



การคิดภาษีสรรพสามิตวิธีใหม่จากราคาขายปลีก... จุดใจการลงทุนผลิตรถยนต์ในประเทศ ขณะที่กระทบผู้ซื้อน้อย

CURRENT ISSUE

ปีที่ 23 ฉบับที่ 2864

วันที่ 14 กันยายน 2560

▶ ประเด็นสำคัญ

- การปรับวิธีคิดภาษีสรรพสามิตใหม่โดยใช้ราคาขายปลีกแนะนำมาเป็นฐานในการคำนวณนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ในระยะอันใกล้นี้อาจไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ซื้อรถยนต์ที่ผลิตในประเทศเท่าไรนัก เนื่องจากไม่มีการเปลี่ยนแปลงด้านภาระภาษีที่ธุรกิจจะต้องจ่ายอย่างมีนัยสำคัญ ทว่าในส่วนของผู้ริเริ่มนำเข้ารถยนต์อาจต้องเผชิญกับภาระภาษีที่เพิ่มขึ้น ซึ่งผู้ประกอบการคงต้องมีการปรับตัวเพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดได้
- โดยการเปลี่ยนวิธีคำนวณภาษีแบบใหม่ ซึ่งรัฐบาลมองว่าจะช่วยให้เกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมมากขึ้นนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยเห็นว่า จะเป็นการส่งผลดีทางอ้อมต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุน และช่วยจุดใจให้ค่ายรถหันมาลงทุนผลิตรถยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้นด้วย โดยเฉพาะ กลุ่มรถยนต์หรู หรือรถยนต์ที่ปัจจุบันยังมีขนาดตลาดจำกัด แต่มีโอกาสเติบโตได้ในอนาคต และรถพลังงานไฟฟ้าที่รัฐบาลให้การสนับสนุนอยู่ในขณะนี้ โดยรถพลังงานไฟฟ้าที่ได้รับการสนับสนุนจากบีโอไอจะยิ่งมีข้อได้เปรียบในด้านการแข่งขันเหนือคู่แข่งรายอื่น

จากการที่รัฐบาลได้เปลี่ยนวิธีการคำนวณภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่ขายในประเทศเป็นรูปแบบใหม่ โดยการแก้ไขให้จัดเก็บบนฐานราคาขายปลีกแนะนำแทนฐานราคาหน้าโรงงานสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ และราคานำเข้า CIF สำหรับรถยนต์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศทั้งคัน ทำให้ฐานราคาที่นำมาคำนวณภาษีตามวิธีใหม่สูงกว่าแบบเดิมนั้น นอกเหนือจากผลดีที่รัฐบาลจะได้รับจากการจัดเก็บภาษีรถยนต์อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นแล้ว ในส่วนของประเด็นข้อดีที่รัฐบาลมองว่าจะช่วยให้การแข่งขันในตลาดมีความเท่าเทียมกันมากขึ้นด้วยนั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า น่าจะช่วยให้ประโยชน์ทางอ้อมต่อการส่งเสริมความเชื่อมั่นนักลงทุน และเป็นอีกมูลเหตุจุดใจหนึ่งให้ค่ายรถมีการผลิตรถยนต์บางรุ่นในประเทศเพิ่มขึ้นได้ด้วย

ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า จากการปรับวิธีการคำนวณภาษีแบบใหม่ดังกล่าวน่าจะสามารถพิจารณาแยกผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นออกมาตามกลุ่มประเภทรถยนต์ได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- **รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ** ซึ่งเปลี่ยนการคำนวณภาษีจากเดิมที่คิดจากราคาหน้าโรงงานมาคิดจากราคาขายปลีกแนะนำนั้น เนื่องจากกรมสรรพสามิตได้มีการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงประมาณร้อยละ 24 จากอัตราภาษีเดิม ทำให้ไม่เกิดผลกระทบต่อต้นทุนทางภาษีของธุรกิจผลิตรถยนต์ในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยคำนวณแล้วพบว่าภาระภาษียังคงมีความใกล้เคียงกับของเดิมก่อนเปลี่ยนวิธีคิดภาษีสรรพสามิตใหม่ ทำให้คาดว่าผลที่จะเกิดต่อผู้บริโภคในแง่ของการปรับราคาขายรถยนต์น่าจะยังไม่เกิดขึ้นในระยะอันใกล้นี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะที่มีการแข่งขันกันสูงในตลาดรถยนต์ ผู้บริโภคมี

ทางเลือกมากขึ้น และติดการได้รับโปรโมชันส่งเสริมการตลาดอย่างมากต่อเนื่องหลายปี อย่างไรก็ตามหากในอนาคตภาษีสรรพสามิตมีการปรับเปลี่ยนไปจากที่ได้มีการประกาศไว้ ซึ่งอาจกระทบต่อต้นทุนทางภาษีของค่ายรถ **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** มองว่า ก็มีความเป็นไปได้ที่ธุรกิจอาจต้องหากกลยุทธ์ทางการตลาดที่เหมาะสมมารับมือกับภาระทางภาษีที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้ยังคงสามารถรักษาระดับผลกำไร และไม่ทำให้ผู้บริโภครู้สึกถึงผลกระทบมาก ซึ่งมองว่ายังเป็นประเด็นที่ค่อนข้างท้าทายพอสมควรสำหรับธุรกิจ เนื่องจากสภาพการแข่งขันในปัจจุบันของตลาดรถยนต์ค่อนข้างสูงมาก

แนวทางการปรับตัวที่อาจจะเกิดขึ้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยเห็นว่า น่าจะมีโอกาสออกมาในรูปแบบการตัดออปชั่นเสริม ของแถมต่างๆ หรือการรับประกันของศูนย์บริการ ออกจากราคาขายรถยนต์เพื่อให้ฐานคำนวณภาษีต่ำลง ซึ่งอาจทำให้ราคาขายปรับลดลงได้เล็กน้อย แล้วนำเสนอทางเลือกที่หลากหลายสำหรับออปชั่น ของแถมต่างๆ รวมถึงการรับประกันของศูนย์บริการ ให้ผู้บริโภคเลือกตามความพึงพอใจและในราคาที่ยินดีจะจ่ายเอง โดยแนวทางดังกล่าวนี้อาจกระทบต่อรายได้จากศูนย์ซ่อมบำรุงของดีลเลอร์รถยนต์ และกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนบางรายการที่ถูกตัดออกไปเป็นออปชั่นเสริม หรือของแถม ที่ผู้บริโภคมีสิทธิในการเลือกได้เองว่าจะเอาหรือไม่ นอกจากนี้ค่ายรถอาจมีการทำกลยุทธ์เน้นสร้างภาพลักษณ์รถยนต์ที่ดี ทั้งในแง่รูปลักษณ์ สมรรถนะ ความปลอดภัย ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และความน่าเชื่อถือของทั้งตัวรถยนต์และศูนย์บริการมากขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันทางด้านราคาที่จะยิ่งกดดันให้ผลกำไรที่จะได้รับลดน้อยลง

- **รถยนต์นำเข้า** คาดว่าจากการคิดภาษีแบบใหม่ที่รัฐบาลมองว่าจะช่วยทำให้การแข่งขันเท่าเทียมกันมากขึ้นในแง่ที่ภาษีจัดเก็บบนฐานราคาขายปลีกแนะนำนี้ น่าจะส่งผลช่วยกระตุ้นให้มีการลงทุนประกอบในประเทศมากขึ้น เนื่องจากยอดจำหน่ายรถยนต์นำเข้าที่ค่ายรถเจ้าของแบรนด์มีตัวตนจำหน่ายอย่างเป็นทางการ สะท้อนยอดความต้องการจริงในตลาดมากขึ้น และหากจำนวนยอดขายจะสูงพอ ค่ายรถยนต์อาจหันมาพิจารณาเข้าร่วมลงทุนกับธุรกิจไทยเพื่อประกอบรถยนต์รุ่นที่มีทิศทางตลาดดีในอนาคต และมีโอกาสจะต่อยอดไปประกอบรุ่นอื่นๆ ในระยะต่อไปได้หากแบรนด์ได้รับการตอบรับที่ดีในตลาด ซึ่งปัจจุบันก็เริ่มมีตัวอย่างรถยนต์บางแบรนด์ที่ส่งสัญญาณไปในทิศทางดังกล่าวแล้ว ทั้งจากฝั่งยุโรป และเอเชีย โดยประเภทรถยนต์ที่อยู่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ **รถยนต์หรู หรือรถยนต์ที่ยังมีขนาดตลาดจำกัด แต่มีโอกาสเติบโตได้ในอนาคต** ซึ่งเดิมจะเน้นการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเป็นหลัก มีผลิตในประเทศเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

จากผลกระทบดังกล่าว **ธุรกิจนำเข้ารถยนต์จึงอาจต้องมีการปรับตัว** โดย**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** มองว่า **ธุรกิจนำเข้ารถยนต์อิสระ** น่าจะเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยเฉพาะหากเป็นธุรกิจนำเข้ารถยนต์อิสระที่มีสายป่านทางการเงินสั้น ขณะที่ธุรกิจนำเข้ารถยนต์อิสระขนาดใหญ่สายป่านทางการเงินยาว มีธุรกิจเสริม เช่น ศูนย์อะไหล่และซ่อมบำรุงอยู่ด้วย ก็อาจต้องปรับตัวและหากกลยุทธ์เสริมมาดึงดูดลูกค้ามากขึ้น เช่น สร้างความประทับใจในการดูแลบริการลูกค้าทั้งก่อนและหลังการขาย อย่างไรก็ตาม ในทำนองเดียวกันธุรกิจนำเข้ารถยนต์ที่เป็นตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการก็ต้องมีการปรับตัวเช่นเดียวกันเพื่อรองรับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น

- **รถพลังงานไฟฟ้า** เป็นอีกกลุ่มที่คาดว่าจะได้รับอานิสงส์จากการปรับวิธีคิดภาษีแบบใหม่นี้ หากพิจารณาร่วมกับสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุน เนื่องจากเป็นตลาดที่กำลังมีแนวโน้มเติบโตและเป็นที่ยอมรับมากขึ้นในตลาดโลกอย่างต่อเนื่อง และปัจจุบันในไทยก็มีการลงทุนเพื่อจะขยายสถานีชาร์จไฟฟ้ารองรับความต้องการใน

ตลาดในลักษณะที่เติบโตอย่างก้าวกระโดด โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองเห็นประโยชน์ในแง่ของการดึงดูดการลงทุนผลิตรถพลังงานไฟฟ้าในประเทศ จากการปรับวิถีคิดภาษีใหม่ใน 2 มุม ได้แก่

1. **มาตรการนี้อาจจะช่วยเพิ่มโอกาสทางการแข่งขันมากขึ้นระหว่างรถพลังงานไฟฟ้านำเข้า กับรถพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศในอนาคต** เนื่องจากรถพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศนั้นต้องมีการลงทุนที่สูง และต้องอาศัยปริมาณยอดซื้อจำนวนมากเพื่อให้สามารถตั้งราคาที่แข่งขันได้ในตลาด รวมถึงสามารถคืนทุนได้ ทั้งนี้หากค่ายรถได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากบีโอไอ อาจช่วยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้จากสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับ โดยเฉพาะ อากรนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบบใช้แบตเตอรี่ (BEV) ในช่วง 2 ปีแรกที่ลดเหลือร้อยละ 0 จากร้อยละ 80¹ ซึ่งเป็นอากรนำเข้ารถยนต์ปกติจากต่างประเทศ
2. **วิธีการคำนวณภาษีแบบใหม่ทำให้อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถพลังงานไฟฟ้ามีการปรับสัดส่วนลงด้วย** โดยคาดว่าสำหรับรถยนต์ไฮบริดและปลั๊กอินไฮบริดน่าจะปรับลดน้อยลงจากร้อยละ 10 ในปัจจุบัน และหากได้รับการสนับสนุนจากบีโอไอก็จะได้มีการปรับลดภาษีสรรพสามิตลงอีกครั้งหนึ่งจากอัตราภาษีดังกล่าว ซึ่งน่าจะเป็นผลดีต่อการลงทุนผลิตรถพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบ BEV ที่คาดว่าจะยังคงเดิมที่ร้อยละ 2 ซึ่งส่วนต่างทางภาษีดังกล่าวนั้น ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบ BEV ในประเทศอาจมองว่าแรงดึงดูดยังไม่เพียงพอสำหรับการลงทุนผลิตได้ อันจะเป็นประเด็นที่ภาครัฐอาจต้องนำไปพิจารณาร่วมกันกับภาคเอกชนต่อไปในอนาคตเพื่อหาแนวทางสนับสนุนการทำตลาดรถยนต์ไฟฟ้าแบบ BEV อื่นๆเพิ่มเติม

โดยสรุป จากการปรับวิธีการคำนวณภาษีใหม่โดยคิดจากราคาขายปลีกแนะนำดังกล่าวข้างต้น ส่งผลในหลายแง่มุมกับธุรกิจที่เกี่ยวข้อง โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า โดยภาพรวมรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไม่ได้รับผลกระทบนักจากแนวทางดังกล่าว ซึ่งทำให้ในระยะอันใกล้นี้ค่ายรถน่าจะยังคงดำเนินแผนการตลาดเช่นเดิมเพื่อกระตุ้นยอดขายรถยนต์ในช่วงภาวะตลาดที่แข่งขันสูงและกำลังฟื้นตัวอยู่นี้ อย่างไรก็ตามธุรกิจที่ได้รับผลกระทบมากกว่าจากการปรับวิถีคิดภาษีคือ กลุ่มธุรกิจนำเข้ารถยนต์ ซึ่งหากไม่ใช่กลุ่มธุรกิจตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการรายใหญ่ที่มียอดขายมากพอจนทำให้ค่ายรถเจ้าของแบรนด์สนใจให้เข้ามาประกอบรถยนต์ในประเทศ ก็อาจต้องมีการปรับตัวในระดับที่แตกต่างกันไปตามขนาดกิจการและผลกระทบที่ได้รับ

Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้นี้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

¹ เฉพาะรถยนต์ไฟฟ้าแบบใช้แบตเตอรี่ (BEV) โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าเพื่อทดลองตลาดได้ในปริมาณที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบในช่วง 2 ปี แรก นับตั้งแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริม และภายในปีที่ 3 จะต้องมีการประกอบรถยนต์สำเร็จรูปออกมา