

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อสิ่งแวดล้อมจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า¹

สุภัทรชัย ราชกิจจา²

จากการศึกษาเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อสิ่งแวดล้อมจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อสิ่งแวดล้อมของยานยนต์ไฟฟ้าจากการใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนของยานยนต์ไฟฟ้า โดยการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าเป็นการส่งเสริมให้มีการผลิตกระแสไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้นทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการผลิตกระแสไฟฟ้าของประเทศไทยได้นำพลังงานฟอสซิลซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่ทำให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในกระบวนการผลิตกระแสไฟฟ้า

หากต้องการปรับเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรบริโภคของผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าให้คำนึงถึงการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากหากราคาค่าไฟฟ้าต่อหน่วยที่ใช้ในการชาร์จยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นจะส่งผลให้ผู้บริโภคลดปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าที่ได้มาจากพลังงานที่ทำให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้การบริหารเก็บภาษีสรรพสามิตจากการใช้พลังงานไฟฟ้าจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าจะช่วยทดแทนรายได้ภาษีสรรพสามิตสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ลดลง จากปริมาณการใช้เครื่องยนต์ประเภทสันดาปภายในที่ลดลง ซึ่งสอดคล้องกับพันธกิจของกรมสรรพสามิตในการพัฒนามาตรการภาษีเพื่อสิ่งแวดล้อม และสังคมโดยยึดหลักธรรมาภิบาลและสร้างแรงจูงใจให้ภาคการผลิตพลังงานไฟฟ้าตระหนักถึงการใช้พลังงานหมุนเวียนในการผลิตกระแสไฟฟ้ามากขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประเทศในการลดก๊าซเรือนกระจกและการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกับประชาคมโลก ซึ่งตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงให้ได้ร้อยละ 20 – 25 ภายในปี พ.ศ. 2573

ภาษีสรรพสามิตเป็นการจัดเก็บภาษีตามมูลค่าและตามปริมาณของสินค้าหรือบริการภายในประเทศ รวมถึงการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ถือเป็นภาษีทางอ้อมหรือที่เรียกว่าภาษีการขายเฉพาะและเป็นการจัดเก็บภาษีที่สะท้อนถึงต้นทุนภายนอกที่เกิดขึ้นต่อสังคม ถึงแม้ว่าผู้ที่ต้องรับภาระภาษีที่แท้จริงคือ

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อสิ่งแวดล้อมศึกษากรณีการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร.ปวีศร เลิศธรรมเทวีและคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ ดร.ปริดา โขติมานนท์ และรองศาสตราจารย์ พัฒนะ เรือนใจดี

²นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ผู้บริโภคคนสุดท้าย และในปัจจุบันการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาสินค้าและบริการที่ก่อให้เกิดปัญหามลพิษจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่มีผลต่อภาวะโลกร้อนและการดำรงชีวิตของประชาชน เมื่อผู้ศึกษาได้ศึกษาถึงการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อสิ่งแวดล้อม พิจารณาแล้วเห็นว่าปัญหาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าดังกล่าวมีปัญหาอันควรค่าแก่การศึกษาเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการผลิตกระแสไฟฟ้าและหาวิธีแก้ไขให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อสิ่งแวดล้อมคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพ โดยผู้ศึกษาเห็นถึงความสำคัญของปัญหาที่ทำให้เกิดมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความไม่เป็นธรรมต่อผู้บริโภค เนื่องด้วยเหตุผลของการจัดเก็บภาษีที่ไม่เป็นไปตามหลักภาษีอากรที่ดีและเพื่อให้สอดคล้องกับหลักการจัดเก็บภาษีสิ่งแวดล้อมที่กำหนดให้ผู้ได้รับประโยชน์และผู้ก่อมลพิษเป็นผู้ชำระภาษี โดยผู้ศึกษาสามารถสรุปประเด็นปัญหาในการกำหนดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าได้ดังนี้

ประเด็นปัญหาประการแรก คือ ปัญหาเกี่ยวกับไม่มีกฎหมายกำหนดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าที่ยังไม่ครอบคลุมถึงการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกินกำหนดมาตรฐาน จากพระราชบัญญัติพิกัดอัตราสรรพสามิต พ.ศ. 2560 นั้น ได้กำหนดไว้ว่าให้สินค้าที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในตอนที่ 1, ตอนที่ 6 และตอนที่ 7 ซึ่งในส่วนคำนิยาม “สินค้าน้ำมัน รถยนต์ และรถจักรยานยนต์” ที่ได้มีกำหนดลักษณะสินค้านี้ดังกล่าวที่ถูกจัดเก็บภาษีไว้ในเรื่องการจัดเก็บภาษีในด้านที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งในลักษณะของสินค้าและบริการในการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าที่อยู่ในข่ายต้องเสียภาษีสรรพสามิตยังไม่ครอบคลุมถึงพลังงานไฟฟ้าที่มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่มีผลต่อภาวะโลกร้อนและการดำรงชีวิตของประชาชน โดยอาศัยการสำรวจปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการการผลิตไฟฟ้าและรายงานของกระทรวงพลังงาน จากการวิเคราะห์อุตสาหกรรมที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของการใช้พลังงานไฟฟ้าในปี พ.ศ.2565 พบว่าอุตสาหกรรมภาคขนส่งได้มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นจำนวนมากที่สุดและจากการที่ภาครัฐได้มีสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จึงมีการใช้พลังงานไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้นจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า แต่ยังไม่มีการจัดเก็บจากสินค้าที่ส่งผลกระทบในด้านภาษีสิ่งแวดล้อมหรือการจัดเก็บจากสินค้าการขายนเฉพาะอย่างที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงต้องทำการศึกษาเพื่อนำแนวทางการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ในการลดการบริโภคพลังงานไฟฟ้าที่มีผลต่อการทำลายสิ่งแวดล้อม จากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อสนับสนุนให้มีการใช้พลังงานไฟฟ้าที่ได้มาจากพลังงานหมุนเวียน ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด รวมถึงแนวทางในการจัดเก็บภาษีพลังงานไฟฟ้าจากการบริโภคสินค้าและบริการจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีในการจรรายได้ให้แก่รัฐและความเป็นธรรมของผู้บริโภค

ประเด็นปัญหาประการสอง ปัญหาเกี่ยวกับไม่มีกฎหมายฐานและอัตราภาษีในการจัดเก็บภาษีการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าไม่สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชน ในปัจจุบันการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต มีการกำหนดให้มีการควบคุมปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ตามกฎหมายกำหนดคิติดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ในตอนที่ 1,ตอนที่ 6 และตอนที่ 7 ในสินค้า รถยนต์ รถจักรยานยนต์และน้ำมัน แต่ในเรื่องพลังงานไฟฟ้าจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า โดยประเทศไทยได้มีการทำข้อตกลงตามกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ จากการประชุม COP ครั้งที่ 21 ที่ประเทศฝรั่งเศส เพื่อกำหนดมาตรการลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ เพื่อให้กฎหมายของไทยมีความสอดคล้องกับทั่วโลก จึงควรมีมาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมกรบริ โภคสินค้าที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชน เกี่ยวกับอัตราภาษีและฐานภาษีตามวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ปัจจุบันประเทศไทยไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า ต้องมีศึกษาแนวทางการกำหนดสินค้าและบริการที่มีการจัดเก็บตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ไม่ว่าจะเป็น “อัตราภาษี” ที่ชัดเจนและแน่นอนก่อนให้เกิดความเป็นธรรมและการกำหนด “ราคาขายปลีกแนะนำ” ตามนิยามที่ได้กำหนดไว้ ตามมาตรา 4 รวมทั้งการเสียภาษีสรรพสามิต ผู้มีหน้าที่เสียภาษีการจัดเก็บภาษีตามมูลค่าหรือปริมาณหรือใช้ฐานภาษีแบบผสมตามมาตรา 16 - 30 ที่ต้องชำระภาษีซึ่งแบ่งเป็นตามปริมาณและตามมูลค่า โดยสามารถกำหนดเป็น ตามปริมาณและหรือตามมูลค่าก็ได้แล้วแต่ของประเภทสินค้าและบริการ นอกจากนี้ตอนท้าย ตามกฎกระทรวงกำหนดคิติดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ได้มีการเปิดโอกาสให้สามารถกำหนดคิติดอัตราภาษีทั้งด้านสินค้าและบริการเพิ่มเติมได้โดยต้องเป็นไปตามกำหนดกฎเกณฑ์การพิจารณาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เช่น สินค้าหรือบริการใดที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพของประชาชน หรือเป็นการลดการบริโภคสินค้าและบริการที่มีทำให้มีผลต่อประชาชน สามารถกำหนดเพิ่มได้ตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ประเด็นปัญหาประการสาม ปัญหาเกี่ยวกับไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการในการยกเว้นและลดภาษีในการจัดเก็บภาษีการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าไม่สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชน พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ตามมาตรา 102-117 ได้มีการกำหนดการยกเว้น การลดหย่อน การลดอัตราและการคืนภาษี โดยข้อกำหนดนั้นให้เป็นไปตามลักษณะของสินค้าและบริการนั้นๆของแต่ละประเภท การกำหนดกฎเกณฑ์มาตรการยกเว้นและลดอัตราภาษีสรรพสามิตให้แก่ผู้ประกอบการโรงอุตสาหกรรม เพื่อเป็นการส่งเสริมให้สินค้าและบริการนั้นๆ และก่อให้เกิดผลดีต่อประชาชน ลดผลกระทบการบริโภคของประชาชนต่อสินค้าและบริการ เช่น การกำหนดภาษีความหวาน หรือการยกเว้นภาษีนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น ในปัจจุบันมีการส่งเสริมให้มีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้ามีผลตอบรับที่ดี จึงส่งผลให้มีการใช้พลังงานไฟฟ้าในการชาร์จของยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มมากยิ่งขึ้นด้วย ซึ่งการ

ผลิตพลังงานไฟฟ้านั้นแบ่งได้เป็น ที่ได้มาจากเชื้อเพลิงฟอสซิล เช่น น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน และที่ได้มาจากพลังงานหมุนเวียน เช่น พลังงานลม น้ำ แสงแดด และถ้ามีการบริโภคยานยนต์ไฟฟ้ามากยิ่งขึ้นก็ต้องมีการการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคตจะส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้นเพื่อให้เกิดกระตุ้นในการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมให้ตรงไปตามวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนในการลดอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) และการจัดเก็บการชาร์จไฟฟ้าที่เป็นการสร้างรายได้ของรัฐแล้ว ยังต้องส่งเสริมในการใช้พลังงานหมุนเวียนในการผลิตกระแสไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้นจึงต้องมีการกำหนดมาตรการทางภาษีในการยกเว้นภาษี ลดอัตราภาษีเพื่อส่งเสริมให้มีการบริโภคพลังงานไฟฟ้าที่ได้มาจากการนำพลังงานหมุนเวียนให้มากที่สุด นอกจากนี้ยังส่งผลต่อผู้ที่ผลิตพลังงานไฟฟ้าเพื่อจำหน่าย ในการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าให้นำพลังงานหมุนเวียนเพิ่มมากขึ้น

จากการศึกษาค้นคว้าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อสิ่งแวดล้อมกรณีการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้ผู้ศึกษาทราบถึงปัญหาและเสนอแนะวิธีการแก้ไขปัญหา ดังนี้

1. ปัญหาการกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต

ผู้ศึกษาเสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตและผู้ที่มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต ในสินค้าและบริการที่เกี่ยวกับการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า โดยตามมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ที่กำหนดผู้เสียภาษีสรรพสามิตแบ่งได้เป็น 4 ประเภท คือ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ผู้ประกอบกิจการ หรือผู้อื่นที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต ต้องชำระสินค้าและบริการที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ดังนั้นจึงต้องมีการกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตและผู้ที่ต้องเป็นผู้เสียภาษีสรรพสามิตดังต่อไปนี้

การกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตที่สามารถเพิ่มเติมสินค้าและบริการที่ตรงตามวัตถุประสงค์ของการพิจารณาการจัดเก็บภาษีตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560

ตอนที่ 16 สินค้าอื่นๆ ประเภทที่ 16.90 สินค้าอื่นๆ นอกจากตอนที่ 1 ถึงตอนที่ 15 ตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา และ

ตอนที่ 21 บริการอื่นๆ ประเภทที่ 21.90 บริการอื่นๆ นอกจากตอนที่ 17 ถึงตอนที่ 20 ตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

โดยกำหนดพิกัดอัตราภาษี เป็นตอนใหม่ ชื่อว่า “พลังงานไฟฟ้า” และกำหนดนิยาม คำว่า พลังงานไฟฟ้า หมายถึง พลังงานไฟฟ้าที่นำมาใช้ในการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าจากสถานีให้บริการประจูดไฟฟ้า ทั้งนี้เพื่อให้ชัดเจนในการจัดเก็บภาษีการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าจากสถานีให้บริการประจูดไฟฟ้าเท่านั้น เพราะปัจจุบันในประเทศไทยมีผู้ผลิต และนำเข้าพลังงานไฟฟ้าที่สำคัญ โดยภาครัฐ คือ การไฟฟ้าฝ่ายผลิต (กฟผ) และการผลิตพลังงานไฟฟ้าโดยภาคเอกชนในประเทศไทย อีกทั้งยังมีการนำเข้าไฟฟ้าจากต่างประเทศ โดย การไฟฟ้าฝ่ายผลิต มีแหล่งผลิตอยู่หลายประเทศรอบประเทศไทย ทั้งในลาว พม่าและ

มาเลเซีย ทำให้บางส่วนต้องมีการเสียอากรขาเข้าในการนำพลังงานไฟฟ้าเข้ามาในประเทศ จึงอาจจะต้องมีการพัฒนาระบบเชื่อมโยงพิกัดอัตราสุทธากากับพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มเติมสำหรับการนำเข้าพลังงานไฟฟ้าแต่เพื่อไม่ให้เป็นการยุ่งยากจึงจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการจำหน่ายไฟฟ้าของสถานี่ประจําอัดไฟฟ้า

การกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า กรณีสินค้ากำหนดให้ “พลังงานไฟฟ้า” เป็นสินค้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต และในกรณีบริการ กำหนดให้สถานี่ประจําอัดไฟฟ้า เป็นสถานประกอบการที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต กล่าวคือ กำหนดให้พลังงานไฟฟ้าเป็นสินค้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตและกำหนดผู้ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต คือ “ผู้ให้บริการสถานี่ประจําอัดไฟฟ้า”

ทั้งนี้ ผู้ศึกษานำหลักการภาษีอากรที่ดีในเรื่องของความเป็นธรรมและผู้ได้ประโยชน์จากการจำหน่ายสินค้ามาปรับใช้กับการแก้ไขดังกล่าวข้างต้น เพื่อไม่ให้ส่งผลต่อต้นทุนภายนอกที่เกิดขึ้นต่อสังคม ที่เกิดจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า

2. ปัญหาการกำหนดฐานและอัตราภาษี

ผู้ศึกษาเสนอให้มีการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิต โดยประกาศกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต สินค้าและบริการที่เกี่ยวกับการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า โดยกำหนดข้อบังคับตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ดังนี้

มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กำหนดให้ผู้ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตมีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตตามมูลค่าและตามปริมาณของสินค้า หรือบริการ หรือทั้งมูลค่าและตามปริมาณของสินค้าหรือบริการนั้น ไม่เกินอัตราที่ระบุไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติที่ใช้ในเวลาที่ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น ดังนั้นจึงต้องมีการระบุอัตราภาษีของสินค้าและบริการจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า

มาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กำหนดในกรณีตามมูลค่า การจัดเก็บภาษีตามมูลค่า กล่าวคือ ต้องมีการกำหนด ราคาขายปลีกแนะนำ (ไม่รวม VAT) x อัตราภาษีตามมูลค่าร้อยละ ราคาขายปลีกแนะนำ ให้นำราคาขายปลีกไฟฟ้าให้แก่สถานี่ประจําอัดไฟฟ้ามากำหนดเป็นราคาขายปลีกแนะนำ ตามประกาศของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคและการไฟฟ้านครหลวงที่มีการเปลี่ยนแปลงทุกๆ 4 เดือน

ตามมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กำหนดในกรณีตามปริมาณ การจัดเก็บภาษีตามปริมาณ กล่าวคือ ปริมาณที่บรรจุลงในยานยนต์ไฟฟ้า x อัตราภาษีตามปริมาณ (บาทต่อกิโลวัตต์) เป็นการกำหนดตามปริมาณที่ประจํากระแสไฟฟ้าในยานยนต์ไฟฟ้าตามจริงจากสถานี่ประจําอัดไฟฟ้าต่อกิโลวัตต์และยอดเงินตามที่ราคาที่กำหนดตามประกาศของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคและการไฟฟ้านครหลวงที่มีการเปลี่ยนแปลงทุกๆ 4 เดือน

ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการควบคุมการบริโภคพลังงานไฟฟ้าให้อยู่ในปริมาณที่เหมาะสมและสนับสนุนการผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานสะอาด ควรกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับพลังงานไฟฟ้าออกเป็น 2 อัตรา คือ

- พลังงานไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานทั่วไป ควรเก็บจากอัตราที่สามารถควบคุมการบริโภคพลังงานไฟฟ้าได้ เช่น ประเทศในเยอรมนีที่อยู่ในสหภาพยุโรปที่มีการกำหนดอัตราภาษีสำหรับพลังงานไฟฟ้าของตนเองจากการปล่อยปริมาณคาร์บอนเฉลี่ย ที่เกิดจากการผลิตกระแสไฟฟ้า โดยการจัดเก็บจากอัตราดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงต้นทุนทางสิ่งแวดล้อม

- พลังงานไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานสะอาดให้เก็บในอัตรา 0 เพื่อสร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้ผลิตพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานสะอาด

การกำหนดอัตราเทียบเคียงจากบัญชีพิกัดอัตราภาษี ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 โดยสินค้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตตามมูลค่านั้นจะกำหนดอัตราไว้ที่ร้อยละ 20-80 ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าเหตุผลในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสินค้าแต่ละชนิดในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตมีเหตุผลที่แตกต่างกัน รวมทั้งพลังงานไฟฟ้าไม่ใช่สินค้าที่เข้าหลักเกณฑ์ในการเลือกสินค้าเพื่อจัดเก็บภาษีสรรพสามิตกรณีปกติ แต่เป็นการเลือกจัดเก็บเพื่อวัตถุประสงค์พิเศษคือเพื่อควบคุมการบริโภคการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าและเพื่อสนับสนุนการผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานสะอาด

ทั้งนี้พลังงานไฟฟ้ามีประโยชน์ในการพัฒนาประเทศจึงไม่ควรที่จะจัดเก็บในอัตราที่สูงเกินไป จึงเสนอจัดเก็บอัตราภาษีที่ร้อยละ 10 ของมูลค่า(ราคาขายปลีกแนะนำ)และร้อยละ 10 ของปริมาณต่อกิโลวัตต์

3. ปัญหามาตรการการยกเว้นภาษีและลดภาษี

ผู้ศึกษาเสนอให้มีการกำหนดการยกเว้นภาษีและลดภาษี ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มีการกำหนดไว้ใน ส่วนที่ 9 การยกเว้น การลดหย่อน การลดอัตราและการคืนภาษี ตั้งแต่มาตรา 102 – 117 โดยตามมาตรา 109 ได้กำหนด รัฐมนตรีประกาศลดอัตราหรือยกเว้นภาษีสรรพสามิตเพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ และต้องมีการประกาศหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขในกำหนดกฎกระทรวง และเพื่อเป็นการให้การใช้จ่ายยานยนต์ไฟฟ้านั้นมีประสิทธิภาพอย่างเต็มที่และตรงตามวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จึงต้องมีการกำหนด ข้อยกเว้นภาษี การลดภาษี การผลิตกำลังไฟฟ้าในปัจจุบันแบ่งได้เป็น คือ การผลิตพลังงานไฟฟ้าด้วยพลังงานสิ้นเปลือง เช่น พลังงานเชื้อเพลิงฟอสซิลและพลังงานที่ไม่ใช่ฟอสซิล เมื่อใช้แล้วก็หมดไปเช่นกัน จึงเป็นพลังงานสิ้นเปลืองชนิดหนึ่ง และการผลิตพลังงานไฟฟ้าด้วยพลังงานหมุนเวียน ประกอบด้วย พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานน้ำ พลังงานจากขยะ พลังงานจากชีวมวล พลังงานจากก๊าซชีวภาพและพลังงานรูปแบบใหม่เพื่อการผลิตไฟฟ้า เช่น พลังงานความร้อนใต้พิภพ พลังงานจากคลื่นและกระแสน้ำไหล พลังงานไฮโดรเจนและระบบกักเก็บพลังงาน เป็นต้น การกำหนดอัตราภาษีที่แตกต่างระหว่างแหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าทั้งสองประเภท อาจจะ

สร้างความยุ่งยากในการตรวจสอบ แต่เพื่อสร้างแรงจูงใจในการลดอัตราภาษีหรือยกเว้นอัตราภาษี โดยมีการประกาศกฎกระทรวงตามกำหนดดังต่อไปนี้ การประกาศกฎกระทรวงในการยกเว้นภาษีและลดอัตราภาษีพลังงานไฟฟ้าจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า ดังนี้

3.1 กรณีการยกเว้นภาษี การที่นำพลังงานหมุนเวียนมาใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า โดยเฉพาะการนำพลังงานน้ำ พลังงานลม พลังงานแสงอาทิตย์ มีการยกเว้นภาษีกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตร้อยละ 0 และ

3.2 กรณีลดอัตราภาษี จากการนำพลังงานหมุนเวียนการที่นำพลังงานหมุนเวียนมาใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า โดยเฉพาะการนำพลังงานน้ำ พลังงานลม พลังงานแสงอาทิตย์ มาผสมกับพลังงานไฟฟ้าที่ได้มาจากพลังงานฟอสซิล เช่น ถ่านหิน ก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน ให้ลดอัตราภาษีสรรพสามิตลง ครึ่งหนึ่งของอัตราภาษีที่ระบุไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติที่ใช้ในเวลาที่ความรับผิดชอบจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น

ทั้งนี้ เมื่อมีการปรับปรุงเพิ่มเติมพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าที่สถานีประจูดไฟฟ้า กำหนดอัตราภาษี และผู้ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า ต้องมีการควบคุมการจำหน่ายไฟฟ้าโดยการติดตั้งมิเตอร์ไฟฟ้าเช่นเดียวกันกับการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์เพื่อการคำนวณปริมาณสุรากลั่น พร้อมทั้งติดตั้งระบบเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลไปยังกรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่สถานีประจูดไฟฟ้านั้นตั้งอยู่ เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีและการยื่นรายการชำระเสียภาษี

หากสามารถปรับเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการบริโภคของผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าให้คำนึงถึงการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากหาค่าไฟฟ้าต่อหน่วยที่ใช้ในการจากยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มสูงขึ้นจะส่งผลให้ผู้บริโภคลดปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้บริโภค ในการจัดเก็บภาษีจากผู้ที่ได้รับประโยชน์และผู้ที่เกี่ยวข้องและการสร้างแรงจูงใจให้ภาคการผลิตพลังงานไฟฟ้าตระหนักถึงการใช้พลังงานหมุนเวียนในการผลิตกระแสไฟฟ้ามากขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประเทศในการลดก๊าซเรือนกระจกและการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกับประชาคมโลก ซึ่งตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงให้ได้ร้อยละ 20 – 25 ภายในปี พ.ศ. 2573

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการชาร์จไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าจะช่วยทดแทนรายได้ภาษีสรรพสามิตสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ลดลง จากปริมาณการใช้รถยนต์ประเภทสันดาปภายในที่ลดลง ซึ่งสอดคล้องกับพันธกิจของกรมสรรพสามิตในการพัฒนามาตรการภาษีเพื่อสิ่งแวดล้อม และสังคมโดยยึดหลักธรรมาภิบาล นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้บริโภค ในการจัดเก็บภาษีจากผู้ที่ได้รับประโยชน์และผู้ที่เกี่ยวข้องและการสร้างแรงจูงใจให้ภาคการผลิตพลังงานไฟฟ้าตระหนักถึงการใช้พลังงาน

หมุนเวียนในการผลิตกระแสไฟฟ้ามากขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประเทศในการลดก๊าซเรือนกระจกและการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกับประชาคมโลก ซึ่งตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงให้ได้ร้อยละ 20 – 25 ภายในปี พ.ศ. 2573

เอกสารอ้างอิง

หนังสือ

ประกาศ คงเอียด,คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต 2542. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม,2542.
ทัศนีย์ เหลืองเรืองรอง. ความรู้ทั่วไปกฎหมายภาษีอากร. พิมพ์ครั้งที่ 6 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์กรุงสยาม พับลิสซิ่ง, 2563.

รายงานการวิจัย

นางสาวอชิรพรรณ สวรรค์วัฒนกุล. รายงานวิจัย เรื่อง การจัดเก็บการบริโภคพลังงานไฟฟ้า.
กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556.

วิทยานิพนธ์

ชุดิมา ศิริรัฐพิศาล.”มาตรการทางภาษีเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม : ศึกษาเฉพาะกรณีขยะอิเล็กทรอนิกส์”.
วิทยานิพนธ์นิติมหาบัณฑิต สาขากฎหมายภาษี,คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560.

เอกสารอื่น ๆ

รายงานสถานการณ์พลังงาน ปี 2565 สำนักนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน
รายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ จากการใช้พลังงาน ปี 2565 สำนักนโยบายและแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน

กฎหมาย

1. พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560
2. บัญชีพิศัดอัตราภาษีสรรพสามิต ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560
3. กฎกระทรวง การพิจารณาและประกาศกำหนดราคาขายปลีกแนะนำ พ.ศ. 2560
4. ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง กำหนดกฎเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์.
5. ประกาศการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เรื่อง อัตราไฟฟ้า สำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า