

การจัดเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง Tax Collection on Emission of Transportation Vehicles

กนกกาญจน์ กาญจนประดิษฐ์*
Kanokkarn Kanjanapradith

บทคัดย่อ

รถยนต์เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่สำคัญมาก เพราะเมื่อจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้นความต้องการใช้รถยนต์เพื่อการเดินทาง การขนส่ง การสร้างงาน การสร้างอาชีพ และความสะดวกสบายย่อมขยายตัวขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากท่อไอเสียรถยนต์นั้นมีปริมาณมากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์นี้เป็นตัวการที่จะนำไปสู่สาเหตุของสภาวะเรือนกระจก อันเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อประชากรทั่วโลกทั้งในปัจจุบันและสืบต่อไปยังอนาคต ในปัจจุบันประเทศไทยได้เริ่มตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวโดยเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาปารีส เพื่อที่ลดปัญหาจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงโดยร่วมมือกับประเทศสมาชิกต่าง ๆ ทั่วโลก

งานวิจัยนี้ แสดงว่ากฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบันที่ใช้บังคับในเรื่องการจัดการเกี่ยวกับการเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการ ทั้งยังไม่มีการตรากฎหมายเพื่อจัดการกับเรื่องดังกล่าวโดยเฉพาะ ผู้เขียนจึงเสนอแนวความคิดที่จะตรากฎหมายเพื่อใช้ในการจัดการกับปัญหาดังกล่าวเป็นการเฉพาะโดยการนำวิธีคิดทางเศรษฐศาสตร์ที่ว่า ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย ซึ่งเป็นมาตรการที่จะทำให้ผู้ก่อมลพิษมีส่วนร่วมรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการจัดการและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้ก่อมลพิษช่วยลดการก่อมลพิษลง

คำหลัก: การเก็บภาษี มลพิษจากควันไอเสียรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย

* นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ ปีการศึกษา 2558.

* Student, Master of Laws in Business Law (International Program), Assumption University, Class 2015.

ABSTRACT

Cars are the most important sources of air pollution. As increase of population leads to human needs, cars are used for transportation, to increase of jobs and opportunity for occupation and convenience. As a consequence, increasing the source of Carbon Monoxide, the result of human behavior in using car, which is main course leading to greenhouse effect now and in the future. Nowadays, many countries including Thailand have realized about and thereby have joined the Paris convention which has an objective to control and reduce temperature in member countries

This thesis shows that Thailand has weakness on air pollution law and lack laws to manage pollution problems. Thus, the author proposes to apply environment tax which shall collect tax on emission from transporting vehicles to reinforce other legal measures to make them more effective. By apply the environmental economic concept of the Polluter Pays Principle. This measure shall tackle the cost of pollution management. Moreover this new taxation shall increase the revenue of the government and create incentive for consumers to reduce the emission of exhaustion gases.

Keywords: Tax collection, polluting emission of transportation vehicle, Polluter Pays Principle

บทนำ

เนื่องจากสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ในอดีตประชากรต้องการเพียงปัจจัยสี่ คือ อาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย และยารักษาโรค เท่านั้น ปัจจุบันการดำรงชีวิตนอกจากต้องการปัจจัยสี่แล้ว รถยนต์กลายเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญในการดำรงชีวิต อาจเป็นเพราะมนุษย์ต้องเดินทาง บางครั้งเพื่อ ประกอบอาชีพ บางครั้งเพื่อการท่องเที่ยวต่างๆ รวมทั้ง การมีรถยนต์หลายคันในหนึ่งครอบครัวทำให้ มีการใช้รถยนต์หลายคัน นอกจากจะก่อปัญหาความแออัดทางการจราจรแล้ว ในด้านของสิ่งแวดล้อม นั้น ย่อมก่อมลพิษทางอากาศที่มีผลเสียต่อสุขภาพอนามัยของประชากรมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ปัญหามลพิษทางอากาศจึงได้รับความสนใจอย่างยิ่ง เพราะส่งผลกระทบในหลายด้าน โดยเฉพาะปัญหาสุขภาพของประชากรที่ต้องทนทรมานต่อการเจ็บป่วยเฉียบพลันและเรื้อรัง ความวิตกกังวล ปราศจากความสุขในชีวิต ส่งผลให้ต้องหยุดงานอันเนื่องมาจากความเจ็บป่วยดังกล่าว ทำให้สูญเสียเวลาและโอกาสในการทำงานที่มีคุณค่าต่อชีวิตและสังคม รวมถึงการสูญเสียทางเศรษฐกิจจากค่าใช้จ่ายทั้งทางตรงและทางอ้อม ฉะนั้นจึงให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจังมากขึ้น โดยเฉพาะประเทศในแถบยุโรปที่ได้ใช้มาตรการในการจัดเก็บภาษีสิ่งแวดล้อม โดยนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Instruments) มาใช้ในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยการจัดเก็บภาษีตามหลักผู้ก่อให้กำเนิดมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle : PPP) ซึ่งหลักการนี้จะมีความสัมพันธ์กับปริมาณมลพิษในเชิงแปรผันตรง กล่าวคือ ผู้ที่ก่อให้กำเนิดมลพิษมากต้องจ่ายภาษีมาก ผู้ที่ก่อให้กำเนิดมลพิษน้อยย่อมจะเสียภาษีน้อย¹ ซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งที่ส่งผลในเชิงบวกในการสร้างแรงจูงใจให้เลิกใช้ และลดการใช้ทรัพยากรมากยิ่งขึ้น

องค์การอนามัยโลกและโครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (WHO and UNEP, 1996) ได้ทำการศึกษาล้วนพบว่าเมืองใหญ่ของโลกที่มีประชากรมากกว่า 10 ล้านคน เมื่อปี ค.ศ. 2000 ในจำนวน 20 เมืองที่ทำการศึกษา รวมถึงกรุงเทพมหานคร ล้วนแต่มีปัญหาคุณภาพอากาศที่รุนแรงจนถึงรุนแรงมาก สาเหตุของมลพิษทางอากาศของเมืองใหญ่ที่สำคัญที่สุดคือภาคการขนส่งและการจราจร ซึ่งก่อมลพิษทางอากาศ ได้แก่ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรสออกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอน รวมถึงก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งก่อภาวะเรือนกระจกที่ส่งผลให้โลกร้อน ยานพาหนะต่าง ๆ ที่แล่นไปด้วยพลังงานจากการเผาไหม้ของน้ำมันเบนซิน (Benzene) น้ำมันดีเซล (Diesel) ในเครื่องยนต์ จะปล่อยสารพิษ ไอควัน ก๊าซต่าง ๆ หลายชนิดออกมาทางท่อไอเสีย สู่อากาศในอัตราสูงเป็นอันดับหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รถยนต์ โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานครมีรถยนต์เพิ่มขึ้นทุกปี ไม่ว่าเก็บภาษีรถยนต์แพงเท่าใดก็ตาม เพราะการคมนาคมกลายเป็นปัจจัยอันสำคัญของมนุษย์ คำนวณค่าของรถที่ใช้น้ำมันเบนซิน มีสิ่งหลุดออกมาทั้ง ไอเสีย ก๊าซต่าง ๆ ตลอดจนเขม่าแยกออกมาได้ดังนี้ คือ

1. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (Carbon Monoxide)² เกิดจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงในเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์และรถยนต์ปล่อยก๊าซนี้ออกมาทางท่อไอเสีย ก๊าซนี้จะลอยปะปนอยู่ในอากาศมีจำนวนมาก เมื่อมีการจราจรคับคั่งเมื่อสูดหายใจเอาก๊าซนี้เข้าไปในร่างกายแล้ว จะทำ

¹ ศศิรัตน์ ยวดี, “การใช้มาตรการทางภาษีเพื่อจัดการน้ำเสียจากครัวเรือน,” (นิติศาสตรมหาบัณฑิต นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ, 2556), หน้า 3-4 พ.ศ. 2556 หน้า 3-4.

² วิจิตร บุญยะโหดระ, มลภาวะจากท่อไอเสีย, ใน <https://web.ku.ac.th/schoolnet/snet6/envi3/tol/toln.htm>, (last visited 5 September 2016).

ให้อีตอัดเวียนศีรษะ ปวดศีรษะ อ่อนเพลีย โลหิตเปลี่ยนรูปแข็งตัวขึ้น ไหลไม่ได้ เซลล์ก็ขาดออกซิเจน ก่อให้อวัยวะ อ่อนเพลีย เพราะสมองได้รับออกซิเจนน้อยนั่นเอง

2. สารประกอบของตะกั่ว (Tetraethyl Lead)³ เนื่องจากการเผาไหม้ในคาร์บูเรเตอร์ของเครื่องยนต์ ไม่สมบูรณ์จะมีสารประกอบของตะกั่วหลุดออกมา พวกตะกั่วเหล่านี้ย่อมทำให้อากาศสกปรก โดยแผ่กระจายไปในอากาศทั่วบริเวณนั้น ๆ ยิ่งจำนวนรถยนต์ของกรุงเทพมหานครหรือเมืองใหญ่ ๆ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ พิษของตะกั่วที่เข้าสู่ร่างกายของมนุษย์โดยทางการหายใจ พิษของสารตะกั่วที่มีต่อสุขภาพที่เห็นได้ชัดเจนมาก คือ นอนไม่ค่อยจะหลับ อารมณ์ไม่แจ่มใส เบื่ออาหาร น้ำหนักตัวลด ท้องผูก อาเจียน ปวดศีรษะ อ่อนเพลีย เหนื่อยล้า โลหิตจาง ไตพิการ ทำลายเนื้อเยื่อสมอง ทำให้ปวดศีรษะ ซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพของสิ่งมีชีวิตจนถึงตายได้ นอกจากนี้ตะกั่วยังไปสะสมได้ในกระดูก ทั้งนี้เพราะตะกั่วมีลักษณะคล้ายแคลเซียมและสามารถสะสมในเนื้อเยื่ออ่อน โดยเฉพาะในสมอง ไต และอวัยวะอื่น ๆ ได้ด้วย

3. ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (Sulfur Dioxide)⁴ หรือก๊าซไข่เน่า เป็นก๊าซที่มีกลิ่นเหม็น ทำให้ระบบทางเดินหายใจ เช่น จมูก ลำคออักเสบ ระคายเคือง ทั้งนี้เนื่องมาจากในน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์มีกำมะถันปนอยู่ เมื่อเกิดการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์จะมีก๊าซกำมะถันปนอยู่ โดยหลุดออกมาทางท่อไอเสียรถยนต์ เป็นตัวการที่ทำให้เกิดการระคายเคืองต่อระบบหายใจ ทำให้สัตว์เจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจส่วนต้นในอัตราสูง ถ้าสูดเข้าไปเสมอ ๆ ทำให้เกิดหลอดลมอักเสบเรื้อรัง ถ้ามากทำให้ลิ้นไก่สั้น เกิดการเกร็งหดปิดทางเดินหายใจทำให้ตายทันที ที่สำคัญที่สุดเป็นอันตรายต่อปอดในรายที่คนไข้เป็นโรคเกี่ยวกับทางเดินหายใจอยู่แล้วจะมีอาการเพิ่มมากขึ้น

ประเทศไทยในปัจจุบันมีการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรที่มีการใช้เชื้อเพลิงสูงสุดเท่ากับภาคอุตสาหกรรมที่ประมาณร้อยละ 35 ของการใช้พลังงานของประเทศ จึงมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคการขนส่งและจราจร มากถึงร้อยละ 27 ของปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยจากการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์⁵ จึงส่งผลให้สภาพแวดล้อมเสื่อมโทรมลงมากโดยเฉพาะการใช้น้ำมันของยานพาหนะในเมือง ซึ่งมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นเพราะการจราจรติดขัดและอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะในช่วงของแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7

³ เรื่องเดียวกัน

⁴ วิจิตร บุญยะโทตระ, เรื่องเดียวกัน

⁵ นันทวรรณ คงขวัญ, มลพิษทางอากาศจากภาคการขนส่ง, ใน <http://contentcenter.prd.go.th/contentviewfullpage.aspx?folder=942&subfolder=&contents=49860>, (last visited 1 December 2016).

(พ.ศ. 2535 - 2539)⁶ ได้กำหนดเป้าหมายให้มีการจำกัดระดับการปล่อยสารอันตรายจากการใช้พลังงาน ได้แก่ สารตะกั่วและก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จากยานพาหนะ โดยใช้มาตรการประหยัดพลังงานและส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้มีการปรับปรุงคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง หากแต่ปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการผลิตและใช้พลังงานยังคงทวีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะการใช้พลังงานในสาขาคมนาคมขนส่ง เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณยานพาหนะและปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมือง เป็นปัจจัยเร่งให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น ดังนั้นในช่วงของแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544)⁷ จึงได้กำหนดนโยบายและมาตรการในการปรับปรุงคุณภาพอากาศให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น ได้แก่ การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเบนซินและดีเซลเพิ่มเติม การส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงที่สะอาดในยานพาหนะ เป็นต้น มาตรการดังกล่าวส่งผลให้มลพิษทางอากาศลดลงตามลำดับ แต่อาจไม่เพียงพอสำหรับการแก้ปัญหา มลพิษทางอากาศที่มีแหล่งกำเนิดที่สำคัญมาจากยานพาหนะ ซึ่งเป็นปัญหาหลักในหลายพื้นที่ทั้งในเขตชุมชนเมืองและย่านอุตสาหกรรมที่มีสาเหตุส่วนใหญ่มาจากท่อไอเสียของยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์เผาไหม้ไม่สมบูรณ์ ทำให้เกิดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

ปัจจุบันปัญหามลพิษทางอากาศในภาคการขนส่งและจราจรมีแนวโน้มสูงขึ้น เนื่องจากภาคการขนส่งและการจราจรเป็นผู้ใช้พลังงานสูงอันดับต้นๆ มีการปล่อยมลพิษทางอากาศและก๊าซเรือนกระจกในปริมาณที่สูง การลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงในยานพาหนะ นอกจากการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว ต้องมีการควบคุมมลพิษที่ออกจากท่อไอเสียของยานพาหนะควบคู่กันไปด้วยจึงจะเกิดผลในการแก้ไขปัญหาภาวะได้อย่างสมบูรณ์ โดยจะต้องมีการออกประกาศมาตรฐานอากาศเสียจากยานพาหนะและให้มีผลบังคับใช้ สอดคล้องกับการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง ในช่วงที่ผ่านมาสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐานอากาศเสียจากยานพาหนะ โดยอิงมาตรฐานของ Economic Commission for Europe Regulation ที่ได้ใช้เป็นมาตรฐานสากลทั่วโลก⁸ ทั้งนี้ การแก้ไขปัญหา มลพิษทางอากาศในภาคการขนส่งและจราจร ถ้าสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมยังได้ประโยชน์ที่สำคัญสามประการ คือ ลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษทางอากาศ และลดก๊าซ

⁶ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535 - 2539 ปี 2534.

⁷ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2540-2544 ปี 2539.

⁸ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง วารสารนโยบายพลังงาน ฉบับที่ 20 เดือนพฤษภาคม - กันยายน 2535.

เรือนกระจก อีกทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและจราจรแม้จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดจากการขนส่ง เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพแวดล้อม พ.ศ. 2535 เป็นต้น

จากการวิเคราะห์กฎหมายข้างต้น พบว่ามาตรการที่ภาครัฐใช้ในการจัดการสิ่งแวดล้อมจะเน้นที่มาตรการการกำกับและควบคุม (Command and Control Instruments) เป็นหลัก ซึ่งยังไม่เพียงพอสำหรับการแก้ไขปัญหาพิษทางอากาศ เพราะอากาศเสียที่ปล่อยออกมานั้นโดยรวมแล้วยังคงมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพมนุษย์อยู่ดี เพราะยังไม่มีเม็ดเงินกฎหมายภาษีสิ่งแวดล้อมในลักษณะของการให้ผู้ประกอบการรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งให้มีส่วนรับผิดชอบมลพิษที่มาจากเครื่องยนต์ที่ตนครอบครองอยู่ ตามหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย Polluter Pays Principle (PPP) แต่อย่างใด ดังนั้น ผู้เขียนจึงมุ่งศึกษาสถานการณ์และการจัดการมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบันมีลักษณะเป็นอย่างไร เพื่อหามาตรการที่เหมาะสมกับการจัดเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งในประเทศไทยว่าควรจะต้องมีรูปแบบอย่างไร โดยศึกษาวิเคราะห์จากการจัดเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งของต่างประเทศ กล่าวคือ กลุ่มประเทศในทวีปยุโรปได้มีการวางกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมการใช้เชื้อเพลิงในภาคการขนส่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่มีการปล่อยมลพิษให้กับสิ่งแวดล้อมได้เริ่มมีการควบคุมการปล่อยมลพิษจากยานพาหนะอย่างเป็นระบบตั้งแต่ปี ค.ศ. 1992 (พ.ศ. 2535) โดยได้มีการกำหนดมาตรฐานไอเสียสำหรับยานพาหนะควบคู่กับมาตรฐานของเชื้อเพลิงเพื่อให้ยานพาหนะที่ผลิตและจำหน่ายยอมปลดปล่อยไอเสียได้ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ผลจากการกำหนดมาตรฐานดังกล่าวก่อให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านเทคโนโลยียานพาหนะเพื่อให้สามารถควบคุมการปลดปล่อยมลพิษให้ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐาน และในด้านน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งได้แก่ น้ำมันเบนซินและดีเซลก็ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตเพื่อลดองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดมลพิษให้น้อยลงไปด้วย

มาตรฐานไอเสียและมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้กำหนดไว้นั้นได้มีการพัฒนาให้มีความเข้มงวดมากขึ้นเป็นระยะๆ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อมและปริมาณมลพิษที่ถูกปลดปล่อยออกมาตามปริมาณการใช้เชื้อเพลิง จึงเรียกชื่อมาตรฐานเหล่านี้ว่า “มาตรฐานยูโร” (EURO) ซึ่งเป็นมาตรฐานสารมลพิษจากยานยนต์ของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป (European Emission Standards)

⁹ สำนักคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง, น้ำมันยูโร 4 คืออะไร, ใน http://www.doeb.go.th/knowledge/data/uro_4.pdf , (last visited 31 August).

นโยบายภาษีของสหภาพยุโรป คือ ประเทศสมาชิกต้องกำหนดนโยบายภาษีภายในที่สนับสนุนวัตถุประสงค์ของ “Europe 2020 strategy” for smart, sustainable and inclusive growth in EU and in the Single Market Act. โดยสรุป¹⁰ ดังนี้

1. ไม่จำเป็นต้องมีการบูรณาการอัตราภาษีระหว่างสมาชิก ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของแต่ละประเทศ
2. ร่วมมือกันจัดอุปสรรคปัญหาด้านภาษีสำหรับกิจกรรมข้ามพรมแดนในทุกรูปแบบ
3. ลดการแข่งขันด้านภาษีระหว่างกัน
4. ส่งเสริมความร่วมมือด้านการบริหารจัดการภาษีระหว่างสมาชิกเพื่อควบคุมให้มีการจ่ายภาษีถูกต้อง
5. ลดอุปสรรคด้านภาษีข้ามพรมแดนระหว่างประชากร EU
6. ร่วมมือกันระหว่างประเทศสมาชิกในการขจัดปัญหาอุปสรรคภาษีและความไม่มีประสิทธิภาพของภาษีเงินได้บริษัท (Company tax) ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) และภาษีสรรพาสัต (Excise Duties) เพื่อป้องกันการหลบเลี่ยงภาษี

ซึ่งแต่ละประเทศสมาชิกก็จะกำหนดการอัตราภาษีภายในของสมาชิกแตกต่างกันไป ในปัจจุบันการจัดเก็บภาษีคาร์บอนไดออกไซด์ เป็นที่ยอมรับกันทั่วสหภาพยุโรป โดยประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปส่วนใหญ่ได้นำรูปแบบของภาษีคาร์บอนไดออกไซด์ ไปใช้ในรูปแบบการจดทะเบียนเป็นเจ้าของของรถยนต์นั่ง ซึ่ง 20 ประเทศในสหภาพยุโรปที่เรียกเก็บภาษียนต์โดยสารโดยการเก็บภาษีดังกล่าวจะเก็บเพียงบางส่วนหรือทั้งหมดขึ้นอยู่กับที่กับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของรถยนต์ และ/หรือการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง

อุตสาหกรรมยานยนต์ของสหภาพยุโรปได้ให้การต้อนรับการเก็บจัดเก็บภาษี แต่อย่างไรก็ตามสามารถปฏิเสธได้ถึงความเป็นอันหนึ่งอันเดียวของภาษีเหล่านี้ ผู้ผลิตรถยนต์ยุโรปจึงสนับสนุนการจัดเก็บภาษีสำหรับรถยนต์โดยสารโดยต้องพิจารณาถึงอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

¹⁰สำนักงานที่ปรึกษาเศรษฐกิจและการคลัง ประจำสหราชอาณาจักรและยุโรป, ผลการศึกษาแนวโน้มการจัดเก็บภาษีของสหภาพยุโรป 2557, ใน <http://www2.thaieurope.net/wp-content/uploads/2014/06/%E0%B9%81%E0%B8%99%E0%B8%A7%E0%B9%82%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%A1%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%88%E0%B8%B1%E0%B8%94%E0%B9%80%E0%B8%81%E0%B9%87%E0%B8%9A%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%A9%E0%B8%B5%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%AB%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%9E%E0%B8%A2%E0%B8%B8%E0%B9%82%E0%B8%A3%E0%B8%9B.pdf> , (last visited 3 September 2016).

เทคโนโลยีการผลิต รูปแบบ และต้นทุนเป็นส่วนประกอบ¹¹ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากรถยนต์ใหม่และรถตู้ก็เป็นผลในระยะยาวในส่วนของอุตสาหกรรมซึ่งได้รับผลอย่างต่อเนื่องทั้งที่มีและไม่มีกรออกกฎหมาย ดังนั้นสำหรับปี ค.ศ. 2021 (พ.ศ. 2564) กลุ่มสหภาพยุโรปได้วางเป้าหมายให้บรรดายานยนต์มุ่งไปสู่เป้าหมายดังที่คาดแต่จะมีความยากกว่าสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐประชาชนจีน หรือประเทศญี่ปุ่น โดยสหภาพยุโรปและอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์จะมีบทบาทที่ ทำทนายระดับโลกเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งขณะนี้ประเทศต่างๆทั่วโลกจะคอยเฝ้าดู¹²

สำหรับประเทศไทยนั้นปัจจุบันสังคมไทยเจริญเติบโตมากขึ้น รวมถึงภาคการขนส่งก็ได้มีการเจริญเติบโตขึ้นเพื่อให้ตอบสนองต่อความต้องการของคนในสังคมได้อย่างพร้อมพลัน ฉะนั้น จึงจำเป็นต้องมีกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้รถยนต์เพื่อการขนส่ง เพื่อควบคุมให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม ดังนั้น จึงจำเป็นต้องทำการศึกษากฎหมาย กฎเกณฑ์และข้อบังคับต่างๆของประเทศไทยอันเกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งซึ่งมีอยู่ในปัจจุบันว่าเพียงพอและเหมาะสมแล้วหรือไม่ และมีช่องว่างใดที่สามารถก่อให้เกิดปัญหาได้หรือไม่ โดยได้ทำการวิเคราะห์ถึงปัญหาต่างๆที่ทำให้ควรใช้มาตรการให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมไทยในปัจจุบันมาตรการในการจัดการปัญหารถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาในปัจจุบันนั้นยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเพื่อควบคุมดูแล มีเพียงพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์เท่านั้นที่นำมาปรับใช้ซึ่งกฎหมายเหล่านี้ไม่ได้ครอบคลุมไปถึงการเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอันเป็นสาเหตุหลักของปัญหาเรื่องมลพิษในปัจจุบัน และยังมีความล้าสมัย ไม่เคร่งครัด ไม่ชัดเจนเรื่องกำหนดบทลงโทษของผู้ก่อให้เกิดมลพิษ ปัญหาด้านการบริหารจัดการ ปัญหาเรื่องการใช้รถผิดประเภท ปัญหาการไม่ซ่อมบำรุงรถยนต์ที่ใช้ ดังนั้น รัฐบาลโดยกระทรวงการคลัง มีแผนงานจะนำร่างพระราชบัญญัติเครื่องมือเศรษฐศาสตร์เพื่อการจัดการสิ่งแวดล้อมเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบภายในปี พ.ศ. 2562 โดยสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ จะมีการนำหลัก การของผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pay Principle) และผู้ใช้เป็นผู้จ่าย (Users Pay Principle) มาใช้ในการดำเนินงานโดยจะนำมาตรการทางภาษี ค่าธรรมเนียม และ มาตรการอื่นๆ เพื่อให้ผู้ก่อมลพิษดำเนินการป้องกันและลดมลพิษจากการดำเนิน

¹¹ European Automobile Manufactures Association, Overview of CO2- base motor vehicle taxes in the EU, at <http://www.acea.be/publications/article/overview-of-co2-based-motor-vehicle-taxes-in-the-eu>, (last visited 5 September 2016).

¹² European Automobile Manufactures Association, Co2 from cars and vans, at <http://www.acea.be/publications/article/overview-of-co2-based-motor-vehicle-taxes-in-the-eu>, (last visited 5 September 2016).

โครงการหรือแหล่งกำเนิด และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้อุปโภคและบริโภคให้ลดการก่อมลพิษจากการใช้สินค้า และที่สำคัญจะมีการจัดตั้งกองทุนโดยแหล่งเงินทุนจะมาจากการจัดเก็บแหล่งกำเนิดที่ปล่อยมลพิษ¹³ แต่ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวก็ยังไม่ได้ออกมามีผลบังคับทางกฎหมายอย่างจริงจัง

ฉะนั้น การนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการจัดการปัญหามลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งตามหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle) นอกจากจะสร้างรายได้ให้แก่รัฐแล้วยังช่วยเสริมสร้างแรงจูงใจให้ผู้บริโภคลดการปล่อยมลพิษอีกด้วย เนื่องจากพระราชบัญญัติต่างๆ ที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ หากได้มีการกำหนดหลักการที่เกี่ยวกับเรื่องจากเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งไว้อย่างชัดเจนแต่อย่างใด ฉะนั้นการที่จะไปนำกฎหมายอื่นๆ ที่มีอยู่มาเทียบเคียงปรับใช้นั้น ก็เห็นว่าจะไม่เป็นการสมควรและอาจไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่ามีควมจำเป็นที่จะต้องมีการตรากฎหมายมารองรับการจัดเก็บภาษีดังกล่าว เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่ควบคุมถึงการจัดเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง โดยผู้เขียนเห็นว่าหากต้องการจะบัญญัติกฎหมายแล้วก็ควรแยกพิจารณาเป็น 2 ลักษณะคือ

1. ออกเป็นพระราชบัญญัติการจัดเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งหากออกในรูปแบบเป็นพระราชบัญญัตินั้น ก็เปรียบเสมือนเป็นการแสดงความเห็นของประชาชนโดยตรง เนื่องจากต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้แทนของประชาชนเสียก่อนที่จะดำเนินการได้ ในการบริหารรวมทั้งการตรวจสอบการใช้เงินภาษี ควรบัญญัติเป็นกฎหมายที่ผ่านความยินยอมของฝ่ายนิติบัญญัติ เพราะจะทำให้การจัดเก็บภาษีสามารถดำเนินการได้โดยชอบด้วยกฎหมาย และมีความชอบธรรมในการนำเงินภาษีไปใช้ในการจัดการกับปัญหาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยตรง นอกจากนี้การจัดสรรงบประมาณก็ไม่จำเป็นต้องผ่านกระบวนการงบประมาณแผ่นดินที่ต้องอาศัยเสียงสนับสนุนจากฝ่ายนิติบัญญัติในสัดส่วนที่สูง¹⁴ หรือ

2. ให้ผลักดันร่างพระราชบัญญัติมาตรการการคลังเพื่อสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ... ซึ่งถือเป็นกฎหมายนำร่องในการกำหนดกฎเกณฑ์ในการนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ตามหลัก PPP มาใช้อย่างไรก็ตาม ร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวเป็นเพียงกฎหมายโครงเท่านั้น จึงจำเป็นต้องบัญญัติพระราช

¹³ เสกสรรค์ แสงดาว, “การจัดการคุณภาพอากาศด้วยเครื่องมือเศรษฐศาสตร์ : ทิศทางของไทยจะไปทางไหน(ตอนที่1),” *Air&Noise ข่าวสารอากาศและเสียง* 2, (ตค. – ธค. 2552): 4.

¹⁴ สุทัศน์ ทองสถิตย์, “การใช้มาตรการทางภาษี และกฎหมายในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อม : ศึกษาเฉพาะกรณีแบตเตอรี่และของเสียอันตราย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549).

กฎเกณฑ์การจัดเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งออกมาเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ในการจัดเก็บภาษีให้มีความชัดเจนมากขึ้น ข้อดีของการบัญญัติกฎหมายโครงจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายง่ายขึ้น และเจ้าหน้าที่รัฐสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยอาศัยกฎหมายโครงเป็นหลักในการบังคับใช้ ซึ่งในการจะออกเป็นพระราชบัญญัติ หรือพระราชกฤษฎีกา จัดเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งนั้น ควรพิจารณาโครงสร้างทางภาษี ดังนี้

1) ผู้มีหน้าที่ต้องเสียภาษี

จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศพบว่าผู้มีหน้าที่เสียภาษีอันมีสาเหตุจากมลพิษที่เกิดจากรถยนต์ ได้แก่เจ้าของรถยนต์ รวมไปถึงผู้ที่ไ้รถยนต์นั้นด้วย เนื่องจากผู้ที่ไ้รถยนต์เป็นต้นเหตุแห่งการก่อให้เกิดมลพิษขึ้นจึงสมควรที่จะต้องแบกรับภาระในการจัดการปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นตามหลักผู้ก่อมลพิษต้องรับผิดชอบสิ่งที่ตนได้ก่อกำเนิดให้เป็นไปตามหลัก PPP และนับวันปัญหาเรื่องมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งจะยังมีความรุนแรงขึ้นมากด้วย เหตุจากปริมาณการใช้รถยนต์มีอัตราสูงขึ้น

2) ฐานภาษีและอัตรากาซี

จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศพบว่า ในต่างประเทศนั้นมีการกำหนดอัตรากาซี โดยการจัดเก็บตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ กล่าวคือหากผู้ที่ไ้รถยนต์แล้วมีการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาในปริมาณที่มากกว่าเท่าใดก็ต้องเสียภาษีในอัตรากาซีที่มากขึ้น หากผู้ที่ไ้รถยนต์มีการปล่อยมลพิษออกมาในปริมาณที่น้อยก็ย่อมเสียอัตรากาซีน้อยเช่นกัน แต่ทั้งนี้ก็ต้องคำนึงถึงประเภทของรถยนต์ที่ใช้เป็นส่วนประกอบด้วย

3) การจัดเก็บภาษี

จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศพบว่าส่วนใหญ่หน่วยงานที่เป็นหน่วยงานออกกฎเกณฑ์การจัดเก็บภาษี และผู้ที่มีหน้าที่จัดเก็บภาษีมักจะอยู่ในหน่วยงานเดียวกันเสมอ ส่งผลทำให้มีการประสานงานเรื่องราวต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ มากกว่าการกระจายไปให้หลายๆ หน่วยงานทำ อันเป็นที่เข้าใจได้ว่า ทั้งหน่วยงานและเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่จะดำเนินการไปในแนวทางเดียวกันมีความเข้าใจถึงหลักเกณฑ์เดียวกันอย่างถ่องแท้

4) สภาพบังคับทางภาษี

กรณีผู้เสียภาษีต้องชำระภาษีการปล่อยมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ชำระภาษีล่าช้า หรือชำระไม่ครบตามจำนวนที่กำหนด หรือหลีกเลี่ยงการชำระภาษี จะต้องมีการจ่ายเบี้ยปรับ เงินเพิ่ม และอาจมีบทลงโทษเช่นการปรับหรือโทษจำคุกก็ได้ เพื่อให้ผู้มีหน้าที่ชำระภาษีเกรงกลัวและไม่หลีกเลี่ยงการชำระภาษี

5) การบริหารการจัดการเงินภาษีที่จัดเก็บ

จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศพบว่าหน่วยงานที่ดูแลเรื่องการจัดเก็บภาษีนั้น ไม่ต้องนำส่งกลับไปยังกระทรวงการคลัง แต่จะเป็นการกระจายรายได้ไปตามท้องถิ่น ต่าง ๆ เพื่อจะได้มีการนำเงินภาษีดังกล่าวไปพัฒนาจัดการกับสิ่งแวดล้อมของแต่ละท้องถิ่น อาทิเป็นการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมที่ถูกทำลาย หรือได้รับความเสียหาย หรือเป็นการนำเงินภาษีที่ได้ไปจัดกิจกรรมเพื่อสร้างแรงจูงใจให้คนหันมาให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมกันมากขึ้น ฉะนั้นจึงเห็นเป็นการดีที่จะนำรายได้ดังกล่าวไปใช้ประโยชน์ในด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

ข้อเสนอแนะทางกฎหมาย

1. ควรมีมาตรการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อจัดการกับปัญหาสิ่งแวดล้อม เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เปิดช่องให้มีการจัดเก็บภาษีมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ดังนั้น ในเบื้องต้นจำเป็นต้องมีกฎหมายออกมารองรับ ซึ่งสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลังได้เคยเตรียมร่างพระราชบัญญัติมาตรการการคลังเพื่อสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ซึ่งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นการกำหนดกฎหมายในการนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ตามหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle) มาใช้ โดยร่างกฎหมายดังกล่าวเป็นเพียงกฎหมายโครงและเป็นเพียงกฎหมายนำร่องเท่านั้น จึงจำเป็นต้องมีการบัญญัติพระราชกฤษฎีกาการจัดเก็บภาษีมลพิษที่เกิดจากรถยนต์ขนส่งออกมา เนื่องจากตามมาตรา 16 วรรคสองแห่งร่างพระราชบัญญัติมาตรการการคลังเพื่อสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ...ได้กำหนดให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดเก็บภาษีให้ชัดเจนโดยการออกเป็นพระราชกฤษฎีกา

2. กฎหมายว่าด้วยการเก็บภาษีจากการปล่อยมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ในการออกพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกาเพื่อกำหนดกฎหมายในการจัดเก็บภาษีจากการปล่อยมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นจะต้องคำนึงถึงหลักภาษีอากรที่ดีและต้องทำให้ประชาชนเข้าใจและยินยอมที่จะเสียภาษีดังกล่าวด้วยโดยจะต้องกำหนดประเด็นในเรื่องคำนิยามของผู้มีหน้าที่เสียภาษีว่าจะต้องเป็นใครและฐานภาษีควรเป็นอย่างไรอย่างชัดเจน และการจัดสรรเงินรายได้ว่าเมื่อเก็บภาษีจากประชาชนมาแล้วเงินที่เก็บได้นั้นจะนำไปใช้ทำอะไรโดยเฉพาะการลดผลร้ายอันเกิดจากไอเสียรถยนต์ซึ่งย่อมก่อประโยชน์ต่อไป โดยพิจารณาได้ดังนี้

1) นิยาม “รถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง” หมายความว่า รถยนต์ที่มีขนาดของเครื่องยนต์ขนาด 3,000 ซีซี ขึ้นไป

2) ผู้มีหน้าที่เสียภาษี ได้แก่ เจ้าของรถยนต์ รวมถึงผู้ครอบครองรถยนต์ก็มีหน้าที่ที่จะต้องเป็นผู้เสียภาษีนี้

3) ฐานภาษีและอัตราภาษี โดยปกติแล้วรถยนต์ทุกคันเวลาใช้งานจะมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาอยู่แล้วโดยปกติ ซึ่งการเรียกเก็บภาษีดังกล่าวจะต้องเรียกเก็บประจำในทุกๆปีซึ่งเป็นการเรียกเก็บภาษีในอัตราคงที่ หากแต่ภายในระยะเวลาการใช้งานระหว่างปี หากมีการตรวจอัตราวันดำโดยเจ้าหน้าที่ แล้วมีการพบว่ารถยนต์คันใดมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาในอัตราที่สูงขึ้นก็จำเป็นจะต้องมีการเรียกเก็บภาษีเพิ่มเติมจากที่ได้เคยชำระไว้ล่วงหน้าแล้ว

4) วิธีการจัดเก็บ โดยภาษีจะเรียกเก็บในลักษณะเหมาจ่ายภาษีรายปีในอัตราคงที่ทุกๆปี ส่วนในระหว่างปีหากมีการเรียกทดสอบจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ แล้วพบว่ารถยนต์คันใดมีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ เกินกว่ามาตรฐานที่ได้กำหนดไว้ จะต้องทำการชำระภาษีในอัตราที่เพิ่มจากมาตรฐานกำหนดไว้ทันที

5) สภาพบังคับทางภาษี หากผู้มีหน้าที่เสียภาษีคนใดชำระภาษีล่าช้า หรือไม่ชำระภาษีตามกำหนดระยะเวลาที่กำหนด หรือหลีกเลี่ยงการชำระภาษี จะต้องเสียเบี้ยปรับ เงินเพิ่ม และอาจจะมีโทษทางอาญาที่มีลักษณะเป็นการปรับหรือโทษจำคุกก็ได้ นอกจากนี้กรรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในการออกคำสั่งห้ามใช้รถยนต์คันดังกล่าวเพื่อเป็นการลงโทษที่กระทำการฝ่าฝืนได้อีกด้วย

6) การบริหารจัดการเงินที่จัดเก็บ โดยรายได้ที่ได้จากการจัดเก็บภาษีจะนำไปพัฒนาจัดให้มีเครื่องทดสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ให้มีจำนวนมากขึ้น เพื่อที่จะได้มีไว้ทำการตรวจสอบปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างแพร่หลาย ครอบคลุมทุกพื้นที่ อาจจะมีการจัดส่งเข้ากองทุนภาษีสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไปทำประโยชน์ทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อไป อาทิเช่นเพื่อนำไปส่งเสริมกิจการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ให้ประชาชนทั่วไปเข้าใจและช่วยกันรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

1. เรื่องการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องของส่วนรวม โดยรัฐอาจจะต้องให้ความรู้กับทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้มารับรู้ และร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น จะต้องทำให้ผู้นั้นเกิดความเข้าใจถึงเหตุผลของการเสียภาษี และเมื่อชำระภาษีแล้ว เงินดังกล่าวจะนำไปใช้ทำอะไรต่อไป เพื่อให้เห็นถึงประโยชน์ในการที่จำต้องเสียภาษีนี้

2. กระตุ้นให้ภาคอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์หันมาพัฒนาผลิตภัณฑ์รถยนต์ให้มีลักษณะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยหากผู้ประกอบการรายใดมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์อันเกี่ยวกับรถยนต์โดยมีลักษณะที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ผู้ประกอบการดังกล่าวสามารถนำหลักฐานการพัฒนาดังกล่าวไปแสดงต่อเจ้าหน้าที่ เพื่อขอรับสิทธิลดหย่อนภาษีในอัตราร้อยละ10ได้

บรรณานุกรม

นันทวรรณ คงขวัญ. มลพิษทางอากาศจากภาคการขนส่ง. ใน <http://contentcenter.prd.go.th/contentviewfullpage.aspx?folder=942&subfolder=&contents=49860>, (last visited 1 December 2016).

วิจิตร บุณยะโหดระ, มลภาวะจากท่อไอเสีย, ใน <https://web.ku.ac.th/schoolnet/snet6/envi3/tol/toln.htm>, (last visited 5 September 2016).

ศศิรัตน์ ยุวดี “การใช้มาตรการทางภาษีเพื่อจัดการน้ำเสียจากครัวเรือน” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขากฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ, 2556

สำนักคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง. น้ำมันยูโร 4 คืออะไร. ใน http://www.doeb.go.th/knowledge/data/uro_4.pdf. (last visited 31 August).

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง วารสารนโยบายพลังงาน ฉบับที่ 20 เดือนพฤษภาคม - กันยายน 2535.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535 - 2539 ปี 2534.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2540-2544 ปี 2539.

สำนักงานที่ปรึกษาเศรษฐกิจและการคลัง ประจำสหราชอาณาจักรและยุโรป. ผลการศึกษาแนวโน้มการจัดเก็บภาษีของสหภาพยุโรป 2557. ใน <http://www2.thaieurope.net/wp-content/uploads/2014/06/%E0%B9%81%E0%B8%99%E0%B8%A7%E0%B9%82%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%A1%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%88%E0%B8%B1%E0%B8%94%E0%B9%80%E0%B8%81%E0%B9%87%E0%B8%9A%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%A9%E0%B8%B5%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%AB%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%9E%E0%B8%A2%E0%B8%B8%E0%B9%82%E0%B8%A3%E0%B8%9B.pdf>. (last visited 3 September 2016).

สุทัศน์ ทองสถิตย์. “การใช้มาตรการทางภาษี และกฎหมายในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อม : ศึกษาเฉพาะกรณีแบตเตอรี่และของเสียอันตราย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549.

เสกสรร แสงดาว. การจัดการคุณภาพอากาศด้วยเครื่องมือเศรษฐศาสตร์ : ทิศทางของไทยจะ何去何ตน (ตอนที่1). Air&Noise ข่าวสารอากาศและเสียง 2 (ตค.-ธค. 2552): 4.

European Automobile Manufacturers Association. Co2 from cars and vans. at <http://www.acea.be/publications/article/overview-of-co2-based-motor-vehicle-taxes-in-the-eu>. (last visited 5 September 2016).