



ภาษีคาร์บอน 'Carbon Tax' ระเบียบการค้าของโลกยุคใหม่

ปัจจุบันทั่วโลกหันมาให้ความสำคัญกับเรื่องความยั่งยืนและประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะปัญหาด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ที่นอกจากจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นวงกว้างต่อวิถีชีวิตของเราทุกคนแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจอีกด้วย

จนกลายเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญให้ประเทศต่าง ๆ เริ่มตระหนักถึงปัญหานี้ ด้วยการมองหาวิธีเข้ามาควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas Emission) ที่ส่วนใหญ่เกิดจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงฟอสซิลประเภทต่าง ๆ เช่น น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และถ่านหิน เป็นต้น

ซึ่งก็มีทั้งกลไกที่ทุกคนรู้จักกันดีอย่าง **"คาร์บอนเครดิต"** ที่เป็นระบบ Cap and Trade คือ ใครปล่อยคาร์บอนเกินเพดานก็จะมีต้นทุนที่ต้องจ่าย ส่วนบริษัทที่ปล่อยต่ำกว่าเกณฑ์ก็ยังสามารถนำส่วนต่างมาขายเป็นรายได้ นอกจากนี้ ยังมีอีกหนึ่งกลไกที่หลายประเทศเลือกหยิบมาใช้แบบเข้มข้นขึ้น นั่นคือมาตรการทางภาษีอย่าง **"ภาษีคาร์บอน" หรือ Carbon Tax**



ก๊าซคาร์บอน คืออะไร?

ก๊าซคาร์บอน คือ ก๊าซที่รัฐบาลของแต่ละประเทศจะเรียกเก็บจากผู้ประกอบการและองค์กรที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปริมาณสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด เช่น คาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂), มีเทน (CH₄), ไนตรัสออกไซด์ (N₂O) และก๊าซกลุ่มฟลูออรีเนต (F-Gases) เป็นต้น ที่เกิดจากระบวนการผลิตสินค้าและบริการ ตลอดจนกิจกรรมต่าง ๆ ในการดำเนินธุรกิจ เช่น การผลิตกระแสไฟฟ้า การบำบัดน้ำเสีย การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อเดินทางขนส่ง ผลิตภัณฑ์ที่เกิดจากการตัดไม้ รวมถึงการเดินเครื่องจักรในโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

โดยทั่วไปแล้วรูปแบบของการเรียกเก็บก๊าซคาร์บอนจะนำปริมาณคาร์บอนส่วนเกินมากำหนดกับอัตราภาษีคาร์บอน ซึ่งแต่ละประเทศจะมีฐานภาษีที่แตกต่างกันไป และส่วนใหญ่จะแบ่งประเภทของภาษีออกเป็น 2 แบบ คือ

1. ภาษีคาร์บอนทางตรง คือ เก็บภาษีจากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากการผลิตสินค้าโดยตรง ซึ่งมักจะมีอัตราภาษีที่สูงกว่า เช่น การผลิตไฟฟ้าจากฟอสซิล, การเผาไหม้ของเครื่องจักรในโรงงาน, การเผาขยะและการบำบัดน้ำเสีย, การเผาไหม้ของยานพาหนะต่าง ๆ, การผลิตปูนซีเมนต์และเคมีภัณฑ์ต่าง ๆ ฯลฯ

2. ภาษีคาร์บอนทางอ้อม คือ เก็บภาษีจากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามการบริโภคแต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตเอง เช่น การซื้อพลังงานมาใช้ในองค์กร รวมถึงการใช้ผลิตภัณฑ์ที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจก อาทิ เหล็ก กระดาษ บรรจุก๊าซ หมึกพิมพ์ เพอร์นิเจอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ฯลฯ

นอกจากภาษีคาร์บอนภายในประเทศแล้ว ปัจจุบันยังเกิดแนวคิดใหม่ Carbon Border Tax หรือ ภาษีคาร์บอนข้ามแดน เป็นภาษีนำเข้าสินค้าที่เรียกเก็บจากประเทศที่ไม่มีการบังคับใช้กฎหมายภาษีคาร์บอน เท่ากับว่าผู้ประกอบการในประเทศไหนที่ไม่มีมาตรการทางภาษี สุดท้ายก็ต้องหันมาลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างจริงจังเช่นกัน หากยังต้องการค้าขายกับต่างประเทศที่ให้ความสำคัญในเรื่องนี้

ประโยชน์และความสำคัญของภาษีคาร์บอน

ภาษีคาร์บอนถือเป็นเครื่องมือสำคัญเพื่อช่วยลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผ่านกลไกของ **Carbon Pricing** ตามหลักทางเศรษฐศาสตร์ เพราะทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นสิ่งที่มีความต้องจ่าย ไม่ใช่ของฟรีที่จะปล่อยเท่าไรก็ได้อีกต่อไป และบังคับให้ผู้ประกอบการต้องร่วมรับผิดชอบต่อสังคม จนเกิดผลกระทบเชิงบวกเป็นวงกว้าง ดังนี้

1. ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยี

ภาษีคาร์บอนทำให้การใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลมีต้นทุนแพงขึ้น และผลักดันให้ผู้ผลิตไฟฟ้าหันมาเพิ่มสัดส่วนพลังงานสะอาดที่ยั่งยืน เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานน้ำ ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตด้วยการเร่งพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ ให้สามารถแข่งขันได้ ขณะเดียวกันก็จะจูงใจให้ภาคอุตสาหกรรม ภาคธุรกิจ และภาคครัวเรือน หันมาใช้พลังงานสะอาดมากขึ้นเช่นกันจากแนวโน้มราคาที่ถูกลง

2. ขยายตลาดให้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

กลไกด้านภาษีจะช่วยหนุนให้ธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมสามารถแข่งขันได้ดียิ่งขึ้น และมีโอกาสขยายตลาดได้อย่างยั่งยืน เนื่องจากสินค้าที่ไม่ยึดมั่นในกระบวนการผลิตแบบยั่งยืน หรือเลือกใช้วัสดุที่ทำลายสิ่งแวดล้อม สินค้าเหล่านี้จะมีภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากอัตราภาษี ทำให้ผู้บริโภคหันไปซื้อสินค้าอื่นที่มีราคาเหมาะสมกว่า

3. ช่วยลดภาวะโลกร้อน

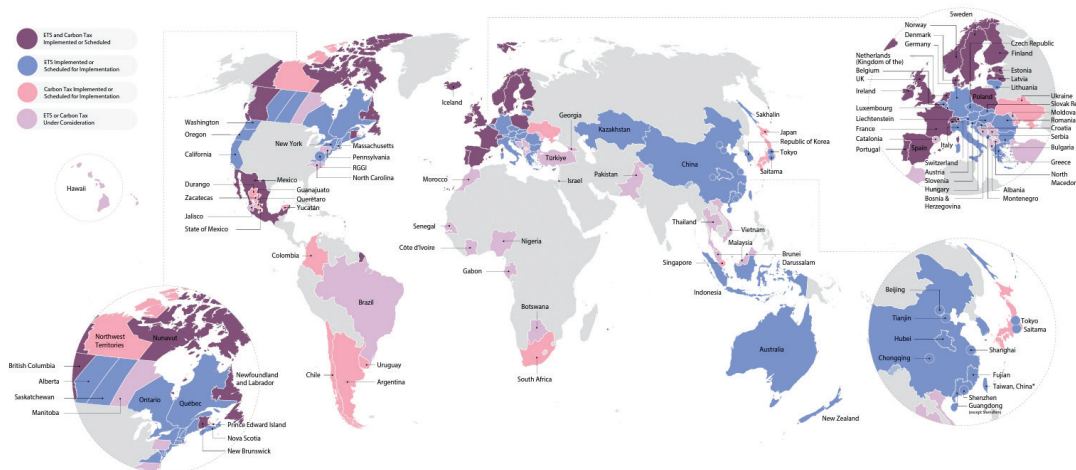
เป้าหมายสูงสุดของภาษีคาร์บอน คือ ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศ เพื่อชะลอภาวะโลกร้อน ที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลกทุกวันนี้

อัตราการเก็บภาษีคาร์บอนในต่างประเทศ

ในต่างประเทศเริ่มนำนโยบายการเก็บภาษีคาร์บอนมาใช้กันอย่างจริงจังแล้ว กรณีศึกษาที่น่าสนใจคือ **ฟินแลนด์** ซึ่งเป็นประเทศแรกที่บังคับใช้ **Carbon Tax ในปี 1990** โดยเริ่มต้นแบบค่อยเป็นค่อยไปจากฐานภาษีที่ต่ำเพียง 1.75 ดอลลาร์ต่อตัน CO2 ก่อนที่จะค่อย ๆ ทอยเพิ่มอัตราภาษีให้สูงขึ้น จนปัจจุบันฟินแลนด์เก็บภาษีคาร์บอนเฉลี่ยที่ 83.74 ดอลลาร์ต่อตันCO2

ปัจจุบันมีกว่า 30 ประเทศทั่วโลกที่เริ่มเก็บภาษีคาร์บอนอย่างเป็นทางการ ส่วนใหญ่เป็นประเทศในทวีปยุโรป เช่น ฟินแลนด์ สวีเดน สวิสเซอร์แลนด์ ลักเซมเบิร์ก นอร์เวย์ เนเธอร์แลนด์ เป็นต้น ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่ให้ความสำคัญประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเข้มข้น ส่วนในทวีปเอเชียเอง ก็มีบางประเทศที่เริ่มขยับตัวเกี่ยวกับภาษีคาร์บอน เช่น ญี่ปุ่น และสิงคโปร์

MAP OF CARBON TAXES AND ETSs

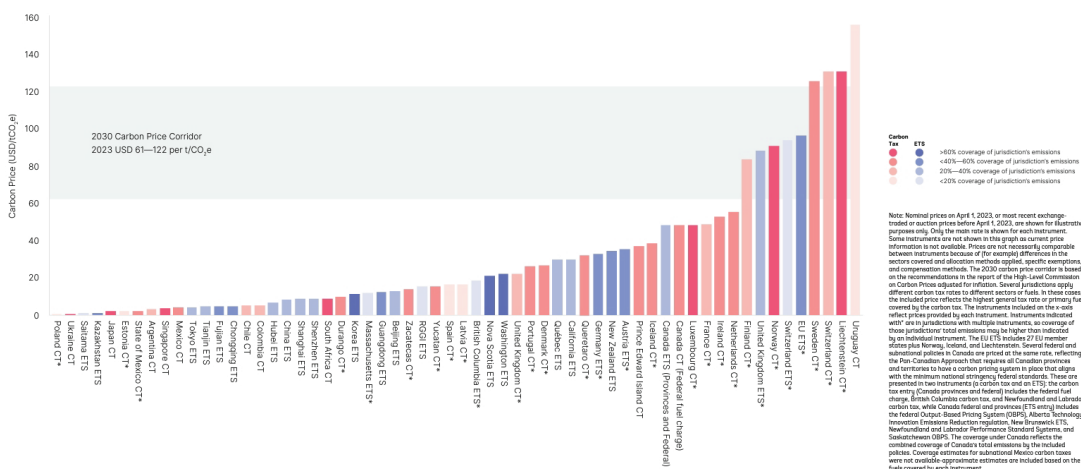


ภาพที่ 1: แสดงภาพรวมประเทศทั่วโลกที่บังคับใช้ภาษีคาร์บอน

ที่มา: STATE AND TRENDS OF CARBON PRICING 2023, World Bank

อย่างไรก็ดี ระบบภาษีคาร์บอนที่บังคับใช้ยังคงมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ไม่ว่าจะเป็นในแง่ของข้อกำหนดประเภทเชื้อเพลิง รวมถึงรูปแบบการเก็บภาษีที่มีทั้งทางตรงจากการผลิตและทางอ้อมจากการบริโภค ตลอดจนอัตราภาษีที่มีตั้งแต่ 0.08 จนถึง 155.87 ดอลลาร์ต่อตันCO2 ทั้งนี้ อูรูกวัยเป็นประเทศที่จัดเก็บภาษีคาร์บอนในอัตราสูงที่สุดในโลก โดยเริ่มในปี 2022 ที่ผ่านมา

PRICES AND COVERAGE ACROSS ETSs AND CARBON TAXES



ภาพที่ 2: แสดงอัตราภาษีคาร์บอนของประเทศทั่วโลกในปี 2023

ที่มา: STATE AND TRENDS OF CARBON PRICING 2023, World Bank

แนวทางและเป้าหมายการจัดเก็บภาษีคาร์บอนในประเทศไทย

ประเทศไทยเริ่มนำแนวคิดการจัดเก็บภาษีคาร์บอนมาใช้ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ตามกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 23) พ.ศ. 2565 โดยเป็นการจัดเก็บภาษีคาร์บอนทางอ้อมจากเชื้อเพลิงฟอสซิล อ้างอิงตามปริมาณ CO₂ ที่ได้จากการเผาไหม้

โดยปัจจุบันมีการจัดเก็บภาษีตามปริมาณ CO₂ ยกตัวอย่างรถยนต์นั่งความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี คือ ปล่อย CO₂ ไม่เกิน 150 กรัม/กิโลเมตร อัตราภาษี 25%, ปล่อย CO₂ เกิน 150-200 กรัม/กิโลเมตร อัตราภาษี 30% และปล่อย CO₂ เกิน 200 กรัม/กิโลเมตร อัตราภาษี 35% ส่วนรถยนต์นั่งความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี อัตราภาษี 40%

หลังจากนั้นตั้งแต่ปี 2026 เป็นต้นไป จะเพิ่มภาษีในอัตราที่สูงขึ้นเป็นขั้นบันไดจนไปถึงระดับสูงสุดในปี 2030 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- รถยนต์นั่งความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี ปล่อย CO₂ ไม่เกิน 150 กรัม/กิโลเมตร อัตราภาษี 30%
- รถยนต์นั่งความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี ปล่อย CO₂ เกิน 150 กรัม/กิโลเมตร อัตราภาษี 40%
- รถยนต์นั่งความจุกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี อัตราภาษี 50%

อีกทั้งกรมสรรพสามิตอยู่ระหว่างการพิจารณาแนวทางการนำภาษีคาร์บอนมาบังคับใช้แบบเต็มระบบ เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศที่ต้องการเดินหน้าสู่การเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ภายในปี 2050 และขยับสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net zero emissions) ภายในปี 2065

โดยจะนำมาปรับใช้แบบค่อยเป็นค่อยไป เพื่อให้ผู้ประกอบการและประชาชนสามารถปรับตัวไปพร้อมกันได้อย่างยั่งยืน คาดว่าจะเริ่มต้นเก็บจากผู้ผลิตสินค้า คือ สินค้าใดที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนก็จะโดนจัดเก็บภาษีสินค้านั้น ควบคู่ไปกับการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ก่อมลพิษเปลี่ยนแปลง พฤติกรรม เพื่อส่งผลดีต่อทั้งทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม ระบบเศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตของประชาชน

สุดท้ายนี้แนวทางการเก็บภาษีคาร์บอนอย่างเต็มรูปแบบคงต้องเกิดขึ้นแน่นอนไม่เร็วก็ช้า ทั้งมาตรการภายในประเทศ และภาษีคาร์บอนข้ามพรมแดนที่จะเริ่มมีผลบังคับใช้ในสหภาพยุโรป (EU) ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2023 เป็นต้นไป ซึ่งจะกลายเป็นระเบียบการค้าของโลกยุคใหม่ที่ผู้ประกอบการไทยต้องเตรียมพร้อมรับมือ

เพราะฉะนั้น การปรับตัวให้ธุรกิจมีความยั่งยืนตั้งแต่เนิ่น ๆ จะทำให้มีความได้เปรียบทางการแข่งขัน เริ่มต้นได้ด้วยการหันมาให้ความสำคัญต่อการวางแผนการลงทุนในระยะยาวเพื่อปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานสะอาด พยายามลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกในกระบวนการผลิต ควรตรวจวัด Carbon Footprint ขององค์กรอยู่เสมอ ตลอดจนมุ่งเน้นการผลิตสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ตอบโจทย์ทั้งกำแพงภาษี และพฤติกรรมของผู้บริโภคยุคใหม่ที่หันมาให้ความสำคัญกับเรื่องของ ESG อย่างเห็นได้ชัด

บทความโดย บลจ. ยูโอบี (ประเทศไทย) จำกัด

ติดตามข้อมูลการลงทุนอย่างยั่งยืนได้ที่ <https://www.uobam.co.th/th/Sustainability>

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โทร. 0-2786-2222

ผู้ลงทุนควรทำความเข้าใจลักษณะสินค้า เงื่อนไขผลตอบแทน และความเสี่ยง ก่อนตัดสินใจลงทุน

สามารถติดตามข่าวสารด้าน ESG, ด้านการลงทุน, วางแผนการเงิน, บทความทางการเงิน
และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้ที่ UOBAM Thailand Line Official

UOBAM Thailand Line Official



สแกน QR Code

แหล่งข้อมูล

- <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/f34bc312-dd6c-4add-ba80-069b5ac20d36/content>
- https://carbonpricingdashboard.worldbank.org/map_data
- <https://www.investopedia.com/terms/c/carbon-dioxide-tax.asp>
- www.lse.ac.uk/GranthamInstitute/wp-content/uploads/2015/05/FINLAND.pdf
- <https://actionforclimate.deqp.go.th/knowledge/2537/>
- <https://www.prachachat.net/economy/news-1257002>
- <https://erdi.cmu.ac.th/?p=3113>
- <https://www.excise.go.th/cs/groups/public/documents/document/dwnt/mzm0/~edisp/uatucm334189.pdf>
- https://webdev.excise.go.th/act2560/files/legal/T_0001_1.PDF