

ปัญหาการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในประเทศไทย¹

เพียงนภา โพธิ์ไย²

จากการศึกษาปัญหาการจัดเก็บภาษีคาร์บอน ประเทศไทยยังไม่มีมาตรการพระราชบัญญัติภาษีคาร์บอนมาบังคับใช้ มีแต่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เมื่อเปรียบเทียบประเทศพัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร สิงคโปร์ และสาธารณรัฐประชาชนจีน มีกฎหมายหรือมาตรการการจัดเก็บภาษีคาร์บอนโดยเฉพาะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิดและแนวทางในการจัดเก็บภาษีคาร์บอนจากต่างประเทศ มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และการจัดเก็บภาษีคาร์บอนของต่างประเทศ ประเทศไทยและระหว่างประเทศ และวิเคราะห์ปัญหาการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในประเทศไทย ตลอดจนแนวทางการจัดเก็บภาษีคาร์บอนที่เหมาะสมเพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้เป็นศูนย์ จากแนวคิดทำให้ผู้ศึกษาได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายภาษีคาร์บอน ภาษีมลพิษและสิ่งแวดล้อม แนวทางหลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดีของ Adam Smith นักเศรษฐศาสตร์ ใน ค.ศ. 1776 มี 4 ประการ ได้แก่ หลักความเป็นธรรม หลักความแน่นอน หลักความสะดวก และหลักความประหยัด ส่วนแนวทางการจัดเก็บภาษีคาร์บอน ได้แก่ จัดเก็บจากฐานภาษีที่มาจากประเภทของเชื้อเพลิง จากการใช้ไฟฟ้า และจากปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากแหล่งผลิต ส่วนมาตรการในการจัดเก็บภาษี ได้แก่ มาตรการสั่งการและควบคุม มาตรการกีดกันการค้า ได้แก่ การซื้อขายใบรับรองเครดิตเพื่อชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และมาตรการสร้างแรงจูงใจหรือสนับสนุนเป็นมาตรการจูงใจและสนับสนุนด้วยเครื่องมือทางการเงิน และมาตรการจูงใจและสนับสนุนด้วยเครื่องมือลดหย่อนภาษี นอกจากนี้แหล่งกำเนิดมลพิษเป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และหลักการจัดการมลพิษ ประกอบด้วย ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluters Pay Principle: PPP) หลักการระวังไว้ก่อน (Precautionary Principle (PP) และหลักการเปิดเผยข้อมูลสู่สาธารณะ รวมทั้งภาวะโลกร้อนและก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากธรรมชาติและการกระทำของมนุษย์ รวมทั้งมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีคาร์บอนของต่างประเทศ ประเทศไทยและระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระเรื่องปัญหาการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในประเทศไทย โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร.ปวีศร เลิศธรรมเทวี และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ ดร.ดิษฐ์ รอดทอง และรองศาสตราจารย์พัฒนา เรือนใจดี

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิเทศศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิเทศศาสตร์มหาวิทยาลัยรามคำแหง

Framework Convention on Climate Change : UNFCCC) พิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol) และความตกลงปารีส (Paris Agreement) เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัญหาการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในประเทศไทย และแนวทางการร่างกฎหมายจัดเก็บภาษีคาร์บอนที่เหมาะสมเพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

จากการศึกษาทำให้ทราบว่ากฎหมายส่วนใหญ่มุ่งเน้นกฎหมายสิ่งแวดล้อม มีแต่การจัดเก็บภาษีคาร์บอน โดยกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง โดยคำนึงถึงการปล่อยก๊าซ CO₂ ในการปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์ในปี ค.ศ. 2016 โดยรถยนต์ที่มีอัตราการปล่อย CO₂ ต่ำจะจัดเก็บอัตราภาษีต่ำ และอัตราภาษีเพิ่มขึ้นตามปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂

การที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายการจัดเก็บภาษีคาร์บอนโดยเฉพาะ อาจเกิดได้จากสาเหตุหลายประการ ดังนี้

ประการแรก ประเทศที่พัฒนาแล้วที่ได้ให้ความสำคัญกับปัญหาเรื่องการจัดเก็บภาษีคาร์บอนเพื่อควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนขึ้นสู่ชั้นบรรยากาศอย่างมาก ขณะที่กฎหมายที่มีอยู่ในประเทศไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 9 บัญญัติไว้ว่า “เหตุฉุกเฉินหรือเหตุอันตรายต่อสาธารณชนอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติ หรือภาวะมลพิษที่เกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษ” และ มาตรา 10 “มาตรการป้องกันและจัดทำแผนฉุกเฉิน เพื่อแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นไว้ล่วงหน้า ซึ่งเป็นการบัญญัติในเรื่องของมาตรการป้องกันล่วงหน้า และมาตรา 64 “ กำหนดให้ยานพาหนะไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด” บทบัญญัตินี้ได้วางหลักการไว้ว่าผู้ก่อมลพิษเป็นผู้รับผิดชอบเท่านั้น

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 มาตรา 8 และมาตรา 7 วิธีการควบคุมการปล่อยของเสียมลพิษ ซึ่งเกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน พระราชบัญญัติพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน พ.ศ. 2535 มาตรา 26 อันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการผลิตหรือการขยายการผลิตพลังงาน และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้วางหลักการการจัดเป็นภาษีประจำปีจากการใช้รถยนต์ตามมาตรา 5 โดยกฎหมายดังกล่าวก็ยังไม่ตอบโจทก์หรือไม่มีความหมายการจัดเก็บภาษีคาร์บอนแต่อย่างใด

ประการที่สอง เนื่องจากประเทศไทยมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกินกว่าที่กำหนด ย่อมทำให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศ และสุขภาพของประชาชนอย่างเห็นได้ชัด โดยประเทศที่มีกฎหมายภาษีคาร์บอน ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์อยู่ในภูมิภาคเอเชีย ที่มีชั้นบรรยากาศคล้ายกับประเทศไทย ปี 2561 ได้ออกกฎหมายรัฐบัญญัติภาษีคาร์บอน ค.ศ. 2018 (Carbon Pricing Act 2018: CPA) ขึ้นเพื่อจัดเก็บภาษีคาร์บอนโดยเฉพาะ เนื่องจากสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นปัญหาที่สำคัญมากและมีความพยายามที่จะแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศด้วยการใช้มาตรการภาษีเพื่อการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และสหราชอาณาจักร เป็นประเทศที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศในปริมาณที่สูงมาก และตระหนักถึงความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศและเห็นว่าเป็นปัญหาที่มีความสำคัญเร่งด่วน จึงได้ออก Finance Act 2019 (c. 1) Part 3 Carbon Emissions Tax มาตรา 70 (3) ภาษีการปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นการเรียกเก็บจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนที่ต้องเสียภาษีในอัตรา

16 ปอนด์ต่อตันคาร์บอนไดออกไซด์ ทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องออกกฎหมายจัดเก็บภาษีคาร์บอน โดยเฉพาะ

ประการที่สาม การร่างกฎหมายจัดเก็บภาษีคาร์บอนเป็นการวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับหน่วยภาษี ว่าควรจัดเก็บกับใคร ฐานภาษี ควรจัดเก็บจากส่วนใด อัตราภาษี ควรมีภาษีคาร์บอนในอัตราเท่าใด และหน่วยงานในการจัดเก็บภาษี โดยต้องพิจารณาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร สิงคโปร์ และสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่มีกฎหมายหรือมาตรการการจัดเก็บภาษีคาร์บอนโดยเฉพาะ มาเป็นแนวทางในการร่างกฎหมายจัดเก็บภาษีคาร์บอนสำหรับประเทศไทย

ประการที่สี่ มาตรการลงโทษเนื่องจากการมีกฎหมายการจัดเก็บภาษีคาร์บอน เมื่อผู้ประกอบการหลีกเลี่ยง หรือละเลยต่อการเสียภาษีคาร์บอน ที่เป็นมาตรการบังคับควรมีการลงโทษอย่างไร เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

จากการศึกษาค้นคว้าหลักการ แนวคิด ทฤษฎีและกฎหมายทั้งประเทศไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ผู้ศึกษาพบว่า มีข้อเสนอแนะ คือ

1. ปัญหาหน่วยภาษีคาร์บอน

กฎหมายของประเทศไทยมีหลายฉบับ แต่กฎหมายมุ่งเน้นสิ่งแวดล้อมที่เป็นการควบคุมการปล่อยมลพิษทางอากาศ และการตรวจวัดค่ามลพิษที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งเป็นมาตรการสั่งการ และควบคุมเท่านั้น แต่ทั้งนี้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเป็นการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 150 กรัม/กิโลเมตร สำหรับรถยนต์ หมายถึงว่าเป็นการจัดเก็บภาษีเฉพาะบุคคลเท่านั้น เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายภาษีคาร์บอน ค.ศ. 2018 ของสิงคโปร์ ได้จัดเก็บภาษีคาร์บอนจากผู้ประกอบการธุรกิจ ที่ลงทะเบียนการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ส่วนกฎหมายสหรัฐอเมริกา มี 2 ฉบับ คือ The American Opportunity Carbon Fee Act ปี 2019 ที่แก้ไขในประมวลรัษฎากรปี 1986 เป็นการจัดเก็บภาษีคาร์บอนจากบุคคลและผู้ประกอบการที่นำฟอสซิลมาผลิตเป็นเชื้อเพลิงในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และบุคคลหรือผู้ประกอบการที่ใช้ถ่านหิน ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม หรือก๊าซธรรมชาติในลักษณะที่ส่งผลให้เกิดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และ Carbon Reduction and Tax Credit Act 2019 เป็นการจัดเก็บภาษีคาร์บอนจากผู้นำเข้าประเทศสหรัฐอเมริกาเพื่อการบริโภค การใช้ หรือคลังสินค้า และผู้ประกอบการน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนสหราชอาณาจักร Climate Change Levy 2001 มีจัดเก็บภาษีคาร์บอนจากผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรม การเกษตร และการบริการสาธารณะ

จะเห็นว่าในการกำหนดหน่วยภาษีคาร์บอนนั้นควรที่จะมีความแน่นอนและเป็นธรรม เนื่องจากว่าหากการกำหนดหน่วยการจัดเก็บภาษีไม่ชัดเจนก็จะส่งผลให้เกิดปัญหาด้านการตรวจกฎหมายและการตีความในต้วบทกฎหมายได้ซึ่งอาจจะตีความให้เป็นโทษกับผู้ที่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีตามกฎหมายนั้นๆ ได้

ผู้ศึกษามี ข้อเสนอแนะว่า แนวทางการร่างกฎหมายการจัดเก็บภาษีคาร์บอน ในการกำหนดหน่วยภาษีคาร์บอนควรจัดเก็บจากบุคคลที่ใช้รถยนต์ให้เป็นไปตามประกาศของกรมสรรพสามิต ส่วน

โรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบเป็นเชื้อเพลิง และสถานประกอบการที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และจากผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรม การเกษตร และการบริการสาธารณะ

2. ปัญหาฐานภาษีคาร์บอน

การที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายการจัดเก็บภาษีคาร์บอนโดยตรง ทำให้สรรพสามิตกำหนดฐานภาษีคาร์บอนที่เรียกเก็บจากปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 150 กรัม/กิโลเมตร เฉพาะรถยนต์เท่านั้น เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายภาษีคาร์บอน ค.ศ. 2018 ของสิงคโปร์ ได้กำหนดฐานภาษีคาร์บอนจะเรียกเก็บจากปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่วัดได้จากสถานประกอบการ ขณะที่สหรัฐอเมริกา The American Opportunity Carbon Fee Act ปี 2019 แก้ไขในประมวลรัษฎากรปี 1986 ได้กำหนดฐานภาษีให้จัดเก็บจากการใช้เชื้อเพลิง และสหราชอาณาจักร Climate Change Levy ในปี ค.ศ. 2001 กำหนดฐานภาษีคาร์บอนจากการใช้พลังงานต่าง ๆ ได้แก่ ไฟฟ้า ก๊าซธรรมชาติปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนในสถานะของเหลว รวมทั้งก๊าซปิโตรเลียมเหลว และถ่านหิน ที่เป็นการคำนวณตามปริมาณการใช้ เชื้อเพลิงในการดำเนินการ

จะเห็นว่าการกำหนดเกี่ยวกับฐานภาษีคาร์บอนนั้นจำเป็นต้องมีความชัดเจน แน่นนอน และเป็นธรรมว่าจะจัดเก็บฐานภาษีจากประเภทใด เนื่องจากหากมีการกำหนดฐานภาษีคาร์บอนที่ครอบคลุมจากฐานภาษีใน 3 แนวทางแล้ว ย่อมก่อให้เกิดความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี และผู้ที่มีหน้าที่เสียภาษีคาร์บอนได้เข้าใจในฐานภาษีคาร์บอนที่ใช้ในการจัดเก็บ

ผู้ศึกษามี ข้อเสนอแนะว่า แนวทางการตรากฎหมายการจัดเก็บภาษีคาร์บอน การกำหนดฐานภาษีคาร์บอนควรเรียกเก็บจากปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นหลัก โดยนำกฎหมายภาษีคาร์บอน ค.ศ. 2018 ประเทศสิงคโปร์มาเป็นแนวทาง

3. ปัญหาอัตราภาษีคาร์บอน

กฎหมายในประเทศไทยที่มีการกำหนดอัตราภาษี คือ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ว่าด้วยกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 23) พ.ศ. 2565 แต่มีการจัดเก็บอัตราภาษีคาร์บอนในการปรับปรุงโครงสร้างรถยนต์ในปี ค.ศ. 2016 เท่านั้น โดยกรมสรรพสามิตการจัดเก็บภาษีตามปริมาณ CO₂ ยกตัวอย่างรถยนต์นั่งความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี มีการปล่อย CO₂ ไม่เกิน 150 กรัม/กิโลเมตร อัตราภาษี 25% เป็นต้น เมื่อเปรียบเทียบกับสิงคโปร์ กฎหมายภาษีคาร์บอน ค.ศ. 2018 ตามมาตรา 16 ภาษีคาร์บอนเป็นการเรียกเก็บจากยอดรวมของการปล่อย CO₂ 25,000 ตันต่อปีจะมีการจัดเก็บในอัตรา 5 ดอลลาร์สิงคโปร์ ซึ่งจัดเก็บในอัตราดังกล่าวตั้งแต่ปี ค.ศ. 2019 ถึงปี ค.ศ. 2023 หลังจากนั้นจะปรับขึ้นเป็น 10–15 ดอลลาร์สิงคโปร์ และการคำนวณภาษีคาร์บอน จำนวนเงินภาษีที่ต้องจ่าย ในมาตรา 16 (3) กำหนดวิธีการคำนวณ จำนวนภาษี โดยคิดจากจำนวนคาร์บอนเทียบเท่าจากจำนวนการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั้งหมดคูณ (x) ด้วยอัตราภาษีตามที่กำหนดไว้ได้แก่ 5 เหรียญสิงคโปร์ ต่อตันคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂e)

ส่วนสหรัฐอเมริกามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีคาร์บอนมี 2 ฉบับ ได้แก่ The American Opportunity Carbon Fee Act ปี 2019 ที่แก้ไขประมวลรัษฎากรปี 1986 ได้กำหนดอัตราภาษีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ คือจำนวนเท่ากับปริมาณที่ใช้ต่อตันคาร์บอนไดออกไซด์ที่จะถูกปล่อยออกมาผ่านการเผาไหม้ของเชื้อเพลิง และ Carbon Reduction and Tax Credit Act 2019 แก้ไขประมวลรัษฎากรได้กำหนดภาษีสรรพสามิตตามปริมาณคาร์บอนในเชื้อเพลิง อัตราภาษีจะเท่ากับ 40 ดอลลาร์ต่อตันคาร์บอน

ขณะที่กฎหมาย Climate Change Levy ในปี ค.ศ. 2001 แห่งสหราชอาณาจักร เป็นการจัดเก็บอัตราภาษีที่ได้จากการคำนวณตามปริมาณการใช้เชื้อเพลิงในการดำเนินกิจการ และภาษีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ แก้ไขใน Finance Act 2019 ได้กำหนดจำนวนการปล่อยก๊าซคาร์บอนที่ต้องเสียภาษีคือจำนวนการปล่อยก๊าซคาร์บอนที่เป็นส่วนเกิน และต้องจัดเก็บภาษีในอัตรา 16 ปอนด์ต่อตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

จะเห็นได้ว่าอัตราภาษีคาร์บอนมีความสำคัญและต้องคำนึงถึงความเป็นธรรม ความเสมอภาค และความสะดวกเนื่องจากอัตราภาษีคาร์บอนนั้นเป็นตัวกำหนดว่ารัฐจะจัดเก็บภาษีในอัตราเท่าใด มากน้อยเพียงใด แต่การจัดเก็บภาษีคาร์บอนนั้นก็ต้องคำนึงถึงความเหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศด้วย เนื่องจากหากมีการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในอัตราที่มากเกินไปก็อาจจะเกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย หรือหากจัดเก็บในอัตราที่ต่ำเกินไปผู้มีหน้าที่เสียภาษียิ่งอาจจะละเลยและไม่ปฏิบัติตาม ซึ่งการจัดเก็บภาษีคาร์บอนเป็นการบังคับและมีหลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีคาร์บอนที่แน่นอน อันส่งผลให้ผู้ที่มีหน้าที่เสียภาษีคาร์บอนเข้าใจในหลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษี ย่อมเป็นการจูงใจและสนับสนุนให้มาเสียภาษี และควรคำนึงถึงความสะดวกสำหรับผู้มีหน้าที่เสียภาษีและผู้จัดเก็บภาษีด้วยเพื่อให้การเสียภาษีเป็นไปได้ง่ายขึ้น อาทิ การเสียภาษีทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะว่า แนวทางการตรากฎหมายจัดเก็บภาษีคาร์บอน ในประเด็นอัตราภาษีคาร์บอน ควรจัดเก็บอัตราภาษีที่ได้จากการคำนวณตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกินกว่ากำหนด โดยครอบคลุมทั้งบุคคล สถานประกอบการ และโรงงานอุตสาหกรรมที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกินกว่าที่กำหนด เช่นเดียวกับกฎหมายภาษีคาร์บอน ค.ศ. 2018 ประเทศสิงคโปร์ อัตราภาษีคาร์บอน แบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

- 1) บุคคล ผู้ใช้รถยนต์นั่งจัดเก็บอัตราภาษีจากปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกินกว่า 150 กรัม/กิโลเมตร ควรจัดเก็บภาษี 2 บาทต่อลิตร
 - 2) โรงงานอุตสาหกรรม ที่จะต้องรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกินกว่า 25,000 ตันต่อปี อัตราภาษีคาร์บอน ควรจัดเก็บระหว่าง 1,500 – 2,000 บาทต่อตัน CO₂ หรือเทียบเท่า
- โดยหน่วยงานที่จัดเก็บภาษีคาร์บอนควรเป็นกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นไปตาม United Nations สหรัฐอเมริกา และสิงคโปร์

4. ปัญหาการกำหนดบทลงโทษ

ปัจจุบันประเทศไทยไม่มีการกำหนดบทลงโทษในการออกกฎหมายจัดเก็บภาษีคาร์บอน มีแต่ในกฎหมายสิ่งแวดล้อม กฎหมายโรงงานซึ่งมีบทลงโทษเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เท่านั้น เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ สหราชอาณาจักร Climate Change Act 2008 ใช้มาตรการทางแพ่งสำหรับผู้ประกอบการที่ไม่รายงานปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์หรือรายงานเป็นเท็จ ปรับ 1,000 ปอนด์ กรณีผู้ประกอบการไม่ส่งข้อมูลตามที่ระบุในคำบอกกล่าว จะต้องรับโทษปรับเป็นเงิน 1,500 ปอนด์ นอกจากนี้ตามมาตรา 52 ถ้ามีการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนเกินกว่า 2,499 ตันของก๊าซคาร์บอนต่อปี ต้องรับผิดทางแพ่งโดยปรับเป็นเงิน 2,500 ปอนด์ จะเห็นได้ว่ากฎหมายดังกล่าวไม่มีบทลงโทษเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีแต่อย่างใด

ส่วนสิงคโปร์ กฎหมายภาษีคาร์บอน ค.ศ. 2018 ใช้มาตรการการลงโทษทางแพ่ง กำหนดโทษปรับ ในกรณีที่ผู้ประกอบการที่ไม่ชำระภาษีเต็มจำนวนตามที่ได้รับการประเมินภายในระยะเวลาที่กำหนด จะถูกปรับในอัตราร้อยละ 5 ของจำนวนภาษีค้างชำระ

จะเห็นได้ว่ากฎหมายสิงคโปร์ เป็นเพียงกำหนดมาตรการการลงโทษทางแพ่งเป็นการปรับเท่านั้น ส่วนกฎหมายสหราชอาณาจักร มีทั้งจำคุก ปรับ และมาตรการการลงโทษทางแพ่ง

ผู้ศึกษามี ข้อเสนอแนะว่า แนวทางการตรากฎหมายจัดเก็บภาษีคาร์บอน ควรมีบทลงโทษตามมาตรการการลงโทษทางแพ่งของสิงคโปร์มาใช้ ในกรณีที่ผู้ประกอบการที่ไม่ชำระภาษีเต็มจำนวนจะถูกปรับในอัตราร้อยละ 5 ของจำนวนภาษีค้างชำระ หากจำนวนภาษีที่ค้างชำระ ยังไม่ได้มีการชำระภายใน 60 วัน หลังจากที่มีการปรับในอัตราร้อยละ 5 แล้ว จะต้องถูกปรับเพิ่มอีกร้อยละ 1 ต่อเดือน แต่ไม่เกินสามเท่าของจำนวนภาษีที่เหลือค้างชำระทั้งหมดค้างชำระ นอกจากนี้ควรกำหนดโทษทางอาญา สำหรับผู้ประกอบการหลีกเลี่ยงในการเสียภาษีคาร์บอน ต้องระวางโทษจำคุก 6 เดือนหรือปรับ 20,000 บาท หรือทั้งจำและปรับ

เอกสารอ้างอิง

หนังสือ

กองประสานการจัดการการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (กปอ.). **คู่มือมาตรการและเครื่องมือทาง**

เศรษฐศาสตร์. กรุงเทพฯ: บริษัท แอคทีฟ ไฟกัส จำกัด, 2564.

อรรพรรณ พจนานุรัตน์. **กฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากร**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัย

รามคำแหง, 2547.

อำนาจ วงศ์บัณฑิต. **กฎหมายสิ่งแวดล้อม**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2562.

วารสาร

พรศักดิ์ ธรรมนิมิตร์. “ถึงเวลาแล้วหรือไม่? สำหรับการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในประเทศไทย.” **วารสาร**

สังคมศาสตร์บูรณาการ, (2558): 257-279.

เอกสารสื่ออิเล็กทรอนิกส์

ปกรณ์ นิลประพันธ์. **มาตรการทางกฎหมายของอังกฤษในการรับมือกับปัญหาการเปลี่ยนแปลงของสภาพ**

อากาศ [Online], Available URL: <http://www.public-law.net/publaw/view.aspx?id=1397>, 2566

(ตุลาคม, 25).

ปิยพร ศรีพรสวรรค์. **มาตรการทางด้านกฎหมายภาษีสรรพสามิตเพื่อควบคุม การปล่อยมลพิษทางอากาศ**

จากโรงงานอุตสาหกรรมและอาคารยนต์ [Online], Available URL: [grad.dpu.ac.th > upload >](http://grad.dpu.ac.th/upload/content/files/vol5-2-32)

[content > files > vol5-2-32](http://grad.dpu.ac.th/upload/content/files/vol5-2-32), 2566 (สิงหาคม, 8).

กฎหมาย

พระราชบัญญัติพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน พ.ศ. 2535.

พระราชบัญญัติพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535.

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ.

สหราชอาณาจักร Finance Act 2019 (c. 1) Part 3 Carbon Emissions Tax และ The Climate

Change Act 2008.

สหรัฐอเมริกา The American Opportunity Carbon Fee Act 2019 และ Carbon Reduction and Tax Credit .