และ 2554 เป็นข้อมูลสำหรับช่วงก่อนเวลาดำเนินโครงการลดคันแรก

ผลการศึกษา

จำนวนรถจดทะเบียนใหม่และภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในช่วงของการดำเนินนโยบาย

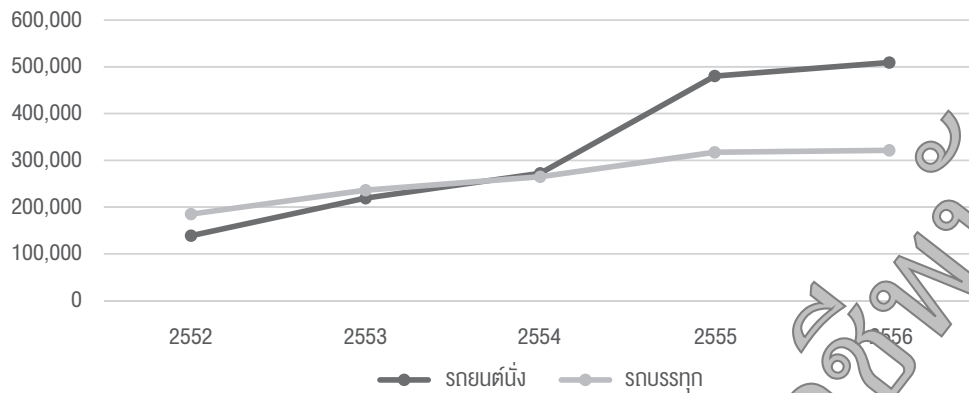
ตารางที่ 1 แสดงข้อมูลจำนวนรถจดทะเบียนใหม่จากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรวมทั้งรถยนต์ตามนโยบายลดคันแรกและรถอื่น จะเห็นว่าในปีงบประมาณ 2555 และ

2556 ซึ่งเป็นช่วงการดำเนินการตามนโยบายนั้น จำนวนรถจดทะเบียนใหม่มีจำนวนสูงถึง 797,680 คันในปี พ.ศ. 2555 และ 830,655 คันในปี พ.ศ. 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนใหม่ในปี พ.ศ. 2552 และ 2553 ที่มีเพียงประมาณสามแสนถึงห้าแสนคันเท่านั้น เพื่อให้เห็นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจน จึงปรับจำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่ปี พ.ศ. 2552 เป็น 100% และจำนวนรถของปีอื่นจะเป็นร้อยละของปีฐาน จะเห็นแนวโน้มการเพิ่มขึ้นที่พุ่งสูงขึ้นในช่วงระยะเวลาดำเนินนโยบาย กล่าวคือ จำนวนรถจดทะเบียนในปี พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2556 คิดเป็นร้อยละ 247 และร้อยละ 257 ในขณะที่ปี พ.ศ. 2553 และปี พ.ศ. 2554 จำนวนรถจดทะเบียนใหม่คิดเป็นเพียงร้อยละ 141 และร้อยละ 166 ของปีฐานตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ารถยนต์จดทะเบียนใหม่ในปี พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2556 เพิ่มมากกว่าปี พ.ศ. 2552 ถึง 1.47 เท่าและ 1.57 เท่า ต่างจากปี พ.ศ. 2553 และ พ.ศ. 2554 ที่เพิ่มขึ้นเพียง 0.41 และ 0.66 เท่าเท่านั้น หากจำแนกรถจดทะเบียนใหม่ออกเป็นรถยนต์นั่งและรถบรรทุก จะเห็นว่าจำนวนรถจดทะเบียนใหม่ที่เพิ่มสูงขึ้นนั้นส่วนใหญ่มาจากรถยนต์นั่ง นั่นคือ จำนวนรถยนต์นั่งในปีงบประมาณ 2555 และ 2556 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 เท่ากับ 2.46 และ 2.67 เท่าจากปี พ.ศ. 2552 ในขณะที่

ตารางที่ 1 จำนวนรถจดทะเบียนใหม่

ปีงบประมาณ	รถจดทะเบียนใหม่					
	รถยนต์นั่ง	เทียบกับ 2552	รถบรรทุก	เทียบกับ 2552	รวม	เทียบกับ 2552
2552	138,721	100%	184,788	100%	323,516	100%
2553	218,934	158%	236,116	128%	455,050	141%
2554	272,150	196%	264,797	143%	536,947	166%
2555	480,430	346%	317,250	172%	797,680	247%
2556	509,222	367%	321,433	174%	830,655	257%

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



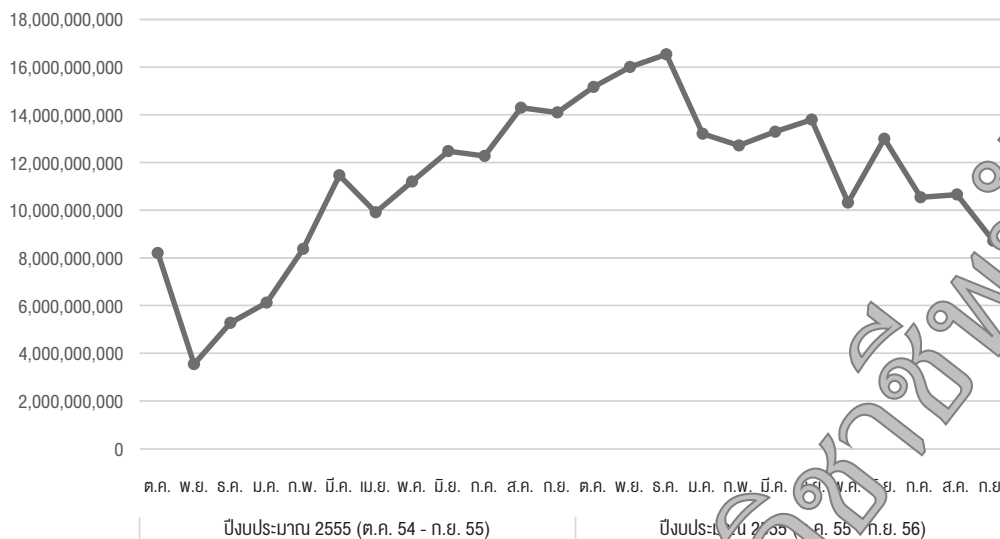
ภาพที่ 3 กราฟแสดงจำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่ ในปีงบประมาณ 2552-2556

จำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนใหม่ในแต่ละปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ถึงปี พ.ศ. 2556 มีการเพิ่มขึ้นไม่ถึง 1 เท่าจากปี พ.ศ. 2552 การเพิ่มขึ้นของรถในช่วงของการดำเนินนโยบายรถคันแรกระหว่างรถยนต์นั่งและรถกระบะจะเห็นได้ชัดเจนจากภาพที่ 3 ที่แสดงความเคลื่อนไหวของจำนวนรถจดทะเบียนใหม่ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2552 ถึง 2556 ซึ่งชี้ให้เห็นการเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วของรถยนต์นั่งในปี พ.ศ. 2555 และค่อนข้างนิ่งในปี พ.ศ. 2556 แตกต่างจากรถบรรทุกหรือรถกระบะที่อัตราการเพิ่มขึ้นระหว่างปีค่อนข้างสม่ำเสมอ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 จนถึงปี พ.ศ. 2556

ถึงแม้ว่ารถจดทะเบียนใหม่ทั้งหมดจะกล่าวมิใช่รถตามโครงการรถคันแรก แต่จำนวนรถจดทะเบียนใหม่ที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงระยะเวลาดำเนินโครงการ ประกอบกับจำนวนประชาชนที่ขอยื่นใช้สิทธิถึง 1.25 ล้านรายแสดงให้เห็นว่านโยบายรถคันแรกน่าจะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลให้มีรถจดทะเบียนใหม่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าของรถยนต์นั่งอาจมีสาเหตุจากภาษีสรรพสามิตของรถยนต์นั่งที่เสียได้รับคืนสูงกว่ารถกระบะ กล่าวคือรถกระบะมีสิทธิได้รับภาษีคืนตั้งแต่ 6,000 บาทจนถึง 21,000 บาท ในขณะที่รถยนต์นั่งมีสิทธิได้รับภาษีคืนตั้งแต่ 52,000 บาทจนถึง 100,000 บาท (<https://firstcar.excise.go.th/>: สืบค้นเมื่อ 1 กรกฎาคม 2557) จึงทำให้

มีการซื้อรถยนต์นั่งเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วงโครงการรถคันแรก ซึ่งยังเกิดดังกล่าวดังสอดคล้องกับการเปิดเผยของกรรมาธิการสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับข้อมูลรถคันแรกที่เกี่ยวข้องนโยบายนั้นคือ กลุ่มรถยนต์นั่งมีจำนวนสูงที่สุดคือ 337,989 คัน ถัดมาคือ รถปิกอัพ 258,693 คัน รถปิกอัพ 4 ประตู 257,408 คัน และอื่นๆ 2,201 คัน (www.bangkokbiznews.com วันที่ 14 มกราคม 2556: สืบค้นเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2557)

จากข้อมูลรถจดทะเบียนใหม่ที่ชี้ให้เห็นถึงจำนวนรถที่เพิ่มมากขึ้นจากโครงการรถคันแรก ซึ่งเป็นข้อมูลประจำปีงบประมาณ เมื่อพิจารณาถึงรายได้ภาษีสรรพสามิตที่เก็บได้จริงรายเดือนในช่วงเวลาดังกล่าว ดังแสดงในภาพที่ 4 จะเห็นว่าภาษีสรรพสามิตรถยนต์มีจำนวนลดน้อยลงในช่วงไตรมาสแรกของการดำเนินการนโยบายรถคันแรก อันเกิดจากสาเหตุน้ำท่วมใหญ่ปลายปี พ.ศ. 2554 ที่ส่งผลกระทบต่อโรงงานผลิตรถยนต์ไม่สามารถผลิตรถยนต์ได้ แต่หลังจากนั้นเมื่อบริษัทผลิตรถยนต์กลับมาผลิตรถยนต์ได้แล้วรายได้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงประมาณเดือนธันวาคม พ.ศ. 2555 และเริ่มลดลงเป็นลำดับจนถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นช่วงเวลาสิ้นปีงบประมาณ 2556 ถึงแม้ตัวเลขการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามภาพที่ 4 จะเป็นภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากรถยนต์ทุก



ภาพที่ 4 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้ารถยนต์ ในช่วงที่มีโครงการรถยนต์คันแรก

ประเภท ไม่ใช่เฉพาะรถยนต์ตามนโยบายรถคันแรกก็ตาม แต่รูปแบบการจัดเก็บภาษีที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงของการดำเนินนโยบาย น่าจะสะท้อนให้เห็นว่า ภาษีสรรพสามิตรยนต์ที่เก็บได้สูงขึ้นน่าจะเป็นผลจากนโยบายรถคันแรกที่ทำให้มีการซื้อรถยนต์เพิ่มมากขึ้นนั่นเอง

การทดสอบสมมติฐาน

การทดสอบสมมติฐานว่ากรมสรรพสามิตเก็บภาษีสรรพสามิตรยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้เพิ่มสูงขึ้น

จากนโยบายรถคันแรกหรือไม่ โดยใช้ paired sample t-test ผลปรากฏดังตาราง 2 คือ กรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์รายเดือนได้เฉลี่ยเท่ากับ 11,252.52 ล้านบาทในช่วงระยะเวลา 25 เดือนของนโยบายรถคันแรก สูงกว่าภาษีที่จัดเก็บในช่วงระยะเวลา 25 เดือนก่อนมีโครงการเป็นจำนวนเงินเท่ากับ 4,485.32 ล้านบาท เป็นความแตกต่างที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ถึงแม้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรยนต์จะมีจำนวนสูงกว่าในช่วงของการดำเนินโครงการ แต่ภาษีสรรพสามิต

ตารางที่ 2 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเฉลี่ยรายเดือน

ประเภทสินค้า	กรมสรรพสามิตเฉลี่ยรายเดือน (ล้านบาท)			t-statistics	df	p-value
	ช่วงก่อนโครงการ ส.ค. 52 - ส.ค. 54	ช่วงโครงการ ก.ย. 54 - ก.ย. 56	ผลต่าง			
รถยนต์	6,767.20	11,252.52	4,485.32	5.427	24	0.000
น้ำมัน	10,825.53	4,983.41	(5,842.13)	-7.519	24	0.000
แบตเตอรี่	115.75	116.75	1.00	0.31	24	0.759
เครื่องปรับอากาศ	113.03	70.64	(42.39)	-5.384	24	0.000

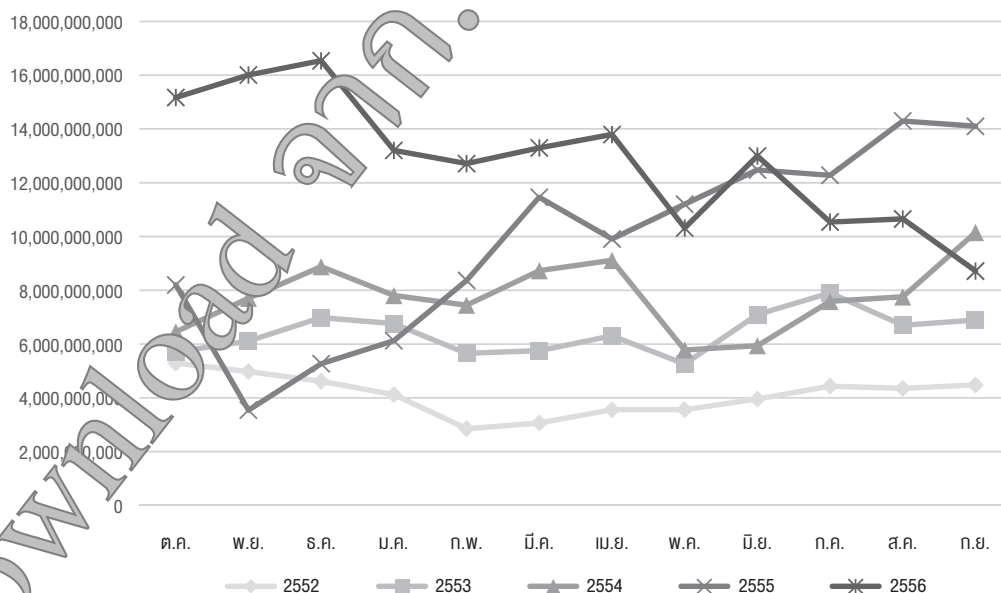
ที่จัดเก็บสำหรับน้ำมัน และแบตเตอรี่กลับส่งผลตรงข้าม นั่นคือ กรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษีสินค้าดังกล่าวในช่วงของนโยบายรถคันแรกได้น้อยกว่าช่วงก่อนมีโครงการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% สำหรับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่ การจัดเก็บภาษีช่วงก่อนและหลังนโยบายรถคันแรกเฉลี่ยใกล้เคียงกัน มีความแตกต่างกันเพียง 1 ล้านบาท ซึ่งเป็นความแตกต่างที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ข้อมูลดังกล่าวสนับสนุนเฉพาะสมมุติฐานที่ 1 ว่าภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่จัดเก็บในช่วงการดำเนินโครงการตามนโยบายรถคันแรกมีจำนวนสูงกว่าภาษีที่จัดเก็บก่อนช่วงโครงการ หรืออาจกล่าวได้ว่า ข้อมูลการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรายเดือนไม่สามารถสรุปได้ว่า นโยบายรถคันแรกส่งผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

เนื่องจากภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าเช่น น้ำมัน ได้รับผลกระทบจากมาตรการช่วยเหลือประชาชนของรัฐบาลเป็นระยะ ในช่วงเวลาต่าง ๆ กัน ซึ่งอาจส่งผลให้อุตสาหกรรมจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเฉลี่ยรายเดือนตามตารางที่ 2 เป็นค่าเฉลี่ย

ที่เกิดจากทั้งปัจจัยนโยบายรถคันแรกและปัจจัยอื่น ๆ ดังนั้น เพื่อเป็นการควบคุมมาตรการแทรกแซงจากรัฐบาล ผู้วิจัยจะวิเคราะห์รูปแบบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรายเดือนสำหรับรถยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ของปีงบประมาณ 2552 ถึง 2556 โดยเปรียบเทียบรูปแบบการจัดเก็บภาษีสินค้าต่าง ๆ ว่ามีรูปแบบคล้ายคลึงกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามที่ปรากฏในภาพที่ 5 วิเคราะห์ย้อนชัดจนถึงผลกระทบจากนโยบายรถคันแรกหรือไม่

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์

เมื่อวิเคราะห์ถึงภาษีสรรพสามิตสินค้ารถยนต์ที่เก็บได้จริง จากจำนวนรถยนต์ทั้งหมด ซึ่งรวมถึงรถประเภทที่ไม่เข้าเงื่อนไขรถยนต์คันแรกด้วย เนื่องจากการจัดเก็บภาษีของกรมสรรพสามิตไม่ได้แยกประเภทตามความจุกระบอกสูบ จึงไม่สามารถแยกประเภทรถยนต์ที่เข้าเงื่อนไขและไม่เข้าเงื่อนไขรถยนต์คันแรกได้ จากภาพที่ 5 จะเห็นว่า ในปีงบประมาณก่อนที่มีโครงการรถคันแรกหรือปีงบประมาณ 2552 ถึง 2554 มีการจัดเก็บภาษีได้ใน



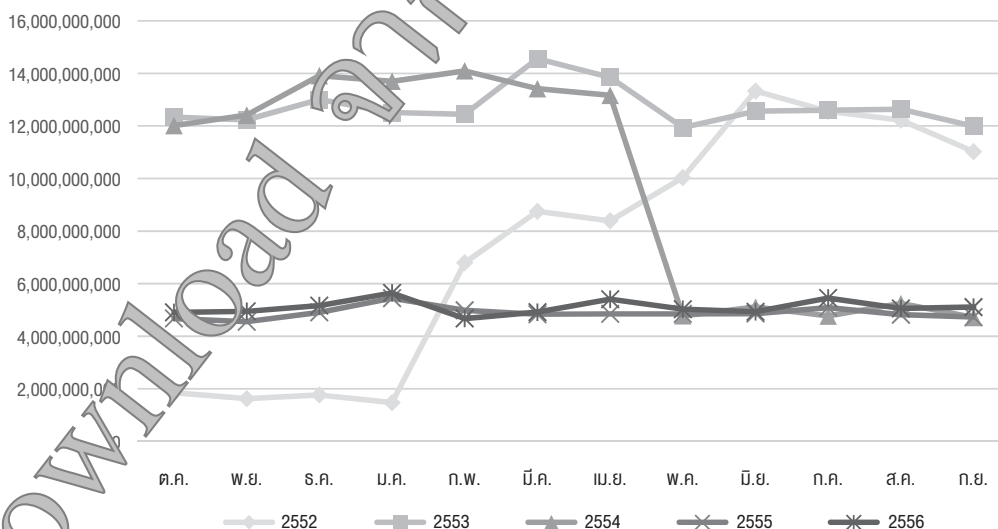
ภาพที่ 5 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้ารถยนต์ ในปีงบประมาณ 2552-2556

จำนวนที่ใกล้เคียงกันและสม่ำเสมอตลอดปี แต่เมื่อมีโครงการรถยนต์คันแรกซึ่งเริ่มต้นในช่วงปลายปีงบประมาณ 2554 (กันยายน พ.ศ. 2554) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้ารถยนต์ในเดือนกันยายนมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2554 และลดน้อยลงในช่วงเดือนตุลาคม จนถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2554 เนื่องจากน้ำมันใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อโรงงานรถยนต์ต้องปิดสายการผลิต และกลับมาผลิตได้อีกครั้งหลังจากนั้น ทำให้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องจนถึงสิ้นไตรมาสแรกของปีงบประมาณ 2556 (ธันวาคม พ.ศ. 2555) หลังจากนั้นยอดการจัดเก็บภาษีลดลงเป็นลำดับจนกระทั่งถึงปลายปีงบประมาณ 2556 (กันยายน พ.ศ. 2556) เนื่องจากเป็นช่วงที่ใกล้สิ้นสุดโครงการรถยนต์คันแรกแล้ว ทำให้ยอดการผลิตรถยนต์ในช่วงนี้ชะลอตัว จนทำให้ยอดเก็บภาษีสรรพสามิตกลับมาสู่ระดับใกล้เคียงกับภาษีที่จัดเก็บในปีงบประมาณ 2552 ถึง 2554 เมื่อผนวกกับการวิเคราะห์เชิงสถิติข้างต้น จะเห็นว่านโยบายรถยนต์คันแรกส่งผลให้กรมสรรพสามิตเก็บภาษีจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น หลังจากสิ้นสุดโครงการ ปริมาณรถยนต์

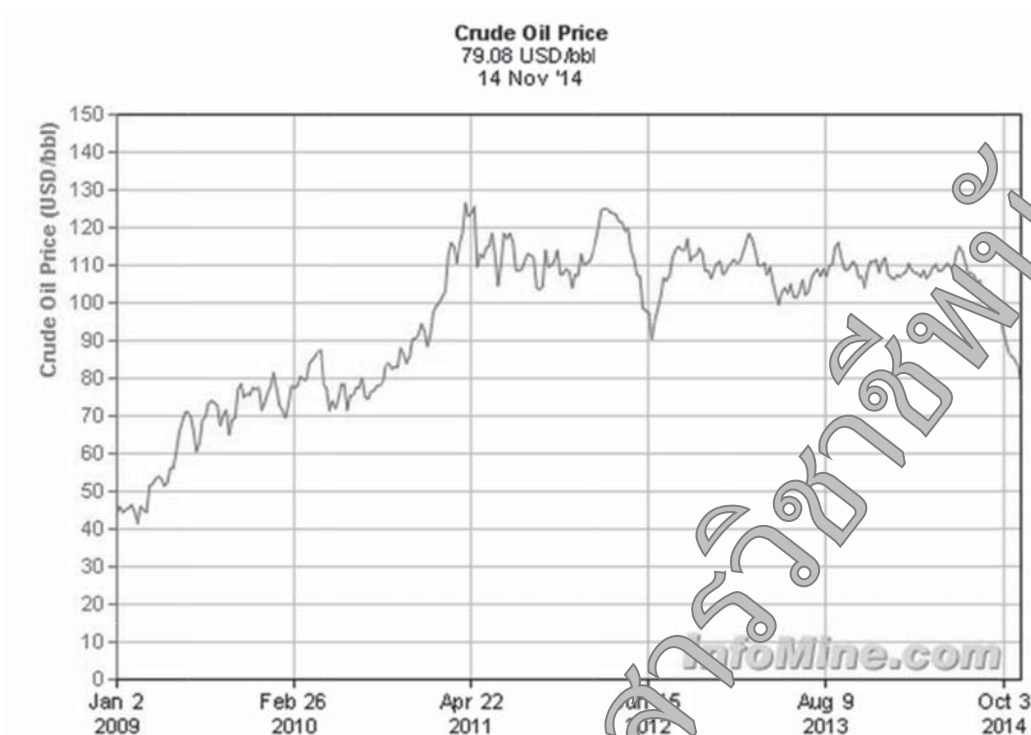
ที่ผลิตกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ทำให้เม็ดเงินภาษีจากรถยนต์อยู่ในระดับเดียวกับกับช่วงที่ไม่มีโครงการ

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน

เนื่องจากข้อมูลภาษีสรรพสามิตน้ำมันครอบคลุมทั้งภาคอุตสาหกรรมและภาคขนส่ง จึงไม่สามารถแยกรายได้ทางภาษีสำหรับน้ำมันที่ใช้ในภาคขนส่งได้อย่างไรก็ตามจากภาพที่ 6 ซึ่งเป็นภาพรวมของภาษีสรรพสามิตน้ำมัน พบว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าน้ำมัน มีการปรับขึ้นลงตลอดเวลา เนื่องจากผลกระทบจากราคาน้ำมันของตลาดโลก และการประกาศปรับขึ้น/ลดอัตราภาษีน้ำมันจากรัฐบาล ตัวอย่างเช่น การจัดเก็บภาษีน้ำมันตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2552 ปรับตัวสูงขึ้นอย่างชัดเจนและต่อเนื่องไปจนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2552 เป็นผลจากการสิ้นสุดนโยบายรัฐบาลที่ปรับลดอัตราภาษีน้ำมันดีเซลลงลิตรละ 2.300 บาท แก๊สโซฮอล์ ลิตรละ 3.300 บาท และไบโอดีเซลลิตรละ 2.100 บาท จาก 6 มาตรการในเดือนธันวาคมเพื่อคนไทยทุกคน ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 25



ภาพที่ 6 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าน้ำมัน ในปีงบประมาณ 2552-2556



ภาพที่ 7 ราคาน้ำมันดิบโลก
ที่มา: InvestmentMine Website

กรกฎาคม พ.ศ. 2551 ถึงวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2552 (รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต, 2552) ผลปรากฏว่าราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้นตั้งแต่ต้นปี มกราคม พ.ศ. 2552 (2009) ตามภาพที่ 7

นอกจากนี้ รายได้ภาษีสรรพสามิตสินค้าน้ำมันลดลงอย่างชัดเจนในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554 เนื่องจากคณะรัฐมนตรีมีมติให้ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตดีเซลลงจากลิตรละ 5.310 บาท เหลือลิตรละ 0.005 บาท เมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2554 และมีผลตั้งแต่วันที่ 21 เมษายน – 30 กันยายน พ.ศ. 2554 (รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต, 2554) จัดทำภาษีน้ำมันที่ลดลงนี้มีการขยายมาตรการต่อเนื่องจนถึงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2555 ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิตฉบับที่ 1-250 ทำให้ยอดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันมียอดค่อย ๆ ข้างคงที่ตลอดปีงบประมาณ 2555 รายได้สรรพสามิต

น้ำมันยังอยู่ในระดับเดิมต่อเนื่องมาจนถึงปีงบประมาณ 2556 ถึงแม้จะสิ้นสุดมาตรการแล้วก็ตาม เพราะว่ามีการใช้ NGV และ LPG ทดแทนเบนซินเพิ่มมากขึ้น และ NGV ยังเป็นเชื้อเพลิงที่ได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิต (รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต, 2556)

เนื่องจากน้ำมันเป็นสินค้าที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยเศรษฐกิจมหภาคหลายปัจจัย และจากนโยบายภาครัฐที่มีการลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันในช่วงใกล้เคียงกับนโยบายรถคันแรก จึงส่งผลให้รายได้สรรพสามิตก่อนมีนโยบายรถคันแรกสูงกว่าช่วงมีนโยบาย แต่การวิเคราะห์ภาษีที่จัดเก็บรายเดือนในช่วงของนโยบายรถคันแรกที่มีอัตราภาษีเท่ากัน ไม่พบรูปแบบการจัดเก็บภาษีที่สอดคล้องกับปริมาณรถที่เพิ่มสูงขึ้นจากนโยบายรถคันแรกแต่ประการใด จึงสรุปได้ว่า นโยบายรถคันแรกไม่ทำให้กรมสรรพสามิตเก็บภาษีจากน้ำมันได้เพิ่มสูงขึ้น สาเหตุอาจมาจากน้ำมันที่ใช้

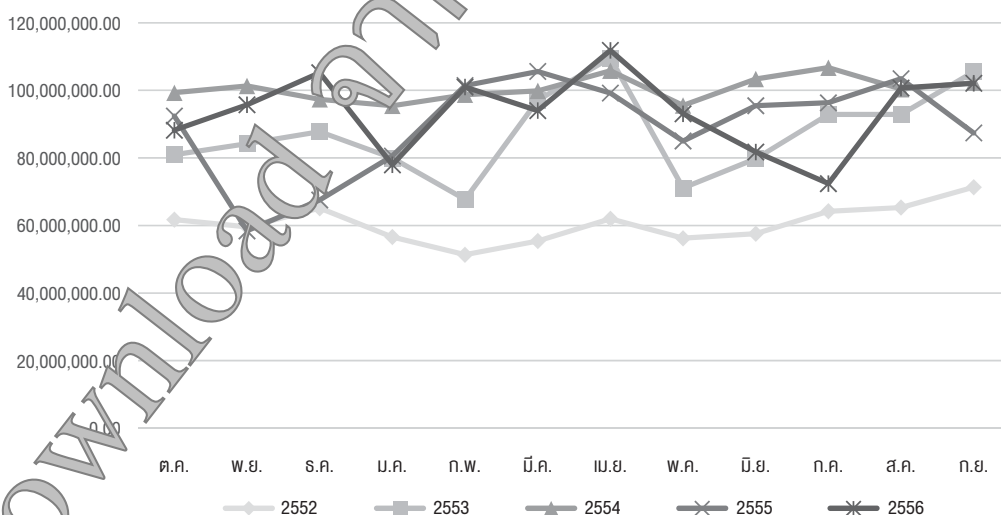
สำหรับรถยนต์ตามนโยบายเป็นสัดส่วนเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปริมาณการใช้น้ำมันของประเทศไทยที่นอกเหนือจากการขนส่งแล้วยังรวมน้ำมันที่ใช้ในอุตสาหกรรมอีกด้วย หรืออาจมีสาเหตุจากการซื้อรถยนต์คันแรกเป็นเพียงการนำความต้องการซื้อรถยนต์ในอนาคตมาใช้เนื่องจากแรงจูงใจทางภาษีส่งผลให้มีการซื้อรถยนต์เพิ่ม แต่ไม่ได้เพิ่มการใช้รถยนต์ในท้องถนน

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่

ภาพที่ 8 แสดงการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่ ในปีงบประมาณ 2552 ถึง 2556 จะเห็นว่าภาษีจากสินค้าแบตเตอรี่ค่อนข้างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี และมีจำนวนใกล้เคียงกันตั้งแต่ปีงบประมาณ 2553 เป็นต้นมาจนถึงปี พ.ศ. 2556 ในช่วงต้นปีงบประมาณ 2554 หรือเดือนตุลาคม พ.ศ. 2554 ยอดจัดเก็บภาษีสรรพสามิตลดลงและเพิ่มสูงขึ้น หลังจากเดือนพฤศจิกายน แสดงให้เห็นผลกระทบจากน้ำท่วมใหญ่ที่นอกจากจะส่งผลต่อการผลิตรถยนต์แล้วยังส่งผลต่อการผลิตแบตเตอรี่รถยนต์อีกด้วย อย่างไรก็ตาม ถึงแม้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่จะเพิ่มสูงขึ้น

หลังจากน้ำท่วมใหญ่ แต่ก็ได้มีการเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับรถยนต์ แสดงให้เห็นว่านโยบายรถยนต์คันแรกมีได้ส่งผลให้มีการผลิตแบตเตอรี่เพิ่มสูงขึ้นแต่อย่างใด สอดคล้องกับการวิเคราะห์เชิงสถิติข้างต้นที่พบว่ารายได้จากการจัดเก็บภาษีแบตเตอรี่ก่อนและช่วงนโยบายรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เนื่องจากแบตเตอรี่รถยนต์จะมีอายุการใช้งานประมาณ 2 ปี ดังนั้น เจ้าของคันจะต้องมีการเปลี่ยนแบตเตอรี่เมื่อครบกำหนดการใช้งาน กล่าวคือ ในภาษีแบตเตอรี่ที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บ แบตเตอรี่จะรวมตลาดหลังการขาย (After Market) ด้วย เพราะรถยนต์ที่ออกจำหน่ายก่อนโครงการรถคันแรกจะต้องเปลี่ยนแบตเตอรี่เมื่อครบกำหนดอายุการใช้งานตามปกติ

รูปแบบการเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและแบตเตอรี่ที่เป็นสินค้าสิ้นเปลือง แสดงให้เห็นว่านโยบายรถยนต์คันแรกมิได้ส่งผลให้การใช้รถยนต์และแบตเตอรี่เพิ่มมากขึ้น หรือกล่าวอย่างหนึ่งคือ นโยบายรถยนต์คันแรกมิได้เพิ่มปริมาณการใช้รถยนต์ ถึงแม้จะมีการขายรถยนต์ในจำนวนที่มากขึ้น



ภาพที่ 8 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าแบตเตอรี่ ในปีงบประมาณ 2552-2556

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเครื่องปรับอากาศ

เมื่อพิจารณาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเครื่องปรับอากาศในช่วงของนโยบายรถคันแรก จากภาพที่ 9 จะเห็นยอดจัดเก็บภาษีที่ลดลงในช่วงเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน พ.ศ. 2554 จากเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่ หลังจากนั้นมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนชะลอตัวในช่วงปลายปีงบประมาณ 2555 และยังคงระดับต่อไปจนถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2556 และลดลงเป็นลำดับจนสิ้นปีงบประมาณ 2556 ความเปลี่ยนแปลงของยอดจัดเก็บภาษีเครื่องปรับอากาศค่อนข้างคล้ายคลึงกับรูปแบบของภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ถึงแม้แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงจะไม่ชัดเจนเท่ารถยนต์ก็ตาม จึงอาจเป็นเครื่องชี้บ่งถึงผลกระทบจากนโยบายรถคันแรก ที่ทำให้มีการผลิตเครื่องปรับอากาศในรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นสำหรับจำนวนรถยนต์ที่ผลิตมากขึ้นตามนโยบายรถคันแรก

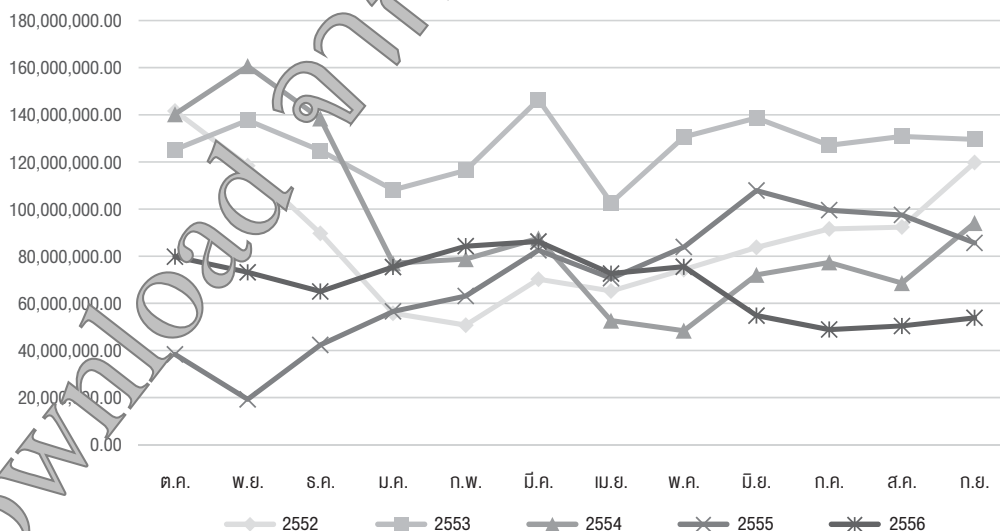
อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์เชิงสถิติชี้ให้เห็นว่า การจัดเก็บภาษีเครื่องปรับอากาศก่อนมีนโยบายรถคันแรกสูงกว่าช่วงมีนโยบายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สาเหตุอาจเกิดจากยอดจัดเก็บดังกล่าวเป็นยอดรวมของภาษีสรรพสามิตเครื่อง

ปรับอากาศชนิดที่ใช้กับอาคารสำนักงานและบ้านพักอาศัย และเครื่องปรับอากาศในรถยนต์ด้วย

ผลกระทบของนโยบายรถคันแรกต่อภาษีสรรพสามิต

จากการวิเคราะห์ด้วย paired samples t-test และแนวโน้มการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต รายเดือนตามที่ได้กล่าวมาแล้ว แสดงให้เห็นว่านโยบายรถคันแรกส่งผลให้กรมสรรพสามิตจัดเก็บรายได้ภาษีสูงขึ้นอย่างชัดเจนสำหรับรถยนต์ และอาจจะส่งผลให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเครื่องปรับอากาศเพิ่มขึ้นเล็กน้อย แต่ไม่ส่งผลต่อการจัดเก็บรายได้จากน้ำรั่วและเบ็ดเตล็ด

เพื่อให้เห็นถึงผลกระทบที่เป็นจำนวนเงินจากนโยบายรถคันแรก ตาราง 9 แสดงให้เห็นว่าปีงบประมาณ 2555 และ 2556 มีรายได้สรรพสามิตรถยนต์รวมกันเท่ากับ 271,018.66 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากยอดจัดเก็บของปีงบประมาณ 2553 และ 2554 ซึ่งมีจำนวนรวมกันเท่ากับ 169,981.26 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นเท่ากับ 101,057.40 ล้านบาท ภาษีที่เรียกเก็บในช่วงของการดำเนินโครงการจำนวน 91,198 ล้านบาท เป็นภาษีที่ต้องจ่ายคืนผู้ซื้อที่



ภาพที่ 9 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าเครื่องปรับอากาศ ในปีงบประมาณ 2552-2556

ตารางที่ 3 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในปีงบประมาณ 2553 ถึง 2556

ประเภทสินค้า	การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต (ล้านบาท)					
	2553	2554	รวม 2 ปี	2555	2556	รวม 2 ปี
รถยนต์	77,201.61	92,759.65	169,961.26	117,144.65	153,874.01	271,018.66
น้ำมัน	152,825.11	117,911.28	270,736.39	61,061.24	63,532.07	124,593.31
เบตเตอร์	1,947.23	2,194.66	4,141.89	2,126.36	2,311.22	4,420.58
เครื่องปรับอากาศ	1,614.58	1,183.28	2,797.86	977.37	1,031.26	1,980.63
รวม	233,588.53	214,048.87	447,637.40	181,309.62	220,708.56	402,013.18

เข้าร่วมโครงการนโยบายรถยนต์คันแรก หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 90 ของภาษีที่เก็บได้มากขึ้น จะเห็นได้ว่านโยบายรถยนต์คันแรกมิได้ส่งผลให้รัฐบาลมีรายได้เพิ่มขึ้นจากภาษีสรรพสามิตในส่วนที่เก็บได้โดยตรงจากรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นจากรถยนต์ น้ำมัน เบตเตอร์ และเครื่องปรับอากาศ แต่มาตรการดังกล่าวถือเป็นมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่อาจส่งผลต่อภาษีในรูปแบบอื่นที่ต้องมีการศึกษาต่อไป

บทสรุป

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาถึงผลกระทบของโครงการรถยนต์คันแรกต่อการจัดเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตสินค้ารถยนต์ น้ำมัน เบตเตอร์ และเครื่องปรับอากาศ โดยเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถยนต์คันแรก พร้อมสอบถามข้อมูลเชิงลึกจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า โครงการรถยนต์คันแรกส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ทำให้ยอดจัดเก็บภาษีเฉลี่ยรายเดือนช่วงของการดำเนินโครงการมีจำนวนสูงกว่าช่วงก่อนหน้าโครงการ และอาจส่งผลให้เก็บภาษีเครื่องปรับอากาศได้มากขึ้นเล็กน้อย แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของน้ำมันและเบตเตอร์

ยอดจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันที่ค่อนข้างมีจำนวนคงที่ตลอดช่วงโครงการสะท้อนให้เห็นว่า การซื้อรถยนต์คันแรกจำนวนประมาณ 1.25 ล้านคันนั้น มิได้เพิ่มปริมาณ

การใช้น้ำมันของประเทศในองเลาดังกล่าว ซึ่งอาจมีสาเหตุจากการซื้อรถยนต์เพื่อจะแรงจูงใจทางภาษีทั้งที่ยังไม่มีความจำเป็นต้องซื้อรถยนต์ที่ซื้อไปจากโครงการรถยนต์คันแรกอาจไปซื้อรถยนต์คันแรกของครอบครัว ทำให้ไม่กระทบต่อปริมาณการใช้น้ำมัน ถ้าเป็นการดึงความต้องการรถในภาคนี้ในช่วงมาตรการจูงใจทางภาษี ก็จำเป็นต้องมีมาตรการเกี่ยวกับยอดขายรถในอนาคตที่อาจลดลง ข้อมูลการใช้น้ำมันที่คงที่ในช่วงโครงการรถยนต์คันแรกสอดคล้องกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเบตเตอร์ที่คงที่เช่นกัน สะท้อนให้เห็นถึงปริมาณการใช้รถยนต์มิได้เพิ่มตามจำนวนรถยนต์ที่ผลิตเพิ่ม เพราะเบตเตอร์เป็นสินค้าสิ้นเปลืองมีอายุการใช้งานจำกัด รถยนต์ไม่จำเป็นจะเป็นรถยนต์ใหม่หรือรถยนต์เก่าจำเป็นต้องเปลี่ยนเบตเตอร์เมื่อหมดอายุการใช้งานทั้งสิ้น

ข้อจำกัดงานวิจัย

จากที่ได้ทำการศึกษาผลกระทบโครงการรถยนต์คันแรกต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้ารถยนต์ น้ำมัน เบตเตอร์ และเครื่องปรับอากาศ พบว่า ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลแยกสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ใช้กับนโยบายรถยนต์คันแรก จึงทำให้การศึกษผลกระทบไม่สามารถเห็นได้อย่างชัดเจนว่าโครงการรถยนต์คันแรกมีผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีกรมสรรพสามิตอย่างไร นอกจากนี้การเก็บข้อมูลทางภาษี

สรรพสามิตสินค้ารถยนต์ไม่ได้เก็บข้อมูลแยกตามความจุ ครอบงุม (ซี.ซี.) ดังนั้นจึงได้ข้อมูลแต่ในภาพรวมแยก ตามประเภทรถยนต์เท่านั้น เช่นเดียวกับการเก็บภาษี สรรพสามิตสินค้าน้ำมัน กรมสรรพสามิตจะเก็บภาษีจากหน้า โรงอุตสาหกรรมซึ่งไม่สามารถแยกปริมาณการใช้ น้ำมัน ระหว่างภาคอุตสาหกรรม กับภาคขนส่งได้ และเป็นการ เก็บข้อมูลตามจำนวนเงิน ทำให้ไม่สามารถวิเคราะห์ถึง ผลกระทบของโครงการรถยนต์คันแรกที่มีต่อปริมาณการ ใช้ น้ำมันได้ในกรณีที่ราคาน้ำมันมีความผันผวน

เอกสารอ้างอิง

- กรมสรรพสามิต. (2552). รายงานประจำปีกรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2552. กรุงเทพฯ.
- กรมสรรพสามิต. (2553). รายงานประจำปีกรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2553. กรุงเทพฯ.
- กรมสรรพสามิต. (2554). รายงานประจำปีกรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2554. กรุงเทพฯ.
- กรมสรรพสามิต. (2554). ข้อมูลค่านิยามรถยนต์ใหม่คันแรก รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab). สืบค้นเมื่อ 1 กรกฎาคม 2557, จาก https://firstcar.excise.go.th/fc_internet/form/doublecab_21122551.pdf.
- กรมสรรพสามิต. (2556). รายงานประจำปีกรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2556. กรุงเทพฯ.
- วันชัย ตั้งวิจิตร. (2557). รวมกฎหมายภาษีสรรพสามิต. กรุงเทพฯ.
- กรมสรรพสามิต. (2554). ข้อมูลค่านิยามรถยนต์ใหม่คันแรก - รถยนต์กระบะ (PICK UP). สืบค้นเมื่อ 1 กรกฎาคม 2557, จาก http://firstcar.excise.go.th/fc_internet/form/pickup_21122555.pdf.
- กรมสรรพสามิต. (2554). ข้อมูลค่านิยามรถยนต์ใหม่คันแรก - รถยนต์นั่ง. สืบค้นเมื่อ 1 กรกฎาคม 2557, จาก https://firstcar.excise.go.th/fc_internet/form/strategy_21122555.pdf.

- กลุ่มวิเคราะห์สารสนเทศ ศูนย์สารสนเทศแห่งชาติ สสส. งาน สถิติแห่งชาติ. (2557). นโยบายรถยนต์คันแรก. สืบค้นเมื่อ 1 มิถุนายน 2557, จาก <http://services.nic.go.th/sisic/strategy.php?ds=policy-20>.
- ทีมข่าวเศรษฐกิจ. (2557). ปิดฉากโครงการรถยนต์คันแรก 30 ก.ย.นี้ “กรมสรรพสามิต” ยืนยันค่านิยาม ครอบคลุมทุกคน. สืบค้น วันที่ 14 พฤศจิกายน 2557, จาก <http://www.thairath.co.th/content/420516>.
- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 91). สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://old.excise.go.th/fileadmin/STA/pdf_file/law/law2554/oil91.pdf.
- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 92). สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://old.excise.go.th/fileadmin/STA/pdf_file/law/law2554/oil92.pdf.
- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 93). สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://old.excise.go.th/fileadmin/STA/pdf_file/law/law_2555/oil93.pdf.
- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 94). สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://old.excise.go.th/fileadmin/STA/pdf_file/law/law_2555/oil94.pdf.
- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 95). สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://old.excise.go.th/fileadmin/STA/pdf_file/law/law_2555/oil95April.pdf.
- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 96). สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://old.excise.go.th/fileadmin/STA/pdf_file/law/law_2555/oil96.pdf.

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 97). สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://old.excise.go.th/fileadmin/STA/pdf_file/law/law_2555/oil97.pdf.

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 98). สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://old.excise.go.th/fileadmin/STA/pdf_file/law/law_2555/oil98.pdf.

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 99). สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://old.excise.go.th/fileadmin/STA/pdf_file/law/law_2555/oil99.pdf.

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 100). สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://old.excise.go.th/fileadmin/STA/pdf_file/law/law_2555/oil100.pdf.

รายได้ประชาชาติของประเทศไทย ฉบับปี พ.ศ. 2552. ภาวะเศรษฐกิจไทยปี 2552 พิจารณาจากบัญชีประชาชาติ สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2557, จาก http://www.nesdb.go.th/Portals/0/eco_datas/account/ni/ni_2009/NI2009-detail_thai.pdf.

วินัย เนื่อนาจันทร์. (2554). บทที่ 7 ภาษีสรรพสามิตและค่าใช้
ศุลกากร. สืบค้นเมื่อ 1 มิถุนายน 2557, จาก <http://www.thaiblogonline.com/taxrdkhonkae/blog?PostID=39887>.

เศรษฐกิจ. (2557). คัดทิ้งใบจอง “รถคันแรก” 1... แสน. สืบค้นวันที่ 14 พฤศจิกายน 2557, จาก <http://www.komchadluek.net/detail/013011/168410/>.

สำนักกำกับและพัฒนาการตรวจสอบการรัฐ กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง. (2556). แนวทางการตรวจสอบการ
จ่ายเงินตามมาตรการรถยนต์คันแรก. กรมบัญชีกลาง
กระทรวงการคลัง.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2547). พระราชบัญญัติภาษี
สรรพสามิต พ.ศ. 2527. กรุงเทพฯ.

สำนักโฆษก สำนักงานเลขาธิการนายกรัฐมนตรี สำนักนายกรัฐมนตรี. (2554). เรื่อง ข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี 13 กันยายน 2554 สืบค้นเมื่อ 27 พฤษภาคม 2557, จาก <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab-2554-09-13.html#3>.