

แนวทางการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า

นายนรุตม์ชัย วัฒนศัพท์

รายงานเอกัตศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชากฎหมายการเงินและภาษีอากร ภาควิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2565
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Taxation Method of Electronic Scooters and Electronic Unicycle

Mr.Narutchai Wattanasap

An Individual Research Paper Submitted in Partial Fulfilment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Finance and Tax Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2022

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อเอกัตศึกษา

แนวทางการจัดเก็บภาษีของสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า

นิสิต

นายนรุตม์ชัย วัฒนศัพท์

สาขาวิชา

นิติศาสตร์ สาขาวิชากฎหมายการเงินและภาษีอากร

อาจารย์ที่ปรึกษา

รองศาสตราจารย์ ดร.เอื้ออารีย์ อึ้งจะนิล


เอกัตศึกษานี้มุ่งศึกษาการปรากฏตัวของยานพาหนะประเภทสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ซึ่งสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นยานพาหนะที่มีลักษณะการทำงานคล้ายคลึงกับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า แต่มีความแตกต่างกันที่ลักษณะทางกายภาพ โดยสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นยานพาหนะที่มีจุดเด่น คือ เป็นยานพาหนะที่มีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับยานพาหนะทั่วไป ใช้งานได้ในระยะสั้นถึงกลาง ใช้งานได้สะดวก สามารถพกพาได้ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงทำให้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นพาหนะที่เหมาะสมกับสังคมคนในเมืองที่ต้องใช้ยานพาหนะในการเดินทางไปทำงานหรือไปยังสถานที่ต่าง ๆ ซึ่งในต่างประเทศก็มีการใช้เป็นพาหนะในการรับ - ส่งอาหารแทนการใช้รถจักรยานยนต์ด้วยเช่นกัน ซึ่งแต่เดิมในต่างประเทศการใช้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย โดยเหตุผลหลักที่ในต่างประเทศซึ่งรวมถึงประเทศไทยไม่สามารถนำสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามาใช้งานได้ เพราะเรื่องความปลอดภัยในขั้บนท้องถนน แต่ในหลายประเทศมองว่าสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นยานพาหนะอย่างหนึ่งเหมือนยานพาหนะประเภทอื่น ๆ และยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทำให้ในหลายประเทศมีส่งเสริมให้มีการใช้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า โดยมีการออกกฎเกณฑ์และกฎหมายเพื่อมาควบคุมยานพาหนะประเภทสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ในส่วนของประเทศไทยมีประชาชนบางกลุ่มที่ใช้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในการขับขี่บนถนนสาธารณะ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกฎเกณฑ์ กฎหมาย และการจัดเก็บภาษีเข้ามาควบคุมในส่วนนี้อย่างชัดเจน

ด้วยเหตุผลนี้ สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า จึงเป็นยานพาหนะที่รัฐต้องเข้ามาควบคุมการใช้งาน และจัดเก็บภาษีบางประเภท นอกจากนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าซึ่งเป็นยานพาหนะที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐในปัจจุบัน รัฐจึงควรมีมาตรการหรือนโยบายสนับสนุน ทั้งที่เป็นมาตรการทางภาษีและมาตรการอื่นกับยานพาหนะดังกล่าวด้วย



..... อาจารย์ที่ปรึกษาเอกัตศึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร.เอื้ออารีย์ อึ้งจะนิล)



..... นิสิต

(นายนรุตม์ชัย วัฒนศัพท์)

Thesis	Taxation Method of Electronic Scooters and Electric Unicycle
Researcher	Narutchai Wattanasap
Field of Study	Law Program in Finance and Tax Laws
Advisor	Assoc.Prof.Dr.Aua - aree Engchanil

This independent study aims to the vehicle of electric scooters and electric unicycles. The electric scooters and electric unicycles are vehicles with similar nature to electric motorcycles. But there are differences in physical characteristics. The electric scooters and electric unicycles are vehicles that are characterized by being smaller in size compared to general vehicles. It's can be used in short to medium term convenient to use can carry and environmentally friendly Therefore, electric scooters and electric unicycles are vehicles suitable for urban society who need a vehicle to travel to work or to go various places, which in many countries, electric scooters and electric unicycles are viewed as a vehicle like any other type of vehicle and are also environmentally friendly. As a result, many countries to encourage the use electric scooters and electric unicycles by enacting rules and laws to regulate electric scooters and electric unicycle. In Thailand, there are some groups of people who use electric scooters and electric unicycle to drive on public roads. At present, there are no clear rules, laws and taxes to regulate this area.

For this reason, electric scooters and electric unicycles are vehicles that must be regulated and collected taxes (E.g. Annual Motor Vehicle Taxes) by the government. Therefore, they should have measures or policies as a tax measure and others to promote and support the use of both electrics vehicles according to current state policy.

..... Advisor's signature

(Assoc.Prof.Dr.Aua - aree Engchanil)

..... Student's signature

(Mr.Narutchai Wattanasap)

กิตติกรรมประกาศ

เอกัตศึกษาระดับนี้ สำเร็จลุล่วงได้โดยได้รับความเมตตาและความช่วยเหลืออย่างดีจาก รองศาสตราจารย์ ดร.เอื้ออารีย์ อึ้งจะนิล อาจารย์ที่ปรึกษาที่กรุณาสละเวลาให้คำแนะนำ รวมถึงเสนอแนวทาง ในการเขียนเอกัตศึกษา ตลอดจนพิจารณาการแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ซึ่งทำให้เอกัตศึกษาออกมาในรูปแบบ ที่สมบูรณ์ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณท่านคณาจารย์ทุกท่านในหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมาย การเงินและภาษีอากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ให้ทั้งความรู้และคำแนะนำแก่ผู้ศึกษาตลอดระยะเวลา ในการศึกษา รวมถึงชี้แนะแนวทาง ประเด็นปัญหา ทำให้ผู้เขียนสามารถนำมาปรับใช้กับเอกัตศึกษาในครั้งนี้ และสามารถนำไปใช้ในการดำเนินชีวิตได้

ขอขอบพระคุณคุณประพันธ์ คงเอียด ผู้เขียนบทความ “ภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์” ลงใน วารสารเอกสารภาษีอากร ซึ่งเป็นผู้จุดประกายความคิดข้าพเจ้าและนำมาศึกษาทำเอกัตศึกษาระดับนี้ต่อ

ขอขอบพระคุณบุคคลในครอบครัว และผู้ที่เกี่ยวข้องที่ให้ความช่วยเหลือและให้คำปรึกษาทุกท่านใน การจัดทำเอกัตศึกษาบางส่วน ทั้งให้กำลังใจและเป็นแรงผลักดันให้ผู้เขียนสามารถจัดทำเอกัตศึกษาระดับนี้ให้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกัตศึกษาระดับนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์กับผู้สนใจหรือนำไปใช้เป็นข้อมูล ในการทำการใดต่าง ๆ หากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนต้องขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

นรุตม์ชัย วัฒนศัพท์

สารบัญ

บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย	5
1.3 สมมติฐานของการศึกษาวิจัย	5
1.4 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย	6
1.5 ระเบียบวิธีวิจัย	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย	6
บทที่ 2 หลักการ แนวความคิด และทฤษฎีของกฎหมายภาษี	7
2.1 ทฤษฎีภาษีอากร	8
2.1.1 ทฤษฎีเบี่ยประกันภัย	8
2.1.2 ทฤษฎีการชำระราคา	9
2.2 หลักภาษีอากรที่ดีกับการจัดเก็บภาษี	9
2.2.1 หลักความเสมอภาค	10
2.2.2 หลักความเป็นธรรม (Equity)	11
2.2.2.1. หลักความสามารถในการเสียภาษี (Ability to pay)	11
2.2.2.2. หลักผลประโยชน์ (The Benefit Principle)	12
2.2.3 หลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจ (Neutrality)	12
2.2.4 หลักความแน่นอน (Certainty)	13
2.3 การตีความกฎหมายภาษีอากร	13
2.4 ความรู้พื้นฐานของภาษี	15
2.4.1 กฎหมายภาษีศุลกากร	15
2.4.1.1 หลักการและแนวคิดของภาษีศุลกากร	16
2.4.1.2 วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีศุลกากร	18
2.4.1.3 หลักการจัดเก็บภาษีศุลกากร	22

2.4.2	กฎหมายภาษีมูลค่าเพิ่ม	24
2.4.2.1	หลักการและแนวคิดของภาษีมูลค่าเพิ่ม	24
2.4.2.2	วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม	24
2.4.2.3	หลักการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม	25
2.4.3	กฎหมายภาษีสรรพสามิต	27
2.4.3.1	หลักการและแนวคิดของภาษีสรรพสามิต	28
2.4.3.2	วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต	31
2.4.3.3	การจำแนกประเภทของภาษีสรรพสามิต	34
2.4.3.4	หลักการทั่วไปของภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า	37
2.4.4	พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522	50
2.4.4.1	หลักการและแนวคิดของภาษียรถยนต์ประจำปี	51
2.4.4.2	วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษียรถยนต์ประจำปี	51
2.4.4.3	หลักการจัดเก็บภาษียรถยนต์ประจำปี	53
2.5	นโยบายส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย	55
2.5.1	หลักการและแนวคิดของนโยบายยานยนต์ไฟฟ้า	56
2.5.2	มาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย	59
บทที่ 3	ลักษณะและการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศไทย	61
3.1	ลักษณะ รูปแบบ การทำงานและขับเคลื่อนของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า	63
3.1.1	สวิตเตอร์ไฟฟ้า	65
3.1.1.1	ความเป็นมา	65
3.1.1.2	ลักษณะ	66
3.1.1.3	ประเภทและรูปแบบ	70
3.1.1.4	การทำงานและการขับเคลื่อน	73
3.1.2	ล้อเดียวไฟฟ้า	74
3.1.2.1	ความเป็นมา	74
3.1.2.2	ลักษณะ	75
3.1.2.3	ประเภทและรูปแบบ	76
3.1.2.4	การทำงานและการขับเคลื่อน	79

3.2 การจัดเก็บภาษีและสิทธิประโยชน์ของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าในประเทศไทย	80
3.2.1 กฎหมายภาษีศุลกากร	80
3.2.2 กฎหมายภาษีมูลค่าเพิ่ม	83
3.2.3 กฎหมายภาษีสรรพสามิต	85
3.2.4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522	87
บทที่ 4 มาตรการควบคุมและการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าในต่างประเทศ	89
4.1 การจัดเก็บภาษีสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น	90
4.1.1 การจัดเก็บภาษีสวิตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น	92
4.1.2 การจัดเก็บภาษิล้อย่อยไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น	100
4.2 การจัดเก็บภาษีสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าในประเทศสิงคโปร์	102
4.2.1 การจัดเก็บภาษีสวิตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศสิงคโปร์	103
4.2.2 การจัดเก็บภาษิล้อย่อยไฟฟ้าในประเทศสิงคโปร์	110
บทที่ 5 วิเคราะห์ปัญหาการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าในประเทศไทย	113
5.1 ปัญหาความไม่เหมาะสมของมาตรการควบคุมสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าในประเทศไทย	113
5.1.1 ปัญหาการตีความคำว่า “รถจักรยานยนต์” กับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้า ในภาษีสรรพสามิต	113
5.1.2 ปัญหาการจดทะเบียนของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าเพื่อเก็บภาษียนต์และ ภาษีสรรพสามิตในประเทศไทย	117
5.2 วิเคราะห์การจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าโดยเปรียบเทียบกับ ทฤษฎีภาษีอากรและหลักกฎหมายภาษีอากรที่ดี	119
5.2.1 ภาษีศุลกากร	120
5.2.2 ภาษีมูลค่าเพิ่ม	122
5.2.3 ภาษีสรรพสามิต	123
5.2.4 ภาษียนต์ประจำปี	126

5.3 แนวทางการจัดเก็บภาษีรถยนต์และภาษีสรรพสามิตของสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า	128
5.3.1 วิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหามาจากต่างประเทศที่เหมาะสมกับประเทศไทย	131
5.3.1.1 ภาษีรถยนต์ประจำปีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522	131
5.3.1.2 ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560	136
5.3.2 วิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหามาตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522	140
5.4 วิเคราะห์การนำมาตรการ EV และนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมมาสนับสนุนการใช้สล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า	142
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	147
6.1 บทสรุป	147
6.2 ข้อเสนอแนะ	149

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1	ตารางเปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์	35
ตารางที่ 2	ตารางอัตราภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน	36
ตารางที่ 3	ตารางเปรียบเทียบมาตรการสนับสนุนการใช้รถ EV	60

สารบัญรูปภาพ

		หน้า
รูปภาพที่ 1	ผลรวมรายได้จัดเก็บของรัฐบาล (Gross) ในปี 2565	19
รูปภาพที่ 2	คุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่จดทะเบียน	37
รูปภาพที่ 3	ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า	38
รูปภาพที่ 4	กำลังมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ในการขับเคลื่อน	39
รูปภาพที่ 5	สถิติรายได้จากเงินภาษีรถและเงินเพิ่มที่จัดเก็บได้ในปี พ.ศ.2564	52
รูปภาพที่ 6	การคาดการณ์ตลาดสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในอนาคต	43
รูปภาพที่ 7	แบบโครงสร้างของ Autoped ที่สร้างโดย Arthur Gibson	44
รูปภาพที่ 8	สกู๊ตเตอร์แบบใช้แรงถีบ	45
รูปภาพที่ 9	รถสกู๊ตเตอร์	46
รูปภาพที่ 10	ส่วนประกอบของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า	47
รูปภาพที่ 11	การพับเก็บสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า	48
รูปภาพที่ 12	สกู๊ตเตอร์ไฟฟารุ่น Segway-Ninebot F20A	50
รูปภาพที่ 13	สกู๊ตเตอร์ไฟฟารุ่น Dualtron Raptor 2	50
รูปภาพที่ 14	สกู๊ตเตอร์ไฟฟารุ่น Dualtron ทั้ง 3 รุ่น	51
รูปภาพที่ 15	รูปแบบของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า	52
รูปภาพที่ 16	การทำงานของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า	53
รูปภาพที่ 17	ส่วนประกอบของล้อเดี่ยวไฟฟ้า	54
รูปภาพที่ 18	ล้อเดี่ยวไฟฟารุ่น Kingsong และ Inmotion ประเภทที่ 1	56
รูปภาพที่ 19	ล้อเดี่ยวไฟฟารุ่น Kingsong และ Inmotion ประเภทที่ 2	57
รูปภาพที่ 20	รูปแบบของล้อเดี่ยวไฟฟ้า	58
รูปภาพที่ 21	อัตราอากาศเข้าของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า	61
รูปภาพที่ 22	อัตราภาษีรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า	67
รูปภาพที่ 23	มาตรการพิเศษของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า	73
รูปภาพที่ 24	ลักษณะทั่วไปของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น	74
รูปภาพที่ 25	Safety Standard for Electric Scooters	74
รูปภาพที่ 26	อัตราภาษี Light vehicle tax ของประเทศญี่ปุ่น	77
รูปภาพที่ 27	ใบอนุญาตขับรถ Class 1	78
รูปภาพที่ 28	ใบอนุญาตขับรถ Class 2	79
รูปภาพที่ 29	ตัวอย่างสติ๊กเกอร์ที่ได้รับรองมาตรฐานความปลอดภัย UL2272	88
รูปภาพที่ 30	เลน PMDs ที่สามารถขับขี่ได้	89

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมื่อเราศึกษาประวัติศาสตร์ของมนุษย์นั้น จะเห็นได้ว่ามนุษย์มีพัฒนาการต่าง ๆ เพิ่มขึ้นตามแต่ละยุคสมัย ไม่ว่าจะเป็นการคิดค้นตัวอักษร ภาษา เพื่อใช้ในการสื่อสารในกลุ่มของตนเอง หรือการประดิษฐ์เครื่องมือต่าง ๆ เพื่อใช้ในการดำรงชีพให้มีความสะดวกสบายมากขึ้น ด้วยเหตุนี้จึงทำให้มนุษย์มีการสั่งสมความรู้ความเข้าใจ และประสบการณ์ต่าง ๆ แล้วส่งต่อให้ลูกหลาน จึงทำให้ในปัจจุบันมีการพัฒนาที่มากกว่าก่อนเมื่อเทียบกับในยุคสมัยอดีต เช่นกันการที่จะมาเป็นปัจจุบันอย่างทุกวันนี้ได้ มีเทคโนโลยี มีสิ่งประดิษฐ์ต่าง ๆ ที่อำนวยความสะดวกสบาย ก็เป็นผลมาจากการสั่งสมความรู้ ความเข้าใจ และประสบการณ์ของมนุษย์ในอดีตที่ส่งต่อกันมา

ในปัจจุบันมีเทคโนโลยีใหม่ ๆ เกิดขึ้นมากมายไม่ว่าจะเป็นเทคโนโลยีด้านการสื่อสารที่ทุกวันนี้มีการผลิตและใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่มาใช้กันอย่างแพร่หลาย เทคโนโลยีเสมือนมนุษย์ หรือที่เรียกว่าปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) หมายถึง เทคโนโลยีการสร้างเครื่องจักรให้มีคุณลักษณะทางด้านสติปัญญาและความฉลาดเหมือนมนุษย์ ไม่จะเป็นการคิดได้แบบมนุษย์ การกระทำได้แบบมนุษย์ การคิดอย่างมีเหตุผล และการกระทำอย่างมีเหตุผล¹ โดยเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์นั้นถูกนำไปใช้ประยุกต์กับสิ่งต่าง ๆ เช่น การแพทย์, เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือ IT หรือแม้แต่ด้านยานยนต์

ในส่วนของเทคโนโลยีด้านยานยนต์นั้นตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันก็มีการพัฒนามาโดยตลอด จนในปัจจุบันมีผู้ผลิตผลิตรถยนต์ออกมาหลากหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรืออื่น ๆ และล่าสุดมีการนำพลังงานไฟฟ้ามาเป็นแหล่งพลังงานในการขับเคลื่อนแทนการใช้น้ำมัน เนื่องจากพลังงานไฟฟ้าเป็นพลังงานที่สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

¹ สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล, “เทคโนโลยีที่สำคัญในยุคดิจิทัล: เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ Tech Series: Artificial Intelligence (AI) [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.depa.or.th/th/article-view/tech-series-artificial-intelligence-ai>

นอกจากนี้ มีงานวิจัยพบว่าปัจจุบันโลกมีการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นอย่างมาก รวมถึงการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิโลกในปัจจุบันที่ไม่ปกติในอย่างที่ควรจะเป็น โดยสาเหตุล้วนมาจากการกระทำของมนุษย์ เช่น การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เป็นต้น² จึงทำให้ในปัจจุบันและอนาคตแนวคิดการรักษโลกรักษ์สิ่งแวดล้อมเข้ามามีบทบาทในสังคมมากขึ้น จะเห็นได้จากแต่ละประเทศเริ่มมีนโยบายที่สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีหรือสิ่งประดิษฐ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยบางกรณีก็มีความร่วมมือจากภาคเอกชนและธุรกิจที่สนับสนุนการกระทำที่เป็นการรักษาสีงแวดล้อมด้วยเช่นกัน ตัวอย่างเช่น การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม, การผลิตถุงผ้าลดขยะจากพลาสติก, การที่ห้างสรรพสินค้ามีนโยบาย งดแจกถุงพลาสติกให้กับลูกค้าที่มาจับจ่ายใช้สอย, การรัฐเตรียมจะขึ้นภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากน้ำมัน เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าแทน เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นเพียงตัวอย่างที่ยกมาให้เห็นว่าทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างมีนโยบายที่สนับสนุนการกระทำที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ฉะนั้นในอนาคตเทรนด์รักษ์โลกรักษ์สิ่งแวดล้อมจะเริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้นกว่าเดิมในปัจจุบัน

ด้วยเหตุนี้ จึงมีการคิดค้นและพัฒนาสิ่งประดิษฐ์หรือนวัตกรรมใหม่ ๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และตอบโจทย์กับยุคสมัยในปัจจุบัน โดยหนึ่งในนั้น คือ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า เป็นสิ่งประดิษฐ์หรือนวัตกรรมที่ออกแบบมาเพื่อให้บุคคลทั่วไปสามารถใช้เดินทางหรือขับขี่เล่นได้ อีกทั้ง ยังตอบโจทย์กับยุคสมัยนี้และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ฉะนั้นจึงทำให้ในอนาคตสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจะเข้ามามีบทบาทกับสังคมเป็นอย่างมาก โดยเหตุผลที่ทำให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจะเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในอนาคต เพราะว่า

ประการแรก คือ ด้วยความที่น้ำมันปิโตรเลียมเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ใช้แล้วหมดสิ้นไป (Exhausting natural resources) กล่าวคือ เป็นทรัพยากรธรรมชาติที่นำมาใช้แล้วจะหมดไปจากโลกนี้ หรือสามารถเกิดขึ้นทดแทนได้ แต่ต้องใช้เวลายาวนานมาก ทรัพยากรธรรมชาติประเภทนี้ ได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียมปิโตรเลียม ก๊าซธรรมชาติและถ่านหิน จึงทำให้ปัจจุบันมนุษย์จึงมีความคิดริเริ่มที่จะหาพลังงานทดแทนมาใช้แทนน้ำมันปิโตรเลียม ซึ่ง“พลังงานไฟฟ้า” เป็นหนึ่งในทางเลือกที่สามารถใช้ทดแทนน้ำมันปิโตรเลียมได้

² ณรงค์กร มโนจันทร์เพ็ญ, “งานวิจัยชี้ โลกร้อนขึ้นมากหลังการปฏิวัติอุตสาหกรรม มนุษย์เป็นตัวแปรสำคัญ [ออนไลน์], 25 กรกฎาคม 2562. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://thestandard.co/global-warming-climate-change-in-the-last-2000-years/>

อีกทั้ง พลังงานไฟฟ้า เป็นพลังงานที่มนุษย์สามารถผลิตได้ง่ายกว่า กล่าวคือ เป็นการที่นำพลังงานธรรมชาติมามีส่วนช่วยในการผลิตไฟฟ้า ซึ่งทำให้สามารถผลิตได้เรื่อย ๆ อีกทั้ง ประหยัดค่าใช้จ่ายและต้นทุน ตัวอย่างเช่น นำพลังงานลมมาช่วยในการผลิตไฟฟ้า เช่น กังหันลม เป็นการเปลี่ยนพลังงานจลน์จากการเคลื่อนที่ของลม เป็นพลังงานกลก่อนนำไปใช้ประโยชน์, กังหันน้ำ เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการเปลี่ยนพลังงานจลน์ที่มีอยู่ในน้ำให้เป็นพลังงานกลเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าเช่นเดียวกับกังหันลม, หรือ โซลาร์เซลล์(Solar Cell) เป็นสิ่งประดิษฐ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เปลี่ยนพลังงานแสงอาทิตย์เป็นพลังงาน ไฟฟ้าได้โดยตรง โดยเซลล์แสงอาทิตย์ทำมาจากสารกึ่งตัวนำ ซึ่งดูดกลืนพลังงานแสงอาทิตย์แล้วเปลี่ยนเป็นพลังงาน ไฟฟ้าได้โดยตรง โดยเซลล์แสงอาทิตย์ทำมาจากสารกึ่งตัวนำ ซึ่งดูดกลืนพลังงานแสงอาทิตย์แล้วเปลี่ยนเป็นพลังงานไฟฟ้า โดยไฟฟ้าที่ได้จะเป็นไฟฟ้ากระแสตรง ฯลฯ จะเห็นได้ว่าเหล่านี้จะมีกระบวนการผลิตไฟฟ้าที่ไม่ปล่อยของเสียที่เป็นอันตรายต่อสภาพแวดล้อม ซึ่งเมื่อการผลิตไฟฟ้าสามารถกระทำได้หลากหลายรูปแบบนั้น ทำให้ไฟฟ้าเป็นสิ่งที่สามารถผลิตออกมาได้ง่ายกว่าน้ำมันปิโตรเลียม ส่งผลให้ไฟฟ้าเป็นพลังงานที่มีให้ใช้ได้ตลอดเวลา ไม่มีปัญหาการขาดแคลนทรัพยากร เพราะเมื่อเทียบกับน้ำมันปิโตรเลียมแล้วกระบวนการในการผลิตน้ำมันปิโตรเลียมนั้นมีหลายขั้นตอนและซับซ้อนมากกว่าการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานลม น้ำ หรือแสงแดด

ประการที่สอง เป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุผลแรก กล่าวคือ เนื่องจากกระบวนการผลิตพลังงานไฟฟ้าง่ายและไม่ซับซ้อนเท่ากับน้ำมันปิโตรเลียม จึงทำให้พลังงานไฟฟ้ามีราคาถูกกว่าน้ำมันปิโตรเลียม ในทางกลับกันน้ำมันปิโตรเลียมก็จะมีราคาแพงกว่าพลังงานไฟฟ้า และในอนาคตน้ำมันปิโตรเลียมก็จะมีราคาที่แพงมากกว่าเดิม เพราะว่าจากที่กล่าวมาว่าการจะผลิตน้ำมันปิโตรเลียมออกมาได้ มีกระบวนการค่อนข้างเยอะพอสุมครและซับซ้อน เช่น ต้องมีการเสาะหาหลุมน้ำมันแล้วทำการเจาะสุ่ม หากพบร่องรอยปิโตรเลียมที่หลุมใด ก็เจาะหลุมนั้นเพิ่มเติมในบริเวณนั้นอีกจำนวนหนึ่ง เพื่อหา ขอบเขตความกว้างยาวของแหล่ง และปริมาณปิโตรเลียมที่น่าจะกักเก็บอยู่ในแหล่งนั้น โดยการเจาะหลุมทดลองผลิตก็เพื่อคำนวณหาปริมาณน้ำมันที่คาดว่าจะผลิตได้ในแต่ละวัน และปริมาณน้ำมันสำรองว่าจะมีมากพอในเชิงพาณิชย์หรือไม่ กล่าวคือ จะได้ผลผลิตที่คุ้มกับการลงทุนผลิตหรือไม่³ ฯลฯ ประกอบกับการจะผลิตน้ำมันปิโตรเลียมออกมา จะต้องใช้เครื่องมือหรือเครื่องจักร ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนมหาศาล ฉะนั้นจะเห็นได้ว่ากระบวนการของน้ำมันปิโตรเลียมจะมีกระบวนการที่ค่อนข้างเยอะและซับซ้อน นอกจากนี้ยังต้องใช้เงินในการลงทุนมหาศาล เพื่อซื้อและซ่อมเครื่องจักร ด้วยเหตุนี้จึงทำให้น้ำมันปิโตรเลียมมีราคาแพงกว่าพลังงานไฟฟ้า

ประการที่สาม คือ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ เนื่องจากสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าใช้พลังงานไฟฟ้าเป็นตัวขับเคลื่อน ซึ่งไม่ต้องใช้น้ำมันปิโตรเลียมหรือก๊าซในการเผาไหม้ นอกจากนี้ไม่ส่งเสียงรบกวนเวลาขับขี่ จึงทำให้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าไม่เกิดมลพิษทางอากาศและทางเสียง

³กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กระทรวงพลังงาน, “การสำรวจและพัฒนาแหล่งปิโตรเลียม,” แก๊ซครั้งล่าสุด 2561, สืบค้นเมื่อ 18 ธันวาคม 2564, <https://shorturl.asia/Npi9M>

อีกทั้ง ในปัจจุบันประเทศไทยก็ประสบปัญหาหมอกควันอันเกิดขึ้นจากฝุ่น PM 2.5 ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา ซึ่งตัวฝุ่น PM 2.5 จะมีขนาดเล็กและเป็น “ฝุ่นละเอียด” (Final Particles) จะส่งผลเสียต่อร่างกายเป็นอย่างมาก กล่าวคือ ส่งผลต่อระบบทางเดินหายใจซึ่งเมื่อหายใจเอาฝุ่น PM 2.5 เข้าไป จะรู้สึกแสบจมูก ไม่สบาย ไอและมีเสมหะได้ ในคนไข้ที่มีโรคประจำตัว เช่นโรคภูมิแพ้,โรคปอด (เช่น หอบหืด, ถุงลมโป่งพอง) บุคคลเหล่านี้จะต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ เนื่องจากฝุ่นพวกนี้อาจทำให้อาการกำเริบได้ง่ายและฝุ่น PM 2.5 ยังส่งผลต่อสุขภาพในระยะยาวที่อาจก่อให้เกิดโรคมะเร็งปอดและโรคระบบหัวใจและหลอดเลือดได้⁴

ประการที่สุดท้าย คือ พกพาง่ายและใช้งานสะดวกมากกว่ายานพาหนะอื่น ๆ กล่าวคือ ด้วยความที่ขนาด ลักษณะ รูปแบบของตัวสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าจะมีขนาดเล็กและผู้ผลิตมักจะผลิตออกมาในรูปแบบที่พับเก็บได้ ฉะนั้นสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าจึงเหมาะสำหรับทุกเพศ ทุกวัย ที่ต้องการใช้ยานพาหนะในการเดินทางระยะสั้นถึงกลาง สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าเปรียบเสมือนเป็นรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่สามารถพกพาได้สะดวกกว่า ทั้งยังมีน้ำหนักเบามากกว่าจักรยานยนต์ไฟฟ้าทั่วไปหลายเท่า นอกจากนี้ยังสามารถชาร์จไฟฟ้าจากที่บ้านเมื่อไม่ได้ใช้งานได้ด้วย ซึ่งทำให้ประหยัดเวลาและไม่ต้องเติมน้ำมัน แม้จะต้องเสียเงินค่าไฟเพิ่มขึ้น แต่ก็มีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าการเติมน้ำมันปิโตรเลียมในรถจักรยานยนต์

จากเหตุผลสนับสนุนที่ยกมาข้างต้น เป็นเพียงส่วนหนึ่งที่ยกมาให้เห็นว่าการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้ามีประโยชน์และมีบทบาทสำคัญอย่างไรในอนาคต ซึ่งเมื่อพิจารณาในแง่ของกฎหมาย ก็จะมี ความเกี่ยวข้องกับภาษีบริโภค เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีศุลกากรด้วย กล่าวคือ เมื่อมีนำเข้าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ก็ต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายภาษีศุลกากร และหากมีการซื้อขายสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ก็ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายภาษีมูลค่าเพิ่มด้วยเช่นกัน นอกจากนี้จะมีกฎหมายภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว อาจมีความเกี่ยวข้องกับภาษีสรรพสามิตและภาษียรถยนต์ประจำปีด้วย ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษียรถยนต์ประจำปีกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ด้วยเหตุที่มีปัญหาในด้านต่าง ๆ เช่น ปัญหาการตีความ, ปัญหาในการจดทะเบียน โดยในวิจัยฉบับนี้จะเป็นการวิเคราะห์ในปัญหาข้างต้นและวิเคราะห์ถึงเหตุผลในการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าอีกทั้ง ประเทศไทยยังไม่มีมาตรการควบคุมและมาตรการสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า

⁴ บริษัท เฮอร์ แอนด์ เอ็นไวเทค จำกัด, “ปัญหาคุณภาพอากาศจาก PM2.5 ในประเทศไทย”, สืบค้นเมื่อ 18 ธันวาคม 2564, <https://shorturl.asia/PrtpC>

ดังนั้น เพื่อเป็นการควบคุมและส่งเสริมให้ประชาชนทั่วไปหันมาใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้ากันมากขึ้น และเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาการจัดเก็บภาษีจะเกิดขึ้นในอนาคต จึงควรมีการกำหนดมาตรการควบคุมและแนวทางในการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า และควรมีมาตรการสนับสนุนให้กับผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าในอนาคต ต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

- 1) เพื่อให้ทราบหลักการและแนวคิดเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีรถยนต์ประจำปี
- 2) เพื่อศึกษาลักษณะ รูปแบบ เทคโนโลยีเกี่ยวกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า
- 3) เพื่อให้ศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการจัดเก็บภาษี สิทธิประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีเทียบกับของประเทศอื่น
- 4) เพื่อเป็นแนวทางในการจัดเก็บภาษีและสิทธิประโยชน์ของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

1.3 สมมติฐานของการศึกษาวิจัย

ปัจจุบันการจัดเก็บภาษีและมาตรการควบคุมของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าในประเทศไทยยังมีความไม่เหมาะสม จึงควรมีการกำหนดแนวทางในการจัดเก็บภาษีและมาตรการควบคุมของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า อีกทั้ง ควรมีมาตรการสนับสนุนให้กับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าในอนาคต

1.4 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้มีความมุ่งหมายที่จะพิจารณาถึงหลักการและแนวคิดพื้นฐานของภาษีที่เกี่ยวข้องกับ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า เช่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีรถยนต์ประจำปี นอกจากนี้ยังพิจารณาแนวทางการจัดภาษีของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า โดยการเปรียบเทียบกับ การจัดภาษีของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ากับต่างประเทศ โดยเป็นการศึกษาจากบทความของประเทศ ไทยและต่างประเทศ คำอธิบายซึ่งเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีศุลกากรแนวคำวินิจฉัยของ กรมสรรพสามิต ข้อหาหรือของกรมขนส่งทางบก เพื่อให้มีความชัดเจนในการนำไปปรับใช้กับการจัดเก็บภาษี ของประเทศไทยอย่างถูกต้องและเพื่อเป็นการวางบรรทัดฐานหรือแนวทางในการจัดเก็บภาษีในอนาคตให้ เป็นไปในทางเดียวกัน

1.5 ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยแบบการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาและ วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ตลอดจนศึกษาจากบทความ หนังสือ วารสารต่างๆ ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต รวมทั้งการขอคำปรึกษาและนำจากอาจารย์ เพื่อการวิเคราะห์และศึกษา ทำความเข้าใจในประเด็นต่างๆ อย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งเสนอความคิดเห็นและ หาข้อสรุปของการศึกษา ต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

- 1.ทราบถึงหลักการและแนวความคิดเกี่ยวกับหลักพื้นฐานของภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีรถยนต์ประจำปี
- 2.เข้าใจและชี้ให้เห็นถึงปัญหาหรือข้อบกพร่องของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีรถยนต์ ประจำปี เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาหาวิธีแก้ต่อไป
- 3.เป็นการศึกษาการจัดเก็บภาษี มาตรการควบคุม และมาตรการสนับสนุนในกรณีของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า และล้อไฟฟ้าเดี่ยวของต่างประเทศ ซึ่งอาจจะสามารถนำมาปรับใช้กับบริบทของประเทศไทยในอนาคตได้
- 4.ผู้ประกอบการหรือนักธุรกิจที่จะนำเข้าสู่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าหรือล้อเดียวไฟฟ้า หรือจะประกอบธุรกิจ เกี่ยวกับสินค้าดังกล่าวสามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจหรือวางแผนทางธุรกิจได้

บทที่ 2

หลักการ แนวความคิด และทฤษฎีของกฎหมายภาษี

ปัจจุบันภาษีอยู่ในรูปแบบของเงินตรา รัฐเป็นผู้ใช้อำนาจบังคับจัดเก็บและกำหนดจำนวนภาษีที่ผู้เสียภาษีต้องแบกรับภาระ มีนักวิชาการชาวฝรั่งเศสท่านหนึ่งชื่อ G. JEZE ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับลักษณะของภาษีว่า “ภาษีเป็นเงินตราที่เรียกเก็บจากปัจเจกชนอันมีลักษณะเป็นการบังคับอยู่ในรูปแบบของการใช้อำนาจรัฐ และมีลักษณะเรียกเก็บเป็นการถาวรและไม่มีผลประโยชน์ตอบแทนโดยตรงต่อผู้เสียภาษี เนื่องจากเป็นรายได้ที่มีไว้เพื่อครอบคลุมภาระสาธารณะ” จากความเห็นดังกล่าว จะเห็นได้ว่าภาษีมูลค่าเพิ่ม มีลักษณะบังคับ, มีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่เป็นผลประโยชน์ตอบแทนโดยตรง และมีลักษณะที่เป็นถาวร⁵

ประการแรก คือ ลักษณะบังคับ กล่าวคือ เนื่องจากภาษีเป็นส่วนแบ่งภาระสาธารณะซึ่งมาจากการที่รัฐใช้อำนาจบังคับจัดเก็บจากประชาชน ฉะนั้นภาษีจึงเป็นการแสดงให้เห็นถึงการใช้อำนาจรัฐในการกำหนดการแบ่งสรรภาระสาธารณะตามหลักความสามารถ เพื่อทำให้เกิดความยุติธรรม

ประการที่สอง คือ ลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่เป็นผลประโยชน์ตอบแทนโดยตรง กล่าวคือ ผู้เสียภาษีจะไม่ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนในลักษณะโดยตรง เพราะค่าภาษีที่รัฐจัดเก็บนั้น ไม่ได้พิจารณาจากสัดส่วนประโยชน์ที่ผู้เสียภาษีได้รับ ฉะนั้นแม้ผู้เสียภาษีจะไม่ได้รับประโยชน์จากการที่รัฐใช้ภาษีเพื่อสาธารณประโยชน์ในสิ่งดังกล่าว ผู้เสียภาษีย่อมต้องเสียภาษีเช่นเดิม ทั้งนี้ การจัดเก็บภาษีของรัฐรัฐจะต้องนำไปใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะเท่านั้น

ประการสุดท้าย คือ ลักษณะเป็นการถาวร กล่าวคือ ผู้เสียภาษีเมื่อชำระภาษีให้กับรัฐแล้ว จะไม่สามารถเรียกคืนภาษีที่ชำระไปได้

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าภาษีโดยทั่วไปแล้ว จะมีลักษณะบังคับ, มีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่เป็นผลประโยชน์ตอบแทนโดยตรง และมีลักษณะที่เป็นถาวร เหล่านี้เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งในการที่จะศึกษากฎหมายภาษีอากร ซึ่งสามารถต่อยอดไปกฎหมายภาษีอากรอื่น ๆ ได้ ไม่ว่าจะเป็นภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต หรือ ภาษีศุลกากรก็ตาม เพราะการมีความรู้ความเข้าใจลักษณะของภาษีย่อมมีส่วนช่วยให้เข้าใจแนวความคิดพื้นฐานกฎหมายภาษีอากรได้เช่นกัน นอกจากการที่ศึกษาลักษณะของภาษียกแล้วมาข้างต้น การศึกษาทฤษฎีของภาษีอากรก็เป็นอีกสิ่งหนึ่งที่ทำให้เข้าใจแนวความคิดพื้นฐานของกฎหมายภาษีอากรได้เช่นกัน

⁵ ศุภลักษณ์ พินิจภูวดล, คำอธิบายทฤษฎีและหลักกฎหมายภาษีอากร (กรุงเทพฯ: วิทยุชน, 2547), หน้า 22-24.

2.1 ทฤษฎีภาษีอากร

ในช่วงศตวรรษที่ 16 – 18 ความหมายของภาษีได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมภาษีเป็นสิ่งที่แสดงถึงอำนาจเด็ดขาดของกษัตริย์ เปลี่ยนเป็นแนวความคิดที่ว่า ภาษีเป็นเรื่องเกี่ยวกับสิทธิของแต่ละบุคคล เนื่องจากทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์เข้ามามีอิทธิพล โดยทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์กล่าวว่า “ภาษีมี่ลักษณะเป็นค่าตอบแทนผลประโยชน์ที่ประชาชนมอบให้กับรัฐ เพื่อตอบแทนการที่รัฐได้ให้บริการแก่ประชาชน และมีลักษณะเป็นประกันภัยประเภทหนึ่งที่คุ้มครองรัฐให้พ้นจากความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้น⁶ โดยนักการคลังเสรีนิยม เช่น Adam Smith, Bastiat หรือ Proudhon ต่างก็มีความเห็นเช่นเดียวกันกับทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ที่ว่าภาษีมี่ลักษณะเป็นค่าตอบแทนผลประโยชน์ โดยภาษีมี่ลักษณะเป็นค่าตอบแทนผลประโยชน์ จำแนกออกเป็น 2 แนวทาง ดังนี้

2.1.1 ทฤษฎีเบี้ยประกันภัย

ทฤษฎีเบี้ยประกันภัย เป็นทฤษฎีที่กล่าวว่า “เหตุผลของการที่ประชาชนชำระภาษีให้แก่รัฐ เพราะต้องการตอบแทนการที่รัฐให้ความคุ้มครองป้องกันภัยพิบัติต่าง ๆ ทำให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน”⁷ หมายความว่า รัฐให้การคุ้มครองกับชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ประชาชนจะต้องชำระภาษีเป็นการตอบแทนจากการที่รัฐคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

ในมุมมองของรัฐนั้น การพิจารณาว่าสินค้าใดควรจะถูกจัดเก็บภาษีหรือไม่นั้น รัฐก็อาจจะต้องพิจารณาว่าสินค้านั้นรัฐต้องมีการคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินประชาชนหรือไม่ ตัวอย่างเช่น การที่รัฐสร้างถนนสาธารณะหรือสิ่งต่าง ๆ ในท้องถนน เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ขับขี่ด้วยความปลอดภัย หรือแม้กระทั่งการมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้บริการกับผู้ขับขี่ที่ใช้ถนนสาธารณะ ก็ทำเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ฉะนั้นในกรณีเช่นนี้รัฐก็สามารถพิจารณาจัดเก็บภาษีจากผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยใช้ถนนสาธารณะได้ เพราะเป็นกรณีที่รัฐได้คุ้มครองความปลอดภัยชีวิตและทรัพย์สินของผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ถนนสาธารณะ

⁶ ศุภลักษณ์ พินิจภูวดล, คำอธิบายทฤษฎีและหลักกฎหมายภาษีอากร (อ้างแล้ว), หน้า 28 - 29

⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 30.

2.1.2 ทฤษฎีการชำระราคา

ทฤษฎีการชำระราคา เป็นทฤษฎีที่กล่าวว่า “ภาษีเป็นเงินล่วงหน้าที่ทำการจัดเก็บเพื่อการคุ้มครองระเบียบในสังคม และเป็นค่าตอบแทนผลประโยชน์ที่สังคมจัดหาให้ปัจเจกชน”⁸ หมายความว่า การชำระค่าบริการเป็นเงื่อนไขของการแลกเปลี่ยนระหว่างการใช้บริการ กล่าวคือ เมื่อรัฐให้บริการกับประชาชนแล้ว ประชาชนย่อมต้องชำระราคาเป็นการตอบแทนการใช้บริการของรัฐ

ในมุมมองของรัฐนั้น การพิจารณาว่าสินค้าใดควรจะถูกจัดเก็บภาษีหรือไม่นั้น รัฐก็อาจจะต้องพิจารณาว่าในบางกรณีการที่ประชาชนได้ใช้ประโยชน์จากการที่รัฐได้กระทำขึ้นหรือให้บริการ ประชาชนก็ควรจะต้องตอบแทนการที่ตนได้ใช้ประโยชน์จากการที่รัฐกระทำขึ้น ตัวอย่างเช่น การที่รัฐสร้างถนนสาธารณะ เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ใช้ถนนดังกล่าวในการสัญจรไปยังที่ต่าง ๆ จึงเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ใช้ประโยชน์จากการที่รัฐกระทำหรือสร้างขึ้น ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ถนนสาธารณะดังกล่าวจึงควรต้องเสียภาษีให้กับรัฐเป็นการตอบแทนการใช้ประโยชน์นั่นเอง

2.2 หลักภาษีอากรที่ดีกับการจัดเก็บภาษี

แม้ว่าภาษีจะเป็นรายได้的一种方式ที่รัฐจัดเก็บจากประชาชน เพื่อนำมาบริหารและพัฒนาประเทศ แต่การเก็บภาษีของรัฐก็อาจจะมีวัตถุประสงค์เพื่อทำให้เกิดความเป็นธรรมในสังคม⁹ กล่าวคือ ด้วยความที่ประเทศไทยประสบปัญหาความเหลื่อมล้ำและความไม่เท่าเทียมกันในสังคมที่มีช่องว่างมากขึ้นและยิ่งสถานการณ์ในปัจจุบันที่ประสบปัญหาวิกฤติโควิด-19 ที่ทำให้ธุรกิจหลายธุรกิจต้องปิดตัวลง ส่งผลให้คนว่างงานมากขึ้น เป็นการซ้ำเติมความเหลื่อมล้ำให้สูงขึ้นไปมากกว่าเดิม เพราะเดิมกลุ่มครัวเรือนได้รับเงินจากการทำงานยังไม่พอเลี้ยงปากท้องและต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากแหล่งอื่น ทั้งยังต้องบริโภคด้วยการก่อหนี้ ซึ่งเมื่อประสบปัญหาวิกฤติโควิด-19 ทำให้บางกลุ่มมีรายได้ลดลงเป็นอย่างมาก ต้องนำเงินที่หามาได้ไปจ่ายคืนหนี้ก่อน ทำให้ใช้จ่ายได้ไม่เต็มที่¹⁰ ความเหลื่อมล้ำและความไม่เท่าเทียมก็ทวีคูณมากขึ้น ฉะนั้นมาตรการทางภาษีหรือการเก็บภาษีของรัฐ ก็เป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการลดความเหลื่อมล้ำและ

⁸ ศุภลักษณ์ พินิจภูวดล, คำอธิบายทฤษฎีและหลักกฎหมายภาษีอากร (อ้างแล้ว) , หน้า 31.

⁹ ศุภลักษณ์ ตรีชูธรรม, หลักกฎหมายภาษีอากร (กรุงเทพฯ: สถาบัน T.Training Center, 2555), หน้า 3.

¹⁰ "ความเหลื่อมล้ำ: ตัวจุดที่จะทำให้เศรษฐกิจไทยโตช้าลง," updated 11 พ.ย. 2564, 2564, accessed 19 กุมภาพันธ์ 2565, https://www.bot.or.th/Thai/ResearchAndPublications/articles/Pages/Article_11Nov2021.aspx.

ความไม่เท่าเทียม เช่นการจัดเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาจะเก็บในอัตราก้าวหน้า ผู้มีรายได้น้อยจะเสียภาษีในอัตราที่ต่ำ ส่วนผู้ที่มีรายได้มากก็จะเสียภาษีในอัตราที่สูงกว่าผู้มีรายได้น้อย

นอกจากนี้การเก็บภาษีของรัฐ อาจจะมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมหรือควบคุมพฤติกรรมทางเศรษฐกิจด้วย¹¹ กล่าวคือ ในบางธุรกิจหรือบางกิจการที่ส่งผลดีต่อสังคมหรือเศรษฐกิจของประเทศ เช่น ส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมในสังคม รัฐอาจใช้นโยบายทางภาษีเพื่อส่งเสริมการดำเนินกิจการหรือธุรกิจนั้น ๆ ได้ เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนได้บริโภคสินค้าจากกิจการหรือธุรกิจดังกล่าว ในขณะที่เดียวกันบางธุรกิจหรือบางกิจการที่ส่งผลเสียต่อสังคมหรือเศรษฐกิจของประเทศ ทำให้เป็นภาระของรัฐในการที่จะต้องจัดหาการรักษาหรือเยียวยา รัฐอาจจะใช้มาตรการทางภาษีมาเพื่อควบคุมกิจการหรือธุรกิจนั้น เพื่อควบคุมให้ประชาชนไม่บริโภคหรือบริโภคสินค้าจากกิจการหรือธุรกิจดังกล่าวให้น้อยลง

จากที่กล่าวมาข้างต้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ในการเก็บภาษี ซึ่งการที่รัฐจะจัดเก็บภาษีนั้น รัฐอาจจะต้องคำนึงถึงผลกระทบของการจัดเก็บและคำนึงถึงความสอดคล้องกับ หลักความเสมอภาคและลักษณะของภาษีอากรที่ดีประกอบกัน โดยลักษณะภาษีอากรที่ดี คือ จะต้องมีความเป็นธรรม มีความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ สามารถใช้บังคับได้ในทางปฏิบัติและมีความยืดหยุ่น

2.2.1 หลักความเสมอภาค

ตามหลักความเสมอภาคทั่วไป รัฐต้องปฏิบัติต่อบุคคลที่มีข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญเหมือนกันในลักษณะเดียวกัน ในทางกลับกัน รัฐต้องปฏิบัติต่อบุคคลที่มีข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญต่างกัน ลักษณะต่างกัน¹²

ในส่วนของหลักความเสมอภาคทางภาษีนั้น ประชาชนต้องรับภาระภาษีตามความสามารถในการเสียภาษีของแต่ละคน โดยพิจารณาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น เช่น ฐานะทางเศรษฐกิจ สถานภาพของครอบครัว หรือสภาวะทางเศรษฐกิจ¹³

¹¹ ดุยลักษณ์ ตราชูธรรม, หลักกฎหมายภาษีอากร (กรุงเทพฯ: สถาบัน T.Training Center, 2555), หน้า 3.

¹² วิมพัทธ์ ราชประดิษฐ์, กฎหมายภาษีอากรเบื้องต้น (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2565), หน้า 37.

¹³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 37-38.

นอกจากนี้ความเสมอภาคทางภาษีนั้น จะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม กล่าวคือ รัฐจะต้องให้สิทธิแก่ประชาชนอย่างเท่าเทียมกัน ตัวอย่างเช่น ในการให้สิทธิประโยชน์นั้นรัฐก็ต้องให้กับทุกคนเท่าเทียมกันในกรณีที่มีข้อเท็จจริงเดียวกัน แต่หากรัฐกำหนดให้สิทธิประโยชน์เฉพาะกับบางกลุ่ม รัฐก็จำเป็นต้องมีเหตุผลและความจำเป็นรองรับ เป็นต้น¹⁴

2.2.2 หลักความเป็นธรรม (Equity)

หลักภาษีอากรที่ดีนั้น จะต้องมีความเป็นธรรม เพราะหากไม่มีความเป็นธรรมแล้วนั้น ก็อาจเกิดการหลบหลีกภาษี (Evasion) ได้ อีกทั้งวัตถุประสงค์ที่สำคัญของการจัดเก็บภาษีในบางกรณีนั้น จะเก็บภาษีเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรมให้เกิดขึ้นในสังคมได้ ซึ่งการพิจารณาว่าภาษีควรมีโครงสร้างและรูปแบบใด จึงจะถือว่าเป็นภาษีอากรที่มีความเป็นธรรมนั้น ต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์ 2 หลักเกณฑ์¹⁵ ดังนี้

หลักความเป็นธรรมสัมบูรณ์ (The Principle of Absolute Equity) กล่าวคือ ระบบภาษีอากรที่เป็นธรรม จะต้องเป็นระบบภาษีอากรที่ผู้เสียภาษีทุกคนต้องเสียภาษีอากรคนละเท่า ๆ กัน

หลักความเป็นธรรมสัมพัทธ์ (The Principle of Relative Equity) กล่าวคือ พิจารณาตามหลักความสามารถในการเสียภาษี (Ability to pay) และหลักผลประโยชน์ (The Benefit Principle)

2.2.2.1. หลักความสามารถในการเสียภาษี (Ability to pay)

หลักความสามารถจะพิจารณาความเป็นธรรม โดยจำแนกได้ 2 กรณี¹⁶ ดังนี้

1.ความเป็นธรรมในแนวนอน (Horizontal Equity) คือ คนที่มีฐานะเท่าเทียมกันจะได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน กล่าวคือ บุคคลที่มีสถานะ สภาพแวดล้อม หรืออยู่ภายใต้พฤติกรรมเดียวกัน จะต้องเสียภาษีเท่าเทียมกัน

2.ความเป็นธรรมในแนวตั้ง (Vertical Equity) คือ คนที่มีฐานะไม่เท่าเทียมกัน ควรจะได้รับการปฏิบัติที่แตกต่างกัน กล่าวคือ บุคคลที่มีสถานะ สภาพแวดล้อม หรืออยู่ภายใต้พฤติกรรมต่างกัน จะต้องเสียภาษีต่างกัน

¹⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 38.

¹⁵ รังสรรค์ ชนะพรพันธุ์, ทฤษฎีการภาษีอากร (พระนคร : สำนักพิมพ์เคล็ดไทย, 2516), หน้า 41-43.

¹⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 43-44.

2.2.2.2. หลักผลประโยชน์ (The Benefit Principle)

หลักผลประโยชน์ คือ พิจารณาจากการได้รับผลประโยชน์จากการบริโภคสินค้าและบริการที่ผลิตโดยรัฐบาล จะต้องจ่ายค่าสินค้าและบริการในรูปภาษีอากร ซึ่งผู้ที่ได้ประโยชน์จากการบริโภคสินค้าและบริการที่ผลิตโดยรัฐมาก ก็ต้องจ่ายมากกว่าผู้ที่ได้ประโยชน์น้อย¹⁷ ตัวอย่างเช่น การที่กลุ่มบุคคลที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวขับขึ้นบนถนนสาธารณะที่รัฐเป็นคนสร้างนั้น กลุ่มบุคคลที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวต้องเสียภาษีมากกว่ากลุ่มบุคคลที่ไม่ได้ใช้รถยนต์ส่วนตัวขับขึ้นบนถนนสาธารณะ เพราะถือว่ากลุ่มบุคคลที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวขับขึ้นบนถนนสาธารณะได้ประโยชน์พิเศษมากกว่ากลุ่มบุคคลที่ไม่ได้ใช้รถยนต์ส่วนตัว

2.2.3 หลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจ (Neutrality)

หลักภาษีอากรที่ดีควรมีโครงสร้างที่เป็นกลาง กล่าวคือ จะต้องพยายามไม่เก็บภาษีมีผลกระทบต่อการทำงานของกลไกตลาดหรือมีผลกระทบต่อเพียงเล็กน้อย¹⁸ ฉะนั้นหลักภาษีอากรที่ดีควรเป็นภาษีอากรที่ไม่มีผลกระทบต่อต้นทุนและประโยชน์ที่ได้ในการตัดสินใจทางเศรษฐกิจ ตัวอย่างเช่น รัฐบาลเก็บภาษีจากสินค้าโดยทั่วไปไม่มีการยกเว้น การเก็บภาษีในลักษณะนี้จะไม่ผลกระทบต่อการทำงานของผู้บริโภค หรือกระทบแต่ก็เพียงเล็กน้อย ถือว่ามีความเป็นกลาง แต่ในทางตรงกันข้ามหากรัฐเก็บภาษีกับสินค้าประเภทใดประเภทหนึ่งโดยเฉพาะ การเก็บภาษีในลักษณะนี้จะมีผลกระทบต่อตัดสินใจของผู้บริโภค ถือว่าไม่เป็นกลาง

อย่างไรก็ตามกรณีเป็นสินค้าและบริการที่เป็นโทษ เช่น บุหรี่, สุรา, อาบอบนวด ฯลฯ อาจใช้ความไม่เป็นกลางของภาษีเป็นเครื่องมือจำกัดการบริโภคได้¹⁹

¹⁷ รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, ทฤษฎีการภาษีอากร (อ้างแล้ว), หน้า 44.

¹⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 44.

¹⁹ ดุลยลักษณ์ ตราชูธรรม, หลักกฎหมายภาษีอากร (อ้างแล้ว), หน้า 6-7.

2.2.4 หลักความแน่นอน (Certainty)

หลักภาษีอากรที่ดี จะต้องมึลักษณะที่แน่นอนและต้องไม่เปลี่ยนแปลงนโยบายบ่อย กล่าวคือ ถ้าหากประเทศใดที่จะเก็บภาษีอันเป็นการทำให้ภาระภาษีตกแก่นักธุรกิจข้ามชาติหรือผู้ประกอบการธุรกิจดังกล่าว ก็ต้องมีการกำหนดที่แน่นอน²⁰ เพื่อเป็นที่ชัดเจนและให้ความมั่นใจกับนักธุรกิจข้ามชาติหรือผู้ประกอบการธุรกิจ เพราะหากนโยบายเปลี่ยนแปลงบ่อย ไม่แน่นอน อาจทำให้เกิดความไม่เชื่อมั่นกับนักลงทุนหรือเอกชนก็ได้ นอกจากนี้ตัวบทกฎหมายที่ใช้เป็นหลักในการจัดเก็บภาษี ก็ต้องมีความชัดเจน ไม่กำกวม ด้วย

2.3 การตีความกฎหมายภาษีอากร

การตีความกฎหมาย เป็นสิ่งหนึ่งที่มีความสำคัญสำหรับนักกฎหมาย ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว หากกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีความชัดเจนและชัดเจนในตัวเองอยู่แล้ว การนำกฎหมายดังกล่าวไปใช้ย่อมไม่เกิดปัญหาแต่อย่างใด แต่หากตัวบทกฎหมายดังกล่าวเคลือบคลุม ไม่ชัดเจน หรือมีกรณีสงสัยว่า บทกฎหมายนั้นมีความหมายอย่างไร โดยในบางกรณีอาจเกิดปัญหาข้อโต้แย้งกันจนหาข้อยุติไม่ได้ การตีความกฎหมายจึงเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่จะมาช่วยแก้ไขปัญหานี้ได้²¹

ฉะนั้นการตีความกฎหมายจึงหมายถึง การค้นหาหรืออธิบายความหมายของถ้อยคำที่ปรากฏในตัวบทกฎหมายที่มีปัญหาสงสัย หรือที่มีความหมายไม่ชัดเจน เพื่อกำหนดความหมายอันแท้จริงของถ้อยคำหรือข้อความนั้น ๆ²² โดยเครื่องมือที่จะมาช่วยในการตีความกฎหมายที่มีถ้อยคำหรือข้อความในบทกฎหมายที่ไม่ชัดเจนหรือเป็นที่สงสัย ตัวอย่างเช่น พระราชปรรณ, หมายเหตุท้ายกฎหมาย, ประวัติศาสตร์กฎหมาย, คำนิยามศัพท์, หลักกฎหมายทั่วไป, หรือกฎหมายเก่า ฯลฯ

ในบางกรณีศาลก็มีการใช้พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานมาเป็นเครื่องมือในการช่วยตีความกฎหมายได้ด้วย จะเห็นได้จากบางคำพิพากษาที่ผู้พิพากษานำความหมายในพจนานุกรมมาปรับวินิจฉัยด้วย แต่อย่างไรก็ตามในบางกรณีคำศัพท์กฎหมายซึ่งเป็นคำศัพท์ทางวิชาการโดยเฉพาะ ก็อาจไม่สามารถนำความหมายในพจนานุกรมมาช่วยในการตีความได้ ต้องพิจารณาเป็นแต่ละกรณีไป²³

²⁰ ดุลยลักษณ์ ตราธรรม, หลักกฎหมายภาษีอากร (อ้างแล้ว), หน้า 6.

²¹ สุเมธ จานประดับ, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการตีความกฎหมาย(กรุงเทพฯ: บริษัท แอคทีฟ พรินท์ จำกัด, 2560), หน้า 1-6.

²² เรื่องเดียวกัน, หน้า 20.

²³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 44-50.

ในการตีความกฎหมายของประเทศไทยนั้น เนื่องจากประเทศไทยแบ่งแยกประเภทของกฎหมายได้ 2 วิธี คือ แบ่งแยกตามลักษณะแห่งการใช้กฎหมาย (กฎหมายสารบัญญัติและวิธีบัญญัติ) กับอีกวิธี คือ แบ่งแยกตามความสัมพันธ์แห่งคู่กรณี (กฎหมายเอกชน, กฎหมายมหาชน และกฎหมายระหว่างประเทศ) ซึ่งการแบ่งแยกตามความสัมพันธ์แห่งคู่กรณี ก็แบ่งประเภทของกฎหมายแยกออกไปอีกเช่นกัน เช่น กฎหมายเอกชน ก็แยกออกเป็นประเภทย่อย ๆ เป็นกฎหมายแพ่งและกฎหมายพาณิชย์ เป็นต้น²⁴

ในส่วนของกฎหมายภาษีอากรนั้น ด้วยเหตุที่การเก็บภาษี เป็นการที่รัฐจำกัดสิทธิในการใช้ทรัพย์สินของประชาชน จึงต้องมีการตราเป็นกฎหมายออกมารองรับ โดยตราออกมาในรูปแบบของพระราชบัญญัติ ดังนั้นสิทธิในทรัพย์สินของประชาชนจึงควรจะต้องได้รับความคุ้มครองและหากรัฐจะจำกัดสิทธิของประชาชน ย่อมต้องออกเป็นกฎหมาย ซึ่งในรัฐธรรมนูญกำหนดไว้ว่าบุคคลมีหน้าที่เสียภาษีตามที่กฎหมายบัญญัติ ฉะนั้นต้องมีกฎหมายกำหนดให้เสียภาษีก่อน ถึงจะต้องเสียภาษี

ด้วยเหตุผลข้างต้นในการตีความของกฎหมายภาษีอากรนั้น หากตัวบทกฎหมายได้บัญญัติให้จัดเก็บภาษีไว้ชัดเจนแล้ว ย่อมต้องถูกจัดเก็บภาษี แต่ในกรณีที่หากบทกฎหมายบางอย่างซึ่งกำหนดให้จัดเก็บภาษีมีความไม่ชัดเจน หรือคลุมเครือ ทำให้ในบางครั้งเกิดข้อสงสัยในการจัดเก็บภาษี ฉะนั้นในการตีความของกฎหมายภาษีอากร ควรจะต้องตีความในทางที่เป็นคุณหรือเป็นประโยชน์แก่ผู้เสียภาษี จะตีความโดยขยายความให้เป็นผลร้ายไม่ได้ กล่าวคือ จะต้องตีความโดยเคร่งครัด²⁵

อย่างไรก็ตามแม้การตีความกฎหมายภาษีอากรจะต้องตีความโดยเคร่งครัด กล่าวคือ จะต้องตีความในทางที่เป็นคุณหรือเป็นประโยชน์แก่ผู้เสียภาษี จะตีความโดยขยายความให้เป็นผลร้ายไม่ได้ แต่การตีความดังกล่าวจะต้องไม่ตีความเป็นไปในแนวทางที่ผิดปกติหรือแปลกประหลาด²⁶ อีกทั้ง ยังต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของฝ่ายนิติบัญญัติ เพราะว่าการที่รัฐจะจัดเก็บภาษีก็น่าจะต่อเมื่อได้รับความยินยอมจากประชาชนหรือจากผู้แทนของประชาชน ซึ่งฝ่ายนิติบัญญัติเป็นผู้แทนของประชาชนในการออกกฎหมาย ฉะนั้นแม้ว่ารัฐจะมีอำนาจในการจัดเก็บภาษี แต่การจัดเก็บภาษีดังกล่าวรัฐจะต้องอาศัยหลักความยินยอมจากประชาชน ส่งผลให้การตีความกฎหมายภาษีอากรก็ต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของฝ่ายนิติบัญญัติซึ่งเป็นผู้แทนของประชาชนเช่นกัน²⁷

²⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 66.

²⁵ สุเมธ งานประดับ, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการตีความกฎหมาย, อ่างแล้ว , หน้า 79-80.

²⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 81.

²⁷ เรื่องเดียวกัน

ดังนั้น จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่าในการตีความของกฎหมายภาษี จะต้องตีความโดยเคร่งครัด กล่าวคือ จะต้องตีความในทางที่เป็นคุณหรือเป็นประโยชน์แก่ผู้เสียภาษี จะตีความโดยขยายความให้เป็นผลร้ายไม่ได้ แต่การตีความดังกล่าวจะตีความเป็นไปในแนวทางที่ผิดแปลกไม่ได้และต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของฝ่ายนิติบัญญัติในการที่ออกกฎหมายภาษีนี้นั้นมาเพื่อจัดเก็บภาษีกับประชาชน

2.4 ความรู้พื้นฐานของภาษี

2.4.1 กฎหมายภาษีศุลกากร

ก่อนที่จะมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 อย่างในปัจจุบันนี้ ประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีศุลกากรตั้งแต่สมัยอดีตกาลแล้ว เช่น ในสมัยสุโขทัย มีการจัดเก็บจากการนำสัตว์ สิ่งของมาจำหน่าย ซึ่งเรียกว่า “จกอบ” หรือสมัยรัตนโกสินทร์ที่แต่เดิมใช้ระบบเจ้าภาษีอากรเก็บภาษี แต่ต่อมาเปลี่ยนมาเป็นการจัดเก็บภาษีสินค้าขาเข้า เป็นต้น จนมาถึงในยุคของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ตราพระราชบัญญัติยกฐานะกรมพระคลังมหาสมบัติเป็นกระทรวง โดยมีการแบ่งหน่วยงานออกเป็น 13 กรม ซึ่งมีกรมที่มีหน้าที่เก็บภาษีอยู่จำนวน 5 กรม ได้แก่ กรมส่วย, กรมสรรพากร, กรมสรรพภาษี, กรมอากรที่ดิน และกรมศุลกากร²⁸

จนเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2469 ประเทศไทยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 มีผลบังคับใช้ โดยพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นการร่างที่นำแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษมาใช้เป็นหลัก และเป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อกำกับดูแลในเรื่องของการจัดเก็บภาษีขาเข้าและขาออก ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาก็มีการพัฒนากฎหมายศุลกากรอยู่หลายครั้ง ล่าสุด ประเทศไทยประกาศใช้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 13 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นไป

²⁸ นิศยา เกียรติปานอกกุล. สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรภายใต้เขตการค้าเสรี : กรณีศึกษา การกำหนดราคารถยนต์นำเข้า, เอกสารศึกษาปริญญาโทสาขาสถาปัตยกรรมมหาบัณฑิต, สาขาวิชากฎหมายการเงินและภาษีอากร ภาควิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554. หน้า 6 – 7.

2.4.1.1 หลักการและแนวคิดของภาษีศุลกากร

เมื่อเราพิจารณาจากมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 ได้กำหนดความหมายของอากร “อากร หมายความว่า อากรศุลกากรที่จัดเก็บกับของที่นำเข้ามาในหรือส่งออกนอกราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้และกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรหรือกฎหมายอื่นที่กำหนดให้เป็นอากรศุลกากร” จะเห็นได้ว่ากฎหมายว่าด้วยศุลกากรเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจกับรัฐในการจัดเก็บภาษีขาเข้าและขาออก

หลักการเก็บภาษีศุลกากร คือ ผู้บริโภคเป็นผู้จ่าย (User pay principle) กล่าวคือ บุคคลใดเป็นผู้บริโภค (นำเข้าสินค้าหรือส่งออกสินค้า) บุคคลดังกล่าวมีหน้าที่จะต้องเสียภาษีศุลกากร ซึ่งกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่ากฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายที่พิจารณา ณ ตอนที่มีการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งออกสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักรเท่านั้น โดยไม่สนใจว่าผู้บริโภคจะนำสินค้าไปใช้หรือขายต่อ ทั้งนี้ การนำเข้าที่จะต้องเสียอากรขาเข้านั้น จะต้องมีการบริโภคในประเทศด้วย ถ้าไม่มีการบริโภคภายในประเทศ เช่น การนำเข้าเพื่อส่งกลับไปอีกประเทศ (Re-export) หรือการผ่านแดน - ถ่ายลำ (เช่น การที่สินค้าส่งออกจากประเทศ A ซึ่งมีจุดหมายสุดท้าย คือ ประเทศ C แต่การที่สินค้าจะไปถึงประเทศ C ได้ จะต้องมีการเปลี่ยนเรือส่งสินค้าที่ประเทศไทย กรณีเช่นนี้แม้จะมีการนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศไทย แต่เป็นการนำเข้าเพื่อถ่ายลำไม่ต้องถูกเก็บอากรขาเข้า)

หลักการทั่วไปของภาษีศุลกากร²⁹ มีดังนี้

1.กฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายที่เก็บภาษีเมื่อมีการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งออกสินค้าไปนอกราชอาณาจักร และเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับตัวสินค้าเป็นสำคัญ กล่าวคือ จะพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพที่ตัวสินค้ามีการนำเข้าหรือส่งออกกันอย่างแท้จริง ฉะนั้นแม้มีการธุรกรรมซื้อขายสินค้ากันสมบูรณ์แล้ว หากในลักษณะทางกายภาพยังไม่มีมีการนำเข้าตัวสินค้าหรือส่งออกตัวสินค้า ก็ยังไม่ถูกเก็บภาษีศุลกากร

2.ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร หรือการผ่านแดน/ถ่ายลำ จะต้องผ่านศุลกากรเสมอ ซึ่งเรียกว่า “การผ่านพิธีการศุลกากร” กล่าวคือ เมื่อเราพิจารณาในมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 “มาตรา 51 ก่อนที่จะนำของใดไปจากอารักขาของศุลกากรหรือก่อนที่จะส่งของใดออกไป นอกราชอาณาจักร ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการศุลกากร กับต้องยื่นใบขนสินค้าโดยถูกต้องและเสียอากรจนครบถ้วนหรือวางประกันไว้” จะเห็นได้ว่าการจะนำเข้าสินค้าหรือส่งออกสินค้า จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการผ่านพิธีการศุลกากรก็เป็นหนึ่งในขั้นตอนตามกฎหมายที่ผู้ที่จะนำเข้ามาสินค้าหรือ

²⁹ นิสิตคณะนิติศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สาขากฎหมายการเงินและภาษีอากร (FAT12), ถอดเทปคำบรรยายวิชาภาษีศุลกากรและการค้าโลก บรรยายโดย อ.กฤติกา ปันประเสริฐ (ครั้งที่ 1) (กรุงเทพฯ : 2565).

ส่งออกสินค้าต้องปฏิบัติตาม หากนำเข้าสินค้าหรือส่งออกสินค้าโดยไม่ผ่านพิธีการศุลกากร จะถือว่าสินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือสินค้าที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เป็นสินค้าที่ผิดกฎหมาย ซึ่งมีโทษตามกฎหมายตามมาตรา 242 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560

3.สินค้าใดก็ตามที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร จะต้องเสียภาษีศุลกากรเสมอ เว้นแต่จะมีกฎหมายกำหนดให้ไม่ต้องเสียภาษี ซึ่งปัจจุบันพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 ภาค 4 กำหนดสินค้าที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีอยู่ทั้งหมด 19 ชนิด เช่น สินค้าที่มีประกาศกระทรวงการคลังยกเว้นอากร (เช่น ในช่วงที่มีการระบาดของเชื้อไวรัส Covid – 19 ทำให้มีการขาดแคลนหน้ากากอนามัย รัฐจึงออกประกาศกระทรวงให้สินค้าประเภทหน้ากากอนามัย หรือวัสดุที่นำมาผลิตหน้ากากอนามัยได้รับการยกเว้นอากร หรือในช่วงที่เกิดวิกฤตน้ำท่วม อธิบดีอาศัยอำนาจตามมาตรา 128 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 ยกเว้นอากรให้แก่สินค้าทุกชนิดที่นำเข้ามาเพื่อบริจาคแก่ผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมได้ เป็นต้น) , การได้รับการยกเว้นตามกฎหมายอื่น (เช่น พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมฯ, พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนฯ เป็นต้น)

4.เมื่อกฎหมายศุลกากรพิจารณาถึงตัวสินค้าและการนำเข้าสำเร็จเป็นสำคัญ ตราบดที่ขังเสียภาษีไม่ครบถ้วน ผู้ที่นำเข้าสินค้าก็ยังคงต้องเสียภาษีให้ครบถ้วน กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เมื่อนำเข้าสำเร็จแล้ว ผู้นำเข้ามีความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีจนกว่าจะเสียภาษีถูกต้องครบถ้วน

5.กฎหมายศุลกากร เป็นกฎหมายที่กำหนดลักษณะของการกระทำไว้ว่ากระทำในลักษณะใดถือเป็นความผิด (Mala Prohibita) กล่าวคือ การกระทำนั้นไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่เป็นการกระทำที่สังคมควรควรลงโทษ ควรเอาผิดแก่ผู้กระทำสังคมจึงจำเป็นต้องตรากฎหมายขึ้นเพื่อเอาผิดต่อการกระทำนั้น³⁰ ตัวอย่างเช่น เรือเบาลอยตัวขึ้น นายเรือไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าการขนสินค้าขึ้นโดยชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ ก็ถือเป็นความผิดตามมาตรา 218 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 เช่นกัน

6.กฎหมายศุลกากร เป็นกฎหมายมหาชนทางเศรษฐกิจ ฉะนั้นจึงต้องนำทฤษฎีกฎหมายมหาชนมาใช้ กล่าวคือ เป็นกฎหมายที่สร้างความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับฝ่ายหนึ่งที่เป็นรัฐและอีกฝ่ายหนึ่งเป็นเอกชน ตัวอย่างเช่น บริษัท A ซื้อโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในราคา 1 ล้านบาท โดยวิธีส่งไฟล์มาทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) ในกรณีเช่นนี้เมื่อเราไปพิจารณาพิกัดอัตราภาษีศุลกากรจะพบว่าไม่รู้ว่าจะเก็บในอัตราเท่าใด (ไม่มีพิกัด) เป็นกรณีที่ไม่สามารถเก็บภาษีจากบริษัท A ได้ เพราะการที่จะจัดเก็บภาษีได้ต้องมีกฎหมายให้อำนาจ ซึ่งในกรณีนี้ไม่มีพิกัดอัตราที่กำหนดไว้ ก็ไม่สามารถระบุได้ว่าจะเก็บในอัตราเท่าใด

³⁰ โภเมศ ขวัญเมือง, พระครูธรรมธรสุภาพร ปภสสโร, พระครูปลัดอดุล ปริบุญโญ, “การแบ่งประเภทของความผิดอาญา,” วารสาร มจร. สังคมศาสตร์ปริทรรศน์, ปีที่ 10 ฉบับที่ 2 (เมษายน - มิถุนายน 2564)

7.กฎหมายศุลกากร เป็นกฎหมายที่เป็นคุณให้กับฝ่ายรัฐมากกว่า เนื่องจากภาษีเป็นรายได้อย่างหนึ่งของรัฐ ซึ่งรัฐจะนำรายได้ดังกล่าวมาเพื่อประโยชน์สาธารณะ ฉะนั้นในตัวกฎหมายส่วนใหญ่จะกำหนดให้เป็นคุณกับฝ่ายรัฐมากกว่าฝ่ายเอกชน ตัวอย่างเช่น อายุความที่รัฐจะเรียกหนี้จากเอกชน มีกำหนด 10 ปี แต่ในกรณีของอายุความของฝ่ายเอกชนที่เรียกคืนเงินภาษีที่จ่ายไว้เกินนั้น จะมีกำหนดเพียง 3 ปี เป็นต้น

8.ด้วยเหตุที่ภาษีศุลกากร เป็นรายได้อย่างหนึ่งของรัฐ ซึ่งจะนำเงินดังกล่าวมาใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะ ฉะนั้นในตัวกฎหมายก็จะมีการบัญญัติในทำนองที่เรียกเงินเข้ารัฐให้ได้มากที่สุด ตัวอย่างเช่น คำนิยามของ “ผู้นำของเข้า” กฎหมายให้หมายรวมถึงเจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้มีส่วนได้เสียในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักรจนถึงเวลาที่พนักงานศุลกากรได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากอารักขาของพนักงานศุลกากร จะเห็นได้ว่ากฎหมายบัญญัติค่อนข้างกว้าง เนื่องจากหากไม่สามารถเรียกเก็บจากเจ้าของได้ ก็ยังสามารถเรียกเก็บจากบุคคลอื่นที่กฎหมายกำหนดได้ เป็นต้น

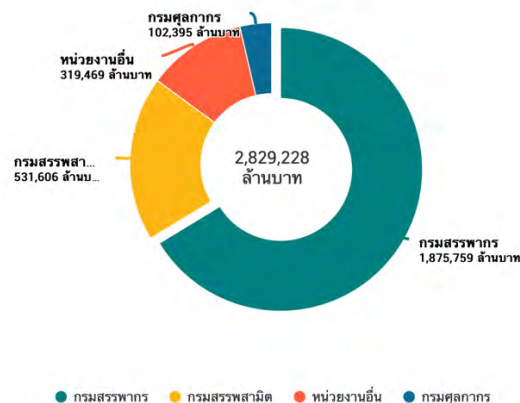
9.กฎหมายศุลกากรบางครั้งก็มีการเชื่อมโยงกับกฎหมายอื่นด้วย ตัวอย่างเช่น สินค้าบางประเภทจะนำเข้าได้อาจจะต้องมีการขออนุญาตหรือมีใบอนุญาตก่อนด้วยถึงจะนำเข้าได้ (เช่น ต้องได้รับมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) ก่อน ฯลฯ)

2.4.1.2 วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีศุลกากร

ในการจัดเก็บภาษีศุลกากรนั้น ก็มีวัตถุประสงค์อยู่หลายประการ โดยภาษีศุลกากรนั้นไม่จำเป็นต้องเพียงแต่จัดเก็บเพื่อเป็นรายได้ให้กับรัฐ แต่ในบางครั้งการจัดเก็บภาษีศุลกากรก็มีวัตถุประสงค์อย่างอื่นที่รัฐกระทำเพื่อประโยชน์ของคนในประเทศได้เช่นกัน กล่าวคือ ในบางกรณีรัฐอาจใช้ภาษีศุลกากรเป็นเครื่องมือในการจัดเก็บเพื่อตอบโต้ประเทศอื่นที่มีการอุดหนุนหรือการทุ่มตลาดได้ เพราะการอุดหนุนหรือการทุ่มตลาดจะมีผลทำให้ผู้ประกอบการภายในประเทศได้รับความเดือดร้อนเช่นกัน ฉะนั้นการจัดเก็บภาษีศุลกากรจึงมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

(1) เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่รัฐ

ผลรวมรายได้จัดเก็บของรัฐบาล (Gross) ในปี 2564



(รูปภาพที่ 1 : ผลรวมรายได้จัดเก็บของรัฐบาล (Gross) ในปี 2564)³¹

เหตุผลประการแรกและเป็นเหตุผลที่สำคัญ คือ การจัดเก็บเพื่อเป็นรายได้ให้กับรัฐ โดยรายได้จากการจัดเก็บนั้น รัฐก็จะนำไปใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะ เช่น พัฒนาสาธารณูปโภคของประชาชน, บำรุงสถานที่ที่ประชาชนใช้ร่วมกัน หรือแม้กระทั่งสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ฉะนั้นการจัดเก็บภาษีศุลกากรก็มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นรายได้ให้กับรัฐอย่างหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากผลรวมรายได้จัดเก็บของรัฐบาล (Gross) ในปี 2564 จะเห็นได้ว่ารายได้ของภาษีศุลกากรที่จัดเก็บโดยกรมศุลกากรนั้น เมื่อเทียบกับภาษีประเภทอื่น ภาษีศุลกากรมีผลรวมรายได้ต่ำสุด เนื่องจากปัจจุบันในหลายประเทศมีนโยบายทางการค้าเสรี (Free Trade Policy) คือ นโยบายที่ให้รัฐบาลประเทศที่ทำการค้าระหว่างประเทศกันต้องไม่สร้างอุปสรรคในการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการระหว่างประเทศ โดยจะไม่มีมาตรการกีดกันทางการค้าในลักษณะต่าง ๆ เช่น การห้ามนำเข้า การจำกัดปริมาณ หรือภาษี เป็นต้น ฉะนั้น นานาประเทศต่างมีความพยายามที่จะลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศให้ได้น้อยที่สุด ซึ่งภาษีก็เป็นหนึ่งในอุปสรรคทางการค้าสำหรับผู้ที่ทำการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น จึงทำให้หลาย ๆ ประเทศเริ่มที่จะทำอนุสัญญาระหว่างกัน มีการแลกเปลี่ยนการลดภาษีหรือยกเว้นบางสินค้า

³¹ สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล, ภาษีไปไหน? [ออนไลน์], 31 ธันวาคม 2564 , อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://govspending.data.go.th/dashboard/5>

ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้รายได้จากการจัดเก็บภาษีศุลกากรจึงมีผลรวมรายได้ที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับภาษีประเภทอื่น

(2) เพื่อคุ้มกันอุตสาหกรรมภายใน

ในบางประเทศมีการทุ่มตลาดหรืออุดหนุน ซึ่งการทุ่มตลาดและการอุดหนุนมีลักษณะใกล้เคียงกัน เพราะเมื่อเกิดการทุ่มตลาด หรือการอุดหนุนสินค้าที่ส่งออกจากประเทศผู้ส่งออกจะมีราคาต่ำกว่าความเป็นจริง เพราะมีตัวช่วยให้ราคาต่ำกว่าความเป็นจริง เช่น สินค้าควรจะราคา 100 บาท แต่ผู้ส่งออกส่งออกไปในราคาเพียง 80 บาท กรณีดังกล่าวเป็นการทุ่มตลาด หรือ อุดหนุน เนื่องจากการส่งออกสินค้าในราคาที่ต่ำกว่าความเป็นจริง ส่วนจะต่ำกว่าทุนหรือไม่ทราบ

สิ่งที่ต่างกันระหว่างการทุ่มตลาดและการอุดหนุน คือ การทุ่มตลาดจะกระทำโดยเอกชน ส่วนการอุดหนุนจะกระทำโดยรัฐ กล่าวคือ เป็นการที่รัฐไปช่วยเอกชนให้สามารถขายสินค้าได้ในราคาที่ต่ำ เช่น BOI กำหนดว่า หากมีการประกอบธุรกิจในโซนที่กำหนดจะลดภาษีหรือค่าสาธารณูปโภคให้ เช่น การที่รัฐบาลรับซื้อข้าวจากชาวนาในราคาที่สูงกว่าราคาตลาดโลก และเอาไปขายในราคาที่ต่ำกว่าตลาดโลก ซึ่งเรียกได้ จำนำข้าว หรือ ประกันราคาข้าวเช่น ประมวลรัษฎากร มาตรา 19 กำหนดว่า ถ้ามีการเอาวัตถุดิบเข้ามาผลิตในไทยจะต้องเสียภาษี แต่ถ้าพิสูจน์ได้ว่าเอาสินค้าที่ผลิตจากวัตถุดิบนั้นส่งไปขายที่ต่างประเทศก็จะได้รับการคืนภาษี เช่น โครงการไทยเที่ยวไทยที่กำหนดว่าถ้าคนไทยเที่ยวไทยในช่วงเวลานี้สามารถเอาใบเสร็จมาหักภาษีได้ ซึ่งเป็นการที่รัฐออกมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว

การทุ่มตลาดและการอุดหนุนไม่ใช่การกระทำที่ต้องห้ามภายใต้กรอบของ WTO เพียงแต่เมื่อประเทศผู้ส่งออกใช้มาตรการทุ่มตลาด หรือมาตรการอุดหนุนแล้ว ประเทศผู้นำเข้าพิสูจน์ได้ว่าตนเองได้รับความเสียหาย ประเทศผู้นำเข้ามีสิทธิเปิดการไต่สวน แล้วใช้มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาดและมาตรการตอบโต้การอุดหนุนได้ การใช้มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด ประเทศผู้นำเข้าสามารถตอบโต้ได้เฉพาะสินค้าที่ทำการทุ่มตลาด หรือ สินค้าที่ทำการอุดหนุนเท่านั้น จะตอบโต้สินค้าที่มาจากประเทศอื่นที่ไม่ได้มีการทุ่มตลาด หรือ การอุดหนุนไม่ได้ กล่าวคือ สามารถเลือกปฏิบัติได้ ซึ่งเป็นการยกเว้นหลัก MFN ที่กำหนดให้สินค้าชนิดเดียวกันต้องได้รับการปฏิบัติเช่นเดียวกัน เช่น ประเทศไทยมีสินค้าชนิด ก ส่งเข้ามาจากประเทศ A , B , C , D , E , F ปรากฏข้อเท็จจริงว่า A , D ทุ่มตลาด แต่ B , C , E , F ไม่ทุ่ม หากประเทศไทยเปิดการไต่สวนแล้วพบว่ามี การทุ่มตลาด ผลคือ ประเทศไทยสามารถเก็บอากรตอบโต้การทุ่มตลาดได้เฉพาะ A , D เท่านั้น จะเก็บอากรตอบโต้การทุ่มตลาดจาก B , C , E , F ไม่ได้ แม้ว่าจะเป็นสินค้าชนิดเดียวกัน

การที่ต้องกำหนดเช่นนี้เพราะการใช้มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาดหรือการใช้มาตรการตอบโต้การอุดหนุน เป็นการตอบโต้ต่อการปฏิบัติทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Unfair Trade Practice) เพราะการทุ่มตลาด หรือการอุดหนุนเป็นการทำการค้าที่ไม่ได้อยู่บนพื้นฐานการแข่งขันที่เท่ากัน กล่าวคือ เป็นการทำให้สินค้าของประเทศผู้ส่งออกมีราคาถูกกว่าความเป็นจริง เมื่อการทุ่มตลาด และ การอุดหนุนเป็นการปฏิบัติทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม ดังนั้น ประเทศผู้ตอบโต้จึงไม่ควรมิตันทุนในการตอบโต้ (Cost Imposing mechanism) เพราะประเทศผู้ตอบโต้ไม่ได้ทำอะไรผิด หากกลไกของ WTO กำหนดให้การตอบโต้ต้องไม่เลือกปฏิบัติ กล่าวคือ ต้องใช้มาตรการตอบโต้กับประเทศทุกประเทศ ย่อมทำให้ผู้บริโภครของประเทศผู้นำเข้าได้รับผลกระทบ เพราะผู้บริโภคต้องซื้อสินค้าในราคาที่สูงขึ้นจากทุกประเทศ แต่ถ้าเลือกได้ว่าจะสามารถตอบโต้การทุ่มตลาดและอุดหนุนเฉพาะกับประเทศที่มีการทุ่มตลาดหรืออุดหนุน กรณีเช่นนี้ย่อมมีสินค้าชนิดเดียวกันตัวอื่นที่ไม่ถูกตอบโต้ที่ผู้บริโภคสามารถเลือกได้ ดังนั้น การตอบโต้การทุ่มตลาด หรือ การตอบโต้การอุดหนุนประเทศผู้นำเข้าจึงไม่ต้องยับยั้งชั่งใจในการใช้มาตรการดังกล่าว เพราะตอบโต้แล้วยังมีสินค้าชนิดเดียวกันที่ไม่ได้ถูกตอบโต้เป็นตัวเลือกให้กับผู้บริโภคอยู่ เช่น ประเทศไทยนำเข้าสินค้า ก เข้ามาเพราะมีความต้องการภายในประเทศ หาก GATT กำหนดให้การเก็บอากรตอบโต้การทุ่มตลาดต้อง MFN คนที่รับภาระจริง ๆ ก็คือประเทศไทย เพราะคนในประเทศจะต้องซื้อสินค้าในราคาที่สูงขึ้นกว่าเดิมจากทุกประเทศ แต่ถ้าการใช้มาตรการตอบโต้สามารถใช้ได้เฉพาะกับ Dumping product เพราะการทุ่มตลาดเป็น Unfair trade practice สินค้าที่จะถูกเก็บอากรตอบโต้ก็จะมีเฉพาะสินค้า ก ที่มาจาก A , D เท่านั้น โดยที่ประเทศ B , C , E , F ยังคงมีราคาสินค้าเท่าเดิม ดังนั้นก็จะไม่เกิดต้นทุนกับผู้ตอบโต้ เพราะคนในประเทศไทยยังคงมีสิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้า ก ในราคาเดิมจากประเทศ B , C , E , F ได้ การเก็บอากรตอบโต้แบบเลือกปฏิบัติ จึงสามารถกระทำได้แม้จะเป็นสินค้าชนิดเดียวกัน

ดังนั้น การทุ่มตลาดหรือการอุดหนุนในบางครั้งมันส่งผลต่อกระทบต่ออุตสาหกรรมภายใน เครื่องมืออย่างหนึ่งที่รัฐสามารถใช้ตอบโต้การกระทำดังกล่าวได้ คือ การเก็บอากรตอบโต้ ฉะนั้นในกรณีนี้การเก็บภาษีศุลกากรในบางครั้งอาจมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในได้เช่นกัน

(3) เพื่อควบคุมหรือส่งเสริมการบริโภค

ในบางสินค้าหากรัฐมองว่าการให้ประชาชนบริโภคสินค้าดังกล่าวแล้ว อาจเกิดปัญหาตามมาภายหลัง เช่น บุหรี่ที่หากให้ประชาชนบริโภคในปริมาณที่มาก อาจเกิดการเจ็บป่วยได้ ในกรณีเช่นนี้รัฐก็ต้องจัดให้มีสวัสดิการรักษาสำหรั้งประชาชน ซึ่งก็ต้องมีค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษา ในส่วนนี้รัฐอาจใช้ภาษีศุลกากรเป็นเครื่องมือในการควบคุมการบริโภคของประชาชนได้ เช่น จากตัวอย่างรัฐอาจเก็บอากรขาเข้าจากการนำเข้า บุหรี่ เพื่อเป็นการควบคุมการบริโภคบุหรี่ของประชาชนได้ เพราะเมื่อเก็บภาษีอากรขาเข้า ผู้นำเข้าสามารถนำ ภาษีบวกเข้าไปเป็นต้นทุนได้ ทำให้ภาระภาษีตกแก่ผู้บริโภค (ผู้แบกรับภาษีที่แท้จริง คือ ผู้บริโภค) ในขณะที่เดียวกันการจัดเก็บภาษีศุลกากรก็อาจมีเพื่อส่งเสริมการบริโภคได้ ตัวอย่างเช่น รัฐมีนโยบายสนับสนุน ให้ประชาชนบริโภคสินค้าประเภทยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และเพื่อบรรเทา ราคาน้ำมันที่สูงขึ้น กรณีเช่นนี้รัฐอาจใช้มาตรการทางภาษีมาเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนนโยบายดังกล่าวได้ โดยอาจลดอากรขาเข้าหรือยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ส่งผลให้ผู้นำเข้าจะขายสินค้าในราคาที่ ถูกลงด้วย ประชาชนผู้บริโภคก็ได้บริโภคสินค้าในราคาที่ถูกลงเช่นกัน

2.4.1.3 หลักการจัดเก็บภาษีศุลกากร

ในการจัดเก็บภาษีศุลกากรนั้น กฎหมายก็มีการกำหนดไว้อยู่ในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 โดยการจัดเก็บภาษีศุลกากร มีดังนี้

(1) ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

จากพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 ได้กำหนดบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษีไว้อยู่ในมาตรา 13 กล่าวคือ การนำของเข้ามาในหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักรให้เรียกเก็บอากรจากผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของ ออกตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร ซึ่งเมื่อเราพิจารณาจากคำนิยามที่ ปรากฏอยู่ในมาตรา 4 ซึ่งก็ได้กำหนดนิยาม ดังนี้

1.“ผู้นำของเข้า ให้หมายความรวมถึง เจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้มีส่วนได้เสียในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักรจนถึงเวลาที่พนักงานศุลกากรได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจาก อารักขาของพนักงานศุลกากร”

2.“ผู้ส่งของออก ให้หมายความรวมถึง เจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้มีส่วนได้เสียในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาในอารักขาของพนักงานศุลกากรจนถึงเวลาที่ได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร”

(2) ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษี

ในส่วนของความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีนั้น กฎหมายศุลกากรกำหนดไว้อยู่ในมาตรา 13 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 โดยกำหนดว่า “ความรับผิดในอันจะต้องเสียอากรสำหรับของที่นำเข้ามาในหรือส่งออกนอกอาณาจักรเกิดขึ้นในเวลาที่น่าของเข้าสำเร็จหรือส่งออกสำเร็จตาม มาตรา 50” ซึ่งการนำเข้าหรือส่งออกจะสำเร็จเมื่อใด ก็ต้องพิจารณาตามมาตรา 50

เมื่อเราพิจารณาในมาตรา 50 กฎหมายกำหนดกรณีของการนำของเข้าและการส่งออกไว้ 4 กรณี ได้แก่ การนำของเข้าทางทะเล, การนำของเข้าทางบก, การนำของเข้าทางอากาศ และการนำของเข้าทางไปรษณีย์ ซึ่งการนำเข้าสำเร็จหรือส่งออกสำเร็จแต่ละกรณี จะมีความแตกต่างกัน เช่น การนำเข้าทางทะเล กฎหมายกำหนดให้ถือว่าเป็นอันสำเร็จเมื่อเรือที่นำของเข้ามานั้นได้เข้ามาในเขตท่าที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือหรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง เป็นต้น

(3) ฐานภาษี

ในส่วนของฐานภาษีของภาษีศุลกากรนั้น มี 2 กรณี คือ

1.กรณีเสียตามราคา (Ad Valorem Rate of Duty) จะใช้ราคาเป็นฐานภาษี + Freight + Insurance + ฯลฯ (มาตรา 17 กรณีขาเข้า) และใช้ราคา F.O.B เป็นฐานภาษี สำหรับขาออก โดยวิธีการประเมินราคาสินค้าเพื่อเก็บอากรขาเข้า จะต้องเป็นไปตาม GATT (เช่น ราคาซื้อขายของที่นำเข้า, ราคาหักทอน, ราคาย้อนกลับ ฯลฯ)

2.กรณีเสียภาษีตามสภาพ (Specific Rate of Duty) จะใช้ปริมาณ น้ำหนัก หรือหน่วยของสินค้า เช่น ชิ้นละ อันละ เป็นฐานภาษี

(4) อัตราภาษี

ในส่วนของอัตราภาษีศุลกากรนั้น จะขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า ซึ่งจะถูกกำหนดไว้ในพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 ทั้งนี้ อัตราอากรจะขึ้นอยู่กับแต่ละประเทศว่าจะจัดเก็บในอัตราเท่าใด เพราะบางประเทศก็ไม่เก็บภาษีศุลกากรกับสินค้าประเภทนั้นเลย ซึ่งการคำนวณอากรขาเข้า กฎหมายให้พิจารณาจากสภาพแห่งของ (ลักษณะทางกายภาพของของนั้น) ราคาของ และพิกัด/อัตราศุลกากร ในขณะที่เป็นอยู่ในเวลาที่น่าของเข้าสำเร็จ ประกอบกัน ในขณะที่เดียวกันการคำนวณอากรขาออก กฎหมายให้พิจารณาจากสภาพแห่งของ (ลักษณะทางกายภาพของของนั้น), ราคาของ และพิกัด/อัตราศุลกากร ในขณะที่เป็นอยู่ในเวลาที่พนักงานศุลกากรได้รับและออกเลขที่ใบขนสินค้าแล้ว

2.4.2 กฎหมายภาษีมูลค่าเพิ่ม

เดิมก่อนที่จะมาใช้ในการเก็บแบบภาษีมูลค่าเพิ่มนั้น ประเทศไทยมีการเก็บภาษีการค้า ซึ่งภาษีการค้าจะเป็นการเก็บทุกขั้นตอนของการขายสินค้า ทำให้ระบบภาษีการค้า เป็นระบบที่ล่าสมัย จึงต่างจากระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่มีการเก็บไม่ซ้ำซ้อนเหมือนกับภาษีการค้า กล่าวคือ ภาษีมูลค่าเพิ่มจะเป็นการเก็บภาษีในส่วนที่เพิ่มขึ้น (ส่วนที่เสียภาษีในครั้งก่อนจะไม่ถูกเก็บซ้ำ)

2.4.2.1 หลักการและแนวคิดของภาษีมูลค่าเพิ่ม

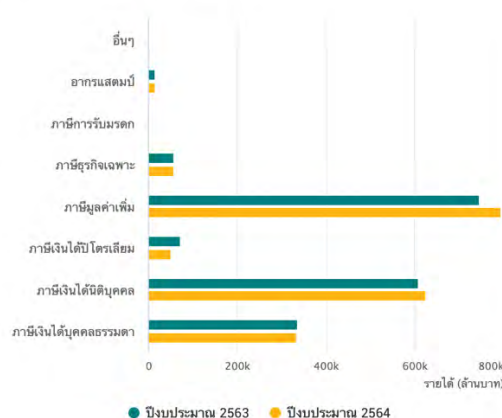
การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของประเทศไทยยึดหลักปลายทาง กล่าวคือ สินค้าไม่ว่าจะผลิตจากประเทศใดก็ตาม จะไม่นำมาพิจารณา แต่จะพิจารณาตรงที่ปลายทางมีการขายสินค้ากับผู้ซื้อหรือผู้บริโภคในประเทศไทย ตัวอย่างเช่น สินค้า A ถูกผลิตในประเทศญี่ปุ่น ต่อมามีการนำเข้าขายในประเทศไทย กรณีเช่นนี้ถือว่ามีการบริโภคภายในประเทศ ย่อมถูกจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ในทางกลับกันถ้าไม่มีการบริโภคภายในประเทศก็ไม่ถูกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นกัน จากตัวอย่างเดิมถ้าข้อเท็จจริงกลับกัน คือ มีการผลิตในประเทศไทย แต่ส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น กรณีเช่นนี้ก็ไม่ถูกจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

2.4.2.2 วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

ในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มนั้น ปัจจุบันมีเพียงวัตถุประสงค์เดียว คือ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่วิชาการ โดยหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม คือ กรมสรรพากร ซึ่งเมื่อพิจารณาจากผลรวมรายได้จัดเก็บของรัฐบาล (Gross) ในปี 2564 (ตามรูปภาพที่ 1) จะเห็นได้ว่ากรมสรรพากรมีผลเรียกเก็บรายได้จากภาษีเป็นอันดับหนึ่ง โดยมีรายได้ทั้งหมด 1,875,759 ล้านบาท จากรายได้ทั้งหมดที่รัฐเก็บได้ คือ 2,829,228 ล้านบาท คิดได้เป็นร้อยละ 63.30 และเมื่อพิจารณารายละเอียดรายได้ของกรมสรรพากร (ตามรูปภาพที่ 2) จะเห็นได้ว่าภาษีที่กรมสรรพากรจัดเก็บ ได้แก่ อากรแสตมป์, ภาษีการรับมรดก, ภาษีธุรกิจเฉพาะ, ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม, ภาษีเงินได้นิติบุคคล, ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา และภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่กรมสรรพากรมีผลเรียกเก็บเป็นอันดับหนึ่ง กล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่ถือเป็นรายได้หลักของรัฐ

ดังนั้นในกรณีของภาษีมูลค่าเพิ่ม วัตถุประสงค์หลักของภาษีดังกล่าว คือ เป็นรายได้ให้กับรัฐ

ผลการจัดเก็บรายได้ของกรมสรรพากร ในปี 2564 เทียบปี 2563



(รูปภาพที่ 2 : ผลการจัดเก็บรายได้ของกรมสรรพากร ในปี 2564 เทียบกับ ปี 2563)³²

2.4.2.3 หลักการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

ในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม จะถูกกำหนดไว้อยู่ในประมวลรัษฎากร หมวด 4 โดยการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม มีดังนี้

(1) ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

จากประมวลรัษฎากรได้กำหนดบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษีไว้อยู่ในมาตรา 82 กล่าวคือ บุคคลดังต่อไปนี้ ผู้ประกอบการและผู้นำเข้า ซึ่งเมื่อเราพิจารณาจากคำนิยามที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 77/1 ซึ่งก็ได้กำหนดนิยามดังนี้

1. “ผู้ประกอบการ หมายความว่า บุคคลซึ่งขายสินค้าหรือให้บริการในทางธุรกิจหรือวิชาชีพ ไม่ว่าจะการกระทำดังกล่าวจะได้รับประโยชน์ หรือได้รับค่าตอบแทนหรือไม่ และไม่ว่าจะได้จดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มแล้วหรือไม่”

2. “ผู้นำเข้า หมายความว่า ผู้ประกอบการหรือบุคคลอื่นซึ่งนำเข้า โดยการนำเข้าในกรณีของภาษีมูลค่าเพิ่ม คือ การนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร และหมายความรวมถึงการนำสินค้าที่ต้องเสียภาษีอากรขาเข้า หรือที่ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรออกจากเขตปลอดอากรโดยมิใช่เพื่อส่งออกด้วย”

³² สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล, ภาษีไปไหน? [ออนไลน์], 31 ธันวาคม 2564 , อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://govspending.data.go.th/dashboard/5>

(2) ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษี³³

ในส่วนของความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีนั้น ประมวลรัษฎากรกำหนดได้ไว้ โดยสามารถแบ่งได้ 3 ประเภท ได้แก่ ความรับผิดในการขายสินค้า, ความรับผิดในการให้บริการ และความรับผิดในการนำเข้าสินค้า

ความรับผิดในการขายสินค้า จะปรากฏอยู่ในประมวลรัษฎากรมาตรา 78 โดยความรับผิดในการขายสินค้า จะมีความแตกต่างกันไปแต่ละกรณี เช่น หากเป็นกรณีปกติ ความรับผิดในการขายสินค้าเกิดขึ้นเมื่อมีการส่งมอบ หรือหากมีการโอนกรรมสิทธิ์ การได้รับชำระราคาสินค้า หรือการได้ออกใบกำกับภาษีเกิดขึ้นก่อนส่งมอบ กฎหมายถือว่าความรับผิดเกิดขึ้นเมื่อมีการโอนกรรมสิทธิ์ การได้รับชำระราคา หรือการได้ออกใบกำกับภาษีแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ในมาตรา 78/3 ได้กำหนดความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มไว้โดยเฉพาะ ซึ่งจะเชื่อมโยงกับกฎกระทรวง ฉบับที่ 189 (พ.ศ.2534) เช่น การขายสินค้าโดยการส่งออก กรณีส่งออกตามปกติ (ความรับผิด = เมื่อมีการชำระอากร วางหลักประกัน หรือมีผู้ค้ำประกันอากรขาออก แต่ถ้าเป็นกรณีได้รับการยกเว้นภาษีหรือไม่ต้องเสียอากรขาออก ให้ถือเอาวันที่มีการออกใบขนสินค้าขาออก) ฯลฯ

ความรับผิดในการให้บริการ จะปรากฏอยู่ในประมวลรัษฎากรมาตรา 78/1 จะมีความแตกต่างกันไปแต่ละกรณีเช่นกัน เช่น หากเป็นกรณีปกติ ความรับผิดในการขายสินค้าเกิดขึ้นเมื่อมีการชำระราคาค่าบริการ หรือหากมีการออกใบกำกับภาษี หรือได้ใช้บริการไม่ว่าโดยตนเองหรือบุคคลอื่น กฎหมายถือว่าความรับผิดเกิดขึ้นเมื่อมีการกระทำการดังกล่าว ทั้งนี้ ในกรณีของการให้บริการ ก็นำมาตรา 78/3 มาใช้เช่นกัน

ความรับผิดในการนำเข้า จะปรากฏอยู่ในประมวลรัษฎากรมาตรา 78/2 โดยความรับผิดในการนำเข้าเกิดขึ้นเมื่อมีการชำระ วางหลักประกัน หรือมีผู้ค้ำประกันอากรขาเข้า ทั้งนี้ อาจมีกฎหมายอื่นกำหนดความรับผิดในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มไว้โดยเฉพาะ ก็ให้ใช้ตามกฎหมายนั้น เช่น การนำสินค้าเข้าไปในเขตปลอดอากร ความรับผิดเกิดขึ้นเมื่อมีการนำสินค้านั้นออกมา เป็นต้น

(3) ฐานภาษี³⁴

ในส่วนของฐานภาษีของภาษีมูลค่าเพิ่มนั้น แยกได้ 3 กรณี ดังนี้

1. กรณีกิจการที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม กล่าวคือ ประมวลรัษฎากรได้กำหนดกิจการที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มไว้ 3 ประเภท คือ กิจการที่ขายสินค้า, กิจการที่ให้บริการ และกิจการที่นำเข้า

³³ ริมพัทธ์ ราชประดิษฐ์, กฎหมายภาษีอากรเบื้องต้น (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2565), หน้า 194 - 198.

³⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 170 -194.

1.1 กิจการที่ขายสินค้า กฎหมายกำหนดคำนิยามไว้อยู่ในมาตรา 77/1 (8) “ขาย หมายความว่า จำหน่าย จ่าย โอนสินค้า ไม่ว่าจะมิใช่ประโยชน์หรือค่าตอบแทนหรือไม่” นอกจากนี้กฎหมายยัง กำหนดกรณีอื่นที่ถือว่าเป็นการขายเช่นกัน เช่น การส่งมอบสินค้าให้ตัวแทนเพื่อขาย, ส่งสินค้าออกนอก ราชอาณาจักร ฯลฯ

1.2 กิจการที่ให้บริการ กฎหมายกำหนดคำนิยามไว้อยู่ในมาตรา 77/1 (10) “บริการ หมายความว่า การกระทำใด ๆ อันอาจหาประโยชน์อันมีมูลค่าซึ่งมิใช่เป็นการขายสินค้า และให้หมายความ รวมถึงการใช้บริการของตนเอง ไม่ว่าจะประการใด ๆ” นอกจากนี้กฎหมายยังกำหนดกรณีอื่นที่ไม่ถือว่าเป็นการ บริการไว้ด้วย เช่น การใช้บริการหรือการนำสินค้าไปใช้ เพื่อประกอบกิจการของตนเองโดยตรง ฯลฯ

1.3 กิจการที่นำเข้า กฎหมายกำหนดคำนิยามไว้อยู่ในมาตรา 77/1 (12) “นำเข้า หมายความว่า นำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร และให้หมายความรวมถึงการนำสินค้าที่ต้องเสียภาษีอากร ขาเข้า หรือที่ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรออกจากเขตปลอดอากรโดยมิใช่เพื่อส่งออก ด้วย”

2. กรณีกิจการที่ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม กล่าวคือ ในประมวลรัษฎากรได้กำหนดกิจการที่ไม่ต้องเสีย ภาษีมูลค่าเพิ่มไว้อยู่ในมาตรา 81 เช่น การขายสินค้าที่มีไม่ส่งออกหรือการให้บริการที่เป็นการขายพืชผล ทางการเกษตร, การขายหนังสือพิมพ์ นิตยสาร หรือตำราเรียน ฯลฯ

(4) อัตราภาษี

ในส่วนของอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มถูกกำหนดไว้อยู่ในประมวลรัษฎากรมาตรา 80 ให้ใช้อัตราภาษีร้อยละ 10 แต่ถูกปรับให้ลดลงได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา จึงทำให้ในปัจจุบันเหลืออัตราภาษีร้อยละ 7

2.4.3 กฎหมายภาษีสรรพสามิต

ในสมัยรัตนโกสินทร์สิ่งที่ทำรายได้ให้กับประเทศไทยมากที่สุด คือ ภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากฝิ่นและ สุรา ซึ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศไทยในสมัยก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครองแผ่นดิน พ.ศ.2473 เดิมเป็นระบบเจ้าภาษีนายอากร กล่าวคือ รัฐบาลใช้วิธีประมูลโดยให้ราษฎรหรือนายอากร เป็นผู้ผูกขาดรับไปจัดทำและจำหน่ายแล้วนำเงินภาษีหรืออากรส่งเข้ากรมพระคลังฯ ต่อมารัฐบาลได้ยกเลิก ระบบนี้และรัฐบาลดำเนินการเอง โดยกฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบ,

ประเภทสินค้าที่จัดเก็บ ตลอดจนอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานราชการในการบริหาร ควบคุม ดูแล และจัดเก็บภาษีของตนแยกออกจากกัน³⁵

ในสมัยหลังเปลี่ยนแปลงการปกครองแผ่นดิน พ.ศ.2475 กฎหมายภาษีสรรพสามิตมีการพัฒนาและปรับปรุงตลอดมา ซึ่งจะมีหลายฉบับ แต่ฉบับที่สำคัญและยังคงมีผลใช้บังคับในปัจจุบันมีอยู่ 7 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติไฟ พ.ศ. 2486, พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493, พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ.2509, พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527, พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527, และพระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527³⁶

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันกฎหมายข้างต้นถูกยกเลิกบังคับใช้โดยผลของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 โดยเหตุผลที่มีการตราพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ขึ้นใหม่ เพราะว่าพระราชบัญญัติไฟ พ.ศ. 2486, พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493, พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ.2509, พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527, พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527, พระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 กฎหมายดังกล่าวได้ถูกใช้มาเป็นระยะเวลาที่นานแล้ว ทำให้บทบัญญัติบางส่วนไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้การกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิตไว้ในกฎหมายหลายฉบับ ย่อมทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้แก่ประชาชนหรือเจ้าหน้าที่ด้วยเหตุดังกล่าวจึงต้องมีการตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าเมื่อกาลเวลาเปลี่ยน สภาพเศรษฐกิจและสังคมย่อมเปลี่ยนไปด้วย กฎหมายก็ควรจะต้องมีการปรับปรุงให้เท่าทันตามสภาพเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละยุคสมัยด้วย เพราะในปัจจุบันมีเทคโนโลยีใหม่ ๆ เกิดขึ้นมากมาย ในบางครั้งกฎหมายล้าหลังตามไม่ทันกับยุคสมัย ซึ่งอาจส่งผลให้มีผู้เสียภาษีบางรายใช้ช่องว่างของกฎหมายทำให้ตนเองได้รับผลประโยชน์ในส่วนนั้นและในบางกรณีอาจส่งผลเสียกับรัฐที่สามารถเก็บภาษีในส่วนนั้นได้ ฉะนั้นจึงควรจะต้องมีการปรับปรุงกฎหมายอยู่เสมอ

2.4.3.1 หลักการและแนวคิดของภาษีสรรพสามิต

การศึกษาหลักการและแนวคิดของกฎหมายเป็นสิ่งหนึ่งที่สำคัญสำหรับวิชาชีพนักกฎหมาย เพราะการศึกษาหลักการและแนวคิดของกฎหมายจะทำให้มีความรู้ความเข้าใจถึงแก่นแท้ของกฎหมายนั้น ๆ ว่าเพราะเหตุใดถึงมีการตรากฎหมายดังกล่าวหรือการใช้กฎหมายดังกล่าวควรจะต้องใช้ไปทิศทางใดนั่นเอง

³⁵ วิรัช วิรัชนิการวรรณ, กฎหมายเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต (นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2553), หน้า 111.

³⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 116.

(1) ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่จัดเก็บจากการบริโภคสินค้าและบริการ

คำว่า “ภาษีสรรพสามิต หรือ Excise” มีนักวิชาการทางด้านกฎหมายได้ให้ความหมายไว้อยู่หลายท่าน เช่น ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่เรียกเก็บจากการผลิตสินค้าภายในประเทศ ซึ่งหน้าที่ในการเสียภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อนำสินค้าออกจากโรงงานผลิตโดยจัดเก็บภาษีในอัตราปริมาณ³⁷, ภาษีสรรพสามิต เป็นอากรที่เรียกเก็บจากสินค้าหรือโภคภัณฑ์ (Commodities) ซึ่งผลิตภายในประเทศ³⁸, ภาษีสรรพสามิต เป็นภาษีที่เรียกเก็บจากสิ่งของที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งอาจเรียกเก็บจากของที่เป็นวัตถุดิบในระหว่างที่ทำการหัตถกรรมยังไม่แล้วเสร็จหรืออาจเก็บจากของสำเร็จรูปก็ได้³⁹

ดังนั้น จากความเห็นของนักวิชาการทางด้านกฎหมายที่ได้ให้ความหมายของภาษีสรรพสามิตไว้นั้น จึงอาจสรุปได้ว่าภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่จัดเก็บจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ (Consumption tax) ซึ่งผลิตภายในประเทศหรือจากการนำเข้า เช่น รถยนต์, สุรา, บุหรี่ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามมักมีหลายคนสับสนกับภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax : VAT) เนื่องจากภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่มาใช้แทนภาษีการค้าเป็นภาษีที่เก็บจากการบริโภคสินค้าและบริการเช่นเดียวกันกับภาษีสรรพสามิต แต่จุดที่แตกต่าง คือ ภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือ VAT นั้น จะเก็บจากสินค้าและบริการที่เป็นการทั่วไป ส่วนภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่จะเก็บจากสินค้าและบริการบางชนิดเท่านั้น โดยส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าที่รัฐเข้ามาควบคุม เช่น สุรา, บุหรี่ เป็นต้น⁴⁰

(2) ผู้บริโภคเป็นผู้แบกรับภาษีสรรพสามิต

โดยทั่วไปโครงสร้างภาษีของประเทศไทยสามารถจำแนกได้ 2 ลักษณะ ได้แก่

1. ภาษีทางตรง (Direct Tax) คือ ภาษีที่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีต้องเป็นรับภาระภาษีไว้ทั้งหมดไม่สามารถผลักภาระให้กับผู้อื่นได้ เช่น ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีบำรุงท้องที่ ภาษีป้าย เป็นต้น⁴¹

³⁷ ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2538), หน้า 111.

³⁸ ชนุตร์ ศรีปราบ, สรรพสามิต (พระนคร: สำนักพิมพ์ห้างหุ้นส่วน 99 เอเยนซี, 2503), หน้า 1-2.

³⁹ รังสรรค์ ณะพรพันธ์, ภาษีอากรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2528), หน้า 174.

⁴⁰ กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2564), หน้า 19.

⁴¹ สำนักแผนยุทธศาสตร์และนโยบาย, การวางแผนทางภาษี สำหรับธุรกิจ SMEs (ฉบับ Do it yourself) [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล [https://www.sme.go.th/upload/mod_download/2.การวางแผนทางภาษีสำหรับธุรกิจSMEs-ตอนที่%201-By-Somyot\(ผน.\).pdf](https://www.sme.go.th/upload/mod_download/2.การวางแผนทางภาษีสำหรับธุรกิจSMEs-ตอนที่%201-By-Somyot(ผน.).pdf) , หน้า 1.

2.ภาษีทางอ้อม (Indirect Tax) คือ ภาษีที่จัดเก็บจากผู้ผลิตผู้จำหน่ายและผู้นำเข้า สินค้า โดยผู้มีหน้าที่เสียภาษีสามารถผลักภาระภาษีไปยังผู้บริโภคได้ เช่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะ อากรแสตมป์ เป็นต้น⁴²

ดังนั้น ไม่ว่าจะ เป็นภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีสรรพสามิต ถือเป็นภาษีทางอ้อม กล่าวคือ เป็นกรณีที่รัฐบาลหรือหน่วยงานเรียกเก็บภาษีจากผู้ประกอบการหรือผู้มีหน้าที่เสียภาษีตามกฎหมาย แต่ในขณะเดียวกัน ภาษีที่ผู้ประกอบการหรือผู้เสียภาษีตามกฎหมายเสียไปในส่วนนี้ ผู้ประกอบการหรือผู้เสียภาษีจะผลักภาระภาษีที่ตนเสียไปให้กับผู้บริโภคที่บริโภคสินค้าหรือบริการนั้นในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การบวกเพิ่มเข้าไปในราคาสินค้า ทำให้สินค้าที่มีราคาสูงขึ้น กล่าวคือ เป็นกรณีที่ผู้ประกอบการหรือผู้เสียภาษีนำภาษีเป็นต้นทุนของสินค้าหรือบริการด้วย ส่งผลให้สินค้ามีราคาแพงกว่าที่ควรจะเป็น

(3) ภาษีสรรพสามิตจะถูกจัดเก็บภาษีตามอัตราปริมาณ

มีนักวิชาการทางด้านกฎหมายท่านหนึ่งได้ให้ความหมายของภาษีสรรพสามิตไว้ว่า “ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่เรียกเก็บจากการผลิตสินค้าภายในประเทศ ซึ่งหน้าที่ในการเสียภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อนำสินค้าออกจากโรงงานผลิตโดยจัดเก็บภาษีในอัตราปริมาณ”⁴³ หมายความว่า ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่จัดเก็บตามมูลค่าและปริมาณของสินค้าและบริการ โดยสังเกตได้จากมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ซึ่งได้บัญญัติไว้เช่นกัน⁴⁴

ทั้งนี้ ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บตามมูลค่าและปริมาณของสินค้าและบริการนั้น ในมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กำหนดให้ใช้บัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตซึ่งอยู่ท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต ฯ ประกอบด้วย กล่าวคือ การเสียภาษีตามมูลค่าและตามปริมาณของสินค้าหรือบริการ จะเสียภาษีในอัตราที่กำหนดไว้และไม่เกินอัตราที่ระบุไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตเช่นกัน ตัวอย่างเช่น ตอนที่ 1 สินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ประเภทที่ 01.01 น้ำมันเบนซินและน้ำมันที่คล้ายกัน กำหนดอัตราภาษีขั้นสูงสุดในอัตราตามมูลค่าง่ายละ 50 และอัตราภาษีตามปริมาณลิตรหรือกิโลกรัม หน่วยละ 20 บาท, หรือ ตอนที่ 14 สินค้ายาสูบ ประเภทที่ 14.01 ยาสูบ กำหนดอัตราภาษีขั้นสูงสุดในอัตราตามมูลค่าง่ายละ 90 และอัตราภาษีตามปริมาณ 5 บาทต่อหนึ่งมวน เป็นต้น

⁴² เรื่องเดียวกัน

⁴³ ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (อั้งแล้ว), หน้า 111.

⁴⁴ กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต (อั้งแล้ว), หน้า 19.

(4) ภาษีสรรพสามิตเป็นการจัดเก็บภาษีเพียงทอดเดียว

ภาษีสรรพสามิตโดยทั่วไปจะเก็บจากสินค้าหรือบริการบางประเภทเท่านั้น จึงเป็นภาษีขายเฉพาะ (Selective sale tax) ที่นอกเหนือจากการจัดเก็บภาษีสำหรับสินค้าและบริการทั่วไป อันเป็นภาษีขายทั่วไป (General sale tax) โดยภาษีการขายทั่วไปของประเทศไทย ก็คือ ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax)⁴⁵

ภาษีการขายเฉพาะ เป็นเรียกเก็บภาษีการบริโภคประเภทหนึ่ง โดยมีลักษณะอยู่ 2 ประการ คือ ประการแรก เป็นการเรียกเก็บจากสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งที่มีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ และประการที่สอง อัตราภาษีขายเฉพาะจะแตกต่างกันไป แล้วแต่ความเหมาะสมของสินค้าแต่ละชนิด โดยขึ้นอยู่กับนโยบายการจัดเก็บภาษีของรัฐบาล⁴⁶

นอกจากนี้ กฎหมายภาษีสรรพสามิตบัญญัติให้ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่รัฐบาลหรือกรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษีเพียงทอดเดียว (Single stage) กล่าวคือ ไม่ได้เก็บภาษีทุกขั้นตอนของการขายสินค้าหรือบริการ แต่เป็นการจัดเก็บภาษีในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งจากผู้เสียภาษีซึ่งครอบคลุมทั้งผู้ประกอบการ ผู้นำเข้าสินค้า และผู้ประกอบการสถานบริการ

2.4.3.2 วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตก็เป็นการจำกัดสิทธิการใช้ทรัพย์สินของประชาชนอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นการจำกัดสิทธิการใช้ทรัพย์สินของประชาชนเพียงบางประเภท ฉะนั้นวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของรัฐบาลจะตัวที่บ่งชี้ให้เห็นถึงเหตุผลที่รัฐจัดเก็บภาษีได้ โดยวัตถุประสงค์ของการที่รัฐจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เช่น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่รัฐ, เพื่อจำกัดหรือควบคุมการบริโภคสินค้าหรือบริการของประชาชน, เพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อม, หรือวัตถุประสงค์อื่น ๆ เป็นต้น

(1) เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่รัฐ

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เป็นการสร้างรายได้ให้แก่รัฐอย่างหนึ่ง โดยรายได้สาธารณะเป็นเครื่องมือการคลังที่สำคัญโดยที่อาจแบ่งออกเป็นสองประเภท ได้แก่ รายได้ที่เป็นภาษีและรายได้ที่ไม่เป็นภาษี ในส่วนของรายได้ที่เป็นภาษี จะมีสัดส่วนอยู่ประมาณ 80 – 90% ของรายได้สาธารณะทั้งหมด⁴⁷ และรายได้ที่เป็นภาษีดังกล่าว ไม่ได้เป็นรายได้ที่มาจากกรมสรรพากรแต่เพียงอย่างเดียว แต่มีรายได้จากภาษีอื่น ๆ

⁴⁵ ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 2.

⁴⁶ ภาณินี กิจพอคำ, กฎหมายเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต (นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2554), หน้า 38.

⁴⁷ สุปรียา แก้วละเอียด, กฎหมายการคลัง ภาคงบประมาณแผ่นดิน (กรุงเทพฯ :วิญญูชน, 2560), หน้า 30.

นอกเหนือจากภาษีที่กรมสรรพากรเก็บด้วย ตัวอย่างเช่น ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บโดยสรรพสามิต, หรือ ภาษีศุลกากรที่จัดเก็บโดยกรมศุลกากร เป็นต้น

จากผลรวมรายได้จัดเก็บของรัฐบาล (Gross) ในปี 2564 (ตามรูปภาพที่ 1) แสดงให้เห็นถึงสัดส่วนภาษีที่รัฐจัดเก็บจากประชาชน โดยภาษีที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บได้นั้น คิดเป็นรายได้ประมาณ 531,606 ล้านบาท คำนวณเป็นสัดส่วนอยู่ที่ประมาณ 18.78% ของรายได้ที่เป็นภาษีทั้งหมด ฉะนั้นจะเห็นได้ว่ารายได้จากภาษีสรรพสามิตที่กรมสรรพสามิตเป็นผู้จัดเก็บนั้น อยู่เป็นอันดับที่ 2 รองลงมาจากภาษีที่กรมสรรพากรได้จัดเก็บ ย่อมเป็นข้อบ่งชี้ว่าภาษีสรรพสามิตสร้างรายได้ให้แก่รัฐเช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตามแม้รายได้หลักของรัฐจะมาจากการเก็บภาษี แต่ในทางกลับกันประชาชนย่อมได้รับผลกระทบจากการที่รัฐจัดเก็บภาษีด้วย เพราะเป็นการจำกัดสิทธิการใช้ทรัพย์สินของประชาชนอย่างหนึ่ง ดังนั้นจึงต้องมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ มาประกอบด้วย

(2) เพื่อจำกัดหรือควบคุมการบริโภคสินค้าหรือบริการของประชาชน

ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของรัฐนั้น รัฐจะอ้างเหตุผลในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าและบริการไว้หลายกรณี⁴⁸ เช่น เป็นสินค้าหรือบริการที่ฟุ่มเฟือย เป็นสินค้าหรือบริการที่ใช้เพื่อสร้างความสำราญความบันเทิงหย่อนใจ เป็นสินค้าหรือบริการที่เมื่อบริโภคแล้วสามารถทำให้เกิดอันตรายต่อผู้บริโภคหรือส่งผลเสียต่อสุขภาพร่างกาย เป็นสินค้าหรือบริการที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือเป็นสินค้าหรือบริการที่ได้รับผลประโยชน์พิเศษจากการลงทุนของรัฐ เป็นต้น

จากเหตุผลที่รัฐใช้อ้างเพื่อจัดเก็บภาษีสรรพสามิตกับสินค้าหรือบริการข้างต้น รัฐอ้างเพื่อต้องการจะจำกัดหรือควบคุมกับสินค้าหรือบริการของประชาชน กล่าวคือ บางสินค้าหรือบางบริการรัฐมองว่าไม่ต้องการให้ประชาชนบริโภคสินค้าหรือบริการนั้นหรือต้องการให้บริโภคสินค้าหรือบริการนั้นน้อยลง ในส่วนนี้รัฐก็จะมาจำกัดหรือควบคุมการบริโภคสินค้าหรือบริการของประชาชน ตัวอย่างเช่น ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน สุราเป็นสินค้าที่ประชาชนบริโภคเป็นการทั่วไปและส่วนใหญ่จะบริโภคตามวันหยุดเทศกาลหรือตามประเพณีต่าง ๆ เช่น วันเกิด, วันหยุดปีใหม่, วันสงกรานต์ ฯลฯ หรือแม้แต่การพบปะสังสรรค์ญาติสนิทมิตรสหาย สุราก็เป็นหนึ่งในตัวเลือกที่ประชาชนมักจะเลือกบริโภค โดยสุราเป็นสินค้าประเภทของมีนเมาหากบริโภคเป็นเวลานานและบ่อยครั้งจะส่งผลเสียต่อร่างกายทุก ๆ ส่วน ไม่ว่าจะเป็นสมอง ระบบทางเดินอาหาร ระบบสืบพันธุ์ หรืออื่น ๆ ซึ่งเมื่อสุราส่งผลเสียต่อสุขภาพร่างกาย ทำให้เกิดการเจ็บป่วยเข้าโรงพยาบาลเพื่อรักษา ในส่วนนี้รัฐก็ต้องเข้าดูแลในเรื่องของการเจ็บป่วยของประชาชนด้วย

⁴⁸ กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 21-22.

อีกทั้ง การบริโภคสุราอาจก่อให้เกิดปัญหาต่อสังคม เช่น การทะเลาะวิวาท, อุบัติเหตุทางถนนอันเกิดจากการดื่มสุรา ฉะนั้น เพื่อป้องกันไม่ทำให้ประชาชนเจ็บป่วยเป็นจำนวนมากและป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสังคม รัฐจึงต้องใช้มาตรการทางภาษีมาควบคุมและกำกับ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้สินค้าประเภทสุราถูกจัดเก็บอยู่ในรูปแบบของภาษีสรรพสามิต

ดังนั้น การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตก็เป็นเครื่องมือของรัฐอย่างหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์เพื่อจำกัดหรือควบคุมการบริโภคสินค้าหรือบริการของประชาชนได้เช่นกัน

(3) เพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

ในอดีตความสำคัญในเรื่องของการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมอาจเป็นสิ่งที่แต่ละประเทศมองข้ามและเพิกเฉยหรือไม่ให้ความสำคัญ ด้วยเหตุที่อาจมองว่าเป็นเรื่องที่ไม่ใกล้ตัวและไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตประจำวันแต่อย่างใด แต่ในปัจจุบันประเด็นเรื่องการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม เป็นสิ่งที่ทุกประเทศให้ความสำคัญแล้ว เนื่องจากมีงานวิจัยออกมาว่าสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติในปัจจุบันกำลังถูกทำลาย ความหลากหลายทางชีวภาพกำลังเสื่อมถอย สิ่งมีชีวิตหลายสายพันธุ์สูญสลาย และมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อมนุษย์ทางอ้อมด้วย ด้วยเหตุนี้จึงทำให้นานาประเทศกลับมาให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก

สินค้าหรือบริการบางประเภท ก่อให้เกิดต้นทุนผลกระทบภายนอก กล่าวคือ กระบวนการผลิตหรือการบริโภคสินค้าหรือบริการดังกล่าว ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมอันเป็นต้นทุนมลภาวะ (Pollution costs) และเป็นต้นทุนภายนอกเชิงลบ (Negative Externalities) ต้นทุนเหล่านี้เป็นต้นทุนผลกระทบภายนอกที่ต้องกลับไปปรากฏในราคาสินค้าและบริการ (External cost) โดยผ่านเครื่องมือที่เรียกว่า ภาษีสรรพสามิต⁴⁹ ฉะนั้นการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจึงเป็นการจัดเก็บภาษีเพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมได้เช่นกัน

ดังนั้น การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตก็อาจมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมได้ เพราะสินค้าหรือบริการบางประเภทอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม รัฐจึงให้ผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการแบกรับภาระต้นทุนเหล่านี้ไป

⁴⁹ ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 6-7.

(4) วัตถุประสงค์อื่น ๆ

นอกจากการที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตจะมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่รัฐ เพื่อจำกัดหรือควบคุมการบริโภคสินค้าหรือบริการของประชาชน, หรือเพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมแล้ว ในอนาคตรัฐสามารถอ้างวัตถุประสงค์อย่างอื่นที่นอกเหนือวัตถุประสงค์ที่มีก็ได้ เพราะเมื่อกาลเวลาเปลี่ยน สภาพสังคม ข้อเท็จจริงย่อมเปลี่ยนแปลงไป ด้วย หรือแม้กระทั่งสังคมโลกให้ความสำคัญกับแนวคิดใด ทำให้กระแสสังคมต้องโอนเปลี่ยนตามแบบนี้ก็อาจมีวัตถุประสงค์เกิดขึ้นใหม่ ๆ ได้เช่นกัน ตัวอย่างเช่น ปัจจุบันให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อม จึงมีการเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ สินค้าหรือบริการใดที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สินค้าหรือบริการดังกล่าวจะถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตด้วย เป็นต้น

วัตถุประสงค์อื่น ๆ ของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในปัจจุบันที่เด่นชัด เช่น การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อวัตถุประสงค์การรักษาสุขภาพอนามัย ซึ่งในปัจจุบันมีการเก็บภาษีสรรพสามิตจากรดับน้ำตาลในสินค้าเครื่องดื่ม โดยถ้าเครื่องดื่มมีระดับน้ำตาลในปริมาณสูง ก็ย่อมถูกเก็บภาษีสรรพสามิตมากกว่าเครื่องดื่มที่มีระดับน้ำตาลน้อยกว่า เมื่อสินค้าประเภทเครื่องดื่มที่มีน้ำตาลถูกเก็บภาษีสรรพสามิต ย่อมทำให้ราคาของเครื่องดื่มที่มีน้ำตาลมีราคาสูงขึ้นตาม⁵⁰ เพราะในมุมมองของผู้ประกอบการ ภาษีก็เป็นต้นทุนของอย่างหนึ่งที่จะต้องนำไปรวมไว้ในราคาสินค้าด้วย ส่งผลให้ภาระภาษีแท้จริงแล้วผู้บริโภครับภาระไปแทน ในขณะที่เดียวกันมันเป็นการควบคุมพฤติกรรมของผู้บริโภคไปในตัวด้วย กล่าวคือ เมื่อราคาสินค้าประเภทเครื่องดื่มที่มีน้ำตาลมีราคาสูง ผู้บริโภคย่อมไม่อยากจะบริโภคสินค้าที่มีราคาสูง ซึ่งก็คือสินค้าประเภทเครื่องดื่มที่มีน้ำตาล

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าเมื่อกาลเปลี่ยน ยุคสมัยเปลี่ยน ย่อมทำให้สภาพเศรษฐกิจและสังคมเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาด้วย กระแสสังคม การให้ความสำคัญในประเด็นต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับแต่ละยุคสมัยนั้นว่าให้ความสำคัญในประเด็นใด ฉะนั้นในการเก็บภาษีสรรพสามิตของรัฐ รัฐอาจอ้างวัตถุประสงค์อื่น ๆ ที่อาจไม่เคยได้ใช้มาก่อนก็ได้เช่นกัน

2.4.3.3 การจำแนกประเภทของภาษีสรรพสามิต

เมื่อภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีขายเฉพาะ กล่าวคือ ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง โดยสินค้าหรือบริการดังกล่าวมีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ ฉะนั้นในการที่รัฐจะเก็บภาษีจากสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่งโดยเฉพาะ ทำให้สินค้าบางอย่างต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติได้นั้น รัฐต้องคำนึงผลกระทบของการที่ประชาชนเลือกบริโภคสินค้าหรือบริการ

⁵⁰ กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 23.

โดยหลักเกณฑ์ในการเลือกประเภทสินค้าหรือบริการที่จะถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้น ในประเทศต่าง ๆ จำแนกออกได้ 5 ประเภท ดังนี้

(1) สินค้าที่บริโภคอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี

สินค้าที่บริโภคอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี (Sumptuary Excise) เป็นกรณีที่สินค้าหรือบริการที่หากบริโภคมากเกินไปจะส่งผลเสียต่อสุขภาพ หรือการบริโภคสินค้าหรือบริการดังกล่าวก่อให้เกิดต้นทุนต่อสังคมด้วย ตัวอย่างเช่น สินค้าประเภทสุราที่ส่งผลต่อสุขภาพให้บริโภคมากและบ่อยครั้งย่อมส่งผลเสียต่อสุขภาพ อีกทั้ง ในบางกรณีอาจก่อให้เกิดปัญหาต่อสังคม เช่น การก่ออาชญากรรม, อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ เป็นต้น เหล่านี้เป็นสิ่งที่รัฐเข้ามาดูแล เช่น รัฐต้องให้การรักษายาบาล, ต้องจัดหาเจ้าหน้าที่ตำรวจมากขึ้น⁵¹

ในประเทศไทยก็ให้ความสำคัญกับสุขภาพสินค้าที่บริโภคอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดีเช่นกัน ในส่วนของบริโภคอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพซึ่งประเทศไทยจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ตัวอย่างเช่น ผลิตภัณฑ์ที่ใช้เป็นเครื่องดื่มที่มีลักษณะผง เกล็ด หรือเครื่องดื่มเข้มข้นที่มีส่วนผสมของน้ำตาล และสามารถละลายน้ำได้ หรือเรียกว่า เครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของน้ำตาล โดยอัตราภาษีจะแตกต่างกัน ซึ่งจะพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ตัวสินค้า ส่วนผสม ปริมาตร ปริมาณหรือปัจจัยอื่น ๆ มากำหนดระดับอัตราภาษี และในส่วนสินค้าที่มีผลกระทบต่อศีลธรรมซึ่งประเทศไทยจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ตัวอย่างเช่น สินค้าประเภทไฟนั้น แม้อูเหมือนว่าจะเป็นเกี่ยวกับการพนันซึ่งในประเทศไทย การพนันยังเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย แต่สินค้าประเภทไฟ ไม่ได้ถูกนำมาใช้กับการพนันแต่เพียงอย่างเดียว แต่สามารถนำไปใช้กับกิจกรรมอื่น ๆ ได้ด้วย ฉะนั้นเพื่อเป็นการควบคุมกำกับดูแลการเล่นการพนัน จึงต้องมีการเก็บภาษีสรรพสามิต

(2) สินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย

สินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย (Luxury Excise) เป็นสินค้าที่มีควรจะมีลักษณะ ดังต่อไปนี้⁵²

ประการแรก คือ เป็นสินค้าที่ผู้มีรายได้สูงเท่านั้นที่จะบริโภคได้ กล่าวคือ โดยส่วนใหญ่แล้วสินค้าประเภทที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย มักจะเป็นสินค้าที่กลุ่มบุคคลผู้มีรายได้สูงมักจะเลือกซื้อ เพราะเมื่อมีราคาที่สูงมาก คุณภาพของสินค้าย่อมสูงขึ้นตาม ประกอบการซื้อสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยเสมือนเป็นการแสดงฐานะ

⁵¹ ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (อังกแล้ว), หน้า 5.

⁵² ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (อังกแล้ว), หน้า 6-7.

ทางการเงินอย่างหนึ่ง โดยอาจแสดงออกมาในรูปแบบต่าง ๆ เช่น เครื่องแต่งกาย, ของใช้ เป็นต้น ทำให้โดยทั่วไปแล้วกลุ่มบุคคลทั่วไปมักจะไม่ค่อยนิยมซื้อกัน

ประการที่สอง คือ เป็นสินค้าที่อุปสงค์มีความยืดหยุ่นมาก กล่าวคือ โดยส่วนใหญ่แล้วสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย มักเป็นสินค้าที่ไม่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวัน

ประการที่สาม คือ เป็นสินค้าที่ซื้อเพื่อความสุขของผู้บริโภคเอง กล่าวคือ เป็นกรณีที่สามารถใช้สินค้าปกติแทนได้ แต่เพื่อความสุขของผู้บริโภคนั้นเองที่มีความประสงค์อยากได้สินค้าที่มีความพิเศษมากกว่าสินค้าปกติ

ประการสุดท้าย คือ เป็นสินค้าที่ขาดเสียได้โดยไม่กระทบกระเทือนต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดีของประชาชน

โดยเหตุผลที่ต้องมีการเก็บภาษีสรรพสามิต เนื่องจากการที่จะผู้บริโภคกลุ่มหนึ่งจะเลือกซื้อสินค้าฟุ่มเฟือยได้นั้น ย่อมเป็นกลุ่มบุคคลที่มีรายได้สูงมากกว่าคนปกติทั่วไป เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในสังคม เมื่อกลุ่มบุคคลที่มีรายได้สูงใช้สินค้าที่มีราคาแพงและมีคุณภาพดี ก็ย่อมต้องเสียภาษีมากกว่ากลุ่มบุคคลทั่วไปที่ใช้สินค้าน่าราคาถูกและมีคุณภาพต่ำกว่า อีกทั้ง เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนประหยัด ไม่ใช่จ่ายเกินความจำเป็น การเก็บภาษีจากสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยก็มีส่วนช่วยในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนได้

(3) สินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐบางประการ

โดยทั่วไปเมื่อรัฐบาลเก็บภาษีเป็นรายได้ของแผ่นดินแล้ว รัฐก็จะนำเงินดังกล่าวไปจัดสรรใช้จ่ายในรูปของรายจ่ายสาธารณะ แต่อย่างไรก็ตามหากประชาชนบางกลุ่มบริโภคสินค้าหรือบริการที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ ก็ย่อมต้องเสียภาษีมากกว่าประชาชนกลุ่มที่ไม่ได้บริโภคสินค้าหรือบริการที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับประชาชนกลุ่มที่ไม่ได้บริโภคสินค้าหรือบริการที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ ตัวอย่างเช่น รถยนต์ เป็นสินค้าที่ต้องใช้งานถนนสาธารณะซึ่งรัฐเป็นคนสร้าง จึงถือว่ารถยนต์เป็นสินค้าที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ

(4) สินค้าหรือบริการที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบันกระแสสังคมหรือสิ่งที่นานาประเทศให้ความสำคัญอยู่นั้น คือ การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม เนื่องจากมีงานวิจัยออกมาว่าธรรมชาติกำลังถูกทำลายและมีแนวโน้มที่จะลดลงอย่างมากในอนาคต ฉะนั้นในหลายประเทศจึงมีนโยบายที่สนับสนุนการกระทำที่เป็นการรักษาสิ่งแวดล้อมและในขณะเดียวกันก็มีนโยบายที่เป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้บริโภคของประชาชนในประเทศด้วยเช่นกัน ดังนั้น

ภาษีสรรพสามิต จึงเป็นเครื่องมือในการที่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการบริโภคของประชาชนได้ ส่งผลให้สินค้าที่หรือบริการที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมีราคาสูงกว่าสินค้าหรือบริการทั่วไป ทำให้ผู้บริโภคบริโภคสินค้าที่หรือบริการที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยลง

ในทางตรงกันข้ามสินค้าหรือบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมรัฐก็อาจมีนโยบายส่งเสริมก็ได้ ทำให้สินค้าหรือบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นถูกลงเมื่อเทียบกับสินค้าหรือบริการประเภทเดียวกัน ส่งผลให้ผู้บริโภคหันมาบริโภคสินค้าหรือบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

(5) สินค้าหรือบริการอื่น ๆ

ในบางกรณีรัฐอาจมีความจำเป็นต้องการรายได้หรือต้องการจำกัดการผลิตสินค้าอย่างใดอย่างหนึ่งชั่วคราว เช่น ในยามสงครามที่รัฐบาลอาจจำเป็นต้องริบเร่งผลิตสินค้าเพื่อความต้องการด้านทหาร หรือในกรณีที่รัฐบาลต้องการใช้จ่ายเงินจำนวนหนึ่งอาจจะเพื่อบรรเทาความทุกข์ยากของคนชนหรือใช้ประโยชน์อื่นใด การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตก็สามารถกระทำได้ตามความจำเป็นได้⁵³

2.4.3.4 หลักการทั่วไปของภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

ปัจจุบันสินค้าที่ถูกเก็บภาษีสรรพสามิตนั้น มีทั้งหมด 16 ประเภท เช่น น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน, สินค้าเครื่องดื่ม, เครื่องไฟฟ้า, แบตเตอรี่, แก้วและเครื่องแก้ว, สารทำลายชั้นบรรยากาศ, ยาสูบ, สุรา, หรือผลิตภัณฑ์ที่ใช้เป็นเครื่องดื่มที่มีลักษณะผง เกล็ด หรือเครื่องดื่มเข้มข้นที่มีส่วนผสมของน้ำตาลและสามารถละลายน้ำได้ ฯลฯ ในส่วนของบริการที่ถูกเก็บภาษีสรรพสามิตนั้น ปัจจุบันมีทั้งหมด 4 ประเภท ได้แก่ กิจการบันเทิงหรือหย่อนใจ, กิจการเสียงโชค, กิจการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม, กิจการที่ได้รับอนุญาตหรือสัมปทานจากรัฐ ฉะนั้น จะเห็นได้ว่าสินค้าและบริการที่ถูกเก็บภาษีสรรพสามิตนั้นก็มืออยู่หลายประเภท ซึ่งหนึ่งในสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตด้วย ก็คือ รถจักรยานยนต์

⁵³ ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 8-9.

(1) ความเป็นมาของภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์

ก่อนที่จะมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถจักรยานยนต์อย่างในปัจจุบันนั้น โดยแต่เดิมจากพระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าทั้งหมด 8 ประเภท ได้แก่ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน, สินค้าเครื่องตี, เครื่องไฟฟ้า, แก้วและเครื่องแก้ว, รถยนต์, เรือ, ผลิตภัณฑ์เครื่องหอมและเครื่องสำอาง, และสินค้าอื่น ๆ ตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา ซึ่งเมื่อพิจารณาในพระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 แล้ว พบว่ายังไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถจักรยานยนต์แต่อย่างใด มีเพียงการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์เพียงเท่านั้น ย่อมแสดงให้เห็นว่า ณ ตอนนั้นรัฐบาลยังไม่มึนโยบายในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าประเภทรถจักรยานยนต์ อาจเป็นเพราะว่าในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่รัฐบาลตั้งเป้าหมายในเรื่องของความเติบโตอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการผลิตของภูมิภาค จึงมีนโยบายในทางส่งเสริมธุรกิจอุตสาหกรรมมากกว่าที่จะเน้นในเรื่องภาษีอากร⁵⁴

แต่ต่อมารถจักรยานยนต์ได้มีการผลิตในประเทศ นำเข้า และมีการใช้อย่างแพร่หลายในประเทศไทย ซึ่งรัฐบาลเห็นว่าสมควรที่จะแบ่งส่วนของผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการและผู้บริโภคได้รับ คืนให้แก่รัฐในรูปแบบภาษีอากร ประกอบกับรายได้จากการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มยังมีข้อจำกัด เพราะเป็นการจัดเก็บภาษีในอัตราคงที่ (Fix Rate)⁵⁵ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้รัฐมีแนวคิดที่จะจัดเก็บภาษีจากรถจักรยานยนต์

นอกจากนี้ เนื่องจากรถจักรยานยนต์ เป็นสินค้าที่ผู้ขับขี่จะต้องขับขี่บนท้องถนนหรือถนนสาธารณะที่รัฐได้สร้างขึ้นหรือบางกรณีอาจจะขับขี่โดยใช้เลนของจักรยาน ซึ่งไม่ว่าจะเป็นถนนสาธารณะหรือเลนจักรยานต่างเป็นสิ่งรัฐได้สร้างขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่ จึงทำให้รถจักรยานยนต์เป็นสินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐบางประการและรัฐมองว่าเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย⁵⁶

ด้วยเหตุผลประการข้างต้น จึงทำให้รัฐอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ตอนที่ 9 สินค้าอื่น ๆ ประเภทที่ 08.90 บัญญัติว่า “สินค้าอื่น ๆ นอกจากตอนที่ 1 ถึงตอนที่ 7 ตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา” ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดประเภทสินค้าตามพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2540 กำหนดให้รถจักรยานยนต์จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยระบุไว้เป็นสินค้าประเภทที่ 08.90. (2)⁵⁷

⁵⁴ ประพันธ์ คงเอียด, “ภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์,” เอกสารภาษีอากร, เล่มที่ 474(มีนาคม 2564), หน้า 64-65.

⁵⁵ ประพันธ์ คงเอียด, “ภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์,” เอกสารภาษีอากร, เล่มที่ 474(มีนาคม 2564), หน้า 64-65.

⁵⁶ เรื่องเดียวกัน

⁵⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 66.

ล่าสุด เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2560 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ในราชกิจจานุเบกษาและมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2560 โดยเหตุผลที่ประกาศใช้พระราชบัญญัติดังกล่าว เพราะว่ากฎหมายเดิมที่ใช้บังคับอยู่ใช้มาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว จึงไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน เช่น ลักษณะการประกอบธุรกิจ ลักษณะของสินค้าและบริการ รวมถึงพฤติกรรมผู้บริโภคของคนในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงจากในอดีตมาก จึงต้องมีการแก้ไขให้เท่าทันกับยุคสมัยและเป็นการลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ด้วย⁵⁸ โดยสาระสำคัญของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ได้มีการปรับปรุงให้สินค้าประเภทรถจักรยานยนต์ ซึ่งแต่เดิมรถจักรยานยนต์เป็นตอนที่ 9 สินค้าอื่น ๆ ประเภทที่ 08.90. (2) เปลี่ยนเป็นสินค้าตอนที่ 7 ประเภทที่ 07.01 อีกทั้ง ได้กำหนดนิยามของคำว่า “รถจักรยานยนต์” ไว้ด้วย

(2) หลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

กฎหมายภาษีสรรพสามิต เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อจัดเก็บกับสินค้าหรือบริการที่ผลิตในประเทศ และเป็นการเก็บภาษีจากสินค้าหรือบริการเฉพาะอย่าง โดยในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้น ก็พิจารณาจากพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 โดยสามารถจำแนกโครงสร้างได้ดังนี้

2.1) นิยาม

ในส่วนของนิยามของรถจักรยานยนต์นั้น จะถูกบัญญัติไว้ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ตอนที่ 7 ซึ่งอยู่ท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 โดยกำหนดนิยามของสินค้านี้ว่า “รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่มีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้า และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์”

จากนิยามที่ปรากฏอยู่ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตดังกล่าว จะเห็นได้ว่าการที่จะถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์ตามบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือไม่นั้น จะต้องพิจารณาองค์ประกอบหลายอย่างประกอบกัน เช่น สินค้าดังกล่าวลักษณะของคำว่า “รถ” หรือมี, มีจำนวนล้อเข้าตามเงื่อนไขที่กำหนดหรือไม่, และการขับเคลื่อนเป็นไปตามเงื่อนไขหรือไม่ เป็นต้น

⁵⁸ กรมสรรพสามิต, ความรู้เกี่ยวกับหลักเกณฑ์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล

<https://www.excise.go.th/cs/groups/public/documents/document/dwnt/mzey/~edisp/uatucm312741.pdf>

นอกจากนี้ จากบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตดังกล่าว จะเห็นได้ว่ากฎหมายยังขยายความหมายของคำว่า “รถจักรยานยนต์” ให้หมายความรวมถึง นิยามของรถจักรยานยนต์ที่อยู่ในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ด้วย กล่าวคือ แม้ไม่เข้าเงื่อนไขนิยามของรถจักรยานยนต์ตามบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตแล้ว แต่หากเข้าเงื่อนไขนิยามของรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ย่อมถือเป็นรถจักรยานยนต์ที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตด้วย เพราะถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 เช่นกัน

ในปัจจุบันรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ก็ถือเป็นรถจักรยานยนต์ที่อยู่ในบังคับที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตด้วยเช่นกัน ซึ่งมีองค์ประกอบที่ต้องพิจารณา ดังนี้

1) องค์ประกอบในส่วนของคำว่า “รถ” ความหมายโดยทั่วไปของรถ **ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554** ได้ระบุไว้ว่า “รถ คือ ยานซึ่งเคลื่อนที่ได้ด้วยล้อ อาจใช้เครื่องยนต์ หรือไม่ใช้ก็ได้” ซึ่ง คำว่า “ยาน” หมายถึง เครื่องนำไปหรือพาหนะต่าง ๆ เช่น รถ เกรียน เรือ, มักใช้เข้าคู่กับคำพาหนะ เป็นยานพาหนะ

นอกจากนี้ ใน **พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522** มีการกำหนดนิยามของคำว่า “รถ” ไว้ด้วยเช่นกัน โดยจะอยู่ในมาตรา 4 ซึ่งได้ให้นิยามไว้ว่า “รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

จากความหมายดังกล่าวจะเห็นได้ว่า คำว่า “รถ” มีความหมายค่อนข้างกว้าง หากในปัจจุบันหรือในอนาคต มีสินค้าที่เกิดขึ้นใหม่ ซึ่งรัฐมองว่าอยากเก็บภาษีกับสินค้านี้ดังกล่าว ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ก็เปิดช่องว่างให้รัฐสามารถกำหนดออกมาเป็นกฎกระทรวงได้ว่าสินค้านี้ดังกล่าวเข้าลักษณะคำว่า “รถ” ทำให้อยู่ในบังคับที่จะต้องเสียภาษีได้เช่นกัน

2) องค์ประกอบในส่วนของ “ล้อ” ความหมายโดยทั่วไปของรถตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 ได้ระบุไว้ว่า “ล้อ คือ ส่วนของรถซึ่งเป็นวงกลมสำหรับหมุนเคลื่อนพาออกไป” ซึ่งองค์ประกอบในส่วนของล้อ นั้น กฎหมายภาษีสรรพสามิตได้กำหนดเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องล้อของรถจักรยานยนต์ไว้ว่า จะต้องมียี่ล้อไม่เกินสองล้อ หากมีล้อพ่วงข้าง มีล้อเพิ่มได้อีกไม่เกิน 1 ล้อ ฉะนั้นย่อมหมายความว่า หากเป็นสินค้าที่เป็นรถแล้วมีมากกว่า 2 ล้อ หรือมี 2 ล้อแต่มีพ่วงข้างเกิน 1 ล้อ ย่อมไม่อยู่ในขอบข่ายความหมายของรถจักรยานยนต์ ส่งผลให้ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต ทั้งนี้ แม้จะไม่อยู่ในขอบข่ายความหมายของรถจักรยานยนต์ แต่ต้องไปพิจารณาในบริบทอื่นด้วย เช่น รถยนต์

3) องค์ประกอบในส่วนของ “การขับเคลื่อน” ความหมายโดยทั่วไปของการขับเคลื่อนตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 ได้ระบุไว้ว่า “การขับเคลื่อน คือ ผลักหรือดันให้ไปด้วยแรงดันไอน้ำหรือกังหัน” ซึ่งเมื่อนำมาใช้กับยานพาหนะ เช่น รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ คือ การทำให้ยานพาหนะเกิดการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง ซึ่งการเคลื่อนที่ดังกล่าวอาจเกิดจากการใช้กำลังเครื่องยนต์ ในระบบเครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine : ICE)⁵⁹ ซึ่งระบบเครื่องยนต์สันดาปภายใน ได้แก่ เครื่องยนต์ก๊าซดีเซล (the gas diesel engine) เครื่องยนต์ดีเซลดัดแปลงเป็นเครื่องยนต์แก๊สโซลีนที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซ (modification of a diesel engine as a gas engine) และเครื่องยนต์ แก๊สโซลีนที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซ (the gas engine)⁶⁰ หรือใช้มอเตอร์ไฟฟ้าเป็นกำลังขับเคลื่อน (Electronic Vehicles : EV) ก็ได้ ทั้งนี้เป็นการใช้กำลังเครื่องยนต์ในระบบเครื่องยนต์สันดาปภายในผสมกับใช้มอเตอร์ไฟฟ้าเป็นกำลังขับเคลื่อน หรือที่เรียกว่า Hybrid Electric Vehicle : HEV ก็ได้เช่นกัน

ดังนั้น การขับเคลื่อนที่จะอยู่ในบังคับนิยามของรถจักรยานยนต์ตามบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต มีอยู่ 3 รูปแบบ คือ การใช้กำลังเครื่องยนต์ ในระบบเครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine : ICE), การใช้มอเตอร์ไฟฟ้าเป็นกำลังขับเคลื่อน (Electronic Vehicles : EV) และการใช้กำลังเครื่องยนต์ในระบบเครื่องยนต์สันดาปภายในผสมกับใช้มอเตอร์ไฟฟ้าเป็นกำลังขับเคลื่อน (Hybrid Electric Vehicle : HEV)

2.2) ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ผู้เสียภาษีสรรพสามิต หมายถึง บุคคลที่กฎหมายภาษีสรรพสามิตกำหนดให้มีหน้าที่ต้องเสียภาษี รวมถึงหน้าที่อื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ ผู้เสียภาษีสรรพสามิตยังหมายถึงบุคคลที่เป็นผู้รับภาระภาษีสรรพสามิตที่แท้จริงตามหลักการผลภาระภาษี (Tax burden) ด้วย ซึ่งผู้รับภาระภาษีที่แท้จริง ก็คือ ผู้บริโภคสินค้าหรือบริการ⁶¹

ในส่วนของบุคคลที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตนั้นได้ถูกระบุไว้ใน มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 วางหลักว่า “มาตรา 16 ให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ หรือผู้อื่นที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี...”

⁵⁹ ประพันธ์ คงเอียด, “ภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์,” เอกสารภาษีอากร, เล่มที่ 474(มีนาคม 2564), หน้า 67.

⁶⁰ ประเทือง ฝันแก้ว, ไตรภพ เบนุจา, สุทธิชัย สันติชัยชาญ และสุรสิทธิ์ ทองแดงห้วง, // “การออกแบบและสร้างเครื่องปรับความดันก๊าซชีวภาพสำหรับเครื่องยนต์สันดาปภายใน,” วารสารวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, ปีที่ 2 ฉบับที่ 3 (มกราคม - มิถุนายน 2560), หน้า 67.

⁶¹ กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต (อั่งแล้ว), หน้า 55.

จากมาตรา 16 สามารถจำแนกบุคคลผู้เสียหายได้ 2 กรณี ดังนี้

1) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

คือ บุคคลที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ โดยอาจเป็นเจ้าของ ผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรม ซึ่งโรงอุตสาหกรรมเป็นสถานที่ใช้ในการผลิตสินค้ารถจักรยานยนต์

ในปัจจุบันโรงอุตสาหกรรมที่ผลิต จำหน่าย หรือประกอบรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทของต่างประเทศที่เข้าตั้งกิจการในไทย โดยมีบริษัทแม่อยู่ในต่างประเทศ เช่น บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด, บริษัท ไทยฮอนด้า แมนูแฟคเจอร์ส จำกัด, บริษัท ไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด , บริษัท คาวาซากิมอเตอร์ เอ็นเตอร์ไพรส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น แต่หากเป็นรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศไทย อาจจะหายากมากกว่ารถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยส่วนใหญ่แล้วรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามักจะเป็นการนำเข้าของบริษัทเอกชนมากกว่า

2) ผู้นำเข้ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

ผู้นำเข้าที่จะเป็นบุคคลที่ต้องเสียหายสรรพสามิตนั้น ก็ต้องพิจารณาโดยใช้กฎหมายศุลกากร มาประกอบด้วยว่าลักษณะเช่นใดจึงจะถือว่าการนำเข้าที่สำเร็จ เพราะเมื่อถือว่าการนำเข้าตามกฎหมายศุลกากรแล้ว ย่อมถือสถานะได้ว่าบุคคลดังกล่าวเป็นผู้นำเข้าตามกฎหมายภาษีสรรพสามิต ซึ่งการนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร คือ การนำเข้ามาในราชอาณาจักรตามตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

ดังนั้น ผู้นำเข้าตามกฎหมายภาษีสรรพสามิต หมายถึง ผู้ครอบครอง หรือผู้มีส่วนได้เสียซึ่งเป็นคนธรรมดาหรือนิติบุคคลในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักรจนถึงเวลาที่พนักงานศุลกากรได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากอากรขาของพนักงานศุลกากร⁶²

บริษัทเอกชนที่นำเข้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ก็มีอยู่หลากหลายยี่ห้อหลากหลายสัญชาติ เช่น DECO, H SEM, NIU, AJ, RENNY หรือ ETRAN เป็นต้น⁶³

จากที่กล่าวมาข้างต้นไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า หรือผู้นำเข้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า บุคคลเหล่านี้ถือเป็นคนที่ต้องเสียหาย

⁶² กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 35.

⁶³ ฐานเศรษฐกิจดิจิทัล, ตลาดมอเตอร์ไซค์ไฟฟ้า EV คึกคัก ฮอนด้า ยามาฮ่า ขยับแผนในไทย [ออนไลน์], 10 มีนาคม 2565, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.thansettakij.com/motor/516873>

2.3) ความรับผิดชอบในการเสียภาษี

ในส่วนของความรับผิดชอบทางภาษี หรือ Tax point คือ ช่วงเวลาที่กฎหมายกำหนดให้ผู้เสียภาษีมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อเสียภาษี เมื่อความรับผิดชอบในการเสียภาษีเกิดขึ้นแล้ว จะส่งผลให้ผู้เสียภาษีเกิดสิทธิและหน้าที่หลายประการ เช่น หน้าที่ในการเสียภาษี, หน้าที่ในการยื่นแบบแสดงรายการ หรืออื่น ๆ⁶⁴

ในกรณีของความรับผิดชอบทางภาษีสรรพสามิตนั้น จะเกิดในช่วงเวลาที่กฎหมายกำหนดให้ผู้เสียภาษีไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ ผู้นำเข้าหรือบุคคลอื่นที่กฎหมายกำหนด มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินการเสียภาษีสรรพสามิต ซึ่งในส่วนของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า กรณีของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศ ปัจจุบันเกี่ยวกับสถานที่จัดเก็บสินค้า สถานที่ผลิตสินค้า และหลักความรับผิดชอบในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจะมาเป็นตัวกำหนดความรับผิดชอบในการที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต และในกรณีของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ปัจจุบันเกี่ยวกับสถานที่จัดเก็บสินค้า สถานที่นำสินค้าออก และหลักความรับผิดชอบในการเสียภาษีศุลกากร หรือภาษีมูลค่าเพิ่มแล้วแต่กรณี จะมาเป็นตัวกำหนดความรับผิดชอบในการที่จะต้องเสีย⁶⁵

2.4) ฐานภาษี

ฐานภาษี (Tax base) คือ สิ่งที่ใช้เป็นฐานประกอบกับอัตราภาษีเพื่อคำนวณให้ได้มาซึ่งจำนวนเงินค่าภาษี เช่นภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากสินค้าที่ต้องเสียภาษีตามมูลค่าฐานภาษี ซึ่งก็คือมูลค่าของสินค้า โดยฐานภาษีที่ใช้ในอดีตกับปัจจุบันจะมีความแตกต่างกันส่วนหนึ่ง คือ

ในระหว่างที่พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มีผลบังคับใช้อยู่ นั้น ฐานภาษีที่ใช้ในการเก็บสินค้าจะจำแนกได้ 2 กรณี คือฐานภาษีที่เก็บระหว่างสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักรกับฐานภาษีสินค้าที่นำเข้า

กรณีแรก คือ ฐานภาษีที่ใช้เก็บกับสินค้าที่ผลิตในประเทศ กฎหมายกำหนดให้เสียภาษีจากราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม (Ex Factory Price) โดยราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ไม่ได้บัญญัติความหมายไว้ จึงทำให้เกิดความเห็น 2 แนวทาง⁶⁶ ดังนี้

ความเห็นแนวทางแรก เห็นว่า ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม คือ ราคาที่ผู้ประกอบการขายให้แก่ผู้ซื้อที่ปรากฏตามใบกำกับภาษี (Invoice) โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร

⁶⁴ กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 96.

⁶⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 102 – 104.

⁶⁶ ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 139-141.

ตัวอย่างเช่น ราคาสินค้าซึ่งผู้ประกอบการขายให้แก่ผู้ซื้อตามใบกำกับภาษี 4,400 บาท โดยใน 4,400 บาทนั้น มีภาษีมูลค่าเพิ่มรวมอยู่ด้วย 400 บาท มูลค่าที่ใช้เป็นฐานภาษีในการคำนวณภาษีสรรพสามิต คือ 4,000 บาท (ในยอดเงินจำนวน 4,000 บาท จะเท่ากับราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมบวกด้วยภาษีที่พึงชำระ) เป็นต้น

ความเห็นแนวทางที่สอง เห็นว่า ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม คือ ราคาต้นทุนของสินค้าบวกด้วยกำไร ณ โรงอุตสาหกรรม ซึ่งจะรวมอยู่ในราคาสินค้าที่ผู้ประกอบการขายให้แก่ผู้ซื้อ กล่าวคือ เป็นกรณีที่พิจารณาว่าราคาต้นทุนของสินค้าและกำไร ณ โรงอุตสาหกรรมว่าเป็นเงินจำนวนเท่าใด ก็จะถือจำนวนดังกล่าวเป็นราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมและนำไปคำนวณภาษีสรรพสามิตที่พึงชำระ แล้วนำผลลัพธ์ที่ได้ไปรวมกับราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม ผลลัพธ์ที่ได้จะเป็นมูลค่าที่ใช้เป็นฐานในการคำนวณภาษี

โดยแนวทางของกรมสรรพสามิตเกี่ยวกับราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม จะถือราคาต้นทุนของสินค้าบวกด้วยกำไร ณ โรงอุตสาหกรรม ซึ่งในส่วนของราคาต้นทุนนั้น จะถือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการทำให้เกิดสินค้าขึ้นเป็นสำคัญ โดยไม่รวมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายหลังจากการขายสินค้า ณ โรงอุตสาหกรรม⁶⁷

กรณีที่สอง คือ ฐานภาษีที่ใช้เก็บจากสินค้าซึ่งนำเข้ามาในราชอาณาจักร กฎหมายกำหนดให้ถือเอา ราคา C.I.F* ของสินค้า บวกด้วยอากรขาเข้า (Customs Duty) และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เช่น ค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน ค่าธรรมเนียมอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา เป็นต้น ซึ่งถ้าอากรขาเข้ามีส่วนที่ได้รับการยกเว้นหรือลดอัตรา ก็ให้นำมารวมคำนวณด้วย⁶⁸

ต่อมา ภายหลังเมื่อพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 มีผลบังคับใช้นั้น ฐานภาษีที่ใช้เก็บสินค้าที่ผลิตในประเทศกับฐานภาษีที่ใช้เก็บจากสินค้าซึ่งนำเข้ามาในราชอาณาจักร จะเป็นตัวเดียวกัน คือ ให้ถือตามราคาขายปลีกแนะนำ (Suggested Retail Price) โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ในกรณีของสินค้าที่ต้องเสียตามปริมาณ ให้ถือตามหน่วยตามน้ำหนักสุทธิหรือตามปริมาณสุทธิของสินค้า⁶⁹ และกฎหมายก็กำหนดนิยามของคำว่า “ราคาขายปลีกแนะนำ” ไว้ในมาตรา 4 โดยให้ความหมายว่า “ราคาขายปลีกแนะนำ คือ ราคาที่ผู้ประกอบการ หรือ ผู้นำเข้า ประสงค์ให้เป็นราคาขายต่อผู้บริโภคทั่วไป”

⁶⁷ ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 145-147.

* ราคา C.I.F คือ ราคาสินค้าที่รวมค่าประกันภัยและค่าขนส่งถึงด่านศุลกากรในราชอาณาจักร แต่ถ้าอธิบดีกรมศุลกากรประกาศใช้ราคาในท้องตลาดสำหรับสินค้าประเภทใดประเภทหนึ่งที่ต้องเสียอากรตามราคาเป็นราคาเฉลี่ยตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร ก็ให้ถือราคาดังกล่าวเป็นราคาสินค้าในการคำนวณราคา C.I.F

⁶⁸ ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 161.

⁶⁹ กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 51.

2.5) อัตราภาษี

อัตราภาษี (Tax rate) หมายถึง ระดับการจัดเก็บภาษีซึ่งแสดงเป็นตัวเลข โดยอาจกำหนดเป็นจำนวนหรืออัตราร้อยละ เช่น ร้อยละ 10, 20 หรือ 30 เป็นต้น โดยกว่าจะมาเป็นอัตราภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ก็มีการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาอยู่หลายคราว ซึ่งสามารถจำแนกได้ 3 ช่วง⁷⁰ ดังนี้

ช่วงที่ 1 เป็นช่วงที่พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 และพระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มีผลบังคับใช้ โดยแม้กฎหมายกำหนดอัตราภาษีมูลค่าในอัตราเพดานร้อยละ 30 ของราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามมีการออกประกาศกระทรวงการคลังเกี่ยวกับการลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต เพื่อยกเว้นหรือปรับลดอัตราภาษีลงจากเพดานภาษีดังกล่าว ได้แก่ ประกาศกระทรวงการคลังฯ ฉบับที่ 42, ฉบับที่ 45, ฉบับที่ 54, ฉบับที่ 59 และฉบับที่ 62 ซึ่งเมื่อพิจารณาประกาศกระทรวงแต่ละฉบับ แสดงให้เห็นถึงอัตราภาษีสรรพสามิตที่เก็บในช่วงนี้ ขึ้นอยู่กับ“ชนิดของเครื่องยนต์”⁷¹ ตัวอย่างเช่น ในช่วงแรกหากเป็นรถจักรยานยนต์ชนิดเครื่องยนต์ 2 จังหวะ จะถูกเก็บอัตราภาษีย้อยละ 10 เป็นต้น

ช่วงที่ 2 เป็นช่วงที่พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 และพระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มีผลบังคับใช้เหมือนช่วงที่ 1 แต่เป็นช่วงที่เกิดขึ้นภายหลังช่วงที่ 1 และพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ยังไม่มีผลบังคับใช้ โดยช่วงที่ 2 อัตราภาษีสรรพสามิตที่เก็บในช่วงนี้จะขึ้นอยู่กับ “ขนาดความจุกระบอกสูบ” โดยในช่วงที่ 2 นี้ แม้กฎหมายกำหนดอัตราภาษีมูลค่าในอัตราเพดานร้อยละ 30 ของราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม หรือราคาปลีกแนะนำแล้วแต่กรณี แต่ก็มีมีการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตลง ซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ ประกาศกระทรวงการคลังเรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 104) กับกฎกระทรวงกำหนดพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ตามตารางที่ 1

จากประกาศกระทรวงการคลังเรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิตฯ และกฎกระทรวงกำหนดพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิตฯ ดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าหากความจุกระบอกสูบมาก ย่อมมีอัตราภาษีเปลี่ยนแปลงน้ำมันเชื้อเพลิงมาก ส่งผลให้ต้องเสียภาษีมากกว่ารถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบน้อย

⁷⁰ ประพันธ์ คงเอียด, “ภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์,” เอกสารภาษีอากร, เล่มที่ 477 (มิถุนายน 2564), หน้า 65-67.

⁷¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 65.

ประเภทรถจักรยานยนต์	อัตราภาษีตามมูลค่า (ร้อยละ)	
	ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้น ภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 104)	กฎกระทรวงกำหนด พิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560
(1) ขนาดความจุกระบอกสูบ ไม่เกิน 150 ลบ.ซม.	3	2.5
(2) ขนาดความจุกระบอกสูบ เกิน 150 แต่ไม่เกิน 500 ลบ.ซม.	5	4
(3) ขนาดความจุกระบอกสูบ เกิน 500 แต่ไม่เกิน 1,000 ลบ.ซม.	10	8
(4) ขนาดความจุกระบอกสูบ เกิน 1,000 ลบ.ซม.	20	17
(5) อื่น ๆ	ยกเว้นภาษี	0

(ตารางที่ 1 ตารางเปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์)⁷²

ช่วงที่ 3 เป็นช่วงที่พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 มีผลบังคับใช้ โดยกฎหมายกำหนดอัตราภาษีมูลค่าในอัตราเพดานร้อยละ 30 ของราคาปลีกแนะนำ แต่ช่วงที่ 3 อัตราภาษีสรรพสามิตที่เก็บในช่วงนี้จะขึ้นอยู่กับ “พลังงานขับเคลื่อน”, “มาตรฐานของยางรถจักรยานยนต์” และ “ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์” ตามตารางที่ 2

โดยรัฐให้เหตุผลที่เปลี่ยนการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของรถจักรยานยนต์ จากเดิมเป็นการจัดเก็บภาษีตามความจุของกระบอกสูบมาเป็นการจัดเก็บภาษีตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ว่าเพื่อสนับสนุนให้มีการลดการปล่อยก๊าซดังกล่าวซึ่งเป็น การช่วยแก้ไขปัญหาก๊าซเรือนกระจก ตลอดจนสนับสนุนทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยีการใช้พลังงานสะอาด ในอนาคต ประกอบกับการประกอบอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มจะปรับลดความจุกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์ลง ซึ่งอาจส่งผลให้รายได้ภาษีสลดลงและก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการชำระภาษีระหว่างรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กและขนาดใหญ่

จากเหตุผลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในช่วงปัจจุบันนานาประเทศต่างให้ความสำคัญกับประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ เพราะมีงานวิจัยที่ออกมาว่าสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติในปัจจุบันกำลังถูกทำลาย ความหลากหลายทางชีวภาพกำลังเสื่อมถอย สิ่งมีชีวิตหลายสายพันธุ์สูญสลาย และมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต จึงทำให้ทั่วโลกต้องให้ความสำคัญ รัฐบาลแต่ละประเทศมีนโยบายที่สนับสนุนสินค้าหรือการกระทำที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในขณะที่เดียวกันสินค้าหรือการกระทำใดที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมรัฐก็จะเข้ามาควบคุมให้ประชาชนบริโภคสินค้านั้นน้อยลง

⁷² ประพันธ์ คงเอียด, “ภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์,” เอกสารภาษีอากร, เล่มที่ 477 (มิถุนายน 2564), หน้า 66.

ประเภทรถจักรยานยนต์	อัตราภาษีตามมูลค่า (ร้อยละ)
(1) แบบพลังงานไฟฟ้า ที่ใช้วางรถจักรยานยนต์ตามมาตรฐานที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมประกาศกำหนด หรือข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของสหประชาชาติ (UN Regulation No.75)	1
(2) แบบที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงหรือแบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า ที่ใช้วางรถจักรยานยนต์ตามมาตรฐานที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมประกาศกำหนด หรือข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของสหประชาชาติ (UN Regulation No.75) และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขอธิบดีประกาศกำหนด	
(ก) ที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 50 กรัม/กิโลเมตร	3
(ข) ที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 50 กรัม/กิโลเมตร แต่ไม่เกิน 90 กรัม/กิโลเมตร	5
(ค) ที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 90 กรัม/กิโลเมตร แต่ไม่เกิน 130 กรัม/กิโลเมตร	9
(ง) ที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เกิน 130 กรัม/กิโลเมตร	18
(3) รถจักรยานยนต์ต้นแบบที่ผลิตหรือนำเข้ามา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปวิจัย หรือทดสอบสมรรถนะ	0
(4) อื่น ๆ นอกจาก (1) ถึง (3)	20

(ตารางที่ 2 ตารางอัตราภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน)⁷³

รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าจึงเป็นสินค้าที่อยู่ภายใต้บังคับของภาษีสรรพสามิต กล่าวคือ เป็นสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต โดยอัตราภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บกับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้านั้น หากเป็นรถจักรยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าเพียงอย่างเดียว จะเสียอัตราภาษีสรรพสามิตร้อยละ 1 แต่หากเป็นรถจักรยานยนต์ที่ใช้ได้ทั้งพลังงานเชื้อเพลิงและพลังงานไฟฟ้า กรณีเช่นนี้ก็จะเสียภาษีโดยถือเอาตามการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ดังที่ปรากฏตามตารางที่ 2

2.6) การควบคุมทางทะเบียนเพื่อเก็บภาษี

เพื่อให้การเก็บภาษีของรัฐนั้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเพื่อให้การจัดเก็บภาษีของรัฐนั้นโปร่งใส ตรวจสอบได้ รัฐจึงต้องมีมาตรการควบคุมในการจัดเก็บภาษี ซึ่งการควบคุมการจัดเก็บภาษีของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้านั้น คือ การจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ โดยหน่วยงานที่เข้ามากำกับดูแลเรื่องของการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ก็คือ กรมขนส่งทางบก (Department of Land Transport)

⁷³ กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่10) พ.ศ. 2562

การจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยนั้น เป็นการขออนุญาตใช้รถต่อ นายทะเบียน โดยรถต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีลักษณะ ขนาดและเครื่องอุปกรณ์ ส่วนควบของรถ ถูกต้อง ตามที่กฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนด และต้องมีกำลังมอเตอร์ไฟฟ้าและความเร็ว ตามที่กฎหมายกำหนด โดยคุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่จะจดทะเบียนได้ มีดังนี้⁷⁴

1) ขนาดสัดส่วนของรถจักรยานยนต์

ในส่วนของคุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้านั้น จะถูกระบุไว้ในกฎกระทรวง กำหนดลักษณะ ขนาดหรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภท ต่าง ๆ พ.ศ.2548 ข้อ 3(4)(ก) กำหนดว่า“รถจักรยานยนต์ต้องมีความกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ความยาวไม่เกิน 2.50 เมตร ความสูงไม่เกิน 2 เมตร กรณีที่เครื่องยนต์มีความจุในกระบอกสูบ รวมกันเกินกว่า 250 ลูกบาศก์เซนติเมตร ให้มีความยาวได้ไม่เกิน 3 เมตร ถ้ามีพ่วงข้าง รถพ่วง ของรถจักรยานยนต์ ต้องมีความกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ความยาวไม่เกิน 1.35 เมตร ความสูง ไม่เกิน 2 เมตร และ เมื่อนำมาพ่วงกับรถจักรยานยนต์แล้ว ต้องมีความกว้างวัดจากขอบยาง ด้านนอกสุดของล้อหลัง รถจักรยานยนต์ถึงขอบยางด้านนอกสุดของล้อรถพ่วงไม่เกิน 1.50 เมตร” ดังนั้น**รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า จึงต้องมีขนาด 1.1 x 2.5 x 2 (กว้าง x ยาว x สูง)**

ชนิดรถ	ขนาด กว้าง X ยาว X สูง
จักรยานยนต์	ไม่เกิน 1.1 X 2.5 X 2 เมตร
รถยนต์สาธารณะ	ไม่เกิน 2.5 X 6 X 2 เมตร
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	ไม่เกิน 1.5 X 4 X 2 เมตร
รถยนต์ส่วนบุคคล (เกินเจ็ดและไม่เกินเจ็ดคน)	ไม่เกิน 2.55 X 12 X 4 เมตร (กรณีกว้างไม่เกิน 2.3 ม. ให้มีความสูงได้ไม่เกิน 3.2 ม.)
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	ไม่เกิน 2.55 X 12 X 4 เมตร (กรณีกว้างไม่เกิน 2.3 ม. ให้มีความสูงได้ไม่เกิน 3 ม.)

(รูปภาพที่ 2 : คุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่จดทะเบียน)

2) ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์

ในกรณีของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์จะถูกระบุไว้ในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ.2551 ข้อ 5 โดยมีการอ้างถึง ส่วนควบบางชิ้นส่วนที่จะต้องทำตามรถยนต์ เช่น โครงสร้างและตัวถังที่มีความมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัย, เครื่องกำเนิดพลังงาน หรือระบบบังคับเลี้ยว ฯลฯ ตามรูปภาพที่ 3

⁷⁴ เกียรติมนรงค์ ครูบา, การจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <http://auto.kmutt.ac.th/custom/uploads/files/1533012077.pdf>

รถยนต์	รถจักรยานยนต์
โครงสร้างและตัวถัง ที่มีความมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัย และสามารถรองรับการทำงานของรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ในทุกสภาพการใช้งาน	
เครื่องกำเนิดพลังงาน สามารถขับเคลื่อนรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุก ด้วยความเร็วที่เหมาะสมในสภาพการใช้งานตามปกติ	
ระบบส่งกำลัง สามารถส่งกำลังรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสม และปลอดภัย	ระบบส่งกำลัง สามารถส่งกำลังรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย และมีอุปกรณ์ป้องกันผู้ขับขี่รถและคนโดยสารไม่ให้ได้รับอันตรายจากการใช้งาน เช่น ฝาครอบโซ่ หรือบังโซ่ เป็นต้น
ระบบบังคับเลี้ยว สามารถบังคับรถได้อย่างคล่องตัว สะดวก และปลอดภัย	
ระบบห้ามล้อหลักสามารถลดความเร็วหรือหยุดรถที่วิ่งอยู่ให้หยุดนิ่งได้อย่างปลอดภัย ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับขี่รถสามารถใช้งานได้สะดวก ระบบห้ามล้อจะอาจสามารถทำให้รถหยุดนิ่งในขณะจอดได้	ระบบห้ามล้อ สามารถลดความเร็วหรือหยุดรถที่วิ่งอยู่ให้หยุดนิ่งได้อย่างปลอดภัย ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับขี่รถสามารถใช้งานได้สะดวก
ระบบเชื้อเพลิงหรือระบบพลังงานอื่น สามารถเก็บและส่งเชื้อเพลิงหรือพลังงานอื่นไปยังเครื่องกำเนิดพลังงานให้สามารถขับเคลื่อนรถได้อย่างปลอดภัย	

(รูปภาพที่ 3 : ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า)

3) กำลังมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ในการขับเคลื่อน

ในกรณีกำลังมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ในการขับเคลื่อนสำหรับรถจักรยานยนต์ จะถูกระบุไว้อยู่ในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ในการขับเคลื่อนรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2563 ข้อ 6 กำหนดว่า “รถจักรยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า ต้องมีกำลังพิกัด (Rated Power) ของมอเตอร์ไฟฟ้าไม่น้อยกว่า 250 วัตต์ และสามารถขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง”

รถยนต์ (รถกึ่ง)
น้ำหนักน้อยกว่า 450 กิโลกรัม (ไม่รวมน้ำหนักแบตเตอรี่)
รถกระบะขนาดเล็ก
น้ำหนักน้อยกว่า 600 กิโลกรัม (ไม่รวมน้ำหนักแบตเตอรี่)
กำลังพิกัดมอเตอร์ไฟฟ้า
ไม่น้อยกว่า 4 กิโลวัตต์
ความเร็วสูงสุด
ไม่น้อยกว่า 45 กม./ชม.
ติดสติ๊กเกอร์ S

รถยนต์/รถตู้
รถยนต์กระบะบรรทุก
ขนาดทั่วไป
กำลังพิกัดมอเตอร์ไฟฟ้า
ไม่น้อยกว่า 15 กิโลวัตต์
ความเร็วสูงสุด
ไม่น้อยกว่า 90 กม./ชม.

รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า
กำลังพิกัดมอเตอร์ไฟฟ้า
ไม่น้อยกว่า 0.25 กิโลวัตต์
ความเร็วสูงสุด
ไม่น้อยกว่า 45 กม./ชม.

(รูปภาพที่ 4 : กำลังมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ในการขับเคลื่อน)

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าการที่จะสามารถจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าได้นั้น จะต้องมีความสมบูรณ์หลายอย่าง ไม่ว่าจะเป็นขนาดสัดส่วนของรถจักรยานยนต์ที่จะต้องได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด, ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ที่ต้องมีตามที่กฎหมายกำหนด และกำลังมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ในการขับเคลื่อน จะต้องมีการกำลังตามที่กฎหมายกำหนดเช่นกัน เหล่านี้เป็นเงื่อนไขที่รัฐกำหนดไว้ ซึ่งในอนาคตอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงได้เช่นกัน เพราะเมื่อกาลเวลาเปลี่ยน สภาพสังคมและเศรษฐกิจเปลี่ยน เทคโนโลยีเกิดขึ้นใหม่ อาจทำให้กฎหมายที่มีอยู่นั้นไม่ครอบคลุม จึงอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขคุณสมบัติของการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเหล่านี้ได้เช่นกัน

2.4.4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

ประเทศไทยเริ่มมีการจัดเก็บภาษีรถยนต์ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) โดยจัดเก็บในรูปแบบค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ เช่น รถยนต์ชนิด 4 ล้อ ใช้แรงเคลื่อนโดยไฟฟ้า เครื่องกล สำหรับใช้เอง เสียค่าธรรมเนียม 12 บาท ถ้าต่ำกว่า 4 ล้อ เสีย 10 บาท เป็นต้น⁷⁵ ซึ่งในสมัยดังกล่าวมีผู้นิยมใช้รถยนต์มากขึ้น เนื่องจากมีทั้งใช้เพื่อการส่วนตัวและมีรถยนต์รับคนโดยสารเกิดขึ้น ส่งผลให้จราจรคับคั่งยิ่งขึ้น รถวิ่งกันไม่เป็นระเบียบ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้มีการตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.128 ขึ้น เพื่อให้มีกฎหมายสำหรับการเดินรถและขับรถ อีกทั้งเพื่อป้องกันเหตุการณ์อันตรายต่าง ๆ

ต่อมา ในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) ได้ยกเลิกพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.128 และได้ตรา “พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2473” ขึ้นมาใช้แทน โดยตราขึ้นเพื่อปรับปรุงวิธีการควบคุมรถยนต์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างและวิธีการจัดเก็บภาษีขึ้นใหม่ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล ให้เก็บตามกำลังเครื่องยนต์⁷⁶ อีกทั้ง เป็นการบังคับให้มีการจดทะเบียนรถยนต์และบังคับให้เจ้าของรถยนต์ต้องเสียภาษีรถยนต์ประจำปีให้แก่รัฐ ตลอดจนออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

⁷⁵ รังสรรค์ ณะพรพันธ์, ภาษีอากรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2528), หน้า 163-164.

⁷⁶ ชัยตรีชัย ทองมี, ภาษีรถยนต์ประจำปี, เอกศศึกษาปริญญารัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535. หน้า 30 - 45.

ภายหลัง สมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอนันตมหิตล (รัชกาลที่ 8) ได้มีการปรับปรุงการจัดเก็บภาษีรถยนต์ โดยเดิมเป็นการจัดเก็บตามกำลังเครื่องยนต์ (กำลังม้าของเครื่องยนต์) เปลี่ยนเป็นเก็บตามน้ำหนักของรถ และได้แบ่งรถยนต์ออกเป็นประเภทต่าง ๆ โดยกำหนดอัตราภาษีของรถแต่ละประเภทไว้แตกต่างกัน ทั้งนี้ได้ลดอัตราภาษีลงด้วย⁷⁷ และในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชฯ (รัชกาลที่ 9) ได้มีการปรับปรุงให้อัตราภาษีรถยนต์ประจำปีสูงขึ้นจากเดิม แต่ฐานภาษียังคงเดิม และในปี พ.ศ.2522 ได้มีการปรับปรุงโครงสร้างกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมรถยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ตั้งแต่นั้นมาก็มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเรื่อยมา จนกระทั่งมีการประกาศใช้กฎหมาย “พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522” แทนพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2473 โดยเหตุผลที่ประกาศใช้เพราะว่ากฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้บังคับมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานประกอบกับมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง และมีบทบัญญัติที่ใช้ยังไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์บ้านเมือง จึงทำให้ต้องมีการปรับปรุงกฎหมายใหม่

2.4.4.1 หลักการและแนวคิดของภาษีรถยนต์ประจำปี

ในการเก็บภาษีรถยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 นั้น ด้วยเหตุที่การจัดเก็บภาษีรถยนต์เป็นการบังคับจัดเก็บกับผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ โดยมีรถยนต์เป็นวัตถุประสงค์ที่ถูกรับเรียกเก็บภาษี จึงทำให้การจัดเก็บภาษีด้วยวิธีดังกล่าวจัดอยู่ในประเภทของ “ภาษีทรัพย์สิน” ซึ่งเป็นภาษีทรัพย์สินเฉพาะอย่าง (Specific Property Tax) ซึ่งภาษีทรัพย์สิน คือ ภาษีที่จัดเก็บจากการถือครองทรัพย์สินจากเจ้าของทรัพย์สิน

2.4.4.2 วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปี

ในการจัดเก็บภาษีรถยนต์นั้น ก็มีวัตถุประสงค์อยู่หลายประการ โดยภาษีรถยนต์เช่นกัน ไม่จำเป็นต้องเพียงแต่จัดเก็บเพื่อเป็นรายได้ให้กับรัฐแต่เพียงอย่างเดียว แต่ในบางกรณีการจัดเก็บภาษีรถยนต์ก็มีวัตถุประสงค์อย่างอื่นที่รัฐกระทำเพื่อแก้ไขสถานการณ์บางอย่างได้ กล่าวคือ ในบางกรณีรัฐอาจใช้ภาษีรถยนต์เป็นเครื่องมือในการควบคุมการบริโภครถยนต์ของประชาชนได้ อีกทั้ง ยังสามารถเป็นการแก้ไขปัญหาเรื่องของการจราจรได้เช่นกัน ฉะนั้นการจัดเก็บภาษีรถยนต์จึงมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

⁷⁷ ชัตรชัย ทงมี. ภาษีรถยนต์ประจำปี, เอกอภิศึกษาปริญญารัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535. หน้า 30 - 45.

1.เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่รัฐ

สำนักงานขนส่ง	ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	ตามกฎหมายว่าด้วย	
		การขนส่งทางบก	รวม
สขจ.บนบกบุรี	661,190,683.84	53,627,463.65	714,818,147.49
สำนักงานปกติ	55,155,050.21	46,354,846.50	101,509,896.71
สำนักงาน DRIVE THRU FOR TAX	22,627,807.72	0.00	22,627,807.72
หน่วยเคลื่อนที่	132,505.35	0.00	132,505.35
ถาวรสำนักงานปกติ	391,296,657.98	7,272,617.15	398,569,275.13
ถาวรสำนักงาน DRIVE THRU FOR TAX	191,908,285.21	0.00	191,908,285.21
ออนไลน์ธนาคาร (E-Banking)			
ไปรษณีย์	0.00	0.00	0.00
ธกส.	0.00	0.00	0.00
ธนาคารพาณิชย์	70,377.37	0.00	70,377.37
กทบ.	0.00	0.00	0.00
internet	0.00	0.00	0.00
Finance+Direct Debit	0.00	0.00	0.00

(รูปภาพที่ 5 : สถิติรายได้จากเงินภาษีรถและเงินเพิ่มที่จัดเก็บได้ในปี พ.ศ.2564)⁷⁸

การจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ก็มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นรายได้ของรัฐอย่างหนึ่ง ซึ่งเงินที่รัฐได้จากการจัดเก็บนั้น รัฐก็จะนำไปใช้บำรุงรักษาหรือปรับปรุงระบบคมนาคม กล่าวคือด้วยเหตุที่มีผู้ใช้งานระบบคมนาคมของรัฐจำนวนมากและใช้เป็นระยะเวลาช้านาน ย่อมส่งผลให้ระบบคมนาคมดังกล่าวต้องมีการชำรุดหรือเสื่อมถอยบ้าง ฉะนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานและเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้งานคมนาคม รัฐจึงต้องบำรุงรักษาระบบคมนาคมอยู่ตลอด ซึ่งทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้รายได้ที่มาจากการจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปี ก็เป็นรายได้อย่างหนึ่งที่รัฐจัดเก็บขึ้นเพื่อนำมาใช้บำรุงรักษาระบบคมนาคมโดยตรงเช่นกัน

จากสถิติรายได้จากเงินภาษีรถและเงินเพิ่มปีงบประมาณ 2564 (ตามรูปภาพที่ 5) จะเห็นได้ว่ารายได้จากการจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปี ก็จัดเก็บได้พอประมาณ (หลักร้อยล้าน) แต่เมื่อเทียบกับรายได้จากภาษีประเภทอื่นอาจจะถือได้ว่าเป็นรายได้ส่วนน้อย แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากภาษีรถยนต์ประจำปี เป็นภาษีที่รัฐเก็บเพื่อนำเงินมาใช้บำรุงรักษาระบบคมนาคมโดยตรง (เก็บเพื่อใช้กับการบำรุงรักษาระบบคมนาคมโดยเฉพาะ) จึงสามารถกล่าวได้ว่าการจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปี ก็มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่รัฐเช่นกัน

⁷⁸ สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี กรมขนส่งทางบก, การจัดเก็บรายได้จากเงินภาษีรถและเงินเพิ่ม ปีงบประมาณ 2564 [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล https://www.dlt.go.th/site/nonthaburi/m-news/5995/view.php?_did=30300

2. เพื่อควบคุมหรือส่งเสริมพฤติกรรมการบริโภคของประชาชนบางประการ

ในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปีของรัฐนั้น ไม่จำเป็นเพียงแต่จัดเก็บภาษีเพื่อเป็นรายได้ให้แก่รัฐ แต่เพียงอย่างเดียว ในบางกรณีก็เป็นการจัดเก็บเพื่อควบคุมพฤติกรรมของประชาชนบางประการได้ด้วย ตัวอย่างเช่น จากพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2550 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของฐานภาษี โดยกำหนดให้ “รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า รถที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนหรือพลังงานอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมหรือพลังงานอย่างประหยัด หรือรถที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ จะถูกเก็บภาษีในอัตราครึ่งหนึ่ง” โดยเหตุผลที่ตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น เนื่องจากปัจจุบันสถานการณ์ราคาน้ำมันสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งปัญหาทางด้านมลภาวะทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้พลังงานอื่นทดแทนการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง สนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จึงควรส่งเสริมการใช้นานพาหนะดังกล่าว จะเห็นได้ว่าผู้ที่ใช้นานพาหนะประเภทดังกล่าวจะถูกเก็บภาษีในอัตราครึ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นอัตราภาษีที่ถูกเมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่น จึงเป็นกรณีที่รัฐส่งเสริมให้ใช้นานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้ประชาชนอาจหันมาสนใจหรือเลือกบริโภคยานพาหนะที่เป็นสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็เป็นการควบคุมการเลือกบริโภคยานพาหนะที่ใช้เชื้อเพลิงในอีกทางหนึ่งด้วย

ดังนั้น จากตัวอย่างที่ยกกล่าวขึ้นจะเห็นได้ว่าในบางครั้งการจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปี ก็อาจมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมของประชาชนได้หรือควบคุมพฤติกรรมการบริโภคของประชาชนได้เช่นกัน

2.4.4.3 หลักการจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปี

ในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 สามารถแยกพิจารณาได้ ดังนี้

(1) ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

แม้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 จะมีได้กำหนดบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษีไว้โดยตรง แต่เมื่อพิจารณาจากมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถดังต่อไปนี้ (1) รถที่ยังมิได้จดทะเบียน...” ประกอบกับมาตรา 32 ที่กำหนดว่า “เจ้าของรถมีหน้าที่เสียภาษีประจำปี...” ย่อมหมายความว่าบุคคลที่จะใช้รถได้ ต้องได้ทำการจดทะเบียนก่อน ซึ่งบุคคลที่จะนำรถมาจดทะเบียนได้ โดยส่วนใหญ่แล้วก็ต้องเป็นบุคคลที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในรถยนต์

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าในกรณีของบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 คือ บุคคลที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในรถยนต์

(2) ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษี

ในส่วนของความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ก็ได้กำหนดความรับผิดชอบไว้โดยตรงเช่นกัน แต่เมื่อพิจารณาจากมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถดังต่อไปนี้ (1) รถที่ยังมิได้จดทะเบียน... (3) รถที่ยังมิได้เสียภาษีประจำปี...” ประกอบกับมาตรา 34 กำหนดว่า “รถใดที่จดทะเบียนแล้ว แม้จะไม่ได้ใช้ก็ต้องเสียภาษีประจำปีตาม มาตรา 29 หรือมาตรา 31 แล้วแต่กรณี และมาตรา 32...” ย่อมหมายความว่าความรับผิดชอบในอันจะต้องเสีย ภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อเจ้าของรถยนต์ได้จดทะเบียน

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 จะเกิดขึ้น เมื่อเจ้าของของรถยนต์ได้นำรถยนต์หรือยานพาหนะอื่นมาจดทะเบียน

(3) ฐานภาษี

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้จำแนกฐานภาษีโดยพิจารณาจากลักษณะของตัวรถ เกณฑ์น้ำหนัก จำนวนที่นั่ง และลักษณะการใช้รถเป็นสำคัญ ฉะนั้นฐานภาษีของภาษีรถยนต์ปัจจุบันจึงแบ่งได้ 4 ประเภท ดังนี้

1. จัดเก็บตามความจุกระบอกสูบ (C.C.) = ใช้กับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ซึ่งแต่เดิมจัดเก็บ ตามน้ำหนักของตัวรถ เช่น น้ำหนักไม่เกิน 500 กิโลกรัม เสียในอัตราภาษีกิโลกรัมละ 1 บาท แต่ปัจจุบัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จะถูกจัดเก็บตามความจุกระบอกสูบ เช่น 600 C.C. จะเสียภาษีในอัตรา C.C. ละ 0.50 บาท ฯลฯ

2. จัดเก็บตามลักษณะเฉพาะของรถ (จัดเก็บเป็นรายคัน) = เช่น รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล คันละ 100 บาท, รถบดถนน คันละ 200 บาท, รถพ่วงของรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล คันละ 50 บาท

3. จัดเก็บตามน้ำหนักของรถ = ปัจจุบันใช้กับยานพาหนะ 4 ประเภท ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน, รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดรถยนต์บริการ, รถยนต์รับจ้าง และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลรถลากจูงรถ แทรกเตอร์ที่มีได้ใช้ในการเกษตร โดยจะเป็นการจัดเก็บตามน้ำหนักของรถ เช่น ไม่เกิน 500 กิโลกรัม, มี น้ำหนักตั้งแต่ 501 – 750 กิโลกรัม

4. รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า = โดยกฎหมายกำหนดให้ “รถที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่ใช้ พลังงานทดแทน หรือพลังงานอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม หรือพลังงานอย่างประหยัด ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้จัดเก็บภาษีในอัตรากึ่งหนึ่งของอัตราที่กำหนดไว้” ซึ่งฐานภาษีดังกล่าวมีเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้พลังงาน ทดแทนหรือพลังงานสะอาด

(4) อัตราภาษี

ในส่วนของอัตราภาษีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 นั้น มี 2 รูปแบบ ดังนี้

1. อัตราภาษีคงที่ กล่าวคือ จากฐานภาษีที่จัดเก็บตามลักษณะเฉพาะของรถ จะเห็นได้ว่าอัตราภาษีของยานพาหนะจะแตกต่างกันตามลักษณะเฉพาะของยานพาหนะ เช่น รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล คันละ 100 บาท ซึ่งจะเป็นอัตราที่คงที่

2. อัตราก้าวหน้า กล่าวคือ จากฐานภาษีที่จัดเก็บตามความจุระบอบกสูบ (C.C.) จะเห็นได้ว่าอัตราภาษีที่จัดเก็บตามขนาดความจุระบอบกสูบ ยิ่งมีขนาดความจุระบอบกสูบมา ย่อมเสียภาษีในอัตราที่มากกว่ายานพาหนะที่มีขนาดความจุระบอบกสูบน้อยกว่า เช่น 600 C.C. เสียในอัตรา C.C. ละ 0.50 บาท แต่หากเป็น 601 – 1800 C.C. จะเสียในอัตรา C.C. ละ 1.50 บาท เป็นต้น

2.5 นโยบายส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

ในอดีตประเทศไทยมีความอุดมสมบูรณ์ทางทรัพยากรธรรมชาติหรือแม้แต่ทั่วโลกต่างมีทรัพยากรธรรมชาติให้ที่อุดมสมบูรณ์ แต่เมื่อกาลเวลาเปลี่ยนสภาพการณ์หรือสภาพแวดล้อมย่อมเปลี่ยนไปด้วย ปัจจุบันเกิดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ เช่น ปัญหาด้านมลพิษทางน้ำ ทางอากาศ โดยสาเหตุที่ทำให้ประเทศไทยหรือทั่วโลกประสบปัญหาสิ่งแวดล้อม ก็มีอยู่หลายประการ เช่น

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ เมื่อเทียบกับอดีตและปัจจุบัน มนุษย์เริ่มมีการพัฒนาความเป็นอยู่ในการดำรงชีวิต พัฒนาคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น เช่น การนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้, การผลิตอาหาร เสื้อผ้า ฯลฯ การกระทำเหล่านี้ของมนุษย์ในบางกรณีก็ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเช่นกัน ตัวอย่างเช่น การผลิตของโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งบางแห่งจะมีการปล่อยสารเคมี ของเสีย ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางน้ำหรือทางอากาศ ปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อกระตือรือร้นการดำรงชีวิตของมนุษย์เช่นกัน เพราะสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ เช่น น้ำ อากาศ ดิน ฯลฯ มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ มนุษย์ต้องใช้ประโยชน์จากทรัพยากรเหล่านั้นในการดำรงชีพ แต่เมื่อได้รับผลกระทบ การดำรงชีวิตของมนุษย์จึงเปลี่ยนแปลง ทั้งยังส่งผลกระทบต่อสุขภาพในระยะสั้นและระยะยาว

การเพิ่มขึ้นของประชากร กล่าวคือ ในปัจจุบันมีการเพิ่มขึ้นของประชากรเป็นอย่างมากเมื่อเทียบกับอดีต ซึ่งเมื่อมีประชากรเพิ่มขึ้น การใช้ทรัพยากรธรรมชาติก็ยิ่งเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีการก่อมลพิษเพิ่มขึ้นด้วย ทำให้ปัญหาสิ่งแวดล้อมก็มีมากขึ้นตาม ฉะนั้นการเพิ่มขึ้นของประชากรจึงมีผลต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน

จากที่กล่าวมาข้างต้นเป็นเพียงตัวอย่างที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งปัญหาสิ่งแวดล้อมไม่ได้เกิดขึ้นกับประเทศไทยแต่เพียงประเทศเดียว แต่เกิดขึ้นกับทุกประเทศด้วย ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ในหลายประเทศมีความพยายามที่จะผลักดันปัญหาสิ่งแวดล้อมให้เป็นปัญหาที่ทุกคนต้องตระหนักมากขึ้น จะเห็นได้จากการจัดให้มีการประชุมระหว่างประเทศในการทำอนุสัญญาต่าง ๆ ซึ่งมีจำนวนมาก เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 1992 UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change : UNFCCC) เป็นการประชุมเพื่อหาแนวทางยับยั้งการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับมนุษย์, พิธีสารเกียวโต (Kyoto protocol) ค.ศ.1997 หรือ Convention of Climate Change : The Kyoto protocol 1997 เป็นการประชุมเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและส่งเสริมการจัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน การฟื้นฟูป่าและการปลูกป่า⁷⁹ ฯลฯ ฉะนั้นจะเห็นได้ว่า ณ ปัจจุบัน หลายประเทศจึงพยายามผลักดันให้ปัญหาสิ่งแวดล้อมให้เป็นปัญหาที่ทุกประเทศต้องตระหนัก

ด้วยเหตุข้างต้นเมื่อการประชุมระดับประเทศได้ผลักดันให้ทุกประเทศตระหนักถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้ในหลายประเทศต่างมีกฎหมายหรือนโยบายที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นของประเทศตนเอง เพราะการที่จะให้ปัญหาสิ่งแวดล้อมได้รับการปรับปรุงหรือพัฒนา ต้องเริ่มจากภายในประเทศก่อน ซึ่งนโยบายส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าก็เป็นหนึ่งในนโยบายที่รัฐได้กำหนดขึ้น เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนภายในประเทศหันมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าแทนการใช้ยานยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิง

2.5.1 หลักการและแนวคิดของนโยบายยานยนต์ไฟฟ้า

เมื่อปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่ทั่วโลกต่างตระหนักถึง ในส่วนนี้จะเป็นการกล่าวถึงว่าเพราะเหตุใดเราจึงต้องรักษาสิ่งแวดล้อม แล้วเพราะเหตุใดเราจึงไม่สามารถใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ให้หมดได้ ฉะนั้นในส่วนหัวข้อนี้จะเป็นการกล่าวถึงเหตุผลที่ต้องให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มีหลักการและแนวคิดอย่างไรที่จะทำให้การแก้ไขหรือปรับปรุงปัญหาสิ่งแวดล้อมสำเร็จได้

⁷⁹ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี), อนุสัญญาสิ่งแวดล้อม [ออนไลน์], 20 ธันวาคม 2560, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <http://reo13.mnre.go.th/th/news/detail/8330/>

(1) เพื่อประโยชน์ของผู้ดำเนินการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม⁸⁰

โดยทั่วไปแล้วมนุษย์จะกระทำสิ่งใดก็ตาม สิ่งนั้นจะต้องเป็นประโยชน์ต่อตนเอง หากเห็นว่าการกระทำดังกล่าวกระทำแล้วไม่ได้ประโยชน์สิ่งใดกลับมา มนุษย์ย่อมเลือกที่จะไม่กระทำ ซึ่งเมื่อนำไปปรับใช้ในบริบทของระดับประเทศนั้น การที่รัฐหรือประเทศใดจะดำเนินกิจกรรมใดก็ตาม กิจกรรมดังกล่าวจะต้องทำให้ประเทศได้รับประโยชน์ ตัวอย่างเช่น การที่รัฐออกกฎหมายควบคุมการปล่อยมลพิษทางอากาศมา เพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์ คือ มีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง ไม่เจ็บป่วยจากการประสบปัญหาหมอกพิษทางอากาศ เพราะหากรัฐไม่ออกกฎหมายดังกล่าวประชาชนย่อมได้รับผลเสีย อีกทั้งเมื่อประชาชนเจ็บป่วยจากการที่รัฐไม่ได้ดำเนินกิจกรรมดังกล่าว ท้ายสุดแล้วรัฐก็ต้องเป็นผู้แบกรับภาระในการจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้กับประชาชน

ดังนั้นในการที่รัฐจะรณรงค์หรือชักจูงให้ประชาชนในประเทศมีส่วนร่วมในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้นั้น รัฐก็ต้องแสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น หากรัฐไม่มีการรณรงค์หรือชักจูงให้ประชาชนทำกิจกรรมดังกล่าว ในขณะที่เดียวกันรัฐก็ต้องแสดงให้เห็นถึงประโยชน์จากการที่ประชาชนปฏิบัติตามที่รัฐได้รณรงค์หรือชักจูงให้ทำกิจกรรมนั้น ๆ ด้วย ตัวอย่างเช่น การที่รัฐรณรงค์ให้เลิกใช้น้ำมันเบนซินที่มีสารตะกั่วสะสม โดยหากรัฐชี้ให้เห็นถึงผลเสียจากการที่ประชาชนยังใช้น้ำมันเบนซินที่มีสารตะกั่วสะสมแต่เพียงอย่างเดียว ประชาชนก็อาจปฏิบัติตาม แต่ก็เพียงแค่บางกลุ่ม ซึ่งอาจจะมีจำนวนที่น้อยทำให้การรณรงค์ แต่ในขณะเดียวกันหากรัฐเข้าไปแทรกแซงโดยการอุดหนุนน้ำมันเบนซินที่ไม่มีสารตะกั่วสะสมเพิ่มเติมด้วย ส่งผลให้น้ำมันเบนซินที่ไม่มีสารตะกั่วสะสมมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินที่มีสารตะกั่วสะสม ย่อมทำให้ประชาชนมีแรงจูงใจที่จะปฏิบัติตาม เพราะตนได้ประโยชน์จากการที่รัฐแทรกแซง ท้ายสุดแล้วการรณรงค์ในเรื่องของรัฐดังกล่าว ก็จะประสบผลสำเร็จ ผู้ดำเนินการ(ซึ่งก็คือ รัฐ) ได้ประโยชน์จากการที่ไม่มีค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากน้ำมันเบนซินที่มีสารตะกั่วสะสม

(2) เพื่อความคงอยู่ของทุกสิ่งทุกอย่างในระบบนิเวศ⁸¹

มีแนวความคิดทางนิเวศวิทยาที่เห็นว่า “สรรพสิ่งต่าง ๆ ในโลกนี้ ไม่ว่าจะเป็นสิ่งมีชีวิตหรือไม่มีชีวิต ต่างอยู่ด้วยการพึ่งพาอาศัยกันและกัน หากมีการทำลายสิ่งหนึ่งแล้ว ย่อมมีผลกระทบต่อความเป็นอยู่สิ่งอื่นด้วย ดังนั้นเราจึงต้องควรมีการอนุรักษ์ทุกสิ่งทุกอย่างบนโลกด้วย”

จากแนวความคิดดังกล่าว ทำให้เห็นว่าไม่อาจจะกระทำการใดก็ตาม มันมักจะส่งผลกระทบต่ออีกสิ่งหนึ่งเสมอ ฉะนั้นเราจึงควรจะต้องมีการอนุรักษ์สิ่งนั้นด้วยเช่นกัน ซึ่ง ยูจีน พี. อัดัม ก็กล่าวในทำนอง

⁸⁰ อำนาง วงศ์บัณฑิต, กฎหมายสิ่งแวดล้อม (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2562), หน้า 41-43.

⁸¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 43-45.

เดียวกันว่า “การอนุรักษ์ที่ดี จะต้องเป็นการทำให้เกิดความสมดุลระหว่างการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากพืช สัตว์ หรือสิ่งอื่น

ดังนั้นเมื่อนำมาสรุปหลักการดังกล่าวแล้ว ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นล้วนเกิดจากการกระทำของมนุษย์ กล่าวคือ ในบางครั้งการที่มนุษย์กระทำอย่างหนึ่งย่อมส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมเช่นกัน การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมก็เป็นการทำให้มนุษย์สามารถยังชีพพาธรรมชาติต่อไปได้ในอนาคต ซึ่งการอนุรักษ์ที่ดีใช้ว่าจะไม่สามารถกระทำสิ่งนั้นได้เลยถาวร แต่ควรทำให้เกิดความสมดุลระหว่างการกระทำที่มนุษย์ได้กระทำขึ้นกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำนั้น ๆ เพื่อที่จะสามารถใช้ประโยชน์จากธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อมต่อไปได้อีกนาน

(3) เพื่อประโยชน์ของคนรุ่นหลัง⁸²

นอกจากเพื่อประโยชน์ของผู้ดำเนินการที่จะมีทรัพยากรไว้ใช้นานแล้ว เหตุผลอีกอย่างที่ทำให้ต้องมีการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม คือ การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่อให้คนรุ่นหลังมีทรัพยากรไว้ใช้ โดยศาสตราจารย์ ดร.อำนาจ วงศ์บัณฑิต⁸³ ได้ให้ความเห็นในส่วนนี้ว่า “เป็นเรื่องธรรมดาตามหลักจริยธรรมของคนในสังคมที่มีความรักและเป็นห่วงลูกหลานตนเอง ต้องการให้ลูกหลานของตนเองได้รับประโยชน์หรือทรัพย์สินสมบัติต่าง ๆ สิ่งแวดล้อมก็เช่นกัน คนรุ่นก่อนต้องการให้คนรุ่นหลังอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี มีทรัพยากรเหลือใช้ และเหตุผลอีกประการ คือ สิทธิเท่าเทียมกัน กล่าวคือ คนรุ่นหลังมีสิทธิที่จะใช้และแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรบนโลก คนรุ่นก่อนไม่มีสิทธิที่จะใช้ทรัพยากรจนหมด ทำให้คนรุ่นหลังขาดแคลนทรัพยากร ฉะนั้นเพื่อให้เกิดความยุติธรรม ความเท่าเทียมกันคนรุ่นก่อนจึงควรอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทรัพยากร เพื่อให้คนรุ่นหลังได้ใช้ประโยชน์”

ดังนั้น เหตุผลอีกประการที่ทำให้จะต้องอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมไว้ ก็คือ เพื่อประโยชน์ของคนรุ่นหลังที่จะได้ใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อพัฒนาชีวิตและความเป็นอยู่ต่อไป

⁸² อำนาจ วงศ์บัณฑิต, กฎหมายสิ่งแวดล้อม (อ้างแล้ว), หน้า 45-47.

⁸³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 45-47.

2.5.2 มาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

ปัจจุบันประชาชนเริ่มให้ความสำคัญกับยานยนต์ไฟฟ้า ด้วยเหตุที่ราคาน้ำมันค่อนข้างสูง ทำให้ประชาชนเริ่มให้ความสนใจที่จะบริโภคสินค้าประเภทยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น แต่เนื่องจากประเทศไทยในปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าค่อนข้างจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับต่างประเทศ กล่าวคือ ในต่างประเทศการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเป็นสิ่งที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย อีกทั้ง มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับมากกว่าประเทศไทย เช่น จุดชาร์จยานยนต์ EV, ความหลากหลายยานยนต์ไฟฟ้าให้ผู้บริโภคได้เลือกซื้อ หรือราคายานยนต์ไฟฟ้าที่มีราคาถูก ฯลฯ ฉะนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยยังอยู่ในระยะเริ่มต้น ต้องมีการพัฒนาในหลาย ๆ ด้าน

เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ออกแนวทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) คือ “นโยบาย 30@30” โดยนโยบายดังกล่าวมีขึ้นเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย โดยตั้งเป้าผลิตรถ ZEV (Zero Emission Vehicle) หรือรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ให้ได้อย่างน้อย 30% ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมดภายในปี พ.ศ. 2573 โดยมีรายละเอียดเป้าหมายดังนี้⁸⁴

1.เป้าหมายการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีเป้าหมายผลิตรถยนต์นั่งและรถกระบะจำนวน 725,000 คัน, รถจักรยานยนต์จำนวน 675,000 คัน, รถบัสและรถบรรทุกจำนวน 34,000 คัน นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมการผลิตรถสามล้อ เรือโดยสาร และรถไฟระบบรางอีกด้วย

2.เป้าหมายการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีเป้าหมายส่งเสริมการใช้ให้กับรถยนต์นั่งและรถกระบะจำนวน 440,000 คัน, รถจักรยานยนต์จำนวน 650,000 คัน, รถบัสและรถบรรทุกจำนวน 33,000 คัน นอกจากนี้จัดให้มีสถานีอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้าสาธารณะแบบ Fast charge จำนวน 12,000 หัวจ่าย และสถานีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่สำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าจำนวน 1,450 สถานี

3.มาตรการส่งเสริม ZEV ในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน, ส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าทั้งมาตรการทางภาษีและไม่ใช้ภาษี, การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับยานยนต์ไฟฟ้า เช่น ส่งเสริมสถานีอัดประจุไฟฟ้า การพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอัดประจุ เป็นต้น

⁸⁴ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน, แนวทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า [ออนไลน์], 22 ตุลาคม 2564, อ้างอิงเมื่อ 20 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <http://www.eppo.go.th/index.php/th/eppo-intranet/item/17415-ev-charging-221064-04>

ต่อมา เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเห็นชอบกับมติในการประชุมครั้งที่ 3/2564 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 และครั้งที่ 1/2565 ลงวันที่ 14 มกราคม 2565 ของคณะกรรมการนโยบายยานยนต์แห่งชาติที่มีมาตรการสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยการลดอัตราหรือยกเว้นอากรขาเข้า การลดอัตราภาษีสรรพสามิตและการให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ได้รับสิทธิตามมาตรการ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศ โดยมีรายละเอียดตามตารางเปรียบเทียบ⁸⁵

ประเภทรถ	ลดอากรขาเข้าสูงสุด	ลดภาษีสรรพสามิต	เงินอุดหนุน
1.รถยนต์โดยสาร ที่นั่งไม่เกิน 10 คน และราคา ไม่เกิน 2 ล้านบาท	40% (ปี 65 - 66)	จาก 8% เป็น 2% (ปี 65 - 68)	- 70,000 บาท (แบตเตอรี่ไม่เกิน 30 kw/hr.) - 150,000 บาท (แบตเตอรี่ไม่เกิน 30kw/hr.) (ปี 65 - 68)
2.รถยนต์นั่ง ราคาอยู่ที่ 2 - 7 ล้านบาท	20%	จาก 8% เป็น 2% (ปี 65 - 66)	-
3.รถกระบะ เฉพาะที่ผลิตในประเทศ และ ราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท	-	เป็น 0% (ปี 65 - 68)	- 150,000 บาท (แบตเตอรี่ไม่เกิน 30kw/hr.) (ปี 65 - 68)
4.รถจักรยานยนต์ ราคาไม่เกิน 150,000 บาท	-	-	- 18,000 บาท (ปี 65 - 68)

(ตารางที่ 3 ตารางเปรียบเทียบมาตรการสนับสนุนการใช้รถ EV)

จากตารางดังกล่าว จะเห็นได้ว่าปัจจุบันรัฐมีมาตรการสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าถึงเพียงแค่ปี พ.ศ.2568 และได้รับการสนับสนุนกับยานยนต์เพียง 3 ประเภท ได้แก่ รถยนต์, รถกระบะ และรถจักรยานยนต์ ซึ่งยังอยู่ในระยะเริ่มต้นและเป็นนโยบายระยะสั้น ดังนั้น จึงต้องรอดูกันต่อไปว่ารัฐจะมีนโยบายส่งเสริมสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าต่อไปอย่างไร กล่าวคือ รัฐจะมีมาตรการสนับสนุนในระยะกลางและระยะยาวอย่างไร

⁸⁵ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ (อ้างถึง คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ กระทรวงพลังงาน) [ออนไลน์], 18 มีนาคม 65, อ้างอิงเมื่อ 30 เมษายน 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล
http://www.tpsoc.moc.go.th/th/node/11550#_ftnref1

บทที่ 3

ลักษณะและการจัดเก็บภาษีของสก็ูเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าในประเทศไทย

ก่อนที่จะมีสก็ูเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าที่ใช้้อย่างปัจจุบันนี้ ในอดีตก่อนที่จะเข้าสู่ยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม มีนักวิศวกรเครื่องกลชาวสกอตแลนด์ ชื่อ เจมส์ วัตต์ (James Watt) ได้มีแนวคิดที่จะประดิษฐ์รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรไอน้ำ ซึ่งจะเป็ต้นแบบของเครื่องจักรที่มีกำลังขับเคลื่อนในยุคแรก ๆ

จุดเริ่มต้นเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1705 นักประดิษฐ์ชื่อ โทมัส นิวคอแมน (Thomas Newcoman) ได้ประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำเครื่องแรกของโลก ต่อมาในปี ค.ศ.1766 เจมส์ วัตต์ (James Watt) ได้พัฒนาเครื่องจักรไอน้ำ⁸⁶ จนตั้งแต่นั้นมาเครื่องจักรไอน้ำก็เป็นที่รู้จักแพร่หลายและมักใช้ในเรือการขนส่ง

ในช่วงปลายปี ค.ศ. 1884 มีการนำเสนอผลงาน “พิมพ์เขียว” ที่แสดงให้เห็นถึงการทำงานของเครื่องยนต์สันดาปภายในขนาดเล็กที่จะมีการพัฒนาสำหรับการนำมาติดตั้งในรถจักรยานยนต์เป็นครั้งแรกแล้ว ได้สร้างเครื่องยนต์ที่ใช้คาบูเรเตอร์เป็นตัวผสมอากาศเป็นครั้งแรก และในปลายศตวรรษที่ 18 Mr.John Boyd Dunlop ได้เข้ามามีบทบาทเสริมในด้านการผลิตรถยนต์ ซึ่งในประเทศอิตาลี โดย Mr. Enrico Bernardi ได้นำเอาเครื่องยนต์ตัดหญ้ามาเป็นตัวต้นกำลังขับเคลื่อนให้รถจักรยานยนต์ธรรมดากลายเป็นรถมอเตอร์ไซค์ได้สำเร็จเป็นคนแรกของประเทศอิตาลี⁸⁷

การปฏิวัติเทคโนโลยีรถจักรยานยนต์ที่แท้จริงเกิดขึ้นในปี ค.ศ.1885 เมื่อนักประดิษฐ์ชาวเยอรมัน 2 คน คือ Gottlieb Daimler และ Wilhelm Maybach ได้มีการประดิษฐ์จักรยานยนต์คันแรกของโลก เป็นยานพาหนะที่มีลักษณะเป็นสองล้อที่ขับเคลื่อนด้วยพลังไอน้ำ ซึ่งต่อมาถูกพัฒนาให้เป็นรถสำหรับใช้ในสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง⁸⁸ และในปี ค.ศ.1894 มีการออกจำหน่ายจักรยานยนต์ Hildebrand & Wolfmüller เพื่อการค้าเป็นครั้งแรก โดยมีการปรับปรุงการเผาไหม้ภายในเครื่องยนต์ให้ดีขึ้น⁸⁹

⁸⁶ จรัส บุญยธรรมมา, เครื่องจักรไอน้ำ [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <http://www.rmutphysics.com/charud/howstuffwork/howstuff1/steam/steamthai.htm>

⁸⁷ มหาวิทยาลัยสยาม,บทที่ 2 ทัศนวิสัยและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <shorturl.asia/6PF>, หน้า 6.

⁸⁸ บริษัท เอพีเอสเอ็น โมโตพาร์ท จำกัด, รถมอเตอร์ไซค์คันแรก ใครเป็นคนประดิษฐ์ขึ้นมา รู้หรือไม่ [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://motofixthailand.com/trend/detail/รถมอเตอร์ไซค์คันแรก-ใครเป็นคนประดิษฐ์ขึ้นมา-รู้หรือไม่>

⁸⁹ Bicycle History, History of Motorcycles [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล <http://www.bicyclehistory.net/motorcycle-history/history-of-motorcycle/>

ตั้งแต่ปี ค.ศ.1900 เป็นต้นไป ก็มีการพัฒนารถจักรยานยนต์เรื่อยมาและมีการค้าขายรถจักรยานยนต์จนเป็นที่แพร่หลายทั้งในประเทศและต่างประเทศ⁹⁰ โดยเมื่อยุคสมัยเปลี่ยน สภาพสังคมและเศรษฐกิจย่อมเปลี่ยนตามไปด้วย รวมถึงมีเทคโนโลยีก็พัฒนาขึ้น ซึ่งหนึ่งในนั้น คือ รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า เป็นยานพาหนะที่ถูกพัฒนาจากรถจักรยานยนต์โดยมีการใส่เทคโนโลยีไฟฟ้าเป็นตัวขับเคลื่อนแทนเครื่องยนต์ โดยใช้พลังงานที่ชาร์จเก็บไว้ในแบตเตอรี่เป็นตัวจ่ายไฟไปยังมอเตอร์ ไม่ใช่เชื้อเพลิงน้ำมันและไม่มีการสันดาปภายใน ซึ่งจากรายงานวิจัยฉบับใหม่ปี 2018 ของ Global Market Insights Inc. คาดว่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าจะมีการเติบโตของขนาดตลาดเดิน 22 พันล้านเหรียญสหรัฐภายในปี 2024 โดยในปี 2017 ขนาดตลาดมีมูลค่ากว่า 15.5 พันล้านเหรียญสหรัฐและจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย 5 % ในปี 2018 – 2024 ด้วย⁹¹ อีกทั้ง จากการประชุมรัฐภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสมัยที่ 21 (United Nations Framework Convention on Climate Change Conference of Parties 21: COP21) ที่ผ่านมาเป็น การเจรจาข้อตกลงเกี่ยวกับการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งประเทศไทยก็เป็นสมาชิกในอนุสัญญาดังกล่าวด้วยเช่นกัน ส่งผลให้ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามพันธกรณีของ COP21 ด้วย โดยประเทศไทยก็มีการกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกให้ได้ถึงร้อยละ 20 -25 ภายในปี พ.ศ. 2573 ด้วย⁹²

จากรายงานทั้งสองฉบับแสดงให้เห็นว่าการเติบโตของตลาดรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าจะเติบโตขึ้นมากไปอีกในอนาคต อีกทั้ง ในปัจจุบันนานาประเทศให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมและพร้อมที่จะปฏิบัติตามส่งผลให้รัฐบาลแต่ละประเทศพยายามมีนโยบายที่เป็นการสนับสนุนสิ่งแวดล้อม

ด้วยเหตุนี้ในปัจจุบันมนุษย์จึงมีความพยายามที่จะมีความพยายามที่สร้างสรรค์ผลงาน สิ่งประดิษฐ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จะเห็นได้จากรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าก็เป็นผลผลิตของสิ่งนั้นเช่นกันและมีแนวโน้มที่จะเติบโตมากขึ้น และเมื่อเทคโนโลยีก้าวหน้ามากกว่าในอดีต ก็มีการพัฒนาสร้างยานพาหนะให้มีขนาดเล็กกว่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า โดยผู้บริโภคสามารถใช้งานขับขี่ได้เหมือนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า แต่สามารถพกพาได้มากกว่าเดิม สะดวก ใช้งานง่าย มีฟังก์ชันมากกว่าเดิม ยานพาหนะที่กล่าวถึงนี้ คือ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้านั่นเอง

⁹⁰ มหาวิทยาลัยสยาม,/บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง [ออนไลน์], /(อ้างแล้ว)/แหล่งที่มาของข้อมูล shorturl.asia/6Pf, หน้า 7.

⁹¹ ศุภิสรา เศรษฐกร, “การศึกษาทัศนคติของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย,” (สารนิพนธ์ปริญญาการศึกษาระดับบัณฑิต วิทยาลัยการจัดการมหาวิทยาลัยมหิดล, 2561). หน้า 6.

⁹² สิตาวีร์ ธีรวิรุฬห์, “ทิศทางการแก้ไขและรับมือกับวิกฤตโลกร้อนระดับโลกจากการประชุม COP21,” [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=32521

3.1 ลักษณะ รูปแบบ การทำงานและขับเคลื่อนของสกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า

จากที่ได้เกริ่นมาแล้วข้างต้น เมื่อยุคสมัยเปลี่ยน เทคโนโลยีก้าวหน้าตามยุคสมัย มนุษย์พยายามที่สร้างสรรค์ผลงาน สิ่งประดิษฐ์ต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยมากขึ้น โดยเหตุผลที่มนุษย์พยายามสร้างสรรค์ผลงาน สิ่งประดิษฐ์ใหม่ ๆ ก็เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายมากกว่าเดิม, พยายามลดต้นทุนการผลิตสินค้าให้ลดลงมากกว่าเดิม ทำให้มีกำไรมากขึ้น, สร้างฟังก์ชันเพื่อตอบโจทย์กับผู้บริโภคในปัจจุบันมากขึ้น หรือแม้กระทั่ง ประดิษฐ์สร้างสรรค์สินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้สิทธิประโยชน์จากนโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมสินค้าหรือบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

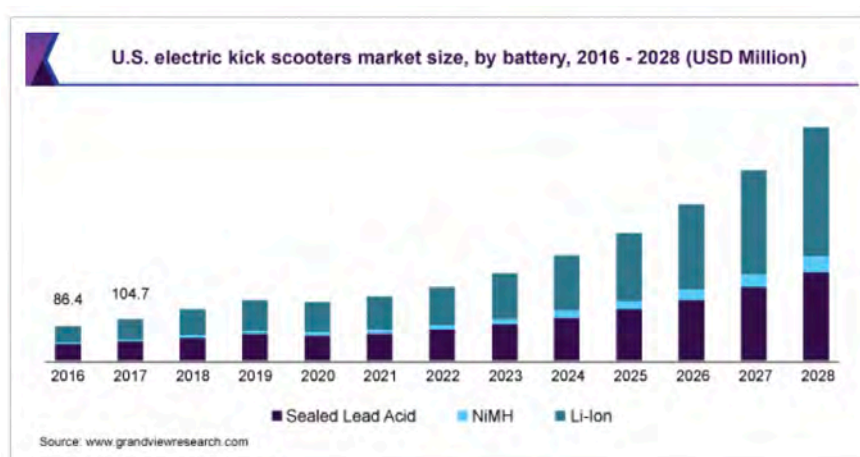
สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นหนึ่งในสิ่งประดิษฐ์หรือสินค้าในปัจจุบันที่เป็นผลลัพธ์จากการพัฒนาของมนุษย์เช่นเดียวกับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า โดยสกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า มีจุดเด่น คือ เป็นยานพาหนะที่พกพาง่ายและใช้งานสะดวกมากกว่ายานพาหนะอื่น ๆ อีกทั้ง สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ายังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วย

นอกจากนี้ จากรายงานวิจัยฉบับปี 2022 ของ Allied Market Research.⁹³ โดยในรายงานจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับการวิเคราะห์ตลาดสกูตเตอร์ไฟฟ้าและการคาดการณ์อุตสาหกรรมของสกูตเตอร์ไฟฟ้า ในปี ค.ศ. 2021–2028 ซึ่งในรายงานสรุปสาระสำคัญได้ว่า “จากสถิติตลาดของสกูตเตอร์ไฟฟ้า พบว่าตลาดสกูตเตอร์ไฟฟ้าทั่วโลกมีมูลค่า 2.10 พันล้านดอลลาร์ในปี 2563 และคาดว่าจะสูงถึง 4.52 พันล้านดอลลาร์ในปี 2571 โดยมีอัตราการเติบโต(CAGR*) อยู่ที่ 12.2% จากปี 2564 ถึง 2571 ซึ่งจากการการระบาดของไวรัส Covid-19 ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อเศรษฐกิจโลก อันเนื่องมาจากการล็อกดาวน์และการปิดชั่วคราวของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั่วโลก การขนส่งสาธารณะที่เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ที่ประชาชนใช้ร่วมกันเป็นจำนวนมาก ก็เป็นแหล่งแพร่กระจายของโรค Covid-19 จึงทำให้หลายคนกำลังเลือกเดินทางโดยส่วนตัว เช่น รถยนต์ส่วนตัว, รถจักรยานยนต์ส่วนตัว เป็นต้น สกูตเตอร์ไฟฟ้าเป็นอีกตัวเลือกหนึ่งที่ผู้บริโภคเลือกใช้ โดยยานพาหนะสำหรับระยะทางปานกลางถึงระยะสั้นที่ขับเคลื่อนโดยกลไกขับเคลื่อนมอเตอร์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่ในตัว จัดอยู่ในประเภท micro-mobility มีรูปแบบการขนส่งที่ยืดหยุ่น ใช้งานได้หลากหลาย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และทันสมัย ผู้บริโภคมองว่าสกูตเตอร์ไฟฟ้าเป็นสิ่งทดแทนจักรยานไฟฟ้า อีกทั้ง สกูตเตอร์ช่วยจัดการกับการจราจรที่คับคั่งด้วย ปัจจัยเหล่านี้ทำให้สกูตเตอร์ไฟฟ้าได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นทั่วโลก ซึ่งคาดว่าจะทำให้ตลาดของสกูตเตอร์ไฟฟ้าการเติบโต”.

⁹³ Allied Market Research, “Electric Kick Scooter Market,” [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.alliedmarketresearch.com/electric-kick-scooter-market-A11326>

* CAGR หรือ Compound Annual Growth Rate คือ อัตราการเติบโตของพอร์ตเฉลี่ยต่อปีแบบทบต้น เป็นเงื่อนไขเฉพาะสำหรับธุรกิจและการลงทุนสำหรับอัตราส่วนความก้าวหน้าทางเรขาคณิตที่ให้อัตราผลตอบแทนคงที่ตลอดช่วงเวลา

นอกจากรายงานวิจัยฉบับข้างต้น ยังมีงานวิจัยฉบับปี 2021 ของ Grand View Research.⁹⁴ ที่ได้กล่าวเป็นไปแนวทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Allied Market Research ด้วย โดย สารระสำคัญงานวิจัยของ FMI ระบุว่า “ตลาดสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าทั่วโลกมีมูลค่า 2.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2020 และคาดว่าจะขยายตัวอีกในอนาคต โดยมีอัตราการเติบโตต่อปี (CAGR) อยู่ที่ 10.3% จากปี พ.ศ. 2564 ถึง พ.ศ.2571 ประเทศต่าง ๆ เช่น ฝรั่งเศส สเปน เยอรมนี และสหรัฐอเมริกา ก็มีการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้นและแม้ในปัจจุบันทั่วโลกจะประสบปัญหาการระบาดใหญ่ของเชื้อไวรัส COVID-19 อันส่งผลเสียต่ออุตสาหกรรม micro-mobility โดยรวมในปี ค.ศ. 2020 แต่ผลกระทบดังกล่าวก็เป็นเพียงผลกระทบระยะสั้น เหตุผลอีกประการที่ทำให้คาดการณ์ได้ว่าตลาดของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจะมีมากขึ้น คือ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามิตรต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งในปัจจุบันทั่วโลกให้ความสำคัญกับประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก หลายประเทศมีความพยายามที่จะลดหรือควบคุมการปล่อยคาร์บอน ด้วยปัจจัยเหล่านี้ทำให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจะเติบโตมากขึ้นในอนาคต”



(รูปภาพที่ 6 : การคาดการณ์ตลาดสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในอนาคต)

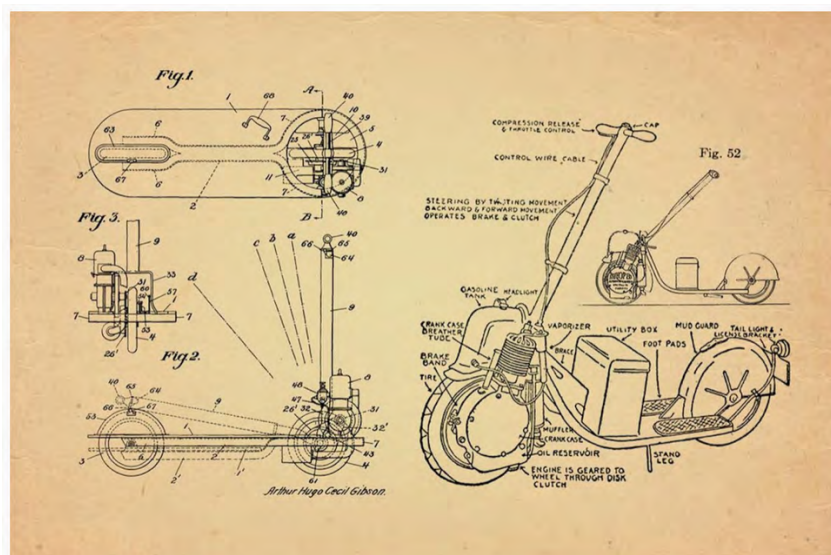
ดังนั้น จากงานวิจัยที่วิเคราะห์เกี่ยวกับตลาดสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและคาดการณ์ตลาดของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในอนาคต เป็นการแสดงให้เห็นว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจะเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในอนาคต ด้วยเหตุที่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเป็นยานพาหนะที่ตอบโจทย์กับคนเมืองที่ต้องเดินทางไปทำงานหรือไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในระยะทางสั้นถึงกลางและยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วย

⁹⁴ Grand View Research, “Electric Kick Scooters Market Size, Share & Trends Analysis Report By Battery,” [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/electric-kick-scooters-market>

3.1.1 สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า

3.1.1.1 ความเป็นมา

ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันนี้ เทคโนโลยีเกี่ยวกับด้านยานพาหนะก็ถูกพัฒนาขึ้นเรื่อยมา จุดเริ่มต้นของสกู๊ตเตอร์ (Scooter) เป็นที่ไม่แน่ชัด แต่จากการศึกษาพบว่า สกู๊ตเตอร์ (Scooter) เกิดขึ้นตั้งแต่ประมาณหนึ่งทศวรรษที่แล้ว โดยแรกเริ่มสกู๊ตเตอร์ถูกประดิษฐ์ขึ้นครั้งแรกในประเทศเยอรมนีในปี ค.ศ.1817 เมื่อ Karl von Drais de Sauerbrun สร้างรถสองล้อ และในปี ค.ศ.1916 Arthur Hugo Cecil Gibson และ Joseph F. Merkel ได้สร้างสกู๊ตเตอร์แบบใช้เครื่องยนต์หรือ Autoped ขึ้นเป็นครั้งแรก โดยกล่าวอ้างว่า “สกู๊ตเตอร์แบบเครื่องยนต์จะเป็นการปฏิวัติการเดินทางระยะสั้น การเดินทางไปทำงาน และชีวิตของคนที่ต้องการประหยัดเงิน เวลา และพลังงานในการเดินทาง”



(รูปภาพที่ 7 : แบบโครงสร้างของ Autoped ที่สร้างโดย Arthur Gibson)

ในภายหลังสกู๊ตเตอร์เป็นที่นิยมอีกครั้งในสหรัฐอเมริกาช่วง ค.ศ.1930s ในช่วงเวลาดังกล่าว เป็นช่วงที่เศรษฐกิจตกต่ำทำให้เด็กหลายคนสร้างสกู๊ตเตอร์ของตนเองจากไม้รีไซเคิล และในปี ค.ศ.1939 สกู๊ตเตอร์ติดเครื่องยนต์นิยามมากขึ้นในสหรัฐอเมริกา แม้แต่ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมที่ใหญ่ เช่น Honda และ Fuji ก็เริ่มผลิตสกู๊ตเตอร์ในญี่ปุ่น ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาสกู๊ตเตอร์ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในช่วง ค.ศ.1950s และได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งถูกแทนที่ด้วยสเก็ตบอร์ดในช่วง ค.ศ.1980s⁹⁵

⁹⁵ Varla, “THE HISTORY OF SCOOTERS,” [ออนไลน์], 27 ตุลาคม 2564, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://varlascooter.com/blogs/knowledge/the-history-of-scooters/>

ในส่วนของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า (Electric Scooter) เป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ ซึ่งใช้ไฟฟ้าจากพลังงานเคมีที่เก็บไว้ในแบตเตอรี่หรือจากเซลล์เชื้อเพลิง โดยจุดเริ่มต้นของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้านั้น ยังเป็นที่ไม่แน่ชัด แต่จากการศึกษาค้นคว้าพบว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเครื่องแรกถูกสร้างโดย Ogden Bolton ในปี ค.ศ.1895 โดยเป็นการดัดแปลงสกู๊ตเตอร์ไฟฟารุ่นเดิมที่มีอยู่ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามีอยู่ก่อนปี ค.ศ.1895⁹⁶

ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าก็ถูกพัฒนามาโดยตลอด ซึ่งกว่าจะมาเป็นสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน รูปแบบรูปลักษณ์ ฟังก์ชันต่างๆ หรืออื่น ๆ ก็มีการเปลี่ยนแปลงและปรับปรุง เพราะเมื่อเทียบกับในอดีตกับปัจจุบัน เทคโนโลยีในปัจจุบันย่อมก้าวหน้ามากกว่าในอดีตค่อนข้างมาก

3.1.1.2 ลักษณะ

โดยส่วนใหญ่แล้วเมื่อกกล่าวถึงสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า บุคคลทั่วไปจะรู้และเข้าใจว่าเป็นสกู๊ตเตอร์ ดังรูปภาพที่ 7 ซึ่งเป็นต้นแบบของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่ผู้ทำวิทยานิพนธ์ทำวิจัยเล่มนี้ กล่าวคือ เป็นสกู๊ตเตอร์ที่มีลักษณะขนาดเล็กและมีลักษณะที่เบากว่ารถจักรยาน โดยก่อนที่เป็นสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนั้น จะเป็นสกู๊ตเตอร์ที่ขับเคลื่อนโดยใช้กำลังกาย กล่าวคือ ใช้แรงถีบจากเท้าทำให้เคลื่อนที่



(รูปภาพที่ 8 : สกู๊ตเตอร์แบบใช้แรงถีบ)

⁹⁶ WalkSMART, "HISTORY OF ELECTRIC SCOOTERS," [ออนไลน์], 10 พฤศจิกายน 2564, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://walksmart.com.au/blog/History-Of-Electric-Scooter.php>

ในขณะที่เดียวกันก็อาจทำให้เกิดความสับสนเข้าใจผิดว่าเป็น “รถสกู๊ตเตอร์” ได้ ซึ่งรถสกู๊ตเตอร์ (motor scooter) เป็นรถจักรยานยนต์ประเภทซึ่งมีขนาดเบา ล้อขนาดเล็ก เครื่องยนต์ขนาดเล็ก ส่วนใหญ่มีขนาดระหว่าง 50 cc. ถึง 250 cc. ดังรูปภาพที่ 8

รถสกู๊ตเตอร์นี้ จะมีจุดเด่น คือ มีบังลมหน้าขนาดใหญ่และที่วางเท้ากว้าง ไม่มีตัวถังมากั้นกลางขึ้นลงง่าย และเกียร์อยู่ตำแหน่งวางเท้าด้วย แต่ปัจจุบันเป็นระบบเกียร์อัตโนมัติ ขับขี่ง่าย มีตั้งแต่ขนาดเล็ก 100 cc. จนไปถึงขนาด 1,000 cc. หรือมากกว่านั้น รถสกู๊ตเตอร์เป็นรถที่ต้องการเน้นให้ผู้ขับขี่นั่งสบาย⁹⁷ และเมื่อเทียบกับรถสกู๊ตเตอร์ กับ รถมอเตอร์ไซด์ (Motorcycle) จะมีความคล้ายคลึงค่อนข้างมาก แต่จุดต่างระหว่างรถสกู๊ตเตอร์และรถมอเตอร์ไซด์ รถมอเตอร์ไซด์สามารถทำความเร็วสูงได้มากกว่ารถสกู๊ตเตอร์ ในกรณีที่สเปคเครื่องเท่า ๆ กัน แต่ก็แลกมากับการที่รถมอเตอร์ไซด์จะมีราคาที่สูงกว่า การทำประกันก็แพงกว่าด้วยเช่นกัน ส่วนรถสกู๊ตเตอร์ จะมีความคล่องตัวที่สูงกว่ารถมอเตอร์ไซด์ทั่วไป ประหยัดน้ำมันมากกว่า และมีราคาที่หลากหลายทำให้ผู้บริโภคสามารถตัดสินใจเลือกได้หลากหลายมากกว่า⁹⁸

อย่างไรก็ตาม ในการทำวิจัยเล่มนี้ ผู้จัดทำไม่ได้รวมถึงกรณีของรถสกู๊ตเตอร์ตามรูปภาพที่ 9 ไว้ด้วย



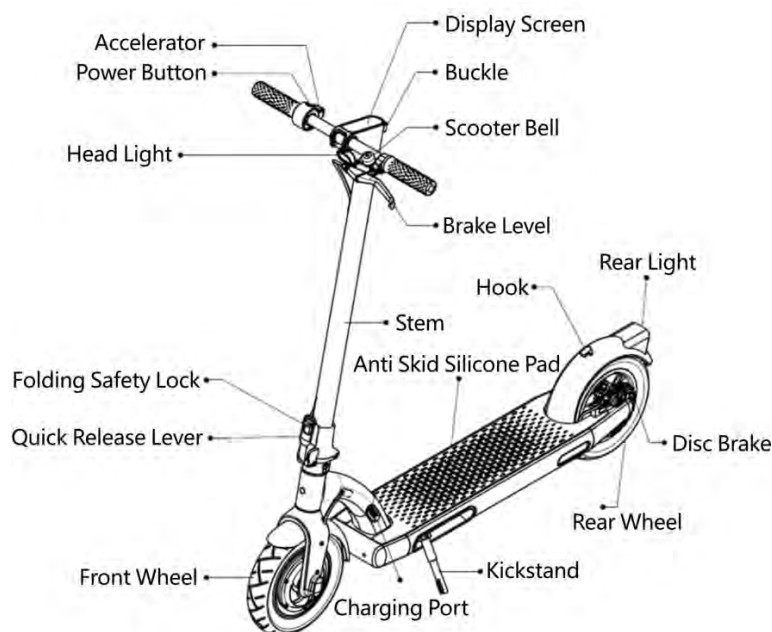
(รูปภาพที่ 9 : รถสกู๊ตเตอร์)

ดังนั้น ขอบเขตในการทำวิจัยเล่มนี้ของผู้จัดทำ จะเป็นกล่าวถึงสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่มีขนาดเล็กและเบาตามรูปภาพที่ 8 และไม่ได้รวมถึงรถสกู๊ตเตอร์ตามรูปภาพที่ 9

⁹⁷ SUPERBIKETRENDS, “SCOOTER,” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์ ,อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://superbiketrends.com/scooter>

⁹⁸ GreatBiker, “มอเตอร์ไซด์ VS สกู๊ตเตอร์ ความแตกต่างที่มีพื้นฐานเดียวกัน,” [ออนไลน์], 18 ตุลาคม 2561 ,อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://shorturlasia.com/rbFYG>

ลักษณะทั่วไปของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าประกอบไปด้วยชิ้นส่วน ดังนี้

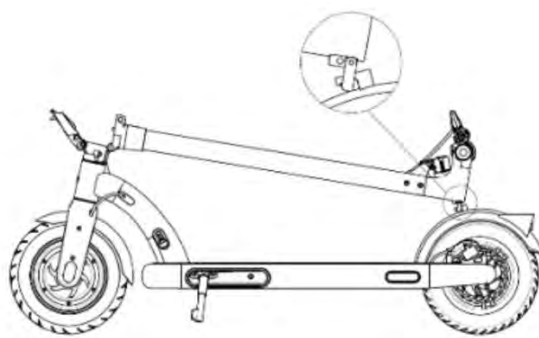


(รูปภาพที่ 10 : ส่วนประกอบของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า)⁹⁹

- 1) Accelerator หรือ คันเร่ง
- 2) Power Button หรือ ปุ่มเปิด / ปิดระบบไฟฟ้า
- 3) Head Light หรือ ไฟหน้า
- 4) Display Screen หรือ หน้าจอแสดงผล คือ หน้าจอที่จะแสดงผลเกี่ยวกับรายละเอียดของการขับเคลื่อนสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เช่น ตัวเลขอัตราความเร็ว, ระดับความเร็ว (km/hr), สถานะแบตเตอรี่คงเหลือ
- 5) Scooter Bell หรือ กระดิ่งสัญญาณ
- 6) Brake Level หรือ ก้านเบรก
- 7) Folding Safety Lock หรือ ข้อต่อตัวล็อคสำหรับพับ คือ ส่วนที่ล็อคสำหรับการพับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เพื่อไม่ให้ขยับ โดยหากประสงค์จะใช้งานเพื่อพับขึ้น สามารถกางออกแล้วล็อคเพื่อไม่ให้สกู๊ตเตอร์พับได้ และกรณีพับเก็บ ก็สามารถล็อคเพื่อไม่ให้กางออกได้

⁹⁹ Manuals.plus, “คู่มือผู้ใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า NAVEE N40,” [ออนไลน์], 20 กุมภาพันธ์ 2565, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://manuals.plus/th/navee/n40-electric-scooter-manual#axzz7POpdn3or>

- 8) Front Wheel & Rear Wheel หรือ ล้อหน้าและล้อหลัง ทั้งนี้ มอเตอร์ไฟฟ้า ส่วนใหญ่จะอยู่ที่ล้อหน้า
- 9) Charging Port หรือ เต้าสำหรับเสียบชาร์จไฟฟ้า
- 10) Kickstand หรือ ขาตั้งขนาดเล็ก
- 11) Anti Skid Silicone Pad หรือ แผ่นกันลื่น กล่าวคือ จะเป็นชิ้นส่วนที่อยู่บนแท่นเหยียบสำหรับยืน โดยมีหน้าที่เพื่อทำให้การยืนนั้นไม่ลื่น
- 12) Buckle & Hook หรือ หัวเข็มขัดและตะขอเกี่ยว คือ เป็นสิ่งที่ตะขอที่ไว้เกี่ยวด้วยกัน (กรณีที่พับเก็บ เมื่อพับลงมาจะนำ Buckle ไปเกี่ยวกับ Hook เพื่อให้การพับเก็บอยู่ตัวมากขึ้นตามรูป



(รูปภาพที่ 11 : การพับเก็บสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า)

- 13) Disc Brake หรือ เบรกล้อหลัง คือ ชิ้นส่วนที่ทำเพื่อประสานงานกับก้านเบรก กล่าวคือ ถ้าบีบก้านเบรกแล้ว ตัวเบรกล้อหลังจะทำงานเพื่อหยุดการเคลื่อนที่ของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า
- 14) Rear Light หรือ ไฟท้าย
- 15) Side Mirror หรือกระจกมองข้าง โดยส่วนใหญ่จะไม่มีกระจกมองข้าง แต่ก็มีในบางรุ่น และในกรณีที่ไม่มี แต่ต้องการให้มี ก็สามารถใส่เป็นอุปกรณ์เสริมได้
- 16) Seat หรือ เบาะนั่ง โดยส่วนใหญ่จะไม่มีเบาะนั่งเช่นกัน แต่ก็มีในบางรุ่น และในกรณีที่ไม่มี แต่ต้องการให้มี ก็สามารถใส่เป็นอุปกรณ์เสริมได้เหมือนกัน

3.1.1.3 ประเภทและรูปแบบ

ในส่วนของประเภทและรูปแบบของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้านั้น เนื่องจากในปัจจุบันมีสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า มีหลากหลายรูปแบบและหลากหลายชนิด ผู้ทำวิจัยจึงขอจำแนกประเภทของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า โดยใช้เกณฑ์ ขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้า (Electric Motor)* เป็นตัวกำหนดการแบ่งประเภท เหตุผลเพราะว่าแต่เดิมการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของรถจักรยานยนต์อัตราภาษีนั้น อัตราภาษีสรรพสามิต จะขึ้นอยู่กับ ขนาดความจุกระบอกสูบ ซึ่งเมื่อเทียบกับพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า ขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าจึงสามารถเปรียบเทียบได้กับความจุกระบอกสูบของเครื่องยนต์ จึงทำให้ใช้ขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าเป็นเกณฑ์ในการแบ่งประเภท ฉะนั้นจากการศึกษาจึงจำแนกประเภทของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าได้ดังนี้

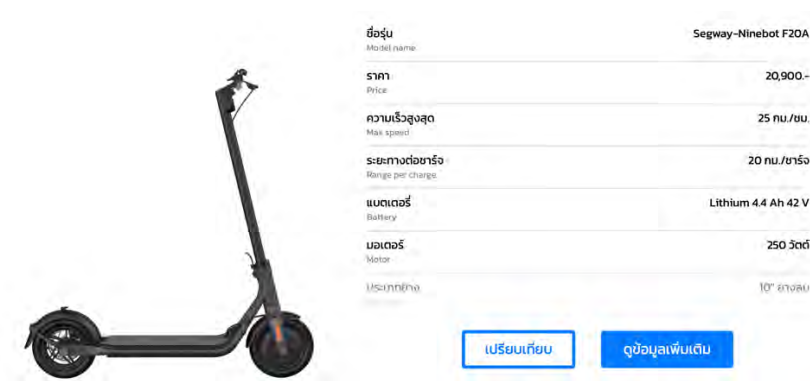
(1) ประเภทที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 0 ถึง 2000 watt

เป็นกรณีที่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 0 ถึง 2000 watt. โดยจากการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าประเภทนี้จะมีความเร็วสูงสุด (Max Speed) ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ก็มีสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าบางรุ่นมีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 0 ถึง 2000 watt. ก็จริง แต่ก็มีความเร็วสูงสุดเกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมงด้วย¹⁰⁰ ทั้งนี้ หากสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าประเภทนี้จะมีความเร็วสูงสุด (Max Speed) ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อาจจะทำให้ไม่สามารถวิ่งบนท้องถนนได้

ตัวอย่างเช่น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Segway-Ninebot F20A มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 250 watt. (ตามรูปภาพที่ 11), สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Segway-Ninebot F40 มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 300 - 700 watt., สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Apollo City มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 600 watt. ฯลฯ

* มอเตอร์ไฟฟ้า (Electric Motor) คือ อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ทำหน้าที่ในการแปลงพลังงานไฟฟ้าที่ได้จากแหล่งจ่ายของมอเตอร์เป็นพลังงานกล ซึ่งการแปลงพลังงานดังกล่าวนี้จะทำให้เกิดการหมุนของมอเตอร์ไฟฟ้าได้ โดยหน่วยของมอเตอร์ไฟฟ้า คือ วัตต์ (watt) ตัวอย่างเช่น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้านี้มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 2000 w. หมายถึง สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าตัวนี้จะสามารถเคลื่อนที่ได้หรือทำงานได้จะต้องมีไฟฟ้า 2000 w. (มอเตอร์ไฟฟ้าจะทำงานเมื่อมีไฟฟ้าส่งมาที่ 2000 w.) เป็นต้น

¹⁰⁰ Electric Scooter Guide, “Electric Scooter Database + Performance Testing,” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์ ,อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://electric-scooter.guide/comparisons/compare-electric-scooters/>



(รูปภาพที่ 12: สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Segway-Ninebot F20A)

(2) ประเภทที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 2,001 ถึง 6,500 watt

เป็นกรณีที่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 2,001 ถึง 6,500 watt. โดยส่วนใหญ่แล้วสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าประเภทนี้จะมีความเร็วสูงสุด (Max Speed) ตั้งแต่ 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ก็มีสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าบางรุ่นมีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 2001 ถึง 6,500 ก็จริง แต่ก็มีความเร็วสูงสุดเกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงด้วย¹⁰¹

ตัวอย่างเช่น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Dualtron Raptor 2 มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 3,000 watt., สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Kaabo Wolf Warrior 11 มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 2400 watt., สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น WEPED FF มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 6,000 watt. ฯลฯ



(รูปภาพที่ 13 : สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Dualtron Raptor 2)

¹⁰¹ Electric Scooter Guide, “Electric Scooter Database + Performance Testing,” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://electric-scooter.guide/comparisons/compare-electric-scooters/>

(3) ประเภทที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 6,501 ขึ้นไป

เป็นกรณีที่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 6,501 watt. โดยส่วนใหญ่แล้วสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าประเภทนี้จะมีความเร็วสูงสุด (Max Speed) เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง¹⁰² จะเห็นได้ว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าประเภทนี้มีความเร็วค่อนข้างมาก เกือบเทียบเท่าได้กับรถจักรยานยนต์ทั่วไป

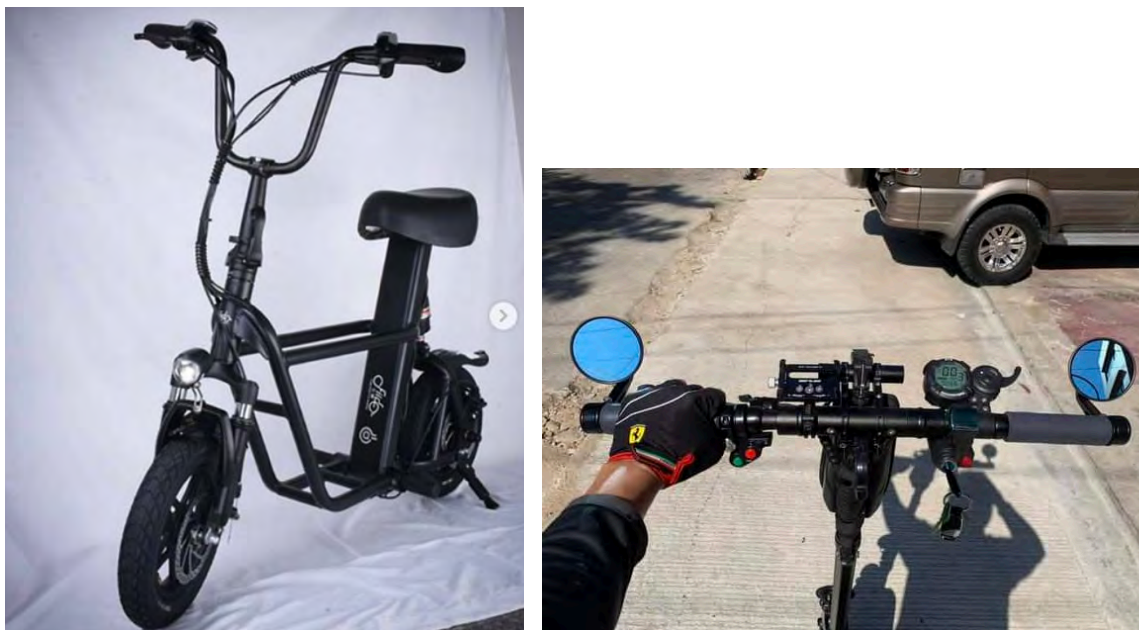
ตัวอย่างเช่น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Dualtron Storm มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 6,640 watt., สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Dualtron Thunder 2 มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 170 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 10,000 watt., สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Dualtron Storm LTD มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 11,500 watt. ฯลฯ (ตามรูปภาพที่ 14)

	THUNDER 2	STORM	STORM LTD
			
PRICE (THB)	119,900	129,900	149,900
SPEED (GPS)	100km/h++	100km/h	120km/h
RANGE	170km	130km	220km
WEIGHT	46kg	45KG	50KG
BATTERY	72V 40Ah LG	72V 32Ah LG	84V 45Ah LG
MOTOR	2 x 72V 2,700W MAX: 10,080W (DUAL MOTOR)	2 x 72V 1,600W MAX: 6,640W (DUAL MOTOR)	2 x 84V 2,900W MAX: 11,500W (DUAL MOTOR)
TYRE	11"x3.5" (Tubeless Air tyre)	11"x3.5" (Tubeless Air tyre)	12"x3.5" (Run Flat Air tyre)
Gradeability	70% (35°)	70% (35°)	70% (35°)
PAY load	150kg	150kg	150kg
Braking system	Front + Rear : Oil brake (160mm) + ABS	Front + Rear : Oil brake (160mm) + ABS	Front + Rear : Oil brake (160mm) + ABS
Unfolded size	120x60x126	121x60x120	121x60x120
Folded size	121x32x57	121x32x53	121x32x53

(รูปภาพที่ 14 : สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Dualtron ทั้ง 3 รุ่น)

¹⁰² EWheelsThailand.com, "Dualtron Spec & Price list," [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .
แหล่งที่มาของข้อมูล <https://ewheelsthailand.com/wp-content/uploads/2021/07/Dualtron-price-list-08.21-01-scaled.jpg>

ในส่วนของ**รูปแบบ**นั้น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามีหลากหลายรูปแบบ เช่น มีแบบเบาะนั่งก็มี หรือสามารถใส่กระจกมองข้างให้เหมือนรถจักรยานยนต์ก็ได้เช่นกัน (ตามรูปภาพที่ 15)

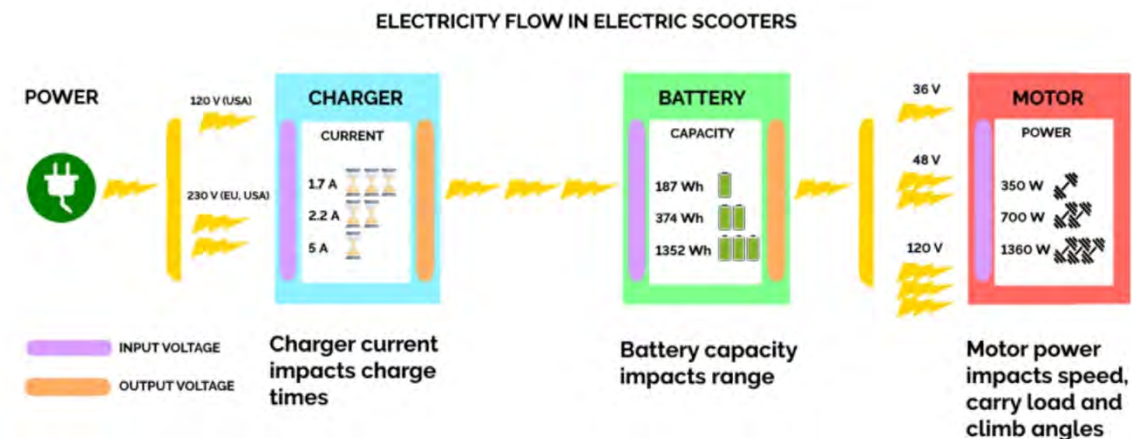


(รูปภาพที่ 15 :รูปแบบของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า)

3.1.1.4 การทำงานและการขับเคลื่อน

ในส่วนของการทำงานและการขับเคลื่อนของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เริ่มจากการที่เมื่อผู้ขับขี่ใช้คันเร่งจะทำให้กระแสไฟฟ้าส่งจากคันเร่งผ่านสายไฟไปยังตัวควบคุม ซึ่งจะสั่งให้แบตเตอรี่ปล่อยพลังงานไฟฟ้าไปยังมอเตอร์หนึ่งหรือสองตัวในล้อ โดยมอเตอร์จะเปลี่ยนพลังงานไฟฟ้าเป็นพลังงานจลน์ทำให้ล้อหมุน ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนที่ของล้อและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจึงเคลื่อนไปข้างหน้าได้ตามรูปภาพที่ 16 ทั้งนี้ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าไม่สามารถถอยหลังได้¹⁰³

¹⁰³ Matt Trajkovski, "How Do Electric Scooters Work," [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์ ,อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .
แหล่งที่มาของข้อมูล <https://escotermers.com/how-do-electric-scooters-work/>



(รูปภาพที่ 16 : การทำงานของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า)

3.1.2 ล้อเดียวไฟฟ้า

3.1.2.1 ความเป็นมา

นอกจากสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าแล้ว ในปัจจุบันก็มีการพัฒนายานพาหนะประเภทที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน เรียกว่า “ล้อเดียวไฟฟ้า” โดยจุดเริ่มต้นเกิดจากในประมาณปี 1869 นักประดิษฐ์ชื่อ Richard C. Hemming ได้จดสิทธิบัตรรถล้อเดียวที่เรียกว่า Monowheel ซึ่งมีลักษณะเป็นอุปกรณ์ที่มีล้อหมุนอยู่รอบคนขับ แต่สิ่งประดิษฐ์ดังกล่าวมีปัญหาเกินไปในการที่จะขับได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ จึงทำให้ไม่ถูกนำไปใช้จริง ต่อมา ในศตวรรษที่ 20 นั้น ก็มีความพยายามที่จะขนส่งโดยใช้เครื่องยนต์แบบ ล้อเดียว ซึ่งในปี 1931 มีนักประดิษฐ์ ชื่อ Mr.Gerdes ซึ่งมีลักษณะเป็นล้อขนาดใหญ่และขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ขนาดเล็กแทน แต่ทว่ากลับในไม่สามารถขายในเชิงพาณิชย์ได้ จึงทำให้ Unicycles ได้ห่างหายไปจากสังคม¹⁰⁴

จากนั้นในปี ค.ศ.1964 มีนักประดิษฐ์ชื่อ Charles F Taylor ได้รับสิทธิบัตรรถจักรยานยนต์แบบมีมอเตอร์ โดยนั่งอยู่บนล้อเดียว แต่ขับเคลื่อนด้วยดีเซลอีก ไม่ใช่ไฟฟ้า แต่ผลที่ได้กลับไม่ประสบความสำเร็จในเชิงพาณิชย์อีกเช่นกัน ซึ่งผลลัพธ์ดังกล่าวเป็นก้าวที่สำคัญสำหรับจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่เรารู้จักกันในปัจจุบัน และในที่สุดในปี ค.ศ.2003 Bombardier เริ่มมีแนวคิดในการออกแบบ ล้อเดียวไฟฟ้าที่แท้จริง ภายหลังจากนั้นหนึ่งปีต่อมาเมื่อนักวิทยาศาสตร์คอมพิวเตอร์

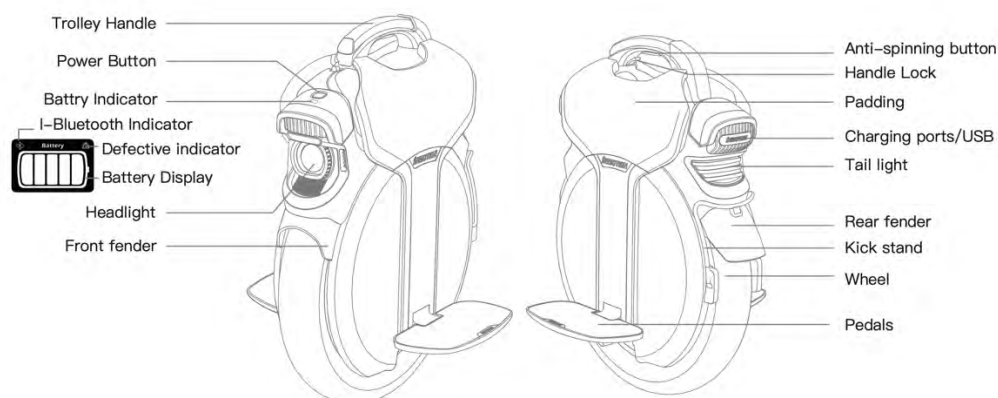
¹⁰⁴ Mike Napier, “ Electric Unicycles: What Are They All About?”, แก๊ซครั้งล่าสุด 2563, ELECTRIC BLISS, สืบค้นเมื่อ 16 ธันวาคม 2564, <https://shorturl.asia/PqbFO>

Trevor Blackwell ได้เปิดตัว ล้อเดียวไฟฟ้าที่ใช้งานได้จริงและทรงตัวได้เป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 2004 หลังจากนั้นเป็นต้นมาก็มีนวัตกรรมเกิดขึ้นจำนวนมาก จนกระทั่งนักประดิษฐ์และผู้ประกอบการชาวอเมริกัน ได้ยื่นคำขอรับสิทธิบัตรรถจักรยานไฟฟ้าแบบยืนไฟฟ้าแบบไม่มีที่นั่งใน ค.ศ.2010 ซึ่งก็มีการพัฒนาอยู่เรื่อยๆ และนำออกขายอย่างแพร่หลายในท้องตลาด เพื่อให้ผู้บริโภคได้เลือกซื้อในปัจจุบัน¹⁰⁵

3.1.2.2 ลักษณะ

โดยส่วนใหญ่แล้วล้อเดียวไฟฟ้า หรือ Electric Unicycle นั้น ลักษณะทางกายภาพและลักษณะการใช้งานจะคล้ายกับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า แต่ต่างกันตรงที่ล้อเดียวไฟฟ้า จะมีใช้ล้อเพียงแค่อันเดียวในการขับเคลื่อน ซึ่งจะต้องใช้สเกิลในการขับเคลื่อนมากกว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า โดยจุดเด่นของล้อเดียวไฟฟ้า คือ เป็นยานพาหนะที่มีความคล่องตัวสูงและสามารถพกพาได้ง่ายเหมือนกับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า

ลักษณะทั่วไปของล้อเดียวไฟฟ้าประกอบไปด้วยชิ้นส่วน ดังนี้



(รูปภาพที่ 17 : ส่วนประกอบของล้อเดียวไฟฟ้า)

- 1) Trolley Handle หรือ แฮนด์สำหรับหิ้วล้อไฟฟ้า กล่าวคือ สามารถกดปุ่มปลดล้อคิโต้ที่จับรถขึ้นเพื่อคลี้ออก เพื่อใช้จับรถขึ้นได้ และเมื่อไม่ได้ใช้งานที่จับรถขึ้น ให้กดปุ่มล้อคิโต้ที่จับรถขึ้นค้างไว้เพื่อพับเก็บ
- 2) Power Button หรือ ปุ่มเปิด / ปิดระบบไฟฟ้า
- 3) Head Light หรือ ไฟหน้า

¹⁰⁵ Mike Napier, เรื่องเดียวกัน, สืบค้นเมื่อ 16 ธันวาคม 2564

- 4) Battery Indicator หรือ ไฟแสดงสถานะแบตเตอรี่
- 5) Anti – Spinning button หรือ ปุ่มป้องกันการปั่น คือ ที่สถานะคงที่ มอเตอร์จะหยุดทำงานเมื่อกดปุ่มป้องกันการปั่นหมาดค้างไว้
- 6) Charging ports / USB หรือ ช่องสำหรับเสียบชาร์จไฟฟ้า
- 7) Tail Light หรือ ไฟท้าย
- 8) Kick Stand หรือ ขาตั้งขนาดเล็ก
- 9) Wheel หรือ ล้อที่ทำให้เคลื่อนที่
- 10) Pedals หรือ แท่นเหยียบ คือ เป็นแท่นที่สำหรับให้ผู้ใช้งานเหยียบเพื่อขึ้นไปทรงตัวในการขับขี่ล้อเดียวไฟฟ้า
- 11) Side Mirror หรือ กระจกมองข้าง โดยส่วนใหญ่จะไม่มีกระจกมองข้าง แต่ก็มีในบางรุ่น และในกรณีที่ไม่มี แต่ต้องการให้มี ก็สามารถใส่เป็นอุปกรณ์เสริมได้
- 12) Seat หรือ เบาะนั่ง โดยส่วนใหญ่จะไม่มีเบาะนั่งเช่นกัน แต่ก็มีในบางรุ่น และในกรณีที่ไม่มี แต่ต้องการให้มี ก็สามารถใส่เป็นอุปกรณ์เสริมได้เหมือนกัน

3.1.2.3 ประเภทและรูปแบบ

ในส่วนของประเภทและรูปแบบของล้อเดียวไฟฟ้านั้น เนื่องจากในปัจจุบันมีล้อเดียวไฟฟ้ามีหลากหลายรูปแบบและหลากหลายชนิดเช่นเดียวกับสก็ูเตอร์ไฟฟ้า ผู้ทำวิจัยจึงขอจำแนกประเภทของล้อเดียวไฟฟ้า โดยใช้เกณฑ์ขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้า (Electric Motor) เหมือนสก็ูเตอร์ไฟฟ้าเป็นตัวกำหนดการแบ่งประเภท โดยให้เหตุเช่นเดียวกันกับสก็ูเตอร์ไฟฟ้า ฉะนั้นจากการศึกษาจึงจำแนกประเภทของล้อเดียวไฟฟ้าได้ ดังนี้

(1) ประเภทที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 0 ถึง 2000 watt

เป็นกรณีที่ล้อเดียวไฟฟ้ามีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 0 ถึง 2000 watt. โดยจากการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ล้อเดียวไฟฟ้าประเภทนี้จะมีความเร็วสูงสุด (Max Speed) ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ก็มีล้อเดียวไฟฟ้าบางรุ่นมีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 0 ถึง 2000 watt. ก็จริง แต่ก็มีความเร็วสูงสุดเกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมงด้วย¹⁰⁶ ทั้งนี้ หากล้อเดียวไฟฟ้าประเภทนี้จะมีความเร็วสูงสุด (Max Speed) ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อาจจะทำให้ไม่สามารถวิ่งบนท้องถนนได้เช่นกัน

ตัวอย่างเช่น ล้อเดียวไฟฟ้ารุ่น Kingsong 14M มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 800 watt., ล้อเดียวไฟฟ้ารุ่น Inmotion V8F มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 800 watt., ล้อเดียวไฟฟ้ารุ่น Kingsong 16Xs มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 2,000 watt ฯลฯ (ตามรูปภาพ 18)

	KINGSONG 14M	KINGSONG 16Xs	INMOTION V8F
			
Speed : ความเร็ว	Speed : 20km/h	Speed : 45km/h	Speed : 35km/h
Power : กำลังมอเตอร์	Power : 800W (60V)	Power : 2,000W (84V)	Power : 800W (84V)
Range : ระยะทางต่อชาร์จ	Range : 20km	Range : 75km	Range : 55km
Battery : ความจุแบตเตอรี่	Battery : 210Wh	Battery : 777Wh	Battery : 518Wh
Weight : น้ำหนัก	Weight : 12kg	Weight : 23kg	Weight : 14kg
Tyre size : ขนาดยาง	Tyre size : 14"x2.125"	Tyre size : 16"x3.0"	Tyre size : 16"x2.125"
Price (thb) : ราคา	Price (thb) : 13,990.-	Price (thb) : 45,990.-	Price (thb) : 32,990.-

(รูปภาพที่ 18 : ล้อเดียวไฟฟ้ารุ่น Kingsong และ Inmotion ประเภทที่ 1)

¹⁰⁶ eWheelsThailand.com, "Electric Unicycles Specifications & Price list," [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://ewheelsthailand.com/wp-content/uploads/2022/02/EUC-2022-price-list-02-02-02-scaled.jpg>

(2) ประเภทที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 2,001 ถึง 6,500 watt

เป็นกรณีที่ล้อเดียวไฟฟ้ามีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 2,001 ถึง 6,500 watt. โดยส่วนใหญ่แล้วล้อเดียวไฟฟ้าประเภทนี้จะมีความเร็วสูงสุด (Max Speed) ตั้งแต่ 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง¹⁰⁷

ตัวอย่างเช่น ล้อเดียวไฟฟ้ารุ่น Kingsong 16X มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 2,200 watt., ล้อเดียวไฟฟ้ารุ่น Inmotion V11 มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 55 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 2,200 watt., ล้อเดียวไฟฟ้ารุ่น Kingsong S20 มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ที่ 3,300 watt. ฯลฯ (ตามรูปภาพ 19)

eWheels Thailand.com	KINGSONG 16X	INMOTION V11	KINGSONG S20
Speed : ความเร็ว	Speed : 50km/h	Speed : 55km/h	Speed : 70km/h
Power : กำลังมอเตอร์	Power : 2,200W (84V)	Power : 2,200W (84V)	Power : 3,300W (126V)
Range : ระยะทางต่อชาร์จ	Range : 150km	Range : 150km	Range : 200km
Battery : ความจุแบตเตอรี่	Battery : 1,554Wh	Battery : 1,500Wh	Battery : 2,200Wh
Weight : น้ำหนัก	Weight : 24kg	Weight : 27kg	Weight : 35kg
Tyre size : ขนาดยาง	Tyre size : 16"x3.0"	Tyre size : 18"x3.0"	Tyre size : 20"x3.0"
Price (thb) : ราคา	Price (thb) : 54,990.-	Price (thb) : 72,990.-	Price (thb) : 94,990.-

(รูปภาพที่ 19 : ล้อเดียวไฟฟ้ารุ่น Kingsong และ Inmotion ประเภทที่ 2)

(3) ประเภทที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 6,501 ขึ้นไป

เป็นกรณีที่ล้อเดียวไฟฟ้าที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 6,501 ขึ้นไป จากการศึกษาพบว่าในปัจจุบันยังไม่มีการผลิตสินค้าล้อเดียวไฟฟ้าที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 6,501 ขึ้นไป พบล้อเดียวไฟฟ้าที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้ามากที่สุดเพียงแค่ 3,300 watt ซึ่งเป็นล้อเดียวไฟฟ้าของรุ่น Kingsong S20 ที่มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ดังนั้น ในอนาคตอาจมีการปรับปรุงหรือแก้ไขทำให้ล้อเดียวไฟฟ้ามีความเร็วสูงสุดและขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้ามากกว่าเดิมในปัจจุบัน ทำให้อาจมีความเร็วเกือบเทียบเท่าได้กับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าได้

¹⁰⁷ Electric Scooter Guide, "Electric Scooter Database + Performance Testing," [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์ ,อ้างถึงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://electric-scooter.guide/comparisons/compare-electric-scooters/>

ในส่วนของ**รูปแบบ**ล้อเดียวไฟฟ้า ก็มีหลากหลายรูปแบบ เช่น มีเบาะรองนั่ง, มี Hand bar สำหรับมือจับให้ทรงตัวง่ายก็มี (ตามรูปภาพที่ 20)



(รูปภาพที่ 20 : รูปแบบของล้อเดียวไฟฟ้า)

3.1.2.4 การทำงานและการขับเคลื่อน

ในส่วนของการทำงานและการขับเคลื่อนของล้อเดียวไฟฟ้านี้ จะมีลักษณะการทำงานคล้ายกับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า แต่จะมีจุดต่างบ้าง กล่าวคือ ล้อเดียวไฟฟ้ามีกลไกที่เรียบง่าย ซึ่งประกอบด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าที่เชื่อมต่อกับขอบล้อ แบตเตอรี่ มาเธอร์บอร์ด (Motherboard) และไจโรสโคป (Gyroscopes) และตัววัดความเร่ง (Accelerometer) เช่นเดียวกับยานพาหนะไฟฟ้าอื่น ๆ¹⁰⁸

อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าแล้ว การขับเคลื่อนจะมีความแตกต่างกันอยู่ กล่าวคือ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจะดึงคันเร่งเพื่อที่จะทำให้เคลื่อนที่ไปข้างหน้า แต่ในกรณีของล้อเดียวไฟฟ้า การเคลื่อนไหวร่างกายของผู้ขับขี่ คือ จะเป็นสิ่งที่มีผลต่อการเร่งความเร็ว การชะลอตัว และทิศทางของล้อเดียวไฟฟ้า โดย Motherboard จะเป็นตัวที่อ่านมุมเอียงของรถ ไม่ว่าจะเอนซ้ายหรือขวา หน้าหรือหลัง ซึ่ง Gyroscopes จะขยับและปรับตาม ฉะนั้นการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในการเคลื่อนไหวของร่างกายของผู้ขับขี่ จะถูกตรวจจับและส่งผลให้ควบคุมความเร็วได้ โดยหากเอนไปข้างหน้า รถจะเร่งความเร็ว ในทางกลับกัน การเอนไปข้างหลังหรือเปลี่ยนน้ำหนักตัวไปข้างหลังจะทำให้รถช้าลง¹⁰⁹

¹⁰⁸ Mike Reyes, "What Is an Electric Unicycle and How Does It Work?," [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์ ,อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://edriveplanet.com/guides/what-is-an-electric-unicycle-and-how-does-it-work/>

¹⁰⁹ Neda Afaque, "Beginner's Guide to Electric Unicycles," [ออนไลน์], 23 มีนาคม 2563 ,อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.smartwheel.ca/blog/beginners-guide-to-electric-unicycles/>

การปรับสมดุลในของล้อยืดียวไฟฟ้าเมื่อร่างกายของผู้ขับขี่มีการเคลื่อนไหว จะทำได้ โดยใช้ Gyroscopes และ Accelerometer โดยทั้งสองอย่างจะคำนวณและรักษาตำแหน่งและความเร็วเชิงมุมให้สมดุล ส่งผลให้การที่ผู้ขับขี่เคลื่อนไหวร่างกายเอียงไปมา จะทำให้ไม่มีการล้มพลิกคว่ำได้ง่าย

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการขับเคลื่อนของล้อยืดียวไฟฟ้าจะต้องใช้ความสามารถของผู้ขับขี่มากกว่า สกูเตอร์ไฟฟ้า อีกทั้ง กลไกการทำงานของล้อยืดียวไฟฟ้าจะมีความซับซ้อนมากกว่าสกูเตอร์ไฟฟ้าเช่นกัน

3.2 การจัดเก็บภาษีและสิทธิประโยชน์ของสกูเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดียวไฟฟ้าในประเทศไทย

ไม่ว่าจะเป็นสกูเตอร์ไฟฟ้า ล้อยืดียวไฟฟ้า หรือสินค้าใดก็ตาม มักจะมีความเกี่ยวข้องและเกี่ยวพันกับกฎหมายมากกว่าหนึ่งกฎหมายเสมออยู่เสมอ กล่าวคือ หากมีการนำเข้าสินค้าก็ต้องมีการเสียภาษีศุลกากร ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 ซึ่งกฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายกำหนดให้มีการเก็บภาษีกับผู้นำเข้า เมื่อนำเข้าสินค้าสำเร็จ ส่วนเมื่อมีการนำเข้าสินค้าแล้วและนำสินค้ามาขาย ก็ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร ในขณะที่เดียวกันหากสินค้าที่นำเข้าเป็นสินค้าเฉพาะอย่างที่รัฐควบคุม ทำให้ต้องอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายภาษีสรรพสามิต ก็ต้องเสียภาษีสรรพสามิตตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ด้วย

ฉะนั้น จะเห็นได้ว่าการที่ผลิตหรือนำเข้าสินค้าใดสินค้าหนึ่ง อาจทำให้มีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายกฎหมาย ซึ่งก็ต้องพิจารณาตามเนื้อหาบริบทของแต่ละกฎหมายประกอบกับข้อเท็จจริงแต่ละกรณีไปนั่นเอง ในส่วนของสกูเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดียวไฟฟ้านั้น ก็เป็นสินค้าที่อาจมีกฎหมายหลายกฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้อง สามารถพิจารณาได้ ดังนี้

3.2.1 กฎหมายภาษีศุลกากร

เดิมประเทศไทยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 แต่ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2560 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา) และมีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด 180 วัน นับแต่วันที่ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยเหตุผลที่ประกาศใช้เพราะว่า “พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ได้ใช้บังคับมาเป็นระยะเวลานานทำให้มีบทบัญญัติในบางเรื่องล้าสมัยไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ประกอบกับการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้พัฒนาและขยายตัวมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงการดำเนินพิธีการศุลกากร และดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล”

จากพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า ดังนี้

(1) หากมีการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าประเภทสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติให้ครบถ้วน ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการศุลกากร กับต้องยื่นใบขนสินค้าให้ถูกต้องและเสียอากรจนครบถ้วนหรือวางประกันไว้แล้วแต่กรณีตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 จึงจะถือว่าเป็นการนำเข้าหรือส่งออกสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าที่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งการปฏิบัติตามกฎหมายในกรณีนี้ คือ การผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งการผ่านพิธีการศุลกากร ก็ต้องปฏิบัติตามแต่ละกรณีไป เช่น หากเป็นการนำเข้า ก็ต้องไปปฏิบัติตามการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้า หรือหากเป็นการส่งออก ก็ต้องไปปฏิบัติตามการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับการส่งออก เป็นต้น

(2) ในส่วนของความรับผิดชอบจะต้องเสียภาษีศุลกากร (Tax point) นั้น จะเกิดขึ้นเมื่อนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรสำเร็จหรือส่งออกนอกราชอาณาจักรสำเร็จตามมาตรา 13 วรรคสอง ซึ่งการจะพิจารณาว่านำเข้าสินค้าหรือส่งออกสินค้าสำเร็จเมื่อใด ก็ต้องพิจารณาว่าเป็นการนำเข้าหรือส่งออกในกรณีใดตามมาตรา 50 เช่น หากเป็นการนำเข้าหรือส่งออกทางทะเล ก็ต้องไปพิจารณาตามมาตรา 50(1), หรือหากเป็นการนำเข้าหรือส่งออกทางอากาศ ก็ต้องไปพิจารณาตามมาตรา 50(3) เป็นต้น

(3) ในส่วนของการคำนวณภาษีศุลกากร สำหรับกรณีการคำนวณอากรขาเข้า กฎหมายกำหนดให้คำนวณตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่นำของเข้าสำเร็จตามมาตรา 14 วรรคแรก อย่างไรก็ตามก็มีข้อยกเว้นอยู่ 2 ประการ คือ หากเป็นสินค้าที่อยู่ในเขตปลอดอากร (มาตรา 154) หรือ คลังสินค้าทัณฑ์บน(มาตรา 14(1)) การคำนวณอากรและอัตราศุลกากร จะเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดในแต่ละกรณี สำหรับกรณีการคำนวณอากรขาออก กฎหมายกำหนดให้คำนวณตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่พนักงานศุลกากรได้รับและออกเลขที่ใบขนส่งสินค้า

ในส่วนพิกัดอัตราศุลกากร (Tariff nomenclature) ของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า จะอยู่ที่พิกัดประเภทที่ 87.11 ประเภทย่อยที่ 8711.60.12 โดยพิกัดดังกล่าว ระบุว่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า จะต้องเสียภาษีศุลกากรในอัตราร้อยละ 60 (ตามรูปภาพที่ 21)

หมวด 17 ตอนที่ 87 ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร		
			ตาม ราคา ร้อยละ	ตามสภาพ	
				หน่วย	หน่วยละ บาท
	8711.40.90	-- อื่น ๆ	60	-	-
	8711.50	- มีเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบมีลูกสูบที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 800 ลูกบาศก์เซนติเมตร			
	8711.50.20	-- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์	60	-	-
	8711.50.90	-- อื่น ๆ	60	-	-
	8711.60	- ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า			
		-- ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์			
	8711.60.11	--- รถจักรยานสองล้อ	60	-	-
	8711.60.12	--- คิกสกูตเตอร์ เซลฟ์บาลานซ์ไฮคิล รวมทั้งรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก	60	-	-

(รูปภาพที่ 21 : อัตราอากรขาเข้าของสกีตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า)

(4) ในส่วนของสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรในกรณีของการนำเข้านั้น ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการทำเขตการค้าเสรี หรือ FTA (Free Trade Area) อยู่กับหลายประเทศ ซึ่งเขตการค้าเสรีเป็นการทำความตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ โดยอาจเป็นการทำระหว่าง 2 ประเทศ(ทวิภาคี) หรือมากกว่า 2 ประเทศขึ้นไป (พหุภาคี) และมีวัตถุประสงค์เพื่อร่วมมือขจัดอุปสรรคทางการค้าทั้งที่เป็นภาษีและที่ไม่ใช่ภาษีให้ได้มากที่สุด ตัวอย่างปัจจุบันประเทศไทยได้ทำ FTA กับประเทศต่าง ๆ เช่น ASEAN – China, ASEAN – KOREA, ASEAN – JAPAN, Thai – Japan หรือ Thai – EU เป็นต้น¹¹⁰

การทำความตกลง FTA ดังกล่าวบางความตกลงก็จะกำหนดว่าสินค้าประเภทใดจะถูกไม่เก็บภาษีศุลกากรหรือสินค้าบางประเภทใดถูกเก็บภาษี แต่จะถูกเก็บภาษีในอัตราที่น้อยลงและในอนาคตจะลดลงเหลืออัตราเท่าใด โดยปัจจุบันสกีตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ายังเป็นสินค้าที่ยังไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีแต่อย่างใด

¹¹⁰ กรมศุลกากร, “สิทธิเขตการค้าเสรีและ WTO,” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์ ,อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://shorturl.asia/H7Pzg>

3.2.2 กฎหมายภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax : VAT) เป็นภาษีที่นำมาใช้แทนภาษีการค้าและเป็นภาษีที่จัดเก็บจากการบริโภค (Tax on Consume) กล่าวคือ เป็นภาษีที่รัฐเรียกเก็บจากสินค้าและบริการ โดยจะเป็นการเก็บในมูลค่าส่วนที่เพิ่มขึ้น อีกทั้ง ภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีทางอ้อม (Indirect Tax) ที่แม้ตามกฎหมายจะกำหนดให้ผู้ที่มิหน้าเสียผู้นำเข้าหรือผู้ประกอบการ แต่ในความเป็นจริงผู้ประกอบการจะผลักภาระไปให้ผู้บริโภค ซึ่งการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในปัจจุบันอยู่ที่ประมวลรัษฎากร หมวด 4¹¹¹

จากพระราชบัญญัติให้ใช้บทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร หมวด 4 มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ดังนี้

(1) หากเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการหรือผู้นำเข้าได้ผลิตสินค้าในราชอาณาจักรหรือนำเข้าสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร โดยผู้ประกอบการหรือผู้นำเข้าดังกล่าว ได้ทำเพื่อขายสินค้า หรือการให้บริการ* ในกรณีของการนำเข้า* เพียงแค่เป็นกรณีที่ผู้ประกอบการนำเข้าหรือผู้นำเข้าได้นำเข้า ก็ถือว่าเป็นกรณีที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว

ในกรณีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้านั้น จากการศึกษาพบว่าในประเทศไทยยังไม่มีกรณีของผู้ประกอบการที่ผลิตสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศ มีเพียงกรณีที่ผู้ประกอบการหรือบุคคลทั่วไปได้นำเข้าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเข้ามาในประเทศไทย จึงทำให้ผู้ประกอบการหรือผู้นำเข้าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าดังกล่าว จะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย ตัวอย่างผู้ประกอบการที่นำเข้าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเช่น บริษัท EWheelThailand จำกัด, โมโนวีล บริษัท เมคไอโอ จำกัด (MAKEIO Co., Ltd.) ฯลฯ เป็นต้น

¹¹¹ วิมพัทธ์ ราชประดิษฐ์, กฎหมายภาษีอากรเบื้องต้น (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2565), หน้า 166.

* การขายสินค้า คือ การจำหน่าย จ่าย โอนสินค้า ไม่ว่าจะมิประโยชน์หรือค่าตอบแทนหรือไม่ก็ ทั้งนี้ รวมถึงกรณีการขายสินค้ากรณีพิเศษด้วย เช่น การส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร, การส่งมอบสินค้าให้ตัวแทนเพื่อขาย, หรือการนำสินค้าไปใช้ เว้นแต่จะเป็นการนำไปใช้ในกิจการและเป็นกิจการที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย ฯลฯ ด้วย

การให้บริการ คือ การกระทำใด ๆ ที่มิใช่การขายสินค้า เช่น การเรียกเก็บค่าบริการ (Service Charge), การเป็นตัวแทนนายหน้า, การรับขนส่งสินค้า ฯลฯ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม มีกิจการบางกิจการที่ไม่รวมเป็นการบริการ การใช้บริการหรือนำสินค้าไปใช้ เพื่อประกอบกิจการของตนเองโดยตรง

* การนำเข้า ให้หมายถึง การนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรและให้หมายความรวมถึงการนำเข้าสินค้าที่ต้องเสียภาษีอากรขาเข้า หรือที่ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรออกจากเขตปลอดอากร โดยมีใช้เพื่อการส่งออกด้วย

(2) ในส่วนของความรับผิดอันจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม (Tax point) นั้น ที่อาจเกี่ยวกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้านั้นมีอยู่ 2 กรณี ดังนี้

กรณีแรก คือ ความรับผิดในการขายสินค้า จะอยู่ในมาตรา 78 และมาตรา 78/3 กล่าวคือ กรณีของการขายสินค้า ความรับผิดในการขายสินค้าเกิดขึ้นเมื่อมีการส่งมอบสินค้า อย่างไรก็ตาม หากมีการโอนกรรมสิทธิ์ การได้รับชำระราคาสินค้า หรือการได้ออกใบกำกับภาษีเกิดขึ้นก่อนการส่งมอบสินค้า ก็ให้ถือว่าความรับผิดในการขายสินค้าเกิดขึ้นเมื่อการกระทำเหล่านั้นเกิดขึ้น¹¹² แต่ในกรณีของการนำสินค้าไปใช้ โดยตนเองหรือบุคคลอื่นที่ไม่ใช่เพื่อการประกอบกิจการโดยตรง โดยทั่วไปถือเป็นการขายสินค้าเช่นกัน ซึ่งความรับผิดในกรณีดังกล่าวเกิดขึ้นเมื่อนำไปใช้หรือส่งมอบสินค้าให้บุคคลอื่นใช้

กรณีที่สอง คือ ความรับผิดในกรณีนำเข้า จะอยู่ในมาตรา 78/2 กล่าวคือ กรณีของการนำเข้าสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ความรับผิดในกรณีของการนำเข้าเกิดขึ้นเมื่อชำระอากรขาเข้า วางประกันอากรขาเข้า หรือจัดให้มีผู้ค้ำประกันอากรขาเข้า แล้วแต่กรณี เว้นแต่กรณีที่ไม่ต้องเสียอากรขาเข้า หรือได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ให้ถือว่าความรับผิดเกิดขึ้นในวันที่มีการออกใบขนสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร¹¹³

อย่างไรก็ตาม มีการนำเข้าในกรณีพิเศษที่กฎหมายภาษีมูลค่าเพิ่มกำหนดความรับผิดให้สอดคล้องกับกฎหมายเฉพาะเหล่านั้นด้วย เช่น การนำสินค้าในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรแล้วนำสินค้าออกมาโดยไม่ใช่เพื่อการส่งออก การนำเข้าในกรณีที่มีความรับผิดเกิดขึ้นในวันนำสินค้านั้นออกมา หรือกรณีการนำเข้าสินค้าที่ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่ต้องเสียภาษีในภายหลังเนื่องจากพิกัดศุลกากร การนำเข้ากรณีนี้มีความรับผิดในการเสียภาษีพร้อมกับความรับผิดตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร เป็นต้น¹¹⁴

(3) ในส่วนของการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่ม คือ ภาษีขาย - ภาษีซื้อ โดยภาษีขาย คือ ภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้ประกอบการจดทะเบียนได้เรียกเก็บหรือพึงเรียกเก็บจากผู้ซื้อสินค้ากับภาษีขายที่กฎหมายให้ถือว่าเป็นการขายสินค้าตามมาตรา 77/1(8) (ง)(จ)(ฉ) หรือ (ช) และภาษีซื้อ คือภาษีที่ผู้ประกอบการถูกเรียกเก็บจากผู้ประกอบการรายอื่นเรียกเก็บ ทั้งนี้ ภาษีซื้อไม่รวมถึงภาษีซื้อต้องห้ามตามมาตรา 82/5 เช่น ภาษีซื้อที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการประกอบกิจการ¹¹⁵

ในส่วนของอัตราภาษีของภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามประมวลรัษฎากรมาตรา 80 กำหนดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มอยู่ที่อัตราร้อยละ 10 แต่ปัจจุบันมีพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 715) พ.ศ.2563 ทำให้ปัจจุบันเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7

¹¹² วิมลพัทธ์ ราชประดิษฐ์, กฎหมายภาษีอากรเบื้องต้น (อ้างแล้ว), หน้า 194.

¹¹³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 197.

¹¹⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 198.

¹¹⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 203 - 204.

(4) ในส่วนของสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรของภาษีมูลค่าเพิ่มที่อาจเกี่ยวข้องกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า จะมีเพียงกรณีของการนำเข้าที่ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยจะปรากฏอยู่ในมาตรา 81(2)¹¹⁶ ซึ่งมี 4 อย่าง ได้แก่ การนำเข้าสินค้าตามมาตรา 81(1) (ก) ถึง (ฉ) เช่น พืชผลการเกษตร, นิตยสาร หรือตำราเรียน เป็นต้น, สินค้าจากต่างประเทศที่นำเข้าไปในเขตปลอดอากรเฉพาะสินค้าที่ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น, สินค้าที่จำแนกประเภทไว้ในภาคว่าด้วยของที่ได้รับการยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร และสินค้าซึ่งนำเข้าและอยู่ในอารักขาของศุลกากร แล้วได้ส่งกลับออกไปต่างประเทศโดยได้คืนอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

3.2.3 กฎหมายภาษีสรรพสามิต

เดิมประเทศไทยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 แต่ปัจจุบันประเทศไทย ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2560 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา) และมีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด 180 วัน นับแต่วันที่ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยเหตุผลที่มีการตราพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ขึ้นใหม่ เพราะพระราชบัญญัติไฟ พ.ศ. 2486, พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493, พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ.2509, พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527, พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527, พระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 กฎหมายดังกล่าวได้ถูกใช้มาเป็นระยะเวลาที่นานแล้ว ทำให้บทบัญญัติบางส่วน ไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้การกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิตไว้ในกฎหมายหลายฉบับ ย่อมทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้แก่ประชาชนหรือเจ้าหน้าที่ด้วยเหตุดังกล่าวจึงต้องมีการตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

จากพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ดังนี้

(1) ด้วยเหตุที่ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่เก็บจากสินค้าเฉพาะอย่าง ซึ่งรัฐก็จะกำหนดว่าสินค้าประเภทใดบ้างที่จะอยู่ภายใต้บังคับในการเก็บภาษีสรรพสามิต โดยสามารถดูได้จากบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ซึ่งอยู่ท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ปัจจุบันมีสินค้าที่อยู่ภายใต้บังคับภาษีสรรพสามิตทั้งหมด 16 ชนิด เช่น น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน, สินค้าเครื่องดื่ม, เครื่องไฟฟ้า, แบตเตอรี่, แก้วและเครื่องแก้ว, สารทำลายชั้นบรรยากาศ ฯลฯ โดยหนึ่งในสินค้าที่รัฐจัดเก็บภาษีสรรพสามิตด้วย คือ รถจักรยานยนต์

¹¹⁶ วิมพัทธ์ ราชประดิษฐ์, กฎหมายภาษีอากรเบื้องต้น (อ้างแล้ว), หน้า 192.

รถจักรยานยนต์เป็นสินค้าอยู่ภายใต้บังคับจัดเก็บภาษีสรรพสามิต โดยกำหนดอยู่ในบัญชีพิกัดอัตรา ภาษีสรรพสามิต ตอนที่ 7 ซึ่งอยู่ท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 โดยกำหนดนิยามของสินค้า รถจักรยานยนต์ไว้ว่า “รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่มีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่ง ล้อ เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้า และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่า ด้วยรถยนต์” จากนิยามดังกล่าวยังเป็นที่ไม่แน่นอนและคลุมเครือว่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าอยู่ใน ความหมายของนิยามคำว่า “รถจักรยานยนต์” หรือไม่ ซึ่งในส่วนนี้ผู้ทำวิจัยจะกล่าวต่อไปในบทที่ 5 เรื่อง วิเคราะห์ปัญหาการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าในประเทศไทย

(2) ในส่วนของการคำนวณภาษี อัตราภาษี และความรับผิดชอบจะต้องเสียภาษีสรรพสามิตนั้น ผู้ทำวิจัยได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 เรื่องหลักการ แนวความคิด และทฤษฎีของกฎหมายภาษีสรรพสามิต

(3) ในส่วนของสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรของภาษีสรรพสามิตที่อาจเกี่ยวข้องกับสวิตเตอร์ไฟฟ้า และล้อเดี่ยวไฟฟ้านั้น ด้วยความที่ในปัจจุบันทั่วโลกให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อม เนื่องจากมีผลงานวิจัย ออกมาเป็นจำนวนมากว่าปัจจุบันสิ่งแวดล้อมถูกทำลายเป็นอย่างมากและในอนาคตคาดการณ์ว่าจะแย่งมาก กว่าเดิม จึงทำให้ทั่วโลกต่างให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้รัฐบาลของแต่ละประเทศต่างมี ความพยายามที่จะผลักดันนโยบายต่าง ๆ ที่เป็นการสนับสนุนการรักษาสิ่งแวดล้อมและควบคุมการกระทำที่ ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประเทศไทยก็เช่นกัน ล่าสุดที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบมาตรการสนับสนุน ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ซึ่งจะส่งเสริมการใช้ EV กับยานยนต์ 3 ประเภท ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และ รถกระบะ โดยมาตรการดังกล่าวมีผลบังคับใช้เป็นระยะเวลาทั้งหมด 4 ปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2565 - พ.ศ.2568 ซึ่งจะแยกเป็น 2 ช่วง¹¹⁷ ดังนี้

ช่วงแรก (ตั้งแต่ปี พ.ศ.2565 - พ.ศ.2566) เป็นการให้ความสำคัญในเรื่องของการสร้างแรงจูงใจให้ ประชาชนเกิดการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศอย่างกว้างขวาง โดยครอบคลุมทั้งการนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้า สำเร็จรูปทั้งคัน (CBU) และกรณียานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศ (CKD) โดยการยกเว้นหรือลดอากรนำเข้า ลดอัตราภาษีสรรพสามิต และ/หรือให้เงินอุดหนุนตามเงื่อนไขที่กำหนด ซึ่งนโยบายดังกล่าว จะทำให้เพิ่ม อุปสงค์ยานยนต์ไฟฟ้าในภาพรวมมากขึ้น ส่งผลให้ดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของ ผู้ประกอบการในไทย

¹¹⁷ Tangsiri, “ดีทรอยต์ แห่ง เอเชีย กลับมาแล้ว! รัฐบาลสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้า ชี้่ง่าย ผลิตคุ้ม ครอบคลุม 2565-2568,” [ออนไลน์], 15 กุมภาพันธ์ 2565 ,อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://brandinside.asia/thai-gov-ev-plan-2022/>

ช่วงที่สอง (ตั้งแต่ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2568) เป็นการให้ความสำคัญในเรื่องของการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตภายในประเทศเป็นหลัก โดยยกเลิกการยกเว้นหรือลดอากรนำเข้า ยานยนต์ไฟฟ้าสำเร็จรูปทั้งคัน (CBU) แต่ยังคงมาตรการลดอัตราภาษีสรรพสามิต และ/หรือให้ เงินอุดหนุนตามเงื่อนไขที่กำหนด ซึ่งนโยบายดังกล่าวทำให้ต้นทุนยานยนต์ไฟฟ้าสำเร็จรูปทั้งคันที่นำเข้าจะมีราคาสูงกว่ายานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเร่งผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศเพื่อรองรับแนวโน้มความต้องการยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้น อีกทั้ง เป็นการลดการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งจะเป็นการสนับสนุนการยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ

มาตรการสนับสนุนที่ รัฐสนับสนุนในกรณีของรถจักรยานยนต์ มีเพียงจ่ายเงินอุดหนุนรถจักรยานยนต์ 18,000 บาทต่อคัน แต่จะต้องมีราคาขายปลีกไม่เกิน 150,000 บาท พร้อมกับลดภาษีสรรพสามิตลงเหลือร้อยละ 1

ดังนั้น จากมาตรการดังกล่าวสก็ูเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าอาจได้รับการสนับสนุนจากรัฐซึ่งเงินอุดหนุนที่รัฐให้ 18,000 บาท เป็นการที่จ่ายให้กับผู้ประกอบการ โดยจะส่งผลให้ผู้ประกอบการออกไปโรมันหรือตั้งราคาขายสก็ูเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าให้ถูกลงได้

อย่างไรก็ตามมาตรการสนับสนุนดังกล่าวเป็นเพียงมาตรการระยะสั้น รัฐยังคงต้องมีนโยบายในระยะกลางและระยะยาว เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้นและใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศหรือใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยเติบโตขึ้นและมีนักลงทุนจากต่างประเทศมาลงทุนเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ฉะนั้นจึงต้องดูกันต่อไปว่ารัฐบาลจะมีนโยบายอย่างไรต่อการที่จะสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งสก็ูเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ก็อาจได้รับประโยชน์จากการนั้นด้วยเช่นกัน

3.2.4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

ในประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หรือยานพาหนะอื่น ๆ ก็ตามที่ต้องการขับขี่บนถนนสาธารณะจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายให้ถูกต้องครบถ้วนเสียก่อน มิฉะนั้นหากไม่ปฏิบัติตามอาจได้รับโทษจำคุกหรือโทษปรับแทนแล้วแต่กรณี ฉะนั้นการที่จะขับขี่ยานพาหนะใดก็ตามในประเทศไทย ก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศไทย ซึ่งก็คือ การจดทะเบียนและเสียภาษีรถจักรยานยนต์ อีกทั้ง ผู้ใช้งานยานพาหนะจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถด้วย โดยหน่วยงานที่เข้ามากำกับดูแลเรื่องของยานพาหนะ ก็คือกรมขนส่งทางบก (Department of Land Transport)

ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายและกฎหมายที่เข้ามาควบคุมกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและลัดเตียวไฟฟ้าอย่างชัดเจน แต่จากการศึกษาพบว่าที่ใกล้เคียงมากที่สุด คือ ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งมีข้อพิจารณา ดังนี้

(1) ในเรื่องของการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รถต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีลักษณะ ขนาด และเครื่องอุปกรณ์ ส่วนควบของรถ ถูกต้องตามที่กฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนด และต้องมีกำลังมอเตอร์ไฟฟ้าและความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด (ในส่วนของรายละเอียดผู้ทำวิจัยได้กล่าวไว้โดยละเอียดแล้วในบทที่ 2 หัวข้อ 2.4.4.2.6 การควบคุมทางทะเบียนเพื่อเก็บภาษี)

(2) ในเรื่องของการเสียภาษีรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า กล่าวคือ รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าจะต้องเสียภาษีรถจักรยานยนต์ในทุก ๆ ปี ซึ่งอัตราภาษีของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าจะอยู่ที่ท้ายพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ดังรูปภาพที่ 21

งานคณะกรรมการกฤษฎีกา			
(๓) ^{๑๓๔} รถจักรยานยนต์ ให้คำนวณภาษีประจำปีในอัตราดังต่อไปนี้			
(ก) รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	คันละ	๑๐๐	บาท
(ข) รถจักรยานยนต์สาธารณะ	คันละ	๑๐๐	บาท
งานคณะกรรมการกฤษฎีกา			
(๑๑) ^{๑๓๗} รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า หรือรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานอื่นโดยมิได้ใช้เครื่องยนต์ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้จัดเก็บภาษีในอัตราดังต่อไปนี้			
งานคณะกรรมการกฤษฎีกา			
(ก) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน ให้จัดเก็บภาษีตามน้ำหนักของรถในอัตราตาม (๒)			
งานคณะกรรมการกฤษฎีกา			
(ข) รถอื่นนอกจาก (ก) ให้จัดเก็บภาษีในอัตราข้างหนึ่งของรถตาม (๒) (๓) (๖) (๗) (๘) (๙) หรือ (๑๐) แล้วแต่กรณี			
(๑๒) ^{๑๓๘} รถที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน พลังงานอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม หรือพลังงานอย่างประหยัด ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้จัดเก็บภาษีในอัตราข้างหนึ่งของอัตราที่กำหนดไว้			

(รูปภาพที่ 22 : อัตราภาษีรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า)

จากท้ายพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 จะเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์ทั่วไปจะเสียภาษีรถจักรยานยนต์ในอัตราคันละ 100 บาท แต่หากเป็นรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า จะได้รับประโยชน์จากพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2550 กล่าวคือ จะต้องเสียภาษีในอัตราคันละ 50 บาท

(3) ในเรื่องของใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ กฎหมายก็กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องทำใบอนุญาต โดยอาศัยมาตรา 42 ประกอบมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 โดยมีค่าธรรมเนียม 500 บาท

บทที่ 4

มาตรการควบคุมและการจัดเก็บภาษีของสก็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า ในต่างประเทศ

ภาวะโลกร้อน (Global warming) หมายถึง ปรากฏการณ์ที่อุณหภูมิเฉลี่ยของผิวโลกและผิวน้ำมหาสมุทรเพิ่มสูงขึ้น โดยมีก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และก๊าซเรือนกระจกอื่น ๆ เป็นตัวการกักเก็บความร้อนจากแสงอาทิตย์ไว้ไม่ให้คายออกไปสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งก๊าซเหล่านี้หากมีจำนวนมาก ก็จะกักเก็บความร้อนไว้มาก ทำให้โลกมีอุณหภูมิสูง ส่งผลให้มนุษย์อาศัยอยู่บนโลกได้รับผลกระทบจากสิ่งดังกล่าวด้วยเช่นกัน¹¹⁸ ไม่เพียงที่จะส่งผลต่ออุณหภูมิของโลก แต่ยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านอื่น ๆ ด้วย เช่น ทำให้ระดับน้ำทะเลเพิ่มสูงขึ้น อันเป็นผลมาจากการที่ธารน้ำแข็งละลาย, สัตว์สายพันธุ์ต่าง ๆ เสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ เพราะไม่สามารถทนต่อสภาพแวดล้อมที่ต่างจากเดิมได้ หรือแม้กระทั่งส่งผลต่อสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป ฯลฯ เป็นต้น

ด้วยเหตุนี้จึงทำให้นานาประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก ถือได้ว่าเป็นวาระที่ยิ่งใหญ่กว่าได้ จะเห็นได้จากการประชุมระดับโลกหรือทำความตกลงระหว่างประเทศ เช่น การประชุมสุดยอดว่าด้วยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ ค.ศ.1972 ที่เป็นการประชุมเพื่อให้เกิดการปฏิบัติที่ถูกต้องและวางพื้นฐานการพิจารณาปัญหาสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ เพื่อให้รัฐบาลนานาประเทศเอาใจใส่ต่อความเห็นสาธารณะกับการให้ความสำคัญต่อปัญหาสิ่งแวดล้อม¹¹⁹, พิธีสารมอนทรีออล เป็นสนธิสัญญาที่กำหนดขึ้นเพื่อควบคุม ยับยั้ง รณรงค์ให้ลดการผลิตและการใช้สารทำลายชั้นบรรยากาศโอโซน หรือพิธีสารเกียวโต ที่เป็นสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยแก๊สเรือนกระจก ฯลฯ เป็นต้น โดยรัฐบาลของแต่ละประเทศมีการผลักดันนโยบายต่าง ๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและในขณะเดียวกันก็มีนโยบายที่ควบคุมและจำกัดการกระทำใด ๆ ที่เป็นส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม

¹¹⁸ ศิลาลักษณ์ แสงพันธุ์, “การศึกษาพฤติกรรมลดปัญหาภาวะโลกร้อนของนักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร,” (สารนิพนธ์ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการชุมชน คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตสารสนเทศเพชรบุรี, 2552). หน้า 20.

¹¹⁹ ปณิษฐ์ ปทุมวัฒน์, “ข้อพิจารณาทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ,” [ออนไลน์], พ.ศ. - มิ.ย. 2553 ,อ้างถึงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <http://web.senate.go.th/lawdatacenter/includes/FCKeditor/upload/Image/b/win15.pdf>

สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นหนึ่งในสินค้าที่เป็นผลมาจากการที่ผู้ประดิษฐ์ได้คิดค้นเพื่อใช้เป็นยานพาหนะในการเดินทาง โดยเป็นอีกทางเลือกของผู้บริโภคที่สามารถเดินทางในเมืองหรือไปยังสถานที่ต่าง ๆ ด้วยสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าหรือล้อเดียวไฟฟ้าได้ เพราะสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นยานพาหนะที่มีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่น ๆ สะดวกและพกพาได้ง่าย อีกทั้ง เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและทำให้ประหยัดเงินมากกว่ายานพาหนะที่ใช้ระบบเครื่องยนต์สันดาปภายในอีกด้วย

จากรายงานวิจัยฉบับปี 2022 ของ Allied Market Research และ งานวิจัยฉบับปี 2021 ของ Grand View Research ที่ผู้จัดทำได้กล่าวไว้ในบทที่ 3 เรื่องลักษณะ การจัดเก็บภาษี และสิทธิประโยชน์ของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศไทย ซึ่งรายงานทั้ง 2 ฉบับได้วิเคราะห์ตลาดของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและคาดการณ์ตลาดของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่จะเติบโตมากขึ้นในอนาคต ทำให้ในอนาคตผู้บริโภคจะใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าอย่างแพร่หลาย

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันแต่ละประเทศเริ่มมีการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ากันบ้างแล้ว บางประเทศใช้เสมือนเป็นยานพาหนะชนิดหนึ่งเลยก็ว่าได้ บางประเทศออกกฎหมายรับรองสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า โดยให้เสมือนหนึ่งเป็นรถจักรยานยนต์ แต่ในขณะเดียวกันบางประเทศสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถูกห้ามใช้ขับขี่บนท้องถนน บางประเทศให้ขับขี่ได้เฉพาะในเลนของจักรยาน ไม่สามารถขับขี่บนท้องถนนหรือฟุตบาทได้ ฉะนั้นวิจัยในวิจัยส่วนนี้จะเป็นการศึกษากฎหมายของต่างประเทศเกี่ยวกับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า

4.1 การจัดเก็บภาษีสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นหนึ่งในประเทศที่ขึ้นชื่อในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยญี่ปุ่นอยู่ในสามอันดับแรกของประเทศที่มีการผลิตรถยนต์มากที่สุด โดยปัจจัยสำคัญที่กระตุ้นให้นวัตกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) ให้เป็นที่นิยมในหลายประเทศ เพราะได้มีการทำความตกลงปารีส (Paris Agreement) เป็นความตกลงที่เป็นส่วนขยายและเพิ่มเติมต่อจาก พิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol-KP) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดมาตรการลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ เนื่องจากพิธีสารเกียวโตนั้นมีข้อจำกัดไม่สามารถแก้ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้อย่างเต็มที่¹²⁰ ทำให้ตลาดยานยนต์หลักอย่างเช่น สหรัฐ ยุโรป หรือจีน ต่างประกาศนโยบายส่งเสริมการผลิต EV ครั้งใหญ่ ส่งผลให้ญี่ปุ่นก็ได้เข้าสู่วงการ EV ซึ่งตั้งแต่นั้นมาก็ได้พัฒนา

¹²⁰ Green Network, “ความตกลงปารีส (Paris Agreement) ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ,” [ออนไลน์], 16 พฤศจิกายน 2564, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.greennetworkthailand.com/ความตกลงปารีส-paris-agreement/>

ขึ้นส่วน นวัตกรรมมาโดยตลอด ทำให้ตลาดยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นนั้นเติบโต จะเห็นได้จากในปัจจุบันมียานยนต์ที่เป็นสัญชาติญี่ปุ่นอยู่จำนวนมากและเป็นที่รู้จัก เช่น Toyota, Nissan หรือ Honda ฯลฯ เป็นต้น

จากรายงานวิจัยฉบับปี 2564 ของ Prescient & Strategic Intelligence¹²¹ โดยในรายงานจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับการวิเคราะห์ตลาดอุปกรณ์ที่มีน้ำหนักเบา (Micro - mobility) เช่น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า, ล้อเดียวไฟฟ้า, จักรยานไฟฟ้า ฯลฯ และการคาดการณ์อุตสาหกรรมของ Micro - mobility ในปี ค.ศ. 2021–2030 ซึ่งในรายงานสรุปสาระสำคัญได้ว่า “ในประเทศญี่ปุ่นตลาด Micro – mobility ในปี ค.ศ.2020 มีมูลค่าถึง 39.4 ล้านดอลลาร์ และคาดว่าในอนาคตตลาด Micro – mobility จะมีอัตราการเติบโต (CAGR*) อยู่ที่ 78.7% จากปี ค.ศ.2021 ถึง ค.ศ.2030 ทำให้ในปี ค.ศ.2030 อาจทำให้ตลาดของยานพาหนะประเภท Micro – mobility จะมีมูลค่าถึง 11,663 ล้านดอลลาร์ได้ โดยปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเติบโตของตลาดได้แก่ การให้ความสำคัญกับการลดมลพิษทางอากาศและลดค่าใช้จ่ายค่าขนส่ง ซึ่ง Micro – mobility เป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพสำหรับระยะทางสั้น ๆ และการลดความแออัดของการจราจร อีกทั้ง ในปัจจุบันมีการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการคมนาคมและการเดินทางร่วมกันโดยรวม ดังนั้นการใช้ยานพาหนะประเภท Micro – mobility เช่น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า จักรยาน ฯลฯ จะช่วยทำให้ลดการเดินทางกับคนหมู่มากได้ ฉะนั้นปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ยานพาหนะประเภท Micro – mobility จะเติบโตขึ้นในอนาคต” ดังนั้น จากรายงานดังกล่าวทำให้เห็นว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าก็จะมีบทบาทมากในประเทศญี่ปุ่น ประกอบกับประเทศญี่ปุ่นมีความโดดเด่นในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ผู้ทำวิจัยจึงเลือกที่จะศึกษาการจัดเก็บภาษีสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นมีกฎหมายที่สำคัญอยู่ 3 กฎหมาย คือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดโครงสร้างของการปกครองท้องถิ่นญี่ปุ่น (The Local Autonomy Law), กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการคลัง (The Local Finance Law) และกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วยภาษีท้องถิ่น (The Local Tax Law) โดยองค์กรปกครองท้องถิ่นของประเทศญี่ปุ่นมีแหล่งรายได้ที่สำคัญอยู่ด้วยกัน 6 แหล่ง เช่น ภาษีของท้องถิ่น ภาษีอุดหนุนให้แก่ท้องถิ่น ภาษีที่รัฐโอนให้ท้องถิ่น ฯลฯ¹²²

ภาษีของท้องถิ่น (Local Taxes) จำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ ภาษีของจังหวัด (Prefecture) และ ภาษีของเทศบาล (Municipality)

¹²¹ Prescient & Strategic Intelligence, “Japan Micromobility Market Research Report: By Type (E-Scooters, E-Bikes, E-mopeds, E-Pods, Bikes, Scooters)... - Industry Analysis and Growth Forecast to 2030” [ออนไลน์], September 2021, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.psmarketresearch.com/market-analysis/japan-micromobility-market>

¹²² วุฒิสาร ตันไชย, ศุภสวัสดิ์ ชัชวาลย์, พินิตพันธ์ บริพัตร และธีรพรณ ใจมัน, ระบบและรูปแบบการจัดเก็บภาษีท้องถิ่น : ศึกษาเฉพาะกรณีประเทศญี่ปุ่น (กรุงเทพฯ:บริษัท จรัสสินทวงศ์ การพิมพ์จำกัด, 2548), หน้า 6 -7.

ภาษีของจังหวัด (Prefecture) มีการเก็บภาษีอยู่ทั้งหมด 12 ประเภท ได้แก่ ภาษีเพื่อการอยู่อาศัย (Prefectural Inhabitants Tax), ภาษีการค้า (Enterprise Tax), ภาษีการบริโภคท้องถิ่น (Local Consumption Tax), ภาษีอสังหาริมทรัพย์ (Real Property Acquisition Tax), ภาษีบุหรี่ยาสูบ (Tobacco Tax), ภาษีการใช้สนามสนามกอล์ฟ (Golf Course Utilization Tax), ภาษีรถยนต์ (Automobile Tax), ภาษีการครอบครองรถยนต์ (Automobile Acquisition Tax), ภาษีเหมืองแร่ (Mine-lot Tax), ภาษีการล่าสัตว์ (Hunting Tax), ภาษีการส่งน้ำมันเบา (Light-oil Delivery Tax) และอื่น ๆ (Other Taxes)¹²³

ภาษีของเทศบาล (Municipality) มีการเก็บภาษีอยู่ทั้งหมด 10 ประเภท ได้แก่ ภาษีเพื่อการอยู่อาศัย (Municipal Inhabitants Tax), ภาษีอสังหาริมทรัพย์ (Property Tax), ภาษีพาหนะขนาดเล็ก (Light Vehicle Tax), ภาษีบุหรี่ยาสูบ (Tobacco Tax), ภาษีผลิตภัณฑ์เหมืองแร่ (Mineral Product Tax), ภาษีการครอบครองที่ดินพิเศษ (Special Landholding Tax), ภาษีการอาบน้ำ (Bathing Tax), ภาษีการวางผังนคร (Urban Planning Tax), ภาษีสำนักงานธุรกิจ (Business Office Tax) และอื่น ๆ¹²⁴

ประเทศญี่ปุ่นมีแนวทางในการจัดเก็บภาษีสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ดังนี้

4.1.1 การจัดเก็บภาษีสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น

1) คำนิยาม

ในประเทศญี่ปุ่นไม่ได้มีการกำหนดนิยามของสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าไว้เป็นการเฉพาะ แต่จากการศึกษาพบว่า สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าถูกจัดอยู่ในประเภทของ “รถจักรยานยนต์” (Moped / Motorized Bicycles) โดยมีข้อพิจารณา ดังนี้

จากพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ.1960 ฉบับที่ 105 (The Road Traffic Act 1960) หมวด 1 บทเบ็ดเสร็จทั่วไป (General Provisions) ในส่วนของนิยาม (Definitions) มาตรา 2 ในพระราชบัญญัตินี้ คำเหล่านี้มีความหมายดังต่อไปนี้ ;

Light Vehicle Tax

ข้อ 8 “vehicle : a motor vehicle, motorized bicycle, light road vehicle, or trolleybus.”

¹²³ วุฒิสาร ตันไชย, ศุภสวัสดิ์ ชัชวาลย์, พินิตพันธ์ บริพัตร และธีรพรพรณ ใจมัน, ระบบและรูปแบบการจัดเก็บภาษีท้องถิ่น : ศึกษาเฉพาะกรณีประเทศญี่ปุ่น (อ้างแล้ว), หน้า 8 -15.

¹²⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 16 – 22.

ข้อ 9 “motor vehicle : a vehicle that has a motor and is operated without recourse to rails or overhead wires, not including a motorized bicycle, bicycle, or wheelchair being used by a person with a physical disability, and not including a wheeled walking aid or small vehicle that Cabinet Order prescribes (hereinafter referred to as a "wheeled walking aid or small vehicle.)”

ข้อ 10 “**motorized bicycle : a vehicle that has a motor with total emissions or rated output not exceeding that which Cabinet Office Order prescribes**, which is operated without recourse to rails or overhead wires, not including a bicycle, wheelchair being used by a person with a physical disability, or a wheeled walking aid or small vehicle.”

ข้อ 11 “light road vehicle : a bicycle or cart, or a vehicle towed by human or animal power or by another vehicle which is operated or driven without recourse to rails (including a sleigh, horse, or cattle), not including a wheelchair being used by a person with a physical disability, wheeled walking aid or small vehicle, or a vehicle made for children. ...”

ข้อ 12 “trolleybus : a vehicle powered by electricity supplied through overhead wires, which is operated without recourse to rails.”

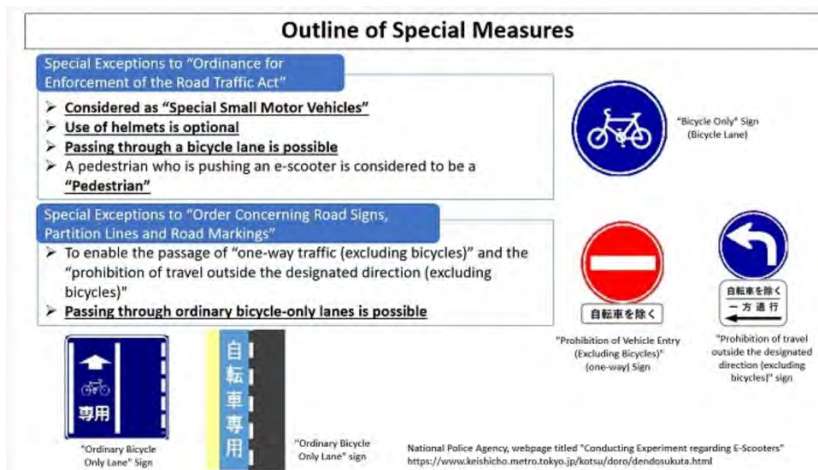
จากพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ.1960 ดังกล่าว ทำให้เห็นว่าประเทศญี่ปุ่นแบ่งประเภทพาหนะออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ รถยานยนต์ (motor vehicle), จักรยานติดเครื่องยนต์ (motorized bicycle), ยานพาหนะขนาดเล็กที่ขับเคลื่อนด้วยแรงสัตว์หรือคน (light road vehicle), และรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (trolleybus) ซึ่งสกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถูกจัดอยู่ในประเภทของจักรยานยนต์ตามข้อ 10 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ.1960 ฉบับที่ 105¹²⁵ ซึ่งถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์อย่างหนึ่งเช่นกัน¹²⁶

ดังนั้นภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ.1960 ฉบับที่ 105 จึงทำให้สกูตเตอร์ไฟฟ้าถูกจัดอยู่ในประเภทรถจักรยานยนต์ส่งผลให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทสกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ.1960 ๑ อย่างเคร่งครัด อาทิเช่น ต้องมีการจดทะเบียน,ต้องมีใบอนุญาตในการขับขี่, ต้องสวมหมวกนิรภัย หรือแม้กระทั่งต้องทำประกันสำหรับสกูตเตอร์ไฟฟ้า ฯลฯ

¹²⁵ TMI Associates, (Mobility Blog) Deregulation of Electric Scooters – Current Situation and Future Prospects,” [ออนไลน์], 13 สิงหาคม 2564, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.tmi.gr.jp/eyes/blog/2021/12760.html>

¹²⁶ วิกีพีเดีย, “Motorized bicycle,” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล https://en.wikipedia.org/wiki/Motorized_bicycle#Japan

อย่างไรก็ตาม มีการเรียกร้องจากธุรกิจ E-scooter ให้มีการผ่อนปรนกฎดังกล่าว เช่น การสวมหมวกนิรภัย ทำให้เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2565 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หรือ The National Police Agency (NPA) ได้กำหนดมาตรการพิเศษ (Special measures) สำหรับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าโดยเฉพาะ โดยกำหนดให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าอยู่ในประเภทของพาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) และต้องขับขี่บนเลนจักรยานเท่านั้น ซึ่งจะสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ก็ได้ (ตามรูปภาพที่ 18)¹²⁷



(รูปภาพที่ 23 : มาตรการพิเศษของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า)

ทั้งนี้ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าทั่วไปตามความหมายของประเทศญี่ปุ่น มีลักษณะ ดังนี้ (ตามรูปภาพที่ 24 และรูปภาพที่ 25)

- (1) ขนาด = กว้าง 1.3 ม. x ยาว 2.5 ม. x สูง 2.0 ม.
- (2) ขนาดมอเตอร์กำลังไฟฟ้า = 600 w.(0.6 kw.) หรือน้อยกว่า
- (3) มีความเร็วสูงสุด (Max Speed) = ไม่เกิน 20 km/hr

¹²⁷ TMI Associates, (Mobility Blog) Deregulation of Electric Scooters – Current Situation and Future Prospects,” [ออนไลน์],(อ้างแล้ว). แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.tmi.gr.jp/eyes/blog/2021/12760.html>

国土交通省

電動キックボードの例

- 電動キックボードは、その大きさや出力から、道路交通法において原動機付自転車に分類されることから、車道走行、運転免許所持、ヘルメット着用等の義務が生じる。
- また、電動キックボードを車道で走行する場合、原動機付自転車に求められる道路運送車両の保安基準の要件に適合させる必要がある（ただし、最高速度20km/h未満のものにあっては、一定の保安装置の装備が不要となる）。

原動機付自転車の範囲及び種類

長さ: 2.5m以内
幅 : 1.3m以内
高さ: 2.0m以内

定格出力: 0.6 kW以下
(※第1種原動機付自転車の場合)

電動キックボードに必要な保安装置 (※2020年7月7日現在)

2

(รูปภาพที่ 24 : ลักษณะทั่วไปของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าประเทศไทย)

Safety Standards for Motorized Bicycles/Electric Scooters

(*) Such light-related regulations do not apply in the case of a motorized bicycle whose maximum speed is less than 20km/h.

(รูปภาพที่ 25 : Safety Standard for Electric Scooters)

ดังนั้น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าโดยทั่วไปที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 0 ถึง 600 watt. ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ.1960 กำหนดให้อยู่ในประเภทรถจักรยานยนต์ตามข้อ 10 แต่ปัจจุบันสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (NPA) ได้มีมาตรการพิเศษสำหรับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าโดยเฉพาะ ซึ่งกำหนดให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าอยู่ในหมวดหมู่ประเภทของพาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles)

อย่างไรก็ตาม กรณีของสก็ูเตอร์ไฟฟ้าที่มีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าตั้งแต่ 601 watt. เป็นต้นไป ยังเป็นที่ไม่แน่ชัดว่าจะถูกจัดอยู่ในประเภทใด แต่จากการศึกษาพบว่าประเทศญี่ปุ่นแบ่งประเภทของ Light Vehicle Tax ดังนี้¹²⁸

(1) จักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Motorbikes หรือ Motorized bicycles)

- 1.1 จักรยานยนต์ที่มีสองล้อ มีขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 50 ลบ.ซม. หรือมีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าไม่เกิน 600 watt.
- 1.2 จักรยานยนต์ที่มีสองล้อ มีขนาดความจุกระบอกสูบ เกิน 50 ลบ.ซม. แต่ไม่เกิน 90 ลบ.ซม. หรือมีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าเกิน 600 watt. แต่ไม่เกิน 800 watt.
- 1.3 จักรยานยนต์ที่มีสองล้อ มีขนาดความจุกระบอกสูบ เกิน 90 ลบ.ซม. หรือมีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าเกิน 800 watt.
- 1.4 จักรยานยนต์ที่มี 3 ล้อหรือมากกว่านั้น มีขนาดความจุกระบอกสูบ เกิน 20 ลบ.ซม. หรือมีขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าเกิน 250 watt.

(2) พาหนะขนาดเล็กและพาหนะพิเศษ (Light Vehicles and Special Small Motor Vehicles)

- 2.1 จำนวน 2 ล้อ
- 2.2 จำนวน 3 ล้อ
- 2.3 จำนวน 4 ล้อ หรือมากกว่านั้น (แบ่งเป็น สำหรับโดยสาร และ สำหรับขนส่ง)

หมายเหตุ : ปัจจุบันจากการศึกษาพบว่าน่าจะแบ่งเป็นยานพาหนะที่ใช้ในเกษตรกรรม (Agriculture work vehicles) กับอื่น ๆ (Others)

(3) ยานยนต์ขนาดเล็กที่มีสองล้อ (a two-wheeled small car หรือ Motorcycle) มีขนาดความจุกระบอกสูบเกิน 250 ลบ.ซม.

จากการแบ่งประเภทของ Light Vehicle Tax ดังกล่าว แม้ว่าจะมีการจำแนกตามขนาดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้า แต่จะเห็นได้ว่าประเภทพาหนะพิเศษ (ประเภทที่ 2) ไม่ได้คำนึงถึงขนาดของมอเตอร์กำลังไฟฟ้า แต่พิจารณาเพียงแค่ว่าจำนวนล้อเท่านั้น จึงสามารถอนุมานได้ว่าสก็ูเตอร์ไฟฟ้าไม่ว่าจะมีขนาดกำลังของมอเตอร์กำลังไฟฟ้าเท่าใด ก็ถือว่าเป็นพาหนะพิเศษทั้งหมด

ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่าสก็ูเตอร์ไฟฟ้าไม่ว่าจะมีขนาดกำลังของมอเตอร์กำลังไฟฟ้าเท่าใด ก็ถือว่าเป็นพาหนะพิเศษทั้งหมด

¹²⁸ Ministry of Finance, "Comprehensive Handbook of Japanese Taxes 2006," [ออนไลน์], เมษายน 2006, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.japaneselawtranslation.go.jp/notice/6/jt.pdf>

2) ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

บุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษีกฎหมายภาษีท้องถิ่น (Local Taxes Law) นั้น ถูกกำหนดไว้อยู่ใน มาตรา 443 ของ Local Tax Law 1945 Law (No.226) โดยระบุว่า “ผู้เสียภาษี (Taxpayer) ของ จักรยานยนต์ (Light Vehicle tax) คือ เจ้าของรถยนต์ขนาดเล็กหรือยานพาหนะขนาดเล็กอื่น ๆ แล้วแต่กรณี¹²⁹

3) ความรับผิดชอบทางภาษี

ในส่วนของความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษี หรือ Tax Point นั้น จากกฎหมายภาษีท้องถิ่น (The Local Taxes Act) ไม่ได้กำหนดจุดความรับผิดชอบที่จะต้องเสียภาษีไว้ชัดเจน แต่กฎหมายภาษีท้องถิ่นนั้น กำหนดให้บุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษี คือ เจ้าของรถยนต์ขนาดเล็กหรือยานพาหนะขนาดเล็กอื่น ๆ จึงทำให้ ประกอบกับการเสียภาษีท้องถิ่นนั้น เป็นภาษีที่ผู้เสียภาษีต้องเสียทุก ๆ ปีในช่วงเมษายน¹³⁰ จึงสามารถ อนุมานได้ว่าความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษีของประเทศญี่ปุ่น เกิดขึ้นเมื่อผู้บริโภคนั้นได้เป็นเจ้าของรถยนต์ ขนาดเล็กหรือยานพาหนะขนาดเล็กอื่น ๆ

4) ฐานภาษี

ในส่วนฐานภาษีนั้น จากกฎหมายภาษีท้องถิ่น (The Local Taxes Act) ไม่ได้กำหนดฐานภาษีไว้ชัดเจน แต่จากการศึกษาพบว่าในการจัดเก็บภาษีพาหนะขนาดเล็ก (Light Vehicle Tax) ของประเทศญี่ปุ่น จะเป็นการแบ่งตามประเภทของพาหนะ ซึ่งเก็บอัตราภาษีในแต่ละประเภทจะไม่เท่ากัน ฉะนั้นฐานภาษีของประเทศญี่ปุ่นจึงอนุมานได้ว่าเป็นประเภทของพาหนะ

¹²⁹ Ministry of Finance, “Comprehensive Handbook of Japanese Taxes 2006,” [ออนไลน์], เมษายน 2006, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.japaneselawtranslation.go.jp/notice/6/jt.pdf>

¹³⁰ วิกีพีเดีย, “การคลังสาธารณะของญี่ปุ่น,” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://th.wikipedia.org/wiki/การคลังสาธารณะของญี่ปุ่น>

5) อัตราภาษี

ในส่วนของอัตราภาษีนั้น เนื่องจากในประเทศญี่ปุ่นอำนาจหน้าที่ในการจัดเก็บบางภาษีจะมีการแบ่งแยกออกจากกัน กล่าวคือ ตามกฎหมายความเป็นอิสระของท้องถิ่น (The Local Autonomy Law) ได้กำหนดให้โครงสร้างการปกครองท้องถิ่นของประเทศญี่ปุ่น มีลักษณะเป็นโครงสร้างแบบสองชั้น (Two-tier System) อันประกอบไปด้วยจังหวัด (Prefecture) และเทศบาล (Municipality) โดยองค์กรปกครองท้องถิ่นของประเทศญี่ปุ่น มีอิสระค่อนข้างสูงนับตั้งแต่ครั้งหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ส่วนหนึ่งแล้วเป็นผลมาจากบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญฉบับ ค.ศ. 1947 ในส่วนที่ว่าด้วยองค์กรปกครองท้องถิ่น โดยได้ให้หลักประกันว่าการบริหารงาน ท้องถิ่นของประเทศญี่ปุ่นจะต้องเป็นไปตามหลักความเป็นอิสระของท้องถิ่น และมีอิสระในการบริหารงานและจัดการทรัพย์สินของตนเอง¹³¹

โดยอัตราภาษีซึ่งคาดว่าใช้อยู่ในปัจจุบันของพาหนะขนาดเล็ก ดังตามรูปภาพที่ 21

Tax rate table for motorized bicycles and motorcycles (from taxation in FY2016)

Car model division		Tax rate (annual)
Motorized bicycles	● Total displacement of 50cc or less Or those with a rated output of 0.6 kw or less (excluding minicars)	2,000 yen
	● Motorcycles with a total displacement of more than 50cc and less than 90cc Or those with a rated output of 0.6 kw or more and 0.8 kw or less	2,400 yen
	● Motorcycles with a total displacement of more than 90cc and less than 125cc Or rated output 0.8 kw or more and 1.0 kw or less	3,700 yen
	● Minicars [Note 1]	3,600 yen
Light Vehicles	● Motorcycles with a total displacement of more than 125cc and less than 250cc (including those with side wheels) ● Towing vehicles (boat trailers, etc.)	2,400 yen
Small Special Vehicles [Note 2]	● Agricultural work vehicles (tractors, etc., with a maximum speed of less than 35 km / h)	5,900 yen
	● Others (forklifts, etc., with a maximum speed of 15 km/h or less)	6,000 yen
a two-wheeled small car	● Those with a total displacement of more than 250cc (including those with side wheels)	6,000 yen

(รูปภาพที่ 26 : อัตราภาษี Light vehicle tax ของประเทศญี่ปุ่น)¹³²

¹³¹ วุฒิสาร ตันไชย, ศุภสวัสดิ์ ชัชวาลย์, พินิตพันธ์ บริพัตร และธีรพรธม ใจมัน, ระบบและรูปแบบการจัดเก็บภาษีท้องถิ่น : ศึกษาเฉพาะกรณีประเทศญี่ปุ่น (อ้างแล้ว), หน้า 2 - 7.

¹³² City of Oita Official Website, "Light vehicle tax (by type)," [ออนไลน์], 29 มีนาคม 2565, อ้างอิงเมื่อ 7 เมษายน 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล <http://www.city.oita.oita.jp.e.adk.hp.transer.com/o034/kurashi/zekin/1455756603289.html>

6) การควบคุมทางทะเบียนเพื่อจัดเก็บภาษี

จากการศึกษากฎหมายของประเทศญี่ปุ่นพบว่าเมื่อสก็ูเตอร์ไฟฟ้าถูกจัดอยู่ในหมวดหมู่ประเภท “พาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles)” จึงทำให้จะต้องมีการทำใบอนุญาตขับรถยนต์ ถึงจะขับขี่บนเลนจักรยานได้ ตามรูปภาพที่ 27

Type of Class 1 license		Vehicle types allowed to drive									Minimum age	
		Vehicle (自動車)				Special vehicle (特殊自動車)		Motorcycle (自動二輪車)				Moped (原動機付自転車)
		Heavy (大型)	Medium (中型)	Semi-Med (準中型)	Ordinary (普通)	Heavy (大型)	Small (小型)	Heavy (大型)	Ordinary (普通)	Small (小型)		
Vehicle license (自動車免許)	Heavy (大型)	Permitted	Permitted	Permitted	Permitted		Permitted				Permitted	20
	Medium (中型)		Permitted	Permitted	Permitted		Permitted				Permitted	20
	Semi-Med (準中型)			Permitted	Permitted		Permitted				Permitted	18
	Ordinary (普通)				Permitted		Permitted				Permitted	18
Special vehicle license (特殊自動車免許)	Heavy (大型)					Permitted	Permitted				Permitted	18
	Small (小型)						Permitted					16
Motorcycle license (自動二輪車免許)	Heavy (大型)						Permitted	Permitted	Permitted	Permitted	Permitted	18
	Ordinary (普通)						Permitted		Permitted	Permitted	Permitted	16
	Small (小型)						Permitted			Permitted	Permitted	16
Moped license (原動機付自転車免許)											Permitted	16
Trailer license (牽引免許)		Required to drive any vehicle towing a trailer weighing more than 750 kg gross (other than when towing damaged vehicles).									18	

(第一種免許)

(Class 1 Licenses)

第八十五条 次の表の上欄に掲げる自動車等を運転しようとする者は、当該自動車等の種類に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げる第一種免許を受けなければならない。

Article 85 (1) A person seeking to drive a motor vehicle or motorized bicycle as set forth in the left-hand column of the following Table must obtain the corresponding class 1 license set forth in the right-hand column of that Table in order to do so:

自動車等の種類 Type of motor vehicle or motorized bicycle	第一種免許の種類 Type of class 1 license
大型自動車 Large motor vehicle	大型免許 L-MVL
中型自動車 Mid-sized motor vehicle	中型免許 M-MVL
準中型自動車 Semi-mid-sized motor vehicle	準中型免許 SM-MVL
普通自動車 Standard motor vehicle	普通免許 S-MVL
大型特殊自動車 Speical large motor vehicle	大型特殊免許 SL-MVL
大型自動二輪車 Large motorcycle	大型二輪免許 L-ML
普通自動二輪車 Standard motorcycle	普通二輪免許 S-ML
小型特殊自動車 Special small motor vehicle	小型特殊免許 SS-MVL
原動機付自転車 Motorized bicycle	原付免許 MBL

(รูปภาพที่ 27 : ใบอนุญาตขับรถ Class 1)

自動車の種類 Type of motor vehicle	第二種免許の種類 Type of class 2 license
大型自動車 Large motor vehicle	大型第二種免許 Class 2 L-MVL
中型自動車及び準中型自動車 Mid-sized or semi-mid-sized motor vehicle	中型第二種免許 Class 2 M-MVL
普通自動車 Standard motor vehicle	普通第二種免許 Class 2 S-MVL
大型特殊自動車 Special large motor vehicle	大型特殊第二種免許 Class 2 SL-MVL

(รูปภาพที่ 28 : ใบอนุญาตขับรถ Class 2)

ประเทศญี่ปุ่นมีใบอนุญาตขับรถ 2 Class ได้แก่ Class 1 เป็นใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนตัวทั่วไป ในส่วนของใบอนุญาตขับรถ Class 2 เป็นใบอนุญาตขับรถที่ผู้ขับขี่ต้องมีอายุ 21 ปีขึ้นไปและมีประสบการณ์อย่างน้อย 3 ปี ซึ่งเป็นใบอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ที่ขับขี่ยานพาหนะขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ เช่น แท็กซี่ ฯลฯ¹³³ ฉะนั้นสกูตเตอร์ไฟฟ้าจะต้องทำใบอนุญาตขับรถยนต์ด้วย ซึ่งเป็นประเภท SS-MVL นอกจากสกูตเตอร์จะต้องจดทะเบียนและยังต้องทำประกันด้วย ถึงจะขับขี่บนเลนจักรยานได้¹³⁴

4.1.2 การจัดเก็บภาษีล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น

1) คำนิยาม

ในกรณีของล้อเดียวไฟฟ้า ประเทศญี่ปุ่นก็ไม่ได้กำหนดนิยามของล้อเดียวไฟฟ้าไว้โดยเฉพาะเหมือนกับสกูตเตอร์ไฟฟ้า แต่จากการศึกษาพบว่าในปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นมีการจัดเก็บภาษีพาหนะขนาดเล็ก (Light Vehicle Tax) ซึ่งแต่เดิมในการจัดเก็บภาษีพาหนะขนาดเล็กดังกล่าวมีการแบ่งประเภทของพาหนะและการแบ่งประเภทของพาหนะนั้น จำนวนล้อที่ประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดไว้ต่ำสุด คือ 2 ล้อ กล่าวคือ ประเภทของพาหนะขนาดเล็กมีจำนวนล้อที่ต่ำที่สุด คือ 2 ล้อ

¹³³ วิกีพีเดีย, "Driving license in Japan," [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล https://en.wikipedia.org/wiki/Driving_license_in_Japan

¹³⁴ Kyoto Police, "Legal interpretation of "electric kickboard" and "electric motor scooter"" [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 7 เมษายน 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล https://www.pref.kyoto.jp/fukei/foreign/koki_h/dendo/index.html

อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่าในปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นแยกหมวดหมู่พาหนะขนาดเล็ก (Light Vehicles) กับ พาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) ออกจากกัน โดยพาหนะพิเศษแบ่งเป็นยานพาหนะที่ใช้ในเกษตรกรรม (Agriculture work vehicles) กับอื่น ๆ (Others) อีก

ด้วยเหตุนี้จึงทำให้อนุมานได้ว่าล้อเดียวไฟฟ้านั้น ถูกจัดอยู่ในประเภทของพาหนะขนาดเล็ก (Light Vehicle Tax) หมวดหมู่พาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) เหมือนสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ซึ่งหากเป็นการแบ่งแบบเดิม จะเป็นการแบ่งจำนวนล้อ ทำให้ล้อเดียวไฟฟ้าไม่อยู่ในนิยามของพาหนะพิเศษได้ ดังนั้น ในปัจจุบันล้อเดียวไฟฟ้าอยู่ประเภทและหมวดหมู่เดียวกันกับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า

2) การจัดเก็บภาษีของล้อเดียวไฟฟ้า

เนื่องจาก เดิมล้อเดียวไฟฟ้าไม่ถูกจัดอยู่ในประเภทของพาหนะขนาดเล็ก (Light Vehicle Tax) และไม่อยู่ในประเภทของพาหนะอื่นแต่อย่างใด จึงทำให้ล้อเดียวไฟฟ้ายังไม่ถูกรองรับโดยกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น

อย่างไรก็ตามปัจจุบันมีการแก้ไขแล้วจากเดิมที่พาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) กำหนดโดยใช้จำนวนล้อในการแบ่ง ปัจจุบันพาหนะพิเศษแบ่งเป็นยานพาหนะที่ใช้ในเกษตรกรรม (Agriculture work vehicles) กับอื่น ๆ (Others)

จึงทำให้อนุมานได้ว่าล้อเดียวไฟฟ้ามีการจัดเก็บภาษีเช่นเดียวกับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าทุกประการ และในส่วนของการควบคุมทางทะเบียนเพื่อเก็บภาษีนั้น ก็เหมือนกับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าทุกประการ

4.2 การจัดเก็บภาษีสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศสิงคโปร์

เดิมการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายในประเทศสิงคโปร์ แต่เนื่องจากปัจจุบันการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศสิงคโปร์เป็นที่นิยมเป็นอย่างมาก ซึ่งจะมีให้เห็นทั่วไปตามท้องถนนในประเทศสิงคโปร์ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นพาหนะที่เคลื่อนด้วยมอเตอร์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ซึ่งช่วยให้เดินทางสะดวกในพื้นที่ใกล้เคียง โดยเหตุผลที่ทำให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นที่นิยมในประเทศไอร์แลนด์ เพราะสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามีราคาถูกกว่าเมื่อเทียบกับการซื้อรถยนต์ อีกทั้ง สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและใช้งานน้อยกว่า มีลักษณะที่กะทัดรัด ทำให้ไม่ต้องใช้พื้นที่ในการจอดรถ

นอกจากนี้จากรายงานฉบับปี 2564 ของ Prescient & Strategic Intelligence¹³⁵ โดยในรายงานจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับการวิเคราะห์ตลาดอุปกรณ์ที่มีน้ำหนักเบา (Micro - mobility) เช่น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า, ล้อเดียวไฟฟ้า, จักรยานไฟฟ้า ฯลฯ และการคาดการณ์อุตสาหกรรมของ Micro - mobility ในปี ค.ศ. 2021–2030 ซึ่งในรายงานสรุปสาระสำคัญได้ว่า “ในประเทศสิงคโปร์ตลาด Micro – mobility ในปี ค.ศ.2020 มีมูลค่าถึง 15.8 ล้านดอลลาร์ และคาดว่าในอนาคตตลาด Micro – mobility จะมีอัตราการเติบโต (CAGR*) อยู่ที่ 64.2% จากปี ค.ศ.2021 ถึง ค.ศ.2030 ทำให้ในปี ค.ศ.2030 อาจทำให้ตลาดของยานพาหนะประเภท Micro – mobility จะมีมูลค่าถึง 1,817.9 ล้านดอลลาร์ได้ โดยปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเติบโตของตลาดได้แก่ ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีขนาดเล็ก เหมาะกับการใช้ Micro - mobility อีกทั้ง ในปัจจุบันมีการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้มีจำนวนผู้ติดเชื้อเป็นจำนวนมาก การเดินทางร่วมกันเป็นสิ่งที่ผู้คนมักจะหลีกเลี่ยงหากทำได้ ดังนั้นการใช้งานพาหนะประเภท Micro – mobility เช่น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า จักรยาน ฯลฯ จะช่วยทำให้ลดการเดินทางกับคนหมู่มากได้ ฉะนั้นปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ยานพาหนะประเภท Micro – mobility เติบโตขึ้นในอนาคต”

จากรายงานข้างต้น จึงทำให้ Micro – mobility เป็นที่นิยมมากในประเทศสิงคโปร์และทำให้ตลาดของ Micro – mobility จะเติบโตเป็นอย่างมากในอนาคต

¹³⁵ Prescient & Strategic Intelligence, “Singapore Micromobility Market Research Report: By Type (E-Scooters, E-Bikes, E-mopeds, E-Pods, Bikes, Scooters)... - Industry Analysis and Growth Forecast to 2030” [ออนไลน์], September 2021, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.psmarketresearch.com/market-analysis/singapore-micromobility-market>

จากเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้นประกอบกับรายงานฉบับปี 2564 ของ Prescient & Strategic Intelligence ทำให้สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจะเข้ามามีบทบาทเป็นอย่างมากในประเทศสิงคโปร์ ส่งผลให้ในปัจจุบันประเทศสิงคโปร์มีความพยายามที่จะทำให้สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถูกกฎหมาย เพื่อให้ผู้บริโภคสามารถใช้ได้อย่างถูกต้องบนท้องถนน จึงทำให้ในปีพ.ศ.2559 มีการจัดตั้งคณะกรรมการ ซึ่งเรียกว่า Active Mobility Advisory Panel (AMAP) โดยจัดตั้งขึ้นเพื่อศึกษาผลกระทบของ PMD/PEV ต่อทางเท้าหรือ PCN (Park Connectors) และในปีเดียวกัน รัฐบาลสิงคโปร์ยอมรับคำแนะนำจาก AMAP เกี่ยวกับกฎและข้อบังคับของ PMDs ในสิงคโปร์ และในเดือนกุมภาพันธ์ปี พ.ศ.2560 กฎหมาย Active Mobility Act (AMA) ก็ถูกประกาศใช้ตั้งแต่นั้นมา

ประเทศสิงคโปร์มีแนวทางในการจัดเก็บภาษีสกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ดังนี้

4.2.1 การจัดเก็บภาษีสกูตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศสิงคโปร์

1) คำนิยาม

ในประเทศสิงคโปร์ไม่ได้มีการกำหนดนิยามของสกูตเตอร์ไฟฟ้าไว้เป็นการเฉพาะ แต่จากการศึกษาพบว่าสกูตเตอร์ไฟฟ้าถูกจัดอยู่ในประเภทของอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคล หรือ personal mobility device (PMDs) โดยมีข้อพิจารณา ดังนี้

จากกฎหมาย Active Mobility Act 2017 (AMA) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ.2561 โดยกฎหมายดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เป็นการส่งเสริมการเดินเท้า การใช้จักรยาน และบริการขนส่งสาธารณะ ลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นระหว่างผู้ใช้พาหนะเคลื่อนที่ที่มีเครื่องยนต์และไม่มีเครื่องยนต์บนเส้นทางสาธารณะ สร้างความมั่นใจเรื่องความปลอดภัยสำหรับการเดินทางในพื้นที่สาธารณะของประชาชน เชื่อมโยงเส้นทางสาธารณะกับพื้นที่โดยรอบ¹³⁶

¹³⁶ ปิยะขวัญ ชมชื่น, “มาตรการควบคุมการใช้ Electric scooters ของสิงคโปร์” [ออนไลน์], 30 มีนาคม พ.ศ.2562, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล [https://lawforsean.krisdika.go.th/File/files/Final%206%20E%20scooter\(1\).pdf](https://lawforsean.krisdika.go.th/File/files/Final%206%20E%20scooter(1).pdf)

จากกฎหมายดังกล่าว หมวด 1 บทเบื้องต้นทั่วไป (Preliminary) ในส่วนของนิยาม (Interpretation) ได้แบ่งประเภทและกำหนดนิยามของพาหนะเคลื่อนที่ส่วนบุคคลไว้ ดังนี้

(1) Bicycle

“bicycle” means a vehicle that —

- (a) has 2 wheels held one behind the other in a frame;
- (b) is steered by handlebars attached to the front wheel;
- (c) has pedals; and
- (d) is built to be propelled solely by human power;

(2) Personal Mobility Device or “PMDs”

“personal mobility device” or “PMD” means a wheeled vehicle that —

- (a) is built to transport people only (with or without carry on baggage); and
- (b) is propelled by an electric motor attached to the vehicle or by human power or both,

and includes a skateboard, but does not include a bicycle, power assisted bicycle, motor car, wheelchair (motorised or otherwise), mobility scooter, pram, stroller or trolley, inline skates, roller skates or a wheeled toy, and such other vehicle as the Minister may, by order in the Gazette, exclude from this definition;

(3) Power - Assisted Bicycle or “PABs”

“power-assisted bicycle” or “PAB” means a bicycle that —

- (a) is equipped with an electric motor; and
- (b) may be propelled by human power or by the electric motor with which it is equipped, or by both;

(4) Personal Mobility Aids or “PMAAs”

Wheelchairs, motorised wheelchairs or mobility scooters which are designed to carry an individual who is unable to walk or has walking difficulties.

จากนิยามดังกล่าวทั้ง 4 ประเภทยานใต้กฎหมาย Active Mobility Act 2017 สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเข้า
ข่ายในความหมายของอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลหรือ Personal mobility device (PMDs) มากสุด
โดยให้ความหมายไว้ว่า

“PMDs หรือ อุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคล หมายถึง พาหนะที่มีล้อใช้เฉพาะสำหรับขนส่งคน (โดยมี
หรือไม่มีกระเป๋าก็ได้) ซึ่งขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ไฟฟ้าที่ติดอยู่กับยานพาหนะ หรือด้วยพลังงานคน
หรือทั้งสองอย่างรวมถึง Skateboard

แต่ไม่รวมถึงจักรยาน (bicycle) จักรยานที่สามารถใช้พลังงานไฟฟ้าได้ (power-assisted bicycle
(PAB)) รถยนต์ (motor car) รถเข็นสำหรับผู้ที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ (wheelchair) รถเข็นพลังงาน
ไฟฟ้าที่มีที่นั่งขนาดเล็ก (Mobility Scooter) รถเข็นของ และรถเข็นเด็ก (trolley, pram, stroller) รองเท้า
สเก็ตแบบล้อแฉกเดี่ยว (Inline Skate/Rollerblade) รองเท้าสเก็ตแบบล้อคู่ (roller-skates) หรือของเล่นที่มี
ล้อ และยานพาหนะอื่น ๆ ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด”¹³⁷

ดังนั้น เมื่อสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เป็นพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้ในการเดินทางไปที่ต่าง ๆ โดยสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า
ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า จึงทำให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าอยู่ในความหมายของคำว่า “Personal Mobility
Device” หรือ PMDs นั่นเอง

นอกจากนี้ ตามกฎหมาย Small Motorised Vehicles (Safety) Act 2020 ในส่วนของนิยาม ได้มี
การกำหนดนิยามของ “small motorised vehicle” ไว้ว่า

“small motorised vehicle means —

(a) **a personal mobility device;**

(b) a power-assisted bicycle; or

(c) a type of motorised vehicle intended ordinarily for use on land (other than
railway) to transport people or people and goods, that is prescribed as a small motorised
vehicle for the purposes of this Act;”

จากกฎหมาย Small Motorised Vehicles (Safety) Act 2020 ดังกล่าว จึงทำให้ PMDs ถูกจัดอยู่
ในประเภทของยานพาหนะขนาดเล็ก (Small Motorised Vehicles) นั่นเอง

¹³⁷ ปิยะขวัญ ชมชื่น, “มาตรการควบคุมการใช้ Electric scooters ของสิงคโปร์” [ออนไลน์], 30 มีนาคม พ.ศ.2562, อ้างอิงเมื่อ 8
เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล [https://lawforsean.krisdika.go.th/File/files/Final%206%20E%20scooter\(1\).pdf](https://lawforsean.krisdika.go.th/File/files/Final%206%20E%20scooter(1).pdf)

2) การจัดเก็บภาษีของสก็ูตเตอร์ไฟฟ้า

ในส่วนของการจัดเก็บภาษีสก็ูตเตอร์ไฟฟ้านั้น ยังเป็นที่ไม่แน่ชัดว่าสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าจะถูกจัดเก็บภาษีหรือไม่ โดยจากการศึกษาพบว่าประเทศสิงคโปร์มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต โดยจะเป็นการเก็บจากสินค้าอุปโภคบริโภคที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้ามาในประเทศสิงคโปร์ สินค้าส่วนใหญ่จะเก็บตามปริมาณ แต่ก็มีสินค้าบางชนิดจะเก็บตามมูลค่า และบางชนิดจะจัดเก็บทั้งสองประเภท

ในปัจจุบันภาษีสรรพสามิตเก็บทั้งหมด 6 อย่าง เช่น ยาสูบ (Tobacco products), พิโตรเลียมและสินค้าปิโตรเลียม (Petroleum products and biodiesel blends), เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Intoxicating liquors), ยานยนต์ (Motor vehicle) ฯลฯ¹³⁸

ในกรณีของยานยนต์นั้น ก็มีการแบ่งประเภทในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร โดยแบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่ รถยนต์ (Car), รถจักรยานยนต์หรือสก็ูตเตอร์ (Motorcycle or Scooter), สินค้าพาหนะ (Goods Vehicles)*, รถบัส (Bus), โรงงานวิศวกรรม (Engineering Plant) เหล่านี้เป็นสินค้าที่เมื่อมีการนำเข้าแล้วจะเสียภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต

ในกรณีของรถจักรยานยนต์หรือสก็ูตเตอร์ (Motorcycle or Scooter) นั้น ก็ต้องพิจารณาว่าสก็ูตเตอร์ไฟฟ้านั้นเข้าข่ายในนิยามของรถจักรยานยนต์หรือสก็ูตเตอร์หรือไม่ ซึ่งมีข้อพิจารณา ดังนี้

จากการพิจารณาในกฎหมาย CUSTOMS ACT 1960 พบว่า มีเพียงแค่นิยามของ “ยานยนต์ หรือ motor vehicle” ที่อาจจะใกล้เคียงโดย CUSTOMS ACT 1960 ได้กำหนดนิยามของยานยนต์ว่า “*motor vehicle means a mechanically-propelled vehicle primarily intended or adapted for use in the conveyance of goods or in the carriage of passengers (including any person driving the vehicle) on roads maintained at the public expense, and includes any vehicle constructed to tow any other vehicle along such roads, but does not include such vehicles as excavators, crawlers, bulldozers, tractors and any similar vehicles which are not primarily intended for use on such roads*” ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้ว สก็ูตเตอร์ไฟฟ้า เป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า อีกทั้ง การขับขี่สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าไม่สามารถขับขี่บนถนนสาธารณะ (Road) ได้ ตามกฎหมาย Road Traffic Act 1961 PART 1

¹³⁸ กรมสรรพสามิต, “ภาษีสรรพสามิตในประเทศสิงคโปร์” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.excise.go.th/cs/groups/public/documents/document/mjaw/mdm4/~edisp/webportal16200038864.pdf>

* Good Vehicles แบ่งประเภทได้อีก 3 ประเภท คือ Light Goods Vehicle (LGV), Heavy Goods Vehicle (HGV) และ Very Heavy Goods Vehicle (VHGV)

REGISTRATION AND LICENSING OF VEHICLES ข้อ 5A (No riding of personal mobility devices, etc., on roads)

นอกจากนี้ Road Traffic Act 1961 ก็กำหนดประเภทของ “motor vehicle” ไว้ด้วย ซึ่งได้แก่ heavy locomotives, light locomotive, motor tractors, heavy motor, motor cars, motorcycles, และ power - assisted bicycles พาหนะเหล่านี้เมื่อจดทะเบียนครั้งแรกจะต้องเสียภาษีตามกฎหมาย โดยอาศัยกฎหมาย Road Traffic Act 1961 ข้อ 11 อีกทั้ง กฎหมาย Small Motorised Vehicles (Safety) Act 2020 กำหนดให้ PMDs ถูกจัดอยู่ในประเภทของยานพาหนะขนาดเล็ก (Small Motorised Vehicles)

ด้วยเหตุนี้จึงสามารถอนุมานได้ว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ไม่อยู่ในนิยามของรถจักรยานยนต์ (Motorcycles) ในกรณีของสกู๊ตเตอร์ หรือ Scooter นั้น จากกฎหมาย Active Mobility Act 2017 (AMA) กำหนดนิยามของ “mobility scooter” ไว้ว่า

“mobility scooter means a vehicle that —

- (a) has 3 or more wheels and a footboard supported by the wheels;*
- (b) is steered by handlebars;*
- (c) has a seat;*
- (d) is designed to carry an individual who is unable to walk or has difficulty in walking; and*
- (e) is propelled by a motor that forms part of the vehicle”*

จากนิยามดังกล่าว จึงทำให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าไม่อยู่ในนิยามของ mobility scooter เพราะสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามี 2 ล้อ ประกอบกับจากนิยามของ PMDs นั้นระบุว่าไม่รวมถึง mobility scooter จึงสรุปได้ว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าไม่อยู่ในนิยามของ mobility scooter

จากข้อพิจารณาข้างต้น จึงทำให้สามารถอนุมานได้ว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ไม่ถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์ หรือสกู๊ตเตอร์ (Motorcycle or Scooter) อันเป็นเหตุที่จะต้องเสียภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิตเมื่อมีการนำเข้า โดยมีเหตุผลสนับสนุน คือ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเป็นพาหนะ PMDs ซึ่งหากกล่าวในลักษณะทั่วไปแล้ว ตามกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ จัดประเภทของ PMDs เป็น Vehicle ประเภทพาหนะขนาดเล็ก (Small Motorised Vehicles) จึงไม่ถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์หรือสกู๊ตเตอร์

นอกจากประเทศสิงคโปร์จะมีภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิตแล้ว ยังมีภาษีถนน (Road tax) ซึ่งเป็นภาษีท้องถิ่นที่มีลักษณะเป็นภาษีสรรพสามิตเช่นกัน กล่าวคือ พาหนะใดก็ตามที่ใช้ประโยชน์จากการขับขี่บนถนนสาธารณะ พาหนะนั้นก็ควรจะต้องถูกเก็บภาษีถนนด้วย โดยในกรณีของสกูตเตอร์ไฟฟ้านั้น จากที่ได้กล่าวมาว่าสกูตเตอร์ไฟฟ้าไม่สามารถขับขี่บนถนนได้ตามกฎหมาย Road Traffic Act 1961 PART 1 REGISTRATION AND LICENSING OF VEHICLES ข้อ 5A (No riding of personal mobility devices, etc., on roads) ด้วยเหตุนี้จึงทำให้สกูตเตอร์ไฟฟ้าไม่ต้องเสียภาษีถนนนั่นเอง

นอกจากนี้ จากการศึกษาพบว่าประเทศสิงคโปร์มีการเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียน หรือ Additional Registration Fee (ARF) คือ ภาษีที่เรียกเก็บเมื่อจดทะเบียนยานพาหนะ โดยคำนวณจากเปอร์เซ็นต์ของมูลค่าตลาดเปิด (OMV) ของยานพาหนะด้วย แต่พบว่าภาษีดังกล่าวระบุใช้กับยานยนต์ 4 ประเภทเช่นเดียวกับกรณีของภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต กล่าวคือ ระบุใช้กับเพียงยานยนต์ประเภทรถยนต์ (Car), รถจักรยานยนต์หรือสกูตเตอร์ (Motorcycle or Scooter), สินค้าพาหนะ (Goods Vehicles), รถบัส (Bus), โรงงานวิศวกรรม (Engineering Plant) ซึ่งกรณีของสกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าไม่ถือเป็นประเภทของรถจักรยานยนต์หรือสกูตเตอร์ (Motorcycle or Scooter) ฉะนั้นจึงอนุมานได้ว่าค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียน หรือ Additional Registration Fee (ARF) ยังไม่ถูกจัดเก็บในยานยนต์ประเภทสกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า¹³⁹

ดังนั้น ในเรื่องของการจัดเก็บภาษีสกูตเตอร์ไฟฟ้าของประเทศสิงคโปร์นั้น ปัจจุบันยังไม่มีการจัดเก็บภาษีแต่อย่างใด มีเพียงแค่การจดทะเบียนเพื่อสามารถขับขี่ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายเท่านั้น จึงอาจต้องรอดูกันต่อไปว่าในอนาคตประเทศสิงคโปร์จะมีการเก็บภาษีจากสกูตเตอร์ไฟฟ้าหรือไม่ และจะถูกเก็บภาษีอย่างไร

3) การควบคุมทางทะเบียนและการทำประกัน

จากการศึกษาพบว่าประเทศสิงคโปร์นั้นพบว่ามีกฎหมายเกณฑ์การควบคุมสกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ดังนี้

(1) ในกรณีของการนำเข้าอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคล หรือ Personal Mobility Device (PMDs) ภายใต้กฎหมาย the Small Motorised Vehicles (Safety) Act 2020 (SMVA) ผู้นำเข้าจักรยานที่มีมอเตอร์ไฟฟ้า (PABs) และอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคล (PMDs) ทุกรายจะต้องได้รับการอนุมัติจากกรมขนส่งทางบก

¹³⁹ Onemotoring, "Vehicle Tax Structure" [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/buying/upfront-vehicle-costs/tax-structure.html>

(Land Transport Authority : LTA) ก่อน¹⁴⁰ โดยอุปกรณ์ซึ่งนำเข้าดังกล่าวอยู่ภายใต้รหัส Harmonized System (HS) ที่ 8711.60.92

ในการนำเข้า PABs หรือ PMDs ผู้นำเข้าต้องยื่นขอใบอนุญาตนำเข้าและชำระค่าธรรมเนียมใบอนุญาตผ่าน TradeNet ผู้นำเข้าจะต้องระบุรหัส HS รหัสสินค้า และรหัส CA/SC (หากมี) และจัดเตรียมเอกสารประกอบที่จำเป็นทั้งหมด ซึ่งโดยทั่วไป LTA จะอนุญาตการนำเข้าสำหรับ PABs และ PMDs ที่เป็นไปตามข้อกำหนด เท่านั้น สำหรับอุปกรณ์ที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของ LTA อาจอนุญาตให้นำเข้าภายใต้สถานการณ์เฉพาะและอยู่ภายใต้การประเมินที่เข้มงวดของ LTA

(2) ในกรณีของการจดทะเบียนของอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคล หรือ Personal Mobility Device (PMDs) นั้น กรมขนส่งทางบกหรือ LTA ได้กำหนดกฎเกณฑ์สำหรับการจดทะเบียนไว้¹⁴¹ ดังนี้

2.1) ลักษณะของ PMDs ที่สามารถจดทะเบียนกับ LTA ได้นั้น ต้องมีลักษณะ คือ

1. น้ำหนักสูงสุด 20 กก.

2. กว้างสูงสุด 70 ซม.

3. ความเร็วสูงสุดของอุปกรณ์ที่ใช้เครื่องยนต์คือ 25 กม./ชม.

2.2) ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์ UL2272 เพื่อจัดการกับความเสี่ยงจากไฟไหม้และความปลอดภัยสาธารณะ โดยอุปกรณ์ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานความปลอดภัย UL2272 จะมีการติดสติ๊กเกอร์ในอุปกรณ์ที่จะจดทะเบียนด้วย (ตามรูปภาพที่ 29)

Certification body	Certification Mark	Certification body	Certification Mark
UL		TUV SUD	
CSA			
Intertek Testing Services			
Intertek Testing Services (Singapore) Pte Ltd			
SGS			
TUV Rheinland			

(รูปภาพที่ 29 : ตัวอย่างสติ๊กเกอร์ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานความปลอดภัย UL2272)

¹⁴⁰ Singapore Customs, “Import Control Regime for PABs and Motorised PMDs” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.customs.gov.sg/businesses/national-single-window/tradenet/competent-authorities-requirements/ta>

¹⁴¹ Land Transport Authority, “Rules & Code of Conduct” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://shorturl.asia/GsOhk>

2.3) บุคคลที่จะจดทะเบียนและขับขี่ PMDs ได้ ต้องเป็นบุคคลที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปี เว้นแต่จะได้รับการควบคุมดูแลจากผู้ใหญ่ซึ่งต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี

(3) การขับขี่อุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคล หรือ Personal Mobility Device (PMDs) ไม่สามารถขับขี่บนถนนสาธารณะได้ ตามกฎหมาย Road Traffic Act 1961 PART 1 REGISTRATION AND LICENSING OF VEHICLES ข้อ 5A (No riding of personal mobility devices, etc., on roads) แต่สามารถขับขี่ได้เฉพาะ Cycling path, Shared path, และ Park connector เท่านั้น (ตามรูปภาพที่ 30)¹⁴²



(รูปภาพที่ 30 : เส้นทาง PMDs ที่สามารถขับขี่ได้)

(4) ในกรณีของการทำประกันของอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคล หรือ Personal Mobility Device (PMDs) นั้น กรมขนส่งทางบก (LTA) ไม่ได้บังคับให้ผู้ขับขี่ PMDs ต้องซื้อประกันความรับผิดของบุคคลที่สาม อย่างไรก็ตาม กรมขนส่งทางบกสนับสนุนให้ผู้ขับขี่ทำประกันภัยดังกล่าว¹⁴³

4.2.2 การจัดเก็บภาษีล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศสิงคโปร์

1) คำนิยาม

ในส่วนของนิยามของล้อเดียวไฟฟ้า ไม่ได้มีการกำหนดนิยามไว้เป็นการเฉพาะเหมือนสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า แต่จากการศึกษาพบว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าถูกจัดอยู่ในประเภทของอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคล หรือ personal mobility device (PMDs) กล่าวคือ

¹⁴² เรื่องเดียวกัน

¹⁴³ Land Transport Authority, “Rules & Code of Conduct” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://shorturl.asia/GsOhk>

Personal Mobility Device or “PMDs

“personal mobility device” or “PMD” means a wheeled vehicle that —

- (a) is built to transport people only (with or without carry on baggage); and
- (b) is propelled by an electric motor attached to the vehicle or by human power or both,

and includes a skateboard, but does not include a bicycle, power assisted bicycle, motor car, wheelchair (motorised or otherwise), mobility scooter, pram, stroller or trolley, inline skates, roller skates or a wheeled toy, and such other vehicle as the Minister may, by order in the Gazette, exclude from this definition;

จากนิยามดังกล่าวตามกฎหมาย Active Mobility Act 2017 ล้อเดียวไฟฟ้า (Unicycle) จึงเข้าข่ายในความหมายของอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลหรือ Personal mobility device (PMDs) เช่นเดียวกันกับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เพราะล้อเดียวไฟฟ้าก็เป็นอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า และนิยามของ PMDs ดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากำหนดความหมายค่อนข้างกว้างและไม่ได้พิจารณาจากจำนวนล้อเป็นสำคัญ

ดังนั้นจึงทำให้ล้อเดียวไฟฟ้าอยู่ในความหมายของอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลหรือ Personal mobility device (PMDs)

2) การจัดเก็บภาษีของล้อเดียวไฟฟ้า

ในส่วนของการจัดเก็บภาษีของล้อเดียวไฟฟ้าก็เป็นที่ไม่แน่ชัดว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจะถูกจัดเก็บภาษีหรือไม่เหมือนเช่นสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า แต่จากข้อพิจารณาที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อการจัดเก็บภาษีของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ จากการศึกษากฎหมาย CUSTOMS ACT 1960 และกฎหมาย Road Traffic Act 1961 จึงทำให้สามารถอนุมานได้ว่าล้อเดียวไฟฟ้า ไม่ถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์หรือสกู๊ตเตอร์ (Motorcycle or Scooter) อันเป็นเหตุที่จะทำให้ต้องเสียภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิตเมื่อมีการนำเข้า โดยมีเหตุผลสนับสนุน ก็เหมือนกับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า กล่าวคือ ล้อเดียวไฟฟ้าเป็นพาหนะประเภท PMDs ซึ่งหากกล่าวในลักษณะของประเภท Vehicle แล้ว ก็เป็นพาหนะขนาดเล็ก (Small Motorised Vehicles) ซึ่งไม่ถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์หรือสกู๊ตเตอร์ (Motorcycle or Scooter)

3) การควบคุมทางทะเบียนและการทำประกัน

ในส่วนของการควบคุมทางทะเบียนและการทำประกัน ก็เหมือนของสวิตเตอร์ไฟฟ้าทุกประกัน กล่าวคือ สามารถจดทะเบียนได้ โดยเงื่อนไขการจดทะเบียนก็เหมือนกับสวิตเตอร์ไฟฟ้า เช่น ต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์ UL2272 อายุสำหรับผู้ขับขี่ ฯลฯ

ในกรณีของการขับขี่ ก็ต้องขับขี่ได้เฉพาะในพื้นที่ที่กำหนดเท่านั้น ได้แก่ Cycling path, Shared path, และ Park connector ไม่สามารถขับขี่บนถนนสาธารณะได้

และในส่วนของกรณีประกัน LTA ก็ไม่ได้บังคับให้ต้องทำเช่นกัน

บทที่ 5

วิเคราะห์ปัญหาการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าในประเทศไทย

ในปัจจุบันการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าของต่างประเทศ จากการศึกษาพบว่า มีเพียงประเทศญี่ปุ่นที่จัดเก็บภาษีจากรถจักรยานยนต์ และจากการศึกษาพบว่าต่างประเทศยังไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ซึ่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่กฎเกณฑ์และกฎหมายยังไม่รองรับกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ฉะนั้นในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ปัญหาในการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าในประเทศไทย

5.1 ปัญหาความไม่เหมาะสมของมาตรการควบคุมสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าในประเทศไทย

5.1.1 ปัญหาการตีความคำว่า “รถจักรยานยนต์” กับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าในภาษีสรรพสามิต

ในปัจจุบันภาษีสรรพสามิตของประเทศไทยเก็บจากสินค้าทั้งหมด 16 ประเภท เช่น น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน, สินค้าเครื่องดื่ม, เครื่องไฟฟ้า, แบตเตอรี่, แก้วและเครื่องแก้ว, สารทำลายชั้นบรรยากาศ, ยาสูบ, สุรา, หรือผลิตภัณฑ์ที่ใช้เป็นเครื่องดื่มที่มีลักษณะผง เกล็ด หรือเครื่องดื่มเข้มข้นที่มีส่วนผสมของน้ำตาล และสามารถละลายน้ำได้ ฯลฯ ซึ่งรถจักรยานยนต์ก็เป็นสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตด้วยเหตุผล 3 ประการ คือ รถจักรยานยนต์เป็นสินค้าที่มีลักษณะพุ่มเฟือย, สินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐบางประการ และเป็นสินค้าหรือบริการที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าเป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า ซึ่งจะมีขนาดเล็กกว่ารถจักรยานยนต์ทั่วไป ในปัจจุบันมีข่าวปรากฏบนสื่อออนไลน์เกี่ยวกับเรื่องการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศไทยนั้นผิดกฎหมาย โดยเนื้อหาสาระสำคัญของข่าวนั้นกล่าวว่าตำรวจได้รับการร้องเรียนจากชาวบ้านในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตว่ามีนักท่องเที่ยวใช้ยานพาหนะสวิตเตอร์ไฟฟ้าขับขึ้นสู่ภูเขารอบถนนสาธารณะซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายได้ จึงทำให้ตำรวจเข้าจับกุมนักท่องเที่ยวดังกล่าวที่ใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้า โดยแจ้งข้อหาความผิดกับนักท่องเที่ยวว่ามีความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ มาตรา 6 “ห้ามมิให้นำรถที่ไม่ได้จดทะเบียนมาใช้ในทางสาธารณะ มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท” จึงเกิดกระแสวิพากษ์วิจารณ์ในการ

กระทำของตำรวจ ซึ่งทำให้เกิดข้อสงสัยต่อมาว่าสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายหรือไม่ และสามารถใช้งานบนท้องถนนได้ถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่

นิยามของรถจักรยานยนต์ถูกบัญญัติไว้อยู่ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ตอนที่ 7 ซึ่งอยู่ท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 โดยกำหนดนิยามของสินค้ารถจักรยานยนต์ไว้ว่า “รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่มีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้า และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์”

โดยพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ก็มีการกำหนดนิยามของคำว่า “รถจักรยานยนต์” ไว้ด้วยเช่นกัน โดยจะอยู่ในมาตรา 4 ซึ่งได้ให้นิยามไว้ว่า “รถจักรยานยนต์ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย”

จากนิยามของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 จะเห็นได้ว่านิยามรถจักรยานยนต์ของกฎหมายทั้งสองฉบับมีความใกล้เคียงกัน จึงประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่า สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์หรือไม่

ความเห็นของฝ่ายแรก : กระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport) มองว่า **“สก็ูตเตอร์ไฟฟ้า ไม่ถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์ตามนัยความหมายของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เนื่องจากไม่สามารถจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ได้ แม้ว่าสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าจะขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าและมีสองล้อ แต่ไม่เข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์ที่ต้องจดทะเบียนก่อนนำไปใช้งาน เพราะวารถจักรยานยนต์จะต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน เช่น อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณ กระจกมองข้าง มาตรวัดความเร็ว แตรสัญญาณ เป็นต้น แต่สก็ูตเตอร์ไฟฟ้ามีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยขั้นต่ำไม่ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย จึงไม่เข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์ที่ต้องนำรถไปจดทะเบียนและเสียภาษีกับกรมการขนส่งทางบก นอกจากนี้ สก็ูตเตอร์ไฟฟ้ายังมีลักษณะการขับขี่ที่ถูกต้องแบบมาให้อยู่กับขั้วประกอบกับยางล้อที่มีขนาดเล็ก หากนำมาใช้ในถนนสาธารณะ อาจเกิดความไม่ปลอดภัย เสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ และเป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นด้วย”¹⁴⁴**

ความเห็นของฝ่ายที่สอง : มองว่าสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า**ไม่มีลักษณะเป็น “รถ”** จึงไม่ถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์¹⁴⁵

¹⁴⁴ ศูนย์ต่อต้านข่าวปลอมแห่งประเทศไทย, “ข่าวบิดเบือน สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าเข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์ ขับขึ้นถนนผิดกฎหมายต้องจดทะเบียน และเสียภาษี” [ออนไลน์], 24 กุมภาพันธ์ 2565, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.antifakenewscenter.com/นโยบายรัฐบาล-ข่าวสาร/ข่าวบิดเบือน-สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าเข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์-ขับขึ้นถนนผิดกฎหมายต้องจดทะเบียน-และเสียภาษี/>

¹⁴⁵ ประพันธ์ คงเอียด, “ภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์,” เอกสารภาษีอากร, เล่มที่ 476(พฤษภาคม 2564), หน้า 68-69.

ความเห็นของฝ่ายที่สาม : มองว่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้ามีลักษณะเป็น “รถ” เพราะ สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า มีวัตถุประสงค์การใช้งานเสมือนหนึ่งเป็นรถ จึงถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์ เช่นกัน¹⁴⁶

จากความเห็นดังกล่าวทั้งสามความเห็น ผู้ท้าวใจมีความเห็นไปในแนวทางเดียวกับความเห็นของฝ่ายที่สาม กล่าวคือ สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ถือได้ว่าเป็นรถจักรยานยนต์ตามนัยความหมายของ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 โดยมีเหตุผลประกอบ ดังนี้

1) ในส่วนของคำว่า “รถ” นั้น ตามความหมายโดยทั่วไปของรถ ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 ได้ระบุไว้ว่า “รถ คือ ยานซึ่งเคลื่อนที่ได้ด้วยล้อ อาจใช้เครื่องยนต์ หรือไม่ใช้ก็ได้” ซึ่ง คำว่า “ยาน” หมายถึง เครื่องนำไปหรือพาหนะต่าง ๆ เช่น รถ เกวียน เรือ, มักใช้เข้ากับคำ พาหนะ เป็นยานพาหนะ

นอกจากนี้ ใน พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มีการกำหนดนิยามของคำว่า “รถ” ไว้ด้วย เช่นกัน โดยจะอยู่ในมาตรา 4 ซึ่งได้ให้นิยามไว้ว่า “รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

จากความหมายตามพจนานุกรมและพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ จะเห็นได้ว่า มีความหมายค่อนข้างกว้าง อีกทั้ง การที่พระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ได้กำหนดตอนท้ายว่า “รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง” จึงเป็นกรณีที่ผู้ร่างกฎหมายมีเจตนารมณ์ต้องการเปิดช่องว่างให้สามารถกำหนดยานพาหนะอื่น ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต แล้วกฎหมายยังไม่รองรับ ให้อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ได้ กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ หากมียานพาหนะเกิดขึ้นใหม่แล้วรัฐต้องการให้อยู่ในความหมายของคำว่า “รถ” ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ รัฐสามารถออกกฎกระทรวงเพื่อรองรับยานพาหนะประเภทนั้น ๆ ได้

ดังนั้น เพื่อให้ไม่ให้เกิดหรือแย้งกับเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมาย จึงควรตีความให้เป็นทางเดียวกันกับกฎหมายด้วย ฉะนั้นจึงควรตีความว่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าเป็น “รถ” ด้วย

2) เนื่องจากการเก็บภาษี เป็นการที่รัฐจำกัดสิทธิในการใช้ทรัพย์สินของประชาชน ในการตีความของกฎหมายภาษีอากรนั้น หากบทกฎหมายบางอย่างซึ่งกำหนดให้จัดเก็บภาษีมีความไม่ชัดเจน หรือคลุมเครือ การตีความของกฎหมายภาษีอากร ควรจะต้องตีความในทางที่เป็นคุณหรือเป็นประโยชน์แก่ผู้เสียภาษี จะตีความโดยขยายความให้เป็นผลร้ายไม่ได้ กล่าวคือ จะต้องตีความโดยเคร่งครัด แต่จะต้องไม่ตีความเป็นไปในแนวทางที่ผิดปกติหรือแปลกประหลาดด้วย

¹⁴⁶ ประพันธ์ คงเอียด, “ภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์,” เอกสารภาษีอากร, เล่มที่ 476(พฤษภาคม 2564), หน้า 68-69.

ฉะนั้นเมื่อมีข้อสงสัยว่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถือเป็น “รถ” การตีความดังกล่าวจะต้องตีความเป็นไปในทางที่เป็นคุณกับผู้เสียภาษี จึงทำให้ต้องตีความว่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าไม่เป็น “รถ” เพราะหากตีความว่าเป็น “รถ” ก็ทำให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าอยู่ในข่ายที่จะเป็นรถจักรยานยนต์ซึ่งอาจจะทำให้สามารถจดทะเบียนและเสียภาษีสรรพสามิตได้

อย่างไรก็ตาม การตีความจะต้องไม่ผิดปกติหรือผิดแปลกไป ซึ่งจากเหตุผลข้อที่ 1 ที่ผู้ร่างมีเจตนารมณ์ต้องการจะให้ “รถ” มีความหมายครอบคลุมมากที่สุด ดังนั้นจึงควรตีความให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็น “รถ” ด้วย

3) ในอดีตเคยมีกรณีศึกษาที่ใกล้เคียงกันกับกรณีของสวิตเตอร์ไฟฟ้า คือ กรณีของรถจักรยานไฟฟ้าที่มีระบบช่วยปั่น กล่าวคือ ในอดีตเคยมีอุบัติเหตุเฉี่ยวชนระหว่างรถจักรยานไฟฟ้ากับรถจักรยานยนต์ ซึ่งเกิดปัญหาในเรื่องของการตีความว่ารถจักรยานไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์หรือไม่ จึงทำให้สถานีตำรวจภูธรอำเภอเขาย้อยทำหนังสือขอหารือปัญหาข้อกฎหมายในการตีความเรื่องดังกล่าว ซึ่งกรมการขนส่งทางบกก็มีหนังสือที่คค 0404/0643 ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2550 ตอบข้อหารือของสถานีตำรวจดังกล่าว โดยสาระสำคัญของหนังสือตอบข้อหารือดังกล่าว “...เมื่อพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของการใช้งานของรถจักรยานไฟฟ้าที่มีระบบช่วยปั่นดังกล่าวแล้วจะเห็นว่าต้องการให้รถมีความเร็วเช่นเดียวกับรถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ ซึ่งมีความเร็วมากกว่ารถจักรยานที่ใช้กำลังคนหรือสัตว์ อีกทั้งทั้งลักษณะทางกายภาพรวมทั้งเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยของรถมีลักษณะเช่นเดียวกับรถจักรยานยนต์ ประกอบกับการขับเคลื่อนตัวรถสามารถขับเคลื่อนไปได้ด้วยพลังงานอื่นที่ไม่ใช่กำลังคนหรือสัตว์ตามความหมายของคำว่า “รถจักรยาน” ที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ.2478 รถคันดังกล่าวจึงเป็นรถจักรยานยนต์ตามความหมายในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ”

จากหนังสือข้อหารือดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากรมการขนส่งทางบกถือเอาวัตถุประสงค์ของการใช้งานของรถจักรยานไฟฟ้าเป็นสำคัญ แต่กรมการขนส่งทางบกจะให้เหตุผลอีกอย่างประกอบด้วยในเรื่องของลักษณะทางกายภาพและเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยของรถจักรยานไฟฟ้า ซึ่งสวิตเตอร์ไฟฟ้านั้นแม้มีลักษณะทางกายภาพไม่เหมือนกับรถจักรยานยนต์ แต่มีวัตถุประสงค์ที่ใช้งานเหมือนกับรถจักรยานยนต์ อีกทั้งสามารถจัดให้มีการรับรองมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์สวิตเตอร์ไฟฟ้าได้เช่นกัน

ฉะนั้น เมื่อเคยมีกรณีศึกษาที่ใกล้เคียงกันได้วินิจฉัยมาก่อนแล้ว จึงสามารถนำมาปรับใช้กับกรณีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้เช่นกัน เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันได้

ดังนั้น จากเหตุผลทั้ง 3 ข้อข้างต้น จึงทำให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจึงถือว่าเป็น “รถ” ซึ่งอยู่ในขอบข่ายนิยามของรถจักรยานยนต์ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ส่งผลให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า จึงเป็นรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ด้วย

อนึ่ง ในส่วนของความเห็นของฝ่ายแรก ซึ่งเป็นของกระทรวงคมนาคมที่กล่าวว่า “สวิตเตอร์ไฟฟ้าไม่ถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์ตามนัยความหมายของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เนื่องจากไม่สามารถจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ได้...” นั้น ผู้ทำวิจัยไม่เห็นด้วยกับความเห็นดังกล่าว เนื่องจากการจะเป็นรถจักรยานยนต์หรือไม่ขึ้นกับการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ได้หรือไม่ ผู้ทำวิจัยมองว่าเป็นคนละเรื่องกัน กล่าวคือ ในการพิจารณาว่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นรถจักรยานยนต์หรือไม่ ก็พิจารณาว่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจดทะเบียนได้หรือไม่ นั่น เป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาแยกออกจากกัน

5.1.2 ปัญหาการจดทะเบียนของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเพื่อเก็บภาษีรถยนต์และภาษีสรรพสามิตในประเทศไทย

การจดทะเบียนยานพาหนะ หมายถึง การจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ โดยจะได้เครื่องหมายสัญลักษณ์ที่แสดงถึงการเสียภาษีรถยนต์เรียบร้อยแล้ว¹⁴⁷ โดยการจดทะเบียนมีขึ้นเพื่อเก็บเป็นฐานข้อมูลสถิติต่าง ๆ เกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะของประชาชนและเพื่อสะดวกต่อการชำระภาษี ซึ่งการจดทะเบียนยังมีผลต่อการใช้ถนนสาธารณะด้วย กล่าวคือ จากพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 6 กำหนดว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถดังต่อไปนี้ (1) รถที่ยังมิได้จดทะเบียน, (2) รถที่ถูกเพิกถอนการจดทะเบียน, (3) รถที่ยังมิได้เสียภาษีประจำปี, (4) รถที่แจ้งการไม่ใช้รถ และ (5) รถที่ทะเบียนระงับ

จากมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ จะเห็นได้ว่ารถที่ไม่ได้จดทะเบียนและเสียภาษี จะไม่สามารถใช้งานขับขึ้นบนท้องถนนได้ หากฝ่าฝืน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตามมาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ

เมื่อสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์ตามความหมายของจากพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 การจดทะเบียนสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ก็ต้องพิจารณาตามเกณฑ์ของรถจักรยานยนต์ โดยเกณฑ์คุณสมบัติในการจดทะเบียนของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามี่ 3 ประการ ได้แก่ ขนาดสัดส่วนของรถจักรยานยนต์, ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์ และกำลังมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ในการขับเคลื่อน โดยคุณสมบัติทั้งสามอย่างนี้จะต้องตรงตามที่กฎหมายกำหนด (รายละเอียดสามารถดูได้จากบทที่ 2 หลักการ แนวความคิด และทฤษฎีของกฎหมายภาษีสรรพสามิต หัวข้อที่ 2.4.4.2.6 การควบคุมทางทะเบียนเพื่อเก็บภาษี)

¹⁴⁷ EASYINSUREBROKER, “ปีจดทะเบียนรถ คืออะไร มีผลอย่างไรกับการคิดราคาประกันภัยรถยนต์” [ออนไลน์], 4 กันยายน 2563, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.easyinsure.co.th/news/?p=5791>

ในกรณีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่รับจดทะเบียนให้กับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า โดยกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า **“สวิตเตอร์ไฟฟ้าไม่สามารถจดทะเบียนตาม พ.ร.บ.รถยนต์ได้”** แม้ว่าสวิตเตอร์จะขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าและมีสองล้อ แต่ไม่เข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์ที่ต้องจดทะเบียนก่อนนำไปใช้งาน **“เนื่องจากรถจักรยานยนต์จะต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน เช่น อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณ กระจกมองข้าง มาตรวัดความเร็ว แตรสัญญาณ เป็นต้น แต่สวิตเตอร์ไฟฟ้ามีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยขั้นต่ำไม่ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย จึงไม่เข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์ที่ต้องนำรถไปจดทะเบียนและเสียภาษีกับกรมการขนส่งทางบก** นอกจากนี้ สวิตเตอร์ไฟฟ้ายังมีลักษณะการขับขี่ที่ถูกออกแบบมาให้ยื่นขับประกอปกับยางล้อที่มีขนาดเล็ก **“หากนำมาใช้ในถนนสาธารณะอาจเกิดความไม่ปลอดภัย เสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ และเป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นด้วย ...”**¹⁴⁸

จากคำชี้แจงดังกล่าวของกระทรวงคมนาคมได้ให้เหตุผลว่าสวิตเตอร์ไฟฟ้ามีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยขั้นต่ำไม่ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย จึงไม่เข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์ที่ต้องนำรถไปจดทะเบียนและเสียภาษีกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งแยกพิจารณากรณีสวิตเตอร์ไฟฟ้ากับล้อเดียวไฟฟ้าได้ ดังนี้

(1) ในกรณีของสวิตเตอร์ไฟฟ้า จากการศึกษาพบว่าในเรื่องส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ปัจจุบันสวิตเตอร์ไฟฟ้ามีเกือบทุกอย่างเหมือนรถจักรยานยนต์ เช่น อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณ, มาตรวัดความเร็ว, แตรสัญญาณ, เบาะรองนั่ง(มีในบางรุ่น), แต่ในส่วนของกระจกมองข้างนั้น โดยส่วนใหญ่แล้วจะไม่มี แต่ก็จะมีในบางรุ่นและสามารถใส่เสริมเพิ่มเติมให้กับสวิตเตอร์ไฟฟ้าได้แม้ไม่มี

(2) ในกรณีของล้อเดียวไฟฟ้าเช่นกัน จากการศึกษาพบว่าในเรื่องส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ปัจจุบันล้อเดียวไฟฟ้ามีเกือบทุกอย่างเหมือนรถจักรยานยนต์เหมือนอย่างสวิตเตอร์ไฟฟ้า อุปกรณ์ใดที่ไม่มี แล้วต้องการให้มีก็สามารถใส่เสริมเพิ่มเติมได้เช่นกัน

ดังนั้น ในเรื่องของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ หากกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ในส่วนใด แล้วสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าไม่มี โดยความเป็นจริงก็สามารถใส่เสริมเพิ่มเติมเข้าไปได้ ทำให้คำชี้แจงของกระทรวงคมนาคมอาจใช้ไม่ได้กับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า

¹⁴⁸ ศูนย์ต่อต้านข่าวปลอมแห่งประเทศไทย, “ข่าวบิดเบือน สวิตเตอร์ไฟฟ้าเข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์ ขับขึ้นถนนผิดกฎหมายต้องจดทะเบียน และเสียภาษี” [ออนไลน์], 24 กุมภาพันธ์ 2565, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.antifakenewscenter.com/นโยบายรัฐบาล-ข่าวสาร/ข่าวบิดเบือน-สวิตเตอร์ไฟฟ้าเข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์-ขับขึ้นถนนผิดกฎหมายต้องจดทะเบียน-และเสียภาษี/>

อย่างไรก็ตามรัฐบาลหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบ(กรมขนส่งทางบก) อาจมองว่าการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ายังไม่ปลอดภัยก็อาจไม่รับผิดชอบโดยอ้างเหตุผลดังกล่าว ซึ่งในความเห็นส่วนตัวของผู้ทำวิจัยมองว่า รัฐบาลหรือกรมขนส่งทางบกควรให้ผู้ใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าสามารถจดทะเบียนได้ เพื่อให้อยู่ในการควบคุมดูแลของรัฐหรือกรมขนส่งทางบก ซึ่งจะส่งผลให้ไม่มีผู้ใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าลักลอบการขับขี่บนถนนสาธารณะได้

นอกจากนี้หากพิจารณาตามบริบทของต่างประเทศประกอบแล้ว ในหลายประเทศเริ่มกำหนดให้มีการจดทะเบียนกับทางหน่วยงานที่ควบคุมแล้ว พร้อมกับมีมาตรการพิเศษหรือมีการกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข คุณสมบัติของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ซึ่งบางกรณีรวมไปถึงผู้ใช้ เช่น ต้องอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปี ฯลฯ โดยเหตุผลหลักที่สำคัญที่ทำให้มีการจดทะเบียน ก็เพื่อให้การใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเข้ามาอยู่ในการควบคุมดูแลของรัฐนั่นเอง

สรุปได้ว่าการจดทะเบียนเป็นสิ่งที่รัฐพึงกระทำให้กับผู้ใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า เพื่อให้ผู้ใช้งานเหล่านั้นเข้ามาอยู่ในการควบคุมดูแล อีกทั้ง รัฐบาลหรือหน่วยงานที่กำกับดูแลอาจออกมาตรการพิเศษสำหรับผู้ใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าโดยเฉพาะได้ โดยสามารถพิจารณาเลือกใช้ตามประเทศญี่ปุ่นหรือประเทศสิงคโปร์ที่ยกกล่าวมาในบทที่ 4 เรื่องการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในต่างประเทศ ซึ่งอาจปรับปรุงให้เข้ากับบริบทของประเทศไทยได้นั่นเอง

5.2 วิเคราะห์การจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าโดยเปรียบเทียบกับทฤษฎีภาษีอากรและหลักกฎหมายภาษีอากรที่ดี

ในต่างประเทศเริ่มมีการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าอย่างแพร่หลายและบางประเทศมีบริษัทเอกชนที่เปิดให้บริการเช่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า เพื่อให้ใช้ในการสัญจรไปยังสถานที่ต่าง ๆ โดยในกรณีของบริษัทเอกชนที่เปิดให้เช่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้านั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น อีกทั้ง สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจะเป็นยานพาหนะที่ชาวต่างชาติที่มาเที่ยวในประเทศนั้น ๆ เลือกใช้ในการขับขี่สัญจรไปยังสถานที่ต่าง ๆ ด้วยเหตุที่สะดวกและใช้งานง่ายกว่ายานพาหนะอื่น ๆ นอกจากนี้ยังเป็นการส่งผลต่อเศรษฐกิจประเทศทางอ้อมได้อีกด้วย กล่าวคือ หากมองในมุมมองของนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในประเทศไทย หรือแม้แต่ว่าเป็นนักท่องเที่ยวไปเที่ยวที่ต่างประเทศ สิ่งหนึ่งที่นักท่องเที่ยวมักจะกังวล คือ เรื่องของการเดินทาง เพราะหากมีการคมนาคมที่ดี สะดวก และเข้าถึงได้ง่าย ก็จะส่งผลให้ชาวต่างชาติหรือนักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวกันมากขึ้น เพราะทำให้

สะดวกต่อการท่องเที่ยว ฉะนั้นสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าก็เป็นอีกทางเลือกที่ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงการเดินทางได้ง่ายขึ้น

ในต่างประเทศแต่เดิมการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าที่ถือเรื่องที่มีกฎหมาย ไม่สามารถใช้งานบนท้องได้ โดยเหตุผลหลักที่ต่างประเทศมักอ้าง คือ เรื่องของความปลอดภัยในการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า แต่เมื่อทั่วโลกให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก จึงทำให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นหนึ่งในตัวเลือกที่รัฐบาลแต่ละประเทศเริ่มให้ความสนใจเช่นกัน

ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ในรัฐบาลแต่ละประเทศมีความพยายามที่จะออกกฎหมายหรือกฎหมายมาเพื่อรองรับให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าให้สามารถใช้งานได้เสมือนหนึ่งเป็นยานพาหนะทั่วไป

เมื่อรัฐบาลแต่ละประเทศมีความพยายามที่จะออกกฎหมายและกฎหมายมาเพื่อรองรับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าให้สามารถใช้งานได้ในปัจจุบันและเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของประชาชนที่สามารถเลือกบริโภคสินค้ายานพาหนะที่ตนเองนั้นสะดวก ซึ่งการออกกฎหมายหรือกฎหมายดังกล่าว รัฐก็ต้องทำออกมาให้ครอบคลุมมากที่สุด โดยจะต้องคำนึงถึงผลกระทบจากการใช้กฎหมายในด้านต่าง ๆ ด้วยเช่นกัน ฉะนั้นในส่วนหัวข้อนี้จะเป็นการวิเคราะห์ถึงการจัดเก็บภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า โดยสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามีภาษีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

5.2.1 ภาษีศุลกากร

กฎหมายภาษีศุลกากร เป็นกฎหมายที่ให้อำนาจรัฐในการจัดเก็บภาษีเก็บจากการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าและเป็นภาษีที่ผู้บริโภคเป็นผู้จ่าย (User pay principle) กล่าวคือ บุคคลใดเป็นผู้บริโภค (นำเข้าสินค้าหรือส่งออกสินค้า) บุคคลดังกล่าวมีหน้าที่จะต้องเสียภาษีศุลกากร ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีศุลกากรอันเป็นภาษีนำเข้าจากสินค้าประเภทสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า โดยสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามีพิกัดอัตราศุลกากร (Tariff nomenclature) อยู่ที่พิกัดประเภทที่ 87.11 ประเภทย่อยที่ 8711.60.12 โดยพิกัดดังกล่าวกำหนดให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจะต้องเสียภาษีศุลกากรในอัตราร้อยละ 60 ในส่วนนี้ผู้ทำวิจัยจะนำมาพิจารณาว่ารัฐควรจัดเก็บภาษีศุลกากรของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าหรือไม่ โดยมีข้อพิจารณา คือ พิจารณาโดยอาศัยหลักกฎหมายภาษีอากรที่ดี กล่าวคือ เมื่อนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักร ก็ต้องเสียภาษีศุลกากรด้วย โดยหากให้สินค้าประเภทใด ไม่ถูกจัดเก็บภาษีศุลกากร อาจเกิดความไม่เสมอภาคและไม่เป็นธรรมกับสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษีศุลกากรได้ตามหลักความเสมอภาคและหลักความเป็นธรรม โดยในบริบทของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า หากไม่มีการจัดเก็บภาษีศุลกากรกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า อาจเกิดความไม่เป็นธรรมและความ

ไม่เสมอภาคกับยานยนต์ไฟฟ้าประเภทอื่นหรือสินค้าประเภทอื่นที่ถูกจัดเก็บภาษีศุลกากร จึงทำให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถูกจัดเก็บภาษีศุลกากร โดยปัจจุบันประเทศไทยกำหนดให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าต้องเสียภาษีศุลกากรโดยกฎหมายภาษีศุลกากรกำหนดให้ต้องเสียภาษีในอัตราร้อยละ 60 ซึ่งเป็นการเสียตามราคา (Ad Valorem Rate of Duty) และเป็นอัตราร้อยละที่สูงที่สุด ซึ่งเมื่อเทียบกับสินค้าประเภทรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเสียภาษีศุลกากรในอัตราร้อยละ 60 เช่นเดียวกัน โดยไม่ได้รับการลดอัตราอากรขาเข้า ฉะนั้นการที่สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเสียภาษีศุลกากรในอัตราร้อยละ 60 อาจดูเหมือนสมเหตุสมผลหรือเหมาะสม เพราะเก็บภาษีในอัตราที่เท่ากับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

อย่างไรก็ตามเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับยานยนต์ไฟฟ้าอื่น คือ รถยนต์ ปัจจุบันรัฐบาลมีมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยการลดอัตราหรือยกเว้นอากรขาเข้าแก่ผู้ได้รับสิทธิตามมาตราการ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศ แต่การลดอากรขาเข้าปัจจุบันรัฐบาลให้สิทธิกับยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์เท่านั้น ไม่ได้ให้สิทธิกับรถจักรยานยนต์และสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าแต่อย่างใด ซึ่งเมื่อนำมาพิจารณาตามหลักกฎหมายอากรที่ดีย่อมเกิดความไม่เสมอภาคและความไม่เป็นธรรมกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า เนื่องจากการที่รัฐมีมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ ก็เพื่อต้องการให้เกิดการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศมากขึ้นและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าก็เป็นยานยนต์ไฟฟ้าที่ไม่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อีกทั้งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงเป็นกรณีที่สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นยานยนต์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของนโยบายที่รัฐสนับสนุนในปัจจุบัน แต่เมื่อรัฐให้สิทธิลดอากรขาเข้ากับยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์แต่เพียงอย่างเดียว ไม่ให้สิทธิกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ย่อมเกิดความไม่เสมอภาคและความไม่เป็นธรรมกับผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า (**หลักความเสมอภาคและหลักความเป็นธรรม**)

นอกจากนี้ หากพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีศุลกากรจะเห็นได้ว่าการเก็บภาษีศุลกากร มีวัตถุประสงค์หลายประการ โดยไม่จำเป็นต้องเพียงแต่จัดเก็บเพื่อเป็นรายได้ให้กับรัฐ แต่ก็จัดเก็บเพื่อคุ้มกันอุตสาหกรรมภายใน หรือเพื่อควบคุมหรือส่งเสริมการบริโภค ฉะนั้นจะเห็นได้ว่าการจัดเก็บภาษีศุลกากรมีหนึ่งวัตถุประสงค์ คือ เพื่อควบคุมหรือส่งเสริมการบริโภคได้ กล่าวคือ ในบางสินค้าหากรัฐมองว่าการให้ประชาชนบริโภคสินค้านั้นแล้ว อาจเกิดปัญหาตามมาภายหลัง รัฐก็อาจจัดเก็บภาษีศุลกากรกับสินค้านั้นได้ เพื่อให้ประชาชนไม่บริโภคสินค้านั้น เพราะเมื่อเก็บภาษีอากรขาเข้ากับสินค้า ผู้นำเข้าสามารถนำภาษีศุลกากรที่ถูกเก็บไปบวกเข้าเป็นต้นทุนได้ ทำให้ภาระภาษีที่แท้จริงตกแก่ผู้บริโภค (ผู้แบกรับภาษีที่แท้จริง คือ ผู้บริโภค) ในขณะเดียวกัน หากรัฐต้องการสนับสนุนให้ประชาชนบริโภคสินค้าใด รัฐก็สามารถใช้ภาษีศุลกากรเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนให้ประชาชนบริโภคสินค้านั้นได้เช่นกัน

ฉะนั้นในกรณีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า รัฐก็อาจใช้ภาษีศุลกากรเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนได้เช่นกัน ซึ่งจะทำให้ท้ายสุดแล้วประชาชนจะสามารถบริโภคสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าในราคาถูกลงด้วย เมื่อเทียบกับกรณีที่สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าที่ถูกจัดเก็บภาษีศุลกากร ทั้งยังสอดคล้องกับมาตรการที่รัฐส่งเสริมให้มีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยด้วย

ดังนั้นจากข้อพิจารณาที่กล่าวมาข้างต้นจึงสรุปได้ว่าในบริบทของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า โดยหลักการแล้วยังคงต้องจัดเก็บภาษีศุลกากรกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า แต่เนื่องจากปัจจุบันรัฐมีนโยบายที่ส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า การจัดเก็บภาษีศุลกากรกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าในอัตราร้อยละ 60 อาจเกิดความไม่เป็นธรรมและความไม่เสมอภาคกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าได้ เพราะนโยบายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า มีขึ้นเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศและเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าได้ก็สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว แต่กลับไม่ได้สิทธิในการลดอากรขาเข้าเหมือนกับรถยนต์ ฉะนั้นจึงเกิดความไม่เป็นธรรมและความไม่เสมอภาคกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าที่เป็นยานยนต์ไฟฟ้าเหมือนกัน อีกทั้ง ภาษีศุลกากรไม่จำเป็นที่จะต้องจัดเก็บภาษีเสมอไป แต่บางครั้งภาษีศุลกากรก็มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการสนับสนุนการบริโภคของประชาชนได้ ฉะนั้นในส่วนนี้รัฐควรจัดเก็บภาษีศุลกากรกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า แต่ควรได้รับการลดอากรขาเข้า ซึ่งทำให้ถูกจัดเก็บภาษีศุลกากรน้อยลง

5.2.2 ภาษีมูลค่าเพิ่ม

การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของประเทศไทยยึดหลักปลายทาง กล่าวคือ สินค้าไม่ว่าจะผลิตจากประเทศใดก็ตาม จะไม่นำมาพิจารณา แต่จะพิจารณาตรงที่ปลายทางมีการขายสินค้ากับผู้ซื้อหรือผู้บริโภคในประเทศไทย โดยปัจจุบันผู้ประกอบการที่ผลิตสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าแล้วขายให้กับผู้บริโภคหรือนำเข้าที่นำเข้าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าแล้วมาขายให้กับผู้บริโภค ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มอันเป็นภาษีบริโภค

นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับยานยนต์ประเภทอื่น ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ฯลฯ เมื่อมีการขายหรือมีการนำเข้าก็เสียภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นกัน ฉะนั้นหากให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม อาจเกิดความไม่เป็นธรรมและความไม่เสมอภาคกับยานยนต์ประเภทอื่นที่ได้ขายหรือนำเข้ามา **(หลักความเสมอภาคและหลักความเป็นธรรม)** อีกทั้ง เมื่อพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของภาษีมูลค่าเพิ่ม การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มมีเพียงวัตถุประสงค์เดียว คือ เป็นรายได้ให้กับรัฐแต่เพียงอย่างเดียว

ดังนั้นในบริบทของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ยังคงต้องมีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มอยู่

5.2.3 ภาษีสรรพสามิต

ในกรณีของกฎหมายภาษีสรรพสามิต ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตกับ สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า แม้โดยทฤษฎีแล้วสก๊อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจะถือเป็น รถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ก็ตาม กล่าวคือ ในปัจจุบันเริ่มมีประชาชนบางกลุ่มได้ใช้ยานพาหนะประเภทสก๊อตเตอร์ไฟฟ้าในการขับขี่ บนถนนสาธารณะ ซึ่งผู้ทำวิจัยก็เคยเห็นผู้บริโภครายกลุ่มได้ใช้สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าขับขี่บนถนนสาธารณะเช่นกัน แต่ยังไม่เคยพบว่ามีผู้ใช้ล้อเดียวไฟฟ้าขับขี่บนถนนสาธารณะ โดยการขับขี่สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าดังกล่าว ปัจจุบันยังไม่สามารถจดทะเบียนและมีการเสียภาษีสรรพสามิตแต่อย่างใด อีกทั้ง บางครั้งตำรวจจราจร บางครั้งมองว่าการใช้สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าเป็นเสมือนการใช้รถจักรยานยนต์ตามปกติไม่ผิดแปลก ทำให้ไม่มีการเรียก ตรวจสอบหรือจับกุมประชาชนกลุ่มที่ใช้สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าในการขับขี่ ซึ่งมีข้อพิจารณาตามทฤษฎีและ หลักกฎหมายอาญาที่ตีได้ ดังนี้

(1) เมื่อสก๊อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นสินค้าที่ปัจจุบันยังไม่เก็บภาษีสรรพสามิต ฉะนั้น การพิจารณาว่าสินค้าใดควรจะถูกเก็บภาษีหรือไม่นั้น ทฤษฎีเบี่ยประกันภัยและทฤษฎีการชำระราคาก็เป็นสิ่งที่มาช่วยในการพิจารณาได้เช่นกัน กล่าวคือ การที่รัฐสร้างถนนสาธารณะ เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ได้ขับขี่ด้วยความปลอดภัย หรือการมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้บริการกับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ถนนสาธารณะ ก็ทำเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งเมื่อประชาชนกลุ่มที่ใช้สก๊อตเตอร์ไฟฟ้า และล้อเดียวไฟฟ้าได้ใช้ถนนสาธารณะในการสัญจร ในกรณีเช่นนี้รัฐก็ควรจะต้องจัดเก็บภาษีจากผู้ใช้ สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าที่ใช้ถนนสาธารณะด้วย เพราะเป็นกรณีที่รัฐได้คุ้มครองความปลอดภัยชีวิต และทรัพย์สินของผู้ที่ใช้สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า (**ทฤษฎีเบี่ยประกัน**) อีกทั้ง การที่ผู้ใช้สก๊อตเตอร์ ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้ใช้ประโยชน์จากถนนสาธารณะในการสัญจรไปยังสถานที่ต่าง ๆ จึงเป็นการใช้ ประโยชน์จากการที่รัฐได้กระทำให้ขึ้นหรือให้บริการ ผู้ใช้สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ก็ควรต้องตอบแทน การใช้ประโยชน์จากการที่รัฐกระทำให้ขึ้น (**ทฤษฎีชำระราคา**) นั่นเอง

(2) การที่ผู้ใช้สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าขับขี่บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้เสีย ภาษีสรรพสามิต อันเนื่องมาจากการใช้ประโยชน์จากถนนสาธารณะที่รัฐเป็นผู้สร้างขึ้น ย่อมทำให้เกิดความไม่เสมอภาคและ ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้ใช้นถนนสาธารณะอื่น กล่าวคือ การที่ผู้ใช้สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้ ใช้ประโยชน์จากถนนสาธารณะ โดยไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตเมื่อเทียบกับประชาชนกลุ่มอื่นที่ใช้ประโยชน์ จากถนนสาธารณะแล้วต้องเสียภาษีจากการใช้ประโยชน์นั้น จึงเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม (**หลักผลประโยชน์**) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าการที่รัฐให้ผู้ใช้สก๊อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าใช้ถนน

สาธารณะโดยไม่ได้เก็บภาษี เสมือนเป็นการให้สิทธิประโยชน์กับผู้ใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ซึ่งทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกับประชาชนกลุ่มอื่นที่ใช้ถนนสาธารณะเช่นเดียวกัน แต่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต ฉะนั้นรัฐต้องทำให้เกิดความเสมอภาคในส่วนนี้ อีกทั้ง ยังทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับประชาชนกลุ่มที่ใช้ถนนสาธารณะ แต่ต้องเสียภาษีเช่นกัน **(หลักความเสมอภาคและหลักความเป็นธรรม)**

นอกจากนี้การที่ไม่เก็บภาษีสรรพสามิตจากประชาชนผู้ใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้ายังทำให้ขาดความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจตามหลักภาษีอากรที่ดี ซึ่งการจัดเก็บภาษีที่ดีนั้น จะต้องไม่กระทบต่อการทำงานของกลไกตลาด ฉะนั้นหากรัฐเก็บภาษีสรรพสามิตจากยานพาหนะอื่น แต่ไม่เก็บภาษีสรรพสามิตจากสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ซึ่งถือเป็นรถจักรยานยนต์เหมือนกัน ส่งผลให้อาจก่อแรงจูงใจให้ผู้บริโภคหลีกเลี่ยงการใช้จ่ายยานพาหนะที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตได้ **(หลักความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ)** ทั้งนี้ รัฐต้องทำให้เกิดความแน่นอน **(หลักความแน่นอน)** ในการที่จะเก็บภาษีจากผู้ใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าด้วย ซึ่งตามหลักเมื่อสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์ชนิดหนึ่ง ก็ต้องเก็บภาษีสรรพสามิตเช่นกัน เพื่อให้เกิดความแน่นอน ชัดเจน และไม่กำกวม

อย่างไรก็ตาม แม้ตามหลักกฎหมายและตามทฤษฎี จะทำให้รัฐมีอำนาจในจัดเก็บภาษีสรรพสามิตก็ตาม แต่เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มี ความจำเป็นในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ ปัจจุบันประเทศไทยอาจไม่มีความพร้อมในการที่จะจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ด้วยเหตุผลดังนี้

ประการแรก คือ สภาพแวดล้อมของประเทศไทยปัจจุบันอาจไม่รองรับกับการใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า กล่าวคือ แต่เดิมนานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้ายังเป็นที่รู้จักหรือน่าสนใจสำหรับประชาชนในประเทศไทย ซึ่งเมื่อเทียบกับต่างประเทศ ในต่างประเทศเริ่มมีการรณรงค์และสนับสนุนให้ประชาชนใช้ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า เช่น รถยนต์ไฟฟ้า, รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ฯลฯ แต่ในกรณีของประเทศไทย ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าเริ่มที่ประชาชนเริ่มให้ความสนใจเมื่อ 1-2 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564 - 2565) เนื่องจากราคาของน้ำมันมีราคาที่สูงขึ้น ทำให้ประชาชนเริ่มที่จะศึกษาและให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยอาจจะต้องพัฒนาหรือปรับปรุงแก้ไขในบางส่วน เพื่อรองรับกับการใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า เช่น จุดชาร์จยานพาหนะไฟฟ้า (ปัจจุบันมีจุดให้ชาร์จไฟฟ้า แต่ยังมีจำนวนน้อย), การจดทะเบียนที่ยังไม่รองรับ, ถนนสาธารณะที่ยังไม่รองรับกับสภาพของยานพาหนะประเภทสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าให้มีความปลอดภัยที่เพียงพอ, การออกมาตรการส่งเสริมหรือการรณรงค์การใช้การใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าอย่างปลอดภัยบนท้องถนน ฯลฯ เหล่านี้การที่รัฐจะเก็บภาษีสรรพสามิตอันเป็นภาษีที่ทำให้สินค้านั้นจะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติได้ รัฐต้องปรับปรุงแก้ไข ในส่วนนี้ก่อน

ประการที่สอง เป็นเหตุผลที่สืบเนื่องมาจากประการแรก คือ ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีทางอ้อม กล่าวคือ ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่จัดเก็บจากผู้ผลิตผู้จำหน่ายและผู้นำเข้าสินค้า โดยผู้มีหน้าที่เสียภาษีสามารถผลักภาระภาษีไปยังผู้บริโภคได้ ส่งผลให้ผู้บริโภคจะบริโภคสินค้าในราคาที่สูงกว่าปกติ ฉะนั้น การที่รัฐไม่ได้จัดเก็บภาษีสรรพสามิตก็เป็นอย่างหนึ่งที่เป็นการส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้า เพราะประชาชนผู้บริโภคสามารถเลือกซื้อสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้าในราคาที่ถูกลง (ในช่วงแรกการส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนเลือกบริโภคสินค้าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้าเป็นสิ่งสำคัญ รัฐควรส่งเสริมสนับสนุนให้มีการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้าอย่างแพร่หลายก่อน) อีกทั้ง ปัจจุบันรัฐมีนโยบายที่สนับสนุนให้ประชาชนใช้ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า ซึ่งสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้า ก็เป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า จึงเป็นสินค้าที่อยู่ในข่ายที่รัฐควรจะต้องสนับสนุนเช่นกัน

ประการที่สาม คือ ความจำเป็นในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต กล่าวคือ ในช่วงแรกการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตอาจยังไม่มีมีความจำเป็นเมื่อเทียบกับการเก็บภาษียอดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในขณะที่เดียวกันการจัดเก็บภาษียอดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มีความจำเป็นมากกว่าการเก็บภาษีสรรพสามิต เพราะภาษียอดตามพ.ร.บ.รถยนต์ฯ เป็นภาษีที่ผู้ที่จะใช้งานยานพาหนะขับเคลื่อนที่ถนนจะต้องดำเนินการเสียภาษีตามกฎหมายถึงจะสามารถขับเคลื่อนที่ถนนได้ อีกทั้ง การเสียภาษียอดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ประชาชนจะรู้สึกว่าได้เสียภาษีไปจากการที่ตนได้ใช้งานสาธารณูปโภคของรัฐจริง (รู้สึกว่าได้ใช้ประโยชน์และการเสียภาษีเป็นการตอบแทนจากการใช้ประโยชน์) ซึ่งภาษียอดที่รัฐเก็บนั้นก็นำไปใช้ในการบำรุงรักษาระบบคมนาคม

ดังนั้น การที่รัฐไม่ได้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากผู้ใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้าที่ใช้ประโยชน์จากถนนสาธารณะ แม้จะไม่สอดคล้องกับหลักการเก็บภาษีอากรที่ดี แต่เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยอาจจะยังไม่มีความพร้อมในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้า ด้วยปัจจัยหลายอย่าง ทั้งนี้ แม้ปัจจุบันประเทศไทยอาจไม่มีความพร้อมในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต แต่ในอนาคตประเทศไทยอาจพร้อมที่จะเก็บภาษีสรรพสามิตก็ได้เช่นกัน

นอกจากนี้ จากการศึกษาพบว่าปัจจุบันในหลายประเทศยังไม่มีมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้า ทำให้ยังไม่เห็นแนวทางในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้าที่จะนำมาใช้กับบริบทของประเทศไทยที่ชัดเจน ซึ่งหากในอนาคตหากมีการเก็บภาษีสรรพสามิตในกลุ่มนี้ ประเทศไทยอาจนำมาปรับใช้ในบริบทของตนเองก็ได้เช่นกัน

5.2.4 ภาษีรถยนต์ประจำปี

ในกรณีของกฎหมายภาษีรถยนต์ประจำปีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีการจัดเก็บภาษีรถยนต์กับสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า แม้ทฤษฎีแล้วสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าจะถือเป็นรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ก็ตาม และจากที่เคยกล่าวมาแล้วว่าผู้ทำวิจัยก็เคยเห็นผู้บริโภครวมกลุ่มได้ใช้สล็อตเตอร์ไฟฟ้าขับเคลื่อนบนถนนสาธารณะ โดยการขับขี่สล็อตเตอร์ไฟฟ้างดงกล่าว ปัจจุบันยังไม่สามารถจดทะเบียนและเสียภาษีรถยนต์ประจำปีแต่อย่างใด ทำให้ตามกฎหมายแล้วผู้ใช้สล็อตเตอร์ไฟฟ้าขับเคลื่อนบนท้องถนน เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายตามมาตรา 6 ประกอบมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ว่าเพราะเหตุใดเราจึงควรจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปีกับสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า โดยมีข้อพิจารณา ดังนี้

(1) ประการแรก คือ ด้วยเหตุที่ภาษีรถยนต์ประจำปี เป็นการบังคับจัดเก็บกับผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ โดยมีรถยนต์เป็นวัตถุประสงค์ที่ถูกเรียกเก็บภาษี จึงทำให้การจัดเก็บภาษีด้วยวิธีดังกล่าวจัดอยู่ในประเภทของ “ภาษีทรัพย์สิน” (เป็นภาษีทรัพย์สินเฉพาะอย่าง) โดยภาษีทรัพย์สิน คือ ภาษีที่จัดเก็บจากการถือครองทรัพย์สินจากเจ้าของทรัพย์สิน ซึ่งส่วนใหญ่แล้วทรัพย์สินประเภทยานยนต์ มักเป็นทรัพย์สินของผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจที่มั่นคง จึงมีอำนาจซื้อได้ กล่าวคือ โดยทั่วไปส่วนใหญ่แล้วบุคคลที่มียานยนต์ใช้งาน มักจะเป็นบุคคลที่มีฐานะมั่นคง(ฐานะปานกลางเป็นต้นไป) ซึ่งอาจเปรียบเทียบได้ว่าการที่บุคคลครอบครองยานยนต์เสมือนเป็นการสะสมความมั่งคั่งในรูปแบบทรัพย์สิน ซึ่งก็คือ ยานยนต์ เมื่อพิจารณาตามหลักกฎหมายภาษีอากรที่ดีแล้ว บุคคลที่ครอบครองทรัพย์สินมากกว่าจะต้องเสียภาษีมากกว่าบุคคลที่ครอบครองทรัพย์สินน้อยกว่า กล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าบุคคลที่ครอบครองทรัพย์สินมากกว่ามีความสามารถในการเสียภาษีมากกว่า บุคคลครอบครองทรัพย์สินน้อยกว่า ฉะนั้นเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและความเสมอภาค บุคคลที่ครอบครองทรัพย์สินมากกว่าย่อมต้องแบกรับภาระภาษีมากกว่า

(2) ประการที่สอง คือ ภาษีรถยนต์ประจำปี เป็นภาษีพื้นฐานบังคับ กล่าวคือ จากมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดห้ามบุคคลใช้รถที่ยังไม่ได้จดทะเบียน, รถถูกเพิกถอนการจดทะเบียน, รถที่ไม่ได้เสียภาษีประจำปี, รถที่แจ้งการไม่ใช้รถ หรือรถที่ทะเบียนระงับ จะเห็นได้ว่าการเสียภาษีประจำปี เป็นเงื่อนไขอย่างในการที่บุคคลใดก็ตามที่จะใช้รถ กล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า รถทุกคันที่นำมาใช้ได้ เช่น การขับบนท้องถนน จะต้องเสียภาษีประจำปีเสมอ ฉะนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าภาษีรถยนต์ประจำปี เป็นกฎหมายที่บังคับให้ผู้ใช้รถทุกคนจะต้องเสียภาษีรถยนต์ประจำปีเสมอ จึงจะสามารถนำมาใช้งานได้ ส่งผลให้การจะนำสล็อตเตอร์ไฟฟ้าหรือล้อเดี่ยวไฟฟ้ามาใช้งานได้ อาจจะต้องเสียภาษีรถยนต์ประจำปีด้วย

(3) ประการที่สาม คือ เมื่อพิจารณาตามหลักกฎหมายภาษีอากรที่ดี ในกรณีที่ทำให้อุตสาหกรรมไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าสามารถใช้งานในระบบสาธารณูปโภคของรัฐได้โดยไม่ถูกจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปี ย่อมเกิดความไม่เสมอภาคและความไม่เป็นธรรมกับยานยนต์ประเภทอื่นที่ต้องเสียภาษีรถยนต์ประจำปีตามหลักกฎหมายภาษีอากรที่ดี กล่าวคือ การที่อุตสาหกรรมไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าใช้งานบนถนนสาธารณะโดยไม่ถูกจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปีย่อมเกิดความไม่เสมอภาคและไม่เป็นธรรมกับยานยนต์ประเภทอื่นที่ใช้ถนนสาธารณะแล้วต้องเสียภาษีรถยนต์ประจำปี (**หลักความเสมอภาคและหลักความเป็นธรรม**) ในขณะที่เดียวกันการที่ไม่จัดเก็บภาษีกับกลุ่มผู้ใช้งานอุตสาหกรรมไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้า ก็เป็นการเลือกปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมกับกลุ่มผู้ใช้นานยนต์ประเภทอื่นด้วย (**หลักผลประโยชน์**)

นอกจากนี้ เช่นเดียวกันกับกรณีของภาษีสรรพสามิตที่นำทฤษฎีเบี่ยประกันและทฤษฎีชำระราคา มาวิเคราะห์ ก็นำมาใช้กับภาษีรถยนต์ประจำปีได้เช่นกัน กล่าวคือ การที่ผู้ใช้งานอุตสาหกรรมไฟฟ้าหรือล้อย่อยไฟฟ้าได้ใช้ถนนสาธารณะอันเป็นระบบสาธารณูปโภคที่รัฐสร้างขึ้นเพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ขับขี่ด้วยความปลอดภัย หรือจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้บริการกับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ถนนสาธารณะ ก็ทำเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ในกรณีเช่นนี้รัฐก็ควรจะต้องจัดเก็บภาษีจากผู้ใช้งานอุตสาหกรรมไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าที่ใช้ถนนสาธารณะด้วย เพราะเป็นกรณีที่รัฐได้คุ้มครองความปลอดภัยชีวิตและทรัพย์สินของผู้ที่ใช้อุตสาหกรรมไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้า (**ทฤษฎีเบี่ยประกัน**) และผู้ใช้งานอุตสาหกรรมไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าก็ต้องชำระราคา ซึ่งก็คือในรูปแบบภาษีตอบแทน (**ทฤษฎีชำระราคา**)

(4) ประการที่สุดท้าย คือ วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปี กล่าวคือ ในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 นั้น ไม่จำเป็นต้องเพียงแต่จัดเก็บเพื่อเป็นรายได้ให้กับรัฐแต่เพียงอย่างเดียว แต่ในบางกรณีการจัดเก็บภาษียนต์ก็มีวัตถุประสงค์อย่างอื่นที่รัฐกระทำเพื่อแก้ไขสถานการณ์บางอย่างได้ กล่าวคือ ในบางกรณีรัฐอาจใช้ภาษียนต์เป็นเครื่องมือในการควบคุมหรือส่งเสริมการบริโภครถยนต์ของประชาชนได้ ฉะนั้นวัตถุประสงค์การจัดเก็บภาษียนต์ประจำปีมี ดังนี้

4.1) เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่รัฐ หมายความว่า การจัดเก็บภาษียนต์ประจำปี มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นรายได้ของรัฐอย่างหนึ่ง ซึ่งเงินที่รัฐได้จากการจัดเก็บนั้น รัฐก็จะนำไปใช้บำรุงรักษาหรือปรับปรุงระบบคมนาคม กล่าวคือ โดยปกติแล้วการที่ผู้ใช้งานยานยนต์ได้ใช้ระบบคมนาคมของรัฐเป็นระยะเวลาอันยาวนานและต่อเนื่อง ระบบคมนาคมย่อมมีการชำรุด ในส่วนนี้รัฐก็ต้องมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบคมนาคม ซึ่งภาษียนต์ประจำปี ก็เป็นรายได้ที่นำมาใช้ในส่วนนี้โดยตรง ฉะนั้นเมื่ออุตสาหกรรมไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าได้ใช้ประโยชน์จากระบบคมนาคมของรัฐ ก็ควรจะต้องเสียภาษียนต์ประจำปี ซึ่งเงินในส่วนนี้ที่ผู้ใช้งานอุตสาหกรรมไฟฟ้าและล้อย่อยไฟฟ้าเสียไปก็จะนำไปใช้ในการบำรุงรักษาหรือปรับปรุงระบบคมนาคมต่อไป

4.2) เพื่อควบคุมหรือส่งเสริมพฤติกรรมการบริโภคของประชาชนบางประการ หมายความว่า ในการจัดเก็บภาษียรถยนต์ประจำปีของรัฐนั้น บางกรณีก็เป็นการจัดเก็บเพื่อควบคุมพฤติกรรมของประชาชนบางประการได้ ตัวอย่างเช่น จากพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2550 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของฐานภาษี โดยกำหนดให้ “รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า รถที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนหรือพลังงานอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมหรือพลังงานอย่างประหยัด หรือรถที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติฯ จะถูกเก็บภาษีในอัตรากึ่งหนึ่ง” จะเห็นได้ว่าการที่รัฐตราพระราชบัญญัติดังกล่าวขึ้น เพื่อต้องการสนับสนุนให้ประชาชนใช้ยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กรณีเช่นนี้ก็เป็นการควบคุมพฤติกรรมของผู้บริโภคอย่างหนึ่ง เพราะการที่รัฐจัดเก็บภาษียรถยนต์ประจำปีในอัตรากึ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นอัตรากาษาที่ถูกมากเมื่อเทียบกับยานยนต์ประเภทอื่น

ฉะนั้นจากวัตถุประสงค์ในข้อ 4.2 ในกรณีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า หากให้ถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์หมวดหมู่พาหนะพิเศษ ย่อมทำให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าวด้วย จะเห็นได้ว่าการจัดเก็บภาษียรถยนต์ประจำปีกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า รัฐสามารถที่จะจัดเก็บโดยอาศัยวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการบริโภคของประชาชนได้

ดังนั้น จากข้อพิจารณาข้างต้นจึงสรุปได้ว่าสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าควรถูกจัดเก็บภาษียรถยนต์ประจำปี เพราะการจัดเก็บภาษียรถยนต์ประจำปี เป็นภาษีทรัพย์สิน บุคคลที่ครอบครองทรัพย์สิน (สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า) มากกว่าย่อมต้องแบกรับภาระภาษียมากกว่า อีกทั้ง เป็นภาษีพื้นฐานที่บังคับให้บุคคลที่จะใช้รถได้ต้องเสียภาษียรถยนต์ประจำปีก่อนเสมอและเมื่อพิจารณาวัตถุประสงค์ของภาษียรถยนต์ประจำปีแล้ว จึงทำให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าเป็นยานยนต์ที่ต้องเสียภาษียรถยนต์ประจำปี

5.3 แนวทางการจัดเก็บภาษียรถยนต์และภาษียสรรพสามิตของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า

แม้ในปัจจุบันการใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าจะยังไม่ถูกกฎหมายในประเทศไทย ทำให้มีผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าในประเทศไทยที่ยังไม่มาก แต่ในอนาคตหากรัฐบาลรับรองการใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าว่าถือเป็นยานพาหนะที่สามารถใช้งานบนท้องถนนได้ก็จะส่งผลให้มีการใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้ามากขึ้น จะเห็นได้จากรายงานสำรวจเกี่ยวกับตลาดสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าในต่างประเทศที่เติบโตในปัจจุบันและในอนาคตจะเติบโตมากขึ้นไปอีก ฉะนั้นในต่างประเทศเมื่อรัฐบาลรับรองการใช้งานพาหนะประเภทสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า ผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และเพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกของผู้ใช้ เนื่องจากสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าจะมีความสะดวกในการขับขี่ใช้งาน และพกพาสะดวกมากกว่ายานพาหนะ

ทั่วไป อาทิเช่น รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า, มอเตอร์ไซด์ นอกจากนี้การใช้ยานพาหนะประเภทสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ายังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ฉะนั้นรัฐบาลจึงควรเข้ามาสนับสนุนให้ประชาชนเข้ามาใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ากันมากขึ้น

อีกทั้ง ในปัจจุบันมีผู้ใช้งานสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าขับขี่บางรายได้ขับขี่บนท้องถนน แต่ตัวสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้างดงกล่าวยังไม่มีการจัดเก็บภาษีรถยนต์และภาษีสรรพสามิต ซึ่งโดยหลักแล้วการขับขี่บนท้องถนน ถือเป็นการใช้ประโยชน์พิเศษจากรัฐ ย่อมต้องถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ซึ่งตรงกับหลักความเป็นธรรม กล่าวคือ เมื่อเป็นกรณีที่ผู้ใช้งานสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้ใช้ถนนสาธารณะ แต่ไม่ต้องเสียภาษีรถยนต์และภาษีสรรพสามิตจากการใช้ประโยชน์ดังกล่าว ย่อมเกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้ใชัรถยนต์หรือผู้ใชัยานพาหนะที่ถูกเก็บภาษีสรรพสามิตจากการใช้ถนนสาธารณะเช่นเดียวกัน และในบางกรณีผู้ใช้งานสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าหรือล้อเดียวไฟฟ้าบางรายได้ขับขี่บนฟุตบาท ทำให้อาจเกิดอุบัติเหตุกับบุคคลผู้ใชัทางเท้าในการสัญจร

เพื่อรองรับการใช้งานสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าที่จะเกิดมากขึ้นในอนาคต รัฐบาลจึงควรมีแนวทางในการควบคุมและแนวทางในการจัดเก็บภาษีรถยนต์และภาษีสรรพสามิตของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า

โดยจากการศึกษามาตรการทางภาษีของต่างประเทศ ปัจจุบันพบเพียงประเทศญี่ปุ่นเก็บภาษีจากสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า โดยการจัดเก็บภาษีของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่นนั้น ประเทศญี่ปุ่นถือว่าสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นรถจักรยานยนต์ แต่อยู่ในหมวดหมู่ของพาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) ซึ่งประเทศญี่ปุ่นจะมีการแบ่งประเภทหมวดหมู่ของรถจักรยานยนต์แยกลงไปอีก ฉะนั้นในการเก็บภาษีรถจักรยานยนต์ (Light Vehicle Tax) ของประเทศญี่ปุ่น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจะถูกเก็บภาษีในหมวดหมู่ของพาหนะพิเศษ ซึ่งในอนาคตอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้

ส่วนกรณีของประเทศสิงคโปร์นั้นยังไม่มีการจัดเก็บภาษีจากสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า แต่อย่างไรก็ตามมีแต่การกำหนดสถานะของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าว่าเป็นอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลหรือ Personal mobility device (PMDs) โดยอนาคตเป็นที่น่าสังเกตว่าประเทศสิงคโปร์อาจมีการเรียกเก็บภาษีจากสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในอนาคตก็ได้เช่นกัน เพราะการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในประเทศสิงคโปร์เริ่มมีใช้ค่อนข้างมาก ประกอบกับรัฐบาลมีการทำทางสาธารณะที่สนับสนุนให้ประชาชนใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าค่อนข้างดี ทำให้ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ารู้สึกปลอดภัยในการขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าบนทางสาธารณะที่รัฐบาลกำหนด

จะเห็นได้ว่าประเทศญี่ปุ่นและประเทศสิงคโปร์มีจุดที่เหมือนกัน คือ มีการกำหนดสถานะของ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าไว้ ซึ่งไม่เพียงแต่สองประเทศดังกล่าว แต่ในหลาย ๆ ประเทศเริ่มต้นจากการ กำหนดสถานะของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าให้เป็นยานพาหนะตามกฎหมายเสียก่อน ในส่วนต่อมา เมื่อกำหนดสถานะของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าแล้ว ก็จะเป็นเรื่องของการพิจารณาการเก็บภาษีกับ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ซึ่งการเก็บภาษีสรรพสามิตจะเป็นเครื่องมือที่ทำให้รัฐมีรายได้เพิ่มขึ้นจาก เดิม และเป็นการสร้างความธรรมกับผู้ใช้ยานพาหนะอื่น ๆ ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตจากการใช้ถนนสาธารณะ กล่าวคือ หากมีการกำหนดสถานะของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าและทำให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียว ไฟฟ้าสามารถขับขึ้นบนถนนสาธารณะได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าย่อมเป็น สินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐบางประการ จึงต้องทำให้เสียภาษีสรรพสามิตจากการ ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากรัฐด้วย เพราะเนื่องจากได้ใช้ถนนสาธารณะอันเป็นสิ่งที่รัฐได้สร้างขึ้นและ ยังเป็นการควบคุมไม่ให้มีการลักลอบการใส่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าบนฟุตบาทหรือถนนสาธารณะ ด้วย

อย่างไรก็ตามการจัดเก็บภาษีรถยนต์และภาษีสรรพสามิตจากผู้ใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ถูกจัดเก็บภาษีด้วย กล่าวคือ การนำมาตรการทางภาษีสรรพสามิตมาเพื่อควบคุมให้การ ใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้านั้นถูกต้องตามกฎหมาย อาจทำให้มีการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียว ไฟฟ้าในจำนวนที่น้อยลงได้ (หากผู้ใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าต้องการขับขึ้นท้องถนน ก็ต้องเสีย ภาษีสรรพสามิตเป็นการตอบแทนจากการใช้ถนนสาธารณะที่รัฐเป็นผู้สร้างขึ้น เมื่อต้องเสียภาษีสรรพสามิต ก็ อาจทำให้ผู้ใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามีจำนวนน้อยลง) แต่ปัจจุบันทั่วโลกให้ความสำคัญกับเรื่อง สิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ก็มีการออกนโยบายสนับสนุนการกระทำที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม ซึ่งสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าก็เป็นสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเหมาะสำหรับการ เดินทางในเมือง และสำหรับอะไหล่เปลี่ยนซ่อมมันก็จะมียาถูกกว่ายานพาหนะไฟฟ้าอื่นด้วย จึงทำให้ คาดการณ์ได้ว่าแม้รัฐจะเก็บภาษีสรรพสามิตจากผู้ใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ก็อาจทำให้มีจำนวน ผู้ใช้ที่เพิ่มขึ้นแทนก็เป็นได้ จึงต้องรอดูกันต่อไปในอนาคต

ดังนั้น ผู้ทำวิจัยได้พิจารณาแนวทางการกำหนดสถานะของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าและ แนวทางการจัดเก็บภาษีรถยนต์และภาษีสรรพสามิตของประเทศญี่ปุ่นและประเทศสิงคโปร์ได้ ดังนี้

5.3.1 วิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหของต่างประเทศที่เหมาะสมกับประเทศไทย

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหของต่างประเทศ โดยนำมาปรับใช้กับบริบทของประเทศไทย แล้วพิจารณาว่าแนวทางของต่างประเทศใดมีความเหมาะสมมากที่สุดสำหรับการนำมาปรับใช้กับประเทศไทย โดยผู้ทำวิจัยจะขอแยกเป็น 2 กรณี คือ กรณีของภาษีรถยนต์และกรณีของภาษีสรรพสามิต

5.3.1.1 ภาษีรถยนต์ประจำปีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

(1) การกำหนดสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า

ในกรณีของการกำหนดสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าของประเทศญี่ปุ่น และประเทศสิงคโปร์นั้น พิจารณาได้ดังนี้

ประเทศญี่ปุ่นในการกำหนดสถานะของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้านั้น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์ โดยรถจักรยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นนั้นมีการแบ่งแยกหมวดหมู่ไปอีก ได้แก่ จักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Motorbikes หรือ Motorized bicycles), พาหนะขนาดเล็กและพาหนะพิเศษ (Light Vehicles and Special Small Motor Vehicles) และยานยนต์ขนาดเล็กที่มีสองล้อ (a two - wheeled small car หรือ Motorcycle) ซึ่งสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจัดอยู่ในหมวดหมู่ของพาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles)

ประเทศสิงคโปร์ในการกำหนดสถานะของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้านั้น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถือเป็นอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลหรือ Personal mobility device (PMDs) ตามกฎหมาย Active Mobility Act 2017 (AMA) แยกออกมาจากความหมายของรถจักรยานยนต์ (Motorcycle) เลยเสมือนเป็นยานพาหนะประเภทใหม่

จะเห็นได้ว่าความแตกต่างระหว่าง 2 ประเทศนี้ คือ ประเทศญี่ปุ่นจัดอยู่ในประเภทของรถจักรยานยนต์ แต่แยกหมวดหมู่จากรถจักรยานยนต์ออกมาอีกเป็นพาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) ส่วนประเทศสิงคโปร์ ไม่ได้จัดอยู่ในประเภทของรถจักรยานยนต์ แต่มีการออกกฎหมายขึ้นใหม่ให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าอยู่ในประเภทของอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลหรือ Personal Mobility device (PMDs)

ในบริบทของประเทศไทย จากมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้มีการกำหนดประเภทของ “รถ” ไว้ ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ 6 ประเภท ได้แก่ รถยนต์, รถจักรยานยนต์, รถพ่วง, รถบดถนน, รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย จะเห็นได้ว่าประเทศไทยสามารถให้การกำหนดสถานะทางกฎหมายได้ทั้งของประเทศญี่ปุ่นและประเทศสิงคโปร์

อย่างไรก็ตาม หากเป็นบริบทของประเทศไทยนั้น เพื่อความสะดวกในการบังคับใช้กฎหมายและเพื่อให้การใช้กฎหมายสอดคล้องกัน กล่าวคือ เพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับภาษีสรรพสามิตที่มีการเก็บภาษีจากรถจักรยานยนต์ ผู้ทำวิจัยจึงมองว่าประเทศไทยควรกำหนดสถานะทางกฎหมายของสกูเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าให้คล้ายกับประเทศญี่ปุ่น กล่าวคือ ให้ถือว่าสกูเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นรถจักรยานยนต์

นอกจากนี้ ผู้ทำวิจัยมองว่าควรกำหนดในนิยามของ “รถจักรยานยนต์” ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ด้วยว่า ให้หมายความรวมถึง พาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) เหมือนอย่างประเทศญี่ปุ่น เพื่อที่จะให้เป็นการเปิดช่องให้ในอนาคตรัฐอาจจะให้ใช้พาหนะประเภทอื่นได้และประสงค์จะให้ป็นรถจักรยานยนต์ เช่น รถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ (ปัจจุบันรัฐกำหนดไว้ชัดเจนแล้ว โดยกำหนดว่า “รถจักรยานยนต์ หมายความว่า ...และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์” ซึ่งผู้ทำวิจัยมองว่ารัฐควรกำหนดความหมายกว้าง เพราะหากมียานพาหนะอื่นที่ต้องการให้อยู่ในขอบข่ายของรถจักรยานยนต์ในอนาคต ก็สามารถที่จะนำมาจัดให้อยู่หมวดหมู่ของพาหนะพิเศษได้), โฮเวอร์บอร์ด (Hoverboard), สเก็ตบอร์ดไฟฟ้า (E-Skateboard) ฯลฯ

ดังนั้น ในการกำหนดสถานะทางกฎหมายที่เหมาะสมของประเทศไทย เพื่อความสะดวกในการบังคับใช้กฎหมายและเพื่อให้การใช้กฎหมายสอดคล้องกัน ผู้ทำวิจัยจึงมองว่าประเทศไทยควรกำหนดนิยามของสกูเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าตามประเทศญี่ปุ่น กล่าวคือ ให้ถือว่าสกูเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นรถจักรยานยนต์ ส่งผลให้การควบคุมและการเก็บภาษีจึงอยู่ภายใต้บทบัญญัติของรถจักรยานยนต์ด้วย

(2) การกำหนดบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษี

จากการศึกษาพบว่าประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดให้บุคคลผู้มีหน้าที่อันจะต้องเสียภาษี คือ เจ้าของรถยนต์ขนาดเล็กหรือยานพาหนะขนาดเล็ก ซึ่งบุคคลที่เป็นเจ้าของรถยนต์ขนาดเล็กหรือยานพาหนะขนาดเล็กของประเทศญี่ปุ่น ก็ต้องบุคคลเป็นเจ้าของรถยนต์ขนาดเล็กหรือยานพาหนะขนาดเล็กซึ่งได้จดทะเบียน อีกทั้งต้องมีใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นด้วย

ในขณะเดียวกันประเทศไทย การที่จะใช้ยานพาหนะขับเคลื่อนที่ถนนได้นั้นตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 บุคคลที่จะต้องมียานพาหนะที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 นั้น จะต้องเป็นบุคคลที่ได้ใช้รถนั้น ซึ่งการที่บุคคลดังกล่าวจะใช้รถได้ จะต้องทำการจดทะเบียนและเสียภาษีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 จึงกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่าบุคคลที่จะต้องมียานพาหนะที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ของประเทศไทย คือ บุคคลที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะซึ่งได้จดทะเบียน

ดังนั้น เมื่อนำของประเทศญี่ปุ่นมาเปรียบเทียบกับประเทศไทย จะเห็นได้ว่ามีความใกล้เคียงกัน กล่าวคือ ทั้งสองประเทศกำหนดให้บุคคลที่จะต้องมียานพาหนะที่เสียภาษี คือ บุคคลที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะซึ่งได้จดทะเบียน ฉะนั้นในบริบทของประเทศไทย ผู้ทำวิจัยจึงมองว่าหากจะนำของประเทศไทยมาบังคับใช้ โดยที่กำหนดให้บุคคลเป็นเจ้าของรถยนต์ขนาดเล็กหรือยานพาหนะขนาดเล็กซึ่งได้จดทะเบียนเป็นบุคคลที่มีหน้าที่ต้องเสียภาษี ก็มีความเหมาะสม เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นและประเทศไทยบุคคลที่มีหน้าที่ต้องเสียภาษี จะมีความใกล้เคียงกับของประเทศไทยและทำให้สะดวกต่อการบังคับใช้เช่นกัน

(3) การกำหนดความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษี

จากการศึกษากฎหมายภาษีของประเทศญี่ปุ่น ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีของประเทศญี่ปุ่น กำหนดให้ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นเมื่อมีการจดทะเบียนและเสียภาษี เพราะการที่จะใช้ยานพาหนะขนาดเล็กบนเลนจักรยานได้ จะต้องจดทะเบียนและเสียภาษี อีกทั้งต้องมีใบอนุญาตขับยานพาหนะซึ่งต้องเสียภาษีทุก ๆ ปี

ในขณะเดียวกัน เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 6 กำหนดให้รถที่จะสามารถนำมาใช้ได้ต้องจดทะเบียนและเสียภาษี ซึ่งความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดให้เสียทุก ๆ ปี เหมือนกับประเทศญี่ปุ่นเช่นกัน ฉะนั้นในบริบทของประเทศไทย จะเห็นได้ว่าความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีของประเทศไทยจะมีความใกล้เคียงกับของประเทศไทย กล่าวคือ ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีจะเกิดขึ้นเมื่อมีการใช้ยานพาหนะ ซึ่งการจะใช้ยานพาหนะได้ ในประเทศญี่ปุ่นและประเทศไทยกำหนดให้ต้องจดทะเบียนและเสียภาษี

ดังนั้น เมื่อความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีของประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่นมีความใกล้เคียงกัน ผู้ทำวิจัยจึงมองว่าหากจะนำของประเทศไทยมาบังคับใช้ ก็อาจไม่มีความแตกต่างมากเท่าใดหรือแทบจะไม่มี ความแตกต่าง ฉะนั้นความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีของประเทศไทยจึงมีความเหมาะสมเพียงพออยู่แล้ว เนื่องจากความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีของประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่นมีความใกล้เคียงกัน

(4) การกำหนดฐานภาษี

จากการศึกษาการกำหนดฐานภาษีของประเทศญี่ปุ่น ประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดฐานภาษี โดยเป็นการแบ่งตามประเภทของพาหนะ กล่าวคือ แบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่ Motorized bicycles, Light Vehicles, Small Special vehicles และ A two-wheeled small car โดยแต่เดิมประเทศญี่ปุ่นกำหนดให้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถือเป็น Motorized bicycles ซึ่งก็จะแยกฐานภาษีออกไปอีก โดยใช้เกณฑ์ของขนาดความจุกระบอกสูบหรือขนาดกำลังมอเตอร์ไฟฟ้า แต่ปัจจุบันเมื่อประเทศญี่ปุ่นจัดให้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าอยู่ในประเภทของพาหนะพิเศษ (Small Special vehicles) ฐานภาษียกก็จะแตกต่างจากเดิม โดยใช้เกณฑ์ของการทำงาน

ในขณะที่ประเทศไทยเมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้กำหนดฐานภาษีแตกต่างจากประเทศญี่ปุ่น แต่ก็มีบางส่วนที่กำหนดเหมือนกับประเทศไทย กล่าวคือ ประเทศไทยจะเป็นการแบ่งตามลักษณะและกำลังขับเคลื่อน กล่าวคือ แบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่ จัดเก็บตามความจุกระบอกสูบ, จัดเก็บเป็นรายคัน, จัดเก็บตามน้ำหนัก และรถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า ซึ่งหากกำหนดสถานะทางกฎหมายให้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ถือเป็นรถจักรยานยนต์ ส่งผลให้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าอยู่ในฐานภาษีของรถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้านั้น เมื่อนำของประเทศไทยมาเปรียบเทียบกับของประเทศไทยจะเห็นได้ว่ามีความแตกต่าง ซึ่งในบริบทของประเทศไทย ผู้ท้าววิจัยมองว่าฐานภาษีของประเทศไทยในปัจจุบันดีเหมาะสมอยู่แล้ว เพราะมีฐานภาษีที่มีการแบ่งประเภทของ “รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า” ซึ่งสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าสามารถปรับเข้าฐานภาษีนี้ได้ ฉะนั้น เพื่อความสะดวกในการบังคับใช้กฎหมายที่จะไม่ต้องมีการแก้ไขในส่วนของการกำหนดฐานภาษีและเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายภาษีสรรพสามิตที่มีการกำหนดฐานภาษีตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งมีฐานภาษีของรถจักรยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า

อย่างไรก็ตาม ด้วยเหตุที่สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นยานพาหนะขนาดเล็กลักษณะการใช้งานขับเคลื่อนจะมีความแตกต่างกับรถจักรยานยนต์ทั่วไป กล่าวคือ ในบริบทของประเทศไทยการใช้งานสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าอาจจะต้องนำมาใช้ขับขี่บนถนนสาธารณะและเนื่องจากสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นยานพาหนะขนาดเล็ก ทำให้การใช้งานจะใช้พื้นที่(ถนนสาธารณะ) น้อยกว่ายานพาหนะประเภทอื่น อีกทั้ง การปล่อยพลังงานหรือการใช้พลังงานก็ย่อมน้อยกว่ายานพาหนะอื่นเช่นกัน โดยหากเก็บภาษีเท่ากับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ย่อมไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมกับผู้ใช้งานยานพาหนะขนาดเล็กตามหลักความเป็นธรรมหลักภาษีอากรที่ดี (ในส่วนของการกำหนดอัตราภาษีจะกล่าวในหัวข้อต่อไป)

ดังนั้นการกำหนดฐานภาษีของยานพาหนะขนาดเล็กที่เหมาะสม ผู้ทำวิจัยมองว่าควรมีการกำหนดฐานภาษีของพาหนะพิเศษตามของประเทศญี่ปุ่นเพิ่มเติมจากการจัดเก็บจากรถจักรยานยนต์ด้วย ทั้งนี้ ก็เพื่อให้สามารถกำหนดอัตราภาษีของพาหนะพิเศษให้ต่ำกว่ารถจักรยานยนต์ทั่วไปได้ ซึ่งจะกล่าวในหัวข้อต่อไป อีกทั้งยังเป็นการสอดคล้องกับหลักเป็นธรรมอันเป็นหลักกฎหมายภาษีอากรที่ดี

(5) การกำหนดอัตราภาษี

จากการศึกษาการกำหนดอัตราภาษีของประเทศญี่ปุ่นเดิมประเทศญี่ปุ่นกำหนดให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็น Motorized bicycles ซึ่งอัตราภาษีจะถูกกำหนดความแตกต่างตามขนาดความจุกระบอกสูบ (cc.) ขนาดกำลังมอเตอร์ไฟฟ้า (kw.) ส่งผลให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจะถูกจัดเก็บภาษีตามขนาดกำลังมอเตอร์ไฟฟ้า ซึ่งจะถูกจัดเก็บในอัตราที่น้อย แต่ปัจจุบันสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถูกจัดอยู่ในประเภทของพาหนะพิเศษ (Small Special vehicles) ซึ่งถูกเก็บภาษีในอัตราเดียว ซึ่งสูงกว่าการถูกจัดเก็บแบบ Motorized bicycles

ในขณะเดียวกันประเทศไทยการจัดเก็บภาษีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ฐานภาษีก็จะมี ความแตกต่างจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีฐานภาษีของ “รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า” โดยจะถูกจัดเก็บในอัตรากึ่งหนึ่งของยานพาหนะแต่ละประเภท (หากเปรียบเทียบสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าว่าถือเสมือนเป็นรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า อัตราภาษีที่ถูกเก็บจะอยู่ที่คันละ 50 บาท กล่าวคือ ภาษีจากรถจักรยานยนต์ คันละ 100 บาท ถูกเก็บในอัตรากึ่งหนึ่ง ทำให้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าจะถูกเก็บในอัตราคันละ 50 บาท) ฉะนั้น หากเปรียบเทียบการกำหนดอัตราภาษีของประเทศญี่ปุ่นกับการกำหนดอัตราภาษีของประเทศไทยแล้ว อัตราภาษีของประเทศไทยมีลักษณะที่สนับสนุนให้ประชาชนใช้งานยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังมอเตอร์ไฟฟ้า ในส่วนนี้ผู้ทำวิจัยมองว่าเป็นส่วนที่ดีและเหมาะสมที่จะให้มีการบังคับใช้โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลง

อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากหัวข้อ (4) การกำหนดฐานภาษี ส่วนท้าย ที่ผู้ทำวิจัยมีความเห็นว่าควร กำหนดฐานภาษีพาหนะพิเศษตามของประเทศญี่ปุ่น เพิ่มเติมจากการจัดเก็บจากรถจักรยานยนต์ ทำให้การ กำหนดอัตราภาษีของพาหนะพิเศษอาจกำหนดต่ำกว่ารถจักรยานยนต์ทั่วไปได้ (โดยปกติรถจักรยานยนต์ถูก เก็บภาษีในอัตราคันละ 100 บาท ซึ่งหากมีการกำหนดฐานภาษีพาหนะพิเศษ ก็อาจกำหนดอัตราภาษีให้ต่ำกว่า คันละ 100 บาทได้ เช่น คันละ 70 บาทหรือคันละ 80 บาท เป็นต้น) ซึ่งการที่กำหนดอัตราภาษีต่ำกว่ารถจักรยานยนต์ เหตุผลก็เหมือนกัน คือ เพราะว่าลักษณะการใช้งานขับเคลื่อนจะมีความแตกต่างกับรถจักรยานยนต์ทั่วไป (ใช้งานจะใช้พื้นที่(ถนนสาธารณะ) น้อยกว่ายานพาหนะประเภทอื่น และการปล่อยพลังงานหรือการใช้พลังงานก็ย่อมน้อยกว่ายานพาหนะอื่น) ฉะนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมอัน

เป็นหลักกฎหมายภาษีอากรที่ดี ผู้ทำวิจัยจึงเห็นว่าการกำหนดอัตราภาษีที่เหมาะสมควรกำหนดอัตราภาษีในอัตราที่ต่ำกว่ารถจักรยานยนต์

5.3.1.2 ภาษีรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560

จากการศึกษาของต่างประเทศ ปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นไม่มีการเก็บภาษีสรรพสามิต และในส่วนของประเทศสิงคโปร์มีการเก็บภาษีสรรพสามิต แต่สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าไม่อยู่ในประเภทของรถจักรยานยนต์หรือสก็ูตเตอร์ (Motorcycle or Scooter) ทำให้ไม่ถูกเก็บภาษีสรรพสามิต

อย่างไรก็ตาม จากบทวิเคราะห์ 5.2 หัวข้อ “การนำมาตรการทางภาษีสรรพสามิตมาใช้เป็นเครื่องมือในการจัดเก็บภาษี โดยเปรียบเทียบกับทฤษฎีภาษีอากรและหลักกฎหมายภาษีอากรที่ดี” ที่ผู้ทำวิจัยได้วิเคราะห์ถึงเหตุผลที่จะต้องมีการนำมาตรการทางภาษีสรรพสามิตจัดเก็บภาษี กล่าวคือ การที่สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าใช้ถนนสาธารณะ เป็นกรณีที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากรัฐ กล่าวคือ การที่สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าใช้ถนนสาธารณะ เป็นการที่ผู้ใช้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้ใช้ประโยชน์พิเศษจากถนนสาธารณะอันเป็นสิ่งที่รัฐได้สร้างขึ้น ซึ่งได้รับประโยชน์พิเศษมากกว่าประชาชนที่ไม่ได้ใช้ถนนสาธารณะดังกล่าว ฉะนั้นตามหลักกฎหมายและทฤษฎีแล้วสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าก็ควรจะต้องเสียภาษีสรรพสามิตด้วย แต่เนื่องด้วยปัจจุบันประเทศไทยอาจไม่มีความพร้อมในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ด้วยปัจจัยหลาย ๆ อย่าง เช่น สภาพแวดล้อมของประเทศไทยปัจจุบันอาจไม่รองรับกับการใช้งานสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า หรือการมีมาตรการที่ส่งเสริมการใช้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าหรือการรณรงค์การขับขี่สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าบนท้องถนนให้ปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้ แม้ปัจจุบันประเทศไทยอาจไม่มีความพร้อมในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต แต่ในอนาคตหากมีพฤติการณ์หรือข้อเท็จจริงเปลี่ยนแปลงไป เช่น รัฐให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า, มีผู้ใช้งานสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามากขึ้น ทำให้รัฐมีค่าใช้จ่ายในการดูแลหรือบำรุงรักษาระบบคมนาคมมากขึ้น ฯลฯ เหล่านี้เป็นปัจจัยที่ในอนาคตรัฐอาจนำหีบยกมาพิจารณาให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตได้ และในส่วนบทวิเคราะห์ส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสมกับบริบทของ ประเทศไทย โดยจะเป็นการวิเคราะห์โดยใช้หลักกฎหมายภาษีอากรที่ดี ความสะดวก ความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมาย และความสอดคล้องไปในแนวทางเดียวกันกับกฎหมายอื่น ซึ่งจะเทียบเคียงกับยานพาหนะประเภท “รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า”

(1) การกำหนดสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า

ในส่วนของการกำหนดสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในกรณีของ ภาษีสรรพสามิต เนื่องด้วยปัจจุบันประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีจากรถจักรยานยนต์ เนื่องด้วยถือเป็นสินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากรัฐ (คือ การใช้ถนนสาธารณะ) จึงทำให้ปัจจุบันประเทศไทยมีการเก็บภาษีจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งรวมถึงกรณีรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าด้วย แต่ในกรณีของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ปัจจุบันยังไม่เป็นที่ชัดเจนในการเก็บภาษีสรรพสามิต ซึ่งเมื่อพิจารณาตามสภาพกฎหมายในปัจจุบันที่มีการเก็บภาษีจากรถจักรยานยนต์ ประกอบกับเพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ที่ผู้ทำวิจัยได้วิเคราะห์ไว้ตามหัวข้อ 5.3.1.2 ภาษีรถยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กล่าวคือ ให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ถือเป็นรถจักรยานยนต์ ผู้ทำวิจัยจึงเห็นว่าควรกำหนดสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า โดยให้ถือเป็นรถจักรยานยนต์

นอกจากนี้ จากบทวิเคราะห์ในหัวข้อ 5.3.1.2 ผู้ทำวิจัยยังมีความเห็นให้แยกหมวดหมู่ออกจากรถจักรยานยนต์เพิ่มอีกเป็น “พาหนะพิเศษ” (Small Special vehicles) เพื่อให้สอดคล้องกับการวิเคราะห์ของผู้ทำวิจัย กล่าวคือ เพื่อที่จะให้เป็นการเปิดช่องให้ในอนาคตรัฐอาจจะให้ใช้พาหนะประเภทอื่นได้และประสงค์จะให้เป็นรถจักรยานยนต์ การกำหนดให้สถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ให้ถือเป็นรถจักรยานยนต์และอยู่ในหมวดหมู่ของพาหนะพิเศษ

อย่างไรก็ตาม หากอาศัยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 โดยใช้กฎกระทรวงเพิ่มว่า “ให้พาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) ถือเป็นรถจักรยานยนต์ตามความหมายของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522” ก็สามารถที่จะไม่ต้องกำหนดในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตได้

ดังนั้น ในกรณีของภาษีสรรพสามิต การกำหนดสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในบริบทของประเทศไทยผู้ทำวิจัยมองว่าเพื่อความสะดวกในการบังคับใช้กฎหมายและเพื่อความต่อเนื่องในการใช้กฎหมายที่สอดคล้องกับพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 จึงควรกำหนดให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นรถจักรยานยนต์ตามนัยความหมายของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ด้วย

(2) การกำหนดบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ในส่วนของการกำหนดบุคคลผู้มีหน้าที่เสียภาษีของภาษีสรรพสามิตนั้น ปัจจุบันผู้มีหน้าที่เสียภาษีของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า คือ ผู้ประกอบอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและผู้นำเข้ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งหากนำมาปรับใช้ในบริบทของสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า ก็จะเป็นกรณีของผู้ประกอบอุตสาหกรรมสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า และผู้นำเข้าสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า โดยปัจจุบันส่วนใหญ่จะเป็นการนำเข้าสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า ผู้ทำวิจัยมองว่าในส่วนนี้สามารถนำกรณีของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าได้ เพราะสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้ามีความใกล้เคียงกับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าค่อนข้างมาก

(3) การกำหนดความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษี

ในส่วนของการกำหนดความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีของภาษีสรรพสามิต ปัจจุบันความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษี (Tax point) ของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า กรณีของผู้ประกอบการที่ผลิตในประเทศ จะพิจารณาจากสถานที่ผลิตสินค้า จัดเก็บสินค้า และหลักความรับผิดในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ส่วนกรณีของการนำเข้าในราชอาณาจักร จะพิจารณาจากสถานที่จัดเก็บสินค้า สินค้าออก และหลักความรับผิดในการเสียภาษีศุลกากร หรือภาษีมูลค่าเพิ่ม แล้วแต่กรณี โดยในส่วนนี้ผู้ทำวิจัยมองว่าสามารถนำกรณีของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามาปรับใช้ในบริบทของสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าได้เช่นกัน

(4) การกำหนดฐานภาษี

ในส่วนของการกำหนดฐานของภาษีสรรพสามิตนั้น ปัจจุบันประเทศไทยกำหนดให้ภาษีรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเสียภาษีตามมูลค่าและปริมาณ

ในกรณีของการเสียภาษีตามมูลค่า (Ad valorem) รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศกับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่นำเข้าในราชอาณาจักร จะใช้ตัวราคาขายปลีกแนะนำ (Suggested Retail Price) โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งราคาขายปลีกแนะนำ คือ ราคาที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรม หรือ ผู้นำเข้าประสงค์ให้เป็นราคาขายต่อผู้บริโภคทั่วไป

ในกรณีของการเสียภาษีเสียตามปริมาณ (Specific) จะถือตามหน่วยตามน้ำหนักสุทธิหรือตามปริมาณสุทธิของสินค้า¹⁴⁹ โดยในส่วนนี้ผู้ทำวิจัยมองว่าสามารถนำมาใช้ปรับใช้ในบริบทของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าได้ ซึ่งทำให้สะดวกต่อการใช้กฎหมายโดยไม่ต้องมีการแก้ไขกฎหมาย

ดังนั้น ในการกำหนดฐานภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าสามารถนำของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามาปรับใช้ได้

(5) การกำหนดอัตราภาษี

ในส่วนของการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้านั้น ปัจจุบันประเทศไทยกำหนดอัตราภาษีของรถจักรยานยนต์โดยใช้เกณฑ์ตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งมีการกำหนดในเรื่องของรถจักรยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า โดยจะถูกจัดเก็บในอัตราที่ต่ำกว่ารถจักรยานยนต์ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ กล่าวคือ ถูกจัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 1 ซึ่งในส่วนนี้ผู้ทำวิจัยมองว่าเป็นอัตราภาษีที่ค่อนข้างต่ำ อีกทั้ง เป็นอัตราภาษีที่เป็นการส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ฉะนั้นในส่วนของการกำหนดอัตราภาษีของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า หากกำหนดสถานะทางกฎหมายให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์ ส่งผลให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าจะเป็นยานพาหนะที่อยู่ในประเภท รถจักรยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ซึ่งถูกเก็บอัตราภาษีย้อยละ 1 เหมือนกัน

ดังนั้น เพื่อความสะดวกในการใช้กฎหมายโดยที่ไม่ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม อีกทั้ง การกำหนดอัตราภาษีดังกล่าวสอดคล้องกับหลักความเป็นธรรมอันเป็นหลักกฎหมายภาษีอากรที่ดี กล่าวคือ เมื่อผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าไม่มีต้นทุนในการกักมลพิษ ก็ควรจะต้องเสียอัตราภาษีในอัตราที่น้อยกว่าบุคคลที่ใช้งานยานพาหนะประเภทที่มีการกักมลพิษ เพราะเมื่อเกิดมลพิษ รัฐจะต้องนำเงินที่เก็บจากผู้กักมลพิษมาแก้ไขรักษามลพิษที่เกิดขึ้น ทำให้บุคคลที่ใช้งานยานพาหนะประเภทที่มีการกักมลพิษต้องแบกรับต้นทุนการกักมลพิษมากกว่าบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้กักมลพิษ ฉะนั้นในส่วนนี้การถูกเก็บอัตราภาษีย้อยละ 1 ผู้ทำวิจัยมองว่าสมเหตุสมผลที่จะนำมาปรับใช้ในบริบทของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าแล้ว

¹⁴⁹ กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต (อ้างแล้ว), หน้า 51.

5.3.2 วิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหามาตราพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

ปัจจุบันประเทศไทยประกาศใช้พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ในการเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าเฉพาะอย่าง รัฐอาจต้องการควบคุมหรือจำกัดการบริโภคของประชาชน, มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐบางประการ ฯลฯ รถจักรยานยนต์ก็เช่นกัน เป็นสินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐบางประการ กล่าวคือ ได้ใช้ประโยชน์จากถนนสาธารณะในการสัญจรไปยังที่ต่าง ๆ ซึ่งถนนสาธารณะเป็นสิ่งที่รัฐสร้างขึ้นเพื่อให้ประชาชนได้ใช้สัญจร ฉะนั้นผู้ใช้งานพาหนะในการสัญจรถนนสาธารณะย่อมได้ประโยชน์พิเศษมากกว่าผู้ที่ไม่ได้ใช้งานพาหนะในการสัญจร ฉะนั้นประชาชนที่ใช้ถนนสาธารณะในการเดินทางย่อมต้องเสียภาษีมากกว่าบุคคลที่ไม่ได้ใช้ถนนสาธารณะนั่นเอง

เมื่อสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้าเป็นยานพาหนะที่ถือว่าเป็นรถจักรยานยนต์และใช้ถนนสาธารณะในการขับสัญจรไปยังสถานที่ต่าง ๆ แต่กลับไม่ต้องเสียภาษีรถจักรยานยนต์และภาษีสรรพสามิต ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและความไม่เสมอภาคของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต ฉะนั้นเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและความเสมอภาค รัฐจึงควรจะต้องมีการจัดเก็บภาษียนต์และภาษีสรรพสามิตจากสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเตียวไฟฟ้าด้วย

โดยแนวทางในการแก้ไขปัญหามาตราพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มี ดังนี้

(1) ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 4 ได้กำหนดนิยามของคำว่า “รถ” ไว้ว่า “รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

จากพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าผู้ร่างกฎหมายมีเจตนารมณ์ต้องการเปิดช่องว่างให้สามารถกำหนดยานพาหนะอื่น ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต แล้วกฎหมายยังไม่รองรับให้อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ได้ กล่าวได้อีกนัยหนึ่ง คือ หากมียานพาหนะเกิดขึ้นใหม่แล้วรัฐต้องการให้อยู่ในความหมายของคำว่า “รถ” ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ รัฐสามารถออกกฎกระทรวงเพื่อรองรับยานพาหนะประเภทนั้น ๆ ได้ ซึ่งผู้ทำวิจัยขอแยกเป็น 2 กรณี

1.1) กรณีแรก คือ ใช้การกำหนดสถานะสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าตามของประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ กำหนดให้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลหรือ Personal mobility device (PMDs) ซึ่งจะแยกต่างหากจากรถจักรยานยนต์ เสมือนเป็นยานพาหนะประเภทใหม่ โดยออกเป็นกฎกระทรวงซึ่งอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 4 ในส่วนของ “รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

1.2) กรณีที่สอง คือ ใช้การกำหนดสถานะสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าตามของประเทศญี่ปุ่น กล่าวคือ กำหนดให้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์เหมือนเดิม แต่อยู่ในหมวดหมู่ของ พาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) ที่สร้างขึ้นใหม่ โดยออกเป็นกฎกระทรวงซึ่งอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 4 ในส่วนของ “รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง” เช่นเดียวกันกับกรณีแรก

(2) ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 หากเป็นการใช้ตามข้อ 1.1 อาจจะกำหนด ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มลงไปต่อจากประเภทที่ “07.01 รถจักรยานยนต์” ลงไปอีก (สามารถดู ได้ บทที่ 6 ในส่วนหัวข้อ 6.2 ข้อเสนอแนะ) แต่หากเป็นการใช้ตามข้อ 1.2 ก็ให้กำหนดในกฎกระทรวงเพิ่มไป ด้วยว่า ให้พาหนะพิเศษตามกฎกระทรวงนี้ถือเป็นรถจักรยานยนต์ชนิดหนึ่งตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

นอกจากนี้ในการจัดเก็บอัตราภาษีสรรพสามิตในปัจจุบันรถจักรยานยนต์ใช้ระบบการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ เป็นตัวกำหนดในการเสียภาษีสรรพสามิต จึงทำให้อัตราภาษีของสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและ ล้อเดียวไฟฟ้าเป็นการใช้พลังงานไฟฟ้า 100 % ซึ่งต้องเสียอัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 1

อย่างไรก็ตามเนื่องจากสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าใช้พลังงานน้อยกว่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ทั่วไป รัฐบาลอาจกำหนดนโยบายในเรื่องของอัตราภาษีของสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าไว้โดยเฉพาะ โดยเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำกว่าร้อยละ 1 ก็ได้

5.4 วิเคราะห์การนำมาตรการ EV และนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมมาสนับสนุนการใช้สื่อกีฬาไฟฟ้าและ ล้อเดียวไฟฟ้า

ด้วยเหตุที่ปัจจุบันประเทศไทยมีราคาน้ำมันค่อนข้างสูง ทำให้ประชาชนที่ใช้ยานยนต์เชื้อเพลิงได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก เนื่องจากการที่น้ำมันมีราคาสูงทำให้ผู้บริโภคมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เงินเก็บสะสมก็น้อยลงกว่าเดิม ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้ประชาชนเริ่มให้ความสนใจที่จะบริโภคสินค้าประเภทยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งแต่เดิมรัฐมีมาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว ตัวอย่างเช่น

ภาษีสรรพสามิต แต่เดิมอัตราภาษีสรรพสามิตจะถูกเก็บโดยใช้เกณฑ์ “ชนิดของเครื่องยนต์” เช่น หากเป็นรถจักรยานยนต์ชนิดเครื่องยนต์ 2 จังหวะ จะถูกเก็บอัตราภาษีร้อยละ 10 เป็นต้น ต่อมามีการปรับเปลี่ยนโดยใช้เกณฑ์ “ขนาดความจุกระบอกสูบ” และปัจจุบันใช้เกณฑ์ “ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์” ซึ่งถ้ายานยนต์ใดที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มาก ย่อมเสียมากกว่ายานยนต์ที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อย ในขณะที่เดียวกันถ้าเป็นยานยนต์ที่ใช้กำลังขับเคลื่อนเป็นไฟฟ้าก็จะเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับยานยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิง

ภาษีรถยนต์ แต่เดิมฐานภาษีรถยนต์ภายหลัง จัดเก็บตามน้ำหนัก จำนวนที่นั่ง และลักษณะการใช้รถ ซึ่งแบ่งการจัดเก็บเป็น 3 ประเภท ได้แก่ จัดเก็บตามความจุกระบอกสูบ (C.C.) เช่น น้ำหนักไม่เกิน 500 กิโลกรัม เสียในอัตราภาษีร้อยละ 1 บาท, จัดเก็บตามลักษณะเฉพาะของรถ (จัดเก็บเป็นรายคัน) เช่น รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล คันละ 100 บาท และจัดเก็บตามน้ำหนักของรถ เช่น ไม่เกิน 500 กิโลกรัม แต่ปัจจุบันมีการออกพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2550 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของฐานภาษี โดยกำหนดให้ “รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า รถที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนหรือพลังงานอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมหรือพลังงานอย่างประหยัด หรือรถที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ จะถูกเก็บภาษีในอัตรากึ่งหนึ่ง” ทำให้บุคคลที่ใช้ยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจะเสียภาษีประจำปีในอัตราที่ต่ำ

ฉะนั้น จะเห็นได้ว่าในอดีตรัฐก็เริ่มมีมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมบ้างแล้ว ซึ่งแต่เดิมมาตรการดังกล่าวก็กระตุ้นให้ประชาชนใช้ยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้บ้าง แต่ก็ยังไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถของประชาชน เพราะโดยทั่วไปแล้วมนุษย์จะกระทำการสิ่งใดก็ตาม สิ่งนั้นจะต้องเป็นประโยชน์ต่อตนเอง ทั้งนี้ ในการที่รัฐจะรณรงค์หรือชักจูงให้ประชาชนในประเทศมีส่วนร่วมในการส่งเสริมสิ่งใดก็ตาม รัฐก็ต้องแสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นและในขณะเดียวกันรัฐก็ต้องแสดงให้เห็นถึงประโยชน์จากการที่ประชาชนปฏิบัติตามที่รัฐได้รณรงค์หรือชักจูงให้ทำกิจกรรมนั้น ๆ ด้วย (สร้างแรงจูงใจในการที่ประชาชนจะได้ประโยชน์จากการทำสิ่งนั้น) ดังนั้นจากมาตรการสนับสนุนของรัฐที่กล่าว

มาข้างต้น ยังไม่มีการแสดงให้เห็นถึงประโยชน์จากการที่ประชาชนปฏิบัติตาม (รัฐสร้างแรงจูงใจในการที่ประชาชนจะได้ประโยชน์จากการทำสิ่งนั้นไม่มากพอ) ส่งผลให้รัฐจะต้องสร้างแรงจูงใจหรือประโยชน์ที่มากพอจะทำให้ประชาชนอยากปฏิบัติตาม

จากเหตุผลดังกล่าว ปัจจุบันประเทศไทยก็มีการออกนโยบายส่งเสริมการใช้นานยนต์ไฟฟ้า โดยมีการวางแผนหรือวาง Road map ที่จะสนับสนุนการให้มีการใช้นานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยมากขึ้น โดยตั้งเป้าหมาย 3 ประการ ได้แก่ เป้าหมายการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า, เป้าหมายการส่งเสริมการใช้นานยนต์ไฟฟ้า และมาตรการส่งเสริม ZEV ในด้านต่าง ๆ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับยานยนต์ไฟฟ้า (เช่น ส่งเสริมสถานีอัดประจุไฟฟ้า) เป็นต้น ภายหลัมนโยบายระยะสั้น เพื่อส่งเสริมการนำเข้าและเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้นานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น โดยการลดอัตราหรือยกเว้นอากรขาเข้า การลดอัตราภาษีสรรพสามิต และการให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ได้รับสิทธิตามมาตรการ (ให้กับยานยนต์ 3 ประเภท คือ รถยนต์, รถกระบะ และรถจักรยานยนต์)

จากมาตรการสนับสนุนดังกล่าว จะเห็นได้ว่าเป็นมาตรการที่รัฐแสดงให้เห็นถึงประโยชน์จากการที่ประชาชนปฏิบัติตามที่รัฐได้รณรงค์หรือชักจูงให้ทำ ซึ่งเป็นแรงจูงใจที่จะทำให้ประชาชนจะปฏิบัติตามนโยบายของรัฐ เพราะตนได้ประโยชน์ และอีกปัจจัยที่เป็นแรงจูงใจที่ทำให้ประชาชนปฏิบัติตามนโยบายของรัฐ คือราคาน้ำมันสูงขึ้นเรื่อย ๆ เพราะเมื่อราคาน้ำมันมีราคาสูงขึ้น ย่อมทำให้ค่าใช้จ่ายของผู้บริโภคเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน และเมื่อค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เงินเก็บมีจำนวนน้อยลง ฉะนั้นจึงเป็นอีกปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชน ทำให้ประชาชนหันมาสนใจกับนโยบายของรัฐมากขึ้น

เมื่อเทียบกับต่างประเทศ ในต่างประเทศรัฐก็มีมาตรการหรือนโยบายสนับสนุนการใช้นานยนต์ไฟฟ้าเช่นกัน เช่น ในประเทศสิงคโปร์ได้มีนโยบายสนับสนุนการใช้นานยนต์ไฟฟ้า หรือ EV โดยมีการสนับสนุน 3 อย่าง ได้แก่ มาตรการจูงใจทางภาษี (tax incentives), กฎระเบียบและมาตรฐาน (regulations and standards) และการใช้งานจุดชาร์จ (EV charger deployment) โดยมาตรการจูงใจทางภาษี มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดต้นทุนในการเป็นเจ้าของรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งมีนโยบาย¹⁵⁰ ดังนี้ EV Early Adoption Incentive (EEAI) โดยกำหนดให้เจ้าของรถยนต์ที่ลงทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าเต็มรูปแบบจะได้รับเงินคืน 45% จากค่าธรรมเนียมการลงทะเบียนเพิ่มเติม (ARF) ต่ำสุดที่ 20,000 ดอลลาร์ ซึ่งจะทำให้ช่องว่างค่าใช้จ่ายล่วงหน้าระหว่างรถยนต์ไฟฟ้าและเครื่องยนต์สันดาปภายในแคบลง, Enhanced Vehicular Emissions Scheme (VES) โดยกำหนดเงินคืนสำหรับยานพาหนะบางประเภทจะเพิ่มขึ้น \$5,000 สำหรับรถยนต์ และ \$7,500 สำหรับแท็กซี่, การลดค่าลงทะเบียนเพิ่มเติม (ARF) กล่าวคือ ในชั้น ARF จะลดลงจาก \$5,000 เป็น \$0 สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า

¹⁵⁰ Ministry of Transport, “Electric Vehicle Policy” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.mot.gov.sg/what-we-do/green-transport/electric-vehicles>

เต็มรูปแบบและรถแท็กซี่ เพื่อให้ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในตลาดมวลชนสามารถผลิตเพลินกับ EEAI และ VES ที่รวมกัน ส่วนลดสูงถึง \$45,000, และการแก้ไขภาษีทางถนน (Road Tax) สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า กล่าวคือ ภาษีถนนสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าซึ่งมีกำลังไฟฟ้าอยู่ในระหว่าง 90-230 kW จะลดลงภาษีถนนสูงสุด 34 เปอร์เซ็นต์ เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีตัวอย่างของประเทศญี่ปุ่น โดยประเทศญี่ปุ่นก็มีนโยบายหรือมาตรการที่สนับสนุนการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้าเช่นกัน เช่น การให้เงินสนับสนุน การลดหรือยกเว้นภาษีผู้ใช้งานรถยนต์ กล่าวคือ กรณีของการให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ประเทศญี่ปุ่นก็ทำมาหลายปีแล้ว โดยในปี พ.ศ.2556 ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในญี่ปุ่นจะได้รับเงินสูงสุด 850,000 เยน (ประมาณ 8,500 เหรียญสหรัฐ) เมื่อซื้อ EV ใหม่ และนอกจากเงินอุดหนุนแล้ว ผู้ซื้อ EV ยังได้รับการยกเว้นและลดภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ ตัวอย่างเช่น EV ได้รับการยกเว้นภาษีการซื้อรถยนต์ (โดยทั่วไปจะต้องเสียภาษีร้อยละ 5 ของราคาซื้อ) และยังคงหย่อนภาษีรถยนต์ประจำปีได้ด้วย¹⁵¹

จากนโยบายหรือมาตรการสนับสนุนที่ยกมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าไม่ว่าจะเป็นประเทศไทยหรือต่างประเทศ จะมีมาตรการสนับสนุนที่คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ โดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นกรณีที่ให้เงินอุดหนุน การลดหรือยกเว้นภาษีบางตัว เพื่อส่งเสริมการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งในส่วนของประเทศไทยจากมาตรการหรือนโยบายสนับสนุนการใช้งานรถยนต์ ปัจจุบันประเทศไทยให้การสนับสนุนกับยานยนต์เพียง 3 ประเภท ได้แก่ รถยนต์, รถกระบะ และรถจักรยานยนต์ โดยสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นยานยนต์ที่ยังไม่ได้รับการสนับสนุนแต่อย่างใด ซึ่งสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นยานยนต์ที่ควรจะถูกสนับสนุนด้วย โดยมีข้อพิจารณา ดังนี้

ประการแรก คือ สล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ก็เป็นยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้าอย่างหนึ่ง กล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าเป็นยานยนต์ไฟฟ้าประเภทหนึ่ง ฉะนั้นตามหลักความเป็นธรรมและหลักความเสมอภาค กล่าวคือ การที่รัฐให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีกับยานยนต์ไฟฟ้าประเภทอื่น แต่ไม่ได้ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีกับสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ย่อมเกิดความไม่เป็นธรรมและความไม่เสมอภาคกับสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า เพราะสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าก็ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้าเหมือนยานยนต์ไฟฟ้าทั่วไปเช่นกัน ฉะนั้นสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจึงควรได้รับการสนับสนุนจากรัฐเช่นกัน

ประการที่สอง คือ เมื่อสล็อตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเป็นยานยนต์ไฟฟ้าอย่างหนึ่ง ย่อมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือนโยบายของรัฐ กล่าวคือ การที่รัฐมีนโยบายส่งเสริมการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า

¹⁵¹ Foley & Lardner LLP, “Japan Continues to Offer Electric Vehicle Incentives” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.foley.com/en/insights/publications/2013/09/japan-continues-to-offer-electric-vehicle-incentiv>

ก็เพื่อที่จะควบคุมพฤติกรรมการบริโภคยานยนต์ที่เป็นเชื้อเพลิง เพราะยานยนต์ที่ใช้กำลังขับเคลื่อนจากเชื้อเพลิงจะปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ ประกอบกับปัจจุบันรัฐให้มีนโยบายที่ส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ฉะนั้นสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าจึงเป็นยานยนต์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของรัฐในปัจจุบัน จึงควรให้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้รับการสนับสนุนเช่นเดียวกับยานยนต์ไฟฟ้าประเภทอื่น

ประการที่สาม คือ เมื่อสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า เป็นยานยนต์ไฟฟ้าประเภทหนึ่ง การที่รัฐสนับสนุนสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ก็เสมือนเป็นการให้ทางเลือกเพิ่มเติมกับประชาชนผู้บริโภคมากขึ้น กล่าวคือ ประชาชนมีทางเลือกบริโภคยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้นกว่าเดิม ซึ่งเป็นประโยชน์กับประชาชน ฉะนั้นรัฐจึงควรสนับสนุนสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าเช่นกัน

ฉะนั้นจากข้อพิจารณาข้างต้น เป็นเหตุผลที่ว่าเพราะเหตุใดรัฐจึงควรมีนโยบายสนับสนุนให้กับสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าด้วย โดยในบริบทของประเทศไทย ผู้ทำวิจัยมีความเห็นว่า รัฐอาจสนับสนุนยานยนต์ประเภทสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้ดังนี้

1. ในกรณีของเงินอุดหนุน รัฐอาจให้เงินอุดหนุนกับยานยนต์ไฟฟ้าประเภทสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าด้วยได้ กล่าวคือ จากการสำรวจพบว่าราคาเฉลี่ยของสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าที่อาจซื้บนท้องถนนได้ จะมีราคาอยู่ที่ประมาณตั้งแต่ 20,000 บาทขึ้นไป ในกรณีนี้เมื่อเทียบกับรถจักรยานยนต์ จะมีราคาอยู่ที่ประมาณตั้งแต่ 45,000 บาทขึ้นไป ซึ่งปัจจุบันได้รับเงินอุดหนุนที่ 18,000 บาท เมื่อเปรียบเทียบแล้ว ในกรณีของสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า รัฐอาจให้เงินอุดหนุนได้อยู่ระหว่าง 2,000 – 5,000 บาท แต่ต้องตั้งเงื่อนไขว่าต้องเป็นสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวที่สามารถนำมาซื้บนท้องถนนได้ กล่าวคือ ต้องมีกำลังพิกัด (Rated Power) ของมอเตอร์ไฟฟ้าไม่น้อยกว่า 250 วัตต์ และสามารถขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (เป็นเพียงความเห็นของผู้ทำวิจัยเท่านั้น)

2. ในกรณีของการลดอากรขาเข้าและลดภาษีสรรพสามิต ปัจจุบันประเทศไทยใช้มาตรการสนับสนุนโดยการลดอากรขาเข้าและลดภาษีสรรพสามิตกับยานยนต์ประเภทรถยนต์แต่เพียงอย่างเดียว ในส่วนนี้รัฐอาจใช้มาตรการลดอากรขาเข้าและลดภาษีสรรพสามิตกับสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้เช่นกัน

ในส่วนของการลดอากรขาเข้า เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยเก็บอากรขาเข้ากับสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าในอัตราร้อยละ 60 ซึ่งเป็นอัตราที่ค่อนข้างสูง ในส่วนนี้ผู้ทำวิจัยมีความเห็นว่าอาจจะต้องรอดูนโยบายการลดอากรขาเข้าของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าว่ารัฐจะสนับสนุนให้หรือไม่ หากรัฐสนับสนุน รัฐก็ควรจะสนับสนุนโดยการลดอากรขาเข้าให้กับสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าด้วย ซึ่งก็จะลดให้อัตราที่น้อยกว่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า เพราะเนื่องจากสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามีขนาดเล็กกว่าและราคาถูกลงกว่า

รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า อีกทั้ง การใช้พลังงานหรือการปล่อยพลังงานไฟฟ้าจะใช้หรือปล่อยพลังงานน้อยกว่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเช่นกัน

ในกรณีของภาษีสรรพสามิต ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เนื่องจากสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า ยังไม่ถือเป็นรถจักรยานยนต์ ทำให้ไม่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต แต่หากในอนาคตสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์และอยู่ในหมวดหมู่พาหนะพิเศษ ก็อาจถูกเก็บภาษีสรรพสามิตได้ ในส่วนนี้ผู้ทำวิจัยมีความเห็นว่าในช่วงแรกรัฐอาจจะไม่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า เนื่องจากภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่ทำให้สินค้าประเภทหนึ่งแบกรับภาระภาษีสูงกว่าสินค้าประเภทอื่น ทำให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าอาจมีราคาสูงขึ้นเล็กน้อย ฉะนั้นในช่วงแรกรัฐจึงยังไม่ควรจัดเก็บภาษีสรรพสามิตกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนบริโภคสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ากันอย่างแพร่หลายก่อน

จากที่กล่าวมาข้างต้นเป็นเพียงความเห็นของผู้ทำวิจัยในการที่รัฐจะออกมาตรการหรือนโยบายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า อย่างไรก็ตามก่อนที่รัฐจะสนับสนุนให้เกิดการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศให้มากขึ้น รัฐจะต้องปรับปรุงหรือพัฒนาระบบคมนาคมเสียก่อน เช่น การปรับปรุงถนนหรือทำเลนสำหรับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าโดยเฉพาะ เพื่อให้ผู้ใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ารู้สึกถึงความปลอดภัยที่จะนำสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามาใช้งานบนท้องถนนได้ หรือการจัดตั้งจุดชาร์จให้มีจำนวนสถานีมากขึ้นและกว้างขวางครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการชาร์จไฟได้ง่าย ฯลฯ เหล่านี้เป็นปัจจัยที่รัฐต้องปรับปรุงพัฒนาก่อนที่จะมีมาตรการสนับสนุนหรือนโยบายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 บทสรุป

ก่อนที่จะมีสกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าที่ใช้อยู่อย่างปัจจุบันนี้ ในอดีตก็มีการผลิตรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ และพัฒนาเรื่อยมา ในขณะเดียวกันเทคโนโลยีก็มีการพัฒนาด้วยเช่นกัน จนปัจจุบันเกิดเป็นสกูตเตอร์ไฟฟ้า (E-scooters) และล้อเดียวไฟฟ้า (E-Unicycle) ขึ้น

ในปัจจุบันประเทศไทยเริ่มมีการใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าบนท้องถนนบ้างแล้ว โดยการใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าง่ายๆดังกล่าวยังถือเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายอยู่ เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทย รัฐบาล หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยังไม่อนุญาตให้จดทะเบียนและเสียภาษี (ภาษีรถยนต์และภาษีสรรพสามิต) เมื่อไม่ได้จดทะเบียนและเสียภาษี ก็ทำให้ไม่สามารถนำมาขับขี่บนท้องถนนได้ เพราะจะถือว่าผิดกฎหมาย หากฝ่าฝืน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตามมาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ แต่ในขณะเดียวกันจากตัวผู้ทำวิจัยก็เคยให้มีการใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าบนท้องถนนอย่างเป็นปกติเหมือนรถจักรยานยนต์ทั่วไป ซึ่งเมื่อเห็นแล้วทำให้รู้สึกว่าได้แตกต่างจากรถจักรยานยนต์และสามารถขับขี่ได้ปกติทั่วไป

เมื่อพิจารณาในแง่ของกฎหมายแล้วการที่ผู้ขับขี่สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้ขับขี่บนท้องถนน จึงเป็นการที่ผู้ใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้ใช้ประโยชน์จากสิ่งที่มีรัฐได้สร้างขึ้น ซึ่งก็คือถนนสาธารณะ โดยเป็นการใช้ที่ไม่ต้องเสียภาษี ทั้งภาษีรถยนต์และภาษีสรรพสามิต ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและความไม่เสมอภาค กล่าวคือ หากเป็นยานพาหนะอื่นที่ขับขี่บนถนนสาธารณะ ต้องเสียภาษีสรรพสามิต แต่สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าใช้ประโยชน์จากถนนสาธารณะเช่นเดียวกัน แต่กลับไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต ฉะนั้นจะเห็นได้ว่าผู้ใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าได้ใช้ประโยชน์พิเศษมากกว่าประชาชนที่ใช้ยานพาหนะอื่นบนพื้นฐานข้อเท็จจริงเดียวกัน จึงทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและความไม่เสมอภาค

ดังนั้น รัฐจึงต้องเข้ามาควบคุมกำกับดูแลการใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า เพื่อให้ผู้ใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าสามารถใช้งานได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยจะต้องให้สกูตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าสามารถจดทะเบียนและเสียภาษีได้

ในเรื่องของการจดทะเบียน ต่างประเทศโดยส่วนใหญ่แล้วให้ผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าจดทะเบียน โดยเหตุผลหลัก ๆ ที่สำคัญ คือ ต้องการให้ผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าเข้ามาอยู่ในระบบ ซึ่งจะสามารถควบคุมและกำกับดูแลได้ง่ายขึ้น ฉะนั้นการที่ให้ผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าสามารถจดทะเบียนได้ จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก

ด้วยเหตุนี้จึงต้องมีการศึกษาการจัดเก็บภาษีและการควบคุมของต่างประเทศ ซึ่งการจัดเก็บภาษีและการควบคุมของต่างประเทศเป็นสิ่งที่ทำให้สามารถนำมาปรับใช้กับในบริบทของประเทศไทยได้ ซึ่งประเด็นสำคัญของวิจัยฉบับนี้ คือ

(1) ประเด็นเรื่องข้อกำหนดสถานะของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า จากการศึกษาพบว่าข้อกำหนดสถานะของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่นมีความเหมาะสมกับประเทศไทยมากที่สุด กล่าวคือ กำหนดให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าอยู่ในประเภทของรถจักรยานยนต์ แต่แยกหมวดหมู่ออกไปอีกเป็นหมวดหมู่ของพาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) และต้องไปพิจารณาเรื่องการจดทะเบียนเพื่อที่จะสามารถขับขี่บนท้องถนนได้

(2) ประเด็นเรื่องการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีสรรพสามิตของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า จากการศึกษาพบว่าการจัดเก็บภาษีในปัจจุบันของต่างประเทศ มีแค่ประเทศญี่ปุ่นที่เก็บภาษีจากรถจักรยานยนต์ (Light Vehicle Tax) ซึ่งเมื่ออยู่ในหมวดหมู่ของรถจักรยานยนต์ ทำให้สามารถเก็บภาษีสรรพสามิตประจำปีได้ด้วยเช่นกัน และในส่วนของภาษีสรรพสามิต ปัจจุบันประเทศไทยอาจจะไม่มีความพร้อมในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า ด้วยปัจจัยหลายอย่าง เช่น สภาพแวดล้อมของประเทศไทยปัจจุบันอาจไม่รองรับกับการใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า หรือการมีมาตรการที่ส่งเสริมการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้า หรือการรณรงค์การขับขี่สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าบนท้องถนนให้ปลอดภัย อีกทั้ง ปัจจุบันประชาชนให้ความสำคัญกับยานพาหนะประเภทที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า และรัฐเริ่มที่จะสนับสนุนประเภทที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าด้วย ซึ่งสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าก็เป็นยานพาหนะที่อยู่ในประเภทดังกล่าวที่รัฐควรจะสนับสนุน ทั้งนี้ แม้ปัจจุบันประเทศไทยอาจไม่มีความพร้อมในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต แต่ในอนาคตประเทศไทยอาจพร้อมที่จะเก็บภาษีสรรพสามิตก็ได้ ซึ่งก็มีรายงานวิจัยฉบับปี 2022 ของ Allied Market Research และ งานวิจัยฉบับปี 2021 ของ Grand View Research (กล่าวไว้โดยละเอียดแล้วในบทที่ 3) ซึ่งรายงานทั้ง 2 ฉบับได้วิเคราะห์ตลาดของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและคาดการณ์ตลาดของสวิตเตอร์ไฟฟ้าที่จะเติบโตมากขึ้นในอนาคต ทำให้ในอนาคตผู้บริโภคจะใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าอย่างแพร่หลาย ซึ่งเมื่อมีการใช้งานของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้ามากขึ้นค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาก็ระบบคมนาคมก็มากขึ้น ในส่วนนี้รัฐก็อาจนำมาตรการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมาใช้กับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดี่ยวไฟฟ้าได้

ดังนั้น จากที่กล่าวมาข้างต้นวิจัยฉบับนี้เป็นเพียงวิจัยที่แสดงให้เห็นการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าของต่างประเทศ รวมถึงการออกกฎหมายและกฎหมายมาเพื่อรองรับกับการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า และการจัดเก็บภาษีรถยนต์ของต่างประเทศด้วย

อย่างไรก็ตามผู้ทำวิจัยมองว่าในปัจจุบันประเทศไทยอาจจะต้องปรับปรุงในหลายด้าน เช่น ปัจจัยด้านการคมนาคมที่ถนนสาธารณะยังไม่ดีเมื่อเทียบกับของต่างประเทศ หรือปรับปรุงให้ผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าสามารถขี่ขึ้นท้องถนนได้อย่างปลอดภัย, กฎจราจรต่าง ๆ ที่อาจจะต้องมีการปรับปรุงบางส่วนเพื่อรองรับกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าในอนาคต, การขับขี่ของคนในประเทศไทยที่การบังคับใช้กฎจราจรยังไม่เข้มงวดถึงขนาดทำให้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามเสมอต้นเสมอปลาย เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นเพียงปัจจัยที่ยกตัวอย่างขึ้นมา ซึ่งรัฐจะต้องปรับปรุงและวางแผนการดำเนินการลำดับขั้นตอนต่าง ๆ ด้วย ซึ่งส่วนที่สำคัญคือรัฐจะต้องทำให้ผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้ารู้สึกถึงความปลอดภัยในการที่จะขี่ขึ้นท้องถนน อีกทั้ง ต้องมีมาตรการที่เป็นการส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งในช่วงแรกการที่ไม่เก็บภาษีสรรพสามิต ก็เป็นหนึ่งในมาตรการที่เป็นการส่งเสริมสนับสนุนให้มีการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าเช่นกัน ฉะนั้นคงต้องรอดูกันต่อไปว่าประเทศไทยจะดำเนินแนวทางเกี่ยวกับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าไปในทิศทางใด

6.2 ข้อเสนอแนะ

ในส่วนนี้จะเป็นข้อเสนอแนะที่ผู้ทำวิจัยพิจารณาวิเคราะห์จากของต่างประเทศแล้วมองควรนำมาปรับใช้กับบริบทของประเทศไทย เพื่อให้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าสามารถใช้งานได้ในพื้นที่ท้องถนนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยได้ประโยชน์ทั้งในด้านของรัฐบาลที่อาจทำให้มีรายได้จากทางอื่นเพิ่มมากขึ้นและด้านของผู้ใช้งานสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าที่จะสามารถขี่ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและปลอดภัยมากขึ้นกว่าเดิม ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

(1) กำหนดสถานะทางกฎหมายของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าให้ชัดเจนและแน่นอน โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 4 ออกเป็นกฎกระทรวงกำหนดเรื่องสถานะทางกฎหมายของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า

1.1 หากเลือกใช้มาตรการควบคุมของประเทศสิงคโปร์ ก็กำหนดแยกจากความหมายรถจักรยานยนต์ โดยให้เป็นอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลหรือ Personal mobility device (PMDs) เสมือนเป็นยานพาหนะใหม่

1.2 หากเลือกใช้มาตรการควบคุมของประเทศญี่ปุ่น ก็กำหนดให้ความหมายสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า และล้อเดียวไฟฟ้าถือเป็นรถจักรยานยนต์ แต่อยู่ในหมวดหมู่ของพาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles)

(2) การจัดเก็บภาษีรถยนต์ประจำปีของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า กล่าวคือ

2.1 หากเป็นกรณีที่ใช้การกำหนดสถานะทางกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ ก็กำหนดอัตราภาษีของอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลหรือ Personal mobility device (PMDs) ในท้ายพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งอัตราภาษีก็ต้องไปพิจารณากันต่อไปว่าจะเก็บในอัตราคันละเท่าใด โดยในส่วนของความเห็นของผู้ทำวิจัย ผู้ทำวิจัยมองว่าควรจะเก็บในอัตราที่น้อยกว่าอัตราของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า เพราะสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามีการปล่อยพลังงานน้อยกว่า

2.2 หากเป็นกรณีที่ใช้การกำหนดสถานะทางกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น การกำหนดอัตราภาษีของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้าอาจจะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 โดยกำหนดเป็นข้อ (3) รถจักรยานยนต์ (ค) พาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) ซึ่งควรจะกำหนดในอัตราที่น้อยกว่าอัตราของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า เพราะสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้ามีการปล่อยพลังงานน้อยกว่าเช่นกัน

(3) กำหนดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและล้อเดียวไฟฟ้า กล่าวคือ

3.1 หากเป็นกรณีที่ใช้การกำหนดสถานะทางกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ แล้วประสงค์ให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ก็สามารถกำหนดประเภทลงในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มลงต่อจาก “ประเภทที่ 07.01 รถจักรยานยนต์” โดยต่อเป็น “ประเภทที่ 07.02 อุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคลหรือ Personal mobility device (PMDs)” เป็นต้น

3.2 หากเป็นกรณีที่ใช้การกำหนดสถานะทางกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น แล้วอยากให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ก็ต้องมีการกำหนดในกฎกระทรวงเพิ่มเติมด้วยว่า “ให้พาหนะพิเศษ (Special Small Motor Vehicles) ถือเป็นรถจักรยานยนต์ตามความหมายของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522” ซึ่งจะส่งผลให้ต้องเสียภาษีเพราะถือเป็นรถจักรยานยนต์อย่างหนึ่งเช่นกัน

(4) การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีศุลกากรของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า กล่าวคือ

4.1 กรณีภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นภาษีที่อาจจะต้องยังคงจัดเก็บอยู่เมื่อมีการบริโภค (ซื้อขายหรือนำเข้า)

4.2 กรณีภาษีศุลกากร ปัจจุบันจัดเก็บในอัตราร้อยละ 60 ผู้ทำวิจัยมีความเห็นว่ารัฐควรลดอากรขาเข้าสำหรับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า โดยให้ลดอากรขาเข้าน้อยกว่าร้อยละ 60 (ผู้ทำวิจัยเห็นว่าควรเก็บอากรขาเข้าให้อยู่ที่ประมาณร้อยละ 30 – 50) เพื่อเป็นการสนับสนุนให้การใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า (เนื่องจากภาษีศุลกากรเป็นภาษีทางอ้อม หากลดอากรขาเข้าให้กับผู้นำเข้า ย่อมส่งผลให้ผู้บริโภคได้บริโภคสินค้าประเภทสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าในราคาที่ถูกลง)

(5) กำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์ คุณสมบัติในการจดทะเบียนของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า ไว้โดยเฉพาะแยกจากรถจักรยานยนต์ โดยอาจใช้มาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์ UL2272 เพื่อจัดการกับความเสี่ยงจากไฟไหม้และความปลอดภัยสาธารณะของประเทศสิงคโปร์มาใช้ได้

(6) กำหนดมาตรการพิเศษสำหรับการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าในช่วงแรกเหมือนอย่างของประเทศญี่ปุ่น เช่น อาจให้ขั้วบนเลนจักรยานเท่านั้น หรือขั้วบนถนนสาธารณะได้ แต่ต้องขีดซ้าย

(7) หากรัฐบาลต้องการส่งเสริมให้ประชาชนใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้ามากขึ้น ก็อาจจะมีนโยบายส่งเสริมการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าบ้าง ได้แก่

นโยบายระยะสั้น : ในช่วงแรกจะเป็นการที่รัฐบาลส่งเสริมให้มีการนำเข้าและให้ประชาชนจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก โดยอาจมีนโยบายยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีสรรพสามิตสำหรับสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าให้ภายใน 2-3 ปี หรืออาจมีนโยบายจัดเก็บภาษีนำเข้าและภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำกว่าปกติ พร้อมกับส่งเสริมเงินอุดหนุนจำนวนหนึ่งให้กับผู้บริโภคที่ต้องการจะซื้อสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้า

นโยบายระยะกลาง : ในช่วงนี้จะยังคงเป็นการสนับสนุนให้มีการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าอยู่ โดยอาจจะลดภาษีสรรพสามิตของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้าลงจากร้อยละ 1 เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ใช้กันอยู่

นโยบายระยะยาว : ในช่วงนี้จะเป็นการส่งเสริมให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนเพื่อผลิตในประเทศมากขึ้น โดยให้การนำเข้าชิ้นส่วนของสวิตเตอร์ไฟฟ้าและล้อยืดไฟฟ้ามีอัตราภาษีขาเข้าลดลงกว่าเดิม การทำแบบนี้เพื่อให้เกิดการผลิตในประเทศและใช้ของในประเทศ

รายการที่อ้างอิง

ภาษาไทย

สำนักแผนยุทธศาสตร์และนโยบาย, การวางแผนทางภาษี สำหรับธุรกิจ SMEs (ฉบับ Do it yourself) [ออนไลน์], แหล่งที่มาของข้อมูล [https://www.sme.go.th/upload/mod_download/2.การวางแผนทางภาษีสำหรับธุรกิจSMEs-ตอนที่%201-By-Somyot\(ผน.\).pdf](https://www.sme.go.th/upload/mod_download/2.การวางแผนทางภาษีสำหรับธุรกิจSMEs-ตอนที่%201-By-Somyot(ผน.).pdf)

สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล, ภาษีไปไหน? [ออนไลน์], 31 ธันวาคม 2564 , อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <https://govspending.data.go.th/dashboard/5>

สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล, “เทคโนโลยีที่สำคัญในยุคดิจิทัล: เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ Tech Series: Artificial Intelligence (AI) [ออนไลน์]. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.depa.or.th/th/article-view/tech-series-artificial-intelligence-ai>

เกียรติฉัตรรงค์ คุรุบา, การจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า [ออนไลน์].แหล่งที่มาของข้อมูล <http://auto.kmutt.ac.th/custom/uploads/files/1533012077.pdf>

กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กระทรวงพลังงาน, “การสำรวจและพัฒนาแหล่งปิโตรเลียม,” แก๊วครั้งล่าสุด 2561, สืบค้นเมื่อ 18 ธันวาคม 2564, <https://dmf.go.th/public/list/data/index/menu/659/mainmenu/659/>

กรมศุลกากร, “สิทธิเขตการค้าเสรีและ WTO,” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์ ,อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล https://www.customs.go.th/cont_strc_simple_net_with_download.php?ini_content=usage_fta_and_wto_01_01&ini_menu=menu_interest_and_law_160421_01&left_menu=menu_fta_and_wto

กรมสรรพสามิต, ความรู้เกี่ยวกับหลักเกณฑ์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 [ออนไลน์].แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.excise.go.th/cs/groups/public/documents/document/dwnt/mzey/~edisp/uatucm312741.pdf>

กรมสรรพสามิต, “ภาษีสรรพสามิตในประเทศสิงคโปร์” [ออนไลน์], ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์, อ้างอิงเมื่อ 8 เมษายน 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล

<https://www.excise.go.th/cs/groups/public/documents/document/mjaw/mdm4/~edisp/webportal16200038864.pdf>

กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2564

โกเมศ ขวัญเมือง, พระครูธรรมธรรมาพร ปภสสโร, พระครูปลัดอดุล ปริบุญโณ, “การแบ่งประเภทของความผิดอาญา,” วารสาร มจร. สังคมศาสตร์ปริทรรศน์, ปีที่ 10 ฉบับที่ 2 (เมษายน - มิถุนายน 2564)

จรัส บุญยธรรมมา, เครื่องจักรไอน้ำ [ออนไลน์].แหล่งที่มาของข้อมูล

<http://www.rmutphysics.com/charud/howstuffwork/howstuff1/steam/steamthai.htm>

ชนุตม์ ศรีปราบ, สรรพสามิต. พระนคร: สำนักพิมพ์ห้างหุ้นส่วน 99 เอเยนซี, 2503

ชัตร์ชัย ทองมี. ภาษีรถยนต์ประจำปี, เอกตศึกษาปริญญารัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.

ฐานเศรษฐกิจดิจิทัล, ตลาดมอเตอร์ไซค์ไฟฟ้า EV คึกคัก ฮอนด้า ยามาฮ่า ขยับแผนในไทย [ออนไลน์], 10 มีนาคม 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.thansettakij.com/motor/516873>

ณรงค์กร มโนจันทร์เพ็ญ, “งานวิจัยชี้ โลกร้อนขึ้นมากหลังการปฏิวัติอุตสาหกรรม มนุษย์เป็นตัวแปรสำคัญ [ออนไลน์], 25 กรกฎาคม 2562. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://thestandard.co/global-warming-climate-change-in-the-last-2000-years/>

ณิศยา เกียรติปานอภิกุล. สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรภายใต้เขตการค้าเสรี : กรณีศึกษา การค้าหยดราคารถยนต์นำเข้า, เอกตศึกษาปริญญาโทศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชากฎหมายการเงินและภาษีอากร ภาควิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554.

ดุยลักษณ์ ตราชูธรรม, หลักกฎหมายภาษีอากร กรุงเทพฯ: สถาบัน T.Training Center, 2555

ธนาคารแห่งประเทศไทย, “ความเหลื่อมล้ำ: ตัวจุดที่จะทำให้เศรษฐกิจไทยโตช้าลง.” 11 พฤศจิกายน 2564, แหล่งที่มาของข้อมูล

https://www.bot.or.th/Thai/ResearchAndPublications/articles/Pages/Article_11Nov2021.aspx.

นิติตคณະนิติตศาสตรจุฬาลงกรณมหาวิทยาลัย สาขากฎหมายการเงินและภาษีอากร (FAT12), ถอด
 เทปคำบรรยายวิชาภาษีศุลกากรและการค้าโลก บรรยายโดย อ.กฤติกา ปั้นประเสริฐ, (ครั้งที่ 1) (กรุงเทพฯ :
 2565).

บริษัท เอพีเอสเอ็น โมโตพาร์ท จำกัด, รถมอเตอร์ไซค์คันแรก ใครเป็นคนประดิษฐ์ขึ้นมา รู้หรือไม่
 [ออนไลน์]. แหล่งที่มาของข้อมูล [https://motofixthailand.com/trend/detail/รถมอเตอร์ไซค์คันแรก-ใคร
 เป็นคนประดิษฐ์ขึ้นมา-รู้หรือไม่](https://motofixthailand.com/trend/detail/รถมอเตอร์ไซค์คันแรก-ใคร

 เป็นคนประดิษฐ์ขึ้นมา-รู้หรือไม่)

บริษัท เฮลท์ แอนด์ เอ็นไวเทค จำกัด, “ปัญหาคุณภาพอากาศจาก PM2.5 ในประเทศไทย”.
 แหล่งที่มาของ <https://healthenvi.com/ปัญหาคุณภาพอากาศจาก-pm2-5-ใน-2/>

ปณิธีร์ ปทุมวัฒน์, “ข้อพิจารณาทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ,” [ออนไลน์],
 พ.ศ. - ม.ย. 2553.แหล่งที่มาของข้อมูล
<http://web.senate.go.th/lawdatacenter/includes/FCKeditor/upload/Image/b/win15.pdf>

ปิยะขวัญ ชมชื่น, “มาตรการควบคุมการใช้ Electric scooters ของสิงคโปร์” [ออนไลน์], 30 มีนาคม
 พ.ศ.2562. แหล่งที่มาของข้อมูล
[https://lawforasean.krisdika.go.th/File/files/Final%206%20E%20scooter\(1\).pdf](https://lawforasean.krisdika.go.th/File/files/Final%206%20E%20scooter(1).pdf)

ประเทือง ฝั้นแก้ว, ไตรภพ เปนุจา, สุทธิชัย สันติชัยชาญ และสุรสิทธิ์ ทองแดงห้วง , “การออกแบบ
 และสร้างเครื่องปรับความดันก๊าซชีวภาพสำหรับเครื่องยนต์สันดาปภายใน,” วารสารวิศวกรรมศาสตร์
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา, ปีที่ 2 ฉบับที่ 3 (มกราคม - มิถุนายน 2560)

ประพันธ์ คงเอียด, “ภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์,” เอกสารภาษีอากร, เล่มที่ 474 (มีนาคม
 2564)

ประภาศ คงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช,
 2538

ภาณินี กิจพ่อค้า, กฎหมายเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช,
 2554

มหาวิทยาลัยสยาม,บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง [ออนไลน์]. แหล่งที่มาของข้อมูล
[http://www.research-
 system.siam.edu/images/M.Eng/IS/Reducing_the_Steps_in_Changing_Motorcycle_Inner_Tires/
 07_ch2.pdf](http://www.research-system.siam.edu/images/M.Eng/IS/Reducing_the_Steps_in_Changing_Motorcycle_Inner_Tires/07_ch2.pdf)

รังสรรค์ ณะพรพันธุ์, ทฤษฎีการภาษีอากร. พระนคร : สำนักพิมพ์เคล็ดไทย, 2516

รังสรรค์ ณะพรพันธุ์, ภาษีอากรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2528

วิมพ์ธ ราชประดิษฐ์, กฎหมายภาษีอากรเบื้องต้น. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2565

วิกิพีเดีย, “การคลังสาธารณะของญี่ปุ่น,” [ออนไลน์]. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://th.wikipedia.org/wiki/การคลังสาธารณะของญี่ปุ่น>

วิรัช วิรัชนิการวรรณ, กฎหมายเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2553

วุฒิสาร ต้นไชย, ศุภสวัสดิ์ ชัชวาลย์, พินิตพันธ์ บริพัตร และธีรพรรณ ใจมั่น, ระบบและรูปแบบการจัดเก็บภาษีท้องถิ่น : ศึกษาเฉพาะกรณีประเทศญี่ปุ่น. กรุงเทพฯ:บริษัท จรัลสนิทวงศ์ การพิมพ์จำกัด, 2548

ศิลาลักษณ์ แสงพันธุ์, “การศึกษาพฤติกรรมการลดปัญหาภาวะโลกร้อนของนักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร,” .สารนิพนธ์ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการชุมชน คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตสารสนเทศเพชรบุรี, 2552

ศุภลักษณ์ พินิจกุลดล, คำอธิบายทฤษฎีและหลักกฎหมายภาษีอากร. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2547

ศุภิสรา เศรษฐกร, “การศึกษาทัศนคติของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย,” .สารนิพนธ์ปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2561

ศูนย์ต่อต้านข่าวปลอมแห่งประเทศไทย, “ข่าวบิดเบือน สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์ ขั้วขึ้นถนนผิดกฎหมายต้องจดทะเบียน และเสียภาษี” [ออนไลน์], 24 กุมภาพันธ์ 2565.แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.antifakenewscenter.com/นโยบายรัฐบาล-ข่าวสาร/ข่าวบิดเบือน-สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์-ขั้วขึ้นถนนผิดกฎหมายต้องจดทะเบียน-และเสียภาษี/>

สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี กรมขนส่งทางบก, การจัดเก็บรายได้จากเงินภาษีรถและเงินเพิ่มปีงบประมาณ 2564 [ออนไลน์], อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล https://www.dlt.go.th/site/nonthaburi/m-news/5995/view.php?_did=30300

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน, แนวทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า [ออนไลน์], 22 ตุลาคม 2564, อ้างอิงเมื่อ 20 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <http://www.eppo.go.th/index.php/th/eppo-intranet/item/17415-ev-charging-221064-04>

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ (อ้างถึง คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ กระทรวงพลังงาน) [ออนไลน์], 18 มีนาคม 65, อ้างอิงเมื่อ 30 เมษายน 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล http://www.tpsa.moc.go.th/th/node/11550#_ftnref1

สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี), อนุสัญญาสิ่งแวดล้อม [ออนไลน์], 20 ธันวาคม 2560, อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 . แหล่งที่มาของข้อมูล <http://reo13.mnre.go.th/th/news/detail/8330/>

สิตาวีร์ ธีรวิรุฬห์, “ทิศทางการแก้ไขและรับมือกับวิกฤตโลกร้อนระดับโลกจากการประชุม COP21,” [ออนไลน์].แหล่งที่มาของข้อมูล https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=32521

สุเมธ จานประดับ, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการตีความกฎหมาย. กรุงเทพฯ: บริษัท แอคทีฟ พรินท์ จำกัด, 2560

สุปรียา แก้วละเอียด, กฎหมายการคลัง ภาคงบประมาณแผ่นดิน. กรุงเทพฯ :วิญญูชน, 2560

อำนาจ วงศ์บัณฑิต, กฎหมายสิ่งแวดล้อม (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2562),

EASYINSUREBROKER, “ปัจจัยทะเบียนรถ คืออะไร มีผลอย่างไรกับการคิดราคาประกันภัยรถยนต์” [ออนไลน์], 4 กันยายน 2563.แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.easyinsure.co.th/news/?p=5791>

GreatBiker, “มอเตอร์ไซค์ VS สกู๊ตเตอร์ ความแตกต่างที่มีพื้นฐานเดียวกัน,” [ออนไลน์], 18 ตุลาคม 2561 ,อ้างอิงเมื่อ 13 มีนาคม 2565 .แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.greatbiker.com/%E0%B8%A1%E0%B8%AD%E0%B9%80%E0%B8%95%E0%B8%AD%E0%B8%A3%E0%B9%8C%E0%B9%84%E0%B8%8B%E0%B8%84%E0%B9%8C-vs-%E0%B8%AA%E0%B8%81%E0%B8%B9%E0%B9%8A%E0%B8%95%E0%B9%80%E0%B8%95%E0%B8%AD%E0%B8%A3%E0%B9%8C-%E0%B8/>

Green Network, “ความตกลงปารีส (Paris Agreement) ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ,” [ออนไลน์], 16 พฤศจิกายน 2564. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://www.greennetworkthailand.com/ความตกลงปารีส-paris-agreement/>

Manuals.plus, “คู่มือผู้ใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า NAVEE N40,” [ออนไลน์], 20 กุมภาพันธ์ 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://manuals.plus/th/navee/n40-electric-scooter-manual#axzz7POpdn3or>

SUPERBIKETRENDS, “SCOOTER,” [ออนไลน์]. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://superbiketrends.com/scooter>

Tangsiri, “ดีทรอยต์ แห่ง เอเชีย กลับมาแล้ว! รัฐบาลสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้า ซื้อง่าย ผลิตคุ้ม กรอบเวลา 2565-2568,” [ออนไลน์], 15 กุมภาพันธ์ 2565. แหล่งที่มาของข้อมูล <https://brandinside.asia/thai-gov-ev-plan-2022/>

ต่างประเทศ

Allied Market Research, “Electric Kick Scooter Market,” [Online]. Available from <https://www.alliedmarketresearch.com/electric-kick-scooter-market-A11326>

Bicycle History, History of Motorcycles [Online]. Available from <http://www.bicyclehistory.net/motorcycle-history/history-of-motorcycle/>

City of Oita Official Website, “Light vehicle tax (by type),” [Online] ,29 March 2022. Available from <http://www.city.oita.oita.jp.e.adk.hp.transer.com/o034/kurashi/zekin/1455756603289.html>

Electric Scooter Guide, “Electric Scooter Database + Performance Testing,” [Online]. Available from <https://electric-scooter.guide/comparisons/compare-electric-scooters/>

EWheelsThailand.com, “Electric Unicycles Specifications & Price list,” [Online]. Available from <https://ewheelsthailand.com/wp-content/uploads/2022/02/EUC-2022-price-list-02-02-02-scaled.jpg>

EWheelsThailand.com, “Dualtron Spec & Price list,” [Online]. Available from <https://ewheelsthailand.com/wp-content/uploads/2021/07/Dualtron-price-list-08.21-01-scaled.jpg>

Foley & Lardner LLP, “Japan Continues to Offer Electric Vehicle Incentives” [Online]. Available from <https://www.foley.com/en/insights/publications/2013/09/japan-continues-to-offer-electric-vehicle-incentiv>

Grand View Research, “Electric Kick Scooters Market Size, Share & Trends Analysis Report By Battery,” [Online]. Available from <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/electric-kick-scooters-market>

Kyoto Police, “Legal interpretation of "electric kickboard" and "electric motor scooter”” [Online]. Available from https://www.pref.kyoto.jp/fukei/foreign/koki_h/dendo/index.html

Land Transport Authority, “Rules & Code of Conduct[Online]. Available from https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/getting_around/active_mobility/rules_and_public_education/rules_and_code_of_conduct.html

Matt Trajkovski, “How Do Electric Scooters Work,” [Online]. Available from <https://escooternerds.com/how-do-electric-scooters-work/>

Mike Napier, “ Electric Unicycles: What Are They All About?” [Online], Edited 2020, [Online]. Available from <https://electricbliss.co.uk/blogs/blissful/electric-glory>

Mike Reyes, “What Is an Electric Unicycle and How Does It Work?,” [Online]. Available from <https://edriveplanet.com/guides/what-is-an-electric-unicycle-and-how-does-it-work/>

Ministry of Finance, “Comprehensive Handbook of Japanese Taxes 2006,” [Online], April 2006. Available from <https://www.japaneselawtranslation.go.jp/notice/6/jt.pdf>

Ministry of Transport, “Electric Vehicle Policy” [Online]. Available from <https://www.mot.gov.sg/what-we-do/green-transport/electric-vehicles>

Neda Afaque, “Beginner's Guide to Electric Unicycles,” [Online], 23 March 2020. Available from <https://www.smartwheel.ca/blog/beginners-guide-to-electric-unicycles/>

Onemotoring, “Vehicle Tax Structure” [Online]. Available from <https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/buying/upfront-vehicle-costs/tax-structure.html>

Prescient & Strategic Intelligence, “Japan Micromobility Market Research Report: By Type (E-Scooters, E-Bikes, E-mopeds, E-Pods, Bikes, Scooters)... - Industry Analysis and Growth Forecast to 2030” [Online], September 2021. Available from <https://www.psmarketresearch.com/market-analysis/japan-micromobility-market>

Prescient & Strategic Intelligence, “Singapore Micromobility Market Research Report: By Type (E-Scooters, E-Bikes, E-mopeds, E-Pods, Bikes, Scooters)... - Industry Analysis and Growth Forecast to 2030” [Online], September 2021. Available from <https://www.psmarketresearch.com/market-analysis/singapore-micromobility-market>

Singapore Customs, “Import Control Regime for PABs and Motorised PMDs” [Online]. Available from <https://www.customs.gov.sg/businesses/national-single-window/tradenet/competent-authorities-requirements/lta>

TMI Associates, (Mobility Blog) Deregulation of Electric Scooters – Current Situation and Future Prospects,” [Online] 13 August 2021. Available from <https://www.tmi.gr.jp/eyes/blog/2021/12760.html>

Varla, “THE HISTORY OF SCOOTERS,” [Online], 27 October 2021. Available from. <https://varlascooter.com/blogs/knowledge/the-history-of-scooters/>

WalkSMART, “HISTORY OF ELECTRIC SCOOTERS,” [Online] ,10 November 2021. Available from <https://walksmart.com.au/blog/History-Of-Electric-Scooter.php>

Wikipedia, “Driving license in Japan,” [Online]. Available from https://en.wikipedia.org/wiki/Driving_license_in_Japan

Wikipedia, “Motorized bicycle,” [Online]. Available from https://en.wikipedia.org/wiki/Motorized_bicycle#Japan