

โครงสร้างภาษียานยนต์ยังไม่ยุติ ก.อุตสาหกรรมจัดเก็บเป็นรายชิ้นแทนกลุ่มพีก็ด

ผู้จัดการรายวัน - กระทรวงอุตสาหกรรม ยินทราบให้สศค. จัดเก็บภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์เป็นรายชิ้น 5-42% ควบคู่กับการกำหนดภาษี CKD ที่ 30-35% ดังหากเก็บเพิ่มภาษีเป็นกลุ่มตามสศค. เสนอจะกระทบในวงกว้าง ภาคเอกชนแนะรัฐควรผู้ประกอบการอาศัยช่องโหว่กฎหมายแนบนำเข้าในรูปแบบ SKD ให้ถึงยกเลิก CKD

แหล่งข่าวจากคณะกรรมการปรับโครงสร้างภาษียานยนต์ เปิดเผยว่า ขณะนี้แผนการปรับโครงสร้างภาษียานยนต์ยังมีความคิดเห็นที่ขัดแย้งกันอยู่ในรายละเอียดเนื่องจากทางสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (สศค.) ต้องการที่จะให้มีการจัดเก็บเป็นกลุ่มๆ ในอัตราเก็บแบบภาษีชิ้นส่วนสำเร็จรูปนำเข้า (CKD) เพิ่มขึ้น 30-35% จากเดิมที่จัดเก็บ 20% ขณะที่กระทรวงอุตสาหกรรมและกรมศุลกากร เห็นว่าควรจะเป็นการจัดเก็บภาษีไม่เก็บและตามพิกัดของชิ้นส่วนอะไหล่

(sparepart) แต่ละชิ้นในอัตราตั้งแต่ 5-42% หากประกาศเพิ่มภาษี CKD ดังกล่าวจะกระทบต่ออุตสาหกรรมอื่นๆ เช่น อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้าที่จะมีการนำเข้าชิ้นส่วนสูงขึ้น โดยการระบุพิกัดตามภาษีของชิ้นส่วนของกระทรวงอุตสาหกรรมและกรมศุลกากรต้องการให้แยกพิกัดแต่ละชิ้น เพื่อกำหนดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนแล้วยังได้เสนอการป้องกันไม่ให้โรงงานผู้ประกอบรถยนต์ (OEM) ได้รับผลกระทบจากการจัดเก็บภาษีในลักษณะดังกล่าวด้วยการให้ภาครัฐจะต้องประกาศอัตราภาษีแบบเจาะจงในกลุ่มชิ้นส่วนสำเร็จรูปนำเข้า (CKD) ที่ 30-35% ประกอบด้วย

"การเก็บเป็นพิกัดแบบชิ้นต่อชิ้น เนื่องจากต้องการไม่ให้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ต้องใช้ชิ้นส่วนเหล่านี้มาประกอบไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมพลาสติก เป็นต้น โหลดจะเดียวกันในส่วน

ของโรงงานผู้ประกอบรถยนต์นั้น หากให้ใช้ในรูปแบบตามพิกัดของชิ้นส่วนก็จะส่งผลกระทบต่อ เพราะเมื่อมีการนำเข้าในส่วนเครื่องรถยนต์นั้น ทางกรมศุลกากรจะต้องเก็บภาษีเต็มอัตราโดยคิดในอัตราเดียวกับการนำเข้ารถยนต์ทั้งคันในอัตรา 80% ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคนั่นเอง"

อย่างไรก็ตาม ทางสศค. ได้รับข้อเสนอของกรมศุลกากรและอุตสาหกรรมแล้วเนื่องจากทั้งสองหน่วยงานมีความใกล้ชิดกับเอกชนผู้ประกอบการและวิธีการปฏิบัติได้ดี แต่อาจมีการตัดสินขั้นสุดท้ายอยู่ที่สศค. ก่อนเสนอเข้ากรมเห็นชอบต่อไป หากมีข้อโต้แย้งก็จะถูกในเวทีกรมต่อไป

นายเขตต์ สุนทรสิงห์ เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สอท.) กล่าวว่า การพิจารณาโครงสร้างภาษียานยนต์ โดยพิจารณาแยกตามพิกัดภาษีมีทั้งข้อดี-ข้อเสีย โดยข้อดีสามารถเลือกปฏิบัติ

ได้สำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่ต้องการเริ่มต้นซื้อขายคือ อาจจะต้องมีใบขนส่งจำนวนมากทำให้เกิดการทุจริตได้ง่ายขึ้น ดังนั้นทางออกที่รัฐจะต้องหาจุดสมดุลให้เกิดขึ้นคือ ผู้ผลิตชิ้นส่วน โรงงานประกอบรถยนต์ และผู้บริโภค

"ในขั้นตอนการปฏิบัตินั้นไม่ใช่เรื่องง่ายจำเป็นต้องดูหลายปัจจัยมาพิจารณา เพราะอาจจะมีผู้ประกอบการอาศัยลักษณะของกฎหมายนี้ได้ด้วย การนำเข้าในรูปแบบของ SKD หรือรถยนต์สำเร็จรูปที่แยกเป็นชิ้นส่วนนำเข้าซึ่งภาษีดังกล่าวจะต่ำกว่าการนำเข้าลักษณะรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า (CBU) แต่ก็ยังอยู่ในอัตราที่สูงกว่า CKD แต่เมื่อยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเภท CKD จะหมดไปแค่ CBU และ SKD ยังอยู่ ซึ่งจะเป็นช่องทางให้ผู้ประกอบการหลีกเลี่ยงภาษีมาลักษณะ SKD เพิ่มขึ้น" นายเขตต์กล่าว ■