



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง แนวทางการพัฒนาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต
เพื่อรองรับปัญหาภาษีรถยนต์ของประเทศไทย

จัดทำโดย นายภาคภูมิ ตันธนศรีกุล
รหัส 16007

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 16 ปี 2568
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
ลิขสิทธิ์ของกระทรวงการต่างประเทศ



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study)

เรื่อง แนวทางการพัฒนาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต
เพื่อรองรับปัญหาก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย

จัดทำโดย นายภาควมิ ตันธนศรีกุล
รหัส 16007

หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 16 ปี 2568
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูตของกระทรวงการต่างประเทศ

ลงชื่อ.....

(เอกอัครราชทูต จุฬามณี ชาติสุวรรณ)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(เอกอัครราชทูต กิตติพงษ์ ณ ระนอง)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(ศาสตราจารย์ ดร. พลภัทร บุราคม)

อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การศึกษานี้เป็นการศึกษาแนวทางการใช้กลไกคาร์บอนที่มีการนำมาใช้ในต่างประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น สิงคโปร์ และสวีเดน มาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรการภาษีคาร์บอนที่ไทยบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ผลการศึกษสรุปได้ ดังนี้

1. ด้านความสำเร็จในการดำเนินมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก พบว่า สวีเดนเป็นประเทศที่มีความสำเร็จในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นอย่างมาก จากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ลดลงร้อยละ 33.6 ตั้งแต่เริ่มใช้มาตรการภาษี สาเหตุสำคัญมาจากอัตราภาษีคาร์บอนที่สูงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปใช้สินค้าชนิดอื่นที่ไม่ถูกจัดเก็บภาษี เช่น พลังงานจากชีวมวล รวมถึงสภาพแวดล้อมของสหภาพยุโรปที่มีระบบตลาดคาร์บอน (EU-ETS) เป็นมาตรการบังคับ

2. ด้านวิธีการจัดเก็บภาษี พบว่ามาตรการที่มีการบังคับใช้ในปัจจุบัน ประกอบด้วย

2.1 ระบบตลาดคาร์บอนที่จัดเก็บภาษีจากภาคการผลิตผ่านการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ETS) เป็นระบบที่สิงคโปร์นำมาใช้โดยกำหนดให้มีการวัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากโรงอุตสาหกรรมภายในประเทศ หากมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากกว่าที่กำหนดจะต้องเสียภาษีหรือต้องซื้อสิทธิที่เหลือจากบริษัทอื่น ความสำเร็จของระบบตลาดคาร์บอนขึ้นกับการกำหนดวิธีในการตรวจวัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการตรวจสอบระบบในการซื้อขายปริมาณคาร์บอนให้ถูกต้องและโปร่งใส

2.2) มาตรการภาษีคาร์บอน (Carbon Tax) เป็นการจัดเก็บภาษีจากการบริโภคสินค้าที่รัฐกำหนดให้ต้องเสียภาษีคาร์บอน เป็นระบบที่ญี่ปุ่น สวีเดน และไทยนำมาใช้ โดยการจัดเก็บจากสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รวมถึงสินค้าที่นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงอื่น ๆ ความสำเร็จของการจัดเก็บภาษีคาร์บอนขึ้นกับอัตราการจัดเก็บภาษีที่ต้องสามารถสะท้อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคได้ รวมถึง ควรต้องมีมาตรการในการช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบในช่วงเปลี่ยนผ่าน

3. ด้านความครอบคลุมของสินค้าที่มีการจัดเก็บภาษี พบว่าไทยมีความครอบคลุมของการจัดเก็บภาษีคาร์บอนเพียงร้อยละ 28.4 เนื่องจากเป็นการจัดเก็บภาษีจากสินค้าน้ำมันจึงมีความครอบคลุมเฉพาะในภาคการขนส่งเป็นหลัก หากต้องการเพิ่มความครอบคลุมของการจัดเก็บภาษีคาร์บอนให้รวมถึงภาคพลังงานที่เป็นสัดส่วนสำคัญของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศ จำเป็นต้องจัดเก็บภาษีจากสินค้าที่นำไปใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า เช่น ถ่านหิน และก๊าซธรรมชาติ ที่จะส่งผลให้ความครอบคลุมของการจัดเก็บภาษีคาร์บอนเพิ่มขึ้นเป็นประมาณร้อยละ 58.9

ทั้งนี้ ได้มีข้อเสนอเพื่อให้กรมสรรพสามิตสามารถขับเคลื่อนนโยบายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศมาสู่การปฏิบัติงานตามภารกิจของหน่วยงาน ดังนี้

1. การกำหนดพิกัดอัตราภาษี ต้องกำหนดพิกัดอัตราภาษีสำหรับสินค้าที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้นเพื่อนำไปสู่การใช้สินค้าทดแทนหรือลดการบริโภคสินค้า
2. การกำหนดราคาคาร์บอน ต้องกำหนดราคาคาร์บอนในอัตราที่สูงขึ้นเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้บริโภคได้จริง
3. การกำหนดระยะเวลา ต้องกำหนดระยะเวลาการดำเนินการให้ชัดเจนล่วงหน้า เพื่อให้เกิดการรับรู้ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเพื่อเร่งให้เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรม และเป็นการป้องกันการแทรกแซงเชิงนโยบายที่เปลี่ยนไปในอนาคตที่อาจกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนภายในประเทศ
4. กำหนดกรอบการดำเนินงานภายในกรมสรรพสามิต ด้วยการวัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง และวางแผนเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนใน พ.ศ. 2593 ทั้งในด้านการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงาน และการปรับปรุงสถานที่ทำงานให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น
5. สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงพลังงาน เพื่อสร้างกรอบนโยบายร่วมกันในการก้าวสู่เป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการสร้างความรู้ให้กับประชาชนถึงผลกระทบของปัญหาก๊าซเรือนกระจกที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนด้วย

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้ ประสบความสำเร็จลุล่วงด้วยดีจากความกรุณาจาก เอกอัครราชทูต จุฬามณี ชาติสุวรรณ เอกอัครราชทูต กิตติพงษ์ ณ ระนอง และศาสตราจารย์ ดร. พลภัทร บุราคม ที่ช่วยให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ ชี้แนะแนวทางในการศึกษา ค้นคว้า และมุมมองที่รอบด้าน ให้การจัดทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้สำเร็จลุล่วง ตามวัตถุประสงค์ ของการศึกษา

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ดร. เอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ อธิบดีกรมธนารักษ์ ที่ให้ข้อมูล คำแนะนำ และข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์และเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการจัดทำรายงาน การศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้ ขอขอบคุณนางสาวรัชฎา วาณิชกร ผู้อำนวยการสำนักแผนภาษี สำหรับ ข้อมูลในการจัดทำรายงานฉบับนี้ในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านมาตรการภาษีคาร์บอนและมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม ขอขอบคุณนายภัทร ภัทรประสิทธิ์ ผู้อำนวยการส่วนพัฒนาโครงสร้างภาษี ที่ได้ สละเวลาในการให้ข้อมูลเพื่อสนับสนุนการจัดทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้

ขอขอบคุณผู้บริหารและทีมงานทุกท่าน จากสถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ ที่ให้การต้อนรับและให้ความอนุเคราะห์ต่อผู้เขียนเป็นอย่างดีตลอด ระยะเวลาที่เข้าร่วมการฝึกอบรม

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ดร.กฤษยา ตันติเตมิท อธิบดีกรมสรรพสามิต ที่ให้โอกาสผู้เขียน ได้เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 16 ปี พ.ศ. 2568 และให้ความเห็นชอบ ในการจัดทำรายการการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้ และขอขอบคุณ ดร.วินิจ วิเศษสุวรรณภูมิ รองปลัด กระทรวงการคลัง และ ดร.นิตยา โสริกุล รองอธิบดีกรมสรรพสามิต ที่เป็นผู้ให้คำปรึกษาในการเข้ารับ การฝึกอบรมนักบริหารการทูต ทำயที่สุดนี้ การจัดทำรายงานและการเข้ารับการอบรม ในครั้งนี้ของ ผู้เขียนคงไม่สามารถดำเนินไปได้อย่างเรียบร้อย หากไม่ได้รับการสนับสนุนจาก นางสาวอรพิน สุทธิเพท ภรรยาของผู้เขียน ที่คอยเป็นกำลังใจและมีความเข้าใจให้กัน ตลอดระยะเวลาการเข้าร่วมอบรม รวมถึงการรับราชการตลอดมา

ภาคภูมิ ตันธนศรีกุล

กันยายน 2568

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ฌ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ภูมิหลัง และความสำคัญของหัวข้อที่จะศึกษา	1
1.2 การวิเคราะห์ความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	3
บทที่ 2 การวิเคราะห์ประเด็นศึกษาและผลการศึกษา	8
2.1 การกำหนดประเด็นศึกษา	8
2.2 การวิเคราะห์ประเด็นศึกษา	8
2.3 สรุปผลการศึกษา	22
บทที่ 3 ข้อเสนอ	25
3.1 ข้อเสนอเชิงนโยบาย	25
3.2 ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ	26
บรรณานุกรม	28
ประวัติผู้เขียน	32

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	เปรียบเทียบมาตรการภาษีคาร์บอนระหว่างไทย สิงคโปร์ ญี่ปุ่น และสวีเดน	23
------------	--	----

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1	เปรียบเทียบปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของไทย ระหว่าง พ.ศ. 2543-2562	2
ภาพที่ 2	ยุทธศาสตร์กรมสรรพสามิต ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568	7
ภาพที่ 3	รูปแบบกลไกการกำหนดราคาคาร์บอน (Carbon Pricing)	10
ภาพที่ 4	ยุทธศาสตร์การพัฒนาระยะยาวในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระดับต่ำ	12
ภาพที่ 5	อัตราภาษีคาร์บอนของกรมสรรพสามิตในปี พ.ศ. 2568	15
ภาพที่ 6	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสิงคโปร์ใน พ.ศ. 2565 แยกรายประเภทอุตสาหกรรม	17
ภาพที่ 7	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของญี่ปุ่นใน พ.ศ. 2565 แยกรายประเภทอุตสาหกรรม	19
ภาพที่ 8	อัตราภาษีน้ำมันและถ่านหิน และภาษีคาร์บอนที่มีการจัดเก็บภาษีในญี่ปุ่น	20
ภาพที่ 9	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสวีเดนใน พ.ศ. 2565 แยกรายประเภทอุตสาหกรรม	21

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ภูมิหลัง และความสำคัญของหัวข้อที่จะศึกษา

ประเทศไทยลงนามในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change: UNFCCC) เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2537 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2538 เป้าหมายเพื่อลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จนส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการดำรงชีวิตของมนุษย์ ต่อมาใน พ.ศ. 2558 ในการประชุมภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลง สภาพภูมิอากาศ สมัยที่ 21 (COP21) ประเทศไทยเสนอเป้าหมายการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Nationally Determined Contribution: NDC) ของประเทศ กำหนดเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้ได้ร้อยละ 30 จากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกรณีปกติ (Business As Usual: BAU) ภายใน พ.ศ. 2573 และใน พ.ศ. 2564 ประเทศไทยได้จัดทำยุทธศาสตร์ระยะยาวในการพัฒนาแบบปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำของประเทศ (Long-term Low Greenhouse Gas Emission Development Strategy) เสนอในการประชุมภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัยที่ 26 (COP26) กำหนดวิสัยทัศน์ด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การคาดการณ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุดใน พ.ศ. 2568 และวางแผนการยกระดับการดำเนินงานเพื่่มุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ภายใน พ.ศ. 2593 และเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emission) ใน พ.ศ. 2608

สถานการณ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย¹ พบว่า ใน พ.ศ. 2562 ประเทศไทยปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งสิ้น 372.17 ล้านตันคาร์บอน จาก 4 ภาคส่วน ประกอบด้วย ภาคพลังงาน และการขนส่ง ปล่อยก๊าซเรือนกระจก 260.72 ล้านตันคาร์บอน (ร้อยละ 69.96) ภาคการผลิตและการอุตสาหกรรม ปล่อยก๊าซเรือนกระจก 38.30 ล้านตันคาร์บอน (ร้อยละ 10.28) ภาคการเกษตร ปล่อยก๊าซเรือนกระจก 56.76 ล้านตันคาร์บอน (ร้อยละ 15.23) และภาคของเสีย ปล่อยก๊าซเรือนกระจก 16.87 ล้านตันคาร์บอน (ร้อยละ 4.53)

¹ อ้างอิงจากรายงานความก้าวหน้ารายสองปี ครั้งที่ 4 (Biennial Update Report BUR 4) ตีพิมพ์เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2565 (<https://unfccc.int/documents/624750>).

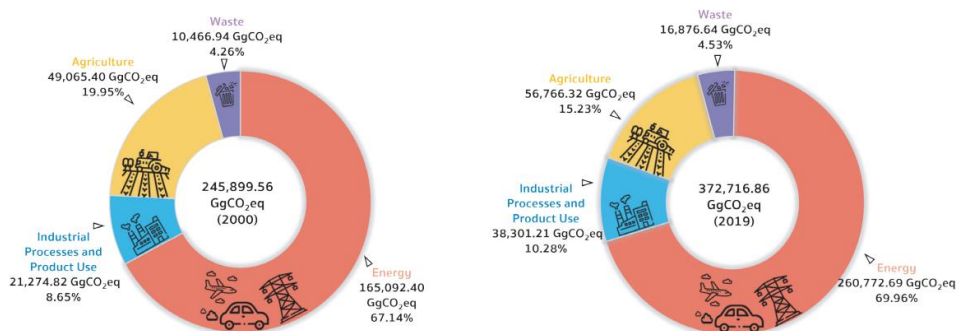


Figure 2-2: Total GHG emissions by sector (excluding LULUCF), 2000 and 2019

ภาพที่ 1 เปรียบเทียบปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของไทย ระหว่าง พ.ศ. 2543-2562

การที่ประเทศไทยจะบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2568-2578) แผนระยะกลาง (พ.ศ. 2579-2593) และแผนระยะยาว (พ.ศ. 2594-2608) จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือกันในทุกภาคส่วนเพื่อกำหนดและกำหนดวิธีการดำเนินการร่วมกันอย่างเป็นระบบ ร่วมกับการสนับสนุนด้านการเงิน ความเชี่ยวชาญทางเทคนิค และการถ่ายทอดเทคโนโลยี เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่เทคโนโลยีพลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น รวมถึงสนับสนุนการพัฒนาและเสริมสร้างกลไกการดำเนินนโยบาย เช่น เครื่องมือทางการเงินเพื่อสร้างแรงจูงใจในการดึงดูดภาคเอกชนให้เข้ามาลงทุนในโครงการสีเขียว และการเสริมสร้างขีดความสามารถของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ในปัจจุบันหลายประเทศมีการนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ เพื่อให้เกิดการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เช่น

1) การกำหนดให้มีตลาดคาร์บอน (Emission Trading Scheme: ETS) เป็นการกำหนดเพดานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กับบริษัทหรือองค์กรในประเทศ และให้สิทธิบริษัท หรือองค์กรในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกินปริมาณที่รัฐเป็นผู้กำหนด หากบริษัท หรือองค์กรมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่าสิทธิที่ได้รับจะต้องซื้อสิทธิเพิ่มเติมจากตลาดหรือหากมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าสิทธิที่ได้รับก็สามารถนำสิทธิในส่วนที่เหลือไปขายในตลาดได้

2) การใช้ภาษีสิ่งแวดล้อม (Environmental Tax, Green Tax) เป็นมาตรการทางการคลังที่ถูกนำมาใช้ในการจัดการสิ่งแวดล้อมโดยการปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีด้วยการเพิ่มการจัดเก็บภาษีสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ก่อมลพิษเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมลดการก่อมลพิษ และลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ

เพื่อบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนและเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ของประเทศไทย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ... เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศไทย โดยกำหนดกลไกภาคบังคับในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การกำหนดให้มีระบบซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การเก็บภาษีคาร์บอน และการบังคับใช้กลไกราคาคาร์บอนข้ามพรมแดน (Carbon Border Adjustment Mechanism: CBAM) เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในตลาดโลกอย่างเป็นรูปธรรม แต่ในปัจจุบันร่างพระราชบัญญัตินี้ยังไม่ได้ถูกใช้บังคับ ทำให้รัฐต้องหาแนวทางในการลดปัญหาการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นไปพลางก่อน

กรมสรรพสามิต จึงริเริ่มการจัดเก็บภาษีคาร์บอน (Carbon Tax) ด้วยการนำค่าสัมประสิทธิ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Factor) ของผลิตภัณฑ์น้ำมันแต่ละชนิด มาคำนวณกับราคาคาร์บอนที่รัฐเป็นผู้กำหนด รวมเป็นส่วนหนึ่งในโครงสร้างภาษีสรรพสามิตน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันราคาคาร์บอนในระยะแรกจะกำหนดในอัตราที่ต่ำเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อราคาน้ำมันภายในประเทศ แต่จะเป็นการสร้างความตระหนักให้แก่ผู้บริโภคและผู้ประกอบการให้คำนึงถึงต้นทุนที่เกิดจากการก่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม โดยในอนาคตจะมีการเพิ่มราคาคาร์บอน เพื่อให้ผู้ประกอบการและประชาชนมีเวลาในการปรับตัว การมีกลไกราคาคาร์บอนภาคบังคับ จะทำให้ผู้บริโภคและผู้ประกอบการตระหนักและรับผิดชอบต่อการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของตนเอง ตลอดจนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้พลังงานเชื้อเพลิงไปเลือกใช้พลังงานเชื้อเพลิงหรือเทคโนโลยีที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำ รวมถึง ยังเป็นการเตรียมความพร้อม สำหรับมาตรการการปรับราคาคาร์บอนข้ามพรมแดน (Carbon Border Adjustment Mechanism: CBAM) ที่กำลังจะเกิดขึ้นในหลายประเทศทั่วโลกด้วย เนื่องจากประเทศที่มีการบังคับใช้ มาตรการ CBAM จะกำหนดให้ผู้นำเข้าสินค้าต้องจ่ายมูลค่าส่วนต่างราคาคาร์บอนเพื่อให้เกิดการรับผิดชอบต่อการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ทัดเทียมกัน (คิดมูลค่าราคาคาร์บอนในประเทศที่จะนำเข้าเทียบกับมูลค่าราคาคาร์บอนในประเทศต้นทาง) การมีกลไกราคาคาร์บอนภาคบังคับนี้ จึงทำให้ภาคการส่งออกที่เป็นหนึ่งในเครื่องยนต์สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างมีประสิทธิภาพและคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน

1.2 การวิเคราะห์ความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ

แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) มีวัตถุประสงค์ในการนำประเทศไทยไปสู่การเป็น “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่า อย่างยั่งยืน” กำหนดแนวทางการสร้างความเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม การพัฒนาคนให้มีทักษะที่เหมาะสมกับโลกยุคใหม่ การสร้างสังคมแห่งโอกาส การยกระดับกิจกรรมการผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มบนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นไปตาม

วัตถุประสงค์ข้างต้น แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 กำหนดแผนกลยุทธ์รายหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้องกับการลดก๊าซเรือนกระจก ดังนี้

1.2.1 หมวดหมู่ที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก

เป้าหมายมลพิษทางอากาศส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่และสุขภาพของประชาชน โดยเฉพาะปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ที่เหลือจากการเผาไหม้ของยานพาหนะและการปล่อยของเสียจากอุตสาหกรรมที่มีปริมาณเกินค่ามาตรฐาน ภาครัฐจึงต้องเร่งรัดการขับเคลื่อนการพัฒนาการยานยนต์ไฟฟ้าทั้งระบบ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาการยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ ประกอบด้วย ยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานเซลล์เชื้อเพลิงหมวดหมู่นี้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มุ่งเน้นการส่งเสริมการบริโภค การผลิต และการสร้างความเติบโต อย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ โดยกำหนดเป็นกลยุทธ์ ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1.1 ส่งเสริมมาตรการจูงใจเพื่อส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

1) มาตรการทางด้านภาษี เช่น การใช้ภาษีสรรพสามิต การยกเว้นหรือลดภาษีป้ายทะเบียนประจำปี

2) มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี เช่น ส่วนลดค่าไฟฟ้าในครัวเรือนและที่พักอาศัยในคอนโดมิเนียมแก่ผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ที่จอดฟรีสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า การสนับสนุนสินเชื่อ เช่าซื้อ ยานยนต์ไฟฟ้า

3) การให้เงินอุดหนุนสำหรับการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้รถยนต์ไฟฟ้ามีต้นทุนการใช้งานใกล้เคียงกับรถยนต์แบบเครื่องยนต์สันดาปภายใน

1.2.2 หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

ประเทศไทยมีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในกระบวนการผลิตอย่างสิ้นเปลือง การผลิตสินค้าในประเทศสร้างมูลค่าเพิ่มได้น้อยกว่าค่าเฉลี่ยเมื่อเทียบกับภาคการผลิตของประเทศอื่น ๆ ส่งผลให้ประเทศไทยมีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในปริมาณมากจนส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกก็มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการเติบโตทางเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมใน พ.ศ. 2559 ประเทศไทยมีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 354.36 ล้านตันคาร์บอน² และเพิ่มขึ้นเป็น 372.17 ล้านตันคาร์บอน ใน พ.ศ. 2565 ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงได้

² อ้างอิงจากรายงานความก้าวหน้ารายสองปี ครั้งที่ 3 (Biennial Update Report BUR 3) ตีพิมพ์เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2563 (<https://unfccc.int/documents/267629>)

กำหนดเป้าหมายการเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ เพื่อสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน โดยกำหนดเป็นกลยุทธ์ ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1.5 การใช้เครื่องมือและกลไกในตลาดเงิน ตลาดทุน และมาตรการทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อการเจริญเติบโตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างกลไกความร่วมมือระหว่างรัฐ และเอกชน ส่งเสริมมาตรการทางการเงินและการลงทุนสีเขียว ส่งเสริมและสนับสนุนมาตรฐานการรายงานแห่งความยั่งยืน มาตรฐานทางบัญชี ความยั่งยืน รวมทั้งส่งเสริมการลงทุนในกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ที่ 2.3 ส่งเสริมและพัฒนาระบบตลาดคาร์บอนและการสร้างรายได้จากการเก็บกักคาร์บอนในภาคป่าไม้ วิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ จัดทำฐานข้อมูลสำหรับการซื้อขายคาร์บอน ได้แก่ ข้อมูลการตรวจวัดปริมาณคาร์บอนในการผลิตสินค้าและบริการ การประเมินขีดความสามารถในการกักเก็บคาร์บอนของภาคป่าไม้ และกิจกรรมการกักเก็บคาร์บอนอื่น ๆ พัฒนาระบบการรับรองปริมาณการปล่อย และกักเก็บคาร์บอนให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และส่งเสริมอำนวยความสะดวกในการเข้าซื้อขาย ในตลาดคาร์บอนของผู้ปล่อยและผู้กักเก็บคาร์บอน

กลยุทธ์ที่ 4.6 พัฒนาฐานข้อมูล องค์ความรู้ มาตรฐาน กฎหมาย มาตรการสนับสนุน และสร้างแรงจูงใจ ปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจหมุนเวียนและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในทุกภาคส่วน ใช้มาตรการทางการเงินและการคลัง เพื่อสนับสนุนกระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐาน ลดมลพิษ และใช้ทรัพยากรให้เกิดประสิทธิภาพ พัฒนาระบบฐานข้อมูล องค์ความรู้และแนวปฏิบัติ ด้านเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เสริมสร้างศักยภาพบุคลากรและหน่วยงานส่วนกลาง ท้องถิ่นและชุมชนในการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการก่อมลพิษ และส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีนวัตกรรมที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ที่ 5.2 สร้างแรงจูงใจ และทัศนคติในการดำรงชีวิตของผู้บริโภคเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสู่การบริโภคที่ยั่งยืน พัฒนากลไกเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์และไม่ใช่เศรษฐศาสตร์เพื่อจูงใจ และกระตุ้นให้ผู้บริโภคปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสู่วิถีชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมบนพื้นฐานข้อมูลที่ถูกต้อง เชื่อถือได้ และมีความโปร่งใส ส่งเสริมแนวปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการรีไซเคิลขยะ และบรรจุภัณฑ์ในบ้านเรือน ส่งเสริมการติดฉลากผลิตภัณฑ์ เช่น ฉลากสีเขียว ฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์ ฉลากพลังงาน เพื่อเป็นข้อมูลในการตัดสินใจของผู้บริโภค

กรมสรรพสามิต เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงการคลัง มีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าและบริการที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้บริโภค หรือสินค้าที่มีลักษณะเป็นการฟุ่มเฟือย หรือสินค้าที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติ

ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตถือเป็นภาษีทางอ้อม (Indirect Tax) ซึ่งผู้มีหน้าที่เสียภาษีสามารถผลักภาระภาษีให้กับผู้บริโภคเพื่อให้ราคาของสินค้าและบริการที่มีภาระภาษีสรรพสามิตมีราคาสูงขึ้นส่งผลให้มีการบริโภคสินค้าหรือบริการนั้น ๆ ลดลงหรืออาจนำภาษีสรรพสามิตมาใช้เป็นเครื่องมือในการสนับสนุนสินค้าหรืออุตสาหกรรมบางประเภทที่รัฐต้องการสนับสนุน สามารถสรุปบทบาทของกรมสรรพสามิตได้ ดังนี้

1) บทบาทด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจ: ภาษีสรรพสามิตมีส่วนช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจในด้านการเป็นแหล่งรายได้ของรัฐ เพื่อให้รัฐสามารถนำไปใช้ในการพัฒนาด้านต่าง ๆ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 (1 ตุลาคม 2566-30 กันยายน 2567) กรมสรรพสามิตจัดเก็บรายได้รวมทั้งสิ้น 523,676 ล้านบาท หรือ คิดเป็นร้อยละ 16.66 ของการจัดเก็บรายได้รวมของประเทศ

2) บทบาทด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม: ภาษีสรรพสามิตสามารถนำมาใช้เพื่อช่วยสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรม ด้วยการกำหนดอัตราภาษีที่ต่ำลงสำหรับสินค้าที่รัฐต้องการสนับสนุนหรือต้องการให้มีภาระต้นทุนที่ต่ำกว่าเพื่อกระตุ้นให้เกิดการผลิตสินค้าชนิดนั้น ๆ เพิ่มขึ้น เช่น การลดภาษีรถยนต์กับรถยนต์ที่มีศักยภาพในการผลิตหรือส่งออก (Product Champion) ได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์กระบะ อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco Car) อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ (Hybrid Plug-in Hybrid EV Car) การสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงทดแทนประเภทต่าง ๆ (E10 E20 E85)

3) บทบาทด้านการพัฒนาสังคมและรักษาสิ่งแวดล้อม: ภาษีสรรพสามิตสามารถใช้เพื่อจำกัดหรือลดการบริโภคสินค้าที่ส่งผลเสียต่อสุขภาพ สังคม หรือสิ่งแวดล้อม ด้วยการกำหนดอัตราภาษีที่สูงขึ้น หรือการกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต้องดำเนินการเพื่อได้รับอัตราภาษีที่ต่ำลง เช่น การส่งเสริมอุตสาหกรรมเครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์เพื่อลดการบริโภคน้ำตาล เพื่อช่วยลดปัญหาด้านสุขภาพของประชาชน การจัดเก็บภาษีสินค้ารถยนต์และรถจักรยานยนต์ตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หรือการกำหนดอัตราภาษีสินค้าสุราตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้น

จากบทบาทของกรมสรรพสามิตที่ได้สรุปมาข้างต้น ส่งผลให้การดำเนินนโยบายของกรมสรรพสามิตมุ่งเน้นความสำคัญของปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและการอนุรักษ์พลังงาน ส่งผลต่อการพัฒนาโครงสร้างการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อม และสนับสนุนให้เกิดการอนุรักษ์พลังงาน (Green Tax) การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ตามเป้าประสงค์ในการ “ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยภาษีสรรพสามิต มุ่งเน้นสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) สร้างมาตรฐานสากล เดินหน้าประเทศไทยสู่ความยั่งยืน” โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 กรมสรรพสามิตได้กำหนดยุทธศาสตร์กรมสรรพสามิตเพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ด้วยการพัฒนามาตรการภาษีเชื่อมโยงการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

ที่เป็นหนึ่งในต้นเหตุสำคัญของการเกิดก๊าซเรือนกระจก สนับสนุนเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (BCG) รวมถึง การเปลี่ยนจากการใช้พลังงานรูปแบบเดิมด้วยพลังงานทดแทนรูปแบบใหม่ ๆ ควบคู่ไปกับการเติบโตทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนในประเทศ

ยุทธศาสตร์กรมสรรพสามิต ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568						
 วิสัยทัศน์ : ผู้นำการจัดเก็บภาษีเพื่อสังคม สิ่งแวดล้อม และพลังงาน						
 เป้าประสงค์ : “ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ด้วยภาษีสรรพสามิต เน้นเป็น สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) สร้างมาตรฐานสากล เดินหน้าประเทศไทยสู่ความยั่งยืน”						
		ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี				
1. ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	2. ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียม	3. ด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	4. ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ	5. ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียม	6. ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ	
แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ						
4. ประสิทธิภาพการให้บริการขององค์กร	20. ประสิทธิภาพการให้บริการขององค์กร (วัดผลเชิงผลลัพธ์) (การให้บริการที่รวดเร็ว โปร่งใส และมีความพึงพอใจ)	21. ประสิทธิภาพการให้บริการขององค์กร (วัดผลเชิงผลลัพธ์) (การให้บริการที่รวดเร็ว โปร่งใส และมีความพึงพอใจ)	22. ประสิทธิภาพการให้บริการขององค์กร (วัดผลเชิงผลลัพธ์) (การให้บริการที่รวดเร็ว โปร่งใส และมีความพึงพอใจ)	23. ประสิทธิภาพการให้บริการขององค์กร (วัดผลเชิงผลลัพธ์) (การให้บริการที่รวดเร็ว โปร่งใส และมีความพึงพอใจ)	24. ประสิทธิภาพการให้บริการขององค์กร (วัดผลเชิงผลลัพธ์) (การให้บริการที่รวดเร็ว โปร่งใส และมีความพึงพอใจ)	
แผนปฏิบัติการประจำปี						
5. ด้านเศรษฐกิจ	2. ด้านการบริการราชการแผ่นดิน (วัดผลเชิงผลลัพธ์/กระบวนการ/การให้บริการ/การให้บริการ)	3. ด้านการบริการราชการแผ่นดิน (วัดผลเชิงผลลัพธ์/กระบวนการ/การให้บริการ/การให้บริการ)	4. ด้านการบริการราชการแผ่นดิน (วัดผลเชิงผลลัพธ์/กระบวนการ/การให้บริการ/การให้บริการ)	5. ด้านเศรษฐกิจ	2. ด้านการบริการราชการแผ่นดิน (วัดผลเชิงผลลัพธ์/กระบวนการ/การให้บริการ/การให้บริการ)	
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)						
2. โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและ	12. โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและ	13. โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและ	14. โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและ	15. โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและ	16. โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและ	
ยุทธศาสตร์การตรวจการคลัง						
1. การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในภาษีสรรพสามิต	3. การเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจการคลัง	6. การเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจการคลัง	9. การเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจการคลัง	12. การเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจการคลัง	15. การเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจการคลัง	
พันธกิจกรม						
S เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในภาษีสรรพสามิต	M พัฒนาระบบการให้บริการ ให้ง่ายและ	A เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในภาษีสรรพสามิต	R ปรับปรุงและพัฒนาระบบการให้บริการ	T เสนอแนะในการพัฒนาแบบจำลอง		
1. จำนวนมาตรการภาษี > 4 เรื่อง	3. ความพึงพอใจเฉลี่ย > 90%	6. จำนวนคดีความฟ้องร้อง < 5 %	9. รายได้ภาษีสรรพสามิต > 335,000 ล้านบาท	12. คะแนนความพึงพอใจจากผู้ใช้บริการ > 85		
2. ครอบคลุม CO2 ลดลง x %	4. ความถูกต้องเฉลี่ย > 90%	7. จำนวนคดีความฟ้องร้อง < 5 %				
		8. ค่าเฉลี่ย ITA > 85 %				

ภาพที่ 2 ยุทธศาสตร์กรมสรรพสามิต ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

ที่มา: กรมสรรพสามิต

บทที่ 2

การวิเคราะห์ประเด็นศึกษาและผลการศึกษา

2.1 การกำหนดประเด็นศึกษา

การศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อรองรับปัญหาก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์และแนวทางการขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำ ที่มีการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ประกอบด้วย

1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ที่ได้จากการประชุมและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้เชี่ยวชาญในสาขาที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้บริหารกระทรวงการคลัง ผู้บริหารกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน และผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม

2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้จากเอกสารทางวิชาการ บทความ เอกสารเผยแพร่ และงานวิจัยของหน่วยงานระหว่างประเทศ เช่น ธนาคารโลก และธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) และบทความวิชาการของกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กำหนดวัตถุประสงค์ในการศึกษา ดังนี้

1) เพื่อศึกษาร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ... เปรียบเทียบกับมาตรการภาษีคาร์บอนของกรมสรรพสามิต

2) เพื่อศึกษาแนวทางการใช้กลไกภาษีคาร์บอนในประเทศญี่ปุ่น สิงคโปร์ และสวีเดน เปรียบเทียบกับมาตรการภาษีคาร์บอนของประเทศไทยในปัจจุบัน

3) เพื่อเสนอแนะมาตรการภาษีสรรพสามิตเพื่อรองรับปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย

2.2 การวิเคราะห์ประเด็นศึกษา

2.2.1 รูปแบบมาตรการหรือกลไกที่มีการนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม

2.2.1.1 มาตรการภาษีสิ่งแวดล้อม (Environment tax) เป็นเครื่องมือที่นำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมพฤติกรรมให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น บนหลักการ "ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย" (Polluter Pays Principle) โดยจัดเก็บภาษีจากการใช้ปัจจัยการผลิตหรือปริมาณการบริโภคสินค้าที่มีผลต่อกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อม ตัวอย่างของภาษีสิ่งแวดล้อมที่มี

การนำมาใช้ ได้แก่ ภาษีพลาสติก (Plastic tax) ภาษีคาร์บอน (Carbon tax) ภาษีน้ำมัน (Petroleum tax)

2.2.1.2 กลไกการกำหนดราคาคาร์บอน (Carbon Pricing) เป็นเครื่องมือที่หลายประเทศนำมาใช้ในการแก้ปัญหาการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยวัตถุประสงค์เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ธุรกิจและผู้บริโภคหันไปใช้ผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิตที่ปล่อยคาร์บอนน้อยลงและกระตุ้นการลงทุนในเทคโนโลยีคาร์บอนต่ำ กลไกการกำหนดราคาคาร์บอน สามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้

1) ตลาดคาร์บอน (Carbon Market) เป็นการกำหนดสิทธิการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคเอกชน บนหลักการกำหนดเพดาน (Cap) คือ การกำหนดเพดานสูงสุดของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมที่อนุญาตให้สามารถปล่อยได้ในแต่ละปี และกำหนดการซื้อขาย (Trade) คือ การกำหนดให้ผู้ปล่อยก๊าซเรือนกระจกน้อยกว่าสิทธิที่ตนเองมีสามารถขายสิทธิส่วนเกินนั้นในตลาดได้ ขณะที่ผู้ปล่อยเกินกว่ากำหนดจะต้องซื้อสิทธิเพิ่มเติมเพื่อชดเชยส่วนเกิน หากไม่สามารถหาซื้อสิทธิได้จะต้องเสียภาษีในอัตราตามที่รัฐกำหนด

2) ตลาดซื้อขายคาร์บอนเครดิต (Carbon Credit Market) เป็นการซื้อขายคาร์บอนภาคสมัครใจโดยไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาบังคับ การจัดตั้งตลาดเกิดขึ้นจากความร่วมมือของผู้ประกอบการหรือองค์กรเพื่อเข้าร่วมซื้อขายคาร์บอนเครดิต โดยอาจจะมีการตั้งเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจ แต่ไม่ได้มีผลผูกพันตามกฎหมาย

3) ภาษีคาร์บอน (Carbon Tax) เป็นการใช้อนุมัติทางภาษีที่ภาครัฐเป็นผู้กำหนดราคาคาร์บอนเพื่อจัดเก็บผู้ผลิตหรือผู้บริโภคสินค้าที่มีการจัดเก็บภาษี อัตราภาษีของแต่ละประเทศจะไม่เท่ากันสามารถกำหนดได้ตามความเหมาะสมของสถานการณ์ในแต่ละประเทศ การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในอัตราสูงจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการบริโภคหรือเปลี่ยนไปบริโภคสินค้าทดแทนที่มีราคาต่ำกว่า

4) การซื้อขายคาร์บอนภายในองค์กร (Internal Carbon Pricing) เป็นการกำหนดราคาคาร์บอนสำหรับการใช้ซื้อขายคาร์บอนภายในองค์กร เพื่อประโยชน์ในการสร้างแรงจูงใจในการลดการปล่อยคาร์บอนระหว่างหน่วยงานภายในองค์กรด้วยตนเอง รวมถึงสามารถวางแผนการลงทุนตามมูลค่าโครงการที่คำนึงถึงต้นทุนคาร์บอนที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต



ภาพที่ 3 รูปแบบกลไกการกำหนดราคาคาร์บอน (Carbon Pricing)

ที่มา: The Creagy ที่ปรึกษากระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในการร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ.

2.2.2 การดำเนินงานด้านนโยบายสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย

นับตั้งแต่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีกรอบอนุสัญญา UNFCCC เมื่อ พ.ศ. 2537 ประเทศไทยได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ การจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การกำหนดประเด็นด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) รวมถึง การกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาแบบปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำของประเทศ และจัดทำร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. เพื่อวัตถุประสงค์บรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ภายใน พ.ศ. 2593 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero GHG Emission) ได้ใน พ.ศ. 2608 มีรายละเอียด ดังนี้

2.2.2.1 การกำหนดยุทธศาสตร์ระยะยาวในการพัฒนาแบบปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำของประเทศ (Thailand's Long-Term Low Greenhouse Gas Emission Development Strategy: LT-LEDS)

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจัดทำ LT-LEDS เสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2565 วัตถุประสงค์เพื่อบรรลุเป้าหมายในการควบคุม การเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยของโลก ประกอบด้วย 2 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ปีที่ประเทศจะมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุด และปีที่บรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ มีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องสรุปได้ ดังนี้

1) กำหนดวิสัยทัศน์ด้านสิ่งแวดล้อม: ตั้งเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุดใน พ.ศ. 2568 การมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนใน พ.ศ. 2593 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ใน พ.ศ. 2608

2) กำหนดแนวทางการมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Thailand's Carbon Neutrality and Net Zero Greenhouse Gas Emission Pathway) โดยคำนวณจากนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจมหภาค สรุปได้ว่า ประเทศไทยจะมีค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุดใน พ.ศ. 2568 ที่ 388 ล้านตันคาร์บอน โดยมีมาตรการสำคัญ ได้แก่ การยุติการใช้ถ่านหินในโรงไฟฟ้า การใช้เทคโนโลยี Bio-Energy with CCS (BECCS) เทคโนโลยี Direct Air Capture and Storage และการพัฒนาพลังงานไฮโดรเจน

3) กำหนดแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกระยะยาวในภาคส่วนหลัก (Long-Term Mitigation Actions in Key Sectors) ได้แก่

3.1) สาขาพลังงานและขนส่ง ประกอบด้วย การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการใช้พลังงาน การเพิ่มการใช้พลังงานทดแทน และการเพิ่มการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

3.2) สาขากระบวนการทางอุตสาหกรรมฯ ประกอบด้วย มาตรการทดแทนปูนเม็ด การปรับเปลี่ยนสารทำความเย็น และการใช้เทคโนโลยี Carbon Capture Utilization and Storage (CCUS) ในอุตสาหกรรมซีเมนต์

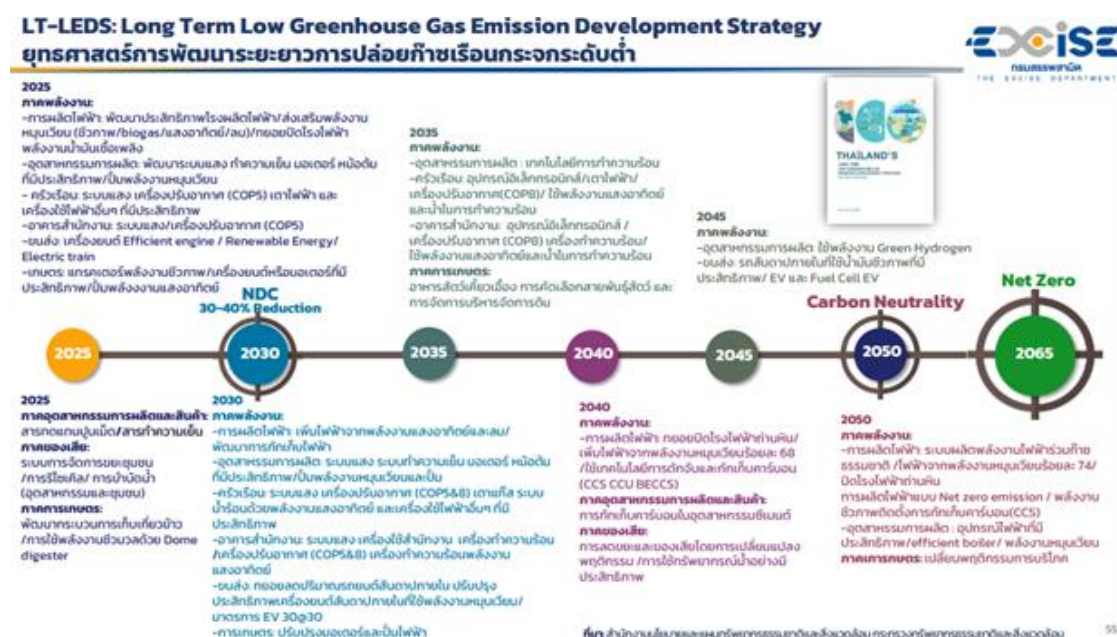
3.3) สาขาการจัดการของเสีย ประกอบด้วย การจัดการขยะและน้ำเสียชุมชน รวมถึงน้ำเสียอุตสาหกรรม Waste to energy

3.4) สาขาเกษตร ประกอบด้วย การปรับปรุงการทำนาข้าวเพื่อลดการปล่อยมีเทน และการผลิตก๊าซชีวภาพจากมูลสัตว์

3.5) สาขาป่าไม้และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วย การส่งเสริมการปลูกป่าธรรมชาติหรือป่าเศรษฐกิจ การเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองและชนบท และการป้องกันการบุกรุก และทำลายป่า

4) กำหนดแนวทางการส่งเสริมการดำเนินงานและการสร้างความเป็นหุ้นส่วน (Enabling Conditions and Partnership Building) ระบุถึงเงื่อนไขสำคัญในการเปลี่ยนผ่าน ได้แก่ การจัดทำพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. การสร้างแรงจูงใจ โดยการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน การยกระดับมาตรฐานการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย (Thailand Voluntary Emission Reduction Program: T-VER) ให้เทียบเท่าระดับสากล การพัฒนาให้เกิดตลาดคาร์บอนทั้งในประเทศและ

ต่างประเทศ การส่งเสริมให้องค์กรจัดทำคาร์บอนฟุตพริ้นท์ การขับเคลื่อนการ ดูดกลับก๊าซเรือนกระจก และการนำเทคโนโลยี CCUS มาใช้



ภาพที่ 4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระยะยาวในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระดับต่ำ

ที่มา สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสิ่งแวดล้อม

2.2.2.2 การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ... จัดทำขึ้นเพื่อให้ ประเทศไทยเปลี่ยนผ่านไปสู่สังคมและเศรษฐกิจแบบคาร์บอนต่ำด้วยการขับเคลื่อนมาตรการเชิงรุก มีเป้าหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับประเทศ ส่งเสริมการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และจัดตั้งกลไกสำคัญในการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดให้มีกลไกราคาคาร์บอน (Carbon Pricing Mechanism) เป็นเครื่องมือสำคัญเพื่อให้ผู้ปล่อยก๊าซเรือนกระจกต้องรับผิดชอบต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามหลักการ "ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย" (Polluter Pays Principle) ผ่านระบบซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Trading Scheme-ETS) และการเก็บภาษีคาร์บอน (Carbon Tax) ซึ่งระบบ ETS จะกำหนดเพดานสูงสุดของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในแต่ละภาคส่วน ในขณะที่ Carbon Tax กำหนดต้นทุนราคาสำหรับการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลและสินค้าที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูง นอกจากนี้ ยังมีการบังคับใช้กลไกราคาคาร์บอนข้ามพรมแดน (CBAM) เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในตลาดโลก

ร่างพระราชบัญญัตินี้ แบ่งเป็น 14 หมวด สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1) กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ (นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน) มีหน้าที่ในการจัดทำแผนแม่บทรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและกำกับดูแลการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการตามเป้าหมายด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระยะสั้น กลาง และยาวที่สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศ และกำหนดให้การดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของภารกิจ ของหน่วยงานรัฐทุกภาคส่วนที่ต้องบูรณาการเป้าหมายนี้ในแผนงานของตนและจัดทำงบประมาณ ให้สอดคล้องกัน

2) จัดตั้งกองทุนภูมิอากาศเพื่อเป็นแหล่งเงินทุนสำหรับใช้จ่ายในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในการเปลี่ยนผ่านสู่เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำ มุ่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เสมอภาค และเป็นธรรม สร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และเสริมสร้างขีดความสามารถในการปรับตัวเพื่อให้ประเทศไทยพร้อมรับมือต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ รายได้ของกองทุนเกิดจากเงินรายได้จากระบบซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและจากการจัดเก็บภาษีคาร์บอน

3) การจัดทำบัญชีก๊าซเรือนกระจกจากภาคเอกชนรายสาขา ได้แก่ สาขาพลังงานและคมนาคมขนส่ง สาขาการอุตสาหกรรม สาขาการเกษตร ป่าไม้และการใช้ประโยชน์ที่ดิน และสาขาการจัดการของเสีย โดยกำหนดให้องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) เป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแล

4) กำหนดให้มีระบบซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ETS) เป็นกลไกภาคบังคับ กำหนดเพดานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดให้สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศ และกำหนดให้สามารถซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระหว่างนิติบุคคลด้วยกันได้

5) กำหนดให้มีกลไกการปรับราคาคาร์บอนข้ามพรมแดน (CBAM) เนื่องจากการกำหนดให้มีระบบ ETS อาจส่งผลให้เกิดการย้ายฐานการผลิตและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไปต่างประเทศ หรือการนำเข้าสินค้าที่ผลิตจากต่างประเทศเข้ามาแทนที่สินค้าชนิดเดียวกันที่ผลิตภายในประเทศไทยจึงต้องกำหนดให้มีการขึ้นทะเบียนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสินค้านำเข้าเพื่อใช้ลดหย่อนกรณีมีการชำระราคาคาร์บอนไปแล้วในประเทศผู้ผลิตสินค้า และการออกไปรับรองการชำระราคาคาร์บอนให้แก่ผู้ส่งออกเพื่อนำไปลดหย่อนกับประเทศปลายทาง

6) กำหนดให้มีภาษีคาร์บอน เป็นกลไกภาคบังคับ โดยกำหนดต้นทุนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นเงินภาษีและเรียกเก็บจากผู้ประกอบอุตสาหกรรมและผู้นำเข้าสินค้าที่ก่อให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การชำระภาษีขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าที่ผลิตหรือนำเข้าตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ไม่เกินอัตราที่ระบุไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีท้ายพระราชบัญญัติ

7) กำหนดให้คาร์บอนเครดิตเป็นทรัพย์สินที่สามารถซื้อ ขาย หรือโอนได้ตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การดำเนินนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของไทยเพื่อให้เป็นไปตามแผนการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ ระยะยาวในการพัฒนาแบบปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำของประเทศ (Thailand's Long-Term Low Greenhouse Gas Emission Development Strategy: LT-LEDS) ยังไม่มีความคืบหน้ามากนัก จึงเป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งรัดการจัดทำแผนการดำเนินงานให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ในปัจจุบันมีเพียงมาตรการภาษีคาร์บอนที่ถูกบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2568 เป็นต้นมา แต่ในการดำเนินการจัดทำกฎหมายเพื่อให้ไทยเปลี่ยนผ่านไปสู่สังคมและเศรษฐกิจแบบคาร์บอนต่ำและส่งเสริมการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เป็นหน้าที่ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ต้องเร่งรัดกระบวนการออกกฎหมาย ร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ... ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว เพื่อให้การดำเนินนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

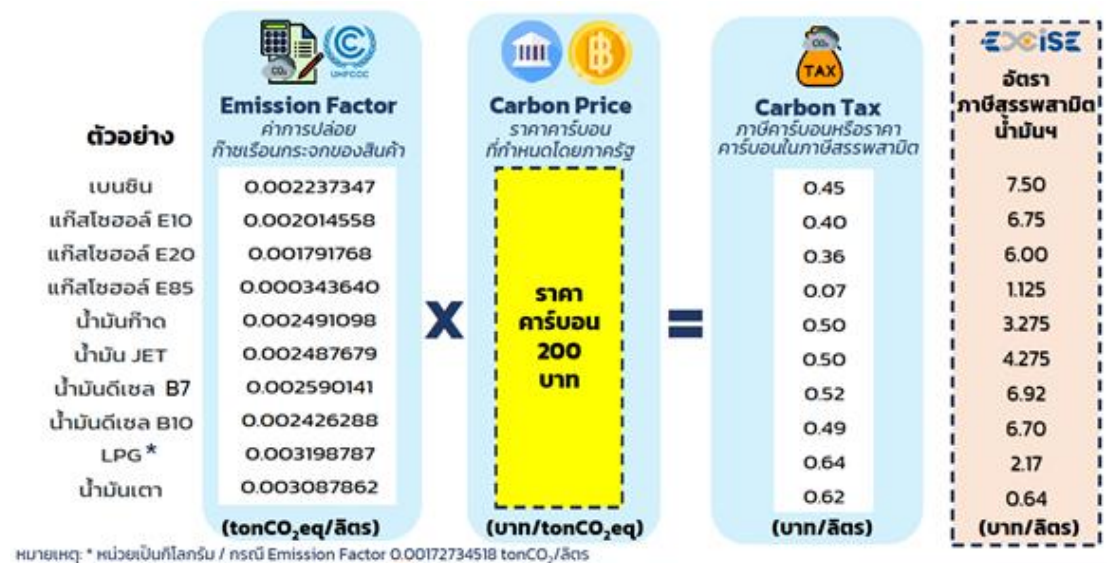
2.2.3 การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในไทย

การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในประเทศไทยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมุ่งหวังให้ผู้บริโภคและผู้ประกอบการตระหนักถึงต้นทุนทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปสู่การบริโภคและการผลิตสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น การนำภาษีคาร์บอนมาใช้ยังเป็นการเตรียมความพร้อมและสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันในเวทีโลกได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการรับมือกับมาตรการปรับคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดน (CBAM) ของสหภาพยุโรป

ปัจจุบันประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีคาร์บอนผ่านการใช้กฎหมายสรรพสามิตที่เป็นมาตรการระยะสั้นระหว่างที่ร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ... ที่ครอบคลุมการแก้ปัญหาก๊าซเรือนกระจกในทุกมิติยังไม่ถูกบังคับใช้ จึงเริ่มจากการจัดเก็บภาษีคาร์บอนเฉพาะสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่อยู่ในปิโตรเคมี³ โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 41) ลงวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2568 และประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการกำหนดราคาคาร์บอนสำหรับสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ลงวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 กำหนดราคาคาร์บอนที่ 200 บาทต่อตัน

³ สินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บในปัจจุบัน ประกอบด้วย น้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ทุกประเภท (E10 E20 E85) น้ำมันก๊าด น้ำมันเตา น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น น้ำมันดีเซลและน้ำมันดีเซลผสมไบโอดีเซล (B5 B7 B10) และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)

คาร์บอน⁴ นำมาคำนวณกับค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Factor) ของเชื้อเพลิงแต่ละประเภทจะได้เป็นภาษีคาร์บอน ที่จะถูกรวมอยู่ในราคาภาษีสรรพสามิตน้ำมันที่มีเก็บอยู่เดิม



ภาพที่ 5 อัตราภาษีคาร์บอนของกรมสรรพสามิตในปี พ.ศ. 2568

ที่มา: กรมสรรพสามิต

กรมสรรพสามิตได้เตรียมแผนในการจัดเก็บภาษีคาร์บอน แบ่งเป็น 3 ช่วงระยะ ดังนี้
ระยะที่หนึ่ง กำหนดฐานภาษีคาร์บอนครอบคลุมสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
ทุกประเภทที่กรมสรรพสามิตมีการจัดเก็บภาษี⁵ โดยกำหนดราคาคาร์บอนที่ 200 บาทต่อตันคาร์บอน
ในปี พ.ศ. 2568 และเพิ่มเป็น 500 บาทต่อตันคาร์บอน ใน พ.ศ. 2569

ระยะที่สอง จะยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงฐานภาษี แต่จะมีการปรับเพิ่มราคา
คาร์บอนเพื่อกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมมากยิ่งขึ้น โดยเพิ่มราคาคาร์บอนเป็น
1,000 บาทต่อตันคาร์บอน ในปี พ.ศ. 2570 และเพิ่มเป็น 1,250 บาท ใน พ.ศ. 2571

⁴ จากการคำนวณโดยสำนักแผนภาษี กรมสรรพสามิต พบว่าราคาคาร์บอนที่เพิ่มขึ้นทุก 100 บาท จะทำให้รัฐเก็บ
ภาษีน้ำมันได้เพิ่มขึ้น 9,000 ล้านบาทต่อปี หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.45 บนสมมุติฐานปริมาณการใช้น้ำมันคงที่กับ
ปริมาณการใช้น้ำมันใน พ.ศ. 2568

⁵ สินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บคิดเป็น 24.8% ของปริมาณการปล่อยก๊าซ
คาร์บอนไดออกไซด์ทั้งหมดของประเทศ

ระยะที่สาม กำหนดฐานภาษีเพิ่มเติมให้ครอบคลุมถึงก๊าซธรรมชาติและถ่านหิน⁶ ที่เป็นวัตถุดิบสำคัญในการผลิตไฟฟ้าและอุตสาหกรรม โดยกำหนดราคาระบบที่ 1,500 บาทต่อตันคาร์บอน ตั้งแต่ พ.ศ. 2572 เป็นต้นไป

จากข้อมูลข้างต้นเห็นได้ว่าการใช้ภาษีสรรพสามิตเป็นเครื่องมือในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศเพียงอย่างเดียวยังมีข้อจำกัดในด้านความครอบคลุมของสินค้าที่ส่งผลให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เนื่องจากภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีการบริโภคที่จัดเก็บจากสินค้าเฉพาะอย่าง จึงไม่สามารถนำภาษีสรรพสามิตมาใช้เพื่อให้เกิดการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกกับภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม หรือภาคการจัดการของเสียได้ นอกจากนี้ การขึ้นอัตราภาษียังส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ยังมีความจำเป็นต้องบริโภคสินค้าและจะเกิดผลกระทบต่อปัญหาค่าครองชีพของประชาชนที่เพิ่มขึ้น

ดังนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องเร่งผลักดันร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็วเพื่อให้เกิดการกำกับดูแลการดำเนินนโยบายการลดก๊าซเรือนกระจกให้ดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด พร้อมทั้ง สร้างความร่วมมือกับทุกภาคส่วนเพื่อดำเนินการตามเป้าหมายนโยบายยุทธศาสตร์ระยะยาวฯ (LT-LEDS) ที่ตั้งไว้

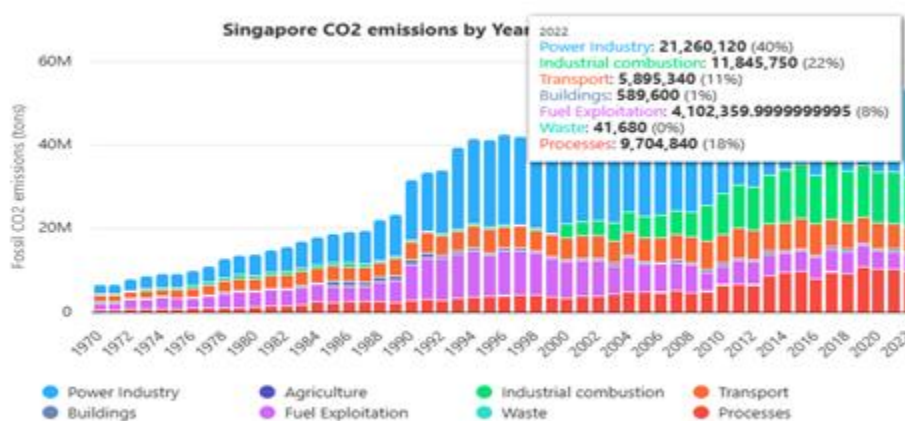
2.2.4 การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในต่างประเทศ

ในการศึกษาครั้งนี้ได้เลือกประเทศกลุ่มตัวอย่างเพื่อใช้ในการศึกษาจำนวน 3 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น และสวีเดน โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้มีความครอบคลุมกับประเทศที่อยู่ในกลุ่มอาเซียน ประเทศที่มีลักษณะการจัดเก็บภาษีใกล้เคียงกับไทย และประเทศที่เป็นต้นแบบการจัดเก็บภาษีคาร์บอน มีรายละเอียด ดังนี้

2.2.4.1 การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในสิงคโปร์

สิงคโปร์เป็นประเทศแรกในกลุ่มอาเซียนที่มีการจัดเก็บภาษีคาร์บอนเพื่อวัตถุประสงค์ด้านสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ ประกอบด้วย ด้านการบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีเป้าหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และด้านการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันในฐานะประเทศที่เป็นเศรษฐกิจสีเขียว โดยใน พ.ศ. 2562 สิงคโปร์มีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ 53.44 ล้านตันคาร์บอน

⁶ การเพิ่มฐานภาษีให้ครอบคลุมก๊าซธรรมชาติถ่านหิน ทำให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันครอบคลุม 58.9% ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั้งหมดของประเทศ



ภาพที่ 6 ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสิงคโปร์ใน พ.ศ. 2565 แยกรายประเภทอุตสาหกรรม
ที่มา: Global CO2 Emissions

ในการจัดเก็บภาษีคาร์บอน สิงคโปร์อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการกำหนดราคาคาร์บอน (Carbon Pricing Act) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2562 กำหนดให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมในประเทศที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากกว่า 25,000 ตันคาร์บอนต่อปี มีหน้าที่ต้องเสียภาษีคาร์บอน ในอัตรา 5 ดอลลาร์สิงคโปร์⁷ หรือ 126.15 บาท และเพิ่มขึ้นเป็น 25 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ 630.76 บาท ในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

นิยามภาษีคาร์บอน: ภาษีคาร์บอนของสิงคโปร์จัดเก็บจากผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คำนวณจากก๊าซเรือนกระจก 7 ชนิด ได้แก่ คาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Dioxide) มีเทน (Methane) ไนตรัสออกไซด์ (Nitrous Oxide) ไฮโดรฟลูออโรคาร์บอน (Hydrofluorocarbons) เพอร์ฟลูออโรคาร์บอน (Perfluorocarbon) ซัลเฟอร์เฮกซะฟลูออไรด์ (Sulphur Hexafluoride) และไนโตรเจนไตรฟลูออไรด์ (Nitrogen Trifluoride) ซึ่งครอบคลุมประมาณร้อยละ 80 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดของสิงคโปร์

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

1) ผู้ประกอบอุตสาหกรรมในสิงคโปร์ที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากกว่า 25,000 ตันคาร์บอนต่อปี มีจำนวนราว 50 โรงอุตสาหกรรม มีหน้าที่ต้องเสียภาษีคาร์บอน โดยต้องลงทะเบียน เพื่อตรวจวัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และส่งข้อมูลให้กับ National

⁷ 1 ดอลลาร์สิงคโปร์ เท่ากับ 25.23 บาท (อัตรา ณ วันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2568)

Tax Agency (NEA) ภายในวันที่ 30 กันยายนของทุกปี ทั้งนี้ สามารถใช้คาร์บอนเครดิตที่ซื้อมาจากบริษัทอื่นภายในประเทศมาใช้ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้

2) ผู้ประกอบอุตสาหกรรมในประเทศที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเกิน 2,000 แต่ไม่เกิน 25,000 ตันคาร์บอนต่อปี จะไม่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีแต่ยังคงมีหน้าที่ในการรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้กับ NEA เพื่อเป็นข้อมูล

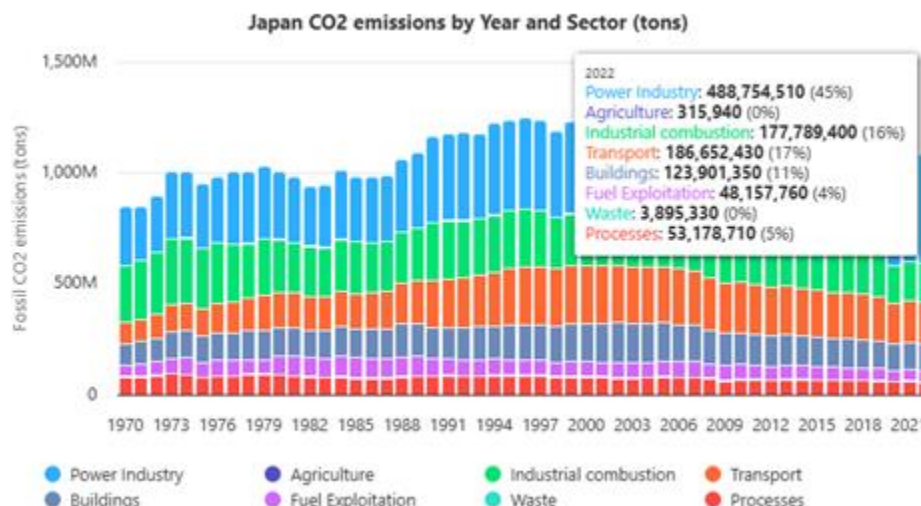
อัตราภาษีคาร์บอน: การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในประเทศสิงคโปร์ กำหนดเป็นลักษณะขั้นบันได ดังนี้

ปี พ.ศ.	อัตราภาษี
2562-2566	5 ดอลลาร์สิงคโปร์
2567-2568	25 ดอลลาร์สิงคโปร์
2569-2570	45 ดอลลาร์สิงคโปร์
2571 เป็นต้นไป	50-80 ดอลลาร์สิงคโปร์

แนวทางการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในสิงคโปร์เป็นการจัดเก็บภาษีกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมภายในประเทศ ด้วยกลไกตลาดคาร์บอน (Carbon Market) ผ่านระบบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Trading System: ETS) โดยเป็นการจัดเก็บภาษีแบบขั้นบันไดจากอัตราต่ำแล้วกำหนดให้มีอัตราเพิ่มขึ้นตามกำหนดเวลาอย่างชัดเจนล่วงหน้า เพื่อให้อุตสาหกรรมภายในประเทศสามารถปรับตัวกับช่วงเปลี่ยนผ่านและสามารถวางแผนธุรกิจในระยะยาว

2.2.4.2 การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเริ่มดำเนินนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมโดยกำหนดเป็นพระราชบัญญัติสิ่งแวดล้อมพื้นฐาน (Basic Environment Act) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2536 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมนโยบายด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์อย่างเหมาะสมระยะแรกเป็นนโยบายภาคสมัครใจ และต่อมาได้กำหนดให้มีการจัดเก็บภาษีคาร์บอนที่เป็น มาตรการภาคบังคับที่เรียกว่าการจัดเก็บภาษีเพื่อการบรรเทาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Tax for Climate Change Mitigation) ในช่วงเดือนตุลาคม 2555 โดยใน พ.ศ. 2565 ญี่ปุ่นมีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ 1,082.65 ล้านตันคาร์บอน



ภาพที่ 7 ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของญี่ปุ่นใน พ.ศ. 2565 แยกสายประเภทอุตสาหกรรม
ที่มา: Global CO2 Emissions

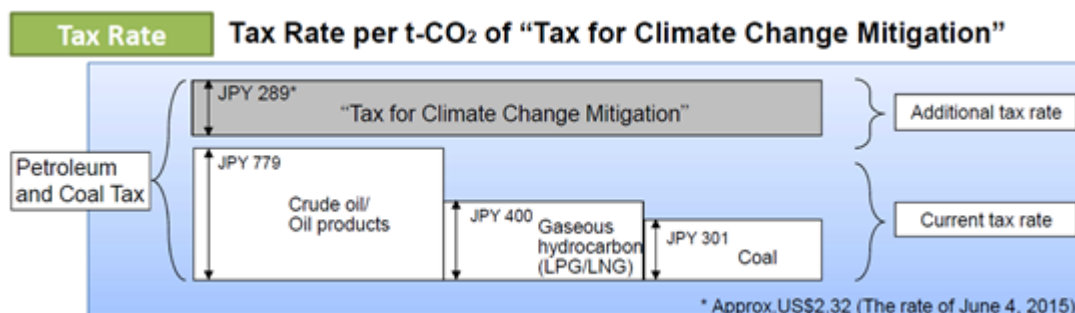
การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในญี่ปุ่นจัดเก็บกับสินค้าน้ำมันและถ่านหินในอัตรา 289 เยน⁸ หรือ 63.13 บาทต่อตันคาร์บอน เป็นอัตราที่ใช้มาตั้งแต่ พ.ศ. 2559 โดยเป็นการเก็บเพิ่มจากอัตราภาษีน้ำมันและถ่านหินที่มีการจัดเก็บอยู่เดิม ครอบคลุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ร้อยละ 70 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของญี่ปุ่น โดยมีรายละเอียด ดังนี้

นิยามภาษีคาร์บอน: การจัดเก็บภาษีคาร์บอนของญี่ปุ่นจะจัดเก็บจาก เชื้อเพลิงฟอสซิลทุกประเภท รวมถึงน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และถ่านหิน ยกเว้นการนำพลังงานเชื้อเพลิงนั้นไปใช้ในอุตสาหกรรมที่กำหนด ได้แก่ ภาคเกษตรกรรม ภาคการขนส่งสาธารณะ และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี: การจัดเก็บภาษีคาร์บอนของญี่ปุ่นเป็นการจัดเก็บภาษีกับสินค้าที่กำหนดให้ต้องเสียภาษี โดยจุดความรับผิดชอบทางภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อมีการนำสินค้าออกจาก โรงอุตสาหกรรมหรือมีการนำเข้าสินค้ามาในประเทศ

อัตราภาษี: ปัจจุบันญี่ปุ่นกำหนดอัตราภาษีคาร์บอนที่ 289 เยนต่อตันคาร์บอน ถือเป็นอัตราที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่ 3 ของโลก มีเพียง อาเจนตินา และยูเครน ที่จัดเก็บภาษีคาร์บอนในอัตราที่ต่ำกว่า แต่รัฐบาลญี่ปุ่นได้มีการพิจารณาแนวทางการขึ้นอัตราภาษีคาร์บอนเป็น 6,400 เยนต่อตันคาร์บอน ภายใน พ.ศ. 2573

⁸ 100 เยน เท่ากับ 21.85 บาท (อัตรา ณ วันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2568)



ภาพที่ 8 อัตราภาษีน้ำมันและถ่านหิน และภาษีคาร์บอนที่มีการจัดเก็บภาษีในญี่ปุ่น

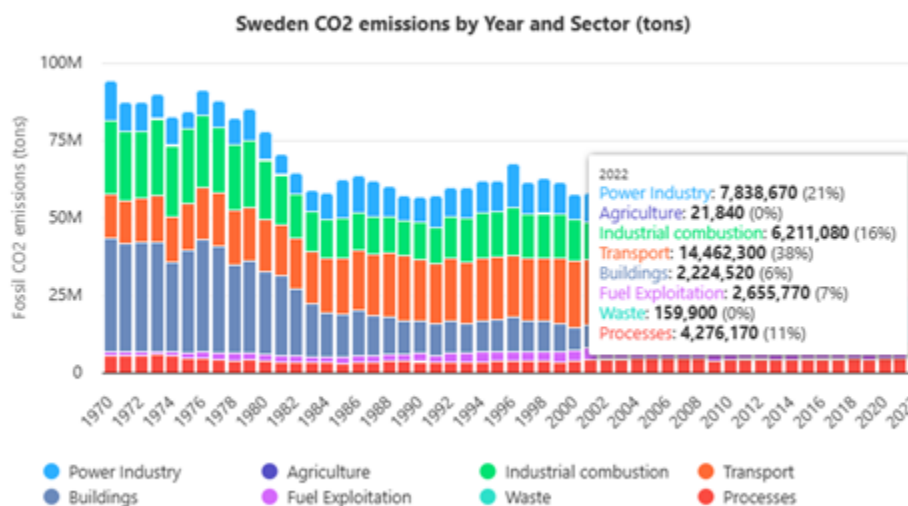
ที่มา Greening of Whole Tax System and Carbon Tax in Japan

แนวทางการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในญี่ปุ่นเป็นการจัดเก็บภาษีการบริโภคกับสินค้าน้ำมันและถ่านหินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของญี่ปุ่นแม้จะมีการจัดเก็บภาษีคาร์บอนแล้วยังคงมีสัดส่วนคงที่สาเหตุหนึ่งเกิดจากการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในอัตราต่ำเกินไปไม่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการบริโภคของประชาชนหรือก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประชาชน เป็นเพียงการช่วยในด้านการเพิ่มรายได้ของรัฐเท่านั้น

2.2.4.3 การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในสวีเดน

สวีเดนเริ่มจัดเก็บภาษีคาร์บอนตั้งแต่ พ.ศ. 2534 จากนโยบายของประเทศที่มุ่งเน้นความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเพื่อเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายใน พ.ศ. 2588 ด้วยการกำหนดพระราชบัญญัติภาษีคาร์บอน (Carbon Tax Act: 1991) ในระยะแรกสวีเดนจัดเก็บภาษีคาร์บอน 250 โครนสวีเดน⁹ หรือ 845.55 บาทต่อตันคาร์บอน และได้มีการปรับเพิ่มขึ้นเป็น 1,450 โครนสวีเดน หรือ 4,904.22 บาทต่อตันคาร์บอน ใน พ.ศ. 2567 นอกจากนี้ สวีเดนยังมีการใช้นโยบาย ETS เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งให้เกิดการปรับตัวของผู้ประกอบอุตสาหกรรมเพื่อลดภาระที่เกิดขึ้นกรณีมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากกว่าที่กำหนด สวีเดนจึงถือเป็นตัวอย่างของประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดก๊าซเรือนกระจก โดยใน พ.ศ. 2562 สวีเดนมีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ 37.85 ล้านตันคาร์บอน

⁹ 1 โครนสวีเดน เท่ากับ 3.38 บาท (อัตรา ณ วันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2568)



ภาพที่ 9 ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสวีเดนใน พ.ศ. 2565 แยกตามประเภทอุตสาหกรรม
ที่มา: Global CO2 Emissions

การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในสวีเดนจัดเก็บเฉพาะสินค้าน้ำมันและถ่านหินที่ใช้สำหรับรถยนต์ เรือหรือการบินเชิงพาณิชย์ และการทำความร้อน โดยเป็นการเก็บเพิ่มจากอัตราภาษีน้ำมันและถ่านหินที่มีการจัดเก็บอยู่เดิม ครอบคลุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกร้อยละ 40 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสวีเดน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

นิยามภาษีคาร์บอน: การจัดเก็บภาษีคาร์บอนของสวีเดนจะจัดเก็บจากเชื้อเพลิง ฟอสซิลประเภทน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และถ่านหิน ที่ใช้สำหรับรถยนต์ เรือ หรือการบินเชิงพาณิชย์ และการทำความร้อน เท่านั้น โดยไม่จัดเก็บกับเชื้อเพลิงที่นำไปใช้ในภาคการเกษตร ป่าไม้ การประมง และการผลิตไฟฟ้า

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี: การจัดเก็บภาษีคาร์บอนของสวีเดนเป็นภาษีการบริโภคที่จัดเก็บภาษีกับสินค้าที่กำหนดให้มีหน้าที่ต้องเสียภาษี จุดความรับผิดชอบภาษีเกิดขึ้นเมื่อมีการนำสินค้าออกจากโรงอุตสาหกรรมหรือมีการนำเข้าสินค้ามาในประเทศ

อัตราภาษี: ปัจจุบันสวีเดนกำหนดอัตราภาษีคาร์บอนที่ 1,450 โครนสวีเดน หรือ 4,904.22 บาทต่อตันคาร์บอน ถือเป็นอัตราภาษีคาร์บอนที่สูงเป็นอันดับ 4 ของโลก รองจากอูรูกวัย สวิตเซอร์แลนด์ และลิกเทินสไตน์

แนวทางการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในสวีเดนมีส่วนช่วยให้สวีเดนมีอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลง ทั้งมาตรการที่เกิดจากการใช้ภาษี และมาตรการ EU-ETS ของประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป ทำให้สวีเดนเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จ ในการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจก

จกของประเทศโดยเฉพาะจากภาคพลังงานที่มีการเปลี่ยนไปใช้ชีวมวลสำหรับการทำความร้อน แต่การกำหนดอัตราภาษีคาร์บอนที่สูงก็ทำให้เกิดปัญหาต่อค่าครองชีพของประชาชน ทำให้สวีเดนกำลังอยู่ระหว่างการทบทวนมาตรการทางภาษีให้มีความเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและค่าครองชีพของประชาชนมากยิ่งขึ้น

2.3 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยกำหนดแผนระยะยาว LT-LEDS เพื่อบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุดใน พ.ศ. 2568 การมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนใน พ.ศ. 2593 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ ใน พ.ศ. 2608 โดยมีร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. เป็นเครื่องมือสำคัญในการบรรลุเป้าหมาย ในร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีการออกแบบเครื่องมือกลไกราคาคาร์บอน (Carbon pricing) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ได้รับการยอมรับและหลายประเทศได้มีการใช้อยู่ในปัจจุบัน ประกอบด้วย มาตรการภาษีคาร์บอน (Carbon Tax) และ มาตรการตลาดคาร์บอน (Emission Trading System: ETS) ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน การจะดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายของประเทศจำเป็นต้องมีหน่วยงานหลักเข้ามากำกับดูแลให้เกิดการบูรณาการการทำงานของทุกหน่วยงานเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

ปัจจุบันประเทศไทยมีการนำมาตรการภาษีสรรพสามิตมาใช้ในการจัดเก็บภาษีคาร์บอน มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปสู่การบริโภคและการผลิตสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยการจัดเก็บภาษีคาร์บอนกับสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่อยู่ในพิภพอุตสาหกรรม ในอัตราราคาคาร์บอน 200 บาทต่อตันคาร์บอน ภาษีคาร์บอนที่จัดเก็บจะถูกรวมอยู่ในราคาภาษีสรรพสามิตน้ำมันที่มีการเก็บอยู่เดิม

ในการศึกษานี้ได้ทำการศึกษาแนวทางการใช้มาตรการลดก๊าซเรือนกระจกจาก 3 ประเทศที่มีความแตกต่างกัน ได้แก่ ญี่ปุ่นที่เป็นประเทศที่มีโครงสร้างการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตใกล้เคียงกับไทย สิงคโปร์ที่เป็นประเทศในกลุ่มอาเซียนประเทศแรกที่มีการใช้มาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสวีเดนที่เป็นประเทศต้นแบบที่ประสบความสำเร็จในการใช้มาตรการทางภาษีเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อเปรียบเทียบกับมาตรการภาษีคาร์บอนที่ประเทศไทยบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ดังนี้

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบมาตรการภาษีคาร์บอนระหว่างไทย สิงคโปร์ ญี่ปุ่น และสวีเดน

หลักการ	ไทย	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น	สวีเดน
	การบริโภค	การผลิต	การบริโภค	การบริโภค
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ในปี พ.ศ. 2565 (ล้านตันคาร์บอน)	385.94	53.44	1,082.65	37.85
สินค้า	น้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ (E10 E20 E85) น้ำมันก๊าด น้ำมันเตา น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น น้ำมันดีเซลและน้ำมันดีเซลผสมไบโอดีเซล (B5 B7 B10) และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)	ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในประเทศที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากกว่า 25,000 ตันคาร์บอนต่อปี	น้ำมันและถ่านหิน	เชื้อเพลิงฟอสซิลประเภทน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และถ่านหิน ที่ใช้สำหรับรถยนต์ เรือหรือการบินเชิงพาณิชย์ และการทำความร้อน
อัตรา (บาทต่อตันคาร์บอน)	200.00	630.76	63.13	4,904.22
ความครอบคลุม (ร้อยละ)	24.8	80	70	40

จากการศึกษาจากประเทศต้นแบบทั้ง 3 ประเทศ สามารถสรุปข้อมูลจากการศึกษาได้ ดังนี้

1) ด้านความสำเร็จในการดำเนินมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก พบว่า สวีเดนเป็นประเทศที่มีความสำเร็จในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นอย่างมาก จากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ลดลงจากประมาณ 57 ล้านตันคาร์บอนต่อปี ใน พ.ศ. 2534 มาเป็น 37.85 ล้านตันคาร์บอนต่อปี ใน พ.ศ. 2565 ลดลงร้อยละ 33.6 ตั้งแต่เริ่มใช้มาตรการภาษี โดยสาเหตุสำคัญมาจากอัตราภาษีคาร์บอนที่สูงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปใช้สินค้าชนิดอื่นที่ไม่ถูกจัดเก็บภาษี เช่น พลังงานจากชีวมวล รวมถึงสภาพแวดล้อมของสหภาพยุโรปที่มีระบบตลาดคาร์บอน (EU-ETS) เป็นมาตรการบังคับ แตกต่างจากญี่ปุ่นที่ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกยังคงอยู่ในอัตราคงเดิม แม้ว่าจะมีการบังคับใช้มาตรการภาษีคาร์บอนแล้ว สาเหตุหนึ่งเกิดจากการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในอัตราที่ต่ำเกินไป จนไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญ

2) ด้านวิธีการจัดเก็บภาษี พบว่า มาตรการที่มีการบังคับใช้ในปัจจุบัน ประกอบด้วย

(1) ระบบตลาดคาร์บอนที่จัดเก็บภาษีจากภาคการผลิตผ่านการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ETS) เป็นระบบที่สิงคโปร์นำมาใช้โดยกำหนดให้มีการวัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากโรงอุตสาหกรรมภายในประเทศ หากมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากกว่าที่กำหนดจะต้องเสียภาษีหรือต้องซื้อสิทธิที่เหลือจากบริษัทอื่น ความสำเร็จของระบบตลาดคาร์บอนขึ้นกับการกำหนดวิธีในการตรวจวัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการตรวจสอบระบบในการซื้อขายปริมาณคาร์บอนให้ถูกต้องและโปร่งใส ทั้งนี้ หากไทยจะมีการนำมามาตรการ ETS มาใช้จะต้องนำกรณีศึกษาของสิงคโปร์เพื่อเป็นแนวทางในการปรับใช้ต่อไป

(2) มาตรการภาษีคาร์บอน (Carbon Tax) เป็นการจัดเก็บภาษีจากการบริโภคสินค้าที่รัฐกำหนดให้ต้องเสียภาษีคาร์บอน เป็นระบบที่ญี่ปุ่น สวีเดน และไทยนำมาใช้ โดยการจัดเก็บจากสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รวมถึงสินค้าที่นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงอื่น ๆ ความสำเร็จของการจัดเก็บภาษีคาร์บอนขึ้นกับอัตราการจัดเก็บภาษีที่ต้องสามารถสะท้อนให้เกิด การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคได้ รวมถึง ควรต้องมีมาตรการในการช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบในช่วงเปลี่ยนผ่านด้วย สำหรับไทยอัตราภาษีคาร์บอนที่จัดเก็บในปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อราคา สินค้าไม่สามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคได้ มีความจำเป็นต้องพิจารณา เพื่อเพิ่มอัตราภาษีให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเป็นรูปธรรม

3) ด้านความครอบคลุมของสินค้าที่มีการจัดเก็บภาษี พบว่า ไทยมีความครอบคลุมของการจัดเก็บภาษีคาร์บอนเพียงร้อยละ 28.4 เนื่องจากเป็นการจัดเก็บภาษีจากสินค้าน้ำมันจึงมีความครอบคลุมเฉพาะในภาคการขนส่งเป็นหลัก หากต้องการเพิ่มความครอบคลุมของการจัดเก็บภาษีคาร์บอนให้รวมถึงภาคพลังงานที่เป็นสัดส่วนสำคัญของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศ จำเป็นต้องจัดเก็บภาษีจากสินค้าที่นำไปใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า เช่น ถ่านหิน และก๊าซธรรมชาติที่จะส่งผลให้ความครอบคลุมของการจัดเก็บภาษีคาร์บอนเพิ่มขึ้นเป็นประมาณร้อยละ 58.9

บทที่ 3

ข้อเสนอ

3.1 ข้อเสนอเชิงนโยบาย

เพื่อให้ไทยสามารถบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน ใน พ.ศ. 2593 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ใน พ.ศ. 2608 จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือกันของทุกภาคส่วนเพื่อกำหนดแนวทางในการดำเนินการและขับเคลื่อนไปด้วยกันอย่างเป็นระบบ จึงมีข้อเสนอเชิงนโยบาย ดังนี้

3.1.1 การเร่งผลักดันร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. เพื่อสร้างกรอบกฎหมายที่ชัดเจนสำหรับการดำเนินนโยบายในทุกภาคส่วน รวมถึง กำหนดเครื่องมือกลไกราคาคาร์บอน ประกอบด้วย ภาษีคาร์บอน (Carbon Tax) และตลาดซื้อขายสิทธิการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Trading System: ETS) ปัจจุบันร่างพระราชบัญญัตินี้กำลังอยู่ระหว่างการรับฟังความคิดเห็น คาดว่าจะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2572

3.1.2 การใช้กลไกภาษีคาร์บอนต้องกำหนดให้ครอบคลุมถึงสินค้าที่นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคพลังงาน ได้แก่ ถ่านหินและก๊าซธรรมชาติ ที่นำมาใช้ในการผลิตไฟฟ้าด้วย ซึ่งจะทำให้ความครอบคลุมของการจัดเก็บภาษีสินค้าที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 58.9 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ซึ่งเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ ร่วมกับกรมศุลกากรและกรมสรรพสามิต ในการกำหนดประเภทสินค้าละอัตรภาษีที่เหมาะสมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภค

3.1.3 การใช้ระบบการซื้อขายสิทธิการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เป็นหน้าที่ขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) ในการกำหนดเพดานในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดให้สอดคล้องกับเป้าหมายประเทศ และดำเนินการจัดสรรจำนวนสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้แก่นิติบุคคล อย่างไรก็ดี มาตรการนี้เป็นมาตรการใหม่ที่ยังไม่เคยมีการใช้บังคับในประเทศ จึงจำเป็นต้องมีความรอบคอบในประเด็นการตรวจวัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของนิติบุคคล การจัดสรรสิทธิที่เหมาะสมรายอุตสาหกรรม และการซื้อหรือขายสิทธิต้องมีหน่วยงานกลางในการตรวจสอบให้เป็นไปอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม

3.1.4 การส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียน ได้แก่ การใช้พลังงานแสงอาทิตย์ในการผลิตกระแสไฟฟ้า การกำหนดมาตรฐานสินค้าอุตสาหกรรมให้เป็นสินค้าที่มีประสิทธิภาพในการประหยัด

พลังงานมากยิ่งขึ้น การสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งเป็นมาตรการที่ต้องร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงการคลัง

3.1.5 การส่งเสริมมาตรการการเงินและแหล่งเงินทุน โดยพิจารณาจากโครงการที่มีการสนับสนุนด้านสิ่งแวดล้อม เป็นหน้าที่ของธนาคารแห่งประเทศไทย และกระทรวงการคลังร่วมมือกันในการกำหนดนโยบาย

3.1.6 การกำหนดให้หน่วยงานภาครัฐต้องเป็นตัวอย่างในการมุ่งมั่นดำเนินนโยบายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รัฐบาลควรต้องกำหนดให้ทุกหน่วยงานมีการวัดอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในหน่วยงานและวางแผนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของหน่วยงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศและดำเนินการตามที่กำหนดอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน กรมบัญชีกลาง และสำนักงบประมาณร่วมกันในการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

3.1.7 การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในการนำเทคโนโลยีหรือการสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างศักยภาพของประเทศ ควรบูรณาการความร่วมมือระหว่างกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ให้เกิดการเข้ามาลงทุนสนับสนุนในธุรกิจสีเขียว หรือการนำเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเข้ามาถ่ายทอดให้เกิดองค์ความรู้ที่ประเทศสามารถนำไปต่อยอดได้ในอนาคต

3.1.8 การสร้างความรับรู้แก่ประชาชน ความสำเร็จของมาตรการส่วนหนึ่งขึ้นกับการสร้างความรับรู้ถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชน ซึ่งเป็นหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยงาน ในการเร่งสร้างความรับรู้ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความตั้งใจในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น

3.2 ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ

เพื่อให้กรมสรรพสามิตสามารถขับเคลื่อนนโยบายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศมาสู่การปฏิบัติงานตามภารกิจของหน่วยงาน กรมสรรพสามิตควรดำเนินการด้านนโยบายและการปฏิบัติดังนี้

3.2.1 การกำหนดพิกัดอัตราภาษี

กรมสรรพสามิตควรศึกษาเพื่อกำหนดพิกัดอัตราภาษีสำหรับสินค้าที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ได้แก่ สินค้าประเภทเชื้อเพลิงที่นำไปใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า เช่น ก๊าซธรรมชาติ และถ่านหิน สินค้าที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูง เช่น เครื่องปรับอากาศทั้งชนิดที่ใช้กับครัวเรือนและใช้กับอุตสาหกรรม สินค้าประเภทของเสียที่ย่อยสลายได้ยาก เช่น พลาสติก เพื่อให้สินค้านี้ก่อให้เกิดภาระภาษีที่สูงขึ้นนำไปสู่การใช้สินค้าทดแทนหรือลดการบริโภคสินค้า

3.2.2 การกำหนดราคาคาร์บอน

กรมสรรพสามิตควรกำหนดราคาคาร์บอนในอัตราที่สูงขึ้นเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้บริโภคได้จริง ทั้งนี้ เพื่อลดผลกระทบต่อผู้บริโภคที่เกิดขึ้นจากการเพิ่มภาษีคาร์บอน กรมสรรพสามิตต้องสร้างกำหนดมาตรการอื่นเพิ่มเติมเพื่อช่วยลดภาระหรือเป็นทางเลือกให้กับผู้บริโภคด้วย เช่น มาตรการสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า มาตรการการใช้รถยนต์ขนส่งสาธารณะในการเดินทาง มาตรการสนับสนุนการผลิตน้ำมันทดแทนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการสนับสนุนการใช้พลาสติกชีวภาพ เป็นต้น

3.2.3 การกำหนดระยะเวลา

กรมสรรพสามิตควรกำหนดระยะเวลาการดำเนินการให้ชัดเจน และกำหนดระยะเวลาในการขึ้นภาษีคาร์บอนไว้ล่วงหน้า เพื่อให้เกิดการรับรู้ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเพื่อเร่งให้เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรม และเป็นการป้องกันการแทรกแซงเชิงนโยบายที่เปลี่ยนไปในอนาคตที่อาจกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนภายในประเทศ

3.2.4 กำหนดกรอบการดำเนินงานภายในกรมสรรพสามิต

กรมสรรพสามิตต้องมีการวัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง และวางแผนเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนในปี 2593 ทั้งในด้านการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงาน และการปรับปรุงสถานที่ทำงานให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น

3.2.5 สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

กรมสรรพสามิตต้องสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงพลังงาน เพื่อสร้างกรอบนโยบายร่วมกันในการก้าวสู่เป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึง การสร้างความรับรู้ให้กับประชาชนถึงผลกระทบของปัญหาก๊าซเรือนกระจกที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนด้วย

บรรณานุกรม

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

- AWS. Sweden Energy and Carbon Tax Policy. [Online]. Available from: <https://esc-production-2021.s3.eu-west-2.amazonaws.com/2021/09/Sweden-Case-Study-FINAL.pdf>.
- Carbon Pricing Dashboard-World Bank. Data. [Online]. April 1, 2024. Available from: <https://carbonpricingdashboard.worldbank.org/sites/default/files/data-latest.xlsx>.
- Climate Action Tracker. Japan. [Online]. Available from: <https://climateactiontracker.org/countries/japan/>.
- Climate Action Tracker. Singapore-Policies & action. [Online]. Available from: <https://climateactiontracker.org/countries/singapore/2021-09-15/policies-action/>.
- Climate Change Laws of the World. Carbon Pricing Act no 23/2018. [Online]. Available from: https://climate-laws.org/document/carbon-pricing-act-no-23-2018_62fd.
- Environment and Economy Division, Ministry of the Environment. Greening of Whole Tax System and Carbon Tax in Japan. [Online]. January, 2017. Available from: <https://www.env.go.jp/content/000042354.pdf>.
- Environmental Protection Agency. The EU Emissions Trading System. [Online]. Available from: <https://www.epa.ie/our-services/licensing/climate-change/eu-emissions-trading-system-/>.
- European Parliament. Sweden's climate action strategy. [Online]. Available from: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/767174/EPRS_BRI\(2024\)767174_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/767174/EPRS_BRI(2024)767174_EN.pdf).
- Jochen M. Schmittmann. The Financial Impact of Carbon Taxation on Corporates. [Online]. March 2023. Available from: <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/Selected-Issues-Papers/2023/English/SIPEA2023034.ashx>.

- Jochen M. Schmittmann. The Financial Impact of Carbon Taxation on Corporates: Japan. [Online]. 18 May 2023. Available from: <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/018/2023/034/article-A001-en.xml>.
- Julius J. Andersson. Carbon Taxes and CO₂ Emissions: Sweden as a Case Study. [Online]. Available from: <https://www.aeaweb.org/content/file?id=10919#:~:text=The estimated treatment effect from,an average year post-treatment>.
- Junko Ishikawa. Equilibrium carbon price for future carbon pricing in Japan. [Online]. 15 May 2024. Available from: https://www.nri.com/en/knowledge/publication/lakyara_202405/files/000026975.pdf.
- Lee, Soocheol, Hector Pollitt, and Kazuhiro Ueta. An assessment of Japanese carbon tax reform using the E3MG econometric model. The Scientific World Journal 2012.1 (2012): 835917. [Online]. Available from: <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC3530177/>.
- Lindvall, Daniel, et al. "The Role of Fairness for Accepting Stricter Carbon Taxes in Sweden." Climate 12.11 (2024): 170. [Online]. 2024 Oct 24. Available from: <https://www.mdpi.com/2225-1154/12/11/170>.
- Liu, Xianbing, et al. Opportunities and Barriers of Implementing Carbon Tax Policy in Northeast Asia: A Comparative Analysis. [Online]. 2024. Available from: https://www.iges.or.jp/en/publication_documents/pub/discussionpaper/en/2174/full+paper_gcet11_liu.pdf.
- Marcus Haraldsson. Sweden, an Early Climate Leader, Is Retreating From Its Environmental Commitments, Part of an EU Trend. [Online]. August 3, 2025. Available from: <https://insideclimatenews.org/news/03082025/sweden-retreats-from-environmental-commitments/>.
- Ministry of Climate and Enterprise. Sweden's climate policy framework. [Online]. Available from: <https://www.government.se/articles/2021/03/swedens-climate-policy-framework/>
- Ministry of Sustainability and the Environment. Carbon Pricing Act. [Online]. Available from: <https://www.mse.gov.sg/policies/climate-change/carbon-pricing-act>.

National Climate Change Secretariat. Carbon Tax Singapore. [Online]. Available from: <https://www.nccs.gov.sg/singapores-climate-action/mitigation-efforts/carbontax/>.

National Climate Change Secretariat. FAQs. [Online]. Available from: <https://www.nccs.gov.sg/singapores-climate-action/mitigation-efforts/carbontax/#:~:text=It currently covers seven GHGs,duties on our transport fuels.>

Naturvårdsverket. Sweden's Climate Act and Climate Policy Framework. [Online]. 1 October 2025 Available from: <https://www.naturvardsverket.se/en/topics/climate-transition/sveriges-klimatarbete/swedens-climate-act-and-climate-policy-framework/>.

RECCPEDIA-Reccessary. Carbon Tax in Sweden. [Online]. Available from: <https://reccessary.com/en/reccpedia/carbon-tax-in-sweden>.

Satoshi Hashimoto. Carbon Pricing in Japan: A policy perspective. [Online]. Available from: <https://www.mri.co.jp/en/knowledge/mreview/2023062.html>.

Statistical agency Statistics Sweden. Environmental tax revenues increase in 2024. [Online]. Available from: <https://www.scb.se/en/finding-statistics/statistics-by-subject-area/environment/environmental-accounts-and-sustainable-development/system-of-environmental-and-economic-accounts/pong/statistical-news/environmental-taxes-2024-and-industry-allocated-environmental-taxes-2023/>.

Susanne Åkerfeldt and Henrik Hammar. CO₂ Taxation in Sweden. [Online]. Available from: https://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2016/12/13STM_Article_CO2-tax_AkerfeldtHammar.pdf.

Susanne Åkerfeldt. Benefits of a Carbon Tax-Swedish experiences. [Online]. 10 November 2017. Available from: https://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2017/11/2017TB_12_Environmental_D4_1_Benefits-carbon-tax.pdf.

Tax Foundation Europe. Criticism of Sweden's Approach to Taxing Carbon. [Online]. Available from: <https://taxfoundation.org/research/all/eu/sweden-carbon-tax-revenue-greenhouse-gas-emissions/#:~:text=Subscribe-,Criticism of Sweden's Approach to Taxing Carbon,has been below its potential.>

Taxes in Sweden. Looking back on 30 Years of Carbon. [Online]. Available from:

<https://taxfoundation.org/research/all/eu/sweden-carbon-tax-revenue-greenhouse-gas-emissions/>.

UNFCCC. Singapore's First Biennial Transparency Report. [Online]. Available from:

<https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Singapore%20BTR1%202024.pdf>.

UNFCCC. Thailand's Long-Term Low Greenhouse Gas Emission Development Strategy (Revised Version). [Online]. Available from:

[https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Thailand LT-LEDS \(Revised Version\)_08Nov2022.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Thailand%20LT-LEDS%20(Revised%20Version)%2008Nov2022.pdf).

กรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม. สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. [Online]. Available from:

<https://www.dcce.go.th/datacenter/3350/>.

กรมสรรพสามิต. ยุทธศาสตร์กรมสรรพสามิต ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568. [Online]. Available

from: <https://excise.go.th/cs/groups/public/documents/document/dwnt/ntgz/~edisp/uatucm583958.pdf>.

การเงินธนาคาร. ภาษีคาร์บอน “ราคาให้ผู้บริโภคต้องจ่าย” เพื่อสังคมคาร์บอนต่ำ. [Online].

Available from: <https://today.line.me/th/v3/article/LX9N5WG>.

องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน). กลไกราคาคาร์บอน (Carbon Pricing

Mechanism): ทางเลือกในการลดก๊าซเรือนกระจกที่มีประสิทธิภาพ. [Online]. Available

from: <https://www.tgo.or.th/2023/index.php/th/post/กลไกราคาคาร์บอน-Carbon-Pricing-Mechanism-ทางเลือกในการลดก๊าซเรือนกระจกที่มีประสิทธิภาพ>.

องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน). การดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ. [Online]. Available from: https://lowcarboncity.tgo.or.th/uploads/docs/124_20230623120017_2.pdf.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นายภาคภูมิ ตันธนศรีกุล
ประวัติการศึกษา	– วิทยาศาสตร์บัณฑิต (ฟิสิกส์) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ – MBA (Management) Strayer University
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2563	ผู้อำนวยการส่วนมาตรฐานและพัฒนาการจัดเก็บภาษี 4
	สำนักมาตรฐานและพัฒนาการจัดเก็บภาษี 2 กรมสรรพสามิต
พ.ศ. 2565	เลขานุการกรม กรมสรรพสามิต
ตำแหน่งปัจจุบัน	เลขานุการกรม กรมสรรพสามิต