

# Tax Policy Journal

Tax Policy Bureau, Fiscal Policy Office

Edition 1, Volume 35

July 2016

## มาตรการภาษีและนโยบายการสนับสนุนยานยนต์

### ไฟฟ้า

#### 1) ความเป็นมา

ยานยนต์ไฟฟ้า หรือรถยนต์ *Electric Vehicles (EV)* เริ่มปรากฏให้เห็นแล้วในประเทศไทย แม้ว่าราคาจะยังสูงอยู่มาก (*Tesla Model S* ราคาเริ่มต้นที่ 5 ล้านบาท) แต่ก็นับว่าถูกกว่าโมเดลรุ่นแรกๆ ที่เริ่มออกมาสู่ตลาดตั้งแต่ปี 2555 ทั้งนี้ การพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตแบตเตอรี่และรถยนต์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่องส่งผลให้ต้นทุนการผลิตของรถยนต์ไฟฟ้าต่ำลงและมีแนวโน้มจะลดลงเรื่อยๆ ต่อไปในอนาคต ประกอบกับกระแสการตื่นตัวด้านการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมในหลายๆ ประเทศทั่วโลก ทำให้ภาครัฐต่างให้ความสนใจกับรถยนต์พลังงานทางเลือกชนิดนี้มากขึ้น และออกนโยบายสนับสนุนในหลายรูปแบบ ทั้งด้านเงินอุดหนุน ด้านภาษี และนโยบายสนับสนุนอื่นๆ



#### 2) มาตรการสนับสนุนด้านภาษี

	ยกเว้นภาษีสรรพสามิต	ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม	การคืนภาษีแรกซื้อ
เกาหลีใต้	✓	✗	✗
แคนาดา	✗	✗	✗
จีน	✓	✗	✗
ญี่ปุ่น	✓	✗	✗
เดนมาร์ก	✓	✗	✗
นอร์เวย์	✗	✓	✓
เนเธอร์แลนด์	✗	✓	✗
โปรตุเกส	✓	✗	✗
ฝรั่งเศส	✓	✗	✗
เยอรมนี	✗	✗	✗
สเปน	✓	✗	✗
สวีเดน	✗	✗	✗
สหรัฐอเมริกา	🕒	✗	✓
สหราชอาณาจักร	✓	✗	✗
อิตาลี	✗	✗	✗
อินเดีย	✓	✓	✗

- ✓ มีผลบังคับใช้มาตรการดังกล่าว
- ✗ ไม่ปรากฏการใช้มาตรการดังกล่าว
- 🕒 อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและออกมาตรการดังกล่าว

### Inside This Issue

••

#### World Taxation in Brief

มาตรการภาษีและนโยบายการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า

#### History of Thai Taxation

ย้อนอดีตภาษีไทย : ภาษีเกลือ

โดย

นายธนศพงษ์ ช่วงประยูร

เศรษฐกรปฏิบัติการ

สำนักนโยบายภาษี

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

\*ผู้เขียนขอขอบคุณ

นางสาวลุมมาลี สถิตชัยเจริญ

ผู้อำนวยการสำนักนโยบายภาษี

สำหรับข้อเสนอแนะ

การยกเว้นภาษีสรรพสามิตนั้นเป็นมาตรการสนับสนุนด้านภาษีที่ได้รับความนิยมมากที่สุดซึ่งมีบังคับใช้แล้วทั้งในแถบประเทศเอเชีย เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลี และประเทศยุโรป เช่น โปรตุเกส ฝรั่งเศส เป็นต้น อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าส่วนใหญ่ภาครัฐจะให้การยกเว้นภาษีเพียงอย่างเดียวหนึ่ง มีเพียงอินเดียเท่านั้นที่ให้ลดหย่อนทั้งสองประเภท

มาตรการทางภาษีจึงเป็นมาตรการสำคัญมาตรการหนึ่งที่ภาครัฐใช้กระตุ้นการผลิตและการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็นการยกเว้นภาษีสรรพสามิต การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม เช่น ในประเทศนอร์เวย์ รถยนต์ไฟฟ้าสามารถยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและได้คืนภาษีรวมคิดเป็นร้อยละ 25 ของราคายานยนต์ซึ่งมีมูลค่าถึง 12,000 ดอลลาร์สหรัฐ นอกเหนือจากการยกเว้นภาษีที่ช่วยกระตุ้นยอดขายแล้ว ภาครัฐยังมีการให้เงินอุดหนุนเพิ่มเติมแก่ผู้ที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าอีกด้วย เช่น ประเทศฝรั่งเศสให้เงินอุดหนุนสำหรับการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจำนวน 7,100 ดอลลาร์สหรัฐ ประเทศสวีเดนให้เงินอุดหนุนจำนวน 4,400 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น แม้จะไม่ได้มีการให้เงินอุดหนุนโดยตรงแต่ให้การสนับสนุนในรูปแบบของการให้นำค่าใช้จ่ายจากการซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามาลดหย่อนภาษีเงินได้สูงสุดถึง 7,500 ดอลลาร์สหรัฐ ไม่เพียงแต่ผู้ซื้อเท่านั้น ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี ผู้ผลิต ก็เช่นกัน ในประเทศสเปนรัฐบาลให้สิทธิประโยชน์แก่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในการนำค่าใช้จ่ายมาลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลได้ถึง 6,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อรถหนึ่งคันเพื่อกระตุ้นผู้ผลิตให้ผลิตมากขึ้น ลดราคาขายลง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดยุโรป



	การยกเว้นภาษีรถยนต์ประจำปี	การให้เครดิตภาษีแก่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์
เกาหลีใต้	✓	✗
แคนาดา	✗	✗
จีน	✓	✗
ญี่ปุ่น	✓	✗
เดนมาร์ก	✗	✗
นอร์เวย์	✗	✗
เนเธอร์แลนด์	✓	✓
โปรตุเกส	✓	✗
ฝรั่งเศส	✗	✓
เยอรมนี	✓	✓
สเปน	⌚	✓
สวีเดน	✓	✓
สหรัฐอเมริกา	⌚	✗
สหราชอาณาจักร	✓	✓
อิตาลี	✓	✗
อินเดีย	⌚	✗

- ✓ มีผลบังคับใช้มาตรการดังกล่าว
- ✗ ไม่ปรากฏการใช้มาตรการดังกล่าว
- ⌚ อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและออกมาตรการดังกล่าว

#### ภาษีรถยนต์ประจำปี

(Circulation Tax) เป็นอีกหนึ่งภาระภาษีที่ผู้ใช้รถยนต์ทุกคนต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลในหลายประเทศมีการกระตุ้นการใช้รถยนต์ไฟฟ้าโดยเสนอให้มีการยกเว้นภาษีรถยนต์ประจำปี เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน ยกเว้นการจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปีแก่ผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า ประเทศเยอรมนี ยกเว้นการจัดเก็บเป็นระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก เป็นต้น

### 3) นโยบายสนับสนุนด้านอื่นๆ

	ส่วนลดจากเงินอุดหนุน	การยกเว้นค่าธรรมเนียม เช่น ค่าทางด่วน	ลด/ยกเว้นค่าไฟ
เกาหลีใต้	✓	✓	✓
แคนาดา	✓	⌚	✗
จีน	✓	⌚	⌚
ญี่ปุ่น	✓	⌚	✓
เดนมาร์ก	✗	✓	✗
นอร์เวย์	✗	✓	⌚
เนเธอร์แลนด์	✗	✗	✗
โปรตุเกส	✓	⌚	⌚
ฝรั่งเศส	✓	⌚	✗
เยอรมนี	✗	✓	✗
สเปน	✓	✓	✗
สวีเดน	✓	⌚	✗
สหรัฐอเมริกา	✗	⌚	⌚
สหราชอาณาจักร	✓	⌚	⌚
อิตาลี	✓	✗	✗
อินเดีย	✓	✗	✗

- ✓ มีผลบังคับใช้มาตรการดังกล่าว
- ✗ ไม่ปรากฏการใช้มาตรการดังกล่าว
- ⌚ อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและออกมาตรการดังกล่าว

นอกจากมาตรการทางภาษีข้างต้นแล้ว ภาครัฐยังออกนโยบายสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่ การยกเว้นค่าธรรมเนียมประเภทต่างๆ ตลอดจนการลดและยกเว้นค่าไฟ เช่น ในปี 2558 ประเทศเยอรมนีเสนอให้มีการยกเว้นการเก็บค่าที่จอดรถแก่รถยนต์ไฟฟ้า สาธารณรัฐประชาชนจีนให้ยกเว้นการเก็บค่าผ่านทางแก่รถยนต์ไฟฟ้าจนถึงปี 2559

ประเทศเดนมาร์กให้บริษัทเอกชนที่ให้บริการชาร์จไฟฟ้าแก่รถยนต์ไฟฟ้านำค่าใช้จ่ายมาลดหย่อนภาษีได้นอกเหนือจากนโยบายข้างต้นแล้ว บางประเทศยังให้สิทธิพิเศษบางประการเพิ่มเติมแก่รถยนต์ไฟฟ้าอีกด้วย ได้แก่ สิทธิในการวิ่งในช่องทางเดินรถประจำทางหรือแม้แต่ช่องทางเดินรถด่วนพิเศษ (High-Occupancy Vehicle Lanes: HOV Lanes)

สำหรับสถานีชาร์จหรืออุปกรณ์ที่ให้บริการชาร์จไฟสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า (Charging Station หรือ Electric Vehicles Supply Equipment: EVSE) นั้น รัฐบาลต่างให้การสนับสนุนแก่ภาคเอกชนในการลงทุนก่อสร้าง สถานีชาร์จในพื้นที่ต่างๆ รวมถึงภาคครัวเรือนในการติดตั้งที่ชาร์จภายในบ้าน อาทิ รัฐบาลเดนมาร์ก ให้สิทธิในการลดหย่อนภาษีเงินได้สำหรับค่าใช้จ่ายในการติดตั้งที่ชาร์จภายในบ้าน 2,700 ดอลลาร์สหรัฐ

รัฐบาลสหรัฐอเมริกาวางแผนจัดตั้งสถานีชาร์จสาธารณะทั่วประเทศ และรัฐบาลฝรั่งเศสออกกฎหมายให้อาคารพาณิชย์และสำนักงานต้องติดตั้งสถานีชาร์จ เป็นต้น

### 3) บทสรุปและข้อเสนอแนะ

แม้ว่าความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในหลายประเทศทั่วโลก แต่สัดส่วนของรถยนต์ไฟฟ้าต่อรถยนต์ทั่วไปยังคงไม่มากนักซึ่งมีอยู่เพียงระหว่างร้อยละ 1 ถึง 3 เท่านั้น ยกเว้นประเทศนอร์เวย์ที่มีอัตราส่วนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสูงถึงร้อยละ 23 ด้วยความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้งาน รวมถึงการผลิตไฟฟ้าส่วนมากในประเทศนอร์เวย์มาจากเขื่อน ลม และพลังงานแสงอาทิตย์ ซึ่งเป็นพลังงานสะอาดและมีต้นทุนต่ำ หากเทียบกับหลายประเทศที่ต้องพึ่งการผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินและนิวเคลียร์ อย่างไรก็ตาม ความเป็นไปได้ที่จะเกิดยานยนต์พลังงานทางเลือกอื่นๆ อีกในอนาคต เช่น รถยนต์พลังงานเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell) รถยนต์ไฮโดรเจน ฯลฯ ส่วนแนวโน้มการผลิตและการใช้

รถยนต์พลังงานไฟฟ้านั้นจะเป็นอย่างไร คงต้องติดตามกันต่อไป 

Reference : "Global EV Outlook 2016." (2016): n. pag. International Energy Agency: *Secure Sustainable Together*. International Energy Agency. Web.

**Global EV Outlook 2016**  
Beyond one million electric cars



## ภาษีเกลือ

## ย้อนอดีตภาษีไทย

เรียบเรียงโดย นายธนศพงศ์ ช่วงประยูร

จาก รั้งสรรค์ ณะพรพันธุ์ . 2528 . ภาษีอากรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย: คลังข้อมูลและบทสำรวจทางวิชาการ. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 115.

### 1) ความเป็นมา

ธุรกิจค้าขายเกลือถือเป็นธุรกิจที่สำคัญของประเทศไทย มาตั้งแต่สมัยโบราณ ซึ่งจะเห็นได้จากการที่เกลือเป็นสินค้าที่ราชอาณาจักรควบคุมอย่างใกล้ชิด และเป็นที่ต้องการอย่างมากของต่างประเทศ แม้แต่ในสนธิสัญญาเบาริงก็มีข้อกำหนดให้รัฐบาลไทยมีสิทธิในการห้ามส่งข้าว เกลือและปลาออกนอกประเทศได้ก็ต่อเมื่อปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุในสนธิสัญญาดังกล่าวเท่านั้น

### 2) การจัดเก็บภาษีเกลือในสมัยรัชกาลที่ 3

การผลิตเกลือเป็นการผลิตที่ต้องใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ เป็นจำนวนมาก เป็นการใช้ทรัพยากรเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ดังนั้นในสมัยรัชกาลที่ ๓ จึงเกิดการจัดเก็บภาษีเกลือขึ้น ซึ่งการจัดเก็บภาษีดังกล่าว อยู่ในระบบเจ้าภาษี นายอากรซึ่งมีลักษณะผูกขาดโดยเอกชน โดยรัฐจะมอบอำนาจการจัดเก็บแบบเบ็ดเสร็จให้แก่ เอกชนที่สามารถประมูลตำแหน่งเจ้าภาษีได้ทราบเท่าที่ เจ้าภาษีสามารถนำส่งเงินให้หลวงได้ครบตามจำนวนที่ ประมูลไว้ ภาษีเกลือจึงถูกประมูลขึ้นในสมัยนี้ โดยเจ้าภาษีเกลือจะจัดเก็บเกลือในอัตราเกวียน (ประมาณ ๑,๐๐๐ กิโลกรัม) ละ ๖ บาท ส่วนเจ้าภาษีเกลืออื่น ได้สิทธิในการลดภาษีทั้งหมด ๑๐ บาท เป็นค่าดำเนินการ นั่นเอง

### 3) การจัดเก็บภาษีเกลือในสมัยรัชกาลที่ 5

เมื่อระบบเจ้าภาษีนายอากรถูกยกเลิกในสมัยรัชกาลที่ 5 ภาษีเกลือจึงอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมสรรพากร ตามประกาศพระราชบัญญัติพระธรรมนูญหน้าที่ราชการในกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ร.ศ. 109 (พ.ศ. 2433) ต่อมาในปี ร.ศ. 111 (พ.ศ. 2433) รัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติภาษีเพิ่มเติมโดยกำหนดอัตราภาษีเกลือ ดังนี้

ปริมาณ	อัตรา
1 เกวียน	6 บาท
50 ถัง (ประมาณ 500 กิโลกรัม)	3 บาท
25 ถัง	1 บาท 32 อัฐ (1 บาท 50 สตางค์)
1 ถัง	3 สลึง 8 อัฐ (87 สตางค์)

อย่างไรก็ดี อัตราข้างต้นนี้ มีการเปลี่ยนแปลงตามประกาศกระทรวงมหาดไทยเรื่องเปลี่ยนอัตราภาษีเกลือ เมื่อ พ.ศ. 2444 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สะดวกในการจัดเก็บมากขึ้น โดยอัตราใหม่เป็นดังนี้

ปริมาณ	อัตรา
1 เกวียน	6 บาท
50 ถัง (ประมาณ 500 กิโลกรัม)	3 บาท
25 ถัง	32 อัฐ
1 ถัง	4 อัฐ

### 4) การยกเลิก กลับมาจัดเก็บ และยกเลิก

ภาษีเกลือตามประกาศอัตราภาษีเกลือ พ.ศ. 2444 มีการจัดเก็บจนถึง พ.ศ. 2470 จนเมื่อรัฐประกาศยกเลิกพิกัดภายใน และประกาศพระราชบัญญัติยกเลิกอากรเกลือ พ.ศ. 2475 ภาษีเกลือจึงได้ถูกยกเลิกไป

ต่อมาภาษีเกลือได้นำกลับมาจัดเก็บใหม่อีกครั้ง ตามพระราชบัญญัติเกลือ พ.ศ. 2481 แต่เก็บได้เพียง 8 ปีเท่านั้น รัฐบาลก็ออกพระราชบัญญัติยกเลิกพระราชบัญญัติเกลือ พ.ศ. 2481 ในปี พ.ศ. 2489 ↗

**Tax Policy Journal** เป็นวารสารที่จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ความรู้ด้านนโยบายภาษีอากรของไทยและต่างประเทศ

จัดทำโดย สำนักนโยบายภาษี สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

สนใจรับวารสารทางอีเมล หรือมีข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ โปรดติดต่อบรรณาธิการ นางสาววันทนา ไสสอาด โทร. 02-273-9020 ต่อ 3516 หรือ E-mail : wantana@fpo.go.th