

## การเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ ของประเทศไทยและสิงคโปร์

Comparative Tax and Fee Structure for Cars  
in Thailand and Singapore

กฤษรัตน์ ศรีสว่าง

Kritsarat Srisawang

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ถ.กาญจนาภิเษก ต.คอหงส์ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา 90110

Faculty of Law, Prince of Songkla University.

Kanjanavanich Road, Hat Yai, Songkhla 90110

เมลติดต่อ: kritsarat.sr@psu.ac.th

E-mail: kritsarat.sr@psu.ac.th

### บทคัดย่อ

แนวคิดการจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐและการลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศส่งผลทำให้ประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมจากรถยนต์ โดยจำแนกออกเป็นภาษีที่จัดเก็บจากตัวรถยนต์อันประกอบด้วยภาษีสรรพสามิตรถยนต์และภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับภาษีที่จัดเก็บจากการใช้รถยนต์ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์และภาษีประจำปีรถยนต์ ซึ่งหากพิจารณากรณีประเทศสิงคโปร์แล้วจะพบว่าเพื่อให้บรรลุสู่เป้าหมายแนวคิดการจำกัดจำนวนรถยนต์จึงมีการบังคับใช้มาตรการค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์ มาตรการคืนและเสียค่าธรรมเนียมสำหรับรถยนต์ที่มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงสิ่งแวดล้อมในระดับที่กำหนด การคืนค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์ ภาษีสรรพสามิต ภาษีประจำปีรถยนต์ และภาษีพิเศษ ทั้งนี้การจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมของทั้งสองประเทศมีความเหมือนและความแตกต่างร่วมกัน กล่าวคือด้านแนวคิดใหม่ในการจำกัดการใช้รถยนต์และการลดการปล่อยมลภาวะสู่สิ่งแวดล้อม ด้านกลไกของกฎหมายภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับรถยนต์ ด้านการจัดเก็บภาษีและด้านการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

**คำสำคัญ:** ภาษีรถยนต์, ภาษีสรรพสามิต, ภาษีประจำปีรถยนต์, ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนรถยนต์

## Abstract

This academic article presents comparative tax and fee structure for cars in Thailand and Singapore. In Thailand, The concept of revenue collection and reducing carbon emission from cars are enforced as a result of tax on private cars and tax on owning a vehicle. That is excise tax, value added tax, registration fee and road tax. However, they enforced a concept of vehicle quota system in Singapore as a result of registration fee, additional registration fee, carbon emission-based vehicle scheme, preferential additional registration fee, excise duty, road tax and special tax. However, both countries have similarities and differences in the imposition of taxes and fees; concept of vehicle quota system and reducing emissions to the environment, tax and fee structure for cars and tax law.

**Keywords:** Vehicle tax, Excise tax, Road tax, Registration fee.

## 1. บทนำ

ในปัจจุบันนี้รถยนต์ถือเป็นปัจจัยเสริมอย่างหนึ่งของการดำเนินชีวิตในสังคม เนื่องจากรถยนต์เป็นยานพาหนะที่สามารถเคลื่อนที่ด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังอีกสถานที่แห่งหนึ่งได้ด้วยความรวดเร็ว ความสะดวกสบายและความปลอดภัย มนุษย์จึงคิดค้นนวัตกรรมรถยนต์ ผลิตรถยนต์ประเภทต่าง ๆ และนำรถยนต์มาใช้สอยให้เกิดประโยชน์กับตนเองและสังคมดังจะเห็นได้จากการใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะส่วนตัว หรือการใช้รถยนต์เป็นรถสาธารณะ หรือแม้กระทั่งการใช้รถยนต์ในทางเกษตรกรรม เป็นต้น ดังนั้นจึงไม่อาจปฏิเสธได้ว่ารถยนต์มีความจำเป็นต่อทุกคนในการดำเนินชีวิต แต่อย่างไรก็ดีแม้ว่าประชาชนจะมีสิทธิและเสรีภาพในการใช้รถยนต์ก็ตาม แต่การใช้รถยนต์ในสังคมก็ต้องถูกจำกัดด้วยเหตุผลบางประการ ซึ่งเหตุผลข้อหนึ่งที่สำคัญในปัจจุบันคือ การที่ทรัพยากรของประเทศมีอยู่อย่างจำกัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนพื้นที่และโครงข่ายถนนที่มีอยู่อย่างจำกัดตามสภาพของแต่ละพื้นที่ จึงส่งผลทำให้รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐจะต้องใช้มาตรการที่มีผลเป็นการกระจายทรัพยากรของประเทศให้ประชาชนได้ใช้อย่างเท่าเทียมกัน

แม้ว่ามาตรการที่มีผลเป็นการกระจายจำนวนพื้นที่และโครงข่ายถนนที่มีอยู่อย่างจำกัดของประเทศให้ประชาชนได้ใช้อย่างเท่าเทียมกันนั้นจะมีอยู่อย่างหลากหลาย แต่มาตรการที่ถูกนำมาปรับใช้ในทุกประเทศคือการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ กล่าวคือ มีการตรากฎหมายระดับพระราชบัญญัติขึ้นเพื่อบังคับและจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์

โดยหน่วยงานของรัฐจะเป็นหน่วยงานจัดเก็บภาษีตลอดจนค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ซึ่งวิธีการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมดังกล่าวนี้ของแต่ละประเทศอาจมีความแตกต่างกันทั้งด้านแนวคิดการจัดเก็บและหลักเกณฑ์ วิธีการตลอดจนเงื่อนไขของการจัดเก็บ ตัวอย่างเช่น บางประเทศอาจเน้นหนักแนวคิดการจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐ ในขณะที่อีกประเทศหนึ่งมีได้เน้นหนักแนวคิดการจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐแต่กลับให้ความสำคัญแนวคิดการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

ดังนั้นบทความวิชาการฉบับนี้จึงมุ่งเสนอองค์ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับโครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ไม่ว่าจะเป็นแนวคิดที่สำคัญบางประการของการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมตลอดจนบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจัดเก็บ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีตัวอย่างของประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้เสนอกรณีตัวอย่างการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์ เป็นประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีความใกล้ชิดต่อประเทศไทย ประกอบกับมีแนวคิด นโยบายและบทบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับโครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์อย่างชัดเจน เพื่อเปรียบเทียบเบื้องต้นให้เห็นถึงความเหมือนและความแตกต่างของโครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ดังกล่าวในหัวข้อต่อไป

## 2. โครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของประเทศไทย

โครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของประเทศไทยเป็นการศึกษาถึงแนวคิดที่สำคัญบางประการของการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมโดยเฉพาะแนวคิดการจัดเก็บรายได้และการลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศจากรถยนต์ อีกทั้งยังเป็นการอธิบายสรุปภาษีและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่มีการบังคับใช้ตามกฎหมายซึ่งแยกพิจารณา ดังนี้

### 2.1 แนวคิดการจัดเก็บรายได้และการลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศ

แม้ว่าการจัดเก็บภาษีจะประกอบด้วยแนวคิดการจัดเก็บภาษีหลายประการก็ตาม แต่หากพิจารณาถึงแนวคิดการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของประเทศไทยแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยมีแนวคิดการจัดเก็บภาษีรถยนต์เพื่อวัตถุประสงค์ด้านการจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐเป็นหลัก แต่อย่างไรก็ดีในปัจจุบันนี้มีการจัดเก็บภาษีรถยนต์เพื่อวัตถุประสงค์การลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศซึ่งกลายเป็นปัญหาที่สำคัญของโลกอีกด้วย ซึ่งแยกพิจารณาดังนี้

#### 2.1.1 การจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐ

การจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐ<sup>1</sup>ถือเป็นวัตถุประสงค์และบ่อเกิดของภาษีมาตั้งแต่ยุคที่การคลังมหาชน

1 ศุภลักษณ์ พินิจภูวดล, กฎหมายภาษีอากร, พิมพ์ครั้งที่ 4, กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและสื่อการสอน คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556, หน้า 58.

ถือกำเนิดขึ้นในสังคมมนุษย์ ทั้งนี้สังคมมนุษย์เกิดขึ้นพร้อมกับภารกิจที่สังคมพึงต้องปฏิบัติ ดังนั้นรัฐซึ่งหมายถึงสถาบันผู้ปกครอง สถาบันกษัตริย์หรือผู้มีอำนาจอื่นในการปกครอง<sup>2</sup>และในฐานะผู้ปฏิบัติภารกิจของรัฐให้ลุล่วงมีความจำเป็นต้องหารายได้ให้เพียงพอเหมาะสมเพื่อสนับสนุนภารกิจดังกล่าวและในปัจจุบันนี้การจัดเก็บภาษีรถยนต์สามารถสร้างรายได้ให้แก่รัฐมากพอสมควร ไม่ว่าจะเป็นการจัดเก็บภาษีจากรถยนต์ในฐานะที่เป็นสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ รวมถึงการจัดเก็บภาษีจากรถยนต์อันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์ของประชาชน โดยกรมสรรพสามิต กรมสรรพากรและกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่จัดเก็บภาษีรถยนต์ต่างจัดเก็บภาษีรถยนต์และนำส่งรายได้เข้าสู่รัฐในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก

### 2.1.2 การลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศ

การจัดเก็บภาษีรถยนต์เพื่อสนับสนุนแนวคิดการลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศเกิดขึ้นเนื่องจากต้องการบรรเทาปัญหาที่เกิดจากการปล่อยมลภาวะทางอากาศของรถยนต์สู่สิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งเป็นสาเหตุประการหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาสภาวะโลกร้อนในปัจจุบัน ดังนั้นประเทศต่าง ๆ รวมถึงประเทศไทยต่างนำแนวคิดดังกล่าวนี้มาปรับใช้กับการจัดเก็บภาษีรถยนต์ กล่าวคือ มีการจัดเก็บภาษีรถยนต์ตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของรถยนต์ รถยนต์ที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อมในปริมาณสูงจะถูกจัดเก็บภาษีมากกว่ารถยนต์ที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อมในปริมาณที่ต่ำกว่า

## 2.2 ภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ที่มีการบังคับใช้

ประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมจากรถยนต์ โดยสามารถจำแนกออกเป็นภาษีที่จัดเก็บจากตัวรถยนต์อันประกอบด้วยภาษีสรรพสามิตรถยนต์และภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับภาษีที่จัดเก็บจากการใช้รถยนต์ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์และภาษีประจำปีรถยนต์ ซึ่งแยกพิจารณา ดังนี้

### 2.2.1 ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิตรถยนต์

รถยนต์ถือเป็นสินค้าอย่างหนึ่งที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร โดยมีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากรถยนต์ในอัตราร้อยละ 7 นอกจากนี้รถยนต์ยังเป็นสินค้าที่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีสรรพสามิตอีกด้วยตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งปัจจุบันนี้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 109 และประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิตฉบับที่ 128 ดังตารางที่ 1

2 อรพิน ผลสุวรรณ สบายรูป, กฎหมายการคลัง, พิมพ์ครั้งที่ 1, กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551, หน้า 94.

ตารางที่ 1 อัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

| ประเภทรถยนต์          | เครื่องยนต์/เชื้อเพลิง | ปริมาณการปล่อย Co2 (กรัม/กม.) |             |                 |             |
|-----------------------|------------------------|-------------------------------|-------------|-----------------|-------------|
|                       |                        | ต่ำกว่า 100                   | ต่ำกว่า 150 | 100-200         | สูงกว่า 200 |
| 1. รถยนต์นั่ง         | ต่ำกว่า 3,000 ซีซี     |                               | 30%         | 35%             | 40%         |
|                       | E85/CNG (OEM)          |                               | 25%         | 30%             | 35%         |
|                       | สูงกว่า 3,000 ซีซี     | 50%                           |             |                 |             |
| 2. ไฮบริด             | ต่ำกว่า 3,000 ซีซี     | 10%                           | 20%         | 25%             | 30%         |
|                       | สูงกว่า 3,000 ซีซี     | 50%                           |             |                 |             |
| 3. อีโคคาร์           | 1,300-1,400 ซีซี       | 14%                           | 17%         |                 |             |
|                       | E85                    | 12%                           |             |                 |             |
| 4. กระบะ              | รุ่น                   | Co2 ต่ำกว่า 200               |             | Co2 สูงกว่า 200 |             |
|                       | ไม่มีแค็บ              | 3%                            |             | 5%              |             |
|                       | มีแค็บ                 |                               |             |                 |             |
|                       | กระบะ 4 ประตู          |                               |             |                 |             |
|                       |                        | 12%                           |             | 15%             |             |
| 5. กระบะดัดแปลง       |                        | 25%                           |             | 30%             |             |
| 6. กระบะ/กระบะดัดแปลง | สูงกว่า 3,250 ซีซี     | 25%                           |             |                 |             |

ที่มา: องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน), ภาษีสรรพสามิตรถยนต์, สืบค้นเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559 จาก [http://www.tgo.or.th/2015/thai/news\\_detail.php?id=421](http://www.tgo.or.th/2015/thai/news_detail.php?id=421).

จากตารางที่ 1 จะพบว่า กรณีของรถยนต์นั่งหากเป็นรถยนต์ที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงสิ่งแวดล้อมในปริมาณมากกว่า 200 กรัมต่อกิโลเมตรจะถูกจัดเก็บภาษีมากกว่ารถยนต์ที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงสิ่งแวดล้อมในปริมาณต่ำกว่า 150 กรัมต่อกิโลเมตร จำนวนร้อยละ 10 ของมูลค่ารถยนต์

## 2.2.2 ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติหลักเกณฑ์ เงื่อนไขและวิธีการในการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ โดยห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถหากเป็นรถที่ยังมิได้จดทะเบียน รถที่ถูกเพิกถอนการจดทะเบียน รถที่ยังมิได้เสียภาษีประจำปี รถที่แจ้งการไม่ใช้รถและรถที่ทะเบียนระงับตามมาตรา 6 นอกจากนี้ยังมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมด้านทะเบียนรถยนต์ดังตารางที่ 2

## ตารางที่ 2 อัตราค่าธรรมเนียมด้านทะเบียนรถยนต์

| ลำดับ | รายการ                                                   | ฉบับละ (บาท) |
|-------|----------------------------------------------------------|--------------|
| 1     | ค่าคำขอ                                                  | 5            |
| 2     | ค่ารับรองหลักฐานการส่งบัญชีรถและเครื่องยนต์ไปต่างจังหวัด | 5            |
| 3     | ค่ารับรองหลักฐานการนำรถออกนอกราชอาณาจักร                 | 50           |
| 4     | ค่ารับรองหลักฐานการนำเครื่องยนต์ออกนอกราชอาณาจักร        | 20           |
| 5     | ค่าใบอนุญาตเครื่องหมายพิเศษ                              | 1,000        |
| 6     | ค่าสมุดคู่มือประจำรถ (ป้ายแดง)                           | 100          |
| 7     | ค่าแผ่นป้ายเครื่องหมายพิเศษจำนวน 2 แผ่น                  | 100          |
| 8     | ใบอนุญาตตามมาตรา 23                                      | 1,000        |
| 9     | ค่าใบแทนสมุดคู่มือประจำรถ                                | 100          |
| 10    | ค่าใบแทนแผ่นป้ายเครื่องหมายพิเศษ (อันละ)                 | 100          |

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก, อัตราค่าธรรมเนียมและบัญชีอัตราภาษี, สืบค้นเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559 จาก <https://www.dlt.go.th/th/fees-and-tariffs/#collapseFive>.

จากตารางที่ 2 จะพบว่า อัตราค่าธรรมเนียมด้านทะเบียนรถยนต์ของประเทศไทย ถือว่ามีจำนวนน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณรถยนต์ใหม่ที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก กล่าวคือ ในช่วงระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคม 2559 มีรถยนต์ใหม่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งสิ้น 2,456,686 คัน เฉลี่ยเดือนละกว่า 240,000 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2558 ในช่วงเวลาเดียวกัน 100,949 คัน หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.28 และแบ่งเป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำนวน 2,392,630 คัน<sup>3</sup>

### 2.2.3 ภาษีประจำปีรถยนต์

นอกจากนี้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 บัญญัติให้รถยนต์ทุกคันที่จดทะเบียนใช้งาน จะต้องเสียภาษีประจำปีรถยนต์เป็นรายปีตามอัตราภาษีประจำปีรถยนต์ที่ระบุไว้ในบัญชีอัตราภาษีประจำปีรถยนต์ ซึ่งมีการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์ตามปริมาตรความจุกระบอกสูบ ตามจำนวนคัน และน้ำหนักของรถซึ่งมีความแตกต่างกันไปตามประเภทของรถดังตารางที่ 3 และตารางที่ 4

3 กรมการขนส่งทางบก, ข่าวประชาสัมพันธ์, สืบค้นเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559 จาก [https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?\\_did=1506](https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1506).

ตารางที่ 3 บัญชีอัตราภาษีประจำปีรถยนต์

| รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน                          |        | รถที่เก็บเป็นคัน                        | บาท |
|----------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------|-----|
| เก็บตามความจุกระบอกสูบ (ซีซี)                            | บาท    |                                         |     |
| 1. ความจุกระบอกสูบ                                       |        | 1. รถจักรยานยนต์ คันละ                  | 100 |
| 1.1 600 ซีซี ๑ ละ                                        | 0.05   | 2. รถพ่วงของรถจักรยานยนต์ คันละ         | 50  |
| 1.2 601 - 1,800 ซี.ซี. ๑ ละ                              | 1.50   | 3. รถพ่วงนอกจากข้อ 2 คันละ              | 100 |
| 1.3 เกิน 1,800 ซี.ซี. ๑ ละ                               | 4.00   | 4. รถบดถนน คันละ                        | 200 |
| 2. เป็นนิติบุคคลที่มีได้เป็นผู้ให้เช่าซื้อ               | 2 เท่า | 5. รถแทรกเตอร์ที่ใช้ในการเกษตร<br>คันละ | 50  |
| 3. เป็นรถเก่าใช้มานานเกิน 5 ปี ให้ลดภาษี                 | ร้อยละ |                                         |     |
| 3.1 ปีที่ 6                                              | 10     |                                         |     |
| 3.2 ปีที่ 7                                              | 20     |                                         |     |
| 3.3 ปีที่ 8                                              | 30     |                                         |     |
| 3.4 ปีที่ 9                                              | 40     |                                         |     |
| 3.5 ปีที่ 10 และปีต่อ ๆ ไป                               | 50     |                                         |     |
| 4. เป็นรถที่ใช้ล้ออย่างอื่น นอกจากล้อยางกลวง<br>เพิ่มอีก | 1/2    |                                         |     |

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก, อัตราค่าธรรมเนียมและบัญชีอัตราภาษี, สืบค้นเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559 จาก <https://www.dlt.go.th/th/fees-and-tariffs/#collapseFive>.

จากตารางที่ 3 จะพบว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนต้องเสียภาษีประจำปีรถยนต์ตามปริมาตรความจุกระบอกสูบ หากมีปริมาตรความจุกระบอกสูบจำนวนมากแล้วจะต้องเสียภาษีประจำปีรถยนต์มากกว่ารถยนต์ที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบจำนวนน้อยกว่า นอกจากนี้ยังมีการกำหนดอัตราภาษีรถยนต์ตามน้ำหนักของตัวรถอีกด้วยดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 บัญชีอัตราภาษีรถยนต์

| น้ำหนักรถ (กิโลกรัม)  | รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน | รถยนต์รับจ้าง<br>รถระหว่างจังหวัด<br>รถยนต์บริการ | รถยนต์<br>รับจ้าง | รถยนต์บรรทุกทุกส่วน<br>บุคคล<br>รถยนต์ลากจูง<br>รถแทรกเตอร์ที่มีได้<br>ใช้ในการเกษตร |
|-----------------------|------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| ไม่เกิน 500           | 150                          | 450                                               | 185               | 300                                                                                  |
| 501 - 750             | 300                          | 750                                               | 310               | 450                                                                                  |
| 751 - 1,000           | 450                          | 1,050                                             | 450               | 600                                                                                  |
| 1,001 - 1,250         | 800                          | 1,350                                             | 560               | 750                                                                                  |
| 1,251 - 1,500         | 1,000                        | 1,650                                             | 685               | 900                                                                                  |
| 1,501 - 1,750         | 1,300                        | 2,150                                             | 875               | 1,050                                                                                |
| 1,751 - 2,000         | 1,600                        | 2,550                                             | 1,060             | 1,350                                                                                |
| 2,001 - 2,500 กก.     | 1,900                        | 3,000                                             | 1,250             | 1,650                                                                                |
| ตั้งแต่ 2,501 - 3,000 | 2,200                        | 3,450                                             | 1,435             | 1,950                                                                                |
| 3,001 - 3,500         | 2,400                        | 3,900                                             | 1,625             | 2,250                                                                                |
| 3,501 - 4,000         | 2,600                        | 4,350                                             | 1,810             | 2,550                                                                                |
| 4,001 - 4,500         | 2,800                        | 4,800                                             | 2,000             | 2,850                                                                                |
| 4,501 - 5,000         | 3,000                        | 5,250                                             | 2,185             | 3,150                                                                                |
| 5,001 - 6,000         | 3,200                        | 5,700                                             | 2,375             | 3,450                                                                                |
| 6,001 - 7,000         | 3,400                        | 6,150                                             | 2,560             | 3,750                                                                                |
| 7001 กก.ขึ้นไป        | 3,600                        | 6,600                                             | 2,750             | 4,050                                                                                |

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก, อัตราค่าธรรมเนียมและบัญชีอัตราภาษี, สืบค้นเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559 จาก <https://www.dlt.go.th/th/fees-and-tariffs/#collapseFive>.

จากตารางที่ 4 จะพบว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน ต้องเสียภาษีประจำปีรถยนต์ตามน้ำหนักรวมของตัวรถ หากรถยนต์มีน้ำหนักรวมของตัวรถจำนวนมากแล้วจะต้องเสียภาษีประจำปีรถยนต์มากกว่ารถยนต์ที่มีน้ำหนักรวมของตัวรถจำนวนน้อยกว่า

### 3. โครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของประเทศไทยและสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์มีการปกครองระบอบสาธารณรัฐแบบรัฐสภา (Parliamentary parliament) มีสภาเดียว (Unicameral parliament) มีประธานาธิบดีเป็นประมุขของรัฐ (วาระ 6 ปี) และนายกรัฐมนตรีเป็นผู้นำรัฐบาลและหัวหน้าฝ่ายบริหาร โดยมีประชากรมากกว่า 5.47 ล้านคน และมีพื้นที่เป็นเกาะประมาณ 699.4 ตารางกิโลเมตร<sup>4</sup> ซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่าประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เนื่องจากมีสถานภาพทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่ง ประเทศสิงคโปร์มีสภาพพื้นที่เป็นเกาะที่มีขนาดเล็กจึงส่งผลทำให้ปัจจัยด้านพื้นที่กลายเป็นข้อจำกัดของการพัฒนาและการใช้ประโยชน์ด้านต่างๆ โดยไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งในด้านการคมนาคมนั้น ประเทศสิงคโปร์มีถนนหนทางที่ทันสมัยและสะดวกสบายต่อการเดินทาง แต่อย่างไรก็ดีด้วยลักษณะการเป็นพื้นที่เกาะขนาดเล็กจึงส่งผลทำให้ถนนหนทางจึงมีข้อจำกัดตามสภาพของพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปริมาณการจราจรของยานพาหนะจะต้องสอดคล้องกับศักยภาพของถนนที่มีอยู่อย่างจำกัดด้วย

การที่ปริมาณการจราจรของยานพาหนะจะต้องสอดคล้องกับศักยภาพของถนนที่มีอยู่อย่างจำกัดทำให้ประเทศสิงคโปร์มีการบริหารจัดการการใช้ถนนโดยยึดหลักสำคัญ 4 ประการคือ (1) การบูรณาการการใช้พื้นที่และการวางแผนการขนส่ง (2) การจัดให้มีระบบการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ (3) การพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและใช้ประโยชน์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และ (4) การจัดการความต้องการใช้ถนนผ่านมาตรการการใช้และความเป็นเจ้าของยานพาหนะ ซึ่งการจัดการความต้องการใช้ถนนผ่านมาตรการการใช้และความเป็นเจ้าของยานพาหนะมาจากแนวคิด Vehicle ownership control และ Vehicle usage controls โดยการควบคุมความเป็นเจ้าของมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมจำนวนยานพาหนะให้อยู่ในระดับที่สามารถจัดการได้ ซึ่งปัจจุบันมีการบังคับใช้ระบบจำกัดความเป็นเจ้าของรถยนต์ (Vehicle quota System) ในขณะที่การควบคุมการใช้ยานพาหนะมีวัตถุประสงค์เพื่อทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงต้นทุนที่เกิดจากการจราจรคับคั่ง ซึ่งผู้ขับขี่มีส่วนก่อให้เกิดขึ้นขณะขับขี่ โดยมีการนำมาตรการทั้งสองมาปรับใช้ในรูปของการชำระภาษีและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นจึงควรศึกษาความเป็นมาของแนวคิดการควบคุมความเป็นเจ้าของรถยนต์ตลอดจนมาตรการภาษีและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแยกพิจารณา ดังนี้

4 กรมเอเชียตะวันออก, ข้อมูลประเทศและเขตเศรษฐกิจ : สิงคโปร์, สืบค้นเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559 จาก <http://www.eastasiawatch.in.th/th/information/16/>.

### 3.1 แนวคิดการจำกัดจำนวนรถยนต์

ระบบจำกัดความเป็นเจ้าของรถยนต์ (Vehicle quota System)<sup>5</sup> ถูกนำมาบังคับใช้ในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1990 ควบคู่กับมาตรการจัดเก็บภาษีจากรถยนต์ เนื่องจากหน่วยงานของรัฐพบว่า การเพิ่มภาษีจากการเป็นเจ้าของรถยนต์ไม่สามารถแก้ไขปัญหาการควบคุมปริมาณรถยนต์ที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากก่อนที่มีการนำระบบจำกัดความเป็นเจ้าของรถยนต์มาบังคับใช้นั้น ปรากฏว่ารถยนต์ในประเทศสิงคโปร์มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นแม้ว่าจะมีการเพิ่มการจัดเก็บภาษีรถยนต์ก็ตาม ดังนั้นระบบดังกล่าวนี้จึงเป็นมาตรการที่นำมาบังคับใช้เพื่อจำกัดจำนวนรถยนต์ใหม่ที่เกิดขึ้นในแต่ละปี และเพื่อเสริมมาตรการจัดเก็บภาษีรถยนต์ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้การจำกัดความเป็นเจ้าของรถยนต์ถือเป็นวิธีการควบคุมอัตราการเพิ่มขึ้นของรถยนต์บนท้องถนน โดยการเพิ่มขึ้นของรถยนต์จะต้องสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องควบคุมจำนวนรถยนต์ใหม่ด้วยมาตรการอนุญาตให้มีการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ และในขณะเดียวกันการใช้มาตรการภาษีและค่าธรรมเนียมซึ่งจะมีผลต่อราคาของรถยนต์ถือเป็นปัจจัยในการกำหนดต้นทุนหรือราคาของการเป็นเจ้าของรถยนต์ของประชาชนอันมีผลต่อการตัดสินใจเป็นเจ้าของและใช้รถยนต์ของประชาชนอีกด้วย

นอกจากนี้บุคคลใดที่มีความประสงค์จะจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ในประเทศสิงคโปร์จะต้องยื่นคำขอหนังสือรับรองความเป็นเจ้าของ (Certificate of entitlement) เป็นลำดับแรก หากคำขอได้รับการอนุญาตตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดแล้ว หนังสือรับรองดังกล่าวนี้ถือเป็นหลักฐานที่แสดงว่าบุคคลดังกล่าวมีสิทธิที่จะเป็นเจ้าของรถยนต์และมีสิทธิใช้รถยนต์ตลอดระยะเวลา 10 ปี นับแต่วันที่ได้รับหนังสือรับรอง<sup>6</sup> โดยระบบจำกัดความเป็นเจ้าของรถยนต์ได้จำแนกรถยนต์ที่จะจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ออกเป็น 5 ประเภท คือ ประเภท A ประเภท B ประเภท C ประเภท D และประเภท E ตามลำดับดังตารางที่ 5

---

5 Land Transport Authority of Singapore, Overview of vehicle quota system, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system/overview-of-vehicle-quota-system.html>.

6 Land Transport Authority of Singapore, Certificate of entitlement, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system/overview-of-vehicle-quota-system.html>.

ตารางที่ 5 ประเภทของรถยนต์ตามระบบจำกัดความเป็นเจ้ารถยนต์

| COE Category | COE obtained before February 2014 First Bidding Exercise | COE obtained on or after February 2014 First Bidding Exercise                        |
|--------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| A            | Cars with engine capacity 1,600cc and below              | Cars with engine capacity up to 1,600cc and Maximum Power Output up to 97kW (130bhp) |
| B            | Cars with engine capacity 1,601cc and above              | Cars with engine capacity above 1,600cc or Maximum Power Output above 97kW (130bhp)  |
| C            | Goods Vehicles and Buses                                 | Goods Vehicles and Buses                                                             |
| D            | Motorcycles                                              | Motorcycles                                                                          |
| E            | Open (for any kind of vehicle)                           | Open (for any kind of vehicle)                                                       |

ที่มา: Land Transport Authority of Singapore, Overview of vehicle quota system, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system/overview-of-vehicle-quotasystem.html>.

จากตารางที่ 5 จะเห็นได้ว่าการจำแนกรถยนต์ออกเป็น 5 ประเภท คือ ประเภท A เป็นรถยนต์นั่งที่มีขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,600 ลูกบาศก์เซนติเมตร ประเภท B เป็นรถยนต์นั่งที่มีขนาดความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 1,601 ลูกบาศก์เซนติเมตร ประเภท C รถโดยสาร ประเภท D รถจักรยานยนต์ และประเภท E รถประเภทอื่น โดยก่อนปี ค.ศ. 2009 มีการจำกัดปริมาณรถยนต์ไม่เกินอัตราร้อยละ 3 ของปริมาณรถยนต์ในปีก่อน ตั้งแต่ ค.ศ. 2009 จำกัดปริมาณรถยนต์ไม่เกินอัตราร้อยละ 1.5 ของปริมาณรถยนต์ในปีก่อน ตั้งแต่เดือนสิงหาคม ค.ศ. 2012 จำกัดปริมาณรถยนต์ไม่เกินอัตราร้อยละ 1 ของปริมาณรถยนต์ในปีก่อน ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2013 ถึงเดือนมกราคม ค.ศ. 2015 จำกัดปริมาณรถยนต์ไม่เกินอัตราร้อยละ 0.5 ของปริมาณรถยนต์ในปีก่อน และตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2015 ถึงเดือนมกราคม ค.ศ. 2018 จำกัดปริมาณรถยนต์ไม่เกินอัตราร้อยละ 0.25 ของปริมาณรถยนต์ในปีก่อน และตั้งแต่เดือนสิงหาคม ค.ศ. 2012 จำกัดปริมาณรถยนต์ไม่เกินอัตราร้อยละ 1 ของปริมาณรถยนต์ในปีก่อน<sup>7</sup>

7 Land Transport Authority of Singapore, Vehicle quota system, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system.html>.

### 3.2 ภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ที่มีการบังคับใช้

ประเทศสิงคโปร์มีการบังคับใช้ระบบจำกัดปริมาณรถยนต์ (Vehicle quota system) และการจัดเก็บภาษีจากการเป็นเจ้าของรถยนต์ โดยมีเป้าหมายเพื่อควบคุมจำนวนรถยนต์ให้สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับของเครือข่ายถนนภายในประเทศ ซึ่งมาตรการดังกล่าวนี้ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ (Registration fee) ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์ (Additional registration fee) มาตรการคืนและเสียค่าธรรมเนียมสำหรับรถยนต์ที่มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนสู่สิ่งแวดล้อมในระดับที่กำหนด (Carbon Emission-based vehicle scheme) การคืนค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์ (Preferential additional registration fee) ภาษีสรรพสามิต (Excise duty) ภาษีประจำปีรถยนต์ (Road tax) และภาษีพิเศษ (Special tax)

#### 3.2.1 ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่

กฎหมายแม่บทที่บัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งทางบกของประเทศสิงคโปร์ คือ Road Traffic Act (Chapter 276) โดยเป็นกฎหมายที่บัญญัติให้ต้องมีการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ต่อกรมการขนส่งทางบกก่อนที่จะนำรถยนต์คันดังกล่าวมาใช้บนท้องถนน ซึ่ง Road Traffic (Motor Vehicles, Registration and Licensing) Rules ในฐานะที่เป็นกฎหมายลำดับรองที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนรถยนต์ได้กำหนดให้เสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ (Registration fee) จำนวน 140 ดอลลาร์สิงคโปร์ นอกจากนี้แล้วยังมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์ (Additional registration fee) โดยคิดคำนวณเป็นจำนวนร้อยละของราคาตลาดรถยนต์ (Open market value) ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 อัตราค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์

| Vehicle OMV                                  | ARF Rate |
|----------------------------------------------|----------|
| First S\$20,000                              | 100%     |
| Next S\$30,000 (i.e. S\$20,001 to S\$50,000) | 140%     |
| Above S\$50,000                              | 180%     |

ที่มา: Land Transport Authority of Singapore, Tax structure for cars, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html>.

จากตารางที่ 6 จะเห็นว่า หากรถยนต์มีราคาตลาดเท่ากับ จำนวน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ จะต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์เป็นจำนวนร้อยละ 100 ของราคาตลาดรถยนต์

และร้อยละ 140 และร้อยละ 180 ของราคาตลาดรถยนต์ หากรถยนต์มีราคาเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเห็นได้จากตัวอย่างการคำนวณค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์ในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ตัวอย่างการคำนวณค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์

| Vehicle OMV (S\$75,000) | ARF Rate | ARF Payable                  |
|-------------------------|----------|------------------------------|
| First S\$20,000         | 100%     | 100% x S\$20,000 = S\$20,000 |
| Next S\$30,000          | 140%     | 140% x S\$30,000 = S\$42,000 |
| Above S\$50,000         | 180%     | 180% x S\$25,000 = S\$45,000 |

ที่มา: Land Transport Authority of Singapore, Tax structure for cars, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html>.

จากตารางที่ 7 หากรถยนต์มีราคาตลาดเท่ากับ 75,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ จะต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์เป็นจำนวน 107,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (S\$20,000 + S\$42,000 + S\$45,000) ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนเงินที่ค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับราคาตลาดของรถยนต์

### 3.2.2 มาตรการคืนและเสียค่าธรรมเนียมสำหรับรถยนต์ที่มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงสิ่งแวดล้อมในระดับที่กำหนด

นอกจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่แล้ว กรมการขนส่งทางบกยังมีการบังคับใช้มาตรการ Carbon emission-based vehicle scheme หรือมาตรการคืนภาษีให้กับรถยนต์ที่มีอัตราการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์สูงสิ่งแวดล้อมในระดับที่กำหนด ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรการดังกล่าวโดยอาศัยอำนาจตามความมาตรา 11 AA(6) และมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้รถยนต์ที่มีอัตราการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์สูงสิ่งแวดล้อมในปริมาณต่ำและเพื่อต้องการสนับสนุนให้ประชาชนเลือกใช้รถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น หากรถยนต์ที่มีอัตราการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์สูงสิ่งแวดล้อมในอัตราที่ต่ำแล้ว จะมีการคืนค่าธรรมเนียม (Rebates) ให้กับรถยนต์คันดังกล่าวเพื่อทดแทน (Offset) การเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์ และหากรถยนต์คันใดมีอัตราการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์สูงสิ่งแวดล้อมในอัตราที่สูงแล้ว จะต้องมีการเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้น ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 สรุปหลักเกณฑ์มาตรการ Carbon emission-based vehicle scheme

|      | Cars Registered From<br>1 January 2013 to 30 June 2015 |           |                                                                      | Cars Registered From<br>1 July 2015 to 30 June 2017 |           |           |
|------|--------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Band | Carbon<br>Emission<br>(CO <sub>2</sub> g/km)           | Rebate*   | Surcharge<br>(Only for<br>cars<br>registered<br>from 1 July<br>2013) | Carbon<br>Emission<br>(CO <sub>2</sub> g/km)        | Rebate*   | Surcharge |
| A1   | 0 to 100                                               | S\$20,000 |                                                                      | 0 to 95                                             | S\$30,000 |           |
| A2   | 101 to 120                                             | S\$15,000 |                                                                      | 96 to 105                                           | S\$15,000 |           |
| A3   | 121 to 140                                             | S\$10,000 |                                                                      | 106 to 120                                          | S\$10,000 |           |
| A4   | 141 to 160                                             | S\$5,000  |                                                                      | 121 to 135                                          | S\$5,000  |           |
| B    | 161 to 210                                             | S\$0      | S\$0                                                                 | 136 to 185                                          | S\$0      | S\$0      |
| C1   | 211 to 230                                             |           | S\$5,000                                                             | 186 to 200                                          |           | S\$5,000  |
| C2   | 231 to 250                                             |           | S\$10,000                                                            | 201 to 215                                          |           | S\$10,000 |
| C3   | 251 to 270                                             |           | S\$15,000                                                            | 216 to 230                                          |           | S\$15,000 |
| C4   | 271 & above                                            |           | S\$20,000                                                            | 231 & above                                         |           | S\$30,000 |

ที่มา: Land Transport Authority of Singapore, Tax structure for cars, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html>.

จากตารางที่ 8 จะพบว่าการจำแนกประเภทของรถยนต์ออกเป็นประเภท A B และ C เพื่อประโยชน์ในเรื่องการแบ่งระดับอัตราการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อมของรถยนต์ประเภทต่างๆ ซึ่งระดับอัตราการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อมจะเป็นตัวกำหนดว่าจะมีการคืนค่าธรรมเนียมหรือชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นหรือไม่

### 3.2.3 การคืนค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์

การคืนค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์ (Preferential additional registration fee benefits) ถือเป็นสิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อจูงใจให้มีการลดการใช้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานยาวนานและลดปริมาณรถยนต์ในท้องถนน โดยเจ้าของรถยนต์จะได้รับคืนค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์ (Rebate) หากมีการนำรถยนต์ที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้มาจดทะเบียนเลิกการใช้รถยนต์ก่อนที่รถยนต์จะมีอายุการใช้งานครบ 10 ปี ซึ่งจำนวนค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษ

การจดทะเบียนรถยนต์ที่เจ้าของรถยนต์จะได้รับคืนนั้นคำนวณจากอายุการใช้งานของรถยนต์เมื่อมีการจดทะเบียนเลิกการใช้รถยนต์ ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 ค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์

| Age of Car at De-registration            | PARF Rebate<br>(For cars registered with COE obtained from May 2002 tender exercise and onwards) |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Not exceeding 5 years                    | 75% of ARF paid                                                                                  |
| Above 5 years but not exceeding 6 years  | 70% of ARF paid                                                                                  |
| Above 6 years but not exceeding 7 years  | 65% of ARF paid                                                                                  |
| Above 7 years but not exceeding 8 years  | 60% of ARF paid                                                                                  |
| Above 8 years but not exceeding 9 years  | 55% of ARF paid                                                                                  |
| Above 9 years but not exceeding 10 years | 50% of ARF paid                                                                                  |
| Above 10 years                           | Nil                                                                                              |

ที่มา: Land Transport Authority of Singapore, Tax structure for cars, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html>.

จากตารางที่ 9 จะพบว่า หากมีการนำรถยนต์ที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้มาจดทะเบียนเลิกการใช้รถยนต์ก่อนที่รถยนต์จะมีอายุการใช้งานครบ 10 ปีแล้ว จะมีการคืนค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์ให้แก่เจ้าของรถยนต์ในอัตราที่แตกต่างกัน เช่น หากจดทะเบียนเลิกใช้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน 5 ปี จะได้รับเงินคืนเป็นจำนวนร้อยละ 75 ของค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์ เป็นต้น

### 3.2.4 ภาษีสรรพสามิต

อย่างไรก็ดีรถยนต์ถือเป็นสินค้าอย่างหนึ่งที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดย Customs Act (Chapter 70) หรือพระราชบัญญัติศุลกากรถือเป็นกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งภาษีสรรพสามิตในกรณีเช่นนี้จะเรียกว่า Excise duty เป็นภาษีที่จัดเก็บจากรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศสิงคโปร์และรถยนต์นำเข้า โดยหน่วยงานของรัฐที่เรียกว่า Singapore Customs จะเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บภาษีซึ่งในปัจจุบันนี้ภาษีสรรพสามิตคิดคำนวณเป็นจำนวนร้อยละของราคาตลาดรถยนต์ (Open market value) และจัดเก็บในอัตราร้อยละ 20 ของราคาตลาดรถยนต์<sup>8</sup>

8 Singapore Customs, Duties & dutiable goods, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.customs.gov.sg/businesses/valuation-duties-taxes--fees/duties-and-dutiable-goods>.

### 3.2.5 ภาษีประจำปีรถยนต์

ภาษีประจำปีรถยนต์เป็นภาษีที่เจ้าของรถยนต์ทุกคนจะต้องชำระก่อนที่จะนำรถยนต์คันดังกล่าวมาใช้งานบนท้องถนน ซึ่งกฎหมายกำหนดให้รถยนต์ทุกคันจะต้องชำระภาษีประจำปีรถยนต์ทุกรายหกเดือนหรือหนึ่งปีแล้วแต่กรณี โดยเจ้าของรถยนต์มีหน้าที่ต้องยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักฐานการประกันภัยรถยนต์ หลักฐานการตรวจสภาพรถยนต์ เป็นต้น ก่อนการชำระภาษีประจำปีรถยนต์ ดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 ตัวอย่างวิธีคำนวณภาษีประจำปีรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซิน  
หรือก๊าซธรรมชาติ CNG เป็นเชื้อเพลิง

|                            | 6-Monthly Road Tax Formula                               |                                                      |
|----------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Engine Capacity (EC) in cc | From 1 July 2008 to 31 July 2015, and from 1 August 2016 | From 1 August 2015 to 31 July 2016 (with 20% rebate) |
| $EC \leq 600$              | $S\$200 \times 0.782$                                    | $S\$200 \times 0.6256$                               |
| $600 < EC \leq 1,000$      | $[S\$200 + S\$0.125(EC - 600)] \times 0.782$             | $[S\$200 + S\$0.125(EC-600)] \times 0.6256$          |
| $1,000 < EC \leq 1,600$    | $[S\$250 + S\$0.375(EC - 1,000)] \times 0.782$           | $[S\$250 + S\$0.375(EC-1000)] \times 0.6256$         |
| $1,600 < EC \leq 3,000$    | $[S\$475 + S\$0.75(EC - 1,600)] \times 0.782$            | $[S\$475 + S\$0.75 (EC-1,600)] \times 0.6256$        |
| $EC > 3,000$               | $[S\$1,525 + S\$1(EC - 3,000)] \times 0.782$             | $[S\$1,525 + S\$1(EC-3,000)] \times 0.6256$          |

ที่มา: Land Transport Authority of Singapore, Tax structure for cars, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html>.

จากตารางที่ 10 จะพบว่าเป็นกรณีวิธีการคำนวณภาษีประจำปีรถยนต์ที่ใช้้ำมันเบนซินหรือก๊าซธรรมชาติ CNG เป็นเชื้อเพลิงซึ่งมีการกำหนดอัตราภาษีตามระดับปริมาณความจุกระบอกสูบ (ลูกบาศก์เซนติเมตร) ของรถยนต์ หากรถยนต์มีปริมาณความจุกระบอกสูบจำนวนสูงแล้วจะมีวิธีการคำนวณภาษีที่ส่งผลทำให้มีจำนวนภาษีที่ต้องชำระสูงกว่ารถยนต์ที่มีปริมาณความจุกระบอกสูบจำนวนน้อยกว่า

ทั้งนี้ยังมีการกำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมในกรณีรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปี นับตั้งแต่วันจดทะเบียนครั้งแรก รถยนต์ดังกล่าวนี้จะต้องเสียเงินเพิ่ม (Road tax surcharge) เป็นจำนวนร้อยละของจำนวนภาษีรถยนต์ประจำปี ดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 การเสียเงินเพิ่มสำหรับรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปี

| Age of Vehicle         | Annual Road Tax Surcharge |
|------------------------|---------------------------|
| More than 10 years old | 10% of Road Tax           |
| More than 11 years old | 20% of Road Tax           |
| More than 12 years old | 30% of Road Tax           |
| More than 13 years old | 40% of Road Tax           |
| More than 14 years old | 50% of Road Tax           |

ที่มา: Land Transport Authority of Singapore, Tax structure for cars, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html>.

จากตารางที่ 11 จะพบว่าหากรถยนต์มีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปีแต่ไม่เกิน 11 ปีแล้ว จะต้องเสียเงินเพิ่มเป็นจำนวนร้อยละ 10 ของจำนวนภาษีประจำปีรถยนต์ และหากยังคงใช้รถยนต์คันดังกล่าวในปีต่อไปแล้วจะต้องเสียเงินเพิ่มในจำนวนที่มากขึ้นในลักษณะอัตราภาษีแบบก้าวหน้า

### 3.2.6 ภาษีพิเศษ

นอกจากนี้ยังมีการจัดเก็บภาษีพิเศษ (Special tax) จากรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงชนิดต่างๆ โดยมีลักษณะเป็นการเสียภาษีเพิ่มเติมจากการชำระภาษีประจำปีรถยนต์ ซึ่งในปัจจุบันนี้มีการจัดเก็บภาษีพิเศษจากรถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงเท่านั้นตาม Customs Act (Chapter 70) หรือพระราชบัญญัติศุลกากรและมีการกำหนดหลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีพิเศษตามความมาตรา 17 (2) (3) ดังตารางที่ 12

ตารางที่ 12 การจัดเก็บภาษีพิเศษจากรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดต่าง ๆ

| Type of Car                  | Special Tax                                                            | Note                                       |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Compressed Natural Gas (CNG) | No longer be subjected to Special Tax, with effect from 1 January 2012 | CNG duty is imposed at S\$0.20 per kg      |
| Petrol-CNG                   | No longer be subjected to Special Tax, with effect from 1 January 2012 | CNG duty is imposed at S\$0.20 per kg      |
| Diesel or Diesel-CNG         | Yes. Payable in addition to the Road Tax                               | See Special Tax Rate for Diesel Cars below |
| Electric or Petro-Electric   | Not applicable                                                         |                                            |

ที่มา: Land Transport Authority of Singapore, Tax structure for cars, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html>.

จากตารางที่ 12 จะพบว่ามีการจัดเก็บภาษีพิเศษจากรถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงหรือใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG ร่วมกับน้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง ส่วนรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดอื่นหรือใช้กำลังขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้านั้นไม่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีพิเศษ

นอกจากนี้ยังมีการกำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมสำหรับรถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง กล่าวคือ หากเป็นรถยนต์ที่ได้รับมาตรฐาน Euro IV จะต้องเสียภาษีพิเศษในอัตราร้อยละ 0.625 ต่อปริมาตรความจุกระบอกสูบ 1 ลูกบาศก์เซนติเมตร (Cc) และหากเป็นรถยนต์ที่ได้รับมาตรฐาน Euro V จะต้องเสียภาษีพิเศษในอัตราร้อยละ 0.20 ต่อปริมาตรความจุกระบอกสูบ 1 ลูกบาศก์เซนติเมตร (Cc)<sup>9</sup>

#### 4. เปรียบเทียบโครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของประเทศไทยและสิงคโปร์

เมื่อได้ศึกษาถึงโครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์ ไม่ว่าจะเป็นด้านแนวคิดการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมตลอดจนภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีการจัดเก็บจากรถยนต์แล้ว จะเห็นได้ว่าการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมของทั้งสองประเทศมีความเหมือนและความแตกต่างร่วมกัน กล่าวคือ ด้านแนวคิดใหม่ในการจำกัดการใช้รถยนต์และการลดการปล่อยมลภาวะสู่สิ่งแวดล้อม ด้านกลไกของกฎหมายภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับรถยนต์ ด้านการจัดเก็บ

9 Land Transport Authority of Singapore, Tax structure for cars, Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html>.

ภาษีและด้านการจัดเก็บค่าธรรมเนียม โดยความเหมือนและความแตกต่างร่วมกันในทั้งสี่ด้านต่างส่งผลถึงบทบัญญัติกฎหมายของแต่ละประเทศอีกด้วย ซึ่งแยกพิจารณาดังนี้

#### 4.1 แนวคิดใหม่ในการจำกัดการใช้รถยนต์และการลดการปล่อยมลภาวะสู่สิ่งแวดล้อม

ประเทศสิงคโปร์มีนโยบายชัดเจนในเรื่องการบริหารจัดการการใช้ถนนโดยยึดหลักสำคัญ 4 ข้อ คือ การบูรณาการการใช้พื้นที่และการวางแผนการขนส่ง การจัดให้มีระบบการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและการใช้ประโยชน์ ตลอดจนการจัดการความต้องการใช้ถนนผ่านมาตรการการใช้และความเป็นเจ้าของยานพาหนะ เนื่องจากประเทศสิงคโปร์มีสภาพพื้นที่เป็นเกาะและมีขนาดพื้นที่ประมาณ 699.4 ตารางกิโลเมตรเท่านั้น อีกทั้งมีประชากรมากกว่า 5 ล้านคน ดังนั้นด้วยจำนวนประชากรที่มีจำนวนมากและอาจมีจำนวนมากขึ้นในอนาคตจึงส่งผลต่อความต้องการใช้รถยนต์และความต้องการใช้พื้นที่ถนนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ผู้เขียนเห็นว่าการจำกัดการใช้รถยนต์เป็นแนวคิดและนโยบายที่มีการนำมาปฏิบัติด้วยเหตุผลความจำเป็น

อย่างไรก็ดีหากพิจารณากรณีประเทศไทยแล้วจะพบว่าประเทศไทยมีขนาดพื้นที่มากกว่าประเทศสิงคโปร์เป็นอย่างมาก เนื่องจากพื้นที่ของประเทศสิงคโปร์มีขนาดพื้นที่เทียบเท่าจังหวัดหนึ่งของประเทศไทยเท่านั้น และแม้ว่าประเทศไทยจะมีจำนวนประชากรที่มากกว่าแต่ก็ยังคงมีพื้นที่ที่ยังมิได้มีการใช้ประโยชน์ที่รอการพัฒนาอยู่อีกมาก ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าแนวคิดการจำกัดการใช้รถยนต์อย่างเช่นประเทศสิงคโปร์อาจจะยังไม่สามารถนำมาปรับใช้อย่างจริงจังในประเทศไทยได้ ประกอบกับหากพิจารณาถึงการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมจากรถยนต์ของประเทศไทยแล้วจะพบว่ายังคงให้ความสำคัญกับแนวคิดการจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐ

ทั้งนี้หากพิจารณาแนวคิดของการลดการปล่อยมลภาวะสู่สิ่งแวดล้อมแล้วจะพบว่าแนวคิดการลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศเป็นหลักคิดใหม่ในยุคปัจจุบันซึ่งประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์ต่างนำแนวคิดดังกล่าวนี้ไปปรับใช้เช่นเดียวกัน ดังจะเห็นได้จากการจัดเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมรถยนต์ตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อมตามตารางที่ 1 และตารางที่ 8 โดยจะใช้รูปแบบการจัดเก็บภาษีสำหรับกรณีของประเทศไทยและใช้รูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและการคืนค่าธรรมเนียมสำหรับกรณีของประเทศสิงคโปร์ อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่ามาตรการดังกล่าวข้างต้นมีส่วนช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อมได้ในปัจจุบัน

#### 4.2 กลไกของกฎหมายภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับรถยนต์

หากพิจารณาถึงโครงสร้างของการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวกับรถยนต์ตลอดจนบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้วจะพบว่าทั้งสองประเทศมีการจัดระบบโครงสร้างที่เป็นกลไกของการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวกับรถยนต์ตลอดจนบทบัญญัติกฎหมายที่แตกต่างกันซึ่งหาก

จะนำวงจรช่วงเวลาของรถยนต์ตั้งแต่ขั้นการผลิตรถยนต์ ขั้นการใช้รถยนต์และขั้นการสิ้นสุดสภาพรถยนต์มาเปรียบเทียบกับกลไกของกฎหมายภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับรถยนต์แล้ว ประเทศสิงคโปร์จะมีการบังคับใช้มาตรการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับรถยนต์ตั้งแต่ขั้นการผลิตรถยนต์ ขั้นการใช้รถยนต์และขั้นการสิ้นสุดสภาพรถยนต์ กล่าวคือมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่มจากรถยนต์ที่ผลิตจากโรงงานหรือจากการนำเข้า ต่อมาในขั้นการใช้รถยนต์เจ้าของรถยนต์จะต้องชำระค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ ค่าธรรมเนียมสำหรับรถยนต์ที่มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงสิ่งแวดล้อม ภาษีประจำปีรถยนต์และภาษีพิเศษ อย่างไรก็ตามเจ้าของรถยนต์จะได้รับคืนค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์หากมีการจดทะเบียนยกเลิกการใช้รถยนต์ในขั้นการสิ้นสุดสภาพรถยนต์ในทางทะเบียนของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ากลไกของกฎหมายภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับรถยนต์ข้างต้นมีส่วนช่วยสนับสนุนแนวคิดใหม่ในการจำกัดการใช้รถยนต์และการลดการปล่อยมลภาวะสู่สิ่งแวดล้อมได้เป็นอย่างดี

ในกรณีของประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงสิ่งแวดล้อมและภาษีมูลค่าเพิ่มจากรถยนต์ที่ผลิตจากโรงงานหรือจากการนำเข้า ต่อมาในขั้นการใช้รถยนต์ เจ้าของรถยนต์จะต้องชำระค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่และภาษีประจำปีรถยนต์ โดยเจ้าของรถยนต์จะไม่ได้ได้รับคืนค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์หากมีการจดทะเบียนยกเลิกการใช้รถยนต์ในขั้นการสิ้นสุดสภาพรถยนต์ในทางทะเบียนของกรมการขนส่งทางบก อย่างเช่นกรณีของประเทศสิงคโปร์แต่อย่างใด ดังนั้นแม้ว่าทั้งสองประเทศจะมีการบังคับใช้กฎหมายภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับรถยนต์ก็ตาม แต่ก็มีกลไกของกฎหมายภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีความแตกต่างกันตามวงจรช่วงเวลาของรถยนต์ตั้งแต่ขั้นการผลิตรถยนต์ ขั้นการใช้รถยนต์และขั้นการสิ้นสุดสภาพรถยนต์ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยยังมิได้สร้างกลไกของกฎหมายภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับรถยนต์ในขั้นการสิ้นสุดสภาพรถยนต์ ซึ่งอาจสร้างความแตกต่างที่มีนัยสำคัญต่อแนวคิดใหม่ในการจำกัดการใช้รถยนต์และการลดการปล่อยมลภาวะสู่สิ่งแวดล้อมได้

#### 4.3 การจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์

แนวคิดของการจำกัดการใช้รถยนต์ การลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศหรือแนวคิดอื่นๆ ส่งผลถึงการกำหนดรูปแบบการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ กล่าวคือสำหรับกรณีของประเทศสิงคโปร์ เมื่อหน่วยงานของรัฐมีนโยบายบริหารจัดการการใช้ถนนอย่างชัดเจนแล้ว ก็จะต้องมีการดำเนินการให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีการตรากฎหมายเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีจากรถยนต์ซึ่งเป็นที่ทราบโดยทั่วไปว่า เมื่อรถยนต์ถือเป็นสินค้าอย่างหนึ่งในระบบตลาดแล้ว รถยนต์จะต้องถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศหรือรถยนต์นำเข้า ดังนั้นมูลค่าของรถยนต์จำนวนหนึ่งคันจะประกอบด้วยค่าภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ผู้บริโภคหรือเจ้าของ

รถยนต์จะต้องรับภาระภาษี นอกจากนี้เจ้าของรถยนต์จะต้องชำระภาษีประจำปีรถยนต์อีกด้วย โดยมีการกำหนดอัตราภาษีตามระดับปริมาณความจุกระบอกสูบ อีกทั้งยังมีการกำหนดการเสียเงินเพิ่มเป็นจำนวนร้อยละของจำนวนภาษีรถยนต์ประจำปีอีกด้วย หากรถยนต์ดังกล่าวมีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปี ซึ่งทำให้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปี จะมีภาระภาษีประจำปีรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

หากพิจารณากรณีการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ของประเทศไทยแล้วจะพบว่า ประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิตรยนต์เช่นเดียวกัน โดยจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากสินค้ารถยนต์ในอัตราภาษีร้อยละ 7 และจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรยนต์ในอัตราภาษีที่แตกต่างกันตามประเภทรถยนต์ร่วมกับปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อม นอกจากนี้เจ้าของรถยนต์ยังมีหน้าที่ต้องเสียภาษีประจำปีรถยนต์ตามปริมาณความจุกระบอกสูบ ตามจำนวนคัน และน้ำหนักของรถอีกด้วย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าการที่ประเทศสิงคโปร์กำหนดให้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปี ต้องมีการเสียเงินเพิ่มเป็นจำนวนร้อยละของจำนวนภาษีรถยนต์ประจำปี ถือเป็นจุดที่มีความแตกต่างจากประเทศไทย เนื่องจากสำหรับประเทศไทยแล้ว หากรถยนต์มีอายุการใช้งานเกิน 5 ปี ก็ให้ลดภาษีประจำปีรถยนต์ลงร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 50 ของจำนวนภาษีรถยนต์ประจำปีสำหรับปีแรก ดังนั้นรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานเกิน 5 ปี จะมีจำนวนภาษีประจำปีรถยนต์น้อยลง

#### 4.4 การจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์

นอกจากรถยนต์จะอยู่ในบังคับต้องเสียภาษีแล้ว รถยนต์ยังถือเป็นมูลเหตุอย่างหนึ่งทำให้ต้องเสียค่าธรรมเนียมอีกด้วย โดยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์สามารถจำแนกออกเป็นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากตัวรถยนต์และการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากการเป็นเจ้าของ หากพิจารณาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ของประเทศไทยแล้วจะพบว่าประเทศไทยมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ได้แก่ ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ (Registration fee) ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์ (Additional registration fee) มาตรการคืนและเสียค่าธรรมเนียมสำหรับรถยนต์ที่มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อมในระดับที่กำหนด (Carbon Emission-based vehicle scheme) และการคืนค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์ (Preferential additional registration fee) ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าการจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวข้างต้นถือเป็นต้นทุนอย่างหนึ่งของเจ้าของหรือผู้ต้องการใช้รถยนต์และค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่เจ้าของรถยนต์จะต้องชำระให้แก่อัฐนั้นก็มีจำนวนค่อนข้างมาก

อย่างไรก็ดีเมื่อย้อนกลับมาพิจารณาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ของประเทศไทยแล้วจะพบว่า ประเทศไทยมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่เช่นเดียวกับประเทศสิงคโปร์ แต่จำนวนเงินค่าธรรมเนียมที่ต้องชำระนั้นมีจำนวนน้อยกว่าเป็นอย่างมาก โดยมีได้

มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมประเภทอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงอย่างเช่นประเทศสิงคโปร์เพิ่มเติมอีก ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าความแตกต่างในเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวนี้ส่งผลทำให้ต้นทุนในการเป็นเจ้าของรถยนต์ของคนไทยมีจำนวนน้อยกว่ามาก และค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่เจ้าของรถยนต์จะต้องชำระให้แก่รัฐนั้นก็จะมีจำนวนค่อนข้างน้อยเมื่อต้นทุนในการเป็นเจ้าของรถยนต์มีจำนวนไม่มากแล้ว การจัดเก็บค่าธรรมเนียมข้างต้นจึงไม่สามารถทำให้จำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่มีจำนวนที่ลดลงได้

## 5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ดังที่ได้กล่าวข้างต้นถือเป็นมาตรการที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ ซึ่งหน่วยงานของรัฐได้อาศัยอำนาจตามกฎหมายระดับพระราชบัญญัติเพื่อบังคับและจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ซึ่งวิธีการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกันทั้งด้านแนวคิดการจัดเก็บและหลักเกณฑ์ วิธีการตลอดจนเงื่อนไขของการจัดเก็บ โดยหากพิจารณาถึงโครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของประเทศไทยแล้วจะพบว่า ให้ความสำคัญกับแนวคิดการจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐและการลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์กลับให้ความสำคัญกับแนวคิดการจำกัดจำนวนรถยนต์ด้วยเหตุผลด้านศักยภาพของถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด

ทั้งนี้ด้วยผลของแนวคิดการจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐและการลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศส่งผลทำให้ประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมจากรถยนต์ โดยสามารถจำแนกออกเป็นภาษีที่จัดเก็บจากตัวรถยนต์อันประกอบด้วยภาษีสรรพสามิตรถยนต์และภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับภาษีที่จัดเก็บจากการใช้รถยนต์ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์และภาษีประจำปีรถยนต์ ซึ่งหากพิจารณากรณีประเทศสิงคโปร์แล้วจะพบว่า เพื่อให้บรรลุสู่เป้าหมายแนวคิดการจำกัดจำนวนรถยนต์จึงมีการบังคับใช้มาตรการค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ (Registration fee) ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมการจดทะเบียนรถยนต์ (Additional registration fee) มาตรการคืนและเสียค่าธรรมเนียมสำหรับรถยนต์ที่มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อมในระดับที่กำหนด (Carbon Emission-based vehicle scheme) การคืนค่าธรรมเนียมสิทธิพิเศษการจดทะเบียนรถยนต์ (Preferential additional registration fee) ภาษีสรรพสามิต (Excise duty) ภาษีประจำปีรถยนต์ (Road tax) และภาษีพิเศษ (Special tax)

นอกจากนี้แม้ว่าแนวคิดการจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐและการลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศจะส่งผลกระทบต่อโครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของทั้งสองประเทศก็ตาม แต่ในทางนโยบายแล้วรัฐบาลสามารถใช้วิธีอื่น ๆ ที่เป็นการแก้ไขปัญหาภาวะทางอากาศหรือข้อจำกัดของสภาพพื้นที่

ได้เช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงระบบขนส่งทางบกหรือการเพิ่มระบบการขนส่งทางรางควบคู่กับการจำกัดจำนวนรถยนต์ หรือแม้กระทั่งการปรับปรุงระบบภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับรถยนต์ ให้มีความเป็นธรรมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังนั้นการที่โครงสร้างภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์ ไม่ว่าจะเป็นด้านแนวคิดการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมตลอดจนภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีการจัดเก็บจากรถยนต์จะมีความเหมือนและความแตกต่างก็ตาม แต่ความเหมือนและความแตกต่างดังกล่าวเป็นผลหรือเกิดขึ้นจากปัจจัยพื้นฐานของแต่ละประเทศที่มีเอกลักษณ์ที่ไม่เหมือนกันนั่นเอง

## บรรณานุกรม

- กรมเอเชียตะวันออก. (2559). **ข้อมูลประเทศและเขตเศรษฐกิจ : สิงคโปร์**. สืบค้นวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559, จาก <http://www.eastasiawatch.in.th/th/information/16/>
- กรมการขนส่งทางบก. (2559). **ข่าวประชาสัมพันธ์**. สืบค้นวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559, จาก [https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?\\_did=1506](https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1506)
- กรมการขนส่งทางบก. (2559). **อัตราค่าธรรมเนียมและบัญชีอัตราภาษี**. สืบค้นวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559, จาก <https://www.dlt.go.th/th/fees-and-tariffs/#collapseFive>.
- ศุภลักษณ์ พินิจภูวดล. (2556). **กฎหมายภาษีอากร**, พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและสื่อการสอน คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน). (2559). **ภาษีสรรพสามิตรถยนต์**. สืบค้นวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559, จาก [http://www.tgo.or.th/2015/thai/news\\_detail.php?id=421](http://www.tgo.or.th/2015/thai/news_detail.php?id=421)
- อรพิน ผลสุวรรณ สบายรูป. (2551). **กฎหมายการคลัง**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Land Transport Authority of Singapore. (2016A). Certificate of entitlement. Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system/overview-of-vehicle-quota-system.html>
- \_\_\_\_\_. (2016B). Overview of vehicle quota system. Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system/overview-of-vehicle-quota-system.html>, (last visited 13 November 2016).
- \_\_\_\_\_. (2016C). Tax structure for cars. Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html>
- \_\_\_\_\_. (2016D). Vehicle quota system. Retrieved November 13, 2016 from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system.html>

Singapore Customs. (2016). Duties & dutiable goods. Retrieved November 13, 2016 from <https://www.customs.gov.sg/businesses/valuation-duties-taxes--fees/duties-and-dutiable-goods>

### Translated Thai References

Department of East Asian Affairs. (2016). **Information and national economies: Singapore**. Retrieved November 13, 2016 from <http://www.eastasiawatch.in.th/th/information/16/> (in Thai)

Department of Land Transport. (2016A). **Fees and tariffs**. Retrieved November 13, 2016 from <https://www.dlt.go.th/th/fees-and-tariffs/#collapseFive>. (in Thai) กรมการขนส่งทางบก. (2559).

\_\_\_\_\_. (2016B). **News**. Retrieved November 13, 2016 from [https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?\\_did=1506](https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1506) (in Thai)

Phonsuwan Sabyeroop, Orapin. (2008). **Public finance law**. 1st edition. Bangkok : Faculty of Law, Thammasat University. (in Thai)

Pinitpuwadol, Supalak. (2013). **Taxation law**, 4th edition. Bangkok : Faculty of Law, Chulalongkorn University. (in Thai)

Thailand Greenhouse Gas Management Organization (Public Organization). (2016). **Automobile tax**. Retrieved November 13, 2016 from [http://www.tgo.or.th/2015/thai/news\\_detail.php?id=421](http://www.tgo.or.th/2015/thai/news_detail.php?id=421) (in Thai)

---

หน่วยงานผู้แต่ง: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ถ.กาญจนวนิชย์ ต.คอหงส์ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา 90110  
เมลล์ติดต่อ: kritsarat.sr@psu.ac.th

**Affiliation:** Faculty of Law, Prince of Songkla University. Kanjanavanich Road, Hat Yai, Songkhla 90110  
E-mail: kritsarat.sr@psu.ac.th

