

รู้กัน พลังงาน

ปี...ผศ.ดร.จางง สรพิพัฒน์
บัณฑิตวิทยาลัยร่วมด้านพลังงานและ
สิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า

การตัดสินใจซื้อรถยนต์หนึ่งคันเป็นเรื่องที่สำคัญมาก เป็นเพราะสินค้าที่มีราคาแพง อีกทั้งมีอายุการใช้งานยาวนาน ราคารถยนต์เป็นสิ่งที่มีบทบาทสำคัญมากต่อการตัดสินใจของผู้ซื้อรถยนต์ เนื่องจากราคารถยนต์จะรวมค่าภาษีต่างๆ ที่ผู้ผลิตต้องจ่ายให้กับภาครัฐเมื่อมีการผลิตหรือนำเข้าจากต่างประเทศ

อัตราภาษีที่รัฐจัดเก็บจึงมีผลต่อราคา

ยนต์ของรถเก๋งรุ่นนั้นมีขนาดกระบอกสูบขนาดเล็กหรือใหญ่ ที่ภาครัฐเก็บภาษีรถกระบะในอัตราภาษีต่ำ เพราะถือว่าเป็นรถบรรทุก สามารถสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ประเทศได้มากกว่ารถเก๋งซึ่งถือว่าเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย

ผลก็คือมีผู้ซื้อรถยนต์ที่มีรายได้น้อยจำนวนหนึ่ง หันไปซื้อรถยนต์กระบะมาใช้แทนรถเก๋ง เนื่องจากรถกระบะเป็นรถที่มีน้ำหนักมากกว่ารถเก๋งเมื่อเทียบกันตามขนาดกว้างยาวที่เท่ากัน ผลคือรถกระบะจึงมีแนวโน้มว่าจะใช้พลังงานสิ้นเปลืองมากกว่ารถเก๋ง

สาเหตุหนึ่งที่ประเทศไทยเป็นทั้งผู้ผลิตและบริโภคเครื่องยนต์กระบะสูงเป็นอันดับต้นๆ ของโลกก็มาจากสาเหตุของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำมากนั่นเอง

แม้ว่านโยบายดังกล่าวจะมีผลดีในแง่ที่



พลังงานประกอบ

จึงมีแนวโน้มว่าจะซื้อรถยนต์ที่

ด้วย 3 มาตรการหลักๆ คือ มาตรการแรกการใช้โครงสร้างภาษีของรถยนต์ตามอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงต่อระยะทาง (Fuel Economy) กล่าวคือรถยนต์ที่มีลักษณะของการใช้สอยประเภทเดียวกัน แต่มีความสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงต่อ

มีราคาถูก โดยเฉพาะกลุ่มผู้บริโภคที่มีรายได้น้อย

มาตรการที่ 3 คือ การให้ข้อมูลสินค้าแก่ผู้บริโภค เพื่อให้สามารถแยกแยะรถยนต์ประสิทธิภาพสูงกับต่ำออกจากกัน โดยการออกกฎหมายกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์แจ้งอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของรถยนต์ที่วางจำหน่ายในเอกสารโฆษณาของรถยนต์

วิธีการติดฉลากเบอร์ 5 สำหรับรถยนต์ เป็นวิธีให้ข้อมูลแก่ผู้ซื้อรถยนต์โดยตรงว่ารถยนต์ที่ผู้ซื้อกำลังจะซื้อนั้นมีค่าอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในเชิงเปรียบเทียบกับรถยนต์ยี่ห้ออื่นๆ ในกลุ่มประเภทเดียวกันในท้องตลาดว่ามีประสิทธิภาพสูงกว่ารถยนต์ยี่ห้ออื่นๆ เพียงใด เพื่อให้การตัดสินใจของผู้บริโภคสินค้าเป็นตัวขับเคลื่อนตลาด เพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์แข่งขันกันผลิตรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูงออกสู่ท้องตลาด เพราะรถที่มีประสิทธิภาพต่ำยากที่จะเจาะตลาดได้หากมีราคาใกล้เคียงรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูง

ดังนั้น หากภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการลดการใช้พลังงานในภาคขนส่งอย่างจริงจัง มีวิธีการง่ายๆ ที่กระทรวงพลังงานสามารถดำเนินการได้เลย เช่น ร่วมมือกับกระทรวงพาณิชย์หรือสำนักงานคุ้มครองผู้บริโภค ให้ออกระเบียบให้ผู้ผลิตรถยนต์จะต้องแจ้งค่าอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิง (Fuel Economy) ในการระบุข้อมูลจำเพาะด้านเทคนิคที่ปรากฏในเอกสารโฆษณาชี้ชวน (Brochure) ของผู้ผลิตรถยนต์ นอกเหนือจากการดำเนินการโครงการติดฉลากเบอร์ 5 ที่กระทรวงพลังงานกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการ

แต่ทั้งนี้ถ้าจะให้เกิดผลดีที่สุดกระทรวงพลังงานควรจะร่วมมือกับกระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคมดำเนินการปรับเปลี่ยนวิธีการจัดเก็บภาษีจากการประเมินขนาดของกระบอกสูบเครื่องยนต์ไปเป็นการประเมินเก็บจากอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของรถยนต์ โดยให้มีการปรับปรุงค่าอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงให้ลดลงล่วงหน้าทุกๆ 5 ปี หากผู้ผลิตรายใดไม่มีการปรับปรุงก็จะต้องเสียภาษีในอัตราที่สูงขึ้น ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับผู้ผลิตรายอื่นได้ในที่สุด ซึ่งจะทำให้นโยบายลดการใช้พลังงานในภาคขนส่งเป็นจริงขึ้นมาได้

หมายเหตุ : บัณฑิตวิทยาลัยร่วมด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม ได้รับการสนับสนุนจากสำนักพัฒนาบัณฑิตศึกษาและวิจัยด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา และจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน บทความนี้เป็นความเห็นของผู้เขียน ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โครงสร้างภาษีรถยนต์

กับอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิง



รถยนต์ที่วางจำหน่ายโดยตรง ซึ่งอาจทำให้รถยนต์ประเภทหนึ่งแพงกว่ารถยนต์อีกประเภทหนึ่งทั้งที่มีต้นทุนการผลิตเท่ากัน แต่มีอัตราภาษีที่ต้องจ่ายให้กับรัฐต่างกัน

ในหลายประเทศมีการใช้หลักการนี้เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคซื้อรถยนต์ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยจะจัดเก็บภาษีในอัตราต่ำ ขณะที่รถยนต์ที่ไม่มีประสิทธิภาพจะถูกจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูงมาก

ปัจจุบันแม้ว่าจะมีภาษีหลายประเภทที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ แต่ภาษีที่มีบทบาทสำคัญต่อราคารถยนต์ใหม่คือภาษีสรรพสามิตนั่นเอง เพราะมีอัตราการจัดเก็บสูงสุดในบรรดาภาษีทั้งหมด โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ของประเทศไทยประกอบด้วยส่วนหลักๆ 2 ส่วน ส่วนแรกคิดจากลักษณะการใช้สอยของรถยนต์ ส่วนที่สองคิดจากขนาดปริมาตรของกระบอกสูบของเครื่องยนต์

ช่วยให้ประเทศไทยกลายเป็นผู้ผลิตรถกระบะเล็กรายใหญ่ที่สุดของโลก แต่ก็มีผลกระทบต่อในเชิงลบด้วยเช่นกัน เนื่องจากส่งผลให้ประเทศไทยมีความต้องการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วเป็นจำนวนมาก จนกระทั่งเกิดความไม่สมดุลในการผลิตน้ำมันดีเซลกับน้ำมันเบนซินจากโรงกลั่น เพื่อสนองความต้องการของตลาด ทำให้ประเทศไทยต้องนำเข้าน้ำมันดีเซลสำเร็จรูปจากต่างประเทศ ขณะที่ต้องส่งออกน้ำมันเบนซินที่เหลือ

อีกประการหนึ่งที่มีผลกระทบต่อผู้ผลิตและผู้ซื้ออย่างสำคัญคือ ผู้ใช้ไม่มีการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ที่ประหยัดพลังงาน จะเห็นได้ว่าในช่วงที่น้ำมันราคาถูก ในรถยนต์ยี่ห้อและรุ่นเดียวกันมีการติดตั้งเครื่องยนต์จากโรงงานหลายๆ ขนาด ทั้งใหญ่และเล็ก เพื่อสนองความต้องการตลาด ซึ่งมักจะนิยมรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังแรงๆ แต่ไม่ประหยัดพลังงาน ทำให้เกิดปัญหาการขาดดุลการค้าในระยะยาว เมื่อเกิดวิกฤตราคาน้ำมันแพงขึ้น

แนวทางสำคัญที่หลายประเทศนิยมทำกันโดยเฉพาะประเทศทางยุโรปเหนือ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในหมู่ผู้บริโภค ให้หันไปใช้รถยนต์ประหยัด

หน่วยระยะทางที่ไม่เท่ากัน รถยนต์ที่สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงมากกว่าจะถูกเก็บภาษีสูงกว่า แม้ว่าปริมาณของกระบอกสูบ (ซีซี) จะมีขนาดเท่ากันก็ตาม

หากเป็นกรณีของการเก็บภาษีของไทย ก็จะถูกเก็บเท่ากันตามขนาดของกระบอกสูบ โดยไม่มีการคำนึงว่ารถยนต์รุ่นดังกล่าว จะมีความประหยัดเชื้อเพลิงมากน้อยเพียงใด จึงมีผลให้ผู้ประกอบการโดยรวมมุ่งแต่เพียงการผลิตรถยนต์ที่มีราคาถูก โดยที่ไม่สนใจประสิทธิภาพว่าเป็นเช่นใด เพราะรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูงโดยปกติแล้วจะมีต้นทุนการผลิตสูงกว่ารถยนต์ที่มีประสิทธิภาพต่ำ

มาตรการที่ 2 คือ การกำหนดค่ามาตรฐานขั้นต่ำของการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของรถยนต์ที่วางจำหน่ายในท้องตลาด กล่าวคือรถยนต์ทุกยี่ห้อที่นำเข้ามาและผลิตในประเทศ หากมีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสิ้นเปลืองเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ขั้นต่ำ ก็จะไม่อนุญาตให้จำหน่ายหรือนำเข้ามาจำหน่าย

ทั้งนี้ เพื่อป้องกันรถยนต์ราคาถูกแต่มีประสิทธิภาพต่ำออกมาจำหน่ายแข่งกับรถยนต์ที่มีราคาสูงแต่มีประสิทธิภาพสูง เพราะรถยนต์เป็นสินค้าที่มีราคาแพง ผู้ซื้อ